



安曇野市自転車活用推進計画



令和4年3月・安曇野市



目 次

第1章 計画の基本的事項

第1節 計画の概要

- 1 策定の背景及び目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 2 計画の対象区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 3 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 4 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
- 5 持続可能な開発目標（SDGs）への貢献・・・・・・・・・・・・・・4

第2節 安曇野市の概況

- 1 人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
- 2 地形・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
- 3 地理と気候・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

第2章 「自転車のまちづくり」をめぐる現状と課題

第1節 各政策分野に関する現状と課題

- 1 市民の健康づくりに関する分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
- 2 スポーツと教育に関する分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
- 3 観光に関する分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
- 4 環境に関する分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19

第2節 自転車によるまちづくりの基盤づくりに関する現状と課題

- 1 市民の自転車利用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
- 2 自転車走行空間整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
- 3 自転車事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

第3節 現状と課題の総括

- 1 自転車の活用により解決を図る課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
- 2 自転車の活用を進めるにあたって整えるべき基盤・・・・・・・・・・・・・・30

第3章 基本方針

第1節 基本方針

- 1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
- 2 基本目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33

第2節 政策の体系

- 政策の体系図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34

第4章 基本施策

- 目標1 自転車を活用したスポーツによる健康づくりの推進と青少年の健全育成 36
- 目標2 自転車を活用した周遊・滞在型観光振興と地域の活性化・・・・・・・・・・39
- 目標3 自転車利用促進による環境負荷の低減・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43

目標 4 自転車通行空間の整備と利用環境の向上	46
目標 5 自転車事故のない安全・安心な社会の実現	52

第5章 計画の進捗管理

計画のフォローアップ	58
------------	----

資 料

策定資料など	59
--------	----

第1章 計画の基本的事項



第1節 計画の概要

1 策定の背景及び目的

自転車は、身近な移動手段というのみではなく、健康づくりや環境負荷の低減という多くの社会問題を解決する手段として優れた交通手段です。この特性に着目し、平成29年5月1日に「自転車活用推進法(平成28年法律第113号)」が施行されました。この法律は、環境負荷の低減など新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念としています。

本市では、これまでシェアサイクル事業や健康づくり実証実験などの施策を実施し、自転車の有効性や様々な可能性を改めて認めるところとなっています。

そこで今般、安曇野市の特徴を活かした自転車の活用を通して、市民の健康づくり、観光による地域の活性化、環境負荷の低減を図ること、及び自転車が安全に走行できる環境を整備することにより、自転車の活用を更に拡大させることを目的として、各施策を総合的かつ計画的に推進するため、この計画を策定するものです。

2 計画の対象区域

本計画は、安曇野市全域を対象とします。

3 計画の期間

本計画の期間は、令和4年度(2022年度)から令和9年度(2027年度)までとします。

4 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 11 条に基づく計画であり、国の自転車活用推進計画及び長野県自転車活用推進計画と整合を図るほか、安曇野市の「第2次安曇野市総合計画」をはじめ、他の諸計画との整合及び連携を図るものとします。

第 2 次 安 曇 野 市 総 合 計 画	安曇野市観光振興ビジョン
	安曇野市都市計画マスタープラン
	安曇野市道路整備推進計画
	安曇野市立地適正化計画
	安曇野市環境基本計画
	安曇野市地球温暖化防止実行計画
	安曇野市健康づくり計画
	安曇野市交通安全計画
	安曇野市教育大綱
	安曇野市スポーツ推進計画

5 持続可能な開発目標 (SDGs) への貢献

「持続可能な開発目標 (SDGs)」は、平成 28 年 (2016 年) から令和 12 年 (2030 年) までの国際目標であり、国内でも積極的に取り組んでいます。政府が定めた「持続可能な目標 (SDGs) 実施指針 (平成 28 年)」では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、各種計画の策定や改定に当たりSDGsの要素を最大限反映することが推奨されています。

SDGsでは、17 の目標が定められており、自転車の活用を推進することで、「③すべての人に健康と福祉を」「④質の高い教育をみんなに」「⑧働きがいも経済成長も」「⑪住み続けられるまちづくりを」「⑬気候変動に具体的な対策を」などに貢献することが期待されます。



※ 持続可能な開発目標 (SDGs) とは…2001 年に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、2015 年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された国際目標です。持続可能な世界を実現するための 17 のゴール、169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さない (Leave no one behind) ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本も積極的に取り組んでいます。

(出典:外務省ホームページ)

第2節 安曇野市の概況

1 人口

本市の人口は、96,849 人となっており、そのうち 30,533 人が 65 歳以上の高齢者となっています。

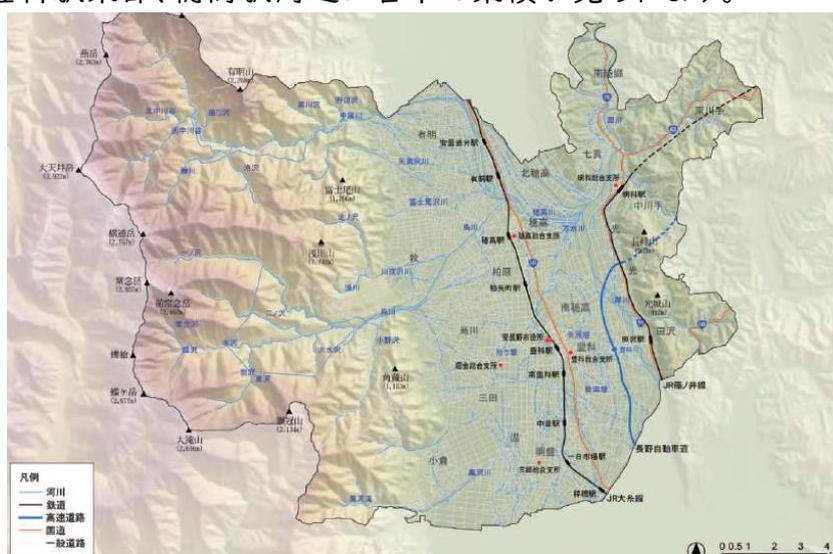
面積	331.78 km ²
人口	96,849 人 0-14 歳 11,397 人 15-64 歳 54,919 人 65 歳- 30,533 人
人口密度	291.91 人/km ²
高齢化率	31.5%

(安曇野市住民基本台帳,令和3年10月1日現在)

2 地形

本市は松本盆地の北西部に位置しており、東西を山々に挟まれ、犀川沿岸に位置しています。市内を流れる梓川、高瀬川、穂高川は犀川に合流して日本海に流れ、東西の山間地を除く可住地には、比較的平坦な土地が広がっています。

鉄道は、JR大系線とJR篠ノ井線が南北に運行しており、南部で松本市につながっています。道路も南北に敷設された幹線が見られます。主要なものとしては、国道 19 号、国道 147 号、県道 25 号(塩尻鍋割穂高線)、県道 306 号(有明大町線)、県道 316 号(梓橋田沢停車場線)、県道 321 号(中堀一日市場停車場線:広域農道)が整備されています。商業施設は、これらの鉄道や主要道路に沿って広範囲に分布していますが、豊科駅東部、穂高駅周辺に若干の集積が見られます。

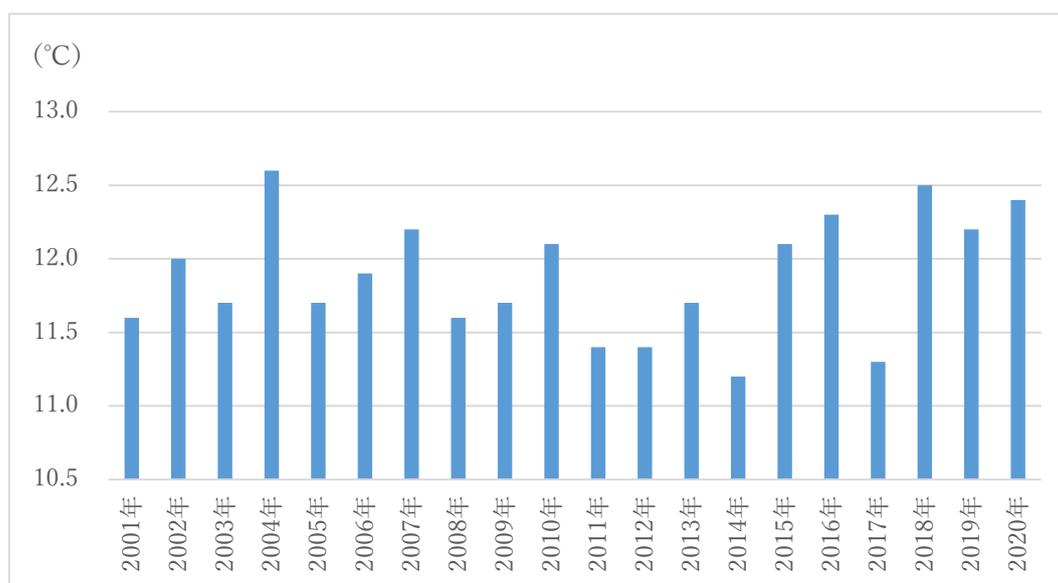


(出典:安曇野市環境基本計画)

3 地理と気候

本市は盆地に位置するため内陸性気候で、気温の年較差が大きいという特徴があります。年平均気温は約 11℃ですが、夏は最高気温が 37℃まで上がる一方で、冬は最低気温が-14℃まで下がります。

平均気温



(出典:気象庁)

第2章 「自転車のまちづくり」をめぐる現状と課題



本市では「自転車によるまちづくり」を推進することにより、観光・健康づくり・教育・環境負荷の低減に関する課題の解決を目指します。本章では各課題と解決の方向性を示します。

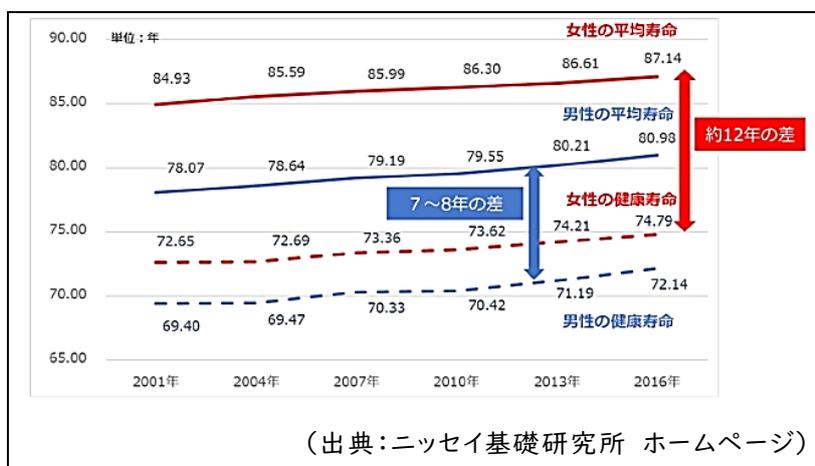
第1節 各政策分野に関する課題

1 市民の健康づくりに関する分野

(1) 現状と課題

ア 健康寿命の延伸

世界保健機関（WHO）が2000年に提唱した「健康寿命」という考え方が注目を集めています。健康寿命とは、「健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間」のことをいいます。健康寿命と平均寿命の



差は、男性が7～8歳、女性が約12歳で推移しています。この差にあたる期間は、誰もが生活に何らかのアシストが必要となります。我が国は少子高齢化が進んでおり、医療・介護や社会保障の担い手が減少することが深刻に懸念されています。この状況から、健康寿命を延長し、平均寿命との差を、いかに短くするかが大きな課題となっています。これを受けて国は2019年に閣議決定された骨太方針において「人生100年時代」を見据えた対応策として健康寿命の延伸を掲げました。

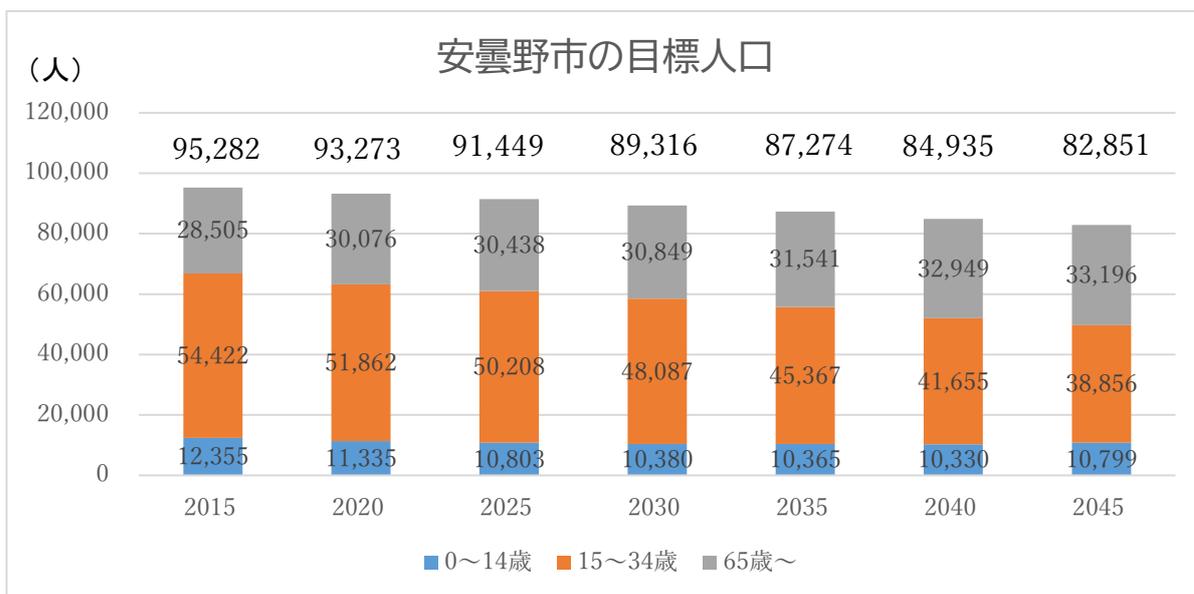
長野県は全国的に有数の長寿県です。安曇野市についても同様であり、市内の人口に対する高齢者の割合（高齢化率）は年々増加しています。このまま推移すれば2040年の高齢化率は4割を超える見込みです。また、本市の「平均自立期間（日常生活動作が自立している期間の平均）」からも平均寿命の議論と同様の傾向が見られ、平均自立期間が平均余命より、男性で1.5歳、女性で3.3歳短くなっています。

健康寿命の延伸は、高い優先順位で取り組むべき課題となっています。

○平均自立期間と平均余命（令和元年度）

		安曇野市	長野県	国
男性	平均自立期間	81.0	81.1	79.6
	平均余命	82.6	82.5	81.1
女性	平均自立期間	84.9	84.9	83.9
	平均余命	88.2	87.9	87.1

※平均自立期間=国保データベースにおいて要介護2以上を不健康と定義して算出
 (出典:健康推進課作成)



	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
0～14歳	12,355	11,335	10,803	10,380	10,365	10,330	10,799
15～34歳	54,422	51,862	50,208	48,087	45,367	41,655	38,856
65歳～	28,505	30,076	30,438	30,849	31,541	32,949	33,196
総数	95,282	93,273	91,449	89,316	87,274	84,935	82,851

【小数第一位四捨五入】

(出典:『安曇野市人口ビジョン(第2版)』)

イ 生活習慣病

成人病(がん、脳血管障害など40歳以上の成人がかかりがちな病気の総称をいいます。)の多くが個人の生活習慣に深く関係していることから、1996年に公衆衛生審議会は「生活習慣病」という概念を導入しました。そのうちの「メタボリックシンドローム」とは、内臓に脂肪が過剰にたまり、それに加え脂質異常や高血糖などにより動脈硬化や心筋梗塞を引き起こす可能性のある状態をいい、2005年に診断基準

第2章 「自転車のまちづくり」をめぐる現状と課題

が作られました。厚生労働省は 2008 年4月から国民健康保険者である市町村など医療保険者に対してメタボリックシンドロームの早期発見・指導を義務付ける「特定健診・保健指導」制度を創設しました¹。

本市の特定健診の結果をみると、国・県の平均に比べるとメタボリックシンドローム該当者の割合が多い傾向にあります。リスクの割合をみると、高血圧・脂質異常・高血糖の3種類を持つ人の割合が多い状況にあり²、メタボリックシンドロームなどの生活習慣病の対策の推進が必要です。

○安曇野市の生活習慣病等の状況

	長野県	安曇野市
高血糖・高血圧・異常脂質の3種類を持つ者の比率	4.9%	6.2%
メタボリックシンドロームの比率	16.0%	18.2%

(出典:安曇野市健康推進課作成)

メタボリックシンドローム該当者・予備群の把握(厚生労働省様式6-8)

全体	健診受診者		非肥高血糖		予備群		高血糖		高血圧		脂質異常症		該当者		血糖+血圧		血糖+脂質		血圧+脂質		3項目全て	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
国	7,362,845	34.0%	687,157	9.3%	790,096	10.7%	48,685	0.7%	546,667	7.4%	194,744	2.6%	1,272,714	17.3%	196,978	2.7%	69,975	1.0%	619,684	8.4%	386,077	5.2%
長野県	158,763	42.2%	16,151	10.2%	15,393	9.7%	1,062	0.7%	10,052	6.3%	4,279	2.7%	25,333	16.0%	3,834	2.4%	1,652	1.0%	12,020	7.6%	7,827	4.9%
同規模平均	1,200,553	38.0%	119,080	9.9%	128,835	10.7%	8,214	0.7%	88,982	7.4%	31,639	2.6%	209,544	17.5%	32,969	2.7%	11,910	1.0%	101,012	8.4%	63,653	5.3%
安曇野市	7,827	47.0%	1,324	16.9%	689	8.8%	57	0.7%	448	5.7%	184	2.4%	1,422	18.2%	231	3.0%	114	1.5%	589	7.5%	488	6.2%

★NO.24 (健康)

男性	健診受診者		健診のみ		予備群		高血糖		高血圧		脂質異常症		該当者		血糖+血圧		血糖+脂質		血圧+脂質		3項目全て		
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
国	3,420,993				589,308	17.2%							940,335	27.5%									
長野県	79,029				12,313	15.6%							19,932	25.3%									
安曇野市	合計	3,437	43.1%	140	4.1%	517	15.0%	44	1.3%	329	9.6%	144	4.2%	995	28.8%	162	4.7%	83	2.4%	418	12.2%	332	9.7%
	40-64	918	30.3%	61	6.6%	148	16.1%	12	1.3%	72	7.8%	64	7.0%	219	23.8%	24	2.6%	26	2.8%	105	11.4%	64	7.0%
	65-74	2,519	50.9%	79	3.1%	369	14.6%	32	1.3%	257	10.2%	80	3.2%	776	30.8%	138	5.5%	57	2.3%	313	12.4%	268	10.6%

女性	健診受診者		健診のみ		予備群		高血糖		高血圧		脂質異常症		該当者		血糖+血圧		血糖+脂質		血圧+脂質		3項目全て		
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
国	4,477,434				259,425	5.8%							425,520	9.5%									
長野県	94,672				4,713	5.0%							8,142	8.6%									
安曇野市	合計	4,390	50.5%	79	1.8%	172	3.9%	13	0.3%	119	2.7%	40	0.9%	427	9.7%	69	1.6%	31	0.7%	171	3.9%	156	3.6%
	40-64	1,314	41.0%	41	3.1%	58	4.4%	5	0.4%	35	2.7%	18	1.4%	91	6.9%	23	1.8%	11	0.8%	35	2.7%	22	1.7%
	65-74	3,076	56.1%	38	1.2%	114	3.7%	8	0.3%	84	2.7%	22	0.7%	336	10.9%	46	1.5%	20	0.7%	136	4.4%	134	4.4%

(KDB 厚生労働省様式)

(出典:『第2期安曇野市国民健康保険保健事業実施計画』19頁)

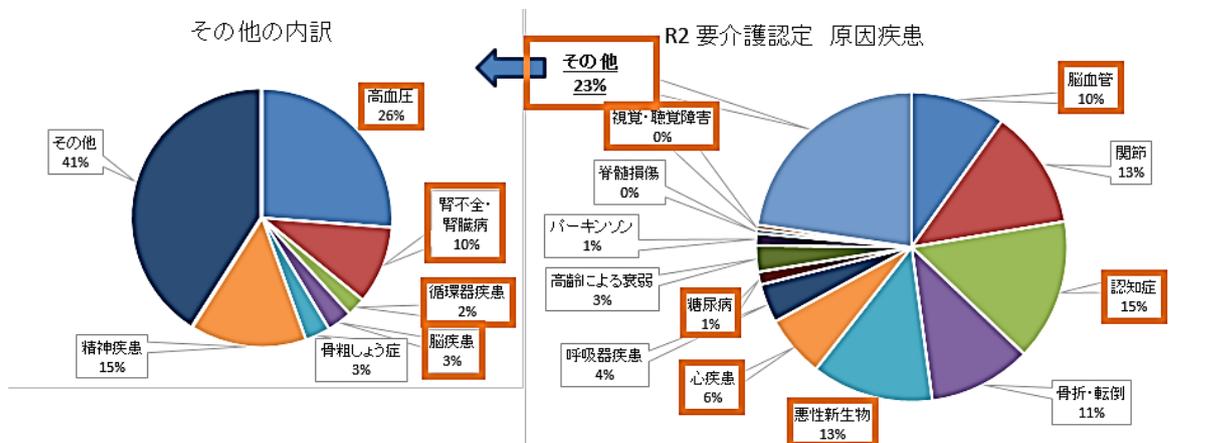
ウ 介護予防

介護が必要となる主な原因としては、認知症・脳卒中・高齢による衰弱・骨折・転倒・関節疾患が挙げられます。特に骨折・転倒の原因としては老化による骨粗鬆症に加え、筋肉量の減少と筋力低下(サルコペニア)が関係していると考えられています。本市の介護保険の認定の原因疾患は、脳血管や高血圧など、主として生活習慣病

¹ 参考:田辺功「メタボリック症候群」『日本大百科全書』

² 第2期安曇野市国民健康保険保健事業実施計画 19頁

を要因としたサルコペニアとなっています。若い年齢のうちから予防に取組み、その時点での身体機能を少しでも長く維持することが重要となります。



(出典：介護保険課作成。表中の太い囲いの凡例が生活習慣病に起因する疾病)

(2) 解決の方向性

ア メタボリックシンドロームは、「内臓脂肪症候群」とも呼ばれるように、この改善には内臓脂肪を減少させることが必要であり、そのためには運動が重要となります。この運動の内容については、有酸素運動であればいずれも効果が見込まれますが、あまりに高強度であれば長時間は続けられず、低強度であれば効果を得るまでに長い時間を要します。そのため中強度の運動を比較的長めに続けることが望ましいと考えられます³。

イ 正常な筋肉量・筋力を維持し、サルコペニアを予防することが、健康寿命の延伸において重要であり、その予防法の1つである運動療法では、定期的な運動習慣で身体機能の維持・向上を図り、骨量や筋量を維持することが求められます⁴。介護が必要となる世代となった後に運動を始めても効果は認められるところですが、若い年齢のうちから定期的な運動を心掛けることが重要となります。

³ 大河原一憲「内臓脂肪減少のための運動」(厚生労働省,e-ヘルスネット)

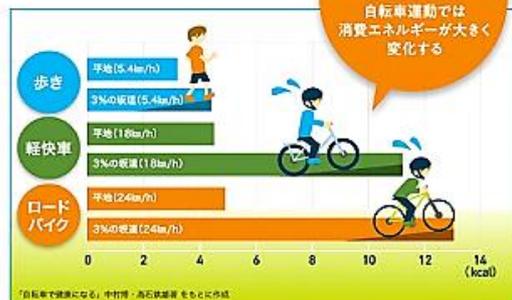
⁴ 武田伸一「健康寿命と老化」(『理科年表プレミアム』)

ウ 健康寿命の延長と介護予防には、いずれも適度な強度の運動を行うことが必要です。この点、サイクリングは、名古屋市立大学の高石鉄雄教授によれば、最大酸素摂取量の平均値は同年齢層のランナーと同じ程度であり、加えてひざを伸ばす筋力も高いという結果となりました。また、海外の研究では、自転車利用により糖尿病をはじめとした生活習慣病のリスクが低減したとする報告がなされています。

本市では、令和元年度より自転車を日常生活で活用することで、健康づくりにどのような影響があるかを検証するため、松本大学と「サイクリングで健康チャレンジ!健康づくり実証実験教室」事業を実施しています。この結果、「体力や筋力の向上」など、参加者の多くに健康面における積極的な効果が認められています。

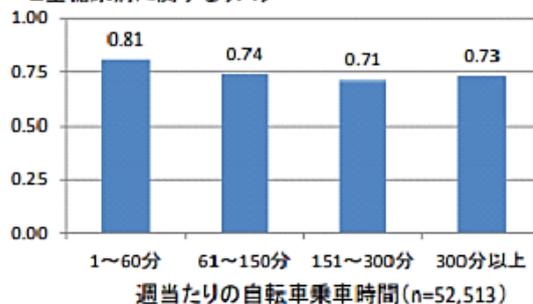
サイクリングは日常的に行うことができ、1回あたりの時間も比較的長く続けることが可能なスポーツです。そこで本市は、健康寿命の伸長やメタボリックシンドロームの予防・改善を行うための理想的なスポーツとして位置づけが可能と考えられます。

運動1分間当たりの消費エネルギー
(体重65kgの男性の場合)



(出典：(株)シマノ ホームページ)

2型糖尿病に関するリスク



出典：Associations between Recreational and Commuter Cycling, Changes in Cycling, and Type 2 Diabetes Risk: A Cohort Study of Danish Men and Women, PLOS Medicine

2 スポーツと教育に関する分野

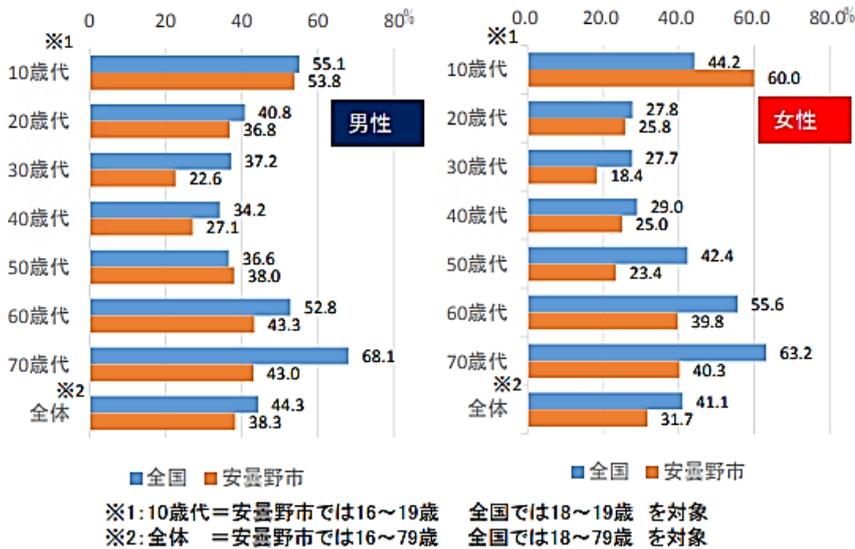
(1) 現状と課題

ア スポーツは、青少年にとっては体力の向上に加え、他者を尊重し協同する精神、公正さと規律を尊ぶ態度や克己心を培い、更には実践的な思考力や判断力を育む等の効果があり、その人格の形成に大きな影響を及ぼしています。また、成人にとっては、人や地域との交流を促進し、地域の一体感や活力を醸成するものであり、人間関係の希薄化等の問題を抱える地域社会の再生に寄与するものです（スポーツ基本法（平成23年法律第78号）前文）。

イ 「令和2年度の全国体力・運動能力、運動習慣等調査」では、本市の子どもたちは、全国平均と較べて、①走る力が弱く、②運動時間が短いという結果になりました。

ウ スポーツの実施率をみれば、本市においては、特に10代女性のスポーツ実施率は全国平均を大きく上回っております。他方、20代以上の実施率が全国平均より低く、特に30代男女、50代女性などの年代では大きく下回っており、これらの層にどのようにしてスポーツを実施していただくかという点が課題となっています。

性別・年代別スポーツ実施率についての安曇野市と全国の調査結果の比較



【安曇野市の特徴】

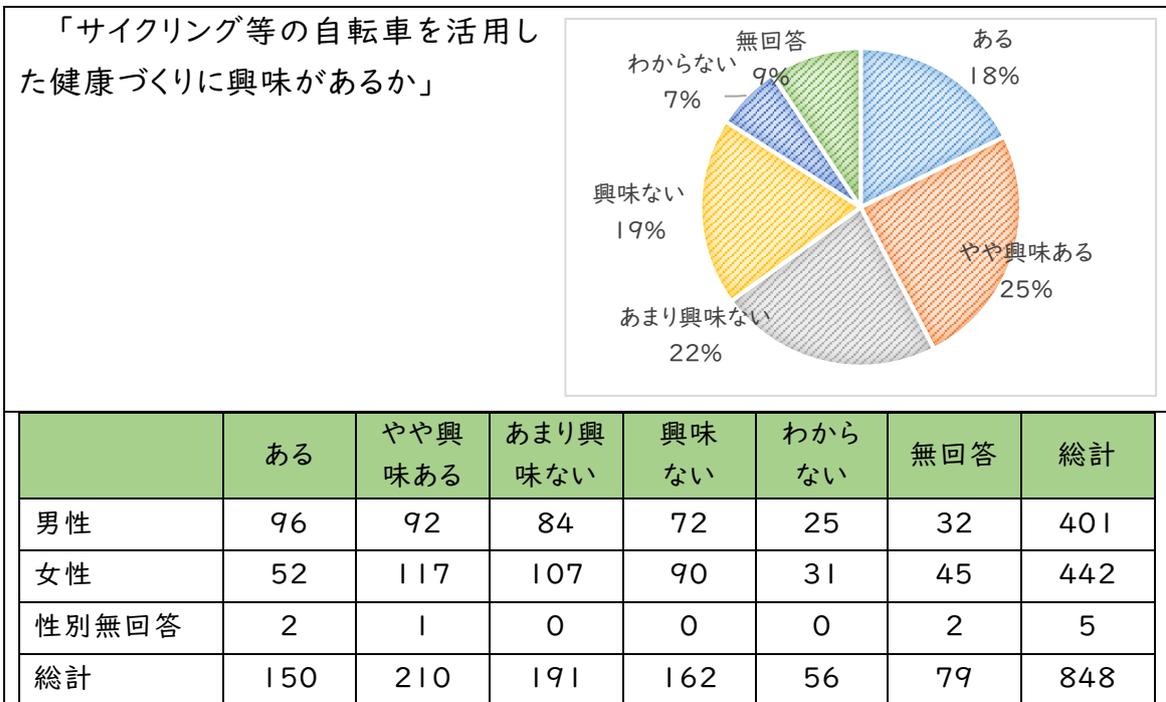
- 全国的な傾向と同様に子育て・労働世代でスポーツ実施率が下がる。
- 60代以上の実施率が全国に比べ、低い傾向。
- 女性の実施率が全国平均の4分の3程度。

(出典:『第2次スポーツ推進計画』6頁)

(2) 解決の方向性

ア サイクリングは無理せず長時間の実施が可能であることから、本市の子どもたちの課題である「運動時間」を長くすることに資するものです。また、自転車は主として足の力を鍛えるものであることから、子どもたちのもう1つの課題である「走る力」の成長にもつながると考えられます。以上から、サイクリングやサイクルスポーツの推進は、子どもに関する課題の解決に最適です。

イ 市民アンケート(※)では、サイクリング等の自転車を活用した健康づくりに「興味がある」「やや興味がある」と回答した方は360人(43%)となっており、潜在的な需要があると考えられます。特に「やや興味がある」と回答した210人の半数以上は女性であり、「女性のスポーツ実施率の低さ」という当市の弱みを補うポテンシャルが認められます。



ウ 長野県には自転車を競技として行うために多くの人が集まっており、本市には、著名な競技者が居住しています。このような専門家の活躍する場所を創出し、サイクルスポーツの環境整備を進めることにより、サイクルスポーツの振興を図る可能性が広がります。

エ 本市には、マウンテンバイクを楽しむクラブがあり、子どもから大人までがつどい、里山やロードのライドを行っています。このクラブの活動は、メンバーにとって、集団での行動・危険を回避する能力や、ルールとマナーの習得などを学ぶ貴重な機会となっています。このようなクラブの活動をとおり、青少年の身体と心の健全育成が

図れる可能性があります。

(※)

市民アンケート

安曇野市では、「自転車によるまちづくり」を進めるため、令和3年2月に市内の高校生及び18歳以上の市民を対象にアンケートを実施しました。この計画では「市民アンケート」として引用します。

(高校生)

アンケートの対象	市内の高校生
対象人数	1,091人
回答数	1,025人(回収率93.9%)

(一般)

アンケートの対象	18歳以上の市民
対象人数	2,000人
回答数	848人(回収率42.4%)

3 観光に関する分野

(1) 現状

長野県の発表している観光統計の県内観光地の利用者数上位 50 位には、本市の観光地である穂高温泉郷(8位)、安曇野湧水群(10位)、ほりがね道の駅・楡の里(24位)、烏川渓谷(25位)と4か所が挙げられており、県内有数の観光地となっています。また本市の令和元年の観光客数は約499万人、観光消費額は約119億7400万円にのぼり、主要な産業となっています。

観光地名	平成31・令和元(2019)年 観光地利用者数延数(百人)															観光消費額 (千円)
	合計	日帰り・宿泊別		月別												
		日帰り	宿泊	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
中房	464	170	294	0	0	0	21	28	27	97	120	94	43	34	0	241,862
アルプス銀座	982	0	982	6	0	0	26	58	24	224	338	190	74	32	10	488,200
ほりがね道の駅・楡の里	8,087	8,087	0	365	472	676	757	971	725	618	787	685	650	716	665	1,021,390
穂高まちなか	658	328	330	28	27	38	56	80	56	68	100	71	60	52	22	154,891
安曇野湧水群	14,532	14,030	502	625	616	816	904	1,379	1,071	2,173	3,161	1,443	996	829	519	2,084,490
安曇野穂高温泉郷	15,827	9,895	5,992	908	806	1,246	1,223	1,575	1,143	1,417	2,479	1,491	1,292	1,362	885	4,000,136
烏川渓谷	7,941	4,415	3,526	315	218	267	732	1,550	563	563	1,192	683	582	702	574	3,547,358
黒沢	1,334	1,094	240	50	43	75	120	150	121	123	206	137	123	123	63	386,628
長峰山	108	0	108	2	0	2	6	14	12	14	32	12	6	6	2	49,607
合計	49,933	37,959	11,974	2,299	2,182	3,120	3,845	5,805	3,742	5,297	8,415	4,806	3,826	3,856	2,740	11,974,562

(出典:安曇野市ホームページ「観光地別月別利用者数と消費額」)

(2) 課題

観光業の注目すべき課題として、本市

を訪れる観光客のうち、日帰りの観光客が宿泊の観光客より多く、その差は約3倍に及ぶという点があります。

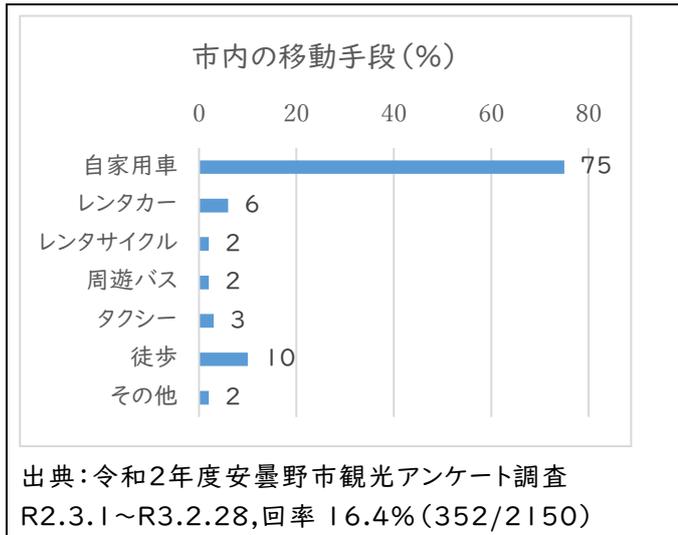
この原因として考えられるのは、第1に、観光の過程で本市のみに滞在することを目的とした観光客が少ないというものです。安曇野市観光振興ビジョン策定にあたり行ったアンケート調査によれば、本市への来訪者は、「松本・上高地」「黒部・立山方面」「高山市方面」といった目的地と組み合わせ来訪していることが読み取れます。

利用者数・観光消費額一覧表

	日帰り	宿泊	合計
平成26年	36,028	12,138	48,166
平成27年	38,452	10,736	49,188
平成28年	39,198	11,090	50,288
平成29年	38,137	12,746	50,883
平成30年	38,955	13,036	51,991
令和元年	37,959	11,974	49,933

出典:安曇野市ホームページ「利用者数・観光消費額一覧表抜粋」

第2の原因として、本市での移動手段が自家用車である観光客が圧倒的に多いという点が考えられます。観光客を対象に実施した安曇野市観光アンケートによれば、観光客の約7割は自家用車を利用しています。このような観光客の多くは、自家用車を利用して日帰りで行ける範囲内で、市内の観光地を訪れていることが想定されます。



このことから、観光客に安曇野市の魅力をより深く知っていただき少しでも長く滞在してもらうための取り組みや、日帰りから宿泊につながる取り組みを進め、「通過型」から宿泊を伴う「滞在交流型観光」にシフトさせていく必要があります。

(3) 解決の方向性

ア 本市は、北アルプスや田畑、川など自然に恵まれており、サイクリングを楽しめる環境を持っていることから、「滞在交流型観光」を目指し、自家用車から自転車に乗り換えさせることができれば、滞在時間を延ばす可能性が広がります。

2018年には、滞在交流型観光の推進とタクシーや周遊バスをはじめとした市内の2次交通を補完する移動手段として、安曇野市観光協会が実施主体となり、シェアサイクル⁵を設置しました。設置した自転車についても、従来のレンタサイクルが大王わさび農場など穂高駅の東側の観光地での利用が多いことをふまえ、西側にある美術館や温泉郷などの観光地まで自転車で移動していただけるように電動自転車とし、しゃくなげの湯などにステーションを設けました。現在は16か所50台で運用し、2020年の利用者数は1,206台、前年比で109%に増加しています。シェアサイクルの利用データをみれば、穂高駅前貸し出したシェアサイクル368台のうち56.7%に当たる209台が穂高駅以外で返却されていることから、観光が駅前に限定されない広範囲なものとなっている傾向が読み取れます。特に79台(21.4%)がしゃくなげの湯で返却されていることから、穂高駅の西側の観光地へ観光客を呼び込むという目的に対する一定の効果が認められました。

イ 近時、目的地への到達することのみを重視するのではなく、あるいは目的を特に定

⁵ レンタサイクルが自転車の貸し出しと返却を同一の場で行うものであるのに対し、貸し出しと返却のポート(駐輪拠点)が異なっても構わない仕組みのものをシェアサイクルという。レンタサイクルが目的地間の線的な展開であるのに対し、シェアサイクルは面的な都市交通システムと位置付けられている。(『現代用語の基礎知識』)

めず、気分や体調に合わせて自転車で回る「ポタリング」が人気を集めています。本市は豊かな自然・景観に恵まれており、また、歴史・民俗的にも興味深い名所名跡が数多くあることが大きな強みとなっています。

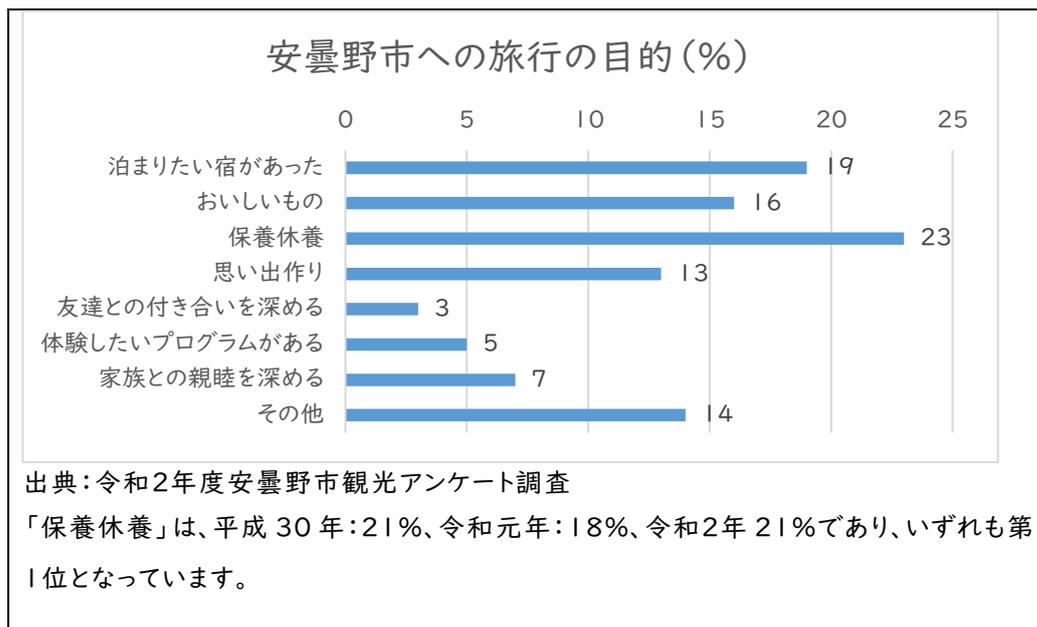
本市を訪れる目的の第1位が自然・風景を楽しむための「保養・休養」であることを考え合わせれば、ポタリングによる観光は、本市の特徴を活かした新たな観光形態として最適のものです。自転車による移動は、途中にある飲食店で休憩したり、あるいはガイドブックには載っていないポイントを発見したりすることができるかも知れません。

これは従前の点と点の観光というモデルから、それを結んだ線の上にある観光地、あるいは移動経路を外れたところにある観光地に観光客を呼び込む方式への転換であり、今後、本市の観光が目指すべきモデルに他なりません。

また、訪日外国人旅行者のニーズ把握のため 2016 年に実施した外国人モニター調査によれば、10 人中 9 人が「ポタリングは母国の観光客に喜ばれる」と回答しており、インバウンド対応として個人旅行者向けにポタリングを軸にしたコンテンツ開発⁶が今後必要となっています。

市の観光振興の基本方針を定めた「安曇野市観光振興ビジョン」では「安曇野暮らしツーリズム」を基本理念に掲げ、来訪者のみならず、市民自身が来訪者と交流し、安曇野のよさや暮らしぶり伝え、共に楽しむことで、来訪者の満足度向上につなげることを目指しています。

今後はポタリングを柱とし、国内外の観光客、サイクリストの皆様に宿泊を伴う滞在型観光を楽しんでいただけるような観光地域づくりを進めます。



⁶ 中身、内容、趣旨。ここでは、観光客に楽しみながら本市の魅力を知っていただくためのイベント、受入環境の整備等

4 環境に関する課題

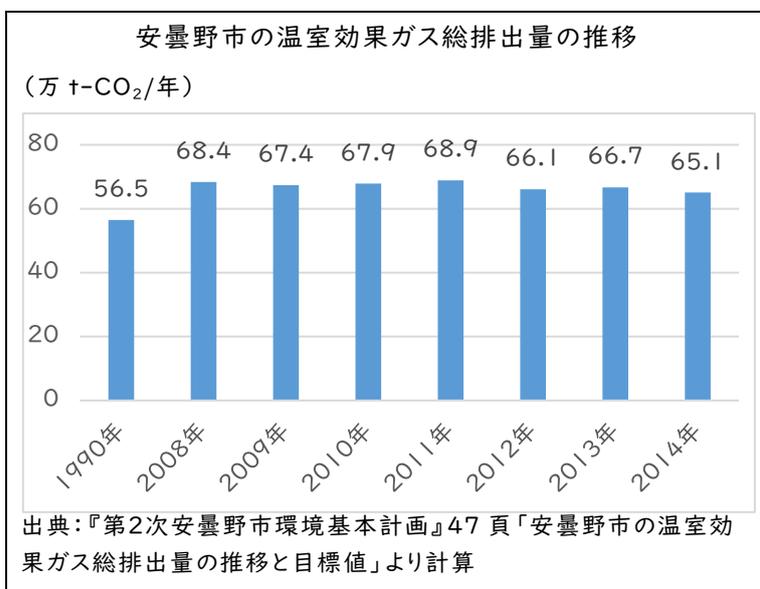
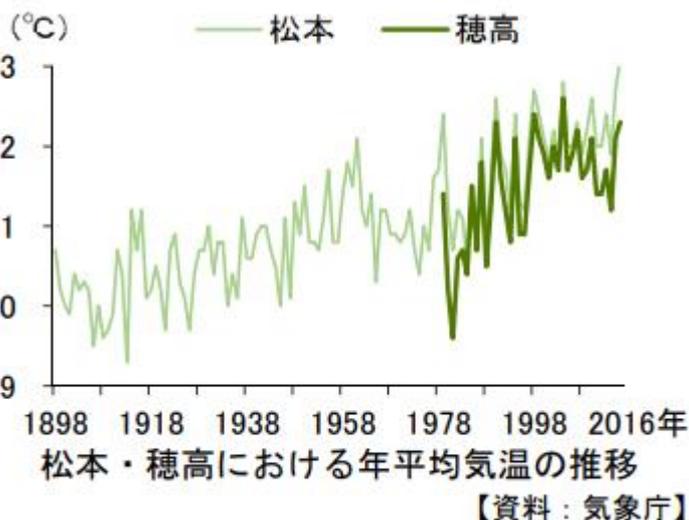
(1) 現状と課題

ア 近時、脱炭素社会への取組みが注目されています。松本気象観測所及び穂高気象観測所による気温の観測データはいずれも緩やかに上昇しています。松本では1900年代前半と比べ、2001年以降の平均気温は約2度上昇しており、その原因は、都市化の進行とともに地球温暖化が考えられます。本市の状況についてみれば、2014年度の温室効果ガス総排出量は、約65万t-CO₂/年でした。2008年以降は、ほぼ横ばいの状況にあります。

本市の環境基本計画においては、「循環型・低炭素社会をつくるもの」を基本目標の一つとして掲げています。市域の温室効果ガス排出量を2022

年度までに51.3万t-CO₂/年(2008年度比25%以上減)とする数値目標を設けています(『安曇野市地球温暖化対策実行計画』)。

イ 本市では、従前より環境基本計画により、温室効果ガス排出量の削減に努めているところですが、近時の酷暑に起因するエアコン使用量の増加等、社会状況が変化してきており、新たなアプローチが求められているところです。



(2) 解決の方向性

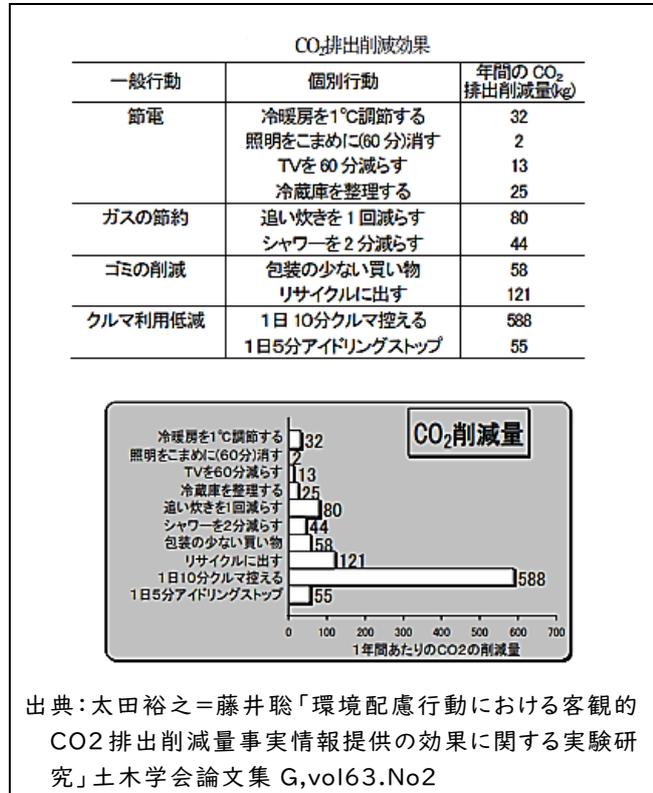
温室効果ガス排出量の削減、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた新たなアプローチとして、二酸化炭素を排出しない乗り物である自転車に注目することができます。

我が国全体で見た場合、二酸化炭素の排出量は、1つの家庭あたり年間4520kgとなっており、そのうち自動車から排出される二酸化炭素は22.1%にあたる997kgです。このうち1日10分間自動車の運転を控えるだけで、年間で1家庭あたり588kgの削減が可能とされます。1日10分間とは、約3kmの移動に相当します。

本市では、市の職員を対象に、マイカー利用を控え、自転車や徒歩で通勤する「スマートムーブ通勤ウィーク」に取り組んでいます。昨年9月17日～30日に実施した際には、443人(延べ3061人)が参加し、推計で1608.4kg-CO₂の温室効果ガス削減効果がありました。

本市の地理的状況や公共交通体系から考えれば、市内の自動車による移動の全てを自転車に置き換えるというのは難しいのは事実です。しかし、例えば通勤や買物など【1日10分、約3kmの移動】を自動車から自転車へ切り

替えていただただけで、確実に二酸化炭素の削減につながります。これは、環境負荷低減・脱炭素社会の構築を見据えた新たな取組として位置付けることが可能です。



○「スマートムーブ通勤ウィーク」実施結果

実施時期	参加人数 (人)	延べ参加人数 (人)	延べ通勤距離 (ノーマイカー) (km)	温室効果ガス 削減量 (kg-CO ₂)
平成27年6月	403	1,034	8,337	2,010.8
平成27年10月	403	1,068	9,199	2,218.8
平成28年6月	423	1,087	9,616	3,064.2
平成28年9月	398	1,426	13,208	3,185.7
平成29年6月	388	951	7,553	1,823.2
平成29年9月	400	1,579	12,913	3,117.2
平成30年6月	294	768	5,921	1,429.2
平成30年9月	218	790	5,324	1,285.1
令和元年6月	336	886	6,616	1,597.0
令和元年9月	252	1,029	7,273	1,755.6
令和2年9月	443	3,061	3,663	1,608.4

1 km移動するときのCO₂排出量を、マイカー133g、バス54g、鉄道18gとして試算(国土交通省輸送量当たりの二酸化炭素排出量(2018年度))

出典：環境課作成

第2節 自転車によるまちづくりの基盤づくりに関する課題

本市では、観光・市民の健康づくり・環境負荷の低減といった各課題に対し、自転車の持つ特性が有効であることから、課題解決のアプローチの1つとして「自転車によるまちづくり」を推進します。

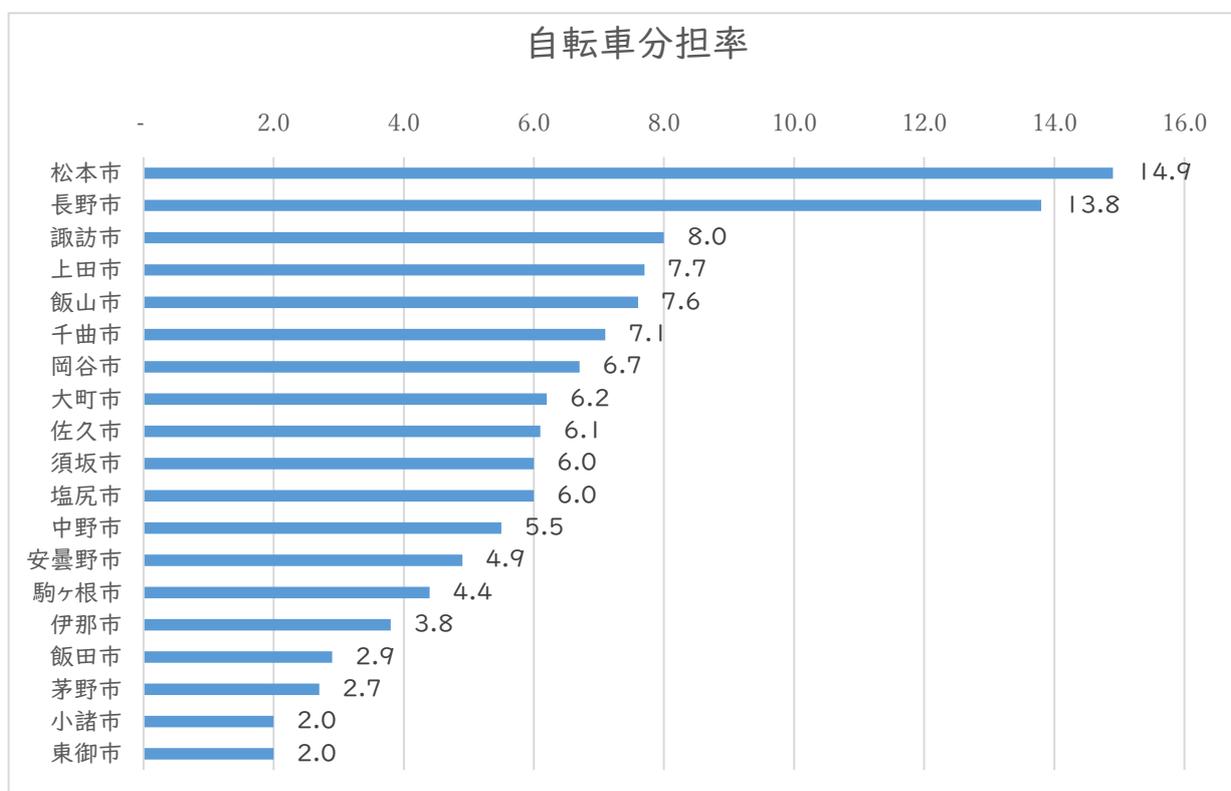
これらの各政策分野で自転車を活用した具体的施策を実施するためには、まず現段階で本市において自転車がどの程度利用されているかを把握した上で、市民や観光客に対して自転車の利用を勧めていく必要がありますが、その際には「自転車事故がなく」、「ストレスなく快適に自転車に乗れる環境」と「安心して自転車に乗れること」が重要となります。そこで、本市ではこれらを「自転車によるまちづくり」のうち、基盤づくりと位置づけ、本節において課題の抽出と解決の方向性を示します。

1 市民の自転車利用

(1) 現状と課題

ア 自転車分担率

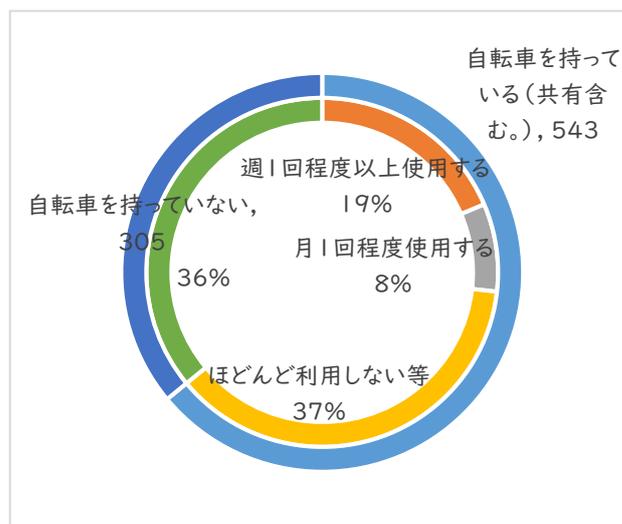
自転車分担率は、自動車・バス・鉄道・自転車・徒歩などの交通手段において、自転車がどれくらいの割合で使われているかという割合をいい、本市は4.9となっています。これは決して高いものとはいえず、県内19市の中で13番目となっています。



(出典：平成24年8月30日国土交通省「自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査結果について」)

イ 市民アンケートから見える課題

市民アンケートでは、自転車を持っている方（家族共有のものを含む。）の割合は64%であり、そのうち週1回以上利用する方は158人でした。これはアンケートの回答者全体のうち19%に留まります。このアンケートでは「自転車を利用しない理由」として「メリットがない」という回答が18%を占めました。



(2) 解決の方向性

統計的には本市の自転車利用があまり進んでいない状況が窺い知れます。令和3年2月のアンケートの結果もこれを裏付けるものでした。このような現状のもとで、仮に自転車の普及・利用が進んでいることを前提とする施策を実施しても高い効果は見込めません。同様に自転車のハイユーザーを対象とした施策に重点をおいても、一般ユーザーのニーズとは離れたものになってしまうおそれがあります。

そこで本市の計画においては、着実な進捗を図るため、自転車で観光することの利点、健康づくりや環境負荷の低減など自転車の有効性・有用性、自転車に乗る楽しさなどの啓発を行い、自転車利用の動機付けをし、自転車を利用する機会を増やすことが重要となります。

2 自転車走行空間整備

(1) 現状と課題

ア 自転車通行空間整備の位置づけ

安曇野市道路整備推進計画では、「まちの魅力を高める道路整備」を方針の1つとしており、その中で「自転車による回遊性の向上」を図るため、自転車が安全かつ快適に回遊できる道路整備を進めることとしています。

イ 現在行われている整備

a.長野県が整備している「あづみ野やまびこ自転車道」（県道穂高松本塩尻自転車道線）は、世界かんがい遺産⁷である「拾ヶ堰（じっかせぎ）⁸」と併走する自転車と歩行者の専用道路です。全線は穂高から塩尻市までを結ぶもので、現在では本市分がほぼ完成しています。市内延長は約 14km となっています。

b.その他、本市では「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省）に定められている「自転車道・自転車専用通行帯・自転車走行指導帯」の規格に準じて自転車通行空間の整備を行っています。

<参考>

区分	説明	市内の状況
自転車専用通行帯	歩行者と車から空間的に分離された自転車専用通行帯	穂高駅前通りの450mの区間（施工延長900m）で整備されており、夜間でも識別しやすい水色のカラー塗装としています。
自転車走行指導帯	自転車の通行箇所を車道上に明記した通行指導帯	南豊科駅～ラウンドアバウト交差点、豊科北小学校前、豊科北中学校東側の市道など約 2,700 m の区間（施工延長5,430m）で整備されています。「自転車の車道通行」というルールを車道上で分かりやすく伝え、自転車利用者の安全性を確保するため整備しています。

ウ 自転車通行空間整備に関するアンケートから見える課題

a.市民アンケートによって、「自転車は左側通行・車道通行」というルールを知って

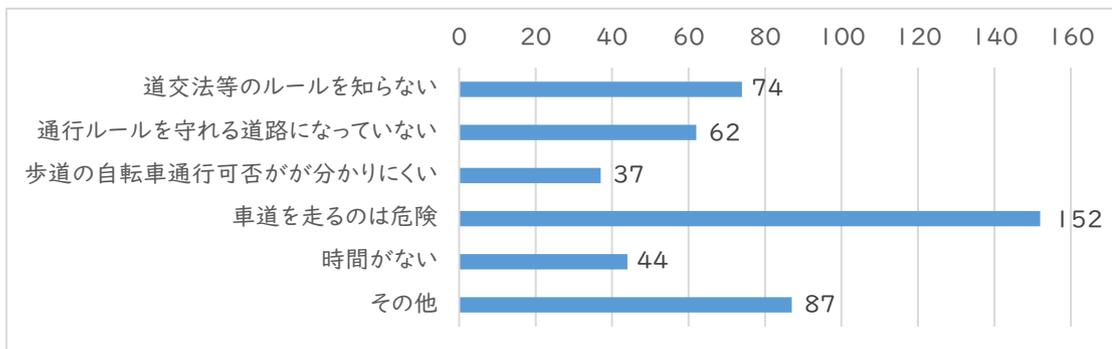
⁷ 建設から100年以上経過したかんがい施設のうち、かんがい農業の発展に貢献したもの、優れた技術により建設されたもの等、歴史的・技術的・社会的価値のあるかんがい施設を登録・表彰するための制度。国際かんがい排水委員会（ICID）により創設されたもので、日本国内では42の施設が登録されている（令和3年4月現在）（農林水産省ホームページ）。

⁸ 1816年に開削された約15kmの用水路。当時最先端の測量と緻密な計画により、わずか3か月という短期間で完成した。平成28年に世界かんがい施設遺産に登録（拾ヶ堰土地改良区）。

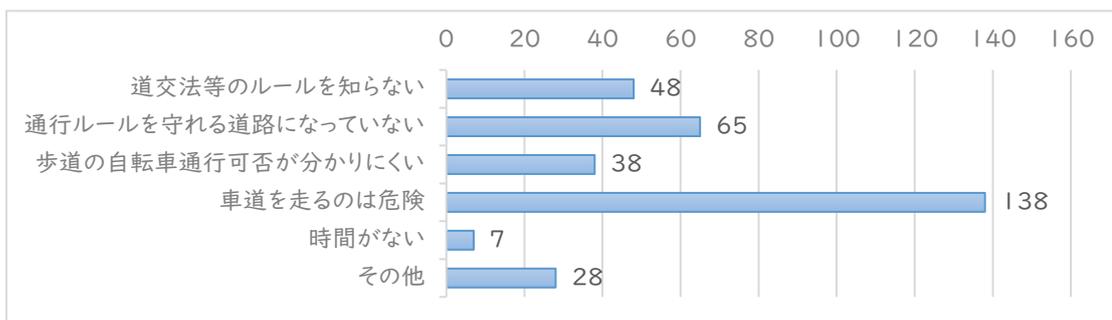
第2章 「自転車のまちづくり」をめぐる現状と課題

いるにもかかわらず、「車道を走るのが危険」「ルールを守れる道路になっていない」といった状況が明らかになりました。このような原因には、車道の狭隘さや、自転車の走行する車道左側にある石や草が通行を妨げていること、自動車の危険な運転などが考えられます。

・市民アンケート(高校生)



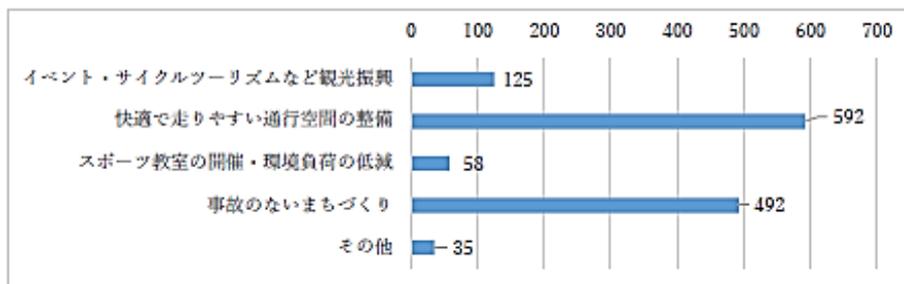
・市民アンケート(一般)



- b. 同様に市民アンケートでは、「自転車によるまちづくり」の推進にあたり重点的に取り組むべき施策について訊いたところ、「快適で走りやすい通行区間の整備」についてのニーズが最も高いことが明らかになりました。

問 47 「自転車によるまちづくり」を推進するにあたり、重点的に取り組むべきこと（複数回答）

イベント・サイクルツーリズムなど観光振興	快適で走りやすい通行空間の整備	スポーツ教室の開催・環境負荷の低減	事故のないまちづくり	その他	総計
125	592	58	492	35	1302
10%	45%	4%	38%	3%	



(2) 解決の方向性

「自転車による回遊性の向上」に掲げられた、観光・レクリエーション利用などのための整備として、安曇野市では3つのサイクリングコースを設定しました。

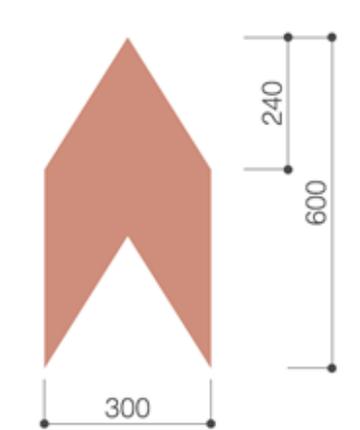
長野県ではあづみ野やまびこ自転車道を整備し、本市は令和元年度から令和2年度にかけて、サイクリングコースを3つ設定しています。このうちに「Aコース」には矢羽根によるルート表示を行い、より広く利用を呼び掛けています。

このサイクリングコースは、一部であづみ野やまびこ自転車道を組み込んでいますが、原則として「普通の道路」を活用したものとしています。日常的に利用する「普通の道路」によるコースを利用いただくことで、将来的には、「サイクリング」という目的に限らず、日常的な移動にも自家用車ではなく自転車を利用するようなまちづくりに繋がる可能性があると考えております。

また、このサイクリングコースの有効性が確認できれば、道路整備推進計画に定められた自転車通行空間整備を進めていく根拠の1つにもなり得るものです。

<Aコースの矢羽根>

サイクリングコースのうちAコースは、ルートを案内するために矢羽根を標示しています。



3 自転車事故

(1) 現状と課題

ア 自転車事故の件数

全国の自転車の関係する交通事故件数は、概ね90,000件程度で推移しており、交通事故全体の18～19%の割合となっています⁹。市内の状況を見ると、令和2年の市内の交通事故は279件(死者2名、傷者335名)でした。このうち自転車が関係するものは20件(死者1名、傷者19名)となっており、交通事故の約1割を占めています。

○令和2年の事故の状況

出典：安曇野警察署

	計
件数 (自転車)	279 20
死者 (自転車)	2 1
傷者 (自転車)	335 19

イ 高校生の交通事故

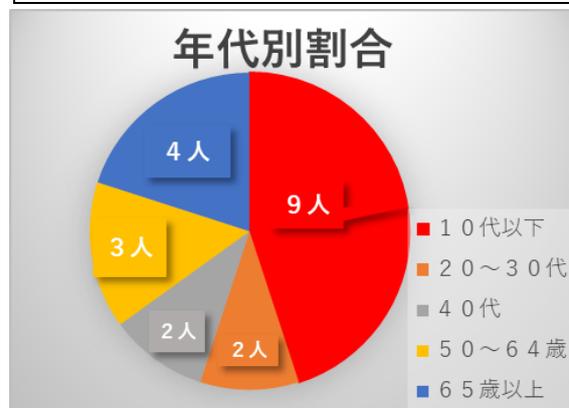
2016年の高校生の1万人あたりの事故件数をみると長野県は9位であり、高校生の事故が比較的多い傾向にあるといえます。

市内の自転車が関係する事故にも同様の傾向があり、令和2年の事故発事件数の半数近くが10代以下の方が当事者となっております。

市民アンケートによれば、高校生の自転車保有率は94%であり、その用途も69%が毎日の通学と答えていることから、高校生の自転車の利用頻度は他の年齢層の市民より高く、比例して事故の当事者になる割合の高さに繋がっていると考えられます。10代のうちでも特に高校1年生が事故の当事者になる割合が高い傾向にありますが、これは高校入学に伴い、従前は通っていなかった道路を利用して通学を始めたことに起因していると推測されます。

	都道府県	通学时1万人あたりの事故件数
1	群馬	91.96
2	静岡	71.45
3	宮崎	45.59
4	香川	41.96
5	山形	41.92
6	埼玉	37.78
7	佐賀	37.76
8	山梨	36.94
<u>9</u>	<u>長野</u>	<u>36.25</u>
10	兵庫	35.04

出典：古倉宗治『進化する自転車まちづくり』(大成出版社,2019)



出典：安曇野警察署作成

⁹ 古倉宗治『進化する自転車まちづくり』(大成出版社,2019)365頁

ウ 自転車事故の形態と事故原因

事故形態・件数	
出会い頭	14
右左折時	5
単独	1
出典：安曇野警察署作成	

令和2年に市内で発生した自転車事故の形態を分類すると、7割が「出会い頭」となっています。一般に自転車の出会い頭事故には、一時停止義務違反や確認不足といった安全運転義務違反のほかに、交差点での見通しの悪さなどが挙げられます。

エ 車両の整備

安全に自転車を利用するためには、ライト、反射板、ベル等の安全に関する装備やブレーキ・ハンドル等の操作に関する装備がきちんと整備された自転車に乗ることが重要です。しかし、市民アンケートでは一般の36%、高校生の32%が「整備していない」と回答しており、危険をはらんだ自転車を利用している可能性があります。

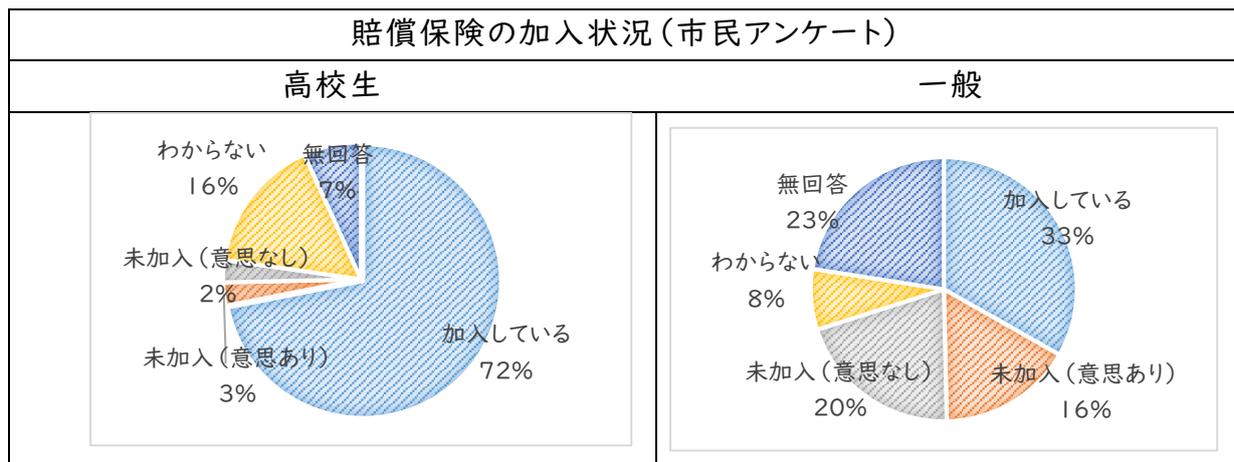
オ 賠償保険の加入率

万一自転車で事故を起こした場合の責任は軽いものではなく、過去の裁判例では1億円近い損害賠償額の支払いを命じたものもあります。本市の場合、高校生は72%が賠償保険に加入していますが、一般の市民の加入率は33%に留まっています。自転車に乗る機会の増加にあわせ、保険の加入率を向上させることが課題となっています。

自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行
5,438	東京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者 死亡	男性 信号無視
4,746	東京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者 死亡	男性 信号無視

【出典：一般社団法人日本損害保険協会】



(2) 解決の方向性

長野県は、長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例（平成 31 年長野県条例第6号）を制定しており、同条例は、自転車運転者に定期的な点検整備等を（4条）、自転車運転者、自転車利用事業者等に自転車損害賠償保険等への加入を義務付けています（14条）。また、相手への賠償に加え、自分の身は自分で守らなければならないという認識に立ち、事故に遭ったときに命に直結する頭を守るヘルメットを着用することが必要です。

自転車の整備・保険加入、ヘルメットの着用を周知・推進するとともに、安全教育を行い、自転車を利用する方にルール・マナーを身に付けていただくこと、安心して自転車に乗れる事故のないまちの実現が可能となると考えられます。

長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例
（自転車運転者の責務）

第4条（略）

2 自転車運転者は、その運転する自転車について定期的な点検及び整備に努めるとともに、自転車の運転に当たり事故の被害を軽減するための器具の使用に努めるものとする。

（自転車損害賠償保険等の加入）

第14条 自転車運転者は、自転車損害賠償保険等（自転車の運転により生じた他人の生命又は身体の損害を填補するための保険又は共済をいう。以下同じ。）に加入しなければならない。ただし、当該自転車運転者以外の者が当該自転車運転者の自転車の運転に係る自転車損害賠償保険等に加入している場合は、この限りでない。

2 保護者（親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護する者をいう。）は、その監護する未成年者が自転車を運転する場合は、当該未成年者の自転車の運転に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者が当該未成年者の自転車の運転に係る自転車損害賠償保険等に加入している場合は、この限りでない。

3 自転車利用事業者は、その事業活動において利用する自転車の運転に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

4 自転車貸付事業者は、自転車損害賠償保険等に加入している自転車による自転車の貸付けを行わなければならない。

第3節 現状と課題の総括

(自転車の活用により解決を図る課題)

	課題	着目する 自転車の特性	解決の方向性
市民の健康	<ul style="list-style-type: none"> ・メタボリックシンドロームの割合が平均より高いこと。 ・生活習慣病が介護認定の原因疾病となっていること。 	健康寿命延伸・介護予防には運動が効果的であり、サイクリングは適度な強度の運動である。	サイクリングやサイクルスポーツのための環境整備、きっかけ作りを行うことにより、市民の日常的スポーツとして普及するようになれば、健康づくり、体力づくり、青少年の健全育成の分野で積極的な効果が見込める。
教育・健全育成	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の子どもは、「走る力」と「運動時間の短さ」が課題であること。 ・男性は30代で、女性は広い年齢層でスポーツ実施率が低いこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングは適度な強度で、長時間の運動が可能である。 ・サイクリングに対する潜在的需要がある。 	
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・宿泊する観光客の増加を図ること。 ・観光客の滞在時間を伸ばすこと。 	様々な場所に立ち寄れる。	ポタリングを中心とした自転車による観光を勧めることにより、ゆっくり多くの観光地を巡ってもらうことにより、滞在時間が延びる可能性がある。
環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガスの排出量削減の数値目標に向け、新たなアプローチが求められていること。 	温室効果ガスを排出しない。	10分3kmの移動を自家用車から自転車に代えていければ、温室効果ガス削減の新たなアプローチとなる。



これら課題の解決に向け、自転車を取り入れることは有用であり、「自転車によるまちづくり」を進めていく。

第2章 「自転車のまちづくり」をめぐる現状と課題

(自転車の活用を進めるにあたって整えるべき基盤)

	課題	解決の方向性
所有率 利用率	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車分担率が低い。 ・週1回以上使用しているのは市民の19%に留まる。 	自転車のメリットを訴求する。
走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な自転車走行空間整備に対するニーズが高い。 ・「車道通行が危険」という意見が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3つのサイクリングコースを整備する。 ・安全に支障のある箇所を優先して整備する。
交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故は市内事故の約1割 ・事故の過半数は10代以下。 ・一般市民の7割は賠償保険未加入 ・整備を行っていない者が多い。 	周知啓発、情報発信を行う。

第3章 基本方針



第1節 基本方針

そこに自転車があるまち 安曇野

1 計画の目的

○計画の目的

安曇野市の特徴を活かした自転車の活用を通し、市民の健康づくり及び青少年の健全育成、観光による地域の活性化、環境負荷の低減を図るとともに、自転車が安全に走行できる環境を整備することにより、自転車の活用が拡大することを目的とし、各施策を総合的かつ計画的に推進します。

2 基本目標

計画の目的を実現するため、本計画では、以下5つの目標を掲げます。

目標1 自転車を活用したスポーツによる健康づくりの推進と青少年の健全育成

- 1 日常生活における自転車利用を促進することで、身体活動の向上及び運動習慣の定着を図ります。
- 2 自転車利用が生活習慣病の予防や体力増進等の健康づくりに役立つことを踏まえ、健康づくりや介護予防への取組みを推進します。
- 3 サイクルスポーツの経験者が活躍できる機会を創出し、スポーツ活動を通じた青少年の健全育成を推進します。

目標2 自転車を活用した周遊・滞在型観光振興による地域の活性化

- 1 「安曇野サイクルブランド」を構築します。
- 2 市民自らが自転車を楽しむことで、地域の魅力を発見し、自転車をコミュニケーションツールとして、市民と来訪者が交流するまちづくりを推進します。

目標3 自転車利用促進による環境負荷の低減

自転車を利用することが地球温暖化対策になることのほか、様々なメリットがあることを情報発信し、環境に優しい乗り物であることをPRします。

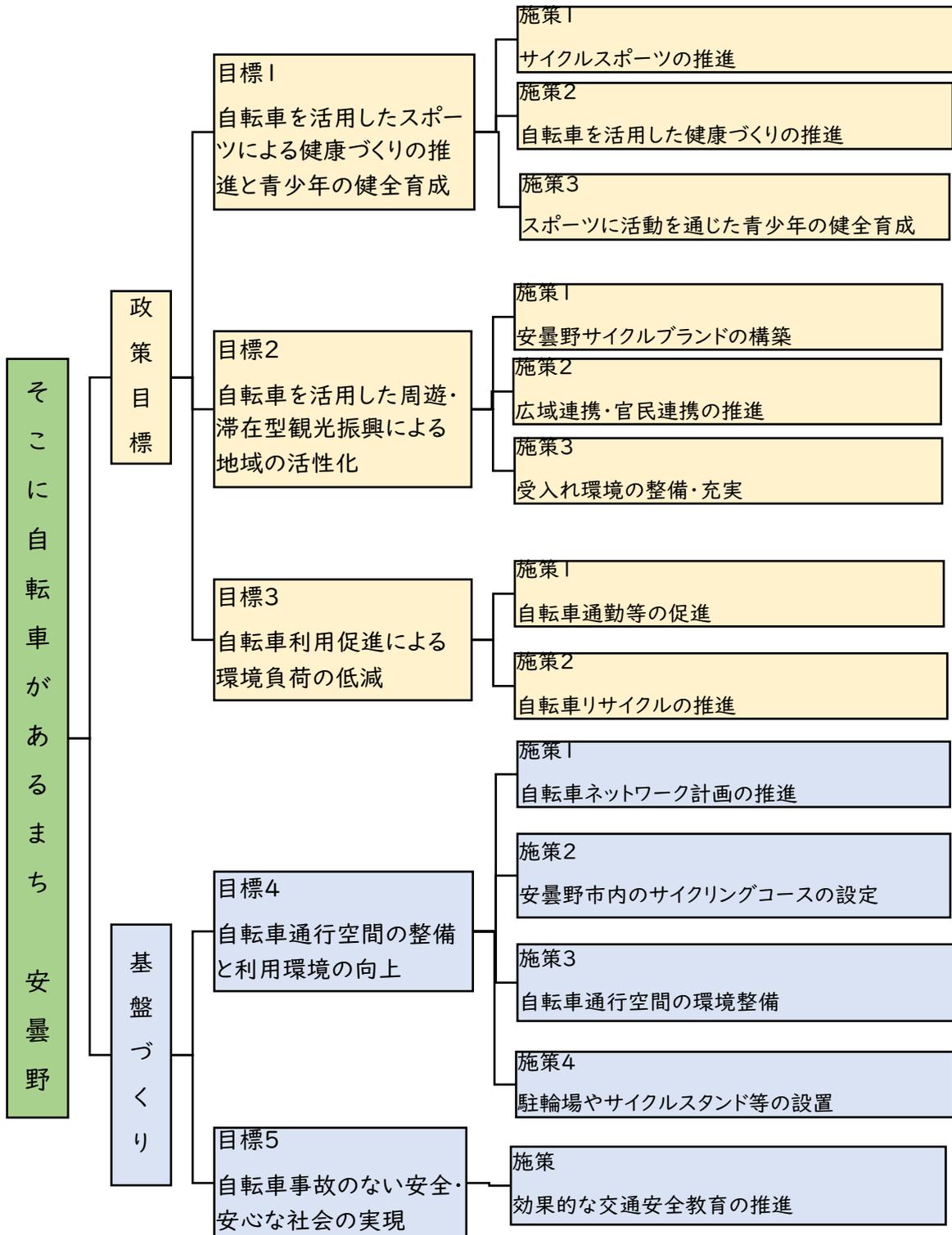
目標4 自転車通行空間の整備と利用環境の向上

健康増進・環境保全への意識の高まりをふまえ、自転車交通に配慮した安全・安心・快適な道路整備を進めることにより、自転車利用の促進を図ります。

目標5 自転車事故のない安全・安心な社会の実現

ライフステージに応じた交通安全教育や広報啓発を推進して、一人ひとりが交通ルールとマナーを守り、自転車、クルマ、歩行者が互いを思いやり、安全に安心して自転車を利用できる交通社会の実現を目指します。

第2節 政策の体系

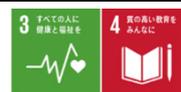


第4章 基本施策



本計画における5つの目標を達成するために、取り組むべき施策等については、下記のとおりです。なお、本計画に記載の施策・取組みは基本的な方針であり、記載されたもの以外の施策・取組みを妨げるものではありません。

目標1 自転車を活用したスポーツによる健康づくりの推進と青少年の健全育成



施策	取組み
<p>施策1</p> <p>サイクルスポーツの推進</p>	<p>(1) サイクルスポートイベント、教室等の開催</p> <p>ア イベントの開催</p> <p>「自転車によるまちづくり」を推進するにあたって、市民が今後自転車に長く乗るきっかけづくりとするため、安曇野市ならではのサイクルスポーツイベントを開催します。</p> <p>イ 教室等の開催</p> <p>自転車に乗る際のコツを学び、安全に楽しく自転車に乗っていただくため、令和元年度から「サイクリング教室」「マウンテンバイク親子教室」を開催しています。特に親子教室は、子どもと一緒に自転車に乗りはじめるきっかけになるものであり、今後も継続して開催していきます。</p>  <p>ウ 実績</p> <p>令和元年度サイクリング教室…全4回、延べ 34 人</p> <p>令和2年度マウンテンバイク親子教室…全5回、延べ 38 人</p>
	<p>(2) サイクルスポート環境の充実</p> <p>サイクルスポーツ経験者の発掘やその活動状況等の情報収集を行い、その活躍ができる環境を提供することにより、サイクルスポーツ未経験者が体験を通じてサイクルスポーツを始めるきっかけをつくれます。</p>

施策	取組み
	<p>(3) eバイク・電動アシスト自転車利用の推進</p> <p>eバイク⁸や電動アシスト自転車を利用することにより、本格的なサイクリストでなくても長距離のサイクリングを行うことができます。本市では、サイクリングやサイクルスポーツをより広い層の多くの方に楽しんでいただくため、この普及・利用を促進します。</p>
<p>施策2</p> <p>自転車を活用した健康づくりの推進</p>	<p>(1) サイクリング、サイクルスポーツの普及活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の自転車利用率は、現状では高いとは言えませんが、サイクリングは、気軽に行うことができ、風景の変化を伴うことから飽きることなく比較的長時間行うことができます。本市は、市民の適切な運動としてサイクリング及びサイクルスポーツを位置づけ、市民の皆さんに積極的に実施していただけるような普及活動を推進します。 ・サイクリングのきっかけとしていただくため、本市では3つのサイクリングコース、マウンテンバイクコースを設定しています。この積極的な活用のため、様々なイベントや教室等を開催します。 <p>(2) 健康増進の広報啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・たとえば、サイクリングコースを利用した場合のカロリー消費量、運動量、定期的にサイクリングを継続した場合の健康増進に関する効果等、サイクリングに関する具体的なメリットを分かりやすく周知します。 ・「筋力維持のための正しい自転車の乗り方」や「効率的なカロリー消費や筋力アップのための自転車の乗り方」などの講座開催や情報提供を合わせて行い、生活にサイクリングを取り入れていただくきっかけをつくります。 ・自転車の運動効果について広報誌へ掲載するとともに、特に若年者の運動習慣を形成するため、健診等の機会を捉えて情報提供していきます。 <p>(3) 介護予防の推進</p> <p>自転車がサルコペニアの予防に効果的であるのは既に紹介したとおりです。本市では、より効果的な予防事業を展開するため、松本大学によるタグフィットネス等の事業を利用し、健康増進・介護予防の効果に関する情報提供や事業を実施します。</p>

⁸ 電動自転車と同様に、ペダルを漕ぐ力をアシストする電動ユニットを搭載した自転車。電動アシスト自転車が日常の使い勝手を重視した軽快車をベースにした車両であるのに対し、e-バイクはロードバイクやクロスバイクなどの車両にスポーツサイクル用に開発されたドライブユニットを搭載している。(YAMAHA ホームページ「e-Bike ってナニ?」)

施策	取組み
<p>施策3</p> <p>スポーツに活動を通じた青少年の健全育成</p>	<p>(1) サイクルスポーツ団体の活動支援</p> <p>サイクルスポーツクラブ等の情報収集や情報提供を行い、クラブ設立や活動の活性化を図り、学校や学校以外の者との交流を通じた青少年の健全育成を行います。</p>

参考

安曇野市マウンテンバイクコースの位置図



目標2 自転車を活用した周遊・滞在型観光振興による地域の活性化



施策	取組み												
<p>施策1</p> <p>安曇野サイクルブランドの構築</p>	<p>(1) 自転車と安曇野の歴史、文化、景観、食を生かした観光コンテンツの開発</p> <p>自転車を活用した周遊・滞在型観光振興を進める上で、自転車を楽しめるまち「安曇野」としての認知度を高め、ブランド化を進めていく必要があります。このため、本市では「安曇野サイクルブランドの構築」を図るため、安曇野市観光協会や観光事業者等と連携を図り、ソフト・ハードにわたる各コンテンツを開発します。</p> <p style="text-align: center;">地域選びの重視点</p> <p style="text-align: center;">■ 全体(n=1,033)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>土地ならではの景観・絶景を楽しむ</td> <td>20.4</td> </tr> <tr> <td>自分の体力に適したコースが用意されている</td> <td>10.1</td> </tr> <tr> <td>レンタサイクル/シェアサイクルを利用できる</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>土地ならではの食・グルメを楽しむ</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>車の交通量が少ない</td> <td>7.2</td> </tr> <tr> <td>自転車専用の道路/レーンが用意されている</td> <td>5.2</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">出典：ツール・ド・ニッポン（一社ルーツ・スポーツ・ジャパン）</p>	土地ならではの景観・絶景を楽しむ	20.4	自分の体力に適したコースが用意されている	10.1	レンタサイクル/シェアサイクルを利用できる	9.6	土地ならではの食・グルメを楽しむ	7.5	車の交通量が少ない	7.2	自転車専用の道路/レーンが用意されている	5.2
土地ならではの景観・絶景を楽しむ	20.4												
自分の体力に適したコースが用意されている	10.1												
レンタサイクル/シェアサイクルを利用できる	9.6												
土地ならではの食・グルメを楽しむ	7.5												
車の交通量が少ない	7.2												
自転車専用の道路/レーンが用意されている	5.2												
	<p>(2) シェアサイクル・レンタサイクルを活用したポタリングの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポタリングを軸に安曇野の自然や景観、歴史・文化を生かし、来訪者や市民が楽しめるコンテンツ開発に取り組みます。 ・市内に点在する観光施設等へシェアサイクルのサイクルポートを増設し、利用者の利便性向上に取り組みます。 												
	<p>(3) 自転車の種類や地域の特性を生かしたモデルルートの設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安曇野市のサイクリングコースや長野県のモデルコース等を軸に、シティサイクルやeバイク、ロードバイク、マウンテンバイクなどの自転車の種類に合わせて、緑豊かな西山山麓沿や拾ヶ堰沿いの農村地帯、ワサビ田が集まる三川合流地帯、起伏に飛んだ里山エリアなど地域の特性を生かし、観光客や市民が楽しめる魅力あるルートを開 												

施策	取組み
	<p>発します。</p> <p>(4) ICT等を活用した情報発信 ・ICT(情報通信技術)を活用し、多様なサイクリストがそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を容易に確認できるための情報発信に取り組めます。 ・WebやSNS、動画を活用し、安曇野の自然景観、歴史・文化、特産品などの地域の魅力と自転車を組み合わせた効果的なプロモーションに取り組めます。</p> <p>(5) 市民・来訪者向けイベント開催時における自転車利用のPR 市内で行われる市民向けイベント、「安曇野ハーフマラソン」や「新そばと食の感謝祭」などのイベント開催時に自転車の積極的な利用をPRします。</p>
<p>施策2</p> <p>広域連携・官民連携の推進</p>	<p>(1) 「Japan Alps Cycling」等と連携した広域的なサイクリング環境の整備 長野県の自転車活用推進計画による県一周ルート Japan Alps Cycling ルートと連携した受け入れ環境整備を行うため、官民連携推進組織「Japan Alps Cycling」の事業や近隣市町村と連携したサイクルブランド構築に取り組めます。</p> <p>(2) 「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」等の事業との連携 本市も加盟する「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」を通じ、自転車によるまちづくりの先進事例に関する情報共有や各種事業につき連携を図っていきます。</p> <p>(3) 官民協力による自転車活用のための環境整備と民間主導によるプラットフォーム⁹の立ち上げ 安曇野市観光協会の「安曇野市サイクルブランド推進室」を中心に官民一体となった自転車のまちづくりを推進するためプラットフォームの立ち上げを支援します。</p> <p>(4) 官民事例等、自転車活用に関する情報収集と積極的な発信 先進自治体や市内民間企業等における自転車活用に関する事例、活用効果などに関する情報の収集・発信を行います。</p> <p>(5) 公共交通との連携による広域的な利用環境づくり 自転車利用者への利便性向上を図るため、東日本旅客鉄道株式</p>

⁹ システムやサービスを動かすための土台や基盤

施策	取組み
	<p>会社に対して、大系線へのサイクルトレイン導入を要望します。また、周遊バスのバイクラック設置を検討します。</p>
<p>施策3 受入れ環境の整備・充実</p>	<p>(1) サイクルオアシス¹⁰、サイクルステーション¹¹、自転車に関する事業者を中心とした受入サービス体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道案内や休息所として、市内の観光事業者や飲食店などをネットワーク化し、レンタサイクル・シェアサイクルでも気軽に立ち寄れる「安曇野サイクリングオアシス」の取組みを推進します。 ・市内公共施設のほか、自転車店など民間事業者の協力を得ながらサイクリスト向けに休息や給水、トイレ、メンテナンス等ができるよう、サイクルスタンド等を設置するなど、サイクルステーションの整備を進めます。 ・受入サービス体制の構築のため、市内外の自転車関連事業者に対し参画を働きかけます。 ・自転車での旅の満足度を高めるため、外国人旅行者にも対応できるサイクリングガイドを育成します。 <p>(2) 多言語化、ユニバーサルデザイン化へ取組み推進と訪問者へのおもてなし向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人も含めた全ての方に伝わるようにするための多言語化、ルールなどがわかりやすく伝わるようなユニバーサルデザイン¹²の案内等の対応を進めます。 ・観光事業者等については、提供するサービス・商品等の質の向上を図り、各事業者の強みを強化し、来訪者の満足度向上に努めます。 ・市民は、道案内やあいさつなどに積極的に取組み、自転車で訪れた皆さんとの交流を楽しみながら、安曇野らしいおもてなしの向上に努めます。

¹⁰ 地元住民がサイクリスト(旅人)に提供する交流や休憩のための場所。空入れや工具の貸し出し、トイレの使用、水の提供などしてくれる店舗・施設の情報をサイクリストに提供し、利用してもらうことで住民との交流も生まれることを期待するもの。

¹¹ サイクリスト向けの休憩スペース、飲料水や各種情報を提供する施設。サイクルオアシスと同義。

¹² 1990年代にノースカロライナ州立大学のロナルド・メイスによって提唱された概念であり、年齢・性別・身体的状況・国籍・言語・知識・経験にかかわらず、全ての人が使いこなすことができる製品や環境を目指すもの(『日本大百科全書』)。

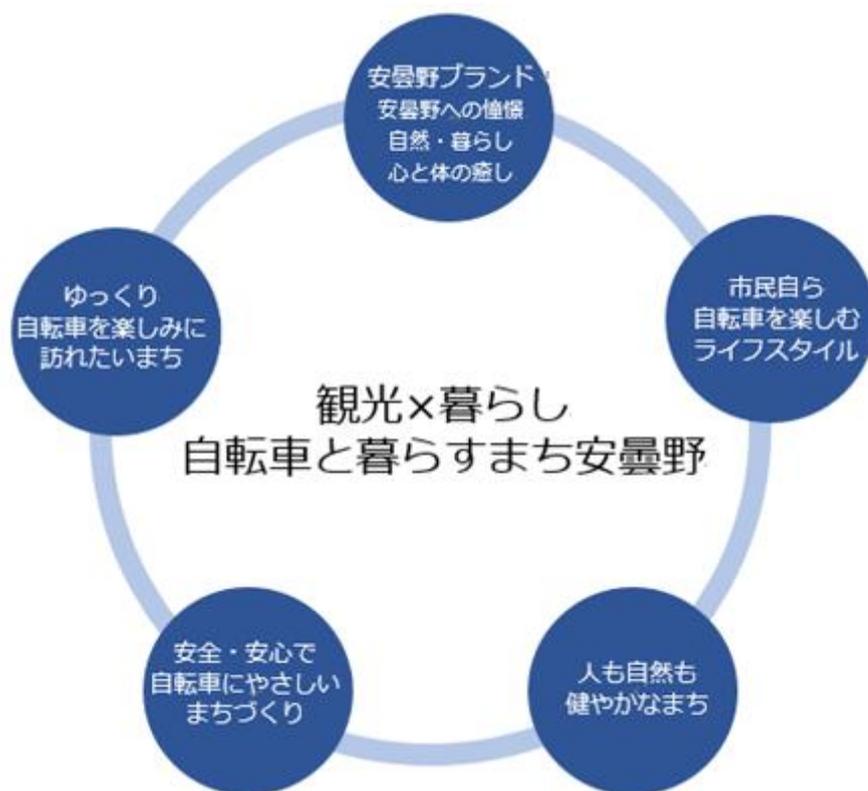
安曇野サイクルブランド

「安曇野サイクルブランド」は、安曇野市の魅力と自転車と結び付けた様々な事業を実施することにより、他の観光地にはない価値を生み出すための取組みです。この取組みにより、

- ・安曇野を訪れる人には「自転車を利用して楽しみたい!」、サイクリストには「安曇野を走りた
い!」と提供いただけることを目指します。
- ・市民が誰かから「安曇野の魅力は?」と訊かれたときに、すぐに「自転車!」と答えていただけ
るようなまちづくりを目指します。

「安曇野サイクルブランド」は、次のような考え方を手掛かりにしながら進めていきます。

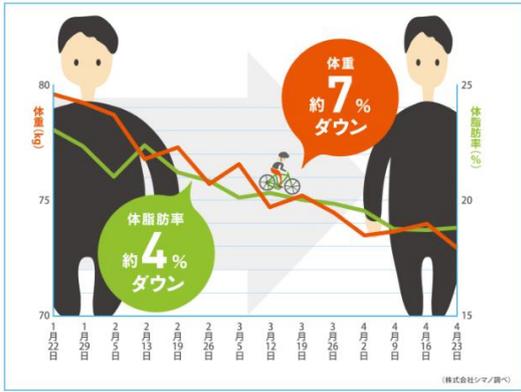
- (1) 市民が自転車を楽しむことができる事業を行い、自転車を媒介に観光客と市民の触れ合う機会を提供すること(市民自ら自転車を楽しむライフスタイル)。
例: サイクルロゲイニングなど
- (2) 観光業に関係する市民のみならず、観光業に携わっていない市民も巻き込みながら、安曇野市全体でまちづくりを進めていくこと。
- (3) 本市の自然・文化・食など、または「心と体の癒し」といった既にある資源(これまで培ってきた観光地としてのブランド力)を活用したコンテンツを開発すること。
例: サイクルロゲイニング¹³、フォトラリーなど。
- (4) 観光客やサイクリストの利便性に資する仕組み作りを行うこと(自転車にやさしいまちづくり、自転車を楽しみに訪れたいまち)。
例: シェアサイクルの設置、サイクルオアシスなど。



¹³ 市内の様々な店舗や観光施設、フォトスポットなどを自転車でもわって得点を獲得していくゲーム(安曇野市観光協会)。

目標3 自転車利用促進による環境負荷の低減



施策	取組み
<p>施策1</p> <p>自転車通勤等の促進</p>	<p>(1) 自転車利用のメリットに関する広報啓発</p> <p>「10 分間・3km の移動」を自転車へ切り替えることで、確実な温室効果ガス排出量の削減が見込めることから、本市ではこれを環境負荷低減・脱炭素社会の構築を見据えた取組の一環として位置付けます。しかしながら、「脱炭素社会を目指すこと」のみを目標として、移動手段を自転車へ代えるという意識を持つのは難しいことは否めせん。そこで、本市では通勤や買い物等の近距離の移動を自転車に切り替えることによるメリットについて周知啓発することで、通勤や買い物等の日常生活の様々な場面で自転車を利用する機会を増やしていただき、自転車利用者層への引き上げを図ります。</p> <div data-bbox="443 981 1374 1688" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○自転車通勤のメリットの例</p> <p>ア 温室効果ガスの削減</p> <p>「10 分間・3km の移動」を標語とし、近距離の移動を自転車に置き換えるだけで、大きく温室効果ガスの削減につながります。</p> <p>イ 健康づくりへの効果</p> <p>安静時の 6.8 倍の運動強度となります。 (株)シマノの調査では、対象のうち最も効果のあった人は、3か月の自転車通勤により体重が7%、体脂肪率が4%も減少しました。</p>  </div> <p>(2) 職場(事業所)への自転車配置の推進及び近距離の移動における自転車の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近距離用の移動手段として、従業員が利用できる自転車の設置を推奨します。 ・近距離用の移動手段として、自転車の利用を推進します。

施策	取組み								
	<p>(3) eバイク・電動アシスト自転車利用促進</p> <p>自転車通勤に関し積極的な取り組みをしている企業等を「安曇野環境フェア」で紹介するほか、各広報媒体で紹介していきます。</p>								
<p>施策 2</p> <p>自転車リサイクルの推進</p>	<p>(1) 不要自転車のリサイクル</p> <p>自転車の一層の普及、また環境に優しい社会を実現するため、不要になった自転車の再生利用を推進し、自転車を身近なものにします。本市では、不要となった自転車を引き取り、状態の良いものは修理して希望者に販売しています。</p> <p>【受入場所】</p> <div data-bbox="440 779 1358 913" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>豊科リサイクルセンター</p> <p>豊科高家 1161 番地 あづみ野産業団地 南隣</p> <p>電話:0263-73-8366 (受入時間内のみ)</p> </div> <table border="1" data-bbox="440 920 767 1144"> <tr> <td>受入日</td> <td>第2・第4の水曜日 毎週土曜日・日曜日</td> </tr> <tr> <td>受入時間</td> <td>午前9時～午後4時</td> </tr> </table> <div data-bbox="778 936 1315 1352" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div> <div data-bbox="440 1424 1358 1509" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>穂高リサイクルセンター</p> <p>穂高有明 4878 番地 橋爪雑排水処理場内</p> </div> <table border="1" data-bbox="440 1516 767 1740"> <tr> <td>受入日</td> <td>毎週土曜日・日曜日</td> </tr> <tr> <td>受入時間</td> <td>午前9時～午後4時</td> </tr> </table> <div data-bbox="778 1525 1337 1957" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div>	受入日	第2・第4の水曜日 毎週土曜日・日曜日	受入時間	午前9時～午後4時	受入日	毎週土曜日・日曜日	受入時間	午前9時～午後4時
受入日	第2・第4の水曜日 毎週土曜日・日曜日								
受入時間	午前9時～午後4時								
受入日	毎週土曜日・日曜日								
受入時間	午前9時～午後4時								

施策	取組み
	<div data-bbox="440 327 1358 416" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>明科リサイクルセンター 明科中川手 4560 番地 1</p> </div> <div data-bbox="440 416 746 645" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>受入日 毎月第1・第3の土 曜日・日曜日</p> </div> <div data-bbox="440 645 746 869" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>受入時間 午前9時～午後4時</p> </div> <div data-bbox="762 439 1302 853" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div> <div data-bbox="440 925 1382 1120" style="padding: 5px;"> <p>【販売について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・修理再生された自転車は希望者に販売します。 ・販売日時は「広報あづみの」、ホームページ、SNS 等でお知らせします。 </div>

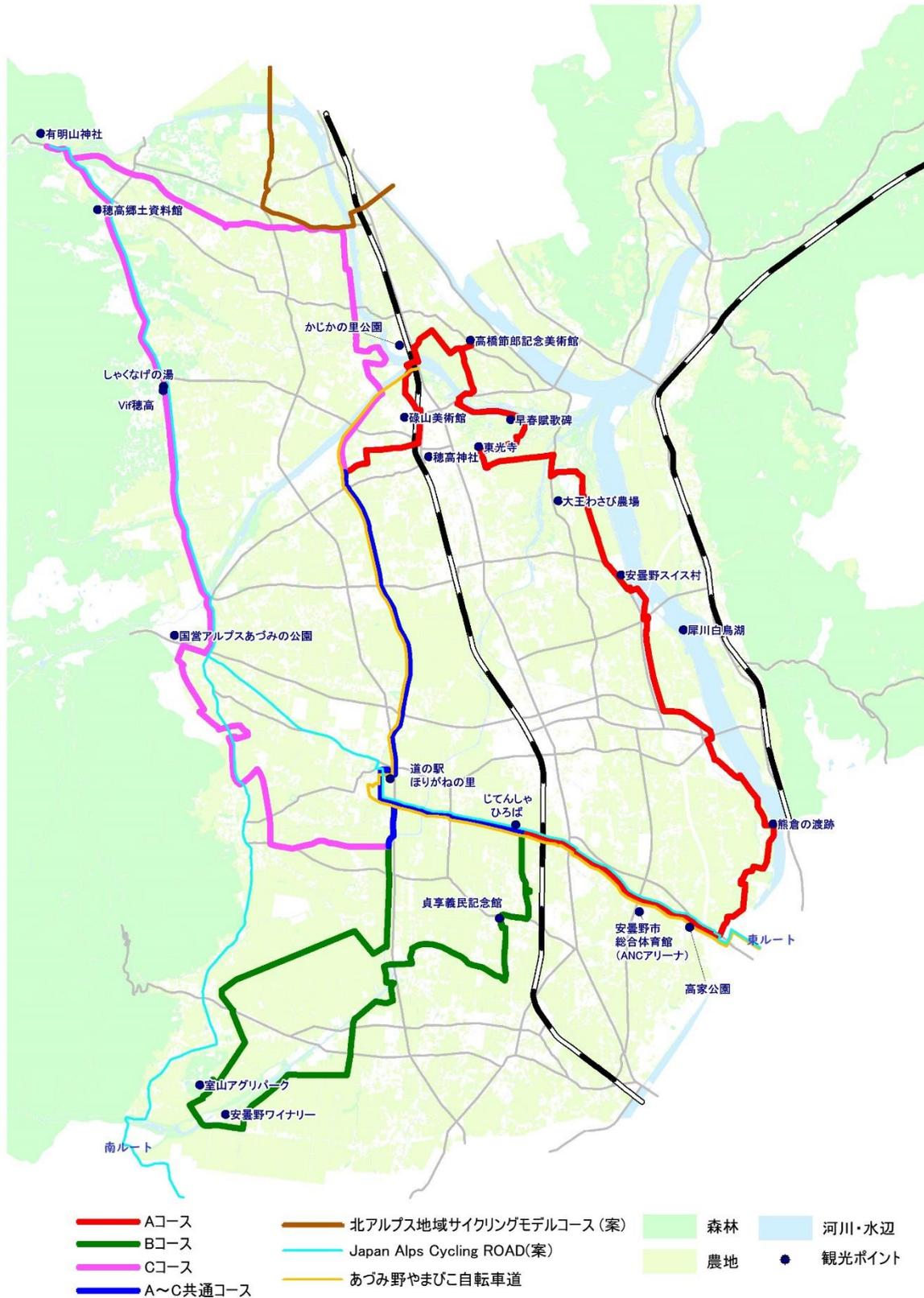
目標4 自転車通行空間の整備と利用環境の向上



施策	取組み
<p>施策1</p> <p>自転車ネットワーク計画の推進</p>	<p>(1) 自転車ネットワーク計画の推進</p> <p>「自転車ネットワーク計画」とは、自転車が連続的に通行可能なネットワーク路線を選定し、その路線の整備優先性や整備形態等を示す計画をいいます。自転車活用推進計画策定にあたり、自転車ネットワーク計画を策定し、推進します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">安曇野市自転車ネットワーク計画</p> <p><u>1 計画の基本的事項</u></p> <p>(1) 趣旨</p> <p>安曇野市自転車活用推進計画を策定するにあたり、本計画を策定します。</p> <p>(2) 位置づけ</p> <p>本計画は、既に策定されている安曇野市道路整備推進計画などの諸計画が定める基本目標や施策のほかに、自転車が連続的に通行可能なネットワーク路線を選定するためのものです。</p> <p>(3) 計画期間</p> <p>令和4年度から令和9年度まで</p> <p><u>2 基本目標</u></p> <p>自転車で安全かつ快適に回遊できる道路整備を進める。</p> <p><u>3 基本方針</u></p> <p>(1) 観光・市民の健康づくりやレクリエーションに関するニーズへの対応</p> <p>(2) 広域的なサイクルツーリズムへの対応</p> <p><u>4 選定路線</u></p> <p>(1) 「観光・健康づくり・レクリエーションのための路線」とし</p> </div>

施策	取組み
	<p>て、次のとおり選定します。</p> <p>ア 安曇野市サイクリングコース</p> <p>イ あづみ野やまびこ自転車道</p> <p>ウ Japan Alps Cycling Road</p> <p>エ 北アルプス地域サイクリングモデルコース</p> <p>(2) 各路線について</p> <p>ア 安曇野市サイクリングコース</p> <p>3つのコースについて、整備を進めるものです。</p> <p>イ あづみ野やまびこ自転車道</p> <p>あづみ野やまびこ自転車道は、長野県が自転車の安全利用を主たる目的として整備した大規模自転車道です。安曇野市道路整備推進計画では、当該自転車道を自転車等優先幹線として位置付けており、また本市のサイクリングコースにおいても一部を利用していることをふまえ、本市管轄道路において必要となる整備を進めるものです。</p> <p>ウ Japan Alps Cycling Road</p> <p>Japan Alps Cycling Roadは、山岳高原、様々な風土を持つ県土を自転車を利用して周遊することで、変化する四季や文化を何度も感じてもらえるモデルルートとして長野県が設定するものです。コース上に位置する本市では、沿線における事業展開等を通じて自転車によるまちづくりを推進するため、本市管轄道路において必要となる整備を進めるものです。</p> <p>エ 北アルプス地域サイクリングモデルコース</p> <p>北アルプス地域サイクリングモデルコースは、北アルプス地域振興局及び関係市町村により整備が進められているものです。このコースの一部が本市を通過すること、及び本市の観光客の中には、北アルプス地域を含めた観光を行う方も少なくないことをふまえ、本市管轄道路において必要となる整備を進めるものです。</p>

安曇野市自転車ネットワーク計画選定路線



施策	取組み																																				
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">施策2</div> <p>安曇野市サイクリングコースの設定</p>	<p>(1) 安曇野市サイクリングコース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市では、サイクリングを市民の健康づくりに適したスポーツとして位置付けます。様々な年齢・体力・嗜好の方が安曇野市の魅力を感じながら、安全に楽しく自転車に乗ることができるサイクリングコース(全3コース)を設定し、動画等による積極的な紹介を行います。 ・3つのサイクリングコースは、いずれもどこからスタートしても楽しんでいただけるものですが、市では一例として、道の駅「アルプス安曇野ほりがねの里」をスタート地点としたモデルを紹介しております。コースの概要は、以下のとおりです。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">Aコース</th> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">感じてほしい安曇野市の魅力:「水」</th> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff2cc;">総距離約</td> <td style="background-color: #fff2cc;">30 km</td> <td style="background-color: #fff2cc;">想定所要時間</td> <td style="background-color: #fff2cc;">4~5時間</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #fff2cc;">アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道を軸に穂高の街を抜け、わさび畑と北アルプスのコラボレーション、世界かんがい施設遺産となった拾ヶ堰(じっかせぎ)の美しい風景を見ながらゴールへと進みます。</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">Bコース</th> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">感じてほしい安曇野市の魅力:「果実」</th> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff2cc;">総距離約</td> <td style="background-color: #fff2cc;">21 km</td> <td style="background-color: #fff2cc;">想定所要時間</td> <td style="background-color: #fff2cc;">3時間</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #fff2cc;">アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、世界かんがい遺産の拾ヶ堰まであづみ野やまびこ自転車道を進み、貞享義民記念館(じょうきょうぎみんきねんかん)で歴史を学んだ後、三郷の果樹園の中を走ります。室山では松本平を一望し、再び果樹園の中を風を切って進みます。リンゴの花の咲く時期にはかわいらしい小さな白いお花が景色を彩り、果実のなる秋には、リンゴのほのかな甘い香りに包まれます。</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">Cコース</th> <th colspan="2" style="background-color: #fff2cc;">感じてほしい安曇野市の魅力:「山麓」</th> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff2cc;">総距離約</td> <td style="background-color: #fff2cc;">32 km</td> <td style="background-color: #fff2cc;">想定所要時間</td> <td style="background-color: #fff2cc;">4~5時間</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #fff2cc;">アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道路から北アルプスを眺めながら北上。八面大王¹⁴の耳が埋ま</td> </tr> </table>	Aコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「水」		総距離約	30 km	想定所要時間	4~5時間	アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道を軸に穂高の街を抜け、わさび畑と北アルプスのコラボレーション、世界かんがい施設遺産となった拾ヶ堰(じっかせぎ)の美しい風景を見ながらゴールへと進みます。				Bコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「果実」		総距離約	21 km	想定所要時間	3時間	アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、世界かんがい遺産の拾ヶ堰まであづみ野やまびこ自転車道を進み、貞享義民記念館(じょうきょうぎみんきねんかん)で歴史を学んだ後、三郷の果樹園の中を走ります。室山では松本平を一望し、再び果樹園の中を風を切って進みます。リンゴの花の咲く時期にはかわいらしい小さな白いお花が景色を彩り、果実のなる秋には、リンゴのほのかな甘い香りに包まれます。				Cコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「山麓」		総距離約	32 km	想定所要時間	4~5時間	アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道路から北アルプスを眺めながら北上。八面大王 ¹⁴ の耳が埋ま			
Aコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「水」																																			
総距離約	30 km	想定所要時間	4~5時間																																		
アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道を軸に穂高の街を抜け、わさび畑と北アルプスのコラボレーション、世界かんがい施設遺産となった拾ヶ堰(じっかせぎ)の美しい風景を見ながらゴールへと進みます。																																					
Bコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「果実」																																			
総距離約	21 km	想定所要時間	3時間																																		
アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、世界かんがい遺産の拾ヶ堰まであづみ野やまびこ自転車道を進み、貞享義民記念館(じょうきょうぎみんきねんかん)で歴史を学んだ後、三郷の果樹園の中を走ります。室山では松本平を一望し、再び果樹園の中を風を切って進みます。リンゴの花の咲く時期にはかわいらしい小さな白いお花が景色を彩り、果実のなる秋には、リンゴのほのかな甘い香りに包まれます。																																					
Cコース		感じてほしい安曇野市の魅力:「山麓」																																			
総距離約	32 km	想定所要時間	4~5時間																																		
アルプス安曇野ほりがねの里をスタートし、あづみ野やまびこ自転車道路から北アルプスを眺めながら北上。八面大王 ¹⁴ の耳が埋ま																																					

¹⁴ 坂上田村麻呂に退治されたと伝わる有明山の鬼賊。正福寺や万願寺等の伝承や民間の口承として安曇野に伝わるもので、松本藩史の性格を持つ『信府統記』「安曇・筑摩両郡旧俗伝」(1724年)にも記載がある(細川恒「八面大王伝説における流布の問題」(信大國語教育, 8-37p, 1999年))。

施策	取組み								
	<p>る「耳塚」を過ぎ、どんだん山の懐へ。燕岳登山の入り口、有明神社まで頑張って登った後は、山麓を一気に駆け抜けます。国営アルプスあづみの公園付近の田園風景をのんびりと走りながらゴールへと向かいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来、安曇野市サイクリングコースの人気が高まった場合には、長峰山などの眺望を活かした東山方面を中心としたサイクリングコースの増設を検討します。 								
<p>施策3</p> <p>自転車通行空間の環境整備</p>	<p>(1) 自転車通行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行空間の整備を推進します。整備にあたっては、学校周辺、自転車交通量の多い路線、通勤通学者の利用駅周辺について、早期に整備道路の連続性を確保することができる「自転車走行指導帯」を標準として進めます。 ・ 今後、整備が予定されている自転車通行空間の例 <table border="1" data-bbox="440 972 1380 1485"> <thead> <tr> <th data-bbox="440 972 807 1023">場所</th> <th data-bbox="807 972 1380 1023">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="440 1023 807 1178">明科駅前の国道19号</td> <td data-bbox="807 1023 1380 1178">東栄町交差点から南へ約800メートルの区間に自転車専用通行帯を設置（施工延長1,600m）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1178 807 1332">市道豊科1級24号線 県道豊科大天井岳線</td> <td data-bbox="807 1178 1380 1332">防災広場北交差点から北へ720mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長1,440m）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1332 807 1485">市道豊科1級15号線</td> <td data-bbox="807 1332 1380 1485">南豊科駅から東へ145mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長290m）</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用</p> <p>自転車交通を含む全ての交通に対する安全性の確保と円滑化を図るため、警察等の関係機関と連携し、自転車走行位置明示、安全性の向上のための道路標識、路面標示、信号機の適切な設置・運用に努めます。</p> <p>(3) 道路の適切な修補</p> <p>道路について不備を把握した場合は、すみやかに該当箇所を修補します。</p>	場所	内容	明科駅前の国道19号	東栄町交差点から南へ約800メートルの区間に自転車専用通行帯を設置（施工延長1,600m）	市道豊科1級24号線 県道豊科大天井岳線	防災広場北交差点から北へ720mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長1,440m）	市道豊科1級15号線	南豊科駅から東へ145mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長290m）
場所	内容								
明科駅前の国道19号	東栄町交差点から南へ約800メートルの区間に自転車専用通行帯を設置（施工延長1,600m）								
市道豊科1級24号線 県道豊科大天井岳線	防災広場北交差点から北へ720mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長1,440m）								
市道豊科1級15号線	南豊科駅から東へ145mの区間に自転車走行指導帯を設置（施工延長290m）								
<p>施策4</p>	<p>(1) 駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 屋根付きの駐輪場に再整備することが予定されている施設(例) 								

施策	取組み
駐輪場やサイクルスタンド等の設置	<p>ア 明科駅 イ 安曇追分駅 ウ 有明駅</p> <p>・シェアサイクルの拠点や立ち寄り所等、シェアサイクル基地への駐輪場の整備に向け、現状を把握し、必要性が確認できた場合には設置の検討を進める。</p>
	<p>(2) サイクルスタンドの設置</p> <p>公共交通の結節点である主要な駅や観光拠点施設を中心として、自転車の立ち寄り状況の把握により、必要性が確認できた場合は、サイクルスタンドの設置を進める。この場合において、松枯れ材や地元産木材を利用したサイクルスタンドの設置を検討します。</p>
	<p>(3) 自転車と公共交通との乗り継ぎ連携</p> <p>・その他、コンパクトなまちづくりにあたって、JRなどの公共交通機関とのスムーズな乗り継ぎに必要な整備を行っていきます。</p> <p>・サイクルトレインの導入に向け、JR や近隣自治体に働きかけます。</p>



碌山公園駐輪場



シェアサイクルポートJR穂高駅前

目標5 自転車事故のない安全・安心な社会の実現



施策	取組み
<p>施策</p> <p>効果的な交通安全教育の推進</p>	<p>次に掲げる事項に関し、ライフステージに応じた内容・方法により交通安全教育を実施する。</p> <p>(1) 自転車安全利用五則を中心とした自転車交通ルール遵守とマナーの向上対策の推進(自動車ドライバーに対するものを含む。)</p> <p>(2) 自転車用ヘルメットの着用促進</p> <p>(3) 自転車賠償責任保険の加入促進</p> <p>(4) 日常的な点検・整備の促進</p> <hr/> <p>(1) 自転車安全利用五則を中心とした自転車交通ルールの遵守とマナーの向上対策の推進(自動車ドライバーに対するものを含む。)</p> <p>「自転車によるまちづくり」を進める上で、自転車事故のない社会を実現し、観光客や市民に安全に安心して自転車に乗っていただくことは最も重要です。この実現にあたり重要になるのは「自転車安全利用五則」(2007年7月10日警察庁交通対策本部決定)です。市民アンケートによれば、高校生の自転車安全利用五則の認知率は8割を超える高いものとなっていますが、一般市民の認知度は6割程度と高校生に比べて低いものとなっていました。自転車事故を防ぐために覚えておくべき重要な原則となりますので、この周知を中心に据えた交通安全教育の推進を図ります。</p> <div data-bbox="609 1328 1262 1630" style="border: 1px solid black; background-color: #ffffcc; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">自転車安全利用五則</p> <p>(1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外</p> <p>(2) 車道は左側を通行</p> <p>(3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行</p> <p>(4) 安全ルールを守る</p> <p>(5) 子どもはヘルメットを着用</p> </div> <p>(2) 自転車用ヘルメットの着用促進</p> <p>・現在は、普通のヘルメットのみでなく、多様なデザインのヘルメットが市販されており、本市でも「おしゃれヘルメット」の見本展示を行っています。様々な選択肢を提示し、市民のヘルメット着用を促進します。</p> <div data-bbox="1129 1675 1369 1960" style="text-align: right;"> </div>

	(3) 自転車賠償責任保険の加入促進 自転車の事故による賠償責任に対応するため、賠償責任保険への加入義務の周知を図ります。
	(4) 日常的な点検・整備の促進 自転車の事故を防止するため、日常的な点検と専門家による定期点検の必要性の啓発を図ります。

1 ライフステージに応じた交通安全教育

安曇野市交通安全計画では、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を通して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるように意識の改革を促すため、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的・体系的な交通安全教育を行うこととしています。本計画における交通安全教育の推進については、安曇野市交通安全計画と連携しつつ、確実な推進を図ります。

ライフステージ	目標・実施方法
幼児	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的な交通ルールを理解、安全に行動できる習慣や態度を身に付けさせることを目標とします。 ・認定こども園や幼稚園においては、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、視聴覚教材等を利用したり、親子での実習などにより分かりやすい指導に努めます。
小学生	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者・歩行者として必要な技能と知識を習得させ、道路交通における危険を予測し、回避する意識・能力を高めることを目標とします。 ・小学校においては、家庭等と連携を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車等の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について交通安全教育を実施します。
中学生	<ul style="list-style-type: none"> ・特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得させるとともに、道路通行時には他の人の安全にも配慮できるようになることを目標とします。 ・中学校においては、家庭等と連携を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味等について重点的に交通安全教育を実施します。
高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車利用者や二輪

ライフ ステージ	目標・実施方法
	<p>車運転者として、安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得させるとともに、交通社会の一員として、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等責任ある行動ができる、健全な社会人を育成することを目標します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高等学校においては、家庭等と連携を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解が深まるよう努めます。 ・市内の自転車事故においては、10代以下が約半数を占めていることを受け、高校生を対象に以下の交通安全教室等を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> ア.警察及び各校の生徒会と連携した啓発 イ.スケアード・ストレイト¹⁵など視覚的・効果的な交通安全教室 ・その他、免許取得前の教育としての性格を重視し、運転者として備えておくべき安全意識を醸成するための実践的な交通安全教育の充実を図ります。
成人	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車安全利用五則など安全な自転車利用に必要な技能と知識を十分習得させるとともに、自動車を運転する際に交通ルール・マナーを遵守して、自転車や歩行者といった他の交通当事者に配慮した行動ができる社会人を育成することを目標とします。 ・広報誌による啓発、交通安全週間等の重点期間におけるチラシの配布 その他、機会を捉えて広報活動を実施します。 ・市民アンケートでは、自転車から見た自動車の危険な運転の例として、「スピードを落とさず追抜く」が上位を占めました。自転車で観光を楽しんでいただくこと、市民の健康づくり等を推進していく「自転車によるまちづくり」には、「安心して自転車に乗ることができる状況」が不可欠です。そのためには、自転車に乗る人がマナー・ルールを守るだけでなく、自動車のドライバーなど、自転車を取り巻く人々も自転車の特性を理解し、尊重する必要があります。ふまえて、自動車のドライバーとなる年齢層に対しては、自転車を受け入れる側として、一緒に「自転車によるまちづくり」を行っていくために必要なルール・マナー（無理な追

¹⁵ 学習者に恐怖を実感させることにより、所期の成果を得る教育手法。交通安全教育で用いられることが多く、事故の状況や原因を具体的に伝え、交通ルールを守ることの大切さを実感させるため、実際の事故の模様をスタントマンが再現する例が多い(『日本大百科全書』)。

ライフ ステージ	目標・実施方法																														
	<p>い越しをしない、早めにウinkerを点灯するなど)を積極的に啓発していきます。</p> <p>○市民アンケート(自転車を運転する際に見かける危険な行動)</p> <table border="1" data-bbox="384 465 1396 725"> <thead> <tr> <th></th> <th>幅寄せ</th> <th>スピードを落とさず追抜く</th> <th>あおり運転</th> <th>路肩駐車</th> <th>特に危険を感じない</th> <th>その他</th> <th>総計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高校生</td> <td>278人 19%</td> <td>594人 40%</td> <td>111人 7%</td> <td>298人 20%</td> <td>198人 13%</td> <td>21人 1%</td> <td>1500人</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>206人 16%</td> <td>530人 40%</td> <td>80人 6%</td> <td>417人 32%</td> <td>45人 3%</td> <td>39人 3%</td> <td>1317人</td> </tr> </tbody> </table>								幅寄せ	スピードを落とさず追抜く	あおり運転	路肩駐車	特に危険を感じない	その他	総計	高校生	278人 19%	594人 40%	111人 7%	298人 20%	198人 13%	21人 1%	1500人	一般	206人 16%	530人 40%	80人 6%	417人 32%	45人 3%	39人 3%	1317人
	幅寄せ	スピードを落とさず追抜く	あおり運転	路肩駐車	特に危険を感じない	その他	総計																								
高校生	278人 19%	594人 40%	111人 7%	298人 20%	198人 13%	21人 1%	1500人																								
一般	206人 16%	530人 40%	80人 6%	417人 32%	45人 3%	39人 3%	1317人																								
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。 ・高齢者に対する交通安全指導担当者の養成や指導体制の充実に努めるとともに、次に掲げる参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。 <ul style="list-style-type: none"> ア.穂高自動車学校と連携した自転車の乗り方に関する講習 イ.本市出前講座による交通安全教育 ウ.区等の依頼による訪問型の交通安全教育 ・成人と同様に、自動車のドライバーとなる方に対しては、自転車を受け入れる側として、一緒に「自転車によるまちづくり」を行っていくために必要なルール・マナーを積極的に啓発していきます。 ・免許返納に伴い、高齢者の自転車利用が増加することが見込まれることから、免許返納の機会を捉え、重点的な啓発を行う。 																														
障がい者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全のために必要な技能及び知識の取得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。 ・字幕入り映像の活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発に努めます。 																														

自転車安全利用五則（平成19年7月10日交通対策本部決定）

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。
したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。



2. 車道は左側を通行

自転車は、道路の左側に寄って通行しなければなりません。



3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。

歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。



4. 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止



- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5. 子どもはヘルメットを着用

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



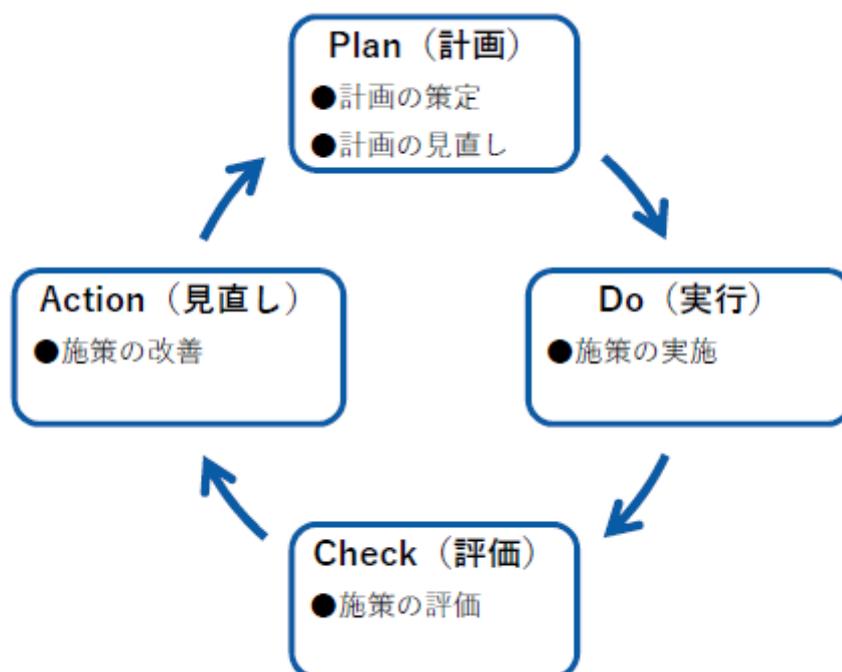
（出典：警察庁ホームページ）

第5章 計画の進捗管理



計画のフォローアップ

本計画については、毎年度施行の進捗状況等に関するフォローアップを行い、その結果や社会情勢を踏まえ、必要な施策や措置について柔軟に追加・更新を行うPDCAサイクルを設定し、適切に施策を推進していきます。



なお、本計画は、第1次の計画であり、自転車が実際にどのように活用されているかというような数値的なデータが現時点ではありません。このことから、今後の計画の実行に伴い、可能な限り数値的なデータの把握に努め、評価・見直しに活用し、また次期計画の策定にも活かせるようにしていきます。

資料 策定経過など

1 安曇野市自転車活用推進協議会等の経過

日程	会議事項
第1回協議会 令和3年6月21日	会議事項 (1) 安曇野市自転車活用推進計画について (ア) 自転車活用推進計画の位置付け (イ) 自転車の活用に関するこれまでの市の取組み (ウ) 市民アンケートの結果 (エ) 自転車活用推進計画策定の進め方 (2) その他
第2回協議会 令和3年8月20日	(1) 報告事項 市内の自転車事故の状況等について (2) 協議事項 (ア) 委員から提出された意見・提案について (イ) 安曇野市自転車活用推進計画の素案について
第3回協議会 令和3年10月27日	(1) 報告事項 市内の自転車事故の状況等について (2) 協議事項 安曇野市自転車活用推進計画の素案について
試走会 令和3年11月1日	委員によるAコースの試走
全員協議会 令和3年11月16日	報告
パブリックコメント	令和3年12月1日から令和4年1月4日まで
第4回協議会 令和4年1月17日	(1) 報告事項 (ア) 安曇野市自転車活用推進計画(案)パブリックコメントの結果について (イ) 安曇野市自転車活用推進計画(成案)について
全員協議会 令和4年3月15日	報告

2 安曇野市自転車活用推進協議会委員名簿

役 職	氏 名	所 属
委員長	益山 代利子	松本大学
副委員長	太田 和男	安曇野交通安全協会
委員	平林 功	公募
〃	二木 正之	公募
〃	細野 脩一	公募
〃	浅香 英二	長野県自転車競技連盟
〃	北林 大	安曇野市観光協会
〃	小林 可奈子	有識者
〃	土屋 征寛	北アルプス地域振興局
〃	前田 正一	(株)ユアーズ静岡
〃	松島 義一	ライド長野/(株)未来図
〃	平林 裕司	松本地域振興局
〃	矢口 大輔	安曇野建設事務所
〃	横田 耕太郎	安曇野市環境審議会