

自転車の活用推進に向けた取組について

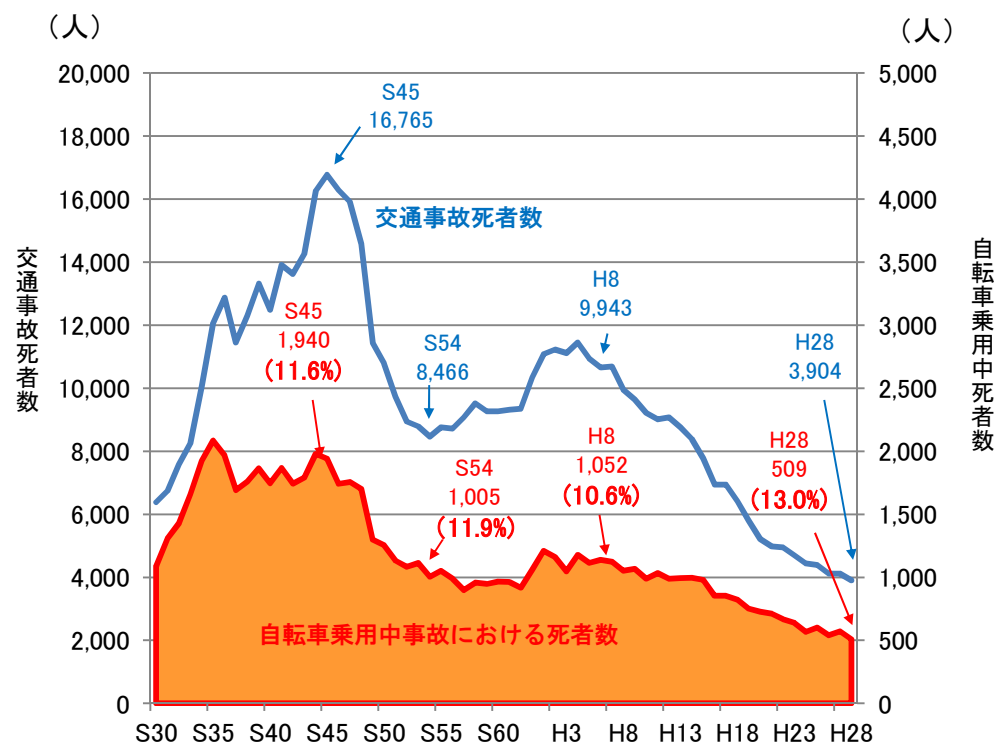
目次

1. 自転車通行空間の整備について
2. 自転車活用推進法の施行について

1. 自転車通行空間の整備について

【現状の課題】

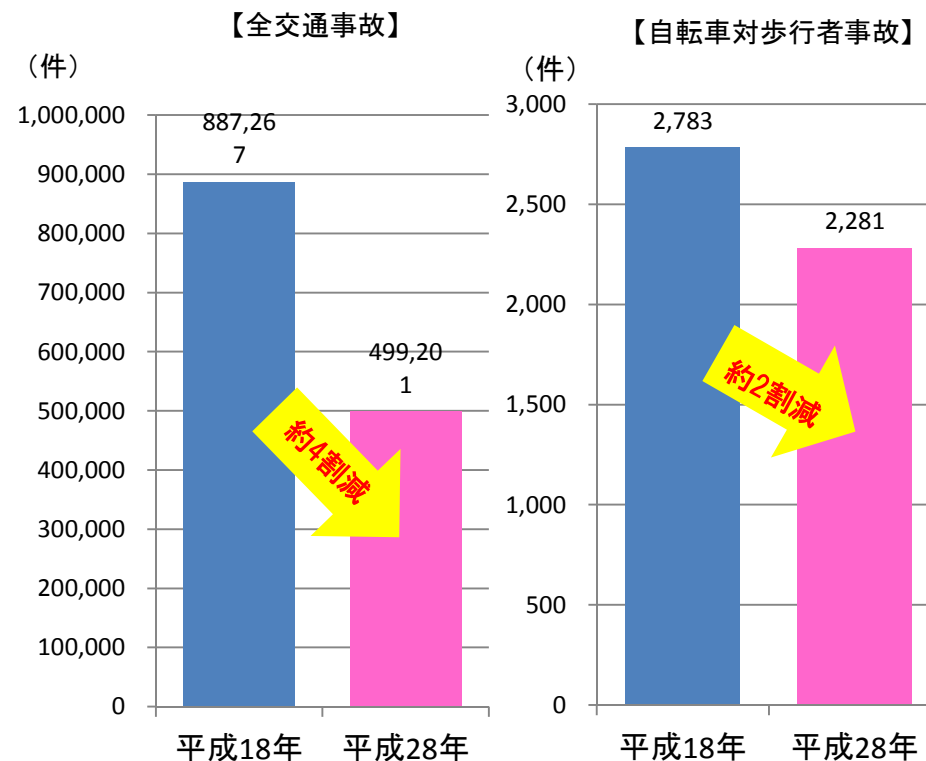
■ 交通事故死者数は近年減少傾向である一方、
自転車乗車中死者数の占める割合は増加する傾向



※ () 書きは全交通事故死者数に占める自転車乗車中死者数の割合

資料: ITARDA交通事故統計データ

■ 過去10年間で全交通死傷事故件数が約4割減少した
のに対し、自転車対歩行者の事故は約2割の減少



資料: 平成27年中の交通事故の発生状況(警察庁)

- 国土交通省と警察庁が合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定
- ガイドラインに基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進
- 自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自治体による自転車ネットワーク計画の策定を促進

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- 平成24年11月、国交省及び警察庁が共同でガイドラインを作成し、自転車は車道通行が原則との観点から、自転車ネットワーク計画の作成方法や、歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間設計の考え方等とをとりまとめ。
- 平成28年7月、ガイドラインを改定し、車道混在とする場合の路面表示（矢羽根・ピクトグラム）を標準仕様化。

■歩行者と分離された自転車通行空間の整備



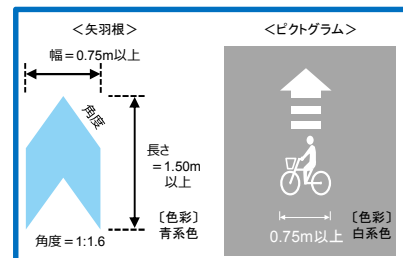
＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



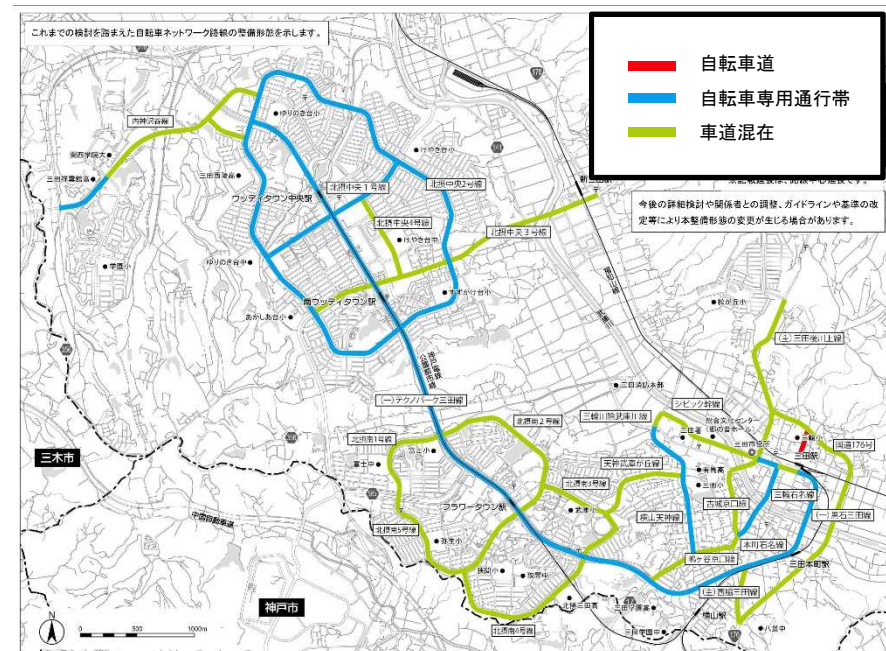
＜車道混在＞



＜車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様＞

■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、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。
- 計画は、市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定。



＜自転車ネットワーク計画の例（兵庫県三田市）＞

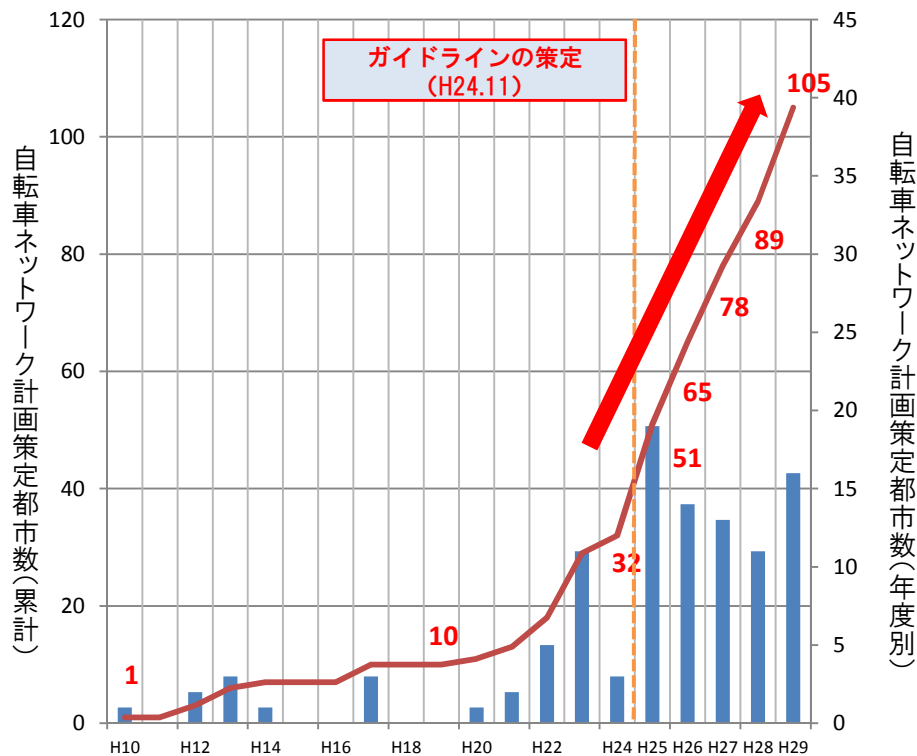
【出典：「三田市自転車ネットワーク（平成29年1月）」抜粋（凡例は国土交通省にて加工）】

自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備②

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は105市区町村（D I Dを有する市区町村の約12%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,700km

■自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

全市区町村数：1,741
うちDIDを有する市区町村：849



【出典：国土交通省道路局調べ（平成29年3月31日時点）】

■歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

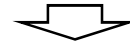
一般道路総延長：約1,268,000km
歩道設置区間：約177,000km

歩行者と分離された自転車通行空間 (km)				
自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
<p>3.0m以上 自転車専用道路</p>	<p>緑石線等 歩道 自転車道 車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 車道</p>	
30	150	430	1,120	1,730

【出典：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ（平成29年3月31日時点）】

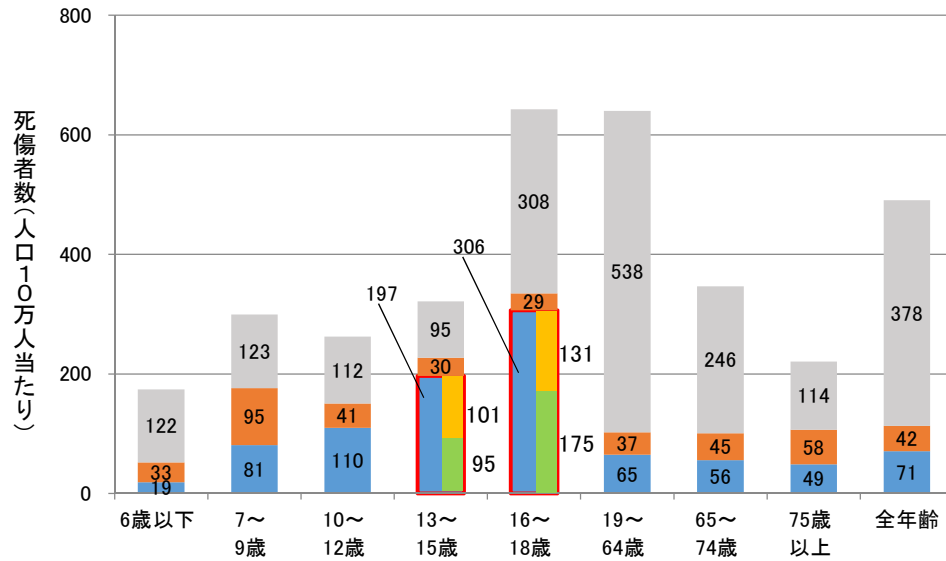
自転車通行空間の優先整備

○自転車乗車中における人口10万人当たりの交通事故死傷者数は、中高生の事故が全年齢の中で最も高く、そのうち、約半数を通学中の事故が占める。



○安全で自転車通行空間の確保に向け、中高生の自転車通学経路を優先的に整備。

■年齢層別人口10万人当たり交通事故死傷者数(H28)



中学生 高校生

(凡例)

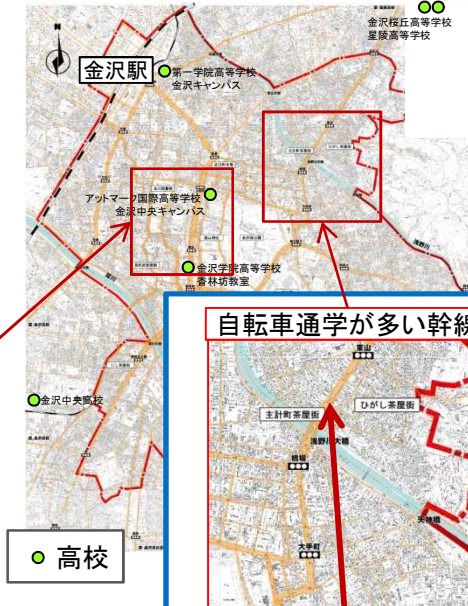
■ その他
■ 歩行中
■ 自転車乗車中
■ 自転車乗車中(通学中以外)
■ 自転車乗車中(通学中)

資料:ITARDA交通事故統計データ

■通学経路での自転車通行空間整備の事例

<金沢市の例>

高校生の通学時自転車通行経路を調査し、交通量の多い路線を「まちなか自転車ネットワーク」に設定



【整備状況】



【整備状況】



資料:金沢市「まちなか自転車利用環境向上計画」
「同計画(中間見直し)」より国土交通省作成

○ サイクルツーリズムへの注目が高まる中、民間団体と協力しながら、サイクリストの受入環境や自転車走行環境の改善を行うなど、自転車を活用した観光振興に関する取り組みを推進

【サイクルツーリズムの取組の背景】

サイクルツーリズムの魅力

- ・健康的
- ・移動コストが低い
- ・気軽に止まれる
- ・互換で感じられる
- ・移動自体が楽しい

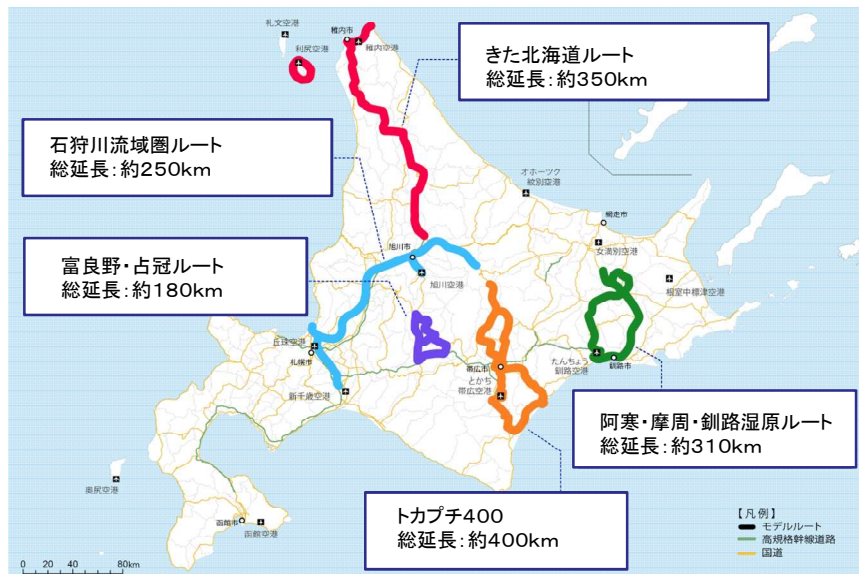
課題

- ・通行の安全面に不安
- ・天候の急変
- ・故障・盗難リスク
- ・荷物を多くは運べない
- ・補給調達が必要

サイクルツーリズムの魅力を高めるとともに、サイクリストをサポートする取組を実施

【北海道におけるサイクルツーリズムの推進】

➤ 北海道では、サイクルツーリズムに関するモデルルートを設定し、民間団体と協力しながら受入環境や自転車走行環境の改善の試行を行い、効果検証する取り組みを推進。



＜受入環境の改善＞

- ① 休憩・宿泊施設
- ② 交通施設・輸送サービス
- ③ サポート体制
- ④ レンタサイクル環境等のニーズや満足度

＜自転車走行環境の改善＞

- ① 路面表示の設置間隔及び位置
- ② 案内看板(ルート表示)の設置間隔、位置及び高さ
- ③ ルート診断手法

【出典:北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会 第3回 配布資料「モデルルートにおける試行について」】

2. 自転車活用推進法の施行について

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29年 5月1日 ○自転車活用推進法の施行

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

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**

- 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 [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¹⁰

自転車活用推進計画

政府は、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措置を定めた計画を閣議決定し、国会に報告

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の策定に向けたスケジュール

