

諏訪湖周自転車活用推進計画



2019年3月

岡谷市・諏訪市・下諏訪町

目 次

第 1 章 はじめに	1
第 2 章 計画の目的と位置付け	2
2.1 計画の目的	2
2.2 計画の位置付け	3
第 3 章 自転車利用に関する現状と課題	4
第 4 章 計画区域とネットワーク	7
4.1 都市交通体系における自転車の位置付け	7
4.2 計画区域の設定	8
4.3 自転車ネットワークの構築	11
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	17
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	22
第 7 章 実施スケジュールと計画の推進体制	28
7.1 実施スケジュール	28
7.2 推進体制	28
第 8 章 計画のフォローアップ	29
＜参考資料＞	
Ⅰ．統計データ等による分析	31
Ⅱ．諏訪湖創生ビジョン概要版	49
Ⅲ．諏訪湖かわまちづくり計画概要版	54
Ⅳ．諏訪湖水辺整備基本計画概要版	57
Ⅴ．諏訪湖周サイクリングロード基本計画概要版	61

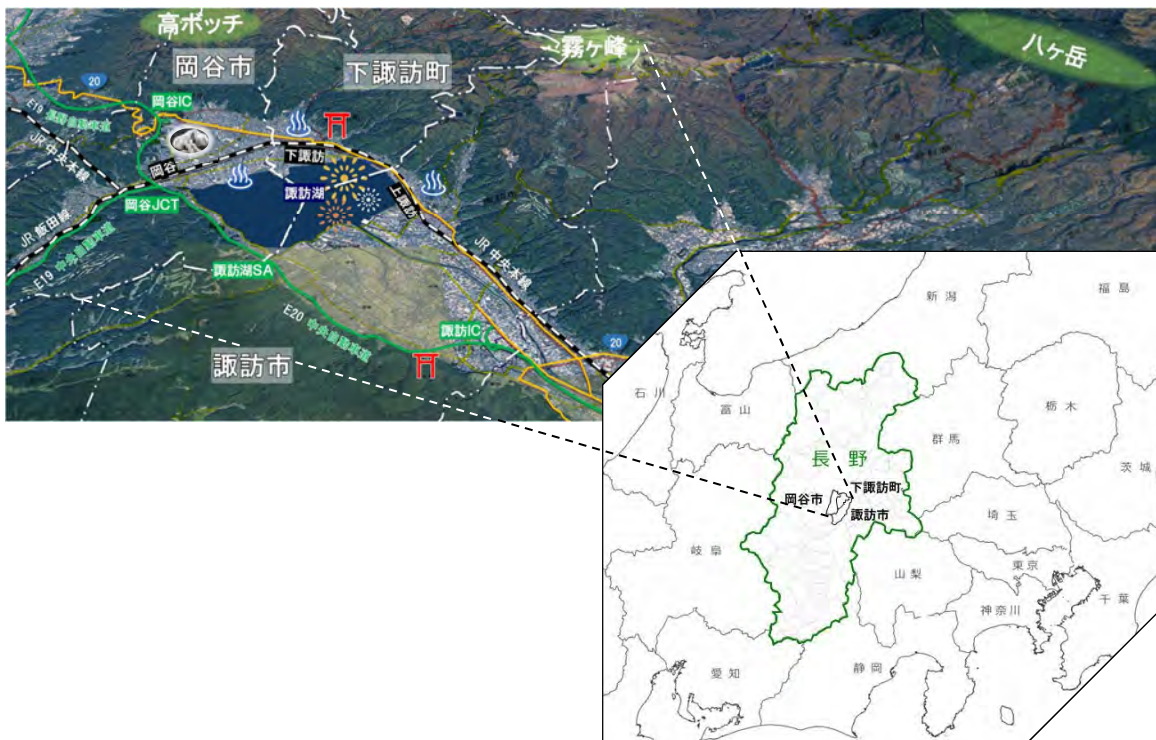
第1章 はじめに

自転車は、便利で身近な乗り物として様々な場面で利用されています。たとえば、日常の通勤・通学・買い物から、余暇のサイクリングや観光などです。そして近年では、健康志向の高まりや、環境に配慮したゆとりあるライフスタイルの確立を支えるモビリティとして、ますますその利用ニーズが高まっています。これらを背景に、自転車利用の推進は国民的な課題として取り上げられ、2017年5月に「自転車活用推進法」が施行されました。

諏訪湖は長野県の中央に位置し、霧ヶ峰や八ヶ岳といった自然に囲まれ、諏訪大社や温泉など観光名所が多く、湖上花火大会や御神渡りなど年間を通して訪れる人々を魅了しています。そして、諏訪湖周辺の地形は平坦で起伏が少ないことから住みやすく、岡谷市・諏訪市・下諏訪町の2市1町の人口約12万人の6割が湖周の平坦部で生活圏をとっています。また、長野県の降水量は年間1500mm程度と少なく、諏訪圏域は日照時間も長いので気候からみれば、諏訪湖周辺は自転車の利用に適した環境にあります。

一方で、古くより中山道、甲州街道の宿場町として栄え、現在では中央自動車道、JR中央本線等に代替され、首都圏とその他の圏域とを結ぶ交通の要衝となっています。しかしながら、諏訪湖周辺の生活圏内での移動手段はクルマへの依存度が高く、まちも道路もクルマ中心の構造になっています。地域として、公共交通やクルマに比べて自転車をモビリティとした位置付けは乏しく、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が進まないなど、日常的なモビリティとして自転車が利用しにくい状況にあります。

このようなことを背景に、岡谷市・諏訪市・下諏訪町の諏訪湖周2市1町は、「諏訪湖周自転車活用推進計画」を策定します。本計画は、住民、関係団体、商工の産業界、交通事業者、国、県などと連携し、自転車の通行空間の整備、安全利用の促進、観光振興、健康増進、環境保全や防災対策についての取り組みを示しています。



第2章 計画の目的と位置付け

2.1 計画の目的

かつての諏訪湖は、高度成長に伴う水質の悪化や治水に主眼を置いた護岸整備による親水性の低下などにより、周辺住民との関係が希薄なものとなっていました。近年の「諏訪湖水辺整備基本計画」*1) に基づくなぎさの復元やジョギングロードの整備、また、水質浄化へ向けた種々の取り組みにより、諏訪湖の環境は改善されてきており、周辺は自然を感じられる景観を取り戻し、ウォーキングやジョギング・水上スポーツ・観光など、周辺住民のみならず広く親しまれる水辺となりつつあります。

一方、諏訪湖周辺のサイクリング環境は、従来通勤・通学での自転車利用に加え、近年の健康志向の変化や地球環境保全への取り組み、サイクルスポーツの振興や多様化、サイクルツーリズムの浸透により、諏訪湖周辺での安全の確保など歩行者や自動車との共存に対する課題が顕在化しています。本計画では、今日まで諏訪湖で行われてきた自然再生の取り組みや、国及び県の自転車活用推進計画、また、地域の総合計画等を踏まえた上で、平成28年8月策定の「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」*2) で示した「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、自転車を安全で快適に利用できる諏訪湖まちづくり」や、平成30年3月策定の「諏訪湖創生ビジョン」*3) で示された「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」といった将来像の実現を目的とします。

また、計画の策定においては、地域特性や地域資源を活かした将来像の実現に必要な自転車利用のあり方と、現在の地域課題の解決に向けた自転車利用のあり方から地域における自転車の位置付けを明確にした中で、以下の点について、諏訪湖周の岡谷市・諏訪市・下諏訪町の2市1町により自転車活用推進計画として策定します。

- ・クルマ依存型社会での自転車利用のあり方
- ・自転車利用のメリット
- ・健康、福祉、観光、環境教育などの施策との連携
- ・自転車利用促進に対する取り組みの具体化



*1) H30年3月計画策定（参考資料Ⅳ.参照）

*2) H28年8月計画策定（参考資料Ⅴ.参照）

*3) H30年3月計画策定（参考資料Ⅱ.参照）

2.2 計画の位置付け

(1) 既存計画との関連

諏訪湖周自転車活用推進計画は、「国土交通省版」で示された自転車活用の方向性に従い、「長野県版」で示された目標や施策を勘案するとともに地域の実情に応じた施策を実施するものとします。また、この計画に先立ち、策定された「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」による基本コンセプトやルートを踏襲し湖周からの展開を図るとともに、「諏訪湖創生ビジョン」や「諏訪湖かわまちづくり計画」での位置付けとも整合の取れたものとします。(表 2.1)

表 2.1 既存計画との連携

既存計画		内容
自転車に関する上位計画	自転車活用推進計画 国土交通省	自転車活用推進法に基づき総合的・計画的に進められるように方向性を示す
	自転車活用推進計画 長野県	国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施する
自転車を含む空間計画	諏訪湖水辺整備基本計画 (平成 30 年 3 月) 長野県諏訪建設事務所	水辺の景観、親水性への対応、水質の改善、抽水植物の復元を目的とした整備
	諏訪湖周サイクリングロード基本計画 (平成 28 年 8 月) 長野県・岡谷市・諏訪市・下諏訪町	諏訪湖周約 16km の環状ルートの整備
	諏訪湖創生ビジョン (平成 30 年 3 月) 長野県諏訪地域振興局	湖辺面活用まちづくり他
	諏訪湖かわまちづくり計画 (平成 30 年 3 月) 岡谷市・諏訪市・下諏訪町	魅力ある河川空間の創出



諏訪湖周自転車活用推進計画	上位機関と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施する
----------------------	-----------------------------

(2) その他の関連計画

諏訪湖周の2市1町にはそれぞれ社会、経済、行政、財政、施設の計画からなる総合計画があります。また、施設計画となるハード部門を抽出し、分野別計画として具体化された20年程度を目標とする市町村都市計画マスタープランがあります。これらには自転車に関する施策が含まれることから、計画を相互に参照し齟齬が生じないように調整を図ります。(図 2.1)

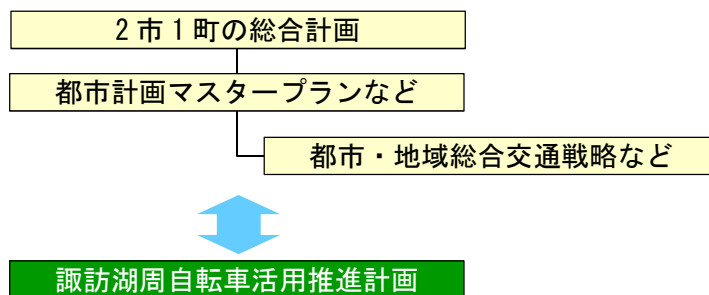


図 2.1 関連計画との相互参照

第3章 自転車利用に関する現状と課題

自転車は環境にやさしい移動手段であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障がい者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及しています。このような暮らしを豊かにする自転車を巡るの諏訪湖周辺における現状と課題を整理しました。

都市構造がクルマに依存している

全国における自転車の交通分担率は減少傾向にあり、特に地方都市圏では相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きくなっています。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にあります。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方で、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向^{*1)}があります。諏訪湖周辺においては通勤・通学におけるクルマの交通分担率は約75%であり全国平均の47%に対して極端に高い状況です^{*2)}。また、長野県と社会構造や地形が似ている近県と比べてもクルマの分担率が高い状況は変わりません。これらを背景にして諏訪湖周辺におけるクルマ依存に関する現状を具体的に整理します。

- ・公共交通のサービス水準の低下にともない、日常の身近な移動においてもクルマの利用が過半を占めている。
- ・諏訪湖周辺の幹線道路では、朝・夕時間帯に渋滞が顕著である。また、観光シーズンやイベント時において激しく渋滞する。
- ・諏訪湖周辺には鉄道駅が3つあり、それらはすべて諏訪湖岸より500m～1kmの範囲(図4.2)にあるが、交通モード^{*3)}の連携が悪く、鉄道の利用率が低い。
- ・自転車利用者の約7割は、諏訪湖周の7つの高校に通う生徒であり、通勤者が自転車を利用する割合は少ない。

自動車や歩行者との分離等による自転車の利用環境を整備し、利用促進を図る必要があります。併せて、今後コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上では、地域を支える移動手段確保の観点からも、自転車を身近で利便性の高い交通手段であると位置付けて、自転車の利用促進を図ることが重要となります。

駐輪スペースがない。または、収容可能台数が少ない

鉄道駅における駐輪場の使用率は高校生を中心にして高いが、一方で通勤者や一般の駅利用者が使用できる駐輪場は限定的で、収容台数が少ない状況です。また、まちなかにおいても自転車を受け入れる環境が整っていない状況にあります。具体的に諏訪湖周辺の駐輪に関する現状を整理します。

- ・駅前広場、バス停留所、商業施設および湖畔の公園など自転車の利用者が駐輪したいと思う場所に駐輪のスペースが少ない、もしくは確保されていないため、自転車の利用率が低い。
- ・駐輪スペースが狭く使いにくかったり、無秩序さから駐輪を避けようとしたりする心理がはたらきやすい。

- ・徒歩、自転車、鉄道、バス等の交通モードの連携が考慮されていないため公共交通を使いにくい。

自転車走行が危険である。自転車通行空間の整備が不十分である

諏訪湖周辺の道路において、自転車通行空間の整備は十分とは言えません。特に諏訪湖畔は平坦で景観も良いことから、市民の憩いの場として公園やジョギングロードが整備されてきましたが、自転車通行空間の整備は遅れています^{*4)}。また、諏訪湖周辺での自転車利用については従来からの通学に加え、近年の健康志向の高まりや観光への利用の期待から需要の増加が見込まれる中、自転車事故の減少率は全国に比べて劣っており、平成 29 年には諏訪湖周辺で 58 人が自転車乗車中の事故により死傷しています^{*5)}。平成 28 年に実施したパブリックコメント^{*6)}における安全や整備に関する意見は以下のとおりです。

- ・諏訪湖周辺の道路規格が不統一である。
- ・諏訪湖周約 16km の道路は、平地でかつ自然環境が良好なことから潜在的にサイクルニーズが高いが、安全で快適なハード整備が不十分である。
- ・ゆっくり諏訪湖の眺望を楽しみながら走れる空間の連続性がない。
- ・車道部を走る自転車の安全が確保されていない。

長野県内において、自転車が加害者となった歩行者との事故件数は、平成 24 年度には 3 件であったものが平成 29 年度には 8 件と 2.7 倍に増加しています。全国的にみても自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められたケースは約 8 割を占めるなど、自転車利用者の安全意識の醸成が求められています。自転車の安全利用を図るためには、自動車や歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保と併せ、交通ルールの周知と安全教育を推進することも重要です。

地域特性と観光資源が活かされていない

諏訪湖から 5km 圏内の観光地には、年間約 450 万人^{*7)}の観光客が訪れますが、諏訪湖の自然を手軽に体感できるレジャーの提供が多くありません。また、諏訪湖周辺を自由に巡れる移動手段も少ないことから、諏訪湖を中心とした観光の潜在的な需要を地域の経済に取り込めていません。そのような中で、「諏訪の国」^{*8)}という観光ブランドを用いて、圏域全体で観光資源を活かし地域全体の活性化を目指す取り組みが平成 28 年からようやく始まったところです。現在の諏訪湖周辺の地域特性や観光資源の状況を具体的に整理します。

- ・諏訪湖を含む諏訪圏域の自然的環境要素は高質であり、観光地として卓越するが、滞在時間の短い通過型の観光が多い。
- ・歴史的に意義のある施設や、伝統文化が継承された祭り・温泉やグルメ・美術館、高原や湖などの多くの観光資源を有するがそれらを自由に回遊できない。
- ・諏訪湖周辺の観光資源を巡る短距離移動の交通手段が確保されていない^{*9)}。
- ・観光地として一年を通じた誘客が可能とする特性を持つ。毎年行われる祭りやイベント、7年に一度の御柱祭などで訪れる観光客は突出して多いが、一方で、円滑なクルマ移動ができないなど不便もある。
- ・諏訪湖周辺の平坦地に人口の約 6 割が集住するなどコンパクトな都市を形成している。

あたらしいまちづくりにおける自転車の役割

わが国は、クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け動き出しました。具体的には、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・クルマの適切な分担を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車通行空間を創出する方向性です。諏訪湖周辺においても豊かな生活に資する使いやすい交通を実現するため、まちづくりと連携し、バックキャスト^{*10)}の視点から交通手段のあり方を考える必要があります。自転車は環境にやさしい交通手段のひとつであり、そのイメージが図 3.1 です。

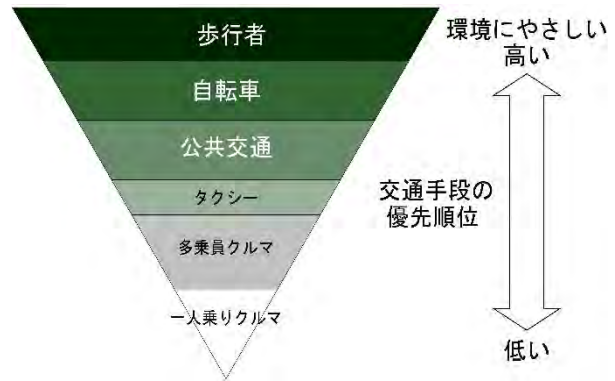


図 3.1 交通手段の優先順位イメージ

また、諏訪湖周辺は低平地であるため内水氾濫を生じやすく、過去に何度も水害を繰り返してきました。また一帯は、軟弱地盤であることから、今後予想される巨大地震では大規模な被害も想定されます^{*11)}。自転車は災害時にも機能する交通手段として活用が期待されます。

さらに、国民の健康志向が高まっています。この背景には高齢者が増えて、健康に対する関心が強まっていることや、社会がますます豊かになり、生活習慣病の予備軍が増えていること、そしてそれらを防ぐために、国や自治体は健康診断や健康啓発キャンペーンなどを行っていることの影響が考えられます。自転車を生活に取り込むことで、無理なく体を動かすことができます。健康増進の観点からも自転車の活用推進が望まれています。

*1) 参考資料 I. 参照

*2) 参考資料 I. 参照

*3) 交通手段であり、具体的には徒歩、自転車、クルマ、公共交通等を指す。

*4) 参考資料 I. 参照

*5) 参考資料 I. 参照

*6) 『「諏訪湖周サイクリングロード基本計画（素案）」への意見募集結果について』参照

(<https://www.pref.nagano.lg.jp/suwaken/shisaku/cyclingroad/kekka.html>)

*7) 参考資料 I. 参照

*8) 「諏訪の国」ホームページ参照 (<https://nazonokuni.suwa-tourism.jp/>)

*9) 参考資料 I. 参照

*10) バックキャストとは、「未来のある時点で目標を設定しておき、そこから振り返って現在すべきことを考える方法」

*11) 「長野県地震被害想定調査報告書」参照 (<https://www.Pref.nagano.lg.jp/bosai/higaisotei.html>)

第4章 計画区域とネットワーク

4.1 都市交通体系における自転車の位置付け

身近な交通手段として自転車の利用を推進すれば、クルマに依存する社会からの転換を図ることができます。このことは、クルマでの移動がむずかしくなる高齢社会問題の解決策の助けとなり、今後のまちづくりの方向性にも合致することから相乗の効果が期待できます。

自転車交通を概ね **5km** 以内の移動におけるもっとも主要な交通手段とします

諏訪湖周辺の都市構造は、諏訪湖を中心とした2市1町からなるコンパクトなものであり、行政機関や商業施設など生活に必要な拠点に比較的容易にアクセスできる環境にあります。また、3つある鉄道駅は諏訪湖岸より1km圏内に、おもな観光施設は同じく5km圏内にあります（図4.2）。移動距離別の交通手段の分担率は5kmを境に公共交通（鉄道とバス）と自転車の率が逆転するとの調査（図4.1）や、距離別分担関係（表4.1）から、本地域においては「自転車交通を概ね5km以内の移動におけるもっとも主要な交通手段」と位置付けます。

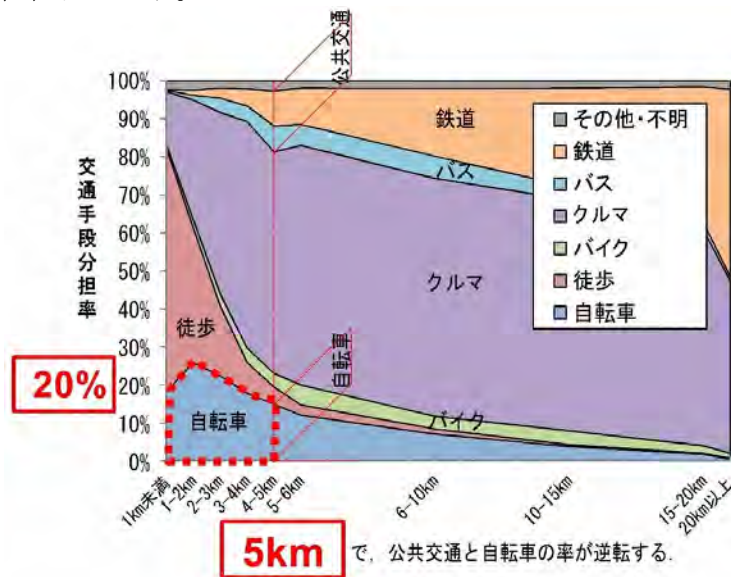


図 4.1 移動距離別代表交通手段分担率（全国、平日）
【出典】国土交通省「平成26年度 政策レビュー結果（評価書）平成27年3月」に一部加筆

表 4.1 距離別分担関係

距離別分担関係	手段
0.5km 以内	徒歩
0.5～5km 弱	自転車
2km～	公共交通
5km 弱程度～	クルマ

【出典】古倉宗治「成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント～p.27」に加筆

4.2 計画区域の設定

地形特性、自転車の長所、自転車利用の状況、地域の関連計画、まちづくりの観点を考慮して計画区域を設定します（表 4.2）。

表 4.2 計画区域に考慮すべき事項

計画区域設定で考慮すべき事項	内 容	
地形特性	諏訪湖周辺の平坦地を対象とする	
自転車の長所	5km 以内での交通手段として優位性がある	
自転車利用の状況	「第 3 章 自転車交通に関する現状と課題」参照	
地域の関連計画	諏訪湖水辺整備基本計画 ^{*1)}	
	諏訪湖周サイクリングロード基本計画 ^{*2)}	
	諏訪湖創生ビジョン ^{*3)}	2018 年 3 月から計画期間 20 年
	諏訪湖かわまちづくり計画 ^{*4)}	2018 年 3 月から計画期間 5 年
まちづくりの観点	総合計画や都市計画マスタープラン ^{*5)}	
	立地適正化計画 ^{*5)}	
	地域防災計画 ^{*5)}	

諏訪湖周辺の 2 市 1 町の自治体は、道路や商業施設などの生活サービスを相互共有し生活圏を形成しています。都市計画では、市街化区域と市街化調整区域からなる区域区分を定めていませんが、将来にわたって人口密度を維持することで、生活サービスレベルやコミュニティが持続的に確保され、各種サービスが効率的に提供されるエリアとするための「立地適正化計画」の策定を進めている区域があります。防災面においては、「第 3 章」でも述べたように諏訪湖周辺では今後想定される巨大地震や繰り返し起きてきた水害が想定されるため「地域防災計画」が策定され、また、「諏訪湖水辺整備基本計画」においては、災害拠点病院である諏訪赤十字病院と水上防災拠点である赤砂崎公園などとのネットワークの強化を目指しています。

諏訪湖周辺の地形を南北と東西の横断面（図 4.3）からみれば、南北では諏訪湖岸より約 3～5km、東西では約 500m が平坦な地形となっており、その平坦部に人口が集中し主要な施設や観光地が集まっています。一般に、自転車は 5km 以内の近距離において優位な交通手段といわれていることから、諏訪湖周辺の平坦部は自転車利用の推進に適した区域であると言えます。

諏訪湖周辺の 2 市 1 町および長野県では、諏訪湖の潜在的な魅力を活用する施策が計画されています。平成 28 年 8 月策定の「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」では、湖周のサイクリングロード整備の基本コンセプトとルートを、平成 30 年 3 月策定の「諏訪湖創生ビジョン」では、諏訪湖の 20 年後のあるべき姿と実現に向けた取り組みが定められています。これら地域の関連計画やまちづくりの観点、また「第 3 章」で述べた課題等を踏まえ、「自転車活用推進計画の区域（図 4.2）」を設定します。

*1) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅳ. 参照）

*2) H28 年 8 月計画策定（参考資料Ⅴ. 参照）

*3) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅲ. 参照）

*4) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅱ. 参照）

*5) 岡谷市、諏訪市、下諏訪町のホームページ参照

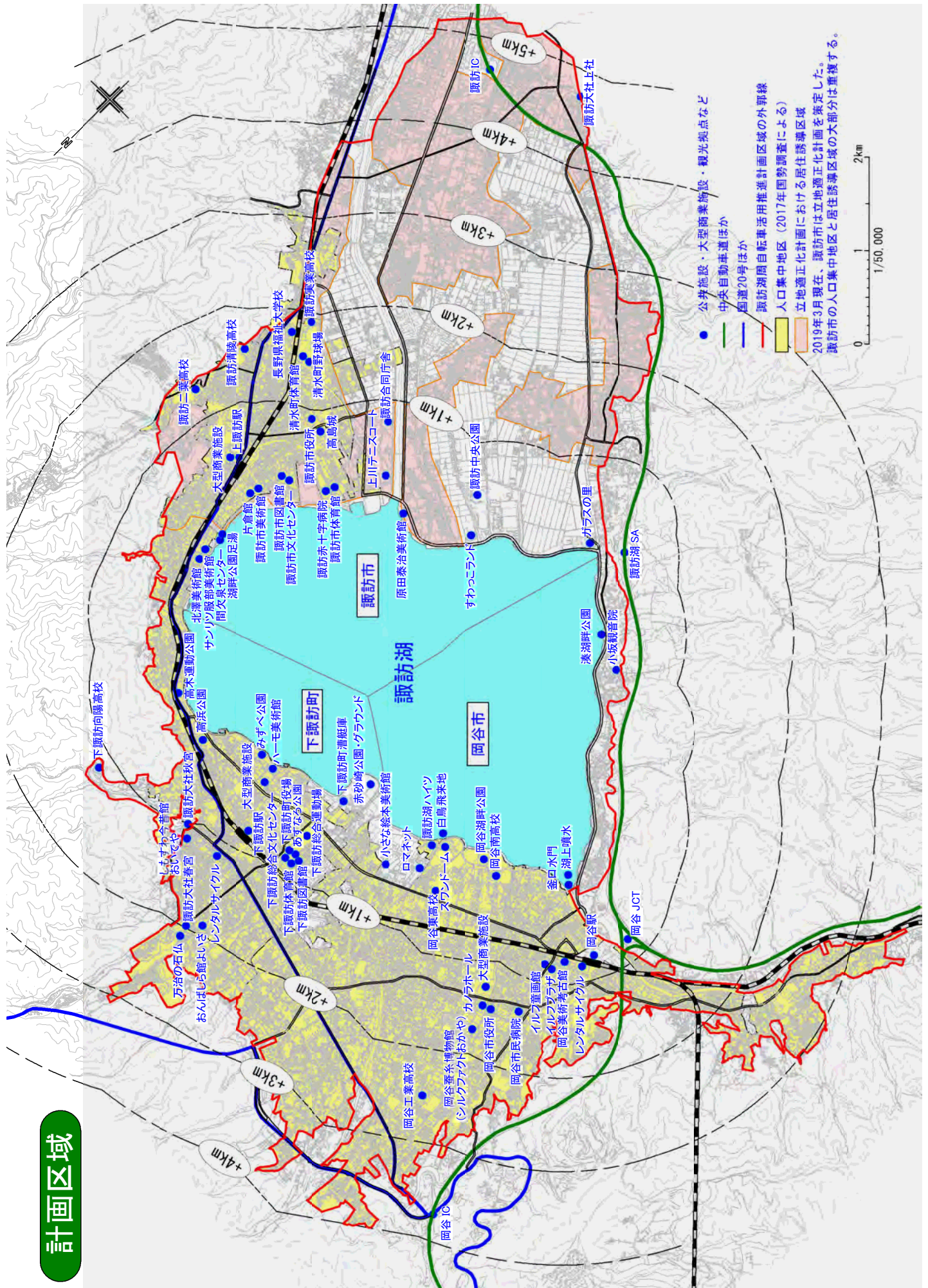
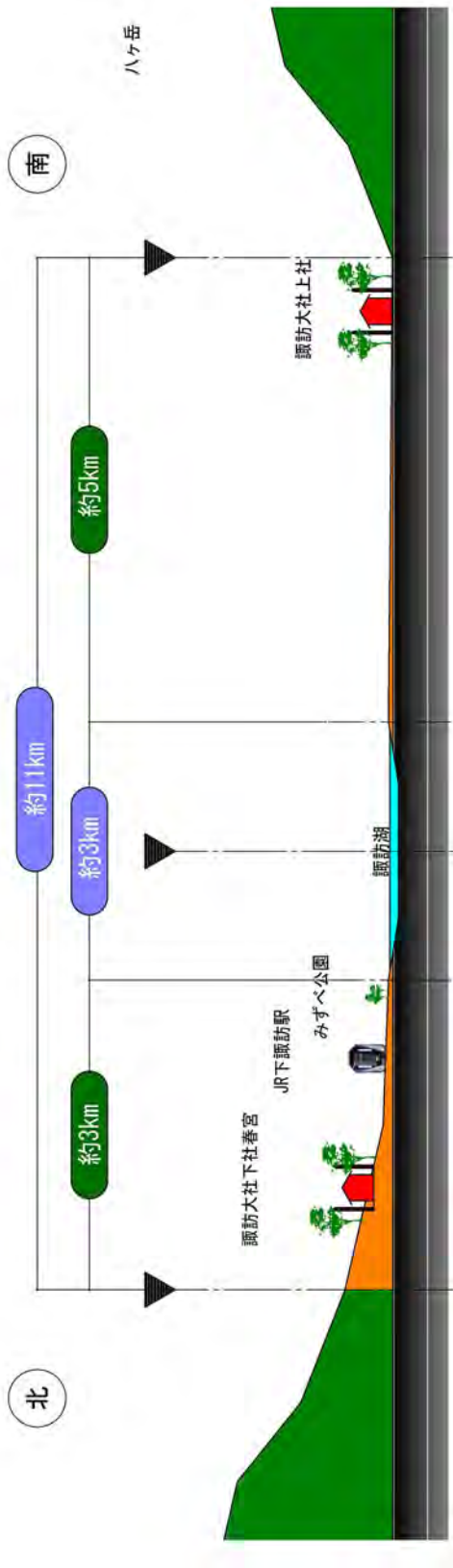
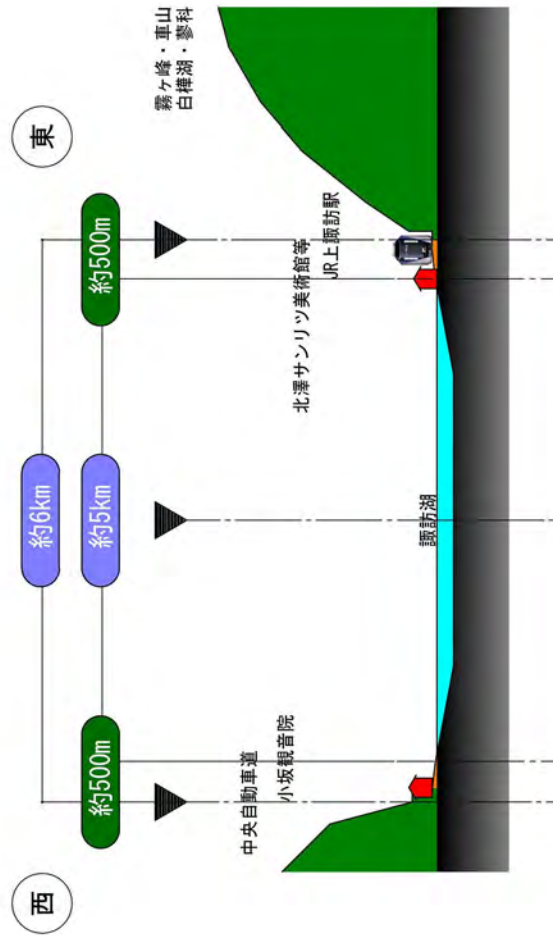


図 4.2 計画区域

南北軸 地形横断図



東西軸 地形横断図



横断位置図

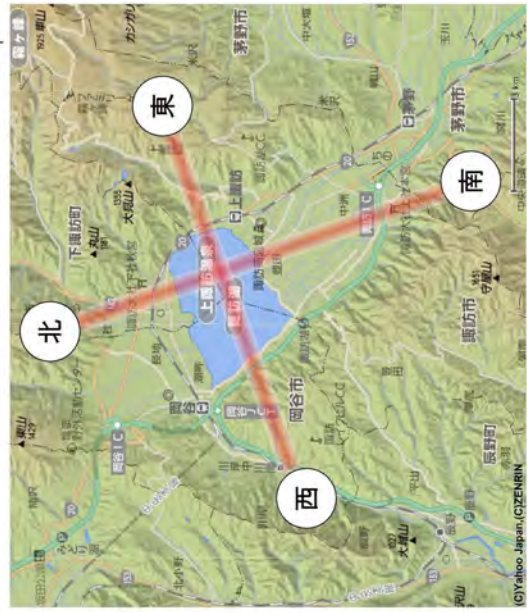


図 4.3 地形横断図

4.3 自転車ネットワークの構築

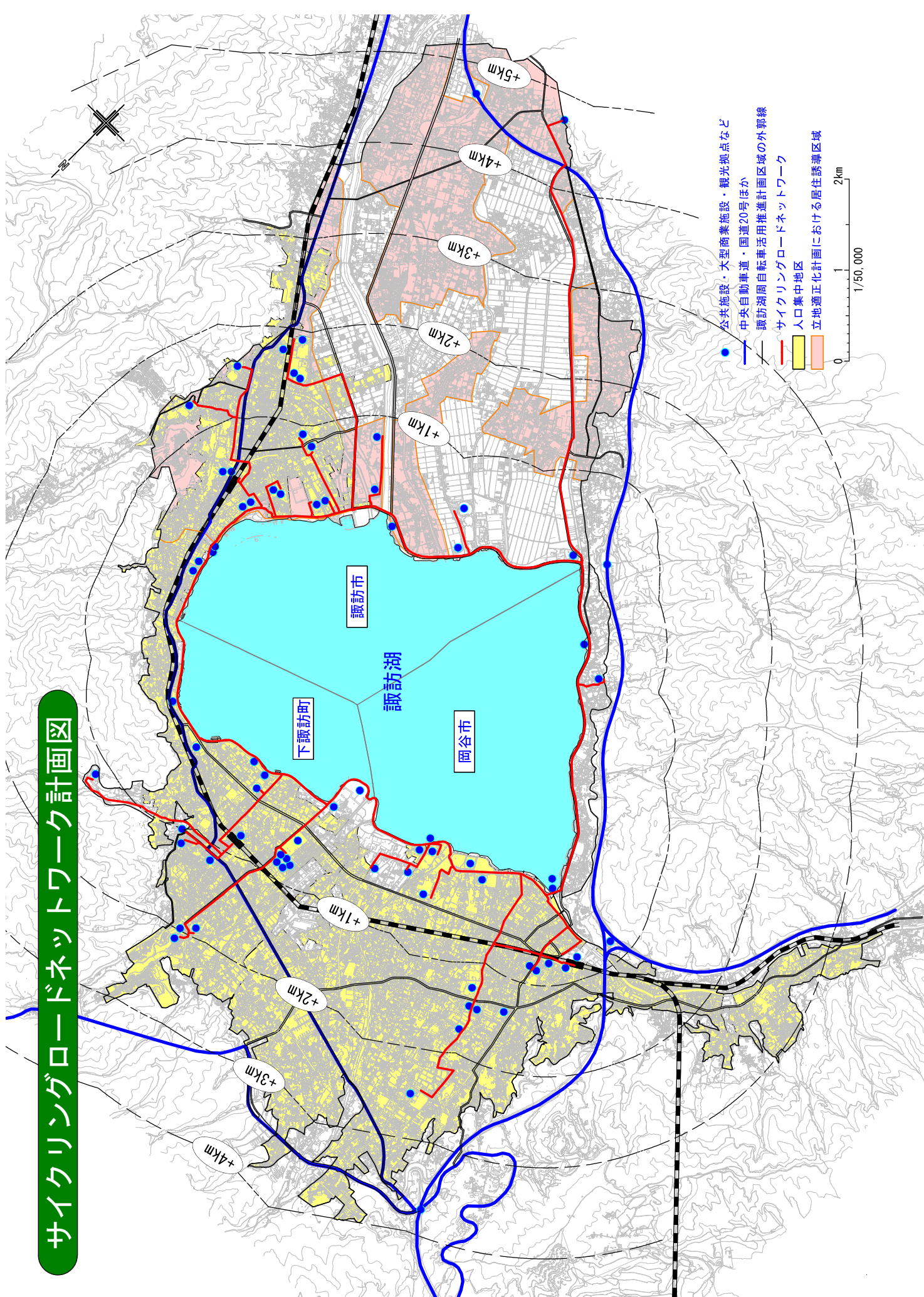
(1) 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の選定では、「何のために自転車ネットワークを形成させるのか」の観点が重要であり、それには大きく分けて、将来あるべき姿の実現に向けて自転車の利用環境を考える「誘導型」と、現在の利用状況を目的別に自転車の利用環境を考える「現状追随型」の二つがあります（表 4.3）。

表 4.3 ネットワーク路線選定にあたり考慮すべき二つの型

型	内容
誘導型	将来のまちづくりにおいて自転車通行空間が必要な路線
	自転車利用の潜在的需要や、沿道であらたな施設の立地が予定されている路線
現状追随型	公共施設、学校、大規模集客施設、商業施設などと住居地域を結ぶ路線
	自転車に関する事故が多い路線や、総合的に交通安全性の改善が求められる路線
	自転車通行空間における地域の課題がある路線
	すでに自転車通行空間が整っている路線の延伸

私たちの日常の暮らしの中で必要とされる自転車の利用目的には、①買い物や通勤・通学などの身近な交通手段、②健康・スポーツ、③観光・レクリエーション、④災害時への対応が考えられます。この4つの利用において安全で円滑な自転車通行空間となるようにネットワークを構成する路線を抽出します。具体的には、諏訪湖周辺の平坦部には主要な施設や観光地の集積がみられることから、諏訪湖を一周する環状ルートや、人口集中地区に立地する公共施設、大型商業施設、学校および観光地等に通じる路線が該当します（図 4.4）。



サイクリングロードネットワーク計画図

図 4.4 サイクリングロードネットワーク計画図

(2) 優先整備ルートの選定

ネットワークには、大きく4つのカタチがあります。まず、諏訪湖を一周する環状ルート、次にその環状ルートと拠点施設を連絡する放射状ルート、そして放射状ルートを相互に結びネットワークを強固にする網状化ルート、さらに他圏域との連携による広域ネットワークへの対応のためのルートです。そのイメージを図4.5に示します。

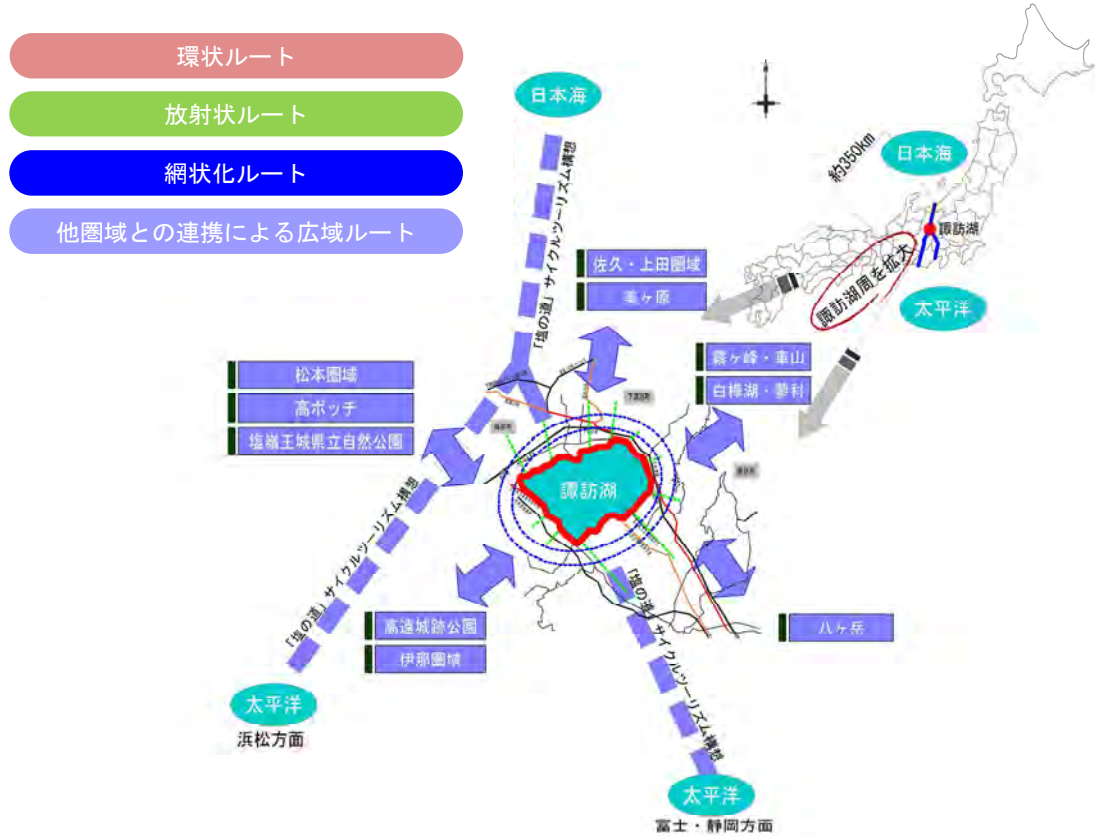


図 4.5 4つのネットワークのカタチ

これらの整備においては、費用対効果と波及効果を考慮して、優先整備するルートを選定します。そのルートは、「諏訪湖周約16kmの環状ルート(図4.6)」とし、その理由は、次のとおりです。

- ・環状ルートは、諏訪湖の優れた自然環境を活かし、①日常生活の質の向上と、②観光を主体とした交流人口の増加に寄与すると考えられます。
- ・諏訪湖を回るシンボリックな環状ルートの整備により、将来に向けたまちづくりの期待感から推進力が向上し、波及効果が期待できます。
- ・現在の自転車の利用は、高校生の通学で過半を占めることから、環状ルートを整備することで即時的な効果が得られます。
- ・環状ルートは、豊かな自然を身近に感じることでできるミズベリング*1)に係る事業との連携により、相乗の効果が得られます。
- ・ジョギングロードと一体的に環状ルートを整備することにより、多様な目的への対応ができます。

*1) 賑わいを失ってしまった水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクト



図 4.6 優先整備ルート

そして、優先整備ルートの完成後に、諏訪湖岸から市街地に伸びる放射状ネットワークを構築し、将来的にはネットワークの網状化と他圏域との連携を図ります（表 4.4）。

表 4.4 自転車通行空間の段階的整備

期 間	内 容
短 期 (優先整備ルート)	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)
中 期 (二次整備ルート)	環状ルートと拠点施設を連絡する放射状ルート
長 期	ネットワークの網状化と他圏域との連携

(3) 自転車通行空間の整備形態

自転車通行空間の整備形態には次の4形態があります。既設の車道に自転車通行環境を整備する場合は、クルマの速度とその交通量から自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3形態に区分され、車道に関係なく独立する場合は自転車専用道路として整備します(図4.7、図4.8)。

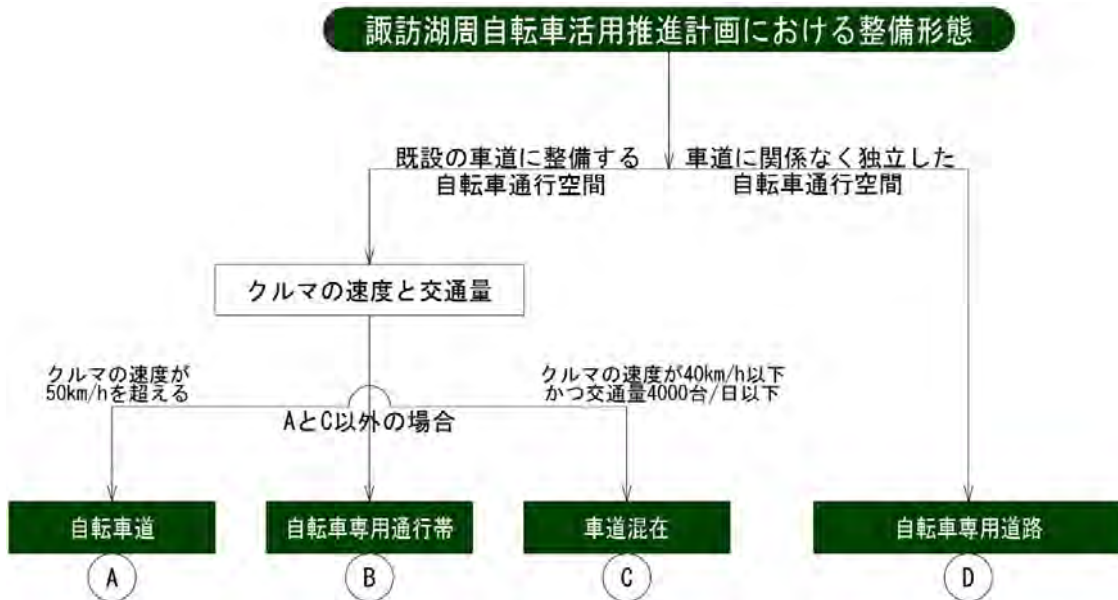


図 4.7 自転車通行空間の整備形態

整備形態	【整備イメージ】
<p>(A)</p> <p>自転車道</p>	
<p>(B)</p> <p>自転車専用通行帯</p>	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
<p>(C)</p> <p>自転車と自動車 を混在通行とする 道路(車道混在)</p>	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>

図 4.8 基本的な整備形態 (イメージ)

【出典】国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-13」

(4) 優先整備ルート(諏訪湖周約16kmの環状ルート)

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、できるだけ多くの方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。

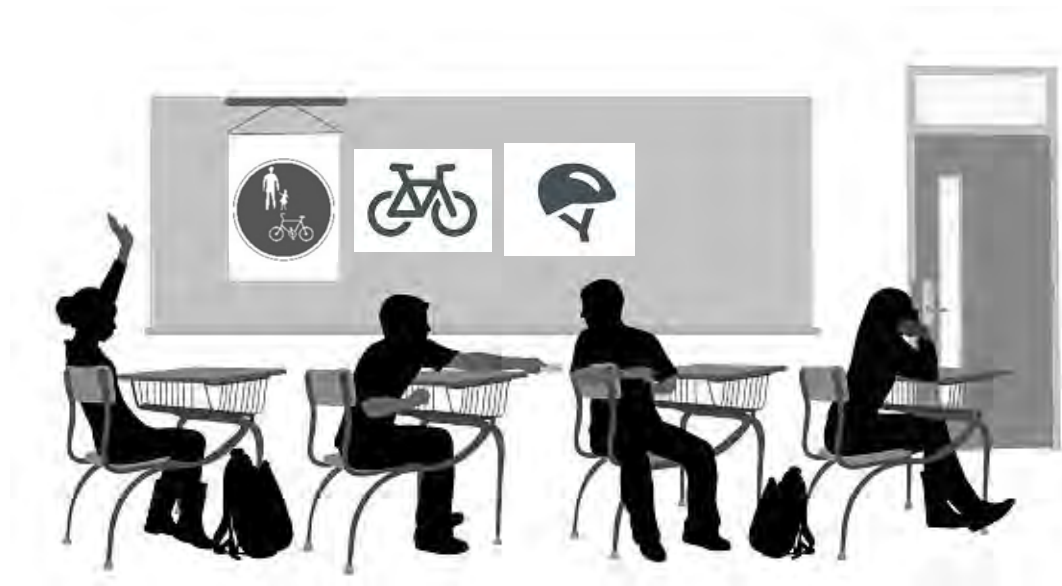
課題の解決に向けて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車利用者も含め、互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう安全で安心な交通環境の創出のために、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進などを、自転車通行空間の整備の促進と併せて実施します。

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	
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

交通環境		<p>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。</p>
		<p>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きます。</p>
	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	<p>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。</p>
		<p>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。</p>
	<p>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。</p>	

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。	
	施策 6	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	<p>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。</p> <p>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。</p>	
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	<p>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。</p>		

*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

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（スクエ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）。

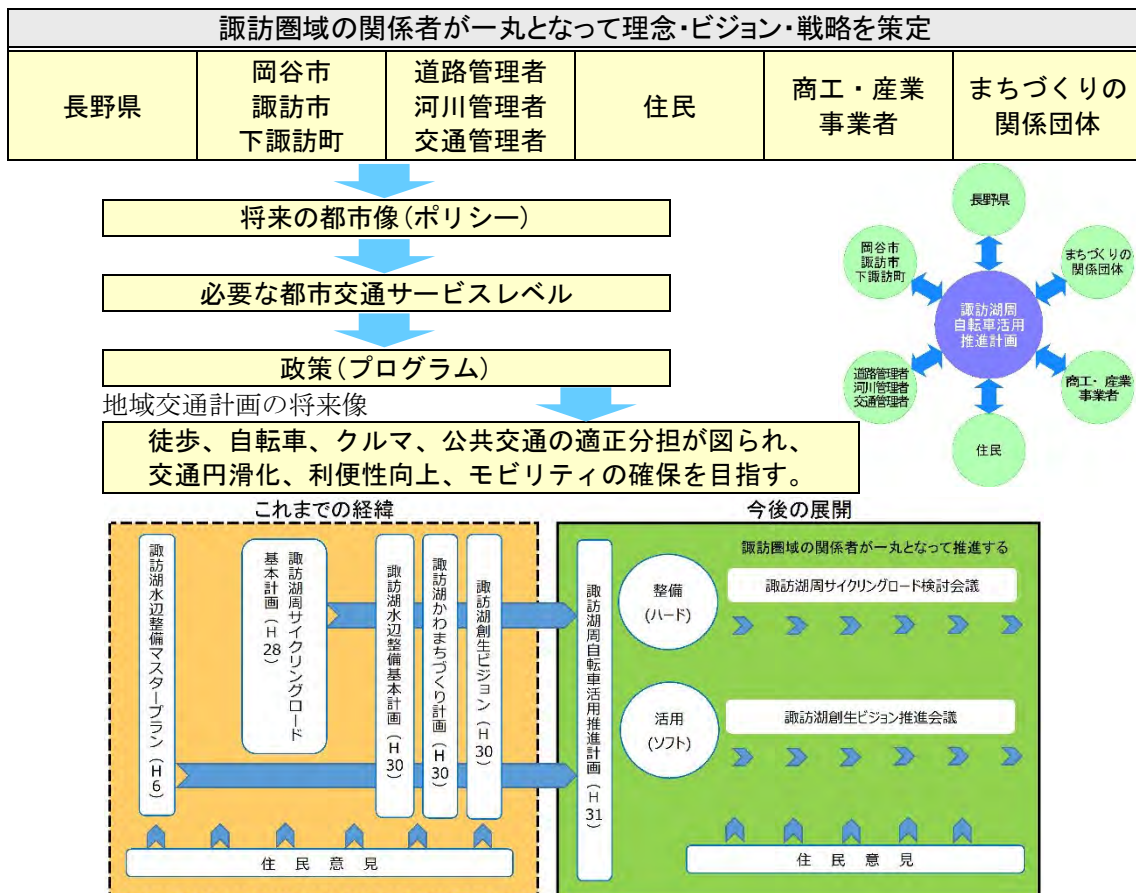


図 7.1 自転車活用推進計画のイメージ

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

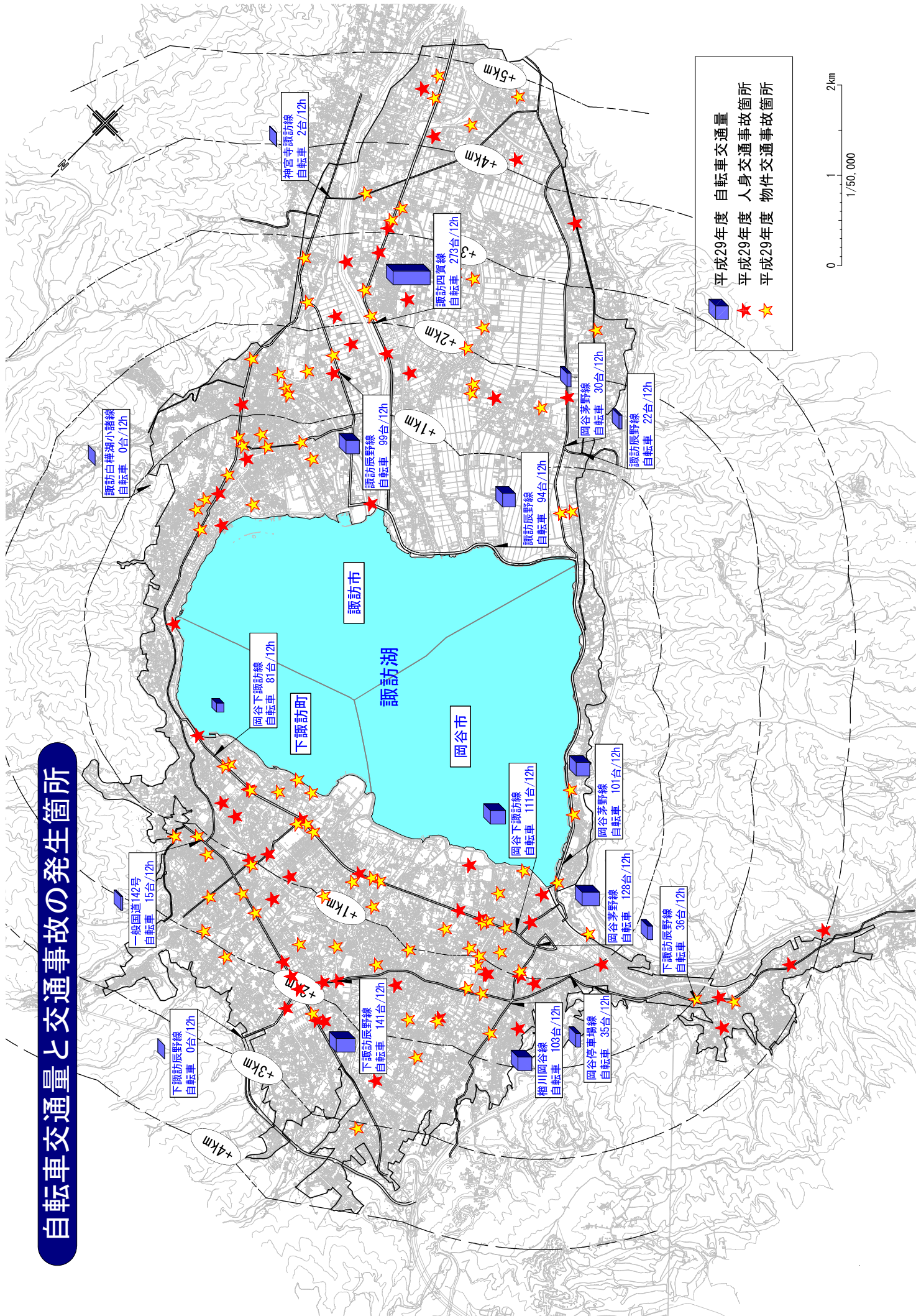
サイクリングロード整備率を考慮し、2017 年死傷者数からの減少を目標にします。

*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

自転車交通量と交通事故の発生箇所



◆ 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

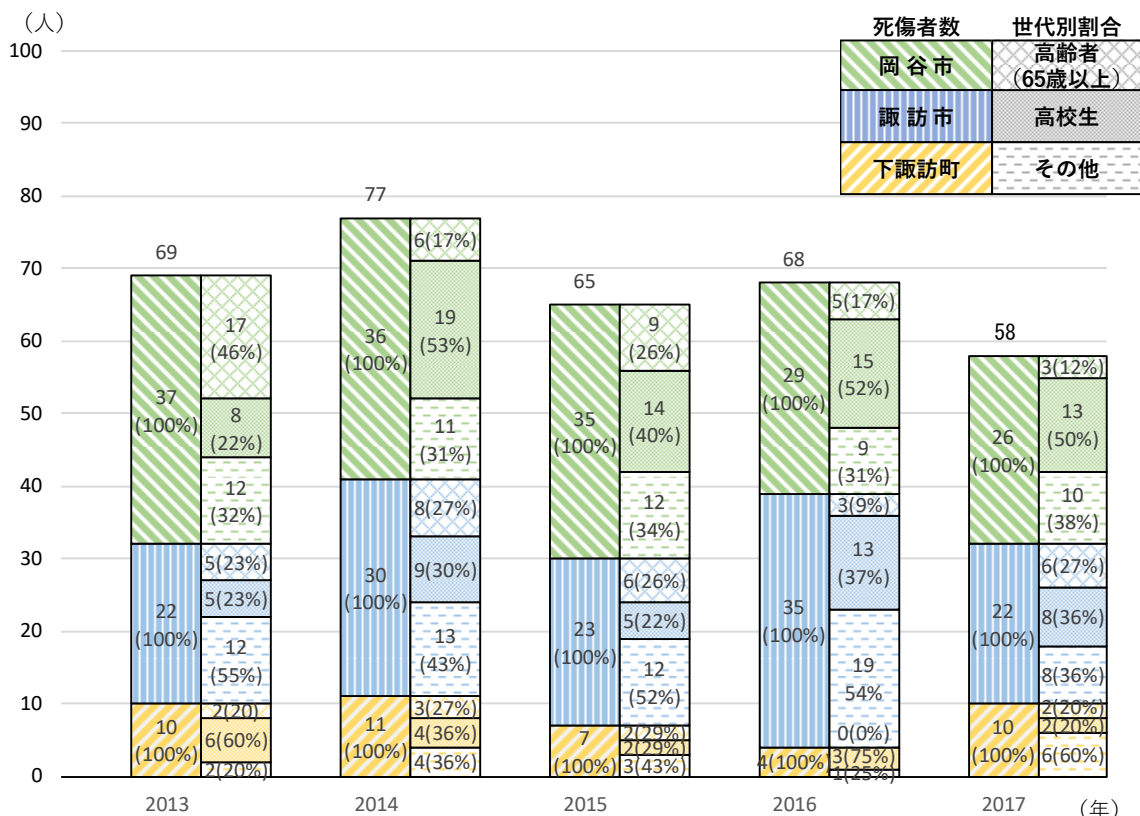
	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
岡谷市	37	36	35	29	26
諏訪市	22	30	23	35	22
下諏訪町	10	11	7	4	10
計	69	77	65	68	58

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



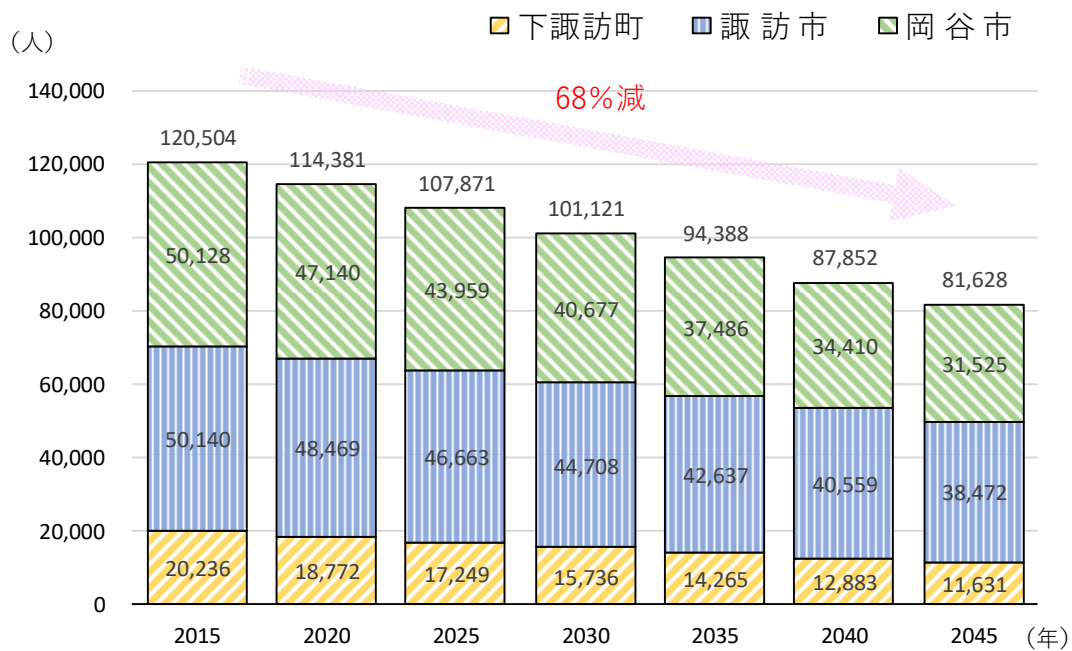
【出典】長野県警本部調べ

(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。

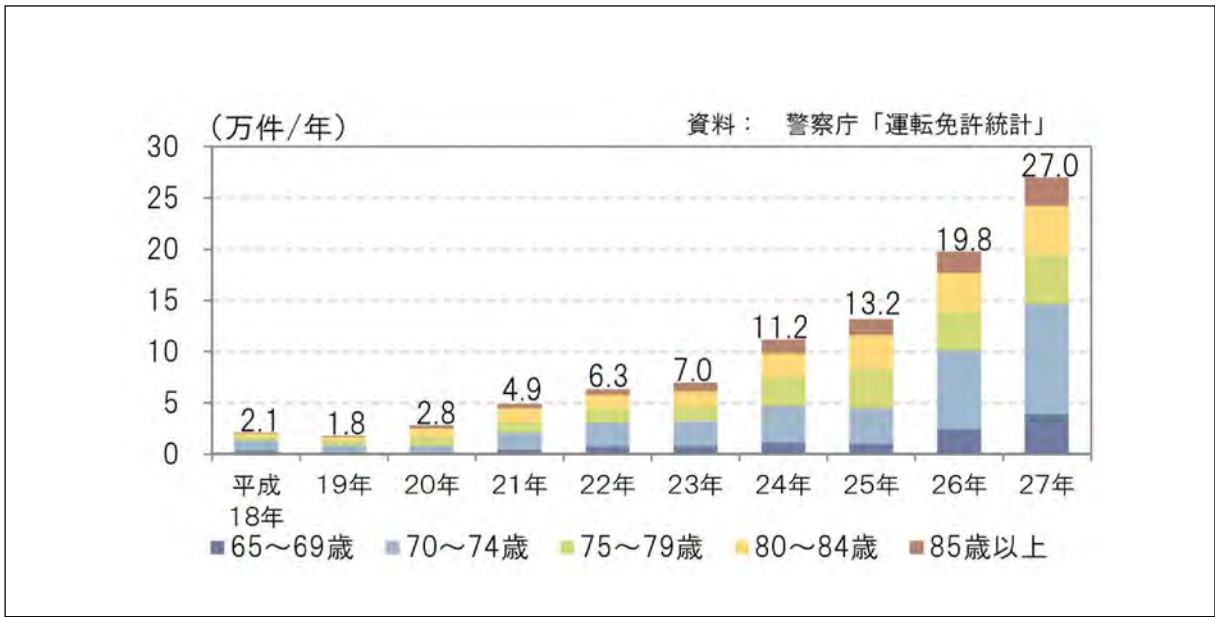
◆諏訪湖周の将来推計人口

自治体	総人口（人）						
	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
岡谷市	50,128	47,140	43,959	40,677	37,486	34,410	31,525
諏訪市	50,140	48,469	46,663	44,708	42,637	40,559	38,472
下諏訪町	20,236	18,772	17,249	15,736	14,265	12,883	11,631
計	120,504	114,381	107,871	101,121	94,388	87,852	81,628
	100%	95%	90%	84%	78%	73%	68%



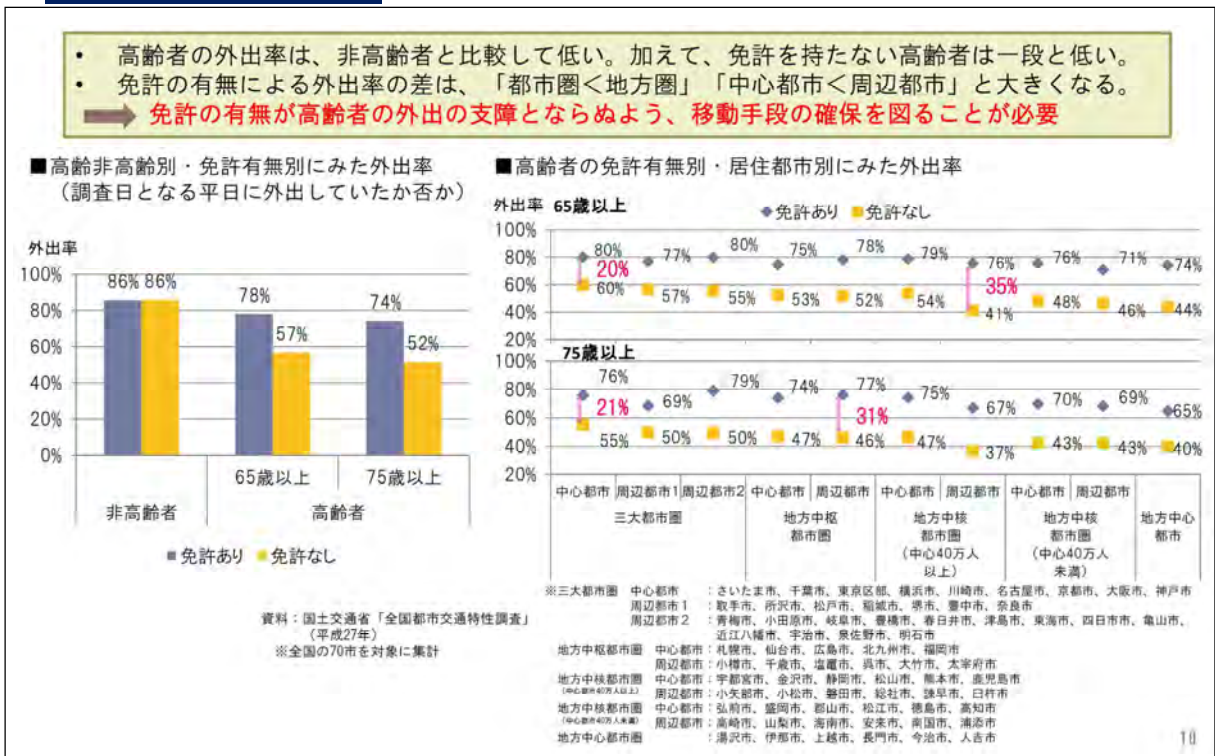
【出典】国立社会保障人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」

◆65歳以上の方の運転免許証の自主返納件数の推移



【出典】国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」
第1回配布資料「高齢者の生活・外出特性について」p.4 抜粋

◆高齢者の外出状況



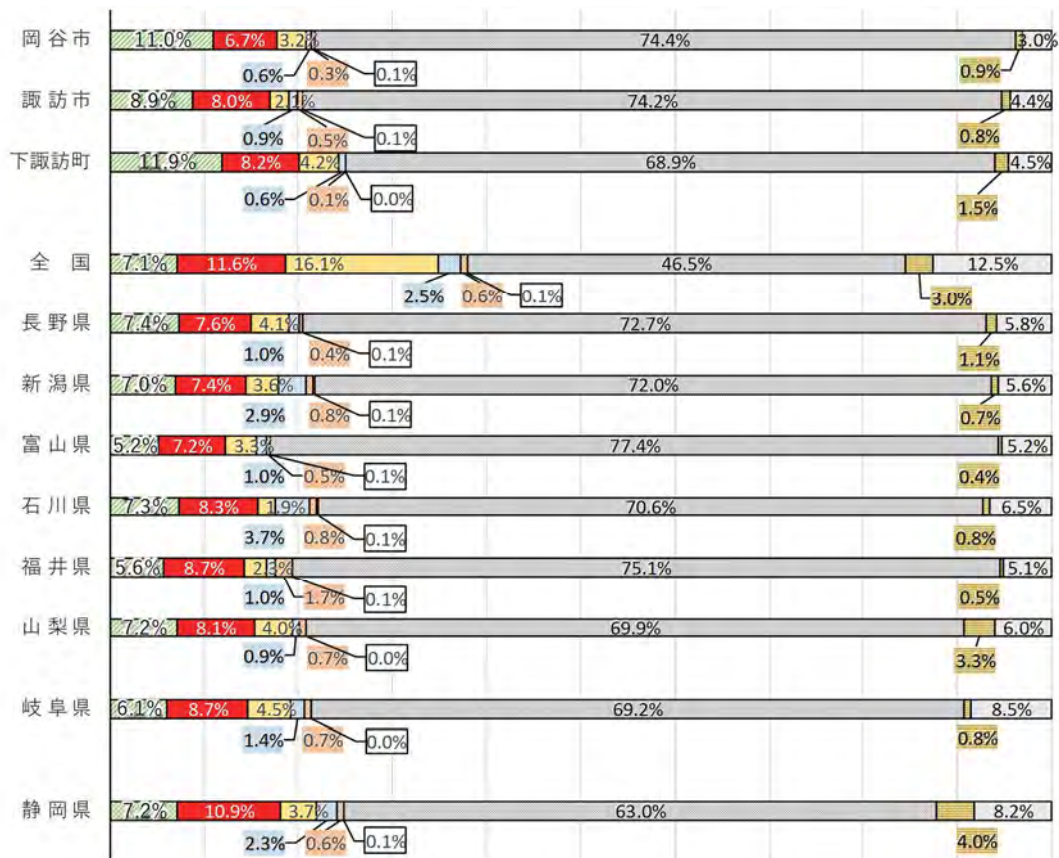
【出典】国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」
第1回配布資料「高齢者の生活・外出特性について」p.10 抜粋

◆通勤・通学における交通分担率

自治体	通勤・通学における交通手段								
	上段: 分担率(%)								
	下段: 人口(人)								
	徒歩	自転車	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	ハイヤー・タクシー	自家用車	オートバイ	その他
岡谷市	11.0%	6.7%	3.2%	0.6%	0.3%	0.1%	74.4%	0.9%	3.0%
	2,659	1,624	770	144	63	13	18,052	212	733
諏訪市	8.9%	8.0%	2.1%	0.9%	0.5%	0.1%	74.2%	0.8%	4.4%
	2,148	1,948	502	222	128	22	17,977	201	1,075
下諏訪町	11.9%	8.2%	4.2%	0.6%	0.1%	0.0%	68.9%	1.5%	4.5%
	1,158	798	413	60	12	2	6,705	150	440
全国	7.1%	11.6%	16.1%	2.5%	0.6%	0.1%	46.5%	3.0%	12.5%
	4,019,123	6,550,589	9,143,384	1,418,271	339,872	45,753	26,348,055	1,709,460	7,091,956
長野県	7.4%	7.6%	4.1%	1.0%	0.4%	0.1%	72.7%	1.1%	5.8%
	72,919	74,554	39,973	10,268	3,634	446	715,924	10,503	56,811
新潟県	7.0%	7.4%	3.6%	2.9%	0.8%	0.1%	72.0%	0.7%	5.6%
	76,601	81,914	39,142	32,189	8,467	737	794,000	8,121	61,608
富山県	5.2%	7.2%	3.3%	1.0%	0.5%	0.1%	77.4%	0.4%	5.2%
	27,333	38,012	17,305	5,146	2,427	277	410,588	1,975	27,560
石川県	7.3%	8.3%	1.9%	3.7%	0.8%	0.1%	70.6%	0.8%	6.5%
	40,681	46,411	10,695	20,434	4,258	509	393,183	4,647	36,069
福井県	5.6%	8.7%	2.3%	1.0%	1.7%	0.1%	75.1%	0.5%	5.1%
	21,878	33,667	8,853	3,873	6,754	281	291,772	1,736	19,721
山梨県	7.2%	8.1%	4.0%	0.9%	0.7%	0.0%	69.9%	3.3%	6.0%
	27,779	31,386	15,396	3,349	2,542	142	270,132	12,757	23,273
岐阜県	6.1%	8.7%	4.5%	1.4%	0.7%	0.0%	69.2%	0.8%	8.5%
	59,010	84,169	44,053	13,803	7,062	369	673,714	7,885	82,898
静岡県	7.2%	10.9%	3.7%	2.3%	0.6%	0.1%	63.0%	4.0%	8.2%
	129,161	195,436	66,853	41,077	11,442	977	1,128,201	70,939	146,364

交通手段のグリーン度

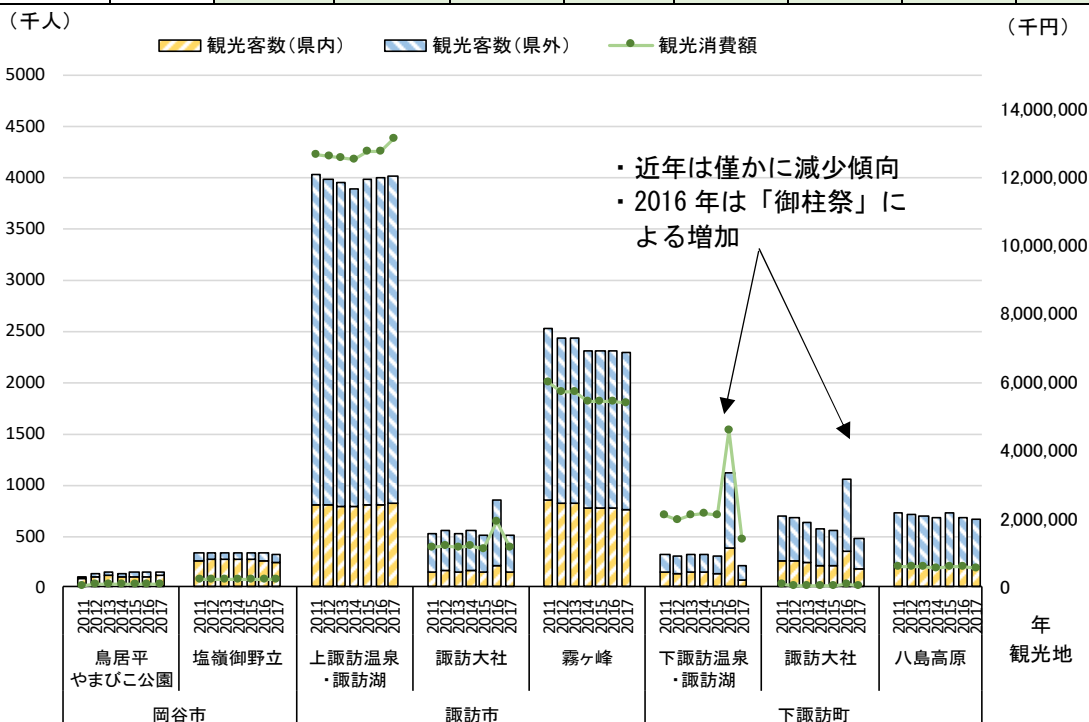
凡例	徒歩	自転車	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	ハイヤー・タクシー	自家用車	オートバイ	その他
----	----	-----	-------	------	-----------	-----------	------	-------	-----



【出典】総務省統計局「統計でみる都道府県・市区町村のすがた(2018)」
(社会・人口統計体系 市区町村データ 基礎データ)

◆ 諏訪湖周地域の観光地利用者延数と観光消費額

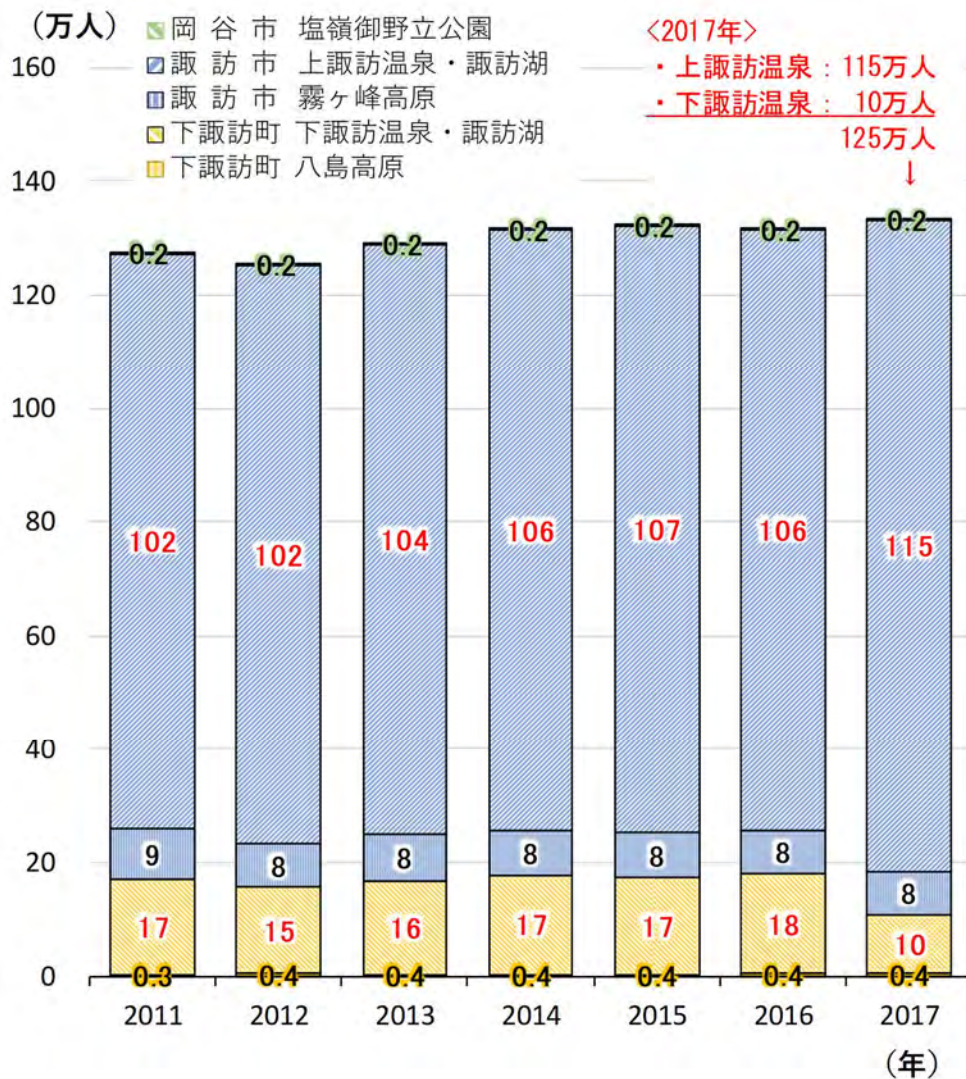
自治体	観光地名	観光客数/消費額 (千人)/(千円)	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
岡谷市	鳥居平 やまびこ公園	観光 県内	81.2	104.1	113.6	106.1	107.8	108.9	113.2
		客数 県外	19.7	25.6	27.8	26.1	34.3	34.8	34.6
		観光客総数	100.9	129.7	141.4	132.2	142.1	143.7	147.8
	塩嶺御野立	観光 県内	261.8	266.2	266.0	265.8	273.1	264.5	245.0
		客数 県外	68.7	67.4	67.4	67.7	67.3	67.9	69.4
		観光客総数	330.5	333.6	333.4	333.5	340.4	332.4	314.4
		観光消費額	238,190	240,360	240,220	240,290	245,120	239,520	226,920
諏訪市	上諏訪温泉 ・諏訪湖	観光 県内	811.8	807.6	796.7	787.2	805.3	809.6	813.3
		客数 県外	3,213.2	3,179.5	3,148.2	3,099.2	3,173.9	3,178.0	3,195.4
		観光客総数	4,025.0	3,987.1	3,944.9	3,886.4	3,979.2	3,987.6	4,008.7
		観光消費額	12,685,590	12,623,195	12,593,310	12,531,755	12,775,590	12,748,015	13,121,530
	諏訪大社	観光 県内	150.4	160.0	152.9	160.1	142.6	208.8	144.2
		客数 県外	368.9	390.0	365.6	389.3	360.2	643.4	370.1
		観光客総数	519.3	550.0	518.5	549.4	502.8	852.2	514.3
		観光消費額	1,168,425	1,237,500	1,166,625	1,236,150	1,131,300	1,917,450	1,157,175
	霧ヶ峰	観光 県内	848.4	816.3	813.2	770.3	771.5	769.4	763.0
		客数 県外	1,679.0	1,616.4	1,611.2	1,530.2	1,534.3	1,530.7	1,520.2
		観光客総数	2,527.4	2,432.7	2,424.4	2,300.5	2,305.8	2,300.1	2,283.2
		観光消費額	5,983,994	5,739,159	5,731,696	5,437,753	5,454,774	5,441,277	5,398,136
下諏訪町	下諏訪温泉 ・諏訪湖	観光 県内	146.1	136.1	141.0	140.8	138.6	384.4	73.3
		客数 県外	180.0	172.3	172.6	171.8	164.1	735.4	141.1
		観光客総数	326.1	308.4	313.6	312.6	302.7	1,119.8	214.4
		観光消費額	2,133,531	1,981,769	2,092,539	2,135,969	2,091,772	4,612,360	1,383,262
	諏訪大社	観光 県内	257.2	250.2	238.5	214.6	203.8	355.4	177.3
		客数 県外	445.9	431.0	401.7	353.5	348.4	697.4	293.6
		観光客総数	703.1	681.2	640.2	568.1	552.2	1,052.8	470.9
		観光消費額	70,310	68,120	64,020	56,810	55,220	105,280	47,090
	八島高原	観光 県内	218.4	213.8	206.8	201.8	217.2	204.4	197.8
		客数 県外	513.4	502.3	486.1	474.1	512.8	481.1	464.2
		観光客総数	731.8	716.1	692.9	675.9	730.0	685.5	662.0
		観光消費額	622,150	612,591	591,599	577,579	622,897	588,061	568,466



【出典】長野県観光部山岳高原観光課「観光地利用者統計調査結果(平成23～29年)」

◆ 諏訪湖周地域の観光地宿泊者数

市町村名	宿泊観光地	宿泊者数の推移 (百人)						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
岡谷市	塩嶺御野立公園	18	18	18	18	18	18	18
諏訪市	上諏訪温泉・諏訪湖	10,152	10,216	10,398	10,594	10,692	10,562	11,474
	霧ヶ峰高原	884	758	810	764	786	784	764
下諏訪町	下諏訪温泉・諏訪湖	1,665	1,517	1,641	1,745	1,693	1,750	1,039
	八島高原	34	42	38	39	39	44	43
合計		14,764	14,563	14,918	15,174	15,243	15,174	15,355



【出典】長野県観光部山岳高原観光課「観光地利用者統計調査結果(平成23～29年)」

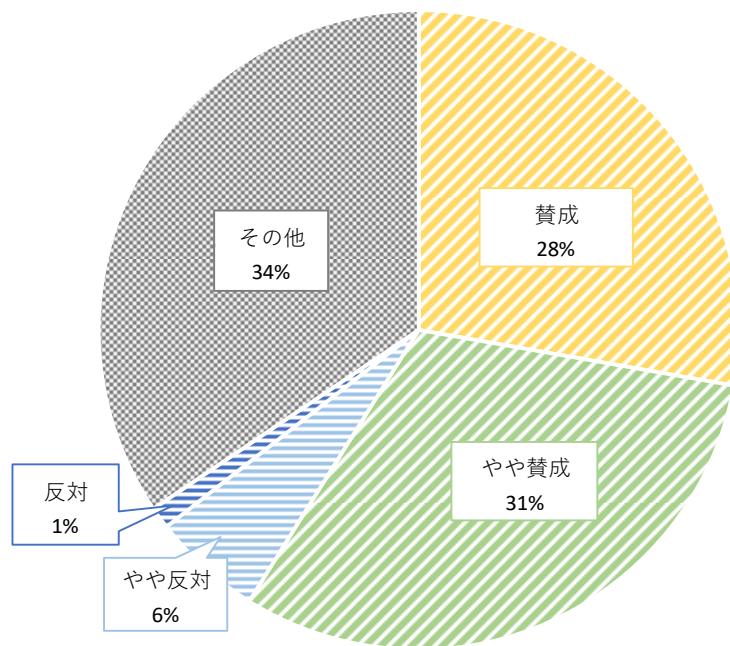
(考察)

- ・ 延宿泊者数の9割は温泉施設であり、僅かですが増加傾向です。

◆パブリックコメントの集計結果（H28年実施）
～ 諏訪湖周サイクリングロード基本計画 ～

<賛否数の集計>

・賛成	11 件
・やや賛成	12 件
・やや反対	10 件
・反対	6 件
・その他	6 件



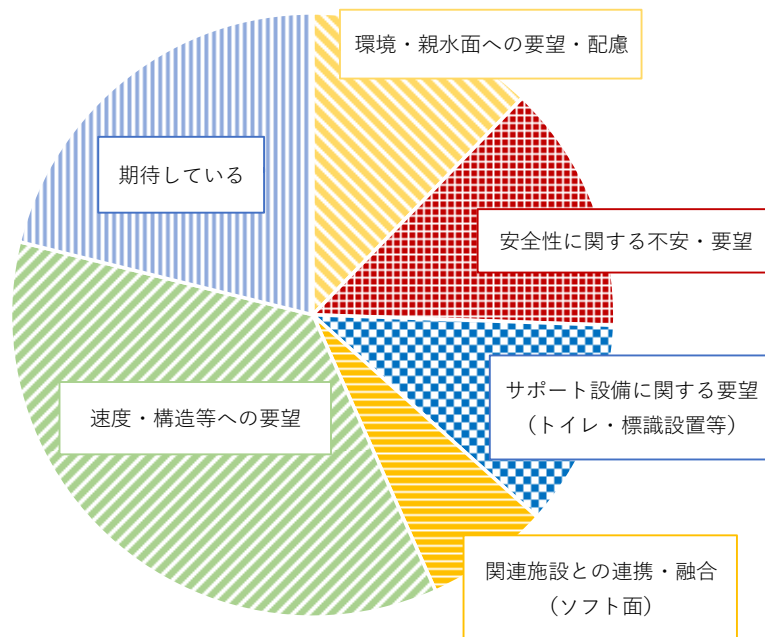
(考察)

賛成が6割弱でした。否定的な意見は少数派でしたが、要望や検討課題など今後参考になるような意見も見受けられます。

はっきり賛成との明記はなくても、楽しみにしている人や将来の諏訪湖周の発展等を期待する意見については「その他」の項目で集計しているので、全体的には概ね好意的な評価だと思われます。

<計画に対する意見の傾向>

・環境・親水面への要望・配慮	11件
・安全性に関する不安・要望	12件
・サポート設備に関する要望（トイレ・標識設置等）	10件
・関連施設との連携・融合（ソフト面）	6件
・速度・構造等への要望	32件
・期待している	19件



(考察)

全体を通して、「サイクリングロードの設営に関する要望」や「環境や安全面に対する不安」があることがわかります。また、自転車で諏訪湖一周できることの期待感も多く、その中でどのようにしたら快適に走ることができるのかを考えているのだと思われます。

多くの方々が今回の計画の完成を待ち望んでいることをうかがい知ることができる結果だと思われます。

長野県諏訪地域経済を 観光地周遊バスで元気にする

観光地までと観光地間の交通手段を転換



2015年12月13日

株式会社ビジネスクロス
代表 中小企業診断士 宮崎博孝

長野県諏訪チーム

中小企業診断士フォーラム会員
中小企業診断士 木内清人
中小企業診断士 濱 秀典
中小企業診断士 下地貴之



COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

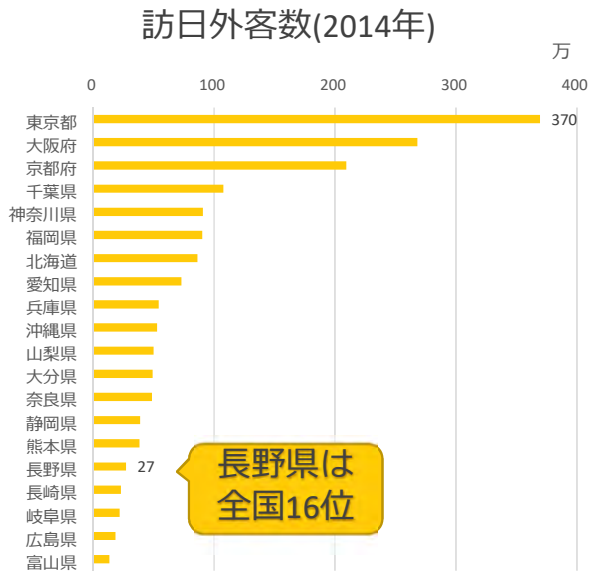
※1) この資料は、内閣府 地方創生推進事務局が主催した「地方創生☆政策アイデアコンテスト2015」において優秀賞となった作品です。著者は株式会社ビジネスクロス（代表取締役宮崎博孝）様です。ここでは、諏訪圏域の観光について交通の観点から、地域経済分析システム（RESA）を活用し、現状と課題の整理と解決するための政策アイデアをまとめたものです。

今回の諏訪湖周自転車活用推進計画の策定において、課題や政策の提案に共通点が多いことから、著者の承諾のもと一部を割愛させていただき、ここに原文のまま掲載します。

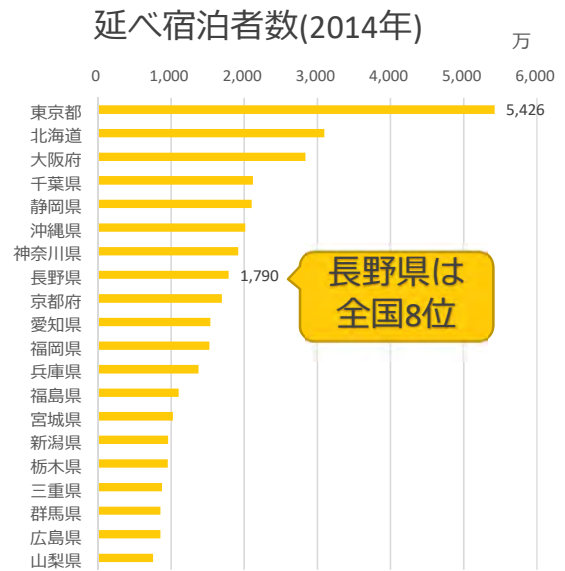
※1) 長野県諏訪地域経済を観光地周遊バスで元気にする——観光地までと観光地間の交通手段を転換——
(<https://contest.resas-portal.go.jp/2016/pdf/presen/biz-x.pdf>)

2014年に長野県を観光・レジャー目的で訪れた外国人は約27万人である。都道府県別では、第1位が東京都の約370万人で、長野県が第16位である。

日本人を含み、観光レジャー目的以外を含む延べ宿泊者数が全国8位であるのに対して、観光・レジャー目的で長野県を訪れる外国人は他の都道府県に比べて少ない。



出典：RESASの観光マップ外国人訪問分析を加工



出典：宿泊旅行統計調査平成26年（観光庁）

2014(平成26)年に長野県を訪れた観光旅行者8,418万人のうち、諏訪地域*1を15.4%の1,292万人が訪れている。また観光消費額は長野県全体の2,974億円のうち、諏訪地域が12.2%の361億円を占めている。諏訪地域を訪れた観光旅行者のうち22.2%が宿泊しているが、長野県全体に比べると11.5%低い。また県外から諏訪地域を訪れる観光旅行者は74.8%と、長野県全体に比べると9.9%高い。

長野県全体に比べて諏訪地域は、県外から日帰りで訪れる観光旅行者が多い。

*1 諏訪地域は、岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村の観光地。

	長野県全体	諏訪地域	比率
観光旅行者数	8,418万人	1,292万人	15.4%
観光消費額	2,974億円	361億円	12.2%
宿泊客数	33.7%	22.2%	—
日帰り客数	66.3%	77.8%	—
県外からの客数	64.9%	74.8%	—
県内から客数	35.1%	25.2%	—

出典：平成26年度 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)

諏訪地域には長野県内第3位の年間388万人(2014年)が訪れる上諏訪温泉・諏訪湖をはじめ、5位の霧ヶ峰高原、7位の白樺湖、11位の蓼科、13位の諏訪大社がある。

1999(平成11)年の利用者数を100とした場合の2014(平成26)年の指数が長野県全体では88.0に対して、諏訪地域は84.9と総じて下回っている。特に白樺湖64.1、諏訪大社62.6と低くなっている。

諏訪地域を訪れる観光旅行客数は減少しており、特に白樺湖、諏訪大社の減少が大きい。

観光地	市町村	県内順位	利用者数	増減*1
上諏訪温泉・諏訪湖	諏訪市	3位	388万人	96.3
霧ヶ峰高原	諏訪市	5位	230万人	128.9
白樺湖	茅野市・立科町	7位	195万人	64.1
蓼科	茅野市	11位	143万人	74.6
諏訪大社	諏訪市・下諏訪町	15位	111万人	62.6
諏訪地域	—	—	1,292万人	84.9
長野県全域	—	—	8,418万人	88.0

*1 1999(平成11)年の利用者数を100とした場合の利用者数の指数

出典：平成26年度 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)

COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

諏訪地域の観光

観光地は、諏訪湖畔の諏訪市、下諏訪町、岡谷市と、その周辺の霧ヶ峰、白樺湖、車山、蓼科などの高原に点在している。

諏訪までの交通手段は、観光バスが62.2%と最も多く、自家用車32.4%、在来線2.8%となっている。長野県全体では自家用車52.3%、観光バス36.4%、新幹線4.5%、在来線2.8%となっている。諏訪地域は観光バスを利用する観光客が多い。（※1）

また同行者数は長野県全体の4.66人の比べて7.01人と**団体旅行者が多い**。（※1）

諏訪を訪れるバスツアーは県内や県外の複数の観光地を巡るツアーが多く、**観光客が1つの観光地を中心として自由に巡るツアーは少ない**。

例：善光寺と諏訪大社を参拝する。岐阜県白川郷の帰りに諏訪に寄りいちご狩り。



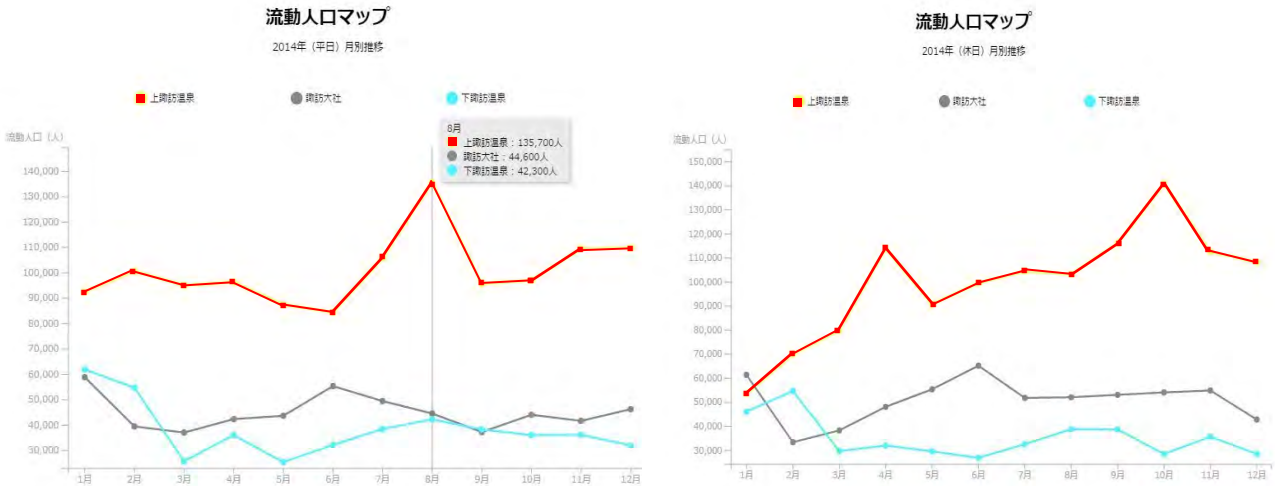
出典：長野県茅野市観光サイト

※1 統計から見る長野県観光の現況 平成25年9月（長野県観光部観光企画課）観測地点 諏訪大社上社

COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

諏訪湖畔の観光地3か所、諏訪湖・上諏訪周辺、諏訪大社上社周辺、下諏訪周辺の月別の滞在人口を比較すると、平日、休日に問わず年間を通じて諏訪湖・上諏訪周辺が多く、諏訪大社上社周辺、下諏訪周辺が少ないことが分かる。

特定の観光地を訪れた後、周辺の観光地に立ち寄らずに他の地域に向かっている可能性が高いことが推測される。



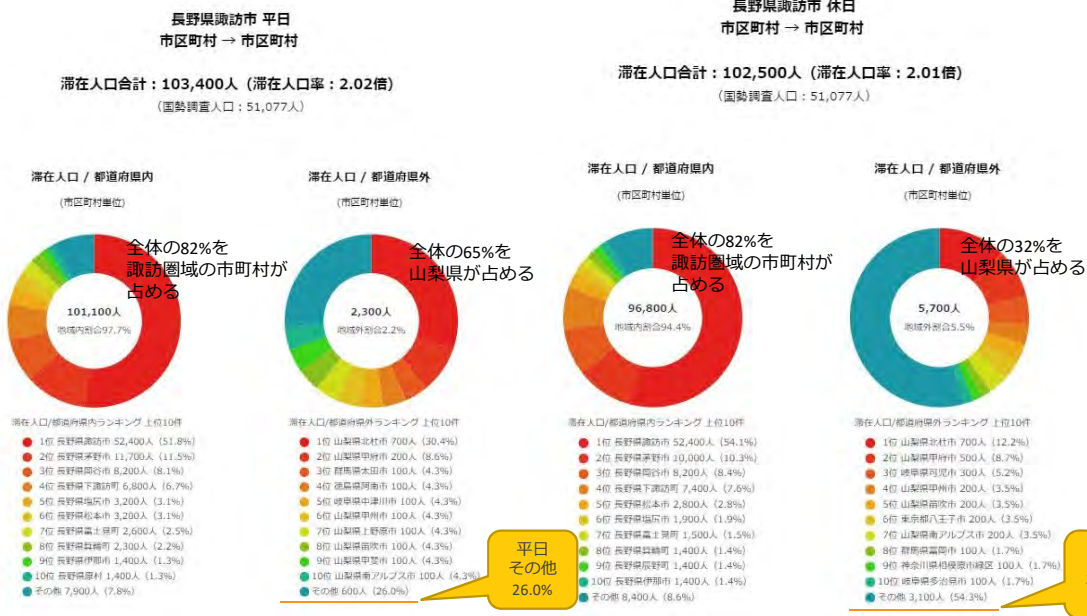
COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

また諏訪湖畔の観光地3か所、諏訪湖・上諏訪周辺、諏訪大社上社周辺、下諏訪周辺の休日の時間帯別の滞在人口を比較すると、宿泊施設が集中する諏訪湖・上諏訪周辺に夕方になくなる傾向がみられる。それ以外は一つの地点の増減に比例して他の地点が増減するなどの関係性は読み取れない。



COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

諏訪市の滞在人口合計は平日が103,400人で滞在人口率2.02倍、休日が102,500人で滞在人口率2.01倍で、平日も休日も周辺地域から国勢調査人口の約2倍の人が流入している。うち県外は平日が2.2%に対して、休日は5.5%で、休日の方が県外からの流入が多い。流入元が県内の上位10市町村は、平日でも休日でも人数、比率とも大きな違いがない。一方で県外の上位10市町村以外は、平日の600人(26.0%)に比べて休日が3,100人(54.3%)と人数で約5倍、比率で約2倍ありより広範囲の市町村から流入している。



COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

首都圏、中京圏、関西圏から諏訪に向かう交通機関はJRの特急と高速バスがあり、1日の便数も多く観光で十分に利用できる。

JRの中央本線(中央東線)は、新宿から松本行きの特急が平日で1日19往復している。また中央本線(中央西線)は、名古屋から塩尻経由、松本・長野行きの特急が平日で1日17往復している。諏訪方面へは塩尻から中央本線(中央東線)の普通列車に乗り換える。各駅の1日の利用客数(定期外)は上諏訪駅が1,473人、茅野駅が1,400人、岡谷駅が1,127人、下諏訪駅が505人となっている。(※1)

高速バスは、新宿から茅野・岡谷経由、下諏訪行きが1日17往復、名古屋から岡谷経由松本・長野行きが1日10往復、大阪から茅野行きが1日1往復している(2015年11月時点)。

一方で諏訪地域の交通機関は、路線バス、各市町村が運営するコミュニティバスがあるが、運行本数が少なく観光で利用することは難しい。

路線バスは、岡谷から下諏訪・上諏訪を經由して茅野を結ぶ岡谷茅野線が平日のみで1日16往復、上諏訪から霧ヶ峰・白樺湖を經由して茅野を結ぶ上諏訪茅野線が平日で1日9往復、休日で1日4往復などがある。平日でも1時間に1本程度である。

コミュニティバスは運行が各市町村内に限定されている。諏訪市のコミュニティバス「かりんちゃん」は、市内を循環する内回りが1日7便、外回り1日6便で2時間に1本程度である。

また諏訪湖畔の岡谷市・下諏訪町・諏訪市を巡回するスワンバスが運行されている。内回り、外回りとも1日8便で2時間に1本程度である。

※1 駅別乗車人員2014年度 JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>

COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

長野県の宿泊業は全国7位と付加価値額が高い。しかし近年は観光客数の減少に伴って付加価値額が減少傾向にある。また延べ宿泊者数は全国8位に対して、外国人観光客数は全国16位と少なく、今後外国人観光客を積極的に集客する余地がある。一方でスキーや訪日教育旅行など目的が明確な外国人観光客に対しての取り組みに成功している。

諏訪地域には、利用客数が県内3位の上諏訪温泉・諏訪湖をはじめ、5位霧ヶ峰高原、7位白樺湖、11位蓼科、15位諏訪大社があり、長野県全体の15.4%、消費額で12.2%を占めている。近年は長野県全体と同様に観光客数が減少している。特に白樺湖、諏訪大社は他の観光地に比べて減少が激しい。

諏訪地域の観光地は、諏訪湖畔と、周辺の霧ヶ峰、白樺湖、車山、蓼科など高原に点在していて、県外からの日帰り観光バスツアーを利用する団体観光旅行客が多い。

滞在人口メッシュ分析からは、観光客が特定の観光地を訪れた後周辺の観光地に立ち寄っていないことが推測される。また滞在人口From-To分析からは、中央自動車道とJR中央本線沿線の市町村から流入していることが分かる。

首都圏、中京圏、関西圏から諏訪に向かう交通機関はJRの特急と高速バスがあり、1日の便数も多く観光で十分に利用できる。しかしながら観光バスと自家用車の利用が合計約95%で、JR中央本線の利用は約3%に留まっている。また諏訪地域の交通機関には、路線バス、各市町村が運営するコミュニティバスがあるが、運行本数が少なく観光で利用することは難しい。

今後観光客を増やし地域を活性化するためには、早急に**諏訪地域の観光地を結ぶ利便性の高い交通機関を整備することが課題**である。

課題に対する提案（1）

観光客の長距離移動（観光地まで）と短距離移動（観光地）の交通手段を変えることによって、観光客の利便性を向上して観光客を増やし、合わせて地域の活性化を図る。

- ・ 宿泊施設の送迎バス*1を利用した観光地を周遊する観光バスを運行する。
- ・ 観光客が持つGPS機能*2を活用した配車サービスを提供する。
- ・ 自家用車、観光バスの利用者向けに乗換拠点となる駐車場を整備する。
- ・ 観光客の荷物を目的地*3に届ける手荷物配送サービスを合わせて提供する。



*1 市町村などが運営しない場合は道路交通法に規定される「違法な白バスの運行」にあたるため、戦略特区の指定など規制緩和が必要。
 *2 スマートフォンに装備されているGPS機能を利用する。
 *3 宿泊施設、JRの駅、高速バスの停留場など、自宅を除く場所。

宿泊施設の送迎バスを利用した観光地を周遊する観光バスを運行する。

拠点となるJRの駅、高速バスの停留所、自家用車の乗換拠点と、各観光地間を周遊するルートで10人乗り程度のバスを複数台運行する。地域住民の利用も可能とする。

複数の観光地で乗り降り自由として料金も1日単位の定額とする。

昼間の時間帯の空いている宿泊施設の送迎バスを有効活用する。

近距離の利便性が高い移動手段を提供することで、遠隔地から長距離移動する観光客の来訪を促す。また車を利用できない外国人居住者や訪日外国人の来訪を促す。

観光客だけでなく地域住民が利用することで利用者を増やしつつ、観光客との交流の場を作る。地域住民は1か月もしくは年間の定額とすることで収益基盤を確保する。

観光客が持つGPS機能を活用した配車サービスを提供する。

利用者は乗車10分前迄にスマホなどで配車センターに予約する。予約時確認する人数と乗降場所に依りて観光地点に効率的にバスを配車する。

バスは主な観光地点を基本的に20分毎に出発することで、利用者の待ち時間を少なくする。また早く目的地に到着しても出発時間まで停車したまま待つことで、出発時間までのチョットした買い物や予定外の立ち寄り観光を促す。

RESASシステムの滞在人口メッシュ分析を日別の需要予測に利用することで人員配車計画に反映する。また日々は予約状況と観光客のGPS機能によりリアルタイムに観光客数、場所を判断して効率的に配車する。

収支見込の試算

1日乗り降り自由なフリーパスを1,000円で発行する。宿泊施設の送迎バス10台を運行する場合、1日180人以上が利用すれば利益が出る。

1) 収入

経路	1日の利用者数	摘要
J R	130人	4,505人/日の2.8%*1
高速バス	20人	
自家用車他	30人	
計	180人	1,000円×180=18万円*2

1日180人目標

料金:1日1,000円



送迎バス10台

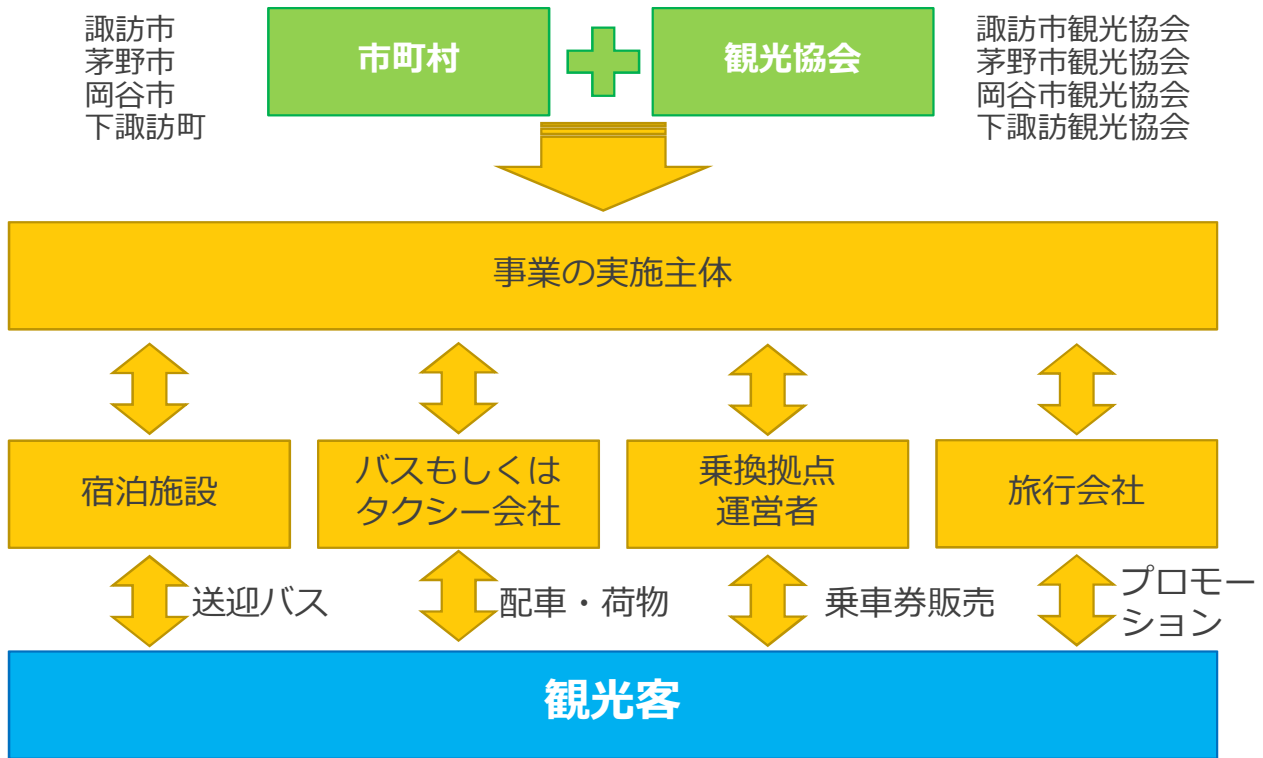
*1 上諏訪駅、茅野駅、岡谷駅、下諏訪駅の4駅の乗降客数
*2 地域住民の利用分は含んでいない

2) 支出

品目	月額	摘要
ガソリン代	36万円	10台×(40km/日÷5km/ℓ)×150円/ℓ×30日
人件費	450万円	10人×1,500円/時間×10時間×30日
システム利用料	10万円	配車システム*3
その他	54万円	
計	540万円	540万円÷30日 = 18万円/日

*3 タクシー会社との連携によりタクシー会社が持つ配車システムを活用

諏訪地域全体で市町村を超えた観光関連業者の連携による運営体制を整える。

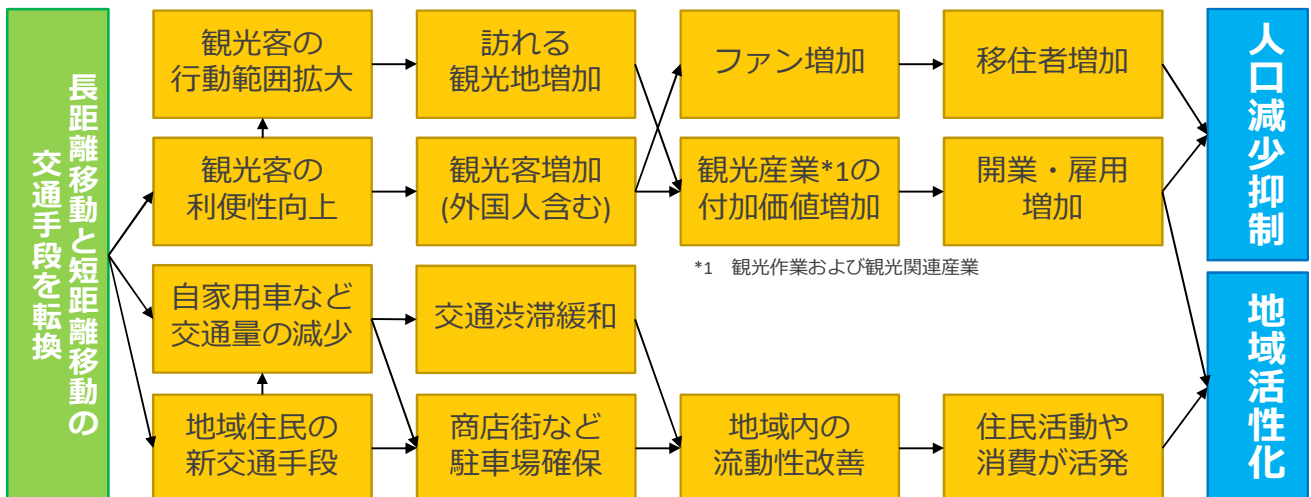


COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

提案のまとめ

観光客の利便性が向上して行動範囲が広がることで観光客が1回に訪れる観光地が増える。また外国人を含む観光客が増加する。一部の観光客は地域住民との交流を通して親しみを持ち地域のファンとなり移住が増加する。合わせて観光産業および関連産業の付加価値額が増加し、開業・雇用が増加することにより人口減少抑制を図る。

訪れる観光地が増加することや観光客の増加に伴って、観光産業および関連産業の付加価値額が増加する。さらに同産業の開業や雇用が増える。一方観光客が利用する自家用車や大型観光バスの通行量が減ることで、地域内の交通渋滞が緩和する。また地域住民の新たな交通手段ができ、商店街周辺の駐車場不足が解消する。これらによって地域内の流動性が改善して住民の活動や消費が活発になることにより地域活性化を図る。



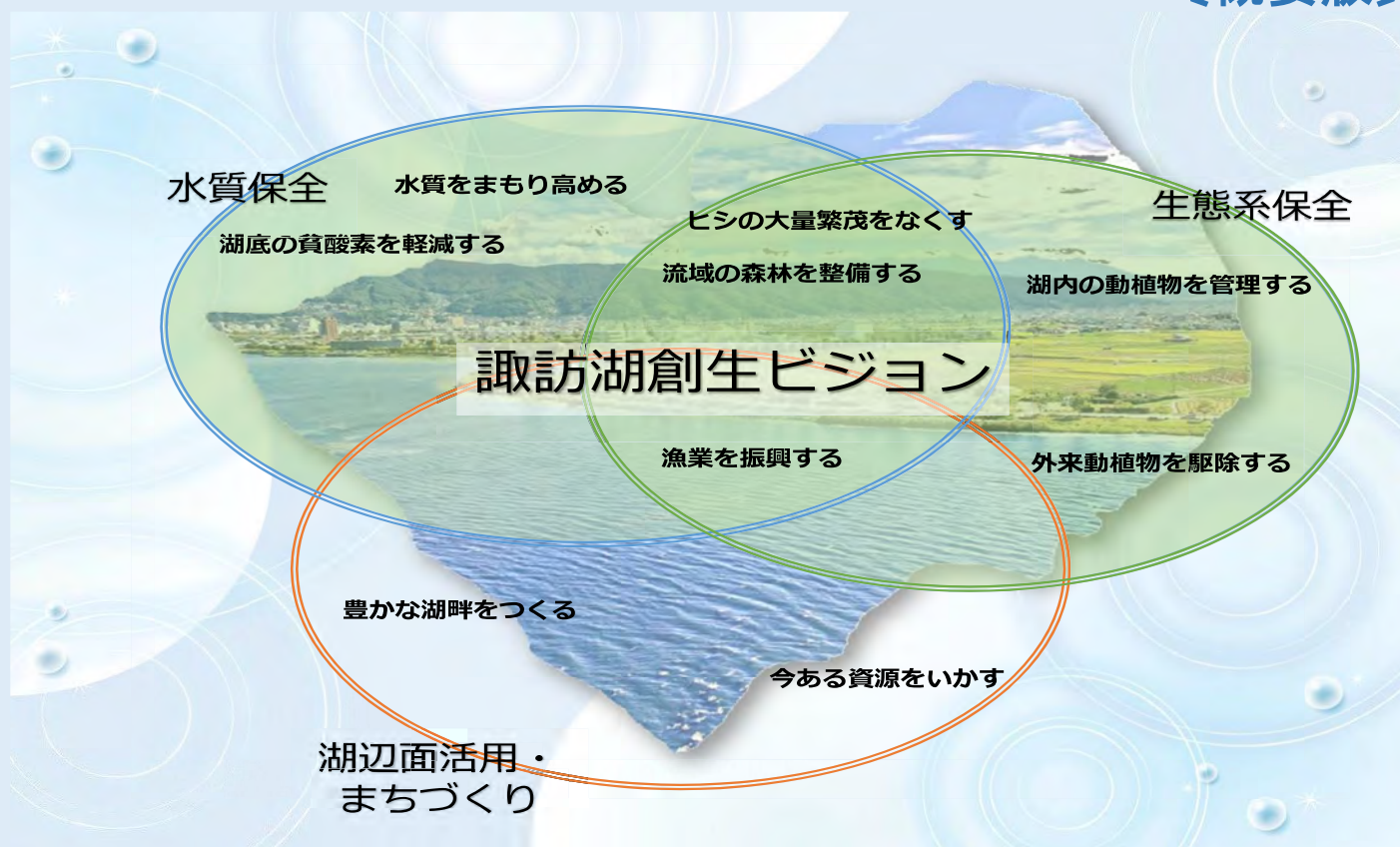
COPYRIGHT © 2015 株式会社ビジネスクロス 長野県諏訪チーム

Ⅱ．諏訪湖創生ビジョン概要版

諏訪湖創生ビジョン

『人と生き物が共存し、誰もが訪れたいくなる諏訪湖』の実現に向けて

〔概要版〕



2018年(平成30年)3月策定

1 ビジョンの位置付け等

- 諏訪湖の水環境保全（水質、水量、生態系等）を統合的に推進し、“諏訪湖を活かしたまちづくり”と一体的に進め、「泳ぎたいくなる諏訪湖」「シジミが採れる諏訪湖」「誰もが訪れたいくなる諏訪湖」を実現するための道筋を示すもの
- 県、市町村、地域住民、企業等が協働し、地域一体となって諏訪湖を創生するための拠りどころ
- 諏訪湖に関わる各種計画（諏訪湖水質保全計画、諏訪湖水辺整備基本計画など）を取り込む
- 水循環基本法の水循環基本計画に基づく流域水循環計画として位置付け
- 諏訪湖を中心としたSDGsの具体化（「水環境保全＝環境」「漁業・観光振興＝経済」「学び・まちづくり＝社会」）に統合的に取り組む



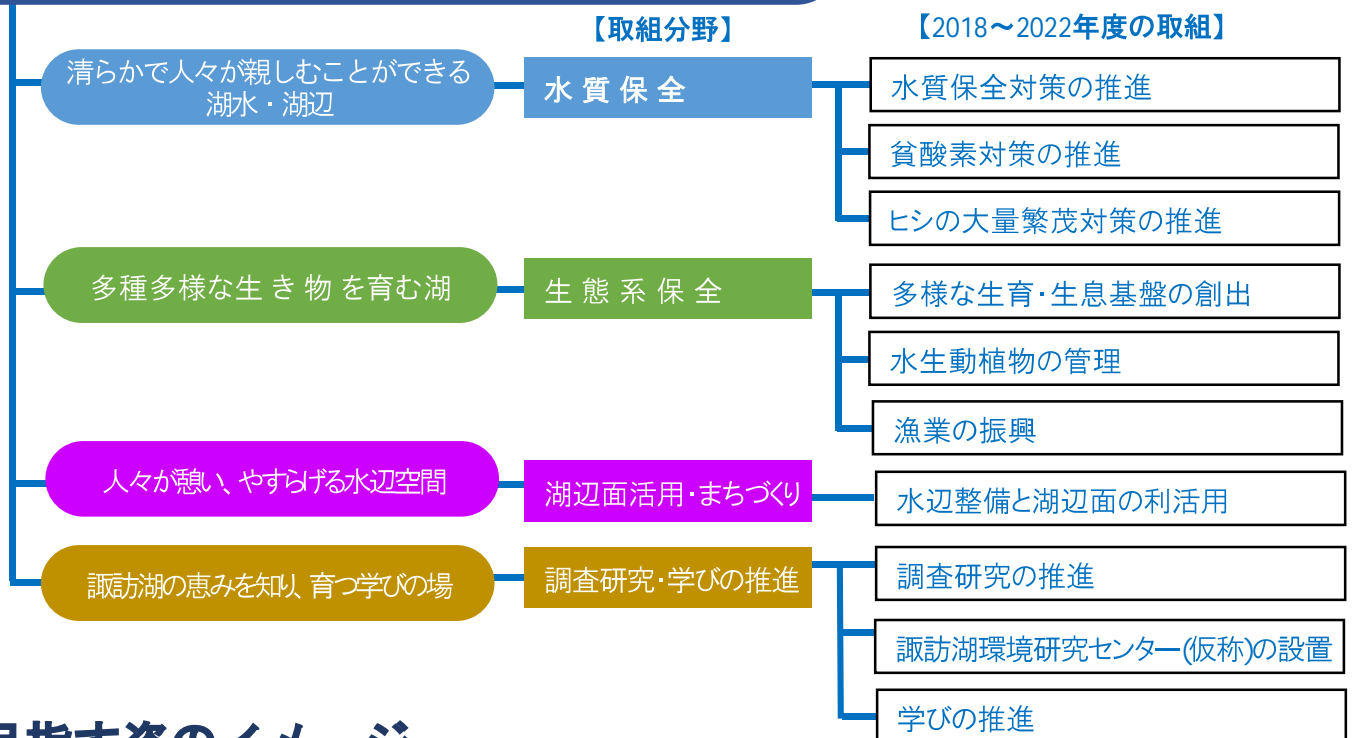
※SDGs（持続可能な開発目標）とは、経済・社会・環境の課題を統合的に解決することを目指す国際社会共通の目標です。
※SDGs達成に向け政府が定めた「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針」（2016年12月）においては、地方自治体の各種計画にSDGsの要素を最大限反映することが奨励されています。

- 計画期間は、2018年度（平成30年度）を初年度とし、概ね20年後（2038年）の諏訪湖のあるべき姿を念頭に、5年ごとに施策を見直す

2 ビジョンの体系

長期ビジョン（20年後の目指す姿）

人と生き物が共存し、誰もが訪れたいくなる諏訪湖



目指す姿のイメージ

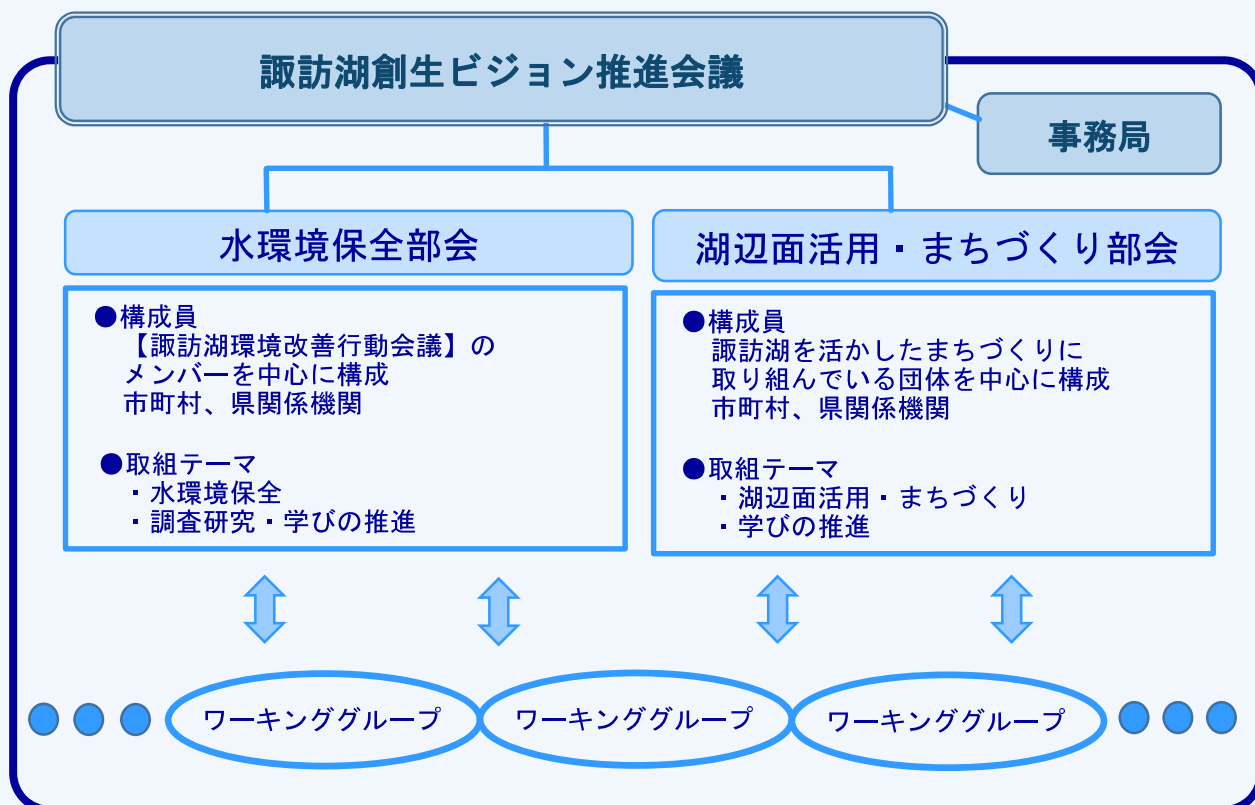
- 水質が改善され、澄んで透明感がある湖水には、魚や水草の姿を見ることができる。
- 貧酸素が改善され、エゴ（入り江）や砂浜など変化に富んだ環境には多種多様な生き物が育まれている。
- 豊かな漁場環境が再生され、ワカサギやシジミなどの二枚貝やタニシなどの漁業資源が持続的に利用されている。
- 水面や湖辺にゴミがなく、美しい景観が保たれている。
- 湖畔が、治水、親水、レクリエーション利用、景観、生態系等湖辺の特性に応じた整備がされ、それぞれの場所が魅力ある場所となっている
- 湖を眺めながらカフェなどでゆったりとした時間を楽しむ人たちが賑わっている。
- 湖上や流入河川では、ヨットやボート、カヌーなどを楽しみ、湖畔の砂浜では泳いでいる人々の姿がある。
- 湖畔に整備されたサイクリングロードでは、人々が、健康づくり、又はスポーツとしてサイクリングを楽しんでいる姿がある。
- 観光客が美術館や博物館を周遊するなど、湖畔での散策や温泉などを楽しんでいる。
- 諏訪湖が国際的な湖沼研究の場となり、国内外から多くの研究者や見学者が訪れている。
- 諏訪地域をはじめ長野県内の多くの子どもたちや観光客が諏訪湖を訪れ、水環境保全や歴史・文化について学習している。

3 今後5年間の主な取組

取組分野	課題	主な取組
(1) 水質保全	<ul style="list-style-type: none"> 全リンが環境基準を達成、COD及び全窒素は未達成 貧酸素水域の拡大 ヒシの大量繁茂による、沿岸域での貧酸素、生態系への悪影響 	<p>ア 水質保全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 透明度の目標値の設定 沈澱ピット・植生水路による栄養塩類除去 <p>イ 貧酸素対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 底層溶存酸素（D0）の環境基準の当てはめ検討 地下水の湖内への流入や湖底形状の調査 重点的に貧酸素を解消するエリアの設定 機械力を活用した取組（ナノバブル）の実証 覆砂の拡大 <p>ウ ヒシの大量繁茂対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 水草刈取船のほか、小型刈取船や手作業によるヒシの刈取り
(2) 生態系保全	<ul style="list-style-type: none"> エゴ（入江状の水生植物帯）の再生など生物多様性に配慮した護岸整備が必要 湖畔における動植物の調査が不足 ワカサギなどの漁獲量の減少 	<p>ア 多様な生息・生育基盤の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> エゴの再生に向けた調査研究 湖沼法に基づく湖辺環境保護地区の指定に向けた検討 多面的・公益的機能の発揮に向けた森林整備 <p>イ 水生動植物の管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 生物多様性を創出する護岸整備 湖畔における動植物モニタリング調査の実施 オオクチバスやブルーギルなど外来魚の駆除 <p>ウ 漁業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> シジミの生息環境となる覆砂 貧酸素対策などによる漁場環境の改善 カワアイサ等魚食性鳥類及び外来魚対策の推進
(3) 湖辺面活用 ・まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 安全に親水利用できる湖岸が少ない。 土砂堆積により船舶運航等に支障 安全なサイクリング・ウォーキングが困難 諏訪湖の魅力の活用が不十分 	<p>ア 水辺整備と湖辺面の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 砂浜の整備 堆積状況に応じた治水浚渫、船舶運航確保に向けた治水浚渫 カフェの設置など河川空間のオープン化に向けた支援 <p>イ 「諏訪湖周サイクリングロード」整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクリングロードの整備 休憩施設「小径（こみち）の駅」の整備 <p>ウ 観光活性化のための整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ガイドサイクリングやカヌー等、民間団体等との連携 芸術・文化施設との連携 SNSなどによるフォトスポットの情報発信
(4) 調査研究・ 学びの推進	<ul style="list-style-type: none"> 水質浄化や生態系に係る研究課題が山積 調査研究、情報発信や環境学習のための拠点の整備が必要 住民の諏訪湖に対する関心の低下 	<p>ア 水質や生態系の保全に関する調査研究</p> <p>イ 諏訪湖環境研究センター（仮称）の設置検討</p> <p>ウ 学びの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 官民連携による「諏訪湖読本」の作成 環境教育プログラムの作成 諏訪湖の案内人の育成 「諏訪湖の日」の制定検討 「諏訪湖学習ツアー」の実施

4 推進体制

- ・ 県、市町村、諏訪湖に関わる取組をしている団体や企業等のほか、個人も参加できる「諏訪湖創生ビジョン推進会議」を立ち上げ
- ・ 部会を設けてテーマごとに議論するとともに、具体的な事業についてはワーキンググループを立ち上げて機動的に取組を推進
- ・ 諏訪湖創生ビジョン推進会議において、それぞれの団体等が行う取組の進捗状況等を把握して関係者間で共有するとともに、住民の皆様にも広く公表し、より効果的な取組を検討



- 諏訪湖創生ビジョンの具体化に関心のある方は、団体だけでなく個人も参加できます。
- 官民連携での事務局体制を検討

全体版は諏訪地域振興局のホームページに掲載しています。

【<https://www.pref.nagano.lg.jp/suwachi/suwachi-kikaku/vision/kettei.html>】

【お問い合わせ先】

長野県諏訪地域振興局企画振興課

〒392-8601

長野県諏訪市上川1-1644-10

TEL 0266-57-2901

FAX 0266-57-2904

E-mail suwachi-kikaku@pref.nagano.lg.jp



Ⅲ．諏訪湖かわまちづくり計画概要版

「諏訪湖かわまちづくり」(長野県、岡谷市、諏訪市、下諏訪町)

※1)

市町村名： 長野県 岡谷市、諏訪市、下諏訪町
 対象河川： 天竜川水系 諏訪湖

1. 概要

岡谷市、諏訪市、下諏訪町にまたがる諏訪湖は、周囲に諏訪大社や上諏訪温泉、下諏訪温泉などの名所を抱える観光地です。

本計画では、充実した施設を有する背後地と水辺が一体化した魅力ある河川空間を創出するため、地域の特色を活かした防災船着き場や砂浜等の拠点整備を行うとともに、湖周のサイクリングロードとの連携により拠点をネットワークで結び、地域経済の発展に寄与できる利活用の推進を図ります。

2. 整備内容

【長野県】 浅場造成(砂浜整備)、護岸(防災船着き場)

【岡谷市】 ベンチ、看板、公園整備等

【諏訪市】 休憩施設整備等

【下諏訪町】 漕艇庫、防災公園等



※1) 国土交通省 関東地方整備局 河川部
http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000698561.pdf

かわまちづくり支援制度 ～良好なまち空間と水辺空間の形成～

河口から水源地まで様々な姿を見せる河川とそれに繋がるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を目指します。

【 支援制度による支援 】

＜ソフト対策＞

優良事例等に関する情報提供のほか、河川敷のイベント施設やオープンカフェの設置等、地域のニーズに対応した河川敷地の多様な利用を可能とする「都市・地域再生等利用区域」の指定等を支援

＜ハード支援＞

治水上及び河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備を通じ、まちづくりと一体となった水辺整備を支援

【 活用例 】

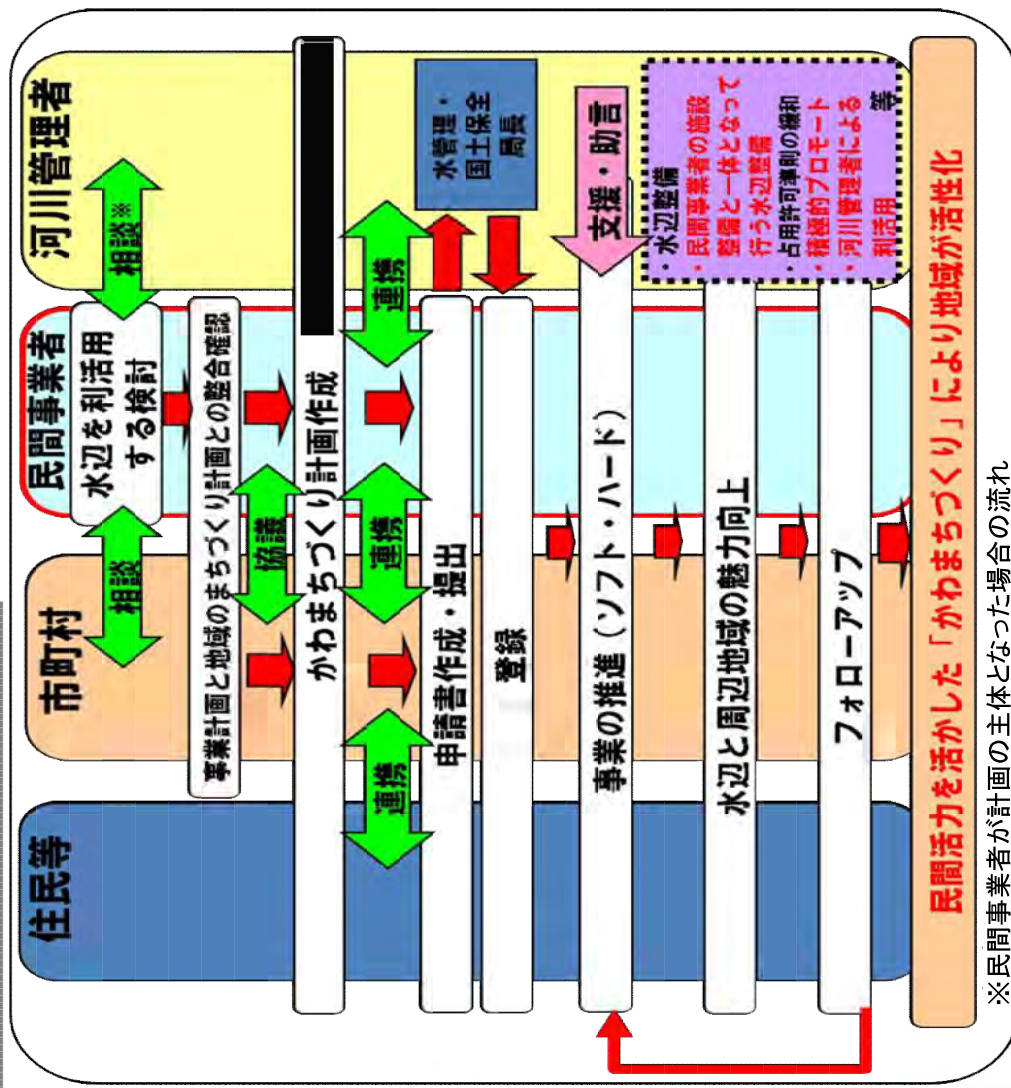


管理用通路をフットパスとして活用
(最上川/長井市)



水辺のオープンカフェ
(那珂川/福岡市)

【 申請に関する手順フロー 】



※民間事業者が計画の主体となった場合の流れ

IV. 諏訪湖水辺整備基本計画概要版

1 諏訪湖水辺整備基本計画策定の趣旨

諏訪湖では、水辺の景観、親水性への対応や岸辺の生態系の復元による水質の改善、水辺のヨシ等の抽水植物の復元などが求められ、平成6年度に水辺整備の基本構想「諏訪湖の水辺整備マスタープラン」を策定しました。

このマスタープランでは、湖畔を治水、親水、レクリエーション、景観、自然環境の観点から湖畔を8つのゾーンに区域分けし、整備の基本方針を示しています。

現在、その進捗は約9割に達しており、ボート、ヨット等の水上スポーツや湖畔のジョギング、散歩などレクリエーション活動が活発になるなどの成果がみられます。マスタープラン策定から20年余が経過し、新たな課題や地域の方々のニーズ等を踏まえ、マスタープランを引き継ぎ、今後の整備と利活用等の方向性を示す**諏訪湖水辺整備基本計画**を策定することとしました。

各ゾーンの整備方針に定めた事項が一定の効果を発揮し、地域に浸透していることから、水辺整備基本計画のゾーン毎及び各ゾーンのテーマはマスタープランを踏襲しております。

3 概要版【ゾーン毎の取組】(2/3)の説明

ゾーン名

水辺整備マスタープランにおけるゾーンのテーマ

水辺整備基本計画における整備(利活用)の方向性

Gゾーン 水上スポーツを楽しむ湖畔

- ・スポーツを楽しむ空間の機能向上、災害時における人員・物資輸送拠点の整備
- ・災害時に船による人員や物資の輸送、下諏訪町の地域防災拠点である赤砂の遊歩道と一体利用を考慮し、防災機能付き遊歩道建設に併せて護岸を整備する。
- ・スポーツを親水空間として、兼重遊歩道の機能を向上させ、下諏訪町の健歩道と連携し、健康とスポーツの促進を目指す。

水辺整備基本計画における整備(利活用)の方針

2 諏訪湖水辺整備基本計画の基本的な方針

1. 諏訪湖やその周辺の環境の変化に応じた計画

- ▶ 水質が改善されてきた一方で、ヒシの大量繁殖、貧酸素水域の拡大などが問題となっている。
- ▶ 観光客の減少など諏訪湖を活かした観光振興などが求められている。

2. 水辺だけでなく、周辺と一体となった水辺の整備計画

- ▶ 陸域(後背地)、水域(湖内)を一体としてとらえた種々の利活用が求められている。
- ▶ 諏訪湖周サイクリングロード基本計画と連携した水辺の利用が求められている。

3. 防災機能を強化した計画

- ▶ 大規模地震や災害発生時の、船を利用した人員や物資輸送など、湖であることの特徴を活かした防災利用を求められている。

4. 多様な主体が係わる計画

- ▶ 河川管理者だけでなく、市町、住民、各種団体などが協働した利活用が必要。
- ▶ 民間企業等の参画による河川空間の利活用づくりが必要。

4 概要版【諏訪湖全体の取組】(3/3)の説明

ゾーニングの枠組を越えた主な取組を記載しています。

- ▶ 水上防災拠点の整備、治水・利水浚渫等
- ▶ 泳ぎたくなる諏訪湖、シジミの採れる諏訪湖

地域に関する取組

- 観光の発信(発信地)
- 治水・利水浚渫(治水)
- 防災拠点の整備
- 小笠原湖域による治水

ヒシ対策に関する取組

- ヒシの発生抑制対策
- ヒシの除去
- ヒシの防止
- ヒシの発生抑制対策

水辺整備

- 水辺整備計画
- 水辺整備計画
- 水辺整備計画

諏訪湖水辺整備基本計画 概要版【ゾーン毎の取組】

Eゾーン 水辺の生物と人との交流する湖畔

- ・砂浜整備による、水辺の生物とふれあえる空間

- ・「泳ぎたくない湖」を克服するための、砂浜の創出（環境造成）
- ・堤内地に眺望を話し、サイクリング利用者の利便性も考慮した公園整備予定箇所
- ・サイクリングロードの整備による生物とのふれあいの創出

・小川の架け橋として、サイクリングロードの整備による生物とのふれあいの創出

・小川の架け橋として、サイクリングロードの整備による生物とのふれあいの創出

Fゾーン 湖面に浮かぶ自然と共生する湖畔

- ・諏訪湖の自然河岸の保全により水生動植物と共生できる水辺を復元し「シジミの採れる諏訪湖」を目指す

- ・湖川、椋川等からは今でも良質な湖の地形があり、この良好な自然河岸を保全していく。自然に形成されている砂浜に水生動植物の棲息地を再生させる。シジミの採れる湖沼の創出を目指す。
- ・生物系に配慮した上で治水・利水対策両方の対応と実施

Gゾーン 水上スポーツを楽しむ湖畔

- ・スポーツを楽しむ空間の機能向上、災害時における人員・物資輸送拠点の整備

- ・災害時に船による人員・物資輸送拠点として、船庫・滑り台の整備を向上させ、下流河川が滞りやすい河川と連携して、河川空間と連携し、防災とスポーツの機能を両立させる。
- ・スポーツを楽しむ空間として、船庫・滑り台の整備を向上させ、下流河川が滞りやすい河川と連携して、河川空間と連携し、防災とスポーツの機能を両立させる。

Dゾーン 釜口水門・大噴水をシンボルとした憩いの湖畔

- ・学習・体験の場としての釜口水門の利用により憩いの湖畔としての魅力向上

- ・水門カード（観音菩薩の口門）の活用による釜口水門の活用による憩いの場の創出
- ・共通のカフェー等での非日常的な体験、観光客だけでなく、天竜川と一体となった利用、水門がもたらす噴水や水遊びなどの体験の活用
- ・低着き場を利した憩いの拠点としての活用

水辺整備ゾーニング図

・一面に広がる湖の風景を見ながら散策やジョギング等が楽しめる水辺の活用

Hゾーン 湖の風景を楽しむ湖畔

- ・一面に広がる湖の風景を見ながら散策やジョギング等が楽しめる水辺の活用

- ・「泳ぎたくない湖」を克服するための、砂浜の創出（環境造成）
- ・滑らかな水辺により心を潤す

Cゾーン 広々とした湖の風景を満喫する湖畔

- ・人工的な遊歩道の活用と生物多様性を創出する藍岸整備による河川空間の創出

- ・既存の人工的な遊歩道の活用と生物多様性を創出する藍岸整備による河川空間の創出
- ・山麓からの眺望を最大限に活用し、眺望の向上を図る。調査・検討
- ・歴史遺産でもある鎌倉時代の遺構、山麓から水辺までの一体的な活用と、眺望が確保できる河川空間の整備

Bゾーン 水辺の生物豊かな湖畔

- ・豊かな水生動植物帯や多様な生態系の空間の維持

- ・湖川、椋川等からは今でも良質な湖の地形があり、この良好な自然河岸を保全していく。自然に形成されている砂浜に水生動植物の棲息地を再生させる。シジミの採れる湖沼の創出を目指す。
- ・生物系に配慮した上で治水・利水対策両方の対応と実施

Aゾーン 賑わいとふれあいの湖畔

- ・水域、後背地との一体的な整備などによる、河川空間のさらなる魅力の向上

- ・「泳ぎたくない湖」を克服するための、砂浜の創出（環境造成）
- ・水門カードの活用による憩いの場の創出
- ・山麓からの眺望を最大限に活用し、眺望の向上を図る。調査・検討
- ・歴史遺産でもある鎌倉時代の遺構、山麓から水辺までの一体的な活用と、眺望が確保できる河川空間の整備

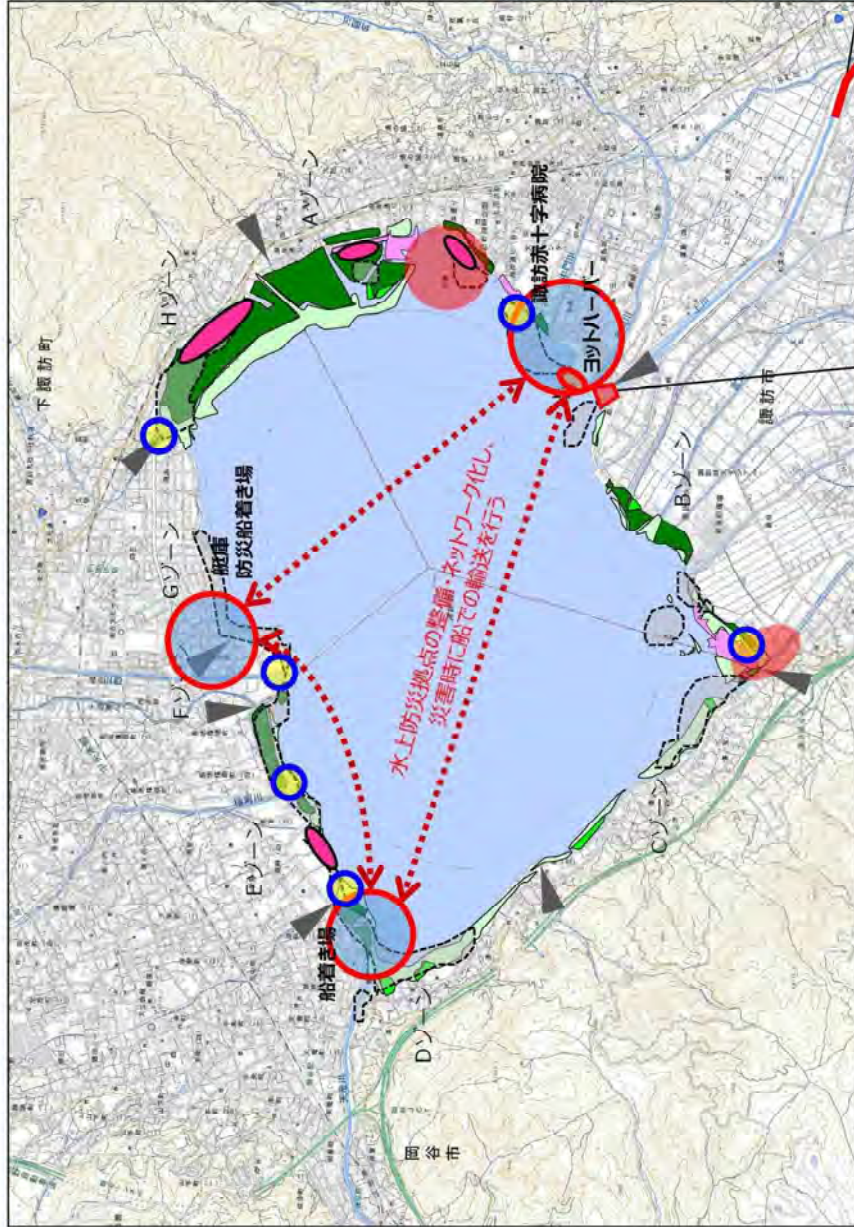
諏訪湖水辺整備基本計画 概要版 【諏訪湖全体の取組】

水上防災拠点の整備、治水・利水浚渫の実施等

- ・水上防災拠点の整備：船着き場を整備することで、水難事故発生時及び大規模災害時に要救護者や物資輸送の強化を図る。
- ・治水・利水浚渫：土砂の堆積が多い流入河川の河口部を中心とした場所で、治水浚渫を堆積状況を見ながら適宜行う。併せて川の流れが湖内へスムーズに流入するよう掘削も検討していく。航路確保のための利水浚渫を、地域の要望を踏まえ、緊急性・公共性の高い箇所から優先的に実施していく。
- ・ヒシの刈取り：これまでの水草刈取船によるヒシの刈取りに加え、沿岸域と流入河川では小型刈取船によるヒシの刈取りを実施する。

覆砂（浅場造成）の試行：覆砂により浅場を造成する。

- ▶ 遠浅の湖岸を造成することで、親水（遊泳）活動ができる場とする。
- ▶ 泳ぎたくなる諏訪湖
- ▶ 砂地の湖底とすることで、シジミ等が息できる環境とする。
- ▶ シジミの取れる諏訪湖

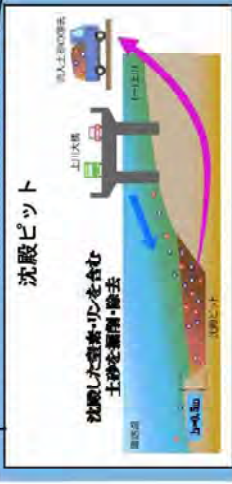


取組に関する凡例

- 砂浜の創出（候補地）
- 治水・利水浚渫（候補地）
- 防災拠点の連携
- 小型刈取船によるヒシ除去

ヒシ繁茂に関する凡例

- かつてシジミが採れた浜^{※1}
 - ヒシ（密）
 - ヒシ（中）
 - ヒシ（稀）
 - 刈取り船による除去範囲^{※2}
- ※1：海防省へのヒアリングによる（諏訪湖建設事務所調べ）
 ※2：平成29年8月8、9日 長野県水産試験場諏訪支場



水質浄化対策

V. 諏訪湖周サイクリングロード基本計画概要版

1. 基本コンセプト・整備イメージ

基本コンセプト

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、自転車が見守りで快適に利用できる諏訪湖まわりの整備を目指します。

整備の基本方針

4つの柱

安全・快適	安全に、誰もが無理なく利用できる諏訪湖周辺のサイクリングスペースを整備します。
健康・スポーツ	ジョギングロードと有機的に連携し、誰もが気軽に健康増進が図れるサイクリングスペースを整備します。
観光	諏訪湖周り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スペースの整備します。
環境	これまで行われてきた施設整備や水辺の環境整備方針と整合し、眺望を楽しめるサイクリングスペースを整備します。



- ① 自転車・歩行者・自動車の適切な分離を基本とします。
- ② 環境特性・整備状況を考慮のうえサイクリングスペースの連続性を確保します。
- ③ 諏訪湖の眺望を楽しめるようにできる限り湖側に整備します。
- ④ 諏訪湖周辺の地形・植栽・景観への影響を最小限にします。
- ⑤ 休憩スペース（駐輪場・トイレ）を充実させます。
- ⑥ サイクリングロードを核としたまわりの官民連携を進めていきます。

整備内容

サイクリングロード

全体延長 約16.0km

- 波返し天端にジョギングロードを新設します

3,000

- 現在のジョギングロードをサイクリングロードにします

3,000

- 路肩の凹凸などを解消します

凡例

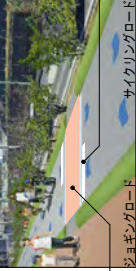
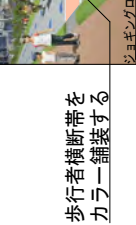
- 自転車 (15km/h以下)
- 歩行者 (ジョギング)
- 路肩を走行する自転車 (ロードバイク)

サイクリングロードの安全性の確保について

- サイクリングロードの幅員は3mの確保を目指し、対面通行をスムーズにします。
- わかりやすい案内と路面標示に統一します。

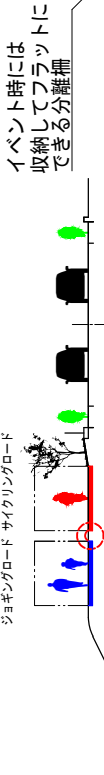
- 自転車の速度の抑制を喚起（おおよそ15km/h以下を想定）
- 歩行者との交錯箇所における注意喚起
- 自動車との混在箇所における幅寄せ注意喚起
- サイクリングロードを横断する歩行者横断指導線の設置

参考事例



- イベントなど混雑が見込まれるエリアにおいては構造上の配慮をします。

- 諏訪湖畔公園、岡谷湖畔公園では、公園の外にサイクリングスペースを確保します。
- 分離する構造は、植栽や土による緩やかな凹凸がおこないます。
- 安全上、防護柵が必要な箇所では着脱ができるようにします。



植栽や土による緩やかな凹凸による分離



1. 基本コンセプト・整備イメージ

休憩施設：小径の駅

諏訪湖周のジョギングロードやサイクリングロードを気軽に快適に利用出来るように休憩施設として、「**小径の駅**」を設置します。この施設は、これまで整備されてきた施設（公園内のトイレ、ベンチなど）の活用を前提に、駐輪場などを新たに設置し、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。

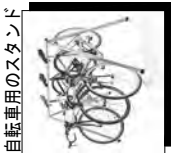
- 既存の施設（トイレなど）を有効利用します。
- 眺望スポットの観点から小径の駅を計画します。
- 健康増進の観点から小径の駅を計画します。
- 商業・観光・賑わい機能の観点から小径の駅を計画します。

候補の8箇所

- 湊湖畔公園
- 間欠泉センター
- 諏訪湖ハイツ
- すわっこランド
- 下諏訪みずべ公園
- 岡谷湖畔公園
- 諏訪湖畔公園
- 下諏訪赤砂崎公園



公園等にある既存のトイレ



自転車用のスタンド



案内サインのイメージ

楽しくサイクリングできる環境整備～官民の連携～

1. サイクルステーション&サイクルオアシスの整備

- サイクルステーションを湖周に2～4箇所程度設置します。
⇒（候補地として）**ロマネット**など
- 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です。
- コンビニ等の既存施設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。
- レンタサイクル事業者等と連携して、乗り捨てできる仕組みを検討します。

2. ストレスなく情報収集できる環境の整備

- レンタサイクル施設、主要駅、観光施設などの情報をルートマップ（パンフレット）、スマホサイトで発信します。

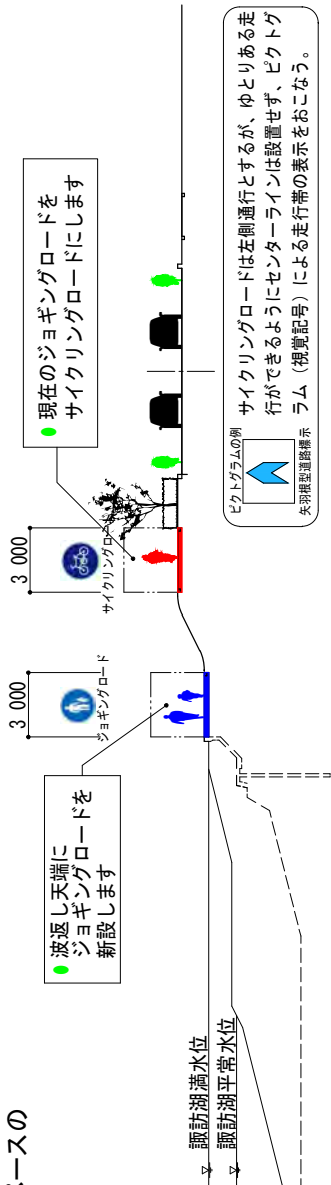
3. 周辺観光地と連携したサイクリングコースの設定

- サイクリングロードや、「まちなか観光」、「山岳高原」を活かしたコースなどニーズに応じた多彩なコースを設定します
- アウトドア用車いすの活用団体等と連携し、身体障がい者等向けの情報発信の強化をします。

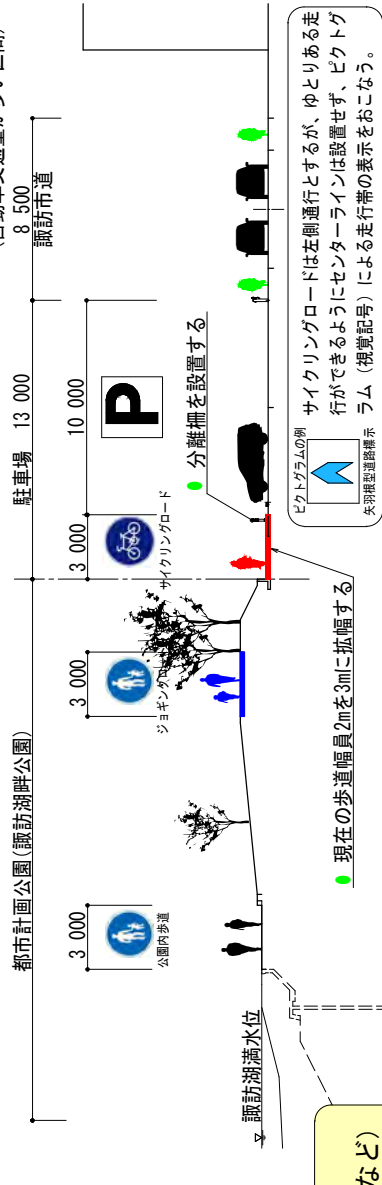
整備パターン

（主な3つのパターンを示します）

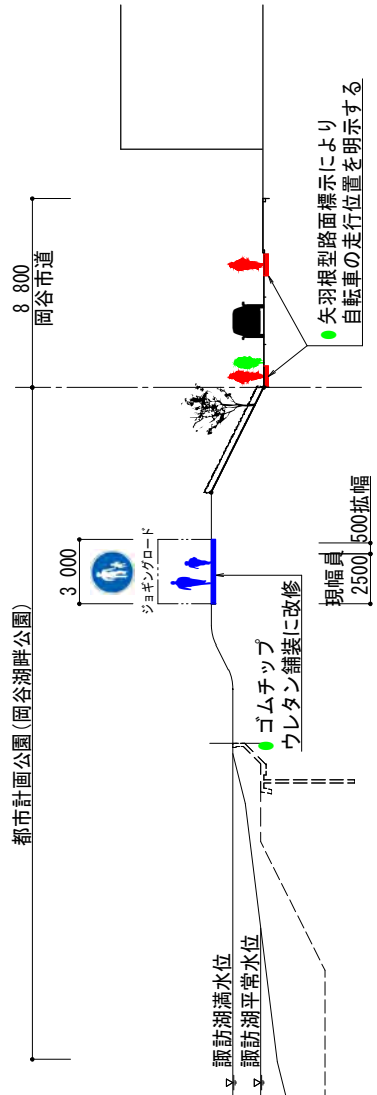
パターン1 現在のジョギングロードをサイクリングロードにする



パターン2 公園内の歩行者の安全確保ため公園内を避けて車道側にサイクリングロードを迂回させる



パターン3 公園内の歩行者の安全確保のため公園内を避けて自転車・自動車が共存する道路とする



2. 区間と基本計画 ～ 自転車通行区間の整備イメージ ～ (全体)

