

自転車活用推進について

- 1. 自転車活用推進計画**
- 2. 自転車活用推進計画の主な取組**
- 3. サイクルツーリズムについて**
- 4. モデルルートによる取組**
- 5. ナショナルサイクルルートについて**
- 6. 第1次ナショナルサイクルルートを指定**

1. 自転車活用推進計画

基本理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

責務

- 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車の日・月間

- 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け〈経緯、法律の基本理念等〉
- (2) 計画期間（長期的な展望を視野に入れつつ2020年度まで）
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

- 法の基本理念等を踏まえ、自転車の活用の推進に関する目標と、目標達成のために実施すべき施策を記述

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 施策の着実な実施のための、計画期間中に講ずべき具体的な措置を記述

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 財政上の措置等
- 調査・研究、広報活動等
- 附則に対する今後の取組方針

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

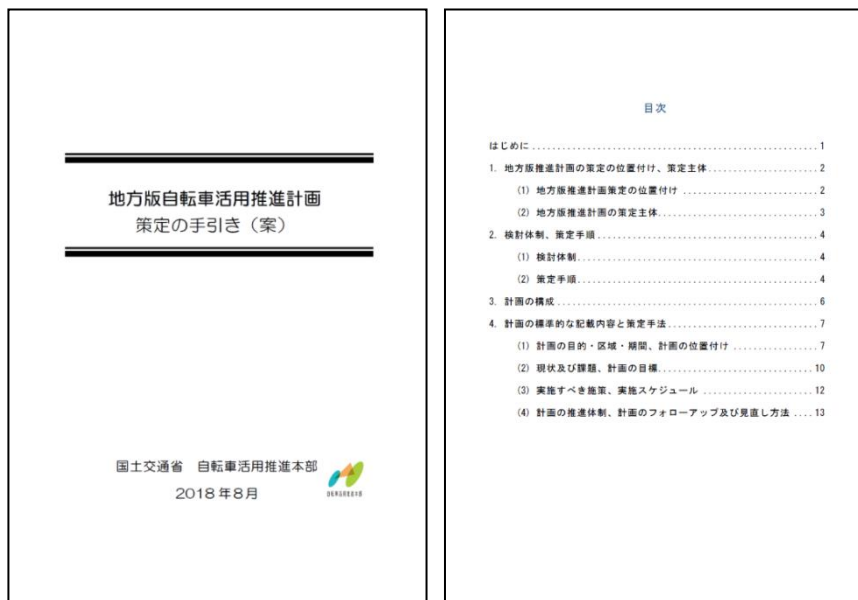
11. 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致
12. 走行環境整備や受け入れ環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等を推進
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
18. 災害時における自転車の活用の推進

- 地方公共団体に対して、地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」を策定し、周知。
- 平成30年度に25自治体が策定済み。また、今年度に54自治体が策定予定。(平成31年3月31日現在)

■地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)



■平成30年度に計画策定済みの自治体

都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済
北海道	北海道、石狩市	大阪府	守口市、大阪市
山形県	寒河江市	和歌山県	和歌山県
茨城県	茨城県	岡山県	岡山県
栃木県	宇都宮市	広島県	広島県
群馬県	群馬県	香川県	香川県
千葉県	千葉市	愛媛県	愛媛県
東京都	東京都	福岡県	福岡県
神奈川県	横浜市	長崎県	長崎県
長野県	長野県、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※)		
新潟県	新潟市		
静岡県	静岡県		
京都府	京都市		

(※)2市1町による共同策定

道路施設の適確な老朽化・地震対策

- 省令・告示に基づく定期点検、個別施設ごとの長寿命化修繕計画の策定
- 計画に基づく修繕・更新・撤去

⇒「定期点検」・「長寿命化修繕計画の策定」に対して特に重点的に配分
 ⇒点検を計画的に実施している地方公共団体が行う
 「修繕」・「更新」・「撤去」に対して特に重点的に配分

個別施設ごとの長寿命化修繕計画

- 橋梁
- トンネル
- 大型構造物

跨線橋の点検

橋梁の修繕

橋梁の撤去

- 高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化



- 地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備



通学路等の生活空間における交通安全対策

- 歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分
 ⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

--- : 通学路
 ● : 要対策箇所

歩道幅員が狭く、段差があり転倒の危険

<対策メニュー>
 ・歩道拡幅
 ・無電柱化
 ・踏切道の拡幅
 ・ユニバーサルデザイン化

自転車と錯綜し危険

<対策メニュー>
 ・自転車通行空間の整備

抜け道として利用する大型車が多く危険

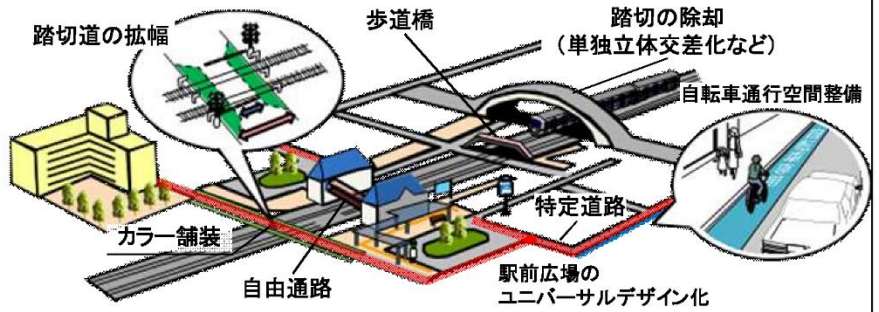
<対策メニュー>
 ・狭さく、ハンプ等の設置

- 踏切道の拡幅等の踏切における事故対策

⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備



2. 自転車活用推進計画の主な取組

○歩道や自転車歩行者に依存せず、車道通行を基本としたネットワーク形成を加速。

■整備形態

自転車道



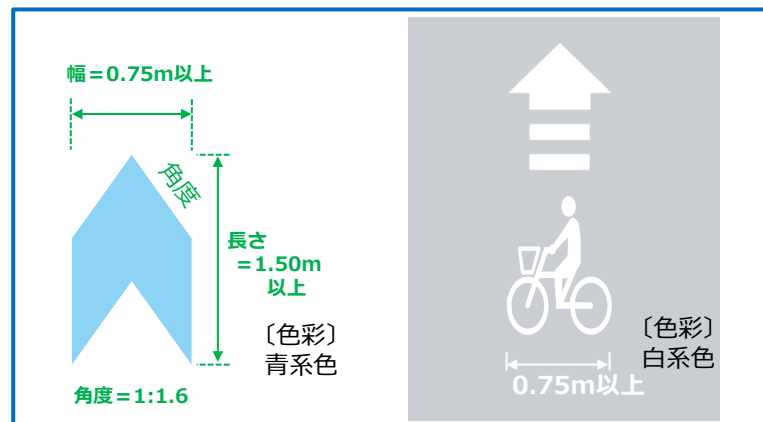
自転車専用通行帯



車道混在※ (矢羽根型路面表示)



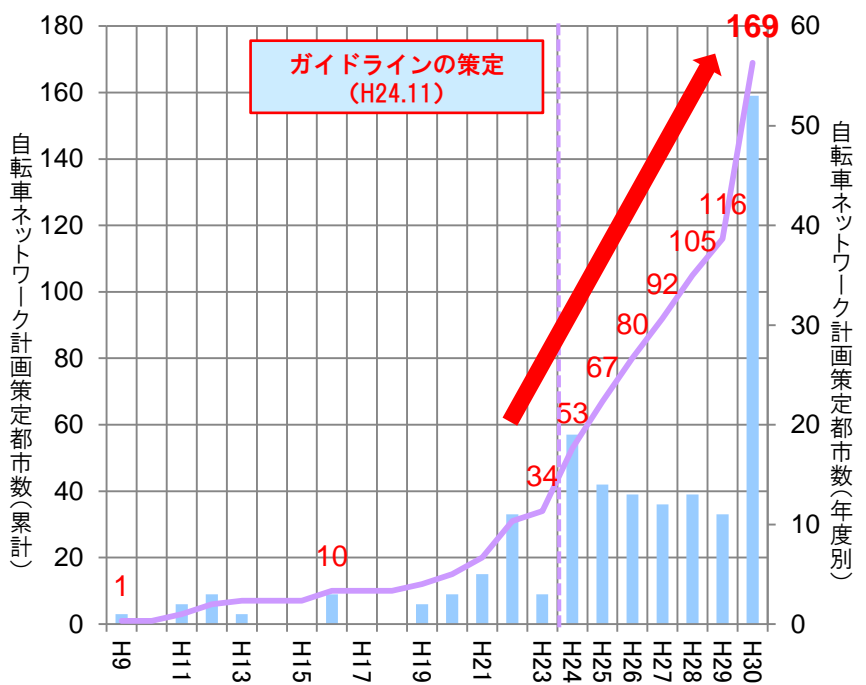
路面表示の仕様の標準化



※矢羽根型路面表示等により自転車の通行位置と占有幅が明示されているもの

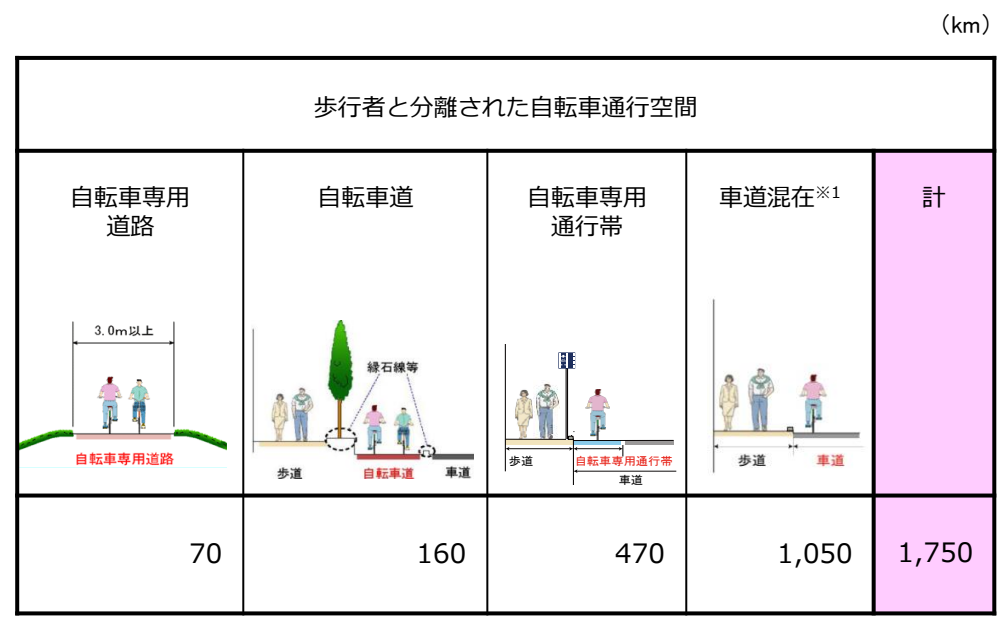
- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は169自治体（DIDを有する市区町村の約20%）
 - 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,750km
- （H30年度末時点）

■ 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移



【出典：国土交通省道路局調べ（平成31年3月31日時点）】

■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況



※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
 ※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

【出典：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ（平成30年3月31日時点）】

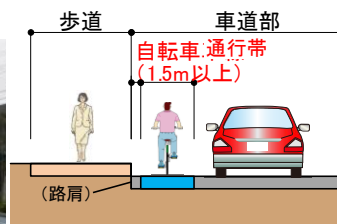
背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。
- **平成31年4月25日施行。**

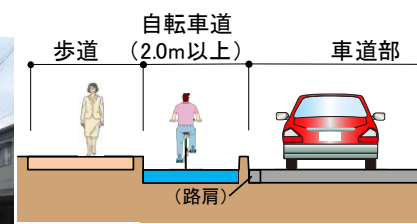
改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

【自転車通行帯】(新たに規定)



【自転車道】

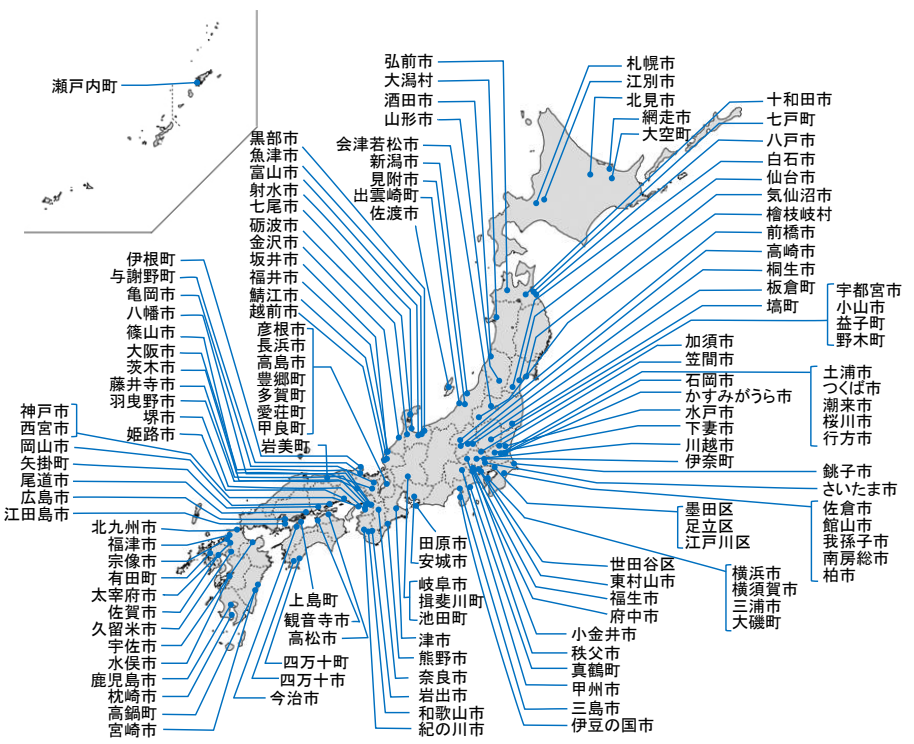


効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

○シェアサイクルを本格導入している都市は年々増加しており、平成30年3月時点で、全国135都市で導入。

■シェアサイクルの導入都市(平成30年3月現在)



■シェアサイクルの導入都市の推移

H25	H26	H27	H28	H29	H30
54都市	75都市	77都市	87都市	110都市	135都市



ポロクル (札幌市)



ちよくる (千代田区 社会実験)

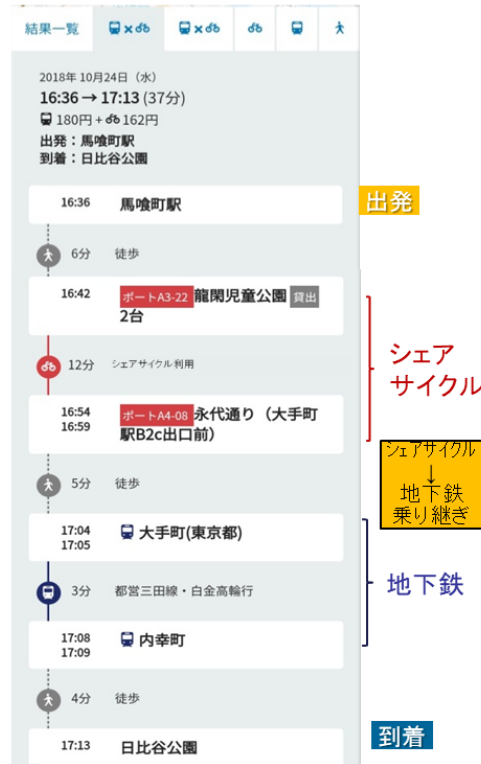


まちのり (金沢市)

※H30年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図示
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体名称を記載

■シェアサイクルの経路検索への組み込み

- インターネットでの経路検索の対象となるよう、必要なデータに関する共通フォーマット案、運用案を策定
- 上記案に基づく経路検索の実施に向けて都道府県・政令市を通じてシェアサイクル事業者に参画依頼
- オリンピック・パラリンピックまでに東京都内においてシェアサイクルの経路検索対象化を実現



東京における「mixway」での事例

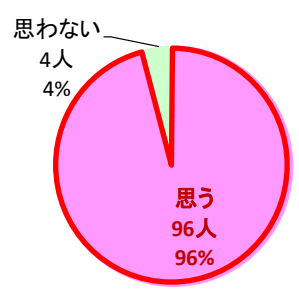
■シェアサイクルポートへの案内誘導

- シェアサイクルポートの案内・誘導サインについて、統一の仕様案を設定。
- 3月8日～11日に赤坂見附周辺5箇所には仕様案を設置し、関東地方整備局が実証実験を実施。
- 100人にアンケート結果を行い効果検証を行った結果、96人が便利だと思つたと回答。
- 今年度から、仕様案に基づく案内・誘導サインの設置を推進。

駅構内等への設置仕様案



効果検証結果



問. シェアサイクルのポート案内図があると、便利だと思いますか？

路上への設置仕様案



実際の設置(実験)

※東京都赤坂見附駅地下道及び周辺合計5箇所にて国土交通省関東地方整備局が実施した案内表示設置実証実験における、通行人100人に対するアンケート調査結果。(実施日平成31年3月8～11日)

「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設

自転車通勤や業務における自転車利用を推進する企業を支援するため、自転車通勤等を推進する企業に自転車通勤推進に関する取組を宣言してもらった上で、社名・取組等について自転車活用推進官民連携協議会のHP等で紹介

取組の概要

・協議会において、「宣言企業・団体」と「優良企業・団体」の2種類を募集

①宣言企業・団体

従業員用の駐輪場の確保や通勤手当の柔軟な支給等従業員の自転車通勤等を推進している企業

②優良企業・団体

宣言企業の中でも取組内容が特に優良な企業
・宣言企業・優良企業とも、協議会のHP等による企業名や取組の紹介、ロゴマークの使用許可等を予定

海外における取組事例

【Bicycle Friendly Business Program(アメリカ)】



アメリカ最古の自転車支援団体「THE LEAGUE OF AMERICAN BICYCLISTS」が実施する認定制度。企業の自転車通勤への取組状況に応じてプラチナ・金・銀・銅のランクが与えられ、企業はHP等へ企業名が掲載される

【出典：THE LEAGUE OF AMERICAN BICYCLISTS】

自転車通勤導入促進のための手引きの作成

企業・団体等が過度な負担なく、適切かつ円滑に自転車通勤制度を導入できるように「手引き」を作成し、広報啓発

《手引きの概要》

① 自転車通勤制度導入のメリット

- **事業者** : 経費削減、生産性向上、イメージアップ、雇用拡大
- **従業員** : 通勤時間短縮、身体面・精神面の健康増進

② 通勤等における自転車利用の動向

- **自転車利用へのニーズは増加**、利用する車種も**多様化**
- **自転車事故は車と比べて事故発生率・死者率ともに低い**

③ 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

企業・団体が自転車通勤の導入に二の足を踏む原因となる課題について、具体的に整理・解説

(主な項目)

- **移動経路・距離の設定方法等について** (労災上の問題との関係、その対応策など)
- **日によって異なる交通手段の利用の取り扱い** (労災上の問題との関係、その対応策など)
- **自転車通勤手当の設定** (支給額の設定方法、非課税限度額など)
- **駐輪場の確保と利用の徹底について** (駐輪場を確保する方法など)
- **更衣室・ロッカー・シャワールーム等の整備**

等

- ・都道府県等に対して条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務づけを要請
- ・標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(2/22)するなど、地方公共団体による条例制定をサポートするほか、国としても情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進

標準条例の主な記載項目

項目	対象者
①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務づけ	自転車利用者
	保護者
	事業者
	自転車貸付事業者
②自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	自転車小売事業者
	事業者
	自転車貸付事業者
③自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供	都道府県
	学校設置者

地方公共団体の条例の制定状況(平成31年3月31日現在)

条例の種類	都道府県	政令市
義務化	9ヶ所 埼玉県、神奈川県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、鹿児島県	6ヶ所 仙台市、さいたま市、相模原市、名古屋市、京都市、堺市
努力義務	13ヶ所 北海道、群馬県、千葉県、東京都、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県	4ヶ所 千葉市、静岡市、北九州市、福岡市

※赤字は平成30年4月1日以降に施行された自治体

3. サイクルツアーリズムについて

○自転車を活用した観光振興の方策として、自転車で特有の道路環境を走ることを楽しんだり、地域独自の資源や魅力等を楽しむことを促すサイクルツーリズムの取組が効果的。

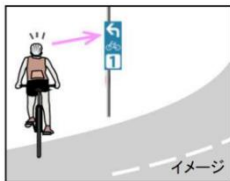
○そのための走行環境確保や拠点・受入環境確保、魅力づくり、情報発信等を、官民が連携しながら進めることが必要。

走行環境確保



イメージ

<路面表示>



イメージ

<案内看板>

魅力づくり



<組織・体制の構築※1>

拠点・受入環境確保

- ・トイレ／給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・おしぼりの提供
- ・観光パンフレットやサイクリングマップの設置



- ・サイクルスタンド
- ・メンテナンススペース
- ・工具／空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー（一時荷物預り）



<道の駅のサイクリング拠点化>

- ・屋外の休憩スペース
- ・ツーリング中に長時間の利用が可能な駐車スペースの提供



<地域特有の体験型観光※2>

情報発信



中国語

韓国語

日本語

<多言語化した自転車マップ※1>

【資料】

※1：しまなみジャパン

※2：SATOYAMA EXPERIENCE

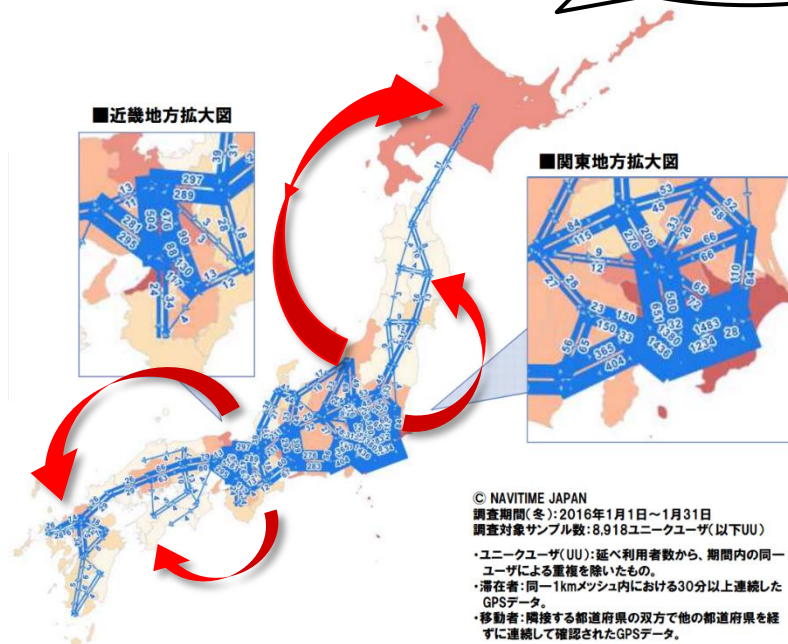
○既に様々なサイクルツーリズムの取り組みが各地で行われている。
 ○外国人宿泊者数が増加するなど、効果が見られる事例もある。
 ⇒さらに全国へ効果を波及させるために、
 今後、より効果的に取り組みを推進していく必要がある

魅力的な体験型観光の創出



【資料】平成29年 観光白書

＜訪日外国人の隣接都道府県間の移動(H27)＞



ゴールデンルートに集中する観光客を各地へ波及

© NAVITIME JAPAN
 調査期間(冬): 2016年1月1日～1月31日
 調査対象サンプル数: 8,918ユニークユーザ(以下UU)
 ・ユニークユーザ(UU): 延べ利用者数から、期間内の同一ユーザによる重複を除いたもの。
 ・滞在者: 同一1kmメッシュ内における30分以上連続したGPSデータ。
 ・移動者: 隣接する都道府県の双方で他の都道府県を経ずに連続して確認されたGPSデータ。

【資料】平成27年度 ICTを活用した訪日外国人観光動態調査

走行環境整備

①適切、効率的に走行環境を整備するにはどうすれば良いか

- 大きな費用を掛けず、ルート・走行環境を確保するには
- コースタイプ、走り方にも応じ、効率的に案内等を整備するには
- 自転車や自動車の安全を確保するには



受入環境の確保

②地域とどのように連携すれば受入環境の確保が進むのか

- 海外、都会の人に来てもらうにはどのような施設、機能・サービスが必要なのか
- 地域とどのように関われば、連携が進むのか



魅力づくり

③魅力を生み出し、磨いていくにはどうすれば良いか

- どんな地域で、どんな要素が魅力、武器になるのか
- 利用者、関係者との連携をどのように深めていけば良いか
- 他地域との連携による、魅力向上の可能性



情報発信・プロモーション

④どうすると魅力が伝わり、来てもらえるのか

- どんな情報が利用者にとって分かりやすいのか
- 誰に対して、どんな魅力を伝えれば良いか

