松本市自転車活用推進計画について

令和8年10月14日(水)

⑴ 現行計画の概要

1　松本市自転車活用推進計画とは

松本市自転車活用推進計画とは・・・　**松本市の自転車に関する取り組みをまとめた計画**

■計画策定の背景、目的

平成２９年	国	「自転車活用推進法」施行 ● **環境負荷の低減**や**国民の健康増進**、**交通渋滞の緩和**等の重要な課題に対応するため、極めて身近な交通手段である自転車の活用を推進するために施行された ● 基本理念や基本方針等、大枠を定めた全１５条からなる法律 ● 都道府県や市町村などの地方公共団体は「自転車活用推進計画」の策定が努力義務となった
平成３０年	国	「自転車活用推進計画」閣議決定 ● 自転車活用推進法に基づいて作られた５カ年計画 ● ビジョン、計画目標、施策、指標等が具体的に示されている
平成３１年	長野県	「自転車活用推進計画」策定

…本市でも、自転車の活用を推進していくための方向性を示し、自転車に関する取り組みを計画的に進めるため、**令和３年９月に最初の計画を策定**

【目的】自転車を適切に活用するための取り組みを進め、交通渋滞を緩和し移動を便利にし、交通事故を防ぐことで、**環境にやさしく、健康的で、楽しく暮らせるまちづくり**を目指す

※現在の策定状況　国…第３次計画（令和８年閣議決定）　県…第２次計画（令和５年策定）

2　現行計画について

- 自転車を活用していくための方向性を示し、自転車に関する取り組みを計画的に進めるため、令和3年に自転車活用推進計画を策定。（計画期間：令和7年度まで）
- 4つの計画目標に対し、12の施策と31の事業を位置づけ。
- 自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の設計の考え方を明示。

1　はじめに
計画策定の背景、目的、位置付け、計画対象区域・期間について

2　都市交通としての自転車の位置づけ
自転車に期待する交通手段としての役割について

3　現状及び課題
「暮らしやすさ」「安全・安心」「環境・健康」「観光振興」の4つの視点で整理

4　計画目標
コンセプト　計画目標

5　実施すべき施策、実施スケジュール
12の施策と31の事業（重点事業は11事業）

6　松本市自転車ネットワーク計画
連続的に通行可能な自転車ネットワーク路線、路線の整備形態等

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
計画の実施体制、評価指標

1　はじめに

区域	松本市全域	計画対象期間	5か年（令和3（2021）年度～令和7（2025）年度）

3　現状及び課題

(1)　暮らしやすさ

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

(2)　安全・安心

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

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

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

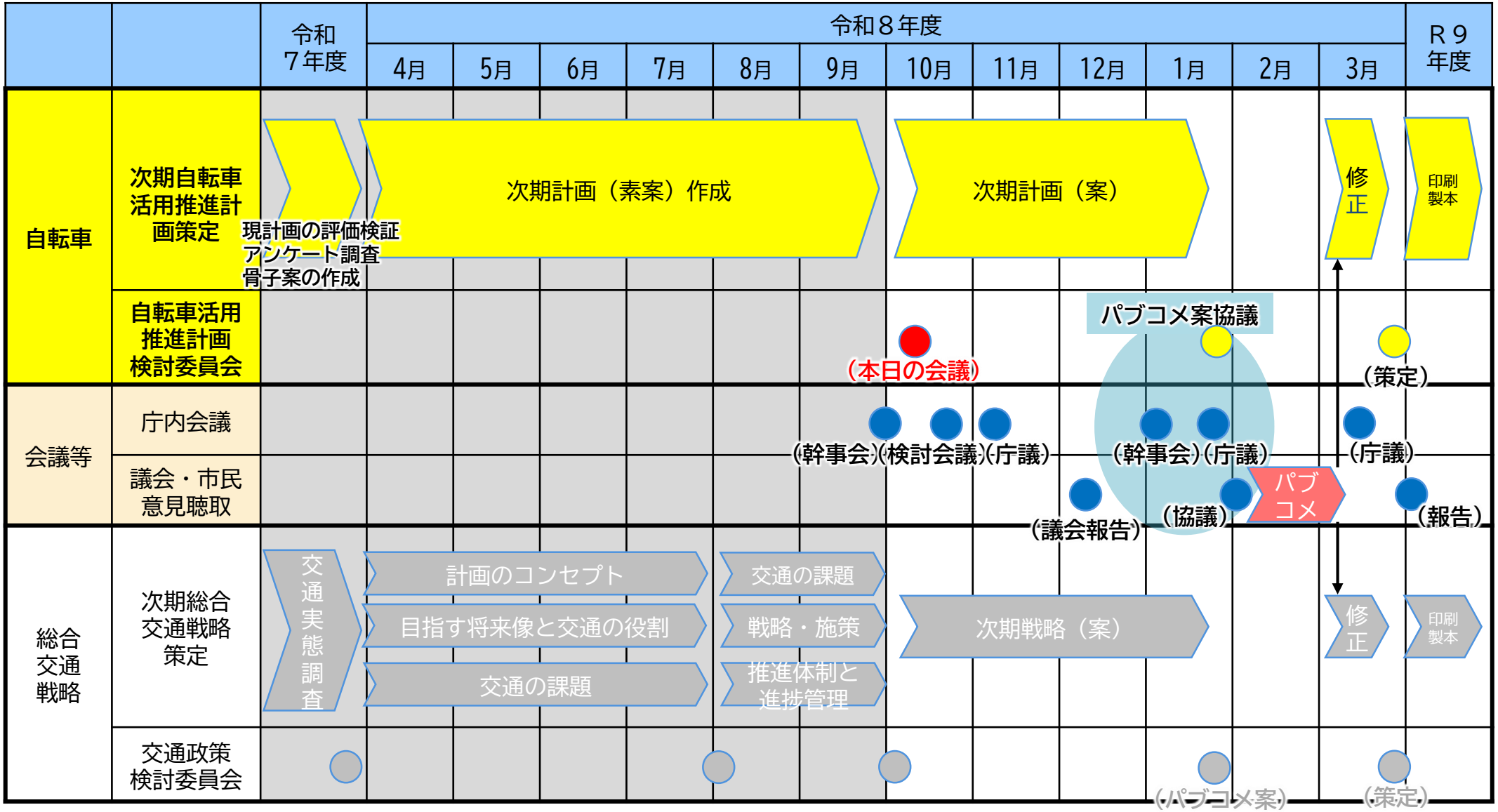
4　計画目標

コンセプト	自転車を楽しむ三ガク都まつもとへ
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 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 目標3　市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり 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

⑵ 次期計画策定までのスケジュール

3　策定までのスケジュール

■令和８年度のスケジュール



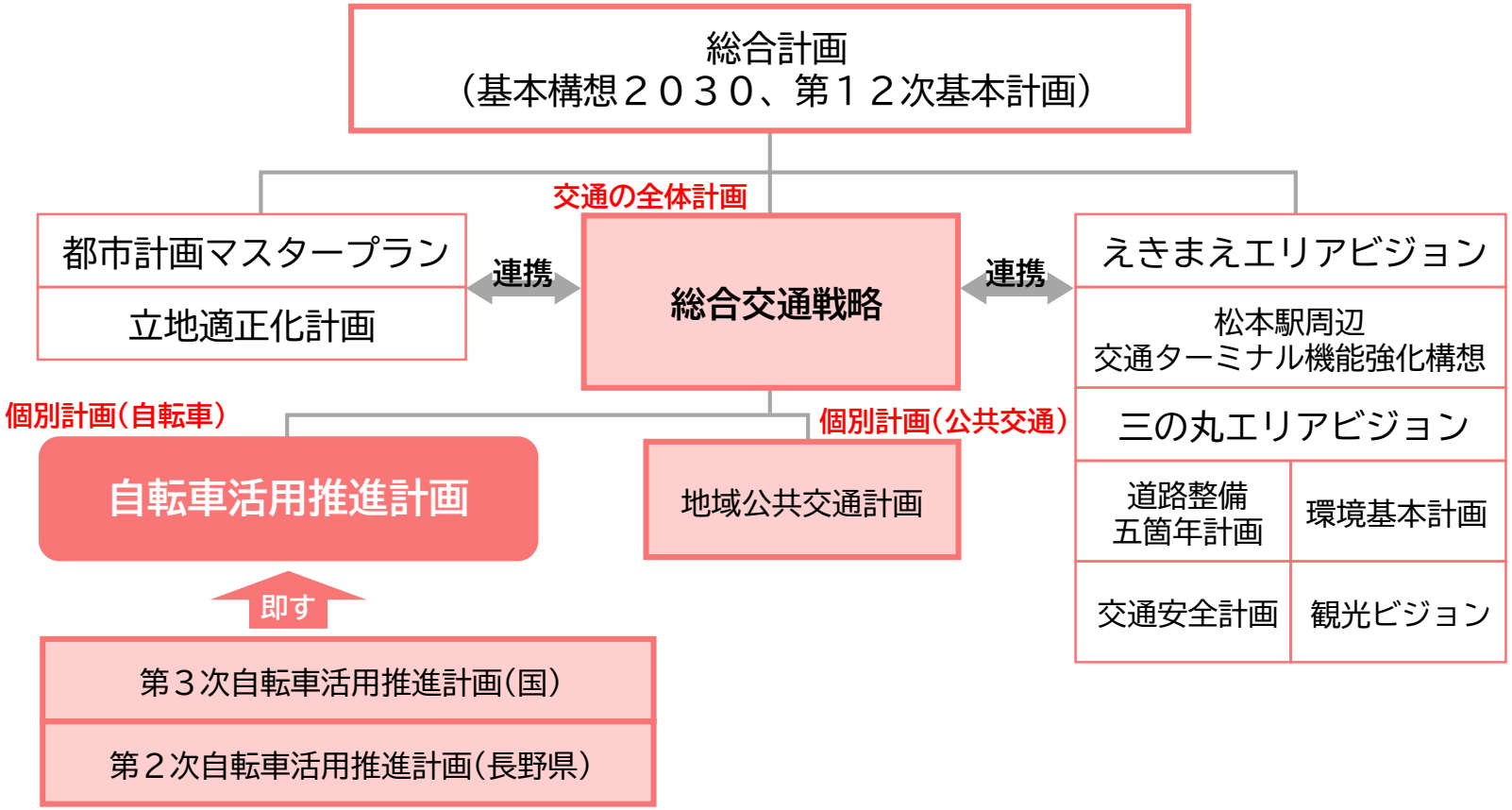
⑶ 次期計画の見直し概要

1　第2次松本市自転車活用推進計画の方向性

- 「総合交通戦略」に紐づく自転車に関する個別の計画として、自転車を活用しながら本市が目指す交通の目標を達成するために、さまざまな取り組みを進めるための計画。
- 「総合交通戦略」の考え方に合わせて、本計画でも「バックキャスト型（目標指向型・逆算型）」で検討を進める。

バックキャスト型…まず目標とする将来像（どのようなまちや交通にしたいか）を考え、そこから目標を実現するためには、今後どのような交通の仕組みや取り組みが必要なのかを逆算して考える手法

▼ 自転車活用推進計画の位置づけ



2　本計画の策定方針

1 総合交通戦略における自転車の役割

重点戦略②

移動手段の選択

- 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進

重点戦略③

えきしろ空間のウォーカブル化

- まちなかの駐輪環境の充実
- シェアサイクルの利用環境の充実

重点戦略④

交通結節拠点の機能強化

- 二次交通への乗継ぎ利便性の向上

2 えきまえエリアビジョンにおける自転車の役割

「えきしろ空間」で、ウォーカブルなまちづくりを進めていくために、徒歩での移動を支える移動手段の1つとして自転車も活用することで、エリア内の回遊性をさらに高め、より活気に満ちた「人中心」の空間を創出する

3 第３次自転車活用推進計画（国）

- 快適な走行環境整備
- 事故のない安全・安心な社会
- 自転車交通の役割拡大
- 健康増進・脱炭素化
- 観光・地域の活性化

4 第２次自転車活用推進計画（県）

- 安全・安心
- 利用環境
- 健康・環境負荷
- 観光

松本市自転車活用推進計画の策定方針

ハードを整え

利用環境

歩行者と共存し
快適に移動できる
走行･駐輪空間の整備

マナーを定着させ

安全･安心

ルール遵守と
マナー向上で
事故のない
安全･安心な
交通環境をつくる

利用を促し

役割拡大

公共交通や
シェアサイクルと連携し
日常･観光での
自転車利用を
積極的に促進する

市民の健康と環境へ

健康増進･脱炭素化

自転車利用で
市民の健康づくりと
ゼロカーボンシティの
実現に貢献する

まち全体が潤う

観光

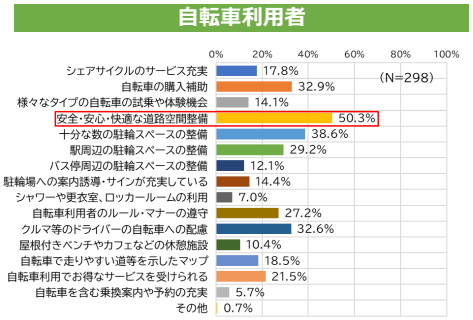
三ガク都の
豊かな自然や
歴史･文化を巡り
地域の賑わいと
活力を生み出す

3　本市の自転車を取り巻く環境の現状整理

利用環境

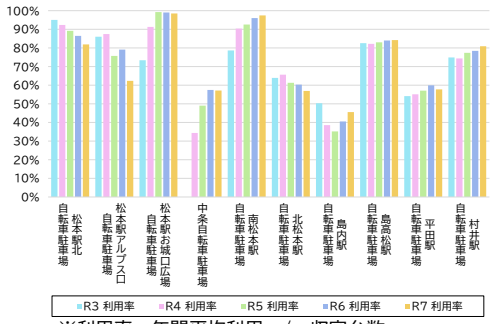
- 自転車の利用促進に向けて、**自転車通行空間の整備が最も望まれている**
- 面的・連続的なネットワークの構築に向けた更なる取り組みが求められる
- 駐輪場は収容台数は充足しているが、今後は**既存施設の維持管理が必要**

（自転車利用時に求める利用環境）



出典：令和7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

（駐輪場の利用率）

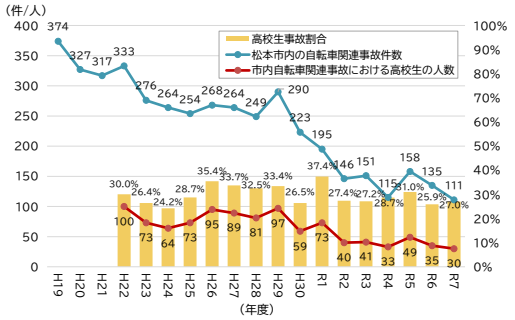


※利用率＝年間平均利用　/　収容台数
※年間平均利用＝各月の利用台数の合計/12

安全・安心

- 自転車関連事故のうち**3割が高校生**
- **青切符制度の導入**
- 交通ルールの認知率と遵守率には差がある

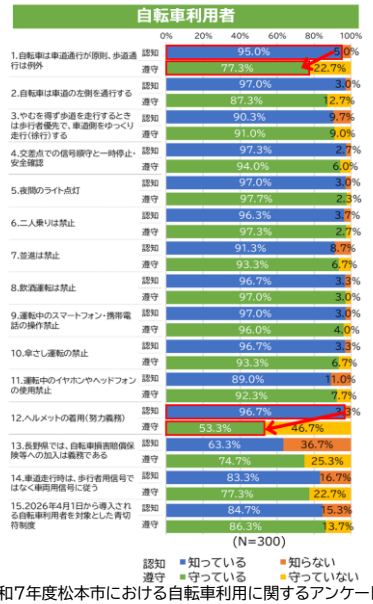
（自転車関連事故の発生件数の推移）



※高校生運転の自転車が関係する事故件数はH22年度から計測

出典：松本警察署資料

（自転車交通ルールの認知状況）

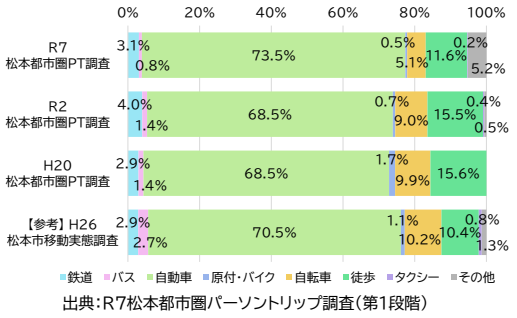


出典：令和7年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

日常・観光利用促進

- **自転車の代表交通手段分担率は減少**している一方、クルマは7割超と依然として高い
- **中心市街地の回遊手段としてシェアサイクルが活躍**しており、**利用回数も向上**している

（市の代表交通手段分担率）

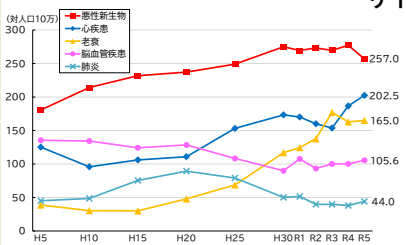


出典：R7松本都市圏パーソントリップ調査（第1段階）

環境・健康

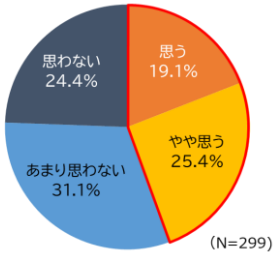
- 市民の死因別死亡率は、特に心疾患が増加傾向であり、**生活習慣病予防として日常的な運動が必要**
- サイクルスポーツの実施意向は、4割以上を占め、**スポーツ目的の自転車利用に一定のニーズ**がある

（市の死因別死亡率の推移）



出典：人口動態調査

（自転車利用者のサイクルスポーツの実施意向）

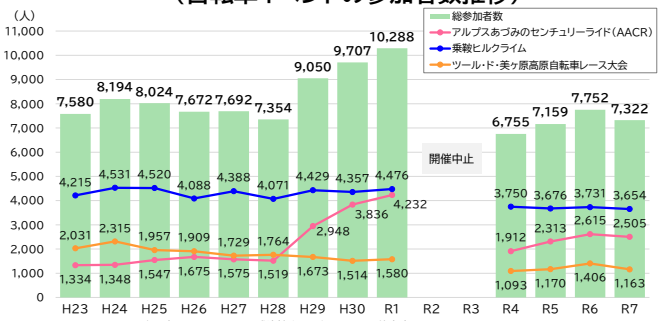


出典：令和7年度松本市における自転車利用に関するアンケート調査

観光振興

- 自転車のイベントでは、日本全国から多くの参加者が集まる
- サイクルツーリズム推進のため**「松本駅サイクルステーション」**や**「サイクリストに優しい宿」「サイクリングオアシス」**等の取組を実施している

（自転車イベントの参加者数推移）

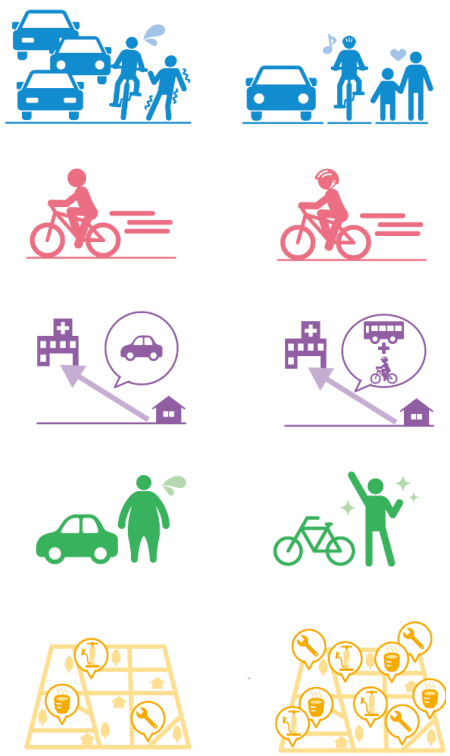


※2020・2021年は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、開催中止となった。
※アルプスあづみのセンチュリーライド(AACR)は、2017年以降、年2回（桜ステージ・緑ステージ）開催している。

4　計画のビジョン

本市が目指す自転車利用のビジョン

現状 ⇨ 将来像



誰もが安全・快適に走行できる空間が広がるまち

駅や目的地まで途切れない通行空間と駐輪場が整い、子どもからお年寄りまで、誰もがストレスなくそれぞれの目的地へ出かけられるまちになっています。

自転車事故ゼロの安全・安心なまち

誰もがルールとマナーを守り、ヘルメット着用者が増加しています。歩行者も自転車も車も互いを思いやり、安心して行き交う、自転車事故のないまちになっています。

自転車・徒歩・公共交通で、どこへでもスムーズに移動できるまち

身近なシェアサイクルからバスや鉄道へスムーズに乗り換え、マイカーに頼らなくても、自転車や徒歩でどこへでも快適に移動できるまちになっています。

自転車利用による健やかな暮らしと脱炭素のまち

日々の移動に自転車を選ぶ人が増え、自家用車利用による温室効果ガスの排出量が削減されています。また、ペダルを漕ぐことが心地よい運動となり、市民が健康に暮らしています。

みんなでサイクリストを歓迎するまち

松本市内全体で、自転車を使って観光するサイクリストを温かく出迎え、どこへ行っても歓迎される風土が形成されています。

ビジョンが実現した将来の暮らしの姿の一例

こども・学生	● 自転車が安全に走行できる通行空間整備と自動車・自転車利用者双方のマナーが徹底され、家族等の送迎に頼らなくても、通学や部活動、休日のお出かけまで**安全に自分自身で移動**できます。また、ヘルメット着用も定着しています。
若者	● 平日の通勤やお出かけは自転車を活用し、駅までのスムーズなアクセスと充実した駐輪場のおかげで、**電車やバスへの乗り換えもストレスがありません。**
子育て世代	● こどもを乗せた自転車での送迎や買い物が安全・快適に実施でき、車を使わずに移動することで交通渋滞のストレスから解放され、**移動中も季節の風や景色を親子で楽しむ**ゆとりが生まれています。
現役世代	● 公共交通との連携がスムーズなため、天候や目的地に応じて柔軟に移動手段を選択可能で、自家用車の利用が減ったことで、ガソリン代や維持費の削減だけでなく、地域の**脱炭素化に貢献**している実感を得ながら快適に暮らしています。
高齢者	● **快適な自転車通行空間と、温かい思いやりマナーに守られ、通院や買い物、地域コミュニティ活動へ安心して自転車で出かけています。**
来訪者	● 観光客やサイクリストは、歴史ある街並みの散策から「Japan Alps Cycling Road」をはじめとする本格的な山間部・郊外コースへのロングライドまで、多様な**サイクリングを満喫**しています。
移住者・移住希望者	● 自動車がなくても**自転車・徒歩・公共交通でどこへでも移動**することができ、移住希望者が「自動車がないと暮らせない」という不安なく、移住先候補として松本を選ぶことができます。

5　ビジョンと現状のギャップ

● 将来ビジョンと現状分析の結果とのギャップから各ビジョンの実現に向けた課題を整理。（バックキャスト型）

ビジョン（目指す姿）	現状（ギャップ）	課題（解消方策）
誰もが安全・快適に 走行できる空間が広がるまち	●城下町特有の狭あいな道路や一方通行が多い中心市街地において、走行空間の確保が難しい区間が残存している ●駐輪場の老朽化や市街地での駐輪スペース不足が生じている	●限られた道路空間を工夫した計画的なネットワーク化 ●利用状況に応じた駐輪環境整備と老朽化した駐輪場の適切な維持管理・更新
自転車事故ゼロの安全・安心なまち	●自転車関連事故件数は令和2年度以降横ばい傾向 ●自転車利用に関するルールの理解が進んでいない中、交通反則通告制度（青切符制度）が導入され、自転車利用へのハードルが上がっている	●安全な自転車通行空間の整備 ●幅広い世代・属性への自転車の交通ルールの啓発及び交通マナーの向上
自転車・徒歩・公共交通で、 どこへでもスムーズに移動できるまち	●クルマの分担率7割超が継続し、自転車分担率は低下している ●シェアサイクルの利用回数は増加傾向だが、市民のうち利用経験者は17.4％	●市民の日常的な移動手段としての自転車の役割拡大 ●松本駅などの交通結節点における、公共交通と自転車のシームレスな連携強化
自転車利用による 健やかな暮らしと脱炭素のまち	●本市では2050年のゼロカーボンシティ実現を目指している ●市民の心疾患やメタボ該当割合が増加傾向 ●サイクルスポーツの実施意向は、自転車利用者の4割以上を占める	●自転車の活用による脱炭素社会（ゼロカーボン）の推進 ●日常的な自転車利用による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
みんなでサイクリストを歓迎するまち	●本市の観光資源をめぐるサイクリングルートや長野県1周「Japan Alps Cycling Road」が整備されている他、多くの自転車イベントが開催されている ●サイクリスト受け入れ態勢の強化のため「サイクルステーション」や、「サイクリストに優しい宿」、「サイクリングオアシス」を整備・認定している	●城下町・山岳エリアそれぞれの強みを活かした、魅力ある自転車観光の推進 ●インバウンドを含む多様な観光客に向けた、サイクリスト受入環境の充実

6　計画目標

- 課題解決のための計画目標を設定。

目標1　安全・快適に走れる自転車走行環境づくり

- クルマ中心から歩行者・自転車中心のまちづくりの実現に向けて、自転車利用者にとって**安全・快適な走行環境の整備**を目指します。
- 歩行者、自転車及び自動車等、全ての道路利用者が共存できる**自転車通行空間を計画的に整備**します。
- 地域のニーズに応じた**駐輪環境の整備**をします。

目標2　事故ゼロを目指す、安全・安心なまちづくり

- 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　自転車交通の役割拡大による良好な移動環境づくり

- 公共交通との連携を強化しながら、地域における移動手段として**自転車の役割を拡大し、良好な移動環境の形成**を目指します。
- シェアサイクルの普及促進を図るとともに、シェアサイクルと公共交通との連携の検討に取り組み、誰もが自転車を移動手段として選べる環境づくりを進めます。

目標4　自転車で広げる、健康と脱炭素のまちづくり

- 市民が自転車を通じて健康づくりに取り組める機会を創出するとともに、サイクルスポーツの振興を通じて自転車の楽しさを広め、**脱炭素・健康づくりの推進**に取り組みます。

目標5　サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり

- 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。
- 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。

参考：3次自転車活用推進計画（国）における目標

目標1　安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現
目標2　自転車事故のない安全で安心な社会の実現
目標3　自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成
目標4　自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現
目標5　サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

7　事業一覧

計画の目標	施　策		事　業	重点事業	
目標１ 安全・快適に走れる自転車走行環境づくり	①自転車通行空間の計画的な整備推進	1	自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備推進	●	継続
	②地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進	2	サイクルアンドライドを支援する駐輪環境の維持管理推進	●	変更
		3	まちなかの回遊を支援する中心市街地における小規模駐輪施設の整備推進	●	継続
	③歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施	4	路面標示等による安全対策の実施		変更
目標２ 事故ゼロを目指す、安全・安心なまちづくり	①市民への自転車安全教育の推進	5	年齢に応じた交通安全教育の充実・実施		継続
		6	子ども・若者に向けた重点的な自転車安全教育の実施	●	継続
	②自転車の安全利用の促進	7	自転車利用時における交通安全意識向上		継続
		8	青切符制度の広報啓発		新規
		9	ドライバーに対する広報啓発		継続
		10	ヘルメットの着用促進		継続
		11	安全性の高い自転車の定期点検の促進		継続
		12	自転車損害賠償保険等の加入促進	●	継続
		13	自転車通行の視点も踏まえた通学路の安全点検の実施		継続
目標３ 自転車交通の役割拡大による良好な移動環境づくり	①シェアサイクルの普及促進	14	シェアサイクルのステーション設置支援	●	継続
		15	ステーション周辺における自転車通行空間の整備推進	●	継続
		16	シェアサイクルの利用方法等に関する市民向けの広報啓発		継続
	②日常における自転車利用の促進	17	自転車通勤等のための快適・円滑な利用環境整備の推進		継続
		18	災害時における自転車の活用	●	新規
目標４ 自転車で広げる、健康と脱炭素のまちづくり	①自転車を活用した健康づくりの推進	19	自転車を活用した健康イベントの実施		継続
		20	健康維持・増進に関する情報発信		継続
		21	自転車レクリエーション施設の利用促進に向けた広報啓発		継続
	②サイクルスポーツの振興	22	自転車競技と触れ合う機会づくり		継続
		23	多彩な自転車利用促進に向けた環境整備の支援		継続
	③脱炭素の推進	24	自転車通勤の促進	●	継続
		25	日常生活における電動アシスト付き自転車等の活用推進		継続
目標５ サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	①e-BIKEの利用機会の創出に向けた環境づくり	26	e-BIKEの活用促進		継続
	②松本市を象徴するサイクリング大会等の実施	27	『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』等の推進	●	継続
	③世界に誇るサイクリング環境の創出	28	地域資源を活かした多彩な支線コースの設定 （「Japan Alps Cycling Road」や周辺自治体との連携）	●	継続
		29	地域資源を活かしたサイクリングツアー等の促進		継続
		30	サイクリストや観光客等の受入環境の整備支援		継続
		31	サイクルステーションの運営管理		変更
		31	サイクリストの立ち寄り場所の整備促進		継続
		32	サイクルトレインの検討や輪行環境づくりの推進		継続
		33	「自転車のまち松本」PRプロジェクト推進		新規

8　自転車ネットワーク計画について

- 自転車活用推進計画の中で示している計画。
- 安全・安心・快適な自転車通行空間の整備を図る連続的な路線をネットワーク路線として選定し、その路線の整備形態を示したもの。

▼ 計画目標と基本方針

<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. 安全で快適な自転車走行空間の整備への対応
2. 自転車の事故や危険箇所への対応
3. 公共交通とも連携した市民の快適な日常移動への対応
4. 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
5. 広域的なサイクルツーリズムへの対応

▼ ネットワーク路線の考え方

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**

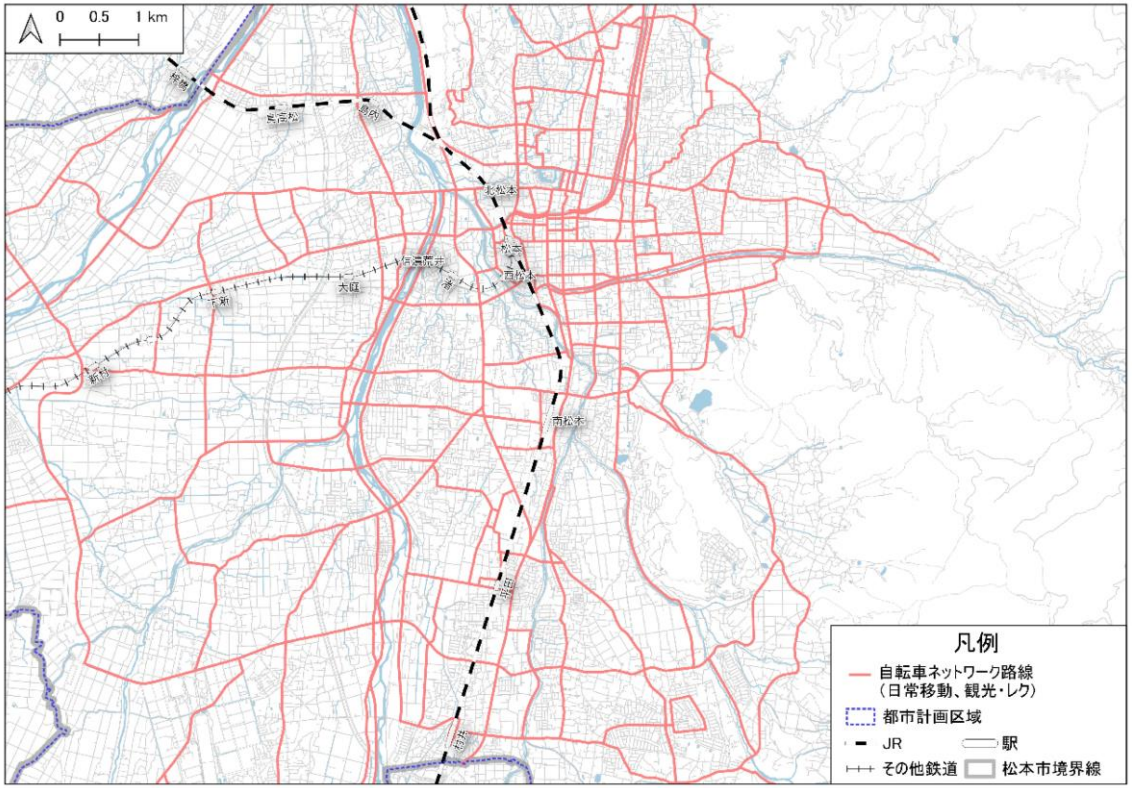
【主要道路】
- 国道・県道(一般県道及び主要地方道)
- 幹線市道
- 都市計画道路

※ネットワークの連続性確保や必要に応じて主要道路以外も選定

② **日常および観光・レク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を踏まえると、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**

③ **サイクリングルートについては、国・県・関係団体等により設定されている既存のルートを踏まえて整理する**

▼ ネットワーク路線



9　自転車ネットワーク路線の見直し

- 前回計画のネットワーク路線を基本に、ネットワーク路線の見直しを実施
- 前回計画では、観光・レクリエーションの路線にサイクリングルートを含んでいたが、ほか路線と利用目的や整備の考え方が異なるため、区分して見直しを実施
- 優先整備路線は、サイクリングルート以外の路線を対象に、優先度を4段階に分けて分類

▼自転車ネットワーク路線見直しの方針



▼優先整備路線（優先度）の考え方

高い

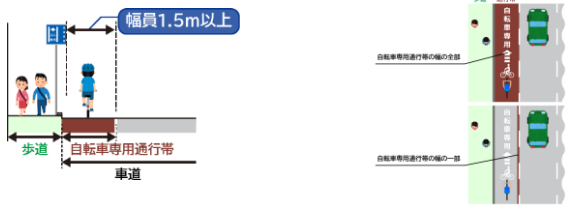
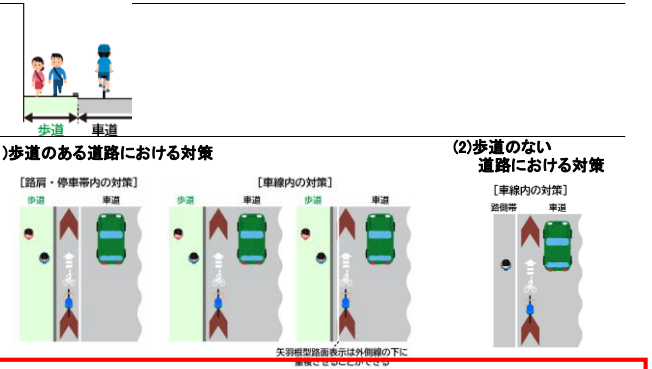
低い

優先度	優先度設定の考え方	路線の抽出方法
Ⅰ	●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高校周辺で交通事故が相対的に多い路線を優先的に整備する	●過去 5 年間で自転車事故が多いかつ高校周辺の路線を抽出し、既設の自転車ネットワーク路線と接続する区間を抽出
Ⅱ	●若者以外でも自転車事故が依然として発生している現状に対し、安全性向上の観点から高校周辺以外で交通事故が相対的に多い路線を優先的に整備する ●市内の公共交通等による移動の快適性向上の観点から、鉄道駅周辺の自転車等駐車場へのアクセスを担う路線を優先的に整備する	●過去 5 年間で自転車事故が多い路線を抽出（優先度Ⅰに該当する路線を除く） ●鉄道駅周辺における市営駐輪場の出入口に近接する路線を抽出
Ⅲ	●通勤、通学目的で自転車利用が多いことの想定される路線を優先的に整備する	●通勤の自転車ネットワーク路線と通学の自転車ネットワーク路線が重なる路線を抽
Ⅳ	●その他の利用目的で自転車利用が多いことの想定される路線を優先的に整備する	●通勤・通学の自転車ネットワーク路線のうち両者が重ならない路線と、買い物、観光・レクの自転車ネットワーク路線を抽出

10　自転車ネットワーク路線の見直し（整備形態）

- 前回計画では国のガイドラインに位置づけされている3つの整備形態を整理
- 今回の見直しでは、4つ目の整備形態として「安全啓発」を位置づけ、狭隘な道路や見通しが悪い交差点など①～③の整備形態による対策が困難な道路において、必要に応じて設置を行う

▼整備形態の種類

整備形態	定義	整備イメージ
①自転車道	専ら自転車の一般交通の用に供するために、縁石線またはその他これに類する工作物により区画して設けられる道路 （道路構造令:第 2 条第 1 項第 2 号）	
②自転車専用通行帯	車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯 （道路交通法:第 20 条第 2 項）	
③自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	規定なし （自転車が通行すべき「車道の左側端」を路面表示等により明示した部分）	
④安全啓発（注意喚起を促す路面標示や案内看板など）	規定なし （松本市独自の標示とする）	安全啓発の例 

▼安全啓発の設置例：松本市（高砂通り）





11　評価指標

目　標	No	指　標	単位	計測方法	計画当初（R2）	現況値（R7）	目標値（R13）
目標１ 安全・快適に走れる自転車走行環境づくり	1	● 日常の交通手段における自転車の割合	%	松本市パーソントリップ(人の動き)調査→（R13アンケート想定）	9.0（R1）	5.1	9.0
	2	○ 自転車通行空間の整備延長	Km	実績値	6.3	35.9	62.6
	3	○ 中心市街地における駐輪場のラック台数	台	実績値	0	16	40
目標２ 事故ゼロを目指す、安全・安心なまちづくり	4	● 自転車関連事故の発生件数	件/10万人	実績値	61	48	42
	5	● 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	67	80
目標３ 自転車交通の役割拡大による良好な移動環境づくり	6	○ シェアサイクル利用回数	回/年	実績値	約23,000	71,800	84,000
	7	○ 市民のシェアサイクル利用経験者の割合	%	アンケート調査	—	9.5%	20.0%
	8	● 通勤時の交通手段における自転車の割合	%	松本市パーソントリップ(人の動き)調査→（R13アンケート想定）	10.5（R1）	6.4	10.0
目標４ 自転車で広げる、健康と脱炭素のまちづくり	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	46.7	60
目標５ サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	10	○ サイクリングオアシスの数	箇所	実績値	0	20	30
	11	○ サイクリストに優しい宿の認定数	箇所	実績値	—	21	32

●：アウトカム指標
○：アウトプット指標