第2次
長野県自転車
活用推進計画

令和５年３月

令和６年 11 月更新

令和７年 10 月更新

令和８年 10 月更新

長野県

目　　次

			ページ
		目次	**1**
第１章		**計画に関する基本事項**	**2**
	1	計画の位置付け	2
	2	計画の区域・期間	3
第２章		**自転車を取り巻く社会の動き**	**4**
	1	現状と課題	4
	2	ＳＤＧｓなど持続可能な社会をめざす気運の高まり	13
第３章		**目標と実施すべき施策**	**14**
	1	目標	14
	2	目標の達成状況を「見える化」する指標	14
	3	実施すべき施策	15
第４章		**自転車の活用の推進のため講ずべき施策の具体化に向けた取組**	**20**
第５章		**施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項**	**34**
	1	関係者の連携・協力	34
	2	計画のフォローアップと見直し	34

第１章　計画に関する基本事項

1　計画の位置付け

本計画は次の法律・条例に基づき、県の自転車利用の考え方及び自転車の活用の推進に関する施策の方向性と、その具体化のための取組を定めるものです。

・「自転車活用推進法」第 10 条

・「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」第 11 条

自転車は、便利で身近な乗り物として、通勤・通学・買い物、サイクリング、観光・レジャー等、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されている乗り物です。

さらに近年では、新型コロナウイルス感染症の拡大により、密を避ける移動手段として自転車の活用が注目される面が見られたほか、健康づくりや、環境に配慮したゆとりあるライフスタイルを支える移動手段としても関心が高まっており、自転車の利用ニーズは拡大しています。

国においては、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する「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）」が平成 29 年５月１日に施行され、平成 30 年６月８日には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。さらに、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、令和３年５月 28 日に法第９条に基づき国の第２次自転車活用推進計画（以下「国計画」という。）が閣議決定されたところです。

本県においては、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」（以下「条例」という。）が平成 31 年 3 月 18 日に施行され、県の特色を生かした自転車の利用促進のため、健康の増進、環境保全、観光振興等における活用を促すとともに、安全・安心な自転車利用のための施策を推進していくこととなりました。

また、県の総合５か年計画（令和５年度～令和９年度）においては、サイクルツーリズム※1 の環境整備や、歩行者や自転車運転者が安全に安心して通行できる空間を確保するといった、観光振興と地域を支える交通手段としての自転車の活用を位置付け、自転車関連施策を推進していくこととしています。同時に、地域計画においても、上田地域におけるシェアサイクルなど新たな交通手段を導入する市町村への支援、諏訪地域における諏訪湖サイクリングロードの整備と縄文トレイルサイクルコースの構築、南信州地域におけるサイクルルート設定の促進、北アルプス地域における自転車走行に配慮した道路環境の整備、といった自転車関連施策を掲げています。

これまで、平成 31 年３月に策定された長野県自転車活用推進計画（以下「第１次計画」という。）に基づいて、関係部局が連携しながら自転車の活用推進に向けた施策に取り組んできたところですが、第１次計画の期間満了を控え、自転車を取り巻く社会情勢の変化や新たな課題に対応するため、今回、第２次長野県自転車活用推進計画を策定します。

本計画は、法第 10 条の規定により、あわせて条例第 11 条に定められた計画として、県の総合５か年計画との整合を図りつつ連動した、県の自転車利用の考え方及び自転車の活用の推進に関する施策の方向性と、その具体化のための取組を定めるものです。

※1　自転車を利用した観光事業、または観光旅行

2　計画の区域・期間

［計画区域］
長野県全域

［計画期間］
令和５年度から
令和９年度まで

（１）計画区域

本計画の区域は、長野県全域とします。

（２）計画期間

自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保が課題となっていますが、これらはいずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要となることから、国計画においては、長期的な展望に立った上で計画期間を定めています。

本県でも、国計画を勘案し、着実な自転車活用の施策を図りながら、県の総合５か年計画に位置付けられた自転車施策を具体化していく必要があります。

本計画の計画期間はこれらを勘案し、長期的な展望を視野に入れつつ、2023 年度（令和５年度）から 2027 年度（９年度）までの５年間とします。

また、社会情勢の変化等により新たな施策の必要性が生じた場合や、よりよい施策に転換する必要がある場合は、柔軟に対応するものとします。

第２章　自転車を取り巻く社会の動き

1　現状と課題

自転車は環境にやさしいモビリティー※１であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしています。

新型コロナウイルス感染症の拡大が生活様式の変化に影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まる面もみられました。

また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性があります。

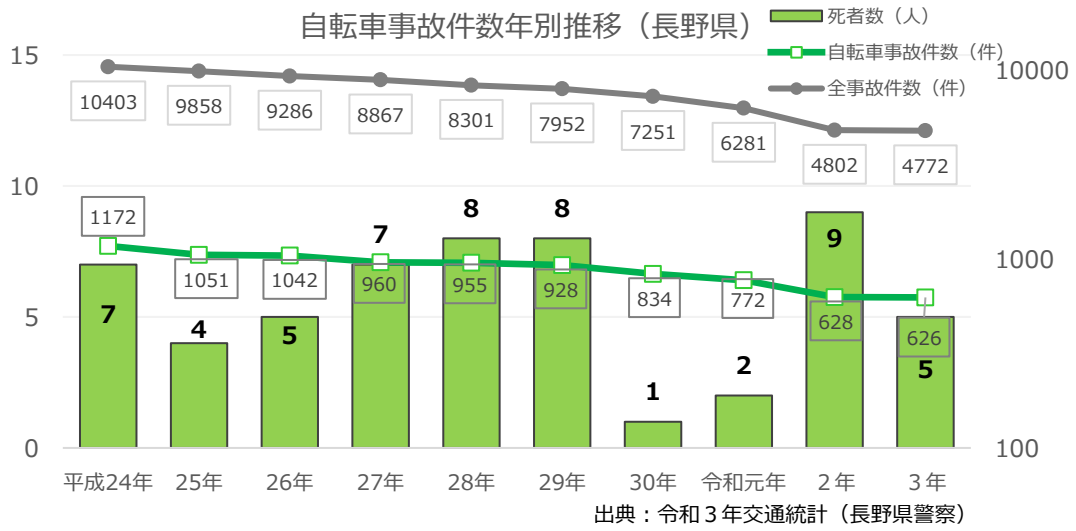
さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっています。

安心・安全、利用環境、健康・環境、観光といった各種の分野においても、自転車を取り巻く状況や課題は、次に示すように多様化しています。

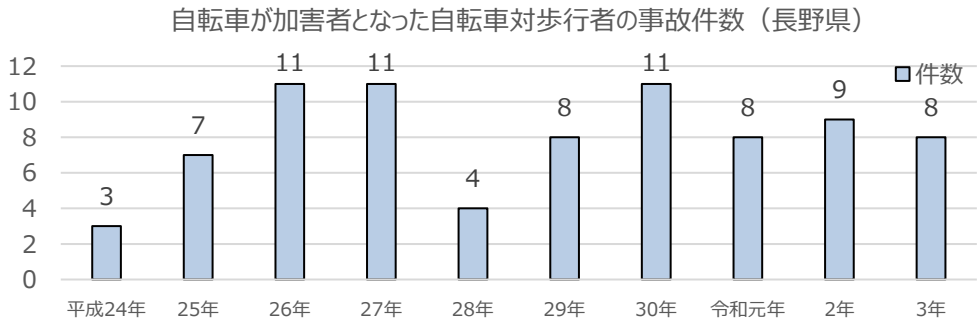
※１　mobility：乗り物。移動手段。

（１）安全・安心

自転車を利用するためには安全であることが不可欠です。長野県内の交通事故件数は年々減少傾向にある中、自転車事故の件数については、減少幅が低い傾向にあります。令和３年中に県内で発生した自転車事故は 626 件であり、全人身事故件数の約 13%※１を占めているほか、県内で自転車が加害者となった歩行者との事故件数は、令和３年中に８件発生しており、過去 10 年では 10 件前後で推移しています。

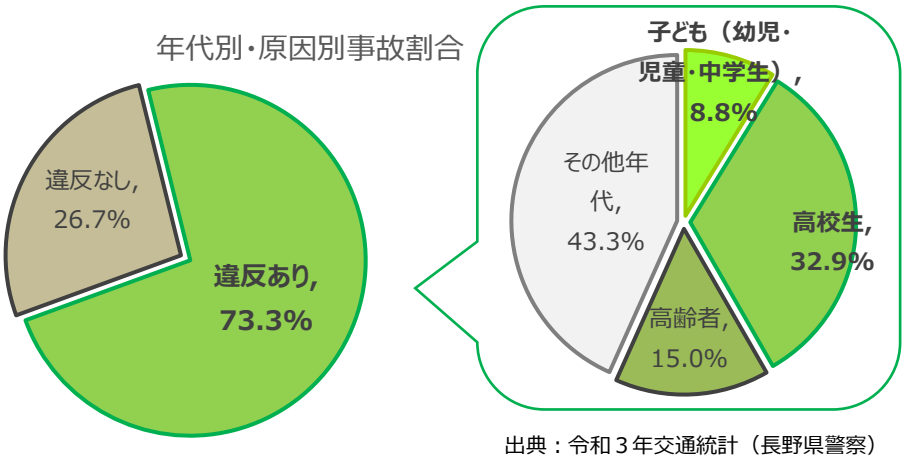


出典：令和３年交通統計（長野県警察）



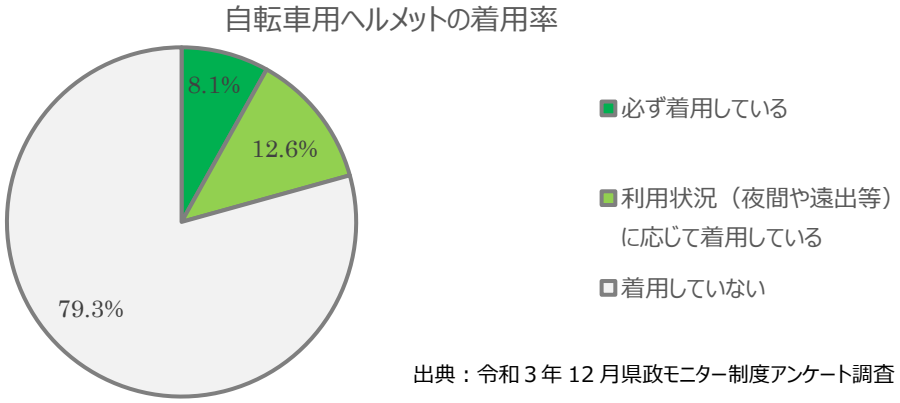
出典：長野県警察資料

また、自転車事故のうち約７割のケースでは自転車側に左側通行を行わない等の違反が見られ、そのうち高校３年生までの年代が約４割となっており、自転車運転者の安全意識の醸成、特に若年層における交通法規の理解とマナーの向上が大きな課題となっています。



出典：令和３年交通統計（長野県警察）

なお、自転車事故で亡くなられた方の多くは「頭部」に致命傷を負っています。県内の自転車用ヘルメットの着用率は約２割※２であり、道路交通法の一部改正（令和５年４月１日施行）により「全年齢に対する自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務化」されることからも、自転車を利用する全ての世代に向けて、頭部保護の重要性を訴えながらヘルメットの着用促進を図ることが重要です。



出典：令和３年 12 月県政モニター制度アンケート調査

全国的には自転車が加害者となった事故に対し ９ 千万円以上となる高額賠償事例も発生しています。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、自動車や歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保と併せ、交通ルールの周知と安全教育を推進すること、消費者が安全性の高い製品を購入すること、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要です。

表）自転車事故高額賠償事例※３

賠償額	事故の概要	判決
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約 2 か月後に死亡した。	令和 2 年 7 月 高松高等裁判所
9,521 万円	男子小学生（11）が夜間、自転車での帰宅途中に歩行中の女性（62）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令が下された。	平成 25 年 7 月 神戸地方裁判所
9,266 万円	自転車に乗った男子高校生が日中、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断したところ、対向車線で自転車に乗っていた男性会社員（24）と衝突。男性会社員に言語機能喪失等の重大な障害が残った。	平成 20 年 6 月 東京地方裁判所
3,970 万円	男子中学生（15）が歩道を自転車で走行中、会社員の男性（62）と衝突し被害者は死亡。男子中学生には無灯火運転等の過失があるとみなされた。	平成 19 年 7 月 大阪地方裁判所

さらに、東日本大震災発災後の移動手段として、例えば仙台市内のボランティアセンターでは、沿岸部の被災現場が広いエリアで点在するために、全国から集まったボランティア等がその被災現場へ行く手段として、限られた数の車を利用するよりも、『自転車』がとても効率的であったことから、ボランティアの「足」として自転車を用意し貸し出していた事例等を踏まえて、災害時における地域の安全・安心の向上のため、自転車が有する機動性を活かすことが有効とされています。

※1　令和３年度交通統計（長野県警察）

※2　令和３年 12 月県政モニター制度アンケート調査

※3　一般社団法人　日本損害保険協会

参考）おぼえよう！自転車関連のルールと罰則（抜粋）

歩道通行の禁止 道路交通法 第 17 条、第 63 条の 3	3 月以下の拘禁刑または 5 万円以下の罰金	歩道と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければいけません。自転車道がある場合は、自転車道を通行しなければいけません。ただし、「普通自転車の歩道通行可」を示す道路標識がある場合や、児童・幼児・70 歳以上の高齢の方・車道通行に支障がある身体障害者の方が普通自転車を運転する場合など、例外的に歩道の通行が認められている場合もあります。
歩行者の 通行妨害の禁止 道路交通法 第 63 条の 4	2 万円以下の罰金または科料	歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止をしなければなりません。
右側通行の禁止 道路交通法 第 17 条、第 18 条、第 20 条	3 月以下の拘禁刑または 5 万円以下の罰金	道路では左側を通行しなければいけません。車両通行帯のない道路では道路の左側端によって、車両通行帯のある道路では、原則として一番左側の車両通行帯を通行しなければいけません。
二人乗りの禁止 道路交通法第 57 条	2 万円以下の罰金または科料	16 歳以上の人が、安全な乗車装置に小学生就学の始期に達するまでの幼児 1 人を乗せているとき、あるいは 4 歳未満の幼児を紐等で背負っているとき、幼児二人同乗用自転車を除きます。
酒気帯び運転等の禁止 道路交通法第 65 条	酒酔い運転：5 年以下の拘禁刑または 100 万円以下の罰金 酒気帯び運転：3 年以下の拘禁刑または 50 万円以下の罰金	酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。 ※道路交通法の一部改正により、令和 8 年 7 月 21 日から「酒酔い運転」の要件に「数値基準」が明確化されました。 【改正前】 アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態（数値基準なし） 【改正後】 身体に血液 1 ミリリットルにつき 1.0 ミリグラム以上又は呼気 1 リットルにつき 0.5 ミリグラム以上のアルコールを保有する状態その他アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態 規定の数値を超えた場合は一律に酒酔い運転が成立します。また、数値を超えない場合であっても「アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態」と認定されれば、酒酔い運転となります。

並進の禁止 道路交通法第 19 条、第 63 条の５	２万円以下の罰金または科料	自転車等の軽車両は並進してはいけません。ただし、並進可の標識のある道路では、普通自転車は２台まで並進できます。
夜間、無灯火運転の禁止 道路交通法第 52 条	５万円以下の罰金	夜間はライトをつけずに運転してはいけません。また反射材の付いていない自転車も乗ってはいけません。
指定場所における一時停止 道路交通法第 43 条	３月以下の拘禁刑または５万円以下の罰金 過失 10 万円以下の罰金	一時停止の標識や標示のある場所では、自転車も必ず一時停止をしなければなりません。
走行中の携帯電話等の使用等の禁止 道路交通法第 71 条第５号の５	○携帯電話用装置等を手で保持して通話した場合、画面表示用装置を手で保持して画面を注視した場合→６月以下の拘禁刑または 10 万円以下の罰金 ○規定に違反して交通の危険を生じさせた場合→１年以下の拘禁刑または 30 万円以下の罰金	携帯電話等を手で保持して通話等をしたり、画像を注視したりしながら運転してはいけません。
都道府県公安委員会が定める運転者の遵守事項 道路交通法第 71 条第６号	５万円以下の罰金	［長野県道路交通法施行細則　第 14 条］ ・イヤホーン等を使用して、安全運転に必要な交通に関する音声が聞こえない状態で運転してはいけません。（第 14 条第６号） ・傘を差して運転してはいけません。（第 14 条第 12 号） ・前号に掲げるもののほか、物を持つなど車両の安定を害する方法で運転してはいけません。（第 14 条第 13 号）
自動車等に追抜かれる場合の左寄り通行の義務 道路交通法第 18 条第４項	５万円以下の罰金	自動車、一般原動機付自転車に追抜かれる場合に、その自動車等との間に十分な間隔がないときは、できる限り道路の左側端に寄って通行しなければなりません。

（２）自転車の利用環境

自転車の利用促進を図るためには、道路上での自転車の利用環境を整えることが必要です。しかしながら、長野県内では自動車や歩行者と自転車が分離された自転車道と自転車専用通行帯の整備は一部にとどまり、まだまだ十分とは言えない状況です。また、大規模自転車道として自転車の安全利用を主たる目的として整備された安曇野市の「あづみ野やまびこ自転車道」や、長野市から千曲市に跨がる「千曲川サイクリングロード」や、岡谷市、諏訪市、下諏訪町の「諏訪湖サイクリングロード」がありますが、安全な移動ルートとしての更なる活用が必要な状況です。また、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内に混在することを注意喚起するため、矢羽根型の路面表示やピクトグラム※１等の設置についても、整備を進めているところです。

上田千曲長野自転車道リニューアル



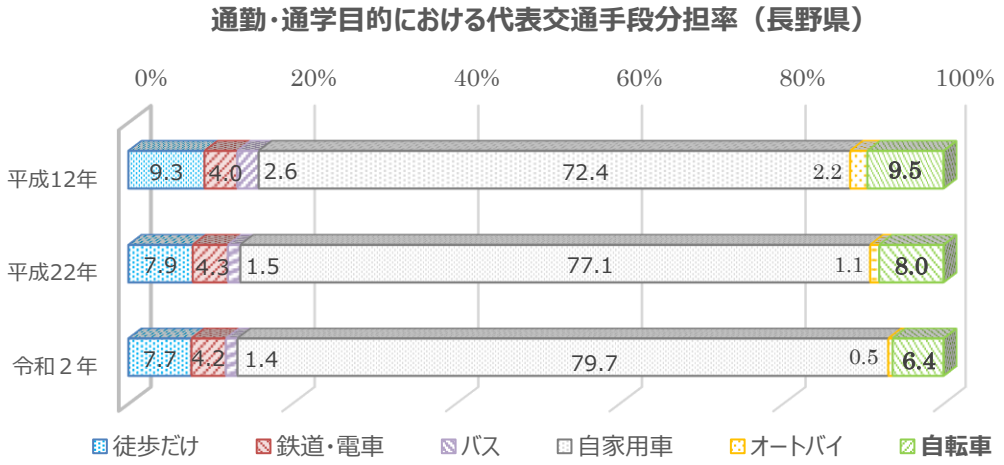
諏訪湖ｻｲｸﾘﾝｸﾞﾛｰﾄﾞ整備状況



矢羽根設置状況（大北地域）



また、長野県の通勤・通学目的における代表交通手段としての自転車の分担率は 6.4%と、自動車、徒歩に次いで３番目に大きく、日常生活における重要な移動手段であると言えます。しかし、自転車の交通手段分担率は長期的に見ると減少傾向にあります。路線バスの縮小等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、人生１００年時代で高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためにも、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で、公共交通とともに自転車が移動手段として利用されるよう促すことが必要です。



国勢調査　提供分類１従業地・通学地による人口・産業等統計（総務省統計局）

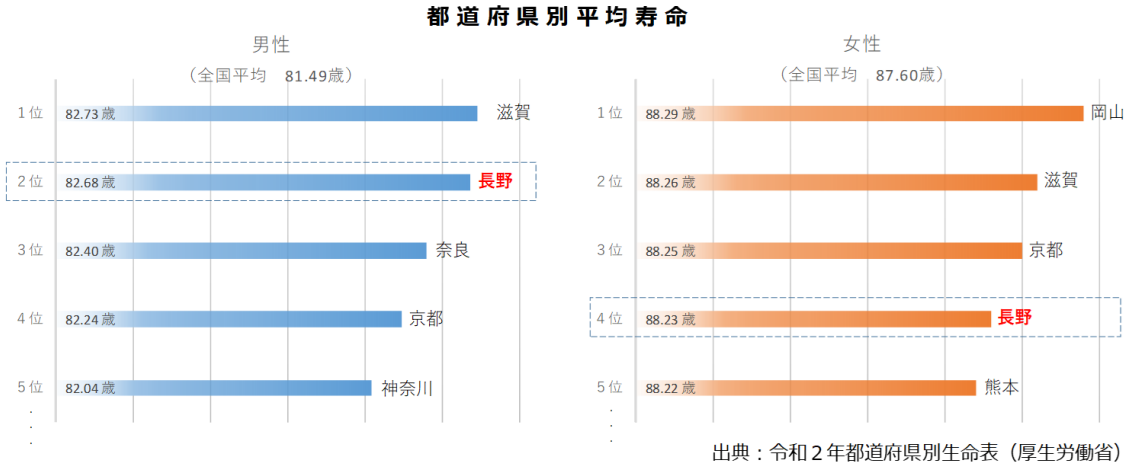
今後、将来にわたって持続可能なまちづくりを進める上では、地域を支える移動手段確保の観点からも、身近でアクセシビリティ※２の高い交通手段である自転車の利用促進が重要であり、自動車や歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保が急務となっています。

※１　pictogram　：「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。多言語対応として公共案内標識などに用いられる。

※２　accessibility：近づきやすさやアクセスのしやすさ。利用しやすさ、交通の便などの意味を含む。

（３）健康・環境負荷

長野県は国内でトップクラスの長寿県であるとともに、65 歳以上の県民の有業率も全国１位※1となっています。一方、生産年齢と呼ばれる 15 歳～64 歳の人口については、2015 年の 120 万人から 2045 年には約６割にあたる 77 万人に減少する見込み※２であり、地域社会の産業の担い手不足、需要の衰退につながり、地域活力の低下を招くことが懸念されています。



出典：令和２年都道府県別生命表（厚生労働省）

自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資することから、長寿県としての魅力を発信し、地域活力を維持するためにもその活用に期待が高まっています。

長寿県の魅力を維持するためには、手軽に運動できる自転車を活かし、身近な場所で運動する楽しさや喜びを味わうことができるフィールドづくりを進め、子どもの頃からの運動機会を確保することが重要です。

さらに、自転車の利用によるメンタルヘルスの改善※3が期待されており、自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も期待されます。

なお、本県では令和９年に第 82 回国民体育大会及び第 27 回全国障害者スポーツ大会の開催が予定されており、これを契機により多くの県民が各々の目的と適性等に応じて「する」「みる」「ささえる」など様々な形でスポーツに参加できる文化を創造するため、地域の身近な場所でスポーツを楽しめる場やスポーツを通じた交流の場を確保していく必要があります。

環境面では、令和３年６月に長野県ゼロカーボン戦略を策定し、運輸部門の排出削減に向けて、環境負荷の低い交通手段への転換を促進しています。国内で排出される二酸化炭素の約２割が自動車から排出されている※4 中、自動車による移動全体で見ると、一人での利用が約８割、また移動距離５キロ以内の利用が約４割を占める※5 ことから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上では、短中距離の自動車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要となっています。

また、サイクルスポーツ等の普及拡大に伴い、自然環境の保全と利用促進の両立において自転車利用に関する新たな課題も生じているため、自然豊かな山岳高原を有する長野県の自然公園内における生態系への配慮や事故防止等の安全対策を関係する皆様とともに取り組んでいく必要があります。

※１　平成 29 年就業構造基本調査（総務省）

※２　日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

※３　平成 22 年度「自転車による健康増進のための自然科学的研究」報告書（（財）日本自転車普及協会）

※４　2020 年度（令和２年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について（国立環境研究所（令和４年４月））

※５　平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査　自動車起終点調査（ＯＤ調査）結果の概要について（国土交通省）

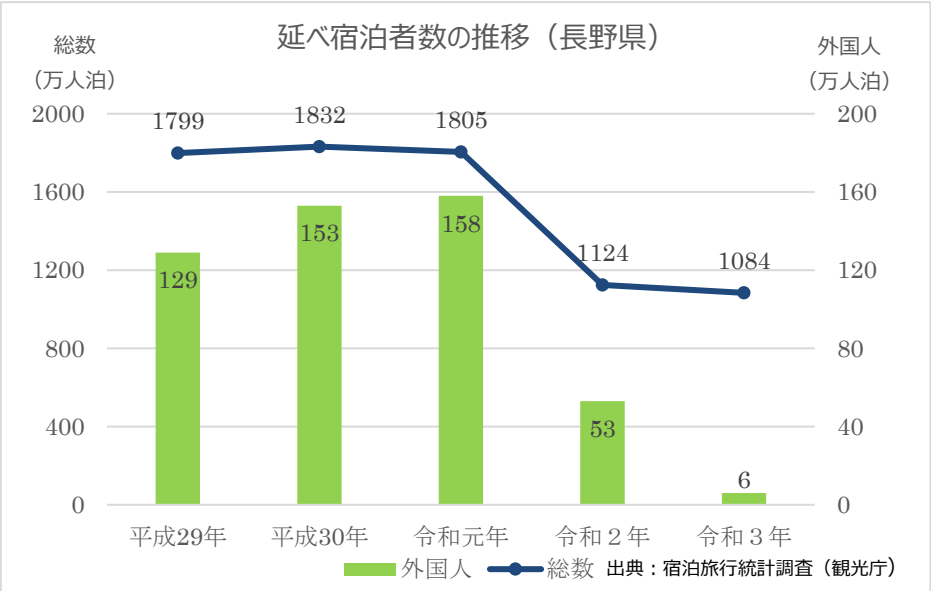
（４）観光

長野県は、日本アルプスをはじめとする雄大な山岳、国内有数の避暑地となっている高原をはじめ、森林、渓流、湖などの豊かで魅力的な自然環境に恵まれるとともに、宿場町等の歴史的な町並みをはじめとする個性ある歴史・伝統文化が息づくなど、豊富な観光資源を持つ多様性に富んだ地域を有しています。

観光の動向を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響により、長野県内の延べ宿泊者数は約1,084 万人と、コロナ前の水準から大きく下回っており、そのうち外国人延べ宿泊者数については、海外からの入国制限措置等が行われたことから、令和３年実績では、令和元年の 3.8%の６万人にとどまりました。今後のアフターコロナを見据え、外国人観光客は回復が見込まれることから、県内各地域において、世界的な視点での魅力の発信や観光客の受入体制の整備が急務となっています。

こうした状況の中、全国的に取組が進むガイド付きサイクリングツアーは、豊かな自然や地域の景観・町並みを移動しながら楽しめる体験型コンテンツとして外国人観光客から高い評価を受け[※1]、今後の需要拡大が見込まれるほか、県内各地においてサイクリングイベントが多数開催される等、自転車を活用した観光地域づくりが注目されています。海外ではすでに普及が進んでいるＥバイク（スポーツ系電動アシスト自転車）の普及促進を図ることにより、これまでサイクリングに関心の薄かった人たちも、体力に不安なく楽しめるようになり、サイクリング人口の拡大につながることが期待されます。また、新型コロナウイルスとの共存を見据え、サイクルツーリズムの推進にあたっては、密にならない移動手段としての強みを活かすことも有効と考えられます。

今後、こうした取組を一層推進し、本県を世界水準の山岳高原リゾートにしていくため、快適で魅力あるサイクルツーリズムの環境整備等に多面的に取り組むことが求められています。



※１　外国人に人気の日本の体験・ツアー2018（トリップアドバイザー）

2 ＳＤＧｓなど持続可能な社会をめざす気運の高まり

経済・社会・環境の課題を統合的に解決することをめざすＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）への取組が、先進国・開発途上国を問わず始まっています。ＳＤＧｓ達成に向け政府が定めた「持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）実施指針」（平成 28 年 12 月）においては、地方自治体の各種計画にＳＤＧｓの要素を最大限反映することが奨励されています。また、パリ協定が発効し、世界の経済・社会活動の方向性が脱炭素社会への転換に向けて動き出しています。

今後、長野県でも、ＳＤＧｓなど世界基準に照らして更に取組を進めていくことが求められており、行政だけでなく、企業、ＮＰＯ、個人などあらゆる主体がそれぞれ連携しながら、積極的に経済・社会や環境の課題に関わることで、「誰一人取り残さない」というＳＤＧｓの理念を踏まえ、多様な個性を受け入れ活かす社会をつくることを、施策の実施にあたっては配慮することが必要です。



SDGs（持続可能な開発目標）の 17 のゴール目標

第３章　目標と実施すべき施策

1 目標

本計画では、第２章で述べた現状と課題に対応するため、分野別に以下の目標を掲げます。

安全・安心
「すべての人が自転車を安全に利用する信州」の実現

利用環境整備
「自転車を利用するライフスタイルにあったまちづくり」

健康・環境負荷
「人も自然も健康な信州」の実現

観光振興
「Japan Alps Cycling」ブランドの構築

2 目標の達成状況を「見える化」する指標

ここでは目標の達成状況を「見える化」するために、定量的な指標を定めます。

本指標については、毎年度フォローアップを行い、結果や社会情勢を踏まえ、必要な施策や具体的な取組について議論するための判断材料とします。

指　標　名	現　状	目　標	備　考
自転車事故発生件数 交通統計（長野県警察）	626 件 （R3）	470 件 （R9）	１年間に県内で発生した自転車事故件数
自転車通行空間の整備延長 （建設部調べ）	82km （R3）	380km （R9）	自転車の専用道路、専用通行帯、車道混在による通行空間が整備された道路延長
県内各地域で策定したサイクルルートの数 （観光部調べ）	170 ルート （R3）	250 ルート （R9）	観光振興を目的として地域で策定したサイクルルートの数
≪参考指標※≫ 自転車の利用促進に取組む事業者の割合 事業活動温暖化対策計画書制度 （環境部調べ）	34% (R2)	40% (R8)	事業活動温暖化対策計画書制度の対象事業者のうち、通勤・業務等の交通対策として自転車の利用促進に取組んだ事業者の割合※対象が特定の事業者に限られるため参考指標として設定（集計の都合上、前年度数値を使用）

3 実施すべき施策

本計画では目標の実現のため、それぞれの目標に応じた実施すべき施策ならびに、長期的な視野に立った長野県の将来像を以下のとおり定めます。

（１）「すべての人が自転車を安全に利用する信州」の実現のために実施すべき施策

自転車の安心・安全な利用を実現するにあたっては、自動車や歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保といったハード整備に併せ、自転車運転者の安全意識の醸成や、自動車ドライバーの意識改革といったソフト対策の充実が課題となっています。

また、全国的にも自転車の製品不良や整備不良による事故が発生していることから自転車そのものの安全性についても課題があり、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことに加え、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を進めることも重要です。

課題の解決に向け、自転車運転者のみならず、歩行者、自動車利用者、非自転車運転者も含め、互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう安全で安心な交通環境を創出するために、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等と、安全性の高い自転車及び多様な自転車の普及、自転車損害賠償保険等への加入促進を、自転車利用環境の整備と併せて実施します。

また、東日本大震災等での自転車の活用事例を踏まえ、災害時における地域の安全・安心を向上させるため、人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させます。



（実施すべき施策）

1. 学校・事業所における交通安全教育を推進します。
2. 自転車通行ルールを守る県民意識を高めます。
3. 安全性の高い自転車及び多様な自転車の普及を促進します。
4. 災害時における自転車活用を推進します。
5. 自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

【こうなります　長野県！】

各年代での交通安全教育が充実し、安全基準に合致しきちんと整備された自転車が増加することに加え、歩行者・自転車・自動車等がお互いの立場を思いやり、安全・快適に道路を共有する「SHARE THE ROAD（シェア ザ ロード）」の精神を踏まえた、県民が一体となった取組がなされます。これにより、自転車や車、歩行者がお互いにルールを守り、尊重しあうことでますます安心して道路を通行できます。

（２） 「自転車を利用するライフスタイルにあったまちづくり」のために実施すべき施策

自転車が安全で快適に通行できる空間や利用環境の確保は、第２章で述べた健康増進、環境負荷の低減、観光振興すべての共通課題となっています。

課題の解決のためには、交通法規のもと、歩行者及び自転車運転者の安全確保のために「自転車は車両である」ということを認識し、整備するにあたっては、適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導するとともに、自転車の通行があることをドライバーに認識させるため、路面標示やピクトグラム、標識等の設置を組み合わせて自転車の通行位置、通行方向を明確化し、自動車ドライバーや歩行者と自転車運転者が相互の立場から安全を意識できる、連続した自転車の通行空間に加え、公共交通や施設を利用してもらうための駐輪場※１やシェアサイクルのためのサイクルポート※２の確保、サイクリングの途中で立ち寄り、休憩や自転車の簡単な調整、周辺情報を入手できる環境が必要です。

また、自転車の利用の上では、レンタルサイクルやシェアサイクルの普及を推進するとともに、通行空間を阻害する自動車の違法駐車に対する取締りも推進する必要があります。

さらに、スポーツや余暇として自転車を利用する者には、ルート沿線にある自然景観やまち並み、食事や休憩等交流の場などの魅力を十分に伝えうるルート設定や、それを周知する情報インフラも必要となります。

こうしたことから、市町村と連携し、主要な施設や地域をつなぐネットワークの設定や整備、レンタルサイクル・シェアサイクルの普及を推進するための支援を早急に進めるとともに、長野県の魅力を十分伝えうるモデルルートの設定や整備を進めます。

※１　自転車専用の置き場。鉄道駅や商店の近くなどに設けられる。

※２　一般に自転車毎に区画を区切り駐輪器具等を備え付けられた自転車専用の置き場。



（実施すべき施策）

6. 自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備を推進します。
7. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備を促進します。
8. レンタルサイクル・シェアサイクルの普及を推進します。
9. 違法駐車取締りを推進します。

【こうなります　長野県！】

- まちなかでは、自転車のための矢羽根型の路面標示や標識が増え、車道の路肩を有効利用した自転車通行空間のネットワーク化が進み、通勤・通学や日常の買い物時等で安全・安心に自転車を利用しやすいまちになります。
- 停めたいところ、乗り始めたいところに駐輪場やシェアサイクルのためのサイクルポート等があり、またサイクリングの途中で立ち寄れる休憩場所もあるなど、いつでも自転車が容易に使えます。
- 日本アルプスの景観を核とした長野県１周モデルルート「Japan Alps Cycling Road」が完成し、各地域で市町村を跨がる広域的なサイクリングモデルルートができるとともに、千曲川サイクリングロードやあづみ野やまびこ自転車道などの既存の大規模自転車道のリニューアルにより、長野県の特徴を活かした山岳コースや湖、清流等の変化に富んだ景観を楽しめるサイクリング環境と、地域との触れあいを存分に楽しんでいただけます。

（３）「人も自然も健康な信州」の実現 のために実施すべき施策

「人も自然も健康な信州」の実現にあたっての課題は、適正な運動強度を維持しやすい自転車を活かした健康づくりと、身近な場所で運動する楽しさや喜びを味わうことができるフィールドづくりによる運動機会の確保です。

このためには、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励や自転車大会等の支援及び効果的な宣伝により、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携することで、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、寿命の延伸等を目指し、日常の身体活動量の増加・底上げを図ると同時に、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人が自転車を楽しめる機会の創出を図るための施策を行う必要があります。特に、長野県では令和９年に予定されている第８２回国民体育大会及び第２７回全国障害者スポーツ大会の開催を契機に、健康増進を目的とした自転車利用の普及等も検討する必要があります。

また、地球温暖化の原因となる二酸化炭素や大気汚染物質などの環境負荷の低減のためには、自転車を手軽に利用できる状況を整えることによる、短中距離の自動車利用から環境負荷の低い移動手段である自転車利用への転換に期待が寄せられています。

さらに、自然公園等における自然環境の保全とサイクルスポーツの普及促進を両立するための環境を整備することが必要です。

課題の解決のために、公共交通機関とも協力しながら自転車の利用拡大のための普及啓発を進め、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化を図るほか、自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを公園ごとの協議会等の場で構築します。

こうしたことから、環境保全を図りつつ、自転車の利活用機会を増やすための施策を推進します。



（実施すべき施策）

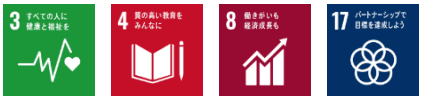
10．自転車による健康づくりを推進します。
11．環境負荷の低い交通手段への転換を図ります。
12．地域の実情に応じた自然公園における自転車利用に関する地域ルールを構築します。

【こうなります　長野県！】

- 県民の自転車における健康増進効果の理解が普及することで、通勤・通学や日常の買い物等近距離移動や、余暇活動等で自転車が広く活用されます。
- 県内で多数開催される自転車の大会やイベントなど、健康づくりの機会が増加し、参加することで心も体も健康になります。
- 日常の自転車通勤・通学や自転車と公共交通機関を組み合わせた通勤・通学、事業所における自転車利用、地域の実情に応じた自然公園における自転車利用に関する地域ルールの実践により、環境負荷の少ない「自然も健康な信州」になります。

（４）　「Japan Alps Cycling」ブランドの構築のために実施すべき施策

長野県を象徴する３つのアルプスの雄大な景観や起伏に富んだ地形など、本県の魅力を活かしたサイクルツーリズムのブランド化を図るためには、サイクリストをはじめとした観光客等が快適にサイクリングを楽しめるよう、自転車の利用環境を整備するとともに、自転車をモビリティーとして利用し、多様性のある地域の魅力も十分に味わうことができるよう、提供するサービスの多様化や高付加価値化といった観光産業の高度化を進めることが必要です。そのため、多様な主体（担い手）が、オール長野でサイクルツーリズムを推進し相互連携を強化するための推進体制として、令和元年６月に「Japan Alps Cycling プロジェクト」が立ち上がりました。今後 Japan Alps Cycling プロジェクトを推進エンジンとして、多様な主体の有機的な連携の下、長野県のサイクルツーリズム「Japan Alps Cycling」ブランドとして構築し、自転車の活用による観光地域づくりを進め、国内外からサイクリストをはじめとした観光客を誘客し、より長く滞在してもらうことで地域の振興につなげていきます。



（実施すべき施策）

13．サイクルツーリズムが楽しめる基盤づくりを進めます。
14．サイクルツーリズムの推進によるサービス産業の多様化・高付加価値化を進めます。

【こうなります　長野県！】

- 自転車イベントや全国的な大会に利用されるルートをはじめ、宿泊施設、ルート周辺の休憩場所や温泉・食・歴史文化といった地域の魅力も含めて、専用ウェブサイトにより一元的に発信することで、自転車を利用して楽しめる観光情報を容易に取得できます。
- 駅や空港とのアクセス性も高いモデルルートには、路面標示や案内標識、サイクルステーション※1も充実し、自転車を安心して快適に楽しめる環境となり、地域住民への配慮も図られることで、自転車を楽しむ観光客を地域が歓迎する気運が醸成されます。
- サイクルトレイン※2 やサイクルバス※2、サイクルタクシー※3、手荷物配送等民間による新たなサービスが展開することで手軽にサイクリングが楽しめるとともに、長期滞在しながら長野県を自転車で一周する「Japan Alps Cycling Road」を楽しむ観光客が国内外からたくさん訪れます。
- 夏には涼しい高原、冬には雪の魅力に溢れるスキー場など、四季を通じて様々なかたちで自転車を快適に楽しむことができます。
- 長野県が誇る温泉や食、歴史文化などとも組み合わせたサービスが提供され、自転車を楽しみながら長野県の魅力を合せて体験することができます。

※１　サイクリングの途中で立ち寄り、休憩や自転車の簡単な調整、周辺情報を入手できる施設

※2　自転車を鉄道車両内に、輪行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス。路線バスにおける同様のサービスを、サイクルバスという。

※3　タクシー用自転車キャリアや専用の固定金具などを使用し、タクシー車両に自転車を搭載して人と共に運ぶサービス。

スキー場における自転車アクティビティ



戸狩温泉スキー場

第４章　自転車の活用の推進のため講ずべき施策の具体化に向けた取組

第３章で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に長野県が講ずべき具体的な取組について、次のとおり定めます。

目標Ⅰ　「すべての人が自転車を安全に利用する信州」の実現

＋	施策	具体的な取組
＋	１． 学校・事業所における交通安全教育を推進します。	①　学校における交通安全教育の充実 学校等において交通安全教育を担当する教職員等を対象に研修会や講習会を実施（参集又はオンライン）するほか、指導の参考となる資料の作成等により、各学校等における交通安全教育の充実を支援します。 また、小学生を中心に、県作成の自転車安全ルールブックを配布するほか、自転車教室では、学校周辺の交通量の少ない実際の道路において、自転車に乗り、交通法規やルールを学ぶ機会を設けます。 私立学校に対しても、情報共有を図り交通安全の取組を促進します。
		②　自転車通学・通行の視点を踏まえた安全教育の発展 高校生の通学時に自転車事故が多く発生していることを踏まえ、高校等における体験型交通安全教室（スケアードストレイト技法※１）の実施に取り組むとともに、指定自動車学校の教習所コースを利用した路上教習が実施できるよう、環境を整えます。 また、学校等において体験型教育資機材（自転車シミュレーター等）を活用した自転車教室を開催するなど、効果的な自転車安全教育を推進します。 さらに、ヘルメット着用の有用性を周知することで、学校等における自転車利用時のヘルメット着用を促進します。 ※１　恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐことを目的とし、スタントマンが交通事故再現を実演してみせる交通安全教育の手法のひとつ。

施策	具体的な取組
1. 学校・事業所における交通安全教育を推進します。	③　自転車通行の視点も踏まえた通学路の安全点検の実施 自転車事故を回避するための視点なども加え、すべての小中学校の通学路の安全点検を実施します。
	④　事業所における交通安全教育の推進 事業所における自転車事故防止のため、県ホームページへの講師派遣に関する情報の掲載や、自転車事故防止の講話の実施等の取組を実施します。また、配達目的での自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、関係事業者等への自転車安全利用に関する啓発に取組みます。
2. 自転車通行ルールを守る県民意識を高めます。	①　自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 県内市町村や交通関係団体等とも連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図ります。
	②　交通安全意識向上を図るための広報啓発 関係機関・団体と連携し、季別の全国交通安全運動等で、交通安全意識の向上を図るための広報啓発活動を行うとともに、県内市町村、交通関係団体、地域交通安全活動推進委員、ボランティア等と連携し、自転車運転者と自動車ドライバーの双方を対象とした指導啓発活動を継続的に推進します。 また、冬期の積雪・凍結時における自転車利用の危険性についても、効果的な啓発に取り組みます。
	③　ヘルメットの着用の徹底に向けた広報啓発 ヘルメット着用努力義務化※１に伴い、事業者や学校との連携を含め、あらゆる方法とあらゆる機会を通じて、自転車利用時におけるヘルメット着用の徹底に向けた広報啓発を図ります。 ※１　道路交通法の一部改正（令和５年４月１日施行）により「全年齢に対する自転車乗車用ヘルメットの着用が努力義務化」されるもの。
	④　交通安全に関する指導技術の向上 交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等において、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図るほか、効果的と認められる交通ボランティア活動の各種取組等について関係機関・団体等への周知を図ります。

施策	具体的な取組
2. 自転車通行ルールを守る県民意識を高めます。	⑤ 幼児期から高齢者までの段階に応じた交通安全教室の実施 自転車利用のルール・マナーに関する絵本等の配布により、自転車に乗り始める前の幼児期から自転車教室を推進し、家庭等での自転車安全教育を支援します。また、高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、自転車シミュレーターを搭載した交通安全教育車「チャレンジ号」を活用した体験・参加・実践型の交通安全教育を推進するほか、高齢者の集まりの際は、自転車事故防止の講話を実施する等取組を実施します。
	⑥ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 自転車通行帯（レーン）の新設等自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について出前講座の実施等により地域住民への広報啓発に努めます。
	⑦ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な指導啓発活動 自転車が関係する交通事故の発生状況や地域住民の要望等を踏まえて選定している自転車指導啓発重点地区・路線を重点的に、自転車の交通違反に対して、基本的には指導警告を行うとともに、「飲酒運転」や「ながらスマホ」などの悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じます。
3. 安全性の高い自転車及び多様な自転車の普及を促進します。	① 自転車貸付業者の登録制度 「長野県自転車貸付事業者登録制度」を運用し、観光事業と連携しながら情報発信をすることで、点検及び整備を適切に実施し、利用者への安全についての情報提供を行う貸付事業者の発展を支援し、貸付自転車の安全性の向上を図ります。
	② 安全な自転車利用につながる広報啓発 自転車販売店と協働し、安全基準に合致した自転車の利用や定期的な点検整備の重要性について周知します。また、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進んでいることから、特性の違いを踏まえた安全利用に関する啓発に努めます。
	③ 自転車の積載制限に関する検討 自転車の積載制限について現行の制限を超える積載要求などを受けた際には、積載制限の見直しから生じる安全性の確保等について、検討を行います。

	施策	具体的な取組
	3. 安全性の高い自転車及び多様な自転車の普及を促進します。	④ 多様な自転車の普及促進 高齢者や障害のある人など、誰もが自転車を安全に楽しめるよう、タンデム自転車※１や三輪アシスト自転車※２などの多様な自転車の活用事例及び安全な利用に関する情報提供等を行い、普及を促進します。 ※１ ２輪又は３輪で、２人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車。 ※２ 電動アシスト機能を搭載した三輪自転車。
	4. 災害時における自転車活用を推進します。	① 災害時における自転車活用に関する検討 被災状況の把握や住民の避難、ボランティアや支援者の移動手段等、災害時における自転車の更なる活用推進について検討を行います。
	5. 自転車損害賠償保険等への加入を促進します。	① 自転車損害賠償保険等への加入促進 条例において加入が義務付けられている自転車損害賠償保険等について、重要性の周知などを含め、加入促進のための取組みを関係機関と連携して行います。

（参考）自転車安全利用五則

①車道が原則、左側を通行

歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。

したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。

また、自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。

②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

交差点における信号無視や一時停止標識のある場所での一時不停止は、交通違反です。

交差点では必ず信号を守り、周囲の安全を確認してから進行しましょう。

③夜間はライトを点灯

夜間、無灯火での走行は交通違反です。また、尾灯、反射器のついていない自転車にも乗ってはいけません。

④飲酒運転は禁止

車やバイクと同じく、自転車も飲酒運転は禁止です。

⑤ヘルメットを着用

万が一の事故から命を守るため、ヘルメットを着用しましょう。

目標Ⅱ　「自転車を利用するライフスタイルにあったまちづくり」

施策	具体的な取組
6. 自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備を推進します。	①　長野県１周ルート『Japan Alps Cycling Road』の整備 長野県特有の魅力である山岳高原と、様々な風土を持つ広大な県土を、風や雰囲気を体感できる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サイクリングのモデルルート、長野県１周『Japan Alps Cycling Road』※１のルートを設定します。 あわせてサイクリストのニーズに応えうる、インバウンドにも対応した質の高いサイクリング環境の創出を行うため、サイクルステーション等におけるインバウンドの旅行者にもわかりやすいルートマップの設置や県管理道路においては、路面標示ならびに多言語案内標識の整備を行います。 また、Japan Alps Cycling Road について、県内の観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信などの様々な取組と連携させたサイクルツーリズムを推進することにより、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすナショナルサイクルルートとして国から指定されることを目指します。 その他地域についても、現在検討を始めている「塩の道サイクルツーリズム」など、関係市町村や民間の関係者が連携した推進体制の確保を図るとともに、ルートの策定や実施内容の検討を行い、『Japan Alps Cycling Road』と、これと連携した各地域の魅力を活かしたモデルルートの実現につながる取組を推進します。 さらに、長野県東信エリアで既に実施されている E-Bike による県域を越えたモデルルートやツアープランの設定等により、県境を越えるなどの広域的なルートの確立に向けて関係市町村等と連携して取組を推進します。 ※１　ネットワーク図を章末に添付しています

施策	具体的な取組
6. 自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備を推進します。	②　ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進 特に若年層の安全確保を念頭に、県内市町村に対し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6 改訂）」や、今後改定される県基準の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮し、自転車通行空間の整備を推進します。なお、整備にあたっては、歩行者及び自転車運転者の安全確保のために「自転車は、原則車道通行であり、歩道通行は例外である。」という原則に基づき、歩行者と自転車の通行空間を物理的に分離することを基本とし、自転車の安全性を速やかに向上させる必要がある場合には、矢羽根型の路面表示やピクトグラム等の整備により、ネットワーク形成を図ることとします。
	③　道路標識・路面標示・信号機の適切な設置・運用 自転車交通を含め、すべての交通に対しての安全性確保と円滑化を図るために、道路標識、路面表示、信号機を良好に視認できるよう適切な設置・運用に努めます。
	④ 生活道路における交通安全対策の実施 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と警察が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン 30 プラス」※１の整備や、可搬式速度自動取締装置の活用等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施します。 ※１　生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。自動車事故抑止のため、市街地の住宅街など生活道路が密集する区域を指定し、その区域での車の最高速度を時速 30 キロに制限する交通規制とハンプや狭さく物等の物理的デバイスを適切に組み合わせ、交通安全の向上を図る。
	⑤ 既存の大規模自転車道リニューアル 通勤通学やレジャーに多く利用されている、既存の「千曲川サイクリングロード」、「あづみ野やまびこ自転車道」については、建設から長期間が経ち、現在の利用ニーズの観点から、修繕や案内の充実が必要とされていることから、必要箇所の舗装修繕、案内表示等の整備を行います。

施策	具体的な取組
6. 自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備を推進します。	⑥ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備推進 無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、電線管理者に対して、必要な箇所における無電柱化への積極的な協力を求めていきます。
7. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備を促進します。	① サイクリストの休憩・エイド空間整備 サイクリストの休憩・エイド空間を増やし、安心して長野県内のサイクリングを行ってもらうために、駐輪場やサイクルラック、サイクリストが利用できるベンチ、自転車の調整・組立スペースの確保やトイレ機能の向上、周辺情報の入手設備の設置など、県管理の道の駅のサイクルステーションとしての機能向上を図ると同時に、県管理以外の道の駅についても、Japan Alps Cycling プロジェクトを通し県内の市町村等に対して、サイクルステーション化や PR といったサイクルツーリズム促進のための取組等について協力を求めていきます。
	④ ニーズに応じた駐輪場の整備事例等の情報共有 放置自転車対策等の観点から、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向け、駐輪場の整備状況や好事例等を調査整理し、周知します。
	⑤ 鉄道事業者への積極的な協力の要請 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第 5 条第 2 項における、「鉄道事業者は鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。」という規定に基づき、具体の事業がある場合には、鉄道事業者の積極的な協力を求めていきます。

	施策	具体的な取組
	8. レンタルサイクル・シェアサイクルの普及を推進します。	①　シェアサイクル事業者の参入支援 シェアサイクルに関する先進的な取組事例や制度運用について市町村へ情報共有を行うとともに、シェアサイクル導入による地域活力の創造に向けた社会実験やサイクルポート設置などの、市町村が行う取組を促進します。
		②　公共用地へのサイクルポート設置促進の検討 県の庁舎等の公有地において、民間事業者がサイクルポートを設置できるような仕組みづくりを検討します。
		③　サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進 公共交通を補完する交通システムとして、レンタルサイクルやシェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を進めます。 また、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第５条第２項に基づき、鉄道事業者の積極的な協力を求めていきます。
	9. 違法駐車取締りを推進します。	①　自転車専用通行帯等における駐停車禁止等の検討 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を検討します。
		②　違法駐車取締りの積極的な推進 違法駐車の取締りについて、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進します。
		③　駐車監視員による違反車両の確認 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進します。

目標Ⅲ　「人も自然も健康な信州」の実現

	施策	具体的な取組
	10. 自転車による健康づくりを推進します。	①　日常生活における利活用促進 健康づくり県民運動 信州ＡＣＥ（エース）プロジェクトの推進をとおして、自転車が健康増進に効果的な運動・身体活動であることの理解を深めていくことで、通勤・通学、日常の買い物等の近距離移動における利用定着を図り、県民の健康づくりに寄与します。 また、保健関連事業者と連携して、働き盛り世代への普及啓発を図るとともに、運動指導者向け研修会において指導者に対し自転車の健康増進効果の周知を図ります。 さらに、市町村が実施する、自転車の日常の利活用の機会を増やすための取組を促進します。
		②　余暇活動での利活用促進 健康づくり県民運動 信州ＡＣＥ（エース）プロジェクトの推進をとおして、自転車が健康増進に効果的な運動・身体活動であることの理解を深めていくことで、余暇活動での自転車の利活用の推進を通じた運動習慣の定着を図り、県民の健康づくりに寄与します。
	11. 環境負荷の低い交通手段への転換を図ります。	①　通勤や短中距離移動における自転車利用の促進 信州スマートムーブ通勤ウィークを実施し、参加事業所名や期間中に削減した二酸化炭素排出量を公表することで、取組の効果を啓発します。これにより、日常的にも通勤や短中距離移動において、バス・電車及び自転車の利用や、これらの組み合わせが定着していくよう、広報啓発を実施します。
		②　自転車利用促進に取り組む事業者の評価 事業活動温暖化対策計画書制度において、自転車と公共交通機関を組み合わせた通勤等、自転車を使用した環境保全に取り組む事業者を評価します。また、好事例等の周知を通じて、環境負荷の低い交通手段への転換を促進します。
	12. 地域の実情に応じた自然公園における自転車利用に関する地域ルールを構築します。	①　自然公園における自転車利用のルールづくり 自然公園内における生態系の保護や登山道の損傷防止等を図り、自然環境の保全とサイクルスポーツの普及促進を両立させるため、地域の実情に応じた自転車利用に関する地域ルールを構築します。

目標Ⅳ　「Japan Alps Cycling」ブランドの構築

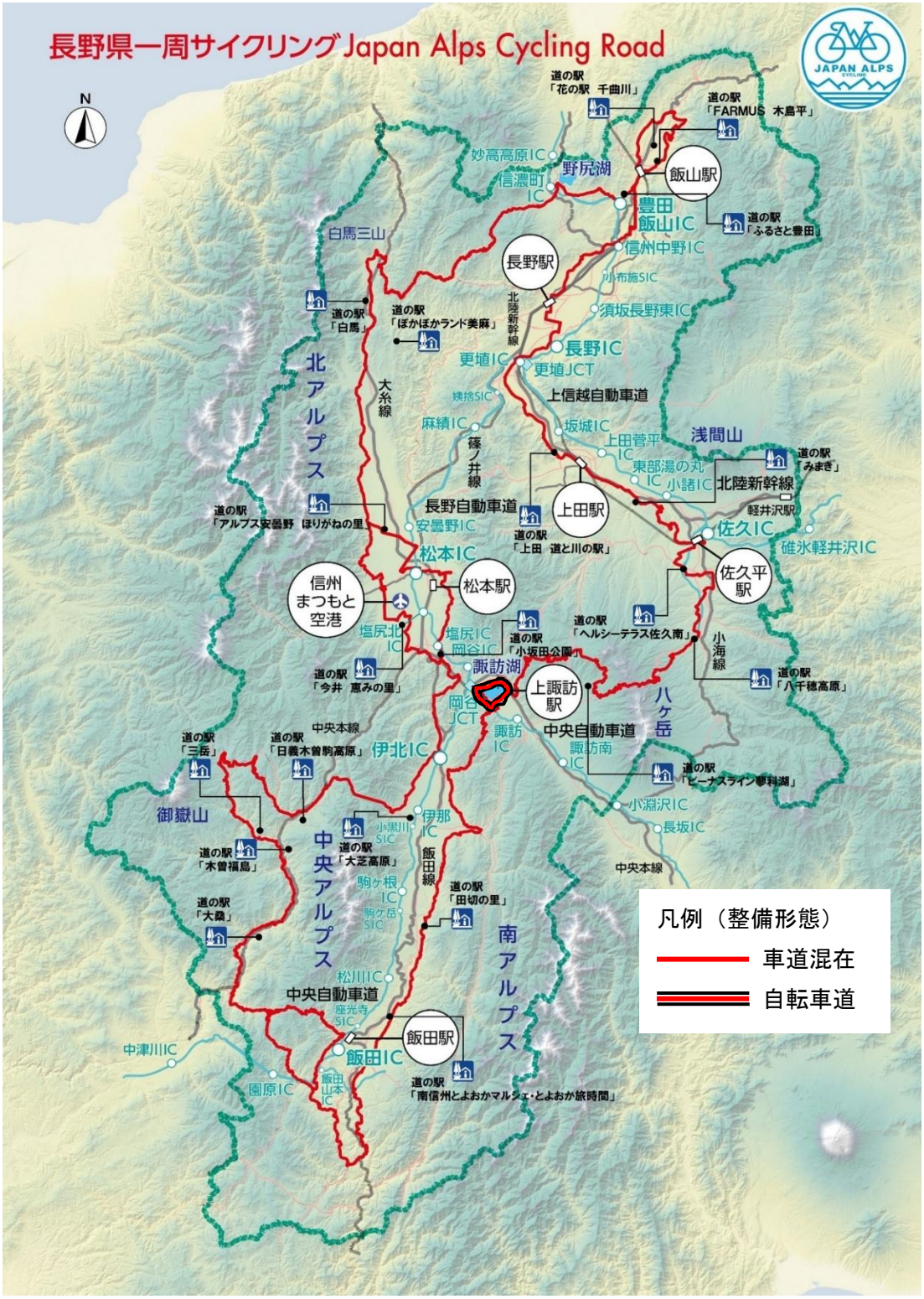
施策	具体的な取組
13. サイクルツーリズムが楽しめる基盤づくりを進めます。	①　サイクルツーリズムの推進体制の構築 官民連携によりサイクルツーリズムを推進する組織「Japan Alps Cycling　プロジェクト」により、地域のサイクリングコース開発支援や試走会、ワークショップ等を実施し、自転車を活用した観光地域づくりを進めます。
	②　全世界に向けた「Japan Alps Cycling」ブランドの情報発信 県内でサイクリングが楽しめるよう、市町村や事業者と協力し、ポータルサイト「Japan Alps Cycling」を通した、県内のサイクルイベントや、自転車を活用したアクティビティの情報発信を行っていくとともに、長野県１周ルート『Japan Alps Cycling Road』や各地域におけるサイクリングコースのマップ作成を進めます。 また、サイクルツーリズムによるインバウンドの誘客を促進するため、外国人向けのルート紹介や安全利用に関する情報発信も行います。
	②　　安全で快適な利用環境の構築 県が所管するサイクリングに適した既存の道路（林道含む）については、路肩整備や段差解消等必要な安全対策を順次実施し、矢羽根型の路面表示、ルートや自転車走行ルールの表示された看板の設置等快適に走行できる環境の整備を進めるほか、自動車ドライバーとサイクリストの双方がお互いに配慮し安全で快適に道路を利用できるよう、「思いやり 1.5m 運動」※1を促進する等、サイクリスト受入（歓迎）機運を醸成します。 また、サイクリングに適した市町村道について、より安全で快適な道路環境を整備する取組や、市町村等が行う、スキー場などにおけるマウンテンバイクの走行コースの整備に対しても促進していきます。 なお、冬期の積雪・凍結時における自転車利用の危険性を踏まえ、来県者の安全意識の向上に努めるとともに、特に県北部地域においては、安全に自転車を楽しめる「雪ちゃり」※2の案内等により、雪国ならではの自転車の楽しみ方を拡大できるよう取り組みます。

	施策	具体的な取組
		※１　歩行者・自転車・自動車等がお互いの立場を思いやり、安全・快適に道路を共有する「シェア・ザ・ロード」の精神のもと、自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは“1.5 メートル以上の安全な間隔を保つ”か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは“徐行する”ことを呼び掛ける運動。愛媛県が考案し、伊豆や横浜など全国的に拡がっている。 ※２　スキー場のゲレンデ等の安全な場所で、雪上の自転車走行を楽しむアクティビティ。戸狩温泉スキー場においてナイターなどで多くの人が楽しんでいる。
	14. サイクルツーリズムの推進によるサービス産業の多様化・高付加価値化を進めます。	①　地域連携ＤＭＯ※１による旅行商品化 県内の持続可能な観光地域づくりを支援する県観光機構と共に、県下の地域連携 DMO、地域 DMO 等が、地域の魅力ある多様な資源を高付加価値化させ、それらをサイクルツーリズムに織り込んだ当地ならではの旅行商品（例：自転車に乗ることだけではなく、グルメ、スパなどを組み込んだ商品）の造成を推進し、国内外からの誘客促進を図ります。※１観光庁「観光地域づくり法人」登録制度に登録された法人（候補法人を含む）
		②　サイクリストにやさしい施設の整備促進 県内を訪れるサイクリストを中心に、快適にサイクリングが楽しめるようサイクルステーションの充実を図るとともに、サイクリストにとって快適な宿泊施設や飲食店の整備を促し、登録する仕組みを検討します。また、登録後には、ポータルサイト「Japan Alps Cycling」で情報発信します。
		③　サイクルツーリズムのためのサポートサービスの充実 安全で快適なサイクリング環境を提供するため、サイクルガイドの育成等の充実に向け働きかけを行うとともに、Japan Alps Cycling プロジェクトが実施主体として、インバウンド対応も可能なガイド育成等の取組を支援します。 また、交通法規や事故発生時の対処方法について記載した外国語表記の啓発チラシを作成し、イベントでの配布等を行うことにより、外国人観光客の安全な自転車利用を促進します。

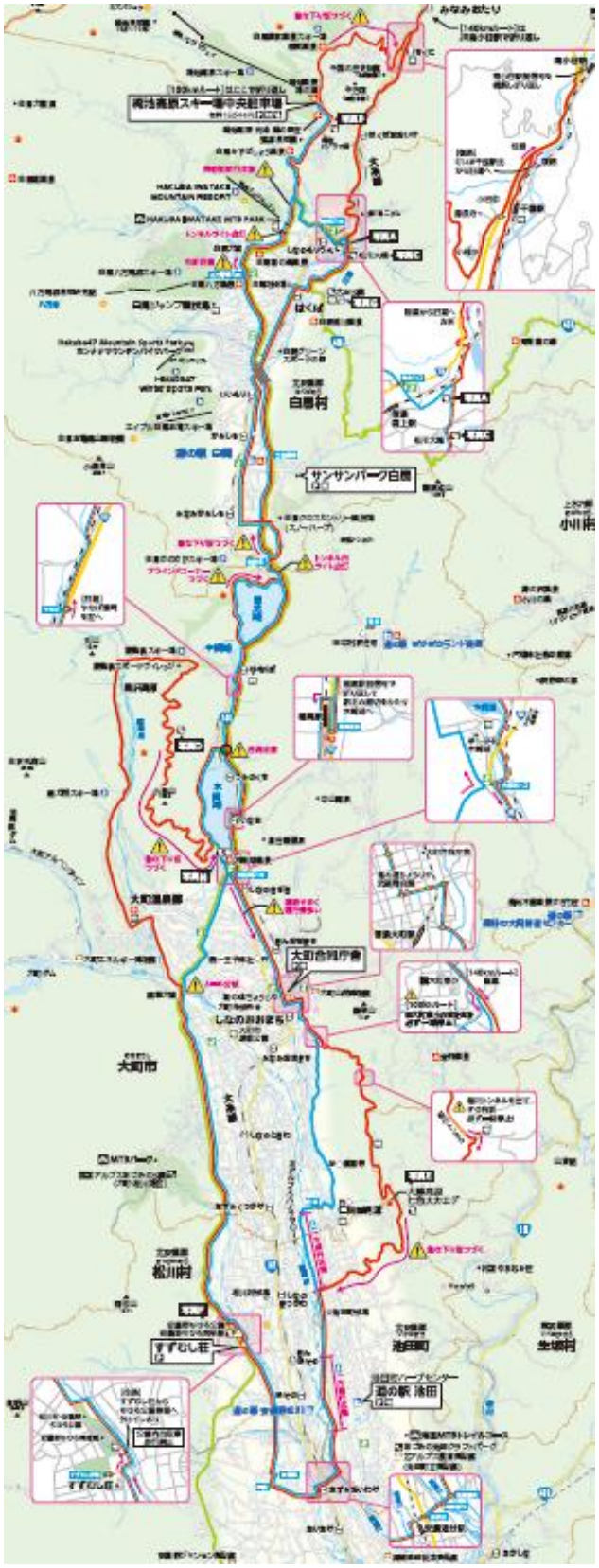
	施策	具体的な取組
	14. サイクルツーリズムの推進によるサービス産業の多様化・高付加価値化を進めます。	④ 世界水準の山岳高原リゾートブランドの構築によるサイクリストの誘客 グリーン期において、本県の強みである「アウトドア」コンテンツを活かした誘客策として、サイクリングを組み込んだツアー造成や、アフターコロナにおけるインバウンドの回復を見据え海外の旅行会社の招請等に取り組み、サイクルツーリズムを推進します。 また、国内においては、各団体等と連携し、スポーツ自転車関連の展示会への出展等を通じて、県内の魅力ある地域のサイクルツーリズムの情報発信を行います。
		⑤ 長野県の特色を活かした象徴的なイベントの実施 長野県の特色を活かし、木曽おんたけグランフォンド（御岳山麓をスポーツバイクで長距離走るサイクルイベント）といったターゲットを明確にした新たな企画による象徴的なイベントの実施に向けて、官民連携による地域の取組を後押します。
		⑥ サイクルトレイン・バス・タクシーの運行促進 自分の自転車を旅先へ持ち込むことができるサイクルトレインを活用した企画商品の造成について事業者への働きかけや支援を行うほか、市町村及び交通事業者のサイクルトレインの運行に関するニーズや課題を把握し、自転車活用の推進体制を活用しながら双方のマッチングを行うことにより、サイクルトレインの運行を促進します。 また、バス事業者及びタクシー事業者に対しても同様の働きかけを行うことを検討します。
		⑦ 輪行※１の利用促進 公共交通を利用して本県を訪れるサイクリストの利便性向上のため、駅等の構内で、自転車の組立や解体を行うことが出来るスペースの確保について働きかけを行います。 また、輪行バッグの貸出の先行事例を踏まえ、手軽に輪行が楽しめる環境整備を進めます。 ※１ 遠方でサイクリングを楽しむために、自転車を分解して専用の袋に入れ、鉄道やバスなどの公共機関に持ち込んで目的地まで移動すること。

自転車ネットワーク計画図

（長野県１周ルート『Japan Alps Cycling Road』）



自転車ネットワーク計画図
（北アルプス地域サイクリングモデルコース）
※整備形態は全区間「車道混在」



「日本の屋根」と呼ばれる標高 3,000m 級の山々がそびえ、豊かな森林と清流が織りなす雄大な自然に抱かれた、日本を代表する山岳県・森林県である長野県。このスケールメリットを大いに活かし、北アルプス、中央アルプス、南アルプスの３つのアルプス（総称して「日本アルプス」と呼ぶ。）を中心に据えた、県内を周遊するサイクリングのモデルルート、長野県１周『Japan Alps Cycling Road』を設定、関係市町村や関係事業者等からなる会議において、サイクリストのニーズに応えうる、インバウンドにも対応した質の高いサイクリング環境の創出を行うため、それぞれの実施内容を整理し整備を行います。

『Japan Alps Cycling Road』と、これと連携した各地域の魅力を活かしたモデルルートへの取組により、県特有の魅力である山岳高原と、様々な風土を持つ広大な県土を、風や雰囲気を体感できる自転車を利用し周遊してもらいながら、変化する四季や文化を何度も感じてもらえる環境を目指します。

（『Japan Alps Cycling Road』の特徴）

○ 日本アルプスの眺望をどこからでも楽しめる、１周約 800km を有するロングルート
○ 変化に富んだ地形を利用することで飽きのこないルートを設定
○ 北陸新幹線や中央本線など、関東、中京、北陸各圏からのアクセス性に優れた鉄道網と並走する区間が多く、ルートのどの部分にもアクセスしやすい
○ 信州まつもと空港を経由しており、海外からのアクセスも容易
○ 北海道や瀬戸内海と並ぶ小雨地域の東信は、天気に悩まされずに楽しめる
○ 標高 2000m 越えの高原ルート部では、夏でも涼しい
○ 中南部は積雪が少なく、冬期でも自転車を楽しめる
（北部地域は、積雪が多く、これを活かした『雪ちゃり』を別途楽しんでもＯＫ）

第５章　施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

1　関係者の連携・協力

自転車の活用の推進を図る上で必要なのは、県民が自転車利用を楽しむ心を創造することという考えの下、長野県では、市町村や関係団体を含めた自転車活用を推進する連携体制を構築します。

また、市町村に対しても法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画の策定を促すとともに、広域的な計画を策定する必要があるときは、積極的に支援を実施するほか、その施策の実施にあたっても、国や公共交通事業者その他の事業者、県民等が相互に連携を図れるよう、県全体で取り組みます。

2　計画のフォローアップと見直し

本計画については、毎年度施策の進捗状況等に関するフォローアップを行い、その結果を公表するほか、結果や社会情勢を踏まえ、必要な施策や具体的な取組について、柔軟に追加や更新を行う PDCA サイクルを設定し、適切に施策を推進していきます。



図　PDCA サイクルの概念

第２次
長野県自転車
活用推進計画

令和５年３月策定
令和６年 11 月更新
令和７年 10 月更新
令和８年 10 月更新
長野県県民文化部くらし安全・消費生活課