

自転車活用の推進に関する 現状の取り組みについて





I 自転車を取りまく現状と課題

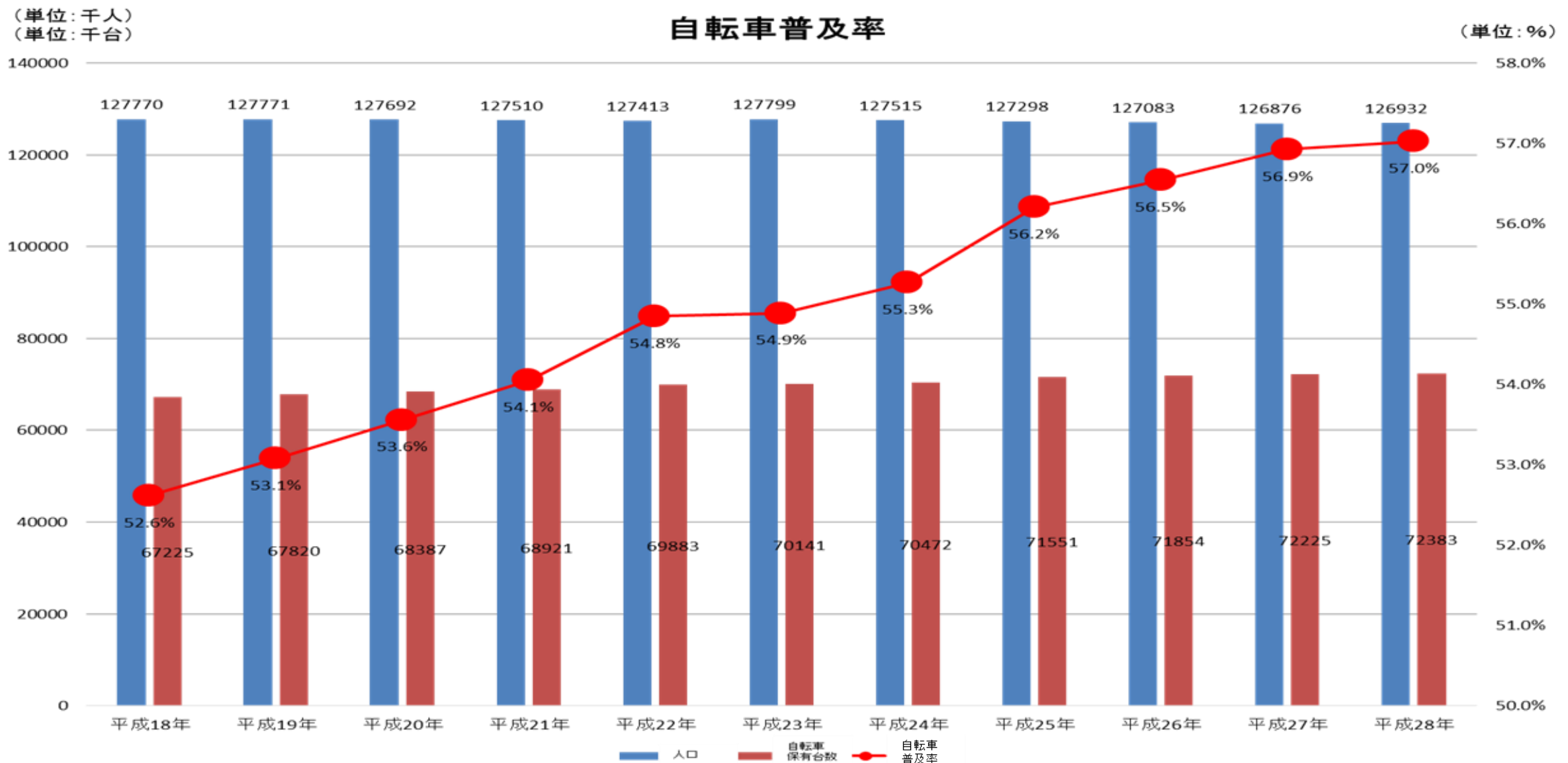
1. 自転車の普及状況



- 国内の自転車保有台数※¹は年々上昇傾向
- 過去、内閣府の「家計消費の動向」において、自転車の普及率及び保有数量が公表されていたが、現在、自転車は調査対象外
- 仮に、「自転車普及率 = 自転車保有台数 / 人口」とした場合、自転車の普及率は上昇傾向にあり、直近では6割弱

※1：（一財）自転車産業振興協会による推計値

【自転車の普及率】



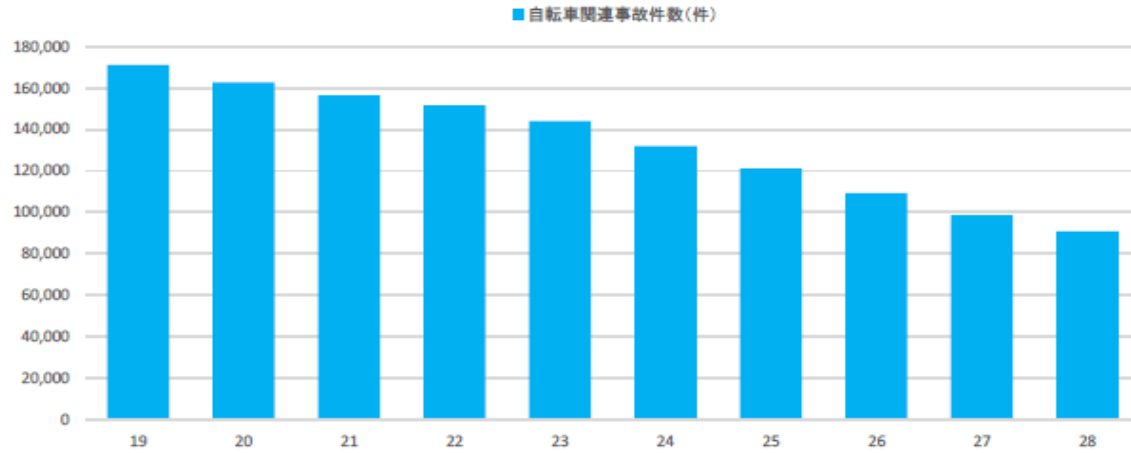
【出典：（一財）自転車産業振興協会による調査及び総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査】



2. 自転車関連事故の発生状況と法令違反の状況

- 自転車関連事故発生件数及び自転車乗用中死者数は減少傾向
- 自転車乗用中死者のうち、約8割に何らかの法令違反があり、自転車利用者自身の法令違反が交通事故の一因となっているものと考えられる

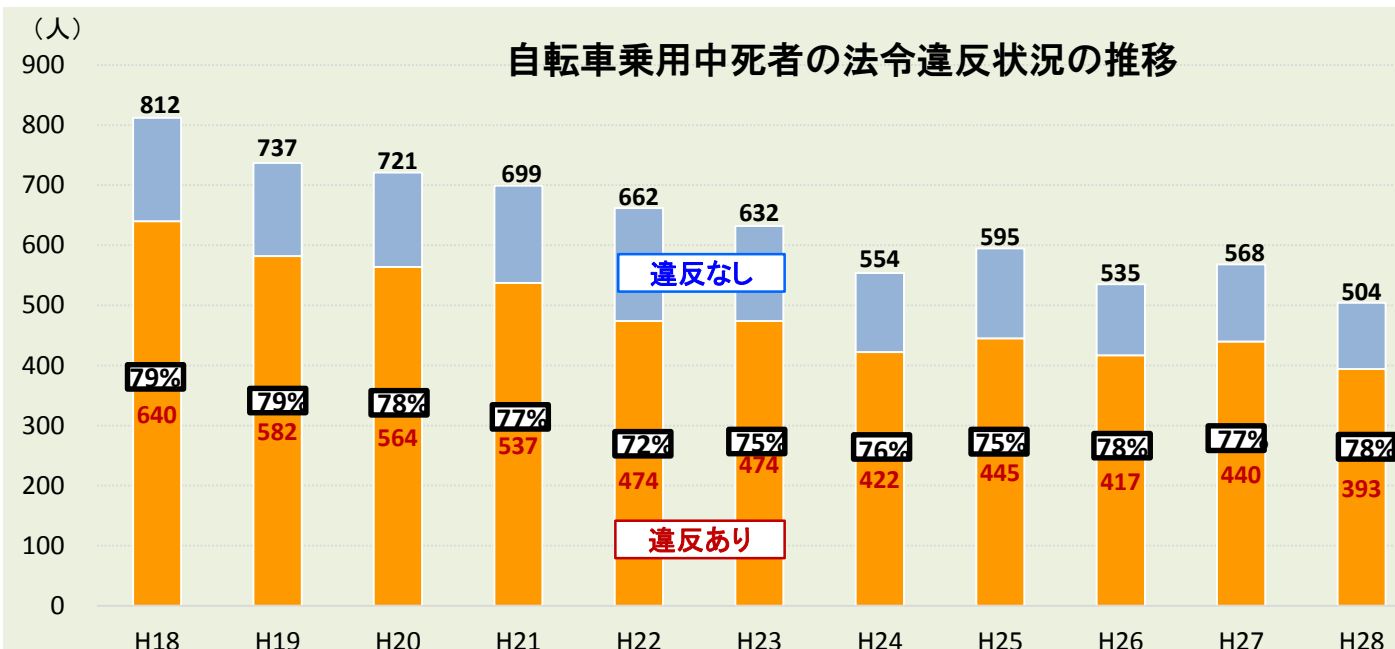
【自転車関連事故発生件数と全交通事故に占める構成率の推移 (平成19～28年)】



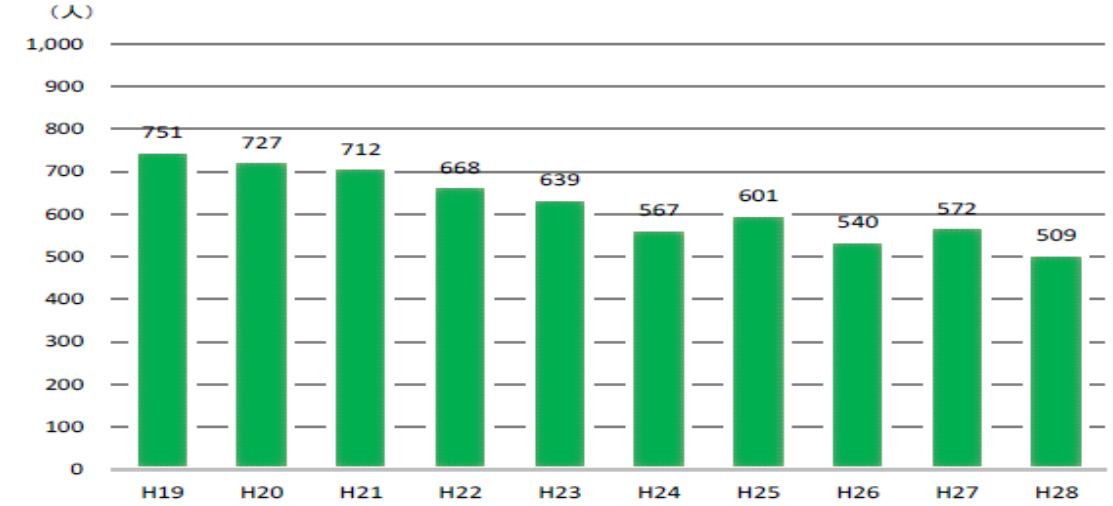
区分	年次	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
全交通事故発生件数(件)	19	832,704	766,394	737,637	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201
	20	766,394	737,637	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	468,117
	21	737,637	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,201	468,117	437,030
自転車関連事故発生件数(件)	171,171	162,663	156,488	151,683	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,837	
全交通事故に占める構成率(%)	20.6	21.2	21.2	20.9	20.8	19.9	19.2	19.0	18.4	18.2	

※ 「自転車関連事故」とは、自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故をいう。ただし、自転車相互事故は1件として計上。

【自転車乗用中死者の法令違反の状況】

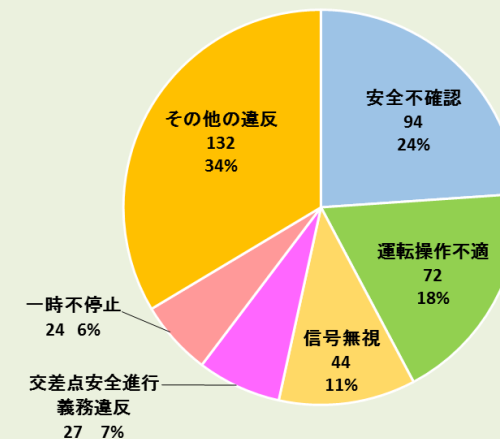


【自転車乗用中死者数の推移(平成19～28年)】



区分	年次	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
交通事故死者数(人)	19	5,796	5,209	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904
	20	5,209	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,693
	21	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,693	3,482
自転車乗用中死者数(人)	751	727	712	668	639	567	601	540	572	509	
交通事故死者数に占める構成率(%)	13.0	14.0	14.3	13.5	13.6	12.8	13.7	13.1	13.9	13.0	

自転車乗用中死者(第1・2当事者)の法令違反の内訳(平成28年)

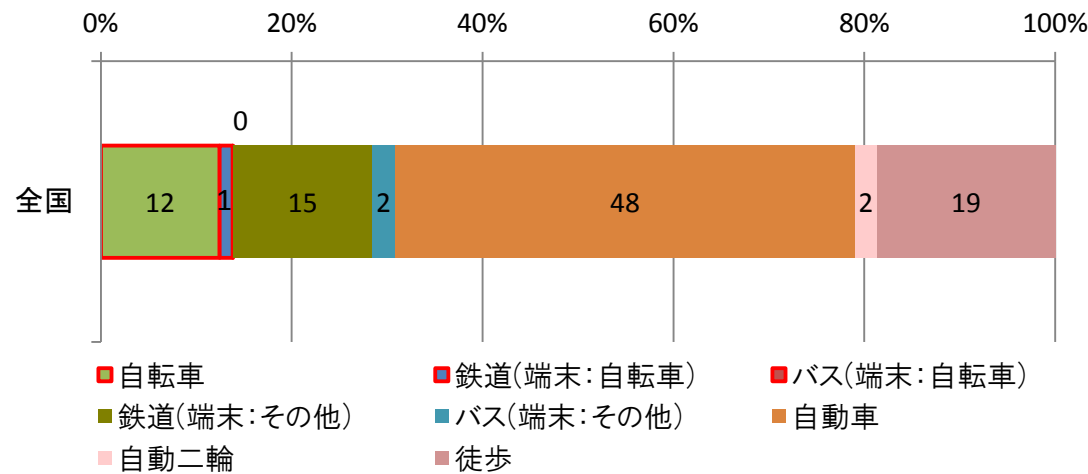




3. 自転車の利用状況

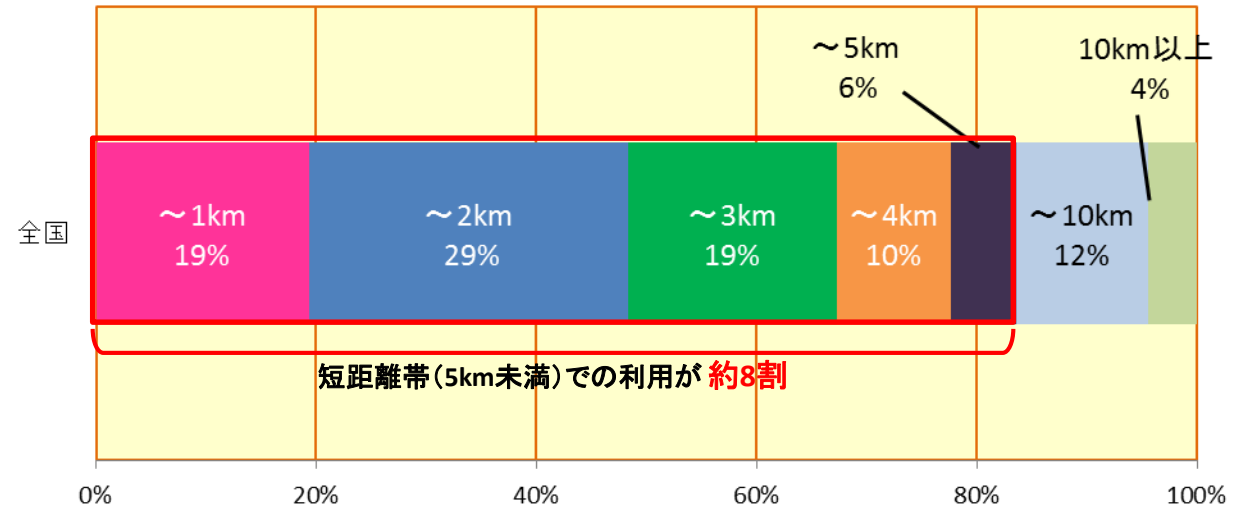
- 全国の自転車関連の交通手段分担率は約13%
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい
- 自転車の移動は、5km未満の短距離帯での利用が大半を占め、私事目的の移動が多い

【交通手段分担率(全国・全目的)】



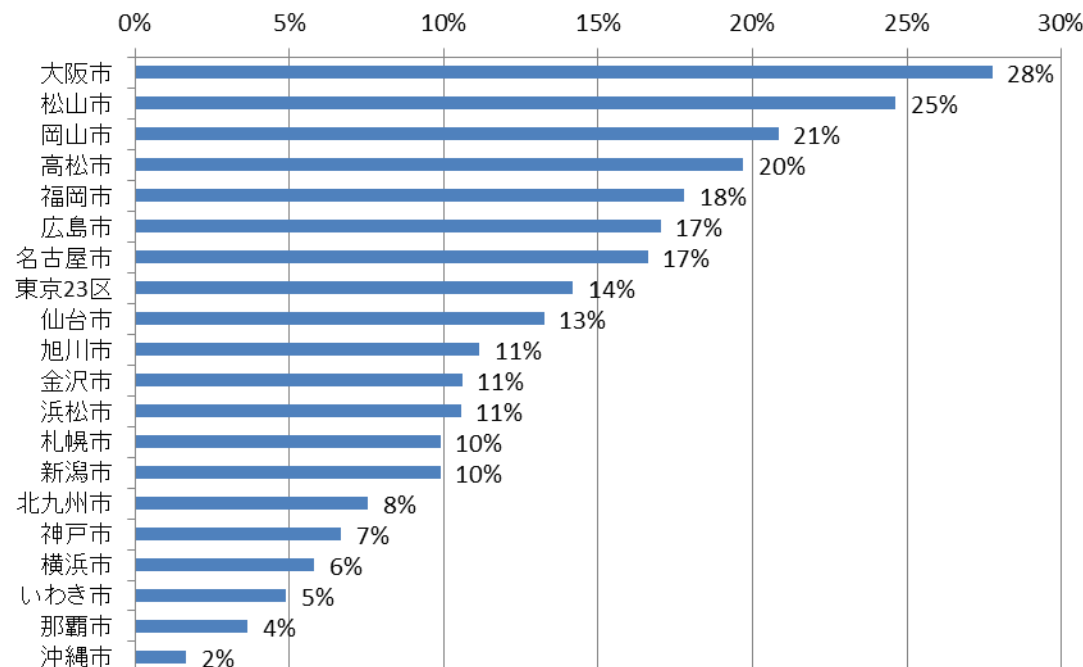
【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

【自転車のトリップ長分布】



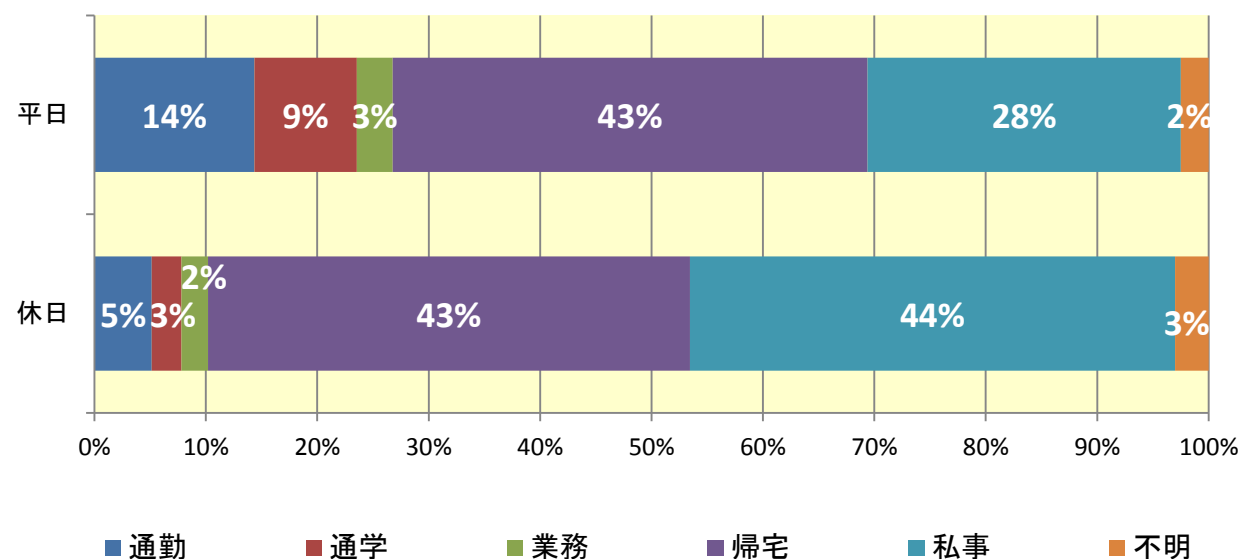
【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

【国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)】



【出典:平成22年国勢調査より通勤・通学における自転車(代表交通手段)の分担率を集計】

【自転車トリップの目的構成】



【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】



Ⅱ 現状の取り組み

1. 自転車通行空間の確保に関する取り組み

1-①自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備



- 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を取りまとめ。
- 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】



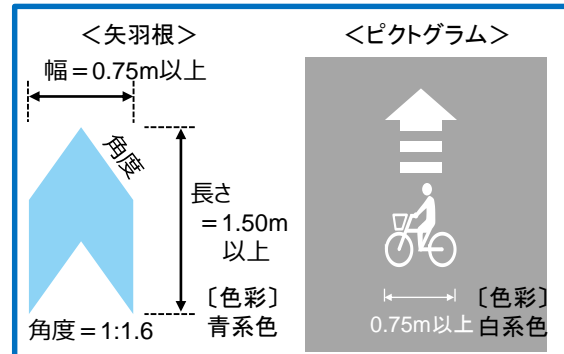
＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



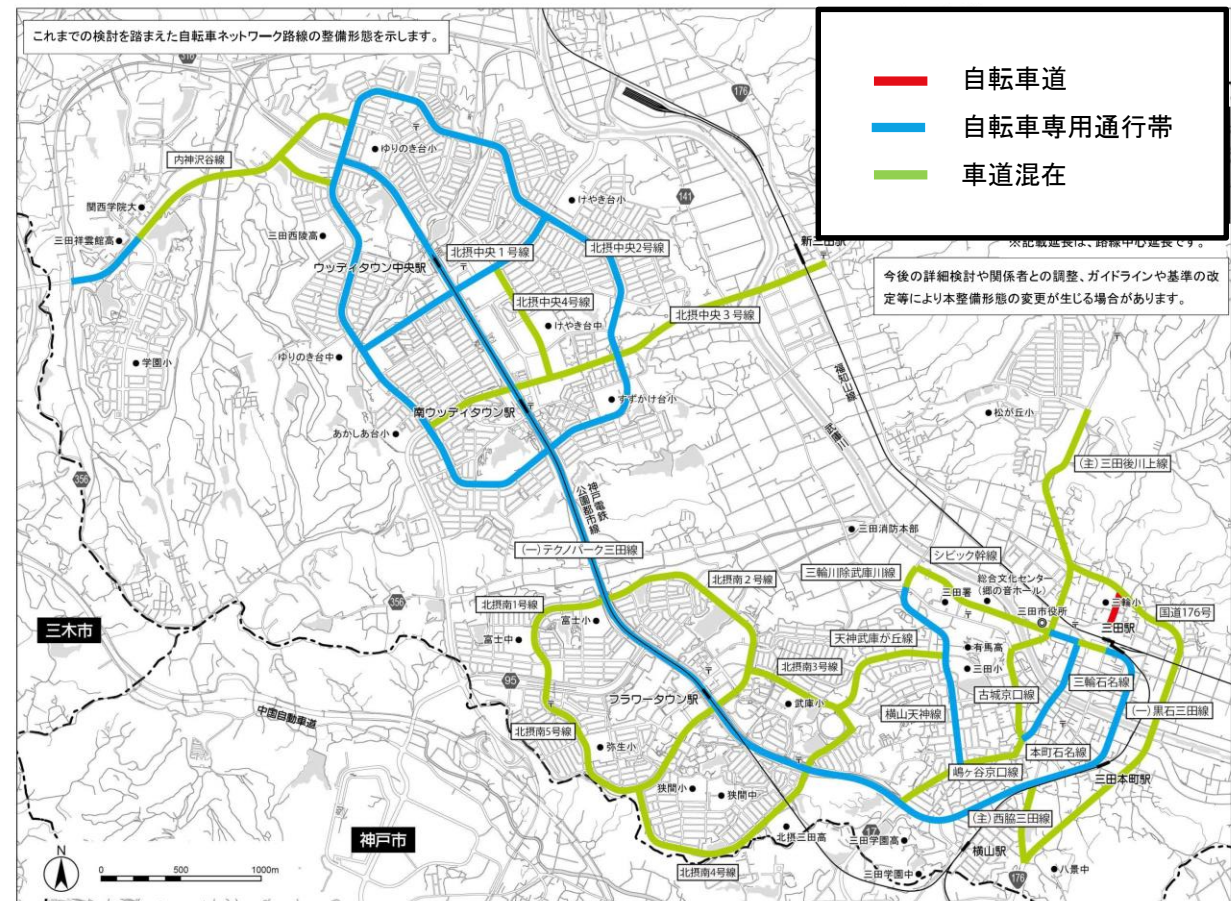
＜車道混在＞



＜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)】

1. 自転車通行空間の確保に関する取り組み

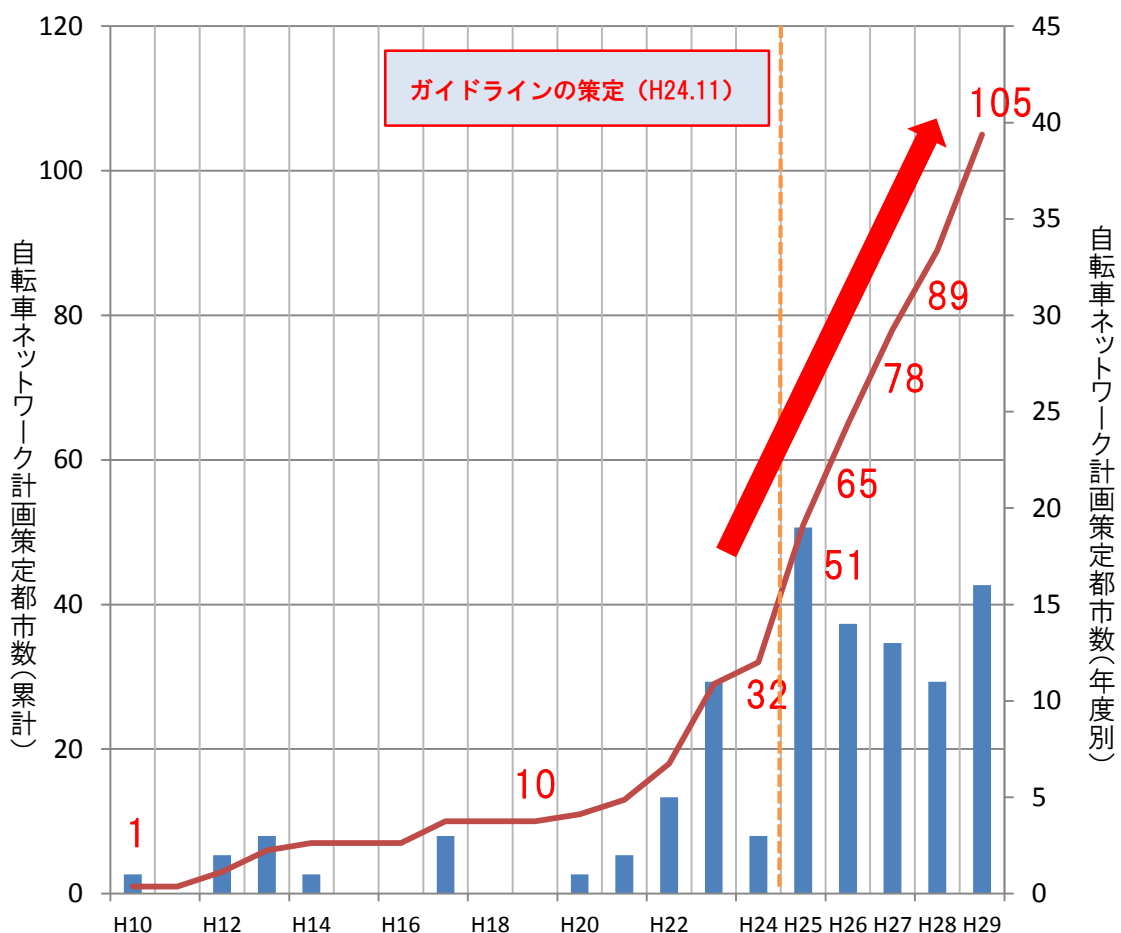
1-①自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備



- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は105市区町村（DID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）】

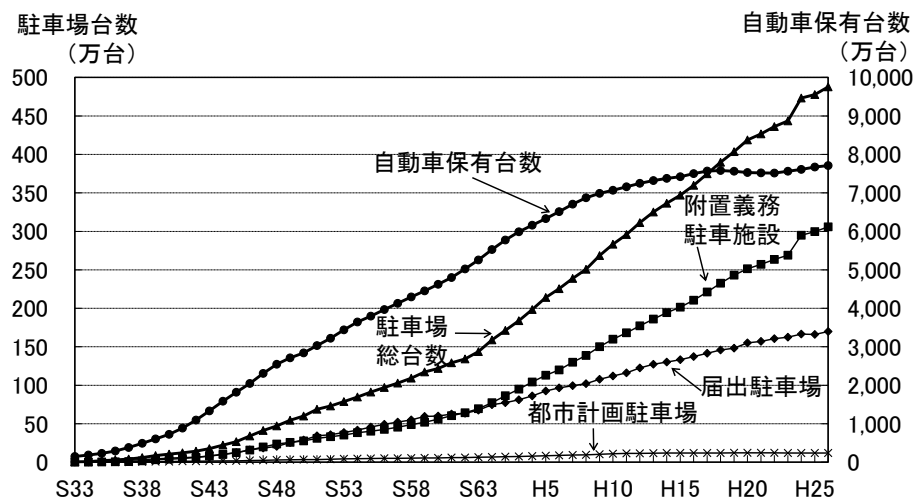
1. 自転車通行空間の確保に関する取り組み

1-② 自転車通行空間の効果的利用への取り組み



- パーキング・メーター等の撤去後は、自転車通行空間整備等の道路空間の有効活用にも配慮
- 自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車取締りの積極的な実施を指導

【路外駐車場の整備】



【出典：自動車駐車場年報 平成28年度版】

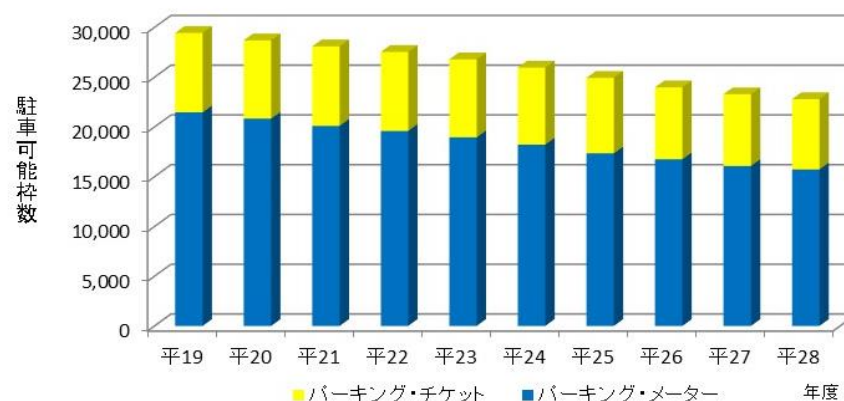
- 路外駐車場は、量的整備が進んでいる一方、自動車保有台数は近年横ばいに近い状態で推移している。
- 路上駐車が依然として一定数存在しているため、地域の状況に応じた整備や、荷さばき車両・観光バス等の駐車需要への適切な対応等、多様なニーズに応じた駐車場整備が重要となっている。



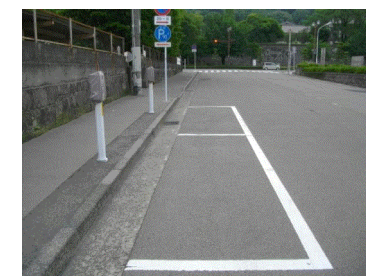
※ 上記の数値は、放置車両確認標章の取付け件数を指す

【出典：警察庁交通局調べ】

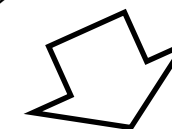
【時間制限駐車区間規制の実施の検討】



【出典：警察庁交通局調べ】



≪撤去前≫



≪撤去後≫

- 路上における短時間の駐車需要が高いと認められ、路外駐車施設の整備が十分でない道路の部分について、駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制の実施を検討することとしている。
- 一方で、利用率の低いパーキング・メーター等については、撤去を検討することとしており、その駐車可能枠数は年々減少している。撤去後は自転車通行空間整備等の道路空間の有効活用にも配慮している。

【違法駐車取締り】

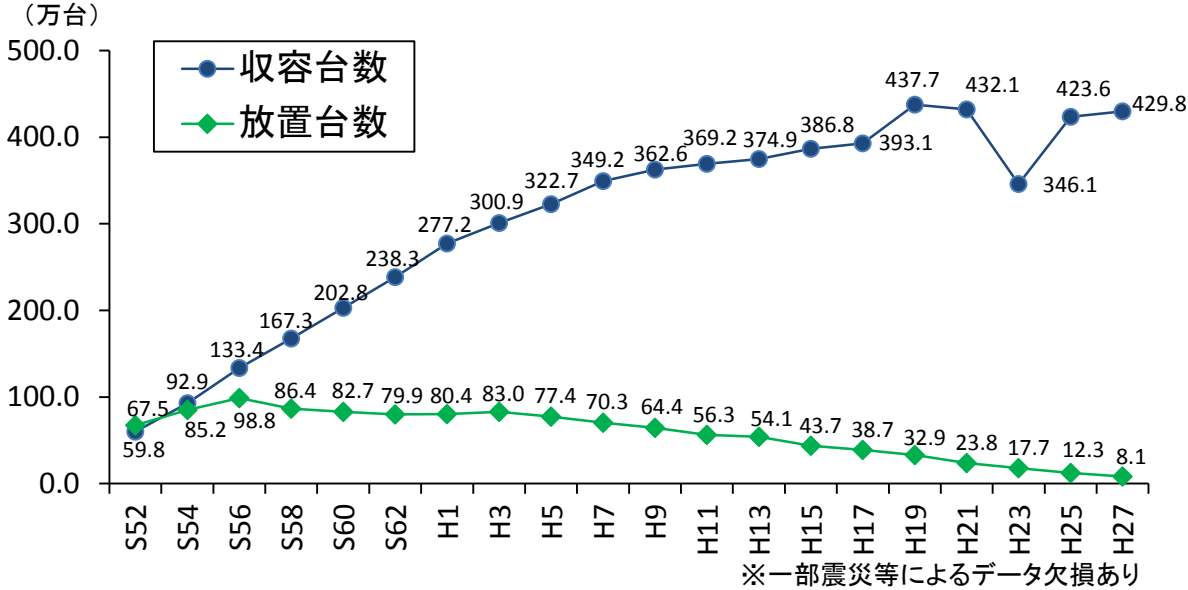
- 違法駐車取締りについては地域住民の意見、要望等を踏まえてガイドラインを策定・公表し、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行っている。
- 同ガイドラインについては定期的に見直しを行い、常に警察署管内の駐車実態を反映させた取締りを行った結果、駐車実態が改善され放置車両確認標章の取付け件数は年々減少している。
- 自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車については、取締りを積極的に実施することとしている。

2. 自転車と公共交通機関の連携に関する取り組み



- 駅周辺における駐輪場の自転車収容台数は年々増加傾向であり、放置台数は年々減少傾向
- 自転車を分解等せずそのまま積載が可能な「サイクルトレイン」や「サイクルバス」の取組が展開

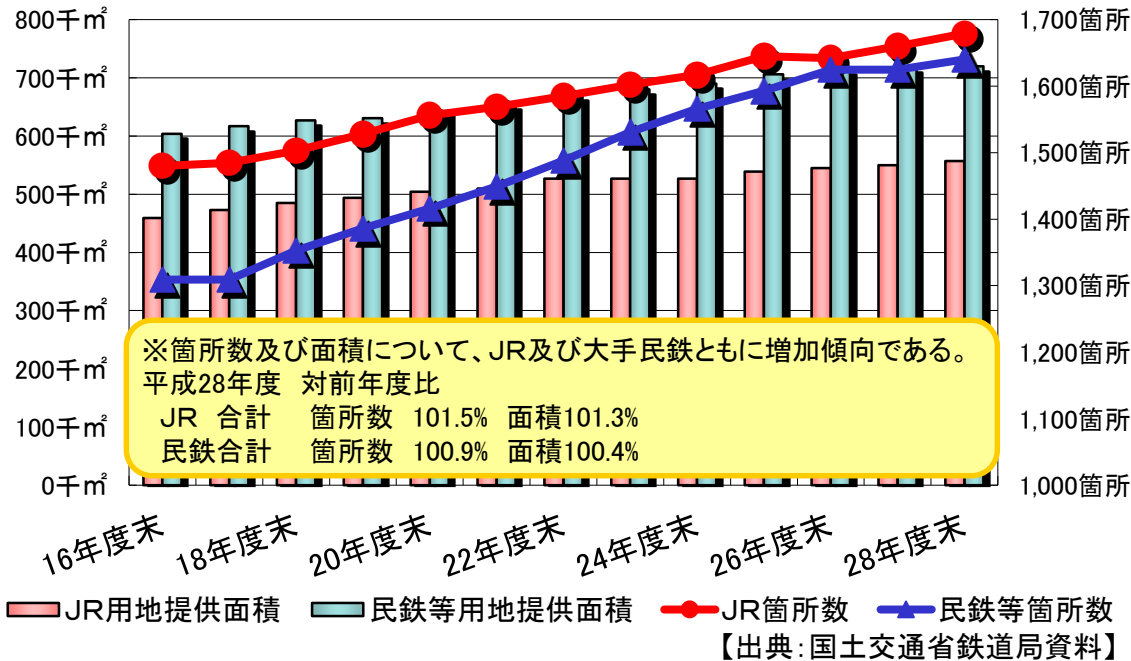
【駐輪場の整備状況及び放置自転車の推移】



【出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(内閣府、平成28年3月)】

【鉄道事業者の自転車等駐車場用地の提供】

- 鉄道事業者は、地方自治体や道路管理者から協力を求められたときは、自社用地の提供などにより、駐輪場の設置に積極的に協力することとしている。



【サイクルトレインの実施状況】

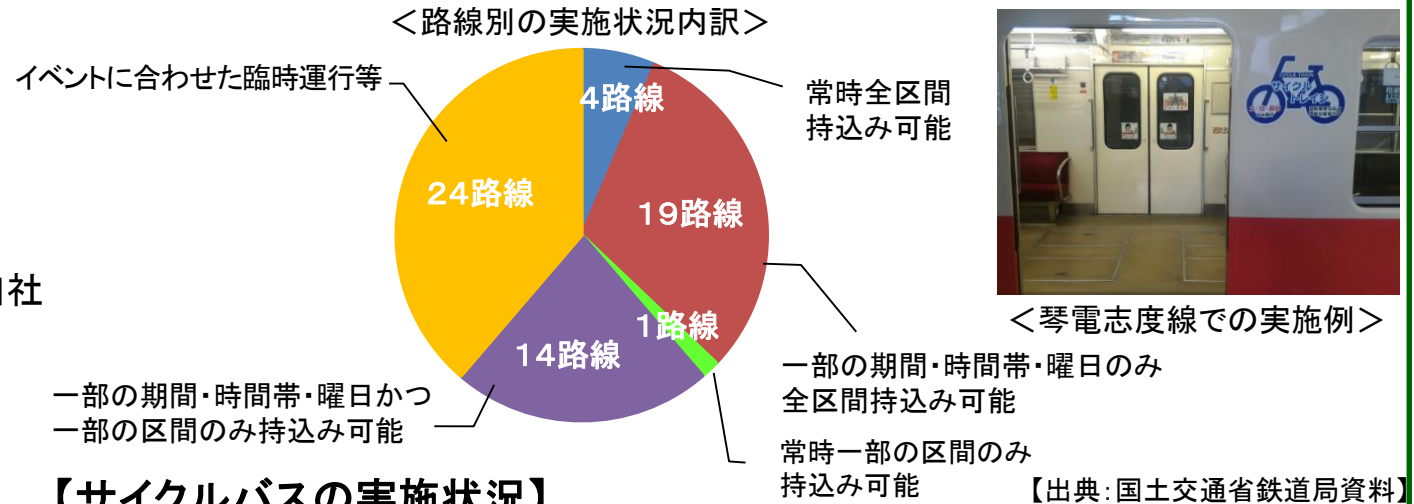
- サイクルトレインは全国52社62路線で実施(平成28年1月～12月)
- 各鉄道事業者は、路線毎の利用実態を踏まえ、
 - ・自転車持込みを認める曜日・時間帯・スペースの限定
 - ・自転車固定器具の車内への設置や駅員による乗降補助
 - ・マナー向上と相互理解の促進のため、車内アナウンスやポスター掲示などの実施
 - ・通年の運行ではなく、イベント開催に合わせた臨時運行などの対応をしている



＜上信電鉄での実施例＞



＜琴電志度線での実施例＞



【サイクルバスの実施状況】

- 路線バスでの自転車積載を可能にし、自転車利用者の利便性向上を図る「サイクルバス」の取り組みが展開されている。



＜自転車搭載バス (群馬県 日本中央バス)＞



＜自転車搭載バス (広島県 おのみちバス)＞



＜サイクルラックバス(静岡県 東海バス)＞
【出典：東海バス資料】

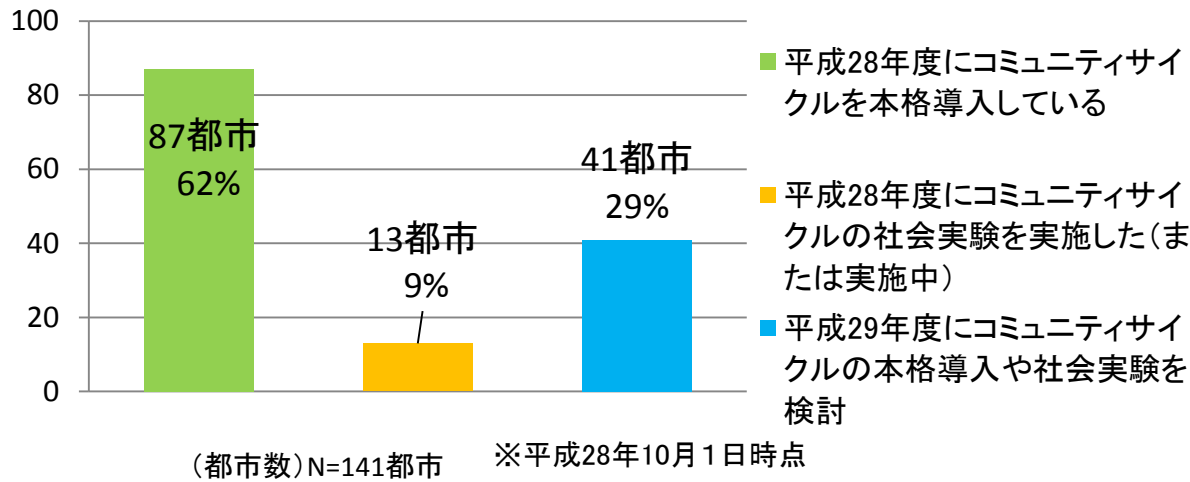
3. コミュニティサイクル(シェアサイクル)の導入に関する取り組み



- コミュニティサイクルを本格導入している都市は年々増加しており、平成28年10月時点で、全国87都市で導入
- ガイドラインを発出し、コミュニティサイクルの導入を支援

【実施状況】

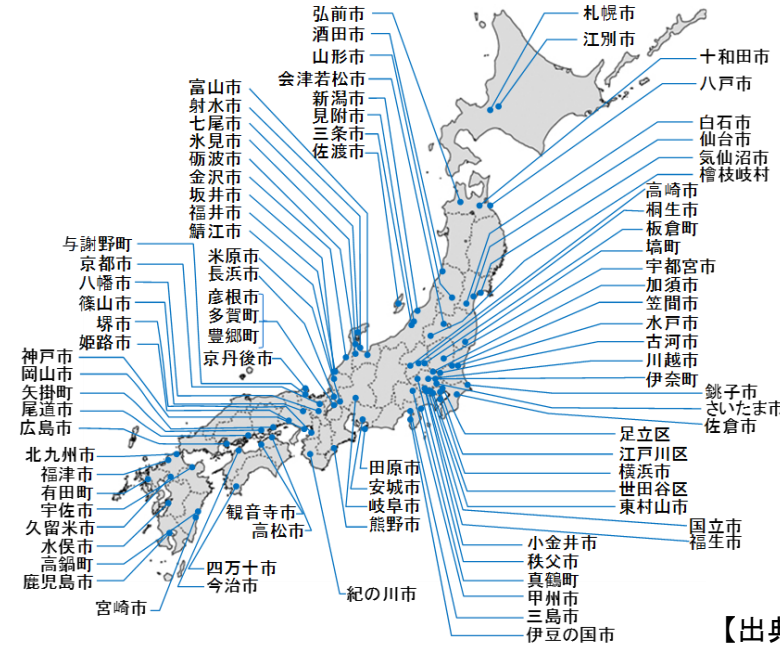
➢ コミュニティサイクルは自転車シェアリング・シェアサイクルなどとも称される、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムであり、全国87都市で導入されている。



- 平成28年度にコミュニティサイクルを本格導入している
- 平成28年度にコミュニティサイクルの社会実験を実施した(または実施中)
- 平成29年度にコミュニティサイクルの本格導入や社会実験を検討

【出典:国土交通省都市局資料】

＜コミュニティサイクルの導入都市＞



＜ポロクル(札幌市)＞



＜アヴィレ(富山市)＞

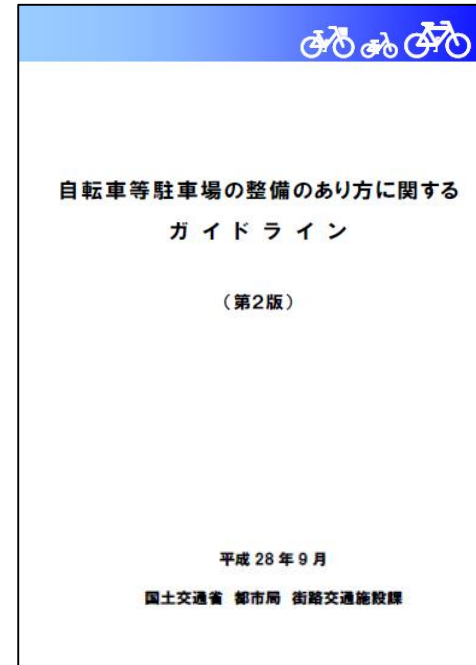
【出典:国土交通省都市局資料】

＜コミュニティサイクルの導入都市の推移＞

H25	H26	H27	H28
54都市	75都市	77都市	87都市

【出典:国土交通省都市局資料より整理】

【自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン】



➢ コミュニティサイクルの導入を促進するため、平成24年11月に策定した自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインに、市町村が実際にコミュニティサイクルを導入するにあたり検討すべき項目や導入事例等を追加し、平成28年9月に改訂。

《検討すべき項目》

- ・都市政策上のコミュニティサイクルの位置づけ
- ・適切な規模、ポートの配置等、利用を高める取組の工夫
- ・事業外収入の確保やコスト低減等、持続可能な運営の工夫 等

4. 自転車の安全性向上に関する取り組み

4-① 自転車利用者に対する自転車交通安全教育及び指導取締り



- 「自転車安全利用五則」を活用するなど自転車の通行ルール等の周知を図っている
- 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する自転車運転者講習を実施
- 警察及び地方公共団体等関係機関が連携して自転車交通安全教育を推進

【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

- ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生の危険性、交通事故の加害者となった場合の責任の重大性、損害賠償責任保険への加入の必要性等の周知を図っている。

（自転車の安全利用に関する啓発の推進）

- 全国交通安全運動における運動の重点として自転車乗用中の事故防止を盛り込み、国民に対する安全利用の啓発に努めている。

（自転車交通安全教育の推進）

- 警察及び地方公共団体等関係機関が連携して自転車交通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、交通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】

- 警察では、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、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(約160万件(平成28年))を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置(約1万4千件(平成28年))を講ずるなど、厳正に対処している。
- 平成27年6月から、交通の危険を生じさせるおそれのある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する自転車運転者講習を実施するなど、自転車利用者の法令遵守、安全意識の醸成に向けた取組を進めている(平成29年6月末までに138人が自転車運転者講習を受講)。

＜自転車運転者講習制度＞



4. 自転車の安全性向上に関する取り組み

4-② 安全性が確保された自転車を供給するための制度や取り組み

- 制動装置や反射器材等の自転車の基準については、道路交通法等で定められている
- 自転車製造に関しては「工業標準（JIS）」をベースにより厳しいBAAマーク等がある
- 点検整備に関しては自転車安全整備士※1による点検・整備を示し、付帯保険がついているTSマークがある

【法律と業界自主基準(マーク)について】

- 制動装置や反射器材等の自転車の基準については、道路交通法等で定められており、当該基準を満たさない場合は道路を走行することができない。
- 加えて、自転車製造や点検整備に関する業界自主基準が存在。自転車製造に関しては「工業標準（JIS）」をベースとしつつ「ライトは自動点灯または手元操作可能なライトに限定する」等JISに無い要件やJISよりも厳しい基準を定めているBAAマーク等がある。点検整備に関しては自転車安全整備士※1による点検・整備を受けたことを示すとともに、付帯保険がついているTSマークがある。

	BAAマーク	TSマーク
団体	一般社団法人自転車協会	公益財団法人日本交通管理技術協会
マーク		
型式	○	-
整備	-	○
保険	○※2	○※3
貼付	メーカー出荷時	自転車安全整備店※4での点検時
説明	消費者の安全を第一に、業界自主基準である「自転車安全基準」を制定し、更に環境負荷物質使用削減も取り入れ、安全・安心だけでなく環境にも配慮した製品を目指している。 これらの基準に適合した自転車に貼付されているのが、「自転車協会認証」BICYCLE ASSOCIATION(JAPAN) APPROVEDマーク。	道路交通法等に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車の目印で、同協会に自転車安全整備店として登録された自転車店の自転車安全整備士により、点検・整備を受けたことを示すマーク。 TSマークには青色マークと赤色マークの二種類があり、傷害保険や賠償責任保険等が付いている。

赤色マーク

<傷害保険>
○入院15日以上(一律)10万円
○死亡・重度後遺障害(1~4級)(一律)100万円

<賠償責任保険>
○死亡・重度後遺障害(1~7級)(限度額)5,000万円

<被害者見舞金>
○入院15日以上(一律)10万円

青色マーク

<傷害保険>
○入院15日以上(一律)1万円
○死亡・重度後遺障害(1~4級)(一律)30万円

<賠償責任保険>
○死亡・重度後遺障害(1~7級)(限度額)1,000万円

※1:公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する検定に合格した者で、自転車の点検整備と正しい乗り方等の安全指導について専門的な知識と技能を有している。

※2:製造上の欠陥で事故が発生した場合、製造業者又は輸入事業者の責任で補償。(製造物責任法、生産物賠償保険制度(PL保険))。

※3:賠償額は右吹き出しのとおり。

※4:TSマークを取り扱うことができる自転車店のことで、自転車安全整備士が勤務している。

【出典:各団体HP等を基に作成】



4. 自転車の安全性向上に関する取り組み

4-②安全性が確保された自転車を供給するための制度や取り組み

- 自転車の最終組立や点検調整を行うための技術と知識を習得することを目的とした「自転車技士」制度が存在
- 購入後のフォローアップを担う人材育成を目的とした「自転車安全整備士」制度が存在

【人材の育成(民間資格)について】

- 自転車は一般的にメーカー又は製造卸業者から七分組又は未組立で出荷され、販売店において組立された上で完成車として販売されることが多い。このような販売実態を踏まえ、主として販売店において「BAAマーク」等のついた自転車の最終組立や点検調整を行うための技術と知識を習得することを目的とした「自転車技士」制度が存在。
- また、安全性が確保された自転車であっても、購入後に定期点検を行っていない、利用方法に問題があった等により事故が生じる場合がある。このような自転車の特性を踏まえ、点検・整備済み自転車に「TSマーク」を貼付するとともに利用者への乗り方指導を行い、主として購入後のフォローアップを担う人材育成を目的とした「自転車安全整備士」制度が存在。

	自転車技士	自転車安全整備士
団体	一般財団法人日本車両検査協会	公益財団法人日本交通管理技術協会
受検資格	○ 18歳以上 ○ 自転車の組立、検査及び整備に関して2年以上の実務経験。	○ 18歳以上 ○ 自転車の安全利用に関する指導及び点検整備に関する実務経験が2年以上
関連する主なマーク		
試験区分	○実技試験、学科試験及び面接試験（面接試験は、自転車安全整備士ののみ）	
		
	【実技試験】	【学科試験】
		
		【面接試験】
資格取得(H29.3時点)	約2万5千人	約7万4千人
後援	経済産業省	警察庁

【出典:各団体HP等を基に作成】



4. 自転車の安全性向上に関する取り組み

4-② 安全性が確保された自転車を供給するための制度や取り組み

- 製造、組立・販売、販売以降の各段階において、法令、業界自主基準のマーク、民間資格等官民で安全性確保
- 販売後の法令不適合自転車や重大製品事故に対しては、自転車の安全性にかかる周知・指導・報告徴収等を実施

【法令不適合の自転車や重大製品事故※1への対応】

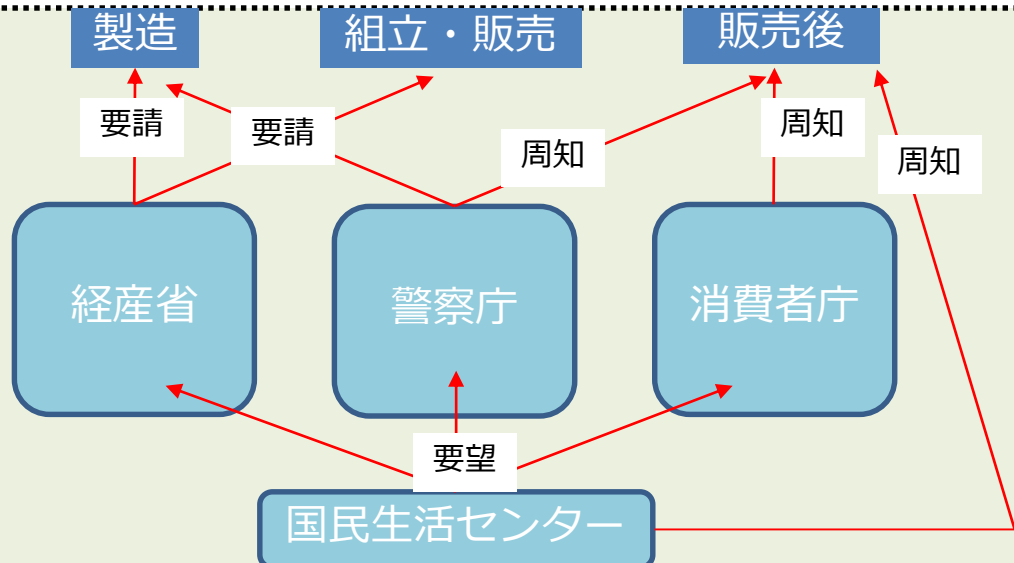
※1:消費生活用製品安全法において規定されている。死亡事故、重傷病事故、後遺障害事故、一酸化炭素中毒事故、火災が該当する。

- 製造、組立・販売、販売以降の各段階において、法令、業界自主基準のマーク、民間資格等を活用しながら官民で自転車の安全性確保に取り組んでいる。
- 販売後の法令不適合自転車や重大製品事故に対しては、警察庁、消費者庁、経済産業省等が連携し、自転車の安全性にかかる周知・指導・報告徴収等を実施している。



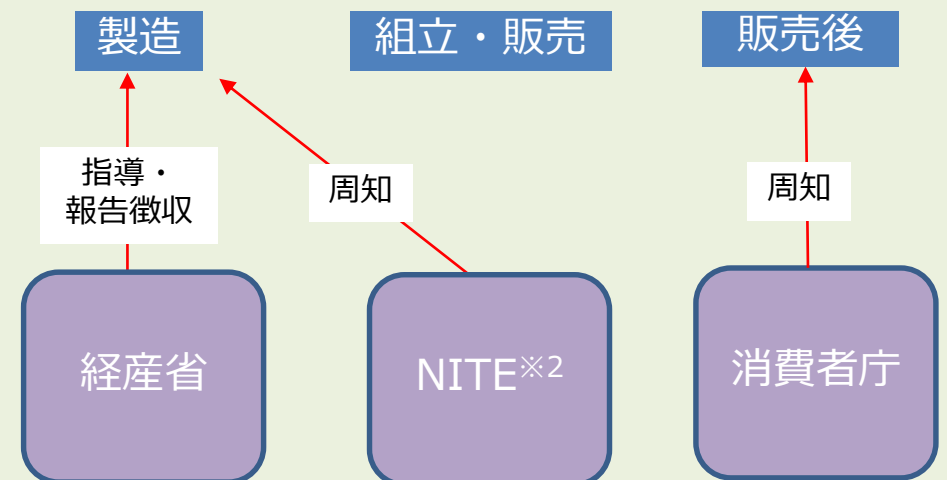
＜法令等の基準に適合しない自転車の事例＞

平成29年6月に独立行政法人国民生活センターから「電動アシスト自転車」と称して販売されている2製品について、道路交通法施行規則に定めるアシスト比率の基準を超え、適合しないことが判明した旨、公表。



＜自転車にかかる重大製品事故の事例＞

平成28年9月、パナソニックサイクルテック株式会社の電動アシスト自転車用に製造されたバッテリーパックについて、過熱による焼損事故が2件発生したことを受けて事故調査を行い、リコール実施を決定・公表。



※2: NITE (独立行政法人製品評価技術基盤機構)

【出典:各機関HP等を基に作成】



5. サイクルツーリズムの推進に関する取り組み

- しまなみ海道では、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や、自転車の修理に対応したタクシーの導入など、サイクリスト向けの取り組みを推進
- しまなみ海道の起点である尾道市では、国外からの観光客が4年で4倍に増加

【しまなみ海道サイクリングロードの取り組み】

(サイクリングロードの概要)

- 本州四国連絡道路の自転車歩行者道を活用。
- 前後区間も合わせた路面表示や看板設置により、連続したサイクリングロードを形成。



年間来訪者数
約33万人(推計値)



<路面表示・看板>

- 【凡例】
- サイクルルート
 - 瀬戸内しまなみ海道
 - その他 高速道路
 - 国道
 - 県道等

(サイクルツーリズムに関する取り組み)

- サイクリストが立ち寄れる休憩スポットである「サイクルオアシス」※1や、自転車の修理に対応した「島走レスキュー」※2など、サイクリスト向けの取り組みが進められている。

- ※1 飲食店・ガソリンスタンド・宿泊施設等が休憩スペース、水、トイレ、空気入れ、地域の情報の無償提供やサイクリストのトラブル時に島走レスキュー事業者(自転車店、タクシー事業者等)の紹介及び仲介を行うもの。箇所数は「NPO法人シクロツーリズムしまなみ(平成29年7月18日現在)」による(全124箇所設置)
- ※2 地元の自転車店等が、自転車トラブル等で立ち往生してしまうサイクリストにパンク修理や空気入れの提供を行う。また地元のタクシー会社が道中でパンクした自転車をレスキューポイントまで搬送する取り組み。箇所数は「NPO法人シクロツーリズムしまなみ(平成29年7月18日現在)」による(全22箇所設置)



<島走レスキュー協力店となっている
タクシー会社(愛媛県大島)>



<サイクルオアシス>

(サイクルツーリズムによる外国人観光客の増加)

- レンタサイクル利用実績は年々増加傾向。
- 瀬戸内海を横断し広島県と愛媛県を結ぶ約70kmのサイクルルートである「しまなみ海道」の起点である尾道市では、国外からの観光客が27万人(平成28年)(※)となり、4年前と比較して4倍に増加。



【出典:瀬戸内しまなみ海道振興協議会資料より国土交通省作成】



5. サイクルツーリズムの推進に関する取り組み

- ぐるっとびわ湖サイクルラインでは、認定証の発行や湖上交通との連携等、利用者増加に向けた取り組みを推進
- 北海道では、モデルルートにおける受入環境の改善や情報提供の試行を行い、効果検証する取り組みを推進

【ぐるっとびわ湖サイクルラインの取り組み】

(サイクリングロードの概要)

- 滋賀県は、平成13年に琵琶湖を一周できるサイクリングコース「ぐるっとびわ湖サイクルライン(193km)」を選定。

(サイクルツーリズムに関する取り組み)

- 走行環境整備(路面表示、案内看板、距離標等)、「サイクルサポートステーション」※1の整備等を実施。
- びわ湖一周サイクリング認定証※2の発行や湖上交通との連携※3等、サイクリスト利用者増加に向けた取り組みを推進。

※1 地元のコンビニエンスストア、飲食店、運送会社の配送センター等がトイレや給水などのサービス、自転車のメンテナンスサービスを提供するもの。

※2 湖岸沿いの施設に設置されたチェックポイントを4箇所以上チェックし、申請すると入手できる認定書。

※3 びわ湖一周のサイクリングの途中、湖上を走るクルーズ船に乗船する際、自転車を積み込めることとしている。

(取り組みの効果)

- びわ湖一周サイクリングの利用者数が、平成27年1年間で推定約52,000人。



<路面表示>



<びわ湖一周サイクリング認定証>

輪の国びわ湖推進協議会 提供
【資料:輪の国びわ湖推進協議会】

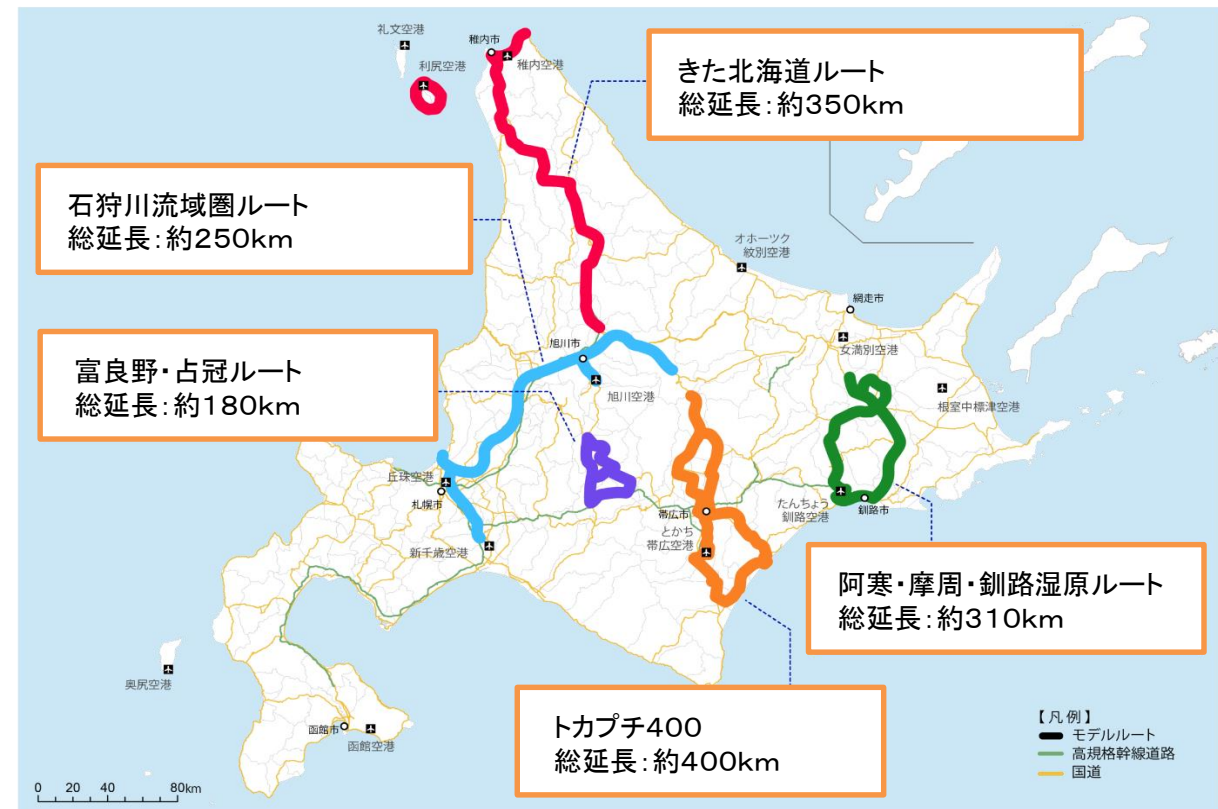


<クルーズ船の航路図>

【出典:ビワイチ サポートプロジェクト】

【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の改善や情報提供等の試行を行い、効果検証する取り組みを推進。



(効果検証する取り組み内容)

- 受入環境の改善
 - ・休憩・宿泊施設
 - ・レンタサイクル環境
 - ・サイクルラック 等のニーズ
- 自転車走行環境の改善
 - ・路面表示の設置間隔及び位置
 - ・案内看板(ルート表示)の設置間隔及び位置 等のニーズ
- 情報提供、サイクリストとのコミュニケーションサイトの方策
 - ・サイトの使いやすさ
 - ・わかりやすさ 等のニーズ
- 持続的取組を進めるための体制、役割分担
 - ・経済波及効果の調査
 - ・サイクリング客数の調査 等

【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」】

6. 災害時における自転車の有効活用に関する取り組み



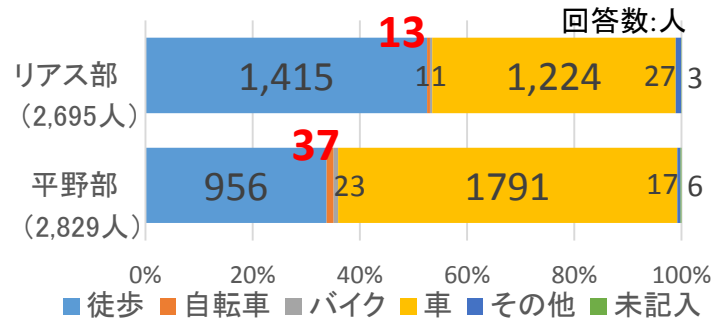
- 東日本大震災の津波に対し、自転車による避難者は少なかったが、平野部では自動車並の性能を発揮
- 青森県三沢市では、津波避難手段として自転車を位置づけた訓練に取り組んでいる
- 瓦礫の散乱や段差の発生が想定される災害直後、自動車・自転車併用の道路点検の準備が進められている

【東日本大震災の津波避難における利用交通手段、手段別の平均避難距離、避難所要時間】

【命の道を一列に『自転車による避難訓練』】

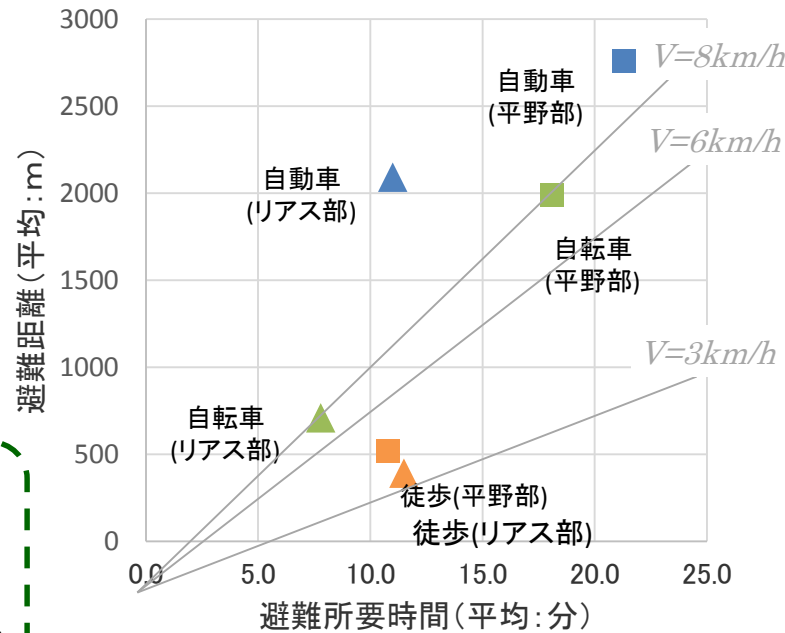
(三沢市立第三中学校の例)

<避難時の交通手段>



【出典:国土交通省都市局「津波防災まちづくりの計画策定に係る指針(第1版)」より作成】

<避難手段別、避難距離と避難所要時間(平均)>



【出典:国土交通省都市局「東日本大震災の津波被災現況調査結果(第3次報告)～津波からの避難実態調査結果(速報)～」より作成】



訓練開始前に、およそ2.7km離れた海拔12mの谷地頭地区までのルートを写真入りで説明し、交通標識等も確認して、ルートチェックを徹底。近くの小学校の児童を乗せた車と混乱する状況も最初からシミュレート。



避難路は国道から内陸へ入る車通りの少ない一本道の農道だが、災害時は地域住民が避難のために同じ道を使用し、自動車、自転車、徒歩などが集中による混雑が予想されるため、生徒の自転車は一列になって行動。約18分で避難場所に全員到着。

【出典:(一財)青森県教育厚生会HP】



平成28年11月22日に発生した福島県沖の地震により津波警報が発せられた際も、自動車による避難渋滞が発生。

(左: 広野町国道6号)
【平成28年12月11日福島民友新聞掲載】

【道路管理における緊急点検用自転車の配備】 (関東地方整備局の例)

- 首都直下地震の発生時には、自動的に都内の直轄国道(10路線)の点検を開始することとなっているが、障害物による車道閉塞や、段差の発生が想定される。
- 郊外から都心へ緊急点検を行う際には、橋梁段差箇所でも担ぐことが可能な自転車での点検を実施。
- パトロール車に積載可能な小径車を配備し、自動車と自転車の併用で、点検時間短縮。



<パトロール車への小径車(折りたたみ式自転車)の搭載状況(北首都国道)>



<自転車パトロール訓練の様子(平成28年6月 北首都国道)>

7. 自転車を活用した国民の健康の保持増進に関する取り組み



- 自転車を活用した健康づくりとして、運動・スポーツへの興味・関心を持ち、習慣化につながる取組を支援
- 生活習慣病予防につながる身体活動の増加に資する自転車活用の普及を後押し

【自転車活用による健康づくり】

- スポーツ庁では、地方自治体におけるスポーツを通じた健康増進に関する施策を持続可能な取組とするため、域内の体制整備及び運動・スポーツへの興味・関心を持ち、習慣化につながる取組を支援している。
- 厚生労働省では、身体活動や運動の重要性について普及啓発を推進するために、平成25年にとりまとめた「健康づくりのための身体活動基準2013」※1において、日常生活で体を動かす具体例として、「自転車に乗る」ことを掲げている。また、「スマート・ライフ・プロジェクト」※2において、参画する企業、自治体等と連携しながら、今より1日10分の身体活動の増加を促す「身体活動+10(プラステン)」などのアクションにより、更なる健康寿命の延伸を推進しており、生活習慣病予防につながる身体活動の増加に資する自転車活用の普及を後押ししていく。

事業内容

運動・スポーツへの興味・関心を継続させる取組

○スポーツ無関心層やスポーツ実施率の低い女性も含めた多くの国民に対し、運動・スポーツへの参画機会の提供を通じて健康増進を図る。



平成29年度取組例

サイクリング入門教室

- ✓ 子育て世代、スポーツをする時間がなかなか取れない世代に対して、自転車に親しむ機会を提供することにより健康増進を図る。
- ✓ 自転車の点検方法や安全な乗り方などについて講習を行い、実際にサイクリングコースを走行予定。



※1 「健康づくりのための身体活動基準2013」における自転車に関連した身体活動の例

○身体活動量の基準 <18～64歳の身体活動(生活活動・運動)の基準>

強度が3メッツ以上の身体活動(歩行またはそれと同等以上の強度)で、毎日60分からだを動かすことを23メッツ・時/週行う。

- ・電動アシスト付き自転車に乗る (3.0メッツ)
- ・楽に自転車に乗る(8.9km/時) (3.5メッツ)
- ・自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤) (4.0メッツ)
- ・サイクリング(約20km/時) (8.0メッツ)

※2 「健康寿命をのばしましょう！」をスローガンに、国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日を送れることを目標とした国民運動。3,800の企業・団体・自治体が参画。(平成29年7月28日現在)

健康づくりのための身体活動基準2013(概要)

ライフステージに応じた健康づくりのための身体活動(生活活動・運動)を推進することで健康日本21(第二次)の推進に資するよう、「健康づくりのための運動基準2006」を改定し、「健康づくりのための身体活動基準2013」を策定した。

18 19 20 21 22 23 24 25年度 26年度 27年度 28年度 29年度 30 31 32 33 34

健康日本21(H12～24年度) 健康日本21(第二次)

【主な目標】 ○日常生活における歩数の増加 ○運動習慣者の割合の増加 ○住民が運動しやすいまちづくり・環境整備に取り組む自治体数の増加

健康づくりのための身体活動基準2013

○身体活動(=生活活動*1+運動*2)全体に着目することの重要性から、「運動基準」から「身体活動基準」と名称を改めた。
 ○身体活動量の増加でリスクを低減できるものとして、従来の糖尿病・循環器疾患等に加え、がんやロコモティブシンドローム・認知症が含まれることを明確化(システムティックレビューの対象疾患)に追加した。
 ○こどもから高齢者までの基準を概括し、科学的根拠のあるものについて基準を設定した。
 ○保健指導で運動指導を安全に推進するために具体的な判断・対応の手順を示した。
 ○身体活動を推進するための社会環境整備を重視し、まちづくりや職場づくりにおける保健事業の活用例を紹介した。

健康づくりのための運動基準2006	身体活動(=生活活動+運動)	運動	体力(〇ち全身持久力)
65歳以上	強度を問わず、身体活動を毎日40分(=10メッツ・時/週)	—	—
18～64歳	3メッツ以上の強度の身体活動を(歩行またはそれと同等以上の強度)毎日60分(=23メッツ・時/週)	3メッツ以上の強度の運動を毎日60分(=4メッツ・時/週)	性・年代別に示した強度での運動を約3分継続可
18歳未満	【参考】幼児期運動指針:「毎日60分以上、楽しく体を動かすことが望ましい」	—	—

※1 生活習慣病、自覚症状のない糖尿病、高血圧、脂質異常症などの身体活動。
 ※2 運動: スポーツなど、特に体力の維持・向上を目的として行われる、定型的な身体活動。
 ※健康づくりのための身体活動指針は、国民向けにフレンドリーな「アクティガイド」として、自治体等でカスタマイズして配布できるよう作成。

7. 自転車を活用した国民の健康の保持増進に関する取り組み



- 自転車競技のうち、トラックとBMXの2種目については、各地方自治体の体育協会等が設置・管理者となり、常設の競技場・コースを設置
- 競輪場については、各地方自治体が設置・管理者となっていることが多い。また、一部の競輪場では、競輪の開催だけでなく、国民体育大会等の自転車競技（トラック）の会場や学校の自転車競技部の練習場等としても利用

【トラック(自転車競技場)】

全国21施設(平成29年7月)

1	青森県	八戸自転車競技場
2	秋田県	美郷町六郷自転車競技場
3	岩手県	柴波町宮自転車競技場
4	山形県	新庄市サイクルスポーツセンター
5	宮城県	宮城県自転車競技場
6	福島県	泉崎国際サイクルスタジアム
7	山梨県	鏡川自転車競技場
8	長野県	松本市美鈴湖自転車競技場
9	石川県	石川県立自転車競技場
10	静岡県	日本サイクルスポーツセンター333M
11	静岡県	日本サイクルスポーツセンター・北400M
12	静岡県	日本競輪学校・南・400M
13	静岡県	日本サイクルスポーツセンター250M
14	静岡県	伊豆ベロドローム
15	大阪府	関西サイクルスポーツセンター
16	兵庫県	兵庫県明石公園
17	鳥取県	倉吉自転車競技場
18	島根県	大田自転車競技場
19	宮崎県	宮城県自転車競技場
20	鹿児島県	鹿児島県根占自転車競技場
21	沖縄県	総合運動公園

【BMX(コース・トラック)】

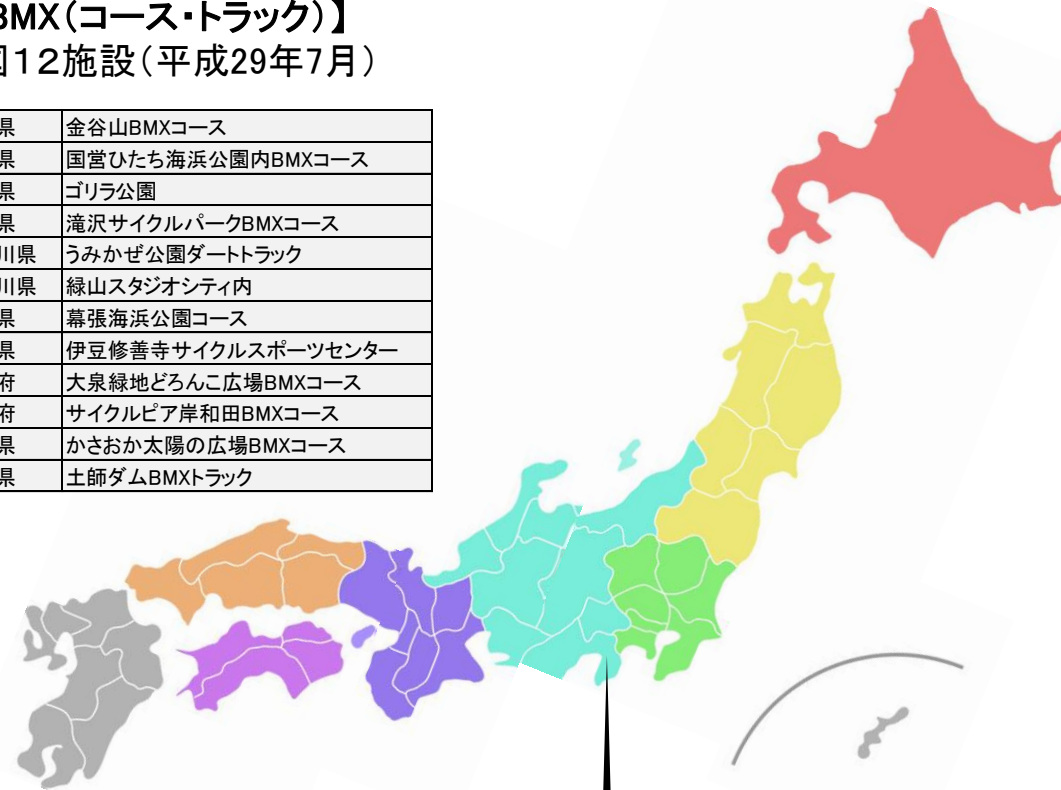
全国12施設(平成29年7月)

1	新潟県	金谷山BMXコース
2	茨城県	国営ひたち海浜公園内BMXコース
3	埼玉県	ゴリラ公園
4	埼玉県	滝沢サイクルパークBMXコース
5	神奈川県	うみかぜ公園ダートトラック
6	神奈川県	緑山スタジオシティ内
7	千葉県	幕張海浜公園コース
8	静岡県	伊豆修善寺サイクルスポーツセンター
9	大阪府	大泉緑地どろんこ広場BMXコース
10	大阪府	サイクルピア岸和田BMXコース
11	岡山県	かさおか太陽の広場BMXコース
12	広島県	土師ダムBMXトラック

【競輪(競輪場)】

全国43場(平成29年7月)

1	北海道	函館	22	岐阜	岐阜
2	青森	青森	23	岐阜	大垣
3	福島	いわき平	24	三重	四日市
4	新潟	弥彦	25	三重	松阪
5	群馬	前橋	26	福井	福井
6	栃木	宇都宮	27	京都	京都向日町
7	茨城	取手	28	奈良	奈良
8	埼玉	西武園	29	大阪	岸和田
9	埼玉	大宮	30	和歌山	和歌山
10	東京	京王閣	31	岡山	玉野
11	東京	立川	32	広島	広島
12	千葉	千葉	33	山口	防府
13	千葉	松戸	34	香川	高松
14	神奈川	川崎	35	徳島	小松島
15	神奈川	平塚	36	愛媛	松山
16	神奈川	小田原	37	高知	高知
17	静岡	伊東温泉	38	福岡	小倉
18	静岡	静岡	39	福岡	久留米
19	富山	富山	40	佐賀	武雄
20	愛知	豊橋	41	長崎	佐世保
21	愛知	名古屋	42	大分	別府
			43	熊本	熊本



【例:トラック種目・競技場】



<トラック種目>

フルパワーを発揮して疾走する迫力満点のスプリント、日本で誕生したケイリン、ロードレースのトラック版のようなスクラッチなど、多彩な種目がある。



<伊豆ベロドローム(静岡県)>

国際自転車競技連合規格の周長250m木製走路を有する屋内型施設。全日本選手権など多くの国内主要大会で使用されている。広く一般の方も利用できる施設になっている。

【出典:各団体HP等を基に作成】



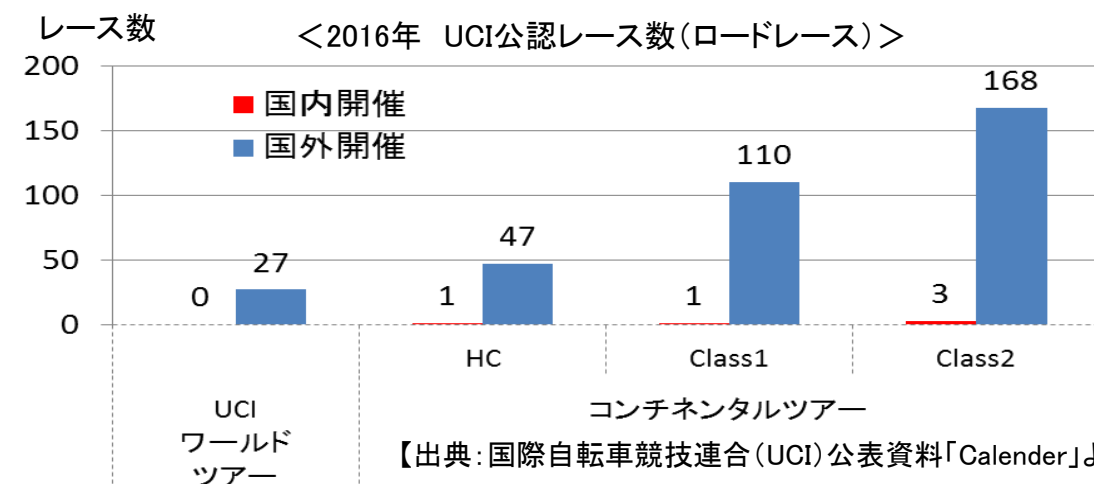
8. 自転車を活用した国際交流に関する取り組み

- UCIが公認している自転車競技大会のうち、ロードレースは74か国357大会があるが、国内では5大会のみの開催
- 自転車に関する国際的な会議である「Velo-City」が毎年開催。我が国での開催はなく、参加者も少ない

【国際自転車競技大会の状況】

- UCI※1が公認している自転車競技大会は様々な競技種目(ロードレース、トラック・レース、MTB、BMX、シクロクロス等)が存在。
- 競技種目の中で、ロードレースは74か国357大会が開催されているものの、国内では5大会のみの開催。

※1:UCI=国際自転車競技連合(自転車協議の国際統括団体)



<国内におけるUCI公認ロードレース>

名称	カテゴリー
ジャパン・カップ	HC
ツアー・オブ・ジャパン	Class1
ツール・ド・北海道	Class2
ツール・ド・熊野	Class2
ツール・ド・おきなわ	Class2

<カテゴリー>

- UCIワールドツアー:原則UCI登録のトッププロカテゴリーであるUCIワールドチームのみが出場するUCI公認の最高峰のレースシリーズ
- HC :UCI登録選手の上位2クラス(UCIワールドチーム、プロフェッショナルコンチネンタルチーム)が出場する大会カテゴリー
- Class1 :HCの出場選手に加えて、コンチネンタルチーム(プロ・ノンプロ混成)、ナショナルチーム(ノンプロ)が出場する大会カテゴリー
- Class2 :Class1に加えて、地域のクラブチームまでが参加し、トップカテゴリーであるUCIワールドチームは参加しない大会カテゴリー

<UCI公認の条件>

- 外国からの5チームを含む最少10チームの参加を保证する
- UCI理事会の評価により世界競技日程に登録されること …等

【国際会議の開催状況】

- 自転車に関する国際的な会議である「Velo-City」が毎年開催。
- 我が国での開催はなく、我が国からの参加者も少ない。
- アジア圏での開催は2016年台北市(台湾)が初。

(Velo-Cityの概要)

概要:自転車環境・政策について議論する世界最大の自転車に関する国際会議であり、大小様々な発表やバイクパレードなどが行われる。

主催:ECF(欧州自転車連盟)

規模:50以上の異なる国から1,000人以上が参加
参加者:政治家、政府や自治体の首長を含む政策立案者、学者・研究者等

【出典:自転車活用推進研究会資料を基に作成】



<発表の様子>



<バイクパレードの様子>

<2000年以降の開催都市(青字:欧州域外での開催)>

年	開催都市	国・地域
2000	アムステルダム	オランダ
2001	エジンバラ、グラスゴー	イギリス
2003	パリ	フランス
2005	ダブリン	アイルランド
2007	ミュンヘン	ドイツ
2009	ブリュッセル	ベルギー
2010	コペンハーゲン	デンマーク
2011	セビリア	スペイン
2012	バンクーバー	カナダ
2013	ウィーン	オーストリア
2014	アデレード	オーストラリア
2015	ナント	フランス
2016	台北	台湾
2017	アーネム、ネイメーヘン	オランダ
2018(予定)	リオデジャネイロ	ブラジル
2019(予定)	ダブリン	アイルランド