

地方版自転車活用推進計画【策定の手引き】について

目次

1. 自転車活用推進法
2. 自転車活用推進計画
3. 地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）
4. 国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な施策

1. 自転車活用推進法

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29年6月13日 ○第1回 自転車活用推進本部会合

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

2. 自転車活用推進計画

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。

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

1. 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）]
2. 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）
3. 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）]
4. 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）
5. 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）
6. 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

7. 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）
8. 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）
9. 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）
10. 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

11. 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）
12. 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

13. 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）]
14. 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）]
15. 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）
16. 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）]
17. 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）
18. 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）

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

(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。

3. 地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

自転車活用推進計画の策定の位置付け、策定主体

■ 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。

検討体制、策定手順

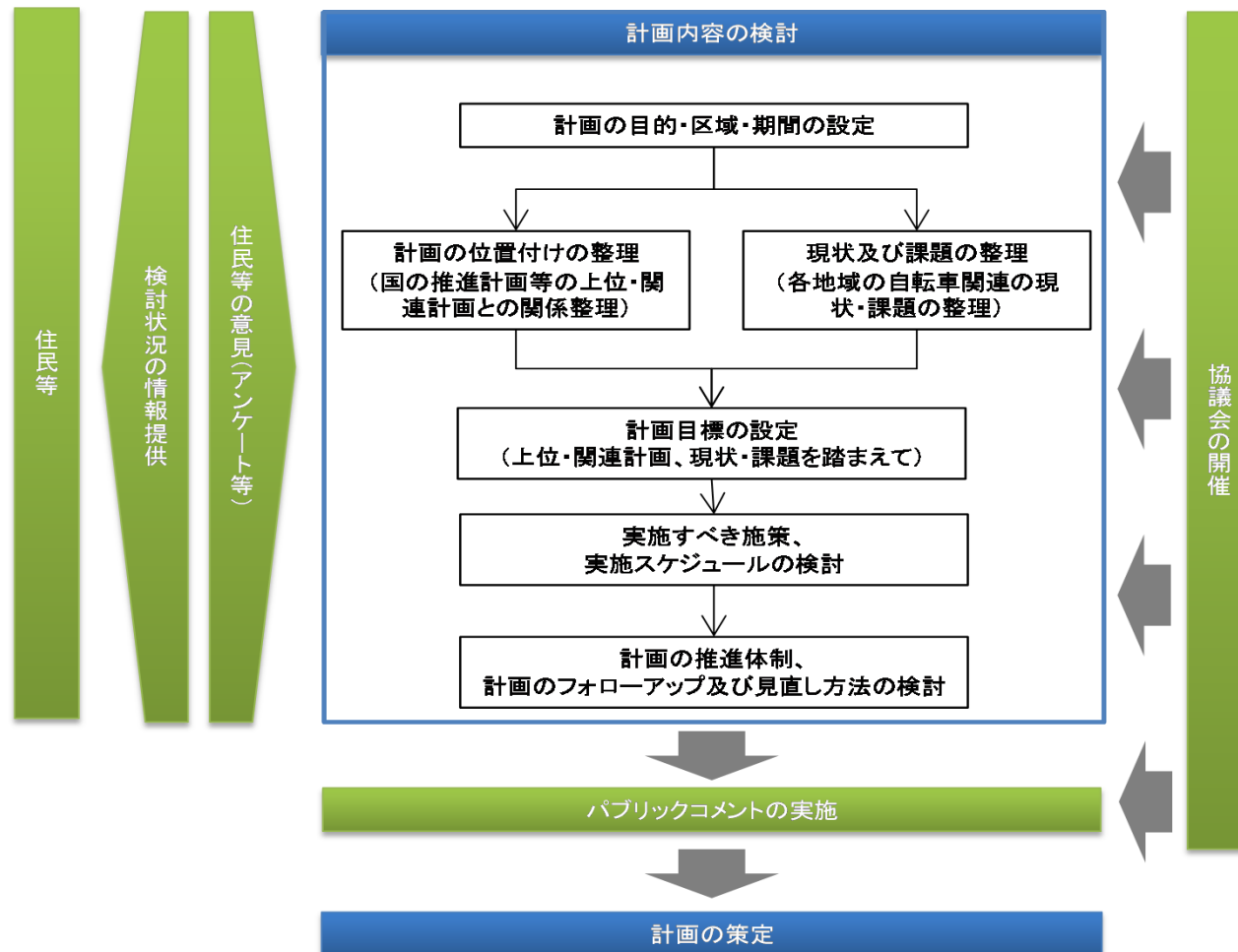
■ 検討体制

- 施策の実効性の担保や合意形成をスムーズに行うためにも、計画に関連する関係者による協議会を設置し、検討する。
- 協議会の構成メンバーは、
 - ・ 地方公共団体
 - ・ 各種交通事業者（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等）
 - ・ 道路管理者
 - ・ 都道府県警察本部（又は管轄警察署等） とする。
- その他のメンバーとしては、
 - ・ 有識者
 - ・ 想定される施策に関する各種団体
 - ・ まちづくり活動団体
 - ・ 教育委員会
 - ・ 一般市民等 が想定される。

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る場合においては、必ずしもこの手順にとられる必要はない。

計画の構成

- 国の推進計画の構成を参考とし、地方版推進計画の構成を検討する。

※自転車活用推進法には、地方版推進計画の構成は示されていない

- 下記に計画の標準的な構成（例）を示すが、地域の実情を反映し、必ずしもこの構成にとらわれる必要はない。
- なお、計画の記載内容については、各策定主体の判断により決定するものであり、基本的な方針のみを示す基本計画と、詳細な施策まで示す実施計画を分割し、策定することも考えられる。

【地方版推進計画の構成（例）】

- （１）計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
- （２）現状及び課題、計画の目標
- （３）実施すべき施策、実施スケジュール
- （４）計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

1) 計画目的の設定

- 国の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、各地方公共団体の抱える課題や有する地域特性・地域資源を活かした自転車活用の方向性として検討する。

2) 計画区域の設定

- 自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の関連計画、まちづくりの観点を考慮の上、対象エリアを検討する。
- なお、地方版推進計画は、地域の実情に合った計画とすることが重要であるため、地域の生活圏や広域観光圏などを踏まえた上で、都道府県境や市町村境を跨ぐエリアや、都道府県内の一部のブロックを対象区域とすることも可能である。

3) 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。

※国の推進計画では、自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保等の課題は、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取り組みが求められることから、長期的な展望を視野に入れつつ、本計画と関連を有し、2020年度を計画期末とする「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）等の各種計画との連携を図り、2020年度までを計画期間としている。

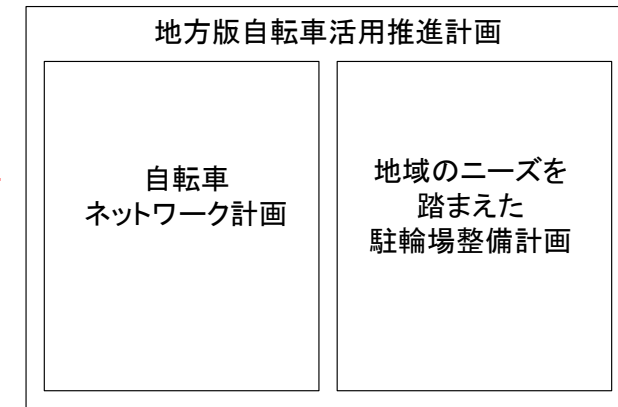
4) 計画の位置付けの整理

a. 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。**

b. 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。**
- その際、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に基づく「自転車等の駐車対策に関する総合計画」が既に策定済みである場合には、整合性に留意する。
- 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べき**である。



c. その他関連計画との関連

- 地方公共団体の総合計画やまちづくりの関連計画である都市計画や市町村マスタープラン、交通分野の関連計画である都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略等を整理し、**地方版推進計画との関連を整理**する。その他の交通、観光、健康等の関連計画等についても同様に整理する。
- なお、上記計画内において位置付けられた関連する施策については、**地方版推進計画との整合が図られていることが望ましく、該当施策については地方版推進計画においても位置付けられることが重要**である。
- さらに、**国土強靱化地域計画を策定している地方公共団体**については、**地域計画が当該地方公共団体の国土強靱化に係る他の計画等の指針となることに留意**する。

(その他関連計画の例)

- ・ 総合計画
- ・ 都市計画
- ・ 市町村マスタープラン
- ・ 都市交通マスタープラン
- ・ 都市・地域総合交通戦略
- ・ 地域公共交通網形成計画・再編実施計画
- ・ 自転車等の駐車対策に関する総合計画
- ・ 観光関連計画
- ・ 健康関連計画
- ・ バリアフリー基本構想
- ・ 国土強靱化地域計画
- ・ 地域防災計画
- ・ 第10次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議決定）及び各地方公共団体において策定する交通安全基本計画
- ・ 文部科学省交通安全業務計画
- ・ かわまちづくり計画 等

(2) 現状及び課題、計画の目標

1) 現状分析及び課題整理

- 現状分析及び課題整理の方法を以下に示すが、地方版推進計画の策定に当たっては、**地域の状況に応じて現状分析内容の取捨選択を行い、必要となる検討を行う。**

a. 自転車に関する現状分析

- 自転車交通の現状を把握するに当たって、**自転車利用に関する現状として**、以下の項目の**現状並びに計画について収集・整理**を行う。
 - ・地域の交通基盤（道路網、公共交通網、駅・バス停等）
 - ・交通特性（歩行者、自転車、自動車、公共交通の利用状況や事故発生箇所等）
 - ・道路空間の状況 ・交通規制の状況 ・地勢等（地形の起伏、人口分布・年齢階層等）
 - ・施設立地（自転車利用者が多く利用する施設、駐輪場やシェアサイクルのポート配置等）
- 加えて、**地域で定めた交通安全、環境や観光、健康・福祉等**、地方版推進計画に関連すると考えられる項目についても、現状を把握する。
- データ収集に当たっては、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している**民間やNPO等の活動団体との交流・連携のもとで収集**、または**既に収集しているデータを活用**することも有効である。
- その他、**市民や自転車利用者等の意見を確認**し、現状分析を行う。

計画の標準的な記載内容と策定手法

b. 自転車に関する課題整理

- 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
- 現状分析・課題の整理に当たっては、右表の項目全てを把握する必要はなく、また地域の実情や計画策定の背景を踏まえて必要と思われる項目（例：サイクルスポーツの実施状況等）については追加するなど、適宜抽出ならびに追加することが重要である。

表 現状分析の項目（例）

現状分析項目	使用データ（例）
人口	・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	・基盤地図情報 等
自転車交通関連情報	・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
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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 	
自転車利用状況	・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
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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 	
施設の立地状況	・地図 ・国土数値情報 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 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 	
財政状況	・地方公共団体内部資料
自転車に関する市民意識	・市民アンケート ・利用者アンケート 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自転車に関するアンケート結果 等 	

2) 計画目標の設定方法

- 地域の関連計画や、自転車に関する現状・課題を踏まえるとともに、国の推進計画の目標を勘案した上で設定する。
- なお、目標設定に関しては、地域ごとに設定すること、テーマ別（交通安全編、観光編など）に設定することも考えられる。

参考：国の推進計画における自転車の活用推進に関する目標

- 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
- 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
- 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
- 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

計画の標準的な記載内容と策定手法

(3) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

1) 計画の推進体制

- 指標達成のため、**関係部署、関連団体が緊密に連携して施策の推進**を図る。
- 地方版推進計画に関連する施策は多岐にわたり、関連部局も多く存在するため、地方版推進計画の進捗を把握するための**協議会を設置し、推進状況を共有**する。

※なお、計画推進に関する体制として参画する構成メンバーは、計画策定時の協議会構成メンバーと同一とすることも考えられる。

2) 計画のフォローアップ及び見直し方法

a. 計画のフォローアップについて

- 必要に応じて有識者等の助言を受けつつ、**毎年度当初に、各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表**する。
- フォローアップを行うに当たっては、**できる限り、地域における指標を設定**する。
- 指標設定に当たっては、必要に応じて、**客観的かつ定量的な指標の活用も考慮し、指標の項目については、自転車交通に関するものに限らず、地域の実情に応じて社会、環境等、幅広い項目を設定することが考えられる。**

※なお、国の推進計画に示された指標と同じ指標を設定する際には、指標の定義について整合を図る。

b. 計画の見直しについて

- **計画期末までに、施策の効果に関する評価**を行うとともに、**社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直し**を行う。

※なお、国の推進計画、及び、各地方公共団体が属する都道府県の地方版推進計画において改定がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて各計画の見直しを検討する。

4. 国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な施策

自転車通行空間の計画的な整備推進

施策

- 地方版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する。

必要な施策

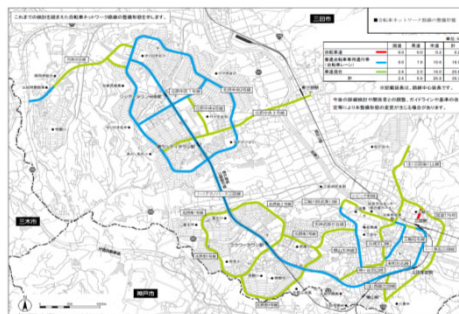
① 自転車ネットワーク計画の策定

- ・ 地方版推進計画を作成する際には自転車ネットワーク計画を計画の中に位置付けることが望ましい。
- ・ 地域の自転車利用の実情や、交通事故発生状況等を踏まえ、自転車通行空間のネットワークを計画する。

- ・ 自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、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、自転車ネットワーク路線候補の中から面的な自転車ネットワーク路線を選定する。

- ・ なお、計画には、整備形態、整備路線、延長、整備想定時期を明記することが望ましい。

- ・ また、河川区域内に自転車通行空間を位置付ける際には、河川部局と十分に調整した上で、位置付ける。



< 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（仮称）」の設置検討

- ・ 今後、道路構造令に規定される、自転車車線（仮称）について、自転車ネットワーク計画への積極的な適用を検討する。



< 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 自転車通行空間の整備

- ・ 自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワークに位置付けられた路線において、自転車通行空間の整備を行う。整備に当たっては、自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定する。



< 自転車道 >



< 自転車専用通行帯 >



< 車道混在 >

【出典:国土交通省】

④ 自転車通行空間の改善

- ・ 様々な利用者の意見を聞きながら、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討する。



< 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】

自転車通行空間の計画的な整備推進

必要な施策

⑤ 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

- ・ 自転車交通を含め、全ての交通に対する安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用に努める。



＜自転車ナビライン設置と左折車との交錯を避けた現示調整を行った例
(東京都港区・札の辻交差点)＞

⑥ 自転車マップの作成

- ・ 自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間やサイクルポートの位置、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置等を示したマップを作成する。

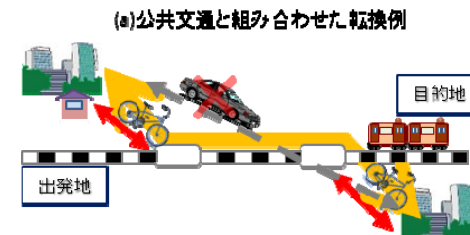


＜サイクリングコース、坂道、サイクルポート、自転車店、コンビニ等が示されたマップの例＞

【出典：堺市自転車地図】

⑦ 自転車利用促進に関する広報啓発

- ・ マイカー等から自転車への転換によるCO2削減効果の把握等をふまえ、自転車利用による様々なメリットを伝えることで、自転車の利用促進に関する広報啓発を実施する。



＜マイカー等からの転換のイメージ＞

＜マイカーから自転車への転換イメージ＞

【出典：環境省】

路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

施策

- 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する。

必要な施策

① 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備

- ・ 物流活動が周辺交通へ与える影響を抑制するため、物流ニーズと物流事業者の負担を踏まえ、地域における荷さばきルールの策定や、植樹帯や停車帯の設置に関する弾力的な運用による荷さばき場や路外駐車場の整備を進める。



< 自転車走行空間創出のための路上荷捌き路外転換実験を実施 >

【出典：東京都練馬区】

③ 駐車禁止等の規制実施

- ・ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態等や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。



< 自転車専用通行帯の駐車禁止の規制事例 >

【出典：国土交通省、警察庁】

② パーキング・メーター等の撤去の検討

- ・ 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を検討する。



< パーキングメーターの撤去による自転車専用通行帯整備事例(神奈川県横浜市) >

【出典：警察庁】

④ 違法駐車 of 積極的な取締り

- ・ 地域住民の意見・要望を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。



< 違法駐車取締り重点地域例 >

【出典：国土交通省、警察庁】

必要な施策

⑤ 駐車監視員による違反車両の確認

- ・ 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。



<違法駐車の確認イメージ>

【出典:警察庁】

シェアサイクルの普及促進

施策

- 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する。

必要な施策

① シェアサイクルの導入検討

- ・ 自転車が都市交通を支える公共性を有するモビリティであるという観点を踏まえ、シェアサイクルについて他の移動手段との役割分担を明確にした上で、関係者と連携し導入を検討する。



<岡山市では、まちなかの移動手段として、シェアサイクルを導入>

【出典:ももちゃりHP】

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。



<鉄道駅出入口の設置例(東京都江東区・豊洲駅)>

② 公共用地・民地等へのサイクルポートの設置検討

- ・ シェアサイクルのポートの高密度化等を図るため、路上や公共用地、コンビニ等の民有地へのサイクルポートの設置について、関係者と連携し検討する。



<公開空地へのサイクルポートの設置例(神奈川県横浜市)>

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。



<サイクルポート近くの自転車通行空間の整備事例(北海道札幌市)>

地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

施策

- 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する。

必要な施策

① ニーズに対応した駐輪場の整備

- ・ 地域の駐輪ニーズをきめ細かく把握した上で、駅周辺を含めた地域全体の駐輪場整備計画を検討する。



<小規模分散型の駐輪施設の整備事例>

【出典：福岡県福岡市】

② 鉄道事業者への積極的な協力の要請

- ・ 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促進に関する法律に基づき、鉄道事業者の積極的な協力を求めていく。
- ・ 駅周辺の駐輪場整備に当たっては、鉄道事業者の協力を求めるとともに、必要に応じて、鉄道事業者と協議に際して、国に参画を要請する。



<鉄道事業者による駐輪場用地の市への提供(無償・有償)など駐輪対策全般に対する協力を要請(兵庫県神戸市)>

【出典：神戸市自転車利用環境総合計画】

自転車のIoT化の促進

施策

- 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化を促進する。

必要な施策

①IoTを用いた駐輪場やシェアサイクルの運営の効率化

- ・駐輪場やシェアサイクルを導入するには、地域住民等のニーズを踏まえた上で、ICタグをはじめとした、IoT技術を活用し、駐輪場やシェアサイクルの運営の効率化を検討する。



<ICタグを用いたゲートシステムを採用した駐輪場の例(滋賀県草津市)>

まちづくりと連携した総合的な取組の実施

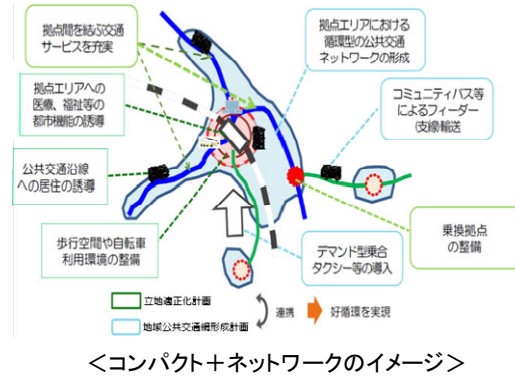
施策

- 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する。

必要な施策

①まちづくりと連携した自転車施策の推進

- ・ 推進計画に自転車通行空間の整備や駐輪場の整備等を位置付けるに当たっては、都市計画や立地適正化計画などまちづくりの計画との整合を図る。



【出典：国土交通省】

③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

- ・ 無電柱化の推進を図り、無電柱化の実施路線においては、道路空間を活用した自転車通行空間の確保を検討する。



<無電柱化と合わせた通行空間の整備例(愛媛県松山市)>

②ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施

- ・ 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフトが連携した生活道路の交通安全対策を実施する。



【出典：国土交通省】

国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

施策

- 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する。

必要な施策

① 競技施設整備に関する検討

- ・ 地域におけるニーズを踏まえた上で、国際規格に合致した自転車競技施設等の整備について検討を行う。



<伊豆ベロドローム(静岡県伊豆市)>

【出典:サイクルスポーツセンターHP】



<国営ひたち海浜公園BMXコース
(茨城県ひたちなか市)>

【出典:国営ひたち海浜公園HP】

サイクルスポーツ振興の推進

施策

- 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する。

必要な施策

① 既設競輪場や公園等の有効活用の促進

- ・ サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、関係者に協力を要請することにより、既設競輪場の市民への開放、公園内におけるサイクリングロードの整備や、公道の一時的な通行規制による練習環境の創出等を促進する。



＜競輪場の子供たちへ開放した体験会を実施している例＞

【出典：大宮競輪場】

② タンデム自転車の公道走行に関する検討

- ・ タンデム自転車について、地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、都道府県警察に働きかける。

＜千葉県道路交通法施行細則の一部改正（平成30年4月1日施行）において、自転車の乗車人員の制限（第7条）について、二輪タンデム自転車の二人乗り走行が可能となるよう新たに規定＞

【出典：千葉県警察】

二輪タンデム自転車 二人乗りで道路を走れます!!

※ 平成30年4月1日から千葉県道路交通法施行細則の一部改正により二輪タンデム自転車二人乗りの公道走行が可能となりました。

二輪タンデム自転車とは	変更点は
 2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に並び置かれた自転車である。	 今まで、千葉県内の道路では二輪タンデム自転車に一人だけしか乗れませんでした。改正後は二人乗りで走行します。

特徴は

- ①視覚障害者や脚力が弱い人でも後席に乗車して楽しむことができます。
- ②ペダルが連動している機種がほとんどで、乗員同士の協力が必要です（乗車、停止、立ち昇降）。
- ③ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行います。
- ④急進降や横断により不安定になりやすいので注意が必要です。
- ⑤二人でこぐため、速度は出やすいですが、ホイールベースが長いので、小回りが効きません。

注意点は

- ①走る前に練習しましょう。安全な場所で十分な練習をしてから道路を走るようにしましょう。
- ②乗員同士でコミュニケーションを取りましょう。ペダルが連動しており、ハンドルとブレーキ操作は前席の運転者が行うので、後席の乗員が乗るためにも声を掛け合って前進、停止、右左折等しましょう。
- ③ヘルメットをかぶる、手袋をする等、安全対策しましょう。

止まります OKです

千葉県警察

自転車を活用した健康づくりの推進

施策

- 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する。

必要な施策

①健康増進の広報啓発

- ・運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を実施する。



＜地域住民の健康づくり推進のため、35歳以上の子育て世代が、3か月に3回集まって体調チェック、大学講師による健康教室、サイクリングを行い、理論と実践を兼ね備えた健康づくり事業(岡山県真庭市)＞

【出典:(株)シマノ】

③健康増進効果に関する調査研究

- ・個人や一定の地域等において、自転車活用による健康増進や医療費に与える影響等に関する国内外の科学的知見の収集や、国内における自転車の活用による医科学的効果に関する調査研究を検討する。



1 体重、体脂肪率、筋肉率などがひと目でわかる体組成計。



2 習慣的に計測しにくい本格的な血圧計も自由に利用可能。

＜自転車通勤プログラム参加者からの意見聴取や、身体測定(体重、体脂肪、血圧、椅子からの立ち上がりテスト等)による健康経営、運動習慣促進の取組＞

【出典:(株)シマノ、(株)フジクラ】

②健康増進と連携した観光事業の促進

- ・サイクルツーリズムを推進する企業・団体等とともに、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動を検討する。



＜温泉ライダーin加賀温泉郷＞

【出典:(一社)ルーツ・スポーツ・ジャパン】

自転車通勤等の促進

施策

○ 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

必要な施策

① 自転車通勤の広報啓発

・ 企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するための広報啓発を実施する。



<エコ通勤奨励の事業所や、有識者による講演等で、市内事業所に自転車通勤推進のポイントを周知>

【出典：愛知県豊橋市】

② 地方公共団体の庁舎における駐輪場の整備

・ 自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備し、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。



<合同庁舎にサイクルポートを設置した例(北海道札幌市)>

【出典：NPO法人ポロクル】

国際的なサイクリング大会等の誘致

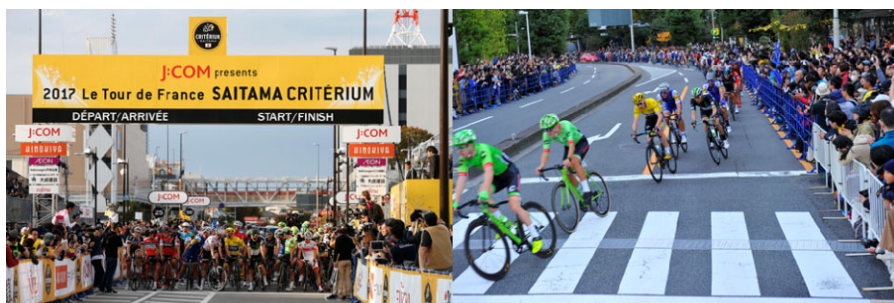
施策

- 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する。

必要な施策

① 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致

- ・ 自転車に関する国際会議（Velo-city Global等）や国際的なサイクリング大会を誘致について検討する。



<さいたまクリテリウム(埼玉県さいたま市)>

【出典:さいたまクリテリウムHP】

世界に誇るサイクリング環境の創出

施策

- 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する。

必要な施策

①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

- ・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、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。
- ・モデルルートとして設定したルート、自転車通行空間整備の内容を示す自転車ネットワーク計画及びモデルルートに対する全体の取組内容について、地方版推進計画に位置付ける。



<千葉・神奈川・静岡・愛知・三重・和歌山の6県を跨る太平洋岸自転車道>

【出典：静岡県HP】

③サイクルトレイン等の実施検討

- ・鉄道事業者やバス事業者に対して、サイクルトレインやサイクルバスの導入を要請することにより、サイクリストの受け入れ環境の充実を図る。



<サイクリング専用列車B・B・BASE(千葉県)>

②広域的なサイクリングロードの整備

- ・サイクリングロードの安全性や連続性を確保するため、必要に応じて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。

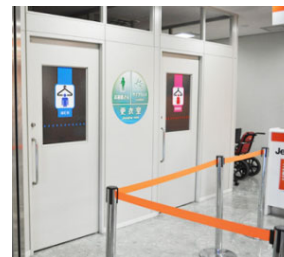


<土浦潮来自転車道から水郷北斎公園を含み、霞ヶ浦湖岸道路を一体のものとした総延長約180キロメートルのサイクリングコース(つくば霞ヶ浦りんりんロード)>

【出典：茨城県HP】

④サイクリスト受入サービスの充実の要請

- ・関係者に対して協力を要請することにより、道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港における受入サービスの充実を図る。また、訪日外国人を考慮した受入サービスについてもあわせて検討する。
- ・地域固有の文化、自然その他の特性（温泉の活用によるウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムなど）とサイクルツーリズムを融合させた体験型コンテンツの実施について検討する。



<松山空港ターミナルビル1階に、お遍路さん・サイクリストをおもてなしする「休憩コーナー」「着替えコーナー」「自転車組立スペース」を設置>

【出典：松山空港HP】

安全性の高い自転車普及の促進

施策

- 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する。

必要な施策

① 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

- ・ 消費者が安全に自転車を利用できるように、啓発ポスターの作成やHP・広報誌での呼びかけなど、消費者へ安全な利用に向けた広報啓発を行う。

News Release
平成28年10月27日

運交法の基準に適合しない電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう！
まずは、お持ちの自転車の型式について確認をしましょう！

1 アシスト比率が運交法上の基準を超えていると判明した電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう

電動アシスト自転車（以下「電動アシスト自転車」といいます。）、のアシスト比率が運交法上の基準を超えていると、基準を超えたアシスト力が不安に加わることで、バランスを崩すなど危険です。基準に適合しない電動アシスト自転車で道路を走行すると事故などとなり、また、車検につながる場合もあります。

2 運交法上の基準に適合しない電動アシスト自転車

啓発等は、7製品の電動アシスト自転車のうち少なくとも一部に、運交法上のアシスト比率の基準を超えているものがあると発表しました。
http://www.kojin.go.jp/infocenter/kyokai/kyokai_001/20161027_01.html

なお、そのうちの1製品については、(独)国民生活センターの商品テストでも、アシスト比率が運交法上の基準を超えていることが判明しています。
http://www.kojin.go.jp/infocenter/kyokai/kyokai_001/20161027_01.html

【運交法上の電動アシスト自転車のアシスト比率の基準】
人がペダルを踏む力とセンターによる補助力(アシスト比率)が
・ 走行速度10km/h未満では最大で1:2
・ 10km/h以上15km/h未満では走行速度が上がるほどアシスト比率が徐々に減少
・ 15km/h以上では補助力が0
になることとされています。(運交法施行規則第一條の五)

＜道交法の不適合の電動アシスト自転車について、車両確認の注意喚起＞

【出典:消費者庁】

＜自転車の前車輪の脱落に関する注意喚起リーフレット＞

【出典:(独)国民生活センター】

くらしの危険 343
自転車の前車輪の脱落に注意！
～工具なしで車輪の着脱ができるクイックリリースハブは乗車前に固定確認を！～

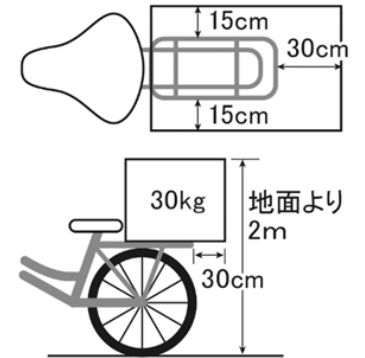
自転車には、クイックリリースハブという工具を使わずとも車輪が着脱できる機構が使用されているものがあります。PDI-NETには、2012年度以降にクイックリリースハブを使用した自転車で前車輪が脱落してけがを負ったという相談が1件寄せられており、このうち約1/3の人が怪我を負ったという結果が示されました。走行中に前車輪が脱落した場合、甚大な事故につながる可能性があります。クイックリリースハブを使用している自転車の乗車前には、前車輪の固定確認などの点検を行ってください。

4つのポイント
1 一般的な自転車
2 一般的な電動アシスト自転車
3 一般的な電動アシスト自転車
4 一般的な電動アシスト自転車

クイックリリースハブは乗車前に固定確認を！
クイックリリースハブは乗車前に固定確認を！

② 自転車の積載制限に関する検討

- ・ 自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかける。



＜条例に基づき、「東京都自転車安全利用指針」及び「東京都自転車点検整備指針」を公表し、自転車の交通ルールの内容、その教え方、点検整備すべき項目や方法等を説明＞

【出典:東京都】

自転車の点検整備の促進

施策

- 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する。

必要な施策

①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

- ・交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。
- ・安全に自転車を利用するために、啓蒙ポスターの作成やHP・広報誌での呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施する。



＜整備不良自転車による事故防止を目的に、石川県自転車軽自動車事業協働組合と連携し春と秋に啓発週間を設け、自転車の簡易点検やチラシの配布、声かけ等による啓発活動を実施(石川県・金沢市)＞

【出典:金沢市まちづくり財団】

自転車の安全利用の促進

施策

- 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する。

必要な施策

① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

- ・ 民間団体等と連携し、「自転車安全利用五則」のポスター等を作成、配布する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。



＜自転車を安全に利用するための自転車安全利用五則等について解説するパンフレットを発行＞

【出典:警察庁】

③ ヘルメット着用の広報啓発

- ・ 様々なイベントを活用して、通勤通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。
- ・ 条例の制定等により、ヘルメット着用の推奨について検討する。

＜ヘルメット着用を定着させ「自転車新文化」を発展させるための広報活動を実施＞

【出典:愛媛県HP】



② 交通安全意識向上を図る広報啓発

- ・ 自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努める。



＜全国交通安全運動のポスター＞

【出典:内閣府】

④ 自転車運転者講習制度の着実な運用

- ・ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象として、自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。

＜自転車運転者講習制度についてホームページに掲載するとともに、チラシを作成し情報発信＞

【出典:警察庁】



自転車の安全利用の促進

必要な施策

⑤交通安全に関する指導技術の向上

- 交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を実施し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上を図る。



＜交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会＞

【出典：警察庁】

⑦自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

- 自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、啓蒙ポスターを作成し、配布する等、地域住民への広報啓発を実施する。



＜道路管理者による啓発活動(東京都世田谷区)＞

【出典：国土交通省】

⑥高齢者向けの安全教室の実施

- 自転車イベント等において、自転車の安全利用のための広報を実施するブースの設置や、シミュレーター等を活用した高齢者向けの安全教室を実施する。



＜シルバー人材センター事務所にて、シニア向け自転車交通安全講習会を開催し、近年の自転車事情に関するセミナー、歩行・バランス感覚を確かめる体力診断、自転車シミュレーターを使った危険予測体験の講座を実施(埼玉県さいたま市)＞

【出典：プリジストンHP】

⑧公務員に対するルールの遵守の徹底

- 自転車の交通ルール遵守について、地域住民の手本となるよう、地方公共団体の所属職員は、自転車通行ルールの遵守を徹底する。



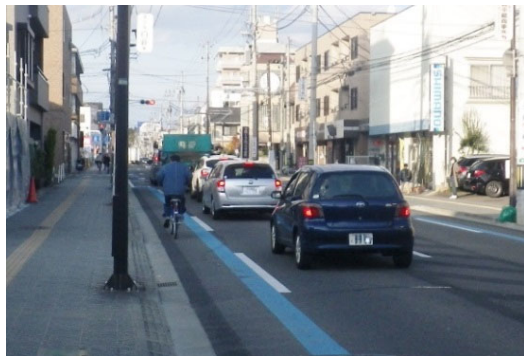
＜市役所職員に対するルールの周知(埼玉県幸手市)＞

自転車の安全利用の促進

必要な施策

⑨ 自動車教習所における教育の実施

- 道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行し、自転車への注意喚起を促すなどの教育を実施する。



<自転車専用通行帯の設置された道路を走行する自動車>

⑪ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施

- 自転車に関する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定する。
- 当該地区において重点的に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。



<自転車の指導・取締り状況>

【出典：警察庁】

⑩ 多様なニーズに関する自転車製品の開発

- 自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が、ニーズ発掘、製品開発等を行うことを支援する。



<リヤカー付3輪電動アシスト自転車>

【出典：ヤマハ発動機(株)、ヤマト運輸(株)】



<介護用から宅配用まで幅広い使い方ができる前2輪電動アシスト自転車を開発(TRIKE CARRY前輪2輪電動アシスト自転車)>

【出典：豊田TRIKE(株)】

⑫ リヤカー牽引自転車への交通ルールの周知徹底

- リヤカーを牽引する自転車に対して、歩道通行が認められていない等の交通ルールを周知徹底するとともに、悪質・危険な交通違反に対しては取締りを行う。

<自転車ルールブックに、リヤカー牽引自転車が普通自転車で無いことや、従うべきルール等を詳細に解説(神奈川県横浜市)>

□ リヤカーや、荷物付き自転車は、どこを走るの？



荷物を運ぶためのリヤカーをつけた場合、法的には、自転車によるけん引になり、普通自転車ではなくなります。

また、ヨーロッパなどでは前や後ろが大きな荷台となっている自転車がありますが、幅や長さの関係から、これも普通自転車ではなくなります。

そのため、普通自転車の歩道通行が認められる場所でも、車道以外は通行できません。

→16 Topic2 参照



【出典：みんなのサイクルルールブックよこはま】

必要な施策

⑬ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

- ・ 地域交通安全活動推進委員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進める。

＜警察と地域交通安全活動推進委員が共同で、通行中の自転車や歩行者に反射材等の啓発物を手渡し、安全運転の励行、交通ルールの遵守等呼びかける街頭指導活動を実施＞



【出典：福岡県警察HP】

学校における交通安全教育の推進

施策

- 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する。

必要な施策

①交通安全教室の開催

- ・ 国公立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校等の学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう、交通安全教室等を着実に開催し、交通安全の意識を推進していく。



<シミュレーターを活用した自転車教室>
【出典：警察庁】

③通学路周辺の安全点検の実施

- ・ 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施する。
- ・ 安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施する。



<関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように、自転車通行空間整備による歩行者との分離等、通学路の安全確保を図っている。(岩手県盛岡市)>

【出典：盛岡市通学路交通安全プログラム】

②交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

- ・ 交通安全教室の講師がわかりやすい講習会を実施できるように、講師に向けた講習会を実施する。



<自転車の安全教育関係者を対象に、自転車に対する正しい知識や、自転車交通安全教育における指導方法などの講習を実施し、地域における自転車安全教育指導者を養成する>

【出典：日本交通安全教育普及協会HP】