

自転車活用推進計画について

国土交通省 自転車活用推進本部事務局 次長

大野 昌仁

平成30年10月

自転車活用推進計画について

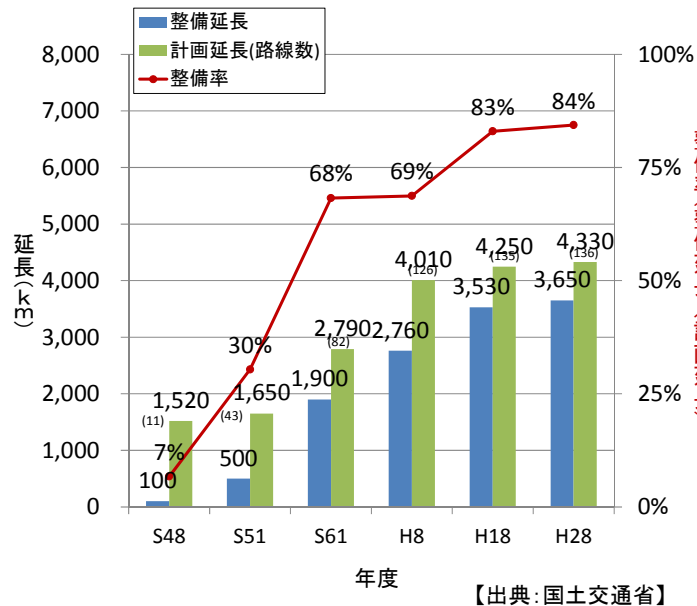
自転車施策の経緯

- 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。

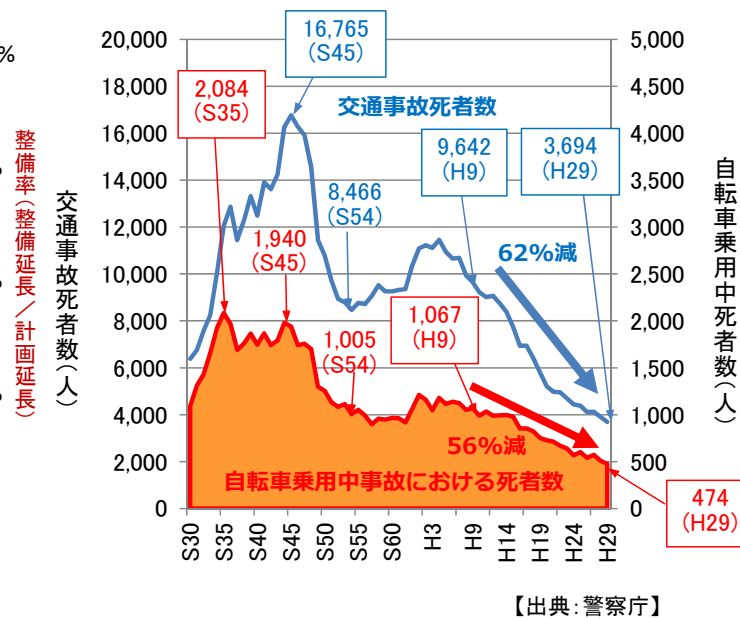
【昭和45年（1970年）】
自転車道の整備に関する法律
（自転車道法）の制定

【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

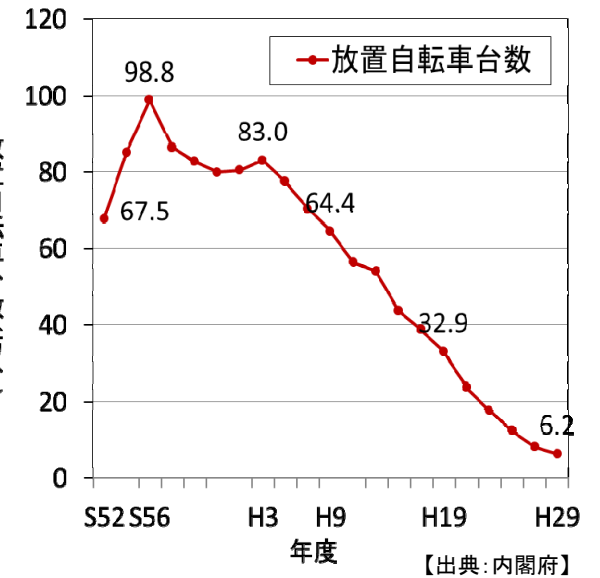
大規模自転車道整備延長の推移



自転車関連事故件数の推移



放置自転車台数の推移



自転車活用推進法の概要

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**

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**
- 本部において、関係省庁局長級で構成する**関係府省庁連絡会議**を設置

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 [新設]
- 【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
 経済産業省大臣官房参事官（製造産業局担当）
 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
 内閣府大臣官房総括審議官
 内閣府政策統括官（共生社会政策）
 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

自転車活用推進計画に関する法律上の規定

自転車活用推進計画の要件（自転車活用推進法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 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 |
| ⑮ その他特に必要な施策 | |

地方版自転車活用推進計画（法第10条及び11条）

都道府県(市町村)は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県(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。

計画策定の経緯



29年6月13日 第1回本部会合

計画策定の進め方について決定

29年6月16日 第1回関係府省庁連絡会議

有識者会議の設置について決定

8月8日

第1回有識者会議

8月~10月

関係者 128団体・者
ヒアリング・自治体意見聴取

11月9日

第2回有識者会議

11月2日~11月15日

Web アンケート等
4,611票

2月16日

第3回有識者会議

12月5日

議連総会

要望とりまとめ

3月1日

議連PT

精神計画骨子

3月14日

推進計画（骨子）

3月14日~3月27日

Webアンケート 957票

4月13日

第4回有識者会議

4月24日

議連総会

推進計画（案）

推進計画（案）

4月27日~5月10日

パブリックコメント 115件

推進計画案のとりまとめ

6月8日

推進計画の閣議決定

自転車活用推進計画の構成

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

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

- 地方公共団体における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。（基本方針①）
 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
 [実績値 0 団体 (2017年度) ⇒ 目標値 200 団体 (2020年)]
 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
 [実績値 1 市町村 (2016年度) ⇒ 目標値 10 市町村 (2020年度)]
- 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進。（基本方針②）
- シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進。（基本方針③、⑭）
 【指標】サイクルポートの設置数
 [実績値 852箇所 (2016年度) ⇒ 目標値 1,700箇所 (2020年度)]
- 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進。（基本方針⑩、⑮）
- 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進。（基本方針⑦）
- 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施。（基本方針①、⑮）

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

- 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進。（基本方針④）
- 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。（基本方針⑩）
- 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進。（基本方針⑨）
- 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進。（基本方針⑨）
 【指標】通勤目的の自転車分担率
 [実績値 15.2% (2015年度) ⇒ 目標値 16.4% (2020年度)]

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

- 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進。（基本方針⑬）
- 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進。（基本方針⑭）
 【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
 [実績値 0 ルート (2017年度) ⇒ 目標値 40 ルート (2020年度)]

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進。（基本方針⑤）
 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
 [実績値 29.2% (2016年度) ⇒ 目標値 40% (2020年度)]
 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数 ※本指標については13～17に対応
 [実績値 480人 (2017年) ⇒ 目標値 第10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。(2020年度)]
- 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進。（基本方針⑥）
 【指標】自転車技士の資格取得者数 ※本指標は13及び14に対応
 [実績値 80,185人 (2017年度) ⇒ 目標値 84,500人 (2020年度)]
- 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進（基本方針⑧）
- 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進。（基本方針⑧）
 【指標】交通安全について指導している学校の割合
 [実績値 99.6% (36,325校) (2015年度) ⇒ 目標値 100% (36,487校) (2019年度)]
- 地方公共団体における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。（再掲）
- 危機管理体制を強化する等、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。（基本方針⑫）

(1) 関係者の連携・協力

- 自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携。
- 地方公共団体に対して地方版推進計画の策定を促し、国、地方公共団体、公共交通事業者、国民等が連携して施策を実施。
- 国、地方公共団体、NPO、関係団体、大学関係者等のスキルアップを目的とした会議等の開催。

(2) 計画のフォローアップと見直し

- 毎年度計画のフォローアップを実施し、計画期末までに計画を見直し。

(3) 調査・研究、広報活動等

- 産官学連携により、自転車の利用実態や、自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等を実施。
- 自転車に関する統計等の整備。
- 国や関係団体等による協議会を設置し、戦略的な広報活動を実施。

(4) 財政上の措置等

- 国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討。
- 民間団体等が実施する取組に対して、必要に応じて支援。

(5) 附則に対する今後の取組方針

- 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討。
- 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入の促進を図るとともに、新たな保障制度の必要性等について検討。

主な講ずべき措置について

○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



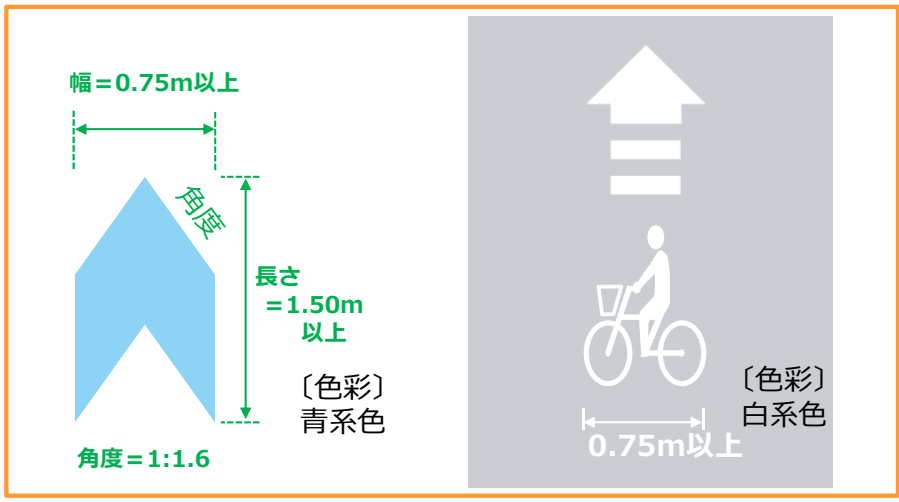
自転車専用通行帯



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の推移

○ 自転車ネットワーク計画策定自治体数は116市区町村（DIDを有する市区町村の約14%）

○ 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

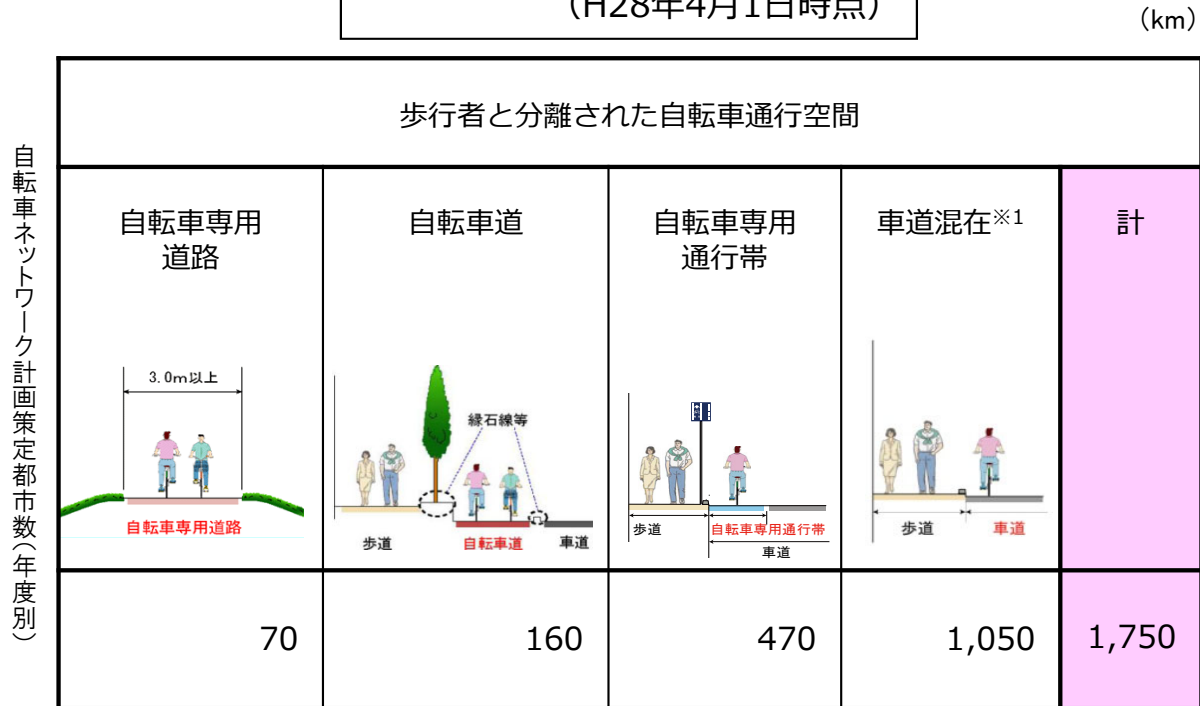
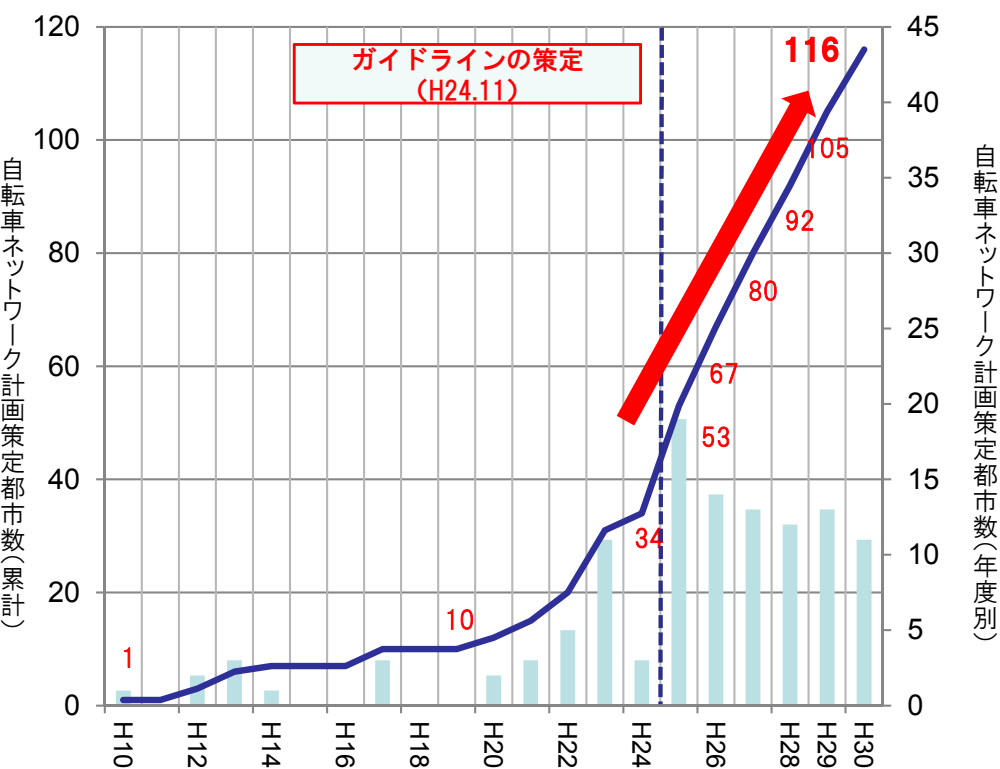
（H29年度末時点）

■ 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

全市区町村数：1,741
うちDIDを有する市区町村：825

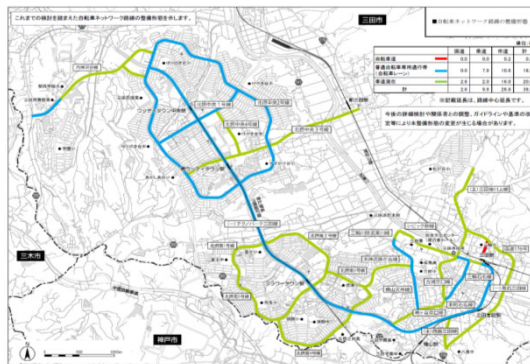
一般道路実延長：約1,213,500km
歩道設置区間：約177,800km
（H28年4月1日時点）



※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。

① 地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援

地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順、参考となる先進的な取組事例、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する考え方の要点等を記載した「自転車活用推進計画策定の手引き」をとりまとめ、地方公共団体へ周知すること等により、地方公共団体における、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。



<自転車ネットワーク計画の例(兵庫県三田市)>
【出典:三田市】

③ 「自転車車線」設置に関する規定の追加

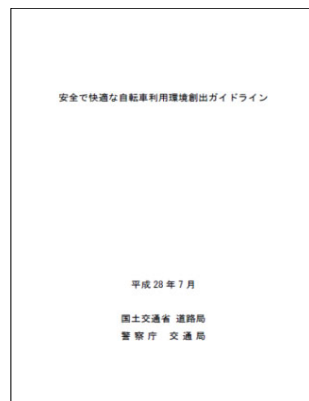
道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車車線（仮称）」の設置について、道路構造令に新たに規定する。



<自転車専用通行帯の例(埼玉県さいたま市)>
【出典:国土交通省】

② ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進

地方公共団体に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日道路局長・交通局長通知）の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。



<安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン>
【出典:国土交通省、警察庁】

④ 自転車通行空間の事例集作成

路肩や交差点等自転車通行空間の安全性・快適性の改善や、コスト縮減に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体へ周知を図る。



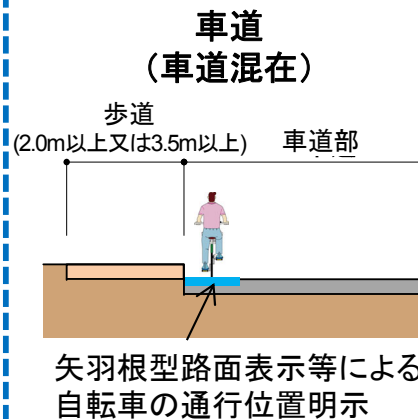
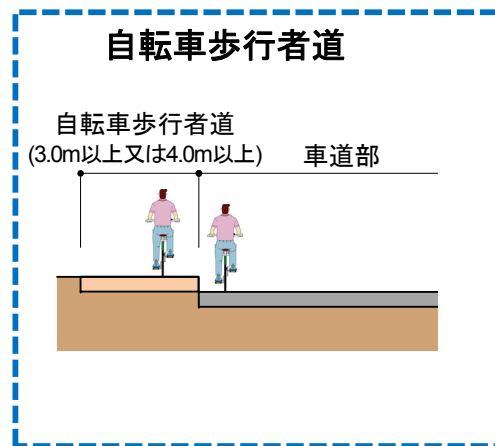
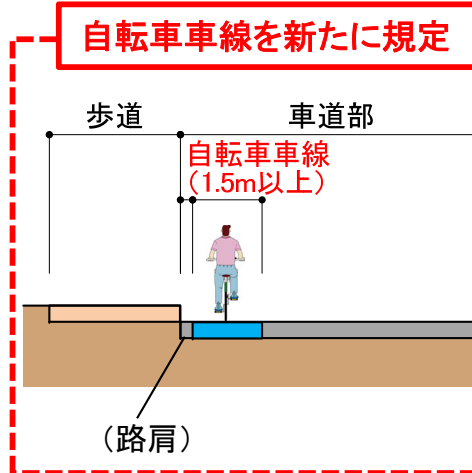
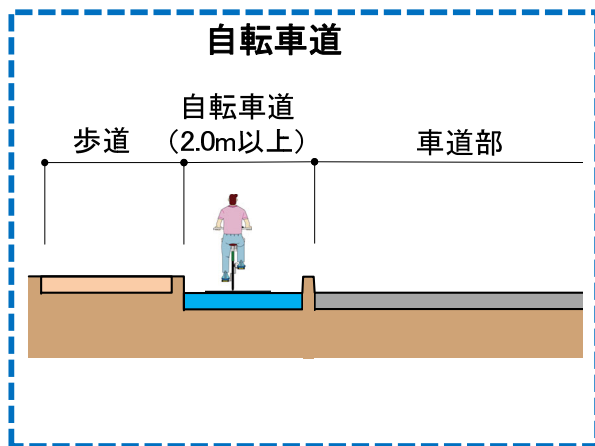
<自転車の走行性に配慮した排水構造の例(広島県福山市)>
【出典:国土交通省】

道路構造令における自転車通行空間の規定見直し

- 歩行者の安全性向上、設置形態の多様化による自転車通行空間の整備加速の観点から、道路設計の基本となる道路構造令において、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として活用可能な車道の部分を、車線の一つ（「自転車車線（仮称）」）として新たに規定することを検討。

自転車通行空間の種類（案）※

※自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を除く



設置要件

- 自転車が多く、自動車も多い道路
- 自転車が多く、自動車は少ない道路（必要に応じて）
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路（必要に応じて）

- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路（自転車道の設置以外）
- 自転車・歩行者は少ないが、自動車が多い道路

見直しについて
検討

- 我が国の都市の導入例では国外の事例と比較して規模が小さい。
- 利用状況を示す回転率（1台の自転車の1日当たりの利用回数）も低い。

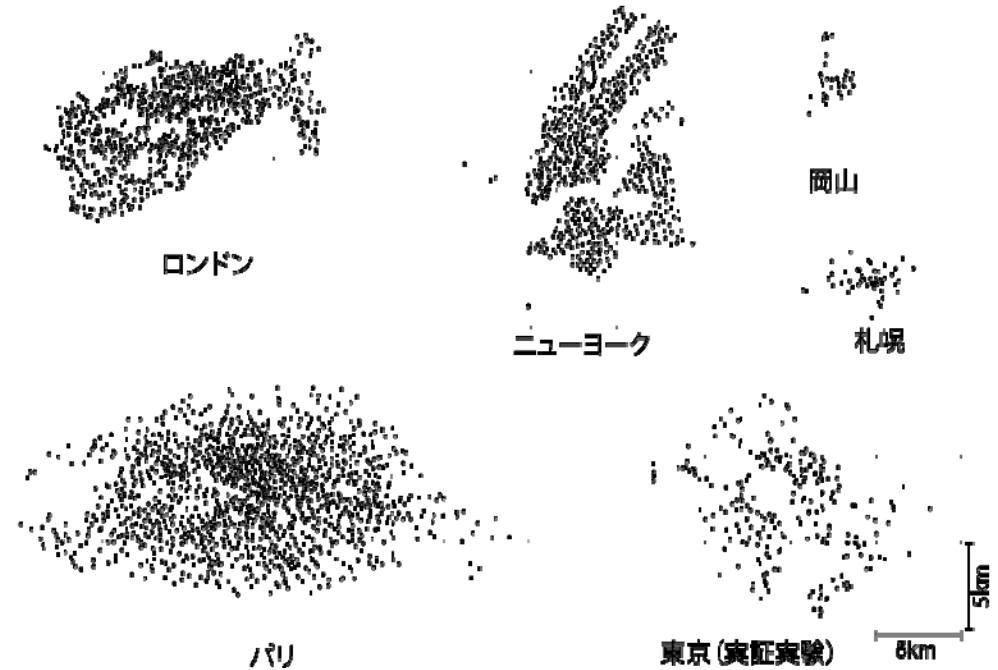
■シェアサイクルの規模の国内比較

	台数	ポート数	回転率
台北	7,363台	225箇所	7.1回/台・日
ロンドン	11,000台	744箇所	2.5回/台・日
バルセロナ	6,000台	420箇所	7.8回/台・日
パリ	23,900台	1,800箇所	10.0回/台・日
ニューヨーク	6,142台	469箇所	4.9回/台・日
モントリオール	5,200台	460箇所	6.8回/台・日
東京	4,040台	344箇所	2.51回/台・日
札幌	350台	44箇所	1.7回/台・日
岡山	332台	35箇所	3.5回/台・日
国内平均	171台	10箇所	0.7回/台・日

国外事例：平成27年末時点（回転率は平成27年平均値）
 ※台北・NYのみ平成27年4月～平成28年3月平均値）
 国内事例：平成29年10月1日時点（回転率は平成29年4～9月平均）
 ※東京のみ平成30年3月31日時点（回転率は平成30年3月平均）
 国内平均：平成29年10月1日時点（回転率は平成29年4～9月平均）

【出典：国土交通調べ】

■ポートの密度比較



(2016年11月時点、東京のみ2017年11月時点)

【出典：The Bike Share Planning Guide(ITDP),次世代交通研究（日本交通計画協会）】

①シェアサイクル事業の規制・支援の在り方の検討

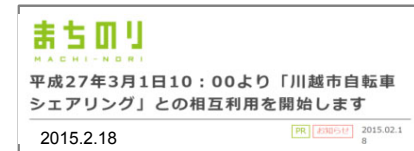
シェアサイクルの普及促進のため、関係府省庁による検討会を設置し、事業の規制の必要性や支援の在り方等について検討する。



<放置されたシェアサイクル（中国・北京）>

⑤貸出・返却システム共同化の検討

地方公共団体ごとに構築されているシェアサイクルの貸出・返却システムの共同化について検討する。



<金沢市と川越市の相互利用>
【出典：金沢市・まちなり事務局】

②公共用地・民地等へのサイクルポート設置の在り方の検討

サイクルポート設置の促進を図るため、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポート設置の在り方について、関係者と連携しつつ検討する。



<公開空地への設置（横浜市）>

⑥交通系ICカードによる利用に向けた運用改善

シェアサイクル利用者の利便性向上を図るため、個人認証、決済にあたって交通系ICカードのワンタッチ利用が可能となるよう、関係機関に対して運用改善を要請する。



<交通系ICカードでの利用（台湾・台北）>

③鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進

鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請する。



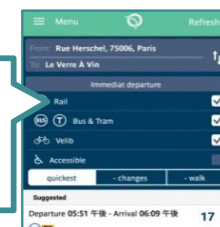
<駅出口への設置（江東区 豊洲駅）>

⑦経路検索の対象化に向けた検討

インターネット等の経路検索の対象となるよう、シェアサイクル関連情報の定型化について検討する。

経路探査に利用する交通機関を選択

- ・地下鉄
- ・バス・トラム
- ・シェアサイクル (Velib')



<シェアサイクルを含んだ経路検索検索アプリ（フランス・パリ）>

④サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進

公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。



<ポート近くの自転車通行空間の整備事例（札幌市）>

⑧オリンピック・パラリンピックに向けた重点配備

関係する地方公共団体と連携し、オリンピック・パラリンピック競技大会までにサイクルポートの高密度化、駅等の拠点における貸出自転車の重点配備を実施する。



<ターミナル駅の大規模ポート（イギリス・ロンドン）>

○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。

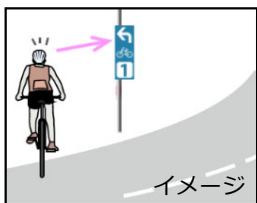
○そのための走行環境確保や拠点・受入環境確保、魅力づくり、情報発信等を、官民が連携しながら進めることが必要。

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

①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

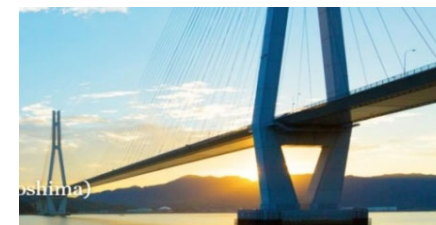
太平洋岸自転車道等を対象として、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。



<太平洋岸自転車道>
【出典：静岡市HP】

③「ナショナルサイクルルート」の創設

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルート（仮称）の創設に向けて、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等について検討する。



<しまなみ海道>
【出典：JNTO JAPAN : the Official Guide】

②広域的サイクリングロードの整備推進

大規模自転車道を含めた、広域的なサイクリングロードの整備を推進する。その際、サイクリングロードの安全性や連続性を確保するため、農道や臨港道路を含む道路管理者及び河川管理者等からなる横断的協議機関の設置を促進するとともに、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題等について検討する。



<つくば霞ヶ浦りんりんロード>
【出典：茨城県HP】

④好事例の共有によるサイクルトレイン等の実施拡大

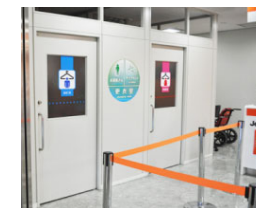
鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促す。



<サイクリング専用列車B.B.BASE>

⑤交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実

道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港におけるサイクリストの受入サービスの充実に向けて、施設管理者等の関係者に対して協力を要請する。

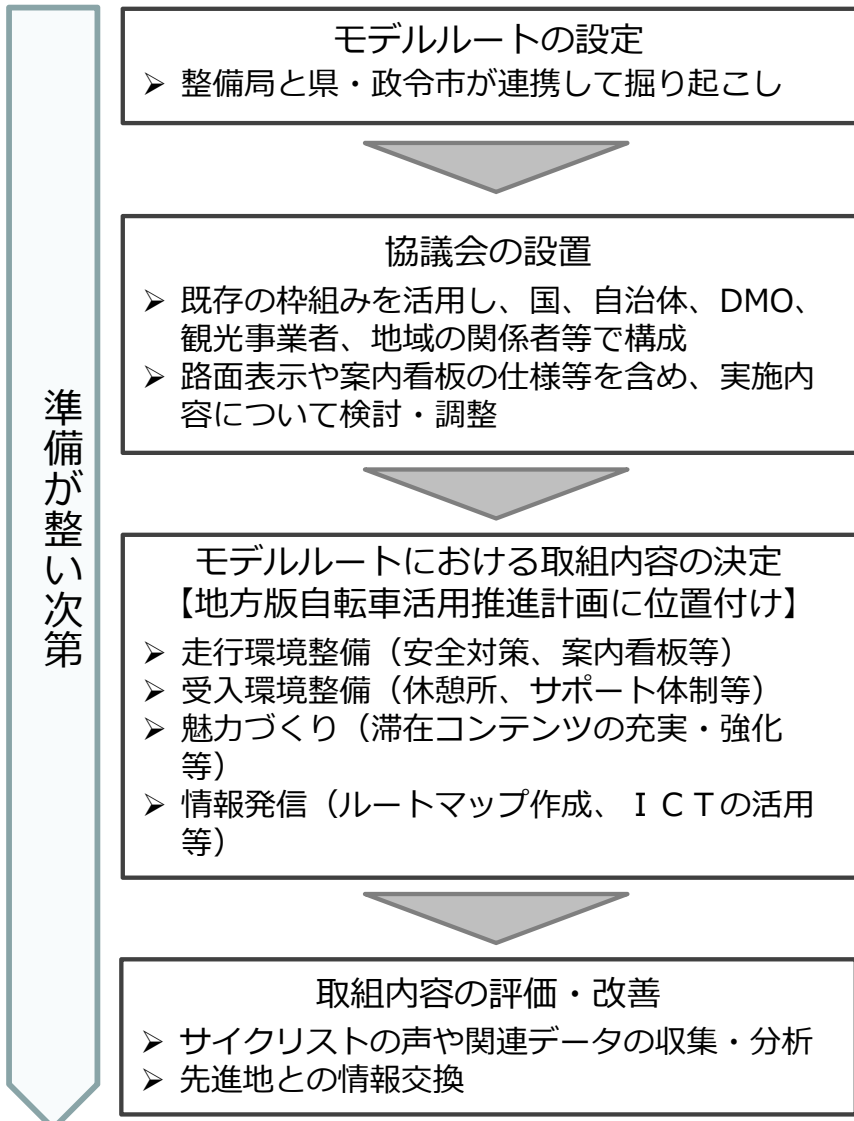


<空港内のサイクリスト受入施設>

【出典：松山空港HP】

モデルルートによる取組みの考え方

■ 取組みの進め方



■ モデルルート設定の考え方

- 複数の市町村に跨がる等、広域的なルートであるか
- サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地があるか
- サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

■ サイクリング環境向上策の例

- ・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）

イメージ

<路面表示>

イメージ

<案内看板>

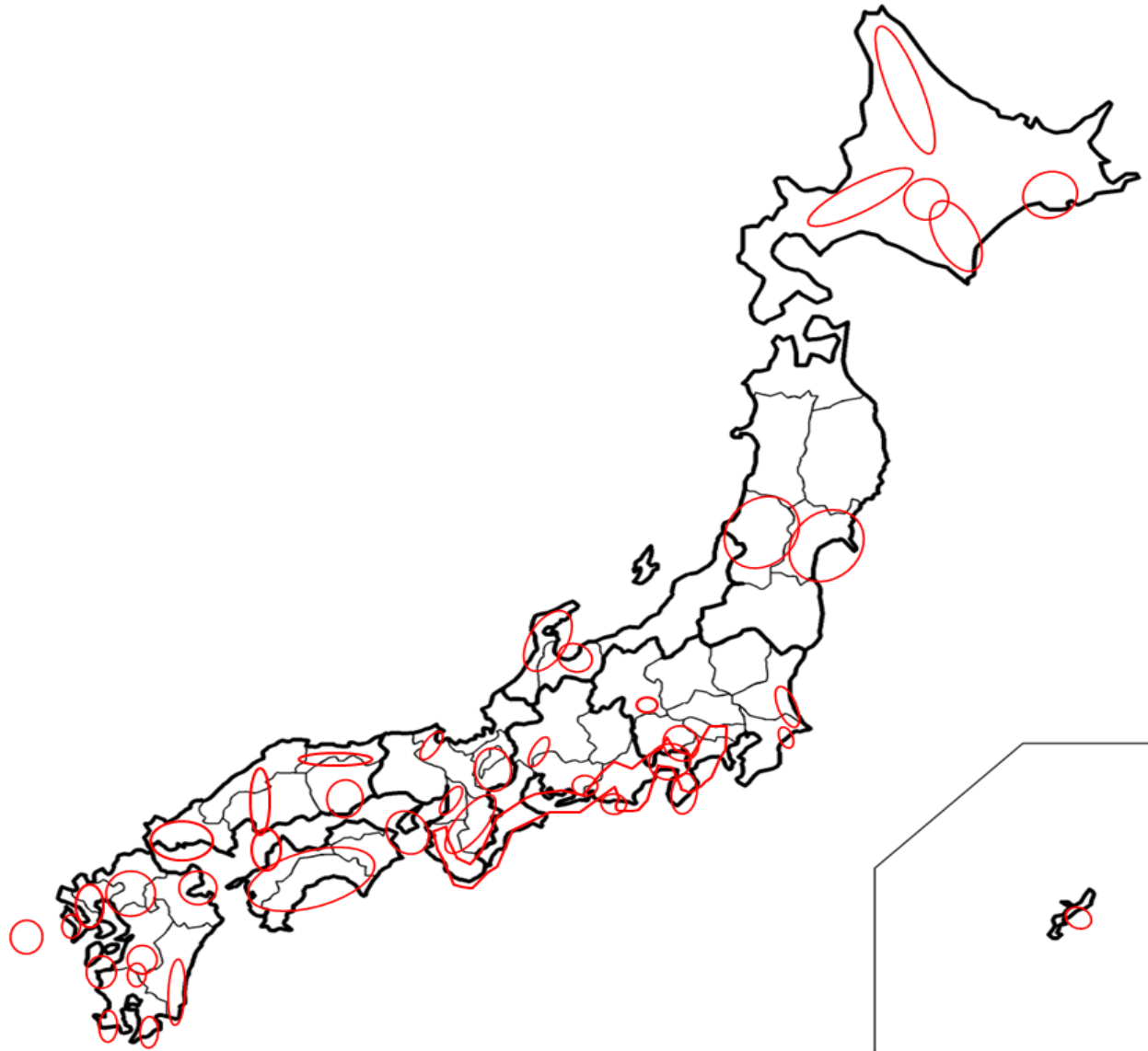
- ・日除けのある屋外の休憩スペース
- ・長時間利用可能な駐車スペース

<道の駅のサイクリング拠点化>

（サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信（多言語対応））

モデルルート of 取組み状況

- モデルルートは国が選定するものではなく、整備局と県・政令市が連携して設定。
- 昨年秋から検討を開始しており、59ルートにおいて検討中。



ナショナルサイクルルート[®]の創設

- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルート[®]を国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルート[®]の創設に向けた検討を開始。
- モデルルート[®]の取組を推進し、要件を満たすものなかからナショナルルート[®]としていくことを想定。

ナショナルサイクルルート

管理者等

サイクルルート[®]の磨き上げ
 ・より安全で快適な環境を創出するための様々な工夫や取組
 ・多くの利用者を獲得するための様々な取組

国内外からの利用者増

魅力、快適なルート選択
 口コミ等の情報発信

情報発信

- ・ 統一ロゴマーク
- ・ 路線番号等
- ・ プロモーション

ブランド化

ナショナルサイクルルート[®]の要件項目(例)

走行環境	・ 延長、沿線市町村における自転車通行空間の整備状況 等
受入環境	・ 休憩所、サポート体制、交通のアクセス、常設のツアーガイド
魅力	・ 滞在コンテンツ、地域資源等
情報発信	・ ルートマップ、HP等
取組体制	・ 官民連携によるサービス向上の継続的な取組体制を構築

地方版自転車活用推進計画について

地方版自転車活用推進計画の位置付け等

■地方版推進計画策定の位置付け

- 各地方公共団体における**自転車政策に関する最上位の計画**として位置付ける。
- 地方版推進計画においては、施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどを**できるだけ具体的に記載**する。
- 計画の策定に当たっては、関係する部局や団体などが連携することにより、**計画の実現・実行可能性を高める**。

■地方版推進計画の策定主体

- 地方版推進計画の策定主体は、**都道府県及び市区町村**となる。
- なお、設定する目標や推進すべき施策の内容によっては、**隣接都道府県や域内の市区町村と共同策定することも考えられる**ため、それらを考慮した上で、策定主体を決定する。

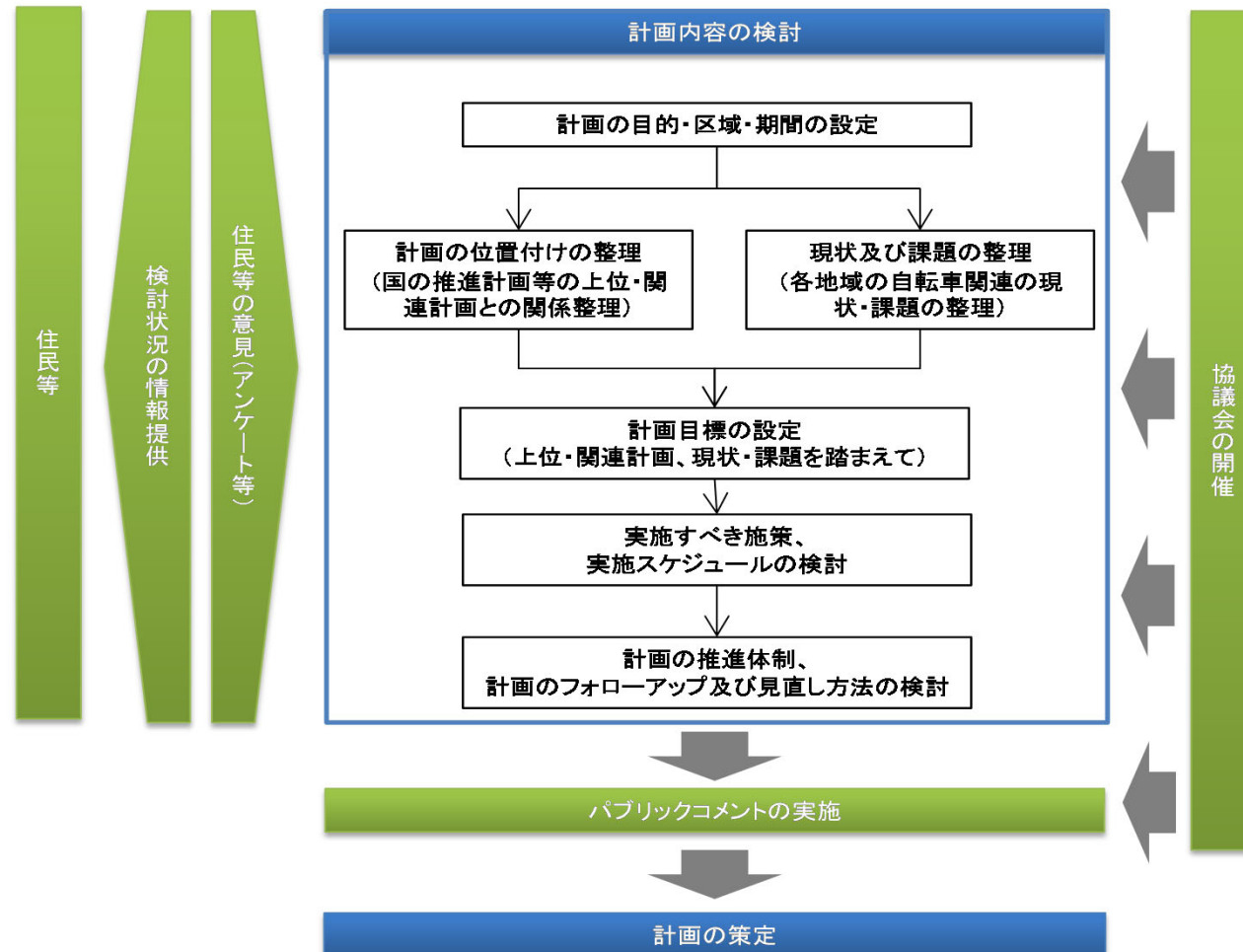
■計画期間の設定

- 地方版推進計画の計画期間については、**国の推進計画との整合を図り2020年度とする**、もしくは、**より長期の期間を設定することが望ましい**。その際、地方公共団体における関連計画の計画期間も踏まえて設定することも考えられる。

検討体制、策定手順

■ 策定手順

- ▶ 住民等意見の反映や合意形成をスムーズに行うために、有識者を含む協議会の開催や、アンケート等を実施し、様々な意見を計画に反映するとともに、検討結果に対するパブリックコメント等を実施する。
- ▶ 計画の検討状況は住民等に適宜情報提供する。



※なお、住民を対象としたアンケートや市民モニター
の活用等により、合意形成が十分に図られうる場
合においては、必ずしもこの手順にとらわれる必要
はない。

自転車に関する現状分析及び課題整理

➤ 現状分析に基づき、自転車交通に関する課題を整理する。

➤ その際、過去及び現在、将来の状況を比較することにより、課題を明らかにする。

(例) 中高生の通学時の自転車関連事故が多発しており、これらの事故対策が課題

(例) 鉄道駅周辺においては500台程度の駐輪場整備されているものの、商店街や観光地周辺の駐輪場の整備に遅れがみられ、当該エリアの駐輪対策が課題

表 現状分析の項目（例）

現状分析項目	使用データ（例）
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所将来人口予測結果 等
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤地図情報 等
自転車交通関連情報 ◇ 道路 ◇ 公共交通ネットワーク（駅・バス停位置も含む） ◇ 自転車走行空間 ◇ 駐輪場位置・規模 ◇ レンタサイクル、シェアサイクル 等	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体内部資料 ・民間事業者提供資料 ・国土数値情報 ・駐輪場台数調査 等
自転車利用状況 ◇ 自転車発生集中量 ◇ 自転車流動状況 ◇ 自転車断面交通量 ◇ 自転車関連事故状況 等	<ul style="list-style-type: none"> ・パーソントリップ調査結果 ・プローブデータ ・道路交通センサス調査 ・警察資料 等
施設の立地状況 ◇ 大規模商業施設 ◇ 観光施設（観光ルートも含む） ◇ 学校（高校・大学など） 等	<ul style="list-style-type: none"> ・地図 ・国土数値情報 等
財政状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体内部資料
自転車に関する市民意識 ◇ 自転車に関するアンケート結果 等	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート ・利用者アンケート 等

■ 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、**国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。**（都道府県が策定する計画は、市町村が計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町村の意見を反映した計画とすることが望ましい。）
- 市町村は、**国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。**

■ 自転車に関する既存計画との関連

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく「**自転車ネットワーク計画**」及び地域のニーズに応じた**駐輪場整備計画**を、**地方版推進計画内に位置付けることを検討する。**
- また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、**特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とする。**

