



自転車を楽しむ三ガク都まつもとへ 松本市自転車活用推進計画

令和3(2021)年9月 松本市 MATSUMOTO



自転車を楽しむ三ガク都まつもとへ 松本市 自転車活用推進計画

目次

令和3(2021)年9月

松 本 市



目 次

| | |
|---------------------------------|-----------|
| 1 はじめに | 4 |
| 1-1 計画策定の背景、目的..... | 4 |
| 1-2 計画の位置付け..... | 5 |
| 1-3 計画対象区域・期間..... | 6 |
| 2 都市交通としての自転車の位置付け | 7 |
| 2-1 近距離移動における重要な交通手段..... | 7 |
| 2-2 公共交通の末端交通手段..... | 8 |
| 2-3 まちなかの回遊性向上のための移動手段..... | 8 |
| 3 現状及び課題 | 9 |
| 3-1 現状と課題整理の視点..... | 9 |
| 3-2 現状及び課題の整理..... | 10 |
| 4 計画目標 | 22 |
| 4-1 計画のコンセプト..... | 22 |
| 4-2 計画目標..... | 23 |
| 5 実施すべき施策、実施スケジュール | 25 |
| 6 松本市自転車ネットワーク計画 | 59 |
| 6-1 松本市自転車ネットワーク計画とは..... | 59 |
| 6-2 基本方針の設定..... | 60 |
| 6-3 自転車ネットワーク路線の選定..... | 62 |
| 6-4 整備優先度の設定..... | 68 |





| | |
|--|-----------|
| 7 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法 | 70 |
| 7-1 計画の実施主体と役割..... | 70 |
| 7-2 計画の達成状況の評価..... | 71 |
| 7-3 計画の進捗管理、評価スケジュール..... | 72 |
| 8 参考資料 | 73 |
| 8-1 移動目的別等の自転車ネットワークの選定..... | 73 |
| 8-2 整備形態の設定..... | 81 |
| 8-3 松本市における自転車利用に関するアンケート調査の実施..... | 90 |

目次



1 はじめに

1-1 計画策定の背景、目的

平成 29 (2017) 年に施行された自転車活用推進法を受けて、国では平成 30 (2018) 年に、自転車の活用推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車の活用推進に関して基本となる施策・措置を定めた自転車活用推進計画が閣議決定されました。

各地方公共団体においても、自転車活用推進計画を策定することが努力義務化されており、平成 31 (2019) 年には長野県において自転車活用推進計画が策定されました。

このような中、本市においても、自転車の活用における方向性を示し、自転車に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、松本市自転車活用推進計画を策定しました。

本市は、東部に標高 2,000m の美ヶ原高原、西部には 3,000m 級の北アルプスの山岳が広がり、これら山地に囲まれた平野部では、日常的に自転車が利用されています。

また、豊かな自然環境の中、松本ヒルクライムやアルプスあづみのセンチュリーライド等の自転車のイベントが盛んに行われ、全国から多くのサイクリストが訪れます。

まちなかの様々なシーンで自転車が根付く一方で、自転車通行空間や駐輪環境のハード整備、自転車関連事故の発生防止に向けたルール・マナーの普及啓発等、取り組むべき課題があります。

さらに、脱炭素社会の実現や、新たな感染症拡大を契機とした生活様式の導入等、社会情勢が変化する中で、環境負荷の低減、健康増進、観光振興等の多岐に渡る分野において、自転車の役割が期待されています。

そのため、本市が掲げる基本理念「三ガク都に象徴される松本らしさを「シンカ」(進化・深化)させること」のもと、市民や企業、団体、地方自治体等と連携し、本計画と関連計画を一体的・戦略的に施策展開を図ることで、だれもが自転車を「楽しむ」ことができる環境を整え、歩行者、自転車、公共交通等を中心とした、未来に続く、しなやかなまちづくりの実現に取り組めます。



1-2 計画の位置付け

本計画は、本市の自転車に関する政策を包括する計画として位置付けます。

国、県の自転車活用推進計画を勘案し、自転車利用環境の整備及び安全・安心な利用に関する施策を検討するとともに、環境、健康、観光等の視点を踏まえ、本市の独自性のある計画策定を目指します。

目次

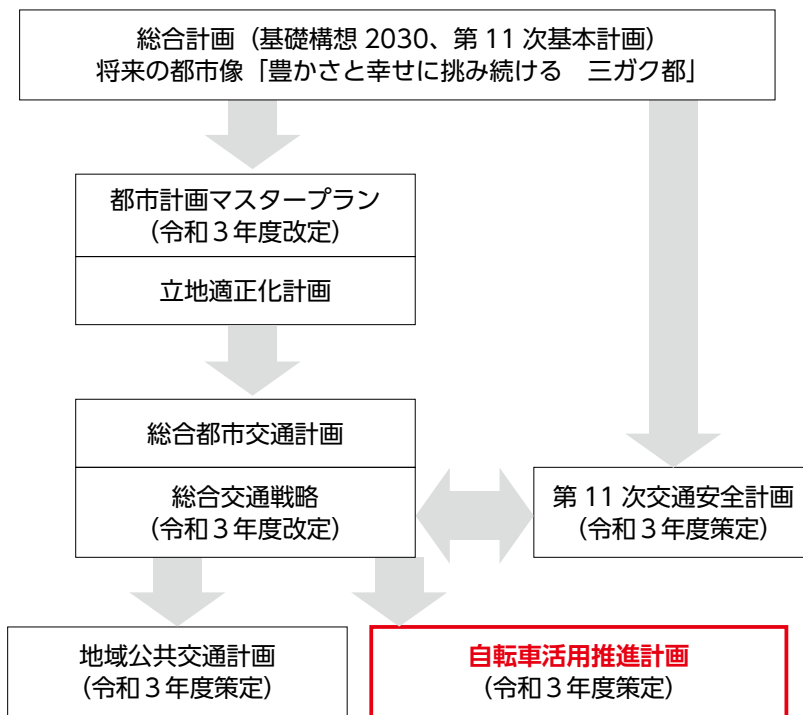


図 1-1 計画の位置付け



1-3 計画対象区域・期間

(1) 計画対象区域

本計画の計画対象区域は、松本市全域とします。

なお、自転車通行空間のネットワーク化等を考慮し、他自治体との連携・広域的な施策にも取り組みます。

(2) 計画対象期間

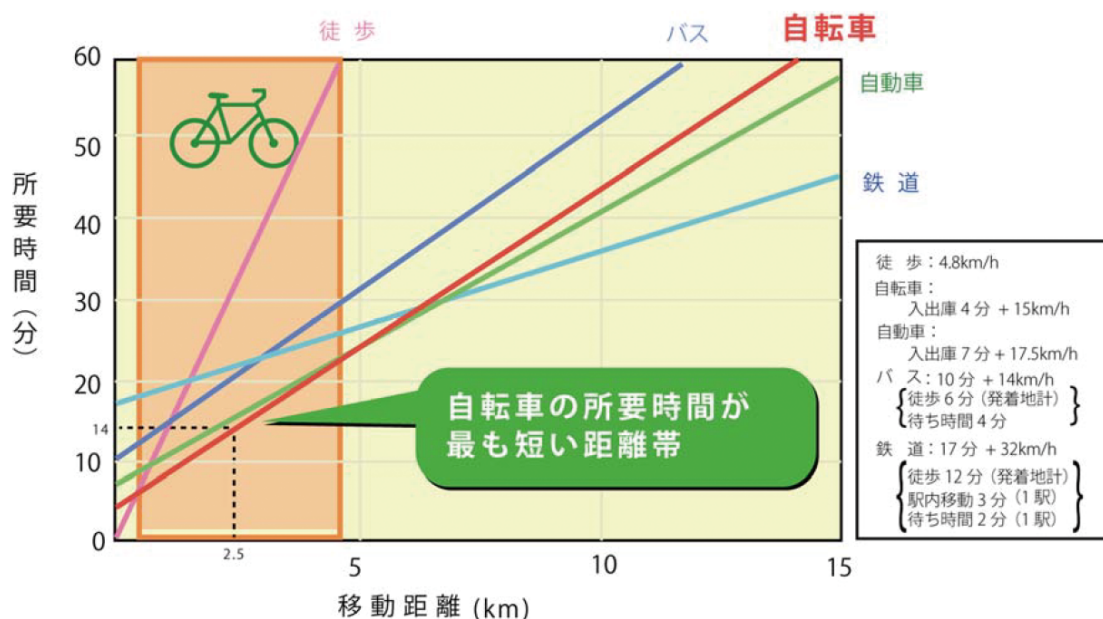
本計画は、長期的な展望を見据えつつ、上位計画である「松本市総合交通戦略」の改定までを計画対象期間とし、5か年（令和3（2021）年度～令和7（2025）年度）とします。

2 都市交通としての自転車の位置付け

2-1 近距離移動における重要な交通手段

自転車は、約 500m ~ 5km 弱の都市移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短い交通手段です。そのため、自転車を「近距離の移動における重要な交通手段の一つ」として位置付け、近距離でのクルマ移動から自転車利用への転換や、バス等の公共交通ではカバーできない地域における移動手段として、自転車の適切な利用の推進を図ります。

なお、電動アシスト付き自転車の普及により、今後、自転車に適した移動距離帯は長くなる可能性も考えられます。



出典) 自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」

図 2-1 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

2-2 公共交通の末端交通手段

自転車は、特に徒歩では距離が遠く鉄道やバス利用が進まない交通不便地域において、鉄道やバスの末端交通手段（出発地から鉄道駅・バス停、鉄道駅・バス停から目的地までの移動のための交通手段）としての役割を担うことができます。そのため、特に交通不便地域における移動利便性向上のための手段として利用推進を図ります。

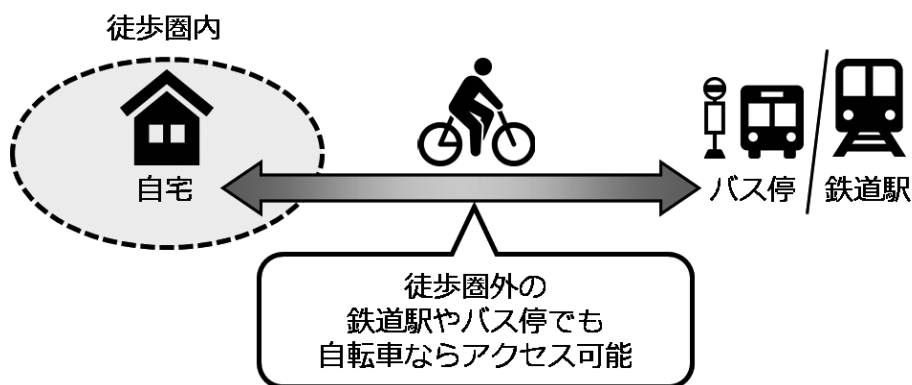


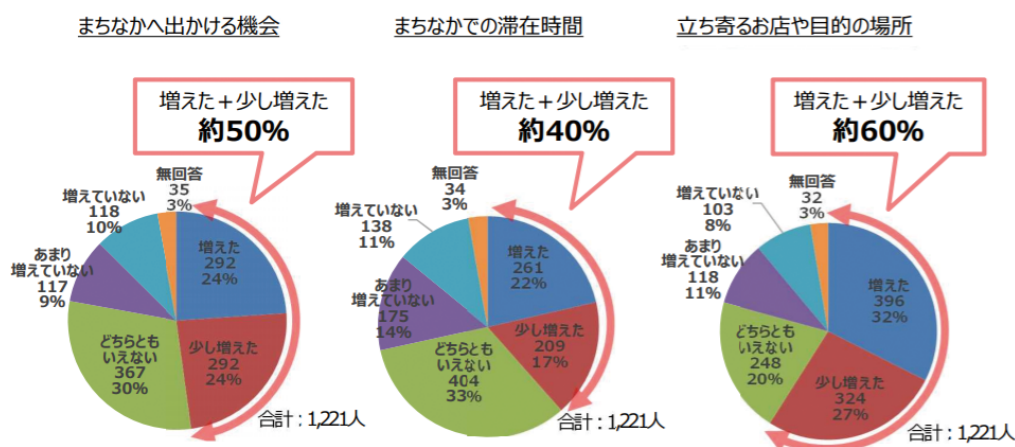
図 2-2 自転車の末端交通手段としての役割

目次

2-3 まちなかの回遊性向上のための移動手段

自転車は、クルマの渋滞や公共交通の待ち時間等に縛られず、手軽に移動できることから、まちなかの回遊性向上に資することが期待されます。特に、一定の地域内に複数配置されたシェアサイクルのステーションにおいて、自転車を自由に貸出・返却できるサービスであるシェアサイクルは、まちなかへ出かける回数や滞在時間、立ち寄る場所を増加させる効果があります。そのため、観光振興・中心市街地活性化に向けたまちなかの回遊性向上のための公共的な交通手段の1つとして、シェアサイクルの利用推進を図ります。

【利用者アンケート】



出典) 第4回シェアサイクルの在り方検討委員会 資料2(国土交通省、令和3年)

図 2-3 シェアサイクル導入による行動変化意識(利用者アンケート結果、岡山市)

3 現状及び課題

3-1 現状と課題整理の視点

国や県の自転車活用推進計画の目標や、市の政策動向、上位計画である総合交通戦略における自転車の位置付けを踏まえて、「暮らしやすさ」「安全・安心」「環境・健康」「観光振興」の4つの視点で現状・課題を整理して、目標を設定しました。

<国や県、市の政策動向>

【国】自転車活用推進計画 (H30.6)

<4つの目標>

- ① 自転車交通の役割拡大による**良好な都市環境の形成**
- ② サイクルスポーツの振興等による**活力ある健康長寿社会の実現**
- ③ サイクルツーリズムの推進による**観光立国の実現**
- ④ 自転車事故のない**安全で安心な社会の実現**

【県】長野県自転車活用推進計画 (H31.3)

<4つの目標>

- ① 「**すべての人が自転車を安全に利用**する信州」の実現
- ② 「**自転車を利用するライフスタイルにあつたまちづくり**」
- ③ 「**人も自然も健康な信州**」の実現
- ④ 「**Japan Alps Cycling**」ブランドの構築

【市】「第11次基本計画基本施策」

自転車を都市内交通における主役として位置づけ、市民にとって車と並ぶ主要な交通手段となることを目指します。

【市】総合交通戦略 (R3 改訂)

これまでの公共交通施策に加え、自転車を都市交通の中で活用していくことを明確に示した戦略を設定

<計画の方向性の視点>

視点1：暮らしやすさ

【要素】：
移動の快適性、渋滞緩和

視点2：安全・安心

【要素】：
安全、教育

視点3：環境・健康

【要素】：
環境・健康・スポーツ

視点4：観光振興

【要素】：
観光・広域連携

図 3-1 現状及び課題整理の視点



3-2 現状及び課題の整理

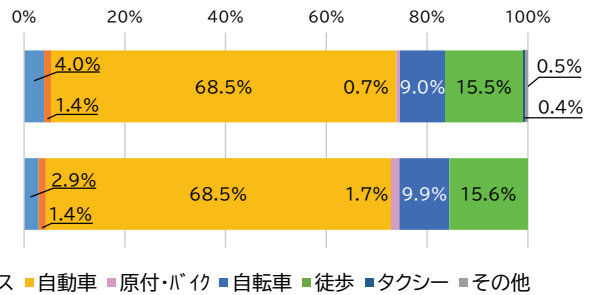
(1) 暮らしやすさ

■現状

① 依然として高いクルマ利用率

令和元（2019）年に実施した「松本市パーソントリップ（人の動き）調査」によると、市民のクルマの代表交通手段分担率※は約7割であり、平成20（2008）年から依然として高い状態が続いています。一方で、自転車の代表交通手段分担率は9.9%から9.0%に低下しています。

また、市内の国道・県道の交通混雑状況を見ると、特に郊外から中心市街地方面に続く道路において、混雑時平均旅行速度が20km/hを下回っている区間がみられます。



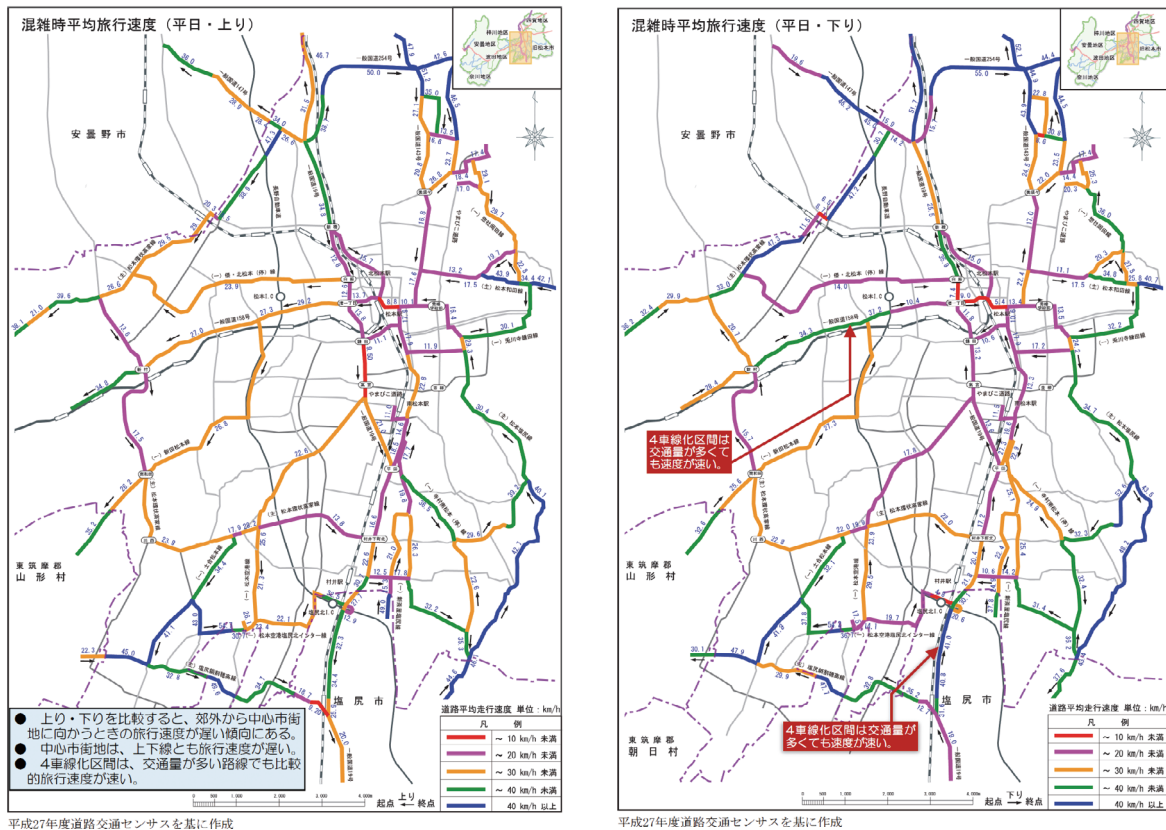
■鉄道 ■バス ■自動車 ■原付・バイク ■自転車 ■徒歩 ■タクシー ■その他
出典「松本市パーソントリップ（人の動き）調査報告書」（令和2年3月）、
「松本都市圏総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）」（平成20年）

図 3-2 市民の代表交通手段分担率

目次

※代表交通手段：1つのトリップ（出発地から目的地への移動）における主な交通手段を指します。

※交通手段分担率：ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を指します。



出典) 松本市第6次道路整備五箇年計画

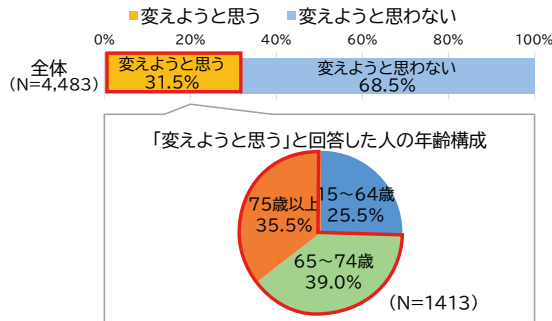
図 3-3 国道・県道の混雑時平均旅行速度



② 高齢者にみられるクルマからの転換意向

「松本市パーソントリップ(人の動き)調査」によると、クルマ利用者の3割が、「10年後には徒歩や自転車、公共交通中心の交通手段に変えよう」という意向を持っています。また、転換意向のある人の約7割は65歳以上の高齢者であり、ほとんどの高齢者が、転換理由として「年齢によりクルマの運転に不安を感じるから」と回答しています。このことから、将来クルマへの運転に不安を感じる高齢者が一定程度みられることがわかります。また、移動手段をクルマ以外の手段に切り替える場合、自転車を選択する人が約3割と最も多く、高齢者においては、「バス」に次いで自転車を選ぶ人が多い傾向にあります。

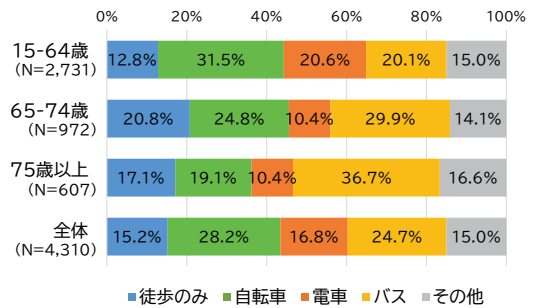
Q.(普段の生活において自家用車を運転している者に対し)10年後を目処にその移動手段を徒歩や自転車、公共交通中心に変えようと思うか？



出典)「松本市パーソントリップ(人の動き)調査報告書」(令和2年3月)

図 3-4 クルマ利用者の10年後の移動手段転換意向

Q.(10年後にかかわらず)移動を自家用車以外に切り替える場合、どの移動手段が中心になるか？



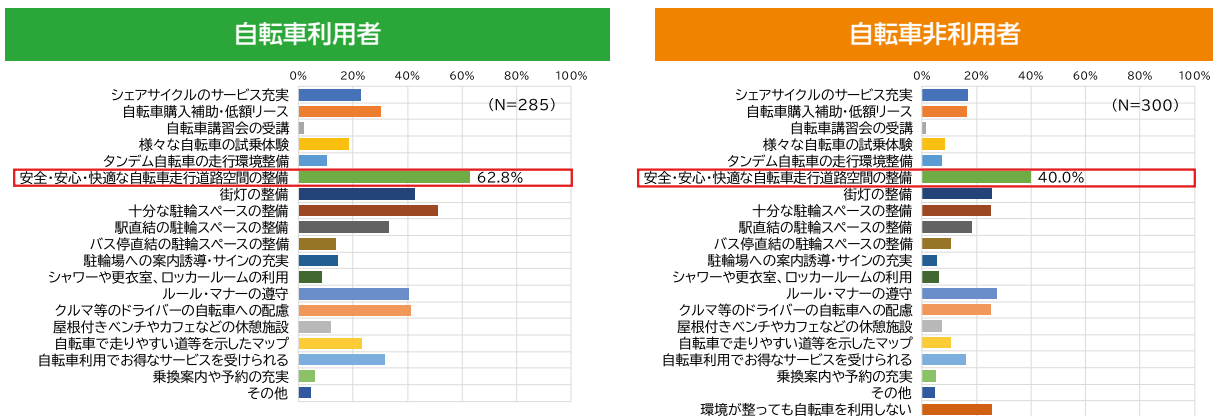
出典)「松本市パーソントリップ(人の動き)調査報告書」(令和2年3月)

図 3-5 クルマから転換する場合の移動手段

③ 自転車通行空間整備のネットワーク化が不十分

令和3(2021)年1月に実施した松本市における自転車利用に関するアンケート調査結果によると、自転車の利用促進に向けて、自転車通行空間の整備が最も望まれていることがわかります。

一方で、松本市内の自転車通行空間の整備は約6kmに留まっており、ネットワーク化がまだ不十分な状況です。



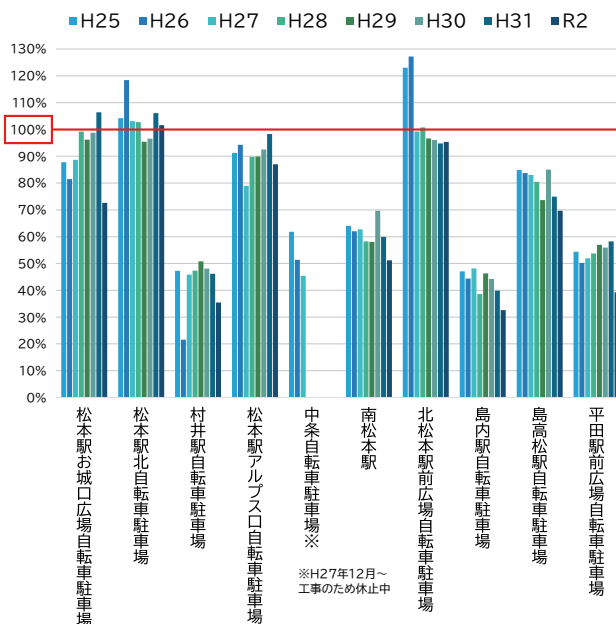
出典) 令和2年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

図 3-6 自転車利用にあたり求める利用環境



④ 目的地周辺の駐輪環境の必要性

J R 駅周辺では市営駐輪場を設置していますが、松本駅及び北松本駅の駐輪場はいずれも利用率が 90 ～ 100% 前後と空きがない状態です。このような状況もあり、令和 3 (2021) 年度に松本駅お城口広場自転車駐車場、中条自転車駐車場の改修工事を行い、松本駅周辺の収容台数増加に取り組んでいます。ただし、アンケート調査結果によると、目的地から駐輪場までの許容できる距離は「100m 未満」と回答する人が全体の約 7 割を占めており、駅だけでなく目的地周辺での駐輪環境の整備も求められます。

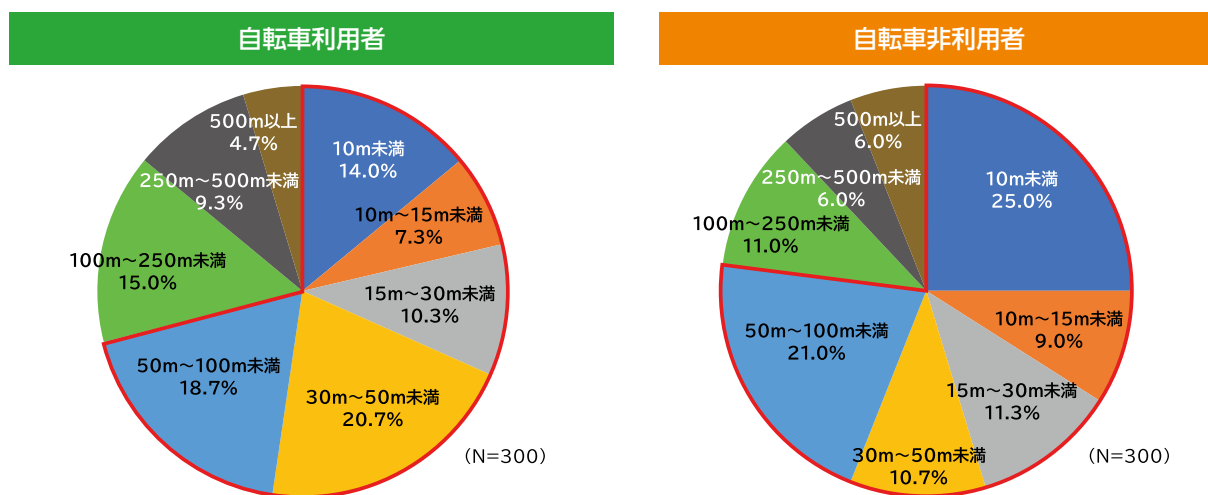


※利用率=各年 3 月の利用台数 ÷ 収容台数

図 3-7 駐輪場の利用率

目次

目的地となる商業地域等については、「松本市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」第 6 条において、施設の設置者等の駐輪場設置に関する責務を示しています。この条例に基づき、300㎡を超える施設では駐輪場を設置していますが、300㎡以下の駐輪場設置要件を満たさない施設が集積しているエリアにおいては、市民の良好な生活環境の保持に配慮し、自転車等放置整理区域内を中心に駐輪環境を整備する必要があります。



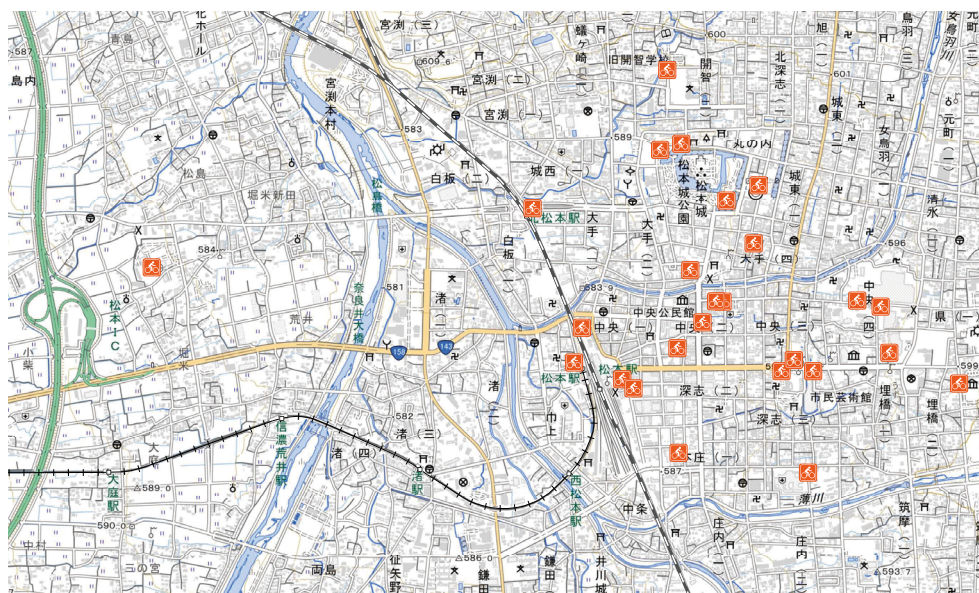
出典) 令和 2 年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

図 3-8 目的地から駐輪場までの許容できる距離



⑤ 中心市街地の回遊手段として「シェアサイクル」が活躍

平成 31 (2019) 年から導入したシェアサイクルは、令和元 (2019) 年度は約 18,700 回、令和 2 (2020) 年度は約 23,000 回の利用があり、徐々に市民の認知度が向上しています。平成 15 (2003) 年度から導入していたレンタサイクル「すいすいタウン」は令和 3 (2021) 年度からシェアサイクル事業に統合し、より効率的・効果的なサービスの提供が図られています。



出典) HELLO CYCLING ウェブサイト、松本市ウェブサイト (令和 3 年 5 月時点)、「地理院タイル」を加工して作成

図 3-9 シェアサイクルのステーション配置図

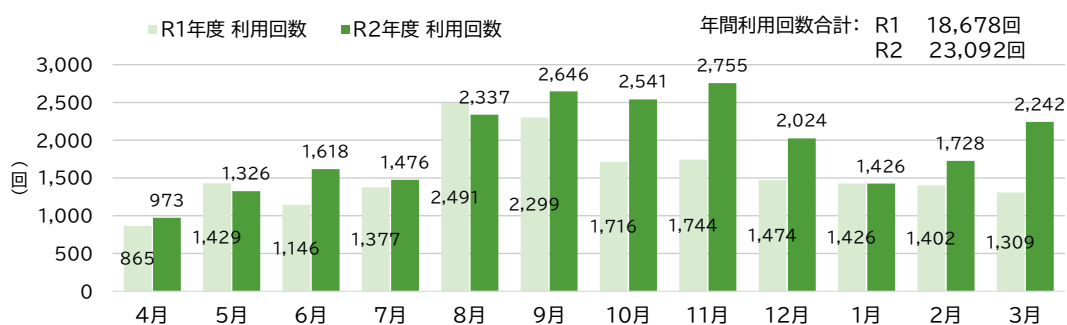


図 3-10 シェアサイクルの利用実績

暮らしやすさに関する課題

- 中心市街地におけるクルマ以外の移動手段の利用促進
- 高齢者への移動手段の対応
- 自転車通行空間の計画的な整備によるネットワーク化
- 利用状況に応じた小規模駐輪施設の配置・整備
- シェアサイクルを市街地の移動手段として利用できる走行・駐輪環境の整備



コラム

より使いやすい駐輪場へ
～松本駅北自転車駐車場、松本駅アルプス口自転車駐車場の大幅リニューアル～

令和2（2020）年、松本駅北自転車駐車場と松本駅アルプス口自転車駐車場がリニューアルオープンしました。

具体的には、朝の通勤・通学ラッシュ時でもスムーズな入出庫を実現するためのゲートシステムの更新や、高齢者や女性でも扱いやすく、省スペースで収容数の増加につながる自転車ラックへの取り換えを行うことで、より使いやすい自転車駐輪場に生まれ変わりました。この駐輪場リニューアルは、官公庁・全国の自治体や事業者等が集う自転車まちづくり博「BICYCLE CITY EXPO」の中で、「BICYCLE PARKING OF THE YEAR 2020 駐輪場グランプリ」の優秀賞を受賞しました。

表 リニューアル工事の内容

| リニューアル内容 | 効果 |
|--|--|
| 定期券を機器に入れてゲートが開く仕組みのゲートシステム（2機）から、交通系ICカードによりゲート開閉する最新のサイクルゲート5機に更新・増設 | <ul style="list-style-type: none"> 朝の通勤・通学ラッシュ時の入出庫における渋滞の緩和 |
| 操作が簡単で省スペースであるOSS製のオートリターン式垂直2段式サイクルラックを採用 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上 収容台数の増加（合計2,698台分が収容可能） |
| 交通系IC決済の導入 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上 |



図 サイクルゲート（松本駅北自転車駐車場）

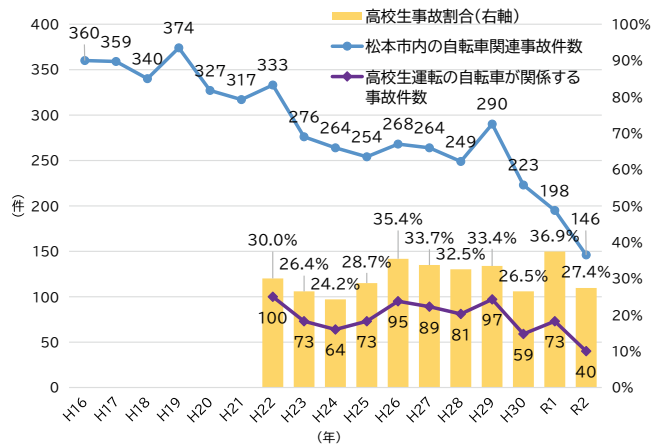
(2) 安全・安心

■現状

① 高校生の自転車関連事故の多さ

市内の自転車関連事故は年々減少傾向にあり、令和元（2019）年には年間200件を下回りました。しかし、令和2（2020）年の自転車関連事故のうち、高校生が運転者の場合の事故割合が約3割を占めている状況にあります。

自転車関連事故は、中心市街地やその周辺地区で多く発生しており、特に交差点内での事故が多い傾向にあります。

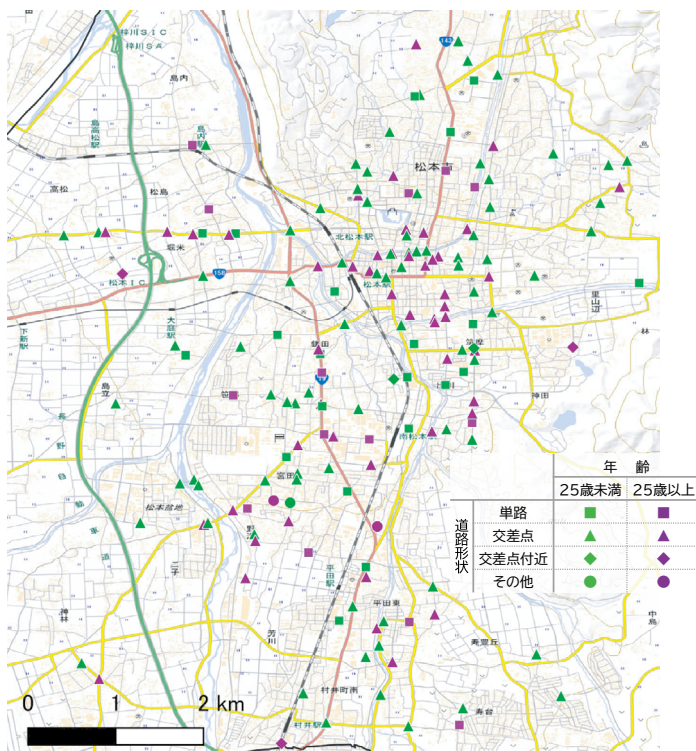


注) 「高校生運転の自転車が関係する事故件数」は、平成22年から計測

出典) 松本警察署資料

図 3-11 自転車関連事故の発生件数の推移

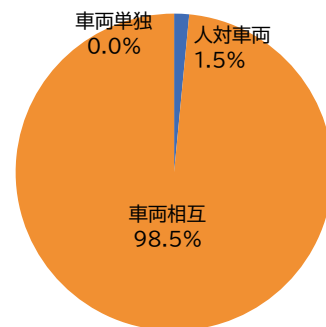
目次



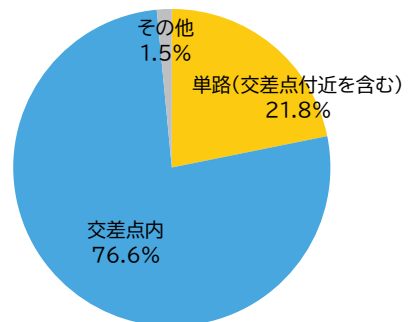
注) データ時点は平成30年12月初～令和元年12月末
出典) 警察庁公表データ(平成31年・令和元年)、地理院タイルを元に作成

図 3-12 市内中心部における自転車事故発生箇所

事故類型別自転車関連事故(N=197)



衝突地点別自転車関連事故(N=197)



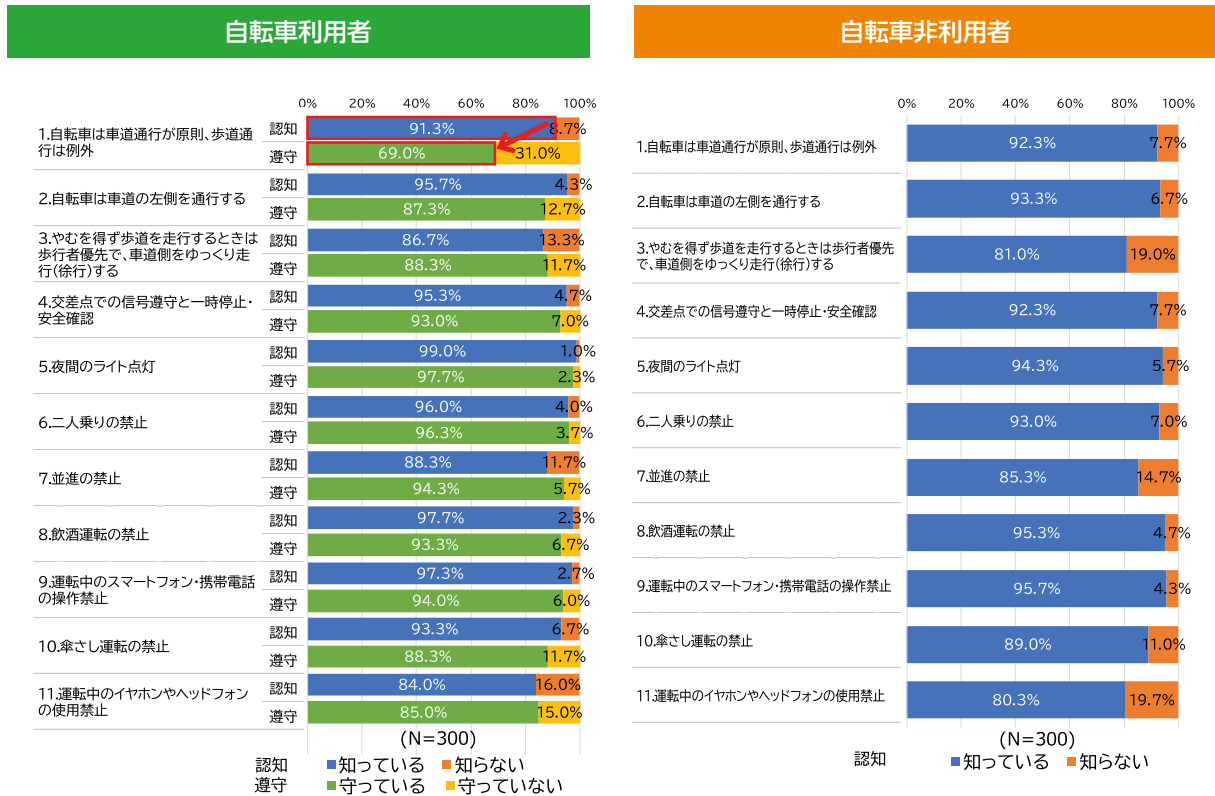
注) データ時点は平成30年12月初～令和元年12月末
出典) 警察庁公表データ(平成31年・令和元年)

図 3-13 自転車関連事故の内容 (上: 事故類型別、下: 衝突地点別)



② 自転車交通ルール・マナー等の遵守が不十分

令和3年1月に実施した松本市における自転車利用に関するアンケート調査結果によると、自転車交通ルールについて、認知率と遵守率を比較すると、「自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外」の認知率が約9割に対し、遵守率が約7割と低い傾向にあります。



出典) 令和2年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

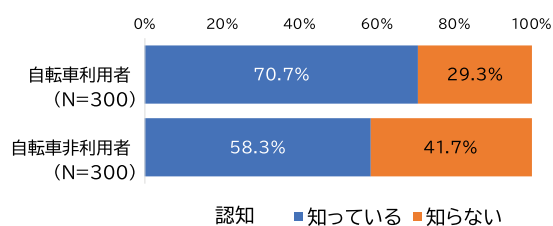
図 3-14 自転車交通ルールの認知状況



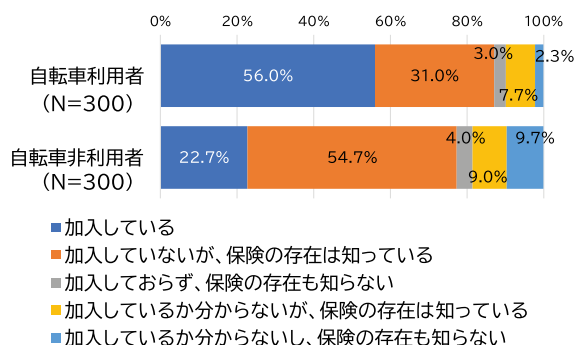
また、長野県では、自転車損害賠償保険の加入は義務化されていますが、アンケート結果をみると、自転車利用者でも、義務化に関する認知度は7割にとどまっており、実際に自転車損害賠償保険に加入している人は約6割にとどまっています。

さらに、自転車利用者のうち、ヘルメットを着用している人は全体の約6%程度と低い状況です。

13. 長野県では、自転車損害賠償保険等への加入は義務である



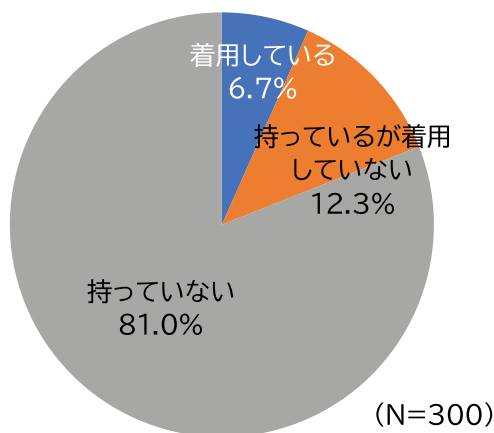
自転車損害賠償保険の加入状況



出典) 令和2年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

図 3-15 自転車損害賠償保険の認知・加入状況

ヘルメットの着用状況



出典) 令和2年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

図 3-16 自転車利用者のヘルメットの着用状況

安全・安心に関する課題

- 安全な自転車走行環境の整備
- 自転車の交通ルールの啓発及び交通マナーの向上



(3) 環境・健康

■現状

① ゼロカーボンシティを目指して

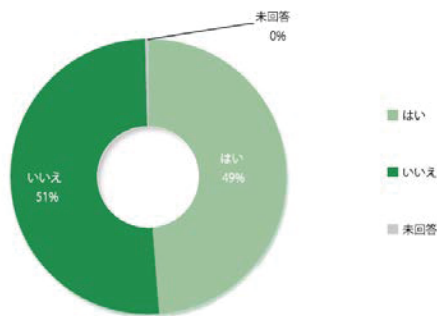
松本市は、「第4次松本市環境基本計画」において、歩行者・自動車の利用環境の整備を示しています。また、令和2（2020）年12月には、「松本市気候非常事態宣言～2050ゼロカーボンシティを目指して～」を表明し、環境に配慮したクルマへの転換を図るとともに、公共交通の利用及び自転車の活用を推進することを示しました。

② 市民の運動習慣と健康状態

市民の約半数がスポーツ活動を行う習慣があり、うち8割が、週に1度はスポーツを行っていることから、松本市民の約4割に運動習慣があるといえます。運動する理由としては、健康や体力づくり、運動不足の解消のためである人が多い傾向にあります。

しかし、市民の死因別死亡率は、平成27（2015）年には3大疾病（悪性新生物、心疾患、脳血管疾患）が多く、中でも悪性新生物、心疾患が増加傾向にあります。また、メタボ該当割合も年々増加傾向にあります

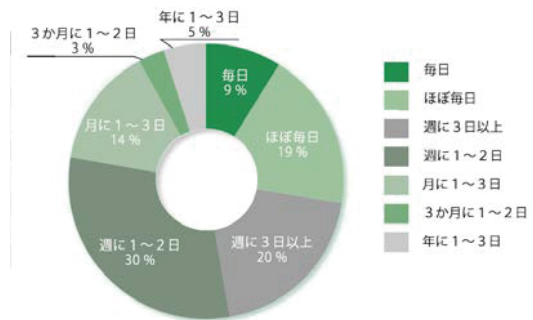
Q. 現在、スポーツをしていますか。



出典)「松本市スポーツ推進計画」(平成27年3月)

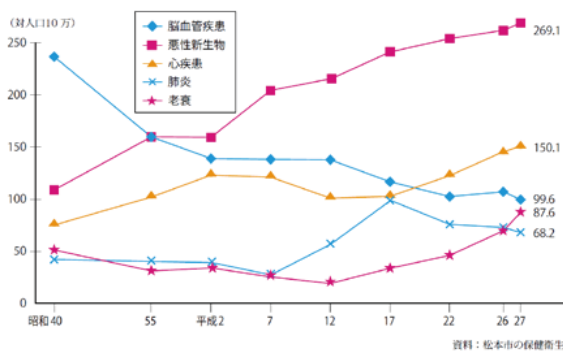
図 3-17 現在のスポーツ活動への取組状況

Q. 一年にどのくらいスポーツを行っていますか。



出典)「松本市スポーツ推進計画」(平成27年3月)

図 3-18 スポーツ活動の頻度



出典) 松本市「第3期食育推進計画 すこやか食プラン まつもと」(平成30年3月)

図 3-19 市の死因別死亡率の推移

表 3-1 市でのメタボ該当割合

| 指標 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | 目標 |
|----|------|------|------|------|------|----|
| 割合 | 16.6 | 16.3 | 17.2 | 17.1 | 17.9 | 減少 |

出典) 平成30年度第1回松本市国民健康保険運営協議会会議資料(平成30年8月)



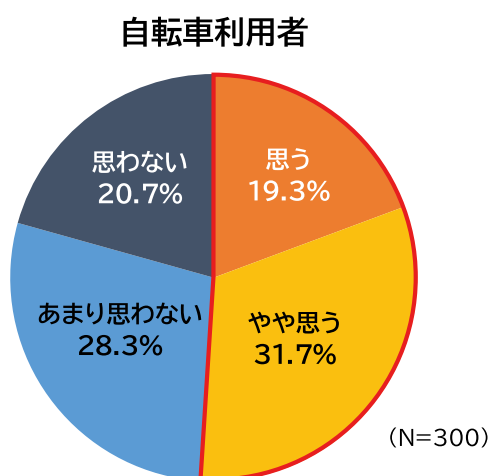
③ スポーツとしての自転車利用意向

令和3（2021）年1月に実施した松本市における自転車利用に関するアンケート調査結果によると、サイクルスポーツの実施意向は、自転車利用者の約半数を占めており、スポーツとしての自転車利用に一定程度のニーズがあることが考えられます。また、今後必要なスポーツ施設として、特にサイクリングロード整備に一定程度のニーズがみられます。

Q. 運動を目的として、マウンテンバイクやロードバイク、クロスバイクなどのスポーツバイクを使ったサイクルスポーツを行ってみたいと思いますか。

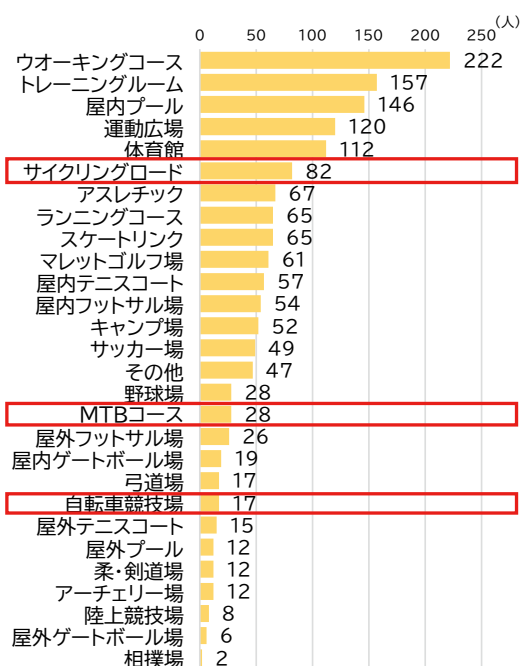
Q. どのようなスポーツ施設が今後、必要だと思いますか。（複数回答可）

目次



出典) 令和2年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

図 3-20 自転車利用者のサイクルスポーツの実施意向



出典) 「松本市スポーツ推進計画」(平成27年3月)

図 3-21 今後必要だと思う運動・スポーツ施設

■環境・健康に関する課題

- 環境負荷を考慮した交通手段が選択できる環境の整備
- さらなる健康増進に向けた取組みの推進
- スポーツ振興・健康増進に向けた快適な自転車走行環境の整備



(4) 観光振興

■現状

① 松本市の有する多様な観光資源

松本市の観光客数は年々減少傾向にありますが、市内には、国宝に指定されている松本城や旧開智学校等の歴史・文化資源や、様々な商店が連なる縄手通りや中町通り等のにぎわいスポット、上高地や美ヶ原高原等の豊かな自然環境等、多種多様な観光資源があります。

サイクリスト国勢調査によると、サイクルツーリズムの地域を選ぶ際に重視する点として、「土地ならではの景観・絶景を楽しむ」ことが最も多く、本市の有する歴史・文化資源や自然環境等の活用が期待できます。松本市観光コンベンション協会では、市中心部の観光スポットを巡るサイクリングコース3ルートを紹介した観光サイクリングマップが作成され、観光×サイクリングの取組が進められています。また、長野県では、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』のルートを設定しており、松本市内のルートも候補として挙がっています。

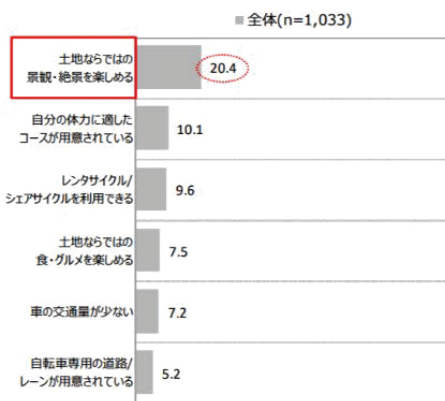
目次



上段左：美ヶ原高原、上段右：松本城
 下段左：縄手通り、下段右：中町通り
 出典)「松本市観光ビジョン」(平成30年4月)

図 3-22 松本市の観光資源

地域選びの重視点



出典)「サイクリスト国勢調査 2018」
 (ツール・ド・ニッポン (一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン))

図 3-23
 サイクルツーリズムの地域
 を選ぶ際に重視する点

② 多くの自転車イベントの開催

本市では、乗鞍ヒルクライム、ツール・ド・美ヶ原高原自転車レース大会の2つを指す「松本ヒルクライム」や、ロングライドイベント「アルプスあづみのセンチュリーライド」等の自転車イベントが開催されており、日本全国から多くの参加者が集まります。また、平成27（2015）年に整備された「松本市美鈴湖自転車競技場」では、学生や市民の自転車トラック競技大会等が開催されており、年々利用者が増加しています。

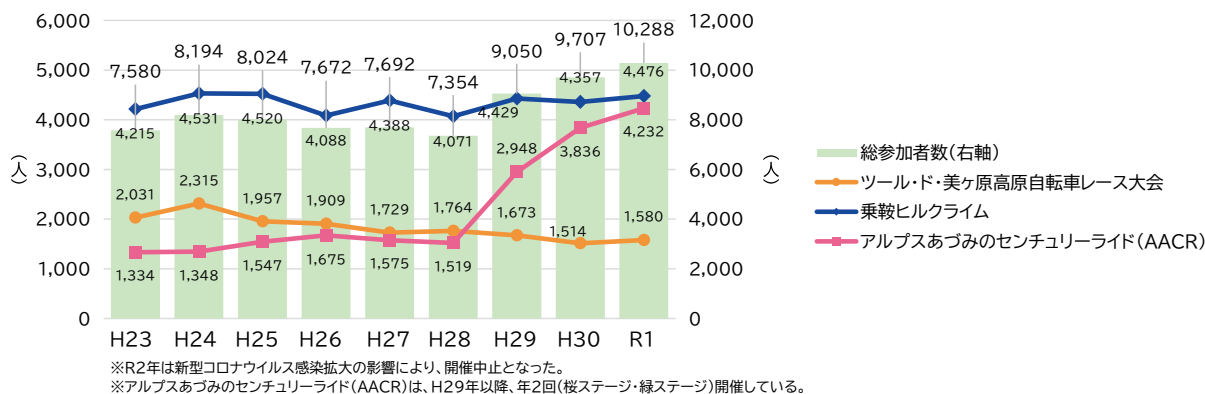


図 3-24 美鈴湖自転車競技場の利用者数推移

目次



出典)「松本市公式観光情報 まつもと新物語」HP

図 3-25 美鈴湖自転車競技場

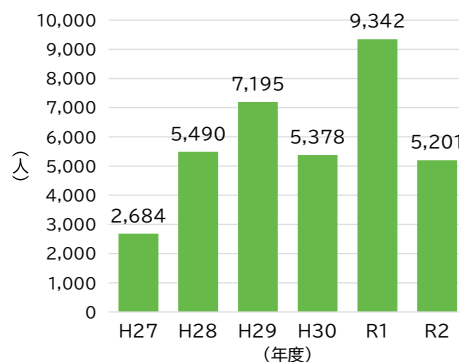


図 3-26 美鈴湖自転車競技場の利用者数推移

③ e-BIKE の普及

近年、ロードバイクやマウンテンバイクなどのスポーツサイクルに電動アシスト機能を搭載した e-BIKE が登場し、年齢や性別、体力差によらず気軽にサイクリングが楽しめること等から全国で注目され始めています。

本市でも、まちなかでの観光周遊のための移手段や、乗鞍高原でのヒルクライム体験等のための貸出し等、e-BIKE を活用した取組みを進めています。

■観光振興に関する課題

- Japan Alps Cycling Road 等の新たな資源や市内の多種多様な観光資源と自転車の連携による、さらなる観光振興



4 計画目標

4-1 計画のコンセプト

自転車は、短距離でのクルマ移動からの転換や、公共交通ではカバーできない地域における移動手段、公共交通の末端交通手段等の都市交通としての役割が期待できる交通手段です。松本市が、クルマ中心から歩行者・自転車・公共交通等を中心とした、にぎわいのあるまちづくりを目指すにあたっては、自転車利用の推進が重要となります。

自転車利用の推進においては、3章で整理した課題への対応により、安全・安心で快適な自転車利用環境を実現するとともに、環境・健康、観光振興等の他分野との連携により、各分野における課題解決に貢献し、自転車の活用機会を広げることが求められます。

また、自転車利用推進に向けては、単なる利用環境整備や利用啓発だけでなく、市民が自転車を「楽しむ」ことができる環境を実現すること、またその楽しさを伝えるという視点が重要となります。

松本市は、市中心部には松本城や旧開智学校等の歴史・文化資源を数多く有しており、また、市の東部には標高 2,000 m の美ヶ原高原、西部には 3,000 m 級の北アルプスの山岳が広がる等の豊かな自然環境も有しています。加えて、松本ヒルクライムやアルプスあづみのセンチュリーライド等の県内外から多くの参加者が集まる自転車レース・イベントの開催地である等、市民や観光客が自転車で松本市を「楽しむ」ためのポテンシャルを持っています。

以上から、本計画のコンセプトは、松本市基本構想 2030 の将来の都市像「豊かさと幸せに 挑み続ける 三ガク都」との整合も踏まえ、以下のとおり設定します。

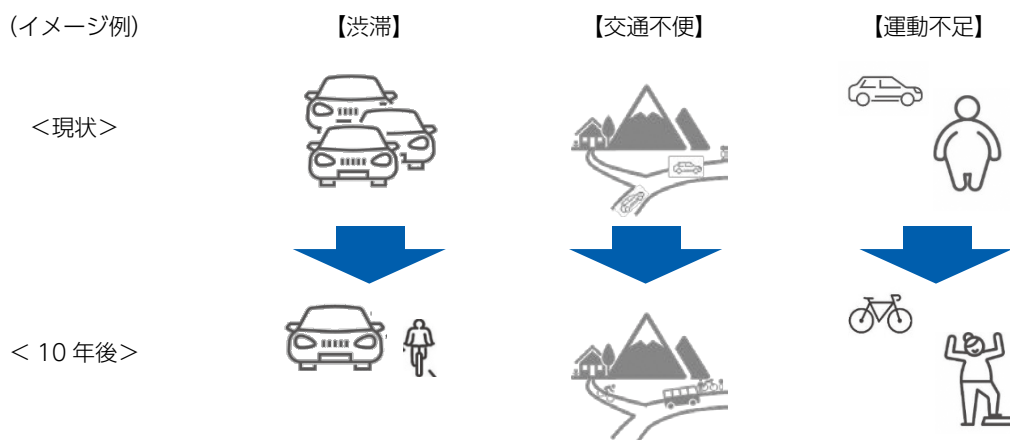
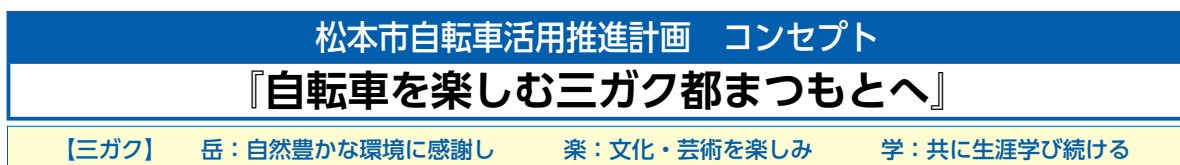


図 4-1 自転車活用推進による将来イメージ

4-2 計画目標

目標 1 自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり

クルマ中心から歩行者、自転車や公共交通等が中心のまちづくりの実現に向けて、自転車利用の促進を目指して、自転車利用者にとって安全・快適な自転車利用環境の整備を行います。

具体的には、自転車通行空間を計画的に整備するとともに、地域のニーズに応じた駐輪環境の整備を実施します。また、誰もが自転車を利用できる環境として、シェアサイクルの普及促進とシェアサイクルと MaaS の連携の検討に取り組みます。

目標 2 歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり

自転車利用の推進にあたっては、通行空間整備による安全・快適性の確保だけでなく、自転車は車道の左側通行といった自転車利用ルール・マナーを遵守する等、自ら安全意識を高めていくことが重要となります。

市民の安全意識向上を目指して、利用者への安全教育、安全利用の促進や定期的な自転車点検実施の周知啓発の取組を実施します。

目標 3 市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり

2050年までのゼロ・カーボンシティの実現を目指して、環境負荷を考慮した自転車等の交通手段が選ばれる環境づくりが重要となります。また、自転車利用の推進は、市民の運動不足解消や、さらなる健康増進につながることを期待できます。

以上から、市民に日常的に自転車を利用してもらうことを目指して、自転車通勤などの促進に取り組みます。また、自転車を活用した健康づくりの推進にも取り組みます。

目標 4 サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり

松本市は、県内交通の要衝を担う都市であり、松本城や上高地、美ヶ原高原等の多種多様な観光資源を有することや、国内各地から参加者が集まる自転車レース・イベントの開催都市である等、サイクルツーリズムのポテンシャルを有しています。

さらなるサイクルツーリズム推進による観光まちづくりに向けて、松本市を象徴するサイクリング大会の実施や、世界に誇るサイクリング環境の創出に取り組みます。また、近年普及してきている e-BIKE の利用機会の創出に向けた環境づくりにも取り組みます。



コラム

自転車を利用することで、市民、事業者、地域にとって多様なメリットが生まれます。

自転車は、誰でも手軽に利用できる交通手段であるとともに、二酸化炭素を排出しないことから地球環境に優しく、さらに日常生活に自転車を取り入れることにより、身体の健康、精神面の健康、経済性等の面でのメリットが期待できます。

また、企業等の事業者にとっても従業員の健康の維持・増進やストレス解消等による生産性の向上が期待でき、健康経営につながるほか、地域においては周遊の促進による交流人口や消費の拡大等のメリットが期待できます。

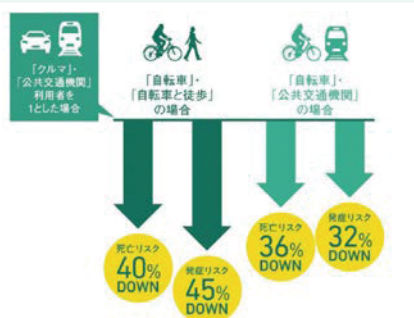
市民のメリット

- ・移動時間の短縮

自転車は約 500m ~ 5km 弱の都市移動において、他のどの交通手段よりも**所要時間が短い**。

- ・健康の維持・増進

自転車を利用することで、運動習慣の確保や、体重や体脂肪、中性脂肪や悪玉コレステロール等の改善、**ロコモ、心臓疾患、がんの予防** などにつながる。



※Carles A. Celis-Morales et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ 2017; 357: i1456

■がんの予防効果
出典) 株式会社シマノ Health Date file

事業者のメリット

- ・従業員の生産性の向上

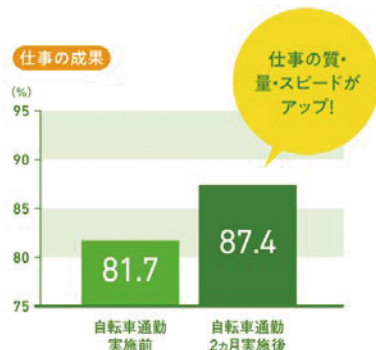
自転車通勤により、従業員の**仕事の質や量・スピードの向上**につながる。

- ・経費の削減

自転車通勤により、**固定費の削減**（通勤手当やクルマの駐車場料金等）につながる。

- ・事業者のイメージアップ

社会的評価、**健康経営企業への認定**につながる。



■従業員の生産性向上の効果
出典) 株式会社シマノ Health Date file

地域のメリット

- ・渋滞の緩和

クルマの利用を減らすことで、**渋滞緩和**につながる。

- ・環境負荷の低減

自転車のCO₂排出量はゼロで、**地球環境にやさしい**。

- ・交流人口や消費の拡大

サイクルツーリズムは、**国内外からの誘客や地域での消費の拡大**につながる。



■人を運ぶのに必要なスペースの比較
(左がクルマ、右が自転車)