

# 豊丘村自転車活用推進計画 (案)

令和 3 年 月  
長野県豊丘村

第1章 計画の概要と背景	3
1. 計画策定の趣旨	3
2. 計画の期間	3
3. 計画の区域	3
4. 計画の位置づけ	3
5. 自転車の活用によるSDGs（エスディージーズ）の取組	4
第2章 現状と課題	6
1. 豊丘村の概況（地理・自然環境・人口構成等）	6
2. 諸施設の立地状況	7
3. 豊丘村の観光の状況	7
4. 自転車の利用環境	7
5. 自転車利用の形態	9
第3章 自転車の活用を推進するための計画目標	10
第4章 目標を実現するための施策の展開	10
目標1. サイクルツーリズムによる「観光まちづくり」	10
施策1. サイクルツーリズム推進環境の創出	11
施策2. サイクリストの誘客多角化	12
施策3. 自転車イベント等の開催	12
施策4. JR等公共交通機関との連携	12
施策5. 豊丘村のPR活動	13
目標2. 自転車の利用による健康づくり	13
施策6. 自転車利用促進の啓発	13
施策7. 自転車通勤の促進	14
施策8. 自転車を活用した健康づくりの推進	15
目標3. 自転車を快適に利用できる環境づくり	17

施策 9 . 自転車通行空間ネットワークの形成	17
施策 10 . 利用しやすい駐輪環境の形成	18
施策 11 . サイクル&ライドの促進	18
施策 12 . シェアサイクル事業の研究	19
施策 13 . 自転車利用の促進に関する情報発信の充実	19
目標 4 . 自転車を安全に利用できる環境づくり	19
施策 14 . 自転車の安全利用の促進	20
施策 15 . 交通安全教育の推進	21
施策 16 . 自転車の点検整備の促進	21
施策 17 . 保険加入の推進	21
施策 18 . 災害時における自転車の活用	22
施策 19 . 安全性の高い自転車普及の促進	22
第 5 章 推進体制	22
1 . 施策を推進するうえでの留意事項	22
2 . 計画推進の体制と各セクションの役割	23
3 . 計画のフォローアップ	24
参考資料（計画策定時に記載します）	
1 . 自転車の種類と特徴	
2 . 自転車関連アクティビティの例	
3 . 先進国における自転車活用の例	
4 . 計画策定の経過	
(1) 会議などの経過	
(2) 豊丘村自転車活用推進計画策定委員会名簿	

## 第 1 章 計画の概要と背景

### 1 . 計画策定の趣旨

自転車は、経済的で環境負荷が低いうえ、その利用が健康づくりにも繋がるな

ど、様々なメリットを持つ乗り物です。また、その利用目的は通勤、通学、買い物、スポーツ、レジャーなど幅広く、多くの人々に利用されています。

こうした中、環境負荷の低減、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、交通の安全を図りつつ、自転車の利用を促進し、自動車への依存度を低減させることによって、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」が平成 29 年 5 月に施行され、平成 30 年 6 月には、国の「自転車活用推進計画」が、平成 31 年（2019 年）3 月には「長野県自転車活動推進計画」が策定されました。また、同法 11 条には、「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

この法律では、市町村は、国および県が策定した自転車活用推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が規定されています。

健康志向の高まりや新型コロナウイルス感染症対策として「三つの密」の回避が可能なアウトドアアクティビティのひとつとしてサイクリングニーズが増大している中、通行空間の整備、自転車による危険運転の防止、サイクルツーリズムへの取り組みなど様々な課題に対応し、本村における自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、村民に多様なメリットを持つ自転車への理解を深めてもらうため、「豊丘村自転車活用推進計画」を策定するものです。

## 2. 計画期間

計画期間は、5 か年程度の令和 7 年度（2025 年度）までとします。

## 3. 計画区域

計画区域は、「豊丘村全域」とします。

## 4. 計画の位置づけ

豊丘村自転車活用推進計画は、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」を勘案し、「豊丘村総合振興計画」などの村の上位計画や関連計画との連携・整合を図り、本村の自転車活用の現状・課題に応じた自転車の政策に関する最上位計画として位置づけ、自転車活用推進法第 11 条に基づく計画とします。

## 5. 自転車の活用によるSDGs（エスディージーズ）の取組

# SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）は、平成27年9月の国連サミットで採択された2030年を期限とする先進国を含む国際社会全体の17の開発目標とそれを実現するための169のターゲットのことです。

「誰一人取り残さない」社会の実現をめざし、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むものとしています。

日常生活において“自転車に乗る”という「行動」が、地域の環境負荷の低減に寄与するとともに、自身の健康増進にもつながるなど、村民一人ひとりが出来るSDGsの取組となります。

本計画を通じて、村民がSDGsを理解し、行動を始めるきっかけとなるよう周知するとともに、自転車の活用によるSDGsの取組が多様な分野や関係者との新たな交流や連携の機会を創出することを目指します。

本計画では、実施施策とSDGsの目標について、その関係性を明らかにし、本計画が示す目標の実現とともに、SDGsの目標達成に向けて取組みを進めます。

## 【本村の自転車施策と特に関連するSDGs】

豊丘村自転車活用推進計画		SDGs						
目 標	施 策	保 健	教 育	成 長・雇 用	イ ノベ ー シ ョ ン	都 市	生 産・消 費	気 候 変 動
サイクルツーリズムによる「観光まちづくり」	サイクルツーリズム推進環境の創出			8			12	
	サイクリストの誘客多角化			8			12	
	自転車イベント等の開催			8			12	
	JR等公共交通機関との連携			8	9		12	
	豊丘村のPR活動			8			12	
自転車の利用による健康づくり	自転車利用促進の啓発	3						13
	自転車通勤の促進	3						13
	自転車を活用した健康づくりの推進	3						
自転車を快適に利用できる環境づくり	自転車通行空間ネットワークの形成	3			9	11		13
	利用しやすい駐輪環境の形成	3			9	11		
	サイクル&ライドの促進			8	9		12	13
	シェアサイクル事業の研究	3			9		12	13
	自転車利用の促進に関する情報発信の充実			8			12	
自転車を安全に利用できる環境づくり	自転車の安全利用の促進	3	4					
	交通安全教育の推進	3	4					
	自転車の点検整備の促進	3	4					
	保険加入の推進	3						
	災害時における自転車の活用							13
	安全性の高い自転車普及の促進	3	4					

## 第2章 現状と課題

## 1. 豊丘村の概況（地理・自然環境・人口構成等）

豊丘村は伊那山脈最高峰の標高 1890m の鬼面山を頂点に標高 400m 台の天竜川まで西向きに河岸段丘を形成しています。こうした成り立ちから、標高差があり坂道も多いという地形的な特徴があります。

気候は内陸性気候で、日照時間も長く、夏期は冷涼、冬期は降雪の少ない住みよい環境にあり、地震や台風などの大きな災害が少なく自然環境に恵まれています。豊丘村の人口は減少傾向にありますが、ここ数年間は 6,700 人台を維持しており、令和 3 年 4 月時点で 6,709 人となっています。高齢化率は 30% 台を増加傾向で推移しており、令和 3 年 4 月時点で 34.1% となっています。

### □豊丘村の人口の推移（各年度 4 月 1 日現在）

年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	令和 2 年度	令和 3 年度
人口	6,754 人	6,749 人	6,704 人	6,718 人	6,709 人
男性	3,336 人	3,356 人	3,335 人	3,344 人	3,332 人
女性	3,418 人	3,393 人	3,369 人	3,374 人	3,377 人

出典：豊丘村住民基本台帳

### □豊丘村の人口の年代別構成（令和 3 年 4 月 1 日現在）

年 代	人 口			構 成 比
	男	女	計	
10 代未満	292 人	265 人	557 人	8.30%
10 代	369 人	310 人	679 人	10.12%
20 代	254 人	241 人	495 人	7.38%
30 代	368 人	326 人	694 人	10.34%
40 代	418 人	401 人	819 人	12.21%
50 代	417 人	396 人	813 人	12.12%
60 代	451 人	480 人	931 人	13.88%
70 代	438 人	446 人	884 人	13.18%
80 代以上	325 人	512 人	837 人	12.47%
合 計	3,332 人	3,377 人	6,709 人	100.00%

出典：豊丘村住民基本台帳

## 2. 諸施設の立地状況

天竜川沿岸の下段地帯は、住宅地や事業用地などとともに、水田を中心とした農用地で形成されており、集団化が図られています。中段地帯は本村の農業の中核をなす果樹生産地を中心とした農業集落を形成しています。上段地帯は農業生産基盤の整備により集団化が図られており、小集落が点在した里山集落を形成しています。上段地帯から伊那山脈にかけての森林地帯は急峻であり、村土の保全と水源涵かん養のための森林育成が行われています。

役場の標高は 426m で、住民の居住地域は 410m から 800m に位置しています。気候は前述のとおり内陸性気候で、山間盆地としては住みよい気候ですが、日中は気温が上がり、夜は気温が下がるため寒暖差が大きくなっています。また、平均気温は比較的暖かいですが、標高が高くなるにつれ気温が低くなり、冬期間は中段、上段地帯を中心に道路が凍結する箇所があります。

通勤や買い物といった生活面において自転車の活用を推進するためには、標高差や坂道、また冬期の道路状況等を踏まえたうえでの検討が必要です。

### 3. 豊丘村の観光の状況

- ・豊丘村は天竜川とアルプスを望む景観や日本有数の河岸段丘、ポットホール等を有し、さらには、果樹をはじめとした美味しい農産物や豊かな歴史・文化など多様な地域資源を有しています。
- ・豊丘村への入込客数は年間約 45 万人であり、道の駅 南信州とよおかマルシェを拠点として農業体験観光を中心に集客を図っています。
- ・with コロナ、after コロナ期におけるアウトドアアクティビティ（サイクルツーリズム、キャンプ、アウトドアイベント等）の需要拡大を見据え、豊丘村の自然を活かした企画・提供することが求められています。
- ・雄大な景観や過ごしやすい気候は、自転車を活用して観光誘客を進めるうえで重要なポイントとなりますが、冬期間の誘客への取組みも課題として捉えていく必要があります。

### 4. 自転車の利用環境

#### (1) 地域の交通状況

- ・豊丘村を含めた当地域は、アップダウンが多い地形に加え、公共交通機関等が発達していないため、自動車に頼った生活スタイルとなっています。
- ・高齢化社会の進展により、増加が予測される免許返納者の受け皿として、高齢者の移動手段の確保が必要とされています。
- ・自分の意志で移動できる「移動寿命」の延伸のため、自動車以外の移動手段で



生活でき、ＱＯＬ（クオリティ・オブ・ライフ）を維持できる環境づくりが求められています。

## （２）公共交通機関等の状況

- ・ 鉄道（ＪＲ飯田線）は伊那谷の市町村を南北に結ぶ重要な公共交通機関です。最寄駅となる高森町の市田駅、山吹駅には自転車用の駐輪場が整備され、自転車と鉄道の複合利用環境が整備されています。しかしながら、通勤や通学等において自転車の活用が少ない状況であり、活用拡大に向けて自転車の持つ様々なメリットを広報啓発していく必要があります。
- ・ 公共交通機関である村営のコミュニティバスは村内循環とともに、高森町、喬木村の公共交通機関に接続しており、通勤、通学のほか通院や買い物といった生活の足として利用されています。一方、観光面において２次交通としての役割が期待されていますが、都市部のように充実した運行内容とすることは困難な状況です。
- ・ 東京や名古屋等の大都市圏と豊丘村を結ぶ公共交通機関としては、鉄道のほかに高速バスがあり、複数のバス会社により運行がされており、多くの住民や観光客が利用しています。
- ・ 近年、国内では外国人を含めて自転車を楽しむ旅行客が増えている状況もありますが、自転車の運搬について交通事業者と協議を進めるとともに、自転車を利用する旅行客向けの拠点の充実が必要です。

## （３）村内の道路状況

- ・ 自転車の利用促進を図るためには、特に交通量の多い道路において自転車の利用環境が整備されていることが望まれるなか、豊丘村内において歩行者、自転車、自動車が分離された通行空間はほとんどない状況です。
- ・ ただし、交通量の少ない村道や林道等で自転車の交通に適していると思われる道路も多く存在するため、こうした道路を選定し、自転車コースの設定や観光に活用していくことは十分に可能であると考えられます。

## （４）村内の交通事故の状況

□近年の交通事故の状況（年別件数）

年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数	8	12	12	9	2
死亡者数	0	0	0	0	0

## 5. 自転車利用の形態

### (1) 健康増進に資する自転車の利用

長野県は全国でも上位の長寿県であるとともに、人口に占める高齢化率も30.4%と高く（国の高齢化率 27.7% 平成29年度時点）地域活力の向上には高齢者が地域や職場で活躍してくることが必要です。自転車は適正な運動強度を維持しやすく、年齢を重ねたときの歩ける身体づくりにも資することから、体力の維持向上のためにも活用が期待されています。

また、運転免許証自主返納等により、移動手段を持たない高齢者も増加している現状があり、自動車に代わる移動手段としての役割も求められています。

### (2) 日常生活における自転車の利用

中学校（村内1校）への通学については、片道4km以上の場合に自転車の利用が可能となっており、以前は多くの生徒が自転車を利用していた時期がありました。しかしながら、中学校、高校への通学をはじめ通勤や買い物等への自転車の利用は少ない状況です。（参考：村内保育園3園、村内小学校2校、南信州地域内高校8校）

通勤においては、通勤圏が広域にわたることから状況の把握が困難ですが、通勤手段の大部分は自家用車と考えられます。また、買い物等、生活の移動手段として自転車の利用についても、商業施設の駐輪場の利用状況からみて、自家用車の利用が大部分をしめていると考えられます。

CO<sub>2</sub>の排出削減が世界的な課題となっており、自動車等から自転車利用の促進や公共交通への転換が求められています。

近年、自転車の利用によるメンタルヘルスの改善等も報告されており、国、県においても通勤・通学における自転車利用を推進していることから、豊丘村においても同様に推進していくことが求められます。

### (3) スポーツ・レジャーにおける自転車活用

自転車を活用したレジャー施設としては、令和3年5月から豊丘村観光拠点施設「とよおか旅時間」内のサイクルステーションを拠点に、自転車ロードチーム「ボンシャンス」による、村内を巡るガイドツアーが開始されました。

天竜川沿いや河岸段丘上、山間地の美しい景観の中でサイクリングが楽しむことができ、こうしたロケーションについては、誘客面において大きな可能性を秘めていますが、反面、特に森林や里山エリアにおけるコース設定では、自然環境の保護やキノコ、山菜といった個人資産への影響に十分に配慮する必要があります。

豊丘村（伊那谷）の地形は、河岸段丘による高低差（標高差）があり、また、北から南へ向かって下り傾向となっていることから、アップダウンのあるコース

や、下り傾向を重視したコース等、地形の特徴を生かした様々なコース設定が可能です。他にも、天竜川沿いの快適平坦なコースや山間地の林道を活用したオフロードコースなど、サイクリングに関しては多くの可能性を有しています。

#### (4) 観光における移動手段としての自転車活用

豊丘村の観光は、交通手段として自家用車の利用が多くを占めています。

公共交通機関では自転車を運搬しにくい状況であり、現時点では観光における自転車の利用は少ないと考えられます。今後は、リニア中央新幹線の県内開通も見据え、公共交通機関の利用と各観光スポットを結ぶ移動手段としての自転車の利用も進めていく必要があります。

### 第3章 自転車の活用を推進するための計画目標

本村の自転車に関する現状から見える課題を踏まえ、自転車の活用を計画的に推進するために、国や長野県の自転車活用推進計画を勘案し、4つの計画目標を定めます。

目標1. サイクルツーリズムによる「観光まちづくり」

目標2. 自転車の利用による健康づくり

目標3. 自転車を快適に利用できる環境づくり

目標4. 自転車を安全に利用できる環境づくり

### 第4章 目標を実現するための施策の展開

#### 目標1 サイクルツーリズムによる「観光まちづくり」

伊那谷、河岸段丘、天竜川などの豊かな自然や果樹をはじめとした豊富な食、人と人とのふれあいを観光資源としたサイクルツーリズムの推進やサイクルスポーツの展開により、観光客を呼び込む仕組みをつくり、その効果を農業・商業・工業を含めた幅広い産業活動へ波及させる「観光まちづくり(※)」を目指します。村民のサイクルツーリズムを含む観光活動に対する意識を深め、参加意識と受入意識の醸成を図るとともに、村民に愛される自転車文化の創造とサイクリングを通じた余暇の充実を図ります。

(※)「観光まちづくり」＝地域が主体となって、地域の観光資源を利活用し、地域外からの交流人口を拡大する観光活動を通し、地域を活性化させ持続可能な魅力ある地域を実現させるための活動。「観光づくり」と「まちづくり」を一体化

して推進していこうという考え方。

## 施策 1. サイクルツーリズム推進環境の創出

### (1) 村民主体によるサイクルツーリズムの推進

- ・本村の景観、食、人、歴史、文化を活かした観光コンテンツと自転車を結び付けて活用します。
- ・村民のサイクルツーリズムを含む観光活動に対する意識を深め、参加意識と受入意識の醸成を図るとともに、それにより地域観光プレイヤー等の発掘・育成や起業支援を図ります。
- ・サイクリングツアーガイドやインストラクター（指導者）の養成を図ります。
- ・村民及び近隣住民を対象としたサイクリング大会を開催し、サイクルツーリズムに対する意識の醸成を図ります。
- ・with コロナ、after コロナ期を見据え、キャンプやラフティング等のアウトドアアクティビティと連携したサイクルツーリズムの造成を図ります。
- ・自転車の新しい楽しみ方や生活に取り入れる取り組み等、地域の実態に合わせた自転車の活用及び通行空間整備の未来ビジョンについて研究します。

（例）農業への活用、ゲートボール愛好者の移動手段など

### (2) サイクリングロードの整備

- ・本村の豊かな自然や食とともに、農業体験などを通じた人と人のふれあいを取り込んだコース整備により、満足度の向上及びリピーターの確保を図ります。
- ・河岸段丘を駆け上る坂道ロードや天竜川沿いの快適ロードなど、本村の地理的特徴を生かしたサイクリングロードを整備します。
- ・天竜川河川敷を活用したシクロクロスコースを整備します。
- ・近隣市町村と連携して広域的なサイクリングルートの設定を目指します。
- ・誘導看板、道路標示等のデザインの統一を図ります。

### (3) サイクリスト受入環境の整備と拠点整備

- ・豊丘村観光拠点施設「とよおか旅時間」内のサイクルステーションの運営体制を構築するとともに、設備の充実を図り、サイクリストの満足度向上を図ります。
- ・サイクルステーションは、村民及び全ての自転車利用者の「拠り所」として、利用者に寄り添い、自転車文化の根付き、発展に寄与するよう取り組みます。
- ・サイクルステーションについて、自転車ロードチーム「ボンシャンス」の支援を受ける中で、持続可能な運営体制の構築を図ります。
- ・また、「ボンシャンス」は地域に根差し村民から愛される地域密着型のサイク

ルスポートチームとして発展できるよう取り組みます。

- ・キャッシュレス決済へ向けて取り組みます。
- ・サイクルスタンドの普及を進めます。
- ・自転車関連情報のオープンデータ化を目指します。
- ・インバウンド等の海外からの来訪者の受け入れを図るため、海外でニーズの高いマウンテンバイクに着目し、自然環境を活かしたフィールドと体制整備を進めます。

## **施策 2. サイクリストの誘客多角化**

### **(1) 情報発信とプロモーション**

- ・サイクリングコースやガイドツアー情報、自転車関連イベント、本村の自転車活用推進の取り組み等をホームページや SNS、メディアへ計画的かつ積極的に情報発信できる体制を整備します。
- ・本村の特色ある景観・食・人とサイクリングを組み合わせた体験型旅行商品の造成に向け、豊丘村観光協会、道の駅 南信州とよおかマルシェ、観光事業者、宿泊事業者等との連携を図り、旅行会社等に提案します。

### **(2) 有名サイクリストによるファンライドツアー**

- ・有名サイクリストと楽しみながら自転車に乗るファンライドツアーを実施することでサイクリストを呼び込みます。

## **施策 3. 自転車イベント等の開催**

### **(1) シクロクロス大会の開催**

- ・施策 1. (2) で整備するシクロクロスコースを有効に活用するため、シクロクロス大会の定例開催に取り組みます。また、競技性のある自転車コンテンツについて検討します。

### **(2) 自転車合宿の誘致**

- ・施策 1. (2) ①で整備するサイクリングコースを有効に活用するため、また、村民にサイクリングを身近に感じてもらうため、ロードレースチームによる合宿の誘致に取り組みます。

## **施策 4. JR 等公共交通機関との連携**

- ・JR や中央高速バス等公共交通機関と連携し、自転車を分解して専用の袋に入れて電車内に持ち込む「輪行」によるサイクリングに取り組みます。
- ・また、この連携を活かして村外からのサイクリスト等の来訪につなげるため、

- J R 飯田線「秘境駅ツアー」等とタイアップした旅行造成について研究します。
- ・リニア中央新幹線の効果を地域に波及させるため、長野県駅を活用したサイクルツーリズムの研究及び駅から本村への自転車等を活用したアクセスについて研究します。

#### **施策 5. 豊丘村の P R 活動**

- ・様々な媒体による P R とサイクリングフィールドの情報を発信し、豊丘村の魅力を伝えます。
- ・国内の観光客だけでなく、インバウンド等の海外からの来訪者に向けた P R について検討します。検討にあたっては、ブランディングの方向性を明確し、国や地域別に誘客戦略を練るものとするとともに、周辺市町村等と連携した広域的に情報発信できる仕組みづくりについて考慮します。
- ・村民が村内の魅力を再発見するための取り組みを行い、村民の観光に対する意識を深め、参加意識と受入意識の醸成を図るとともに、「観光まちづくり」への自転車の活用を図ります。

### **目標 2 自転車の利用による健康づくり**

自転車は、生活習慣病の予防、気分のリフレッシュ等、心身の健康に対して優れた効果があることを踏まえ、村民の Q O L (クオリティ・オブ・ライフ) の向上に資するよう日常生活やスポーツ・レクリエーション活動における自転車利用促進と自転車を楽しめる環境づくりを進め、日常の身体活動量の増加と底上げを図り、健康増進と健康寿命の延伸を目指します。

#### **施策 6. 自転車利用促進の啓発**

##### **(1) 自転車利用促進の啓発**

- ・自動車から自転車への転換による CO2 排出量が抑制、自転車による健康づくり、余暇の充実による地域や仲間とのつながりを深められるなど、自転車の持つ多くのメリットについて啓発を行い、利用促進を図ります。
- ・自転車の利用を推奨し、利用の促進を図るため、自転車車両やヘルメット等備品の購入補助について検討します。
- ・自動車以外の移動手段の楽しさと安全な利用方法を伝える、自転車を中心としたモビリティ教育に取り組みます。
- ・幼少期から自転車に触れ、楽しんだり、遊び方を学んだりする機会の創出を図ります。

## (2) with コロナ、after コロナ期における自転車活用の促進

- ・国は、新型コロナウイルスの感染拡大を予防する「新しい生活様式」において自転車の活用を推奨しており、村においても一層の利用促進を図ります。

## (3) 高齢化社会への対応

- ・自転車が持つ、心身への優れた効果の啓発により、自転車の利用による健康づくりを推進し、日常の身体活動量の増加と底上げを図り、健康増進と健康寿命の延伸を目指します。
- ・そのことにより、自分の意志で移動できる「移動寿命」の延伸を図り、村民のQOL（クオリティ・オブ・ライフ）の向上を目指します。
- ・高齢に伴う免許返納に備え、早い段階から日常の移動手段のひとつとして自転車を利用することができるよう、自転車を利用する社会環境の創出を目指します。

## (4) わかりやすい啓発

- ・啓発は、国や県の動きを見ながら、その意義や効果がわかりやすい、さまざまな形態・手法で取り組みます。

## 施策7. 自転車通勤の促進

### (1) 自転車通勤の広報啓発

- ・村民に対して健康増進効果などを情報発信するとともに、村内企業に対して「自転車通勤導入に関する手引き」を活用した自転車通勤の効果、自転車通勤者の受け入れ環境づくりに関する情報提供を行います。
- ・企業・団体が駐輪スペースを設けるとともに、従業員に対して自転車通勤に関する広報啓発を行うことを推奨します。また、従業員が自転車通勤することへのインセンティブを創設することを推奨します。
- ・「エコ通勤優良事業所認証制度」や「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」といった国の事業への積極的な参画を促進していきます。

#### <自転車通勤導入に関する手引き>

- ・自転車通勤制度を導入することによって得られる経費の削減や生産性の向上といった事業者側のメリットや、通勤時間の短縮や身体面・精神面の健康増進といった従業員側のメリットについてまとめられており、自転車通勤制度の導入と実施における課題などに対応した制度設計を行うための手引き。
- ・これから自転車通勤制度を導入するための検討を行う際や、既にある自転

車通勤制度の見直しを行う際の参考となるもの。

<エコ通勤優良事業所認証制度の概要>

- ・公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組み（自転車通勤の奨励等）を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組みを国民に広く紹介する制度。
- ・認証を受けると、事業所名などが認証制度ホームページなどで紹介されるとともに、自社のホームページや刊行物にロゴマークを入れてアピールすることができる。（優秀な事業所は、国土交通大臣表彰に推薦）

<自転車通勤推進企業宣言プロジェクト>

- ・企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するための認定制度。

	優 良 企 業	宣 言 企 業
認定要件	自転車通勤者が、100名以上または全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組み（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）	以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化
期 間	宣言企業の有効期間（更新可）	5年間有効（更新可）

**施策8. 自転車を活用した健康づくりの推進**

**（1）サイクルスポーツ振興の推進**

- ・村民の体力の向上や余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、多くの方がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図ります。

**（2）健康増進の広報啓発**

- ・日常生活での自転車の利用やサイクリング等による健康づくりを推進するため、



健康指導や健康教室等において、運動資源情報としてサイクルコースやサイクルイベント等の情報提供を行います。

- ・自転車による適度な運動が抑うつ症状に効果があることから、自転車を活用したストレス解消について積極的に情報発信します。

血糖値を下げ、糖尿病の予防に	サイクリングによって、血糖値を正常な状態に戻すインシュリンが正しく働き、糖尿病の予防になることがわかっています。
コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に	日常的に自転車に乗ることで、善玉コレステロールが増加して血液の流れが良くなり、動脈硬化・心筋梗塞等の生活習慣病の予防になります。
体の免疫力UPで強い体に	普段から自転車に乗ることで、体内のリンパ球が増加して免疫力を高め、病気に強い健康的な体を作ることができます。
抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に	日常的に自転車に乗っている人は、一般の人に比べて高い抗酸化能力を持っていることが研究でわかっています。
体の余計な脂肪を落としすっきりとした体に	サイクリング等の有酸素運動をすることにより、余計な脂肪を燃焼させてすっきりとした体にすることができます。
有酸素運動で心肺機能を高めよう	有酸素運動を続けると心肺機能が上がり、運動をする前と比べて呼吸の乱れがなくなり、また、長い時間運動できるようになります。
自転車に乗ってストレス解消	サイクリングをすると精神的健康度が良好な状態になり、特抑うつ症状に効果があると最近の研究でわかっています。

### (3) 自転車散歩「丘さんぽ」の推進

- ・自転車を活用し、村内各所を散歩感覚で巡り、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむことを散走と位置づけ、ゆっくりとペダルをこぎ、会話を楽しみながら走る「丘さんぽ」を推進します。
- ・村内の景観・体験・食スポットを巡る「さんぽルート」を作成します。
- ・自転車散歩「丘さんぽ」の意味や楽しみ方の案内を検討します。

### (4) 高齢化社会への対応【再掲】

- ・自転車が持つ、心身への優れた効果の啓発により、自転車の利用による健康づくりを推進し、日常の身体活動量の増加と底上げを図り、健康増進と健康寿命の延伸を目指します。
- ・そのことにより、自分の意志で移動できる「移動寿命」の延伸を図り、村民のQOL（クオリティ・オブ・ライフ）の向上を目指します。
- ・高齢に伴う免許返納に備え、早い段階から日常の移動手段のひとつとして自転車を利用することができるよう、自転車を利用する社会環境の創出を目指します。

### 目標 3 自転車を快適に利用できる環境づくり

自転車は公共性を有するモビリティであることを踏まえ、村民、地域、関係機関と連携し、安全で快適な自転車利用環境を創出し、過度な自動車利用から自転車や公共交通利用への転換を促進します。また、徒歩と同様に自転車を基礎的な移動手段と捉え、通勤、通学利用にとどまらず誰もが無理なく安全に自転車を利用できる環境の創出を図ります。あわせて、道路は歩く人、自動車に乗る人、自転車に乗る人等、皆が共有する「シェア・ザ・ロード」の考え方を広報啓発し、住民理解の醸成を図ります。

また、自転車は地球温暖化の原因となる温室効果ガスの削減効果が期待できる環境に優しい乗り物であることを周知します。

#### 施策 9. 自転車通行空間ネットワークの形成

##### (1) 自転車ネットワーク計画の策定

- ・地域のニーズに対応しつつ、自転車、自動車、歩行者が安全で快適に道路を通行できる自転車通行空間を効果的かつ効率的に整備するため、村民、地域、近隣市町村、関係機関と連携し、自転車ネットワーク計画を策定します。
- ・自転車ネットワーク計画及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（※）」に基づき自転車ネットワーク路線を選定します。

（※）自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組を推進するために、国土交通省と警察庁が連携し作成したもの。

平成24年11月に作成後平成28年3月に改訂

##### (2) 自転車通行空間の整備

- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や通学路の安全点検結果等を考慮し、自転車通行空間の整備を推進します。
- ・整備にあたっては、早期に整備道路の連続性を確保することができる「車道混在」を標準として進めます。
- ・路面標示やピクトグラム等を利用し、暫定形態での整備も含めて自転車通行空間を確保します。
- ・道路を利用するすべての人に、自転車の通行空間を示す路面標示や通行方法を認識してもらうため、自動車教習所等と連携を図ります。

##### (3) 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

- ・自転車交通を含むすべての交通に対する安全性の確保と円滑化を図るために、警察等の関係機関と連携し、自転車走行位置明示と安全性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。

#### (4) 自転車マップの作成

- ・ 自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車が利用しやすい道や危険箇所、駐輪場の位置等を示したマップを作成します。
- ・ マップの作成にあたっては、子どもや高齢者などの村民目線により、学校、PTA、警察等と連携し取り組みます。

#### (5) 自転車利用促進に関する広報啓発

- ・ CO2削減効果や健康維持等、自転車利用によるさまざまなメリットの広報周知に努め、自転車利用促進を図ります。
- ・ 自転車を利用する世代、年代に応じた自転車利活用の効果、留意事項を広報啓発します。
- ・ 道路は歩く人、自動車に乗る人、自転車に乗る人等、皆が共有する「シェア・ザ・ロード」の考え方を広報啓発し、住民理解の醸成を図ります。

#### (6) 後付け式電動アシストシステムの開発支援

- ・ 既存の自転車に装着することで電動アシストを得られる後付け式ユニットの開発について、関係機関と連携し支援します。

### 施策10. 利用しやすい駐輪環境の形成

#### (1) ニーズや利用特性に応じた駐輪場の整備

- ・ 本村における自転車の利用状況や、駐輪場の利用目的、時間、利用者の意向や需要等を把握し、適切な駐輪場の規模や配置を検討します。
- ・ サイクリストが利用しやすい設備の充実を図ります。
- ・ JR市田駅及び周辺の駐輪場について、適切な維持管理に努めるとともに、自転車活用の推進にあわせて、規模や管理方法等を検討します。

#### (2) 村庁舎等における駐輪場の整備

- ・ 村庁舎等、来訪者のために必要な駐輪場の整備を進めます。

### 施策11. サイクル&ライドの促進

#### (1) ニーズや利用特性に応じた駐輪場の整備【再掲】

- ・ 自転車と公共交通との連携を強化し、相互の利便性の向上を図るため、JR駅やバス停、道の駅における駐輪施設の整備を推進していきます。

#### (2) サイクルトレイン・サイクルバスの導入検討

- ・ 自動車依存からの脱却をしていくためには、公共交通や自転車の利用促進が必要であることから、中長距離を移動できる公共交通と短距離を機動的に移動で

きる自転車の連携を図ることを目的として、JR等と連携した「サイクルトレイン」や本村及び近隣市町村のコミュニティバスと連携した「サイクルバス」の導入を検討します。

## 施策 12. シェアサイクル事業の研究

### (1) シェアサイクル事業の研究

- ・公共交通の機能補完やまちの回遊性向上に寄与し、通勤・通学、買い物、観光、ビジネスと多様な用途への活用が可能な交通サービスであるシェアサイクル事業を近隣市町村及び関係機関と連携し検討します。

### (2) IOTを活用した貸出・返却システムの導入研究

- ・シェアサイクル事業の導入にあたっては、スマートフォン上で登録・貸出・返却・検索などの手続きができるIOTを活用した貸出・返却システムの導入を検討します。また、シェアサイクルと公共交通を組み合わせた経路検索や予約・キャッシュレス決済まで行うMaaS (Mobility as a Service) の導入もあわせて研究します。

## 施策 13. 自転車利用の促進に関する情報発信の充実

- ・本計画の取り組みにあわせ、自転車通行空間の整備状況や駐輪施設の位置をはじめとして、シェアサイクル、サイクル&ライド、自転車を活用した健康づくり、サイクルツーリズム、自転車利用におけるルールやマナーなど、自転車に関する情報を一元的に提供できるようコンテンツの充実を図ります。

## 目標 4 自転車を安全に利用できる環境づくり

自転車通行空間の整備とともに、幼少期から交通安全に関する教育や啓発を通じて、自転車・歩行者・自動車がいっしょの特性や交通ルールを理解し、交通コミュニケーション能力と尊重しあう意識を醸成することにより、自転車だけでなく、歩行者や自動車にとっても安全な交通環境を創出します。また、自転車保険の加入促進や自転車盗難の防止などに取り組み、村民誰もが安心して自転車が利用できる環境づくりを推進します。

## 施策 14. 自転車の安全利用の促進

### (1) 自転車安全利用五則の周知

- ・道路交通法に定められた自転車に関するルールが整理された「自転車安全利用

五則」を活用し、関係機関と協力しながら啓発活動を実施します。また、村のホームページやSNS等を活用し自転車のルール・マナーの向上のための情報を発信します。

□自転車安全利用五原則（2007年7月10日警察庁交通対策本部決定より）

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① 自転車は車道が原則、歩道は例外のみ通行可</li><li>② 車道は左側を通行</li><li>③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行</li><li>④ 安全ルールを守る<br/>飲酒運転・二人乗り・並走の禁止<br/>夜間ライト点灯<br/>交差点での信号遵守と一時停止・安全確認</li><li>⑤ 子ども（13歳未満）はヘルメット着用</li></ul> |
|---|

## （2）ヘルメット着用の広報啓発

- ・ヘルメット着用の効果や必要性について広報啓発活動を行い、自転車利用時におけるヘルメットの着用を促進します。また、関係機関と連携を図りの促進に向けた活動を行いません。
- ・特に、自転車事故の死亡者の多くが高齢者であることや幼少期から着用を習慣づけることが重要であることから、高齢者及び児童等に対する広報啓発を重点的に実施します。

## （3）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

- ・関係機関と連携し、自転車通行空間の整備に合わせた自転車の通行ルール等の周知を行います。
- ・道路は歩く人、自動車に乗る人、自転車に乗る人等、皆が共有する「シェア・ザ・ロード」の考え方を広報啓発し、住民理解の醸成を図ります。

## （4）交通安全協会等による指導啓発活動の推進

- ・交通安全協会、警察、ボランティア、関係機関・団体及び地域住民等と協働した指導啓発活動を推進します。

## （5）高齢者の免許返納後の交通対策

- ・免許返納後の交通対策の一つとして、自転車の利用を推進します。
- ・利用の推進にあたっては、安全に自転車を利用できるよう啓発に努めます。

## （6）自転車盗難防止に向けた広報・啓発

- ・警察や関係団体と連携し、リーフレット作成・配布等による広報啓発を実施することで、二重施錠の普及など、村民の防犯意識の向上に取り組めます。

## **(7) 防犯登録の普及促進**

- ・防犯登録の必要性や法律、条例などについての広報啓発に取り組み、その普及促進を図ります。

## **施策15. 交通安全教育の推進**

### **(1) 交通安全教室の開催**

- ・警察など関係機関と連携しながら、学校教育の場のみならず、地域活動のなかでも交通安全教育が実施されるよう取り組みます。
- ・交通ルール・マナーと交通コミュニケーション能力を幅広い世代に教育するため、保育園から中学校までの児童・生徒、自動車運転者、高齢者クラブなどを対象に体験型の交通安全教室等を実施します。
- ・幼児には視聴覚教材や模擬道路を使っての正しい道路の歩き方やキックバイク等の安全な乗り方を指導します。小学生にはこれらに加え、自転車の安全で楽しい乗り方や点検の仕方などを指導するとともに、中高生には著名な指導者によるスポーツバイクの安全運転講習会を実施するなど、体験型の自転車教育を推進します。
- ・保育園では親子で受講できる企画を行います。

## **施策16. 自転車の点検整備の促進**

### **(1) 自転車の点検整備を促進するための広報啓発**

- ・安全に自転車を利用するためには点検整備が不可欠であることを、ポスターやチラシ等により広報啓発し、消費者の安全な自転車利用に努めます。

### **(2) 定期的な点検整備を促進するための仕組みづくり**

- ・安全に自転車を使用していくためには、定期的な点検が必要であり、豊丘村観光拠点施設「とよおか旅時間」内のサイクルステーションにおいて、利用者が定期的に点検を受けることができる体制を整備します。

## **施策17. 保険加入の推進**

### **(1) 保険などの加入義務を促進させる取組の推進**

- ・自転車購入時や交通安全教室等の機会に保険加入義務化を周知し、加入の促進を図ります。

## **施策18. 災害時における自転車の活用**

### **(1) 災害時における自転車の活用**

- ・災害時の危機管理体制の強化や地域の安全・安心の向上を図ることを目的とし

て、国等による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検討結果を踏まえ、災害時における自転車の活用を検討します。

## **施策 19. 安全性の高い自転車普及の促進**

### **(1) 安全性の高い製品購入につながる広報啓発**

・自転車販売店等の関係機関と連携し、ポスターやチラシの作成配布等広報啓発活動を実施し、消費者の安全な自転車利用を推進します。

### **(2) E-BIKE（スポーツ用電動アシスト自転車）の普及啓発**

・坂道等でも容易に利用できるE-BIKEや電動アシスト付自転車等の利用促進を図ります。

### **(3) 長野県自転車貸付事業者登録制度の活用について**

・県の登録制度を活用し、優良な自転車レンタル事業者の情報を発信していきます。

### **(4) 自転車の普及促進につながる次世代ビジネスについて**

・CO2削減の流れを踏まえ、自転車や関連するモビリティの安全な普及促進につながる次世代ビジネス展開に向けた施策のあり方を研究していきます。

## **第5章 推進体制**

### **1. 施策を推進するうえでの留意事項**

#### **(1) 自転車の活用と住民への啓発**

自転車の活用が活発とはいえない豊丘村において、本計画を住民へ周知していくこと、また、住民が自転車の利便性を自ら享受し、レジャーやスポーツとしても楽しめるものとして理解を得ていく必要があります。こうしたことから、施策の推進にあたっては、広報や村の公式ホームページをはじめプレスリリースによる報道機関の協力、住民が参加できるイベントなどを通じて情報を発信し理解を得るよう務めていきます。

#### **(2) 自転車利用者へのマナー啓発とルール作り**

自転車の活用は多くのメリットがありますが、反面、自転車の利用が増えることにより、道路の通行や諸施設における駐車場・駐輪場の使用環境など、様々な影響が考えられます。

自動車の利用者や歩行者が共存する中で、今まで以上にお互いを思いやるマナーの向上が求められます。観光利用、生活利用にかかわらず、自転車利用におけるマナー向上については、あらゆる場面において啓発を行っていく必要があります。

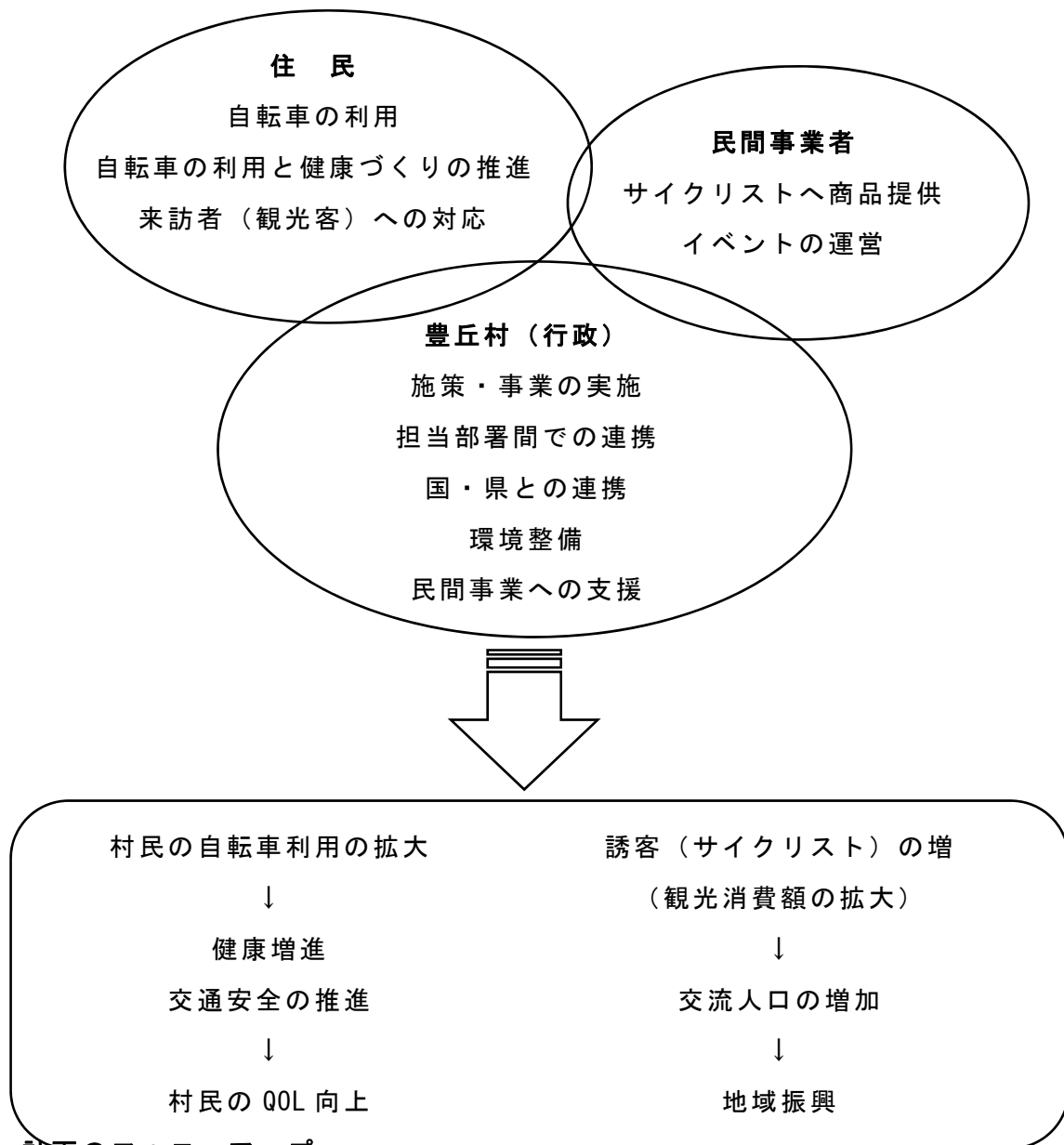
す。

また、活動の範囲が私有地や山中になる場合は、道路交通法等の既存の法律の枠組みでは対応できない場合もあり、新たなルール作りも必要となります。すべての施策・事業の推進において、安全面には最大限に配慮していきます。

## 2. 計画推進の体制と各セクションの役割

本計画の4つの目標に向けて、村の関係各課をはじめとする「官」と、関係団体・事業者の「民」が協力して自転車の活用推進を図ります。

また、広域的な取組みが必要な施策については、国や県、広域連合等と連携していきます。



## 3. 計画のフォローアップ

本計画については、毎年度施策の進捗状況について確認を行い、その結果や社会



情勢を踏まえ、必要な施策や措置を講じます。

