

(4) 優先整備ルート of 整備形態別範囲

諏訪湖周約 16km の環状ルート（優先整備ルート）における整備形態の範囲を示します（図 4.9）。



図 4.9 優先整備ルート（諏訪湖周約 16km の環状ルート）における整備形態別範囲



歩道と自転車道を整備したイメージ図

第5章 諏訪湖周の自転車活用の推進に関する目標 及び実施すべき施策

本計画では、今まで述べてきた現状や課題に対し「諏訪湖創生ビジョン」で示した20年後の姿や「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」で示した目指すべき姿を踏まえ、以下に4つの目標を掲げます。また、これらの目標を実現するため、自転車活用推進法第8条に規定されている自転車活用の推進に関する基本方針及び、同法第11条より国及び長野県の自転車活用推進計画を勘案し、それぞれの目標に応じた実施すべき施策を定めます。

【諏訪湖創生ビジョン】：20年後の姿

整備されたサイクリングロードを利用する人も増え、自転車を楽しむ愛好者の拠点として機能している

【諏訪湖周サイクリングロード基本計画】：目指すべき姿

諏訪に住み、働き、集うすべての人々が、多様な目的に身近な交通手段として、自転車が安全で快適に利用できる諏訪湖まちづくり

目標1「交通環境」：誰もが無理なく快適に利用できる諏訪湖周のサイクリング環境の創出

目標2「健康・スポーツ・環境」：諏訪湖の自然や湖畔からの眺望を楽しみながら、誰もが気軽に健康増進を図れるサイクリング環境の整備

目標3「観光振興」：諏訪湖周に立ち並ぶ美術館や公園などの施設と連携したサイクリング環境の整備

目標4「安全・安心」：自転車事故のない安全で安心な諏訪湖周のサイクリング環境の整備

目標１「交通環境」：誰もが無理なく快適に利用できる諏訪湖周のサイクリング環境の創出

諏訪湖周を取り巻く自転車環境についての課題は、歩行者、クルマとの適切な分離による安全な走行空間の創出、クルマに依存した交通の適正化、そして、誰もが自転車を使いたくなるような楽しく快適なサイクリング環境を整えることです。

このためには、徒歩や自転車などスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通におけるクルマへの依存の度を低減させるなど、良好な都市環境の形成を図ることが必要です。自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進します。

諏訪湖周辺部においては、諏訪湖一周を自転車交通ネットワークの核と捉えたまちづくりを推進し、通勤・通学利用にとどまらず、様々な利用目的で諏訪湖に集うすべての人々が楽しく快適に利用できるサイクリング環境の創出を図ります。

（実施すべき施策）

1. 自転車通行空間の計画的な整備を推進します。
2. 楽しく快適にサイクリングできる環境の整備を推進します。
3. まちづくりと連携した総合的な取り組みを実施します。



目標 2「健康・スポーツ・環境」：諏訪湖の自然や湖畔からの眺望を楽しみながら、誰もが気軽に健康増進を図れるサイクリング環境の整備

心身の健全な発達、生きがいのある豊かな生活の持続、健康長寿の実現など健康増進への取り組みに対し、日常生活における利用も含めた生涯スポーツとしての自転車の活用が期待されています。

諏訪湖周辺地域における自転車を活用した健康増進や身近なスポーツ環境の課題としては、湖周の平坦な地形による適正な運動強度を維持しやすい環境、優れた眺望や豊かな自然、湖畔の温泉施設などの誰もが気軽に健康増進を図ることのできる潜在力を有効に活用できていないことにあります。

課題の解決のために、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加や底上げを図ると同時に、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人が自転車を楽しめる機会の創出を図ります。

環境保全については、公共交通機関との組み合わせを含めた自転車利用への転換や、これまで諏訪湖で行われてきた環境整備方針との整合が課題となります。

課題の解決のために、「目標 1」での取り組みとの連携により、交通におけるクルマへの依存の度を低減させることによって交通分野の低炭素化を図ることや、サイクリング環境の整備に当たり、水辺の環境整備方針と整合させ、景観や自然環境にできる限りの配慮をすることが必要です。

(実施すべき施策)

4. 自転車を活用した健康づくりを促進します。
5. サイクルスポーツ振興を推進します。
6. 自転車を活用した環境保全を推進します。



目標 3「観光振興」：諏訪湖周に立ち並ぶ美術館や公園などの施設と連携したサイクリング環境の整備

湖にまちと山々が調和した素晴らしい景観、伝統文化が継承された祭り、豊かな水産資源を活かしたグルメ、水面や湖岸でのレジャーやスポーツ、湖周に立ち並ぶ美術館・博物館、製糸業から精密工業へとつながる近代化産業遺産群、そして諏訪の歴史とともにある天恵の温泉、諏訪湖周辺には一年を通じて集客できる卓越した観光資源があります。この豊富な観光資源の相互の連携の弱さが諏訪湖周辺の観光振興の課題の一つと言えます。

一方、滞在型コンテンツの拡大やサイクリストの受入環境、自転車走行環境の整備などがサイクルツーリズムの推進など自転車を活用した観光振興の課題となっています。

湖周の自転車走行環境を整備し、諏訪湖周辺の豊富な滞在型コンテンツを自転車で結ぶことで、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型の観光を推進します。また、温泉などサイクリスト受入環境としての優位性を活かして参加型サイクリングイベントを誘致するなどの相乗効果が期待できます。官民様々な関係者が連携して、諏訪湖周の多彩な魅力を満喫できるサイクリング環境の整備にハード、ソフト両面から取り組みます。

（実施すべき施策）

7. 湖周の豊富な観光資源との連携によりサイクルツーリズムを推進します。
8. 諏訪湖を訪れた観光者が楽しめるサイクリング環境を創出します。



目標 4「安全・安心」：自転車事故のない安全で安心な諏訪湖周のサイクリング環境の整備

諏訪湖周を取り巻く交通環境は、厳しい気象や山間の地形、また、地方部がかかえる公共交通のサービス水準の低下などから自家用車への依存度が高く、そのためにクルマが優先された都市構造が形成されています。

安全・安心な自転車利用を実現するに当たっては、クルマや歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保といったハード整備にあわせ、自転車利用者の安全意識の醸成といったソフト対策の充実が課題となっています。

課題の解決に向けて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車利用者も含め、互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう安全で安心な交通環境の創出のために、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進などを、自転車通行空間の整備の促進と併せて実施します。

また、諏訪湖周辺の低平地では過去より水害が繰り返され、地震発生時には軟弱な地質構造により交通インフラへの影響が予想されるなど、自然災害への備えの一つとして自転車の活用が期待されます。

災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させます。

（実施すべき施策）

9. 自転車の安全利用を促進します。
10. 学校における交通安全教育を推進します。
11. 自転車通行空間の計画的な整備を推進します。（1. の再掲載）
12. 災害時における自転車活用を推進します。



第6章 諏訪湖周の自転車活用の推進に関し講ずべき措置

「第5章」で述べた自転車活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について次のとおり定めます。

目標1「交通環境」：誰もが無理なく快適に利用できる諏訪湖周のサイクリング環境の創出

交通環境	指標	諏訪湖周サイクリングロード整備率	【評価方法】 「自転車通行空間の整備形態」 で整備された道路延長
		【現状】2018年：5% ⇒ 【目標】2023年：98%（15.7km）橋梁部以外の完成	
	施策1	自転車通行空間の計画的な整備を推進します。	
	措置	①自転車通行空間の整備 「第4章 計画区域とネットワーク」に基づき、諏訪湖周の自転車通行空間の計画的な整備を推進します。	
		②道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用 諏訪湖周に集うサイクリング、ジョギングや観光等のすべての利用者の安全のために、道路管理者、公安委員会との連携により道路標識・道路標示・信号機などの適切な設置や運用に努めます。	
		③自転車マップ作成 レンタサイクル施設や主要駅、観光施設などの情報をストレスなく収集できる環境の整備のため、官民との連携によるルートマップの作成やモバイルアプリケーションでの発信を行います。	
		④自転車の利用促進に関する広報啓発 マイカー等から自転車への転換による二酸化炭素削減効果の把握等を踏まえ、自転車利用による様々なメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施します。	
	施策2	楽しく快適にサイクリングできる環境の整備を推進します。	
	措置	①既設公園等の有効活用の促進 諏訪湖周のサイクリングロードを気軽に快適に利用できるよう、これまで整備されてきた公園内のトイレやベンチなどを活用した「小径の駅」を設置します。駐輪場・サイクルスタンドなどを新たに設置し自転車での利用に配慮し休憩スペースの充実を図ります。また、湖周に生息する昆虫類や植物の説明看板なども設置します。	
		②官民の連携によるサイクル環境の整備 温泉施設や美術館等との連携により、トイレの利用、飲み物等の購入、自転車の修理が可能な施設「サイクルステーション」を設置します。 コンビニエンスストアや飲食店等を「サイクルオアシス（休憩所）」に認定し、ステッカー等で明示します。 ストレスなく情報収集できる環境の整備として、レンタサイクル施設や主要駅、観光施設などの情報をルートマップやモバイルアプリケーションで発信します。	

交通環境		③ニーズに応じた駐輪場の整備と維持管理 自転車の利便性の向上や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備拡充やサイクルスタンドの設置等を関係団体と連携し行います。また、放置車両の管理や施設の維持、利用者へのモラルの啓発を行います。
		④鉄道事業者への積極的な協力の要請 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項における、「鉄道事業者は鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。」という規定に基づき、引き続き、鉄道事業者の積極的な協力を求めています。
	施策3	まちづくりと連携した総合的な取り組みを実施します。
	措置	①まちづくりと連携した自転車施策の推進 諏訪湖周辺の2市1町は同じくコンパクトシティの形成をまちづくりの土台としています。歩行や自転車利用で暮らすことのできるネットワークの形成、高齢者、障がい者への配慮、ユニバーサルデザインの推進など2市1町の取り組みを循環してつなぐ諏訪湖周サイクリングロード整備を要（かなめ）とし、自転車関連施策を推進します。
		②ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施 歩行者、自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者、公安委員会との連携により、クルマの速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフトの両面から生活道路の交通安全対策を実施します。
		③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 無電柱化による道路空間を活用した安全で快適な自転車通行空間の確保を検討します。

目標 2「健康・スポーツ・環境」：諏訪湖の自然や湖畔からの眺望を楽しみながら、誰もが気軽に健康増進を図れるサイクリング環境の整備

健康・スポーツ・環境	指標	通勤・通学における交通分担率	【評価方法】 企業へのアンケート調査または 政府統計結果（e-Stat）
		【現状】2018年：7.6% ⇒ 【目標】2023年：10%	
	施策 4	自転車を活用した健康づくりを促進します。	
	措置	①健康増進の広報啓発 運動習慣者の割合の増加を達成するため、湖畔のジョギングロードやサイクリングロードを活用した健康づくりに関する広報啓発を実施します。	
		②健康増進と連携した観光事業の促進 諏訪湖の景観や湖畔の温泉をウェルネスツーリズム ^{*1)} やヘルスツーリズム ^{*2)} に活かし、サイクルツーリズム ^{*3)} を推進する企業・団体等とともに、自転車を活用した健康コンテンツと観光とが連携した事業の導入、広報活動を検討します。	
		③自転車通勤拡大のための広報啓発 ノーマイカー通勤デー等の取り組みや、自転車と公共交通機関を組み合わせた通勤の拡大を促すなど、自転車と公共交通機関の利用拡大のための広報啓発を実施します。	
	施策 5	サイクルスポーツ振興を推進します。	
	措置	①サイクルスポーツを通じての運動機会の増加 湖周のスポーツ環境を活かし、誰もがサイクルスポーツを身近に慣れ親しめるようスポーツ団体やアウトドア用車いすの活用団体等と連携し運動機会の増加を図ります。	
		②自転車を活用した環境保全を推進します。	
	措置	①自転車通勤拡大のための広報啓発（施策 4-③再掲載）	
		②自転車の活用による低炭素社会の実現 低炭素まちづくりの観点から、交通需要マネジメント ^{*4)} 、自動車交通の円滑化、公共交通機関の利用促進を進め、徒歩や自転車への転換を促すことで低炭素社会の実現を目指します。	
		③自然環境を活かしたサイクリング環境の整備 諏訪湖の自然、景観等を資源として、それぞれの環境に配慮したサイクリングロードの整備を進めます。また、湖周の市町が連携し諏訪湖畔の一体的な維持、管理、整備を推進します。	

*1) 旅先でのスパ、ヨガ、瞑想、フィットネス、ヘルシー食、レクリエーション、交流などを通して、心と体の健康に気づく旅、地域の資源に触れ、新しい発見と自己開発ができる旅、原点回帰し、リフレッシュし、明日への活力を得る旅のこと。

*2) 医学的な根拠に基づく健康回復や維持、増進につながる観光のこと。

*3) 自転車による観光のこと。

*4) 自動車利用者の行動パターンを従来から変化させることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法のこと。

目標 3「観光振興」：諏訪湖周に立ち並ぶ美術館や公園などの施設と連携したサイクリング環境の整備

観光振興	指標	延宿泊者数	【評価方法】 観光地利用者統計調査（長野県観光部山岳高原観光課）
		【現状】2017年：125万人 ⇒ 【目標】2023年：152万人（22%増）	
	施策 7	湖周の豊富な観光資源との連携によりサイクルツーリズムを推進します。	
	措置	①サイクルツーリズムの推進 温泉、諏訪大社、街道、シルク、精密、諏訪湖の同心円上にある歴史と文化、さらにその外周を取り巻く有数の高原や山岳。これら諏訪湖周辺の魅力を満喫できるモデルコースを設定し関係団体と連携してサイクリング環境を整えます。 また、温泉宿場町時代から受け継がれてきた高度なホスピタリティー^{*5)}を活かし、湯めぐりや蔵めぐり、近代化産業遺産群、ものづくり文化参加体験型観光など、ここにしかない諏訪湖ブランドサイクルツーリズムを創造します。	
		②温泉・美術館など湖周の観光資源との連携 諏訪湖周に立ち並ぶ美術館や温泉などの観光施設と連携したサイクリングコースを設定します。観光施設には、関係団体と連携しサイクルスタンドを設置するなど自転車での利便性の向上を図ります。 また、湖周にほど近く、誰もが気軽に訪れることができる「まちなか」や、諏訪湖を一望できる展望スポット、さらには霧ヶ峰や八ヶ岳などの山岳高原へ、湖周全方位に向けて多様なコースを設定します。	
	施策 8	諏訪湖を訪れた観光者が楽しめるサイクリング環境を創出します。	
	措置	①シェアサイクルの促進 諏訪湖周辺の豊富な滞在型コンテンツを結ぶ周遊ツールに自転車を活用するため、サイクルポート^{*6)}・サイクルスタンドの設置や、レンタサイクル・シェアサイクル事業の推進を図ります。 サイクルポート・サイクルスタンドの高密度化等を図るため、公園などの公共用地、美術館や温泉、コンビニエンスストア等への設置について、関係者と連携し検討します。 レンタサイクル・シェアサイクルによる自転車の活用と、まちなかの史跡、温泉などの細やかな情報発信により、体験型・交流型の沿線の魅力を楽しむ新たな旅を観光者に提供することで、滞在時間の増加を図り、観光者がより一層楽しめるサイクリング環境を創出します。	

*5) 人と人、人とモノ、人と社会、人と自然などの関わりにおいて具現化されるもの。狭義の定義では、人が人に対して行ういわゆる「もてなし」の行動や考え方について触れていて、これは接客・接遇の場面でも使われる。

*6) 自転車置き場のこと。マンションなど集合住宅では従来の駐輪場と区別して、住戸ごとに区画を分けた専用のスペースのこと。

目標 4「安全・安心」：自転車事故のない安全で安心な諏訪湖周のサイクリング環境の整備

安全・安心	指標	諏訪湖周における自転車乗車中の死傷者数	【評価方法】 交通事故発生状況の調べ（長野県警察本部）
		【現状】2017年：58人 ⇒ 【目標】2023年：減少	
	施策 9	自転車の安全利用を促進します。	
	措置	①自転車安全利用五則 ^{*7)} の活用等による通行ルールの周知 交通安全関係団体等と連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図ります。	
		②交通安全意識向上を図るための広報啓発 自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、無事故無違反デー等の様々な機会を活用して、街頭での声掛けや、ポスター貼付、啓発物の配布等の広報啓発に努めます。	
		③ヘルメットの着用の促進に向けた広報啓発 交通事故の被害を軽減するため、様々なイベント等の機会を活用して、通勤・通学時を始めとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図ります。 また、学校などにおいて児童や幼児に対するヘルメット着用の指導を行うとともにヘルメット着用の義務化に向けた検討を実施します。	
		④高齢者向けの交通安全教室の実施 高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、体験型教育資機材（自転車シミュレーター等）を活用した高齢者向けの安全教育を、関係機関と連携して推進します。	
		⑤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 自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民や通学など利用者への広報啓発に努めます。	
		⑥地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進 交通安全意識の向上を図るため、みまもり隊などによる通学時間帯における安全指導の実施や、高校生を対象とした自転車事故防止街頭啓発活動の実施など、地域交通安全活動推進委員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等による指導啓発活動を推進します。	

*7) 自転車安全利用五則

- 一. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 二. 車道は左側を通行
- 三. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 四. 安全ルールを守る
 - ※飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ※夜間はライトを点灯
 - ※交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 五. 子どもはヘルメットを着用

安全・安心	施策 10	学校における交通安全教育を推進します。
	措置	①学校における交通安全教室の推進 小学校、中学校、高等学校、特別支援学校等と連携して、交通指導員の派遣や自転車運転訓練など、発達段階に応じた交通安全教育を実施し、交通安全の意識の向上を推進します。
		②自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施 教育委員会や学校、PTA、警察などと協働し、交通安全プログラムに基づく通学路の安全点検を、自転車の視点も踏まえたものとして推進します。 また、点検の結果について、現地診断を実施し危険箇所マップを作成します。
		③自転車通学・通行の視点を踏まえた安全教育の発展 地域の学校等において、体験型交通安全教室（スケアードストレイト技法による自転車交通安全教室）の実施や、体験型教育資機材（自転車シミュレーター等）の活用を関係機関との連携により推進します。また、中学校・高等学校における通学許可時における自転車関係安全講習の受講及びヘルメット着用率向上を図ります。
		④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 （施策 9-⑤再掲載）
	施策 11	自転車通行空間の計画的な整備を推進します。（施策 1 の再掲載）
	措置	①自転車通行空間の整備（施策 1-①再掲載）
		②道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用（施策 1-②再掲載）
		③自転車マップ作成（支援）（施策 1-③再掲載）
		④自転車の利用促進に関する広報啓発（施策 1-④再掲載）
	施策 12	災害時における自転車活用を推進します。
	措置	①災害時における自転車活用に関する検討 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、災害状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用について、地域防災計画への位置付けを検討します。

第7章 実施スケジュールと計画の推進体制

7.1 実施スケジュール

本計画の期間は、2019年（平成31年）から5年とします。限られた期間の中、効果的な施策とするため、2019年から5年間を短期、その後を中・長期に分けたスケジュールとします（表7.1）。

表 7.1 全体工程

計画期間	5年程度		以降、計画の不断の見直し	
事業期間	短期		中期	長期
段階	諏訪湖周約16kmの環状ルート （諏訪湖周サイクリングロード基本計画）		環状ルートと拠点施設を 連絡する放射状ルート	ネットワークの網状化と 他圏域との連携

7.2 推進体制

周辺住民をはじめ関係団体や事業者等と協力し目指すべき将来像の実現に向けて計画を推進します。ハード整備では、これまで行われてきた取り組みとの整合性に留意し、ソフト対策では、「推進会議」等により、住民意見を反映した実効性ある取り組みを行います（図7.1）。

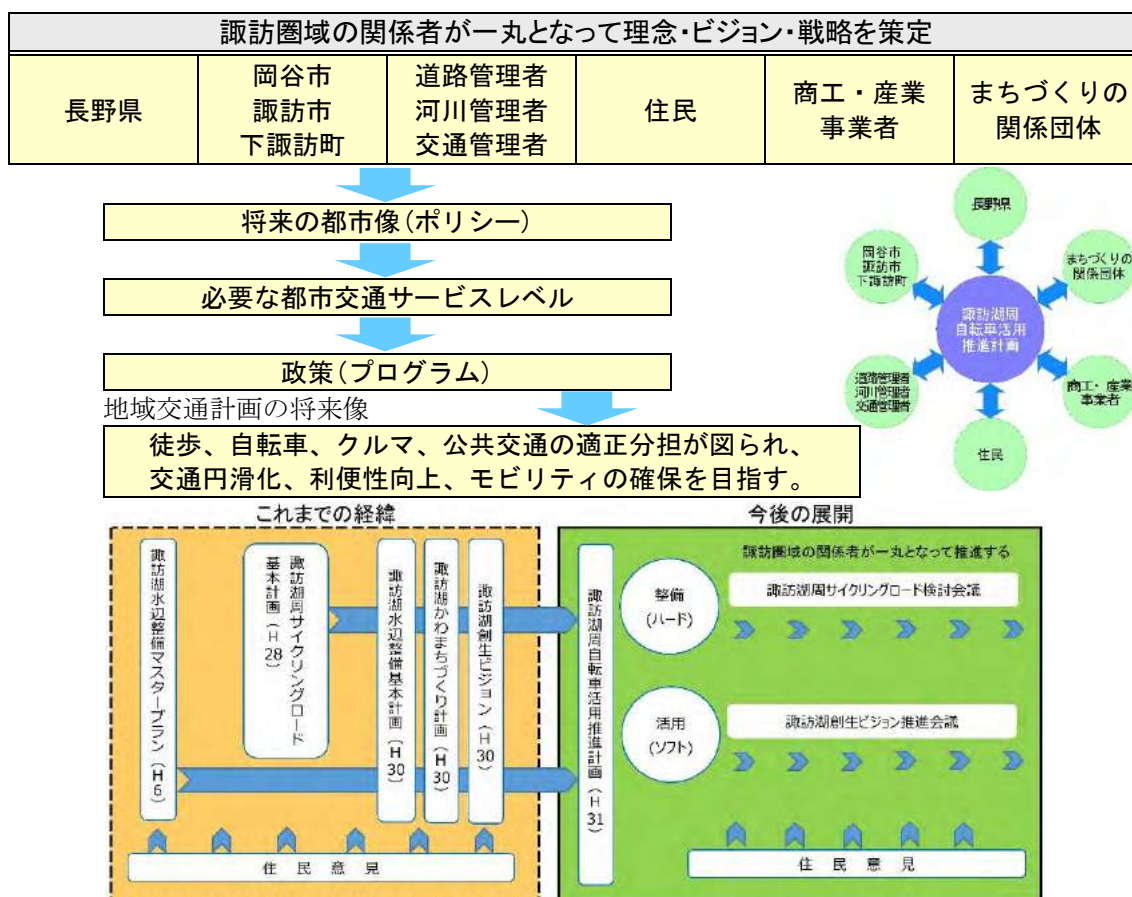


図 7.1 自転車活用推進計画のイメージ

第8章 計画のフォローアップ

(1) 施策のチェックアップ

目標の達成状況は定量的な評価指標から判断します。目標値どおりに進捗しない場合には、原因を分析し課題を整理します。

【チェック】

- ・目標の達成のために、取り組んでいる施策や内容に間違いはないか。
- ・その施策は、どのようなメカニズムによって目標達成に寄与しているのか。
- ・目標達成にいたるプロセスのどの部分が機能しなかったのか。



【アクション】

改善策の明示

- ・課題を解決するための施策の改善策を明示し、今後の対応を明らかにします。

(2) 計画の見直しについての考え方

- ・総合性と一体性の確保

時代の要請は固定的ではなく社会経済状況等により変化します。目指すべき姿を実現するためには、不断の見直しも含めた動的な性格を有していなければなりません。安定成熟な都市型社会において地域の実情に見合った総合性と一体性の確保はこれまで以上に求められていることに留意します。

- ・県と市町の主体性と広域的協議

異なる管理主体によって都市総合計画や関連計画に基づき事業化されるため、それぞれ連携と調整が求められます。上位計画と下位計画を相互に参照しながらそれぞれの内容を高めていくとした対流原則を尊重します。

- ・適時適切な自転車推進計画の見直し

目指すべき姿の実現にはある程度の期間を要することから、計画には決定事項の尊重と一定の継続性・安定性が求められます。したがって、計画の変更を検討するに当たっては、その計画の性格を十分に踏まえる必要があり、継続性と安定性の観点からその変更はより慎重に行われるべきです。ただし、状況が大きく変化した場合においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行います。

(3) 指標と評価方法

目標 1	交通環境	誰もが無理なく快適に利用できる諏訪湖周のサイクリング環境の創出	
指 標		評価方法	
諏訪湖周サイクリングロード整備率		「自転車通行空間の整備形態」で整備された道路延長	
指 標	現状 (2018 年)	5%	+93 ポイント増
	目標 (2023 年)	98% (15.7km)	

- ・目標値設定の考え方

優先整備路線である諏訪湖周サイクリングロードの約 16km のうち、2023 年度末までに 98%に相当する 15.7km の整備延長を目標値とします。

目標 2	健康・スポーツ・環境	諏訪湖の自然や湖畔からの眺望を楽しみながら、誰もが気軽に健康増進を図れるサイクリング環境の整備	
指 標		評価方法	
通勤・通学における交通分担率		企業へのアンケート調査または政府統計結果（e-Stat）	
指 標	現状（2018 年）	7.6%	+2.4 ポイント増
	目標（2023 年）	10%	

・目標値設定の考え方

通勤・通学目的における自転車への転換率を向上させ、2023 年度末までに交通分担率 10%を目指します。

目標 3	観光振興	諏訪湖周に立ち並ぶ美術館や公園などの施設と連携したサイクリング環境の整備	
指 標		評価方法	
延宿泊者数		観光地利用者統計調査結果（長野県観光部山岳高原観光課）	
指 標	現状（2017 年）	125 万人	+22%増
	目標（2023 年）	152 万人	

・目標値設定の考え方

「長野県観光戦略 2018」と連携して目標達成を目指します。長野県は県下全域における 5 ヶ年で延宿泊者数を 22%増の 2,175 万人を目標としています。長野県観光部山岳高原観光課のエリア分類で、2017 年に「上諏訪温泉・諏訪湖」と「下諏訪温泉・諏訪湖」に訪れた観光者数のうち、延宿泊者数は約 125 万人^{*1)}であることから、目標値は長野県に同じ 22%増の 152 万人とします。

目標 4	安全・安心	自転車事故のない安全で安心な諏訪湖周のサイクリング環境の整備	
指 標		評価方法	
諏訪湖周における自転車乗車中の死傷者数		交通事故発生状況の調べ（長野県警察本部）	
指 標	現状（2017 年）	58 人	
	目標（2023 年）	減少	

・目標値設定の考え方

サイクリングロード整備率を考慮し、2017 年死傷者数からの減少を目標にします。

*1) 平成 29 年 観光地利用者統計調査結果

(<https://www.pref.nagano.lg.jp/kankoki/sangyo/kanko/toukei/documents/h29kankochiriyousya.pdf>)

＜参考資料＞

I．統計データ等による分析

[illegible]

平成29年度 自転車交通量
平成29年度 人身交通事故箇所
平成29年度 物件交通事故箇所

◆諏訪湖周地域における自転車乗用中の死傷者数と世代別割合

自転車乗用中の死傷者数

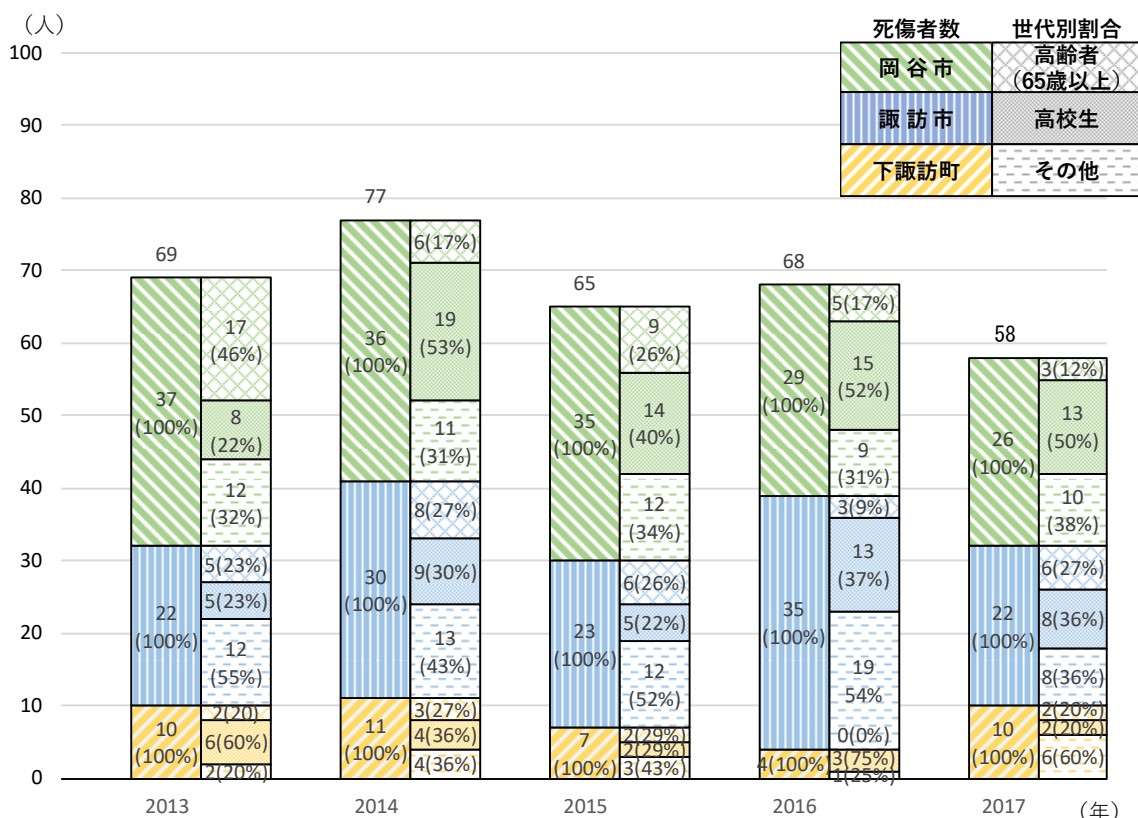
	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
岡 谷 市	37	36	35	29	26
諏 訪 市	22	30	23	35	22
下諏訪町	10	11	7	4	10
計	69	77	65	68	58

うち 65 歳以上

	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
岡 谷 市	17	6	9	5	3
諏 訪 市	5	8	6	3	6
下諏訪町	2	3	2	0	2
計	24	17	17	8	11

うち高校生

	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
岡 谷 市	8	19	14	15	13
諏 訪 市	5	9	5	13	8
下諏訪町	6	4	2	3	2
計	19	32	21	31	23



【出典】長野県県警本部調べ

(考察)

- ・諏訪湖周（2市1町）の自転車乗用中の死傷者数は、近年では横ばいです。
- ・いずれの地域においても「高齢者」と「高校生」での死傷者が6割程度を占めています。