



自転車施策に関する話題



GOOD CYCLE JAPAN

GOOD CYCLE JAPAN



1. 導入～自転車に関する現状
2. 自転車施策の概要
3. 自転車利用環境のガイドライン（2024.6 改定）
 - I. 自転車ネットワーク形成の進め方
 - II. 自転車通行空間の設計
 - III. 自転車通行空間の運用

1. 導入～自転車に関する現状





Good Cycle Japan



日本初の「自転車」の理念法と計画に基づいて、
日本中のみんなで自転車をどんどん活用し、
これからの「しあわせ」な生活と社会を目指していく。
それが、**GOOD CYCLE JAPAN**

世界ではいま、どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているかということに価値をおく考えがひろがっています。「QOL = Quality of Life」という考え方です。人々が「移動する」ことにおいても例外ではなく、速さや効率だけではなく、QOL に寄与するモビリティとして、世界のさまざまな国で「自転車」の活用が注目されています。

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや、余暇の充実、人々の行動を広げて、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

実は日本では、2016年12月に自転車活用推進法が公布されました。これまでの規制法ではなく、積極的に自転車を活用していくことをうたった画期的な「理念法」です。この法律に基づいて、2018年6月、自転車活用推進計画が閣議決定され、国が、地方自治体や企業や民間団体などいっしょに具体的に自転車の活用を推し進めていくことになりました。

「GOOD CYCLE JAPAN」は、このオールジャパンでの取り組みを呼称したものです。みんながもっと自転車に乗れば日本に「しあわせ」の良い循環がおこる！ということを理念に、主に「環境」「健康」「観光」「安全」という4つの分野で整備を推し進めてまいります。

さあ、あなたも自転車に乗って、新しいしあわせへこぎ出しませんか。



←『自転車アンバサダー』の稲村亜美さんが登場する自転車月間の啓発ポスター



自転車月間・自転車の日

- 自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車活用推進法により、**5月5日が「自転車の日」、5月が「自転車月間」と定められた。**
- 月間中は、自転車の利用促進や安全利用のための普及啓発活動を各地で実施。

5月は 自転車月間

気持ちいい季節がやってきました。

ちょっと気分を変えてみたくくなりますよね。

自転車で通勤してみる。

休日に遠くまで自転車で走ってみる。

自転車で観光してみる。

ココロもカラダもリフレッシュする自転車って

いいですね。

各協議会構成団体が盛り上げていきます！

[詳細情報はこちら](#)





多様な自転車の活用

- 自転車の利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。

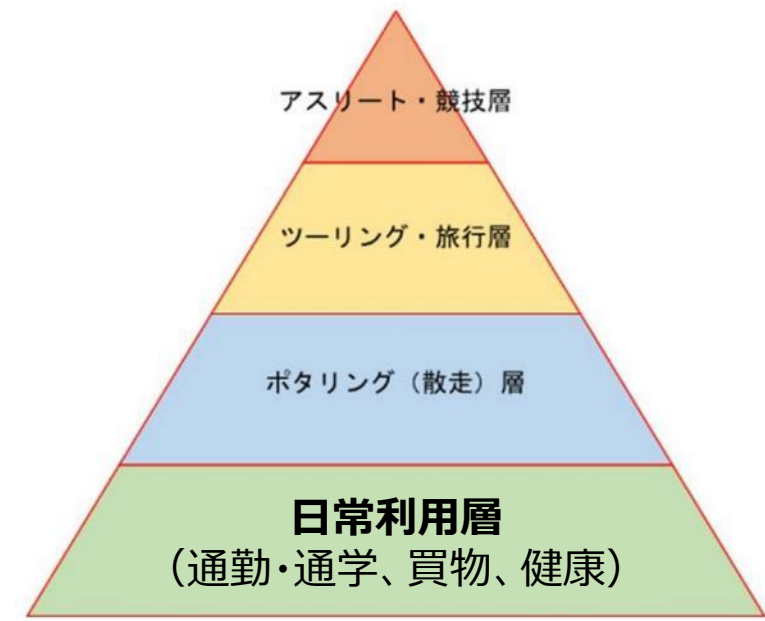
【自転車の分類（例）】

自転車

普通自転車	普通自転車以外の自転車
<ul style="list-style-type: none"> ・ シティー車  出典: プリチストンサイクル ・ スポーツ車  出典: プリチストンサイクル ・ 電動アシスト自転車  出典: 経済産業省 ・ 三輪自転車  出典: プリチストンサイクル 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タンDEM自転車  出典: 国土交通省 ・ リヤカー付き配送自転車  出典: ヤマハ発動機 ・ 大型バスケット付き自転車  出典: EUROBIKE

(出典: 「荒川区自転車総合活用推進計画」(2022年9月 東京都荒川区))

【目的別サイクリスト層における人口ボリュームのイメージ】



(出典: 「河川空間におけるサイクリング環境整備の基本的考え方(案)」(2024年6月 かわまちインフラデザイン研究会))

自転車とは

自転車は、道路交通法上「軽車両」と位置付けられています。(道路交通法第2条第1項第11号イ)
 また、自転車とは、ペダル又はハンド・クラックを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車(レールにより運転する車を除く。)で、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの(人の力を補うため原動機を用いるもので、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。)と定められています。(道路交通法第2条第1項第11の2号)
 そして、様々な種類のある自転車のうち、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準(*)に適合する自転車で、他の車両を牽引していないものを、普通自転車といいます。(道路交通法第63条の3)

- ※ 内閣府令で定める基準
- ・長さ 190cm, 幅 60cm
 - ・四輪以下
 - ・側車を付していない

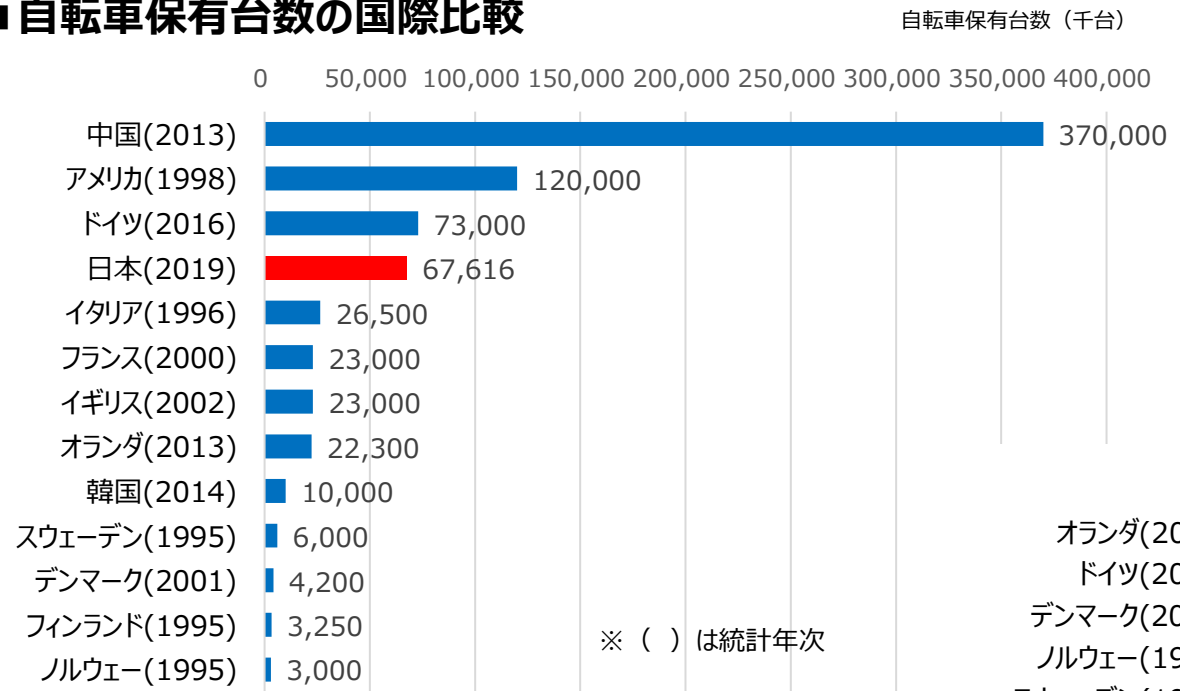
- ・一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く)を備えていない
- ・制動装置が走行中容易に操作できる位置にある
- ・歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない



自転車の普及状況(保有台数)の国際比較

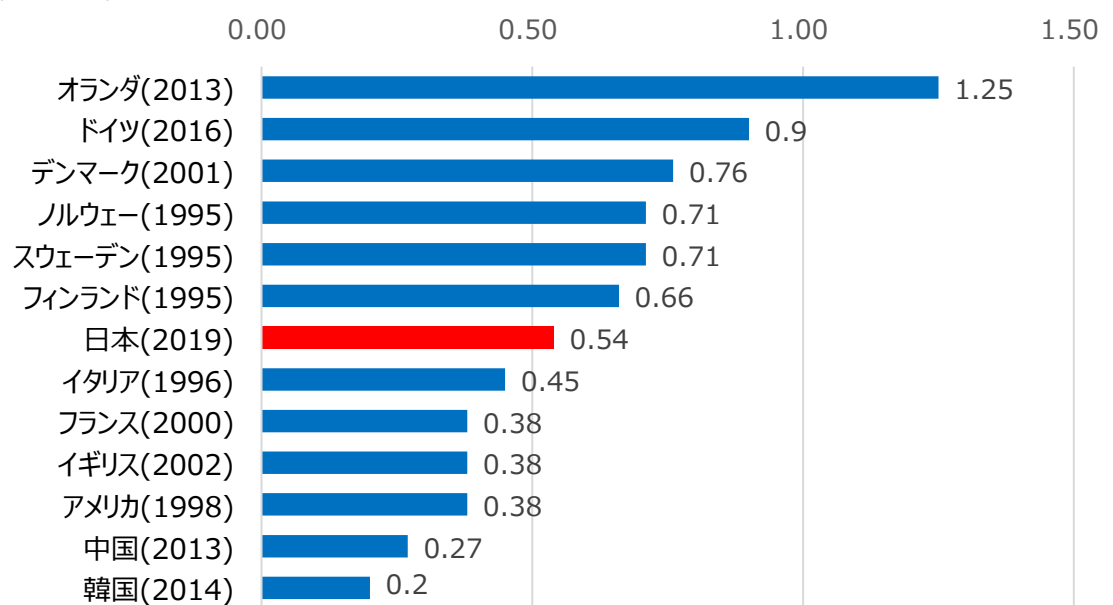
- 我が国の自転車保有台数は約**6,760万台**。
- 約**2人に1台**の保有状況であり、欧米諸国や近隣国と比べると中位。

■ 自転車保有台数の国際比較



【出典：自転車産業振興協会統計要覧（2017.6）
日本は自転車保有台数推計報告書（自転車産業振興協会）】

■ 人口当たり自転車保有台数の国際比較



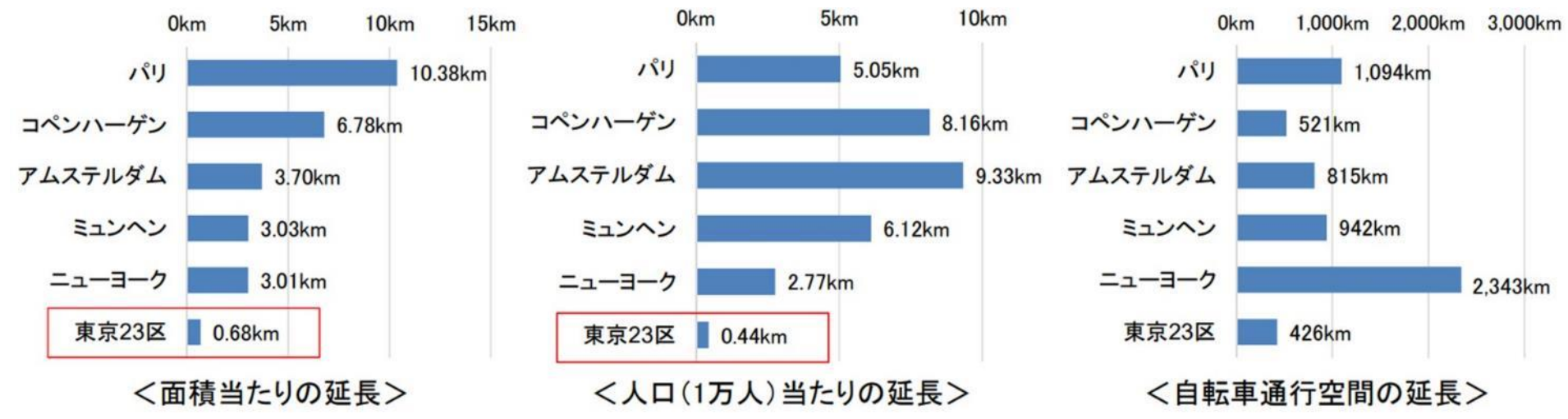
【出典：自転車産業振興協会統計要覧（2017.6）
日本は自転車保有実態に関する調査報告書（自転車産業振興協会）から国土交通省で算出】



自転車の通行空間・分担率の比較

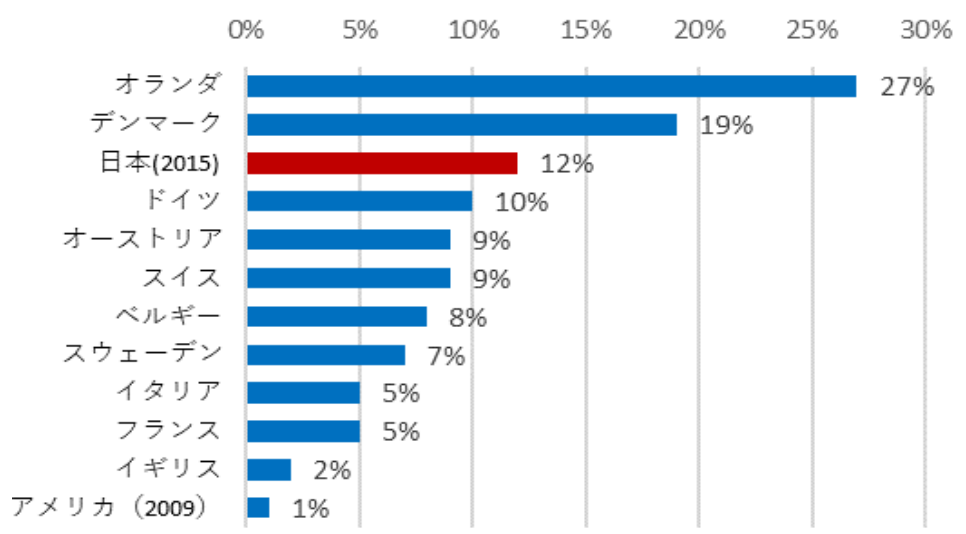
- 自転車**通行空間の延長**は、諸外国の都市と比較すると**低水準**。
- 日本の**自転車分担率**は、自転車先進国の欧米諸国と比較しても**高い水準**。
国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい。

■ 自転車通行空間の海外都市との比較

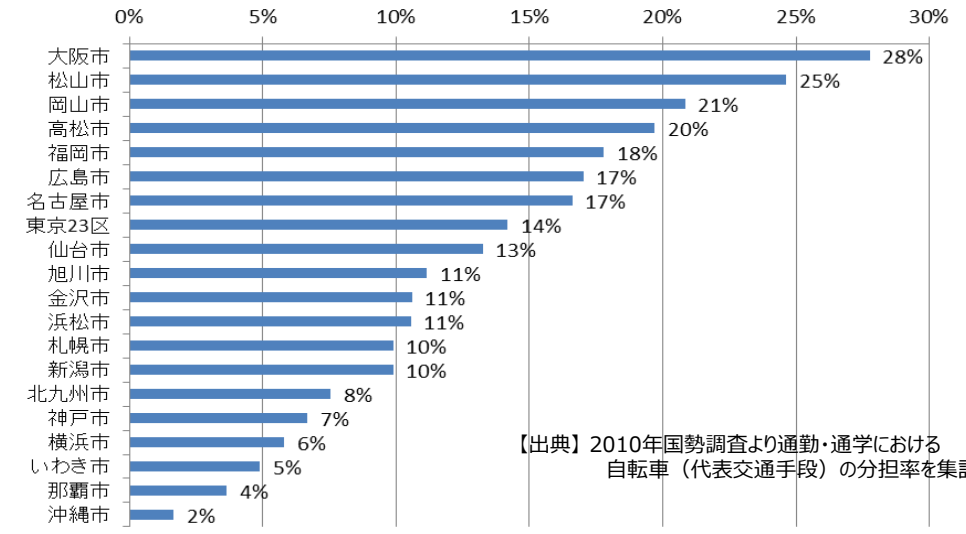


※コペンハーゲン(2021)、東京23区(2021)は、道路延長(自転車通行可の歩道は除く)、パリ(2021)、アムステルダム(2020)、ミュンヘン(2020)、ニューヨーク(2018)は、施設延長

■ 海外主要国の自転車の分担率 (全目的)



■ 国内主要都市の自転車の分担率 (通勤・通学目的)



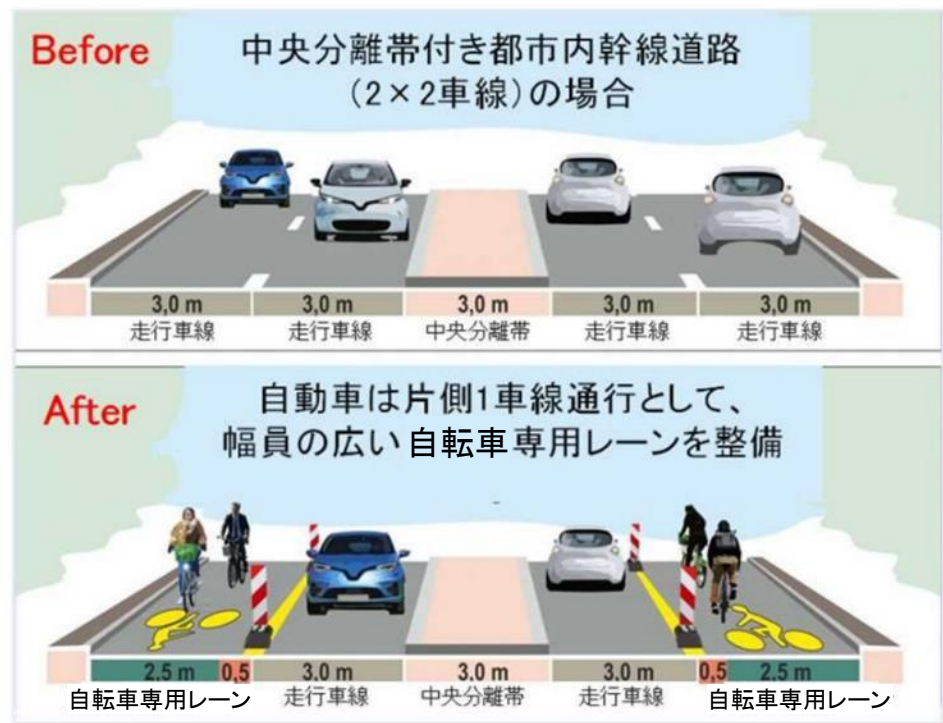
【出典】2010年国勢調査より通勤・通学における自転車(代表交通手段)の分担率を集計



海外の都市の自転車施策(フランス・パリの例)

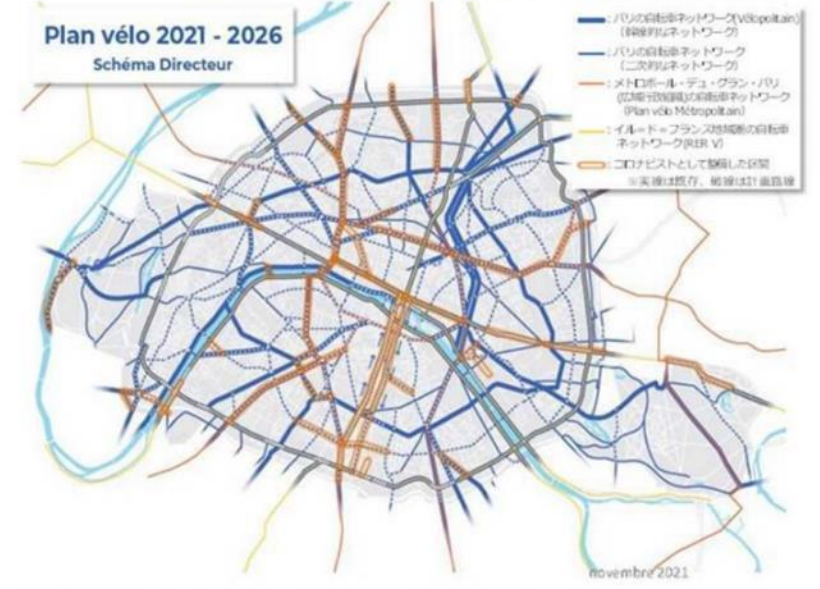
- 「Plan Vélo 2021-2026」：臨時の自転車専用レーンである**コロナピスト**52km を常設化 (パリ市)
 加えて、自転車道130km、車道上の自転車専用車線390kmの整備を位置付け (投資額：2億5,000万ユーロ(約400億円))

<コロナピスト(ピスト=走路)の断面構成(例)>



【出典: Cerema「Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ?」】

<パリ市 自転車ネットワーク整備計画図> (Plan Vélo 2021-2026)



【出典: 自転車ネットワーク整備計画図: Plan Vélo 2021-2026
 コロナピストの路線: パリ市HP
 「Mobilités : découvrez la carte des nouveaux aménagements」より作成

<コロナピストの様子(パリ市)>



【出典: パリ市HP「Mobilités : découvrez la carte des nouveaux aménagements」】

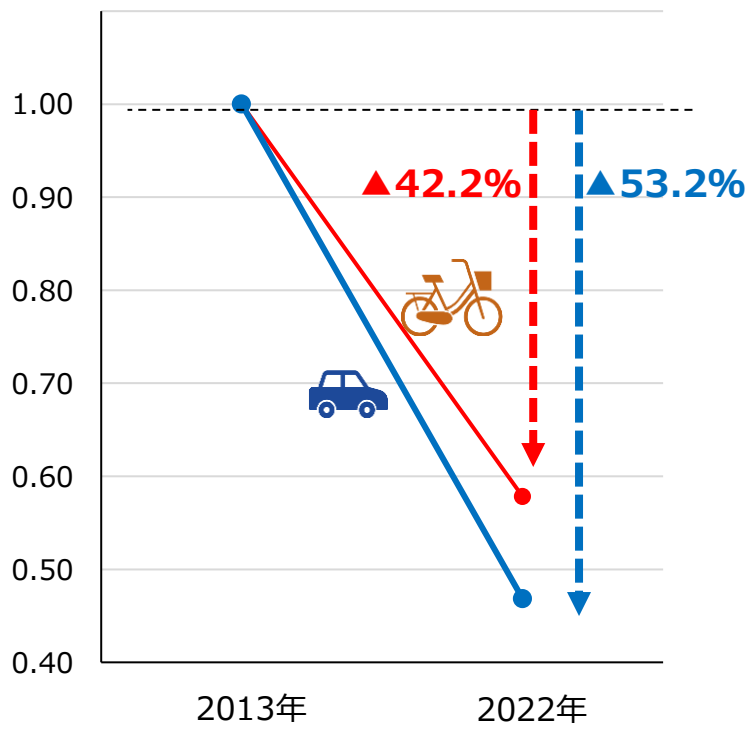


自転車関連事故の比較

- 死傷事故は過去10年(2013→2022年)で減少しているが、自動車関連に比べて**自転車関連事故の減少率が小さい**。
また、「**自転車対歩行者**」の事故件数は**増加**。
- 人口あたり死者数を諸外国と比較すると、自転車乗用中の死者数は、オランダに次いで多い。

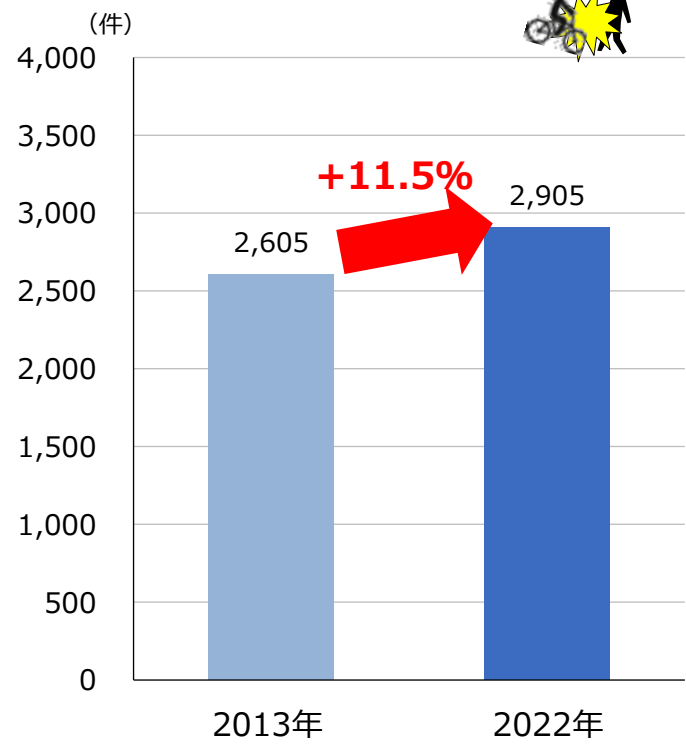
■ 自転車、自動車関連の死傷事故の推移

(2013年を1.00としたときの比率)



● 自転車関連事故 ● 自動車関連事故

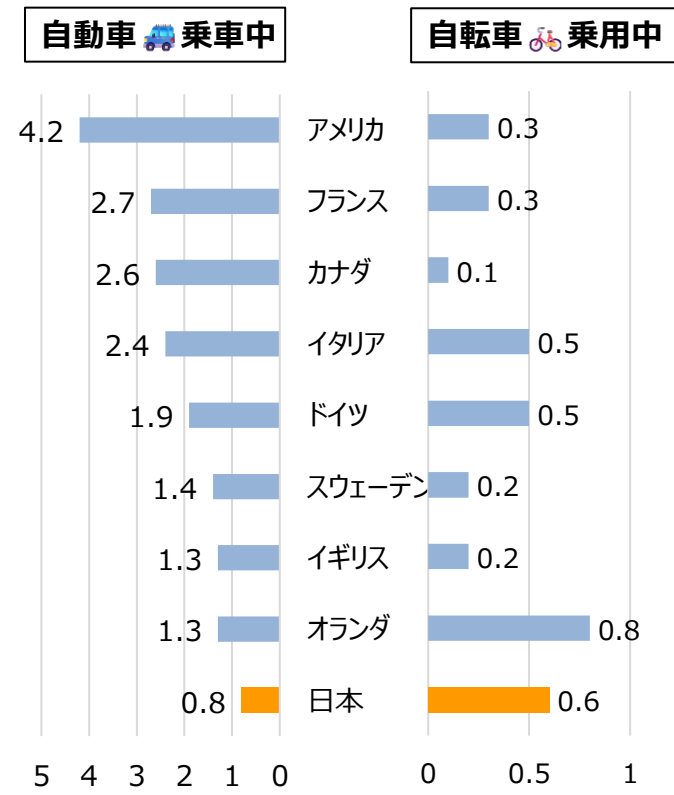
■ 死傷事故件数の推移 (自転車対歩行者)



※ 死傷事故：死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数

【出典：警察庁、e-stat、イタリア】

■ 海外との人口10万人あたり交通事故死者数の比較



【出典：内閣府（2018年交通安全白書）より作成】

2. 自転車施策の概要





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**」（1970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**」（1980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。

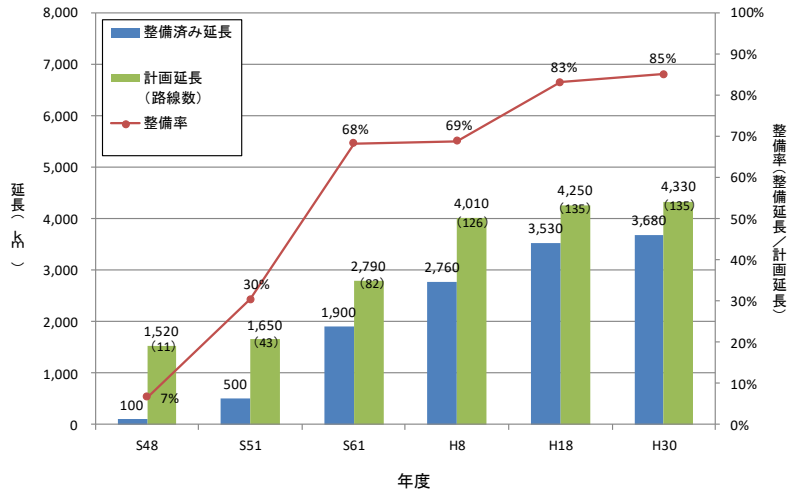
【1970年（昭和45年）】

自転車道の整備に関する法律（自転車道法）の制定

【1980年（昭和55年）】

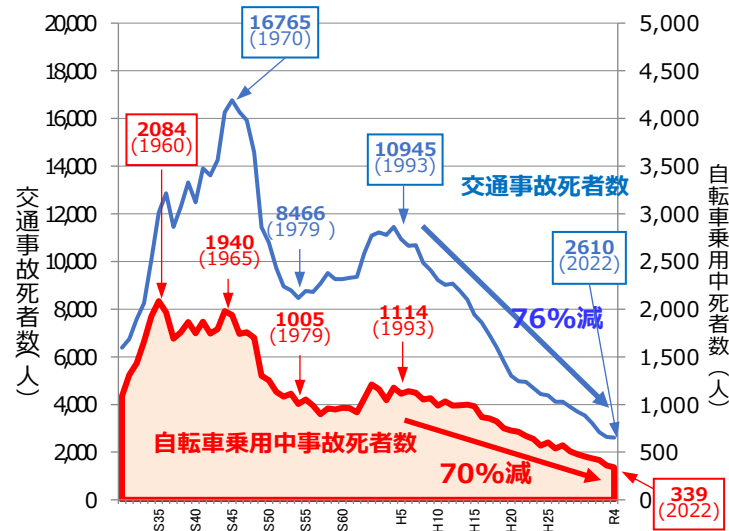
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）の制定

大規模自転車道整備延長の推移



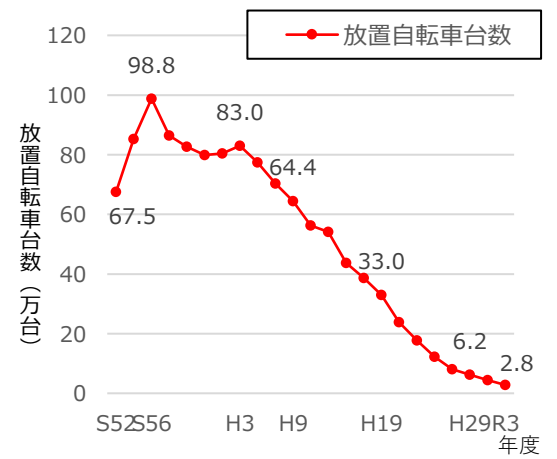
【出典：国土交通省】

自転車関連事故件数の推移



【出典：警察庁】

放置自転車台数の推移



【出典：国土交通省】



自転車活用推進法（2017年5月1日施行）

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

国等の責務

- 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

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

- 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

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関する道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度



自転車活用推進本部

- 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**」を設置し、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



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】 国土交通省道路局次長
 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
【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・生活衛生局健康課長
 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
 内閣府大臣官房政策立案総括審議官
 内閣府政策統括官（政策調整担当）
 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・生活衛生局長
 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



第2次自転車活用推進計画（2021年5月28日閣議決定、計画期間：2025年度まで）

1. 総論

（1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（2）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）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

※22の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）

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計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

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

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進



第2次自転車活用推進計画（4つの目標）

【目標1】都市環境



自転車通行空間の整備推進



シェアサイクルの普及促進

【目標3】観光



サイクルツーリズムの推進
(ナショナルサイクルルート)



【目標2】健康



自転車通勤の導入促進

「自転車通勤推進企業」
宣言プロジェクト



優良企業



宣言企業

【目標4】安全・安心



交通安全教育の推進



啓発チラシ



自転車活用推進功績者表彰（国土交通大臣表彰）

- 自転車活用推進法に基づき、自転車の活用推進に関し特に顕著な功績があると認められる個人・団体を表彰

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）抜粋

第15条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

- 2018年より毎年度表彰

<表彰の対象>

- (1) 自転車の利用の増進により、地域の環境改善等に顕著な功績があった者又は団体
- (2) 自転車競技の振興等により、国民の健康の増進に顕著な功績があった者又は団体
- (3) 高い安全性を備えた自転車の供給等に顕著な功績があった者又は団体
- (4) 自転車利用者に対する交通安全教育の推進等により、自転車の活用を推進する上での交通安全の確保に顕著な功績があった者又は団体
- (5) その他自転車活用の推進により、地域の活性化等公共の利益の増進に顕著な功績があった者又は団体



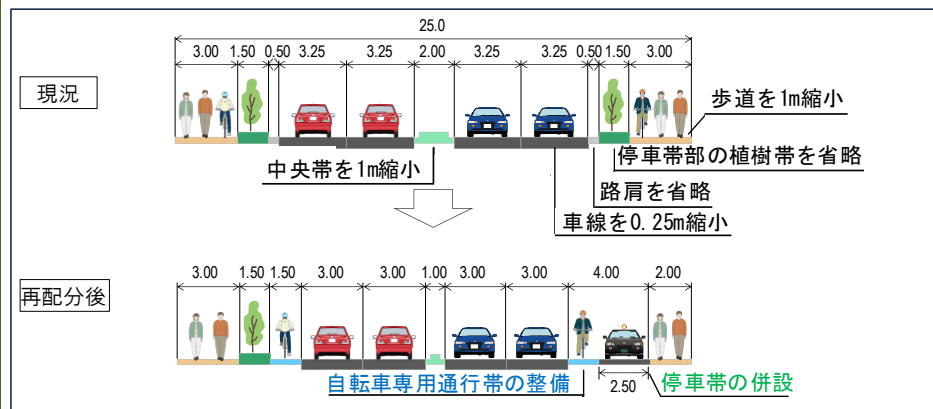
【2024年5月29日】
令和6年度 表彰式

【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出



＜自転車通行空間の整備推進＞

- ✓「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定(R6.6)(限られた道路空間での再配分による自転車通行空間の整備手法の例示等)



＜地方版自転車活用推進計画の策定促進＞

- ✓シクロサミット(R5.10)において、地方公共団体に対し、地方版自転車活用推進計画の策定を働きかけ。
- ✓令和5年12月、札幌市が自転車活用推進計画を策定し、全ての指定都市において計画に基づく活用推進を実施。
- ✓令和6年2月に三重県内8市町で自転車活用推進計画を共同策定。

＜シェアサイクルの導入を促進＞

- ✓令和5年9月にシェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドラインを策定し公表。
- ✓自転車利用環境向上会議(R5.11)や全国シェアサイクル会議(R6.1)において、地方公共団体に対して情報提供や働きかけを実施。



自転車利用環境向上会議

＜自転車の利用によるCO2削減＞

- ✓「デコ活」において、自動車から公共交通機関や自転車への利用転換について普及啓発を実施。



指標と実績

- 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:
 目標:400市区町村(令和7年度) 実績:192市区町村(令和5年度見込)
- シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:
 目標:240市区町村(令和7年度) 実績:132市区町村(令和5年度見込)

地方版自転車活用推進計画



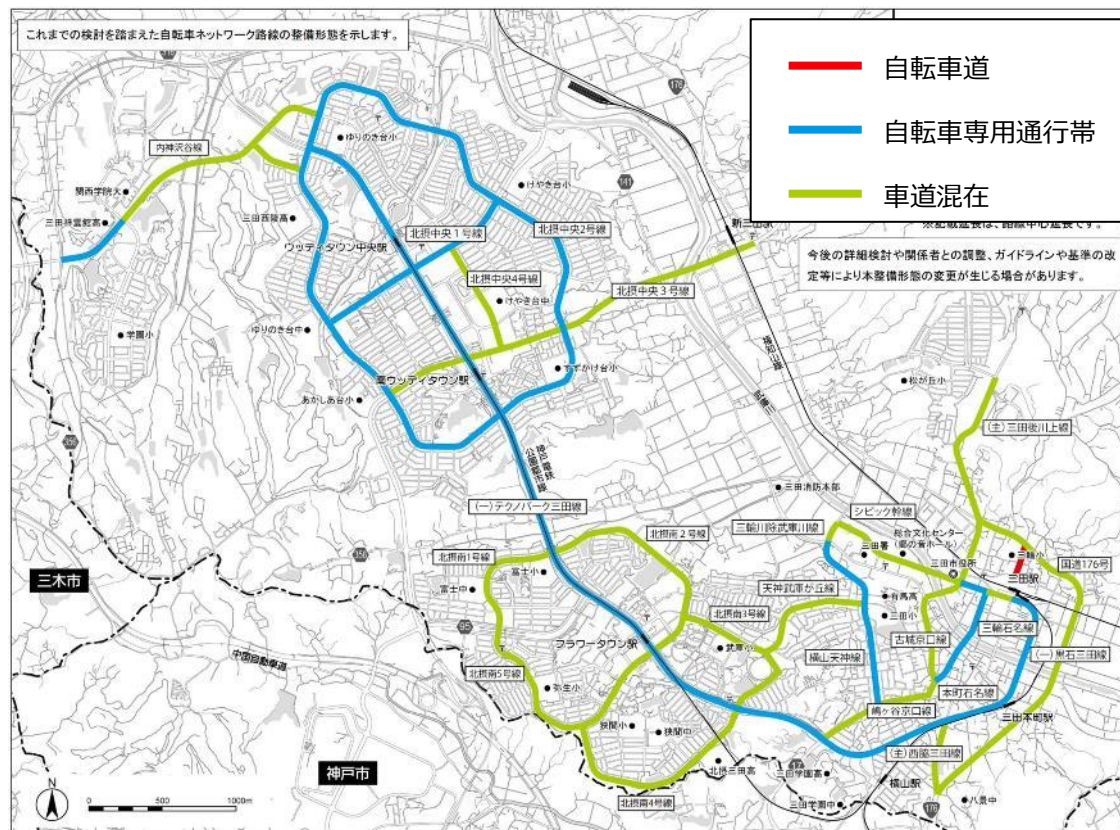
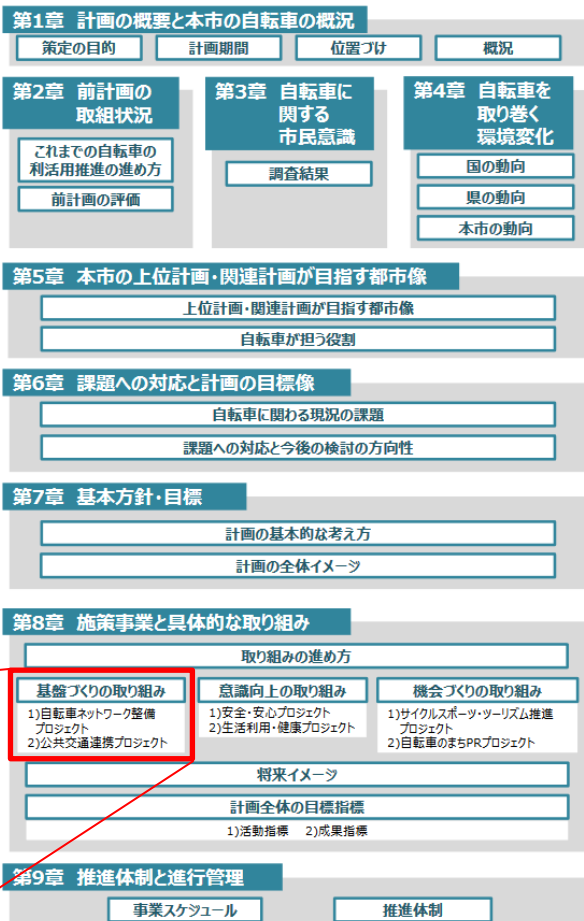
- 自転車活用推進法において、**都道府県・市区町村は自転車活用推進計画の策定を努めることとされている。**
(2024年3月時点で47都道府県、216市区町村が策定済み)

■ 自転車活用推進法

第11条 (市町村自転車活用推進計画)

市町村(特別区を含む。)は、自転車活用推進計画(都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画)を勘案して、当該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。

■ 本計画の構成



自転車ネットワーク計画の例 (兵庫県三田市)



地方版自転車活用推進計画の策定状況 (2024年3月時点)

都道府県	計画策定済
北海道	北海道、 札幌市 、旭川市、帯広市、稚内市、恵庭市、石狩市、 音更町 、 幕別町 、 美瑛町 ・上富良野町・中富良野町・富良野市・南富良野町・占冠村(※1)
青森県	青森県
岩手県	岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市
宮城県	宮城県、仙台市、 名取市
秋田県	秋田県、横手市、男鹿市、潟上市、 大田市 、小坂町、上小阿仁村、美郷町、 東成瀬村
山形県	山形県、山形市、寒河江市
福島県	福島県、いわき市、白河市、北塩原村、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※2)
茨城県	茨城県、水戸市、土浦市、石岡市、常総市、笠間市、 取手市 、那珂市、かすみがうら市、桜川市、神栖市、行方市、茨城町
栃木県	栃木県、宇都宮市、佐野市
群馬県	群馬県
埼玉県	埼玉県、さいたま市、熊谷市、 戸田市
千葉県	千葉県、千葉市、船橋市、 袖ヶ浦市 、 八街市 、東庄町

都道府県	計画策定済
東京都	東京都、 中央区 、港区、新宿区、文京区、墨田区、江東区、 品川区 、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、 中野区 、 杉並区 、 北区 、荒川区、板橋区、練馬区、葛飾区、 八王子市 、立川市、町田市、国立市
神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、厚木市
新潟県	新潟県、新潟市、南魚沼市、湯沢町
富山県	富山県、富山市
石川県	石川県、金沢市、加賀市
福井県	福井県、あわら市
山梨県	山梨県
長野県	長野県、長野市、松本市、 飯山市 、伊那市、千曲市、安曇野市、豊丘村、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4)
岐阜県	岐阜県
静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、富士市、御前崎市、伊豆市、 伊豆の国市 、小山町
愛知県	愛知県、名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、刈谷市、豊田市、安城市、田原市

都道府県	計画策定済
三重県	三重県、 伊勢市 ・ 鳥羽市 ・ 志摩市 ・ 玉城町 ・ 度会町 ・ 大紀町 ・ 南伊勢町 ・ 明和町 (※5)
滋賀県	滋賀県、草津市、守山市
京都府	京都府、京都市、長岡京市
大阪府	大阪府、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、高槻市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、 松原市 、摂津市、泉南市、岬町
兵庫県	兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、 明石市 、伊丹市、加古川市、三木市、高砂市、加東市
奈良県	奈良県、東吉野村
和歌山県	和歌山県、和歌山市、海南市
鳥取県	鳥取県、大山町
島根県	島根県、益田市
岡山県	岡山県、岡山市
広島県	広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、江田島市、海田町、北広島町
山口県	山口県、宇部市
徳島県	徳島県、徳島市、鳴門市
香川県	香川県、高松市
愛媛県	愛媛県、松山市、今治市、 宇和島市 、新居浜市、伊予市、東温市

都道府県	計画策定済
高知県	高知県、宿毛市、香南市
福岡県	福岡県、北九州市、福岡市、久留米市、田川市、大野城市、糸島市、上毛町
佐賀県	佐賀県、佐賀市
長崎県	長崎県、島原市、大村市、五島市、南島原市、新上五島町
熊本県	熊本県、熊本市
大分県	大分県、大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎県、宮崎市、えびの市
鹿児島県	鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町
沖縄県	沖縄県、那覇市、 石垣市 、名護市、 大宜味村 、 竹富町

(※1) 1市4町1村による共同策定
 (※2) 3町1村による共同策定
 (※3) 2市1町による共同策定
 (※4) 1市1町3村による共同策定
 (※5) 3市5町による共同策定

赤字はR5年度策定



自転車通行空間の整備形態

- 自転車通行空間を整備する際、当該路線における自動車の速度や交通量を踏まえて、
 - ・自転車道
 - ・自転車専用通行帯
 - ・矢羽根型路面表示による車道混在
 といった整備形態を選択。



自転車道



自転車専用通行帯



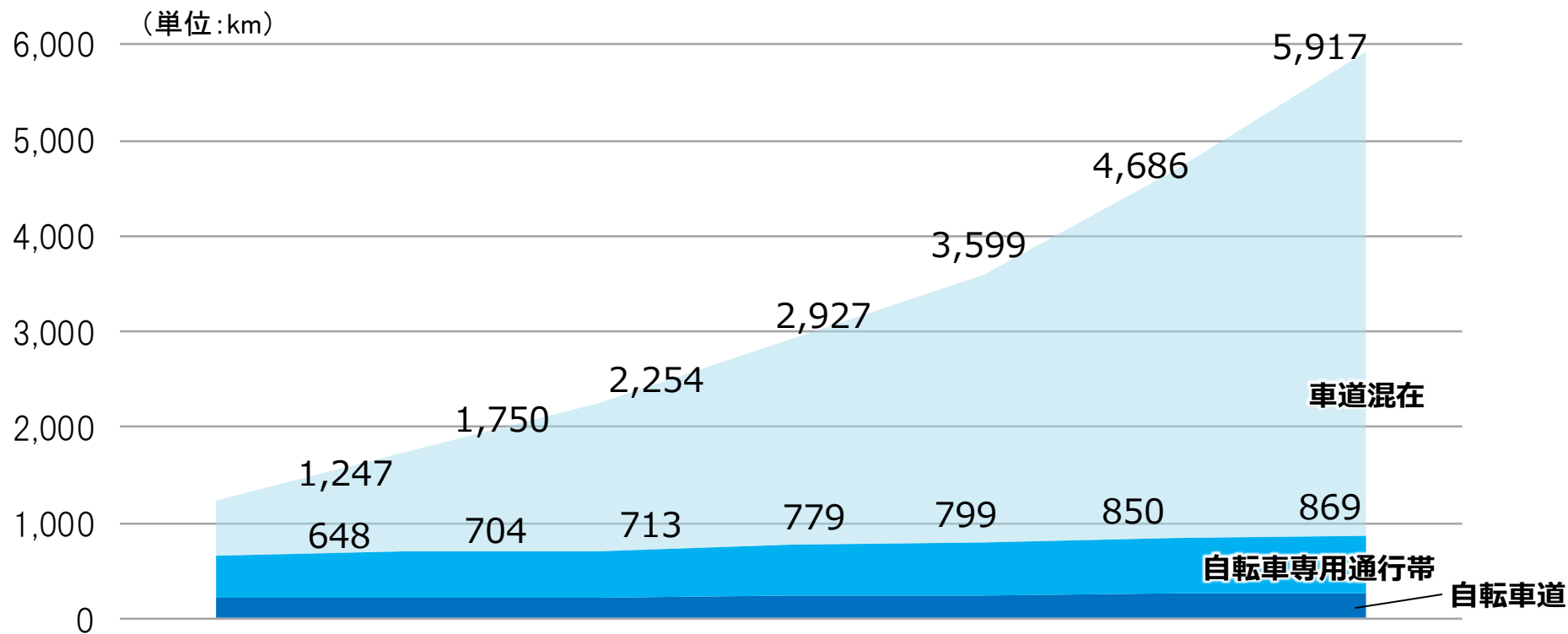
車道混在※（矢羽根型路面表示）

※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

自転車通行空間の整備状況



- 車道走行を基本とした自転車通行空間は、全国で**5,917km**。
- うち、矢羽根型路面表示等による**車道混在の整備が大半**。(5,048km、85.3%)
自転車道 (257km、4.4%)、自転車専用通行帯 (612km、10.3%) の整備は微増。



(各年度末時点)		2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 ^{※1} (R4)
小計	車道混在	599	1,046	1,541	2,149	2,800	3,836	5,048
	自転車専用通行帯	423	474	483	545	560	594	612
	自転車道 ^{※2}	225	230	230	234	239	256	257
合計		1,247	1,750	2,254	2,927	3,599	4,686	5,917

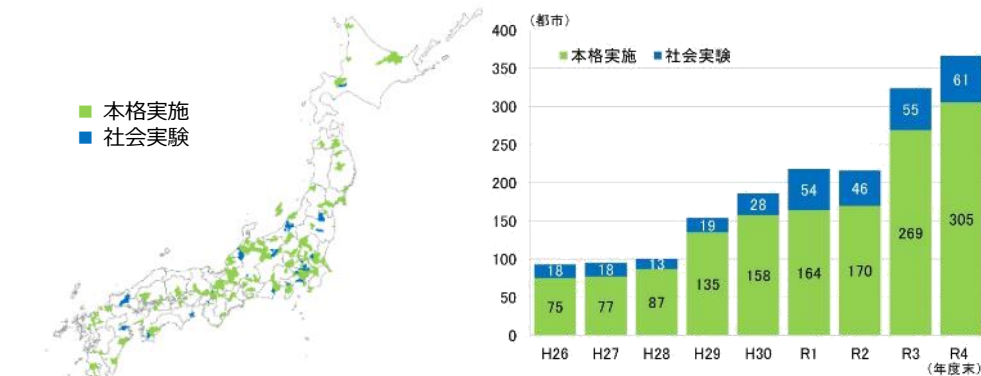
※1：速報値
 ※2：自転車専用道路を含む



目標 1 シェアサイクル

- シェアサイクルは、全国366都市で導入（2022年度末）。買物・食事、観光・レジャー、通勤目的の利用が多く、利用者の9割以上、非利用者の7割程度がシェアサイクルを社会の役に立つ交通サービスのひとつであると認識。
- 利用目的は、「生活の利便性向上（買物・食事、通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別。それぞれポート配置の考え方や採算性確保に関する留意点などが異なる。

<シェアサイクルの導入状況>



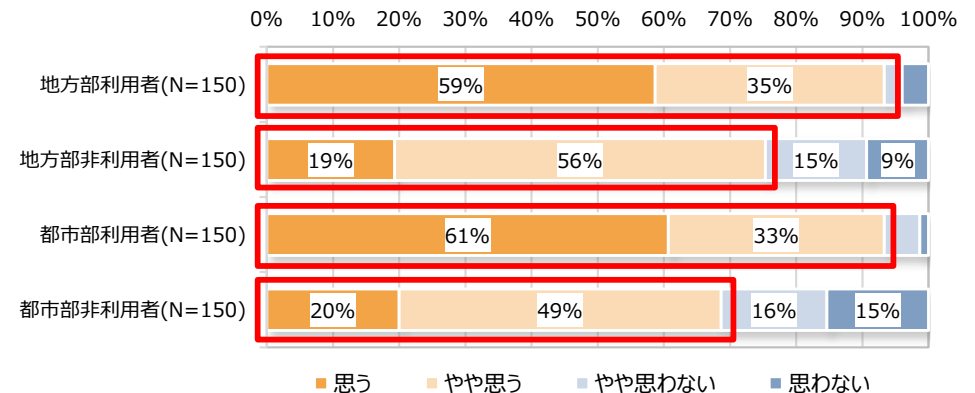
【シェアサイクルの検討中の都市数】

・検討中の都市数 397都市

※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実態が確認された都市の実計

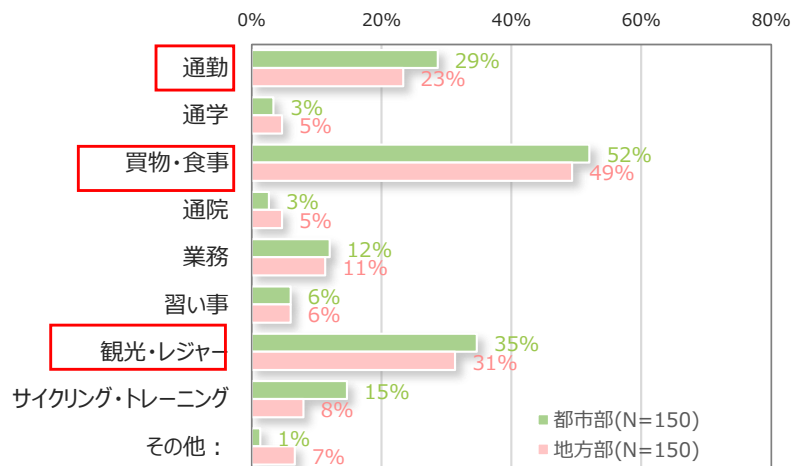
出典：国土交通省都市局街路交通施設課

<シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように、社会の役に立つ交通サービスのひとつだと思うか>



出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（道路局、2019）

<シェアサイクルの利用目的>

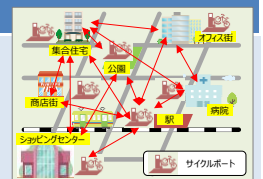


<シェアサイクルの定義・分類>

まちなかに相互利用可能なサイクルポート、自転車（電動アシスト自転車 が主流）を複数設置し、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

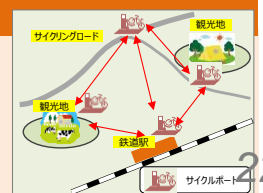
生活の利便性向上

- ✓ 都市内に面的なネットワークを形成
- ✓ 住民の日常利用としての割合が高い
- ✓ 中心市街地の活性化等の役割



観光の振興

- ✓ 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成
- ✓ 主に観光用途としての利用
- ✓ サイクリングルート等の観光資源と連携する場合も





【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

＜多様な自転車の活用＞

✓ タンDEM自転車の公道走行が令和5年7月より東京都において認められ、全ての都道府県において二人乗りが可能になった。



＜自転車通勤の導入促進＞

✓「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトにおいて、令和5年度までに宣言企業を計61社、特に優れた企業として優良企業を計9社認定。



＜令和5年度自転車活用推進功績者表彰＞

✓ 自転車の活用推進に関し特に顕著な功績があると認められた6者を令和5年5月に表彰。



＜スポーツツーリズムを通じたサイクルスポーツの振興＞

✓ スポーツ人口拡大への貢献に資する優れた取組を表彰するSport in Lifeアワードにおいて自転車を活用した優秀なスポーツツーリズムの事例を令和6年3月に表彰するなどし、サイクルスポーツの振興を推進。



第3回 Sport in Lifeアワード受賞
「LAKE BIWA TRIATHLON IN MORiyAMA」

＜自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発＞

✓ SMART LIFE PROJECTとして健康寿命の延伸につながる取組を推進。



指標と実績

○通勤目的の自転車分担率:

目標:18.2%(令和7年度)

実績:13.8%(令和3年度)

※全国都市交通特性調査(令和3年)より算出



自転車通勤の導入促進

- 自転車通勤を推進するため、「自転車通勤導入に関する手引き」や「**自転車通勤推進企業宣言**」プロジェクトの周知、ポスター、チラシ、HP等による広報活動を展開。

「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

自転車通勤を認める企業・団体を自転車活用推進本部長が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の <u>3項目すべて</u> を満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が <u>100名以上</u> または <u>全従業員の2割以上</u> を占める宣言企業のうち、以下の <u>1項目以上</u> を満たし、 <u>独自の積極的取組</u> や地域性を総合的に勘案し、 <u>特に優れた企業・団体</u> ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

自転車通勤の広報

自転車通勤を推進するため、ポスター、チラシ、HP等で広報。



【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

＜ナショナルサイクルルート(NCR)をはじめとする世界に誇るサイクリング環境の創出と国内外へのPR＞

- ✓ NCR6ルートについて、「誰もが安全・快適に走行できる環境整備」「サイクリストの受入環境整備」「コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり」などを実施。
- ✓ 台北サイクル2024やCYCLE MODE TOKYO 2023において、自転車活用推進本部及び各ルートが協力し、国内外に向けたNCRのPRを実施。
- ✓ 「森林サービス産業」の一環としてマウンテンバイクのプログラム等を情報発信。



案内看板の充実
つくば霞ヶ浦
りんりんロード



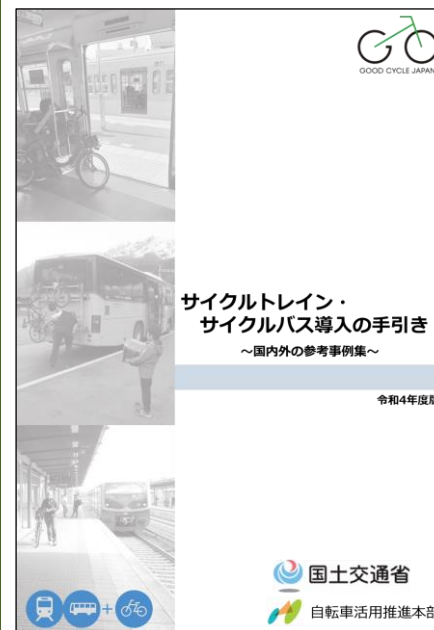
台北サイクル2024(R6.3.5-9)
におけるPR活動



マウンテンバイクのプログラム等
の情報発信

＜サイクルトレイン・サイクルバスの導入促進＞

- ✓ 令和5年5月に「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」を策定し、各交通事業者の導入を支援。
- ✓ 令和6年1月にサイクルトレインの取組事例や、課題と対応、支援などについてホームページを新たに開設。



サイクルトレイン



サイクルバス

指標と実績

○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：
目標：100ルート(令和7年度) 実績：94ルート(令和5年度)



サイクルツーリズムの推進(モデルルート)

- 自転車に乗ること自体を楽しむ、地域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を推進し、地域を活性化。
- 官民による協議会において、複数の市町村に跨が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。(2024年3月末までに94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

準備が整い次第

モデルルートの設定

- ▶ 地方整備局等と都道府県・政令市が連携して掘り起こし

協議会の設置

- ▶ 既存の枠組みを活用し、国、自治体、DMO、観光事業者、地域の関係者等で構成
- ▶ 路面表示や案内看板の仕様等を含め、実施内容について検討・調整

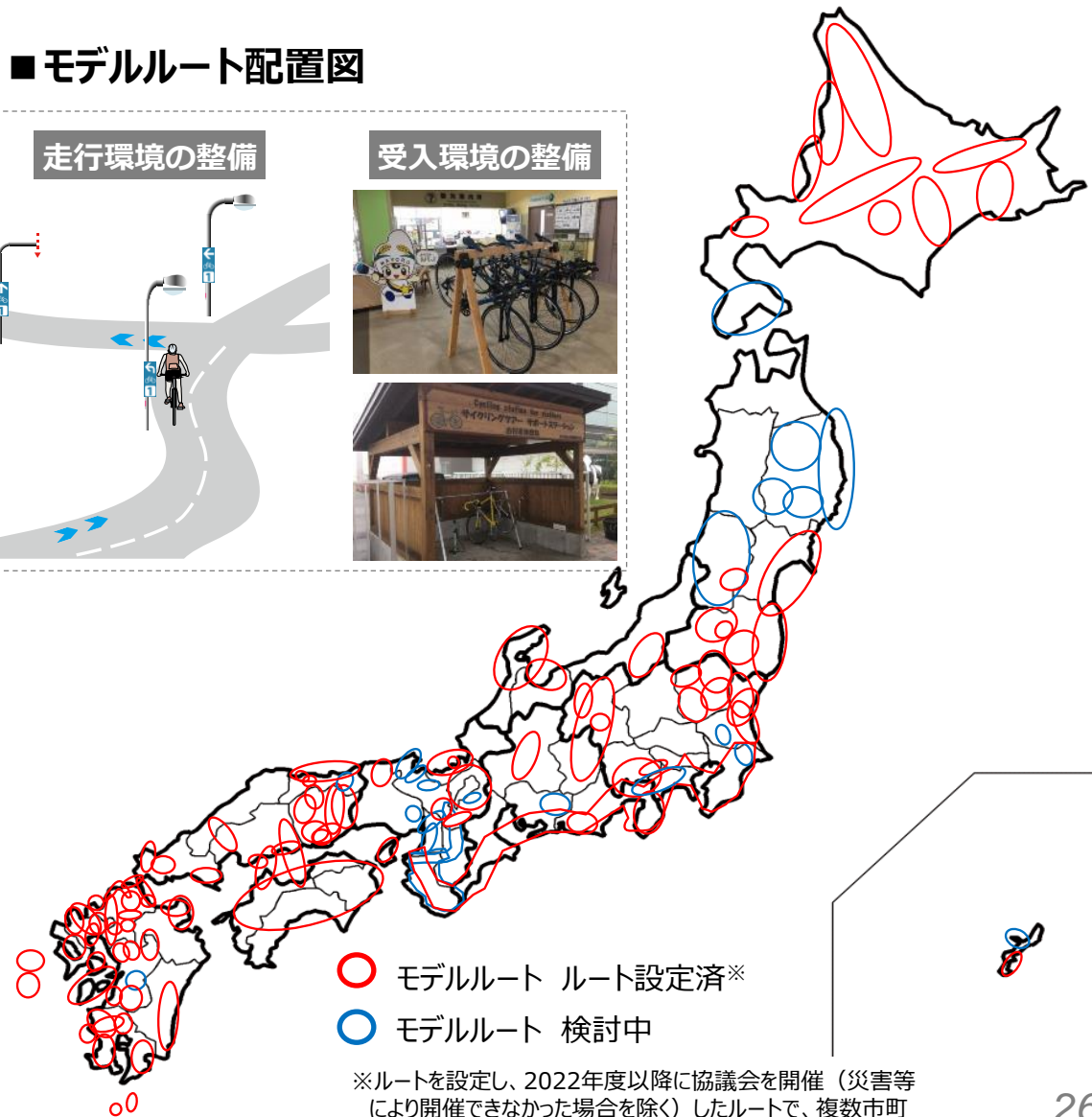
モデルルートにおける取組内容の決定 【地方版自転車活用推進計画に位置付け】

- ▶ 走行環境整備 (安全対策、案内看板等)
- ▶ 受入環境整備 (休憩所、サポート体制等)
- ▶ 魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
- ▶ 情報発信(ルートマップ作成、ICTの活用等)

取組内容の評価・改善

- ▶ サイクリストの声や関連データの収集・分析
- ▶ 先進地との情報交換

■モデルルート配置図



※ルートを設定し、2022年度以降に協議会を開催（災害等により開催できなかった場合を除く）したルートで、複数市町村に跨がるルート（離島を除く）



- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、要件を満たすルートを対象として、国が「ナショナルサイクルルート」に指定。
- 新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施。

■ ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分岐部)
受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタルや着替え場所等が整備されていること 他 ② いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
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に必要な取組体制が確立されていること



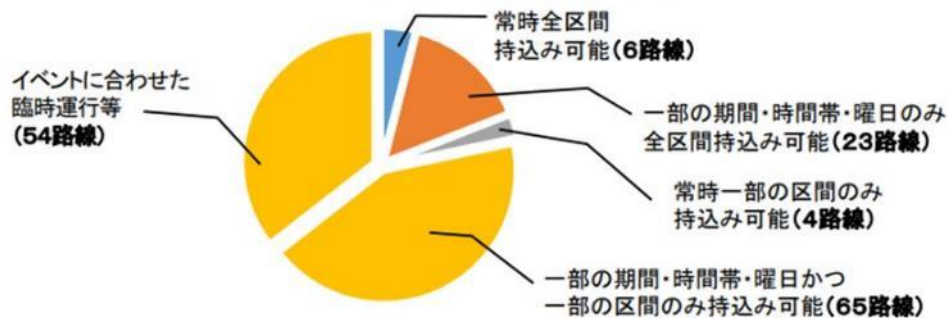


- 欧州をはじめとした諸外国においては、公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大などのメリットが考えられており、自転車をそのまま車内等に持ち込める運用（サイクルトレイン・サイクルバス）が、広く一般的。

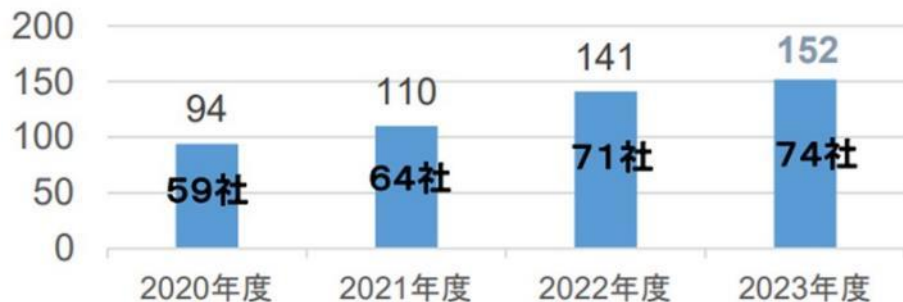
【サイクルトレインの実施状況】

- 自転車の分解等を行わずにそのまま列車内に持ち込むことができる「サイクルトレイン」は、全国74社152路線で実施（2023年度実績）
- このうち約6割（92路線）は、特定の区間や時間帯で実施
- また、約3割（54路線）が、イベントに合わせた臨時運行等

＜路線別の実施状況内訳＞



サイクルトレイン実施路線数



（出典：第13回鉄道部会 資料1（2024年8月1日））

案内誘導



安全対策



固定方法



[参考]海外事例

駅構内動線の設定



写真：館山市観光協会

＜輪行との違い＞

輪行は自転車を解体し、カバーをかけて持参するもの。
タイヤを利用して転がすことはできない。





【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

＜安全性の高い自転車の普及に係る取組＞

- ✓ ISOとの整合化のため自転車に関するJISの主要規格(JIS D 9301など)について改定のための審議を実施。
- ✓ 一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技士試験に対し後援により支援。



＜ヘルメット着用の努力義務化＞

- ✓ 令和5年4月より自転車乗用中のヘルメット着用が努力義務化。



＜自転車損害賠償責任保険の普及促進＞

- ✓ 今年度新たに岡山県と山口県が加わり、44都道府県において、自転車損害賠償責任保険等の加入を義務化又は努力義務化する条例を制定。



指標と実績

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率: 目標:45%(令和7年度) 実績:35.2%(令和4年度)
- 自転車乗用中の交通事故死者数: 419人(令和2年)→346人(令和5年)
※第11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。
- 自転車技士の資格取得者数: 目標:4900人(令和3~7年度) 実績:2530人(令和3~5年度)
- 自転車損害賠償責任保険等の加入率: 目標:75%(令和7年度) 実績:62.9%(令和5年度)



- 自転車交通事故ゼロの社会の実現に向けて、広く自転車の交通ルールの理解促進を図り、交通安全教育の推進を行うことを目的として、官民連携協議会等と連携することにより、交通安全教育の普及促進を図る。

これまでの取組例

〔幼児や小学校低学年向け〕

- ・乗ることの楽しさや体の使い方などを中心にした教室の開催など



前の人との距離を考えてぶつからないように乗る練習

(出典) 京都市



キックバイクで遊ぶ

(出典) 静岡市

〔小中高生向けの安全教室〕

- ・警察、学校、自治体、民間などが連携した交通安全教室の開催
(ルール、乗り方、事故再現など)
- ・交通安全子供自転車全国大会 など



(出典) 福岡県博多交通安全協会



資料:さいたま市資料
図 5-11 スケアード・ストレイト教育技法を用いた交通安全教室の実施
(出典) さいたま市資料

〔高齢者向け安全教室〕

- ・高齢者向け自転車安全教室
- ・高齢者交通安全自転車大会 など



(出典) 広島県交通安全協会



シミュレータによる危険予測体験

(出典) 日本交通安全教育普及協会

- ・指導者向け講習会・安全教室
- ・親子自転車教室、ドライバーへの啓発活動 など、様々な取り組み事例

- 全国で取組まれている様々な情報を、官民連携協議会を通じて情報を収集し、HPを活用して一元的に情報を発信し、一般の方々へ周知・拡散を目指す。
- 議連青空総会や全国市区町村長の会の全国シクロサミットにおける交通安全教室のデモ等を通じて、自治体等へ幅広く情報発信を行う。



災害時における自転車の活用

- 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・安心を向上するため、シェアサイクルを活用する自治体も存在。
 - ✓ 品川区や大分市、金沢市では、シェアサイクル事業者との協定により、災害時にサイクルポートが停止していても自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できる専用ICカードを配備。
 - ✓ 広島市では、西日本豪雨時に避難者の移動手段等としてシェアサイクルを無料で提供。

<協定の内容と想定される活用例（大分市）>

協定内容

- 1枚で複数のシェアサイクルが使用できる専用のICカード10枚を市役所本庁舎に配備し、災害時に市職員がシェアサイクルを無償で活用できる。
(サイクルポートが運用上停止となっている場合においても、シェアサイクルの使用が可能)

想定される活用例

- 災害対応のため、公用車や公用自転車が不足する場合、燃料確保が困難な場合、車両が通行できない場合、小回りが必要な場合などに、被害状況の把握や関係機関との情報連絡等のためにシェアサイクルを活用。
- 公用車へシェアサイクルを積載して運搬し、現地調査に活用。

出典：大分市WEBサイトより

<専用ICカードのイメージ（金沢市）>



出典：金沢市WEBサイトより

<被災者の移動への活用（広島市）>

- 西日本豪雨（2018.7）時、7箇所の避難所にシェアサイクルを配置し、避難者の移動手段として無料で提供。



出典：広島市WEBサイトより

3. 自転車利用環境のガイドライン





これまでの経緯（ガイドラインの改定等）

2012	<ul style="list-style-type: none"> ● みんなにやさしい自転車道－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－（2012.4） ● 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2012.11） →自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間の設計の考え方等を提示 	
2013	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正道路交通法の施行（2013.12） ・自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備 	
2016	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（2016.3） ● 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（改定）（2016.7） →暫定形態の積極的な活用 路面表示の仕様の標準化 等 	
2017		<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車活用推進法が施行（2017.5）
2018		<ul style="list-style-type: none"> ● 「自転車活用推進計画」（第1次）が閣議決定（2018.6）
2019	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路構造令の改正（2019.4） ・自転車通行帯の新設 ・自転車道の設置要件の明確化 	
2021	<ul style="list-style-type: none"> ● 警察庁通達：良好な自転車交通秩序の実現を目的とした総合的な対策を推進（2022.1） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自転車活用推進計画」（第2次）が閣議決定（2021.5）
2024	<ul style="list-style-type: none"> ● 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（改定）（2024.6） →道路空間再配分等による通行空間整備の例示 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化 等 	



道路構造令とガイドラインの関係

- 道路構造令は、**道路の一般的技術基準**（地方道に対しては参酌基準）であり、自転車道、自転車通行帯、自転車歩行者道等の規格について規定。
- ガイドラインは、車道走行を基本とした**都市部等における自転車ネットワーク**を構成するための手法を提示しており、道路構造令を補完する位置づけ。

道路構造令

- ◆ **自動車、自転車、歩行者の交通量、自動車の設計速度**を踏まえた**自動車通行空間の設置の考え方**を規定。
- ◆ 設置の形態について、自転車道と自転車通行帯の閾値（**道路の設計速度60km/h**）を定量的に規定。
- ◆ 幅員について、自転車道、自転車通行帯等の最小幅員、やむを得ない場合の特例値を定量的に規定。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- ◆ **自動車の交通量や速度の多寡**による**整備形態の選定の考え方**を規定。
- ◆ 整備形態の選定について
 - 道路の規制速度50km/h超** → 自転車道
 - 自動車の交通量4000台超、または、道路の規制速度40km超** → 自転車専用通行帯
- ◆ 幅員について、やむを得ない場合の特例値の考え方や空間再配分の考え方等を解説。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2024年6月改定)

- 本ガイドラインは、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、面的な自転車ネットワークの作成方法や自転車通行空間設計の考え方等について提示するもの。
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選定された、**面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象**として実務的な検討事項等を取りまとめ。

【ガイドラインの構成】

I. 自転車ネットワーク形成の進め方

1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
3. 計画検討体制の構築と維持活用

II. 自転車通行空間の設計

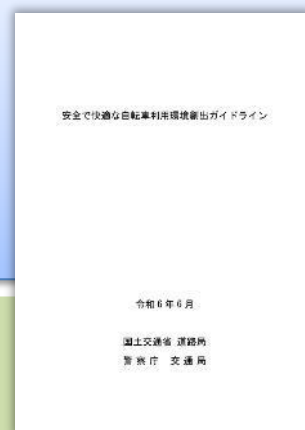
1. 設計の基本的な考え方
2. 単路部の設計
3. 交差点部の設計

III. 自転車通行空間の運用

1. 整備形態別の通行ルール
2. 利用ルールの徹底
3. 交通違反に対する指導・取締り
4. 駐停車・荷捌き車両対策

参考資料

(法令、ガイドライン、事例集等)



技術的な検討事項

2.1 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定

- ・地方版自転車活用推進計画における基本方針、計画目標の確認
- ・完成時の自転車ネットワークの広がりを市民に示す自転車ネットワーク計画対象エリアを設定
- ・必要に応じて、優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大することを検討

2.2 自転車ネットワーク路線の選定

- ・地域の施設立地、道路状況等の整理
- ・自転車ネットワーク路線の選定の考え方

2.3 整備形態の選定

- ・交通状況を踏まえた整備形態(完成形態)の選定
- ・整備の可能性の検討
- ・道路又は交通状況により完成形態の整備が当面困難な場合は、暫定形態の適用を検討
- ・代替路の検討
- ・ネットワーク路線のうち、優先的に整備する個別路線については必要に応じて詳細な構造等を検討

2.4 自転車ネットワーク計画の決定

- ・整備優先度の検討
- ・整備スケジュールの検討



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定概要

- 自転車活用推進法(2017年5月施行)や同法に基づく第2次自転車活用推進計画(2021年5月閣議決定)を踏まえ、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定。

① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映

- ◆ 前回のガイドラインの通知後に策定された**自転車活用推進法（2017年5月施行）**や**第二次自転車活用推進計画（2021年5月閣議決定）**を反映し、自転車の活用推進に関する視点を充実。

② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- ◆ **限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分**や**分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備**を検討する手法を例示。
- ◆ **現地の実務担当者の理解が進むよう**、考え方の概念図や設計例の平面図などの図表や根拠法令等に関する記述を充実。
- ◆ **将来的には完成形態での整備を目指すことが基本**であることや、**車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車**が同一の空間を共用する**概念**であることを明確化。
- ◆ **複雑な交差点における通行ルール**の表示方法について例示。
- ◆ **整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携**を進めることについて手順を記載。
- ◆ **計画・整備・維持管理における市民等との協働**について改めて記載。

③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

- ◆ 自転車通行空間における駐停車の基本的な考え方や、**停車帯等を併設する場合の設計方法例**を提示。

④ 利用ルールの徹底

- ◆ 自転車通行空間の整備形態別に**道路管理者、都道府県警察**が特に注意しなければならない**通行ルール**について解説。

⑤ 新技術やデータの活用の促進

- ◆ **シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータ**を分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定概要

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」は、**全国の道路管理者や都道府県警察に技術的な考え方を提示し、面的な自転車通行空間の整備を促進。**
- 質の高い自転車通行空間の整備が進むよう、**空間再配分による自転車道や自転車専用通行帯の整備手法の追加**や、**自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化**等について改定。

改定ポイント① 空間再配分

課題

本ガイドラインを踏まえて、車道混在を中心に自転車通行空間の整備が進んできたが、限られた道路空間の中で、**自転車道や自転車専用通行帯の整備は不十分。**

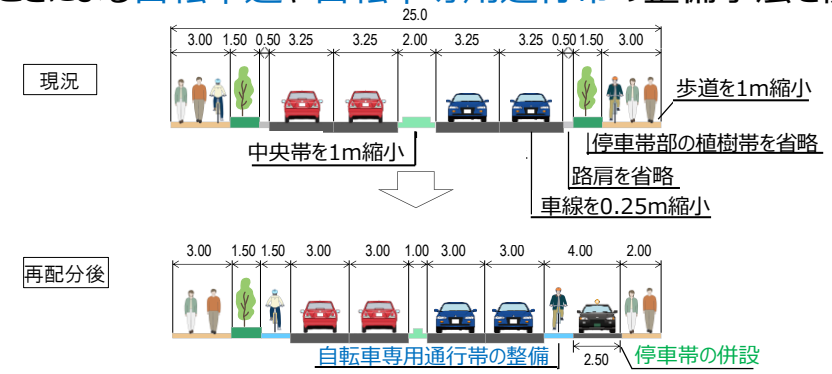


自転車道 自転車専用通行帯 車道混在
(矢羽根型路面表示)



対応

限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行うことによる**自転車道や自転車専用通行帯の整備手法**を例示。



改定ポイント② 路上駐停車対策

課題

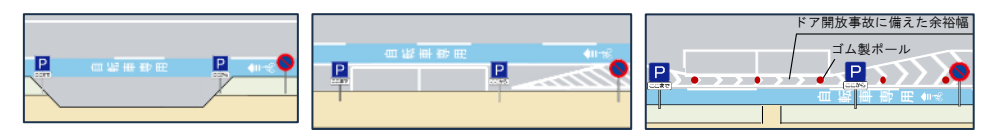
都内などでは、整備した**自転車専用通行帯**の機能が、**路上駐停車**によって損なわれている状況。



対応

都道府県警察と道路管理者が連携して取組む対策内容を充実。

- <取締> **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。
- <停車帯等> 自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、必要に応じて**停車帯等**を設置。



3. 自転車利用環境のガイドライン

1. 自転車ネットワーク形成の進め方



- 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
- 各策定手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
対象エリアの設定、ネットワーク路線の選定、整備形態の選定、ネットワーク計画の決定
整備の実施、モニタリング、計画の評価・見直し
地域全体でのネットワークの形成
- 計画検討体制の構築と維持活用



【NW計画】自転車ネットワーク計画

- **自転車ネットワーク計画**とは、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として、面的な自転車ネットワークを構成する路線（自転車ネットワーク路線）を選定し、その路線の整備形態等を示したもの。
- 地方版自転車活用推進計画と併せて策定し、自転車通行空間の計画的な整備を推進。

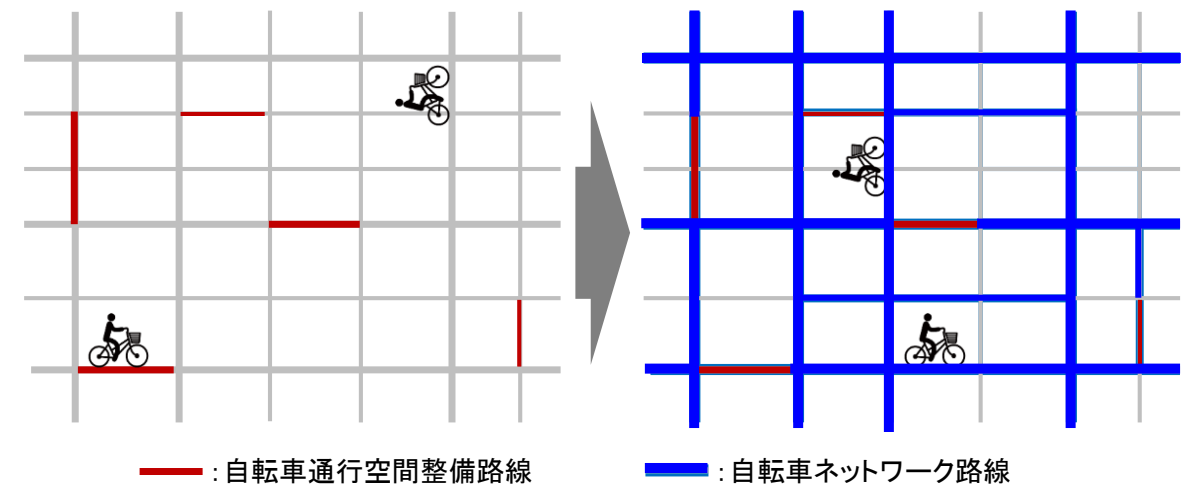
整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

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、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

- 策定主体
 - ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定
- ネットワーク計画に記載する内容
 - ・基本方針、計画目標
 - ・計画エリア
 - ・自転車ネットワーク路線と整備形態
 - ・整備優先度の考え方

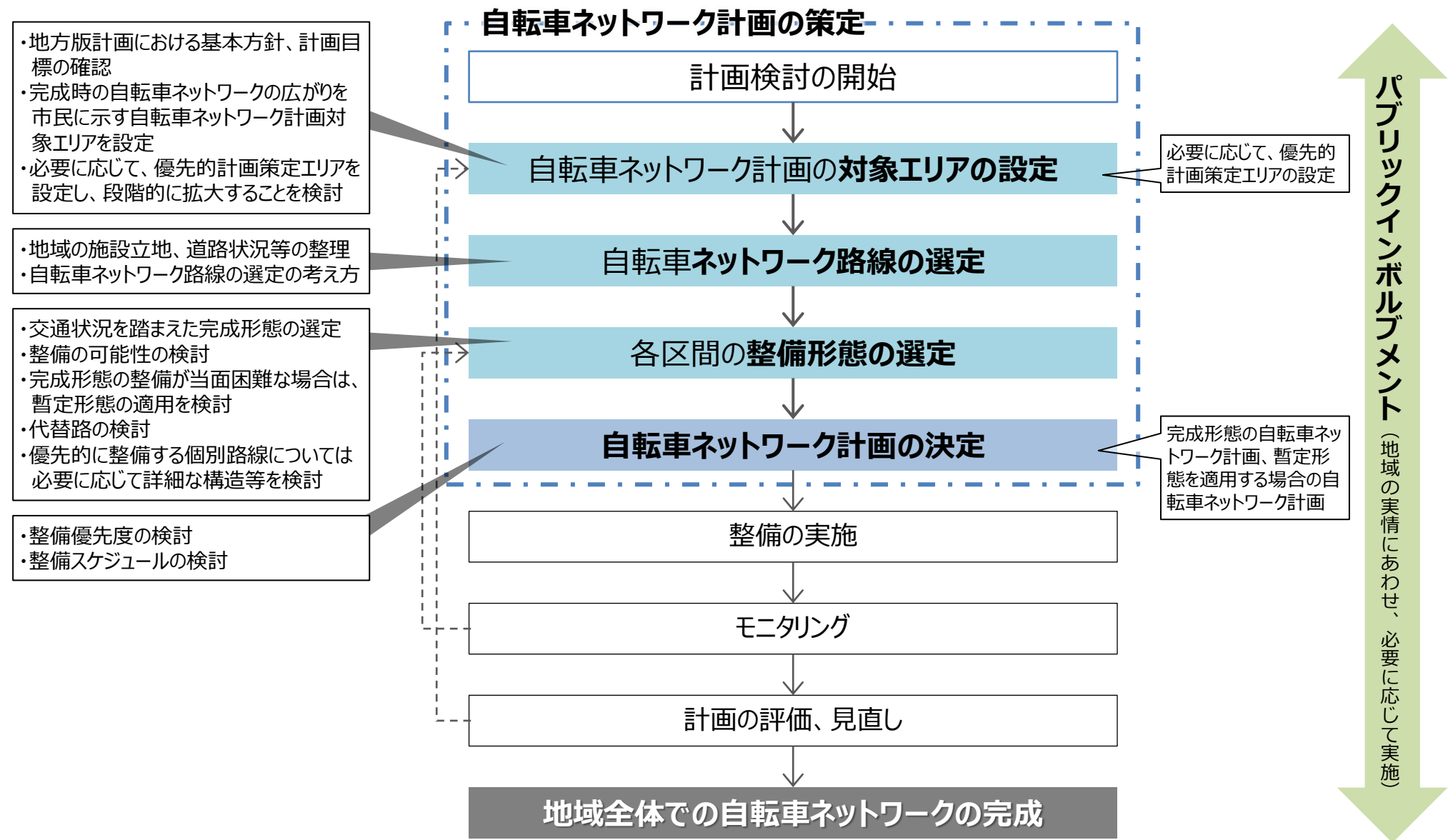


【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】



【NW計画】計画策定のフロー

- 自転車ネットワーク計画では、地域の実態や関連計画等を把握した上で、対象エリアや路線を選定し、各区間の整備形態や優先度、スケジュール、推進体制等を定める。
- 自転車ネットワーク計画に基づき、また、モニタリングや評価等を行いつつ、自転車通行空間の整備を計画的に推進する。



- ・地方版計画における基本方針、計画目標の確認
- ・完成時の自転車ネットワークの広がりをも市民に示す自転車ネットワーク計画対象エリアを設定
- ・必要に応じて、優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大することを検討

- ・地域の施設立地、道路状況等の整理
- ・自転車ネットワーク路線の選定の考え方

- ・交通状況を踏まえた完成形態の選定
- ・整備の可能性の検討
- ・完成形態の整備が当面困難な場合は、暫定形態の適用を検討
- ・代替路の検討
- ・優先的に整備する個別路線については必要に応じて詳細な構造等を検討

- ・整備優先度の検討
- ・整備スケジュールの検討



【NW計画】計画検討の開始(現状分析・情報把握)

- 計画検討にあたり、自転車ネットワーク路線で結ぶべき自転車の主要な発着地となる**施設等の立地**、自転車の主要な動線と考えられる**既存の道路網**、それら道路網における**交通の状況**、**道路空間の状況**、**交通規制の状況**、当該道路が担うべき機能等の現状、将来の見通しについて、必要なデータの収集や調査を行い、GIS等を用いて整理。
- 市町村自転車活用推進計画を策定する場合は、**共通して利用可能な情報を取得・整理**することが合理的で望ましい。

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	・地方公共団体資料 ・民間事業者提供資料
◇ 道路	・国土数値情報
◇ 公共交通ネットワーク(駅・バス停留位置も含む)	・駐輪場台数調査 等
◇ 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
◇ 自転車発生集中量	
◇ 自転車流動状況	・道路交通センサ調査
◇ 自転車断面交通量	・警察資料 等
◇ 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
◇ 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
◇ 自転車に関するアンケート結果 等	・利用者アンケート 等

地域の施設立地、道路状況等の整理の把握に必要な情報の例

分野	必要な情報	分野	必要な情報
施設立地状況	・自転車利用の起終点となる施設(鉄道駅、バスターミナル、船着場、地域の核となる商業地・商業施設、観光施設、中学校・高校・大学、行政庁舎・図書館・公園・スポーツ施設等の公共施設、規模の大きい集客施設、大規模工場・企業)等 ・主なシェアサイクルポート ・主な駐輪場の位置、規模	交通規制状況等	・規制速度(ゾーン規制含む)、一方通行(自転車の除外の有無)、駐車・駐停車禁止、バス専用通行帯、自転車通行止め(車道)、歩行者専用(時間規制含む)、交差点処理状況(左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等)、環状交差点、自転車専用通行帯、特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可 ・パーキング・メーター、パーキング・チケットの運用
観光利用	・立ち寄りを期待する景勝地、文化施設、歴史的建造物等 ・地域の魅力を感じる飲食その他の店舗、温泉施設等 ・サイクリスト向けの拠点施設	当該道路が担うべき機能	・自動車専用道路、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路(道路法) ・自転車道 ・自動車による輸送を重視すべき道路 ・モール化された商店街等の歩行者を優先すべき路線 ・遊歩道、公園等の散歩道 ・バリアフリー特定経路 ・地域住民のプライバシー、静穏な利用の観点から、自転車も含めた通過交通を抑制すべき道路
交通状況	・自転車通行経路、自転車が集中する路線 ・自動車の交通量(12時間、ピーク時)、走行速度 ・駐停車台数、駐停車の目的、駐停車車両の種類 ・路線バスの運行頻度	その他	・地形の起伏、勾配 ・夜間照明、防犯上の懸念
道路空間の状況	・道路幅員、車道幅員、車線数 ・自転車通行空間の有無 ・停車帯、バス・タクシーベイ、駐車枠の有無 ・無電柱化の実施状況 ・地下鉄出入口、鉄道・高架道路の柱その他動かし難い構造物 ・歩行者と自転車の錯綜状況、自転車の通行ルール遵守状況(通行位置等の実態) ・複雑な交差点、立体交差、渡河部等における自転車動線の現状 ・自転車が関連する事故発生箇所と事故形態		

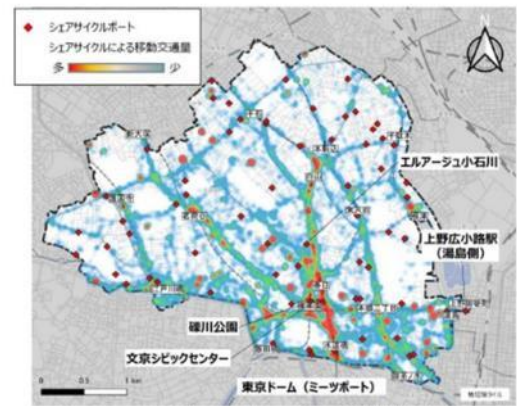
(出典:「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」(2018.8、国土省自転車活用推進本部))

参考 自転車の利用実態の把握(客観的データの活用、ICT技術の活用)

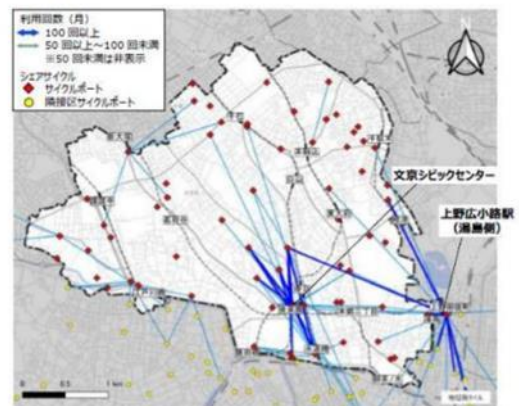
- 自転車ネットワークの計画の策定にあたり、スマートフォンの移動履歴やシェアサイクルのプロブデータ等を活用し、利用エリアの広がりや通行量の多い時間帯などを把握し、実際の利用ニーズにあったエリア、箇所に対して、より実効性のある整備形態の検討を行うことを促進。

■プロブデータを用いた利用ニーズの把握

・シェアサイクルの移動履歴とポート間の利用状況



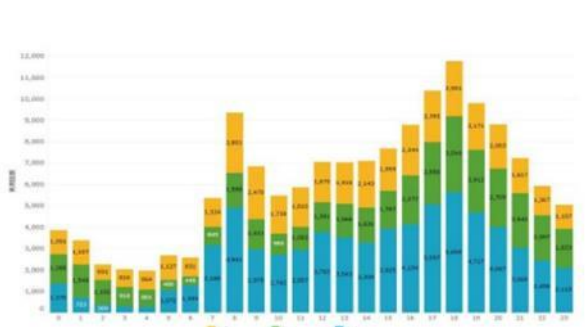
シェアサイクル利用者の移動履歴



シェアサイクル利用者の動き

出典: 文京区自転車活用推進計画

・シェアサイクルの時間別利用回数と時間別利用データ



時間帯別発着地別累積利用回数

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画



ODマップ 平日朝:6時~10時

■ICT技術(ビッグデータ)を用いた利用エリアの把握



図 4-9 ビッグデータから抽出した道路

自転車ネットワーク候補路線として選定にあたり、自転車通行量が多いエリアや道路をスマートフォンの移動履歴座標データ(ビッグデータ)等を活用し把握が可能

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画

■海外のビッグデータを用いた電動キックボードや自転車の交通量の把握 (フランス:パリ)

公共スペースに設置された赤外線カメラから、画像計測するAIによって作成し、カウントサイトに蓄積し、公表



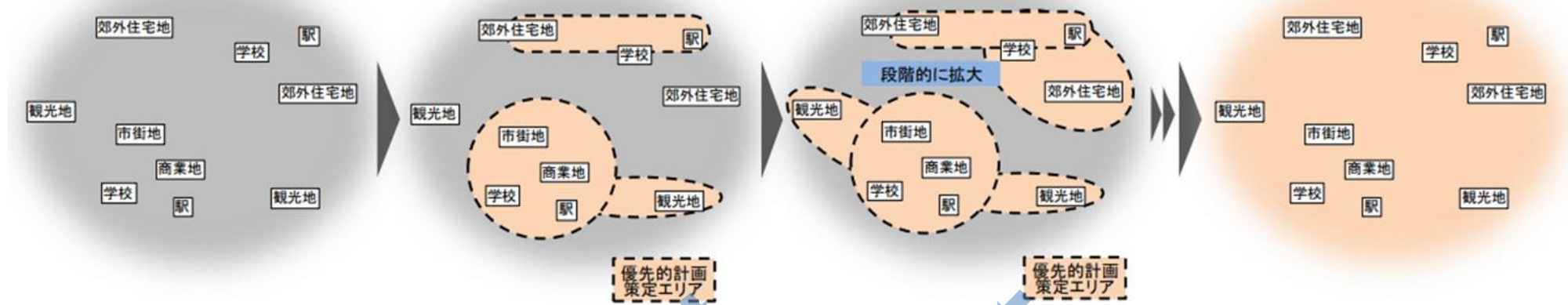
出典: Open Data initiative of the City of Paris



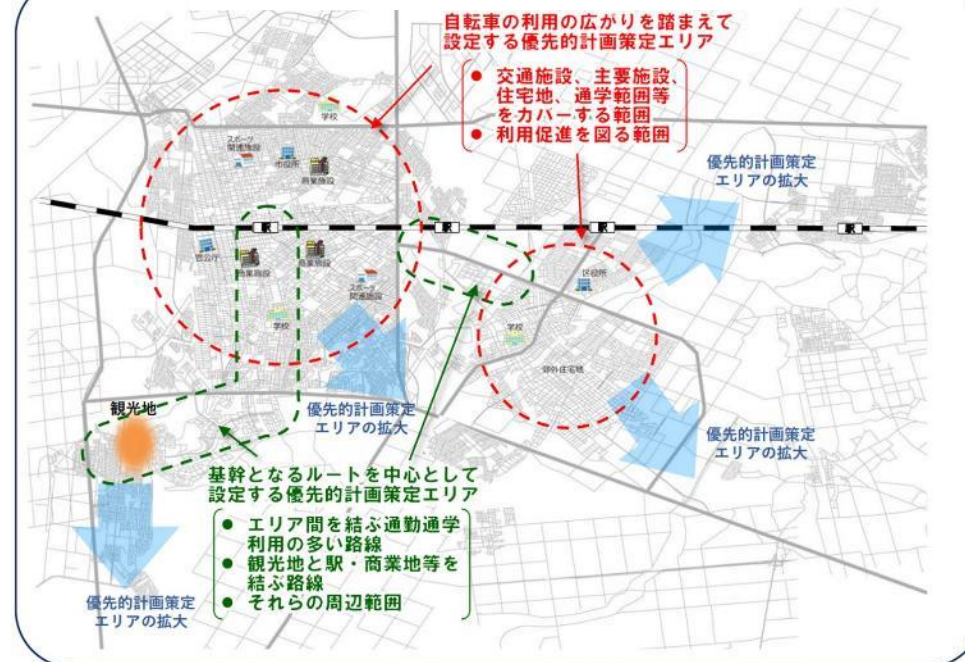
【NW計画】対象エリアの設定

- 自転車ネットワーク計画の**対象エリア**を設定。区町村全域や市街地エリア全体など大まかな設定も可。
- 整備効果を早期に発現させるため、対象エリアの中でも優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大することも例示。

■ 優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大する場合のイメージ



優先計画策定エリアの抽出の考え方の一例





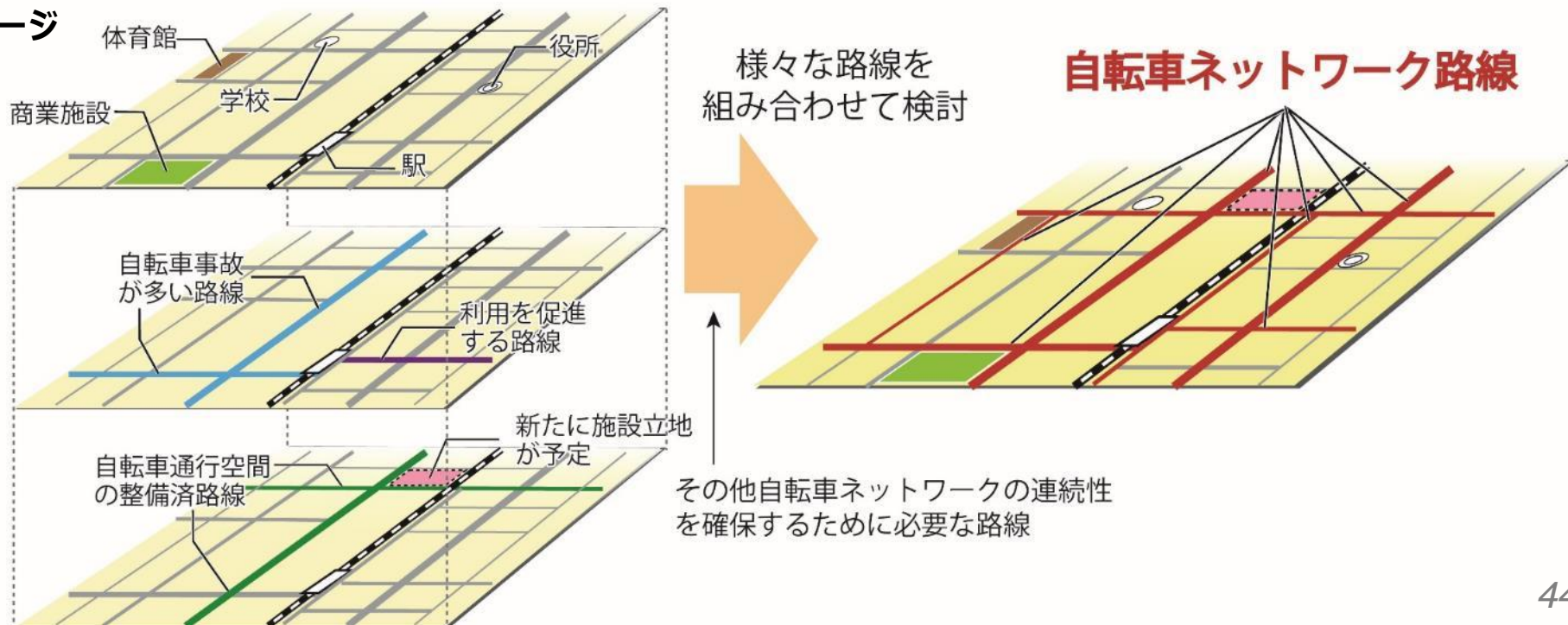
【NW計画】ネットワーク路線の選定

- 既存／計画中／事業中の道路ネットワークから、計画目標達成に必要な面的な自転車ネットワークを構成する路線を、以下の①～⑨の観点を適宜組み合わせさせて選定。

2024.6改定で一部見直し

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など**大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線**
- ② 通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や**自転車関連の事故が多い路線**の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ **自転車通学路の対象路線**（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
- ④ 地域の課題やニーズに応じて**自転車の利用を促進する路線**
- ⑤ 沿道で新たに施設立地が予定されており、**自転車の利用増加が見込まれる路線**
- ⑥ 自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が**整備済である路線**
- ⑦ 並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、**空間の再配分が可能な路線**
- ⑧ **新設道路**（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨ その他**自転車ネットワークの連続性の確保**や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

■ 路線選定のイメージ





【NW計画】各区間の整備形態の選定

- 路線毎に交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在のいずれかの整備形態の選定。
- 「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討。

■ 自転車通行空間の整備形態



自転車道



自転車専用通行帯



車道混在※ (矢羽根型路面表示)

※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

■ 整備形態選定の考え方

	A 車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 車の速度が低く、 車の交通量が少ない道路
車と自転車の分離	分離		混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
目安	車の速度が50km/h超	A、C以外	車の速度が40km/h以下、かつ 車の交通量が4000台/日以下

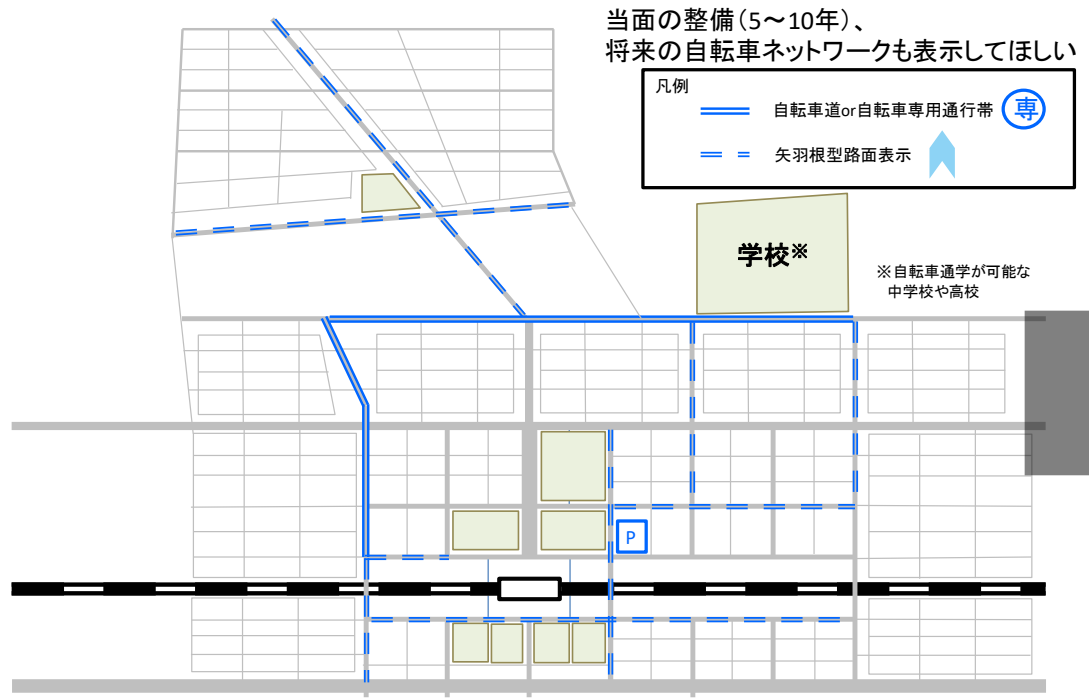
(目安であり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討する。)



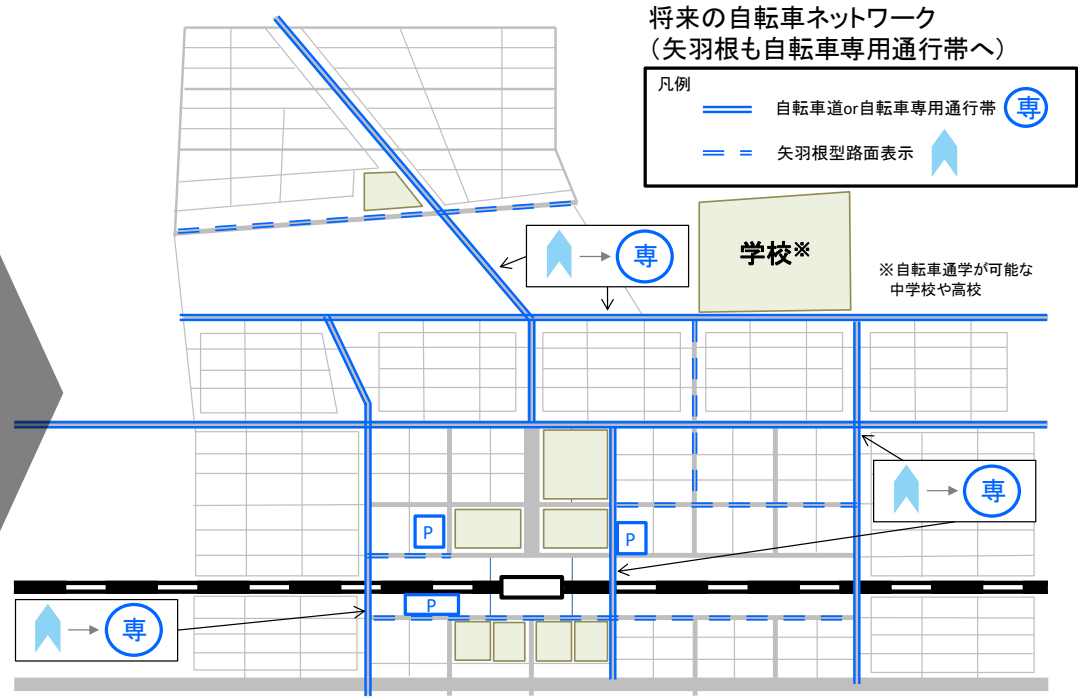
【NW計画】空間再配分の検討・暫定形態の検討

- 既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅を含めて、**完成形態**の整備が可能か検討。完成形態での整備が当面困難な場合には、自転車の車道通行を基本とした**暫定形態**を選定。
- 面的なネットワーク構築のため、暫定形態で段階的に整備する手順も例示。

暫定形態（当面の整備）



完成形態（将来形）



面的な自転車ネットワーク計画を段階的に整備する手順の一例

2024.6改定で追加



【NW計画】整備の優先度・スケジュール等

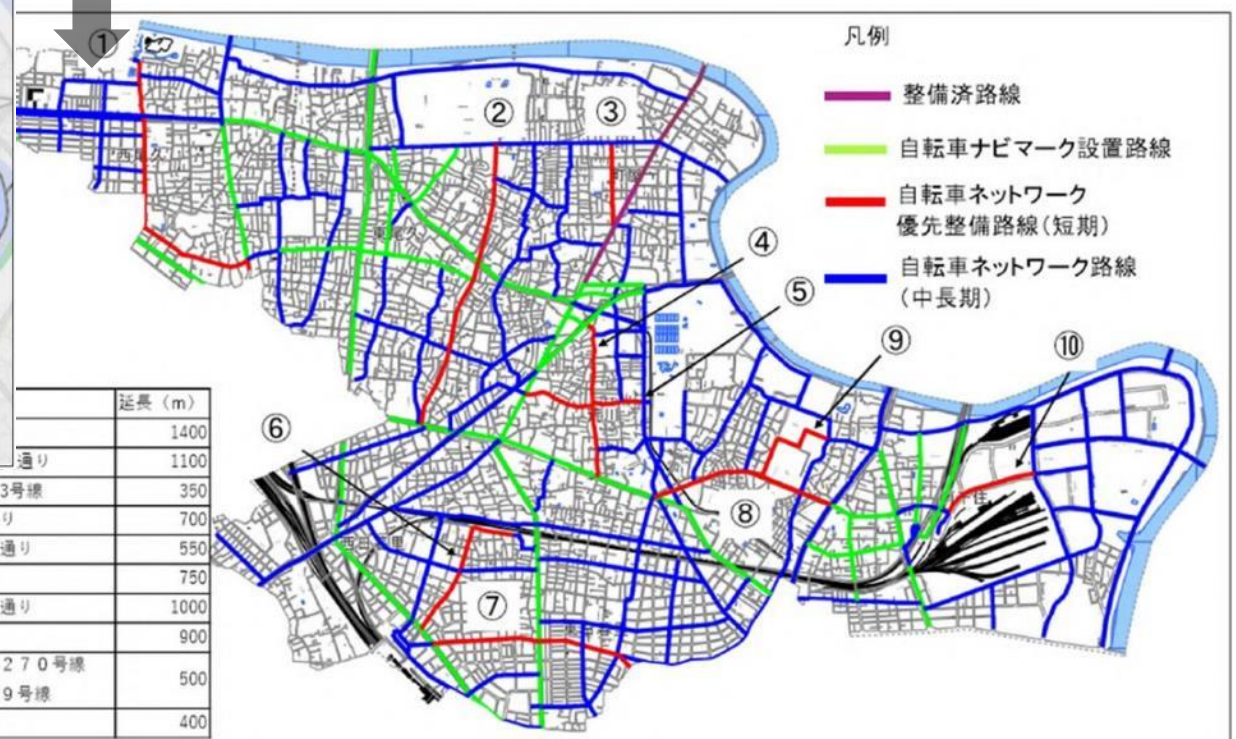
- 自転車ネットワークの整備効果の早期発現のため、整備の容易さだけではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における**整備優先度**を検討。
- 関連事業との調整を行いながら、各路線の整備優先度に応じた**整備スケジュール**を検討。
無電柱化やバリアフリー化、道路の拡幅、地下鉄工事など道路空間の再編を伴う他の事業とは、スケジュールを互いに調整した上で同時整備を行うことを検討することも必要。

<整備の優先度の検討例（荒川区）>



<自転車ネットワーク路線>

特に整備効果を早期に発現させる必要性が高い路線について、①自転車交通量、②自転車事故の発生頻度、③集客施設、④既存の道路形態などの状況を踏まえ、「自転車ネットワーク優先整備路線」として選定



<自転車ネットワーク優先整備路線>

	延長 (m)
通り	1400
通り	1100
③ 特別区道荒3号線	350
④ 荒川中央通り	700
⑤ 荒川西中央通り	550
⑥ あやめ通り	750
⑦ 日暮里中央通り	1000
⑧ 千住間道	900
特別区道荒270号線	500
⑨ 及び第689号線	500
⑩ ドナウ通り	400

3. 自転車利用環境のガイドライン

II. 自転車通行空間の設計



➤ 設計の基本的な考え方

路面等、道路標識・道路標示、看板・路面表示等、路上駐停車、維持管理

➤ 単路部の設計

整備形態別の設計（自転車道／自転車専用通行帯／車道混在）

特殊部における設計の配慮事項（バス停、立体横断施設、駐車スペース・停車帯）

➤ 交差点部の設計

一般的な交差点／特殊な交差点等の設計



【設計】基本的な考え方

- 選定された自転車ネットワーク路線における安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を、路面等、道路標識等、路上駐停車、維持管理それぞれについて提示。

路面等

- ・平坦性を確保し、滑りにくい構造とする。
- ・通行の妨げとなる段差や溝の解消に努める。
- ・植樹帯等は、枝葉の繁茂や根上り等による視認性・走行性に支障のない樹種や配置を検討。
- ・通行に支障となる占用物は、民地等への移設、無電柱化等を行う。



集水ますを歩道上に移設した事例



グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



道路標識・道路標示、看板・路面表示等

- ・通行空間の種類に応じて標識令に定める道路標識等を適切に設置。
- ・道路標識等のほか、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置。
- ・看板や路面表示は、全ての道路利用者が一見して意味を理解でき、かつ、道路標識等と明確に区分できるよう留意。



自転車の
ピクトグラムの例



規制標示「特例特定小型原動機付自転車・
普通自転車歩道通行可（114の2）」

路上駐停車

2024.6改定で追加

- ・自転車専用通行帯の整備箇所には、**原則として駐車は認めない**。
- ・自転車通行空間の整備箇所に停車帯等を確保する場合、自転車の安全かつ円滑な通行に支障が生じないよう、有効な幅や形状を維持する等した上で、停車帯等を設置。
- ・地域住民の意見等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定・公表・見直しし、危険性等の高いものを重点的に取締り。特に自転車専用通行帯をふさがず違法駐車の取締りを積極的に推進。

維持管理

2024.6改定で追加


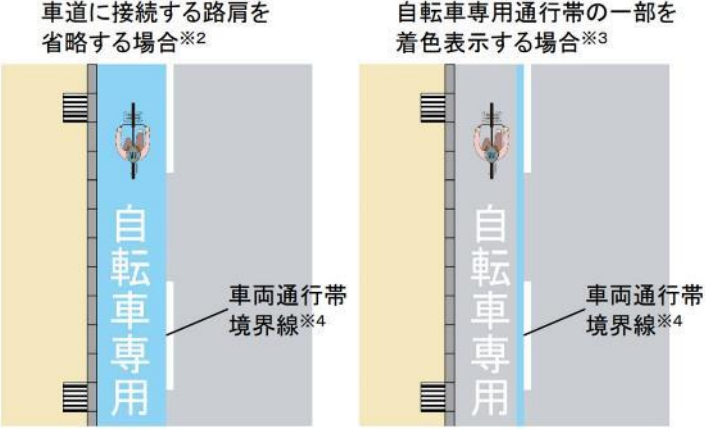
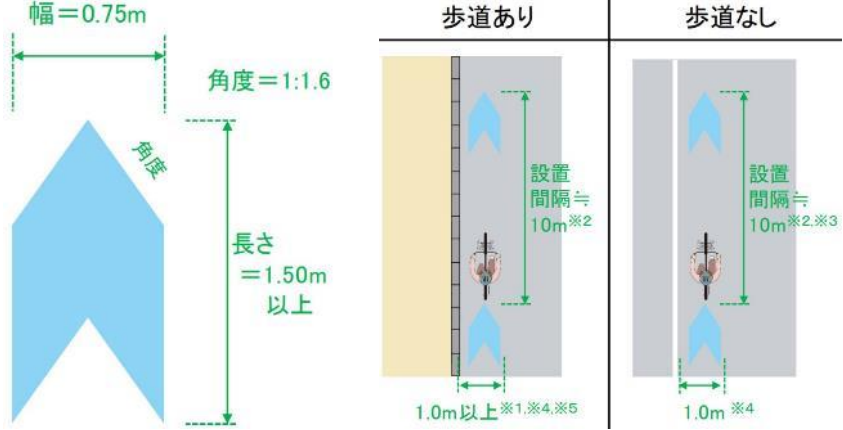
- ・自転車通行空間は、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努める。
- ・路面等について、轍掘れ、側溝と舗装の間の縦方向の段差、塵芥等の堆積等を日頃から巡回点検し、必要な措置を行う。
- ・植樹帯等について、定期的な剪定、落ち葉の除去など適切な維持管理に努める。
- ・路面表示等について、経年による消失状況を把握し、適切に更新する。
- ・道路標識等について、日頃から巡回点検し、その機能が損なわれる前に補修する。



【設計】路面表示等

- 道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための**路面表示の仕様**を記載。（自転車のピクトグラム、帯状路面表示、矢羽根型路面表示）
- ただし地域の実情等に応じた工夫（景観等）を加える取組を妨げるものではない。

2024.6改定では、車道混在は自転車と自動車が同一の空間を共用する概念（＝矢羽根は自動車が踏んでもよい）であることを明確化

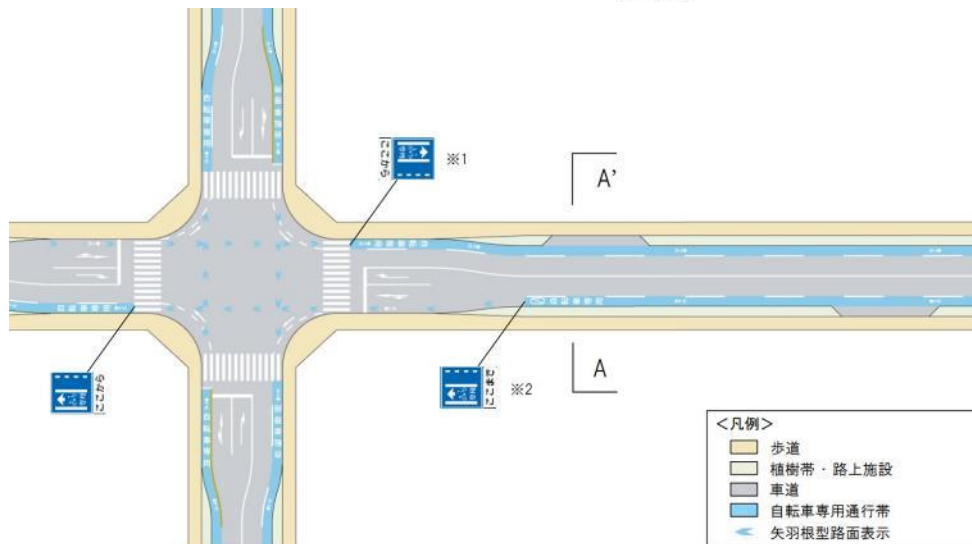
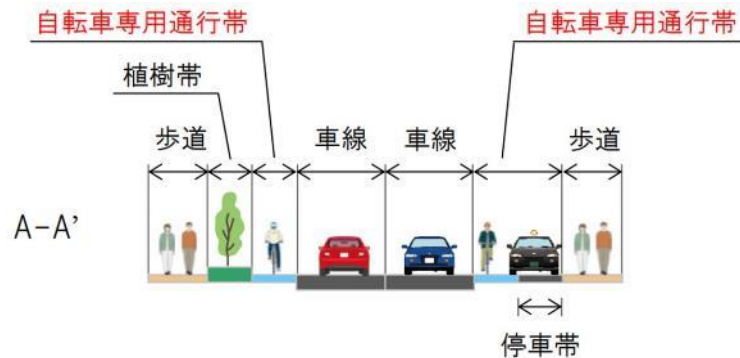
自転車のピクトグラム	帯状路面表示	矢羽根型路面表示
<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置する。 ● 進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組合せを標準とし、色彩は白系色を基本とする。 ● 自転車のピクトグラムや併記する矢印は、幅0.75m以上とし、外側線に重ならないように設置することが望ましい。  <p>自転車のピクトグラムの例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバーに自転車専用通行帯の存在を明確にして路上駐停車や通行帯への進入抑制等による交通事故の抑止が目的であり、交通管理上有効と認められる場合、帯状路面表示を原則設置する。 ● 色彩は青系色を基本とする。他の色彩とする場合も、道路標示等と同系色（白、黄色）を用いてはならない。  <p>路面表示の設置方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道混在区間や交差点付近のように自動車と自転車の動線が交錯する等において、自転車通行位置を明示する必要がある場合、矢羽根型路面表示を用いる。 ● 矢羽根型路面表示は、歩道のある道路では右端が縁石端から1.0m以上の位置、歩道のない道路では原則として右端が車道外側線から車線内1.0m離れた位置となるように設置する。 ● 矢羽根型路面表示は、幅0.75m、長さ1.50m以上、角度1：1.6を標準の仕様とする。  <p>標準仕様</p> <p>路面表示の設置方法</p>



【設計】単路部

- 単路部の設計について、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態別に、通行方法、幅員、路面等、道路標識・道路標示、路面表示等、線形等について、考え方や留意点を整理。
- 併せて、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により自転車道の整備の可能性を検討した整備イメージを例示。

例) 「自転車専用通行帯」の設計における主な留意点



幅員

- ・幅員は、1.5m以上を確保する。やむを得ない場合は1.0mまで縮小することができるが、局所的なものにとどめることが望ましい。

道路標識・道路標示、路面表示等

- ・規制標識「車両通行帯(109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す規制標識「専用通行帯(327の4)、又は規制標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」又は規制標識「専用通行帯(109の6)」を設置する。
- ・逆走を防止するため、ピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置する。
- ・带状路面表示の幅は、通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できる。
- ・自転車専用通行帯の設置と併せて、**駐停車禁止の規制の実施を検討する。**

一方通行道路における自転車専用通行帯規制

- ・補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車と逆方向については自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。このため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。

整備後の歩道の扱い

- ・自転車専用通行帯の整備完了後は、歩道の特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可の交通規制を解除する。



【設計】自転車道等の検討時に考慮できる構造令の縮小規定等

2024.6改定で追加（I. 2-3参照）

項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点	関連する道路構造令の条項
車線幅員	<ul style="list-style-type: none"> 種級区分の見直し（1級下の適用）による幅員の縮小 交差点付近の車線幅員縮小 右折車線・左折車線の幅員の縮小等 	第3条第2項 第5条第4項 第27条第3項、第4項
車線数	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 現況交通量などを踏まえた車線の削減 	第5条第2項、第3項
中央帯	<ul style="list-style-type: none"> 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略 	第6条第3項、第4項
路肩	<ul style="list-style-type: none"> 路肩の縮小又は省略 	第8条第7項
停車帯	<ul style="list-style-type: none"> 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略 	第9条第1項、第2項
歩道	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小 	第10条の2 第1項～第4項 第11条 第1項～第5項
歩道に施設を設置する幅員、植栽帯	<ul style="list-style-type: none"> 路上施設の合理的な配置 沿道施設の緑化状況を踏まえた植栽の縮小 ※植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置 ※停車帯とする箇所は路上施設を設置しない。 	第10条の2第3項 第11条第4項 第11条の4 第1項～第4項

2024.6改定で追加（I. 2-3参照）

検討項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために検討する際の観点	検討手法
車線数	<ul style="list-style-type: none"> 交差点の交通容量を踏まえた単路部の車線の削減 路上駐停車により実質使われていない車線の削減 並行する道路と組み合わせた一方通行規制による車線の削減 	マイクロシミュレーション等で検証
速度	<ul style="list-style-type: none"> ※規制速度の抑制、信号の調整による速度抑制 	マイクロシミュレーション等で検証
車両通行帯	<ul style="list-style-type: none"> ※バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在） 	道路交通法第20条 第2項
積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩	<ul style="list-style-type: none"> ※積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期以外の活用 	道路構造令 第11条の3 第1項～第4項

※ 自転車専用通行帯にのみ関連する事項

【設計】単路部における自転車専用通行帯の整備イメージ(幅員16m)

- 都市部に比較的多い幅員16mの道路について、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により**自転車専用通行帯**を確保する場合の整備イメージを例示。
- 整備例では、センターゼブラや路肩、植樹帯を一部省略しつつ、幅員1.5mの自転車専用通行帯を整備。

幅員16mの道路に自転車専用通行帯を整備する例

2024.6改定で追加 (I. 2-3も参照)

※平面図は、図Ⅱ-16を参照

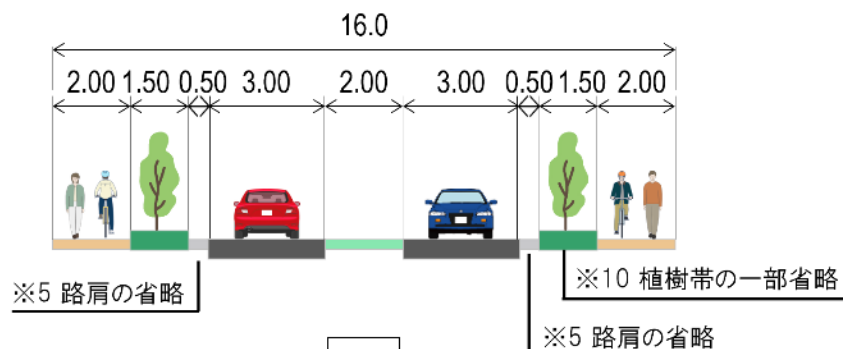
ケース：補助幹線道路、道路幅員16m、車道2車線、規制速度40km/h、
交通量9,000台/24h、大型車交通量は少ない、歩行者交通量は多くない、住居地域、停車需要あり

凡例

- 自転車専用通行帯
- 車線、停車帯
- 路肩
- センターゼブラ
- 植樹帯
- 歩道

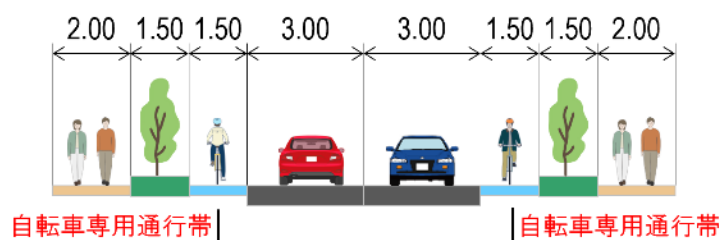
【単路部】

現況

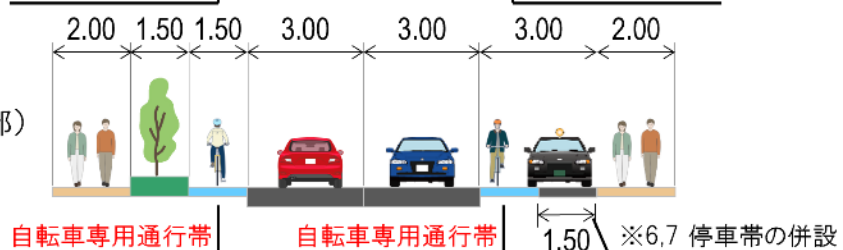


再配分後

(一般部)



(停車帯部)





【設計】特殊部（バス停部）


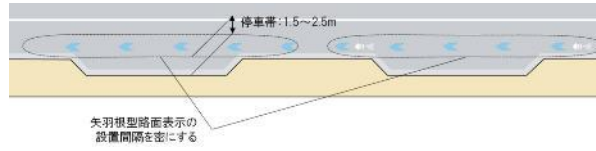
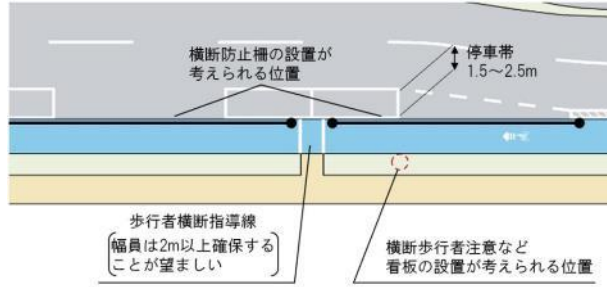
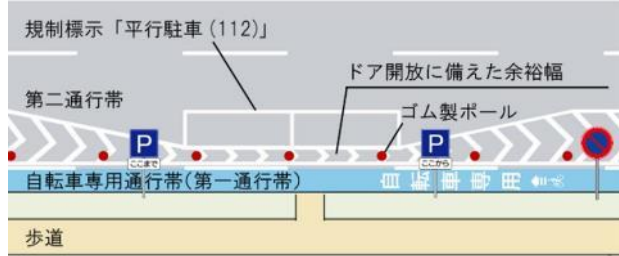
- バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯、自転車が停車中のバスを追い越す際の事故防止が図られるよう留意。
- ピーク時において、概ね常時バス停が利用されるほどバス交通が多い区間は、代替路を検討。

	自転車道	自転車専用通行帯・車道混在
バス交通が多くない路線	<p>・歩道上でバスを待ち、乗車時に自転車道を横断する方法を基本。歩道上での待機を誘導するため、バス停の標識は歩道上に設置。</p> <p>・バス乗降客の安全を図るため、乗降時に乗客が立つスペースとなる交通島を設けることが望ましい。</p> <p>注)「歩行者横断指導線」の位置はバスの種類に応じて、1箇所とすることも考えられる。</p>	<p>・自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示等の上にバスを停車させるストレート型のバス停とすることができる。</p> <p>・バス停部では、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。</p>
バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線	<p>・自転車とバス乗降客の交錯を減らすため、車道と自転車道との間に交通島を設置し、自転車道を連続させる。交通島の設置位置は、自転車道を屈曲させて交通島を回避する形状の「島型」と、交通島を車道側に張り出す「テラス型」があり、現地の状況に応じて適切に選択。</p>	<p>・バス停車時も自転車の通行を可能とする場合、バスベイ型としてバス停を整備する。</p> <p>・歩行空間に余裕がある場合には、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。</p>



【設計】特殊部（駐車スペース・停車帯の併設）

- 駐停車需要に応える必要がある場合、停車帯等の併設を検討。
- 必要により、駐車方法の指定の交通規制を実施し、規制標示「平行駐車(112)」等により駐車できる場所を明確にすることが望ましい。
- パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去する。周辺に路外駐車場の整備が進んだ場合等は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討する。

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
<ul style="list-style-type: none"> ・停車帯等は、自転車道の車道側に併設する。 ・停車帯等の利用者による自転車道の横断が想定されるため、区画線「歩行者横断指導線(104)」や横断防止柵を設置し、横断位置を限定し、併せて、看板・路面表示等により自転車利用者に対し注意喚起を行うことが望ましい。 ・助手席側のドアを開けた時の事故を防止するため、停車帯と自転車道の間に横断防止柵の設置等を検討する。 	<p>【通行帯の歩道側に停車帯等を設置する場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停車帯は、断続的または帯状に設置する場合が考えられる。 ・停車帯等の幅員は、1.5～2.5mを確保する。 	<p>・道路の形状や環境により様々な形態が考えられるため、個別に検討する。</p> 
	<p>【通行帯の車線側に駐車スペースを設置する場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車スペースを設ける場合、駐車スペースの始点・終点に指示標識「駐車可(403)」、補助標識「始まり(505-A・B)」・指示標識「駐車可(403)」、「終わり(507-A・B・C)」を設置し、規制標示「平行駐車(112)」により、駐車方法を指定する。 	



【設計】交差点部

- 交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離による共存を図るため、前後の自転車通行空間と同様の分離形態をできる限り連続的に確保。また、自転車通行空間の直進性にも留意する。
- 交差点内には、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する矢羽根型路面表示を設置する。
- 左折巻き込み事故を防止するため、視認を妨げる植樹帯や工作物を設けないこととして検討する。

(一般的な交差点の設計)

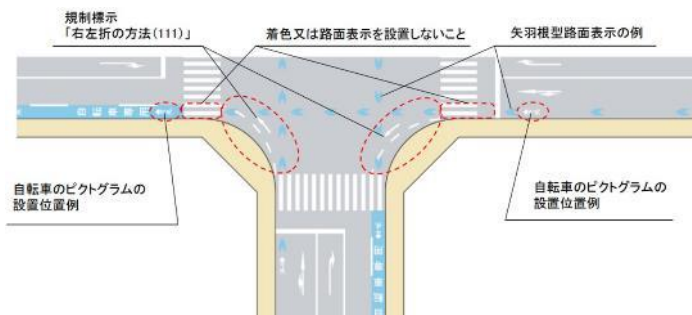
自転車道/自転車専用通行帯の確保が可能な場合、交差点流入部の接続は、次のような手法が考えられる。

- (1) 交差点手前約30m程度で自転車道/自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面表示により自転車の通行位置を明確化し、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させる手法（以下「左折自動車のみ混在の場合」）
- (2) 交差点に自転車道/自転車専用通行帯を接続し、自転車の停止位置を自動車よりも前出したり、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行う手法（以下「分離の場合」）

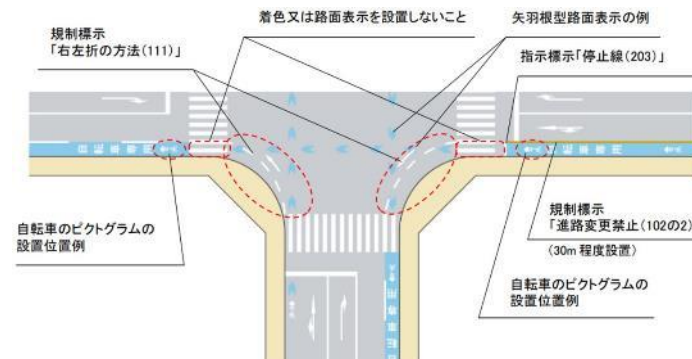
自転車専用通行帯で交差点部において幅員の確保が困難な場合は、当面の措置として、次の手法が考えられる。

- (3) 車道混在で通行させ、通行位置及び通行方法を明確にするための看板・路面表示を設置する手法（以下「混在の場合」）

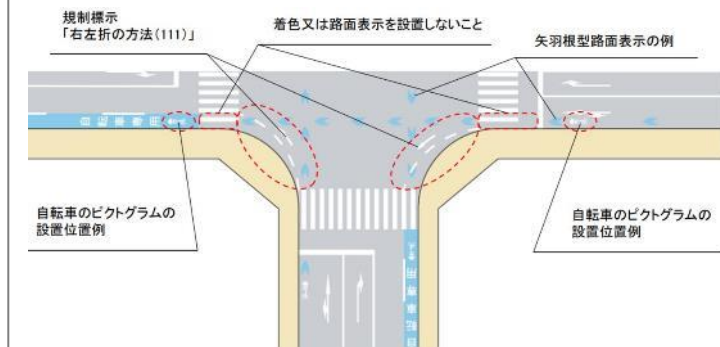
(1) 左折自動車のみ混在の場合



(2) 分離の場合



(3) 混在の場合（当面の措置）



幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させる。

幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保する。

3. 自転車利用環境のガイドライン

III. 自転車通行空間の運用



- **整備形態別の通行ルール**
自転車道／自転車専用通行帯／車道混在
- **利用ルールの徹底**
ルールの周知、ルール遵守に関するインセンティブの付与
- **交通違反に対する指導・取締り**
- **駐停車・荷捌き車両対策**



【運用】自転車等の通行ルール

- 自転車の通行ルールは、道路の歩道等の有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などにより異なる。
- 普通自転車に該当しない自転車（タンDEM自転車や、ペロタクシー、リアカーなど他の車両を牽引している自転車等）は通行方法が異なる点にも留意して、ルールを正しく理解する必要がある。

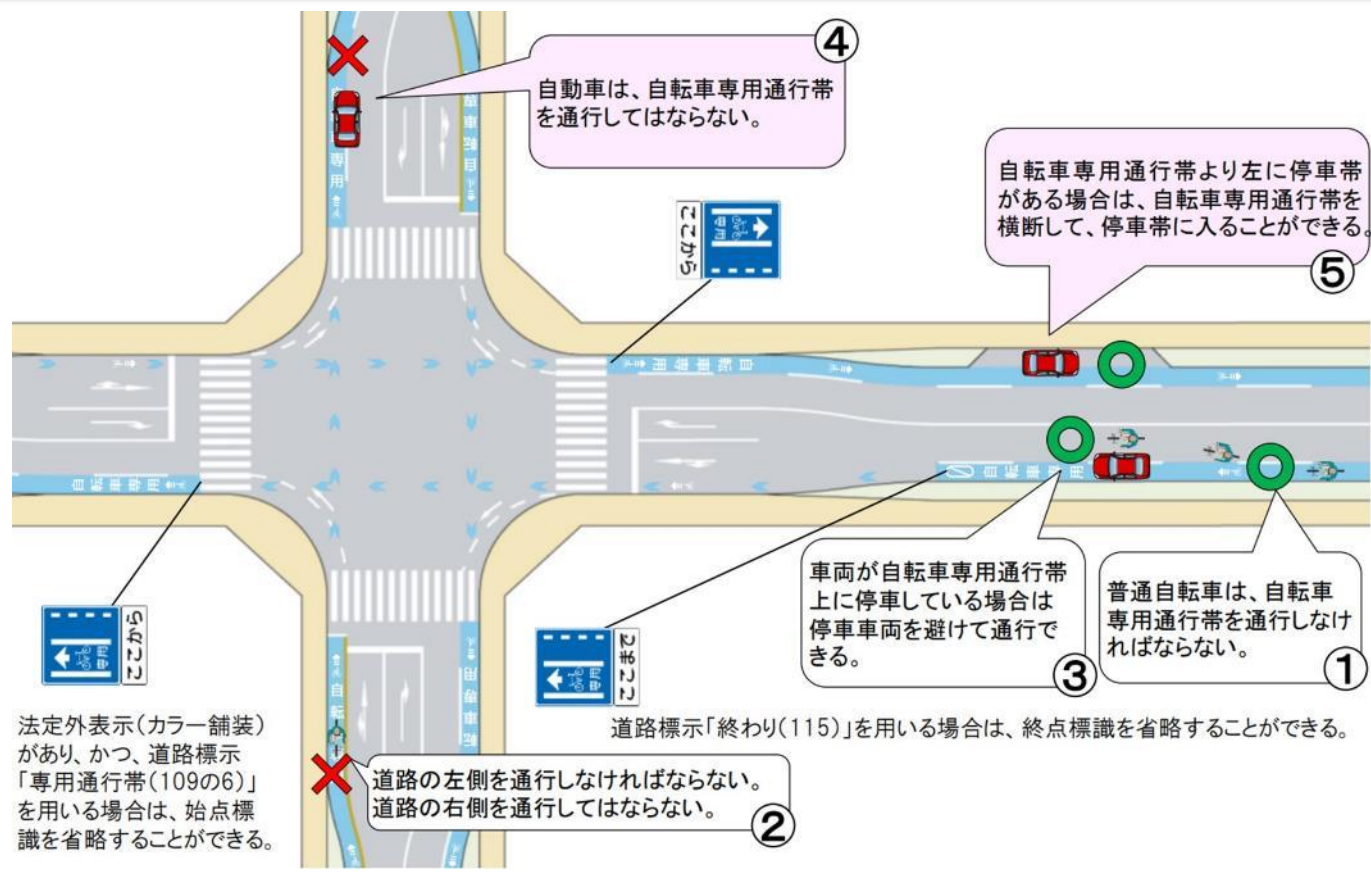
自転車等の種類	歩道がない道路 (路側帯あり)	歩道がある道路	自転車専用通行帯 (第一通行帯) がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路
普通自転車	車道 ○ 路側帯 △ 1	車道 ○ 歩道 △ 2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △ 2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 △ 2	○
普通自転車以外の自転車※ (タンDEM、ペロタクシー等)	車道 ○ 路側帯 △ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○
上記以外の軽車両 (他の車両を牽引する 自転車等)	車道 ○ 路側帯 △ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○
【参考】 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)	車道 ○ 路側帯 △ 3	車道 ○ 歩道 △ 4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △ 4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 △ 4	○

- △ 1 著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可
- △ 2 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき、運転者が児童（6歳以上13歳未満の者）及び幼児（6歳未満の者）・70歳以上の者・身体に一定の障害を有する者であるとき、車道又は交通の状況に照らして通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときに限り、徐行により通行可
- △ 3 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6km/hを超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可
- △ 4 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6km/hを超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、道路標識等により特例特定小型原動機付自転車が歩道等を通行することができることとされている場合に限り通行可
- ※ 二輪若しくは三輪の自転車又は長さが190cm・幅が60cmを超えない範囲に収まる四輪以上の自転車であって、側車を付けておらず、他の車両を牽引していないものに限る。






【運用】整備形態別の通行ルール等(自転車専用通行帯の例)



通行ルール



道路標識等

道路標識	道路標示	法定外表示
 (327の4) 「専用通行帯」	 (109の6) 専用通行帯	 カラー舗装
 (327の4の2) 「普通自転車専用通行帯」		 自転車ピクトグラム

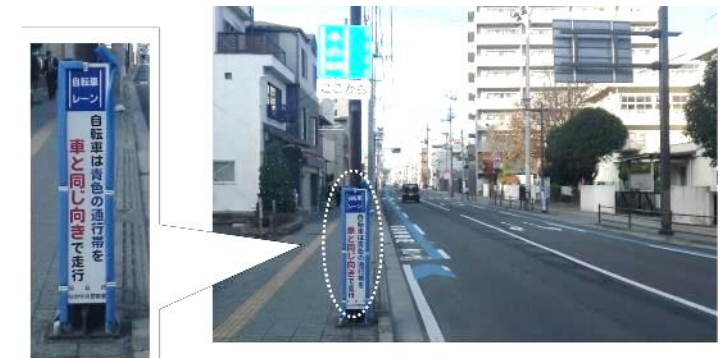


【運用】自転車利用ルールの周知・インセンティブの付与

- 自転車利用ルールの大原則は、「自転車安全利用五則」の活用等により周知の徹底を図る。
自転車利用者のみならず、全ての道路利用者に対して、特に、実際に整備される自転車通行空間等の構造に即した通行ルールや路面表示等の意味を周知する。
また、自転車利用者の心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行い、安全利用の促進を図る。
- 現場において、自転車の通行位置等の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車通行空間の連続性や直進性を確保するとともに、路面表示・着色や看板は視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努める。
- 自発的な利用ルールの遵守に関するインセンティブの付与が考えられる。
この場合、自転車運転免許証の交付や安全運転者証の交付等、遵守意識の向上を図る工夫に努める。
また、利用ルールの周知に加えて、利用ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生の危険性の周知に努める。

自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取組例

対象者	実施主体 内容	国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体
			警察					
市民(児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む)	自転車ルールの周知徹底							
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導	○	○	○ (児童等)	○ (児童等)	○	○	○
	・事故の危険性の周知							
	・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知							
	・自転車の点検や整備の必要性の周知							
	街頭啓発/指導	○	○	○ (児童等)		○	○	
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○	
	自転車安全教室の開催	○	○	○ (児童等)		○	○	○
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ (児童等)			○	
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○ (児童等)	○ (児童等)		○ (児童等)		
運転免許保有者	自転車安全利用モデル校の指定	○ (児童等)	○ (児童等)					
	「自転車の日」の制定	○	○					
	講習内容の充実(免許取得時や免許証更新時等)							
	・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導		○					
指導員、教職員等 従業者	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導							
	・事故の危険性の周知							
	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○				
	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施							○



通行ルールを示す看板を設置している事例



子供自転車運転免許証を交付している事例

【出典：埼玉県警察HP】



【運用】駐停車・荷捌き車両対策

- 路外駐車場が付近になく、かつ、駐停車需要のある路線において、沿道の理解・協力のもと、当該路線や別路線の路上/路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努める。
- 自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車の混在区間では、**沿道状況に応じて、駐車禁止または駐停車禁止の規制を実施する。**
- 地域住民の意見等を踏まえ違法駐車の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。

時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例 →



駐車規制実施時間
 【駐停車禁止】
 8：00～18：00
 【駐車禁止】
 終日

駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示(幕)を設置した事例 →





道路交通法改正(青切符等)

- 自転車等の交通事故の防止等に向けて、自転車の運転中における携帯電話使用等の禁止、自転車等の運転者による一定の違反行為の反則行為への追加等の措置を講ずること等を盛り込んだ改正道路交通法が2024年5月に成立。

① 携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止

携帯電話使用等に起因する交通事故件数



酒気帯び運転による死亡重傷事故率



- 自転車の運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故は増加傾向
- 自転車を酒気帯び状態で運転したときの死亡重傷事故率が高い

自転車の運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転を禁止するとともに、罰則規定を整備し、交通事故を抑止

② 自転車等の安全を確保するための規定の創設



同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

自動車等 自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行

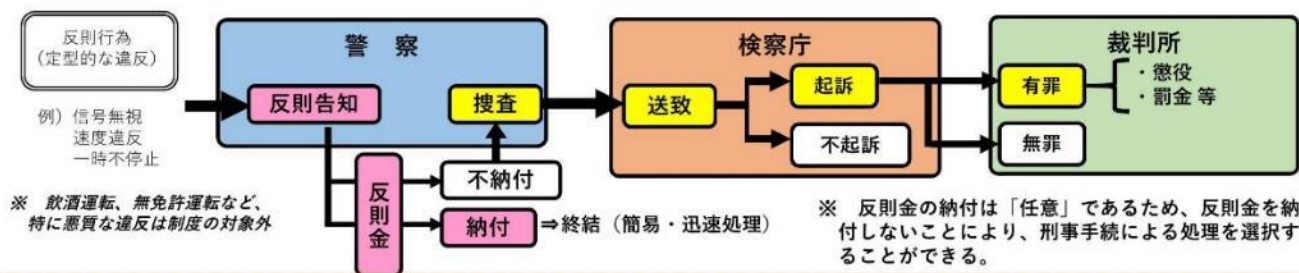
自転車等 できる限り道路の左側端に寄って通行

③ 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

自転車の検挙件数が増加する中、現行の違反処理（刑事手続）では、取締り現場での長時間の手續や後日の出頭、前科が付く可能性がある。

自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度（青切符）の対象とし、合理化を図る。

【交通反則通告制度と刑事手続との関係】



ご清聴ありがとうございました