

自転車活用の推進に向けて

～ 多様なモビリティへの対応～

自転車活用推進法の概要

○平成28年12月16日に公布され、6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行予定。

目的・基本理念

(1・2条)

<目的>

- 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- 交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得よう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5~7条)

- 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める

基本方針

(8条)

- ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
- ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- 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良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥ 自転車の安全な利用に関する人材の育成及び資質の向上
- ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
- ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時の自転車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 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

(9~11条)

- 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))

その他

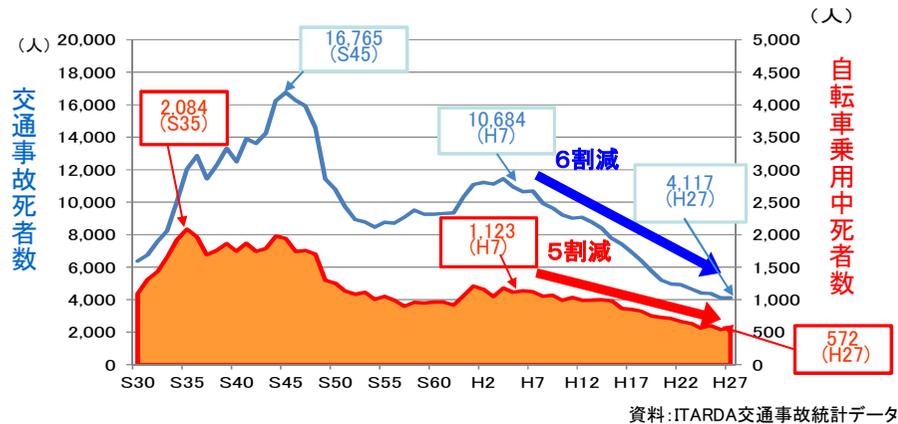
(14条)

- 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする
- 自転車の損害賠償保障制度の検討(附則3条)
- 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

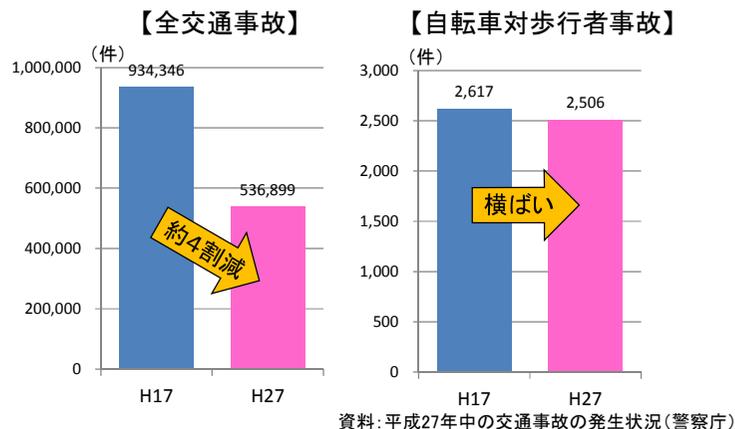
自転車施策を取り巻く課題

【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**

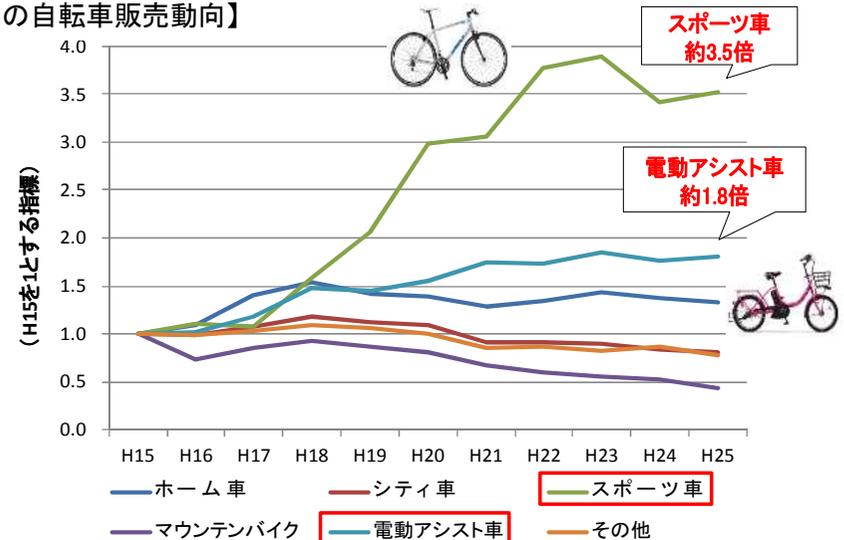


- 過去10年で全交通事故件数は4割減少する一方、**自転車対歩行者事故は横ばい**。



- 近年、自転車の利用目的や嗜好が多様化し、**様々な自転車が普及**。今後は通行空間が競合する可能性のある**新たな低速小型モビリティの普及**も見込まれる。

【国内の自転車販売動向】



- 環境への負荷の低減や、高齢者が安心して暮らせるコンパクトなまちづくりの実現に向けて、交通体系における自転車の役割が高まっている。

- 観光とサイクリングを組み合わせたサイクルツーリズム等、自転車の活用による地域振興等の取組が、全国各地で展開。

自転車関係施策の進め方

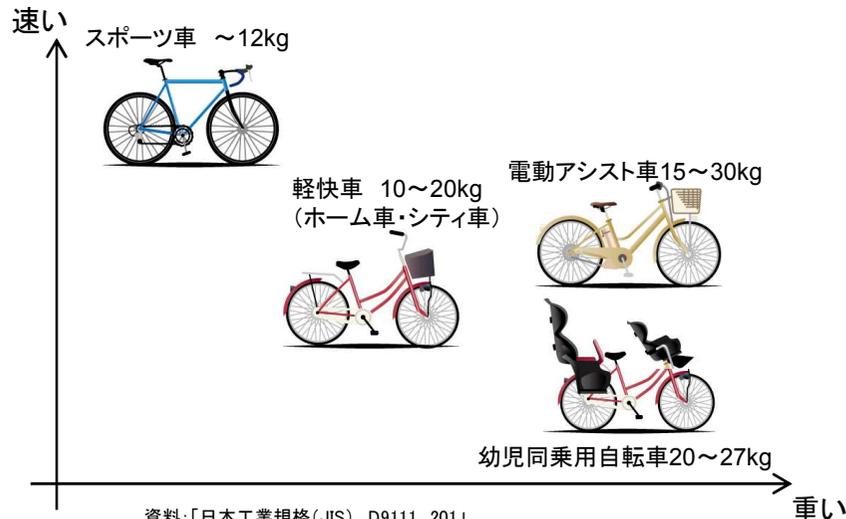
	短期(概ね5年程度)	中長期
これまでの取組	<p>主に都市部を中心とした自転車ネットワーク計画策定の促進、道路空間再配分や矢羽根型路面表示等による自転車通行空間の整備 等</p> <p>※これまでの取組を継続して着実に実施</p>	
今後本格化させる取組	<p>自転車を含めた多様なモビリティの特性に応じた通行空間の整備</p>	
	<p>①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速 【P4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○直轄国道沿線でネットワーク計画策定に向けた協議会設置 ○中高生の自転車通学経路の優先的な整備 ○道路構造令の見直し 	<p>②人々の暮らしを支える 新たなモビリティに対応した道路空間の構築 【P9】</p>
	<p>自転車を活用した地域づくりの推進</p>	
	<p>③交通体系における自転車の役割の拡大 【P11】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車と公共交通の連携強化 (駐輪場やシェアサイクルポートの整備促進) 	
	<p>④地域振興に資する自転車利用環境の整備支援 【P13】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○郊外部(サイクルツーリズム等)の案内表示等に関するガイドライン策定 	

自転車の歩道通行に対する意識

①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速

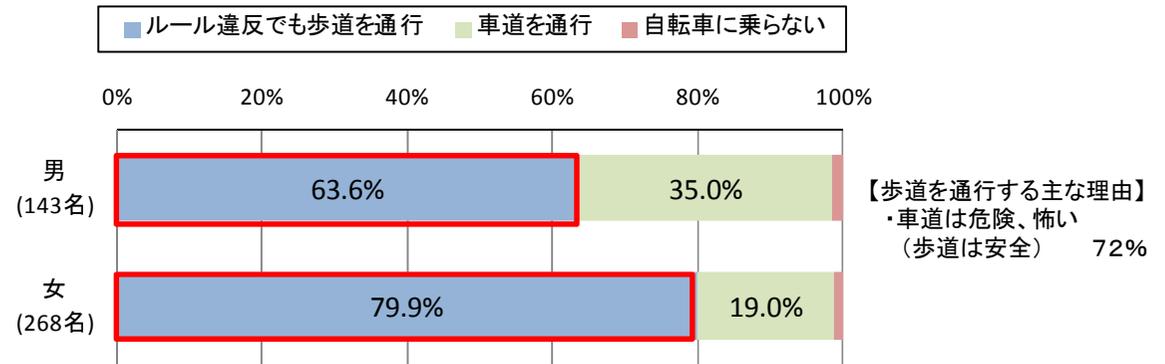
- 自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年代が利用。近年は、高速走行が可能なスポーツ車、重量の大きい電動アシスト付きの幼児同乗用自転車等の様々な普通自転車が普及。
- 自転車利用者の半数が、歩道を通行。
- 自転車の歩道通行が禁止になっても、約7割は歩道通行すると回答。
- 一方、歩行者の約6割が、自転車の危険な歩道通行を問題視。

■普通自転車の例



資料:「日本工業規格(JIS) D9111 201」,
「幼児2人同乗用自転車の開発に係る既存モデルの強度・剛性試験」
(財)自転車産業振興協会技術研究所)

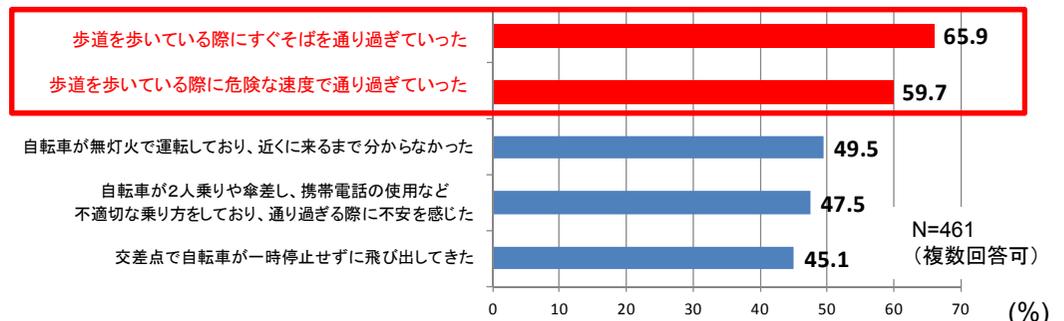
■歩道通行が禁止になったと仮定した場合の通行位置に関するアンケート



資料:「自転車が歩道を通行する理由」(「月刊交通」平成27年5月)より国土交通省作成

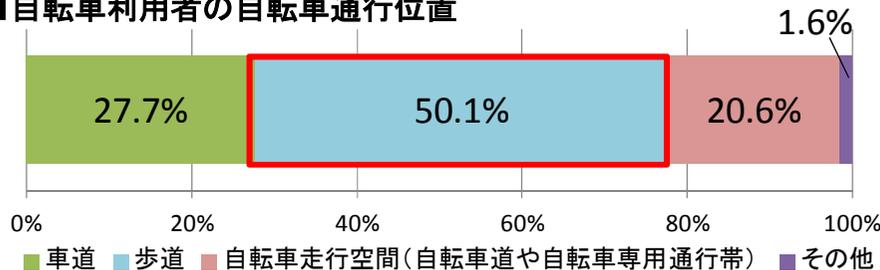
■歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた内容 (複数回答、回答数461)

【上位5項目】



資料:「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書」(平成23年3月内閣府)

■自転車利用者の自転車通行位置



資料:「東京都 自転車・歩行者の利用実態Webアンケート(結果速報)」(平成27年11月20日)

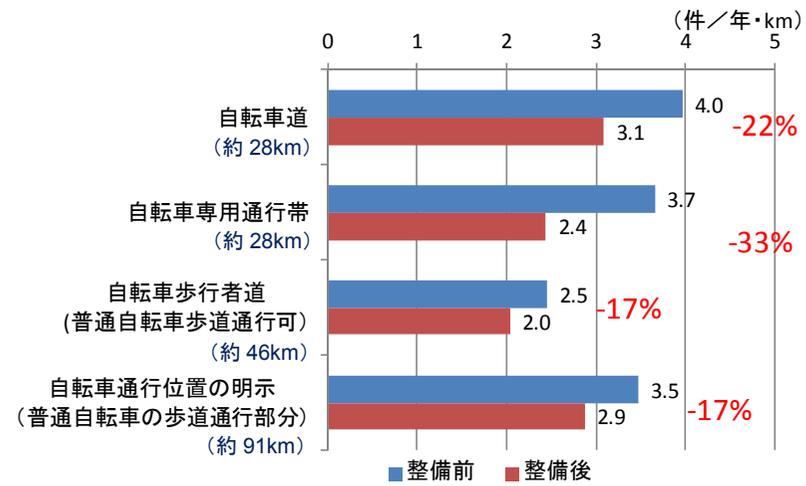
歩道に依存しない自転車通行空間の整備推進

①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速

- 自転車通行空間の整備は、自転車関連事故削減に一定の効果。
 - 歩行者と分離された自転車通行空間は、近年整備が進みつつあるが、一般道路の総延長や歩道設置区間延長と比較しても短い。
 - 自転車通行空間のネットワーク計画も、全市区町村の1割に満たない92市区町村のみが策定。
- ↓
- 直轄国道沿線の道路管理者等による協議会を設置し、ネットワーク計画策定や空間整備を推進。

■ 自転車通行環境整備モデル地区※1における自転車関連事故件数の整備前後の比較

※1 国土交通省と警察庁が合同で指定した98地区 (H20.1)



注) 当該区間における全体事故件数を整備前後で集計したもの

資料: 国土交通省調べ

■ 自転車通行空間の整備延長

一般道路総延長 ※1	約1,266,000km
歩道設置区間 ※2	約175,000km
歩行者と構造分離された自転車通行空間 ※3	約1,800km

資料
 ※1・2 H26年4月現在 (道路統計年報)
 ※3 国土交通省調べ (H28.4.1現在) 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の延長

■ 自転車ネットワーク計画策定自治体の推移



○全市区町村数 : 1,741
 ○D I D あり市区町村数 : 849

資料: 国土交通省調べ (各年4月1日現在)

自転車通行空間の整備に対する利用者の声

①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速

○車道における自転車通行空間の整備(自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示による通行位置の明示)は、道路利用者の安心感向上に一定の効果。

[東京都 国道6号(向島～東向島)]

自転車専用通行帯(自転車レーン)[道路交通法第20条第2項]

(幅員が1.5m以上確保できる区間)

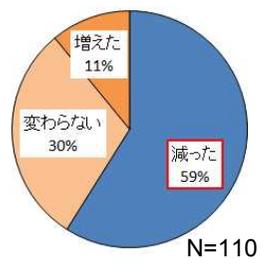


[向島交番前交差点～墨田川高校前交差点]

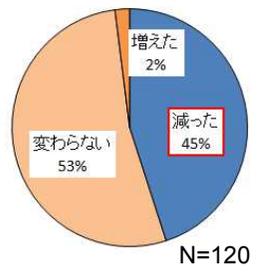
○道路利用者の評価(H27.3アンケート調査)

問:整備前と比べて危険に感じるものが減ったか?

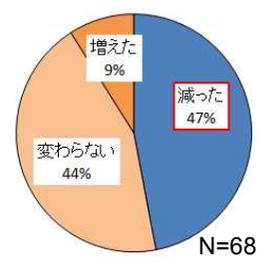
【自転車利用者】



【歩行者】



【自動車ドライバー】



車道混在(矢羽根型路面表示等)

(幅員が1.5m以上確保できない区間)

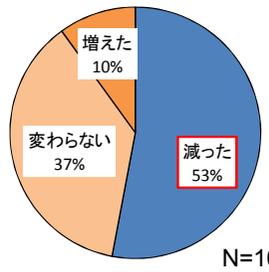


[向島歩道橋～「本所高校入口」交差点]

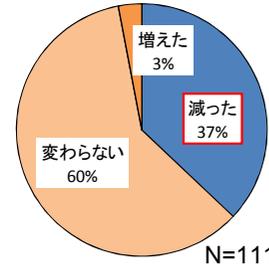
○道路利用者の評価(H27.3アンケート調査)

問:整備前と比べて危険に感じるものが減ったか?

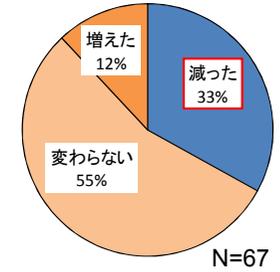
【自転車利用者】



【歩行者】



【自動車ドライバー】



自転車通行空間の優先整備

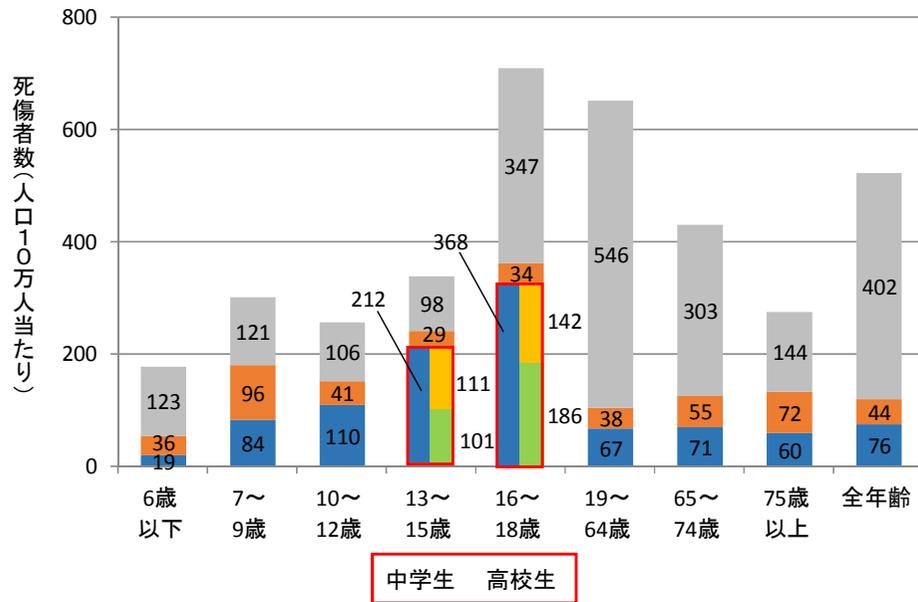
①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速

○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。



○安全な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(H27)



(凡例)

■	その他
■	歩行中

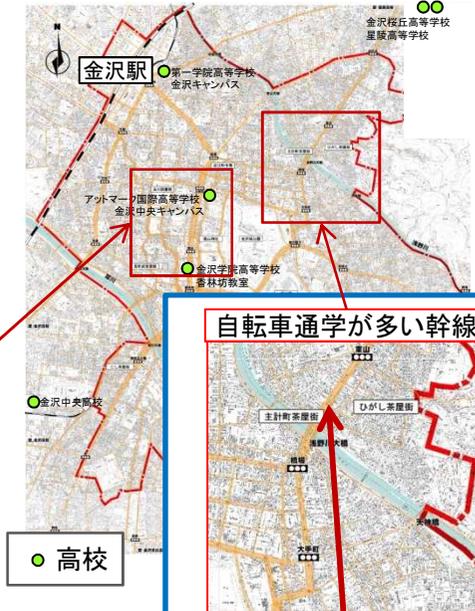
■	自転車乗車中
■	自転車乗車中(通学中以外)
■	自転車乗車中(通学中)

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

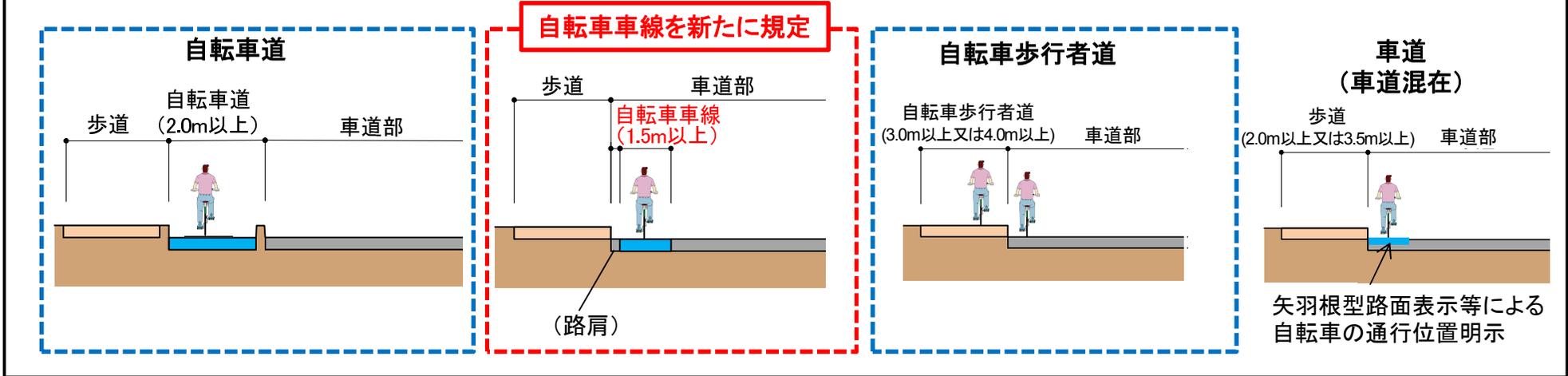
道路構造令における自転車通行空間の規定見直し

①多様な自転車が安全に、安心して通行できる道路空間の整備の加速

○歩行者の安全性向上、設置形態の多様化による自転車通行空間の整備加速の観点から、道路設計の基本となる道路構造令において、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として活用可能な車道の部分を、車線の一つ(「自転車車線(仮称)」)として新たに規定し、整備促進を図る等、自転車通行空間のあり方を見直してはどうか。

自転車通行空間の種類(案)※

※自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を除く



設置要件

- 自転車が多く、自動車も多い道路
- 自転車が多く、自動車は少ない道路(必要に応じて)
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路(必要に応じて)
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路(自転車道の設置以外)
- 自転車・歩行者は少ないが、自動車が多い道路

見直しについて
検討

新しいモビリティの事例

②人々の暮らしを支える
新たなモビリティに対応した
道路空間の構築

○少子・高齢化、環境意識への高まりなど社会状況の変化に伴い、様々な超小型モビリティや自動運転技術等が開発、実装。

現在
歩道を走行可能



新しいモビリティ(例)



今後開発が
見込まれる
ゾーン

現在
車道を走行可能



低速

高速

- ※1 個別認定により通行可能
- ※2 国土交通省第58回基本政策部会説明資料(資料4)より抜粋
- ※3 アイシン精機株式会社
- ※4 「LEBEN Mobility for our happiness」より抜粋
- ※5 「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」(平成24年6月 国土交通省都市局・自動車局)より抜粋

道路の機能分化と道路の使い方

②人々の暮らしを支える
新たなモビリティに対応した
道路空間の構築

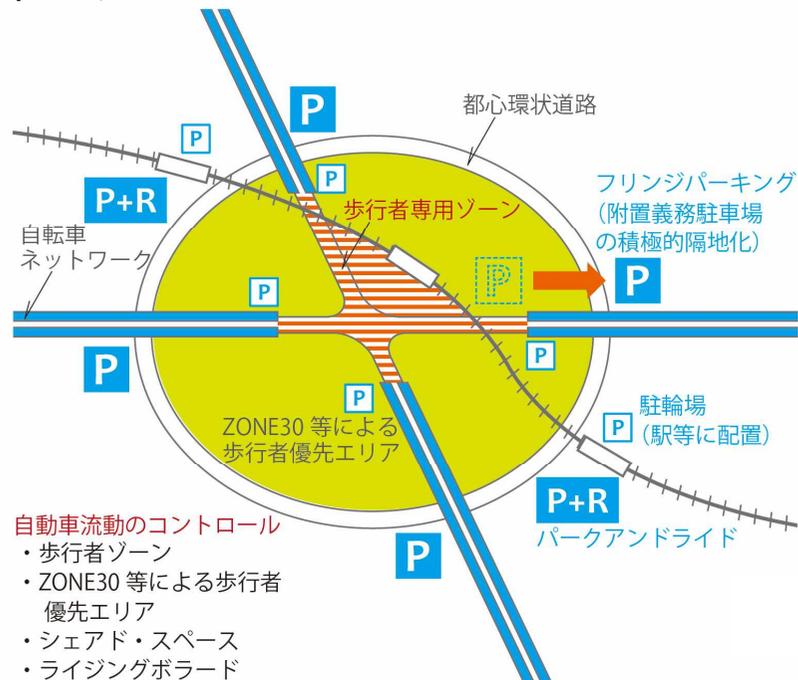
○今後都市内で、新たなモビリティの実用化が進むと、まちづくりのあり方や、交通安全に大きな影響を及ぼすおそれがある。



○歩行者優先のまちづくりを進めるため、歩行圏域内の中・高速モビリティの排除・抑制に向けて、交通規制や地元関係者と連携した道路整備(ライジングボラード、フリンジパーキング等)を推進すべきではないか。

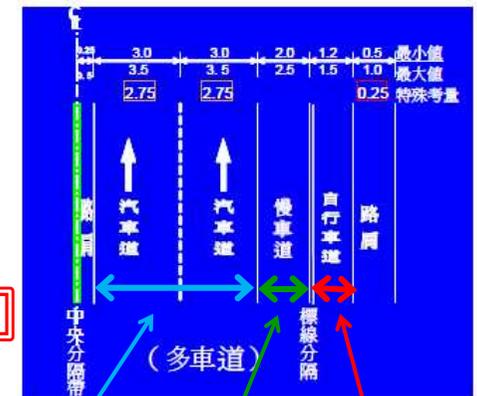
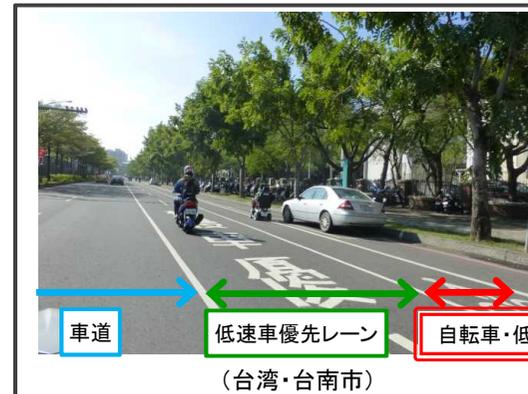
○幹線道路においては、モビリティの走行速度に応じた車線を確保し、歩行者モールやトランジットモール等においては、快適な歩行空間の整備と併せたシェアド・スペース(歩車共存空間)の導入を検討してはどうか。

■まちづくり中心部におけるモビリティの流入エリアイメージ

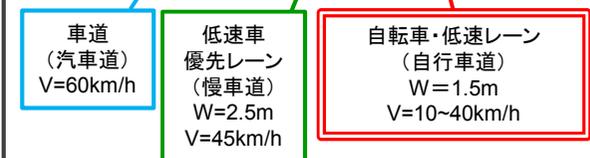


資料: 埼玉大学 久保田委員提供資料より国土交通省作成

■走行速度に応じた車線の確保例



■混在の例(シェアド・スペース)



出典: 自転車道系統規劃設計参考手冊(第二版)
台湾交通部運輸研究所

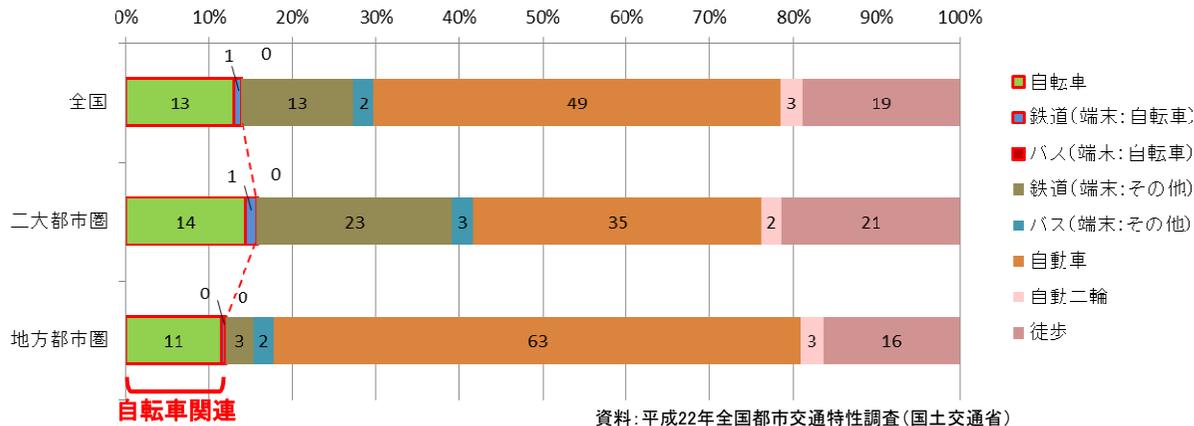
写真: 台湾都市交通調査PJ (JTPA他)

自転車利用への転換(短距離帯)

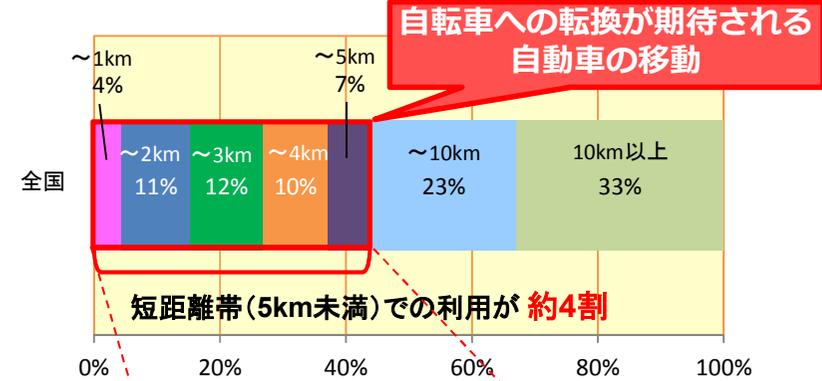
③交通体系における自転車の役割の拡大

○自動車は短距離帯(5km未満)での利用が約4割を占めるとともに、一人での利用が中心。
 ○安全で快適な自転車通行空間の整備を加速することにより、短距離帯での移動において、自動車利用から自転車利用への転換を推進するべきではないか。

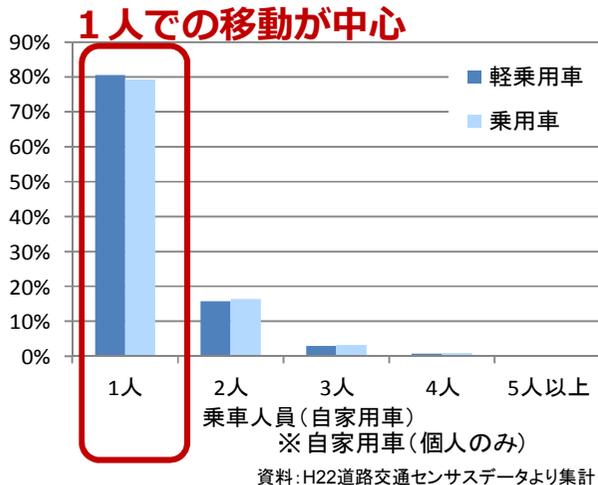
■自転車関連の手段分担率(平日)



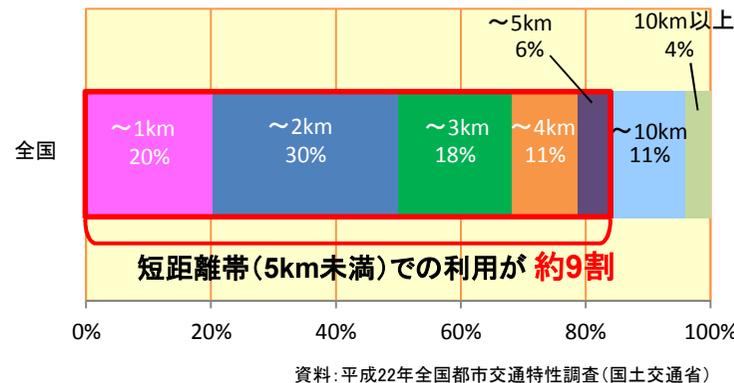
■自動車のトリップ長分布



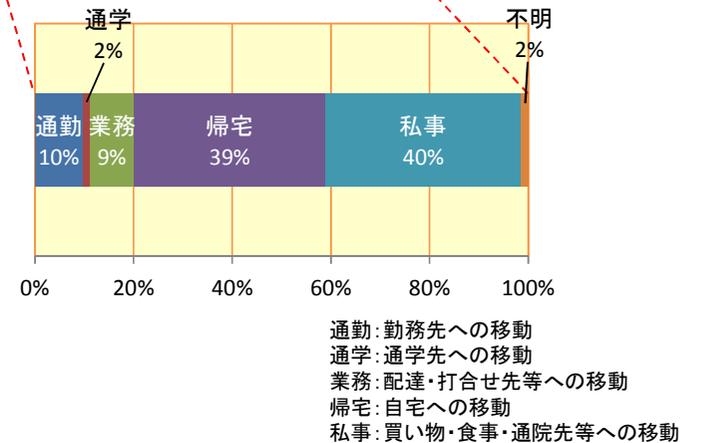
■乗用車の平均乗車人員(平日)



■自転車のトリップ長分布



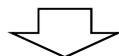
■5km未満の目的構成比



自転車利用への転換(中長距離帯)

③交通体系における自転車の役割の拡大

○中長距離帯での移動についても、自転車と公共交通との交通モード間の接続(モーダルコネク)を強化し、自動車利用から自転車利用への転換を推進するべきではないか。



○道路空間を有効活用し、シェアサイクルポートを含め、路上での自転車駐輪場の整備を計画的に誘導すべきではないか。

■地下鉄駅周辺への 路上自転車シェアリングポート



(東京都千代田区 国道1号)

■バス停周辺への サイクル・アンド・バスライド用 路上自転車等駐輪場



(香川県高松市)

■路面電車電停周辺への 路上自転車等駐輪場



(愛媛県松山市)

広域シェアサイクルの利用拡大

③交通体系における自転車の役割の拡大

○都内6区の連携により広域的なシェアサイクル利用が可能となり、利用者数が増加。

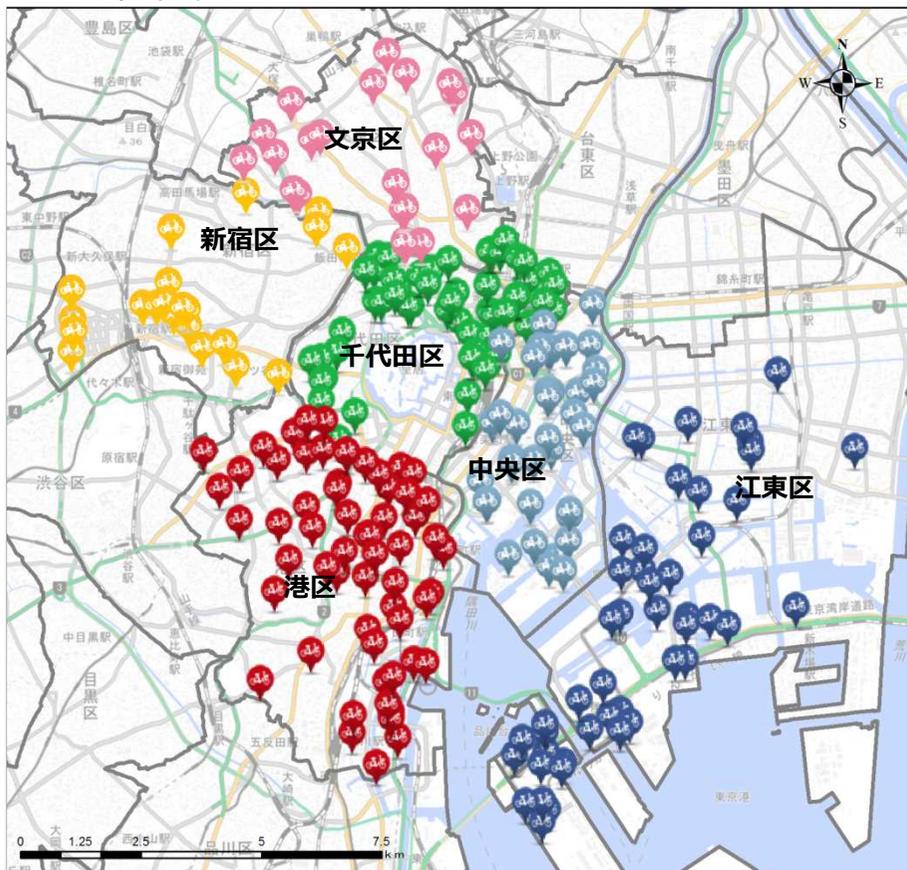
■都内6区連携の概要

【連携区】 港区、千代田区、中央区、江東区、新宿区、文京区※

※ 平成29年1月23日より参入

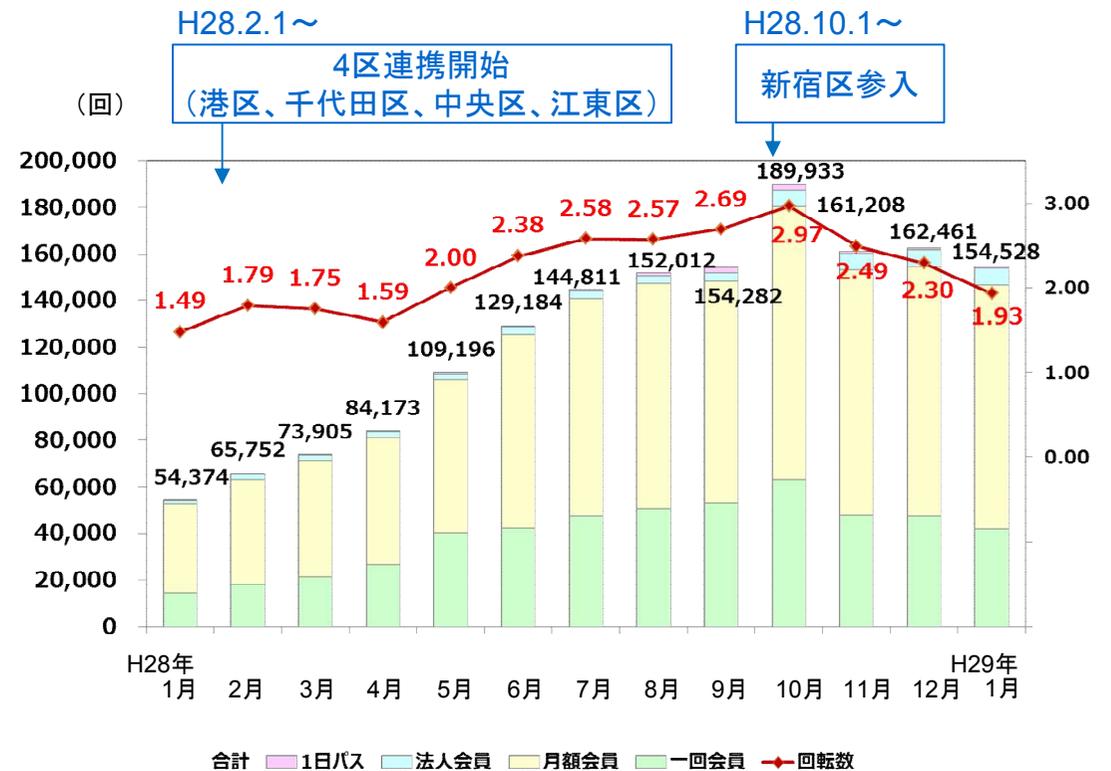
【自転車数】 2,580台 【ポート数】 239基

■ポート設置箇所



資料：港区提供資料より国土交通省作成

■利用回数の推移(広域全体)



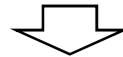
平成29年1月末現在

資料：港区提供資料より国土交通省作成

サイクルツーリズムの取り組み

④地域振興に資する自転車利用環境の整備支援

○地域資源を活かしたサイクルツーリズムの取り組みが広がり、外国人観光客からも支持される等、地域振興にも寄与しているが、サイクリングルートの案内表示の方法が各地でバラバラであり、わかりにくいものがある。



○サイクリングルートや、空港や鉄道駅等の交通結節点からサイクリングルートまでの案内表示のあり方について、地域の独自性を尊重した上で、ガイドラインをとりまとめるべきではないか。

■しまなみ海道レンタサイクル利用実績



■サイクリングコースにおける案内表示例



■我が国の整備例と類似したサインの展開 (台湾 環島ルート)

- 判りやすい表示が海外でも評価。
- 海外のサイクリングルートでも展開。



高雄市市内での例

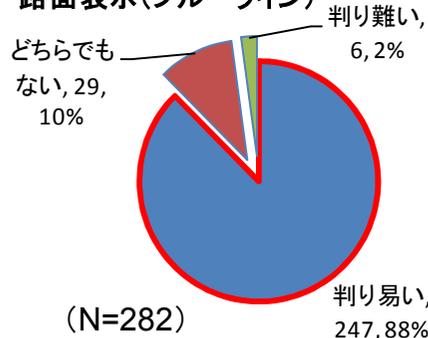
写真: 台湾都市交通調査PJ

■サイクルトレインの取組 (伊予鉄道の例)

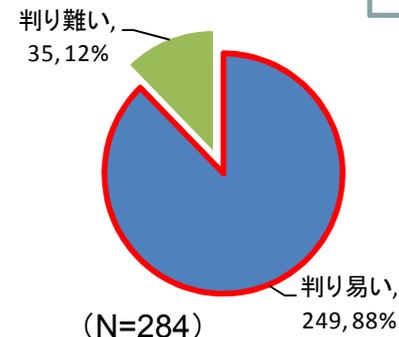


■路面表示や案内に対するサイクリストの評価 (しまなみ海道の事例)

路面表示(ブルーライン)



サイクリングルートの案内



資料: しまなみ海道サイクリングロードの利便性向上について(H23.8)