

自転車通行空間の整備等



自転車活用推進本部



- 国土交通省に「**自転車活用推進本部**」（**本部長：国土交通大臣**）を設置
- 国土交通省**道路局**に「**自転車活用推進本部事務局**」を設置、各府省庁職員を併任
- 関係府省庁連絡会議を設置し、政府一体となって自転車の活用の取組を推進

自転車活用推進本部

【本部長】 国土交通大臣
【本部員】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
国家公安委員会委員長
内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）
（※法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】 国土交通省道路局長
【事務局長代理】 国土交通省官房審議官（道路局担当）
【次長（常駐）】 国土交通省道路局参事官
【次長（非常駐）】 内閣府大臣官房企画調整課長
同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）
警察庁交通局交通企画課長
総務省大臣官房企画課長
文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長
厚生労働省健康局健康課長
経済産業省製造産業局総務課長
環境省地球環境局地球温暖化対策課長

※併任発令

関係府省庁連絡会議

【議長】
国土交通省道路局長
（本部事務局長）

【構成員】
内閣官房内閣審議官
内閣府大臣官房政策立案総括審議官
内閣府政策統括官（政策調整担当）
警察庁交通局長
金融庁監督局長
消費者庁次長
総務省大臣官房総括審議官
文部科学省スポーツ庁次長
厚生労働省健康局長
経済産業省製造産業局長
環境省地球環境局長

※大臣が本部員でない省庁も含む
※必要に応じて下部組織を設置可



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

国等の責務

- **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

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

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

自転車活用推進本部

- **国土交通省に、自転車活用推進本部**を設置
- **本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚**とする

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

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度



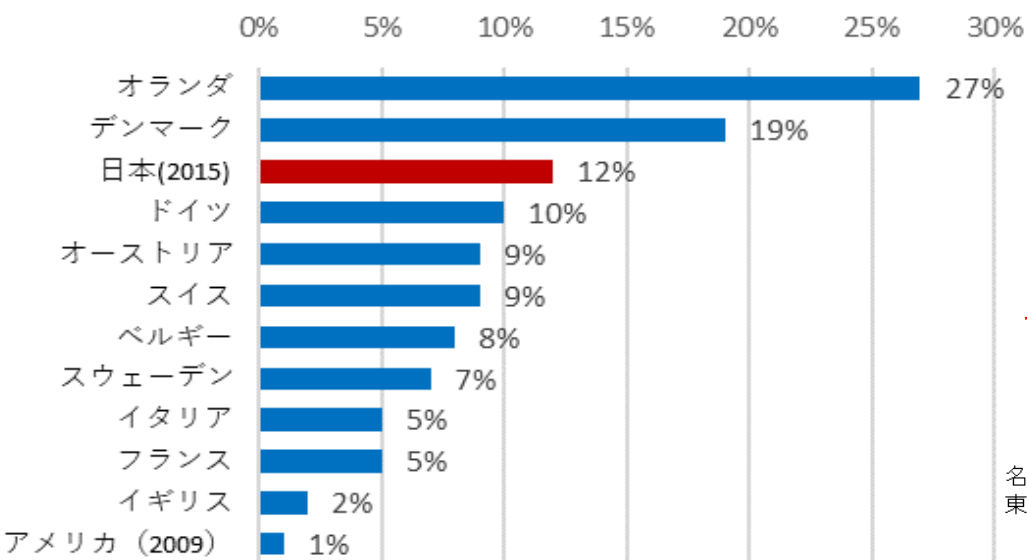
自転車を巡る現状

自転車の利用状況



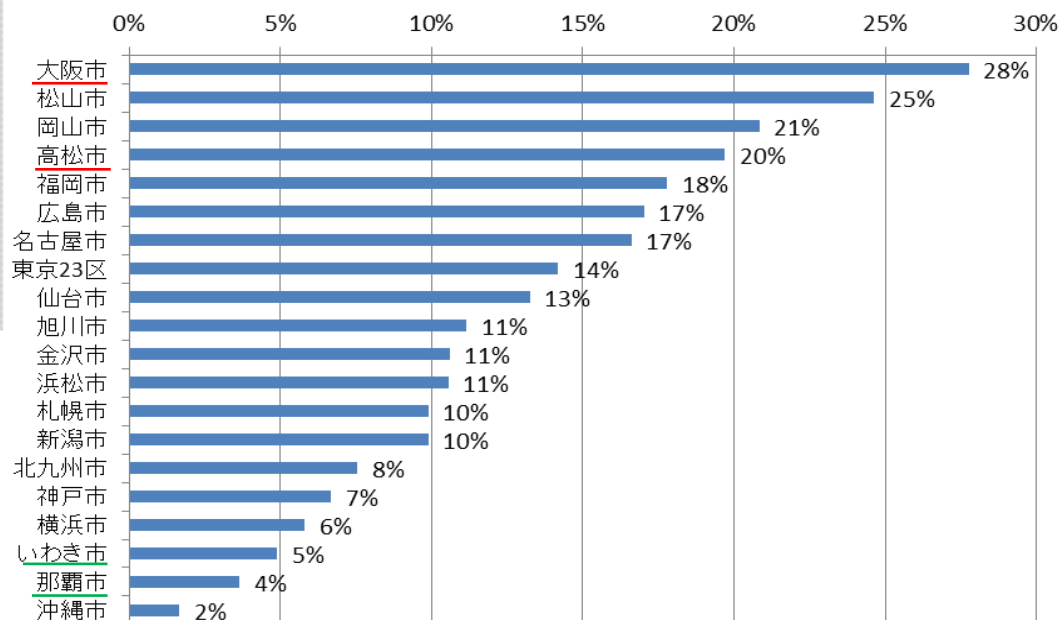
- 日本の自転車分担率は、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい

■海外主要国の自転車の分担率(全目的)



【出典】Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、
全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成

■国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)



【出典】平成22年国勢調査より通勤・通学における
自転車(代表交通手段)の分担率を集計



■ 大阪市

本市は地形が平坦で自転車が利用しやすい環境であり、昭和40年代に盛んになったバイコロジー運動を受け、昭和48年に「サイクルアンドライド構想」を発表し、全国に先駆け、自転車歩行者道や自転車駐車場等の整備を進めてきた。その結果として、本市では、身近な乗り物である自転車利用に対する市民ニーズが極めて高く、交通手段としての自転車分担率が政令市で最も高い。

「大阪市 自転車活用推進計画（2022年12月）」より

■ 高松市

本市では、平地が広がり、雨が少ない、自転車を利用するのに適した地形、気候の特徴から、多くの市民が、通勤や通学、買い物等に自転車を利用しています。また、半島や海岸線、山間部等、多様な地理と景観を有しており、本市でも、近年の全国的な動向と同様に、趣味やスポーツ、健康増進を目的とした自転車利用者の増加を感じ取れるようになってきています。

「高松市 自転車活用推進計画（2021年3月）」より

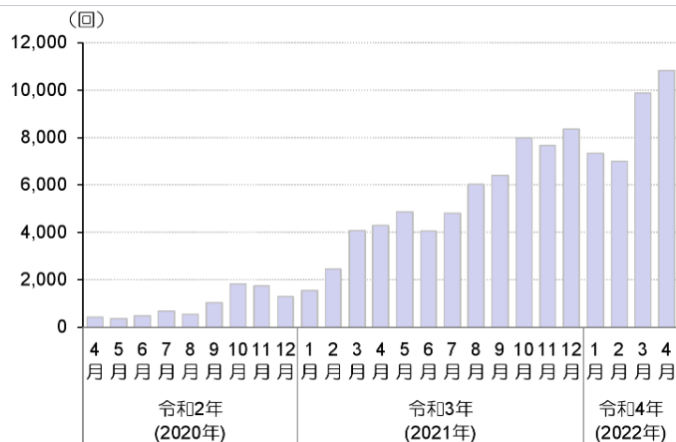


■ 那覇市

通勤・通学における自転車利用の割合は、沖縄県全体で低く、本市においても5.1%と全国平均より低い値となっています。本県の高齢者の運転免許の自主返納件数は、新型コロナウイルスが流行した令和2年(2020年)には落ち込みましたが、それ以前は増加傾向が続いていました。

・・・観光資源は、市の広範囲に分布しています。特に首里エリアには、世界遺産の首里城跡史跡・玉陵など多くの史跡が存在しており、史跡めぐりを楽しめます。

・・・「那覇市シェアサイクル事業」を実施しており、市内24か所(令和4年(2022年)4月12日時点)の市有地などにシェアサイクルポートが設置されたほか、各シェアサイクル事業者により民地への設置も拡充されています。利用者数も新型コロナウイルス流行下にもかかわらず増加傾向を続けています。



出典：那覇市シェアサイクル事業報告書

図 2-24 シェアサイクル利用者数推移





■ いわき市

・・・広大な面積を持つまちで、東は太平洋に面しているため、寒暖の差が比較的少なく、温暖な気候・・・自転車利用率(15歳以上通勤・通学)は約6%であり、全国平均(16.0%)より低く、福島県平均(10.1%)と比べても低い状況にある。

・・・白砂青松が広がる本市特有の美しい海岸線に沿って、復旧・復興事業により整備された防潮堤や既存の国・県道や市道などを活用し、自転車走行空間として整備する勿来の関公園から久之浜防災緑地までの総延長約53kmのサイクリングルート・・・事業期間は平成30年度～令和2年度としており、令和元年8月9日に勿来の関公園から三崎公園間の約26kmを供用開始した。

・・・自転車大会としては、平成26年(2014年)から毎年「ツール・ド・いわき」が開催されており、市内外から多くのサイクリストが参加

・・・いわき七浜海道を活用したサイクルツーリズムの推進を・・・沿線に位置する宿泊施設である「いわき新舞子ハイツ」にサイクルステーションを整備するとともに、宿泊施設をサイクリスト向けにリノベーションする事業を平成30年度から実施

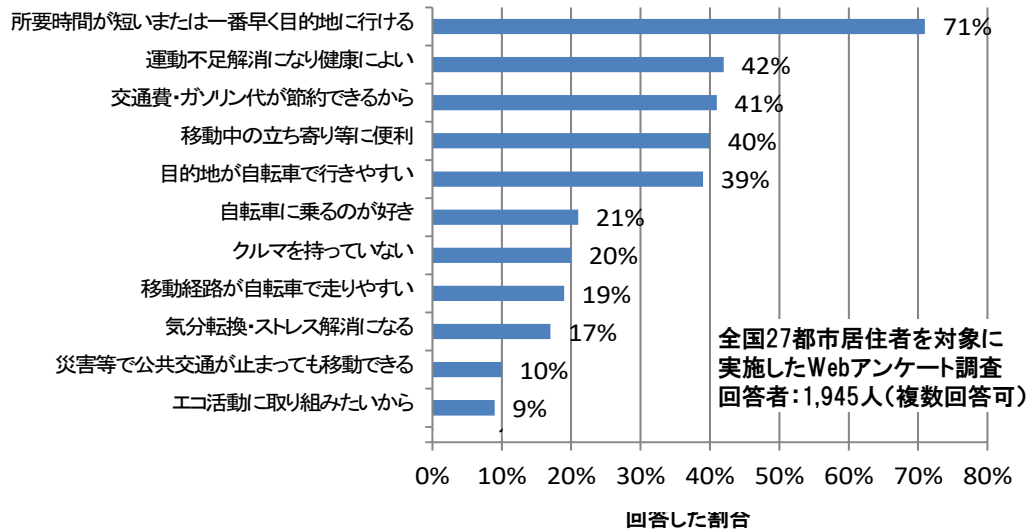


自転車利用の多様化



- 移動目的のほか、健康増進や災害への備えなど自転車を利用する理由が多様化。
- スポーツ車、電動アシスト車など多様な自転車が普及。

■ 自転車を日常的に利用する理由

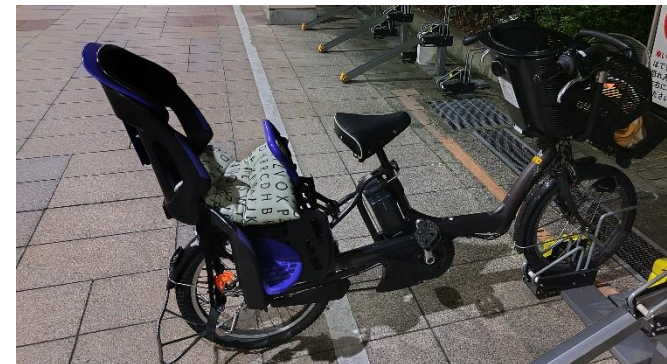


【出典：国土技術政策総合研究所
平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出・加工】

■ 自転車の分類(例)



「荒川区自転車総合活用推進計画（2022年9月）」より



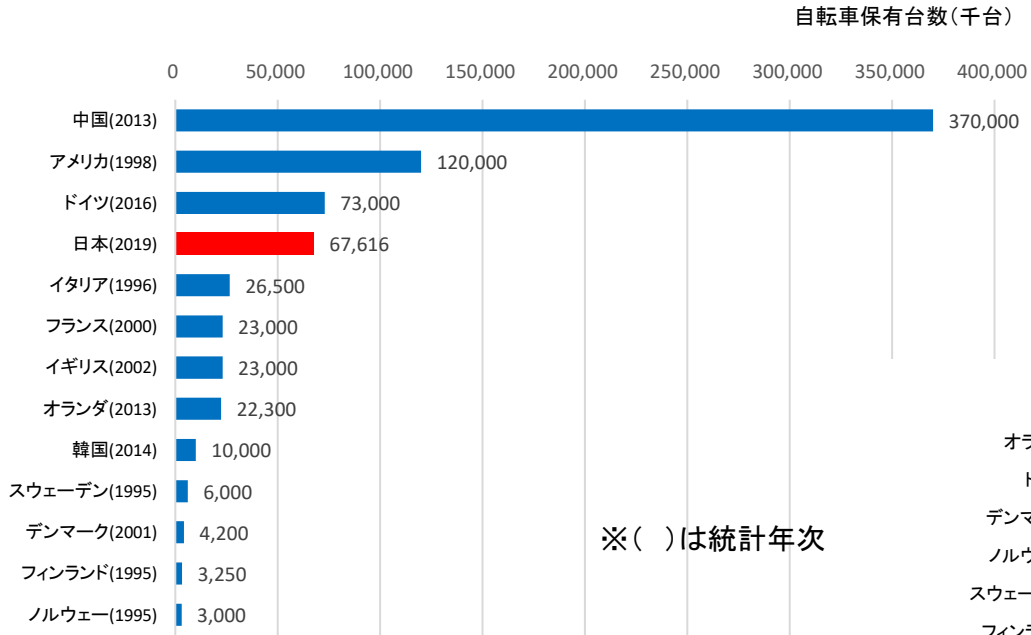
(子ども乗せ電動アシスト自転車)

自転車の普及状況



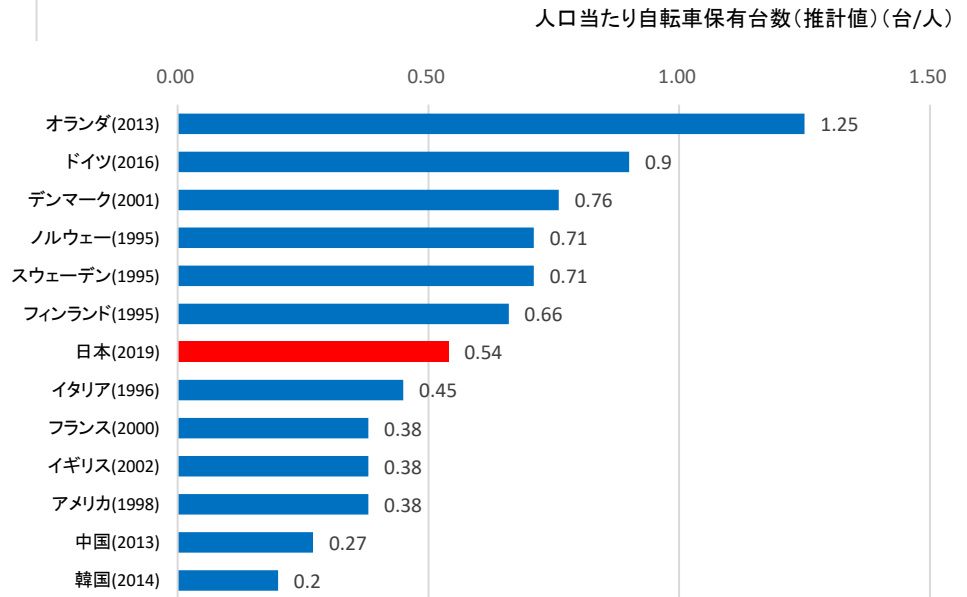
- 我が国の自転車保有台数は約6,760万台。
- 約2人に1台の保有状況であり、欧米諸国や近隣国と比べると中位。

■自転車保有台数(国際比較)



【出典:自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)
日本は自転車保有台数推計報告書(自転車産業振興協会)】

■人口当たり自転車保有台数(国際比較)



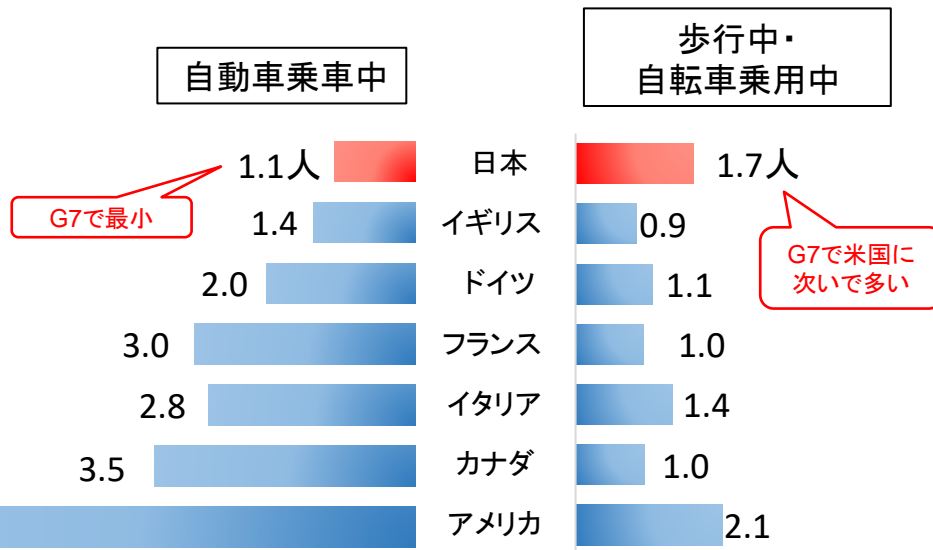
【出典:自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)
日本は自転車保有実態に関する調査報告書(自転車産業振興協会)から国土交通省で算出】

交通事故死者数の国際比較



- 自動車乗車中の交通事故死者数はG7の中で最少。歩行中・自転車乗用中は2番目に多い。
- 歩行中・自転車乗用中の死者数の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生。

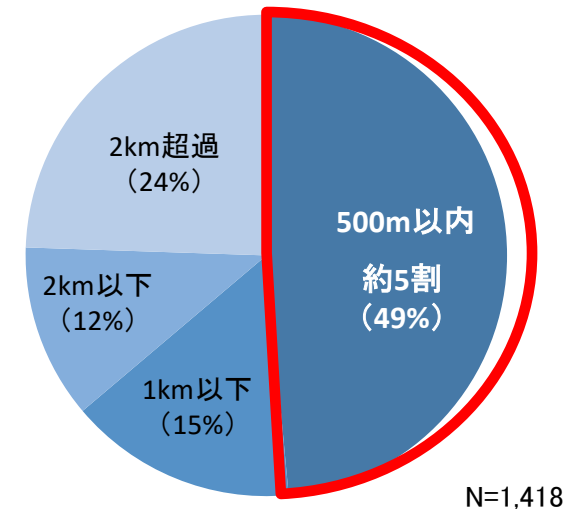
■ 人口10万人あたり交通事故死者数の比較



出典)IRTAD(2020), World Bank

■ 自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)

歩行中・自転車乗用中
死者数 1,421人[R2]



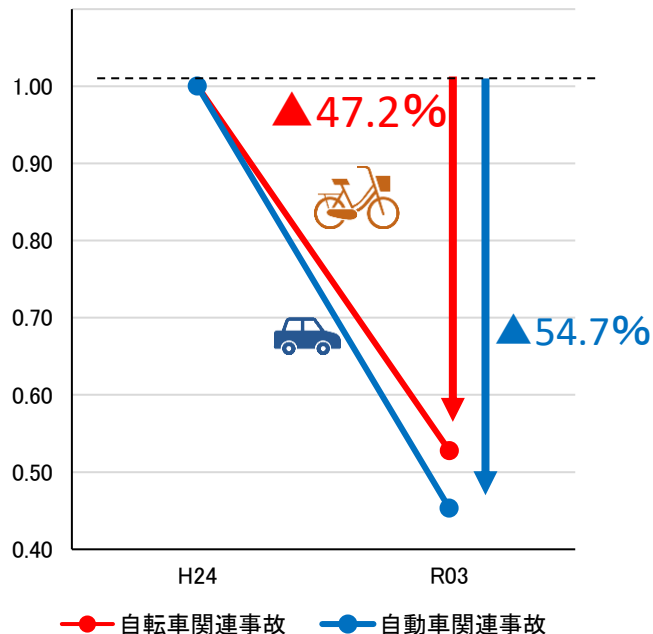
(出典:交通事故データ(ITARDA:令和2年データ))

自転車対歩行者事故の推移

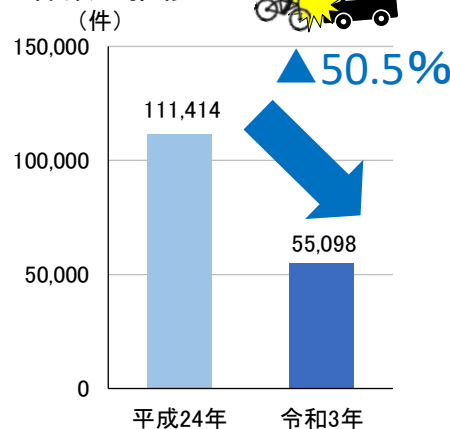


- 自転車関連の死傷事故は、過去10年(H24~R3)で大きく減少(▲47.2%)。ただし、自動車関連(▲54.7%)の方が減少率は大い。
- 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅減少。一方、「自転車対歩行者」・「自転車単独」は増加。「自転車対自転車」は微減。

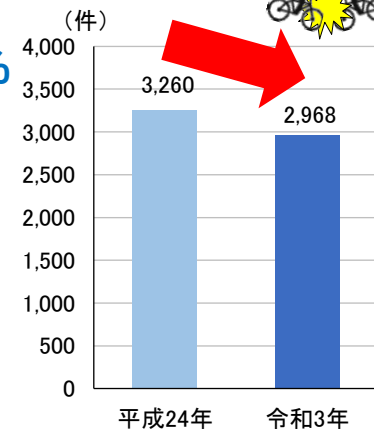
■ 自転車、自動車関連の死傷事故の推移
(H24を1.00としたときの比率)



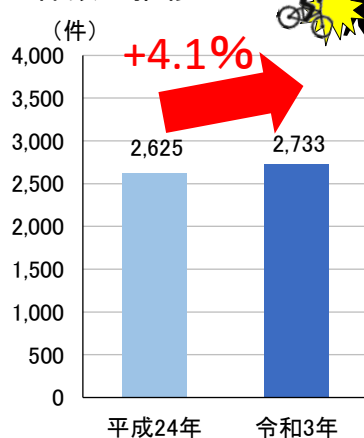
■ 死傷事故(自転車対自動車) 件数の推移



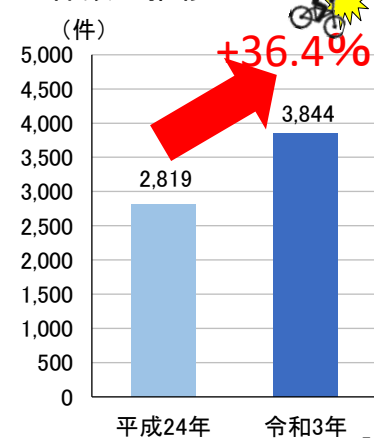
■ 死傷事故(自転車対自転車) 件数の推移



■ 死傷事故(自転車対歩行者) 件数の推移



■ 死傷事故(自転車単独) 件数の推移





■ 荒川区

区内での、令和3年中における自転車関連事故件数は166件であり、3年連続で減少しており、件数としては23区で1番少ないものの、区の全事故における自転車関与率は56.8%で、23区の中では自転車関与事故の割合が高い区の一つとなっています。(令和2年はワースト1位、令和3年はワースト2位)

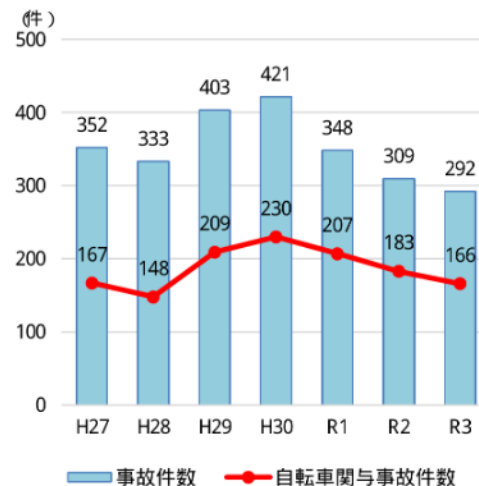
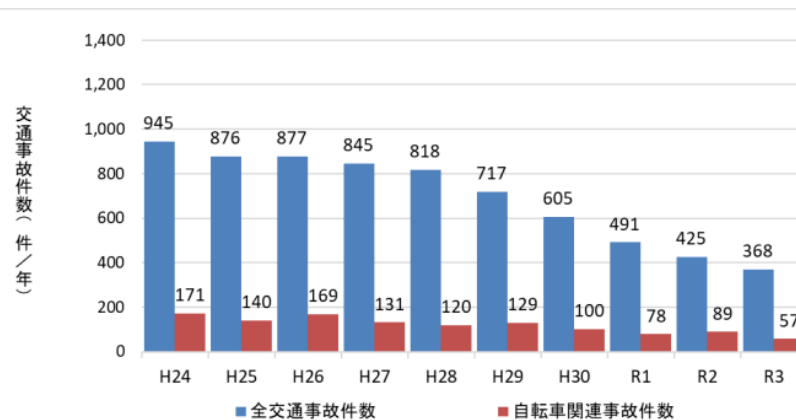


図 2-42 自転車関与事故件数の推移

「荒川区自転車総合活用推進計画（2022年9月）」より

■ 土浦市

- ・県及び本市の全交通事故の件数は、最近10年で約6割減少しています。
- ・自転車関連事故の件数も約6割減少しています。



全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移（土浦市）

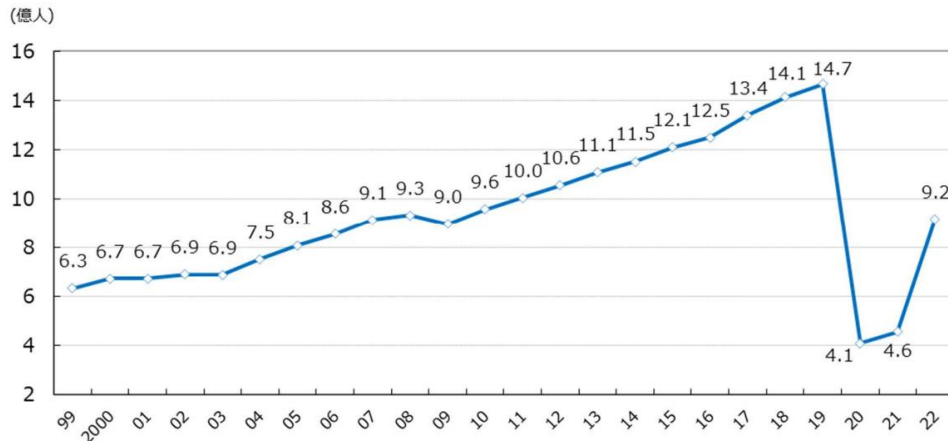
出典：茨城県警察「交通白書」をもとに作成



○UNWTO(国連世界観光機関)の発表によると、2022年(令和4年)の世界全体の国際観光客数は、前年の約2倍である9億1,700万人となり、新型コロナウイルス拡大の影響による減少から回復がみられる。

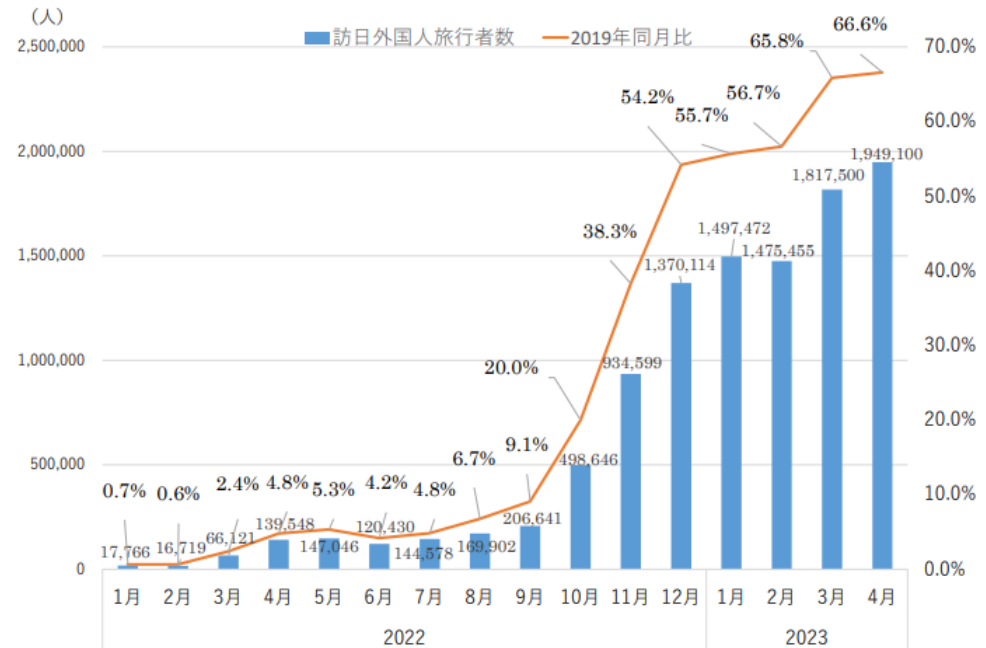
○訪日外国人旅行者数は、2022年6月の外国人観光客の受け入れ再開、10月の入国者数の上限撤廃、個人旅行の解禁ビザなし渡航の解禁等の水際措置の大幅緩和等により大きく増加。

■国際観光客数の推移



資料：UNWTO(国連世界観光機関)資料に基づき観光庁作成。

■直近の訪日外国人旅行者の推移(月別)



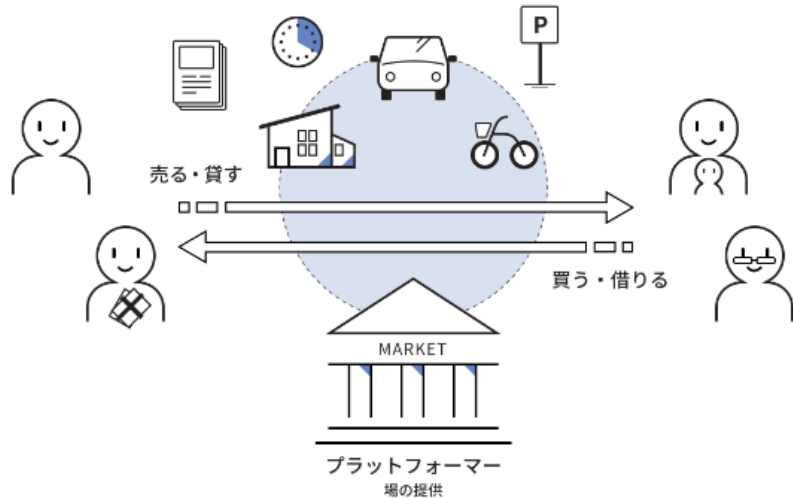
資料：日本政府観光局資料に基づき観光庁作成。



- シェアリングエコノミーは、あらゆる遊休資産の活用を促進し、国民一人ひとりが多様なニーズに合う選択をすることができる社会、自然災害や感染症等の非常事態に対してもレジリエントな社会、持続可能な循環型社会等の実現に貢献することが期待される。
- シェアサイクルの導入も全国で拡大。一部地域では、電動キックボードなど新たなモビリティも提供されている。

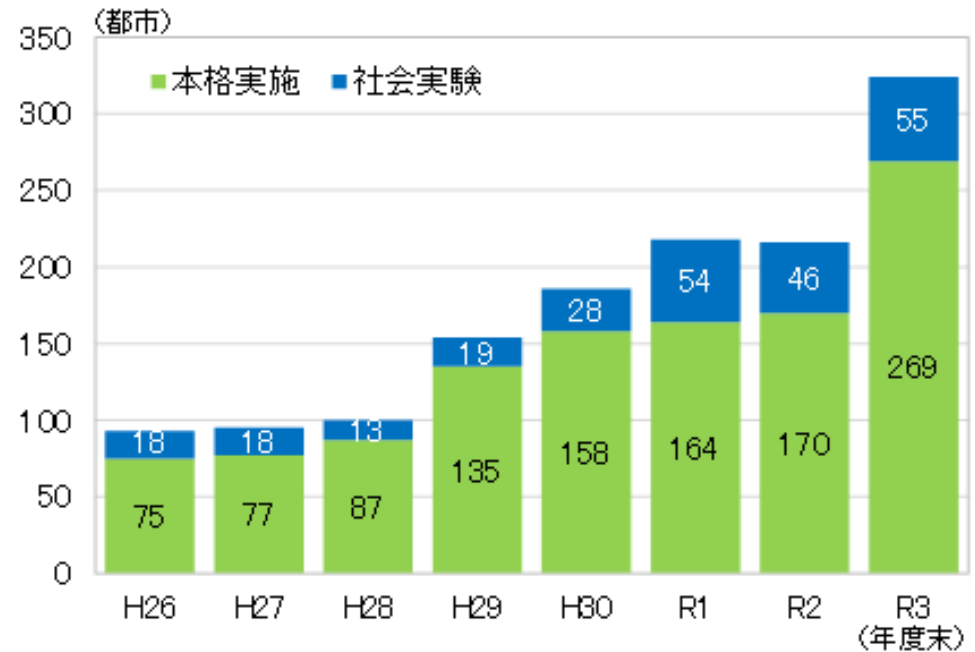
■シェアリングエコノミーの導入イメージ

スキル、空き時間、空きスペース、使っていないモノなどを...



出典: デジタル庁HP

■シェアサイクルの導入都市



出典: アンケート調査結果(国土交通省都市局、R4)



自転車施策の経緯

自転車の通行ルールに関する主な経緯



○ 自転車の通行ルールに関しては、昭和35年の道路交通法の制定により、自転車を軽車両として位置付け車道の左側通行を原則として規定。昭和45年に緊急措置的に自転車の歩道通行が認められた後、平成23年以降は「自転車は車両」を徹底。

「道路交通法」の制定

昭和35年

○ 自転車が「**軽車両**」として位置付けられ、**車道の左側通行を原則に**



モータリゼーションの進展等で交通事故が急増

「道路交通法」の改正

昭和45年

○ 緊急措置的に自転車の**歩道通行が可能に**



歩行者と自転車の事故の増加等

「道路交通法」の改正

平成20年

○ 歩道通行の可能要件が明確化(自転車の「歩道通行可」の標識がある場合等)



警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

平成23年

○ 「**自転車は車両**」を徹底させることが基本的な考え方に



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定
(平成24年(平成28年改定))

「道路交通法」の改正

平成25年

○ 道路右側にある路側帯の走行が禁止に

自転車施策の経緯

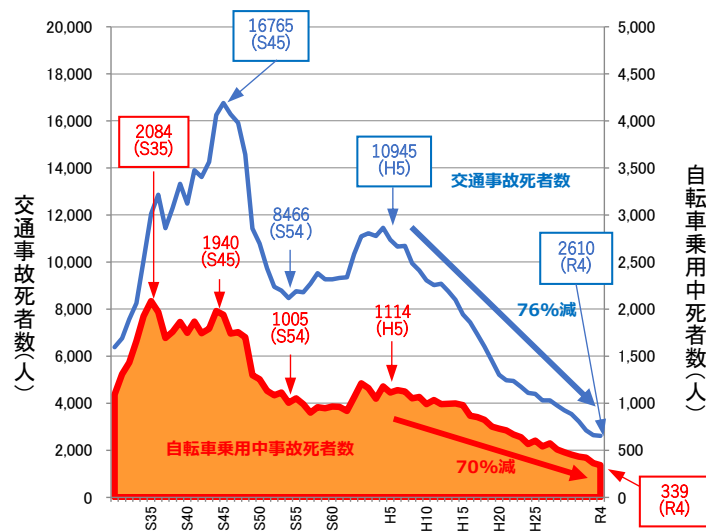


- 「自転車道の整備に関する法律」（昭和45年法律第16号）に基づく、大規模自転車道の整備
- 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）に基づく、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等の推進。

【昭和45年（1970年）】
自転車道の整備に関する法律（自転車道法）の制定

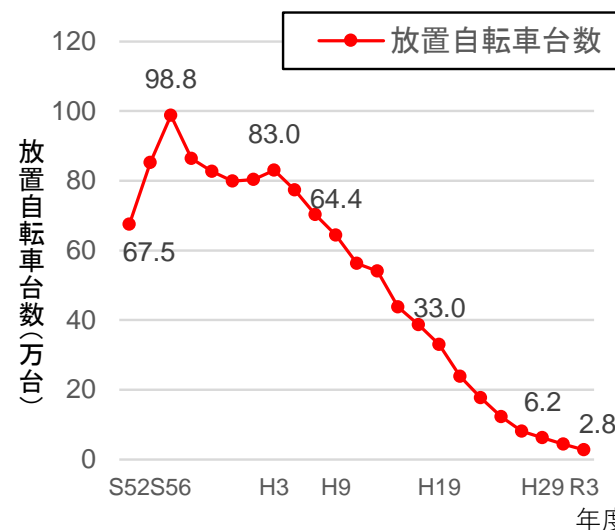
【昭和55年（1980年）】
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）の制定

自転車関連事故件数の推移



【出典：警察庁】

放置自転車台数の推移



【出典：国交省】



■ 荒川区

放置自転車が社会問題化していた昭和50年代において、ピークの昭和56年には全国で約98万台の放置自転車が存在していました。荒川区においても、同時期から、駅周辺に放置自転車が目立つようになり、歩行者や緊急車両の通行を阻害し、街の美観を損なうなど、その対策が喫緊の課題となっていました。このため、区では、東京都や鉄道事業者等と協力して駐輪空間を確保したうえで、昭和60年に「荒川区自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、放置自転車の撤去を開始しました。これにより、放置自転車の台数は徐々に減少しましたが、放置自転車問題を解決するためには、区及び区民、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者等が連携し、総合的かつ計画的に対策に取り組んでいく必要があり、平成12年に「荒川区自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定しました。その後は、この計画に基づき、駐輪環境の整備や放置自転車の撤去等の様々な取組を行い、放置自転車をピーク時の約10分の1まで減少



図 5-1 日暮里駅前 昭和 53 年頃と現在



図 5-7 放置禁止区域を表す看板

■ 江東区

本区における放置自転車台数は、平成12年度に約13,000台となりピークを迎えましたが、令和3年度には686台となり、ピーク時の5.3%にまで減少…このうち、特に放置自転車が多いのは亀戸駅周辺であり、平成12年度には3,871台（都内ワースト1位）となりましたが、令和3年度には62台となり、大きく減少しています。



新木場駅北自転車駐車場

表 民営自転車駐車場整備 補助実績

名称	場所	構造等	収容台数
サイクルプラザ住吉	住吉 2-17-11	ラック式	94 台
(三井のリパーク) チャリパ清澄白河駅前	白河 1-3-1	ラック式	44 台
TOBU PARK 大島駅駐輪場	大島 6-9-5	ラック式	35 台
サイクルパーク住吉	住吉 2-21-2	ラック式	38 台



図 民営自転車駐車場整備事業補助金制度のお知らせチラシ 抜粋

自転車活用推進法に関する経緯



平成28年12月9日

○自転車活用推進法の成立（※議員立法、衆・参とも全会一致）



平成28年12月16日

○自転車活用推進法の公布



平成29年3月17日

○自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について(閣議決定)



平成29年4月25日

○関連政令の改正等



平成29年5月1日

○自転車活用推進法の施行（本部発足・本部事務局設置）



平成30年6月8日

○自転車活用推進計画(第1次)の閣議決定



令和3年5月28日

○自転車活用推進計画(第2次)の閣議決定

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

国等の責務

- 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

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

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**

自転車活用推進本部

- 国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- 本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

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

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度



第三章自転車活用推進計画等

(市町村自転車活用推進計画)

第十一条 市町村（特別区を含む。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。



政府では、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました。第2次自転車活用推進計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「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」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げ、実施に取り組んでいます。

自転車活用推進計画のダウンロードはこちら



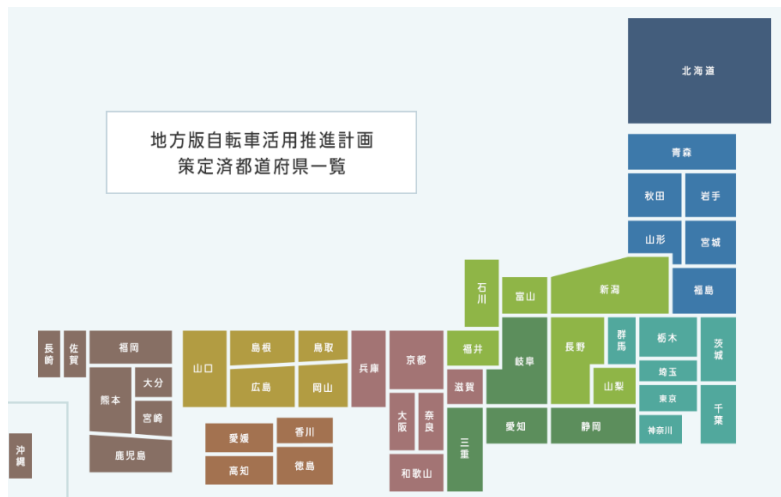
また、全国の地方公共団体においては、地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」が下の一覧のとおり策定されています。

自転車活用推進本部では、「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理した「策定の手引き(案)」を公開しています。

地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)のダウンロードはこちら



自転車活用推進計画の策定状況



<自転車活用推進本部HP>

各都道府県の自転車活用推進本部のHPがリストアップされています。

- 北海道
- 青森
- 秋田
- 岩手
- 山形
- 宮城
- 福島
- 茨城
- 栃木
- 群馬
- 新潟
- 富山
- 石川
- 福井
- 滋賀
- 京都
- 大阪
- 兵庫
- 奈良
- 和歌山
- 徳島
- 香川
- 愛媛
- 高知
- 愛知
- 岐阜
- 山梨
- 長野
- 神奈川
- 千葉
- 埼玉
- 群馬
- 栃木
- 茨城
- 福島
- 山形
- 宮城
- 秋田
- 岩手
- 青森
- 北海道

<静岡市HP>

関西地域の自転車活用推進本部のHPがリストアップされています。

- 滋賀県
- 京都府
- 大阪府
- 兵庫県
- 奈良県
- 和歌山県
- 徳島県
- 香川県
- 愛媛県
- 高知県
- 福岡県
- 佐賀県
- 熊本県
- 大分県
- 鹿児島県
- 沖縄県



自転車施策の紹介

－ 自転車活用推進計画（第2次）【国】に沿って －



※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

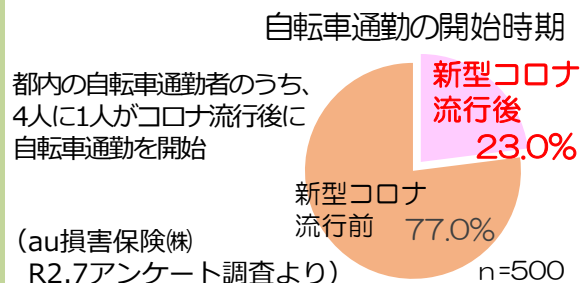
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

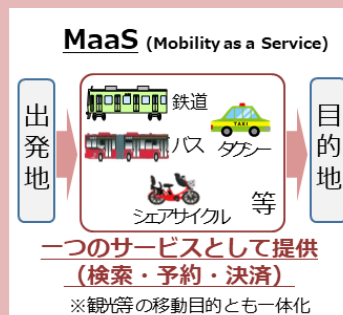
コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。
(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)

計画の4つの目標（都市環境、健康、観光、安全・安心）は現計画を踏襲しつつ、各目標の施策（現計画は再掲を除き18項目）に新たに2項目を追加するとともに、取組内容を強化



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7(2025)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

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. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

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

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入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

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 15. 多様な自転車の開発・普及の促進**
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(1.の再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(2.の再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
- 22. 損害賠償責任保険等への加入促進**

※22の施策ごとに具体的な措置を記載(再掲を除き、計73)

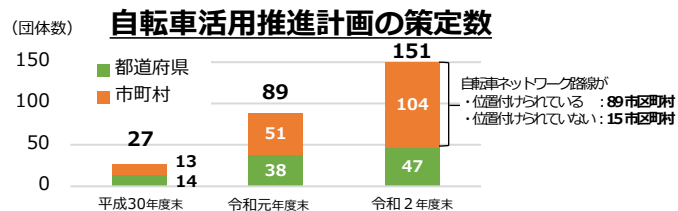
目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出 (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて)

現状・課題

地方版自転車活用推進計画に基づく取組

R5.3: 230

- 地方版自転車活用推進計画は、151の地方公共団体で策定済み。
(令和2年度末時点、うち47都道府県全てにおいて作成)
- 一方、自転車活用推進計画を策定する市町村のうち、**自転車ネットワーク路線を位置付けていない市町村も一定程度存在**。(15/104市町村)
- 計画に基づく**整備の効果分析**が行われている例は少ない。



自転車通行空間の利用の在り方の多様性

- 高齢者の健康や生きがいの観点から、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で自転車が移動手段として利用されるよう促すことが必要。
- 新たな低速小型モビリティの登場により、今後、自転車通行空間にも影響がある可能性。

路上駐停車への対応

- 自転車通行空間の確保に向け、路外駐車場の整備や、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を更に進めることが必要。



【出典:国土交通省】

主な強化措置

- ✓ 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、下記に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の位置付け等)
 - ・ 計画に基づく取組の実施のフォロー (整備事例の効果分析)
 - ・ 課題を抽出し、必要な支援策を講じる
- ✓ 安全で快適な自転車通行空間を創出するため、**都市部を中心に全国各所で計画を策定**し、当該計画に基づいた**整備を推進**。
あわせて、主に以下の観点でガイドラインの見直しを図り、全国における活用を図る。
 - ・ 利用者の多様性 (高齢者等) →安全性等の確保に着目
 - ・ 将来に渡る自転車通行空間の使われ方 (新たな低速小型モビリティの参入等)
 - ・ 交差点などの特殊部にも着目 (多様な現地状況に応用可能 等)
- ✓ 路外駐車場の整備等、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を更に推進。



＜自転車の走行性に配慮した排水構造の例＞

【出典:国土交通省】



＜千石一丁目交差点(東京都文京区)＞
【出典:国土交通省】

指標

- **自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画**を策定した市区町村数
89市区町村 (令和2年度実績) → **400市区町村** (令和7年度)



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

自転車道



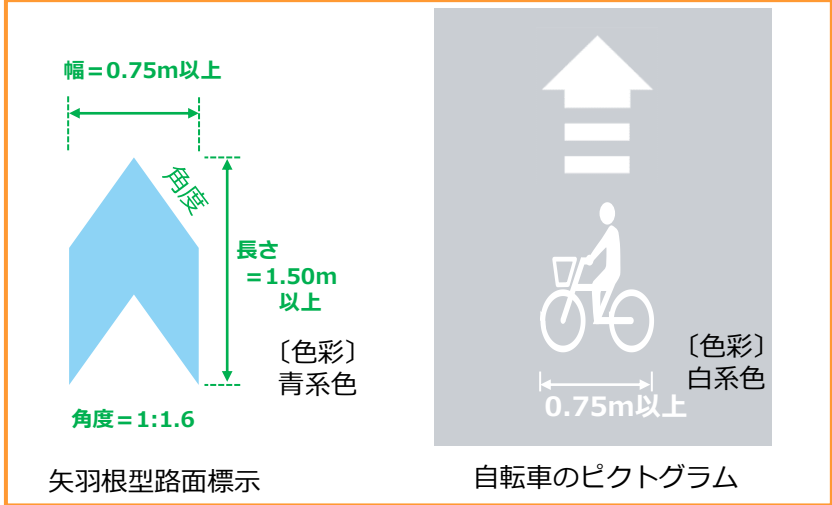
自転車専用通行帯



車道混在※ (矢羽根型路面表示)



路面表示の標準仕様



※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



整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。



自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

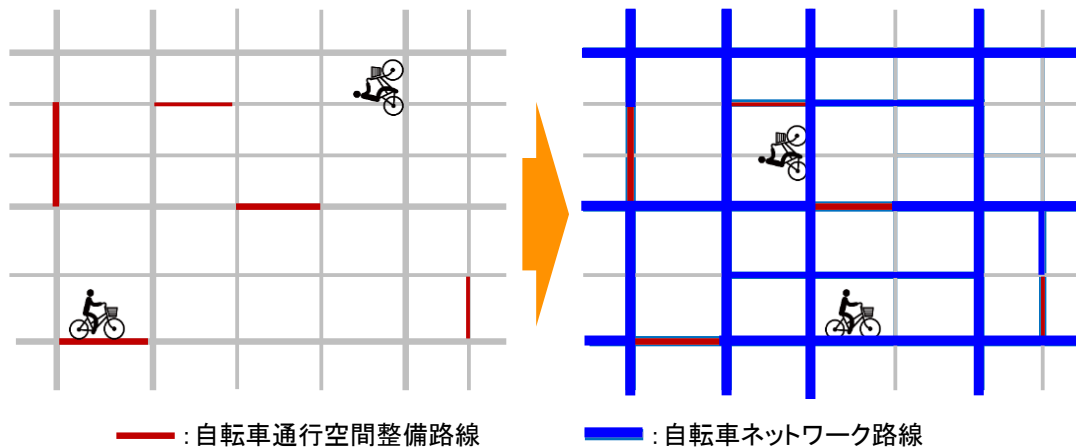
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

自転車利用空間の量・質の向上



○様々な工夫により、新たな用地確保を要せず自転車通行空間の量・質の向上が可能な場合もある。

■空間の再編成をベースにした整備

＜横断面の構成要素の省スペース化（静岡県静岡市）＞

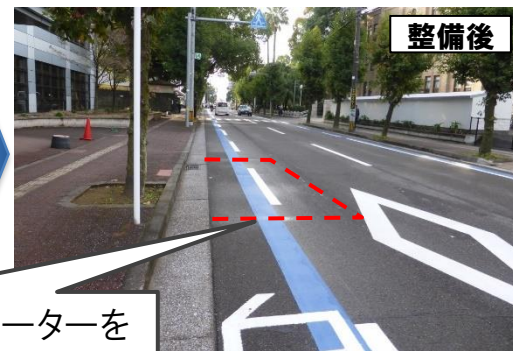


平坦かつコンパクトな街渠を整備することで自転車通行空間の有効幅員を確保

＜横断面の構成要素を削減（宮崎県宮崎市）＞



整備前



整備後

利用率の低いパーキング・メーターを撤去して自転車通行空間を整備

■規制速度の抑制を組み合わせた空間の創出

（愛知県名古屋市）



車線の幅員を減少して自転車通行空間を整備 & 車両の規制速度を40→30km/hに変更



整備前



整備後

■ゴム製ポール等による路上駐車対策

ゴム製のポール設置により駐停車を物理的に抑制



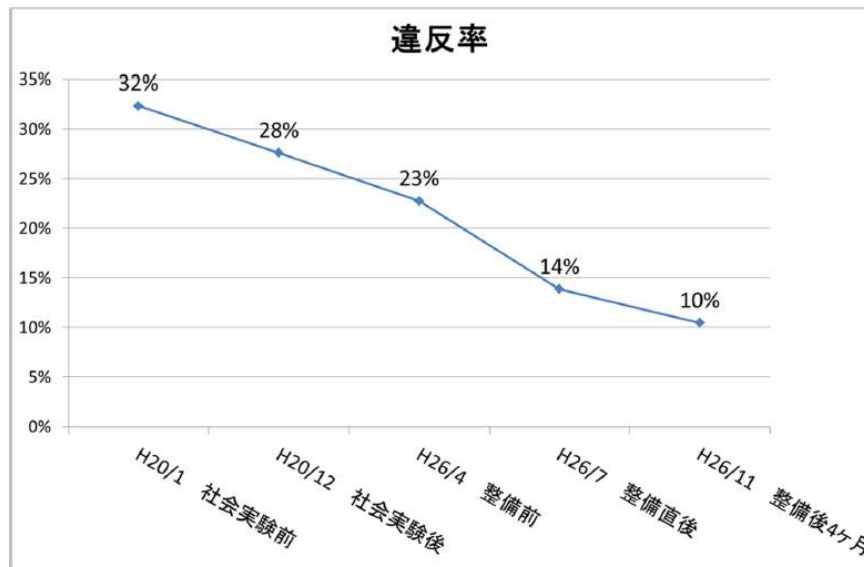
（東京都）

（バリエロナ）

ハンプのような簡易分離構造物を設置

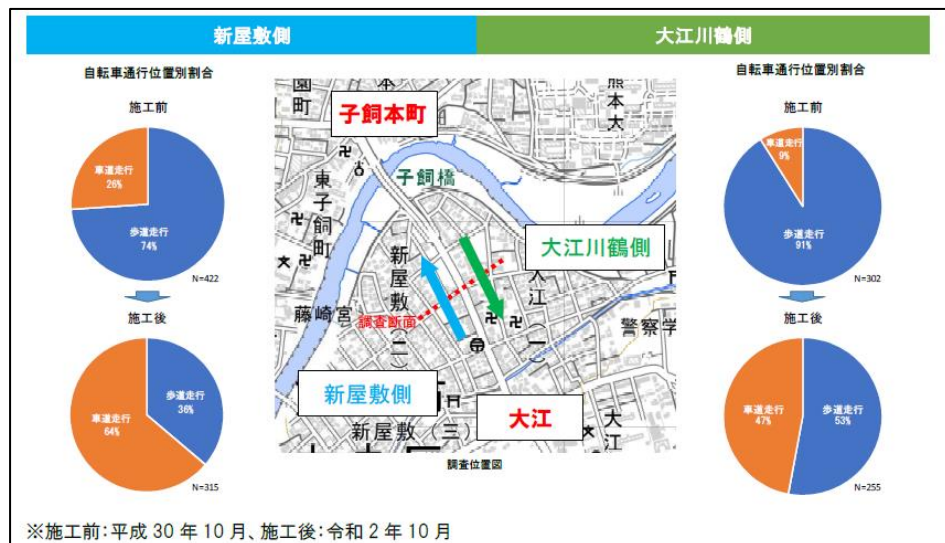


➡空間の再編成をベースにした整備や制限速度の低減、路上駐車対策等の工夫を組み合わせることで自転車利用空間の量・質を向上。



◀【盛岡市 自転車活用推進計画(R3.3)】

矢羽整備による逆走の違反率の減少
(路肩のカラー化を行ったものの違反が見られた箇所)



▲【川崎市 自転車活用推進計画(R2.2)】

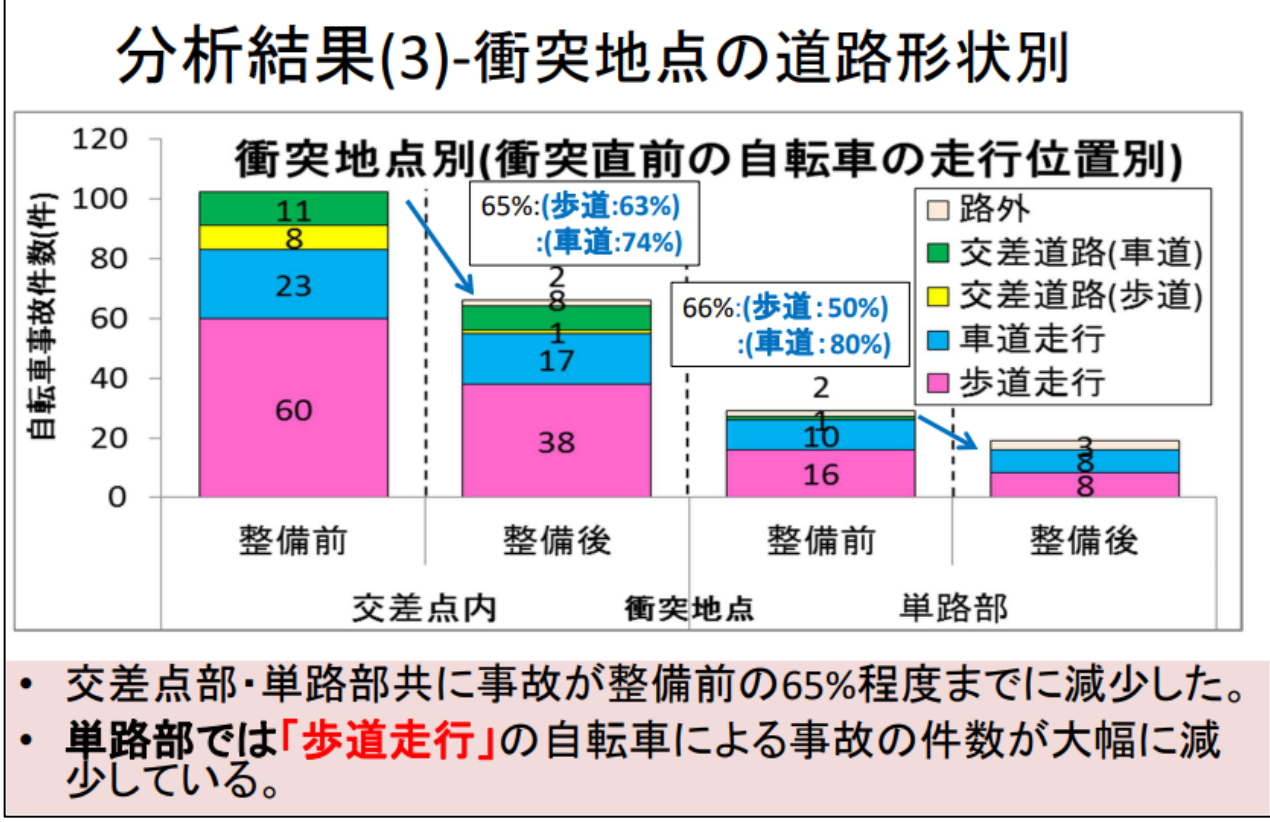
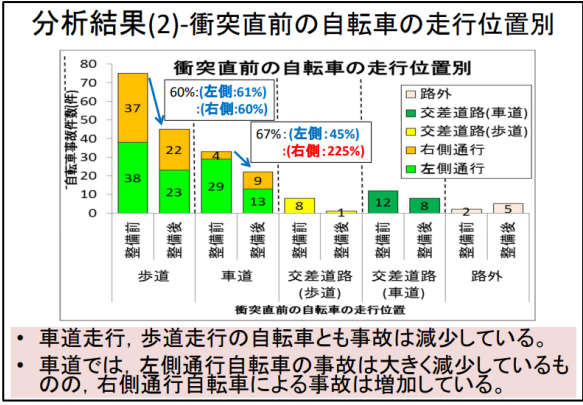
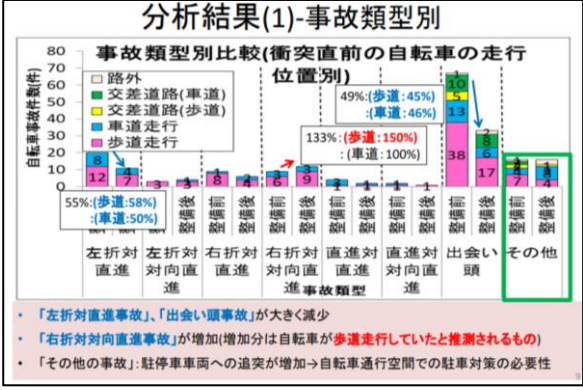
緊急整備箇所(12区間)における自転車関連事故件数の低減

◀【熊本市 自転車活用推進計画(R3.3)】

矢羽根整備による車道走行割合の増加

第3回(R5.9.12) -【資料2-1】委員からの事例紹介(久保田委員)

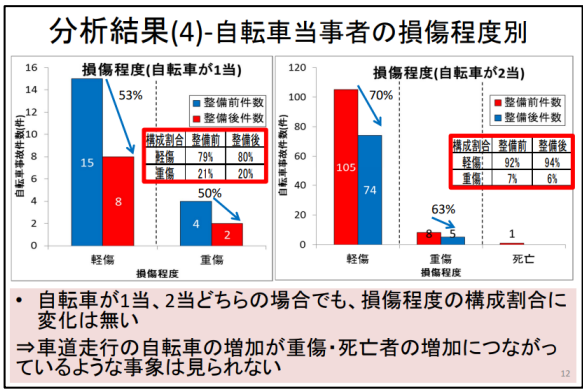
【埼玉県内】



「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点のもと、日本でも多くの自治体で自転車通行空間が整備されてきた。自転車通行空間整備箇所における自転車事故の減少は既に複数の事例で示されているが、整備前後における自転車事故の事故類型別や衝突直前の自転車の走行位置別等複数の観点からの比較や、自転車の交通量を考慮した分析を行った例は少ない。そこで、本研究では、埼玉県内の自転車通行空間整備路線を事例に、整備前後における自転車事故件数の比較を、事故類型別や衝突直前の自転車の走行位置別等複数の観点から行い、さらに自転車の交通量を考慮した分析も行った。その結果、自転車通行空間整備路線での自転車が関連する事故件数の減少が示され、さらに今後の整備・安全対策に関する課題点を提示した。

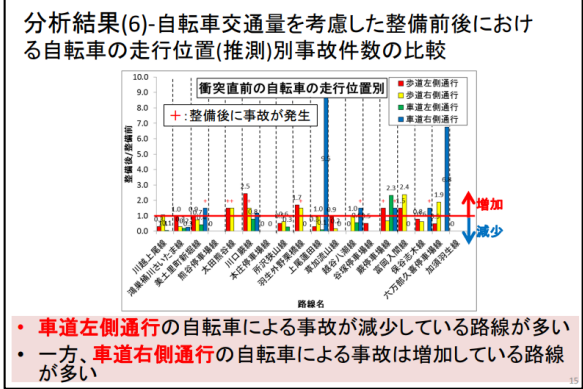
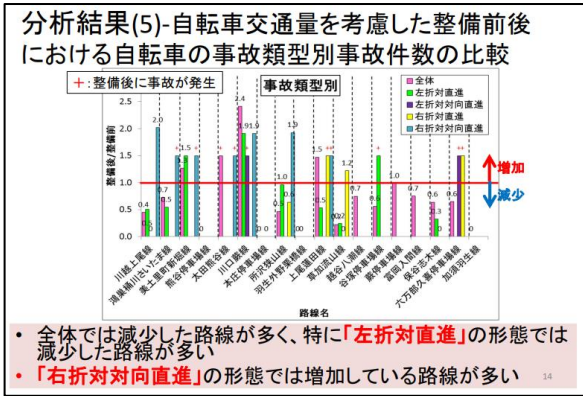
＜「参考資料1安全な自転車通行空間の整備とその効果に関する研究」より＞

第3回 (R5.9.12) -【資料2-1】委員からの事例紹介(久保田委員)



分析結果のまとめと今後の課題点

- ・ 自転車の走行位置を含めて、減少した事故類型と増加した事故類型が明確化・「**その他の事故**」: 駐停車車両への追突事故が増加 ⇒ 駐停車車両への対策
- ・ **車道左側通行**の自転車による事故が減少し、**車道右側通行**による事故が増加 ⇒ 通行位置の明示・通行ルールの周知
- ・ 交差点・単路共に事故は減少したが、**交差点での事故**が多い ⇒ 交差点での安全対策強化(横断歩道位置変更・ポール設置等)
- ・ 車道を走行する自転車が増加傾向にあるが、自転車当事者の重傷・死亡者の増加は無し
 ⇒ 自転車の車道走行による安全面での問題は無いと思われる



⇒ 自転車交通量も含めた事故類型や自転車の走行位置、損傷程度等の観点から「事故の減少」と「今後の課題点」を明確化出来た

第3回(R5.9.12) -【資料2-2】委員からの事例紹介(三国委員)

【金沢市内】

2020年(R2)の整備事例より

金沢における自転車通行空間の整備効果事例 2020年(R2)

- 金沢大学周辺では、多くの大学生や学校関係者が通行
- 自転車通行空間が整備されたことで車道左側通行が増加



金沢市における自転車事故の大幅な減少



出典:街頭指導マニュアル

目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出

(情報通信技術の活用、シェアサイクルの普及促進による自転車の利便性向上)

現状・課題

自転車走行データの活用

- 自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備等の推進のため、データの活用が期待される。
- 走行データの活用に取り組んでいる事例も存在。

データ活用の例

<走行ルートの可視化データ>



<走行ルートの狭域分析>



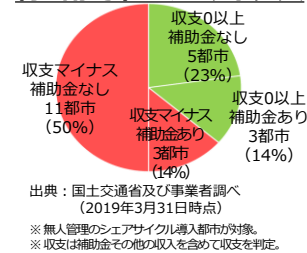
シェアサイクルの普及の状況

- 各地でシェアサイクルの導入が進展。
(25市区町村で導入(令和元年3月末)、60市区町村で自転車活用推進計画に位置付け(令和3年3月末))
- 一方、公共的な交通としての在り方、持続可能な事業運営の在り方等が課題。
- 他の交通モードと連携したMaaS等、デジタル化が進展。

シェアサイクルの導入目的



約6割で収支がマイナス



MaaS (Mobility as a Service)

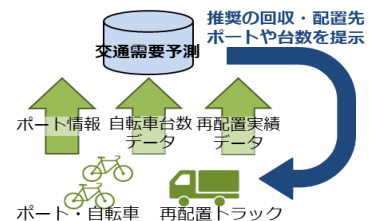


主な強化措置

- ✓ 自転車の利用実態に即した自転車通行空間の整備等を推進するため、自転車プローブデータの活用による計画の策定等の取組に対する支援の在り方を検討。
- ✓ 自転車利用環境の向上のため、自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等のオープンデータによる経路検索等への活用等を図る。
- ✓ 「**シェアサイクルの在り方検討委員会**」(令和2年3月設置)の議論を踏まえ、以下を追加。
 - ・ 制度運用の考え方や先進的な取組事例等の**ガイドラインの策定**
 - ・ シェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援
 - ・ 災害時のシェアサイクルの活用の推進
- ✓ AI等を活用したシェアサイクル再配置や、MaaSにおけるシェアサイクル活用等を推進。
- ✓ 歩行者中心のまちづくりとの連携に向け、歩行者利便増進道路(ほこみち)等におけるサイクルポート設置の促進とともに、ポート設置とあわせた自転車通行空間の整備を推進。



<災害時のシェアサイクルの活用(広島市)>



<AIを活用した自転車の再配置>
【出典】株コモ・バイクシェア資料より国土交通省作成

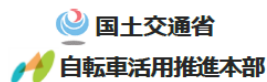
指標

- シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数 **60市区町村** (令和2年度実績) → **240市区町村** (令和7年度)



「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を
地方公共団体の実務担当者向けに令和5年9月29日に公表しました。

シェアサイクル事業の導入・運営のための ガイドライン



令和5年9月

第1章 イン트로ダクション

1. ガイドラインの概要
 - 1.1. 趣旨と目的、ターゲット
 - 1.2. 本ガイドラインにおけるシェアサイクルのサービスイメージ
 - 1.3. 本ガイドラインの全体構成
2. シェアサイクルの概要
 - 2.1. シェアサイクルの導入状況
 - 2.2. シェアサイクルに対するニーズ
 - 2.3. シェアサイクル普及促進による効果
 - 2.4. シェアサイクルの普及促進に向けて

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順

1. 導入に向けた手順
2. 導入要否の検討
 - 2.1. 地域課題の把握と導入目的の明確化
 - 2.2. 事業規模の検討
 - 2.3. 事業スキームの検討
 - 2.4. 事業者を求める事項・水準の設定
 - 2.5. 関連計画との連動
3. 事業者の選定等
 - 3.1. 選定方法の検討
 - 3.2. 公募内容等の検討
4. 実施に向けた準備
 - 4.1. ポート用地の確保協議・交渉(サイクルポート設置場所の確保)

第3章 持続可能な事業となるためのポイント

1. 採算性の確保
 - 1.1. 採算性の確保の視点
 - 1.2. 収入の確保におけるポイント
 - 1.3. 支出の削減におけるポイント
2. 利便性の向上
 - 2.1. 利便性の向上の視点
 - 2.2. MaaSとの連携
 - 2.3. 案内看板等の設置
 - 2.4. データの利活用
3. 安全・安心の確保
 - 3.1. 安全・安心の確保の視点
 - 3.2. 自転車通行空間の考慮
 - 3.3. 過剰駐輪対策
 - 3.4. 自転車車両の仕様
 - 3.5. 自転車の点検整備
 - 3.6. 保険加入の促進
 - 3.7. ヘルメット努力義務化への対応
 - 3.8. 交通安全意識の啓発
 - 3.9. 災害時の活用

第4章 参考資料

1. 補助事業等一覧
2. サイクルポート設置場所の確保に関連する法令
 - 2.1. 用地種別ごとの設置場所の確保



<シェアサイクルの導入状況>

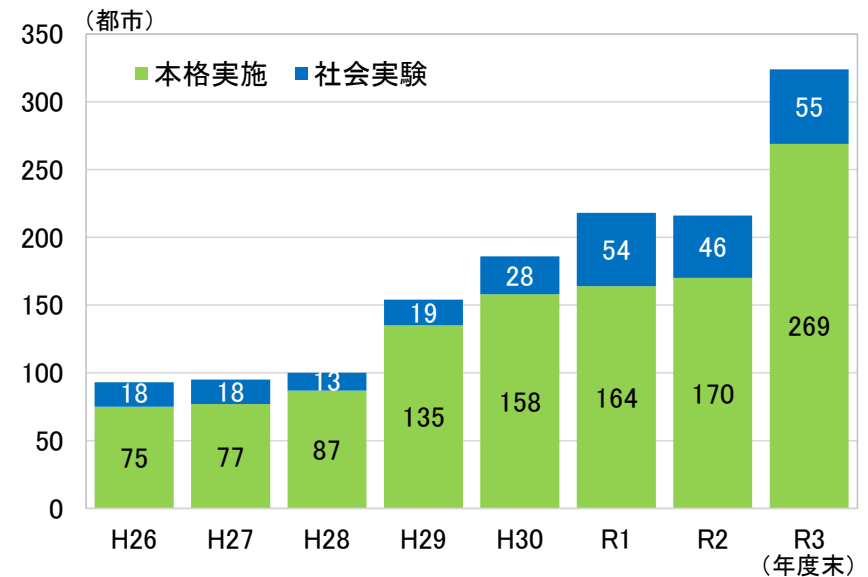
- シェアサイクルの導入は全国に拡大。導入都市は年々増加を続けており、令和3年度末時点では全国269都市で導入されている。

<シェアサイクルの実施都市>



出典：アンケート調査結果(国土交通省都市局、R4)

<シェアサイクル実施都市数の推移(R4.3末時点)>



出典：アンケート調査結果(国土交通省都市局、R4)

* 地方公共団体の判断により本ガイドラインの定義に該当しないものも一部含む



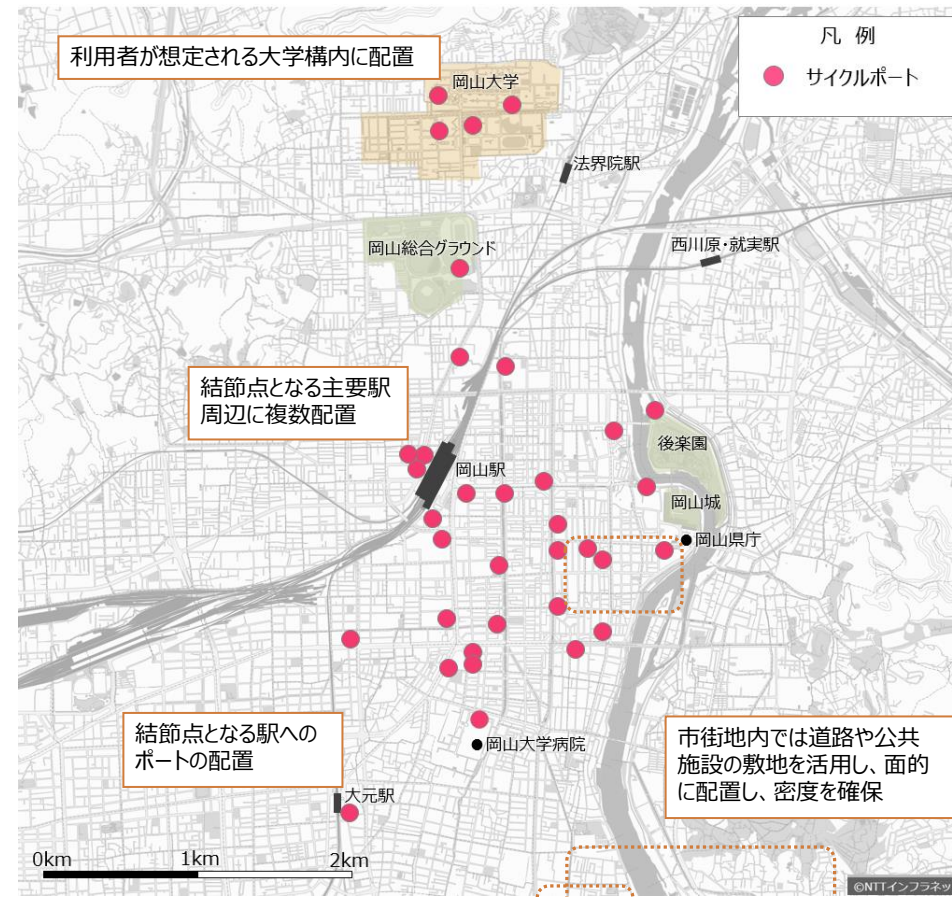
<ポート配置>

- シェアサイクルの利用目的は「生活の利便性向上(買物・食事、通勤)」と「観光の振興(観光・レジャー)」とに大別されます。
- シェアサイクルポートの配置の検討にあたっては、これらの目的に応じて、シェアサイクル利用者の動線が異なることに留意する必要があります。

<導入目的に応じたシェアサイクル事業のイメージ>

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
ポート配置	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市内に面的なネットワークを形成 ● 住民の日常利用としての割合が高い ● 中心市街地の活性化などの役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光地へのアクセスや周遊ルートを形成 ● 主に観光としての利用 ● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
ポート配置	交通結節点となる鉄道駅や、都市内で目的地となる主要な施設などに、一定の密度を確保してシェアサイクルポートを配置	観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置

<岡山県岡山市の例(令和4年3月時点)>

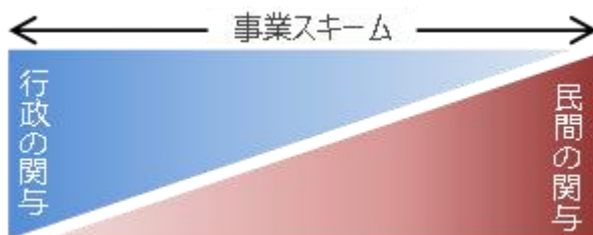




＜事業スキームの検討／官民の役割分担＞

- 事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々です。導入目的を踏まえながら、公共としてどのような視点で関与するか、官民の役割分担を検討することが重要です。

＜事業スキームにおける行政関与の程度のイメージ＞



＜行政の関与の視点＞

事項		行政の視点	
導入 要否 の 検討	地域課題の把握	まちづくりや交通など全体の視点から地域の課題を把握	
	導入目的の明確化	地域課題に対する解決手段の一つとしてのシェアサイクル事業の導入目的を明確化	
	事業規模 の検討	事業エリア ポート配置	利用ニーズの反映、事業の費用対効果、収支のバランス（公的資金投入の要否）
	事業 スキーム の 検討	官民の 役割分担	事業のマネジメント、施設・設備設置者／費用負担、管理・運営実施者／費用負担等の官民分担
		モビリティの選択	地形や都市構造、導入目的などを踏まえた適切なモビリティの選択
		KPI（PDCA）	導入目的に応じた適切な KPI の設定／利用ニーズの分析に基づく運用の在り方
	事業者 に求 める 事 項 ・ 水 準 の 検 討	過剰駐輪対策	事業効率性だけでなく、公的なサービスとして事業者を求める事項・水準の設定
		利用者 の安全確保	
		災害時の活用 データの利活用	
	関連計画との連動	まちづくり計画、交通計画、自転車に関する計画、交通以外の分野での計画などとの連動	
事業者 の選 定 等	選定方法の検討	選定などプロセスの公平性・透明性・客観性の担保	
	公募内容 等の検討	仕様項目 評価項目	前提条件（与条件）とする事項と応募者の企画提案とする事項の仕分け
実施に 向け た 準 備	ポート用地 の確保 協議・交渉	設置箇所と 設置手法	公共用地や民地におけるシェアサイクルポート用地の円滑な確保に向けた法令・制度の理解や活用
		設置促進に 向け た 手 法	事業者などに向けたインセンティブ／関係機関との調整に向けた連携体制の構築など



＜ポートの配置箇所と設置手法＞

- シェアサイクルポートの設置箇所の種別ごとに、法令による規制などを踏まえて、シェアサイクルポートを設置するための申請手続を行うことが必要です。

＜設置場所の種別ごとに係る主な設置手法＞

設置箇所		設置手法	関係する法規制	特例制度等
公共用地	道路	● 占用	● 道路法 ● 道路法施行令 ● 道路法施行規則	● 都市再生特別措置法 ● 中心市街地活性化法
	都市公園	● 公園施設 ● 占用（Park-PFI や都市再生特別措置法の特例を活用）	● 都市公園法 ● 都市公園法施行令	● 都市公園法によるPark-PFI ● 都市再生特別措置法
	河川空間	● 占用	● 河川法 ● 河川敷地占用許可準則	● 都市再生特別措置法
公共施設内の空間	国有地	● 使用許可の申請により設置	● 国有財産法	
	市有地等	● 使用許可の申請により設置	● 地方自治法 ● 公共施設使用料条例など	
民地	有効空地・公開空地	● 総合設計制度 ● 地区計画に位置づけ設置	● 建築基準法 ● 都市計画法 ● 各地方公共団体の制度など	

＜道路でのシェアサイクルポートの設置＞

道路占用によりシェアサイクルポートを設置（道路法第 32 条、第 33 条）

- ・道路管理者への占用許可申請により設置
- ・無余地性の基準を満たすことが必要
- ・無余地性の基準については、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮することができる
- ・高架下においては、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められる場合は、無余地性の条件に関わらず、占用することが可能

道路占用時の特例

- ・下記の制度の活用により、無余地性の条件にかかわらずサイクルポートを占用することなどが可能

- 都市再生整備計画の活用
- 歩行者利便増進道路制度の活用
- 中心市街地活性化制度の活用
- 道路協力団体制度の活用



道路(名古屋市内)



都市公園(岡山市内)



河川空間(名古屋市内)



自治体所有敷地(札幌市内)



有効空地(東京都内)



公開空地に準じる空地(広島市内)

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 (ニーズの高まりを踏まえた自転車通勤等の更なる促進)

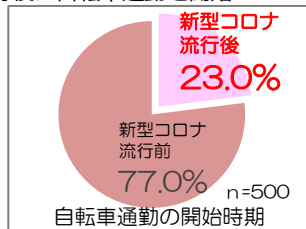
現状・課題

コロナ禍における自転車通勤の状況

- コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

自転車利用のニーズの高まり

- ・ 都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始



- ・ 新しく自転車通勤を始めた理由は「公共交通機関での混雑を避けるため」が95.7%

出典：au損害保険㈱ R2.7アンケート調査

コロナ禍のシェアサイクルの日常利用のニーズは増加傾向

【例：金沢市】

- ・ 月額会員延べ利用人数：

令和2年3月 1,270人

〃 10月 6,494人

↳ 5.1倍



<シェアサイクルの殺菌消毒（金沢市）>

- 政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日策定、令和3年5月14日変更）において、自転車通勤の推進を位置付け。

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

- ① 政府及び特定都道府県は、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
 - ・ 職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を強力に推進すること。
- ② 政府及び地方公共団体は、在宅勤務(テレワーク)、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

- 一方で、交通事故の懸念、駐輪スペースの環境の未整備、通勤手当等の福利厚生面での制度の未整備等の理由から、**自転車通勤を認めていない企業も存在。**

主な強化措置

- ✓ 「自転車通勤導入に関する手引き」について、自転車通勤のニーズの高まり等の実態を踏まえて安全対策等の記載の充実を図る。
- ✓ 自転車通勤を推進する企業・団体を認定する「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度(※)の経済団体等を通じた更なる周知により、自転車通勤に取り組む企業の拡大を推進。
(※) 令和3年3月末現在、41の企業・団体が「宣言企業」に認定
- ✓ 自転車で通勤しやすい環境の整備等の取組に対する支援策の具体化を図る。



<自転車通勤導入に関する手引き>

【出典：国土交通省】



<通勤しやすい環境の整備の例(駐輪スペースの設置)>

【出典：国土交通省】

指標

- 通勤目的の自転車分担率
15.2% (平成27年度実績) → **18.2%** (令和7年度)



自転車活用推進
官民連携協議会

自転車通勤推進企業宣言プロジェクト 始動!!

(令和5年5月時点)



優良企業

- コカ・コーラボトラーズジャパン株式会社
- 株式会社シマノ
- 株式会社はてな
- 株式会社マスター
- ライトウェイプロダクツジャパン株式会社
- シチズンカスタマーサービス株式会社
- 日本電子株式会社
- ブリヂストンサイクル株式会社
- 松本市



令和5年度 自転車通勤推進企業宣言プロジェクト
『優良企業』認定 表彰式(令和5年5月31日)

宣言企業

- | | | | |
|------------------------------|--|---|---------------------------|
| ■ 株式会社ITreat | ■ アオノマリンテクノ有限会社 | ■ 豊中市 | ■ トレック・ジャパン株式会社 |
| ■ 株式会社アキボウ | ■ 株式会社あさひ | ■ 中西化工株式会社 | ■ 株式会社日さく |
| ■ 旭建設株式会社 | ■ 株式会社アラタ工業 | ■ 株式会社日本海コンサルタント | ■ 一般財団法人日本自転車普及協会 |
| ■ 株式会社イーチャリティ | ■ 今治市 | ■ 日本電子株式会社
・本社・昭島製作所 | ■ 株式会社はてな |
| ■ 株式会社ウエイブワン | ■ 大分市 | ■ パナソニックサイクルテック株式会社 | ■ パナレーサー株式会社 |
| ■ OpenStreet株式会社 | ■ 合同会社OHANA | ■ ブリヂストンサイクル株式会社 | ■ 社会医療法人ベガサス馬場記念病院 |
| ■ 加和太建設株式会社
・本社
・カワタビル | ■ 株式会社環境整備産業 本社・本社工場 | ■ 株式会社保健同人社 | ■ ホダカ株式会社 |
| ■ 京都市 | ■ 有限会社クリオンティ | ■ 真韻株式会社 | ■ 株式会社マスター |
| ■ クローム・インダストリーズジャパン
合同会社 | ■ NPO法人ケア・サポート
・ちかみシーサイド
・シーサイドきくま | ■ 松本市 | ■ マブチモーター株式会社 |
| ■ コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式
会社 | ■ 佐伯市 | ■ 株式会社八重洲出版 | ■ 大和コンサル株式会社 |
| ■ サンサイクルシステム株式会社 | ■ 重松建設株式会社 | ■ ヤマハモーターエレクトロニクス株式
会社 | ■ ライトウェイプロダクツジャパン株式
会社 |
| ■ 静岡県庁 | ■ シチズンカスタマーサービス株式会社 | ■ 楽天株式会社
・楽天クリムゾンハウス
・広島オフィス | ■ 株式会社ワイ・インターナショナル |
| ■ 特定非営利活動法人 自転車活用推進研
究会 | ■ 株式会社シマノ | ■ 楽天フルフィルメントセンター市川
・楽天フルフィルメントセンター川西
・楽天フルフィルメントセンター流山
・楽天フルフィルメントセンター枚方 | |
| ■ シマノセールス株式会社 | ■ 株式会社ジョイフル 本社 | ■ 和泊町 | |
| ■ 株式会社杉原設計事務所 | ■ 武田産業株式会社 | | |

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 (サイクリングルートの新なる磨き上げ)

現状・課題

サイクリング環境の整備、宿泊滞在への誘導

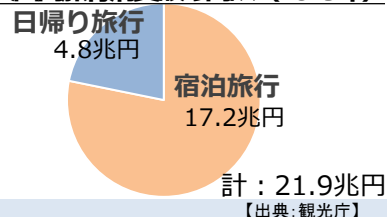
- サイクリストの受入環境整備として、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリスト向けの取組も進展。



＜サイクルサポートステーション＞
【出典: 茨城県】

- サイクルツーリズムが地域経済に与える効果を高めるため、消費額がより大きい宿泊を伴う滞在に導く必要。

日本人国内旅行消費額の内訳 (2019年)

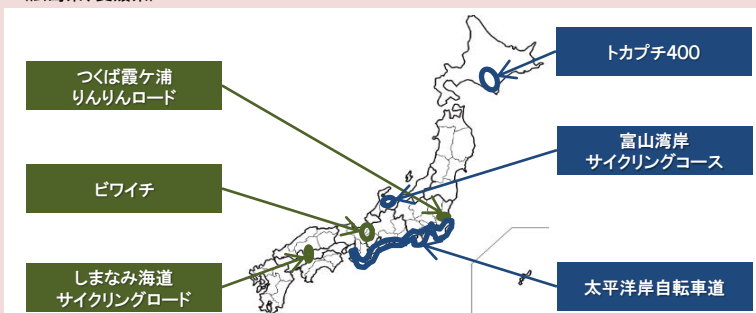


サイクリングルートのブランド化

- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを「ナショナルサイクリングルート」として指定する制度を令和元年に創設。

(令和元年11月 指定)
 ・つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)
 ・ピワイチ(滋賀県)
 ・しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)

(令和3年5月 指定)
 ・トカプチ400(北海道)
 ・太平洋岸自転車道(千葉県～和歌山県)
 ・富山湾岸サイクリングコース(富山県)



主な強化措置

- ✓ サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・コンビニ等の商業施設等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの充実
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- ✓ サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)



指標

- 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
56ルート (令和元年度実績) → **100ルート** (令和7年度)

自転車活用目的の広範化・深化(サイクルツーリズム等)



- 自転車(サイクルツーリズム)を活用した地域振興、観光振興の取組に各地で関心が高まっている。
- サイクルツーリズムを地域振興・観光振興に活用する取組として、日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルート指定する「ナショナルサイクルルート」制度を創設。

＜官民連携によるサイクルルート整備＞

※検討中も含む



＜サイクルツーリズムの地域への経済波及効果事例＞

	丘のまちびえい いセンチュリー ライド	利尻島一周ふ れあいサイク リング
経済波及効果 (a)	約6,800万円	約1,200万円
イベント開催事業費 (b)	約1,800万円	約145万円
事業費に対する 経済波及効果 (a)÷(b)	3.8倍	8.3倍

出典: 経済産業省北海道経済産業局

＜ナショナルサイクルルートの指定状況＞

- ・ 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」として指定する制度(令和元年9月創設)。
- ・ これまで6ルートを指定。(第1次ルート: 令和元年11月、第2次ルート: 令和3年5月に指定)



○JNTO(日本政府観光局)によるPR

外国人向けに、ナショナルサイクルルート沿線の観光情報等の魅力を英語で発信。国のポータルサイトにリンク。



(1) サイクリストへの情報発信

- サイクリストのスキル(初級者・上級者)等に応じて、適切なルート選択のもとで楽しんでもらえるように情報を発信。

(2) 継続的なルート環境の改善

- 改善状況に関する継続的なフォローアップを実施。

→ ルート環境やサイクリストへの情報発信を磨き上げることでルートの誘客力を向上させるとともに、地域経済への波及効果などの効用を市民が実感できるように。



交流人口増



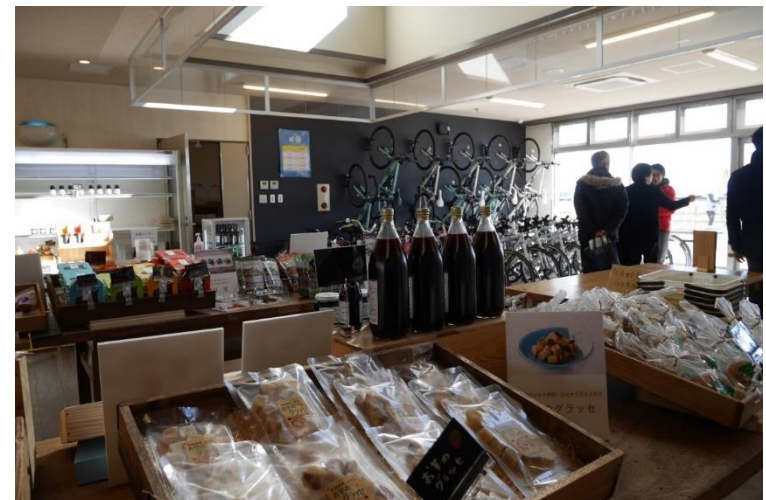
【資料】NPO法人シクロツーリズムしまなみ



【資料】SATOYAMA EXPERIENCE

地産地消／外消

かすみがうら市交流センター かすみキッチン
(つくば霞ヶ浦りんりんロード)



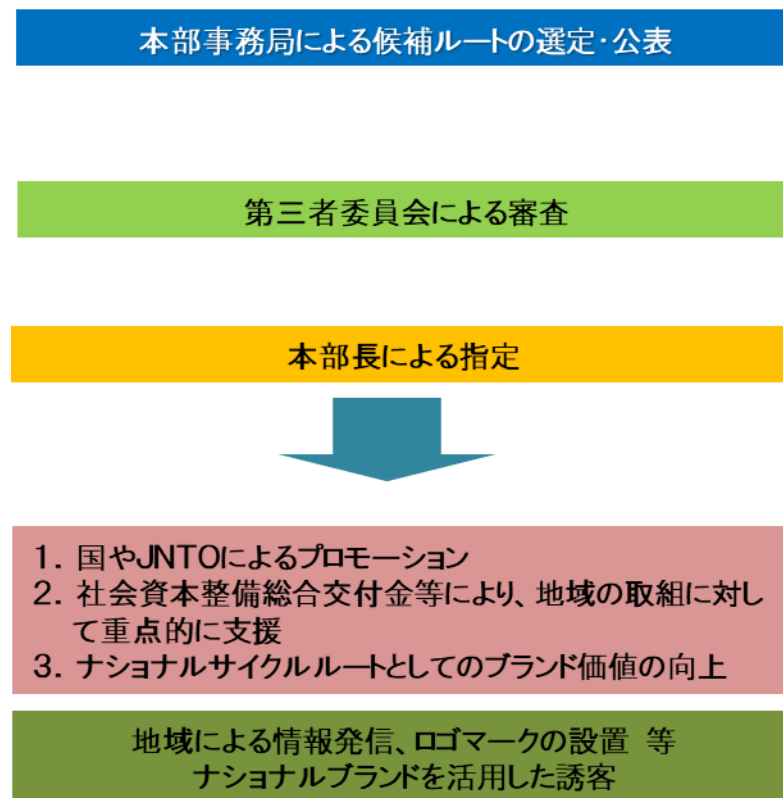


- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。

■ ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分岐部)
3. 受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ② いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

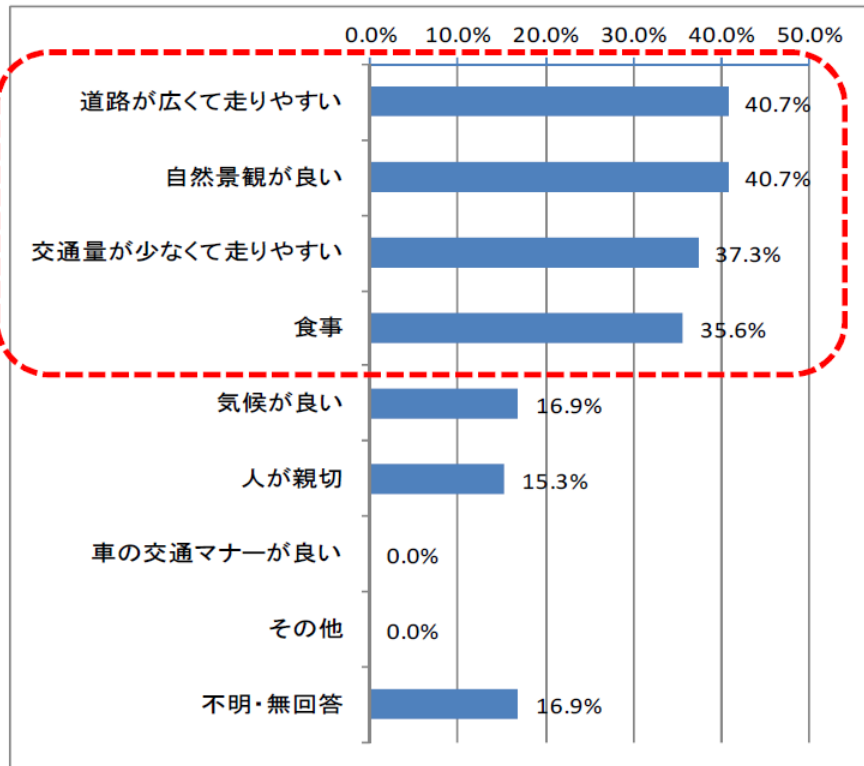
■ ナショナルサイクルルートの指定手続き





走行環境の整備

<サイクリストの満足度>



資料: 北海道開発局

<通行空間の整備>



富山湾岸サイクリングコース

<案内の整備>



太平洋岸自転車道



受入環境の確保 — 休憩・整備スポット

■しまなみ海道

…商店、道の駅などと連携し、空気入れの貸し出し、
トイレ利用、給水サービス等を提供

▼サイクルオアシス



【資料】NPO法人シクロツーリズムしまなみ

…手荷物を出発地の宿泊先から到着先の宿泊施設
等へ配送できるサービスを提供

▼佐川急便株式会社による

しまなみ海道手ぶらサイクリングサービス(手荷物配送)



■ビワイチ

▼米原駅サイクルステーション※1



▼ジャイアントストアびわ湖守山※2



▼道の駅湖北みずどりステーション※3



【資料】※1:びわこ一周レンタサイクル
※2:ジャイアントストアびわ湖守山
※3:道の駅湖北水どりステーション

サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～



○欧州をはじめとした諸外国においては、公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられており、**自転車をそのまま車内等に持ち込める運用(サイクルトレイン・サイクルバス)**が、広く一般的になっています。

○我が国においても、鉄道事業者やバス事業者が、沿線地域とも連携しながら**サイクルトレインやサイクルバスの導入や拡大を検討していただけるように、その一助となる資料**を作成しました。**【令和5年5月8日】**

1. サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1.1. サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



サイクルトレイン

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



サイクルバス

ウイング神姫 (兵庫県)

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



観光での活用

一畑電車 (島根県)



観光での活用

宗谷バス (北海道)



日常生活での活用

上毛電気鉄道 (群馬県)

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取り組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

1.4. 導入・運用の留意点

導入にあたる安全対策(車内での固定、駅内の利用環境)、案内誘導の好事例



安全対策 (車内固定場所の設置)

関鉄バス (茨城県)



駅設備の対応 (階段へのスロープ設置)

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



ピクトグラムによる案内誘導

弘南鉄道 (青森県)



駅構内の誘導サイン

台湾鉄道 (台湾)



乗車位置の指定・台数制限

西日本鉄道天神大牟田線 (福岡県)

2. 国内における事例カルテ

国内における事例をカルテ化

- サイクルトレイン: 西日本鉄道天神大牟田線、弘南鉄道大鰐線弘南線、JR西日本きのくに線、一畑電車北松江線大社線、上毛電気鉄道
- サイクルバス : 宗谷バス、関鉄バス、ウイング神姫



＜サイクルトレイン・サイクルバスの導入目的と利用層＞
 ○サイクルトレイン・サイクルバスは、観光・サイクリング行動における利用目的と、通勤・通学、買い物など日常の生活行動における利用目的があります。

＜目的と利用シーン＞

目的	利用シーン	想定される利用層	事例	
観光行動	・サイクルツーリズムの推進 ・観光回遊の拡大 ・観光における公共交通の利用促進	・サイクルルートへの移動 ・サイクルルートのショートカット ・往復ルートでの片道利用	サイクリスト (初心者～上級者) 【自転車の種類】 スポーツバイク (MTB 等含む) 電動アシスト付自転車等	事例 (鉄道) ①②③ (バス) ④⑤ (バス) ⑥⑦⑧
観光行動	・MTB コースなどへの移動 ・大会会場、イベント会場への移動 ・サイクルイベント時の輸送 (専用列車・バスなど)	・観光地への移動 ・観光回遊時のショートカット ・サイクルトレイン・サイクルバスへの乗車が利用目的 ・自転車と公共交通を組み合わせた観光	サイクリスト (初心者～中級者) 【自転車の種類】 シティサイクル スポーツバイク (MTB 等含む) 電動アシスト付自転車等	事例 (鉄道) ①②③ (バス) ④⑤ (バス) ⑥⑦⑧
生活行動	・通勤・通学利用の利便性向上 ・日常的な買い物等での利用	・自宅～駅、駅～通勤・通学先 双方での自転車利用 ・工場や大学など鉄道駅から比較的離れた立地がされる施設への通勤・通学	サイクリスト (中～上級者) 【自転車の種類】 スポーツバイク (MTB 等含む)	事例 (バス) ⑥⑦⑧
生活行動	・山岳地帯・急坂・危険箇所等、自転車利用が困難な区間における「迂回路」としての利用	・中心市街地や大型ショッピングセンターと駅、駅～居住地間の移動	生活利用 【自転車の種類】 シティサイクル 電動アシスト付自転車 幼児同乗等	事例 (鉄道) ①②③ (バス) ④⑤ (バス) ⑥⑦
その他			多様	事例 (鉄道) ③ (バス) ⑥⑦



観光回遊の移動手段としての活用 (観光列車への搭載)
 (岡山県 JR西日本 LA MALLE DE BOIS(ラ・マルド・ボア))



日常的な利用 (愛媛県 伊予鉄道)



出典: Marina am Stau, Commat

自転車では走行できない海底トンネル部の迂回路としてのサイクルバスの利用 (ドイツ・リュベック)



<安全対策>

○車内での自転車の転動による事故、自転車の破損については、サイクルトレイン運行中の各鉄道事業者とも自転車持込者の自己責任としていますが、車内の自転車搭載場所について、混雑時にも支障をきたさない、立客とも錯綜しないといった、危険の少ない場所を指定するなどの工夫をしています。

○固定ベルトについては、自転車持込客自らによる持参を前提とするしている事例がある一方で、車両に常設するほか、駅窓口やバスターミナル等での貸し出し、又は構内店舗で販売している事例もあります。

など



車いす・ベビーカー利用者への配慮を促している例
(東京都 西武鉄道多摩川線)



固定ベルトの貸し出し
(福岡県 西日本鉄道)



固定ベルトの車内への常設
(青森県 弘南鉄道)

< 持込料金 >

- サイクルトレインやサイクルバスへの自転車持込料金は、事業者により異なっていますが、持続可能なサービス提供、継続的なサービス改善、「自転車をそのまま持ち込むことができる“高付加価値サービス”」に対する利用者側の適切な負担などの観点から、徴収に係るコストや運用にも考慮しつつ、必要に応じて徴収することも有効です。
- 徴収するための合理的な手法として、スマートフォンアプリ(QRコード乗車券)、ICカード(交通系ICカードやクレジットカードのタッチ決済)などキャッシュレス化によるスムーズな決済方法を導入することに加え、近年各地で導入や検討が進められている「MaaS」(Mobility as a Service)に組み込むことで観光周遊を含む交通料金として一括した徴収に含むことなども考えられます。
- なお、海外でも、自転車の持込料金を徴収している事例が多数あります。

など



資料：西日本鉄道

SNSアプリを活用した予約サービスの導入
(福岡県 西日本鉄道)



券売機での自転車持ち込み券販売
(島根県 一畑電車)

<国内における事例リスト(サイクルトレイン)>

西日本鉄道(福岡県)、弘南鉄道(青森県)、JR西日本(和歌山県)、一畑電車(島根県)、上毛電気鉄道(群馬県)

番号	都道府県	事業者・路線名	ポイント	地域性	日常利用	観光	実施形態	運行曜日※1	列車の限定
①	福岡県	西日本鉄道 天神大牟田線	<ul style="list-style-type: none"> 大都市中心部及び郊外を結び、多様な用途に活用されているサイクルトレイン スマートフォンアプリを活用した、利用予約、持込台数管理、運賃・料金決済を実現 	都市近郊	○	○	本格実施	土日祝日	あり
②	青森県	弘南鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 地元のニーズに寄り添い、低コストで実現したサイクルトレイン サイクリング目的の観光利用のみならず、郊外ショッピングセンターへの買物利用など日常利用にも活躍 一部路線では、平日日中も運行し、通勤・通学時間帯への導入も行政において検討中 	地方	○	○	本格実施	大鰐線 全日 弘南線 土日祝 冬季以外	なし※2
③	和歌山県	JR 西日本のくに線	<ul style="list-style-type: none"> ナショナルサイクルルート沿線約150kmにわたり毎日運行されるサイクルトレイン ワンマン列車車両に車載型IC改札機を搭載し、スムーズな乗降を実現 特急列車(一部区間)への自転車持込も実現 	地方	○	○	本格実施	全日	なし
④	島根県	一畑電車	<ul style="list-style-type: none"> 長い運行実績を有し、観光客にも地元住民にも定着したサイクルトレイン 駅構内レンタサイクル、荷物託送サービス等、鉄道と自転車を組み合わせて周遊しやすい多様な仕組みを構築 	地方	○	○	本格実施	全日	なし
⑤	群馬県	上毛電気鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 生活に密着した日常利用及びサイクリング目的の観光利用の両面で活用され、利用者数が非常に多いサイクルトレイン 	地方	○	○	本格実施	全日	なし※2

※1:イベント時や年末年始などは利用できない日もあります
 ※2:朝夕の混雑時に利用できないこともあります

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)

ポイント

- 大都市中心部及び郊外を結び、多様な用途に活用されているサイクルトレイン
- スマートフォンアプリを活用した、利用予約、持込台数管理、運賃・料金決済を実現

1 概要

- 区間: 西日本鉄道 天神大牟田線(西鉄福岡～大牟田) 特急列車のみ【全線】
- 実施期間: 2021.10～12実証実験、2022.3～本格実施
- 料金: 300円/台(実証実験時は無料)
- 予約: 必要(LINEを使った予約) 台数制限あり(1列車12台(1両2台×6両編成))
- その他: 本格実施後は福岡～大牟田間の特急列車(福岡発6:23～18:00 大牟田発10:23～21:24)で実施 乗降駅は特急停車駅のみ

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)

6 導入後の状況

- サイクルトレインの自転車持込者は、ほとんどが新規の西日本鉄道の利用者であると考えられている。
- 都心の人が福岡方面へ観光に行く機会があり、西鉄福岡からの乗客が従来の多く、朝川や大牟田まで乗車し、熊本、鹿児島方面に向かっている。
- 南からの利用者は、天神まで乗車し、北島方面に向かっている。

7 自転車活用・サイクルツーリズムの観点から見た効果

- 福岡から郊外方面、郊外から福岡方面の利用がみられ、福岡駅から北島方面、郊外は大牟田や朝川から熊本や島原方面にも行動が広がっている。
- 行政が一線に留まらず、民間企業からも協力があるという声かけがけたい。

8 車両・駅施設への対応

- 乗降位置及び安全対策
 - 乗降可能箇所は各車両の指定位置(扉付近)。
 - ビロプログラムを貼付けしており、わかりやすくしている。
 - 指定ベルトを改札口で貸出し、自転車持込者は、大きな荷物を運ぶ場合と変わらず、安全面については、自己責任を求めている。
- 駅構内の安全対策
 - 動線を明確にしている。(エレベーター等)
 - 経路や乗降位置にビロプログラムを設置しており明確にしている。

(サイクルバス)

宗谷バス(北海道)、関鉄バス(茨城県)、ウィング神姫(兵庫県)

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)

2 目的と背景

- コロナ禍で通勤通学者及び福岡県南地区への観光客が減少し、鉄道乗車人員全体が減少する中、密を避けた移動の需要やアウトドア需要が高まっていた。
- 国の第2次自転車活用推進計画の決定や福岡自治体によるサイクリングイベントの企画、サイクリングコースの設定・整備などが進んでいたこと、他の鉄道会社でもサイクルトレインの導入が考えられていたことが背景にあった。
- そのため、新たな民間事業者の開始、自転車を活用した沿線の観光振興、マイカーからの転換促進などSDGの観点から、サイクルトレインの導入を開始した。

3 利用層

- 新たな利用者の開拓。
 - サイクルバスをイメージとして始めている。サイクリングとの連携による周知イベント開催、旅行会社での商品開発などを進めている。自転車持込サービスの受け皿は従来の日本一サイクルバス。
 - 大牟田駅へののらぼーと福岡への誘導など日常利用を促している。
 - 平日のランチ時間以外に扱っていることで、サイクルトレインが可能なとされている。甘味舗なども可能性はある。
 - 特急以外の種別でのサイクルトレインは自転車の乗降ができる駅に限られており、現時点では難しいとされている。

4 施策課題と対応

- 公共交通機関から見た新たな利用層の開拓
 - 自転車を活用した新たな移動需要の拡大
 - 新たな利用層の開拓
 - 沿線地域のにぎわい創出への貢献

5 他の自転車施策との関連

- サイクルバス 西日本鉄道には、バス部門もあり適切で実施している。

事例:【鉄道】①:西日本鉄道 天神大牟田線(福岡県)

9 利用実績

- 実証実験中 Ⅰ期(2021.10.23～11.3) 326台(日平均8台)
 - Ⅱ期(2021.11.6～12.12) 1,026台(日平均7台)
- 本格実施後(2022.3.26～2023.1.1) 1,465台(日平均17台)
- 実証実験Ⅰ期は、特定の列車に自転車が集中し、1台を超えることもあったため、実証実験Ⅱ期では対象列車を増やし分散化を図ったが、それでも朝の混雑に集中し10台を超えることもあった。本格実施後の減少は有効化の施策があると言える。

10 評価

- サイクルトレインを実施するにあたり、駅員を配置しないシステムを構築することで、乗降の負担を軽減。
- 車両乗降の想定もなかったが、実験を経て安全性を確認。
- 駅員や乗務員については、会社員の対応(予約管理の確認、指定ベルトの愛護)や列車内乗車時の連絡体制(基本的に同席)を確認しているが、今のところ大きなトラブルはない。
- ロングコート車両では不評であったため、クロスシート車両に変更して、台数制限を実施

11 その他

- LINEによる予約及び運賃、持ち込み料金を一括決済サービスを導入。
- LINEのシステムでは出発10分前まで予約キャンセルが可能。



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7(2025)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

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. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

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

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入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

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(1.の再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(2.の再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

※22の施策ごとに具体的な措置を記載(再掲を除き、計73)