

意見番号	意見者NO	頁	分類	意見の内容	対応	計画案の修正
1	1	69	サイクリングコース	サイクリングの推進と言っても、様々な側面があります。市民と観光客、そしてロードサイクリストとその他と求めるものが変わってきます。当店では一般的なレンタサイクル業をしていますので、そのお客さんの声や視点を踏まえます。自転車に乗る方の目的として、景色を楽しみたい、リフレッシュしたいという方が多いです。もちろん過程に観光などの目的が入ることもあります。その皆さんが求めるのひとつは、景色の良い場所を漕げることです。その部分が長いほど満足度が高くなります。ある場所は綺麗だけど、次は廃墟があったり、人工物が多すぎたりすると統一感がありません。コース設定はもちろんですが、コース自体の環境整備が必要になります。これは個人的に行うのは限定的ですので行政が政策的に行うと良いと思います。例えば風致地区のように環境や景観に規制をかけることも重要です。しかし、どこもかしこも規制するわけにはいかないの、ゾーニングをします。大町市が観光の町、交流の町としてビジョンを持って自然や景観を守ります。観光客の推計を見ると、仁科三湖は73万人となり、大町市の重要な観光地になっているのが分かります。当店のお客さんからも分かりますが、多くは自然と景観を求めています。次に安全面です。一般的な自転車やマウンテンバイクの皆さんは比較的スピードがゆっくりです。最近では市民のファミリーでサイクリングする姿もよく見ましたが、こちらも同様です。そのため、大型車が沢山通る道やスピードが速い場所は危険に感じます。サイクリング専用道があれば最高ですが、そうでなくても、歩行者と自転車くらのトレイルがあると最高です。また車が通るとしても、速度制限をしているとか、ゆっくりと安全にサイクリングできる環境とコース設定が良いと思います。海外ではそういうトレイルが人気で、自然を売りにした町には必ずあるそうです。ロードサイクリストについては速度が早いこと、長距離が必要なので、どうでしょうか？私には分かりません。是非、仁科三湖にトレイル整備をし、今ある自然や景観を守る場所に指定してください。現在、松糸道の計画があります。木崎湖以北は国道がルートになっています。もし、現計画にしようとして、商店の立ち退き、自然景観の悪化、騒音などで今の素晴らしさが失われます。観光地形成はめっちゃくちゃになり、場合によっては壊滅的になるかもしれません。仁科三湖は大町市の自然景観が魅力の場所では一番です。(ダムは構造物なので)。ですので松糸はルート変更をしてください。	北アルプス地域は魅力的な景観や観光資源を有しており、これら結びながら良好な自転車走行環境を形成していくことでサイクリストリズムを展開していくものです。こうしたことを考慮して、自転車ネットワーク路線を計画し、安全な通行ができるよう道路の環境整備を進めています。松本糸魚川連絡道路の木崎湖トンネル付近から白馬村神城付近までは現道活用を基本として検討を進める区間としています。	特に無し
2	2	51	北安曇地域に傾斜が多いことは、競技や趣味目的のサイクリストにとっては魅力的である一方、観光目的など一般のサイクリストにとってはデメリットになる。	確かに傾斜地が多く、全く平らな土地はないに等しいと思うが、それは日本という国の特性であり、私の経験上どこへ出向いても、そんなに条件が変わるものでもない。仕方ないこと、いろいろ言ってみても何とかなるものではない。むしろ走行路に変化が生まれて楽しいという風に前向きにとらえるべきである。しかも、現在は街乗り用のミニサイクルからはじまり、本格的なスポーツサイクルに至るまで、電動アシスト自転車が市場に出回っているの、山坂が苦手、あるいは体力的に無理な人でも、無理なくサイクリングを楽しむことができる。	自転車自体の進化も考慮しつつ、安全な自転車利用が図られるよう、道路環境の整備等に努めています。	特に無し
3	2	51	JR東日本の大系線に自転車専用席の設置を依頼したところ、携行袋(輪行袋と呼ぶ)に収納したうえで載せることは可能だが専用スペースの確保までは難しいとのこと。	厳しい言い方かもしれないが、要はJR側にやる気がないだけではないのか？私が以前利用したJR四国の特急列車(確か南風という愛称だった)には、一編成に数台自転車をもつてそのまま車内に持ち込み、固定できる装置が設置されており、使用しなかったが、JR四国は素晴らしいなあ、と感動したのを覚えている。また現在やめてしまったようだが、松本電鉄の上高地線でも同様のサービスをおこなっており、一度だけ利用したことがある。JR松本駅を出発する際、多少の違和感があったが、普通に改札口を通してもらった。首都圏を走る総武線でも確か両国駅での乗降に限り時々サイクルトレインを走らせており、毎回大人気であるという。鉄道事業には、我々が知りえない多くの制約が存在するのは理解できるが、JR四国のように東日本よりはるかに事業規模の小さいところや、地方の一私鉄でさえおこなっているサービスが、JR東日本のような大規模事業所で実施できないというのは、なんとも不思議な気がする。ここ数年、自転車競技の世界では、ロードレースに使用する自転車はディスクブレーキ化が著しく、数年のうちにいわゆるロードバイクと称される自転車ブレーキは、多くが現在のキャリパー式から、ディスク式へと移行するとみられる。ディスク式は、車輪の着脱が簡単ではなく、外した車輪の携行は非常にデリケートであるため、輪行には向いていないかもしれない。そのような背景等もあり、JRにはフランスやドイツなどのように、車両内に自転車をそのまま持ち込めるシステムをぜひ構築していただきたい。	旅客輸送の安全性確保を前提としつつ、北アルプス圏域についても事業者へのご理解を求めながら、より魅力的なサイクリストリズムの展開を目指して行きます。	特に無し
4	2	51	小谷村から糸魚川市に向かう途中の、閉鎖されている蒲原トンネルを通るルートをサイクリスト向けに開放してほしい。	使用されなくなった古いトンネルは、歩行者や自転車のための専用トンネルとして使用されていることもあり、大北地域に近い場所でも、旧北陸本線の線形改良工事によって廃線路となった箇所に見ることができる。サイクリストが走行中に最も恐怖を感じる場所として、真っ先に思い当たるのは、トンネル内である。特に人間でさえ、立って歩くのが困難な狭い歩道を併設した古いトンネルの場合など、自転車による車道走行は大げさでなく、まさに死と隣り合わせのような緊張を強いられる。そういう意味では、未使用のトンネルをサイクリスト用に開放してもらおうのは、ぜひやってもらいたいことのひとつである。ただその際は、ポツンと孤立したルートとしてトンネルを利用するのではなく、他のルートとつながりを持たせて、一連で走れる自転車道路としての整備でなければ、意味がない。	記載の”閉鎖されている蒲原トンネル”は、小谷村道の湯原1号トンネル、湯原2号トンネル、青抜トンネルのことと考えられますが、これらのトンネルは施設が危険な状態となっており、通行は不可となっています。	特に無し
5	2	52	自転車のメンテナンス・修理のできる箇所が不足している。	確かに現在は街の自転車店そのものの存続が厳しく、一般の人たちが自転車の整備や修理を依頼する場所が失われている。自転車を趣味とする者や競技者ならば、走行中のパンク直しや故障修理は、最低限の技術として持っているべきものではあるが、一般の人たちが観光などにきてサイクリングを楽しむ場合には、無理であろう。仮にこの大北地域でも、サイクリング専用道路などが作られて、多くのお客さんたちが観光を兼ねて、サイクリングを楽しむようになるなら、電動のスポーツ自転車(eバイク)を備えた、レンタサイクル施設を行政が運営するという方法も一つではある。もうひとつ、最近ではランドナーという、ツーリングを目的とした自転車ではなく、ロードバイクのようにスピードを出しやすく、軽快に走行できる競技用自転車でのツーリングが主流である。ロードバイクはタイヤが非常に細いため、走行日毎、7~8気圧にもなる高圧のエアを充填する必要があり、携帯式のフレームポンプでは不可能に近く、しっかりとフロアポンプが必要である。近頃、大町市でもサイクルステーションなるものを充実させたいとあるが、そこには現在サイクルラックという、自転車のサドルを引っかけて駐輪させるラックを置いてくれている。それ自体は見つけると思わず嬉しくなってしまうが、そこにフレンチバルブに対応したフロアポンプも一緒に置いて、自由にサイクリストが使えるようにしてもらえたいことを望んでいる。私が自転車ツーリングで四国を訪れた時は、道の駅には必ずと言ってよいほど、サイクルラックとともに、フロアポンプが備え付けられ、非常に重宝したのを覚えている。サイクルラックに関しては、先日木崎にあるコンビニショップに置いてあるものの、置き場所が適切でないために、自転車を引っかけられなかったことがあり、(前輪がお店の壁にぶつかってしまうため引っかけることができなかった。)おせっかいだと思いつつ、お店の方をお願いをして、より良い場所へと移動してもらったことがあった。その時感じたのだが、ラックは行政から設置をお願いされたものらしく、そこまでは良いのだが、こういう場所に置いてほしいという説明は一切なかったようで、コンビニの方もどこに置けばよいのかわからず、自転車が引っかけられない場所に置いてしまったようである。おそらく、設置を依頼した行政側でも、ラックの具体的な使用方法もわからないまま、お店に渡したのではないだろうか？スペースの関係もあり、良い設置場所は意外と少ないかもしれないが、設置を依頼する行政側はもう少し自転車のことをわかっていたら、設置依頼する相手先に、設置場所や使用方法等を説明してあげてほしい。	P68に記載しているとおり、目印のタペストリーがあるサイクルステーションでは、工具貸出、空気入れ貸出、トイレ提供、休憩が可能となっています。サイクルラックの位置など、お気づきの点があれば都度、設置施設にご要望をお聞かせ頂けたらと思います。	特に無し

意見番号	意見者NO	頁	分類	意見の内容	対応	計画案の修正
6	2	52	路面への矢羽根の表記の推進	<p>最近山麓線などの路肩に、青色でペイントされている印のことだと思う。これは私の個人的な考えでしかないが、あってもあまり意味をなさないのではないかと？</p> <p>自転車が走行する場所であることを通行車両に知らしめるのが目的なのだろうが、県道扇沢線の大町北小近くに設置されている自転車通行帯とは違い、どの車両もあの矢羽根は特に気にかけることもなく、普通に矢羽根の上を走行しており、私は自転車で青矢羽根上を走行中に、自動車に幅寄せされ、恐ろしい思いをした経験が何度もある。</p> <p>普段自転車で遊んでいる者であれば、あの矢羽根の意味も理解ができる(ただあのペイントが法的にどのような意味を持つものなのか、厳密にはわからない。)だから一般のドライバーにしてみれば、推して知るべしで、自転車が走っていれば、そこをよけて走行してあげるべき、だということも知らずに走っている人が、ほとんどではなかろうか？ただ矢羽根を道路の路肩にベタベタ塗りたくり、それが何を意味するものか、なんの表示もないのでは、ほとんどのドライバーは理解できないし、そこを自転車が走っていれば、中には邪魔な自転車が、と考える人が出てきてもおかしくないのではないかと？</p> <p>だからといって、あの矢羽根を完全に否定するわけではないが、せっかくペイントするのであれば、もう工夫、自転車の優先レーンであるとか、(法的な根拠がないのなら、むしろやめたほうがいいとも思うけれど)の表示をするなり、市の広報でも良いから、一般の方たちにわかりやすいようなPRをしていく機会を増やしてもらいたい。</p> <p>また先に出た、北小そばの県道に設置されている自転車専用レーン(私は勝手にそう思っている。)は自宅が近いこともあり、時々利用をしている。幅員も自転車1台が走行する分には十分であり、追い越していく車両もそれなりに自転車に気を使い走行してくれているようである。ただ車道の延長上にある路面であることから(縁石等で車道と区切られていないということ)自転車専用レーンは、道路上の小石が無数に散らばっており、たぶんガラス片などもたくさん落ちているものと思われる。短い距離ならば専用レーンも悪くはないが、長距離を走れば、ロードバイクのような自転車ではバンクが頻発するのではないかとと思う。</p>	<p>矢羽根表示とは、自転車の通行位置と方向を明示して自転車の安全な通行を促すものであり、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面表示です。P71に記載したとおり、自転車通行空間の確保を図るとともに、矢羽根の意味合い等について、更なる広報に努めます。</p>	特に無し
7	2	52	走行性確保のための路肩を中心とした舗装修繕の実施で、ハード面からの走行環境の整備を推進したい。	<p>これはぜひ早急に取り組んでもらいたい。路肩を自転車走行しているといつも感じるのが、路肩があまりにも自転車走行には向いていないという現実。路肩に設置されている、L型ガッターや縁石とアスファルトとの擦りつけの悪さによる段差や、走行方向に伸びる細い隙間、さらにグレーチングの中の広いさん等はロードバイクの走行時、非常に危険極まりない存在である。ほんの数センチの段差や隙間であれ、細いタイヤはそれによりハンドルを大きく取られ、転倒(落車)の可能性が高くなるからである。単独落車であっても、後方に自動車が迫っている場合は、重大事故につながる可能性がある。自転車走行に慣れている人でさえ、路肩の状態により危険を感じるものであり、まして乗り慣れない観光客にとっては、大きな事故を誘発する原因を作りやすい。</p> <p>もう一点、自動車タイヤによる轍掘りも状態によりハンドルが取られたり、スリップしたりで、非常に怖い思いをすることが多い。他にも路肩構造に関しては言いたいことがあるが、とりあえずここで挙げた項目は、早急に改善に手を付けてほしいものである。</p>	<p>P65「イ 危険箇所への対応」に記載したとおり、矢羽根の設置と併せ、路肩部分の整備や舗装の修繕も推進していきます。</p>	特に無し
8	2	53	自転車のシンボリックな場所に。文化や人々の関係性を作っている場所になるように。	<p>私は他所から移り住んだ人間なのでよく、わかるのだが、この大北地域の観光資源として一番素晴らしいのは、安曇野の田園風景と、北アルプス後立山連峰の雄大な山岳風景だと思う。もともと地元に住む人とそういう話をすると、「山なんかみても腹の足しにもならないし、こんな景色を見るために、わざわざ遠くから遊びに来る人の気持ちしがれない。」というような言葉をよく耳にする。でも私はそんな地元の人に言いたい。「そんなことはありませんよ、人間なんてしょせんはないものねだり、だから大きな山を日常的に見られない人たちは、全国から安曇野の田園風景と、山岳風景を一目見ようとやってくるんですよ。」大北地域でも、最近の自転車ブームに乗り、毎年センチュリーライドや、グランfondなどという、自転車のツーリングイベントが開かれている。いずれも大変な盛況のようで、申し込み開始と同時に、参加申し込みが殺到し、すぐ定員いっぱいになってしまいうらい。</p> <p>まだまだ少ないが、最近天気の良い休日に、サイクリングを楽しむ人の姿を多く見かけるようになってきた。</p> <p>ところで、三本ある本州四国連絡ルートのうち、一番西側に位置する、尾道-今治ルートは、明石大橋のような派手さはないが、私たち自転車を趣味とする人々の間では、一番名の通った道路である。正式名称は西瀬戸自動車道路というようであるが、愛称を「しまなみ海道」と呼び、3ルートのうち唯一、自転車や徒歩で瀬戸内海を横断することが可能なコースである。</p> <p>芸予諸島という、無数の島々が連なる海の上を6つの長大橋と一部フェリーで渡り、島内は一般道を走るようになっており、尾道と今治の間を約70kmの距離で結んでいる。本線は高速道路なので、自動車は駐停車禁止だが、併設された側道を走る自転車と、歩行者には制限がないので、駐停車は自由であり、海上60mの橋上からは、多島美といわれる、鏡のような瀬戸内の海に浮かぶ無数の島々を眺めながら、サイクリングを楽しめるのである。</p> <p>このコースは日本国内だけでなく、世界的にもたいへん人気で、団体客も含め海外から非常に多くのサイクリストが訪れていた。私も過去に自転車で3回訪れているが、何回走っても飽きることがなく、コロナ禍が収まったら、ぜひまた自転車とともに、訪れてみたい地域である。</p>	<p>北アルプス地域は以前からサイクリススポーツがさかんな場所でもあることから、既存観光資源との連携によるサイクリスリズムの更なる推進や自転車文化の情報発信機能強化に努めていきます。</p>	特に無し
9	2	53	自転車イベント(北アルプスグランfond、インカレなど)のPR、地域との連携	<p>グランfondは広く世間に認知され、毎年多くの参加者を迎え、盛況のようである。それに対し純粋な競技としてのイベント認知度はまだまだ低いと思われる。ここ数年、インカレの自転車競技のうち、トラック競技は松本自転車競技場、ロード競技は、大町市美麻の非常に起伏に富んだ、厳しい周回コースで行われている。</p> <p>おそらく百人を超えるであろう参加者のうち、最後まで完走できるのはわずか数人であり、見ていて醍醐味のあるレースではあるが、マイナー競技の悲しさで、観客はいつもまばらで少し寂しい。日本国内では、最もマイナーなスポーツの一つであるから仕方ないと思うが、せっかくこの地で開催されているのだから、もう少し行政の事前PRなどで、盛り上げていっていただきたいものである。だいたい、この国における自転車の位置付けというのは、乗り物の免許を取得できるまでの、「子供の足」ぐらいのものでしかなく、自転車を趣味あるいは、スポーツのパートナーとして捉える人は、本当に一握りの人たちである。しかし国外、特にヨーロッパでは東側の国々も含め、自転車競技はサッカーに次ぐ人気競技の筆頭で、ベルギーのように国技と謳っている国さえある。自転車を趣味とする者としては、うらやましい限りで、ヨーロッパのような自転車文化がもっと国内にも根付けば良いのにとと思うが、日本国内、それも長野県内では容易なことではないと感じている。ただ、グランfondのようなツーリングイベントだったり、インカレロードを開くことができる、地域的な特性は、大北地域の大きなアドバンテージだと思う。それらに適した地域である、ということも忘れず、今後も、これらイベントは継続していただきたいものである。</p> <p>自転車ロードレースに関しては、厳しい登坂を伴うようなもの以外にも、市街地の一部道路を封鎖した周回コースで、スピードとコーナーリングの技を競う、クリテリウムレースというものもあり、有名なものでは、宇都宮駅前毎年開催される「宇都宮クリテ」や埼玉新都心で開かれる「埼玉クリテツールドフランス」などがあり、海外からもトッププロレーサーが参加して争われるため、非常に人気が高いスポーツイベントとなっている。</p> <p>クリテリウムレースは、その気になれば松本駅や大町駅前でも、開催可能な競技であり、もし小さな地方都市でそんなことが実現すれば、長野県内の自転車熱も、ヒートアップすることは間違いなく考える。一見自転車競技と自転車の活用推進は、何のつながりもないように思われがちだが、ヨーロッパ各国の自転車文化は、もともと自転車競技が盛んにおこなわれていた背景から、生まれてきたものであり、自転車競技に対する人々の興味が高まれば、自転車をもっと楽しもうという、市民の気持ちにも変化が現れるのではないだろうか。</p>	<p>P68「イ サイクリススポーツ団体等の活動支援」に記載したとおり、イベントの開催や継続については住民の理解が不可欠であり、まちづくりとの連携したPR等を通じてサイクリススポーツへの理解を広めていきたいと考えています。</p>	特に無し

意見番号	意見者NO	頁	分類	意見の内容	対応	計画案の修正
10	2	72	松糸道路への自転車専用レーン設置	現在、松本と糸魚川を結ぶ高規格自動車道路建設計画が、少しずつ進行しており、大町市内を通り抜けるルート選定や、インターチェンジの設置箇所検討等の段階に入っているようである。そこでぜひ考えていただきたい案として、自転車専用レーンをぜひその脇に設けることは、できないだろうか。自転車専用道路といえば、南安曇に捨ヶ堰沿いに、自転車専用道路が伸びており、私もたまに自転車で走行することもある。少々幅員が狭いが、それでも背後から迫る自動車におびえながら走るという、最悪の緊張感から解放され、常念など北アルプスの山々を目にしながらかyclingするのは、気持ちの良いものである。ただこれも、犀川の取り入れ口から、穂高で烏川に合流するまでのわずかな距離で、平坦なルートであるから、自転車で一日楽しむには寂しいのである。せっかく立派な自動車の新ルートが検討されているのであるから、大町市も県、あるいは国にもっと働きかけて、新規道路に自転車専用レーンを設けるぐらいの提案をぜひして見てもらいたい。 先に話した「しまなみ海道」は、橋梁部分のみに自転車歩行者専用レーンが設けられており、それ以外の島内は一般道路を走行するようになっている。それでも国内外から多くのサイクリストが訪れ、海峡を自転車で渡れるルートとして、世界的に名を売っている。松本糸魚川道路にも自転車ルートがもし作られたなら、今よりずっと多くのサイクリストだけでなく、一般観光客たちも、たくさんこの地を訪れてくれるものと思う。それだけの集客力、実力を安曇野の山岳と田園風景は、十分備えていると信じてやまない。	松本糸魚川連絡道路は高規格幹線道路網と一体となって高速交通ネットワークを形成する道路であり、大型車を含め多くの交通量が転換されることが想定されるため、自転車は現在ある道路を利用することを考えています。 なお、松本糸魚川連絡道路の建設に伴う側道の構造等について、安全な自転車利用が図られるよう要望していきます。	特に無し
11	3	24	利用者からの声	自転車の乗り捨て箇所を市町村区分なく出来るともっと広範囲で利用する人が増えるのでは？	北アルプス地域自転車活用推進計画の推進主体である、「北アルプス地域自転車活用推進協議会」を中心に、レンタサイクルが利用しやすい環境づくりに向けて引き続き検討していきます。	特に無し
12	3	24	利用者からの声	木崎湖から中綱湖へ向かうルートは一旦国道に出なければならず、初心者には危険なコース。湖畔から湖畔へ行ける下道が欲しい。	ご指摘の箇所は地形条件が厳しく、道路の新設は難しいこともあり国道148号に矢羽根表示の設置を進めています。	特に無し
13	3	29	サイクリストにウエルカムな宿	白馬大町池田松川共同の宿案内を出せば、連泊して楽しんで貰える様にならないか？しまなみ海道は宿から宿への荷物運搬サービスが有り、サイクリストは身軽で移動できる。登録した宿同士で連携が取れば、春夏限定とかでやってみても新しい集客が見込めるかも。	サイクルツーリズムの推進は、北アルプス地域での一体的な取組みが必要と考えています。事業者間の連携についても、「北アルプス地域自転車活用推進協議会」が中心となり検討していきます。	特に無し
14	3	36	事故	自動車との事故を避けるためにもサイクリングコースは国道やオリンピック道路は避け、交通量の少ないコースを勧めたい。仲間たちと走る時は田畑の中道や国道と並行した細い道を利用する様にしている。そうしたルート案内マップが有っても良いと思う。観光客では案内人に教えてもらわないと裏道が有ることが分からない。	P71「第4章自転車ネットワーク計画」に記載したとおり、本計画では、道路管理者との協議に基づき、自転車ネットワーク路線を定め、計画的な整備を推進していきます。	特に無し
15	3	51	サイクルトレイン	大糸線で一部予約制で南小谷駅から糸魚川駅まで始まったが、利用者側からの希望では、予約無し(天候良しで利用のため)、途中乗り降り可(必ずしも糸魚川まで利用したいのでは無い)と自由幅が欲しかった。輪行袋無しで乗車できるのは有り難いが日本では未だ理解が難しい所ではある。フランスで電車に乗ったときは周りの乗客は当たり前のように自転車ラック付近の乗客は自転車が来るとどいていた。自転車ラックを設置しても良いかも。	P66に記載したとおり、旅客輸送の安全性確保を前提としつつ、北アルプス圏域についても事業者へのご理解を求めながら、より魅力的なサイクルツーリズムの展開を目指して行きます。	特に無し
16	3	54	サイクリングガイド	観光客も季節の良い時自転車を楽しみたいと思うはず。サイクリングガイドを白馬、大町一帯で増やす活動をしては？市でアルバイトを雇うなど、どうでしょう。	P69「ウ地域特性を活かした旅行商品の開発と人材育成」に記載したとおり、ガイドツアーなどの旅行商品の開発推進と併せ、ツアーガイド等の人材育成も推進しながら、サイクルツーリズムを展開していきたいと考えています。	特に無し
17	3	65	その他	冬季後の道路のひび割れがひどい所があり、ハンドルが取られ危険な時が有ります。春に補修工事を国道以外でもお願いしたいです。	P65「イ 危険箇所への対応」に記載したとおり、矢羽根の設置と併せ、路肩部分の整備や舗装の修繕も推進していきます。	特に無し