

第2次長野市自転車活用推進計画

自転車で「**ながの**」を、わたしらしく走る。
～ライフスタイルに合わせた乗り方で
快適に過ごせるまち～

令和7年4月

長野市

目 次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の対象範囲	1
3 計画の期間	1
4 計画の位置付け	2
第2章 自転車利用の現状と課題	3
1 地域の現状	3
2 自転車対策の現状	5
3 課題	9
第3章 計画の方向性	11
1 キャッチフレーズ	11
2 基本方針	11
3 指標と目標	12
4 計画の体系図	13
第4章 自転車の活用に向けた施策	14
基本方針1 自転車を活用したライフスタイルの浸透	14
基本方針2 自転車通行空間の整備	16
基本方針3 自転車利用環境の整備	18
基本方針4 自転車安全利用の推進	20
第5章 自転車ネットワーク計画	22
1 基本方針	22
2 計画の背景と目的	22
3 計画エリア	22
4 自転車ネットワーク路線	22
5 整備形態	25
6 優先整備路線の整備計画	26
第6章 実施スケジュール	29
第7章 計画の推進体制と進捗管理	30
1 推進体制	30
2 進捗管理	30
第8章 参考資料	31
1 上位・関連計画の概要	31
2 市民アンケート結果	35
3 用語集	44

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

自転車は、環境への負荷が小さく健康に良い乗り物であるとともに、移動手段として大きなポテンシャルを有している優れた交通手段です。また近年では、電動機付き自転車やスポーツバイクなど自転車の種類が多様化し、より活用の幅が広がっています。

国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29(2017)年5月1日に「自転車活用推進法」が施行され、平成30(2018)年6月には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。この計画は、自転車活用の推進に関して基本となる計画であり、第10条及び第11条において、都道府県及び市町村計画の策定の努力義務を規定しています。本市ではこれを受け、安全で安心な自転車通行空間の整備を推進し、自転車を活用した魅力あるまちづくりを目指すため、令和2(2020)年7月に「長野市自転車活用推進計画」（以下、「第1次計画」とします。）を策定しました。

第1次計画に基づき、自転車利用に向けた広報啓発の推進や、自転車通行空間の整備などの施策に取り組んできたところですが、第1次計画を策定してから5年が経過し、自転車を含めた小型モビリティの多様化や、ヘルメットの着用努力義務化などに見られる自転車利用へのより高い安全対策など、自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。第1次計画を継承しつつ、国や県の動向やそれら社会情勢の変化を踏まえた「第2次長野市自転車活用推進計画」（以下、「本計画」とします。）を策定します。

2 計画の対象範囲

長野市全域



3 計画の期間

令和7(2025)年度から令和11(2029)年度まで

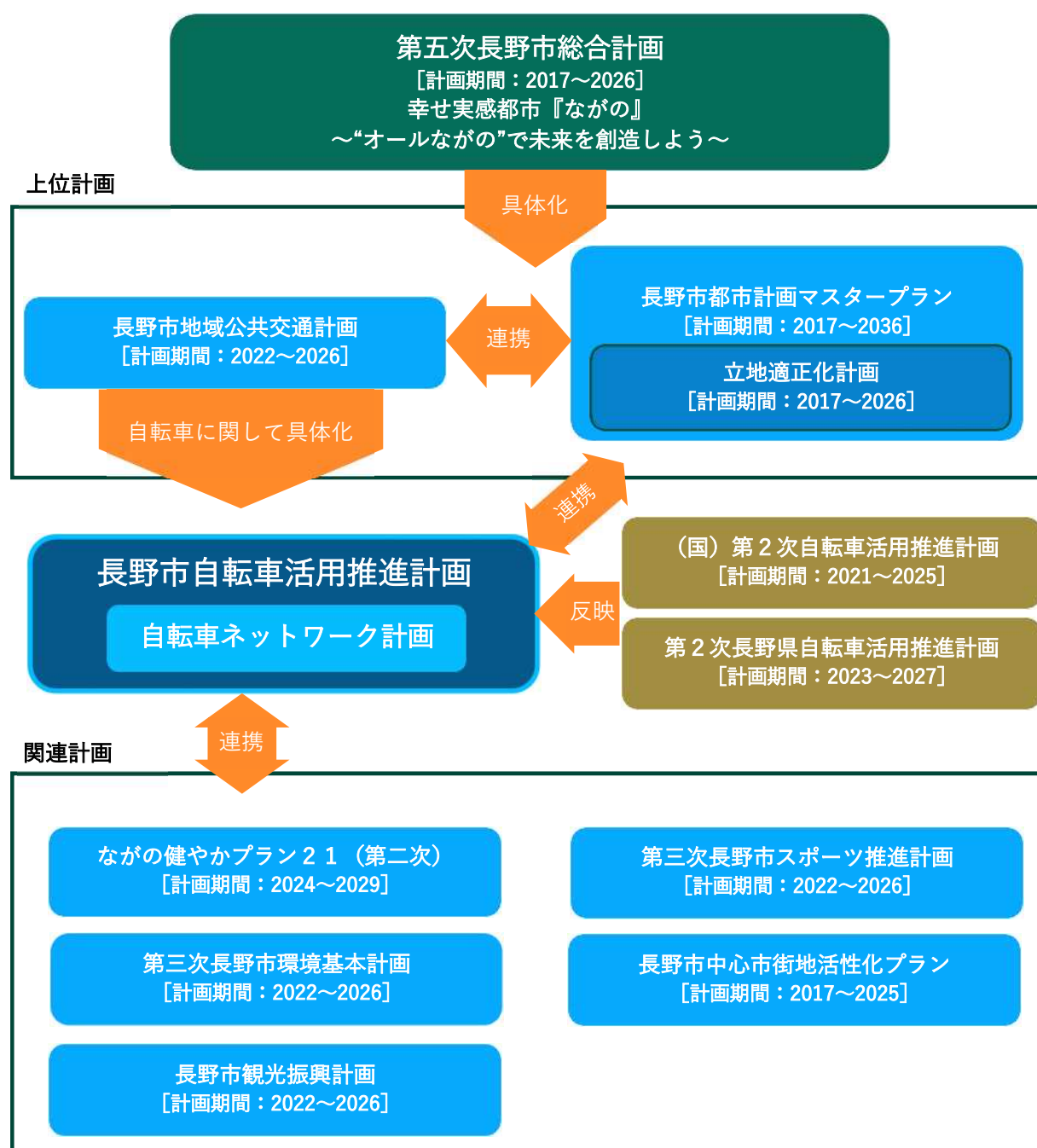
ただし、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第 11 条の規定に基づく、市町村自転車活用推進計画とします。また、「第五次長野市総合計画」、「長野市地域公共交通計画」、「長野市都市マスタープラン」を上位計画とし、その他の関連計画との整合を図ります。

さらに、国及び長野県において第 2 次となる「自転車活用推進計画」が策定されていることから、これらの計画を勘案し、長野市の実情に応じた計画とします。

図表 1 上位・関連計画の体系



第2章 自転車利用の現状と課題

1 地域の現状

(1) 立地条件

長野市は人口 363,145 人（令和 6（2024）年 10 月、住民基本台帳登録人口）の都市です。

長野県の北部に位置する県庁所在地で、市内中央に千曲川や犀川が流れ、周囲を美しい山並みに囲まれた長野盆地にあります。

気候に関しては、長野県が全県的に内陸特有の気候が明瞭であり、特に長野盆地から上田・佐久盆地にかけては雨が少ない地域です（図表 2）。しかし長野市を含む北部地域は、冬には季節風の影響で雪の日が多い傾向にあります。

図表 2 県内の主な地点の年間降水量平年値*¹

長 野	965.1mm	上 田	906.2mm
松 本	1,045.1mm	飯 田	1,688.1mm
木曽福島	1,926.7mm	全国都道府県平均* ²	1,661.5mm

出典：気象庁ウェブサイト

*1 平年値は平成 3 年～令和 2 年

*2 全国都道府県平均は「2020 年平年値」（気象庁）の全国平均値を使用

(2) 健康

令和 4（2022）年度に市民を対象に実施した「第五次長野市総合計画推進のためのアンケート」では、回答者全体の 62.8%が「健康づくりに継続的に取り組んでいる」と回答しており、半数以上の市民が運動の必要性を感じ、継続的に取り組んでいることがわかります。

運動を行っている成人の割合をみると（図表 3）、週 1 回以上の運動を行っている人は市民の過半数で、週 3 回以上運動を行っている人は 3 割弱となっています。

図表 3 スポーツ活動を行っている成人の割合



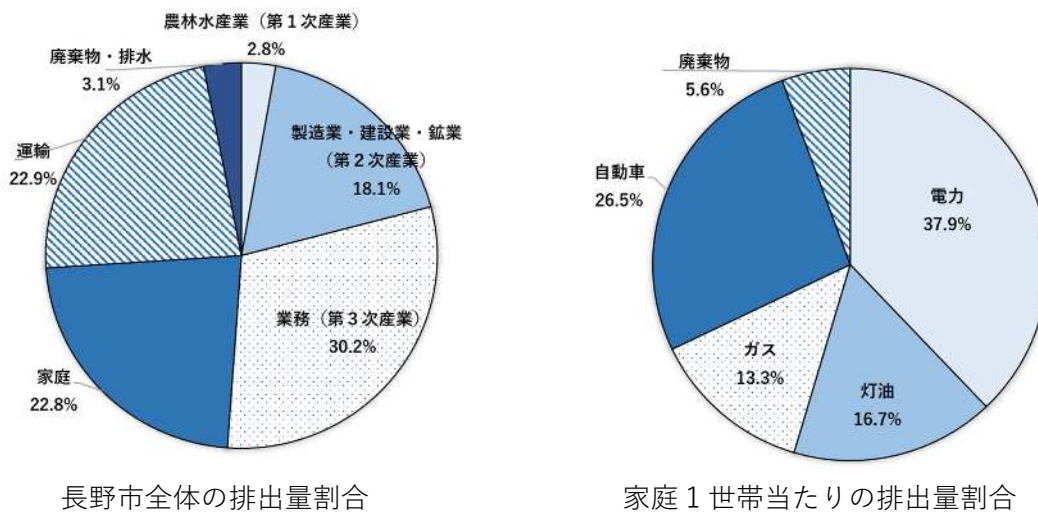
出典：第三次長野市スポーツ推進計画

(3) 環境

地球温暖化の主因とされている二酸化炭素（CO₂）等の温室効果ガスの長野市における排出量は、令和 2(2020)年度の推計が 180 万 7,720 トン（CO₂ 換算）となっています。このうち、自動車の排出ガス等が含まれる運輸部門は、全体の約 2 割を占めています。

また、一般家庭の 1 世帯当たりでみると、自動車の年間燃料消費量はガソリン換算で約 490 ℓ、温室効果ガスは CO₂ 換算では約 1.14 トンを排出していることになり、その割合は家庭で出される温室効果ガスの約 1/4 に相当します。

図表 4 長野市における温室効果ガス排出量（令和 2(2020)年度）



出典：長野市の温室効果ガス排出量について R2(2020)年度版

(4) 観光

長野市には、全国から参詣者を集める善光寺をはじめとして、松代、飯綱高原、戸隠など多くの観光地が立地しています。また長野県への玄関口として交通結節点である長野駅や篠ノ井駅などがあるほか、上信越自動車道や長野道が通じていることから、公共交通や自家用車を利用して出入りする観光客が多くなっています。

長野市では、令和 5 (2023) 年 9 月から、観光利用を目的としたEバイクのレンタサイクル事業を開始しました。民間事業者と連携し、観光客が利用しやすい長野駅を中心に市内 3 か所でポートを設置しています。スポーツタイプの電動アシスト付き自転車（30 台）の貸出を行っています。

長野駅前レンタサイクルポート

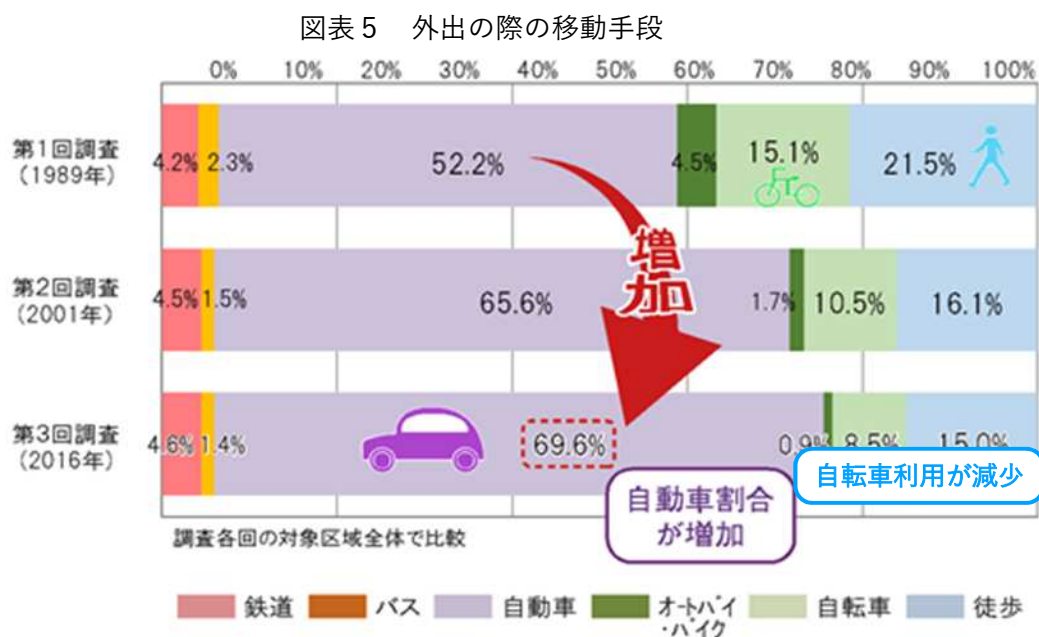
写真 1 レンタサイクルの貸出スポット



2 自転車対策の現状

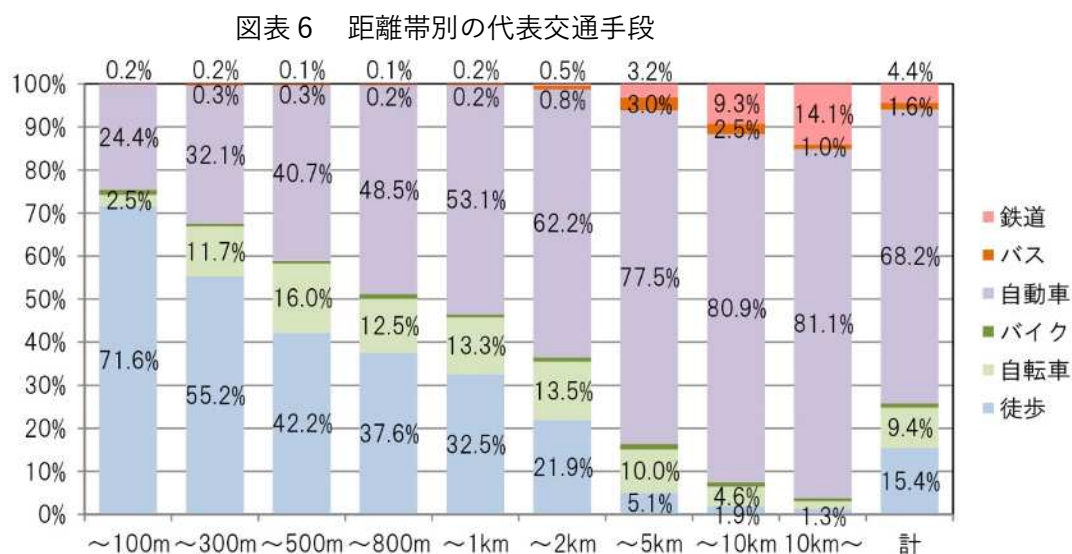
(1) 交通

長野市など5市3町村を対象範囲とする平成28(2016)年の第3回長野都市圏パーソナリティ調査の結果(図表5)によると、通勤や買い物など外出の際の移動手段は、平成元年に実施した同調査と比較して、自動車の割合が増加している一方、自転車は減少しています。



出典：第3回長野都市圏パーソナリティ調査結果(平成28(2016)年、一部追記)

距離帯別に見ても、500mまでは徒歩が選ばれるものの800mを超えると徒歩より自動車が選ばれる結果となり、比較的短距離でも自動車に頼る傾向にあることがわかります。約5kmであれば最も短時間で目的地に到着できるとされる自転車は、短距離であっても手段として選ばれにくい結果となりました。



出典：第3回長野都市圏パーソナリティ調査結果(平成28(2016)年)

(2) 自転車通行空間

自転車関連の交通事故削減や自転車の活用促進のため、自転車道や自転車専用通行帯の設置などの必要性が高まっています。

長野市における自転車通行空間の総延長は、令和6(2024)年度末時点で30.1kmとなっています。

写真2 長野市における自転車通行空間の整備例



市道 箱清水石堂線
(車道混在)



千曲川新道
(自転車歩行者専用道)

(3) 駐輪環境

長野市では鉄道駅周辺等に33か所の市営自転車駐車場を設置しています。令和5(2023)年度末現在で約9,500台分の駐輪スペースを確保しており、全て無料で利用できます。

図表7 長野市における自転車駐車場の整備状況(令和5(2023)年度末現在)

設置場所	台数	設置場所	台数	設置場所	台数
長野駅	2,749	北長野駅	548	信濃吉田駅	209
安茂里駅	668	三才駅	384	朝陽駅	351
川中島駅	1,169	豊野駅	206	旧松代駅	110
今井駅	847	信濃浅野駅	41	中御所	75
篠ノ井駅	1,738	権堂駅	70	丹波島橋南バス停	160
稲荷山駅	158	善光寺下駅	73	合 計	9,556

写真3 長野市営自転車駐車場



長野駅自転車駐車場



安茂里駅高架下自転車駐車場

(4) 放置自転車対策

①自転車等整理区域での対策

長野市では特に長野駅周辺において放置自転車が問題となったことから、「長野市自転車等の適正利用の促進に関する条例」（昭和 58 年 12 月 22 日条例第 44 号）を制定し、長野駅善光寺口周辺の主要道路及び歩道を「自転車等整理区域」に定めました。

この区域では自転車の整理や見回りを日常的に行い、駐輪スペース以外での駐輪があった場合は、「通告書」の貼付を行った上で、なお移動されない自転車は速やかに撤去しています。継続的に行われるこの対策により、整理区域から撤去される自転車数は大幅に減少しています。

図表 8 自転車等整理区域



図表 9 整理区域内 放置自転車撤去数



写真 4 自転車等整理区域の啓発看板



②市営自転車駐車で対策

市内 33 か所の市営自転車駐車場では、不定期に「確認書」の貼付による放置自転車の調査を行い、14 日以上放置されている自転車の撤去を行っています。この対策により、適正な駐輪スペースを確保し、秩序ある駐輪場の促進を図っています。

図表 10 駐輪場内 放置自転車撤去数

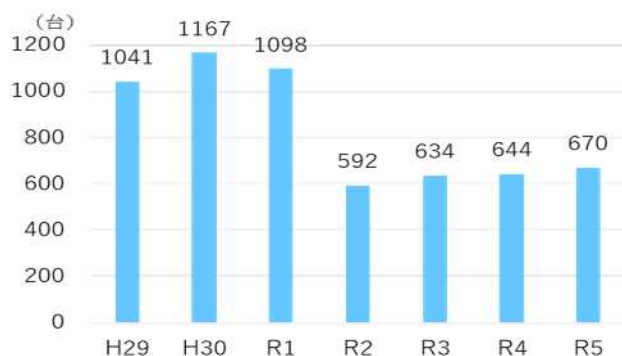


写真 5 「確認書」の貼付による調査



③放置自転車リサイクル事業

自転車等整理区域及び市営自転車駐車場から撤去し、一定の期間が経過しても引取りのない自転車は、市内自転車店（登録制）への売却等を実施しています。整備、点検後にリサイクル自転車として市民向けに販売し、有効活用を図っています。

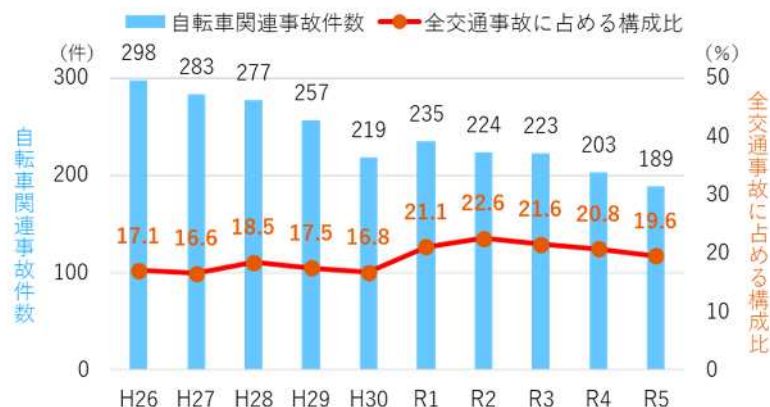
図表 11 放置自転車リサイクル台数の推移



（５）自転車関連事故の発生状況

長野市内での自転車関連事故件数の推移をみると（図表 12）、過去 10 年で事故件数は減少傾向にあります。交通事故全体に占める自転車が関係する事故の割合は、第 1 次計画策定時頃の令和元(2019)年及び令和 2(2020)年に増加しましたが、以降は少しずつ減少してきています。

図表 12 長野市内における自転車関連事故件数の推移



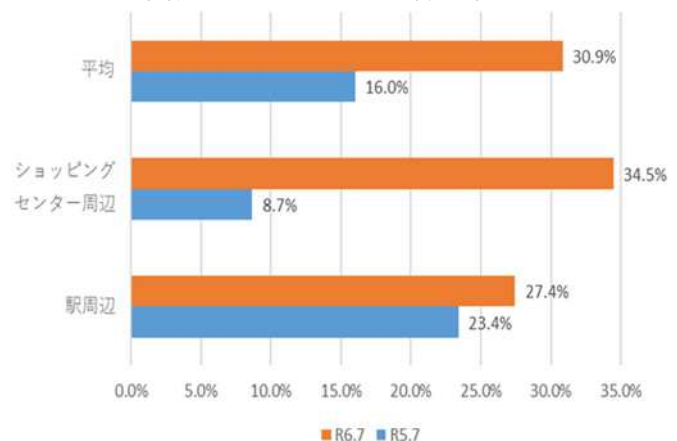
出典：長野市交通事故統計

（６）自転車用ヘルメットの着用状況

令和 5 (2023) 年 4 月 1 日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

市内で行った全世代を対象としたヘルメット着用率調査の結果によると、努力義務化直後の令和 5 (2023) 年 7 月調査時より、1 年後の令和 6 (2024) 年 7 月調査時の方が、ヘルメットの着用率が大幅に上がったことがわかります。

図表 13 ヘルメット着用率調査



3 課題

第2次となる本計画は、以下の点に注目し課題を整理しました。

- ◆本計画に先立ち実施した「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」(※1)から得られた現状
- ◆第1次計画策定時に実施した「自転車の利用に関する市民アンケート調査」(※2)と上記アンケートとの比較から得られた現状
- ◆第1次計画における施策事業の実施状況
- ◆第1次計画からの社会情勢の変化

アンケートについて

(結果は 35 ページ【第8章「参考資料」－2「市民アンケート」】に掲載)

※1：市民の自転車利用状況などの変化を把握し計画に反映させるため、令和5(2023)年度に「まちづくりアンケート」の一部として自転車利用に関する事項を調査

※2：第1次計画の策定にあたり、令和元(2019)年度に自転車交通の現状及び市民の意識を把握するため実施したアンケート

課題1 自転車の保有率、利用率の低下

「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」の結果から、第1次計画策定時に比べ自転車の保有率及び利用率が大きく低下しました。利用目的で見ると、「通勤通学」など日常的な自転車利用が減る結果であったことから、大人も子どもも自転車に触れる機会が減っていることが想定されます。

利用率向上のためには、自転車の魅力を知ってもらうことが重要です。大人も子どもも楽しめる自転車の魅力をPRし、自転車に触れ、乗る機会を増やしていくことで日常的な利用へとつなげていく必要があります。

課題2 自転車利用のニーズの多目的化

「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」により、「通勤通学」が減る一方で、「レジャー・スポーツ」「買い物・食事」などの目的を持った一時的な利用が増えました。また、保有する自転車の種類においても、わずかながらシティサイクルが減り、クロスバイクなどのスポーツタイプの自転車がポイントを増やす結果となりました。

交通手段としての自転車利用だけでなく、レジャーや観光目的での利用、スポーツや健康増進を目的とした利用など、様々な目的での自転車の利用をあわせて推進していく必要があります。

図表14 自転車の保有率及び利用率



課題3 自転車走りやすい道路の整備

自転車を快適に乗るためには、自転車が走りやすい道路の整備が必要です。第1次計画で実施した整備を更に進められるよう、切れ目のない整備計画が必要です。

写真6 多様な自転車

課題4 使いやすい駐輪スペースの確保と新たなモビリティ対策

「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」から市営駐輪場の認知度が上がっており、自転車は駐輪場へというマナーが浸透しつつあることがわかります。長野市では駅周辺などを中心に市営駐輪場を設置していますが、市民の駐輪需要に対応できるよう適正な管理や放置自転車対策を続け、駐輪スペースを十分に確保していくことが必要です。



子ども乗せ電動アシスト付き自転車

また、クロスバイクなどスポーツタイプの自転車や、タイヤが太いファットバイク、自転車用のチャイルドシートを設置している自転車など、自転車の形状が多様化しており、法改正があった電動キックボードのような新たなモビリティも登場しています。それら多様化するモビリティに柔軟に対応できるような駐輪場の整備が求められます。

課題5 新たな自転車の交通ルールやマナーのわかりやすい広報周知

「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」では、基本的な自転車の交通ルールに関する市民の認知度は高い結果でした。第1次計画での活動を引き続き実施しつつ、ヘルメット着用努力義務化やキックボードの法改正など、比較的新しい交通ルールやマナーの定着に向け、更なる啓発活動が必要です。

また、いわゆる「青切符」と言われる交通反則通告制度が自転車の交通違反にも適用になるなど、自転車の安全利用に対する意識の高まりから今後も新たな交通ルールの施行が予定されています。世代に合わせた方法でよりわかりやすい広報が求められます。

■コラム■ 道路交通法の改正による「青切符」の導入

令和6(2024)年5月24日に公布された改正道路交通法により、自転車の交通違反に対する「青切符」の制度が導入されることになりました。青切符は自転車利用者のルール違反に対する警告を強化し、交通安全意識を高めるための取組です。

これまで、自転車の交通違反には軽微な注意や警告（イエローカード）、または重大な違反の場合は刑事罰（赤切符）が適用されていました。しかし、違反の多さと取締りの難しさから、軽微な違反にも対応できる仕組みが求められていました。青切符は比較的軽微な違反に適用され、反則金を支払うことで刑事手続きを避けられる仕組みです。適用対象となるのは16歳以上の自転車利用者です。

なお、制度は令和8(2026)年までに正式に運用開始される予定です。

主な違反に対する反則金の額

- ながらスマホ運転 12,000円
- 信号無視や右側通行 6,000円
- 一時停止無視、イヤホン使用、傘さし運転 5,000円

※反則金は、原付バイクと同等となる見込み

第3章 計画の方向性

1 キャッチフレーズ

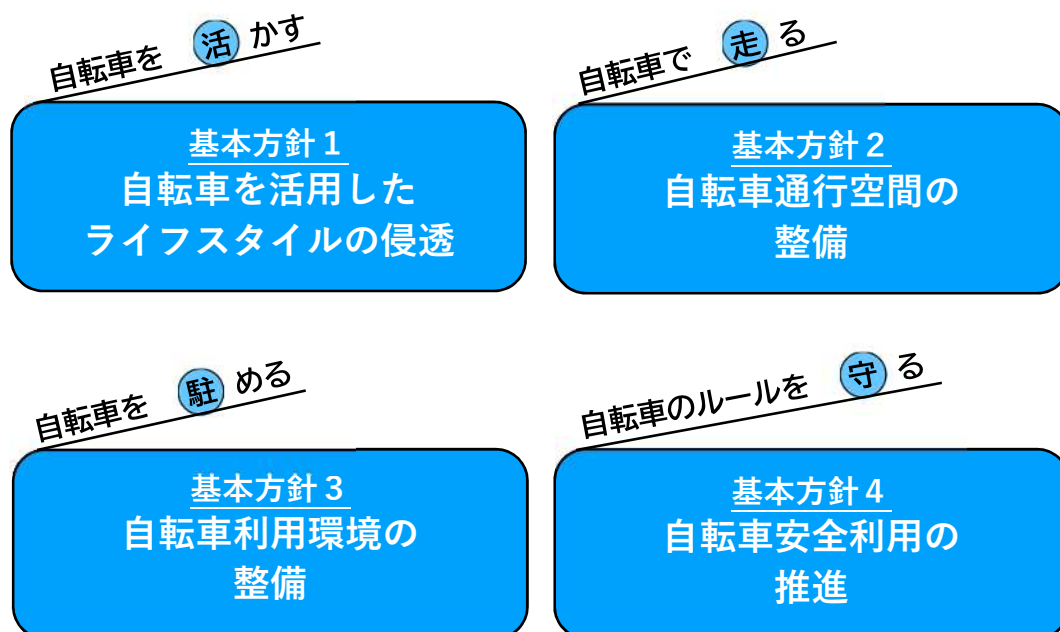
自転車で「**なかの**」を、わたしらしく走る。
～ライフスタイルに合わせた乗り方で
快適に過ごせるまち～

ママチャリと呼ばれるシティサイクル、スポーツタイプのクロスバイク、タイヤが太いファットバイク…自転車の種類は様々です。さらに電動キックボードに代表される新しいモビリティも少しずつ浸透しつつあります。

自転車に乗る目的も人それぞれ。通勤通学だけでなく、レジャーやスポーツにも、自転車は利用の幅が広がっています。

どんな自転車も、どんな利用目的も「わたしらしく」快適に過ごせるまちを目指して、自転車利用の促進に取り組みます。

2 基本方針



3 指標と目標

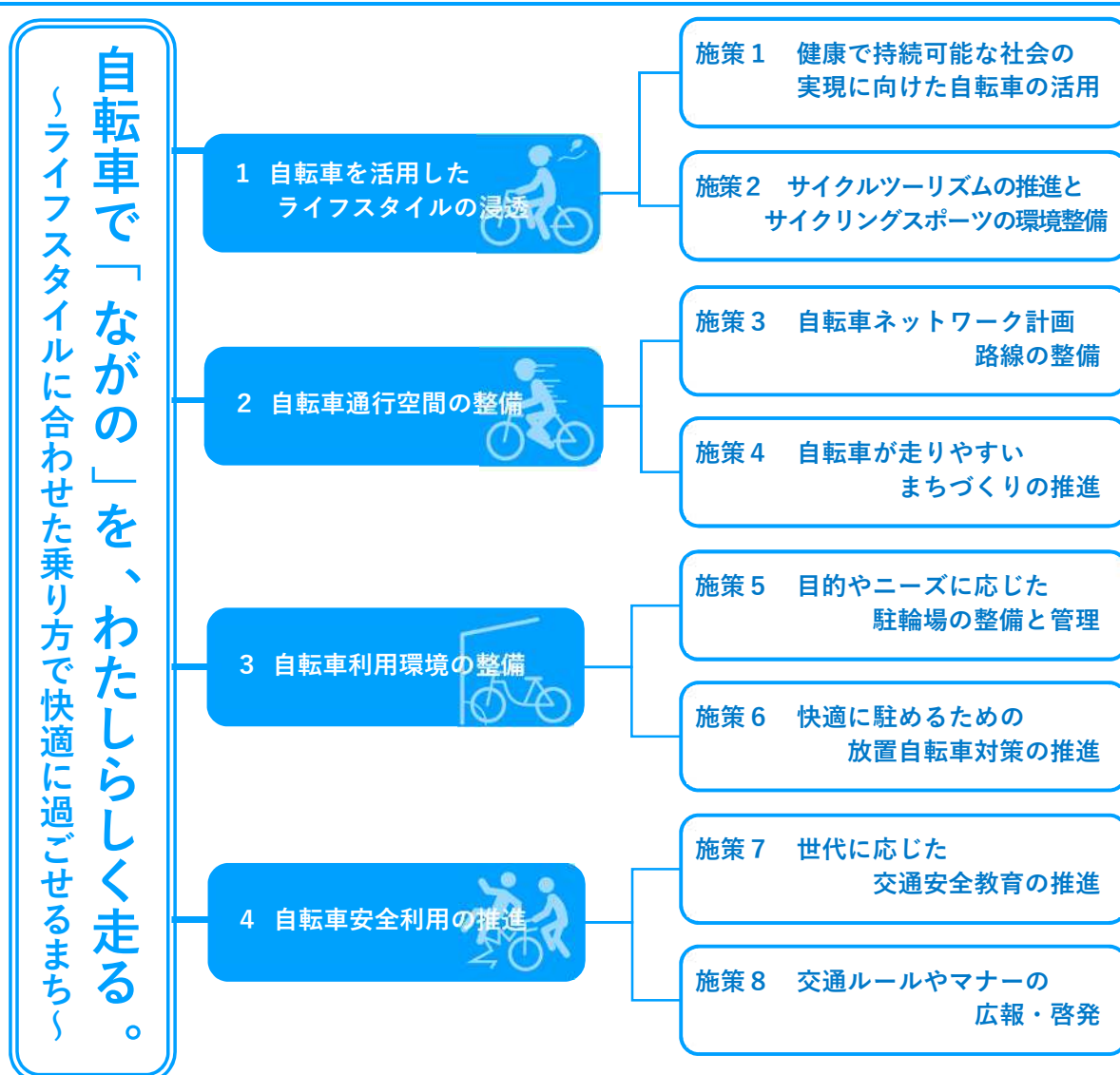
本計画の達成度をはかる指標として、4つの基本方針ごとに指標と目標値を設定します。

毎年、各施策事業の実施状況を確認しつつ、達成状況が把握できる目標値についてはその数値を明らかにしながら、本計画の目標達成を目指します。全ての目標値の達成度は、計画期間が終了したのちに確認することとします。

図表 15 基本方針ごとの指標と目標値

基本方針	指標と目標値
1 自転車を活用した ライフスタイルの浸透 	指 標 自転車の総合的な使いやすさ 目標値 「満足」と感じる人が市民の 15%以上 現状値 市民の 11.4% (令和 5 (2023)年度「まちづくりアンケート」による)
2 自転車通行空間の整備 	指 標 自転車ネットワーク路線における整備延長 目標値 整備延長 45.1km 現状値 整備済み延長 30.1km (令和 6 (2024)年度末 (暫定))
3 自転車利用環境の整備 	指 標 市営自転車駐車場放置自転車の撤去台数 目標値 撤去台数 年間 600 台以下 現状値 撤去台数 670 台/年 (令和 5 (2023)年度)
4 自転車安全利用の推進 	指 標 自転車が関係する事故件数 目標値 令和 5 (2023)年の事故件数を下回る 現状値 事故件数 189 件/年 (令和 5 (2023)年)

4 計画の体系図



世界的潮流：国連の持続可能な開発目標（SDGs）との関わり

長野市では、国の「持続可能な開発目標（SDGs）実施方針」の趣旨を理解し、国際社会全体の課題解決のため、SDGs 達成に向けた取組を推進します。

本計画においても SDGs を念頭に置いて取組を実施することとし、本計画の実行により達成される目標（ゴール）は、第4章において基本方針ごとに示しました。



SDGs 17の目標（ゴール）

第4章 自転車の活用に向けた施策

基本方針 1 自転車を活用したライフスタイルの浸透



該当する SDGs の目標（ゴール）：



【施策の方向性】

通勤通学などの移動手段としてだけでなく、サイクルツーリズムなどの観光目的や、サイクリングスポーツなどの健康を意識した自転車利用が増えています。目的を持った一時的な利用も社会情勢の変化と捉え、あわせて推進していく必要があります。

自転車の価値を高めるそれらの事業に一体となって取り組むことで自転車の利用を促進し、新たな利用方法にマッチした情報発信や環境整備などの支援に取り組みます。

【施策の展開】

施策 1 健康で持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用

事業 1 健康増進・環境負荷低減につながる広報啓発

事業内容

- (1) 広報ながのやホームページ、テレビ、ラジオ等の市政番組での広報啓発を行います。
- (2) 健康、環境等を含めた多様な魅力を総合的に発信することで自転車利用促進を図ります。
- (3) 生活習慣病予防や健康増進に自転車も活用できることをHP等で市民に情報提供します。
- (4) 誰もが健康的な生活習慣を形成できるよう、自転車活用を含め日常生活において身体活動量を増やす具体的な方法を提案します。

事業 2 自転車利用促進につながるWebサイトを活用した広報

事業内容

- (1) 市の自転車関連情報をまとめ、自転車利用者が活用しやすいWebサイトを活用した広報を開始します。
- (2) 駐輪場等自転車に関する位置情報について、Webマップを活用した広報を行います。

事業 3 自転車通勤、エコ通勤等の促進

事業内容

- (1) 企業等へ自転車通勤制度の導入を働きかけます。

参考：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

- (2) 交通事業者と連携を図りながら、企業等の協力を得て、しなの鉄道中吊り広告マイカー通勤から電車やバス、自転車、徒歩などのエコ通勤への転換を促します。
- (3) 交通事業者等と連携し、サイクル&ライドを推進します。

図表 16 エコ通勤の推進



施策2 サイクルツーリズムの推進とサイクリングスポーツの環境整備

事業1 サイクリングを契機とした観光誘客

事業内容

- (1) サイクルツーリズム専用Webサイト「NAGANO CYCLING」を充実させ、サイクリングをテーマにした情報提供と誘客を行います。
- (2) 観光客の周遊を促し、滞在時間延長と観光消費額拡大のため、長野駅を起点とするレンタサイクル事業の利用促進を行います。
- (3) 観光協会と連携し協会が行っているレンタサイクル事業を推進します。
- (4) 信越高原連絡協議会（長野市、信濃町、飯綱町、新潟県妙高市）等と連携し広域的なサイクルツーリズムを推進します。
- (5) 鉄道事業者と連携し、サイクルトレインを推進します。

事業2 サイクリングコースを活用したサイクルツーリズムの推進

事業内容

- (1) サイクルツーリズム専用Webサイト「NAGANO CYCLING」を充実させ、サイクリングをテーマにした情報提供と誘客を行います。【再掲】
- (2) ながの観光コンベンションビューローや周辺自治体と連携して作成したサイクリングコースを周知し、活用します。
- (3) 長野県が進める「Japan Alps Cycling Project」と連携し、サイクリストの誘客を行います。

図表 17 Web サイトを活用した PR



公式サイト「NAGANO CYCLING」より

事業3 サイクリングスポーツの環境整備

事業内容

- (1) 千曲川サイクリングロードにおける路面標示や看板等の設置による環境整備を行います。
- (2) BMX競技者の練習環境を提供します。
- (3) 子どもの自転車デビューや自転車利用の環境を提供します。

写真 7 BMX 練習場



北部スポーツ・レクリエーションパーク

基本方針 2 自転車通行空間の整備



該当する SDGs の目標（ゴール）：



【施策の方向性】

自転車の利用促進には、自転車が走りやすい道路整備が必要です。第1次計画では、「自転車利用に関する市民アンケート調査」を基に作成した「自転車ネットワーク計画」により、通勤通学で利用される道路を優先的に整備してきました。前述のアンケートでは、市内の道路が狭い、自転車通行空間が整備されていないなどの理由により、自転車を利用したくても利用できないという意見も多く寄せられており、本計画では、第1次計画で中長期路線とした道路整備に着手するなど、整備を着実に進めていく必要があります。

第1次計画に掲載した路線の整備状況を踏まえて見直しを行い、引き続き安全な通行空間の整備を進めるため「自転車ネットワーク計画」を更新します。また道路整備に加えて、まちづくりや大型店出店等の変化に合わせた駐輪スペースの確保など、自転車で走りやすいまちを推進します。

【施策の展開】

施策 3 自転車ネットワーク計画路線の整備

事業 1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の計画的な整備

事業内容

- (1) 自転車ネットワーク計画における優先整備路線の迅速な整備を行います。
- (2) 千曲川新道の整備を進めます。
- (3) 国道及び県道の整備を促進するため、道路管理者（国・県）との協議を行います。
- (4) 自転車ネットワーク計画における未着手路線の整備を行います。

事業 2 次世代の自転車ネットワーク計画に向けた調査

事業内容

- (1) 長野工業高等専門学校と連携し、若年代の暮らしに配慮した次世代の自転車ネットワーク計画に向けた調査を行います。

施策4 自転車を利用しやすいまちづくりの推進

事業1 道路標識・道路標示の適切な設置・運用

事業内容

- (1) 自転車走行に係る道路標識・道路標示類を適切に設置し、運用します。
- (2) 国道及び県道の標識等の整備を促進するため、道路管理者（国・県）との協議を行います。

事業2 自転車が走りやすいまちの推進

事業内容

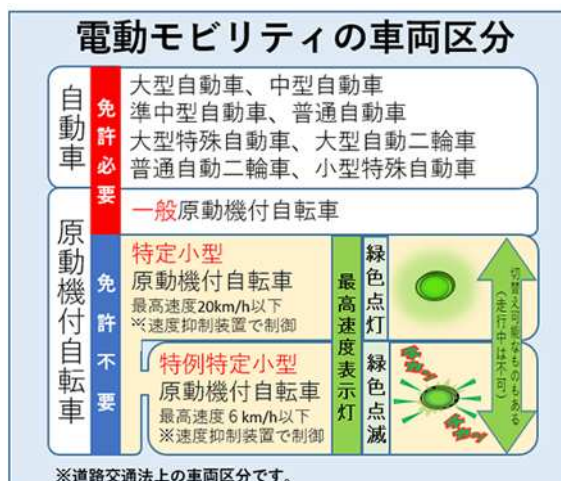
- (1) 自転車通行帯の新設など自転車通行空間の整備進展に合わせて、自転車の交通ルール等の広報啓発を行います。
- (2) 放置自転車のないまちを推進します。
- (3) 商業地域等に対する附置義務（自転車駐車場設置の義務）の適用により、集客地の駐輪スペースを確保します。
- (4) まちづくりにあわせた駐輪スペースの確保に取り組みます。

■コラム■ 新しいモビリティ：電動キックボードについて

電動キックボードは、新しいモビリティ手段として注目されていますが、令和5(2023)年7月の法改正により「特定小型原動機付自転車」と「特例特定小型原動機付自転車」に区別されました。この2つは次のような違いがあります。見た目はどちらか分かりづらいので、購入や使用をする際は十分に確認し、法令違反とならないよう注意しましょう。

電動モビリティの車両区分

出典：警視庁ホームページ



	特定小型原動機付自転車	特例特定小型原動機付自転車
構造	● 最高速度が時速 20km ● 原動機定格出力 0.06kW 以下 ● 最高速度表示灯を点灯させる。	● 最高速度は時速 6km ● 原動機定格出力 0.06kW 以下 ● 最高速度表示灯を点滅させる。
ルールと使用場所	● ナンバープレートが必要。 ● 自転車道や車道での走行が認められている。歩道は走行不可。 ● 16 歳以上であれば免許不要。 ● ヘルメットは任意、装着推奨。	● ナンバープレートが必要。 ● 道路標識等により自転車通行ができる歩道は走行可能。 ● 16 歳以上であれば免許不要。 ● ヘルメットは任意、装着推奨。

基本方針 3 自転車利用環境の整備



該当する SDGs の目標（ゴール）：



【施策の方向性】

自転車の利用環境の充実のためには、自転車を利用した先で安心して駐輪できる環境整備が重要です。市営駐輪場の利用率が大幅に上がったこと、継続的に実施してきた長野駅善光寺口周辺や市営駐輪場での放置自転車対策で放置自転車撤去数が減少傾向にあることから、引き続き駐輪場の適正な管理や放置自転車対策を実施し、快適に自転車をとめるための駐輪スペースを確保します。

一方で、従来の駐輪場では駐輪が難しい様々なタイプのモビリティが現れており、それらに対応した駐輪環境の整備が求められています。目的やニーズに応じた駐輪場の整備を進めつつ、多様化するモビリティに対応するための新たな対策を実施します。

【施策の展開】

施策 5 目的やニーズに応じた駐輪場の整備と管理

事業 1 市営自転車駐車場の適正な管理・運営

事業内容

- (1) 市営自転車駐車場の安全性の確保と利便性の向上のため、適正な維持・管理を行います。
- (2) 市営自転車駐車場照明の計画的なLED化を進めます。
- (3) 長野駅自転車駐車場の老朽化等に伴う計画的な改修整備を進めます。

写真 8 駐輪場 LED 化



川中島駅自転車駐車場

事業 2 鉄道駅周辺駐輪場の充実化

事業内容

- (1) 鉄道事業者と連携し、鉄道駅における駐輪場整備（新設、増設、改修）を推進します。
- (2) 駐輪場の新たなモビリティ対策を実施します。
- (3) サイクルスタンドや空気入れの設置など、鉄道駅における駐輪場の充実化を図ります。

事業3 バス停周辺に駐輪スペースを設置

事業内容

- (1) 交通事業者等と連携し、サイクル&ライドを推進します。【再掲】
- (2) 利用者の多い主要なバス停周辺での駐輪場整備を推進します。

施策6 快適に駐めるための放置自転車対策の推進

事業1 市営自転車駐車場の放置自転車対策の推進

事業内容

- (1) 放置自転車禁止及び駐輪場利用推進を呼びかける広報啓発を実施します。
- (2) 市営自転車駐車場の自転車を適正に整理し、駐輪スペースを確保します。
- (3) 市営自転車駐車場の放置自転車の確認を行い、放置された自転車を適切に撤去します。

事業2 放置自転車リサイクル事業の推進

事業内容

- (1) 放置自転車の適正な管理を行い、「放置自転車リサイクル事業」を推進します。
- (2) 環境負荷や費用負担の減のため、処分する放置自転車の削減に取り組みます。
- (3) 道路管理者および鉄道事業者等と連携し、適正な駐輪スペース確保など放置自転車の解消に取り組みます。

写真9 自転車等整理区域の路面標示



基本方針 4 自転車安全利用の推進



該当する SDGs の目標（ゴール）：



【施策の方向性】

第1次計画期間中の全ての年で事故件数が目標値を下回ったことから、長野市の自転車事故は減少傾向にあると言えます。「令和5(2023)年度まちづくりアンケート」でも、自転車のルールやマナーについて市民の認知度が上がり、自転車賠償責任保険についても、第1次計画策定時より「加入している」と回答した市民が増えていることから、関係機関と連携した交通ルールの周知やマナーの啓発や、万が一に備えた自転車賠償責任保険への加入促進などこれまでの取組を継続します。

一方で、ヘルメット着用の努力義務化や、電動キックボードに関する法改正、交通反則通告制度（青切符）の導入など新しい交通ルールが増えており、更なる啓発が必要なことから、新たなルールをわかりやすく広報していきます。

【施策の展開】

施策 7 世代に応じた交通安全教育の推進

事業 1 世代に応じた交通安全教室の充実

事業内容

- (1) 世代に応じた内容の交通安全教室を実施します。
- (2) 学校等における体験型交通安全教室(スケアードストレート技法による自転車交通安全教室)を実施します。
- (3) 各世代の特性に合わせた教材(DVD 等) 及びチラシを作製し教育効果を高めます。

写真 10 世代に応じた交通安全教室



腹話術を使った交通安全教室（高齢者）



パペットを使った交通安全教室（幼児）

事業2 自転車交通安全に関する人材の育成及び派遣

事業内容

- (1) 交通安全教室へ交通安全教育講師を派遣し、幼児から高齢者まで幅広い世代に応じた交通安全教育の場を提供します。
- (2) 自転車安全運転指導者研修会への参加を推進します。

施策8 交通ルールやマナーの広報・啓発

事業1 安全な自転車利用につながる広報活動

事業内容

- (1) 自転車の走行ルール、安全のための取組など、自転車事故の危険性等についての広報啓発を行います。
- (2) 交通安全運動を活用した街頭啓発活動を実施し、自転車及び自動車ドライバー双方が道路を共有する意識を高める啓発活動を行います。
- (3) あらゆる機会を通じ、自転車損害賠償責任保険等の加入及び自転車の点検整備を促進するための広報啓発活動を実施します。
- (4) イベント等を利用し、自転車ヘルメットの着用を啓発、促進します。

写真 11 関係機関と連携した啓発活動



高校生との活動



警察との連携

事業2 新しいルールやマナーの啓発

事業内容

- (1) 電動キックボード等新たなモビリティに対応した安全対策を周知するための広報啓発活動を実施します。
- (2) 法律や条例の改正による新たなルールを、わかりやすく広報します。

第5章 自転車ネットワーク計画

第1次計画（長野市自転車活用推進計画）で策定した「長野市自転車ネットワーク計画」に基づくこれまでの整備状況をもとに、整備計画を更新します。

1 基本方針

本計画（第2次長野市自転車活用推進計画）の基本的な考え方に基づき、「自転車通行空間の整備」を基本方針とします。

2 計画の経過

本市では、安全で快適な自転車通行空間を整備するため、自転車活用推進計画の一部として「自転車ネットワーク計画」を策定しています。第1次計画では、主に通勤通学で利用される道路を優先整備路線として整備しました。

本計画では、第1次計画の「自転車ネットワーク計画」を更新し、自転車利用のニーズが高い路線や、公共交通の利用促進に寄与する路線、現在自転車通行空間の整備を実施中もしくは計画がある路線などを新たに優先整備路線に選定し、整備していきます。

3 計画エリア

市内平野部（都市計画区域）を対象エリアとします。

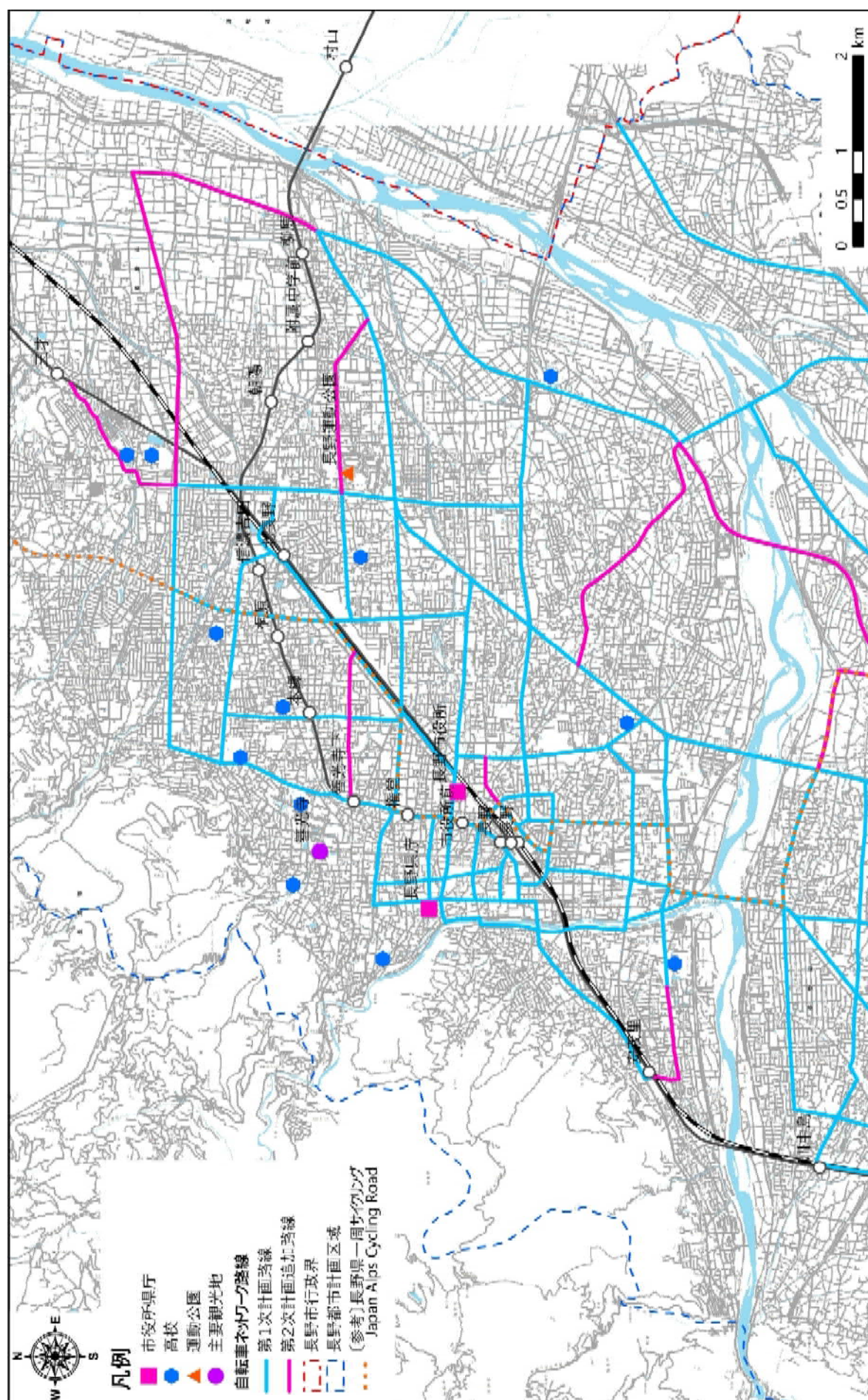
4 自転車ネットワーク路線

本計画では、新たに自転車利用のニーズが高い路線を選定し、追加することでネットワーク路線の連続性が高まることから、ネットワーク路線の見直しを行っています。23ページ及び24ページの図に示します。

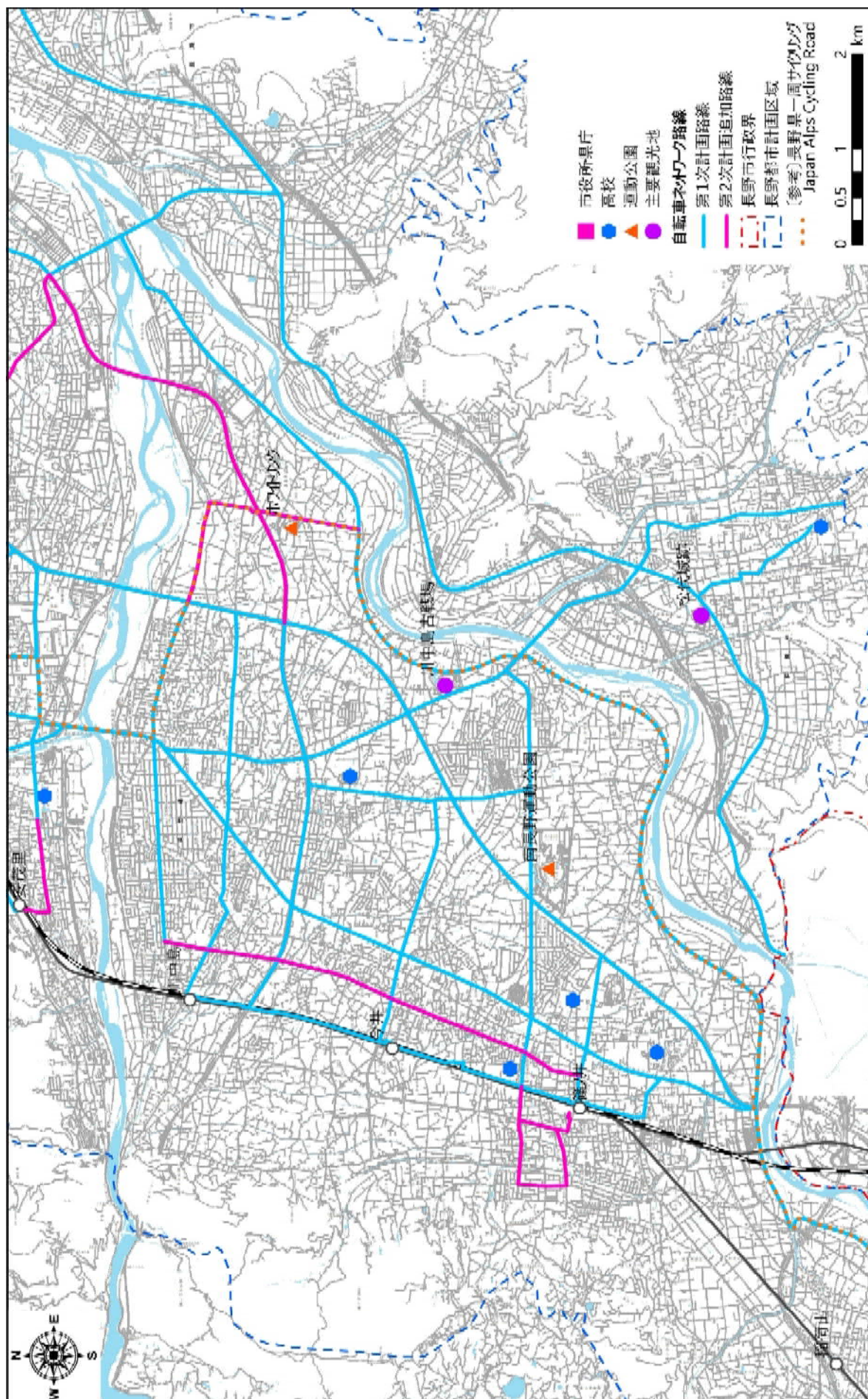
第1次計画期間終了にあたる令和6(2024)年度末時点の整備延長は30.1kmです。本計画では、優先整備路線を15.0kmと設定し、本計画終了時の整備延長は45.1kmを目指して整備を進めていきます。

なお、本市の施策事業や関係機関との調整などを踏まえて、変更が妥当である路線に限り、自転車ネットワーク路線の見直し等を行うこととします。

図表 18 自転車ネットワーク路線図（北部）



図表 19 自転車ネットワーク路線図（南部）

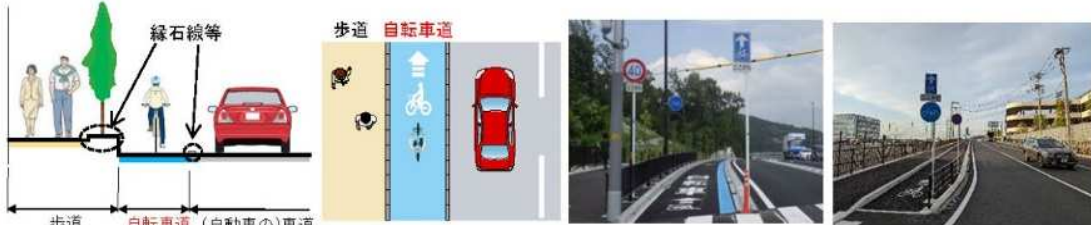


5 整備形態

自転車通行空間の整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類とし、自転車ネットワーク路線ごとに交通状況を踏まえた区間設定を行います。

これらの整備形態以外に、既存歩道で自転車の通行が認められている「自転車通行可」の歩道についても、自転車ネットワーク路線に位置付けています。

図表 20 基本的な整備形態（イメージ）

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  歩道 自転車道 (自動車の)車道 着色あり 着色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

出典：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・警察庁、令和6（2024）年6月）

6 優先整備路線の整備計画

自転車ネットワーク路線の整備は、各路線の道路管理者（国・県・市）が、現状や将来計画等の状況を勘案し、整備形態を決定し整備を実施します。

自転車ネットワーク路線に設定した路線の中から、以下の項目を勘案し、優先整備路線を本計画で新たに選定しました。

【優先整備路線の主な選定理由】

- 市民等から要望があり、必要と認められる路線
- 公共交通の利用促進に寄与する路線
- 現在道路事業の整備を実施中もしくは計画がある路線

本計画期間（令和 11(2029)年度末まで：優先整備路線整備期間）に整備を行います。

優先整備路線以外の路線については、それ以降（中・長期整備期間）に整備することとします。

優先整備路線の整備計画を下表に、整備形態を 27 ページ及び 28 ページの図に示します。

図表 21 優先整備路線の整備計画

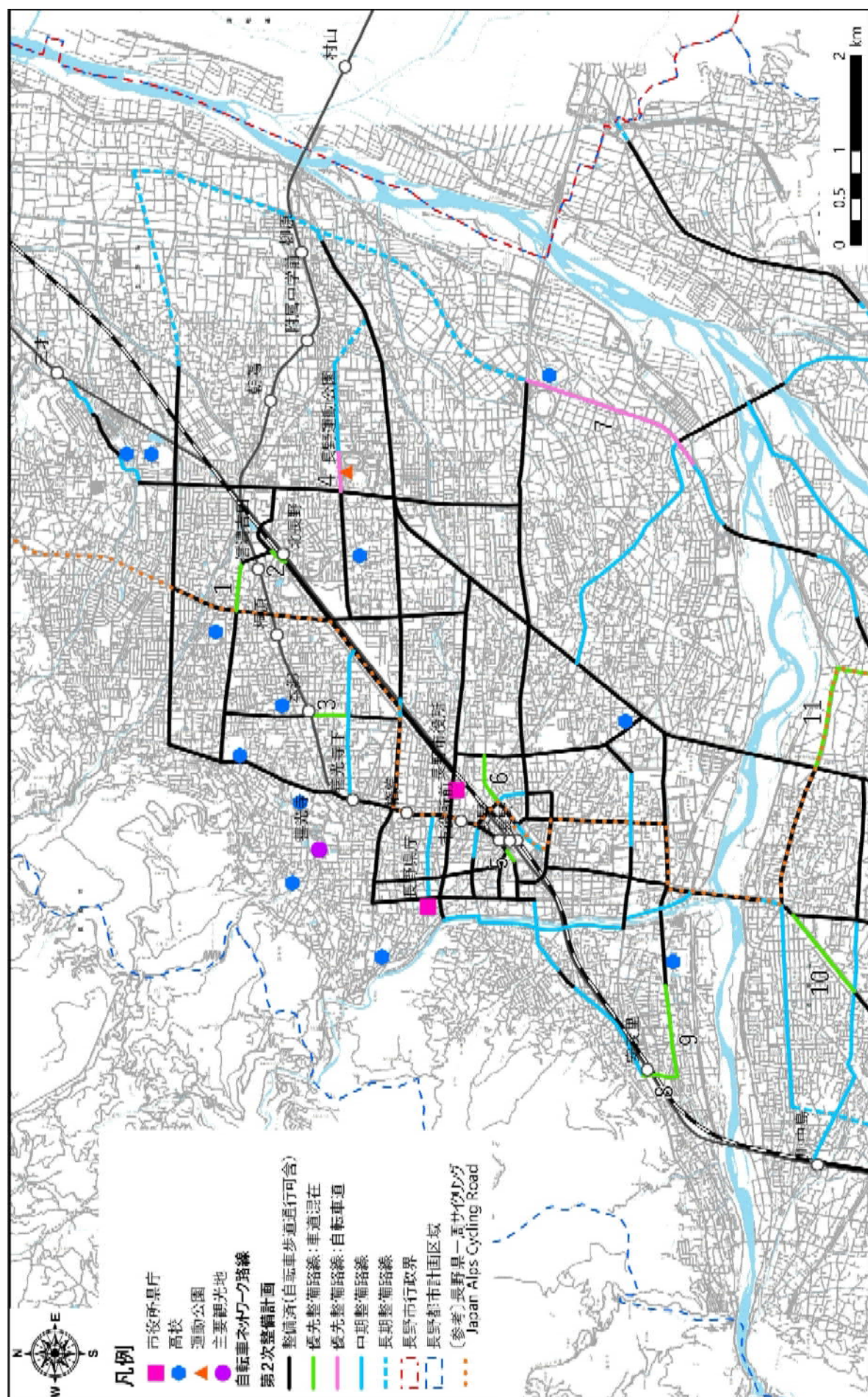
番号	路線名※1	整備形態別整備延長(km)※3			整備年度				
		自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	R7	R8	R9	R10	R11
1	県道北長野停車場線			0.5					
2	北長野通り線			0.2					
3	三輪幹線			0.4					
4	運動公園通り線	0.4							
5	長野西 214 号線			0.1					
6	七瀬居町線			0.5					
7	県道三才大豆島中御所線	2.1							
8	犀北中央線			0.4					
9	差出犀北線			1.0					
10	県道長野上田線			1.0					
11	更北 389 号線			1.1					
12	真島中央線			1.1					
13	更北 340 号線			0.5					
14	国道 19 号			1.2					
15	県道戸隠篠ノ井線			0.1					
16				0.6					
17	篠ノ井中 582 号線			0.1					
18	篠ノ井中 583 号線			0.2					
19	篠ノ井中 131 号線			0.4					
20	千曲川新道	3.1							
	小計	5.6	-	9.4					
	合計	15.0							

※1 路線名は通称名として表示しているものがあります。

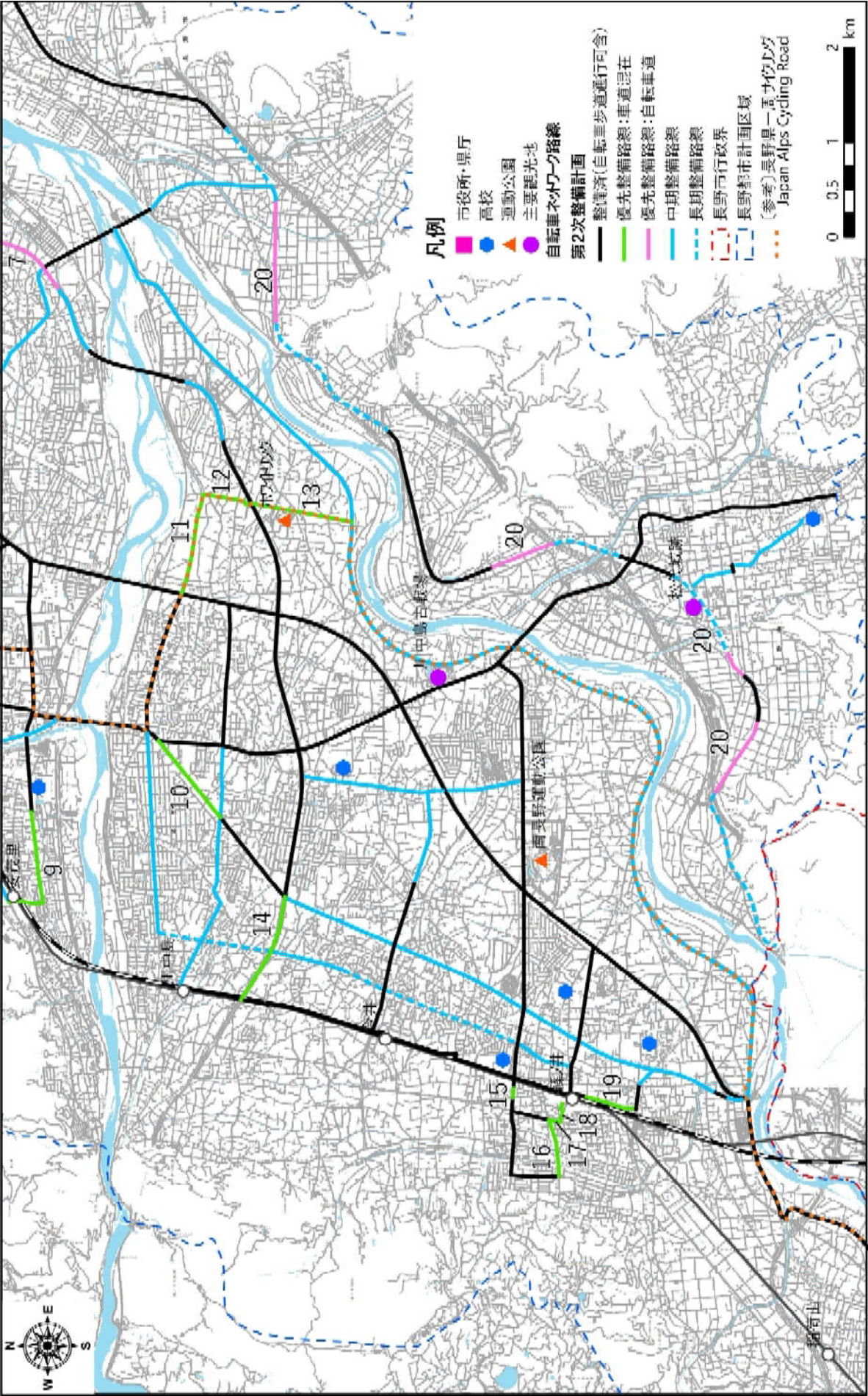
※2 千曲川新道は自転車歩行者専用道として整備していますが、本計画においては自転車道に属するものとします。

※3 各道路管理者の整備計画により、延長が変更となる可能性があります。

図表22 優先整備路線の整備形態（北部）



図表 23 優先整備路線の整備形態 (南部)



第6章 実施スケジュール

本計画の着実な推進のためには、限られた時間の中で効果的・効率的に施策・事業を実施する必要があります。各施策の重要性や実現可能性により、実施スケジュールを整理しました。

基本方針	施策・事業	実施スケジュール				
		R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
1	自転車を活用したライフスタイルの浸透					
	施策1 健康で持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用					
	1 健康増進・環境負荷低減につながる広報啓発					
	2 自転車利用促進につながる Web サイトを活用した広報	(1)				
	(2)					
	3 自転車通勤、エコ通勤等の促進					
	施策2 サイクルツーリズムの推進とサイクリングスポーツの環境整備					
	1 サイクリングを契機とした観光誘客					
	2 サイクリングコースを活用したサイクルツーリズムの推進					
	3 サイクリングスポーツの環境整備					
2	自転車通行空間の整備					
	施策3 自転車ネットワーク計画路線の整備					
	1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の計画的な整備					
	2 次世代の自転車ネットワーク計画に向けた調査					
	施策4 自転車が利用しやすいまちづくりの推進					
	1 道路標識・道路標示の適切な設置・運用					
	2 自転車が走りやすいまちの推進	(1)~(3)				
	(4)					
3	自転車利用環境の整備					
	施策5 目的やニーズに応じた駐輪場の整備と管理					
	1 市営自転車駐車場の適正な管理・運営	(1)(2)				
	(3)					
	2 鉄道駅周辺駐輪場の充実化	(1)				
	(2)					
	3 バス停周辺に駐輪スペースを設置					
	施策6 快適に駐めるための放置自転車対策の推進					
	1 市営自転車駐車場の放置自転車対策の推進					
	2 放置自転車リサイクル事業の推進	(1)				
	(2)(3)					
4	自転車安全利用の推進					
	施策7 世代に応じた交通安全教育の推進					
	1 世代に応じた交通安全教室の充実					
	2 自転車交通安全に関する人材の育成及び派遣					
	施策8 交通ルールやマナーの広報・啓発					
	1 安全な自転車利用につながる広報活動					
	2 新しいルールやマナーの啓発					

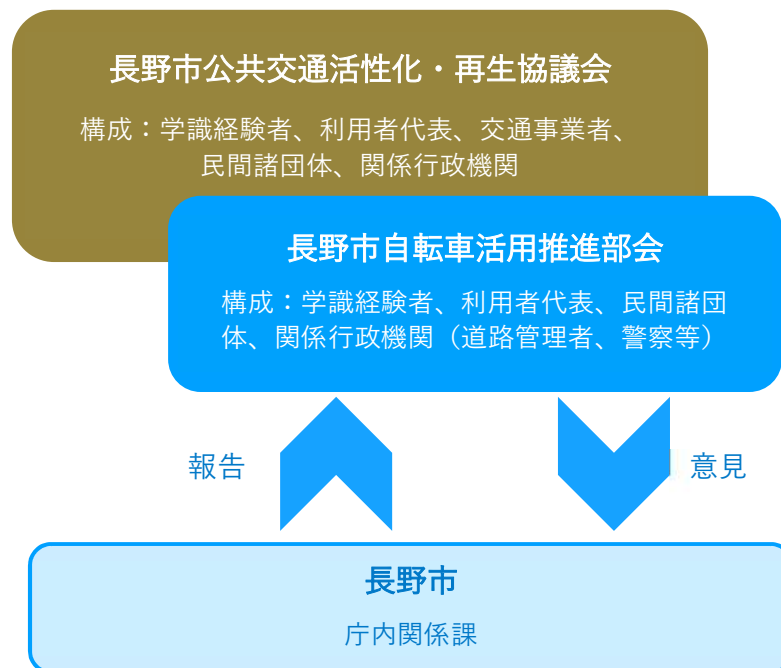
第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制

計画の目標達成に向け、庁内の関係部署が緊密に連携しながら、個別の施策事業の実施状況を確認するとともに、課題等を検討し施策の推進を図ります。

また、進捗状況については、道路管理者、警察、学識経験者、自転車関係者等で構成する「長野市自転車活用推進部会」に毎年報告し、計画全体の評価や事業の見直し等を行います。「長野市自転車活用推進部会」は、長野市の公共交通の運行、維持、その他関連する事業をマネジメントする「長野市公共交通活性化・再生協議会」（以下、「協議会」と言います。）の部会であることから、協議会で進捗管理を行う「長野市地域公共交通計画」とも連携しながら、各施策を推進します。

図表 24 本計画の推進体制



2 進捗管理

本計画を確実に推進するためには、計画に基づいて施策を実施するとともに、その結果について評価・検証し、必要に応じて施策の内容を見直すといったフォローアップが欠かせません。そこで本計画の進捗管理は、PDCA サイクル（「Plan(計画)」、「Do(実行)」、「Check(検証)」、「Action(改善)」）を適用し、継続的かつ着実な展開を図ります。

なお、計画の進捗状況については、毎年度開催する長野市自転車活用推進部会へ報告し、取組についての助言を受けることとします（フォローアップ）。フォローアップの実施結果は各年度の実績としてとりまとめ、公表します。

また、自転車ネットワーク路線については、短期整備期間中に整備状況の進捗管理や整備の効果検証を行い、必要に応じて見直しを行います。

第8章 参考資料

1 上位・関連計画の概要

(1) 上位計画

本計画に関連する上位計画の概要は以下のとおりです。

第五次長野市総合計画（平成 29(2017)年 4 月策定）

長野市の最上位計画として位置付けられている計画で、計画期間は平成 29 年度（2017）から令和 8 年度（2026）です。目指すまちの将来像や目標を明らかにするとともに、これらを実現するための施策の大綱を示す「基本構想」、基本構想に掲げるまちの将来像や目標を実現するために必要な手段や施策を明らかにする「基本計画」、及び基本計画で定めた施策体系に基づく具体的な事業を示す「実施計画」の 3 層構造となっています。

第五次長野市総合計画における自転車関係の取組を以下に示します。

分野	4 防災・安全分野 安全で安心して暮らせるまち「ながの」	7 都市整備分野 快適に暮らし活動できるコンパクトなまち「ながの」
政策	2 安心して暮らせる安全社会の構築	2 拠点をつなぐネットワークの充実
施策	1 交通安全対策の推進	2 拠点をつなぐ交通ネットワークの整備
目指す状態	市民が交通事故の被害者・加害者になることなく、安全に安心して生活している。	自家用乗用車に過度に頼らず、中心市街地、観光地などの拠点や生活機能の拠点を移動できる交通ネットワークが形成されている。
主な取組内容	● 安全で円滑な自転車通行を確保します。（地域活動支援課、道路課、維持課）	● 都市部における自転車ネットワークの形成に取り組みます。（道路課、交通政策課） ● ミニバスターミナルの検討を含めた公共交通路線相互の乗換えなどの交通結節機能の向上に取り組みます。（交通政策課、道路課、都市政策課）

長野市地域公共交通計画（令和 4 (2022)年 9 月策定）

地域公共交通を維持するための市の負担が増加し、利用が減少してきている状況において、市が地域公共交通を主体的に見直し、市が関与するバス及び事業者の自主路線のあり方を再考するとともに、目指すまちの形成に寄与し、バランスの取れた地域公共交通網を実現するための計画です。計画期間は令和 4 (2022)年度～令和 8 (2026)年度です。

長野市地域公共交通計画における自転車関係の取組を次ページに示します。

公共交通 の役割	公共交通を支え、経済活動を育てる	
維持方針	①利用しやすい環境の整備	②啓発・利用促進の強化
施策	(2)運行環境の整備・利便性向上	(3)利用促進・啓発の実施
事業	4) 自転車と公共交通との連携促進事業	2) 利用促進事業
主な内容	(ア) 交通結節点における駐輪場の整備推進	(イ) エコ通勤、エコ通学の促進
内 容	● 長野市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅周辺や利用者が多い主要なバス停留所周辺において駐輪場整備を推進し、交通事業者と連携してサイクル&ライドを促進します。	● 市内の企業、学校と連携し、公共交通、徒歩、自転車による通勤・通学を推奨します。 ● 長野商工会議所を通じて、主に広域拠点内の事業所に対して公共交通等への転換を啓発します。高校生に対しては、公共交通の利用方法や「年間通学定期券」について周知を行います。

長野市都市計画マスタープラン（平成 29(2017)年 4 月策定）

都市計画マスタープランは、市の土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に係る方向性を具体的に定め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図っていくための計画です。

長野市都市計画マスタープラン（計画期間：平成 29 年度（2017）～令和 18 年度（2036））では、集約型都市構造の形成と、地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市を形成するため、市内の「拠点」とそれらを結ぶ「軸」からなる都市構造を目指しています。

公共交通分野に特に関わる内容としては、暮らしを守る役割を根底に、集約型のまちづくりを支えるための拠点間のネットワークづくりや観光等による交流の活性化の役割を踏まえ維持・整備を図るものとしています。

長野市都市計画マスタープランにおける自転車関係の取組を以下に示します。

分野	第 2 編 第 4 章 道路・交通施設整備の方針		第 4 編 第 1 章 部門別の実現化方策
基本方針	1 道路・交通施設整備の基本方針		3 道路・交通施設整備の実現化方策
項目	安全・安心で環境にやさしい交通施設整備		(2) 公共交通の利用促進ときめ細かな需要に応じた交通施策の推進
実施する事業	● 自転車利用を促進するための交通施設の整備を進める。	● 自転車利用を促進するための交通施設の整備を進める。	● 鉄道駅周辺への駐輪場の整備

(2) 関連計画

本計画の関連計画の概要は以下のとおりです。

ながの健やかプラン 2.1 (第二次) (令和 6 (2024) 年 4 月策定)

健康増進法第 8 条に基づく「市町村健康増進計画」に位置付けられる計画で、市民の健康づくり支援の基本的指針となるものです。令和 6 (2024) 年度から令和 11 (2029) 年度を計画の期間としています。「全ての市民が健やかで心豊かに生活できるまち“ながの”の実現～「健康増進都市」の推進に向けて～」を基本理念として、市民一人ひとりが健康の大切さを認識し、生涯を通じて主体的に健康づくりに取り組み、自分らしく生きがいをもって生活することができるまちの実現を目指しています。

この計画の中で、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、健康の保持・増進を目的に、からだを動かす身体活動の重要性について普及啓発活動を実施していることから、関連計画として位置付けます。

第三次長野市環境基本計画 (令和 4 (2022) 年 3 月策定)

長野市環境基本条例に基づく環境行政の基本計画として、第五次長野市総合計画と整合を図り、環境施策を総合的かつ計画的に推進することにより、長野市の望ましい環境像の実現を目指すものとして策定しました。長野市地球温暖化対策地域推進計画、生物多様性地域戦略、地域気候変動適応計画を包含するとともに、世界的に大きな広がりを見せる SDGs (持続可能な開発目標) の視点を盛り込み、環境行政全体として気候変動対策を強く推進する計画となっています。令和 4 (2022) 年度から令和 8 (2026) 年度を計画の期間としています。

第三次長野市環境基本計画における自転車関係の取組を以下に示します。

基本目標	脱炭素社会の構築	
施策テーマ	1-4 脱炭素型の地域づくりの推進	
施策	モビリティ・マネジメントの実施と公共交通機関の整備と確保・維持	● 信州スマートムーブ通勤ウィークの参加事業者数の増加に向けた P R を行うとともに、マイカーから鉄道・バス・自転車等の環境にやさしい通勤手段への転換を呼びかけます。
	自転車利用の促進	● 自転車の利用を促すため、健康増進、環境負荷の低減など、自転車の利用による効果と価値の広報啓発を行い、自転車を活用したライフスタイルの定着を図ります。 ● 長野市自転車ネットワーク計画に基づき、特に通勤・通学者にとって安全な通行空間の整備を進めます。また、地域の目的やニーズに応じた駐輪場の整備を推進します。 ● 自転車を安全に、安心して利用できるようにするため、交通ルールの周知やマナーの向上を図ります。また、万が一に備えた自転車賠償責任保険への加入や点検・整備の促進を図ります。 ● サイクリスト向けの施設・サービス等の充実化を図るなどの環境整備を進めます。また、市内と近隣自治体の観光地等をつなぐ新たなルートを開発し、サイクルツーリズムを推進します。

基本目標	2 循環型社会の実現	
施策テーマ	2-1 4 Rの推進	
施策	放置自転車のリサイクル化	● 撤去した放置自転車のうち、引取りがなく再利用可能な自転車を自転車安全整備士等の資格を有する者に売却し、リサイクル自転車として再整備・販売することで、資源の有効活用を図ります。

基本目標	4 良好で快適な環境の保全と創造	
施策テーマ	4-2 身近な生活環境の保全	
施策	放置自転車の発生抑制	● 放置自転車の発生を抑制するための啓発に努めるとともに、自転車等整理区域における巡回指導を実施します。

長野市観光振興計画（令和4(2022)年2月策定）

新型コロナウイルス感染症拡大による観光需要の減少に対応し、観光需要の回復に向けた戦略的な取組を進めることを目的として策定しました。計画の期間は令和4(2022)年度から令和8(2026)年度です。

不確実で変化の激しい時代において、地域が柔軟に対応し、危機から迅速に回復する力を身につけることが求められます。本計画では、観光に関わる人々が共有すべき「目指すべき方向性（Why）」と「取り組むべき行動（What）」を明確にし、観光関連事業者、市民、行政が協力して長野市の未来を実現していくための基本方針や具体的な施策を示しています。

第三次長野市スポーツ推進計画（令和4(2022)年4月策定）

スポーツ基本法に基づき、長野市独自の計画として策定しました。令和4(2022)年度から令和8(2026)年度を計画の期間としています。

長野市には、これまで1998年に開催された長野オリンピック・パラリンピックに代表されるスポーツイベントをはじめ、これまで培われてきた多数のスポーツに関連する有形無形の財産があり、これらを活かしたまちづくりを推進することを目的としています。この計画の中で、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、運動・スポーツの機会の提供や普及啓発活動を実施していることから、関連計画として位置付けます。

長野市中心市街地活性化プラン（平成29(2017)年10月策定）

長野市の中心市街地におけるまちづくりの中長期的な一貫性を確保しつつ、現状に即した中心市街地の活性化を図るために、国の認定を受けた第一期・第二期長野市中心市街地活性化基本計画を継承する形で、独自計画として策定しました。平成29年度（2017）から令和7年度（2025）を計画の期間としています。

具体的な取組として、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、計画達成度を表す指標として「歩行者・自転車通行量」を取り上げています。

2 市民アンケート結果

本計画の策定に先立ち、自転車の利用状況や安全についての意識等を把握することを目的として、市民を対象としたアンケートを実施しました。アンケートは、長野市が毎年実施している「まちづくりアンケート」の項目の一部として行いました。

また、第1次計画策定時にも自転車利用に関するアンケートを実施しており、今回のアンケート結果との比較分析を行いました。ここでは、その一部を抜粋し掲載します。

アンケートの概要

アンケートの実施状況は下記のとおりです。

【令和5(2023)年度まちづくりアンケート】

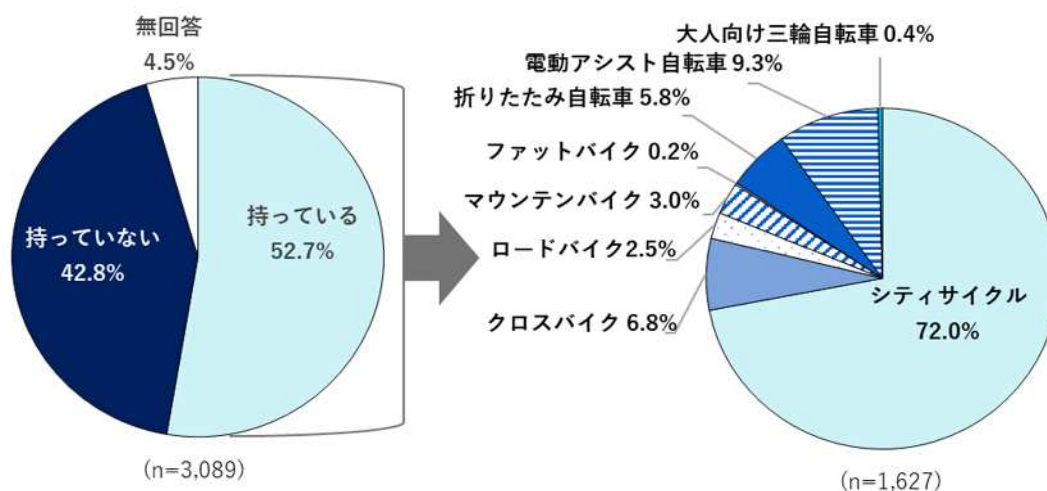
- 調査対象 長野市内在住者（満18歳以上） 5,000人
- 調査方法 郵送による配布及び回収
- 調査期間 令和5年8月25日（金） ～ 9月8日（金）
- 有効回収数 3,089件（回収率61.8%）

【（令和元(2019)年度実施）自転車の利用に関する市民アンケート】

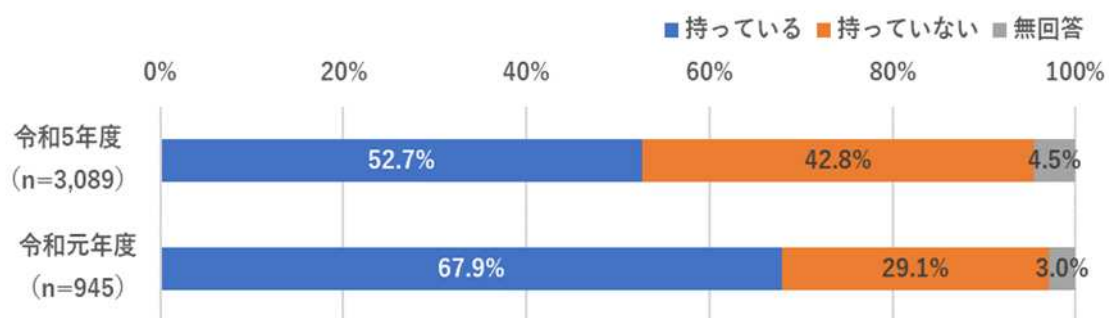
- 調査対象 長野市内在住者（満18歳以上） 2,639人
- 調査方法 郵送による配布及び回収
- 調査期間 令和元年11月13日（水） ～ 12月2日（月）
- 有効回収数 945件（回収率35.8%）

自転車の保有状況

- 保有している自転車のうち、よく利用するタイプの自転車を1つ選んでもらったところ、自転車を「持っている人」は合計52.7%で、「持っていない」は42.8%。
- 自転車を持っている人のうち、最多は「シティサイクル」の72.0%で、「電動アシスト自転車」が9.3%、「クロスバイク」が6.8%、「折りたたみ自転車」が5.8%で続いた。

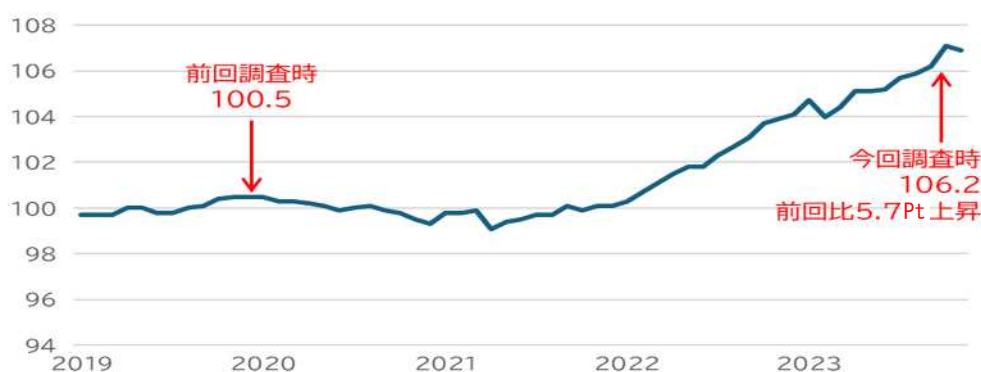


- 令和元(2019)年度と比較すると、「持っていない」と回答した人は 13.7 ポイント上昇している。



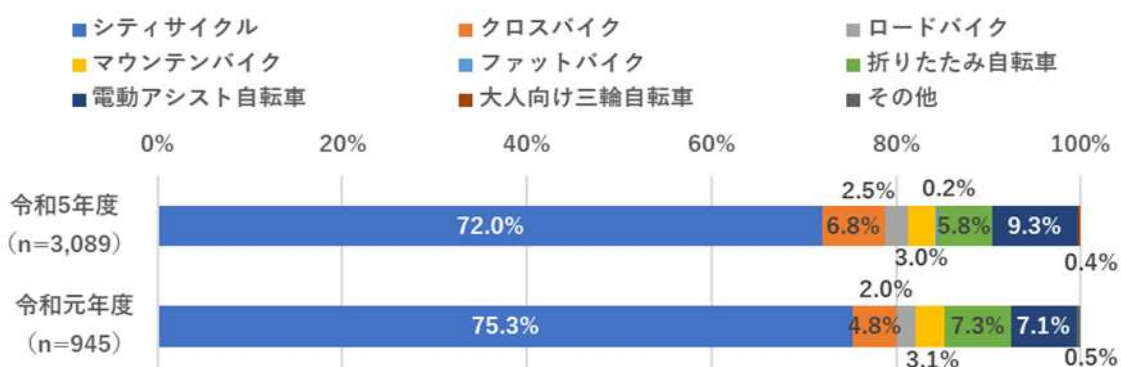
- 自転車所有率が低下しているのは全国的な傾向であり、考えられる要因の一つに物価高が挙げられる。消費者物価指数によると、自転車の 2020 年の価格を 100 とした物価指数は、2021 年中頃から上昇傾向にある。自転車活用推進計画のアンケートを実施した時点（令和元(2019)年 11 月）と今回アンケートの実施時期（令和 5 (2023)年 11 月）を比較すると、物価指数は 5.7 ポイント上昇している。

消費者物価指数（自転車）の推移



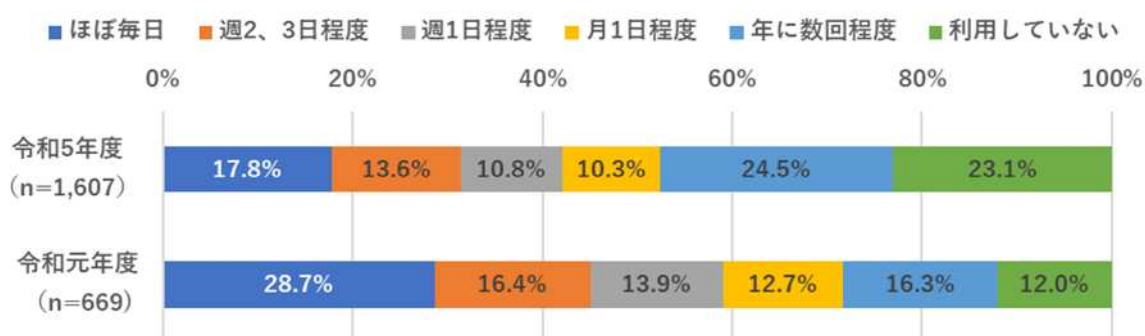
出典：消費者物価指数（総務省統計局）

- 保有する自転車の変化についてみると、シティサイクルが減少した一方で、クロスバイクや電動アシスト自転車は増加がみられた。ファットバイクや大人向け三輪自転車も回答があり、シティサイクル以外の多様な自転車が、わずかながら増加している。

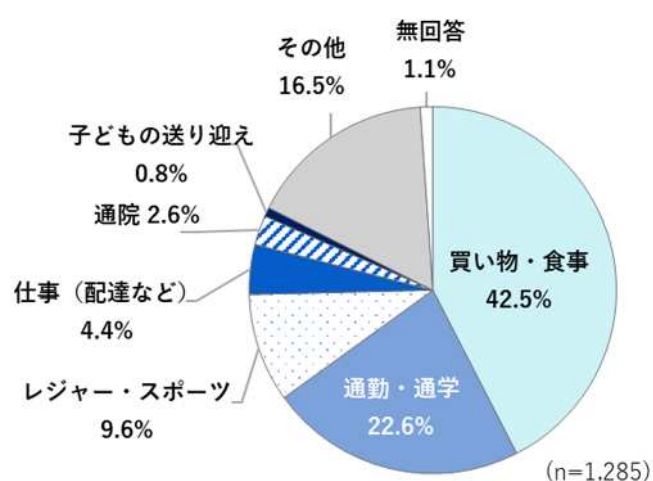


自転車の利用状況

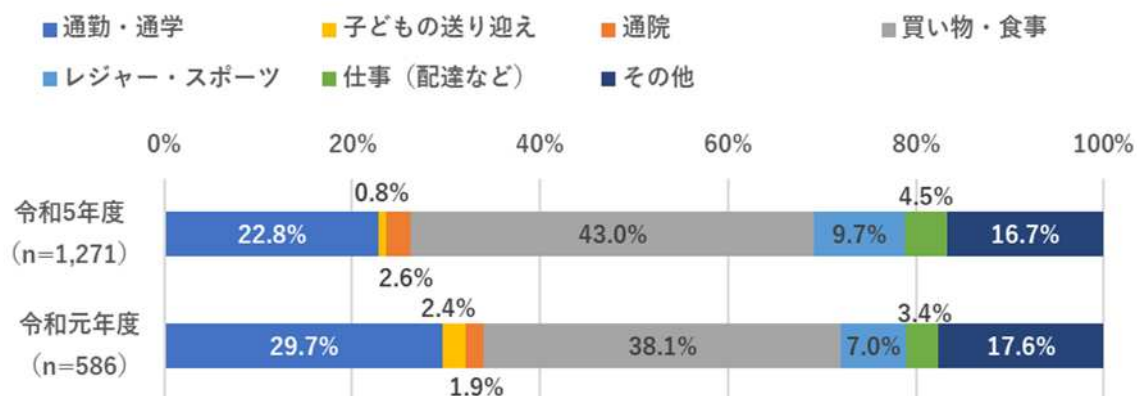
- 自転車を利用する頻度について、令和元(2019)年度のアンケートと調査対象を揃えた上で比較を行った。「ほぼ毎日」との回答が、17.8%で、令和元(2019)年度調査から 10.9 ポイントの減となった。
- 「利用していない」との回答は、23.1%で、こちらは令和元(2019)年度調査から 11.1 ポイントの増となり、利用する頻度は減少している。



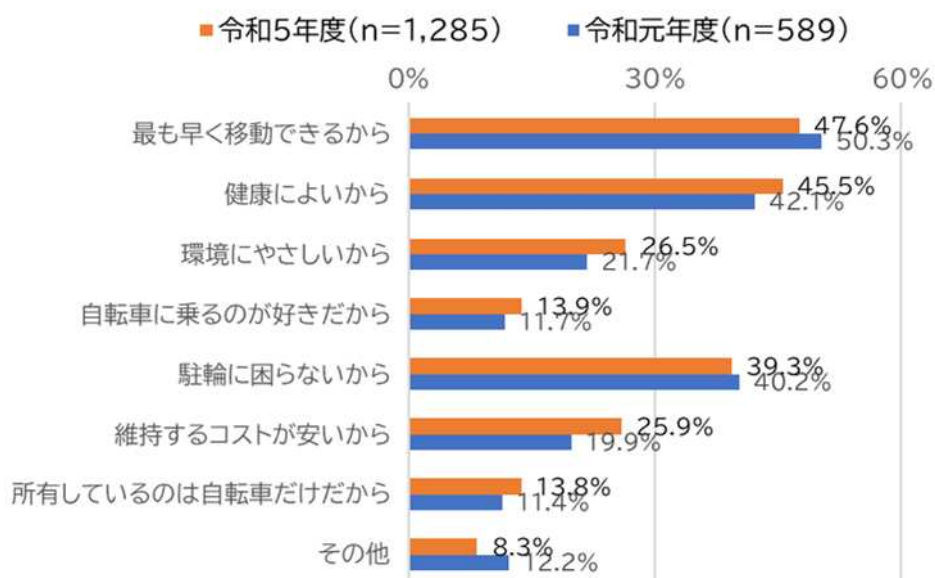
- 前問で「自転車を利用している」と答えた 1,285 人に主な目的を聞いたところ、「買い物・食事」が 42.5%で最も高く、「通勤・通学」が 22.6%、「レジャー・スポーツ」が 9.6%であった。



- 利用目的について令和元(2019)年度と比較すると、「通勤・通学」が減少し、「買い物・食事」や「レジャー」「仕事」で増加がみられる（無回答を除いて比較）。

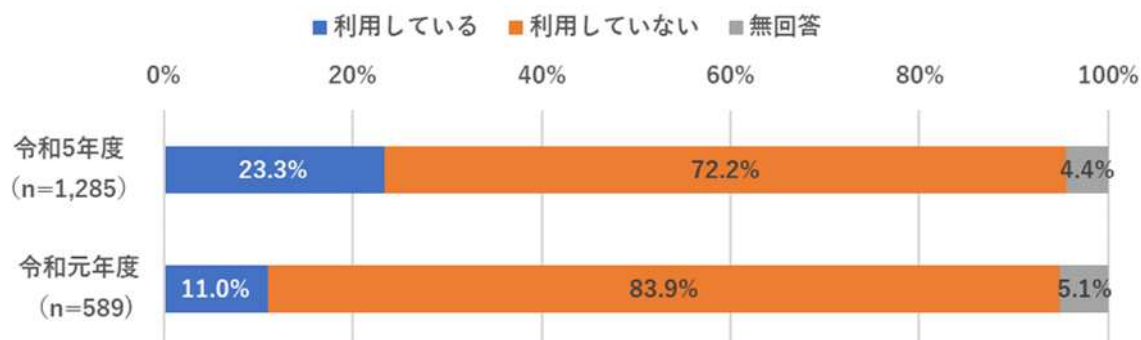
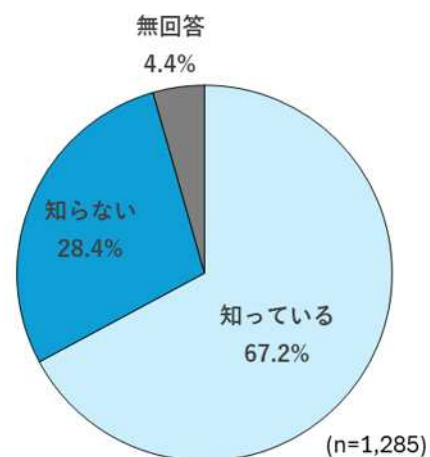


- 自転車を利用する主な理由は「最も早く移動できるから」が 47.6%、「健康によいから」が 45.5%で並び、「駐輪に困らないから」が 39.3%、「環境にやさしいから」が 26.5%、「維持するコストが安いから」が 25.9%で続く。
- 令和元(2019)年度との比較を回答者比でみると、回答者比率の傾向はほぼ同程度となっている。



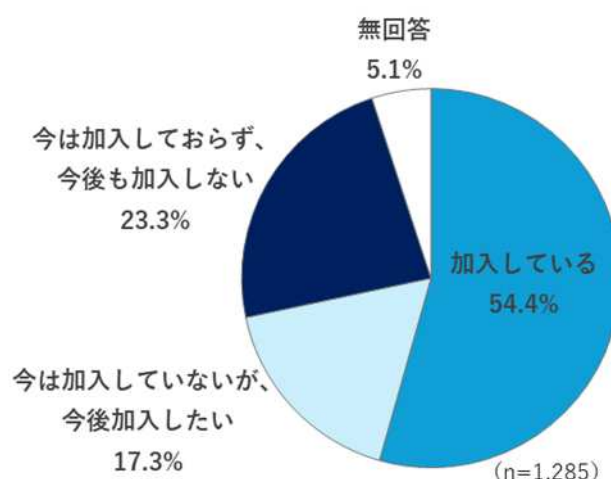
市営駐輪場について

- 市営駐輪場について、「知っている」と答えたのは 67.2%で、「知らない」と答えたのは 28.4%。認知度は高い結果となった。
- 令和元(2019)年度の調査と対象を揃えて比較をおこなった。市営自転車駐車場を「利用している」と回答した人が 23.3%で、令和元(2019)年度から 12.3 ポイント増加し、利用率が上がっている。

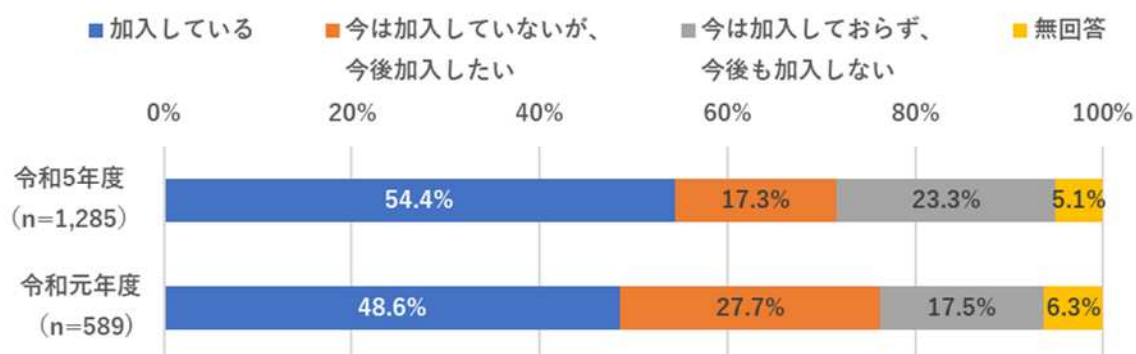


保険への加入状況

- 対人賠償を補償する保険等に「加入している」と回答したのは54.4%。「今は加入していないが、今後加入したい」は17.3%、「今は加入しておらず、今後も加入しない」は23.3%。



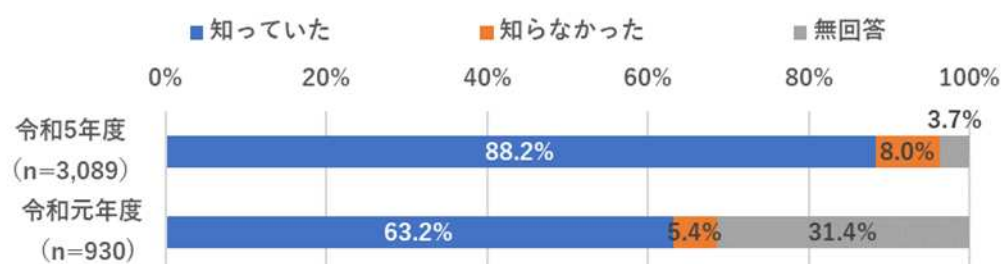
- 令和元(2019)年度調査と対象をそろえて比較を行った。「加入している」が5割を超え、自転車保険加入への意識は高まっている。



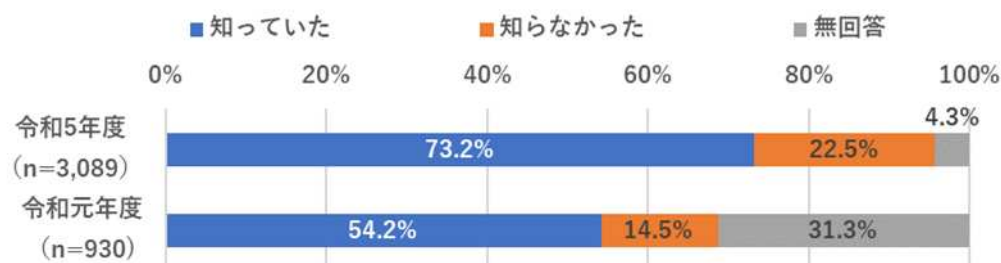
交通ルールの認知度

- 自転車の交通ルールを知っているかどうか、7項目にわたって尋ねた。「知っていた」が最も高かったのは「G 携帯電話等を操作しながらの運転やイヤホン・ヘッドホンを使用し、安全運転に必要な周囲の音声などが聞こえない状態で運転することは禁止されている」の89.3%で、「C 交差点では、車両や歩行者に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」が89.0%、「A 歩道と車道の区別がある道路では、原則車道を通行しなければならない」が88.2%で続く。
- 「知っていた」が最も低かったのは「E 信号無視や一時不停止などの規定の違反行為を反復して行った自転車運転者は、法令に定める自転車運転者講習を受講する必要がある」の35.1%だった。
- 令和元(2019)年度との比較では、全ての項目で「知っていた」が増加した。

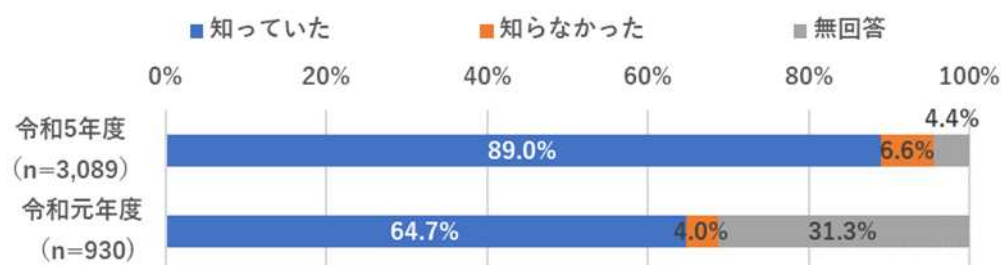
A 歩道と車道の区別がある道路では、原則車道を通行しなければならない。



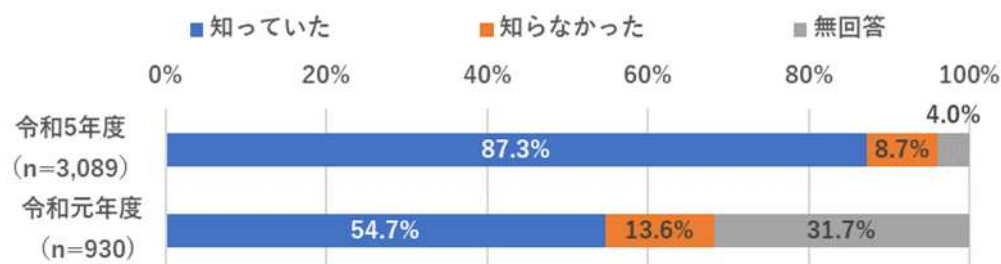
B 右の標識がある歩道では、歩行者優先で自転車に乗ったままゆっくりと通行することができる。



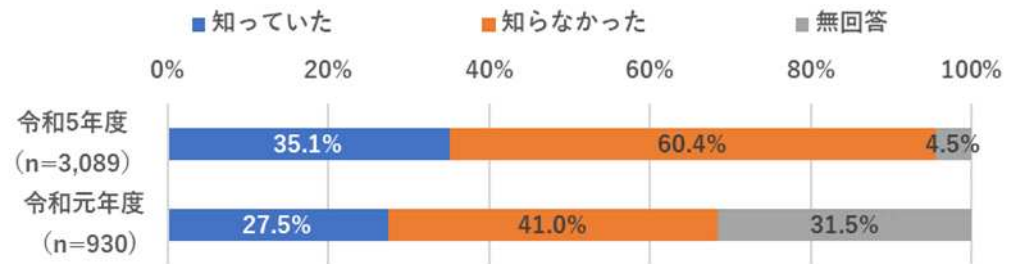
C 交差点では、車両や歩行者に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。



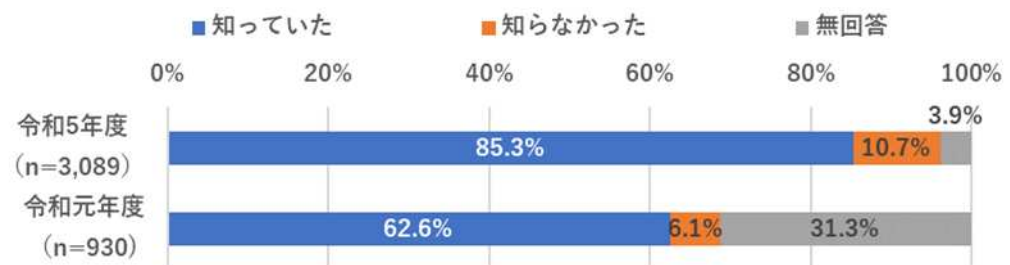
D 自転車を運転するすべての人がヘルメットの着用に努めなければならない。



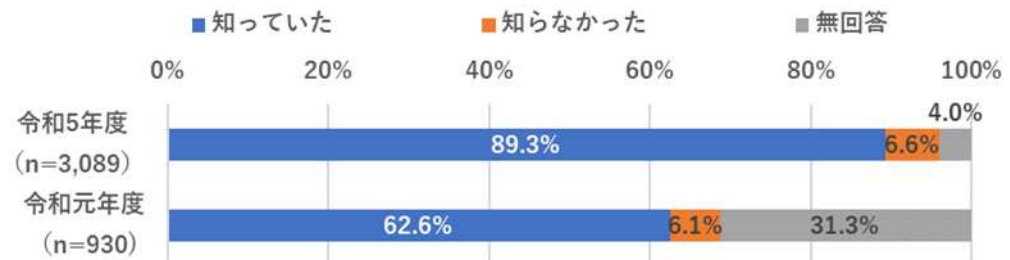
E 信号無視や一時不停止などの規定の違反行為を反復して行った自転車運転者は、法令に定める自転車運転者講習を受講する必要がある。



F 傘さし運転や荷物を片手で持つなどによる片手運転は禁止されている。

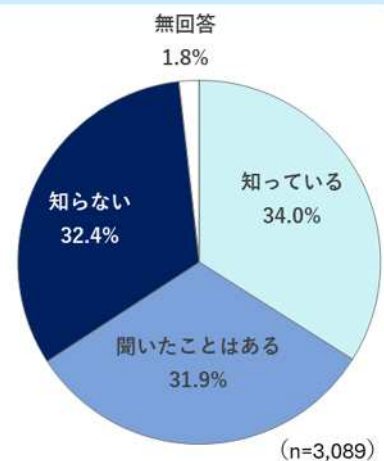


G 携帯電話等を操作しながらの運転やイヤホン・ヘッドホンを使用し、安全運転に必要な周囲の音声などが聞こえない状態で運転することは禁止されている。



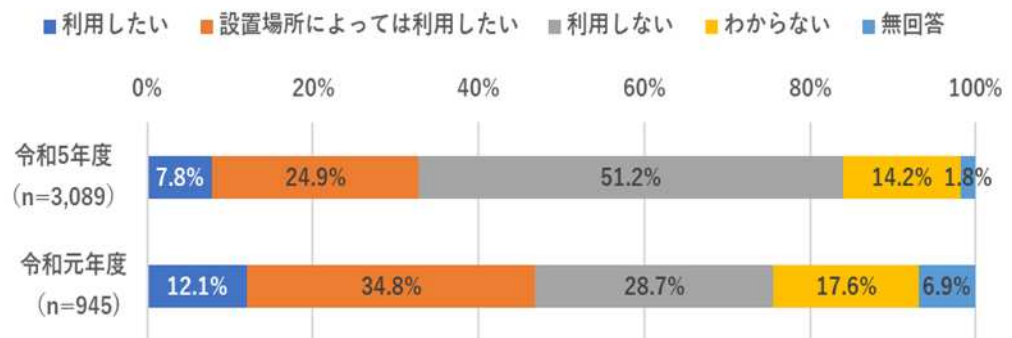
電動キックボードのルール

- 電動キックボードについて、令和5(2023)年7月に交通ルールが変わったことを「知っている」と答えたのは34.0%で、「聞いたことはある」は31.9%、「知らない」は32.4%と、3割台で並んだ。



シェアサイクル・レンタサイクルの利用意向

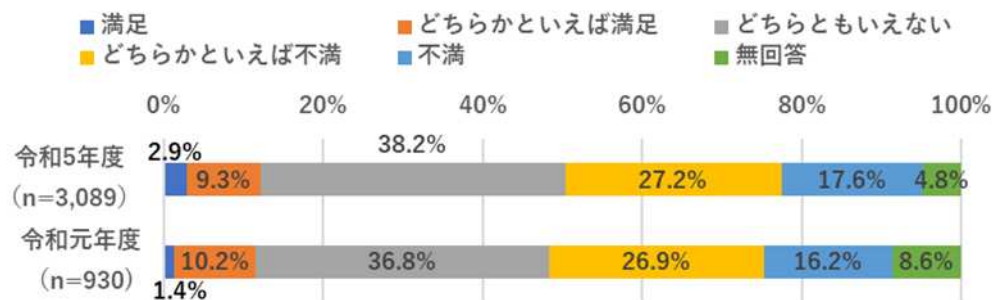
- 長野市内でシェアサイクルやレンタサイクルなどの有料で借りることができる自転車について、「利用したい」は 7.8%、「設置場所によっては利用したい」は 24.9%で、合わせて 32.7%。対して「利用しない」は 51.2%と高い。
- 令和元(2019)年度と比較すると、「利用したい」「設置場所によっては利用したい」が減少し、「利用しない」が増加した。



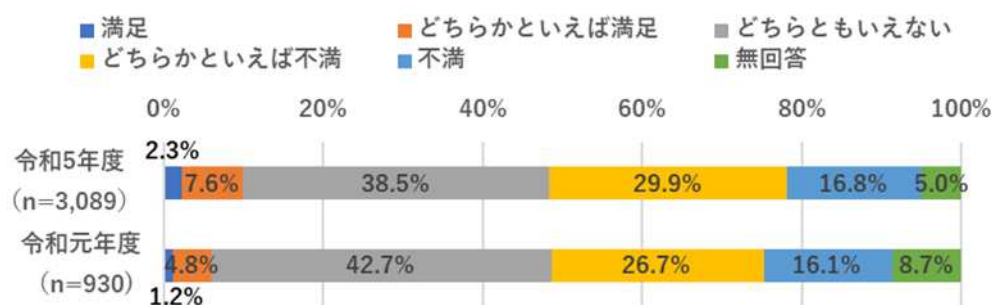
長野市の自転車に関する取組への満足度

- 長野市の自転車に関する取組の満足度を、5項目にわたって聞いた。「満足」と「どちらかといえば満足」の合計が最も高かったのは「C 自転車の駐輪スペース（駐輪場の整備など）」の 18.7%で、「A 自転車の走行の安全性（自転車レーンなど自転車通行空間の整備）」が 12.2%、「E 自転車の総合的な使いやすさ（自転車が利用しやすい、利用したくなるまち）」が 11.4%で続く。
- 最も低かったのは「D 他の交通機関との連携（自転車からの乗り換えのしやすさ、他の交通機関へ自転車の持込みなど）」の 7.9%だった。

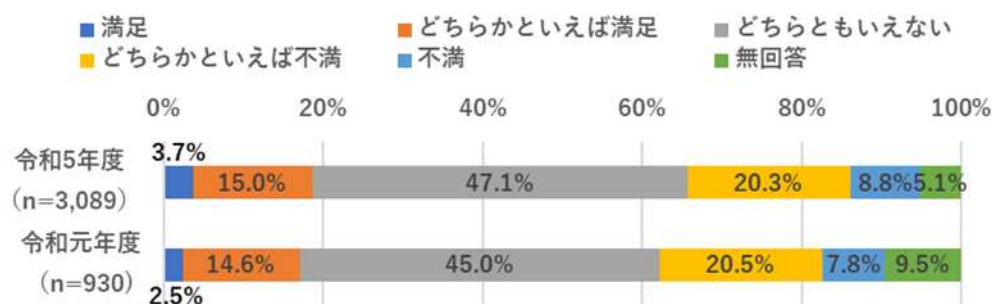
A 自転車の走行の安全性（自転車レーンなど自転車通行空間の整備）



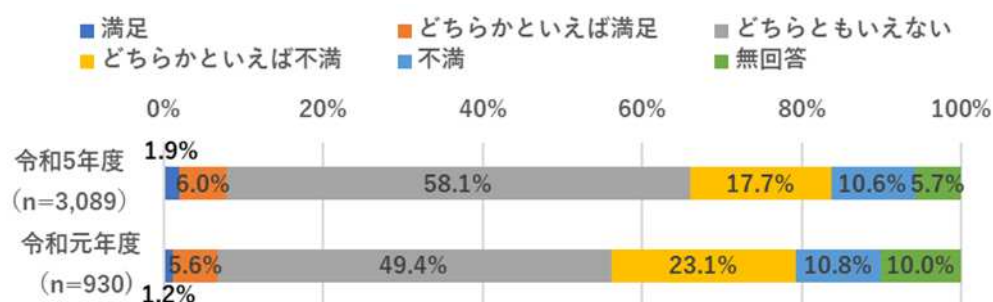
B 自転車利用者のマナー（マナーの普及啓発や情報発信など）



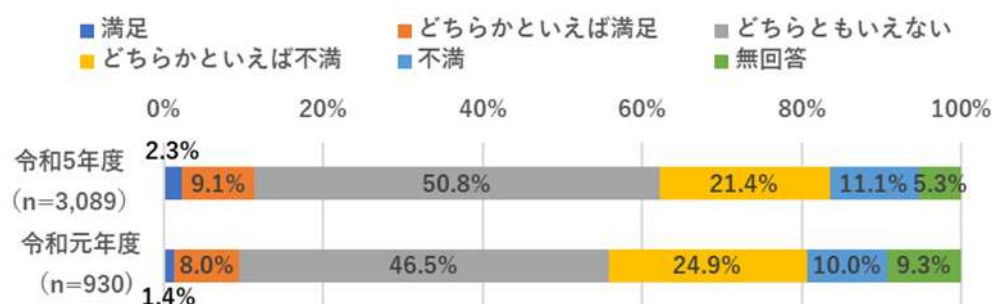
C 自転車の駐輪スペース（駐輪場の整備など）



D 他の交通機関との連携（自転車からの乗り換えのしやすさ、他の交通機関へ自転車の持込みなど）



E 自転車の総合的な使いやすさ（自転車が利用しやすい、利用したくなるまち）



3 用語集

BMX

BMX（Bicycle Motocross）は、小型で頑丈なスポーツ用自転車です。小型で頑丈なフレーム、20インチ程度の太いタイヤ、ギアが1つのみといったシンプルな構造を有しており、トリックやスピード競技に適した設計が特徴です。

E バイク

E バイク（電動バイク）はモーターで駆動する自転車です。電動アシスト自転車に似ていますが、電動アシスト自転車はペダルを漕ぐ力をサポートする形でモーターが働き、完全にモーター駆動で走行することはできないのに対して、E バイクはモーターの力で自転車自体を動かすことができ、ペダルを漕がなくても走行可能なモデルもあります。E バイクは長距離移動や高い速度が求められる場合に向いており、電動アシスト自転車は日常的な移動や軽いサイクリングに適しています。

サイクルトレイン

自転車を持ち込んで利用できる鉄道のことで、自転車利用者にとって移動手段の選択肢を広げる便利なサービスです。従来は、自転車を鉄道に持ち込むためには一部を解体して輪行袋へ入れるなどの準備が必要でしたが、サイクルトレインはそのまま持ち込むことができるため、手軽に利用することができます。長野市では、しなの鉄道や長野電鉄において区間及び列車限定で利用可能となっています。

サイクル&ライド

出発地（自宅など）から自転車で最寄りの鉄道駅やバス停まで行き、付近の駐輪場に駐車し、公共交通に乗り換えて目的地に向かうことです。バスを利用する場合は、サイクル&バスライドという場合もあります。

サイクルツーリズム

自転車を活用した観光の総称です。観光資源を自転車で巡る観光ルートづくりや、特定の日に特定のコースを走るイベント型など、さまざまな形態があります。

自転車保険（損害賠償保険・賠償責任保険）

自転車の運転により生じた、他人の生命または身体の損害を填補するための保険（共済を含む）を言います。長野県では令和元年（2019）10月1日から、長野県内で自転車を利用する際には自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。

スケアードストレート技法

スケアードストレートとは、事故の悲惨さや恐怖を間近で見て実感することで、事故につながる危険行為を未然に防止する教育方式です。プロのスタントマンが車や自転車を使い、実際の速度で交通事故を再現します。

電動キックボード

電動キックボードは、バッテリーとモーターで動く小型の立ち乗り式の乗り物であり、その手軽さから都市部での新たな交通手段として注目されています。わが国では「原動機付自転車（原付）」に分類されており、さらに「特定小型原動機付自転車」と「特例特定小型原動機付自転車」に区別され、それぞれ最高制限速度などに違いがあります。しかし法的な規制や制限が十分には浸透しておらず、見た目でも分かりづらいことから違法な状態で利用されている例も報告されています。

長野都市圏パーソントリップ調査

市民が日頃の生活の中で、自動車、バス、鉄道等を利用してどのように移動しているかをアンケート方式でたずね、把握する調査です。得られた結果は、将来のまちづくりや交通計画などに広く役立てられます。最近では、平成 28 年（2016）10 月から 12 月にかけて、長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町を対象範囲として実施しました。

ファットバイク

ファットバイクは、非常に幅広のタイヤを特徴とする自転車で、通常のマウンテンバイクよりも太いタイヤを装備しています。過酷な環境や地形でのサイクリングに適しており、アウトドア愛好者や冒険好きなサイクリストに人気があります。

ライフスタイル

生活の様式や営み方を言います。本計画では、自転車が通勤・通学や買い物などの移動手段として、日常生活の中で普通に利用されている状態を「自転車を活用したライフスタイル」としてイメージしています。

第2次長野市自転車活用推進計画

令和7年4月 策定

発行 **長野市**

編集 長野市企画政策部交通政策課

TEL (026) 224-5011 FAX (026) 224-9715

長野市地域・市民生活部地域活動支援課

TEL (026) 224-7615 FAX (026) 224-8596

長野市建設部道路課

TEL (026) 224-5045 FAX (026) 224-5112

〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町 1613 番地

ホームページ <https://www.city.nagano.nagano.jp/>
