

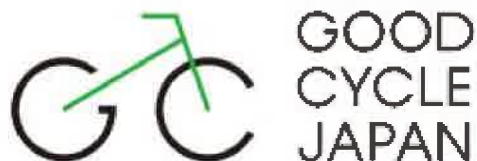
自転車活用推進計画



令和4年11月4日

国土交通省道路局参事官
自転車活用推進本部事務局次長

金籠 史彦





1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進法と自転車活用推進本部について
3. 自転車活用推進施策の動向



国土交通省自転車活用推進本部HPより

日本初の「自転車」の理念法と計画に基づいて、
日本中のみんなで自転車をどんどん活用し、
これからの「しあわせ」な生活と社会を目指していく。
それが、GOOD CYCLE JAPAN

GOOD CYCLE JAPAN

自転車に乗って、健康に長生きできる日本にしよう。
自転車に乗って、地味も都市の車種も変えていこう。
自転車に乗って、日本の超身体をもっと健装しよう。
自転車に乗って、安全でみんなが自転車をつくろう。
みんなでもっと自転車に乗って、これからの日本に
iOODな流れを、ちょっとカタダは差つけられど、
ずっと健康者のいいシアワセが待っている。
自転車にYESな人は、いまだどんどん増えている。
*あ、あなたもご一緒に。

GOOD CYCLE JAPAN IS



MENU

DOWN 2



金籠 史彦 (かねこ ふみひこ)

- ・2001年 国土交通省入省
- ・2014年 総合政策局政策課
- ・2015年 国土交通省水管理・国土保全局水資源部
- ・2016年 国土交通省大臣官房総務課
- ・2017~20年 外務省在ジュネーブ国際機関日本政府代表部参事官 出向
- ・2020年 国土交通省海事局総務課企画官
- ・2021年 **国土交通省道路局参事官(自転車活用推進本部事務局次長)**



自転車活用推進本部
事務局オフィス



国土交通省職員用
「シェアサイクル」

簡単な自己紹介



日本列島縦断@三国峠 (1997)



富士山頂MTBダウンヒル (1997)



北米大陸横断(2000)



ヨーロッパアルプス (2019)

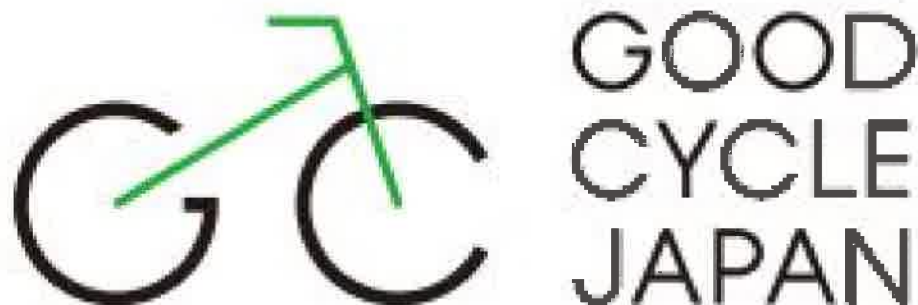




1. 簡単な自己紹介

2. 自転車活用推進法と自転車活用推進本部について

3. 自転車活用推進施策の動向



自転車活用推進法の概要（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行）



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**
- ・ 自転車の運転に関する**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**

自転車活用推進本部 及び 本部事務局について



- 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
※併任発令 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

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

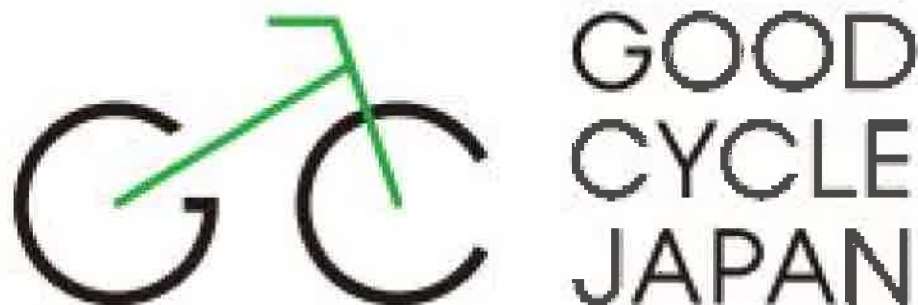
※大臣が本部員でない省庁も含む
※必要に応じて下部組織を設置可



1. 簡単な自己紹介

2. 自転車活用推進法と自転車活用推進本部について

3. 自転車活用推進施策の動向



第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）



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

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）

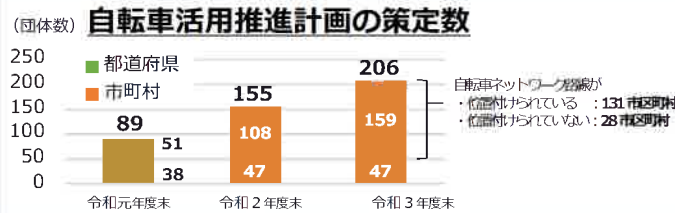
目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出 (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて)



現状・課題

地方版自転車活用推進計画に基づく取組

- 地方版自転車活用推進計画は、206の地方公共団体で策定済み。
(令和3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。**
(28/159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・メーター等の撤去等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)

地方版自転車活用推進計画の策定 (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)



○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(平成30年8月)し、周知。

○令和4年3月末時点で、**47都道府県全てを含む206の地方公共団体が策定。**

※赤字は令和3年4月1日～令和4年3月31日策定自治体(51)

令和4年3月末までの計画策定状況

都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済	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、稚内市、 美瑛町・上富良野町・中富良野町・富良野市・南富良野町・占冠村 (※1)	神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市	京都府	京都府、京都市、長岡京市	福岡県	福岡県、田川市、糸島市、福岡市、北九州市、 大野城市
青森県	青森県	山梨県	山梨県	大阪府	大阪府、大阪市、堺市、守口市、枚方市、茨木市、摂津市、豊中市、泉南市、八尾市、 岸和田市、池田市、吹田市、高槻市、岬町	佐賀県	佐賀県、佐賀市
岩手県	岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市	長野県	長野県、伊那市、千曲市、岡谷市、諏訪市、下諏訪町(※3)、長野市、 松本市、安曇野市、豊丘村、大町市、池田町・松川村・白馬村・小谷村 (※4)	兵庫県	兵庫県、神戸市、加古川市、尼崎市、三木市、加東市、高砂市、伊丹市、 姫路市	長崎県	長崎県、南島原市、五島市、新上五島町、大村市
宮城県	宮城県、仙台市	新潟県	新潟県、新潟市、 南魚沼市	奈良県	奈良県、東吉野村	熊本県	熊本県、熊本市
秋田県	秋田県、横手市、小坂町	富山県	富山県、富山市	和歌山県	和歌山県、和歌山市、 海南市	大分県	大分県、大分市、佐伯市
山形県	山形県、寒河江市、 山形市	石川県	石川県、金沢市、加賀市	鳥取県	鳥取県、 大山町	宮崎県	宮崎県、宮崎市、えびの市(※5)
福島県	福島県、いわき市、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※2)、 北塩原村	岐阜県	岐阜県	島根県	島根県、益田市	鹿児島県	鹿児島県、鹿屋市、湧水町(※5)、 南さつま市、南九州市
茨城県	茨城県、土浦市、石岡市、笠間市、神栖市、那珂市、水戸市、 かすみがうら市、行方市、茨城町、常総市	静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、小山町、沼津市、伊豆市、 富土市、三島市、富士宮市、御前崎市	岡山県	岡山県、 岡山市	沖縄県	沖縄県、名護市
栃木県	栃木県、宇都宮市	愛知県	愛知県、豊橋市、一宮市、豊田市、田原市、名古屋市長春井市、 岡崎市、安城市	広島県	広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、海田町、 北広島町		
群馬県	群馬県	三重県	三重県	山口県	山口県、宇部市		
埼玉県	埼玉県、 さいたま市、熊谷市	福井県	福井県、あわら市	徳島県	徳島県、徳島市、鳴門市		
千葉県	千葉県、千葉市、 東庄町	滋賀県	滋賀県、草津市、守山市	香川県	香川県、高松市		
東京都	東京都、渋谷区、大田区、立川市、国立市、 目黒区、世田谷区、港区、練馬区、葛飾区、町田市			愛媛県	愛媛県、今治市、新居浜市、松山市、 伊予市、東温市		
				高知県	高知県、宿毛市、 香南市		

(※1)1市4町1村による共同策定
(※2)3町1村による共同策定
(※3)2市1町による共同策定
(※4)1市1町3村による共同策定
(※5)1市1町による共同策定
黒字は令和3年3月31日以前の策定自治体(155)

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)



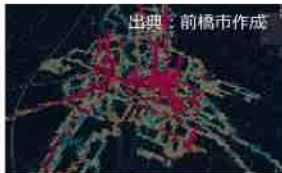
現状・課題

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>



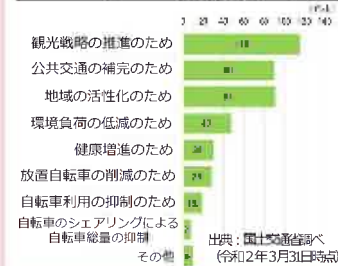
<走行ルートの狭域分析>



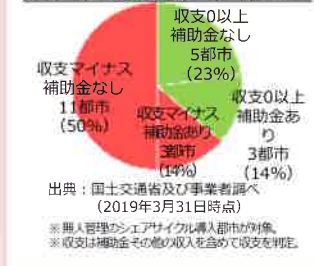
シェアサイクルの普及の状況

- 各地で**シェアサイクルの導入が進展**。
(170都市で本格導入(令和4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**オープンデータ化**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)>



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)

シェアサイクルの導入状況 (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)

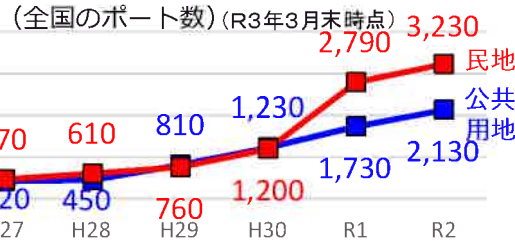


- 全国のシェアサイクルの本格導入都市数は170。導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」が多い。
- ポート設置割合は公共用地:民地=4:6であり、公共用地の設置が少ない。
- 海外先進国と比べてポート密度が小さく、シェアサイクル利用を高めるために、ポート設置を拡大させる必要。

<本格導入都市数の推移>



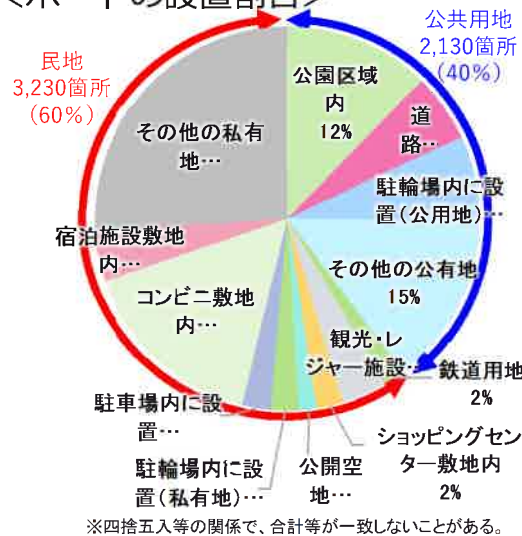
<全国のポート数>



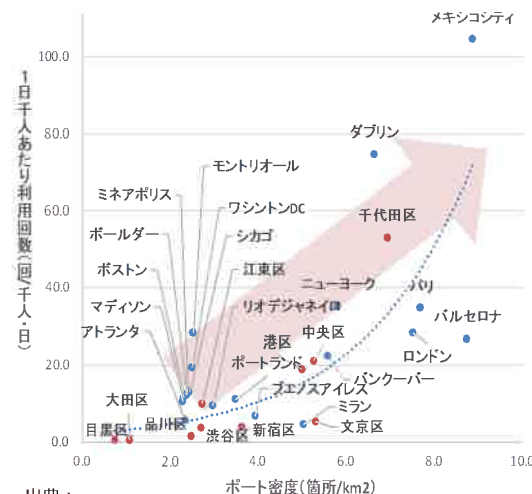
<歩行者利便増進道路制度(ほこみち)制度>

- 制度の概要：
道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度
- 占用期間：5年間(公募占用の場合は最長20年)
- 占用料：減免措置(1/10)
- 占用物件：下表のとおり

<ポートの設置割合>



<ポート密度と平均利用回数>



歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令第16条の2
<ul style="list-style-type: none"> ・広告塔 ・ベンチ ・街灯 ・電飾、提灯、ランプ ・フラワーポット ・音響機材(スピーカーなど) 	第1号、第2号 第6号イ
<ul style="list-style-type: none"> ・看板 ・標識 ・旗ざお ・幕 ・アーチ 	第1号、第3号 第6号ハ
<ul style="list-style-type: none"> ・食事施設 ・購買施設(テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。) 	第4号
<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポート 	第5号
<ul style="list-style-type: none"> イベントのために設けられる ・露店 ・商品置場 ・ステージ、やぐら、観客席(テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。) 	第6号ロ

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)



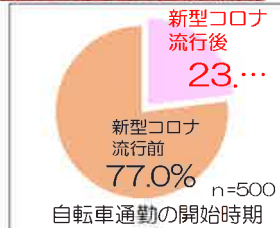
現状・課題

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4年9月8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
(5)まん延防止

4)職場への出勤等

- ② 特定都道府県は、事業者に対して、(略)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。
- ③ 重点措置区域である都道府県においては、事業者に対して、(略)以下の取組を行うものとする。
・ (略)接触機会の低減に向け、職場に出勤する場合でも時差出勤、**自転車通勤**等を強力に推進すること。
- ④ 緊急事態措置区域及び重点措置区域以外の都道府県においては、事業者に対して、(略)以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
・ 在宅勤務(テレワーク)、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を推進すること。
- ⑤ 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4年10月末現在、54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



<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)

地方版自転車活用推進計画の策定

(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)



- 日常の身体活動量の増加・底上げによるQOL向上手段として、自転車通勤は有効。
- 自転車通勤を推進するため、自転車通勤の手引きや自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの周知の他、ポスター、チラシ、HP等による広報活動を展開。
- 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても人との接触を低減する取組として推奨されている自転車通勤について促進。
- 地方公共団体に対して、自転車通勤・通学の取組の推進について、文書にて協力を要請。

「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

自転車通勤を認める企業・団体を自転車活用推進本部長が認定し、自転車通勤の取組を広く発信(事業所単位で申請可)

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ① 従業員用駐輪場を確保 ② 交通安全教育を年1回実施 ③ 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ① 定期的点検整備を義務化 ② 盗難対策を義務化 ③ ヘルメット着用を義務化 ④ その他自転車通勤を推進する取組(通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等)
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ		

自転車通勤の広報

自転車通勤を推進するため、ポスター、チラシ、HP等で広報



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 (サイクルツーリズムの推進)



現状・課題

サイクリング環境の整備、宿泊滞在への誘導

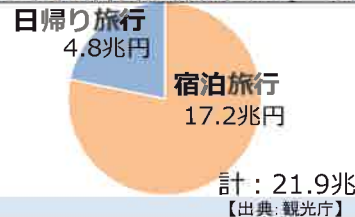
- サイクリストの受入環境整備として、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリスト向けの取組も進展。



<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)

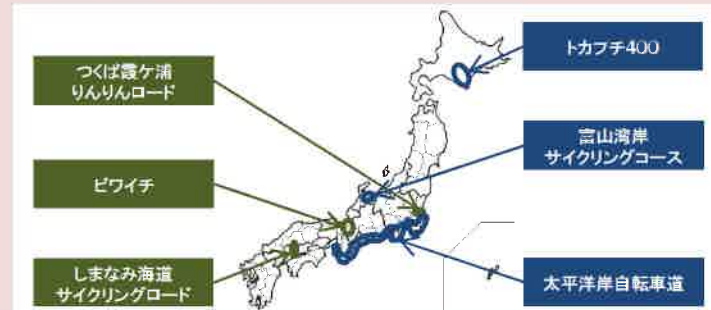


サイクリングルートのブランド化

- 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)



<コンビニのサイクルステーション化>
【出典:国土交通】



<E-BIKEを活用したグリーンシーズンアクティビティ>
【出典:観光庁】



<森林でのMTB走行>
【出典:林野庁】

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)

ナショナルサイクルルート制度について (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)

令和元年9月9日
自転車活用推進本部決定

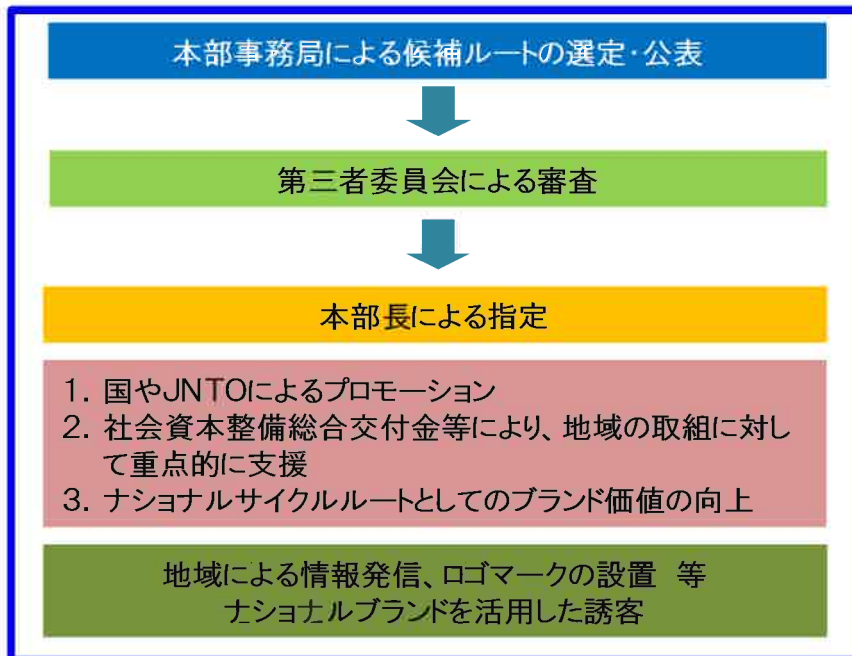


- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。
- ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。

■ 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 ルート沿いにも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
4. 情報発信	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
	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



■ ナショナルサイクルルートロゴマーク



NATIONAL
CYCLE ROUTE

【コンセプト】

「和」をイメージ。和やかに心地よいサイクリング、その土地で出会うヒトやモノやコトとのつながり。

(「輪」と「和」)

※公募により決定

第1次ナショナルサイクルルート指定 (R1.11)

(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)



- 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を創設。(令和元年9月)
- 令和元年11月、第1次ルートとして、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロードを指定。



つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要
JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周(茨城県)
延長: 約180km

■取組内容

【走行環境の整備】



(矢羽根とルート案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】



英語、繁体字に対応したマップ、観光情報も充実



りんりんスクエア土浦(ゲートウェイ)
茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国初の鉄道駅直結サイクリング拠点(2018.3.29開業)



りんりんポート土浦(ゲートウェイ)
サイクリング拠点「りんりんポート土浦」(2019.3.30開業)



凡例
つくば霞ヶ浦りんりんロード
ゲートウェイ

しまなみ海道サイクリングロード

■概要
JR尾道駅(広島県)～サンライズ糸山(愛媛県)
延長: 約70km

■取組内容

【走行環境の整備】



車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと路面標示を整備

【サイクルツーリズム推進のための取組】



サイクルオアシス



尾道駅 おのびゲート(ゲートウェイ)



今治駅 (ゲートウェイ)



ONOMICHI U2(サイクリスト専用ホテル)



しまなみサイクルトレイン(JR西国)



凡例
しまなみ海道サイクリングロード
ゲートウェイ

ビワイチ

■概要
琵琶湖岸一周(滋賀県)
延長: 約190km

■取組内容

【走行環境の整備】



案内看板設置例



矢羽根設置例

【サイクルツーリズム推進のための取組】



加工交通活用例(守山市 漁船タクシー)

サイクルサポートステーション(トイレ・ポンプ貸出、休憩所等)



米原駅サイクルステーション(ゲートウェイ)



とびわ湖サイクリングマップ
マップ(日・英・中(繁))3言語版を作成)



凡例
ビワイチ
ゲートウェイ

第2次ナショナルサイクルルート指定 (R3.5)

(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)



○令和3年5月31日、新たに3つのナショナルサイクルルート指定。



トカプチ400

■概要

帯広市を起終点とし上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルート(北海道)
延長: 403km

■取組内容

【走行環境の整備】



矢羽根やルート案内等の設置
トンネルの安全対策
【サイクルツーリズム推進のための取組】



帯広駅/ミスターミナルおびくる(ゲートウェイ)

左: 自転車積み込み可能なタクシー
右: 道路/トロールカーと連携したサポート体制



休憩施設の充実(トイレ等の設置、修理工具の貸出、タイヤの販売) レンタサイクルの乗捨、手荷物運送、マップ(日・英・中・葡・タイ)



太平洋岸自転車道

■概要

銚子市(千葉県)~和歌山市(和歌山県)
延長: 1,487km

■取組内容

【走行環境の整備】



矢羽根やルート案内等の設置
【サイクルツーリズム推進のための取組】



道の駅とよはし(ゲートウェイ)

道の駅伊豆リポート(ゲートウェイ)



周参見駅観光案内所(サイクルステーション) (左: わかやまサイクリングフェスティバル2019、中: スタッフリ(御蔵崎)、右: 女子会&復興支援イベント) 太平洋岸自転車道を活用したイベント

マップ(日・英)を作成し、ホームページ等で紹介



富山湾岸サイクリングコース

■概要

氷見市~朝日町(富山県)
延長: 102km

■取組内容

【走行環境の整備】



ルート案内や距離標等の設置
【サイクルツーリズム推進のための取組】



サイクルステーション(ゲートウェイ)

ひみ番屋街(ゲートウェイ)

ヒステラス(サイクルステーション)



サイクルラック設置(浜島崎キャンプ場) サイクルパーツの販売(道の駅雨晴) レンタサイクル(氷見市温泉文化交流センター)

「富山湾岸サイクリング」の開催

マップの作成(日・英・中(繁))

ホームページの開設(とよまサイクルナビ(日・英))

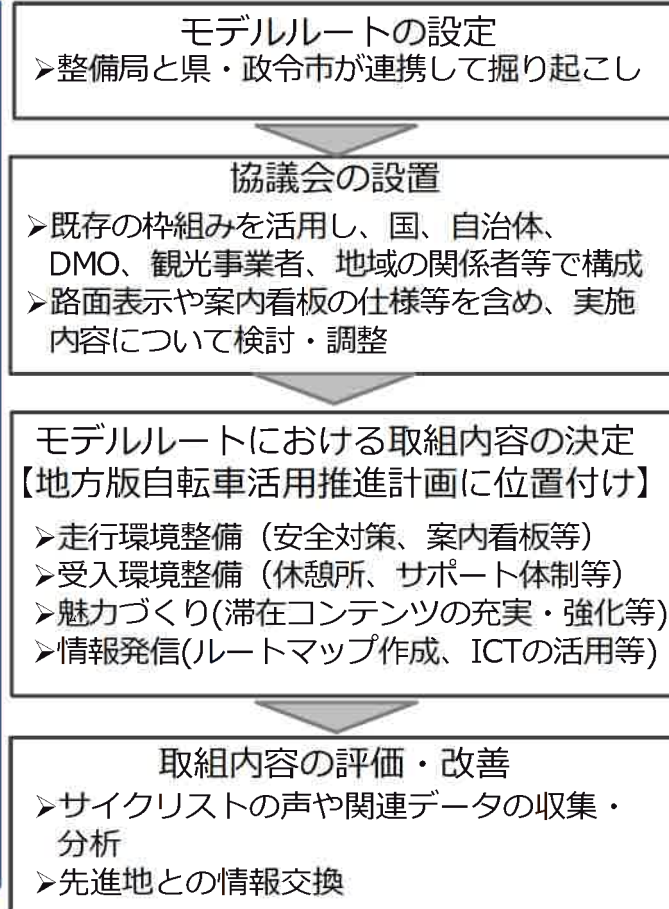
サイクルツーリズムの推進(モデルルート) (目標3:サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現)



○官民の関係者等で構成される協議会において、複数の市町村に跨がる広域的なサイクリングルートを設定し、走行環境や受入環境の整備、情報発信等を行うモデルルートの取組を推進。2022年3月末までに78ルートが設定済。この他、約50ルートで検討中。

■モデルルートの進め方

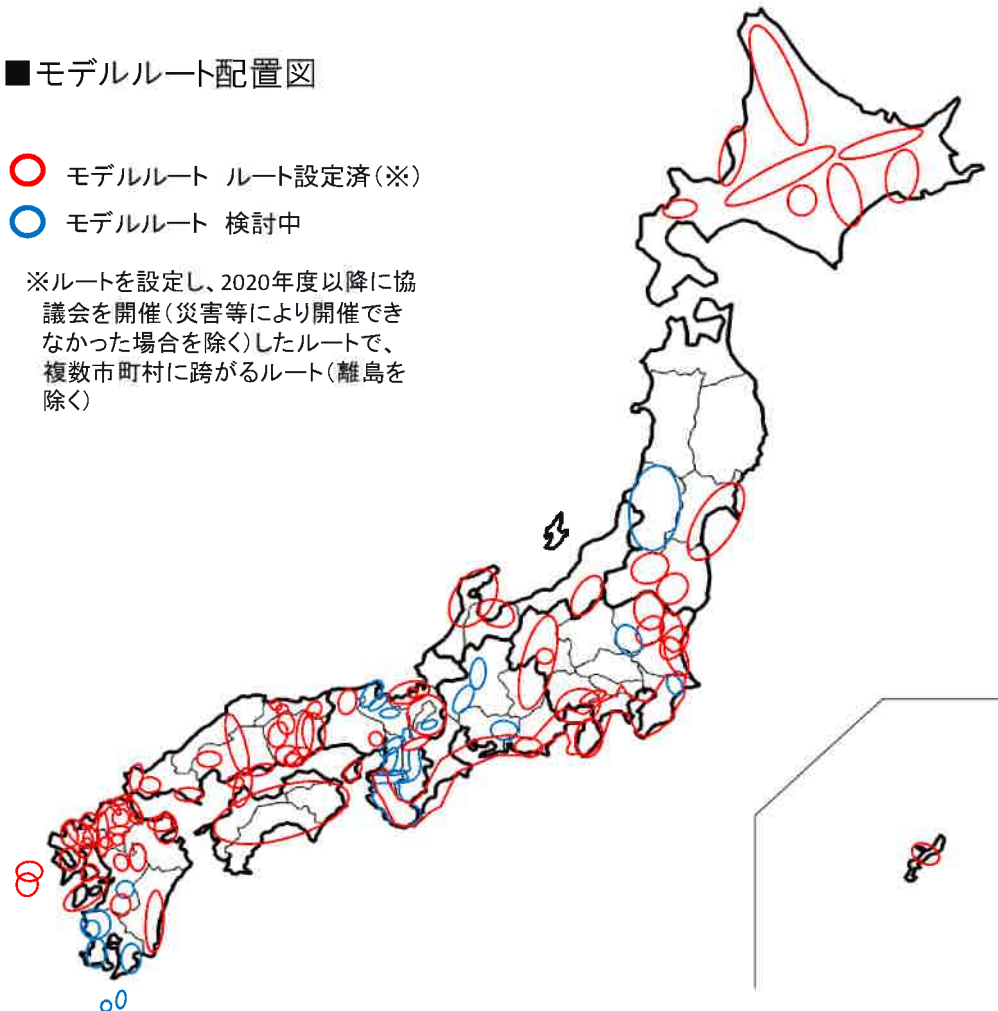
準備が整い次第



■モデルルート配置図

- モデルルート ルート設定済(※)
- モデルルート 検討中

※ルートを設定し、2020年度以降に協議会を開催(災害等により開催できなかった場合を除く)したルートで、複数市町村に跨がるルート(離島を除く)



目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (身体機能に応じた自転車の安全・快適な利用の推進)

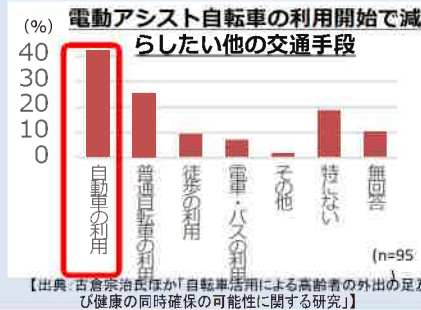


現状・課題

○ 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。(再掲)

○ 高齢者等が安全・快適に自転車を利用できれば、移動距離によっては、健康増進を図りながら**自動車の代替手段**になり得ることが期待される。

高齢者、障害者等の安全で快適な自転車利用



○ タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した**障害者スポーツ**は、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献。



【出典:日本パラサイクリング連盟】

→ 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。

その際、高い安全性を備えた自転車の普及にあたっては、**点検整備の促進**や、必要な**人材の育成**が必要。

主な強化措置

- ✓ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」の観点から、以下を追加。
 - ・ 高齢者等の自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等の**技術・製品開発等を支援**
 - ・ **身体に合った自転車選びをアドバイスする人材**を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入を支援
- ✓ タンDEM自転車については、**公道走行の解禁**を更に推進。



高齢者が安心して乗ることができる転倒しない三輪アシスト自転車研究
【出典:東北大学平田研究室】



タンDEM自転車

指標

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率
39.8% (令和元年度実績) → 45% (令和7年度)
- 自転車技士の資格取得者数
836人/年 (令和元年度実績) → 計4,900人/5年 (令和3~7年度)

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (更なる交通安全意識の向上)



現状・課題

自転車関連事故等の状況

○ 過去10年間で自転車関連事故件数が減少傾向にある中、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移。

■ 交通事故件数の推移 ■ 自転車関連事故件数の推移 ■ 自転車対歩行者事故件数の推移



【出典: 道路の交通に関する統計(警察庁)】

○ コロナ禍において、通勤・配達目的での自転車利用ニーズが高まっていることも踏まえ、**危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。**

○ 自転車関連の事故については、自転車以外側にも何らかの法令違反が認められる。

→ 自転車配達員や自動車運転者も含めた道路利用者全体の安全意識の醸成が必要。

○ 自転車の購入時や自動車運転免許更新時など、機会を捉えた安全の広報啓発も重要。

自転車乗用中死者のうち
自転車側に法令違反なしが2割



令和2年 自転車乗用中(第1・2当事者)の死者
【出典: 道路の交通に関する統計(警察庁)】

主な強化措置

- ✓ 自転車の交通安全の啓発の**対象として計画に明記し推進。**
 - ・ **自動車運転者**を含む道路利用者全体
 - ・ **配達目的**での自転車利用者 (関係事業者等へ安全対策を働きかけ)
- ✓ 自転車の交通安全の啓発の**機会として計画に明記し推進。**
 - ・ **自転車購入時等**
 - ・ 自動車運転**免許更新時**の講習 (**高齢者講習**)



< 飲食物等のデリバリーサービスにおける交通事故防止を呼びかけるリーフレット >
【出典: 内閣府、警察庁、厚生労働省、農林水産省、国土交通省】

< 高齢者講習 >
【出典: 警察庁】

指標

○ 自転車乗用中の交通事故死者数
419人 (令和2年実績)

→ 第11次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(令和7年度)

目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (被害者救済のための保険加入の更なる促進①)



- ・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付けを要請
- ・さらに、標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(H31.2)・支援
- ・情報提供の強化等により、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

地方公共団体の条例の制定状況(令和4年4月1日現在)

項目	対象者	条例の種類	都道府県
①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け	自転車利用者	義務	30 宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県 ※上記のほか、政令指定市では、岡山市において義務条例を制定済み
	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	努力義務	9 北海道、青森県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県
	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	努力義務	9 北海道、青森県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県
	学校設置者		

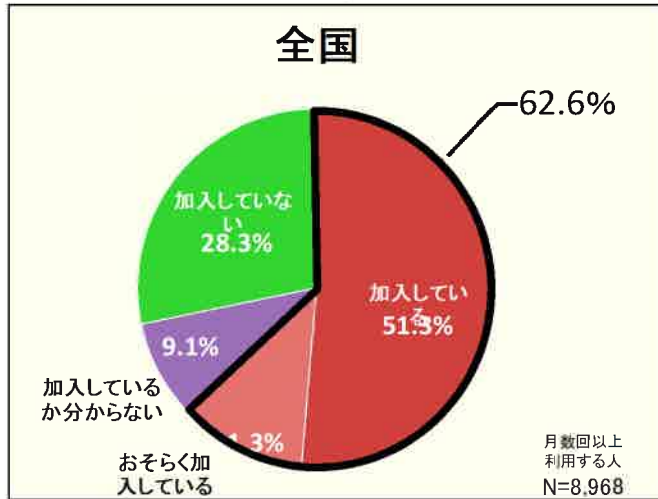
※赤字は、令和3年4月1日以降に公布された県(9)

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (被害者救済のための保険加入の更なる促進②)

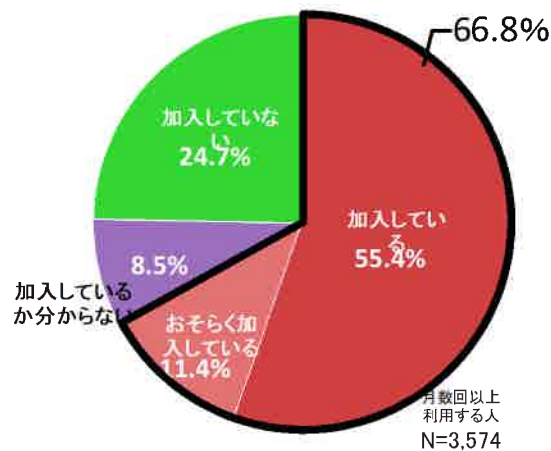


- 自転車利用者のうち、自転車損害賠償責任保険等に参加している者は、全国で62.6%であり、近年増加傾向。
- 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例を制定した都府県では加入率がやや高く、加入したきっかけとして条例による義務付けを挙げる者も多いことから、条例制定には一定の効果があると考えられる。

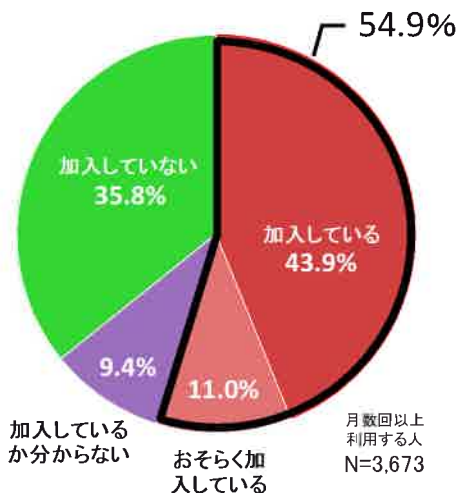
■ 自転車利用者の自転車損害賠償責任保険加入状況(月数回以上利用する人)



加入義務化都府県



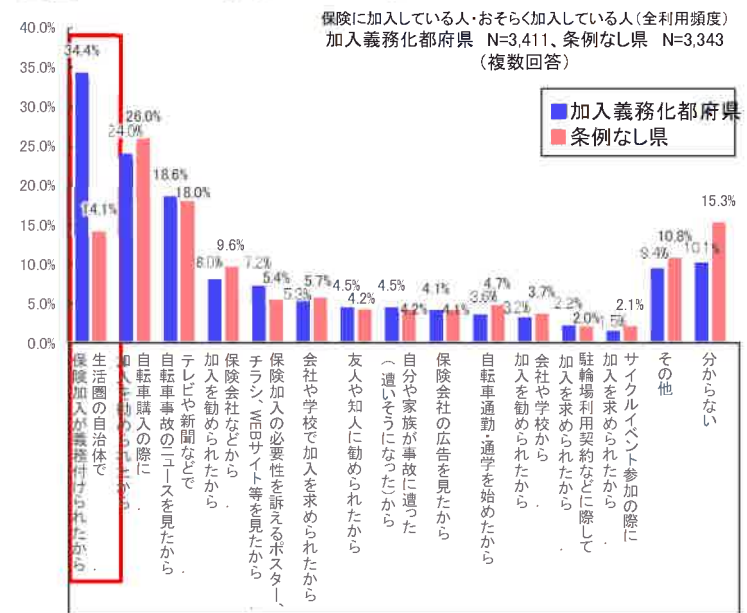
条例なし県



データ出典: 国土交通省調べ(令和4年3月アンケート調査)

※令和3年10月時点での条例制定状況により加入義務化都府県および条例なし県に分類した。なお、条例なし県には政令市で条例を制定している石川県、岡山県を含む。

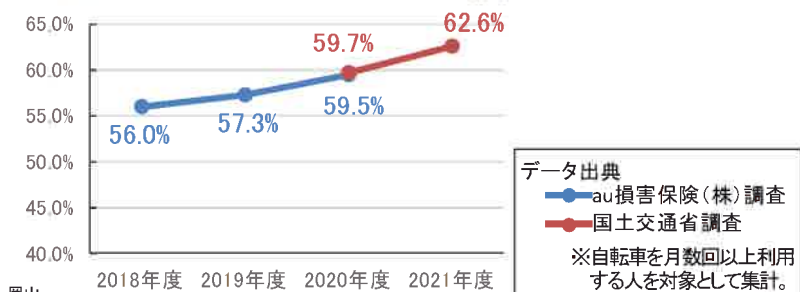
■ 自転車賠償責任保険等に参加したきっかけ



データ出典: 国土交通省調べ(令和4年3月アンケート調査)

※令和3年10月時点での条例制定状況により加入義務化都府県および条例なし県に分類した。なお、条例なし県には政令市で条例を制定している石川県、岡山県を含む。

■ 自転車賠償責任保険等加入率の推移





ありがとうございました！

自転車月間ポスター 📄
「日常から非日常まで
自転車の魅力を」

来年5月も、自転車月間！

