

第2次自転車活用推進計画、 ナショナルサイクルルートについて



自転車活用推進本部事務局
(国土交通省 道路局 参事官)

目次

1. 自転車活用推進法、自転車活用推進計画(第1次)について
2. 自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況
3. 第2次自転車活用推進計画の概要
4. 第2次ナショナルサイクルルート指定について

1. 自転車活用推進法、自転車活用推進計画(第1次)について

自転車施策の経緯

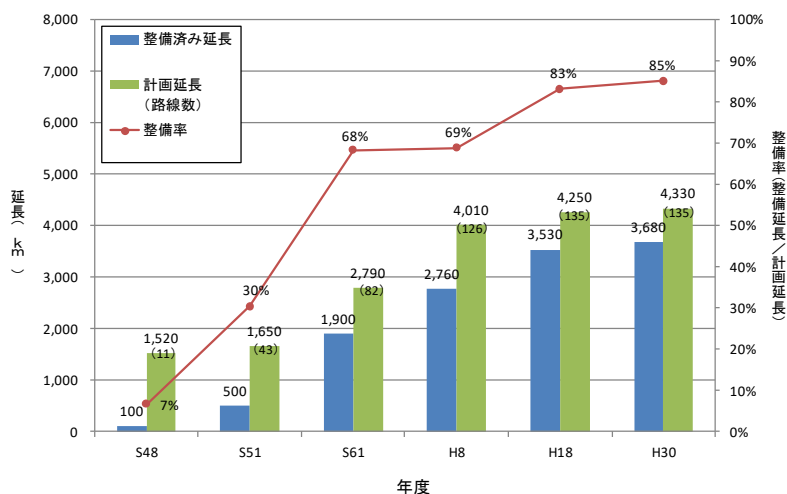


- 自転車に関して、これまで「自転車道の整備に関する法律」（昭和45年法律第16号）や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進。

【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

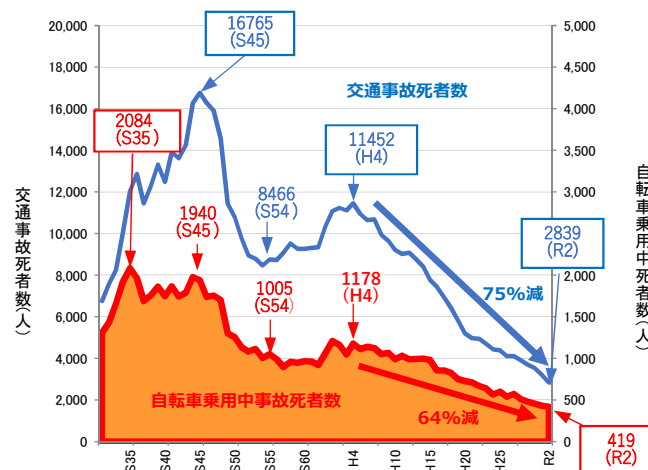
【昭和55年（1980年）】 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する 法律（自転車法）の制定

大規模自転車道整備延長の推移



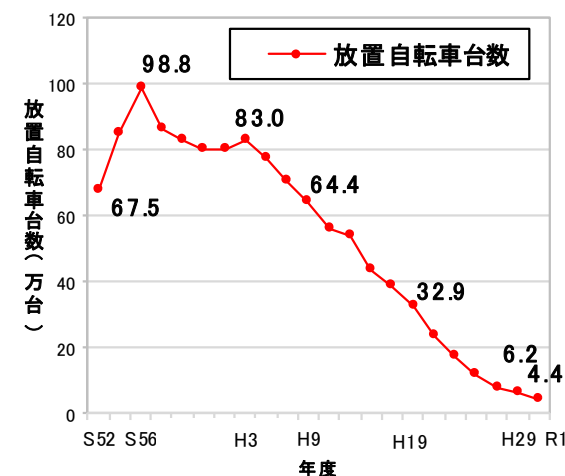
【出典：国土交通省】

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：内閣府】



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

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**

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**



- 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. 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2（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

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

附則に対する取組方針

- 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

※18の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）

2. 自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標1: 良好な都市環境の形成 (自転車通行空間の確保)



- 自転車ネットワークの計画等を定める「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約2,930km。(令和2年3月末時点)

■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

(km)

整備形態	自転車と歩行者が分離された整備形態				計
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	
調査年次					
H30. 3. 31	70	160	470	1,050	1,750
H31. 3. 31	70	160	480	1,540	2,260
R2. 3. 31	80	160	540	2,150	2,930

※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(令和2年3月31日時点)】

自転車道



自転車専用通行帯

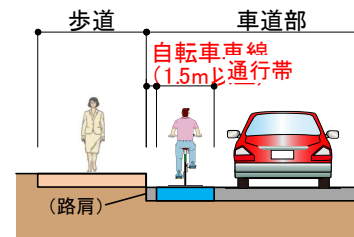


車道混在 (矢羽根型路面表示)



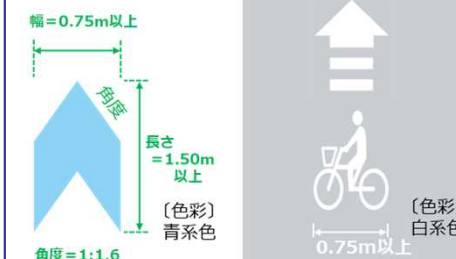
道路構造令の改正による「自転車通行帯」の位置づけ

平成31年4月に道路構造令を改正し、自転車専用通行帯(道路交通法に基づく通行区分の指定)について、「自転車通行帯」を新たに位置づけ。



路面表示の仕様の標準化

平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を一部改定し、路面表示の仕様について標準化。



自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

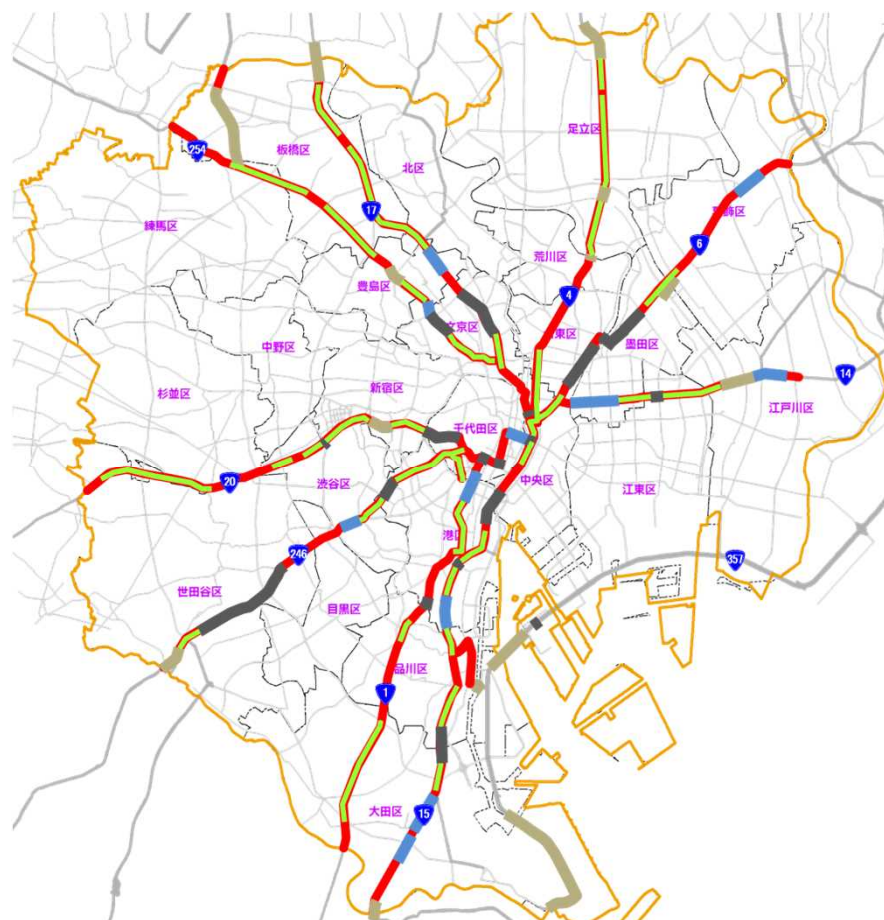
目標1:良好な都市環境の形成（自転車通行空間の確保）



東京23区内における自転車通行空間の整備計画

- 関東地方整備局東京国道事務所では、「自転車通行空間整備計画検討会」における議論を経て、今後概ね3年間に
おける東京23区内の自転車通行空間の整備計画を公表。
- 直轄国道の放射軸路線約104kmのうち、今後概ね3年間で約60kmを整備予定。
- 都や区とも連携し、23区内の自転車ネットワークの形成に向けた調整等を推進。（東京都では「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定（令和3年5月））

東京23区内における自転車通行空間の整備計画（今後概ね3年間で整備を予定している区間）



凡例	
	連続した整備が可能な区間(整備延長:約60km想定)
	整備検討対象区間
	整備済み区間
	自転車の通行規制区間
	道路の拡幅事業等が進行中の区間

※連続した整備が可能な区間

航空写真による現時点の想定のため、今後、精度の高い測量図による詳細な確認や関係機関との協議等を踏まえ、精査していく

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標1: 良好な都市環境の形成 (地方版自転車活用推進計画の策定)



○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3年3月末時点で、**47都道府県全てにおいて計画を策定済み**。この1年間で61自治体において新たに策定され、合計で150自治体が策定。

令和3年3月末までの計画策定状況

都道府県	計画策定済
北海道	北海道、石狩市、 稚内市
青森県	青森県
岩手県	岩手県 、盛岡市、北上市、 陸前高田市
宮城県	宮城県 、仙台市
秋田県	秋田県 、横手市、小坂町
山形県	山形県 、寒河江市
福島県	福島県 、いわき市、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※1)
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
栃木県	栃木県 、宇都宮市
群馬県	群馬県
埼玉県	埼玉県
千葉県	千葉県 、千葉市
東京都	東京都、 渋谷区 、 立川市

都道府県	計画策定済
神奈川県	神奈川県 、横浜市、川崎市、 相模原市 、平塚市、 藤沢市
山梨県	山梨県
長野県	長野県 、伊那市、千曲市、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※2)、 長野市
新潟県	新潟県 、新潟市
富山県	富山県 、 富山市
石川県	石川県 、金沢市、加賀市
岐阜県	岐阜県
静岡県	静岡県 、静岡市、浜松市、 小山町 、 沼津市
愛知県	愛知県 、豊橋市、一宮市、 豊田市 、 田原市 、 名古屋市 、 春日井市
三重県	三重県
福井県	福井県 、あわら市
滋賀県	滋賀県 、草津市、守山市

都道府県	計画策定済
京都府	京都府 、京都市、 長岡京市
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
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
奈良県	奈良県
和歌山県	和歌山県 、 和歌山市
鳥取県	鳥取県
島根県	島根県 、 益田市
岡山県	岡山県
広島県	広島県 、 広島市 、尾道市、 福山市 、 三次市 、 大竹市 、 海田町
山口県	山口県 、 宇部市
徳島県	徳島県 、 徳島市 、 鳴門市
香川県	香川県 、 高松市
愛媛県	愛媛県 、 今治市 、 新居浜市 、 松山市
高知県	高知県

都道府県	計画策定済
福岡県	福岡県 、 田川市 、 糸島市 、 福岡市 、 北九州市
佐賀県	佐賀県 、 佐賀市
長崎県	長崎県 、 南島原市 、 五島市 、 新上五島町 、 大村市
熊本県	熊本県 、 熊本市
大分県	大分県 、 大分市 、 佐伯市
宮崎県	宮崎県 、 宮崎市 、 えびの市
鹿児島県	鹿児島県 、 鹿屋市 、 湧水町
沖縄県	沖縄県 、 名護市

(※1)3町1村による共同策定、
 (※2)2市1町による共同策定、
 黒字は平成31年3月31日以前の策定自治体(27)
 青字は平成31年4月1日～令和2年3月31日策定自治体(62)
 赤字は令和2年4月1日～令和3年3月31日策定自治体(61)

緑色 は計画を策定済みの都道府県

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標1: 良好な都市環境の形成 (シェアサイクルの普及促進)



- 地方公共団体では、観光戦略の推進、公共交通の機能補完、地域の活性化のほか、放置自転車の削減といった行政コスト削減を目的として、シェアサイクルの導入が進んでいる。
- 令和3年度税制改正において、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設。
- シェアサイクルの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、ポート設置場所の確保、利便性の向上等について、地方公共団体へのノウハウ提供のため、今後、ガイドラインの発出等を予定。

シェアサイクルの導入目的



令和2年3月時点
国土交通省アンケート調査結果より

シェアサイクルの導入促進に係る固定資産税の特例措置

一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3/4とする特例措置を創設。

- ・対象事業: 自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
- ・対象設置物: ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け 等
- ・特例期間: 2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)



シェアサイクルポート
(札幌市)

「シェアサイクルの在り方検討委員会」(R3.1.21)において議論された方向性

今後の取組の方向性

ガイドラインの発出等による地方公共団体へのノウハウ提供

- ・各種支援策(制度の運用等)、地域における協議の在り方、災害時の運用やサービスの維持・改善等の先進事例等について提示

更なる支援措置の検討

(例)
再配置業務の削減等、採算性の確保に資する取組への支援

(例)
ポート用地の取得への支援

(例)
利便性向上のための技術等の導入への支援

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標1: 良好な都市環境の形成 (データの活用)



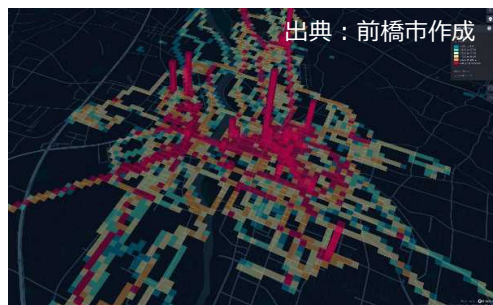
- 地方版自転車活用推進計画等の計画の策定においては、自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備等を推進するため、GPSによる走行データ等の自転車プローブデータを活用することが期待される。
- 一部の地方公共団体においては、計画策定への活用までには至っていないものの、自転車の走行データの活用に取り組んでいる事例も存在。

<前橋市>

- ・ 前橋市では、関連事業者と協定を締結し、IoTユニット (GPS、LTE機能) を取り付けた回生電動アシスト自転車を活用し、自転車走行データ等を収集・分析・検証するモニタリング事業を開始。
- ・ 得られた移動データやアンケート調査の結果は、シェアサイクルの事業化 (令和3年4月より開始予定) や自転車利用環境の整備検討に活用。

走行データの分析結果

<走行ルートの可視化データ>



<走行ルート動態データ>



<走行ルートの狭域分析>



<走行ルートの中域分析>



モニタリング事業の参加者と実施事業

参加者	実施事業
前橋商工会議所	モニター募集、広報
太陽誘電(株)	自転車、IoTユニットの提供
ブリヂストンサイクル(株)	乗り方教室の開催
TOPIC	データ分析、課題の見える化等
前橋市	広報、データ活用

走行データの分析結果の活用事例

- 走行データを元に道路利用状況を把握
⇒ 自転車利用環境整備、向上に役立てる
- 走行データとアンケートを分析し今後の需要を予測
⇒ シェアサイクル事業化及び運用の参考とする
(サイクルポート設置、走行距離、走行日時等)

出典: 前橋市資料より

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標2: 健康長寿社会の実現 (コロナ禍における自転車利用ニーズの変化)

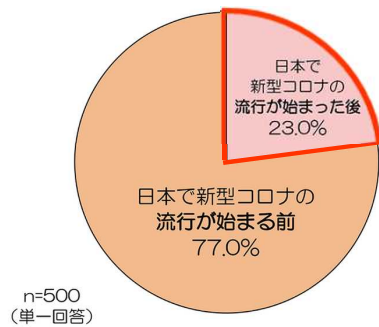


○コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤への関心の高まり

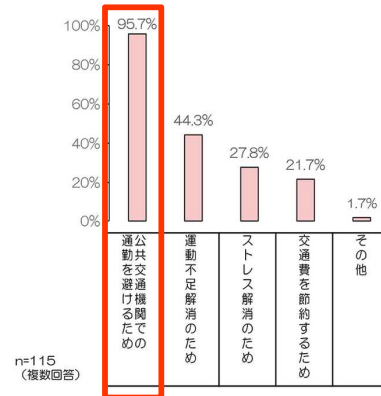
- 自転車通勤者500人※のうち、**4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始**
- 新しく始めた理由「公共交通機関での通勤を避けるため」 **95.7%**
- 周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じる **72.4%**

Q. いつ自転車通勤を始めましたか？

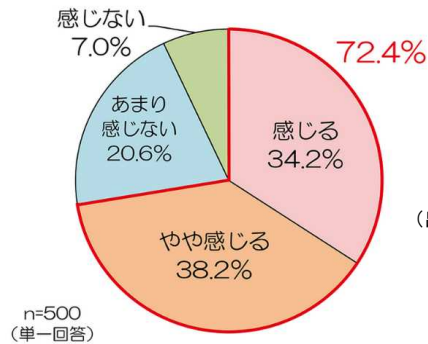


Q. 自転車通勤を始めた理由は何ですか？

対象：日本で新型コロナの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人



Q. 日本で新型コロナの流行が始まった後、周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じますか？



(出典) ~東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～
自転車通勤者のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に開始
au損保保険㈱ 2020年7月10日リリース
<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-240.html>

※：東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会員の男女500人を対象に調査

シェアサイクルのニーズの高まり

○コロナ禍におけるシェアサイクルの利用は増加傾向

【さいたま市】

・利用回数:

令和2年4月	2.5万回	約2.2倍
〃 11月	5.6万回	

【金沢市】

・月額会員延べ利用人数:

令和2年3月	1,270人	約5.1倍
〃 10月	6,494人	

【福岡市】

・総利用数:

令和2年1月	11.6万回	約2.3倍
〃 10月	27.0万回	

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標2:健康長寿社会の実現（自転車通勤の促進）



- 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、「自転車通勤導入に関する手引き」を作成（令和元年5月）。
- 自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の創設（令和2年4月）により、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信。
（令和3年3月末時点で41の企業・団体が「宣言企業」に認定。うち2社を、5月31日に「優良企業」に認定。）

自転車通勤導入に関する手引き

① 自転車通勤制度導入のメリット

② 通勤等における自転車利用の動向

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
- ・日によって異なる交通手段の利用の取り扱い
- ・自転車通勤手当の設定
- ・駐輪場の確保と利用の徹底について
- ・更衣室・ロッカー・シャワールーム等の整備

等



「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト 概要

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		

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標3: サイクルツーリズムの推進 (サイクリング環境の整備)

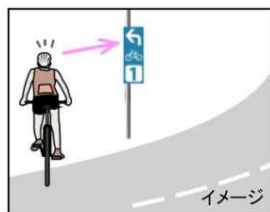


- 自転車に乗ることそのものを楽しんだり、地域独自の資源や魅力等を楽しむことを促すサイクルツーリズムの推進により、自転車を活用した地域の活性化を図っている。
- 走行環境確保や拠点・受入環境確保、魅力づくり、情報発信等、官民が連携しながら推進。
- 国としても、国際観光旅客税による財源等を活用し、サイクルトレインの普及、シャワーやラックの整備、サイクリング環境の整備等、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の整備を支援。

走行環境確保



＜路面表示＞



＜案内看板＞

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

情報発信



＜サイクルトレイン＞
(しまなみサイクルトレイン (JR四国))



＜多言語化した自転車マップ※1＞

魅力づくり



＜組織・体制の構築※1＞



＜地域特有の体験型観光※2＞

【資料】

※1: しまなみジャパン

※2: SATOYAMA EXPERIENCE

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標3: サイクルツーリズムの推進 (ナショナルサイクルルート)



- 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 おのたびゲート(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四国)



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】



【サイクルツーリズム推進のための取組】

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)

湖上交通活用事例(守山市 漁船タクシー)

米原駅サイクルステーション(ゲートウェイ)

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

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標4:安全・安心（交通安全意識の向上）



- 自転車が通行できる路側帯を道路の左側に設けられた路側帯に限定するよう、平成25年に道路交通法を改正。
- 自転車事故のない安全で安心な社会の実現に向けて、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りを重点的に実施。

【自転車利用者に対する交通安全教育等】

（自転車利用者に対するルールの周知徹底）

- 国、警察、地方公共団体、学校及び自転車関係事業者等が連携し、「自転車安全利用五則」を活用するなどして、全ての年齢層の利用者に対して、自転車の通行ルール等の周知を図っている。

「自転車安全利用五則」

- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 車道は左側を通行
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 安全ルールを守る
- 子どもはヘルメットを着用

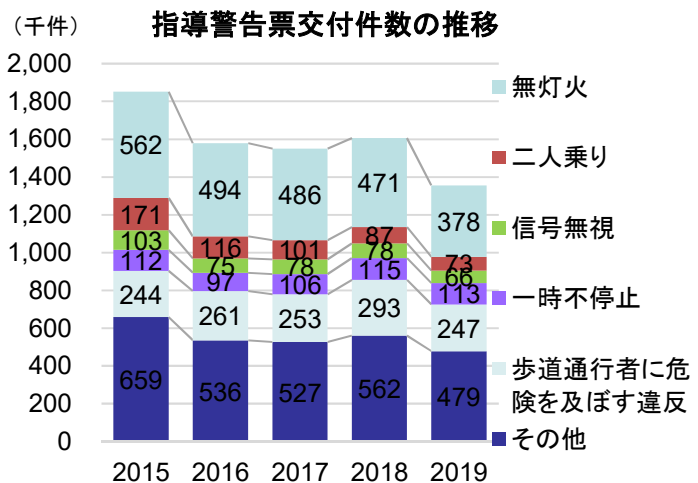
（自転車安全教育の推進）

- 警察及び地方公共団体等関係機関が連携して自転車安全教育を推進しており、街頭での指導のほか、自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、安全教育の充実を図っている。

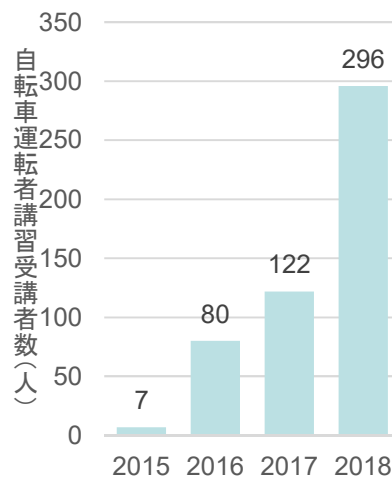


＜交通安全教育の例＞

【自転車利用者に対する指導取締りと自転車運転者講習制度の運用】



【出典：警察庁「自転車の交通指導取締り状況」より、指導警告票交付件数を集計】



【出典：警察庁調べ】



＜自転車運転者講習制度＞



- 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を向上。シェアサイクルを活用する地方公共団体も存在。
 - ・ 品川区や大分市、金沢市では、シェアサイクル事業者との協定により、災害時にサイクルポートが停止していても自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できる専用ICカードを配備。
 - ・ 広島市では、西日本豪雨時に避難者の移動手段等としてシェアサイクルを無料で提供。

<協定の内容と想定される活用例（大分市）>

協定内容

- ・ 1枚で複数のシェアサイクルが利用できる専用のICカード10枚を市役所本庁舎に配備し、災害時に市職員がシェアサイクルを無償で活用できる。
(サイクルポートが運用上停止となっている場合においても、シェアサイクルの使用が可能)



出典：金沢市WEBサイトより

想定される活用例

- ・ 災害対応のため、公用車や公用自転車が不足する場合、燃料確保が困難な場合、車両が通行できない場合、小回りが必要な場合などに、被害状況の把握や関係機関との情報連絡等のためにシェアサイクルを活用。
- ・ 公用車へシェアサイクルを積載して運搬し、現地調査に活用。

出典：大分市WEBサイトより

- ・ 西日本豪雨（2018.7）時、7箇所の避難所にシェアサイクルを配置し、避難者の移動手段として無料で提供。



出典：広島市WEBサイトより

自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標4:安全・安心（自転車損害賠償責任保険等の加入促進）



- 都道府県等に対して条例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するとともに、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。

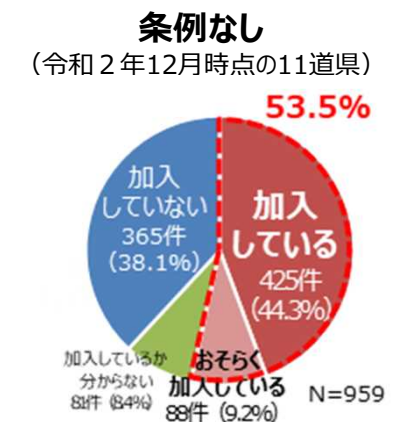
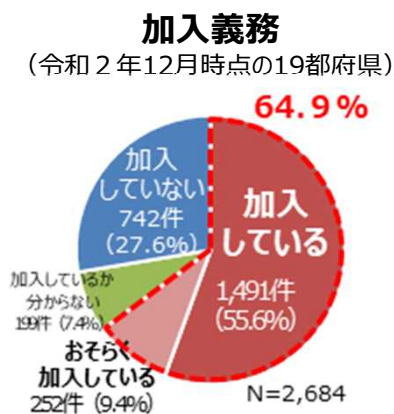
地方公共団体の条例の制定状況 (令和3年4月1日現在)

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付け	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

条例の種類	都道府県
義務	22 宮城県、山形県、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、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、千葉市、岡山市において義務条例を制定済み
努力義務	10 北海道、青森県、茨城県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、香川県、高知県

条例で保険加入を義務付けている地域の方が加入率が高くなっている



※赤字は、令和2年4月1日以降に公布された県(8)及び政令指定市(2)

※青字は、国の自転車活用推進計画が策定された平成30年6月から令和2年3月までの間に公布された都県(13)

3. 第2次自転車活用推進計画の概要



※ 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

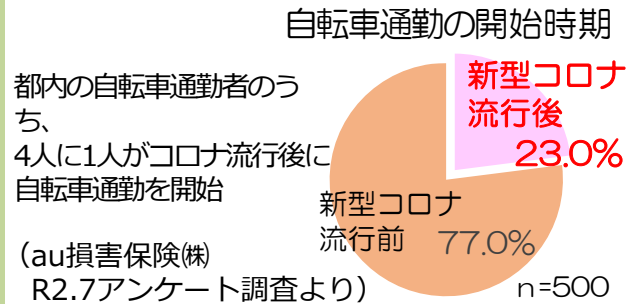
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(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

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

- 施策**
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

- 施策**
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

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置


第1次計画からの主な強化措置

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。

- ・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の計画への位置付け等)
- ・ **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) 等

○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。

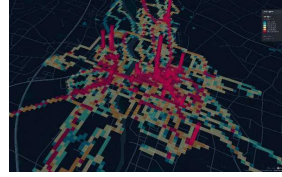
(利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し)



＜自転車の走行性に配慮した排水構造の例＞

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。


- ・ **データを活用した計画策定**への支援
- ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
- ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等



＜自転車走行データの分析(前橋市)＞

○**企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。

- ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
- ・ 環境整備のための支援策の具体化 等



＜企業の駐輪スペースの設置＞
【出典:国土交通省】



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

施策

- 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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設** (コンビニ等) **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**の推進
 - ・ **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。
(ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)



<森林でのMTB走行>
【出典:林野庁】

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

- 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【新規】**
- 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 (再掲)
- 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 (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【新規】**

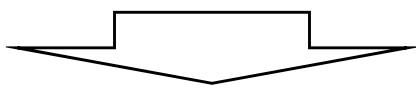
- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。



<三輪アシスト自転車研究>
【出典:東北大学平田研究室】

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体
(小学校以上の学校教育に加え) **未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習** (高齢者講習)

- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。



持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 第2次ナショナルサイクルルートの指定について

第2次ナショナルサイクルルート指定



○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を指定。



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】



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】



【サイクルツーリズム推進のための取組】



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タ2019、中: スタンパリア(御前崎)、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
統一ロゴの作成

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】



【サイクルツーリズム推進のための取組】



【参考】ナショナルサイクルルート制度について

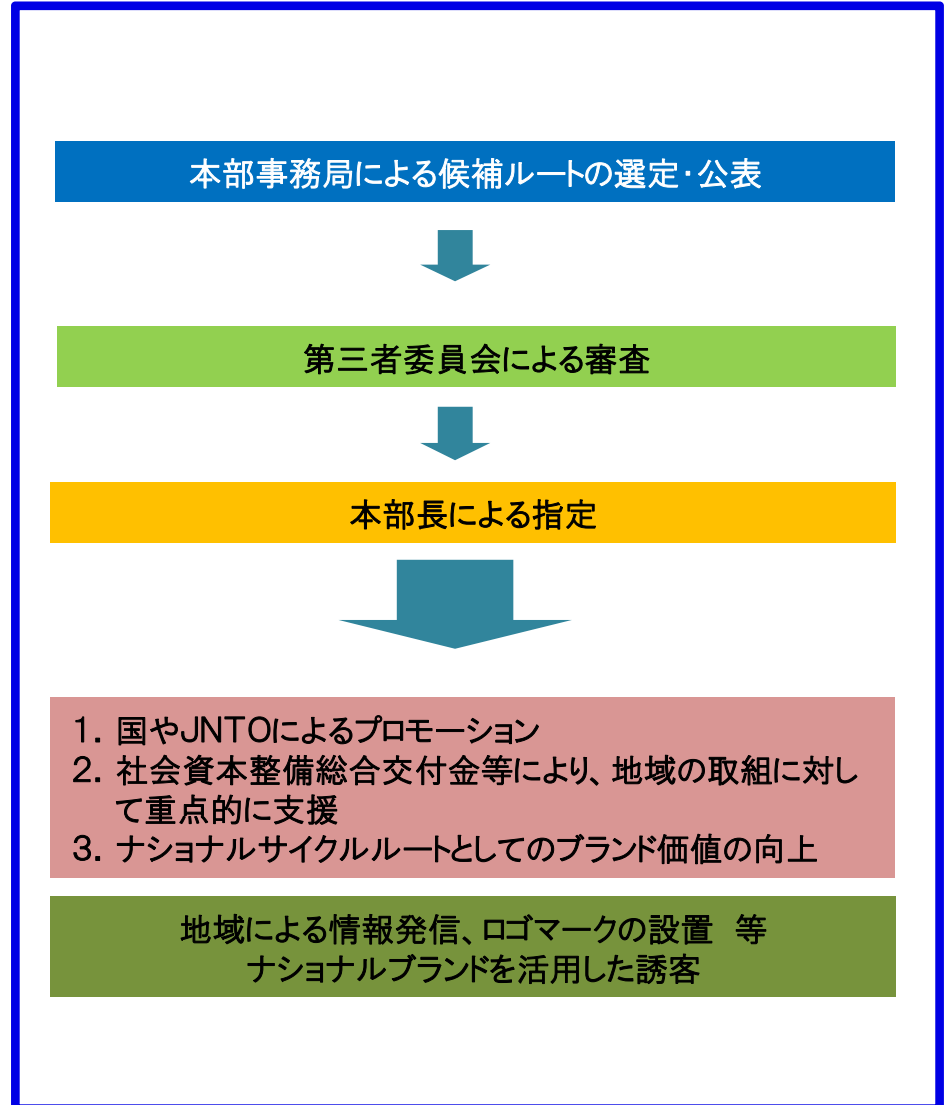


- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。
- ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。

■ 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



連絡先

自転車活用推進本部事務局（国土交通省道路局参事官）

電話(直通)：03-5253-8497