

6 松本市自転車ネットワーク計画

6-1 松本市自転車ネットワーク計画とは

松本市自転車ネットワーク計画は、安全・安心・快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目指して、本市において自転車が連続的に通行可能な自転車のネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画です。

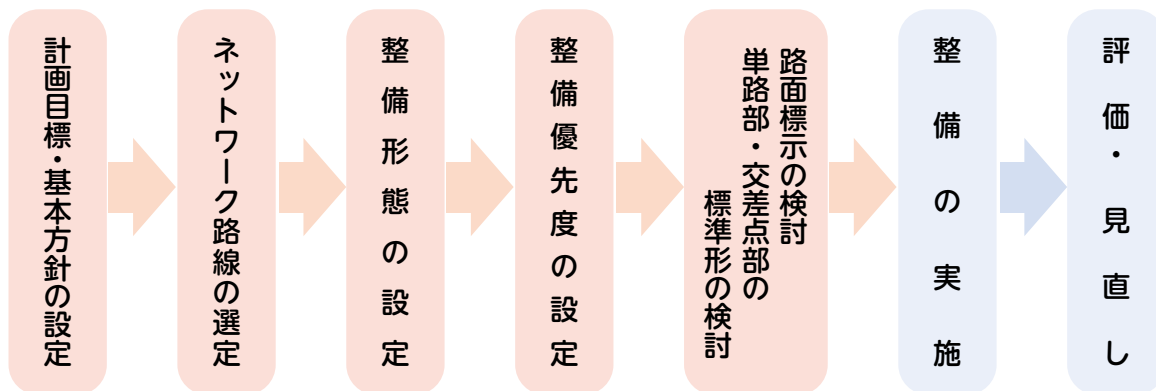


図 6-1 松本市自転車ネットワーク計画の内容

6-2 基本方針の設定

(1) 計画目標と基本方針

松本市自転車活用推進計画との整合を踏まえつつ、自転車通行空間を統一的な考え方に基づき効果的、効率的に整備していくためのネットワーク計画の目標、基本方針を下記のとおり設定します。

<自転車ネットワーク計画の計画目標>
誰もが、安全・安心・快適に自転車を活用し、
楽しむことができる通行空間を整備する

自転車ネットワーク計画の基本方針

- 1 公共交通とも連携した市民の快適な日常移動への対応
- 2 自転車の事故や危険箇所への対応
- 3 市民の運動やレクリエーション、マイクロツーリズムへの対応
- 4 広域的なサイクルツーリズムへの対応



以上の基本方針に対応するターゲットは「市民」と「観光客・サイクリスト」、移動目的は「通学」、「通勤」、「買物」、「運動」、「観光・レク」に分けることができます。そのため、自転車ネットワーク計画においては、通学・通勤・買物目的の「日常移動のための自転車ネットワーク」、また、「観光・レクリエーションのための自転車ネットワーク」を整備するための計画を示します。

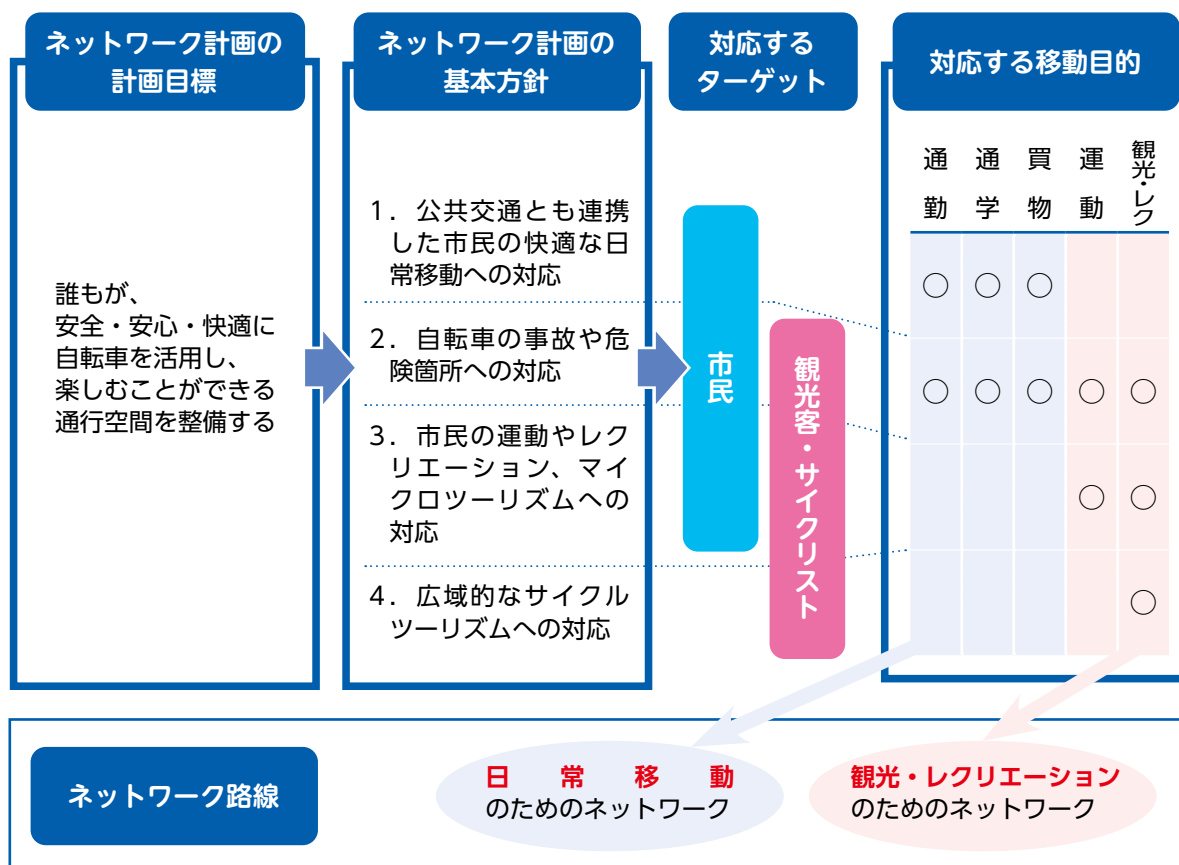


図 62 自転車ネットワークの基本方針に対応するターゲット



6-3 自転車ネットワーク路線の選定

(1) ネットワーク路線選定の考え方

1) 選定の前提条件

自転車ネットワーク路線は、以下に示す2つの条件を踏まえて選定を行うこととしました。

- ① 自転車通行空間を整備する上では、一定程度の広幅員を有する道路を選定することが望ましいことから、主要道路からネットワーク路線を選定することを基本とする

【主要道路】

- ▶ 国道・県道（一般県道及び主要地方道）
- ▶ 幹線市道
- ▶ 都市計画道路

※ネットワークの連続性確保のために、必要に応じて主要道路以外も選定

- ② 日常移動のためのネットワークについては、自転車走行の安全性の観点から踏まえると、一定程度の交通量が見込まれる道路を選定することが望ましいことから、都市計画区域内を対象に選定する



2) 選定の考え方

前述した自転車ネットワーク計画の基本方針に基づいて、『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、平成 28（2016）年 7 月改定）』（以下、国のガイドライン）で示されている路線選定の 7 つの視点を組み合わせ、「日常移動のためのネットワーク」及び「観光・レクリエーションのためのネットワーク」路線を選定することとしました。

表 6-1 基本方針と国のガイドラインでの路線選定の視点との対応

基本方針	国のガイドラインでの路線選定の視点						
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
1. 公共交通とも連携した市民の快適な日常移動への対応	●		●	●		●	
2. 自転車の事故や危険箇所への対応		●					
3. 市民の運動やレクリエーション、マイクロツーリズムへの対応	●			●	●	●	
4. 広域的なサイクルツーリズムへの対応	●			●	●	●	

日常移動のためのネットワーク

観光・レクリエーションのためのネットワーク

目次

※国のガイドラインでの路線選定の視点：

- ①主要施設等を結ぶ路線
- ②安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥既に自転車の通行空間が整備されている路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

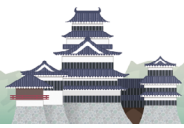
なお、国のガイドラインでの路線選定の視点を踏まえて、具体的に選定する路線を次項に示します。



表 6-2 国のガイドラインでの路線選定の視点と選定する具体的な路線

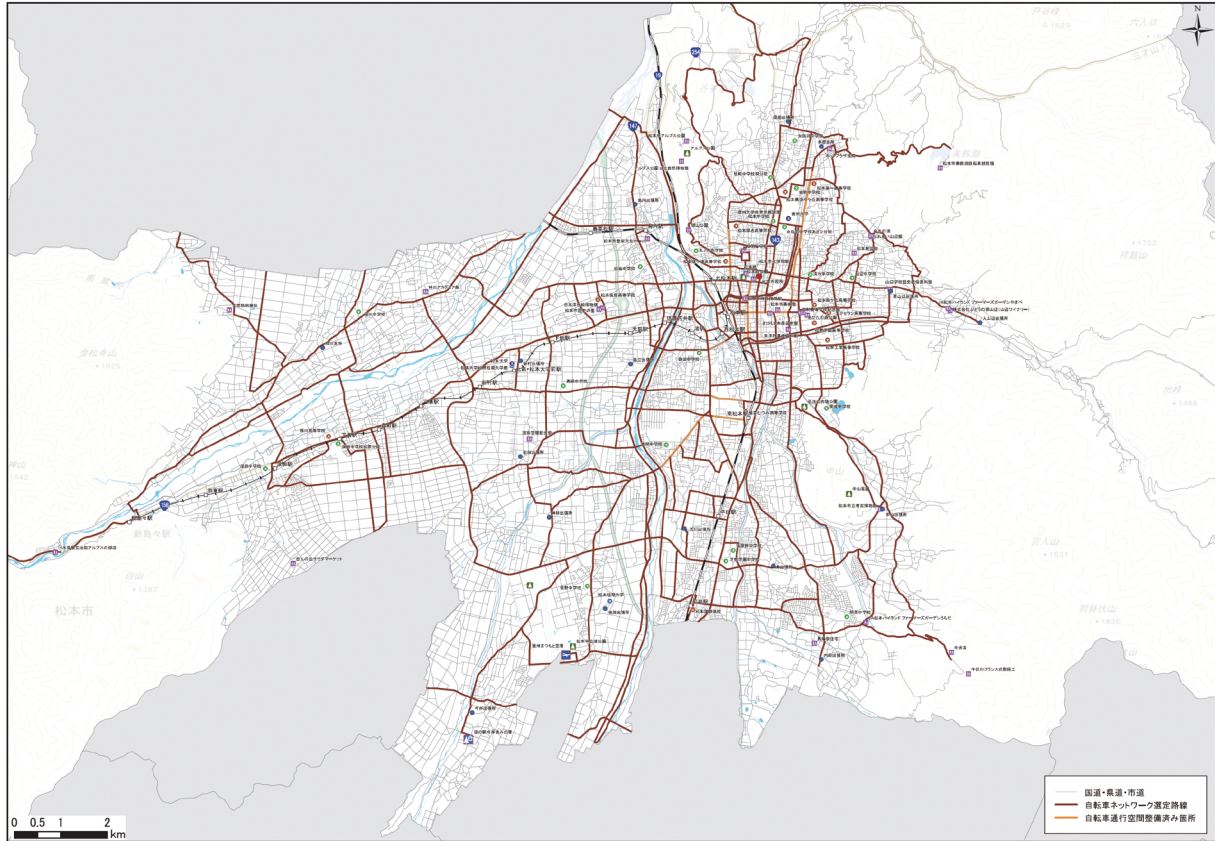
国のガイドラインでの路線選定の視点		選定する具体的な路線	
		日常移動のためのネットワーク	観光・レクリエーションのためのネットワーク
①	主要施設等を結ぶ路線	<ul style="list-style-type: none"> • 主な居住地区と公共施設・主な工業団地を結ぶ路線 • 主な居住地区と主な商業施設を結ぶ路線 	<ul style="list-style-type: none"> • 主な居住地区や空港・主要駅と主な公園、運動施設、観光スポットを結ぶ路線
②	安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	自転車関連事故の発生が多い路線	
③	自転車通学路の対象路線	中学校、高校、大学等と主な居住地区を結ぶ路線	—
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	<ul style="list-style-type: none"> • 河川沿いの有効活用や自転車走行の利便性の観点から、河川沿い(田川、女鳥羽川、薄川等)の路線 • シェアサイクルのステーション沿いの路線 	
⑤	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	—	観光利用の増加が見込まれる路線 <ul style="list-style-type: none"> • Japan Alps Cycling Road • あづみ野やまびこ自転車道 • サイクリング大会コース(アルプスあづみのセンチュリーライド、松本ヒルクライム) • 松本観光コンベンション協会観光サイクリングコース(絶景めぐり、ロケ地めぐり、街めぐり)
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線	自転車通行空間の整備済み路線	
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	上記路線を組み合わせた際に、 ネットワークの連続性確保のために必要となる路線	





(2) 自転車ネットワーク路線の選定

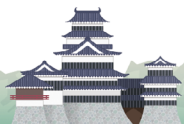
自転車ネットワーク路線選定の考え方にに基づき、日常移動のための自転車ネットワーク路線、及び観光・レクリエーションのためのネットワーク路線を選定しました。



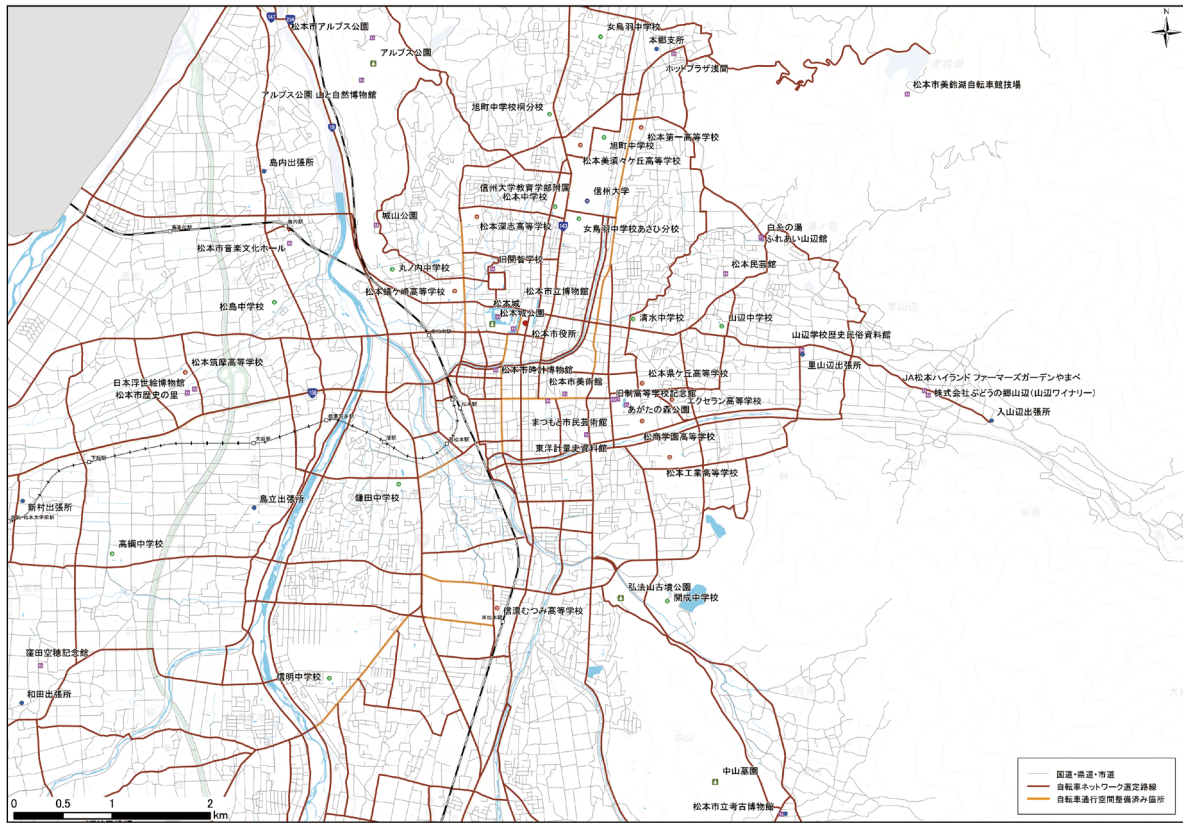
目次

出典) 地理院タイル、国土数値情報(公共施設、学校、都市公園、河川データ)を加工して作成
図 6-3 自転車ネットワーク路線の選定結果(市中心部)





6 松本市自転車ネットワーク計画



目次

出典) 地理院タイル、国土数値情報(公共施設、学校、都市公園、河川データ)を加工して作成
 図 6-4 自転車ネットワーク路線の選定結果(拡大図)



6-4 整備優先度の設定

(1) 整備優先度設定の考え方

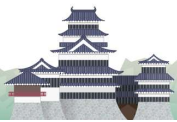
自転車ネットワーク路線の整備に当たっては、整備の実現性だけでなく、計画目標達成の観点等から整備の優先度を設定し、効率的に整備を進めていく必要があります。

整備優先度は、以下の考え方に基づき設定します。

表 6-3 整備優先度設定の考え方

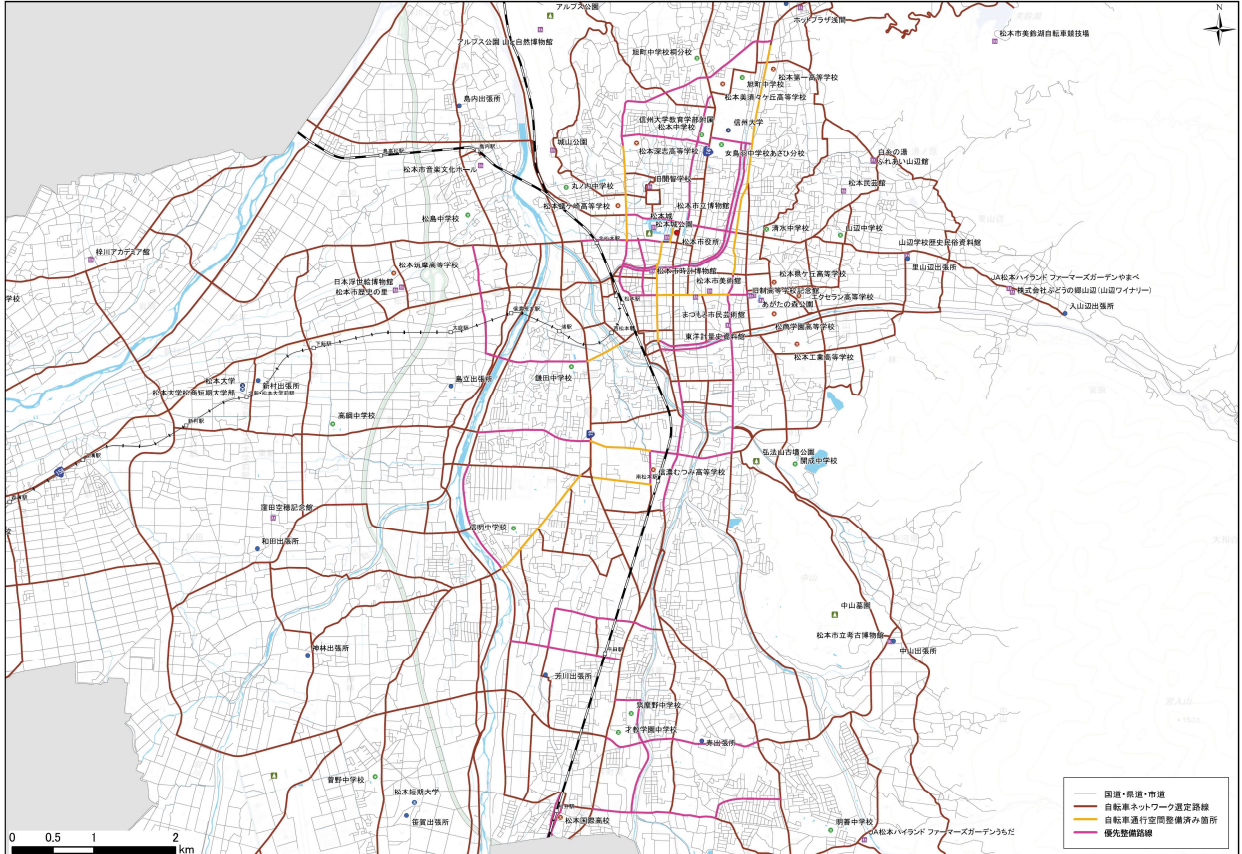
優先度	優先度設定の考え方
I	<ul style="list-style-type: none"> 若者（特に高校生）の自転車事故発生割合が高いという現状に対し、安全性向上の観点から優先的に整備する
II	<ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通等による移動の快適性向上の観点から、駅との接続性を確保する路線を優先的に整備する
III	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用が多いことの想定される路線を優先する
IV	<ul style="list-style-type: none"> ⇒利用目的が多い路線は、優先度を高く設定
V	<ul style="list-style-type: none"> 利用目的として普段の利用が多いことの想定される日常移動のための路線を、観光・レクリエーションのための路線より優先する





(2) 計画期間内における整備予定路線

設定した自転車ネットワーク路線の整備優先度や、自転車ネットワークの連続性を踏まえて、次期計画策定までに整備を予定する路線を設定しました。



出典) 地理院タイル、国土数値情報(公共施設、学校、都市公園、河川データ)を加工して作成

図 6-6 次期計画策定までの整備予定路線



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

7-1 計画の実施主体と役割

本計画で設定した多岐にわたる施策を着実に遂行していくためには、行政機関、利用者、その他関係団体等の各主体がそれぞれの役割を認識するとともに、相互連携を図ることが必要です。自転車活用の推進に向けての各主体の役割分担を下記に示します。

表 7-1 計画の実施主体と役割

主体		役割
行政	松本市	各施策を実施するとともに、関係者間の連携や各施策間の調整、計画の進捗管理を実施します。
	長野県、周辺市町村	広域的な施策や自転車通行空間整備について、松本市と連携しながら施策を実施します。
	警察	自転車の安全利用に向けた広報啓発や安全教育等について、松本市と連携しながら施策を実施します。
利用者	市民、観光客等	通勤・通学・買い物等の日常生活における移動や観光・レクリエーションにおける移動で、自転車を積極的に活用します。 また、自転車交通ルール・マナーの向上のための取組みに主体性をもって取り組みます。
その他関係団体	観光団体、商工団体、交通事業者等	観光まちづくりや中心市街地活性化等の施策と一体となった取組みが推進されるよう、関係者間で連携を図ります。



7-2 計画の達成状況の評価

自転車活用の推進に向け、計画を着実に遂行するため、以下のアウトプット指標・アウトカムに沿って、計画の進行管理を行います。

	No	指 標	単位	計測方法	現況値 (R2)	R7 年度末 時点
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	1	自転車の代表交通手段分担率	%	松本市パーソントリップ (人の動き)調査	9.0 (R1)	10.0
	2	自転車通行空間の整備延長	km	実績値	6.3	38.3
	3	シェアサイクル利用回数	回/年	実績値	約 23,000	45,000
	4	中心市街地における小規模 駐輪場の整備箇所数	箇所	実績値	0	4
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	5	自転車関連事故の発生件数	件/ 10万人	実績値	61	45
	6	自転車利用者の自転車損害 賠償保険の加入割合	%	アンケート調査	56	80
	7	教員に対する交通安全講習会へ の参加校数	回	実績値	0	45
目標3 市民の自転車 利用による 脱炭素・健康 まちづくり	8	自転車の代表交通手段分担率 (通勤目的)	%	松本市パーソントリップ (人の動き)調査	10.5 (R1)	12
	9	自転車利用者のうち、健康増進 のため自転車を利用する人の 割合	%	アンケート調査	52.3	60
	10	自転車活用促進イベントの 開催回数	回/年	実績値	0	4
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	11	サイクリングツアーの実施回数	回/年	実績値	2 (R1)	4
	12	サイクルステーションの数	箇所	実績値	0	4

:アウトカム指標

:アウトプット指標

アウトカム指標とは、施策の実施によりもたらされた成果を示す指標のこと。

アウトプット指標とは、施策の進捗状況を示す指標のこと。



7-3 計画の進捗管理、評価スケジュール

計画の進捗状況については、毎年度フォローアップを実施し、アウトプット指標により施策の進捗状況を確認し、次年度以降の予算措置に向けた検討に繋がります。

また、令和7（2025）年度には、アウトカム指標により計画の達成状況を評価・検証し、次期の計画検討に繋がります。

