

## 第2次長野県自転車活用推進計画（原案）に対するご意見と県の考え方

- 意見募集期間令和5年2月3日（金）～令和5年3月5日（日）
- 意見の総数106件（15人）

No	該当箇所		意見の要旨	県の考え方	担当部局
	章	項目等			
1	第2章 自転車を取り巻く社会の動き	「長野県内の交通事故件数は年々減少傾向にある中、自転車事故の件数については、減少幅が低い傾向にある」 （4ページ）	県内の事故件数と自転車事故の件数の減少幅についてグラフで示していただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、既に掲載している「自転車事故年別推移」のグラフに交通事故件数を追加しました。	県警察本部
2		「県内で自転車が加害者となった歩行者との事故件数は、平成24年中には3件であったものが、平成30年中には11件と3.7倍に増加し、以降は横ばいで推移しています。」 （4ページ）	自転車が加害者となった歩行者との事故件数について、平成24年以降の各年の事故件数についてもグラフを明示いただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、自転車が加害者となった歩行者との事故件数をグラフで明示しました。	県警察本部
3		「自転車を利用するためには安全であることが不可欠です。」 （4ページ）	自転車利用が増えれば、自動車利用が減って自動車による重大事故が減るだけでなく、自動車運転手が常に自転車を意識するようになる、または運転手自身が自転車利用者でもあるということが増え、自転車事故も少なくなる(Safety in Numbers効果)。事故やその被害を減らすことに注力するあまり、自転車利用者を増やすための施策が手薄にならないよう、そのバランス感覚は忘れないようにしていただきたい。	ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部
4		年代別・原因別事故割合 （5ページ）	グラフ中で「誤った通行」という、県警資料の表現をそのまま使っているが、違反の大半を占める「安全不確認」「動静不注視」「交差点安全進行違反」は「正しい」通行方法が明文化されていない。また、自転車安全利用五則を守っていれば違反にならないということでもない。少なくとも、自転車安全利用五則に対する違反とそうでない違反とは分けて考えるべきである。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県警察本部
5		「自転車運転者の安全意識の醸成、特に若年層における交通法規の理解とマナーの向上が大きな課題となっている。」 （5ページ）	自転車事故における自転車以外の当事者のほとんどはエンジン付き車両であり、車両運転手の安全意識の醸成が大きな課題である。また、県内自転車利用者の多くが若年層であることから事故が多くなるのは当然である。本計画で全年齢の自転車利用を促進していく気構えがあるのであれば若年層をことさら重要視するのは避けるべきである。とはいえ、若い方々の将来性を考えれば、その教育は決してないがしろにすべきではない。	ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県警察本部

6	第2章 自転車を取り巻く社会の動き	「車両通行帯のない道路では道路の左側端を、」 (7ページ)	正しくは「左側端に寄って」である。それよりももっと左に寄れという意味で「左側端に沿って」という表現が使われるため、厳密に区別するようにしていただきたい。また、車両通行帯の意味や見分け方についてわかりやすくするために補足できることがあれば記載いただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。車両通行帯の意味等については、当該記載部分がルールと罰則を抜粋しているものであることから補足説明は省略させていただきます。	県警察本部
7		「安全な乗車装置に6歳未満の幼児」 (7ページ)	長野県道路交通法施行細則の一部改正(令和2年6月1日施行)によって6歳未満ではなくなったため訂正いただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県警察本部
8		「消費者が安全性の高い製品を購入すること、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要です。」 (6ページ)	自転車の品質や整備の不良に起因する事故というのはどれほどあったのか。県では件数などを把握しているのか。本計画にはより重要なことがたくさんあるので、書かなくても良いのでは。	自転車の整備不良に起因する事故(ブレーキ不良、ハンドル不良、前照灯不良等)は過去10年で31件発生しています。(H24-R3)事故を未然に防ぐためにも取組が必要なことから、記載はそのままとしたいと考えます。	県警察本部 県民文化部
9	第3章 目標と実施すべき施策	自転車事故発生件数 (13ページ)	事故が減ったことが利用者減によるものかどうかを判定する気はあるのか。	交通事故件数の減少は様々な要因が考えられますので、ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部
10		「すべての人が自転車を安全に利用する信州」の実現のために実施すべき施策 (14ページ)	道路環境整備こそが自転車の安全・利用者の増加に直結する最大のキーファクターであり、話題のトップにくるべきと考えるので、最初にソフト対策の充実についてあげられることに大きな違和感を覚える。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。	県民文化部
11		「自転車そのものの安全性についても課題があり」 (14ページ)	こうした課題意識を生む理由となった事象について記載するようにしていただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県民文化部
12		「多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車」 (14ページ)	タンDEM自転車や三輪アシスト自転車などは、言葉だけではイメージが付きにくいので写真などを掲載していただきたい。	ご指摘を踏まえて、注釈を記載するとともに、今後、県内でのタンDEM自転車等の利用実態を把握したうえで、本計画において適した写真等のイメージの掲載についても検討してまいります。	県民文化部

13	第3章 目標と実施 すべき施策	「自然環境の保全とマウンテンバイク等のサイクルスポーツの普及促進が両立できる環境を整備する必要があります。」 (16ページ)	幼少からマウンテンバイクに乗る機会を増やし、乗り方やマナーに関して体験・学習できる場があれば、「マウンテンバイクの無秩序な走行による生態系への悪影響」のようなことは減少していくのではないかと。	頂いたご意見は、教育委員会と共有のうえ、今後の参考とさせていただきます。	県民文化部
14	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	学校における交通安全教育の充実 (19ページ)	施策進捗状況に書かれているような数字(交通安全教室実施率)をいくつか計画内でも取り上げて具体性を高めるべきである。	第1次計画の実績や総括についての具体的な記述は毎年度公表する進捗・実績評価の資料中としてお示ししたいと考えます。	県教育委員会
15		「学校周辺の交通量の少ない実際の道路において、自転車に乗り、交通法規やルールを学ぶ機会を設けます。」 (19ページ)	とても大事なことだと思う。さらに言えば、自動車ドライバーの注意力の限界や、その挙動の難しさなど、他車の動向を学ぶための実践的なカリキュラムも用意していただきたい。また、校庭や公園の片隅に障害物などを設置して基本的な操縦技術を学ぶ機会もあるとよい。	安全教育や自転車教室を行う際に、地域や地元の警察等と連携し、発達段階に応じた指導内容となるよう推進しています。また、研修会等で教職員や学校安全関係者の資質の向上に向け、実効的な教育手法等を周知していきます。	県教育委員会
16		「指定自動車学校の教習所コースを利用した路上教習」 (19ページ)	高校生に限らず小学校高学年くらいから取り組んでもよいのでは。高校生であれば、普段の通学路を使って、見通しの悪い路地や、駐車場の出入り口、大型車の多い交差点などといった場所における他車との関わりを学ぶための実践的な教室を開催していただきたい。	小中学校でも希望があれば、市町村教育委員会と連携して、近隣の教習所で実施が実現できるよう環境を整えます。	県教育委員会
17		「あらゆる方法とあらゆる機会を通じて」 (20ページ)	この書き方では進捗報告を読んでも県が本当にあらゆる方法とあらゆる機会を利用したのかどうか評価しようがないため、具体的で評価可能な記述にしていきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県警察本部 県民文化部
18		幼児期から高齢者までの段階に応じた交通安全教室の実施 (21ページ)	児童への教育は年に数回の講習では足りない。親が普段から自転車で一緒に出掛けて指導することを続けることが重要であり、そのためには親が自家用車から自転車に乗り換えてくれるような施策こそが必要。 高齢者については、免許更新時の高齢者向けの講習で自転車にも載せてみるというのではないかと。	安全な自転車利用を促進するため、ライフステージに応じた安全教育の充実を図ることが重要と考えます。 頂いたご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部 県警察本部

19		「地域住民への広報啓発」 (21ページ)	自転車での移動距離を考えると、ある道路を通過する人のうち「地域住民」が占める割合は決して高くないはずである。ローカルな施策とあわせて、新規路線が開通するたびに地元メディアに取材をしてもらい、その通行方法について広く県民に知らしめるといった手法も活用してほしい。	ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県警察本部
20		「自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し」 (21ページ)	この書き方では、重点地区・路線をいまから選定するかのように思えてしまう。すでに選定済みの重点地区・路線を毎年更新するというのであればそれがわかるように記述を工夫していただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県警察本部
21	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	「現行の制限を超える積載要求などを受けた際には」 (21ページ)	県内に事業所をもつ運送会社に対して、自転車での配送業務にあたって現行の制限についてのようになっているか、制限が緩和されるとしたら業務拡大につながるかといった聞き取りを行うなど、積極的に取り組んでいただきたい。	ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県警察本部
22		災害時における自転車活用に関する検討 (22ページ)	「令和元年度東日本台風（台風第19号）災害において災害ボランティアの交通手段として活用（R1.10.18-10.22 1日100台以上）」したとあるが、ぜひともそこで得られた知見などについて簡単にまとめた上で、今後の改善点など（あれば）を具体的に挙げるようにしていただきたい。	第4章 目標1 施策4に記載している検討については、ご指摘のとおり、令和元年東日本台風災害や過去の災害時の活用方法、課題を含めて行ってまいります。	危機管理部
23		自転車損害賠償保険等への加入促進 (22ページ)	加入率の進捗状況について数字を明記いただきたい。	自転車損害賠償保険等の加入率の推移については、毎年公表する進捗・実績評価の資料中にお示ししたいと考えます。	県民文化部
24	-	交通安全全般	自転車利用者が増えればいいのという思いはあるが、一方で、交通安全のマナーを軽視したサイクリストが増加することには不安を感じる。ドライバーの意識改革も必要で、幅寄せされる、直進中に目の前を右折されるなど、自転車乗り（自転車のスピード感）を軽視しているドライバーも多い。それぞれの立場を思いやれる学びが必要。警察や学校だけでなく、自転車販売店やサイクルチームなどに、教室開催を委ねてもいいと思う。	自転車利用者、自動車ドライバー、歩行者等、道路を共有する全ての人が思いやりの行動に努めてもらうことが重要と考えます。ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部

25	-	交通安全全般	長野県は普段の生活で自転車に乗りやすい環境ではない。小中学生、高齢者に自転車交通安全教室の実施を徹底し、自動車・自転車・歩行者の3者が相手の立場を理解し、お互いを思いやる心を持つことをポイントとして、安全な交通手段としての自転車を普及してほしい。	自転車利用者、自動車ドライバー、歩行者等、道路を共有する全ての方が思いやりの行動に努めてもらうことが重要と考えます。ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部
26	-	交通安全全般	高齢者の運転免許返納後の交通手段として自転車が安易に提案されるが、脚力のない高齢者が自転車に乗るとふらつきが多く大変危険である。また、足つきをよくするためサドルを下げすぎると、ひざを痛めることもある。電動アシストと良く効くブレーキなど整備が必要。また、公民館にレスキューとして使う前提でもE-bikeを設置する、安全ルートの提案、電動アシスト自転車の利用勉強会、ヘルメット用ネームプレートシールの配布など、高齢者が安全に自転車に乗れる環境を少しずつでも推進してほしい。	高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な方が安全に自転車を利用できるような環境整備が重要と考えます。ご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部
27	第2章 自転車を取り巻く社会の動き	「自転車事故で亡くなられた方の多くは「頭部」に致命傷を負っています。」 (5ページ)	頭部以外が致命傷であった自転車利用者が4割いる。自転車用ヘルメットは自動車との衝突に耐えうるように作られていない。ヘルメットを着用していても助からないケースを減らすためには、自転車通行空間を自動車や歩行者の侵入から守る柵や縁石が必要。縁石をコーナーに配することで左折車の速度を抑制するとともに自転車の被視認性を高めた交差点構造(Protected Intersection)の整備が北米や欧米の都市で進んでおり、国内にも類似構造の前例等があるため参考にしていきたい。	国内外の類似事例を参考に、実施段階で検討していきます。	建設部
28		「歩行者と自転車が分離された自転車道と自転車専用通行帯」 (8ページ)	自転車道の主目的は、歩行者は勿論だが自動車と自転車を分離することかと思う。また、通行環境整備において最も重視すべき点が自動車との分離であるため、自転車道の価値を低く見せかねない記述は避けていただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	建設部
29		「安全性を高める効用があるといわれている、矢羽根型の路面標示やピクトグラム等」 (8ページ)	いまのところ国内でそうした効用が確認できているとは言えない。海外に目を向ければ、矢羽根型表示の危険性は多くの都市の統計データに基づき明らかにされているところである。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	建設部
30		「通勤・通学目的における代表交通手段分担率」 (8ページ)	長野県の統計ということであればその旨を明記いただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県民文化部

31	第2章 自転車を取り巻く社会の動き	「自転車の交通手段分担率は長期的に見ると減少傾向」 (8ページ)	長期的傾向のわかるグラフを掲載していただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、グラフを修正しました。	県民文化部
32	第3章 目標と実施すべき施策	自転車通行空間の整備延長 (13ページ)	矢羽根型路面標示と十分な幅のある自転車道とでは価値が全く違うため、整備形態による重みづけをするか、予算総額を指標としていただきたい。また、整備進捗について、巻末にて路線の一覧を掲載できないか。	重点的な整備を行うJACRは、整備区間、整備形態を策定中のため、その他の指標は困難であると考えております。 また、長野県の国道、県道、市町村道の全体の指標としますので、路線の公表等については、今後関係機関と調整し掲載できるかを検討してまいります。	建設部
33		「歩行者及び自転車運転者の安全確保のために「自転車は車両である」ということを認識し」 (15ページ)	自転車は脆弱であり車両とはいえない。必要なのは柵や縁石など適切な障壁で車道と分離された自転車通行空間である。	道路交通法上、自転車は軽車両であり、車道通行が原則であるため、現道の対策としては路面標示等を行っています。	建設部
34		「公共交通や施設との連携強化となる駐輪場やシェアサイクルのためのポートの確保」 (15ページ)	「公共交通や施設の利用者に自転車で訪れてもらうための」でよいのでは。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県民文化部
35		駐輪場※1 (15ページ)	注釈は必要ないのでは。	「駐輪場」「サイクルポート」「サイクルステーション」などの、類似する用語を区分するため、記載はそのままとしたいと考えます。	県民文化部
36		「使いやすさを意識したシェアサイクルの普及」 (15ページ)	「使いやすさを意識した」は不要では。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県民文化部
37	「通行空間を阻害する自動車の違法駐車に対する取締り」 (15ページ)	警察官による取締りではなく、監視カメラの設置や自動車が物理的に駐車できないようポールや縁石で区切れればいい。	ご意見は今後の事業実施段階で検討させていただきます。	県警察本部	

38	第3章 目標と実施 すべき施策	「駐輪場をつなぐネットワーク」 (15ページ)	ネットワークの目的は県民が利用する施設同士をつなぐことであり、書き方に違和感がある。	頂いた指摘を踏まえ、記述を修正しました。	建設部
39		自転車通行空間 (15ページ)	矢羽根式路面標示を指しているとするれば、安全性向上に少しは効果があるかもしれないが、観光目的の自転車利用を呼び込む要素にはならず、優先順位は低いと思う。普通の人には自転車を使わない峠道よりも街中を優先して整備すべき。	今後の整備をしていくうえで、いただいたご意見を参考にさせていただきます。	建設部
40		駐輪場 (15ページ)	駐輪場は利用者増加にはつながらない。地方駅でポンプを備えた駐輪場を見たことがあるが、使われているように思えない状況だった。また、道の駅のサイクルステーションも利用されているのを見たことがない。観光案内所に備品や情報を備える程度でいいと思う。	今後の整備をしていくうえで、いただいたご意見を参考にさせていただきます。	建設部
41		「Japan Alps Cycling Road」の構築を目指し (16ページ)	「完成し」でよいのでは。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	観光部
42	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	道路標識・路面標示・信号機の 適切な設置・運用 (26ページ)	歩車分離信号の導入促進や、既存の歩車分離信号交差点における自転車歩行者専用信号の歩行者専用化の推進など、適切な設置・運用について具体的に明示いただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県警察本部
43		「ゾーン30プラス」の整備 (24ページ)	計画前に何箇所あったものが計画期間中に何箇所増えたかを明記していただきたい。またその効果についてアピールできる内容があれば（事故件数の削減など）それも併記していただきたい。 通過交通は住宅街や学校周辺を避けて主要道路へ誘導すべきものであり、ゾーン30で得られる地域住民、とくに子供やお年寄りの安全な通行に比べれば、失われる通過交通の利便性など些末なものとするため、今後とも積極的なゾーン設定を続けていただきたい。	県としては整備箇所数等の把握は行っていませんが、全国の整備状況については国（警察庁・国土交通省）より公表されております。整備エリアに県道が含まれる場合は、市町村と連携協力してゾーン30プラスの設定と整備に取り組んでまいります。	建設部 県警察本部
44		既存の大規模自転車道リニュー アル (24ページ)	第1次計画期間中の実績について、各路線ごとに明記いただきたい。	第1次計画の実績や総括については毎年度公表する進捗・実績評価の資料として今後お示ししたいと考えます。	建設部

45		無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備推進 (25ページ)	第1次計画の施策進捗状況には関連する項目が見つからなかったが、期間中になんらかの実績があったのであればその内容を、なかったのであればその理由と、本計画における見通しについて明記していただきたい。	第1次計画の実績や総括については毎年度公表する進捗・実績評価の資料として今後お示ししたいと考えます。	建設部
46	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	鉄道事業者への積極的な協力の 要請 (26ページ)	同様の内容が「7. 地域のニーズに応じた 駐輪場の整備を促進します。」の下にもあるべきである。	ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。	県民文化部
47		Japan Alps Cycling (28ページ)	全国的に見るとマウンテンバイカーを排除しようとする自治体と観光事業として積極的に受け入れる自治体があるが、手入れが行き届いていない山を皆で楽しむ場所に変えていければ、不法投棄も減ると思う。Japan Alps Cycling Roadは車道をつなぐルートが主体で整いつつあるが、トレイルをつなぐルートやコースの造成も、長野県ならできると思う。ロードバイクとマウンテンバイク、どちらも受け入れて注目されるケースになることを期待する。	頂いたご意見は今後、事業の実施段階で参考とさせていただきます。	観光部
48	-	道路整備について	安全に自転車が走れるように考慮していただきたい。道路の整備、補修が非常に悪い。舗装面に穴があり危険な箇所が多い。	適切な維持管理に努めてまいります。	建設部
49	-	道路整備について	自転車が「交通法規に従って」「安全に」通行できるように道路を整備することが大前提である。道路の安全は、道路構造、交通規制、信号制御のすべてが整備されてこそ実現できる。長野県を含めた道路管理者と長野県警本部は、自転車の交通法規をよく学び、自転車の通行が交通法規に従って通行可能かどうかを調査し、不備な点は早急に改修するための具体的な計画を作成しなければならない。	今後の整備をしていくうえで、いただいたご意見を参考にさせていただきます。	建設部 県警察本部
50	第2章 自転車を取り 巻く社会 の動き	「中学生の女子は全国平均より 低い状況にあります」 (9ページ)	低いといってもコンマ数点であるが、本計画で言及する意味はあるのか。	ご意見の趣旨を踏まえ、「本県の子どもの～中略～二極化が顕著となっています。」の部分及びグラフを削除しました。	健康福祉部
51	第3章 目標と実施 すべき施策	「自転車の利用促進につながる まちづくりと連携」 (16ページ)	このまちづくりの主体は主町村ということか。県独自の計画があるなら併記いただきたい。	市町村が実施するまちづくりと連携し、自転車の利用促進に努めます。	健康福祉部



52	第3章 目標と実施 すべき施策	「健康増進を目的とした自転車 利用の普及等も検討する必要が あります。」 (16ページ)	前文で「心身の健全な発達(略)の実現、寿命の延伸等を目指し(略)できるだけ多くの人が自転車を楽しめる機会の創出」とあり、内容が重複するのでは。	該当箇所は国民体育大会等を契機とした自転車利用の普及等についての記載であることから、現行の記載のままとさせていただきます。	健康福祉部
53	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	自転車による健康づくりを推進 します。 (27ページ)	信州ACEプロジェクトで自転車を利用した取り組みを行っている団体取材して、サイトに特集記事を掲載するなりYouTubeで動画を公開するなりしてみるのはいかがか。また、第1次計画には「市町村が、電動アシスト自転車やスポーツバイク等実際に乗る機会をつくり、利用者に利便性等を感じてもらうことで、日常の利活用の機会を増やし地域の活力を生み出すための取組を促進します」という項目があったのですが、その成果と無くなった理由を明記していただきたい。	ご意見を頂きました動画配信に係る事項については、今後の普及啓発活動の参考にさせていただきます。後段については、ご意見の趣旨を踏まえ、電動アシスト自転車やスポーツバイクに限らず市町村の自転車を活用した健康づくりの取組を支援するため、「さらに、市町村が実施する自転車の日常の利活用の機会を増やすための取組を促進します。」を追記しました。	健康福祉部
54	-	健康増進全般	健全な青少年(県民)の育成及び自転車利用による交通における自動車への依存の程度を低減させるためには、幼少期から自転車に親しみ普及させることが必要不可欠。そのためには、幼少期から安全に、思い切り自転車を走らせる環境が必要。BMX(Bicycle Motocross)など、子供の頃から比較的安価な自転車で始められる競技環境を整備してほしい。理想的には、一般の自転車で走れるコースと時には公式競技もできるコースを持つ自転車公園の設置を提案する。MTBのレースなどもできると思う。	頂いたご意見は今後の事業実施段階で参考とさせていただきます。	県民文化部
55	第2章 自転車を取り 巻く社会 の動き	「自転車の利用によるメンタル ヘルスの改善」 (10ページ)	これは現役世代における非常にいいメリットだと身をもって感じている。当然、交通事故リスク自体は無視できる状態ではないのが今の長野県の道路事情・自動車運転者マナー(意識)だが、それを加味しても、自転車通勤による心の健康面へのいい影響は、できる限り県として紹介して、押し進めていただきたい。	健康づくり県民運動 信州ACE(エース)プロジェクトの推進をとおして、自転車が健康増進に効果的な運動・身体活動であることの理解を深めていくことで、通勤時等の自転車の利活用の推進を図ります。	健康福祉部
56	第3章 目標と実施 すべき施策	自転車の利用促進に取り組む事 業者の割合 (13ページ)	より意欲的な目標値にしていきたい。	参考指標としている事業活動温暖化対策計画書制度では、自転車だけでなく公共交通や電気自動車への転換を含めた環境負荷の低い交通手段への転換を促進しているため、案のままさせていただきます。	環境部
57	第3章 目標と実施 すべき施策	「地球温暖化など環境負荷の軽 減のためには」 (16ページ)	「地球温暖化などを加速するような環境負荷を低減するためには」という意味か。	いただいたご意見の趣旨を踏まえて、「地球温暖化の原因となる二酸化炭素や大気汚染物質などの環境負荷の低減のためには」に修正します。	環境部

58	第3章 目標と実施 すべき施策	環境負荷の低い交通手段への転換 (17ページ)	自転車通勤の事業所、利用者に補助金を出す等のインセンティブを与えられないか。	自転車利用を促進している事業者のインセンティブとして、事業活動温暖化対策計画書制度の評価において加点しています。自転車通勤の促進については、今後の動向を注視しながら、その他の取組を検討してまいります。	環境部 県民文化部
59	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	信州スマートムーブ通勤ウィーク (27ページ)	CO2排出削減量の実績を専用サイトだけではなく本計画にも掲載すべきである。ただしエコドライブ通勤によるものは計画とは関係がないため割愛し、もし自転車利用による削減量を特定できればその数値を使っていたきたい。	自転車利用による削減量は特定できませんが、ご意見の趣旨を踏まえ、「ノーマイカー通勤」(公共交通機関、自転車、徒歩など)によるCO2削減量の実績を毎年度の施策進捗状況において公表してまいります。	環境部
60	第2章 自転車を取り 巻く社会 の動き	「マウンテンバイクが自然公園内等々を無秩序に走行することにより、植生等を踏みつぶすなど生態系への影響や、登山道の損傷という事例も発生しています」 (10ページ)	少なくとも松本近辺では、すでに先行して関東圏で先行して実施されている「東京都自然公園MTB利用自主ルール」などを参考にして、松本マウンテンバイククラブの走行ルールをコミュニティ内で共有して自然環境を利用して走行している。利用している山域についても、個人単位・グループ単位で地域の方々の里山の維持活動にも積極的に参加することで、自転車という乗り物を中心として、長野県下の自然環境維持への活動につながっている素晴らしい事例だと思う。これらの活動はどちらかというと、走行可能なトレイル維持＝地元の里山維持という趣が強いので、県外からの集客という目的とは少し異なるが、長野県下らしい自転車活用の活動かと思うので、そういう活動は行政にも知っておいていただきたい。	いただいたご意見を参考に地域の実情に応じたルールづくりを関係の皆様と協働で作成するなど、自然の保護と利用の好循環に取り組んでまいります。	環境部
61			バックカントリースキーや登山と同様に、自然環境を利用するアクティビティ自体を、最初から全面的に禁止することは難しいかと思うので、大事なのは適切な利用になるように推進していくことだと思う。 今後それぞれの自然公園ごとの協議会で自転車利用の地域ルールの構築をする、という文面があり、自然公園ごとの策定とは別に、長野県としての全体的な基本路線としての利用ルールも同時に策定していくことと想像する。 そういうルール策定の際には、マウンテンバイクの外の世界の方だけではなく、長野県民向けの参画のための窓口を設けて当事者(マウンテンバイク乗り)としての意見も聴取いただきたい。		
62			マウンテンバイクにより自然に悪影響を与えているのは一部の人たちである。マウンテンバイカーは倒木の撤去などトレイルの整備をしている。昔あった山道を再生している方たちも多いことは知っていただきたい。またロードバイクを乗られる方とは違い、山林奥へ入ることが多いので、鳥獣被害も減少しているとの報告もある。「マウンテンバイクが駄目」ではなく、上手く特性利用することを検討していただきたい。		
63			自然公園内での登山客による登山道のオーバーユースとそれによる荒廃も以前から大きな問題になっていること、それに対して組織的な対処をしようという取組が始まっていること、自然公園内はそもそも自転車が乗り入れてよい雰囲気ではないのでほとんどのマウンテンバイク愛好家は「乗り入れない」という「秩序立った」行動をしていること、そうした背景を踏まえて、いままでは「登山愛好家のもの」でしかなかった山岳・高原を自転車利用者にも開放していくためにはどのようなステップを踏むべきなのか、登山道保全のためのこれまでの取組がどのような形で活かせるのか、など前向きな議論につながるような表現をしていただきたい。		

64			<p>計画原案の書き方だとマウンテンバイクだけがダメだというイメージだが、そうであれば具体的な場所とエビデンス（動画や写真等）を挙げてほしい。山道を本当に壊すのはマウンテンバイカーだけなのか、検証と実証をしていただきたい。</p>		
65			<p>マウンテンバイクファンの仲間で定期的に山の清掃活動を行っている。ルールを作り、外国人や県外者にアピールする必要がある。山があるのは全てマウンテンバイカーだというのはやめていただきたい。</p>		
66	<p>第2章 自転車を取り巻く社会の動き</p> <p>第3章 目標と実施すべき施策</p> <p>第4章 自転車の活用のため講ずべき施策の具体化に向けた取組</p>	<p>「自然公園内等におけるマウンテンバイク等の無秩序走行による、生態系への悪影響や、登山道の損傷が発生している」 (10/16/27ページ)</p>	<p>本記述に関してマウンテンバイク(以下 MTB)のみが悪影響の根源と捉えられかねない表現にMTB愛好家として撤回を強く求める。 MTBによる悪影響は何件どちらで発生しているのか?国内のMTB人口は残念ながら現状ではそれほど多くない。遥かに人口が多い悪影響の主要因であるのは、登山客やトレイルランナー(以下トレラン)、オフロードモーターサイクル(以下オートバイ)である。 この表現は、今後県を支えていくアクティビティとなりうるMTBに対して誤ったイメージを創出してしまう懸念がある。 MTB愛好家はぬかるんだ路面状況の場合には走行を自粛する(MTB専用コースを除く傾向があるが、登山者、トレイルランナー、オートバイにはその傾向はないように見受けられる。MTBによる無秩序な走行はゼロではないと認識しているが、上記のような、より大きな要因を無視して「MTB=悪影響」というイメージを与えかねない表現の撤回を求める。</p>	<p>生態系への悪影響につながる生物多様性の損失や、自然公園の風致景観や安全な利用環境を乱す登山道の損傷等の原因には、開発などの人間活動、自然に対する働きかけの縮小など、様々な要因が関係しているものであり、マウンテンバイクだけが悪影響を及ぼしているというものではありません。</p> <p>当計画は県の自転車利用の考え方及び自転車の活用の推進に関する施策の方向性と、その具体化のための取組を定めるものであることから、計画原案では、マウンテンバイクに関する記述に焦点が当たり、誤解を与えてしまうような表現となっていました。</p>	<p>環境部</p>
67			<p>登山道や生態系への悪影響への対策として、県では膨大な登山客に対する人数制限や、登山道整備の明確な仕組みづくりを実施していないと存じているが、登山客による悪影響はない、もしくは悪影響はMTBよりも少ないと県としては考えているのか。 登山者とMTBによる路面へのインパクトは単体の場合、ほとんど差はないという論文が存在するが県では把握しているか。 MTBが走行しない登山道についても、傷んでしまっている登山道は県内に数多く存在すると考えるが、反対にMTBによる走行によって傷んだ登山道はどの程度の数が存在するのか。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係する次の箇所の記述を修正しました。</p> <p>P10: 第2章1(3)第4段落 P16: 第3章3(3)の第4段落 P17: (実施すべき施策)の12 P17: 【こうなります 長野県!】の3つ目の・ P27: 第4章目標Ⅲの施策12</p>	
68			<p>トレイルランナーについて、雨天等の路面が傷みやすい状況でも1,000人を超える規模のレース等が開催されているが、その影響はMTBよりも少ないと県としては考えているのか。またレース等の主催者による登山道の原状復帰も必ずしも実施されていないように見受けられる。 トレラン愛好者は登山者と違い、登山道以外の古道や赤線も走り、GPSログをウェブにアップすることを好む。そのログを閲覧した第3者が「このルートは走れる」と考えて、登山道以外の道にも次々と訪れることを把握しているか。 MTB愛好家の間ではGPSログを公開しないことが暗黙の了解となっている。</p>		

69			<p>オートバイクは単体での路面へのインパクトの大きさは登山、トレラン、MTBとの比にならない。オートバイやMTBに興味のない方からするとオートバイもMTBも同様のものと考えられてしまうケースを過去何度も経験しているが、県ではそういった「誤認」があることを認識しているか。</p>		
70			<p>この記述に関しては、同じマウンテンバイク乗りとして非常に悲しい思い。ただ、身近なところではこのようなケースを見聞きしたことがない。このような公的な文章での紹介をするのであれば、具体的な事例を紹介していただかないと「単に今回の自転車の推進事業からは道路を利用する自転車のみを対象として、未舗装での自転車利用（マウンテンバイクを含めて）については除外しておきたい」とも読み取れてしまう。</p>		
71	<p>第2章 自転車を取り巻く社会の動き</p> <p>第3章 目標と実施すべき施策</p> <p>第4章 自転車の活用のス委員のため講ずべき施策の具体化に向けた取組</p>	<p>「自然公園内等におけるマウンテンバイク等の無秩序走行による、生態系への悪影響や、登山道の損傷が発生している」 (10/16/27ページ)</p>	<p>県のこれまでの進捗状況の報告では、取組みによって地域の実情に合わせ適正な利用のルールを整備し、概ね順調に推移していると報告されているにもかかわらず、ルールが守られずMTBの無秩序走行による環境破壊が起きているととれてしまい、矛盾を感じる。自然公園内でルールが決められているのに、守られないのであればマナーやモラルの問題であり、ルールを守っている人から見ると一部の人たちの事象を一色淡にしないでほしいと思うだろうし、まだ地域内のルールが確立していない場所では走行に制限がないため、無秩序になるのはしかたなく、結局個々のマナーやモラルに委ねられてしまうのではないかと思う。原因はマウンテンバイクだけではないし、無秩序走行によるという決めつけの前置きはやめていただき、長野県のこれまで3年間の取り組みを評価し、今後さらに「自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを構築します」という取組方針にしていきたい。</p>	<p>生態系への悪影響につながる生物多様性の損失や、自然公園の風致景観や安全な利用環境を乱す登山道の損傷等の原因には、開発などの人間活動、自然に対する働きかけの縮小など、様々な要因が関係しているものであり、マウンテンバイクだけが悪影響を及ぼしているというものではありません。</p> <p>当計画は県の自転車利用の考え方及び自転車の活用の推進に関する施策の方向性と、その具体化のための取組を定めるものであることから、計画原案では、マウンテンバイクに関する記述に焦点が当たり、誤解を与えてしまうような表現となっていました。</p>	環境部
72			<p>マウンテンバイクを趣味としているが、地元の方から批判的な声を聞いたことがなく、「マウンテンバイクの無秩序走行」とはどういう立場の方からの意見なのか理解しがたい。登山者であれ、トレイルランナーであれ、マナーを守れない人は一定数いるが、マウンテンバイカーだけが「無秩序」とされることはとても悲しく思う。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、関係する次の箇所の記述を修正しました。</p> <p>P10：第2章1(3)第4段落 P16：第3章3(3)の第4段落 P17：(実施すべき施策)の12 P17：【こうなります長野県!】の3つ目の・ P27：第4章目標Ⅲの施策12</p>	
73			<p>マウンテンバイクを愛好しているが、トレイルといわれる道を利用しているので、その脇の「植生を踏み潰す」ことはないと思う。むしろ山菜やキノコ採りの方が害は大きいのでは。トレイルや登山道の損傷ということであれば、トレランやオフロードバイクも対象になる。マウンテンバイクの害についてエビデンスはあるのか。マウンテンバイク愛好家の大部分はマナー向上や山の整備に努めている。排除するのではなく、ルールの徹底やマナー向上のための活動をしてほしい。</p>		
74	<p>第3章 目標と実施すべき施策</p>	<p>12. 自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを構築します (27ページ)</p>	<p>登山道整備や利用に対するルールなどが曖昧であることを棚に上げ、一概にマウンテンバイカーを名指しで悪者扱っている点について疑問を持った。過去には登山者など他の利用者とのトラブルや生態系への影響など悪い側面もあったが、今では多くのマウンテンバイカーや団体がイメージ回復、普及活動に努めている。マウンテンバイクを一概に排除するのではなく、近年再び注目が高まっている点にも注目して、観光資源としての活動や地域の発展を通して他の山の利用者と共存できる政策をしてほしい。</p>		

75	第3章 目標と実施 すべき施策	「自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを構築」 (16/27ページ)	文言どおり「適正な自転車利用」の地域ルールの構築をお願いします。これまでの日本の自然公園は保護一辺倒の考えにより、欧米世界と比べ数十年ほど利活用が遅れており、世界で70兆円にもものぼるアドベンチャーツーリズムの市場は日本には無いという報道も先日なされたばかりである。従来のように自然が痛むから禁止、危険だから禁止」といった事なかれ主義による「禁止ルール」の構築ではなく、積極的な「利用ルール」の構築、また「利用できる仕組みづくり」に取り組んでいただきたい。	いただいたご意見を参考に地域の実情に応じたルールづくりを関係の皆様と協働で作成するなど、自然の保護と利用の好循環に取り組んでまいります。	環境部
76		自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを公園ごとの協議会等の場で構築します。 (16ページ)	ようやくか、という思いもあるが、画期的で素晴らしい試みである。マイノリティである自転車利用者の意見が封殺されないような議論の場が用意されることを願う。	いただいたご意見を参考に、関係の皆様との協働で自転車利用に関する地域ルールを構築するなど、自然の保護と利用の好循環に取り組んでまいります。	環境部
77	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	12. 自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを構築します (27ページ)	昨年公表された「宮田高原（中央アルプス国定公園）及び聖湖周辺（聖山高原県立公園）のサウンディング型市場調査」の結果では事業者側よりマウンテンバイクコース整備の提案があったが、計画に記載してはいかがか。またコース新設への取組とあわせて、その前に既存の専用コースやガイドツアーについて数や来場者数などをとりまとめ、観光への貢献度を可視化することで、今後の事業者側へのアピールにもつながる。	サウンディング型市場調査に寄せられた提案は、現時点では事業実施市町村の検討段階にあるため、当計画に記載することは困難です。観光への貢献度の可視化に関するご意見については、今後の事業の参考としてまいります。	環境部
78		12. 自然公園における適正な自転車利用の地域ルールを構築します (27ページ)	自然公園でマウンテンバイクのタイヤの及ぼす自然への影響はどれだけ悪なのか、もしくは使われていない山に人が入ることでのメリットはどうなのか。関係者で話し合うことはとても重要だと思う。また、地域に活動するマウンテンバイク愛好者団体もあるのも知っていただきたい。自転車ショップの在り方もフィールドを構築していくのにとっても重要なキーマンになると思う。	いただいたご意見を参考に地域の実情に応じたルールづくりを関係の皆様と協働で作成するなど、自然の保護と利用の好循環に取り組んでまいります。	環境部
79	第2章 自転車を取り 巻く社会の 動き	Eバイク（電動アシスト自転車） (10ページ)	「電動アシスト自転車」ではなく「電動アシスト付きスポーツ自転車」などと表記すべきでは。	ご指摘を踏まえ、記述を修正しました。	観光部
80	第3章 目標と実施 すべき施策	県内各地で策定したサイクルルートの数 (13ページ)	質を問わず数だけ増やしてもしょうがないのでは、という思いがある。旅レポートのYouTubeやSNSへの投稿数などをカウントするのですとか、最悪でもルートマップページのアクセス数をカウントするなど、ユーザーのインプレッションを元にした数字にはできないものか。人気のあるルートはその原因を調べてしっかり横展開していかないと、作っただけで誰にも使われないルートばかりになってしまわないか心配。	頂いたご意見は今後、事業の実施段階で参考とさせていただきます。	観光部

81	第3章 目標と実施 すべき施策	「スポーツや余暇として自転車を利用する者には」 (15ページ)	スポーツとして自転車に乗る人はコースの勾配グラフとコンビニと信号の数しか気にしていないので、この場合は「フィットネス」とするべきでは。	該当部分の記載は、スポーツ目的として長野県内をサイクリングする方にも、サイクリングだけではなく景観や食事もお楽しみいただけるようなルート設定・周知を図る必要がある、という趣旨で記載していることから、記載案のままとさせていただきます。	観光部
82		「自然環境の保全とマウンテンバイク等のサイクルスポーツの普及促進が両立できる環境を整備することが必要です。」 (16ページ)	自転車道の整備は行われ環境が良くなっているのは感じている。里山や古道の整備に関しても同様に整備していただき、マウンテンバイカーとハイカーが共存できる環境整備をしていただきたい。	マウンテンバイクの走行コース等の整備については、市町村等に対する先行事例の紹介やJapan Alps Cyclingプロジェクトを通じた呼びかけ等に取り組んでまいります。	観光部
83		「今後 Japan Alps Cyclingプロジェクトを推進エンジンとして」 (17ページ)	細かい施策についてはこのプロジェクトに一任してすでに走り出しているということか。また県や県民からの意見は、ネットワーク会議を通じて進捗確認などの機会にこのプロジェクトに伝えられるのか。そのあたりを明確にしていきたい。	ポータルサイトによる情報発信やガイド講習など、すでにプロジェクトにて実施している取組もあります。具体的な取組は、プロジェクトだけでなく、観光部や関係部局とも連携しながら進めてまいります。また、いただいたご意見は、ネットワーク会議やその他の機会も捉えプロジェクトへも共有いたします。	観光部
84		「サイクルトレインやサイクルバス、サイクルタクシー、手荷物配送等民間による新たなサービスが展開」 (18ページ)	実際にいくつかの事業者で展開されているサービスについて一覧のようにして概要を紹介すべきである。	一時的なイベントにて展開されるサービスも想定されるため、ポータルサイト「Japan Alps Cycling」にて事業者の取組が紹介できるよう検討してまいります。	観光部
85		「地域住民への配慮も図られることで」 (18ページ)	具体的にどういった配慮が望まれているのかを明記いただきたい。	住宅密集地を極力避けたルート設定や、広報誌等を用いた地域住民への周知などの要望をいただいております。個別具体的な要望の列挙は行いませんが、各地域においてサイクリストが歓迎される機運が醸成されるよう取組を進めてまいります。	観光部
86		「夏には涼しい高原、冬には雪の魅力にあふれるスキー場など、四季を通じて様々なかたちで自転車を快適に楽しむことができます。」 (18ページ)	冬のスキー場ということで「雪ちゃリスノーライド」のようなアクティビティを想定していると思うが、イメージしやすいように写真を掲載いただきたい。	ご指摘を踏まえ、写真を掲載しました。	観光部

87	第4章 自転車の活 用の推進の ため講ずべ き施策の具 体化に向け た取組	「市町村等が行う、スキー場などにおけるマウンテンバイクの走行コースの整備に対しても促進」 (28ページ)	「市町村等が行う」に限定する必要はないのでは。私企業を対象とした助成制度があってもよい。	ご指摘いただいた点について、「市町村等」という記載とすることで市町村に限定しない書きぶりとしています。	観光部
88		Japan Alps Cycling (28ページ)	全世界に向けた情報発信とあるが、現状HPは更新されていないように見える。具体的には今後どうするのか。	Japan Alps Cycling Roadの各エリアの紹介や、イベント情報の積極的な更新など、プロジェクトと連携しながらさらなる情報発信に努めてまいります。	観光部
89		Japan Alps Cycling (28ページ)	長野県1周ルートは認知され、走っている人はいるのか。 一周ルートでは自転車に乗ることが目的の人しか集まらない。観光スポット等が少なく、ほとんどの人にとっては、自転車に乗ること以外の楽しみがない。 比較的短くても、一般的に受け入れられやすい(高低差が少ない、観光地が多い、自然満喫等)ルートを厳選して提案した方が良いのではないかと。無理やり数を増やしても、利用者にとって期待外れになる可能性がある。	Japan Alps Cycling Roadは長距離であり、高低差もあることから本格的なサイクリスト向けのコースとなっております。長野県内で一般の旅行者等がサイクリングをお楽しみいただけるよう、地域でのルートについても取り組んでまいります。	観光部
90		Japan Alps Cycling (28ページ)	イベント、レースは僻地で行われることが多い。自転車に親しむきっかけのためには市民の目に触れる場所で行った方が良い。	頂いたご意見は今後、事業の実施段階で参考とさせていただきます。	観光部
91		—	県内の高校生が全国レベルの大会で優勝したり、入賞することも多いが、地元市民にはほとんど知られていない。知事や市長への報告訪問等をするよう行政から働きかけてほしい。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。	県教育委員会



92		<p>「市町村等が行う、スキー場などにおけるマウンテンバイクの走行コースの整備に対しても促進していきます。」 (28ページ)</p>	<p>山岳県の強みを生かした「MTBツーリズム」の促進に期待する。 MTB 愛好家は「パーク」や「トレイル」を走ることを好む。十分に計画、整備されたパークやトレイルは世界中から愛好家を集めることができ、その事例は「MTBツーリズム」として世界中に広がっている。 県内ではパークが中心ではあるものの、MTB 走行環境は少しずつ整い始めている。 パークと違い広域に渡るトレイルの整備に関しては特に行政の協力が不可欠である。魅力的なトレイルが整備されることによって世界中からMTB愛好家を集められる。従来の観光客とは層が異なる彼らは新たな交流人口、関係人口といえる。彼らが宿泊施設、飲食店、小売店、交通関係業、ガイド業等にもたらす経済効果は、仮にトレイルの利用料が発生しない場合にも多岐に渡る。 また、海外においてはトレイルの整備はトレイルビルダーという専門業者が行うが、森林整備のノウハウを持つ日本の林業家にとって、トレイル整備は新たなビジネスとなる可能性も秘めている。 またトレイルでのアクティビティに必要な用品を取り扱うメーカー・小売業やガイド業等も発達するだろう。市街地と山間地が近い本県は山間地利用の適地である。加えて外国人観光客は海外旅行において異文化的要素を重視するというデータがあるが、本県が誇る温泉文化や善光寺、松本城や中山道の宿場町の町並み等外国人にとって魅力的な観光コンテンツがすでに存在する本県は、世界の MTB 愛好家が次の旅行先を選ぶ際にアドバンテージを持っているといえる。 トレイルやパークを整備することは地域経済の活性化、交流人口・関係人口の創出につながる。</p>	<p>Japan Alps Cyclingプロジェクトが運営するポータルサイト「Japan Alps Cycling」において、マウンテンバイクをお楽しみいただける施設を紹介しております。今後も、掲載施設数の充実化を図ってまいります。 また、マウンテンバイクの走行コース等の整備については、市町村等に対する先行事例の紹介やJapan Alps Cyclingプロジェクトを通じた呼びかけ等に取り組んでまいります。</p>	観光部
93	第4章 自転車の活用の推進のため講ずべき施策の具体化に向けた取組	<p>「市町村等が行う、スキー場などにおけるマウンテンバイクの走行コースの整備に対しても促進していきます。」 (28ページ)</p>	<p>県内でマウンテンバイクを利用できるフィールドの紹介をしてほしい。登山マップはあるがマウンテンバイクのトレイルマップは存在しない。北安曇郡池田町のマウンテンバイクコースのように町で公認されているケースもある。もともと海外からやってきた新しいスポーツであることから、海外での認知度は高く、インバウンドに向けてもよいコンテンツになると思う。また、高齢化社会にむけてスポーツの価値と健康でいることの相乗効果などを視野に入れてフィールドの整備をしていただきたい。</p>	<p>Japan Alps Cyclingプロジェクトが運営するポータルサイト「Japan Alps Cycling」において、マウンテンバイクをお楽しみいただける施設を紹介しております。今後も、掲載施設数の充実化を図ってまいります。 また、マウンテンバイクの走行コース等の整備については、市町村等に対する先行事例の紹介やJapan Alps Cyclingプロジェクトを通じた呼びかけ等に取り組んでまいります。</p>	観光部
94		<p>「輸行バックの貸出し制度をモデル的に導入し」 (30ページ)</p>	<p>すでに大糸線で実施済みとのことですので実績として記載いただきたい。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、記述を修正しました。</p>	企画振興部
95		<p>「サイクルトレインやサイクルバス、サイクルタクシー」/ 「サイクルツーリズムの推進によるサービス産業の多様化・高負荷価値化」 (18/30ページ)</p>	<p>オン・オフロードともにサイクリング環境が充実した場合、移動方法を充実させることによって、観光客の県内での滞在時間をより長くできるものと考えます。 例えば、松本市内→乗鞍高原→安曇野市・池田町→白馬村→長野市の移動に関して、この間の移動が容易になれば長期滞在するプランも立てやすくなるものと考えます。すでに県の具体的な取組プランに含まれている「輸行を必要としない」サイクルトレインは欧米ではごく一般的である。ぜひ大糸線以外にも力を入れて取り組んでいただきたい。 また路線バス、シャトルバスへのサイクルラックの取付けも有効であるものと考えます。こちらも先述した MTBツーリズムが盛んな地域では一般的である。その他、トレイル環境が充実した場合には宿泊施設や行政、公認業者が行う「シャトルサービス」も新たな産業として生まれるだろう。</p>	<p>ご意見をいただきました事項については、今後、事業の実施段階で参考にさせていただきます。</p>	観光部



96	-	Japan Alps Cycling Road	大鹿村から高遠方面について、荒れた林道のような道が半分で、距離30km、標高差800m、その間トイレも補給もない道ですので再考されてはどうか。	ご意見をいただきました事項については、今後、ルート検討において参考にさせていただきます。	観光部
97	-	諏訪湖周サイクリングロード	各自バラバラの情報提供はあるが、1枚の詳細なマップで全体を把握できるものが無いので知人の招待に困る。駐車場やトイレ、補給店、交差点等の拡大案内等々が分かるものがあると良い。	頂いたご意見は今後、事業の実施段階で参考とさせていただきます。	観光部
98	-	観光振興全般	長野県は他県と比べて、スポーツや余暇で楽しむ自転車（ロードBike・マウンテンBikeなど）のエリアや専用コースは、魅力的な場所が多い。既に魅力的で得意な分野をさらに伸ばすことや、観光県として自転車のアミューズメント普及・ブラッシュアップを図ることで、長野県の地の利や県民性をいかした自転車活用を推進してほしい。	頂いたご意見は今後、事業の実施段階で参考とさせていただきます。	観光部
99		「自転車は環境にやさしいモビリティ」	「モビリティ」は単純に「移動手段」としてよいのではないか。	国計画と表現を合わせており、記載はそのままとしたいと考えます。	県民文化部
100	第2章 自転車を取り巻く社会の動き	「昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしています。」	世界各地で発生している大災害を通じて、気候変動に対するグローバルな関心と、炭素排出量削減の切り札としての自転車への期待が高まっている、といった点にも触れてはどうか。	国内外の動向に注視しつつ、関連性の高い事項については、毎年度のフォローアップ時等に計画への記載を検討してまいります。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。	環境部 県民文化部
101		「新型コロナウイルス感染症の拡大が生活様式の変化に影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まる面もみられました。」	国内では「ニーズが高まる面もみられた」程度だが、海外では利用が難しくなった公共交通機関の代替手段として自転車利用が実際に急拡大し、その安全を確保するために車道を自転車道に転換したり、住宅街の自動車通過交通を遮断したりといった動きが多く都市で見られた。こうした海外の動向も含めて言及してはどうか。	国内外の動向に注視しつつ、関連性の高い事項については、毎年度のフォローアップ時等に計画への記載を検討してまいります。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。	県民文化部
102		SDGs	計画の各施策をいくつかあるゴールに対応づけるのが一般的かと思うが、そうしたことをしないのであれば言及する必要はないのではないか。	第3章3「実施すべき施策」に各分野に結びつくSDGsゴールを記載しております。	県民文化部

103	第3章 目標と実施 すべき施策	指標	自転車活用推進計画の達成状況は自転車通行量なり駐車量なりで直接測るのが一番正確だと考えるが、どこの自治体でも予算をつけてそれをやろうとしないのは遺憾である。	本計画では目標ごとの達成状況を見る化するため、指標は案のとおりとしたいと思います。	県民文化部
104		指標	どれも間接的な指標であり、自転車に乗る人が増えない場合も目標達成となる場合がある。自転車利用率や普及率などの最終的な成果を目標にするべき。	本計画では目標ごとの達成状況を見る化するため、指標は案のとおりとしたいと思います。	県民文化部
105	-	全般	回答者の自転車との関わり方によって見方が分かれることから、意見提出様式の個人情報欄に「サイクリスト」「一般自転車使用者」「非サイクリスト」などの区分を示して、どのような目線からの意見であるか明確にした方がよい。	今後の意見募集や調査の際のご参考とさせていただきます。	県民文化部
106	-	全般	毎年の施策進捗状況を公表していることは高く評価できる。ただし前年度の進捗と直接比較をしていないのが残念。反省点(あるいは成功体験)を活かすことができたのか、といった観点は常に持つべきである。計画内で挙げられている施策は具体性に欠けているため、計画を読んだ県民に実際にどのような取組を行うか理解できるよう、第1次計画の実績と、そこから見つかった問題や改善すべき点を計画に盛り込んでいただきたい。	本計画の策定にあたっては、第1次計画の成果や課題を踏まえて継続する計画や新たな取組を検討しており、長野県自転車活用推進計画ネットワーク会議等で策定過程を共有しております。第1次計画の実績や総括については毎年度公表する進捗・実績評価の資料として今後お示ししたいと思います。	県民文化部