

自転車活用推進に関する今後の方向性について

国土交通省 自転車活用推進本部事務局
和賀 正光
令和元年8月29日

1. 自転車活用推進計画

自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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
<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

2. 自転車通行空間の整備

目 次

1. 自転車活用推進計画
2. 自転車通行空間の整備
3. シェアサイクルの普及促進
4. 自転車通勤の導入促進
5. 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
6. サイクルツーリズムの推進

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

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)」を策定し、周知。
 ○平成30年度に25自治体が策定済み。また、今年度に54自治体が策定予定。(平成31年3月31日現在)

地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)



平成30年度に計画策定済みの自治体

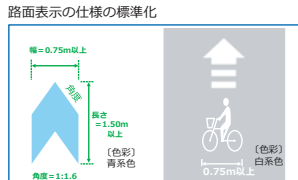
都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済
北海道	北海道、石狩市	大坂府	守口市、大阪市
山形県	寒河江市	和歌山県	和歌山県
茨城県	茨城県	岡山県	岡山県
栃木県	宇都宮市	広島県	広島県
群馬県	群馬県	香川県	香川県
千葉県	千葉市	愛媛県	愛媛県
東京都	東京都	福岡県	福岡県
神奈川県	横浜市	長崎県	長崎県
長野県	長野県、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※)		
新潟県	新潟市		
静岡県	静岡県		
京都府	京都市		

(※)2市1町による共同策定

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ネットワーク形成

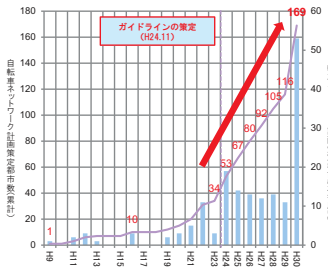
○歩道や自転車歩行者に依存せず、車道通行を基本としたネットワーク形成を加速。

整備形態

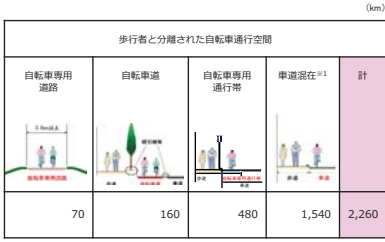


- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は169自治体（DIDを有する市区町村の約20%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約2,260km

■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



【出典：国土交通省道路局調べ（平成21年3月31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. 整備形態別総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・警察庁交通情報課（平成21年3月31日時点）】

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車と適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くても自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要がある。
- 4月25日施行。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。



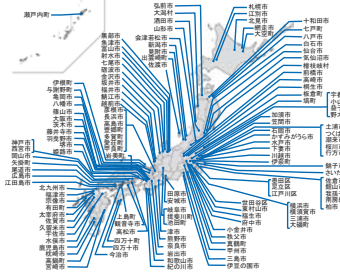
効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

- シェア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30年3月時点で、全国135都市で導入。

■シェアサイクルの導入都市(平成30年3月現在) ■シェアサイクルの導入都市の推移

H25	H26	H27	H28	H29	H30
54都市	75都市	77都市	87都市	110都市	135都市



※H30年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図る
 ※民営事業者の取組については、回答があった自治体名称を記載



3. シェアサイクルの普及促進

- 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。
- サイクルポート設置の拡大等による事業の効率化が課題。

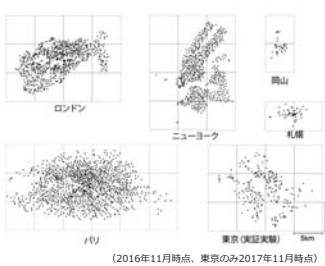
■シェアサイクルの規模の国内比較

	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	2.5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：11Yの平均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：国土交通省調べ】

■ポートの密度比較



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

シェアサイクル事業の実施状況（運営者別）

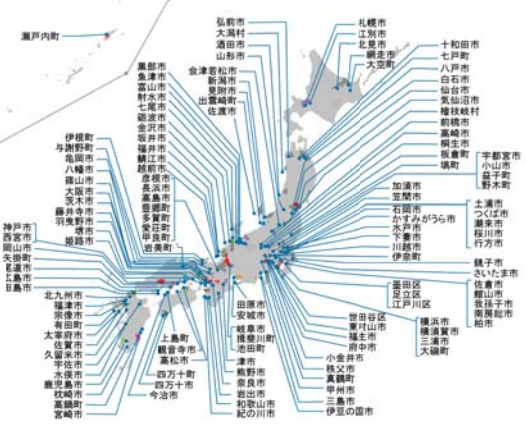
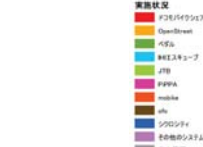
運営者	設備数
ドコモバイクシェア	121(10)
OpenStreet	6(5)
IHIエスキューブ	6
ペダル	3
JTB	2
PIPPA	1
mobile	1
Oto	2
シクロシステム	1
その他のシステム	9(1)
有人管理※	92(3)
合計	135(19)

平成30年3月末現在 (1)内社会実験

※有人管理

貸出返却の手続きを有人で行う事例

凡例



※自治体に対する調査で、本格導入と回答した都市
 出典：国土交通省都市局

■シェアサイクルの経路検索への組み込み

- インターネットでの経路検索の対象となるよう、必要なデータに関する共通フォーマット案、運用案を策定
- 上記案に基づく経路検索の実施に向けて都道府県・政令市を通じてシェアサイクル事業者に参画依頼
- オリンピック・パラリンピックまでに東京都内においてシェアサイクルの経路検索対象化を実現



東京における「mixway」での事例

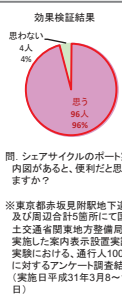
■シェアサイクルポートへの案内誘導

- シェアサイクルポートの案内・誘導サインについて、統一の仕様案を設定。
- 3月8日～11日に赤坂見附周辺5箇所に仕様案を設置し、関東地方整備局が実証実験を実施。
- 100人にアンケート結果を行い効果検証を行った結果、96人が便利だと思うと回答。
- 今年度から、仕様案に基づく案内・誘導サインの設置を推進。

駅構内等への設置仕様案



路上への設置仕様案



同、シェアサイクルのポート案内図があると、便利だと思いますか？
 ※東京都赤坂見附駅地下道及び周辺合計5箇所に国土交通省関東地方整備局が実施した案内表示設置実証実験における、通行者100人に対するアンケート調査結果。（実施日平成31年3月8～11日）

4. 自転車通勤の導入促進

○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「手引き」を作成し、広報啓発。

〈手引きの構成〉

第1章 背景・目的		
第2章 自転車通勤制度導入のメリット		
1. 事業者のメリット	2. 従業員のメリット	
第3章 通勤などにおける自転車利用の動向		
1. 自転車通勤へのニーズの状況	2. 利用する自転車の車種へのニーズの状況	3. 自転車による事故の発生状況
第4章 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項		
1. 検討にあたって留意すべきポイント	2. 検討すべき事項の全体像	3. 検討すべき事項の解説
4. 補足事項①：自転車事故の責任	5. 補足事項②：事故と労働災害	
第5章 制度運用上の関連様式のテンプレート		
1. 自転車通勤規程	2. 自転車通勤許可申請書 兼 誓約書	
第6章 参考		
1. 国による自転車通勤支援制度	2. 自治体などによる自転車通勤支援制度	

自転車通勤や業務における自転車利用を推進する企業を支援するため、自転車通勤等を推進する企業に自転車通勤推進に関する取組を宣言してもらった上で、社名・取組等について自転車活用推進官民連携協議会のHP等で紹介（今年度中に制度を創設予定）

取組の概要

- ・協議会において、「宣言企業・団体」と「優良企業・団体」の2種類を募集
- ①宣言企業・団体
従業員用の駐輪場の確保や通勤手当の柔軟な支給等従業員の自転車通勤等を推進している企業
- ②優良企業・団体
宣言企業の中でも取組内容が特に優良な企業宣言企業・優良企業とも、協議会のHP等による企業名や取組の紹介、ロゴマークの使用許可等を予定

海外における取組事例

【Bicycle Friendly Business Program (アメリカ)】



アメリカ最古の自転車支援団体「THE LEAGUE OF AMERICAN BICYCLISTS」が発給する認定制度。企業の自転車通勤への取組状況に応じてプラチナ・銀・銅のランクが与えられ、企業はHP等へ企業名が掲載される

【出典：THE LEAGUE OF AMERICAN BICYCLISTS】

高額賠償事故事例

- 自転車事故でも相手が死亡する事故などでは賠償金が高額になるケースもある。
- 高額賠償事故で加害者が小学生の事故も発生している。

自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者死亡	男性 交差点進行
5,438	東京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者死亡	男性 信号無視
4,746	東京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者死亡	男性 信号無視

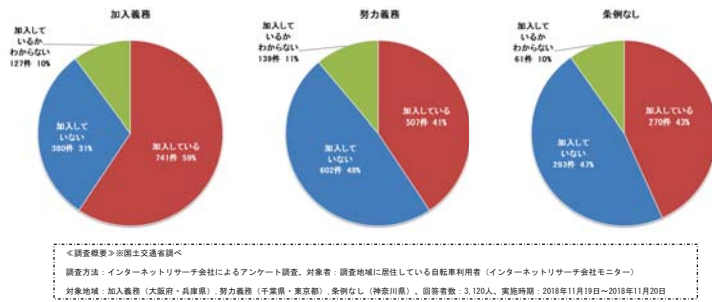
【出典：一般社団法人日本損害保険協会】

5. 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車損害賠償保険等の必要性和条例の効果

- 自転車関連事故件数は近年減少傾向にあるものの、自転車対歩行者の事故は横ばいが続いている中、高額賠償事故も発生しており被害者救済の観点から自転車損害賠償保険等の加入の必要性は高い
- より一層の加入促進が必要な中、自転車損害賠償保険等の加入についてのアンケート調査結果では自転車損害賠償保険等の加入促進に条例化（加入義務）は有効といえる

自転車損害賠償保険等の加入について



- ・都道府県等に対して**条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務づけを要請**
- ・**標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(2/22)するなど、地方公共団体による条例制定をサポートするほか、国としても情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進**

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づけ	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

地方公共団体の条例の制定状況(平成31年3月31日現在)

条例の種類	都道府県	政令市
義務化	9ヶ所	6ヶ所
	埼玉県、神奈川県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、鹿児島県	仙台市、さいたま市、相模原市、名古屋市、京都市、堺市
努力義務	13ヶ所	4ヶ所
	北海道、群馬県、千葉県、東京都、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県	千葉市、静岡市、北九州市、福岡市

※赤字は平成30年4月1日以前に施行された自治体

○自転車を活用した観光振興の方策として、自転車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を等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
・歩道/車道
・入道/シャワー施設
・駐輪場の確保
・駐輪バリエーションやサイクリングマップの設置

拠点・受入環境確保
・サイクルスタンド
・ドリンクサービス
・工具・部品入れの貸出
・工具・部品入れの貸出
・レンタルサイクル
・レンタサイクル
・レンタサイクル(電動アシスト自転車)

魅力づくり
・地域の体験スペース
・ワークショップに長時間の利用が可能な駐輪スペースの確保

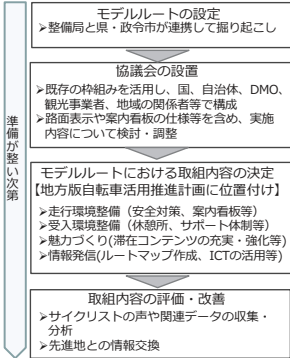
情報発信
・多言語化した自転車マップ

【資料】
※1：しまなみジャパン
※2：SATOYAMA EXPERIENCE

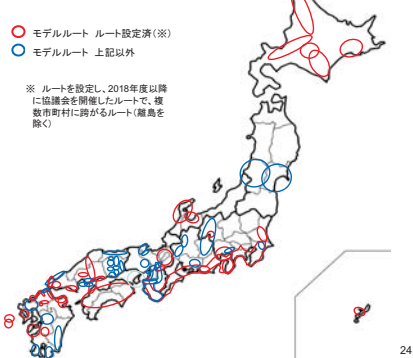
6. サイクルツーリズムの推進

○官民の関係者等で構成される協議会において、複数の市町村に跨る広域的なサイクリングルートを設定し、走行環境や受入環境の整備、情報発信等を行うモデルルートの取組を推進。2018年度中に36ルートが設定済。この他、約40ルートで検討中。

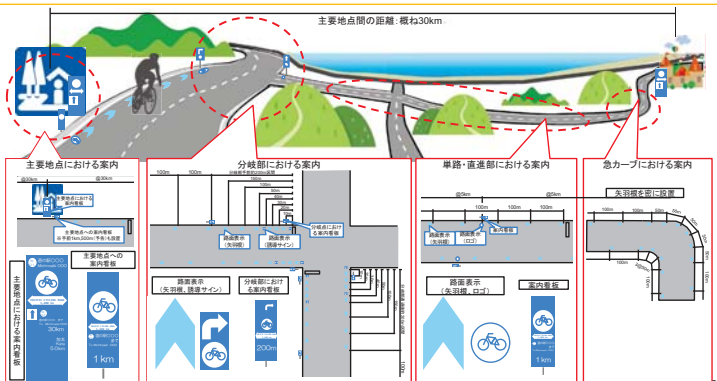
■モデルルートの進め方



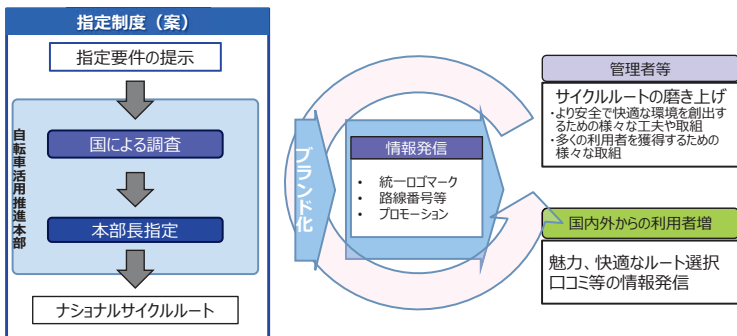
■モデルルート配置図



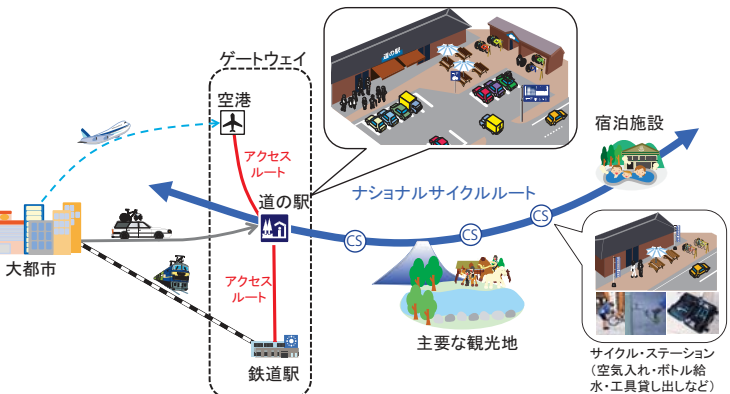
オリパラ開催(2020年夏)までに、太平洋岸自転車道全線(約1400km)に渡り、路面表示・案内看板の設置等、路線として統一感のある整備を実施。路面表示、案内看板について仕様を設定。案内看板は青色で統一し、ロゴ、進行方向、主要地点名・番号、主要地点までの距離を明示したものを設置。速定の恐れの高い分岐部では、予告看板や路面表示を設置し、太平洋岸のルートを迷わず走行できる環境を構築。



○日本を代表し、世界に誇れるサイクリングルートを設定・PRするナショナルサイクリングルートを創設する。
 ○指定要件を適切に設定することで、魅力があり、安全安心なルートとして国内外のサイクリストに情報発信するとともに、サイクリングルートの更なる魅力向上に向けた取組を促進する。



ナショナルサイクリングルートは複数自治体を跨ぎ、主要な観光地を連絡する延長100km超のロングライドルートを想定。空港、鉄道駅、道の駅等に、サイクリストの受入施設となる「ゲートウェイ」を整備することが重要。



オリパラ開催(2020年夏)までに、太平洋岸自転車道全線(約1400km)に渡り、路面表示・案内看板の設置等、路線として統一感のある整備を実施

関係機関(国・県等)からなる協議会を組織し、看板やロゴ等の仕様等について調整

路線統一コンセプトを構築するための具体的な取組み



官民連携による取組み

- 受入環境の整備(太平洋岸自転車道指定のサイクリングステーションの設置等)
- 魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
- 情報発信の強化(ルートマップ作成、ICTの活用等)

■Euro Velo【欧州 EU】

2か国以上を通過するルート(原則EU域内)
 ・延長1,000km以上
 ・わかりやすく、国際的に認識し得る名称と区間であること
 ・Euro Veloとしての実施計画(事業計画)が存在すること(サービスマニュアル・目録水準に対する計画)
 各国・各地域の規制に合った確証が付けられ、標識が両方向に適切に設置されていること
 標識は、UNECEおよびECFの標準マニュアルに則し、EuroVeloの規定標識が付記されていること

認定者 欧州サイクリスト連盟(ECF)



観点	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ルート ② 安全なルート(自動車交通量が少ない、道路幅員が広いなど)
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境 ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境
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利用可能な環境 ② いつでも休憩できる環境 ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境 ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境 ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境 ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信 ② 携帯可能で分かりやすいルートマップが入手できる環境
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の継続的な取組体制の存在 ② 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等の実施計画の存在

ご静聴ありがとうございました



自転車活用推進本部