

参考資料

(自転車ネットワークの今後の方向性)

第2次自転車活用推進計画（令和3年5月28日閣議決定）

自転車活用推進基本法（平成二十八年法律第百十三号）（抄）

第9条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

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、実施すべき施策、講ずべき措置

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

① 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、課題を抽出し、必要な支援策を講じる。

② 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、地方公共団体への働きかけを行う。

③ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。

① 安全で快適な自転車通行空間を創出するため、都市部を中心に全国各所で計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する。

② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月19日道路局長・交通局長通知)について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。特に交差点などの特殊部にも着目して記載の充実を図る。

③ 道路構造令に規定した「自転車通行帯」の設置について、地方公共団体の条例への位置付けを促進する。

④ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。（再掲）

⑤ 自転車交通を含め、全ての交通に対する安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。

⑥ 地方公共団体等が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築を図る。

⑦ 短中距離の移動においては自転車の利用を呼びかけるなど、環境保全及びCO₂の削減による地球温暖化防止に関する広報啓発を行う。

自転車を取り巻く社会情勢(モビリティ環境) (1/2)

- e-Bikeや高齢者向けの電動アシスト付四輪自転車、回生システムの登場等、自転車の多様化・高性能化が進展
- 自転車の販売台数は減少傾向である一方、電動アシスト自転車の需要は堅調

(自転車の多様化)

e-Bike
(電動アシスト付きのスポーツバイク)

スポーツタイプ



e-BikeはH27年に国内で初めて販売

電動アシスト付き四輪自転車

高齢者向け



高齢化社会を支える移動ツールとして国内で2事業者が製造、2024年より新商品ないし新モデルが発売開始

写真出典：株式会社セリオ

(電動アシスト自転車の高性能化)

[航続距離の向上]
(一充電あたりの走行距離) (km)

飛躍的に向上



電動アシスト自転車 (シティ車)

e-Bike

[算定条件]

- ・シティ車 H27：PAS Ami (オートエコモードプラス)
R6：PAS Ami (オートエコモードプラス)
- ・e-Bike H27：YPJ-R(エコモード)
R6：YPJ-XC Final Edition (プラスエコモード)

[回生システム]

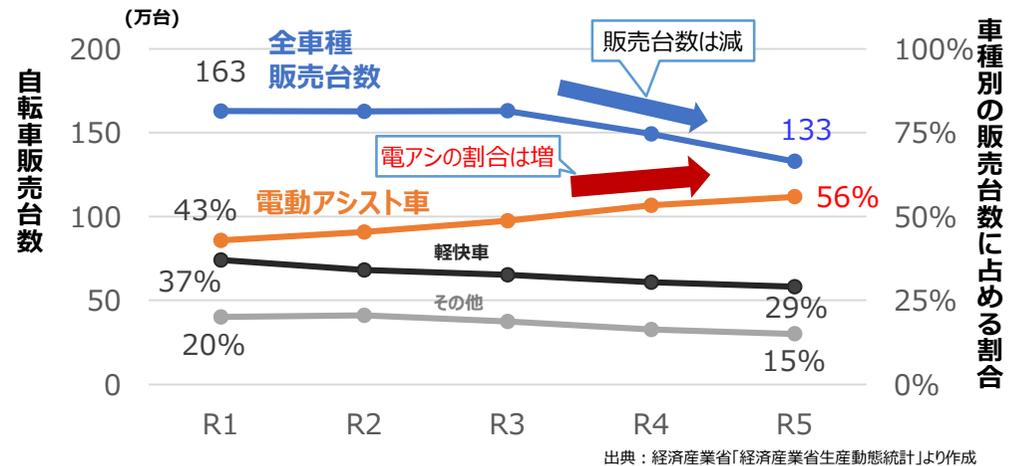
ブレーキ時や下り坂等走行時に発電し自転車のバッテリーを充電するシステム (航続距離はエコモードで100km~1,000km程度)



走行中、ペダルを止めると
前輪モーターが発電し、
自動で充電。

写真出典：プリチストンサイクル株式会社

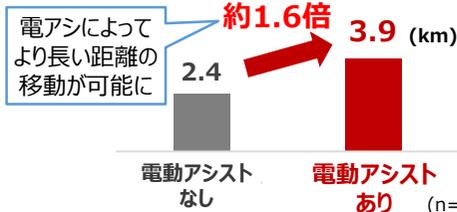
(自転車販売台数推移)



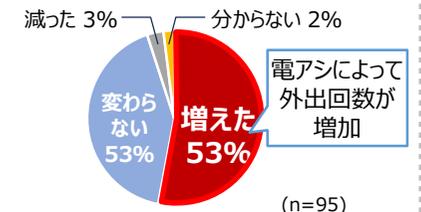
電動アシスト自転車の導入による効果

- ・ 電動アシスト自転車は高齢者の外出回数増加や行動範囲拡大に寄与
- ・ 徒歩や普通自転車より長い距離の移動で自動車からの転換の効果が期待

自動車に代えて
自転車で行ってもよい片道の距離



電動アシスト自転車の利用
による外出回数の変化



自転車を取り巻く社会情勢(モビリティ環境) (2/2)

- 特定小型原動機付自転車等、モビリティが多様化し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- シェアサイクルや電動キックボード等のシェアリングサービスが拡大し、ポート数も増加
- 人手不足等によるバスの減便等が相次ぐ中、地域公共交通のリ・デザイン、交通空白対策が必要

(モビリティの多様化と自転車通行空間の利用拡大)

R5年7月1日、低速の自動配送ロボットは「遠隔操作型小型車(歩行者同等)」に位置付け。中速の自動配送ロボットの社会実装については、経産省がWGで検討中

R5年7月1日より、特定小型原動機付自転車が自転車専用通行帯等を通行可能に

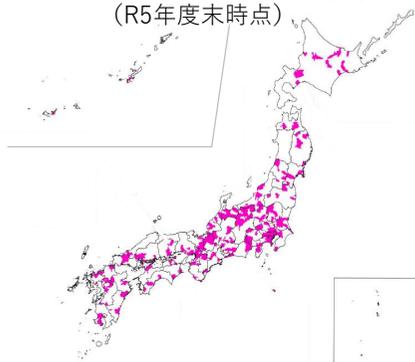
歩行者相当 自動配送ロボット	自転車 普通自転車	特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)
	 シェアサイクル	 個人所有・シェアリング
電動車椅子	普通自転車以外 タンデム自転車	原動機付自転車
	 リヤカー付自転車	

R5年7月1日より、全都道府県が公道走行可能に

自転車道や自転車専用通行帯を通行可能なもの(ただし、リヤカー付自転車は自転車道は通行不可)

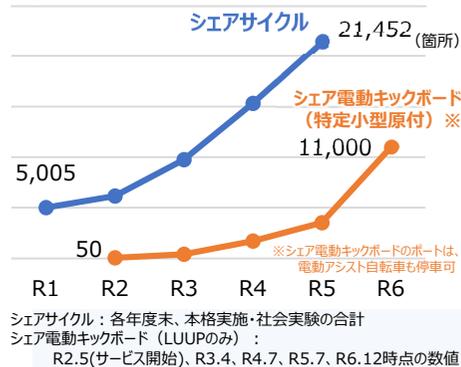
(シェアサイクルの導入都市)

(R5年度末時点)



出典：令和6年全国シェアサイクル会議資料

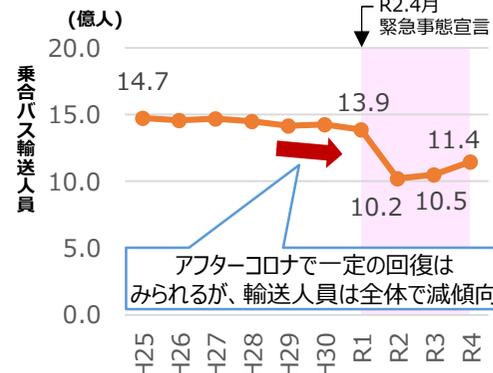
(シェアリングサービスのポート数)



出典：令和6年全国シェアサイクル会議資料、株式会社Luup提供資料より作成

(乗合バス輸送人員の減少)

[三大都市圏以外]



※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す

出典：国土交通省「数字で見る自動車2024」より作成

(サイクル&バスライドの取組)

[栃木県宇都宮市の例]



サイクル&バスライド駐輪場の看板(右)



出典：宇都宮市HP

(サイクルトレインの日常利用の様子)

[上毛電気鉄道(群馬県)の例]



(乗換検索への自転車の組み込み)

[mixwayの例]



出典：国土交通省都市局 街路交通施設課「全国シェアサイクル会議(R6年1月23日)資料2」より作成

自転車を取り巻く社会情勢(カーボンニュートラル)

- 気候変動により、大雨・土砂災害等が激甚化・頻発化する中、**2050年カーボンニュートラル実現**は重要な課題
- カーボンニュートラル実現に貢献し、道路の脱炭素化の取組を推進するため、自動車から公共交通、自転車、徒歩、新たなモビリティ等の**低炭素な交通手段への転換促進**が必要

(我が国のカーボンニュートラルの目標)

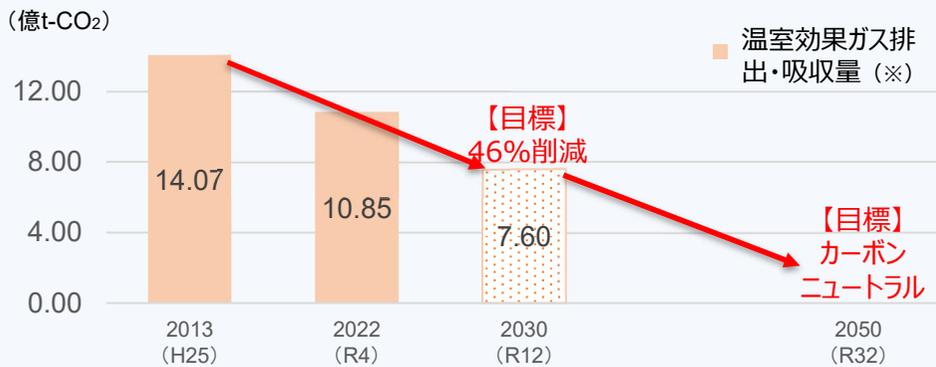
<パリ協定(2015年採択)における世界共通の長期目標>

- 世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力を追求すること
- **21世紀後半には、人為的な温室効果ガス排出量を実質ゼロ**(排出量と吸収量を均衡させる)とすること

世界各国がカーボンニュートラルの目標を宣言

<我が国の目標(2021年)>

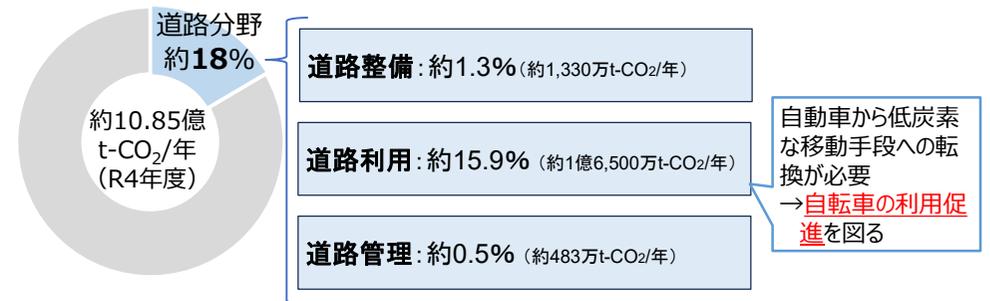
- **2050年カーボンニュートラル**に向け、**2030年度において温室効果ガスを2013年度比で46%(約6.47億t-CO₂)削減**することを目指す
- さらに50%の高みに向けて挑戦を続けていく



※我が国の排出量の合計から森林等の吸収源対策による吸収量を差し引いた値。今後、各種統計データの年報値の修正、算定方法の見直し等により再計算される場合がある。

出典：環境省「2022年度の温室効果ガス排出・吸収量（詳細）」より作成

(我が国のCO₂排出量のうち道路分野の占める割合)



出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0（概要版）」より作成

(脱炭素化に向けた自転車利用促進)

通勤目的の自転車分担率増加により**約28万tのCO₂削減**を目指す (2013年度比)

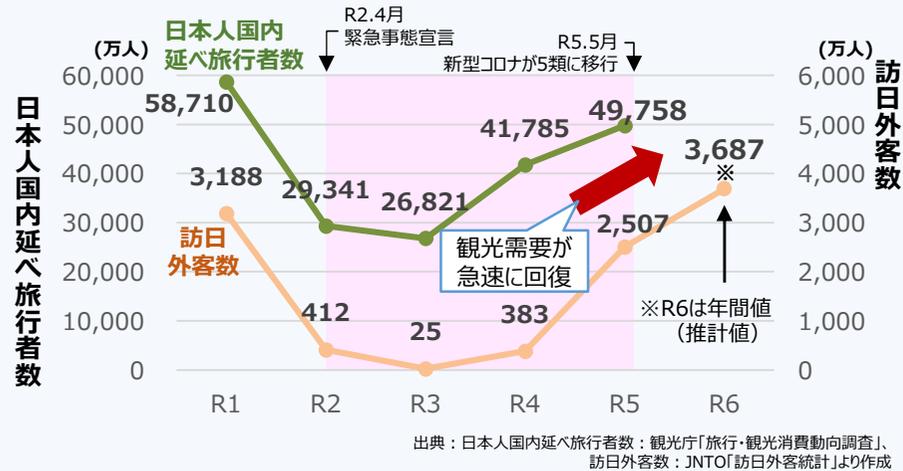
自転車利用促進に向けた国の施策	自転車利用促進に関する指標・目標		
	指標	現状	2030年度目標
自転車通行空間の計画的な整備の推進	自転車通行空間の整備延長	5,917km (2022年度)	12,000km
シェアサイクルの普及促進	シェアサイクルの導入市区町村数	305市区町村 (2022年度)	500市区町村
自転車を利用した健康づくりの啓発	通勤目的の自転車分担率	13.8% (2021年度)	20.0%
自転車通勤の促進	「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数	61企業・団体 (2023年度)	250企業・団体

出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0」を基に作成

自転車を取り巻く社会情勢(ツーリズム) (1/2)

- アfterコロナにおけるインバウンド等の観光需要の急速な回復に伴い、一部地域でオーバーツーリズムの課題が発生する一方、地方部への波及は限定的
- 近年では、オーバーツーリズム対策として観光と生活の交通手段の新たな選択肢の一つとなるシェアサイクル活用も

(日本人国内旅行とインバウンドの動向)



(オーバーツーリズム対策としてのシェアサイクル活用)

[湘南・鎌倉エリアの例]

江ノ島電鉄株式会社は、地域と観光の足としてシェアサイクルを導入し、混雑緩和へ



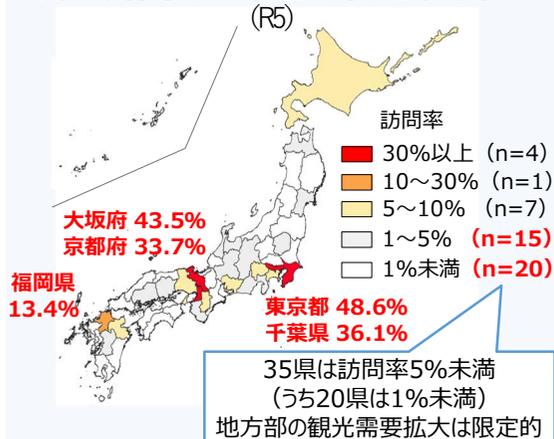
シェアサイクル事業開始 (SHONAN PEDAL)



日本初のe-Bikeでのシェアサイクル事業 (KUROAD)

出典：鎌倉市「令和4年度第1回鎌倉市スマートシティ官民研究会 (R4.7)」 江ノ島電鉄株式会社資料」より作成

(訪日外国人の都道府県別訪問率)(一部地域でのオーバーツーリズム)



出典：JNTO「2023年 都道府県別訪問率ランキング (国・地域：全体、目的：観光・レジャー)」より作成

訪日外国人で賑わう通り (東京都台東区)



観光渋滞 (京都府京都市)



出典：R6.9.24 (土)撮影, R5.9.28 (木)撮影, 写真出典：国土交通省近畿地方整備局, 第8回京都エリア観光渋滞対策実験協議会 資料1より

[出雲市の例]



シェアサイクル実証実験 R6.9~11月 (ゆいえん)



出典：株式会社日本海コンサルタント, 実証実験の結果 (利用者の走行経路)

出典：出雲市「シェアサイクル実証実験の実施結果について (R7.1)」より作成

自転車を取り巻く社会情勢(ツーリズム) (2/2)

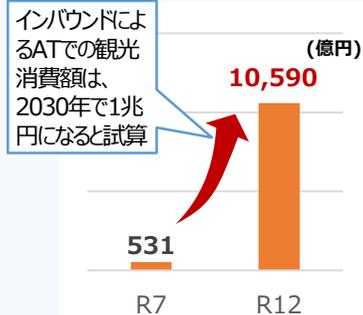
- **アドベンチャーツーリズム**の世界的な加速の中で、地域の自然や景観、食等を活かし国内外からの観光客を呼び込む（交流人口の拡大）ための観光まちづくりとして、**サイクルツーリズムの取組とともに市場が拡大**
- 主に地方部において、ツーリズム等の観点から、サイクルトレイン/バスの導入が進展

(アドベンチャーツーリズムの盛り上がり)

自然、アクティビティ、文化体験の3要素のうち2つ以上で構成される旅行のことで、欧米を中心に約62兆円の市場規模



[北海道での市場規模]



出典：株式会社日本政策投資銀行 北海道支店「アドベンチャーツーリズムを通じた北海道の持続可能な観光地域づくり (R6.3)」より作成

(地方部をはじめ全国的なサイクルツーリズムの進展)

各地で官民連携によるサイクルルート整備が展開

宮崎・日南・串間海岸サイクリングルート

羊蹄ニセコエリアサイクルルート

ナショナルサイクルルートおよびサイクルツーリズムの推進 モデルルート

出典：TABIRIN

「サバ街道」サイクリングの道路整備提言

R6年6月提言

出典：一般社団法人日本プロジェクト産業協議会

山梨県市川三郷町「市川公園」でのMTBコース造成

R6年10月リニューアルオープン

出典：Yamanashi MTB 山守人

サイクルトレインの運行(平成筑豊鉄道(福岡県))

R6年3月運行開始

出典：いの町観光協会

高知県の町におけるサイクルバスの運行

R6年10月運行開始

出典：いの町観光協会

(国内サイクルツーリズムの市場規模※)



※サイクルツーリズムの市場規模：日本国民による国内のサイクルツーリズムに対する消費金額の総額

出典：一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン「サイクリスト国勢調査」より作成

2025年大阪・関西万博における自転車の活用

2025大阪・関西万博では、来場者輸送におけるアクセス手段の一つに自転車を位置づけ、会場と大阪府内の広域的な自転車通行空間との連絡、来場者用の駐輪場整備のほか、シェアサイクル等の導入を図っている。

[自転車でのアクセスルート]



出典：夢洲自転車駐輪場、咲洲自転車駐輪スペース利用の手引きより作成

大阪府、京都府、大阪市、堺市は「広域的な自転車通行環境整備事業計画」を策定し、自転車の通行空間の整備や統一的な案内サイン等の設置を実施する



出典：大阪府HP「広域的な自転車通行環境の充実(サイクルラインの整備)」より作成

[サイクルラインの整備]



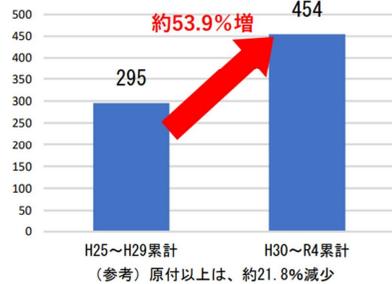
自転車を取り巻く社会情勢(自転車の交通安全) (1/3)

- 自転車等による交通事故を防止することを目的として、令和6年に道路交通法を改正
今回改正では、自転車の運転中のながらスマホの禁止や飲酒運転に対する罰則の整備、自転車等に対する青切符の適用等を規定
- 自転車のヘルメットの着用については、令和4年の道路交通法改正により、令和5年4月より努力義務化

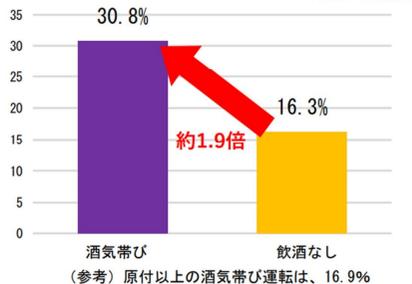
① 自転車の運転における携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止

→ 令和6年11月1日施行

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 (H25~R4累計)



- 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

→ 公布の日から2年以内に施行



同一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 自転車等に対する青切符(交通反則通告制度)の適用

→ 公布の日から2年以内に施行

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続や後日の出頭、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。

(自転車のヘルメットの着用が努力義務化)

令和5年4月1日に施行された道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)により、全ての自転車利用者に対しヘルメットの着用が努力義務に。

道路交通法 第63条の11

第1項

自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。

第2項

自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

第3項

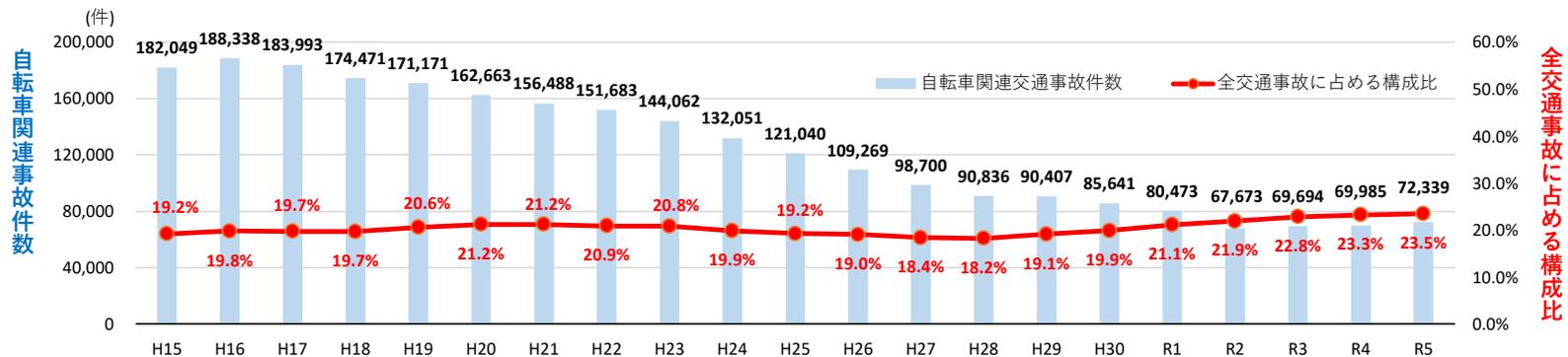
児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

自転車を取り巻く社会情勢(自転車の交通安全) (2/3)

- 自転車関連事故件数は長期的には減少傾向であるが、令和3年から3年連続増加
また、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は近年増加傾向
- 自転車対歩行者事故件数は近年増加傾向

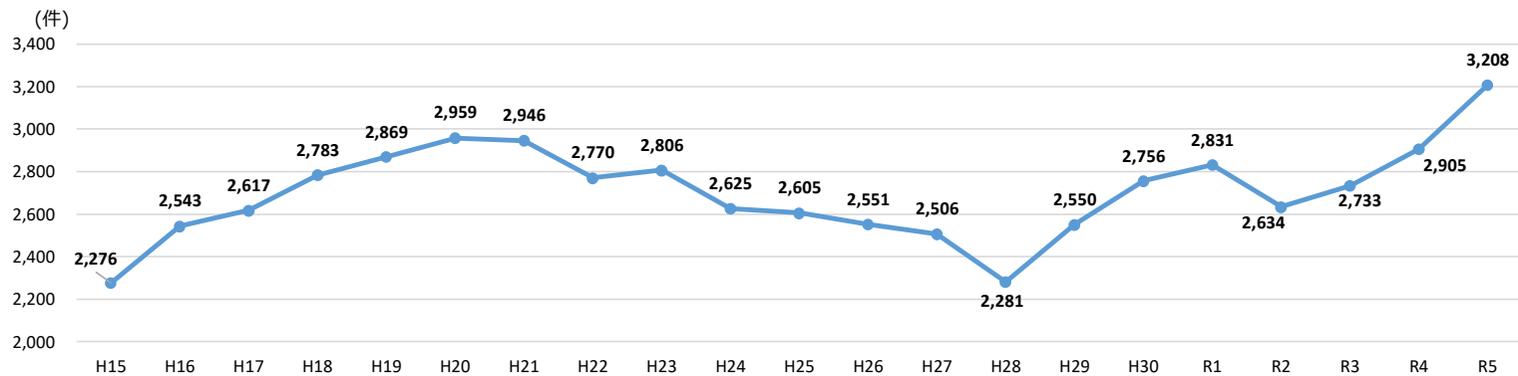
自転車関連交通事故の情勢

● 自転車関連事故件数(自転車第1・第2当事者)及び全交通事故に占める構成比の推移



(注) 自転車乗用者が第1当事者・第2当事者となった事故を計上。ただし、自転車相互事故は1件として計上。

● 自転車対歩行者事故件数の推移

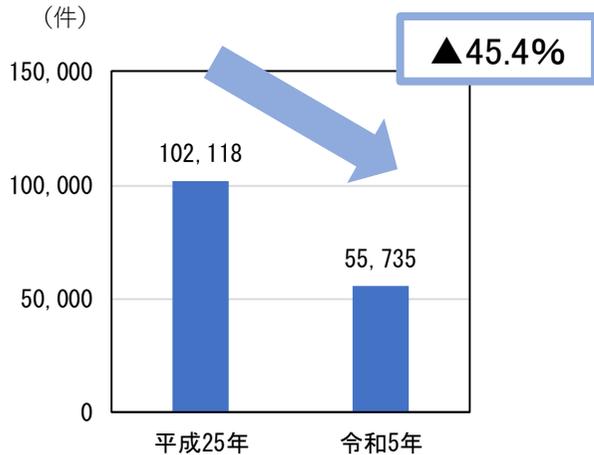


(注) 自転車第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車が第2当事者の事故を計上。

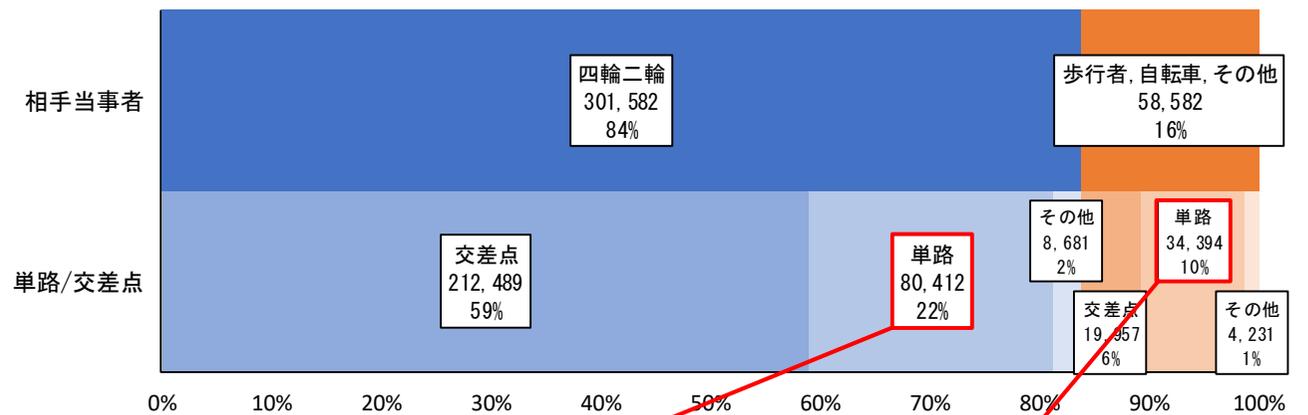
自転車を取り巻く社会情勢(自転車の交通安全) (3/3)

- 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅に減少する一方、「自転車対歩行者」は増加
- 自転車関連の死傷事故は、対四輪・二輪が8割を占め、単路部は出会い頭に衝突する事故が多い
対自転車・歩行者は1年あたり平均約1万件以上発生し、単路部の事故は歩行者と分離されていない空間で多く発生

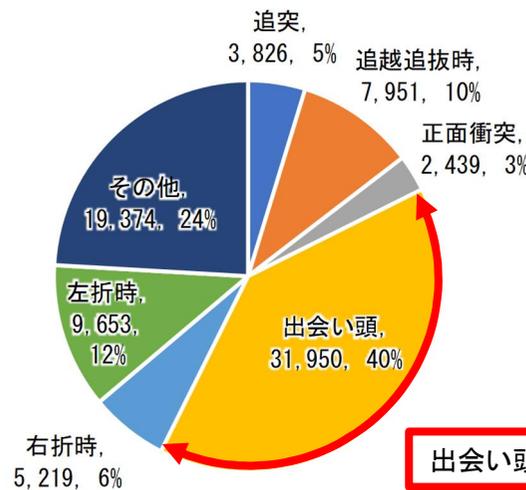
(自転車対自動車の死傷事故件数の推移)



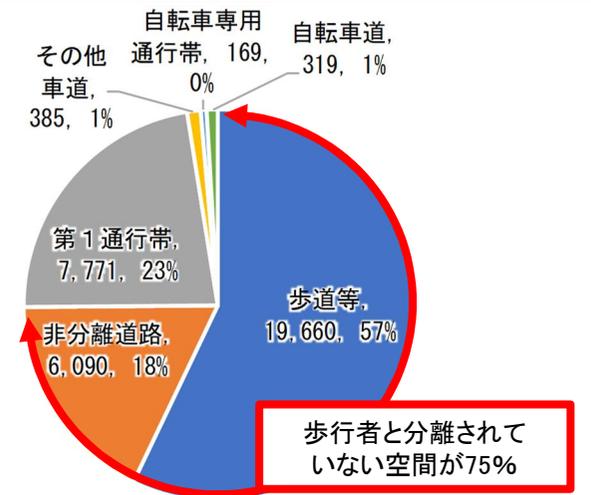
(自転車関連の死傷事故件数の発生状況 (R1~R5))



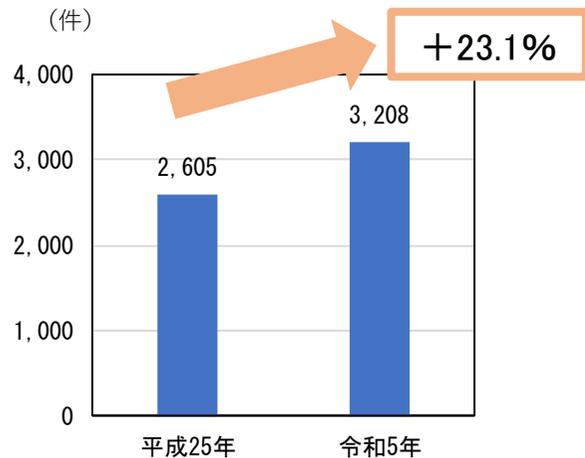
(対四輪・二輪/単路の事故類型別内訳)



(対歩行者,自転車,その他/単路の事故類型別内訳)



(自転車対歩行者の死傷事故件数の推移)



都道府県別の市区町村の自転車ネットワーク計画 策定状況(R7.3見込)

- 自転車活用推進法では、市区町村は「自転車活用推進計画」の策定に努めることと規定。同計画のうち自転車ネットワークを定めたものが「自転車ネットワーク計画」であり、**207市区町村が計画を策定済**（R7.3見込）
- 計画の策定状況は都道府県による差異が大きい(0～4割)
計画策定率の高い都道府県では、管内市区町村を集めた会議の開催等、都道府県による積極的な取組を実施

	市区町村数		NW計画策定済*		NW計画策定率	
		うちDID		うちDID		うちDID
北海道	179	49	10	8	6%	16%
青森県	40	10	0	0	0%	0%
岩手県	33	11	2	2	6%	18%
宮城県	35	20	2	2	6%	10%
秋田県	25	8	11	4	44%	50%
山形県	35	14	2	2	6%	14%
福島県	59	12	6	2	10%	17%
茨城県	44	29	13	10	30%	34%
栃木県	25	15	2	2	8%	13%
群馬県	35	13	0	0	0%	0%
埼玉県	63	49	3	3	5%	6%
千葉県	54	31	8	7	15%	23%
東京都	62	51	24	24	39%	47%
神奈川県	33	29	6	6	18%	21%
新潟県	30	17	2	2	7%	12%
富山県	15	7	1	1	7%	14%
石川県	19	11	2	2	11%	18%
福井県	17	10	3	3	18%	30%
山梨県	27	7	0	0	0%	0%
長野県	77	19	13	9	17%	47%
岐阜県	42	20	0	0	0%	0%
静岡県	35	25	6	6	17%	24%
愛知県	54	48	9	9	17%	19%
三重県	29	13	9	1	31%	8%

	市区町村数		NW計画策定済*		NW計画策定率	
		うちDID		うちDID		うちDID
滋賀県	19	11	2	2	11%	18%
京都府	26	18	2	2	8%	11%
大阪府	43	40	15	14	35%	35%
兵庫県	41	26	9	9	22%	35%
奈良県	39	18	0	0	0%	0%
和歌山県	30	7	1	1	3%	14%
鳥取県	19	4	0	0	0%	0%
島根県	19	5	2	2	11%	40%
岡山県	27	10	1	1	4%	10%
広島県	23	14	8	7	35%	50%
山口県	19	11	1	1	5%	9%
徳島県	24	6	2	2	8%	33%
香川県	17	8	1	1	6%	13%
愛媛県	20	12	5	5	25%	42%
高知県	34	6	1	0	3%	0%
福岡県	60	35	7	6	12%	17%
佐賀県	20	9	1	1	5%	11%
長崎県	21	9	5	3	24%	33%
熊本県	45	15	1	1	2%	7%
大分県	18	7	2	2	11%	29%
宮崎県	26	9	2	1	8%	11%
鹿児島県	43	9	1	0	2%	0%
沖縄県	41	18	4	3	10%	17%
全国計	1741	825	207	169	12%	20%

* 自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市区町村数

自転車ネットワーク計画策定に係る都道府県の取組事例

- 市区町村における自転車ネットワーク計画の策定状況は、都道府県によって差異がある
- 市区町村の自転車ネットワーク計画策定が進んでいる都道府県では、
 - ・ 都道府県の自転車活用推進計画において**市区町村の自転車活用推進計画等の策定数を目標設定**
 - ・ **市区町村を構成員とする協議会等**において、自転車ネットワーク計画策定の働きかけを実施
(サイクルツーリズムの観点で設立した協議会等を含む)
 - ・ **計画策定等に関する各種情報提供**や相談対応等の取組を実施

■都道府県による市区町村の自転車ネットワーク計画策定に係る取組例

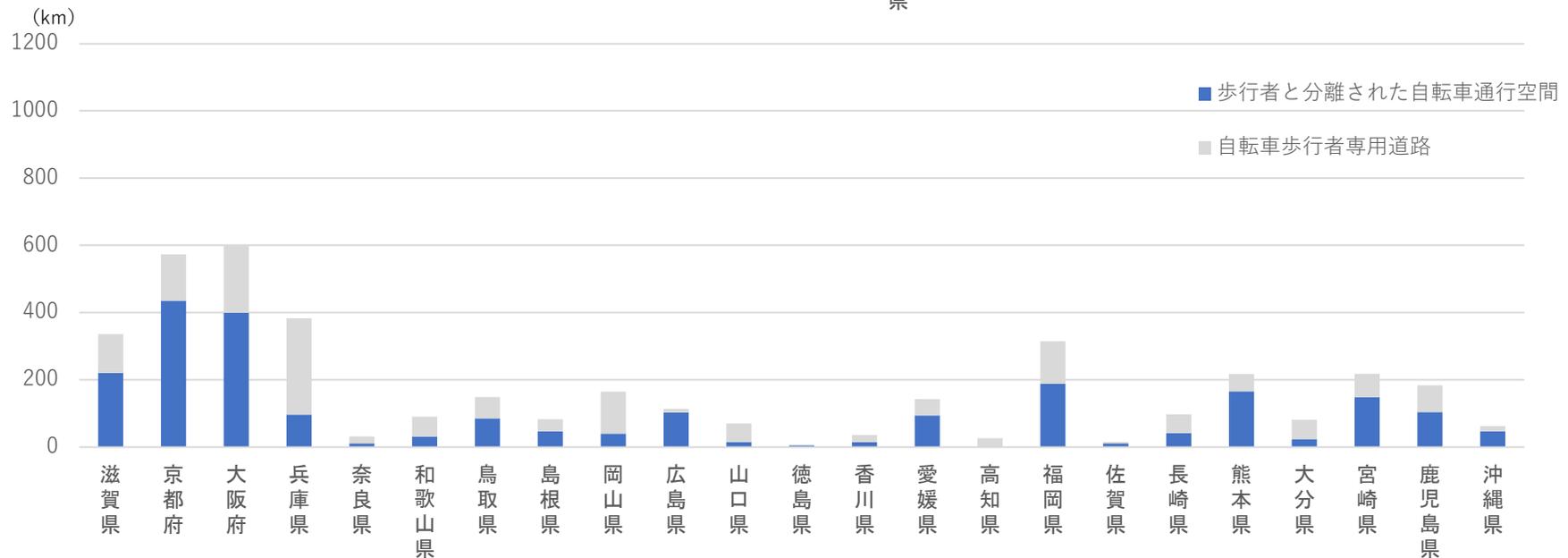
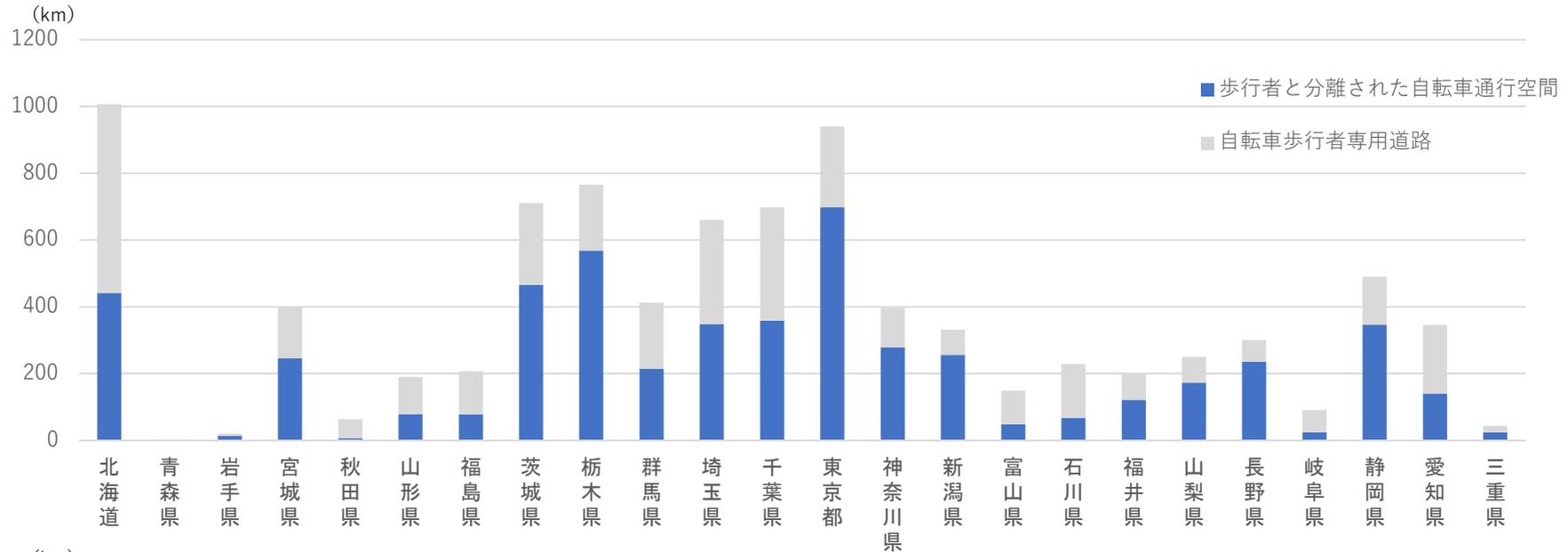
都道府県	策定数 (率)	市区町村の自転車ネットワーク計画策定に係る取組内容
東京都	24 (39%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都の第2次自転車活用推進計画において、2030年までに49区市すべてで自転車活用推進計画を策定することを目標として設定。 ・ 計画目標の達成に向けて、自転車通行空間ネットワーク計画調整会議（国・都が事務局）を開催し、計画策定の働きかけや各種情報提供等を実施。
大阪府	15 (35%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪府の自転車活用推進計画に、2025年度までに20市町村で自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画を策定することを目標として設定 ・ 大阪府の職員が市町村を訪問して計画策定を働きかけ、その際に、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画に記述すべきポイントを整理した事例 ・ 策定済の自治体で苦労した点と対応方法 ・ 計画に位置付けられた府道の優先整備の実施状況 等、計画策定の参考となる情報を提供。
長野県	13 (17%)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長野県の自転車活用推進計画に、ジャパンアルプスサイクリングロード（JACR；市町村道を含むサイクリングコース）の整備を位置づけ、毎年の進捗状況の調査において、自転車ネットワーク計画の策定状況も確認。 ・ JACRの地区協議会には県の出先機関も事務局として参画し、市町が共同した計画策定等を支援

自転車の通行空間の様々な形態

- 自転車の通行空間には様々な形態があるが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国交省・警察庁)では、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根型路面表示等)等を整備形態として定めており、これまで約8,000kmを整備
- その他、自転車歩行者専用道路、道路法の道路以外の通行空間(農道・河川管理道路等)も存在し、これらが相互に連携して自転車ネットワークを形成

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	自転車歩行者専用道路	普通自転車歩道通行可規制が行われている歩道		自転車ネットワーク計画路線である道路法以外の道路
						普通自転車通行指定部分あり	普通自転車通行指定部分なし	
例								
	59km	212km	634km	6,665km	5,336km	1,080km	65,950km	—
延長(km) (R6.3速報値)	自転車道* *自転車専用道路を含む		自転車専用通行帯	車道混在	歩行者と分離された自転車通行空間			
	271km		634km	6,665km				
	7,570km							

都道府県別の自転車通行空間 整備状況(R6.3速報値)



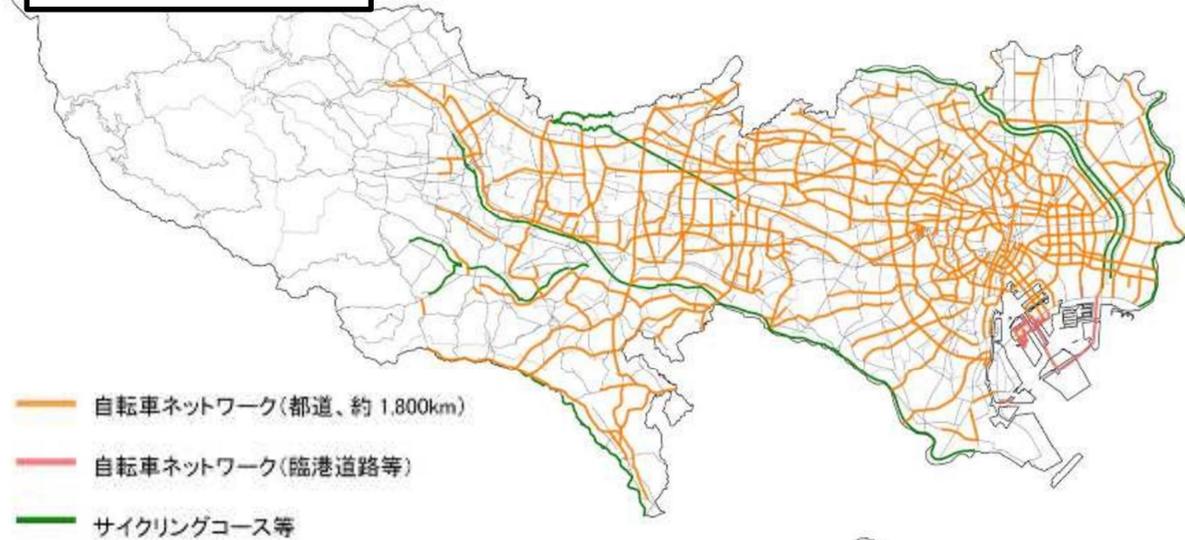
* 国、都道府県、市区町村が管理する道路等の合計値

(国土交通省調べ)

自転車ネットワークの将来像・整備状況(東京都)

(出典：「東京都自転車通行空間整備推進計画」(R3.5、東京都))

将来像(2040年代)



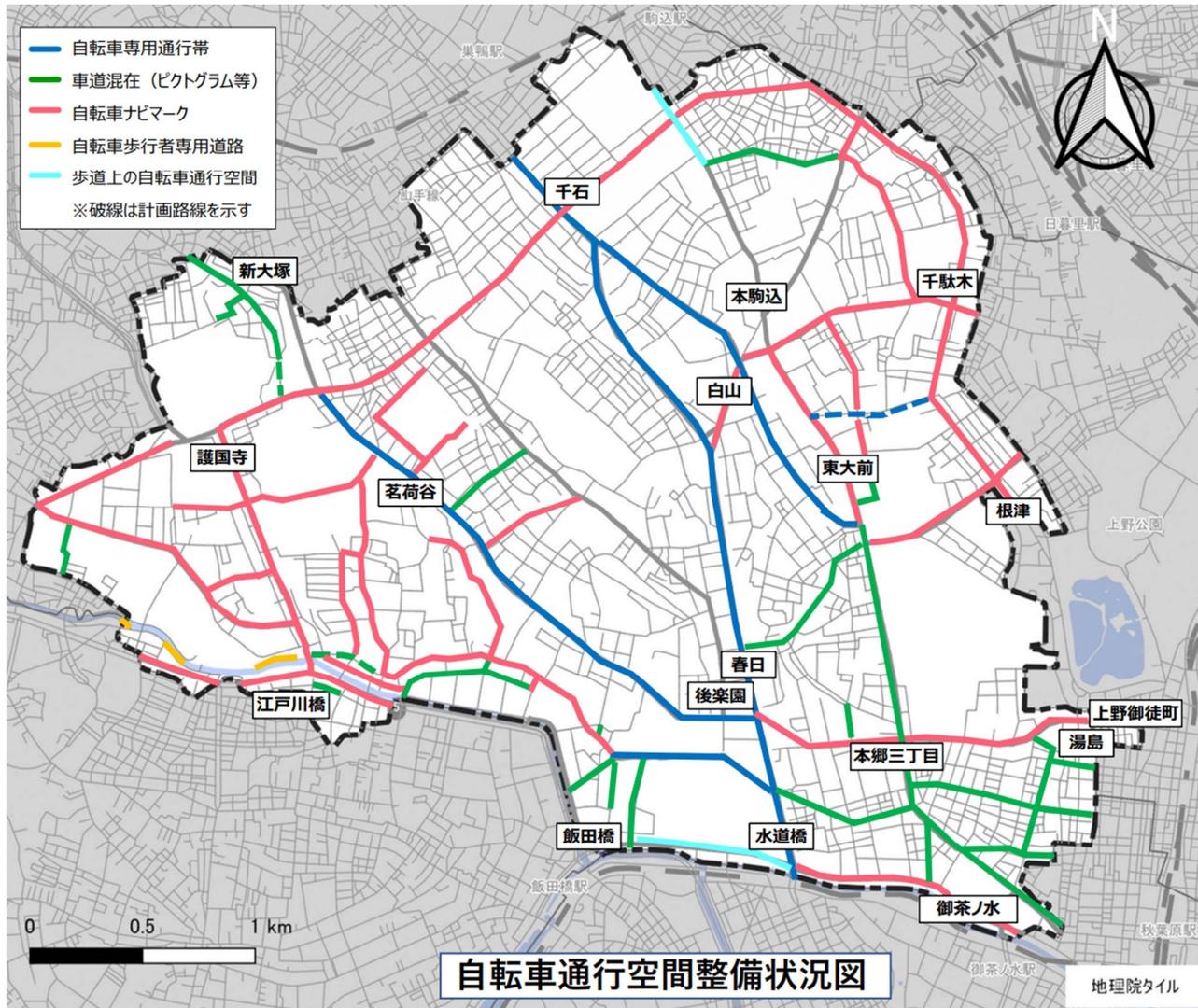
▲ 2040年代の将来像 (自転車ネットワーク)

現状(2019年度末)



▼ 自転車通行空間整備に取り組む区間

東京都文京区(令和6年3月時点)



(出典：東京都文京区ホームページ)

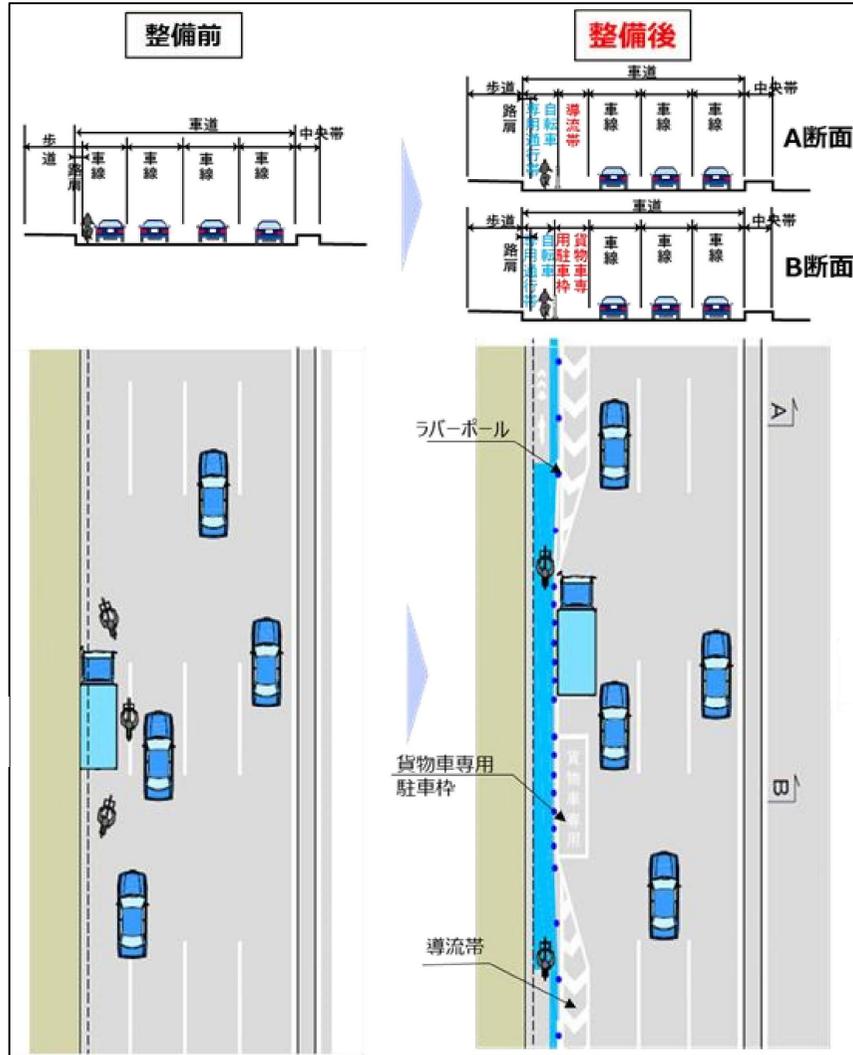
東京都江東区(令和4年3月時点)



(出典：東京都江東区ホームページ)

【事例】国道1号(白金一丁目～(仮称)高輪台交差点)の自転車通行空間整備 国土交通省

- 道路空間の再配分により、第一車線を自転車専用通行帯に変更
- 自転車通行空間の安全の確保のため、車線との間にゴム製ポールを設置
- 秩序ある駐車を促すため、貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置



自転車の利用による効用の例

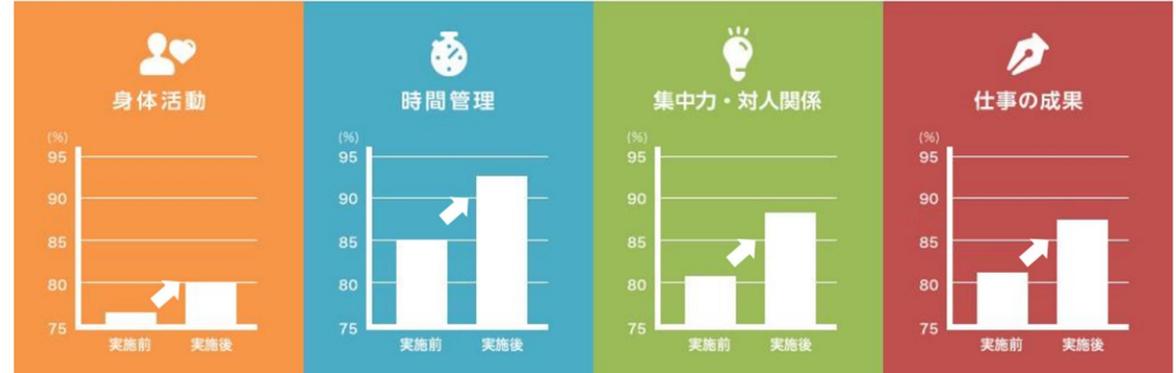
(出典：「自転車通勤導入に関する手引き」(R6.7、自転車活用推進官民連携協議会))

【体重・体脂肪率の変化】



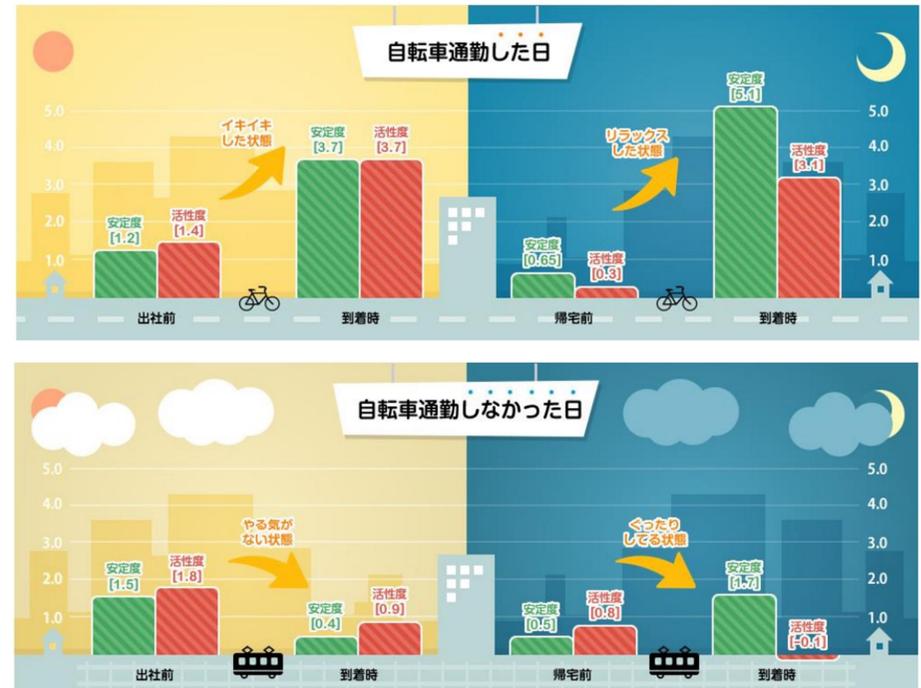
(出典：(株)シマノ)

【労働生産性の変化】



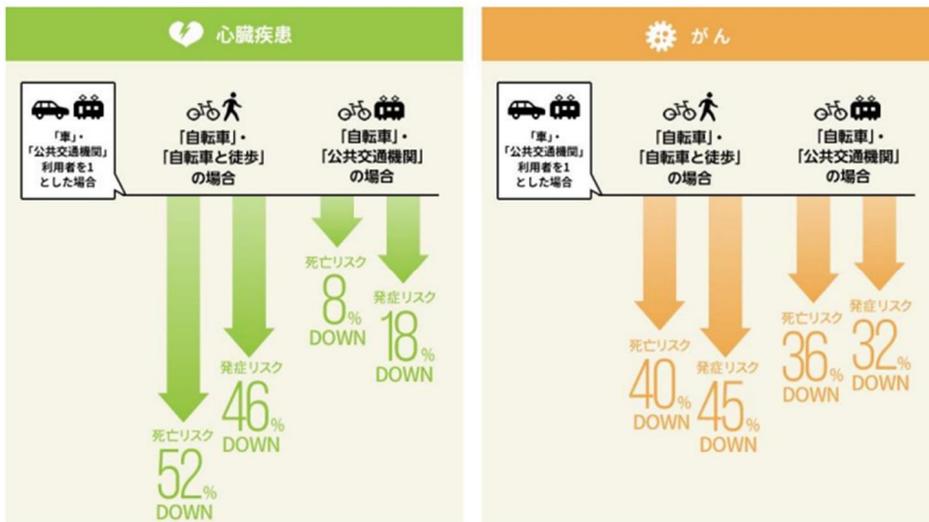
(出典：(株)シマノ、(株)シマクラ)

【気分の安定度・活性度の変化】



(出典：(株)シマノ)

【心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスクの変化】



(出典：BMJ2017;357;j1456.)
(図は(株)シマノ作成)