資料2

自転車に係る取組の方向性と
ガイドライン改定に向けた検討項目



第3次自転車活用推進計画の概要

社会情勢等の変化

- モビリティの多様化
- 青切符導入
- 交通空白
- カーボンニュートラル
- 観光需要の回復

ビジョン

安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

指標　自転車分担率　等

目標

【目標１】安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

指標　自転車活用推進計画を策定した市区町村数　等

【目標２】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

指標　ヘルメット着用率　等

【目標３】自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成

指標　シェアサイクルの導入市区町村数　等

【目標４】自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

指標　運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率、デコ活応援団の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取組む会員数　等

【目標５】サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

指標　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　等

施策

５つの目標を実現するための施策を位置付け（計31）

※主な施策

目標1
- 自転車通行空間の計画的な整備
- 多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備

目標2
- 道路利用者全体の安全意識醸成
- 自転車の交通安全教育の推進　・安全に自転車に乗れる環境の創出

目標3
- 自転車と地域の公共交通等との連携の促進
- 公共交通機関への自転車の持ち込みの促進

目標4
- 自転車を利用した健康づくりの推進
- 自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進

目標5
- 世界に誇るサイクリング環境の創出
- 自転車活用による観光地域づくりの推進

措置

31の施策を実施するための具体の措置を位置付け（計121）

目標１　安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

- 自転車の活用を更に促進し、自転車利用を促すためには、**自転車利用者が安全で快適に自転車を利用できるとともに、歩行者を含むとしたすべての道路利用者と共存していくことが重要**。
- **自転車の通行空間や自転車駐輪場をはじめとする良好な自転車利用環境の実現を目指す**。

施策１　地方公共団体における計画策定・施策実施の促進

- 手引きの改定等、**地方版自転車活用推進計画**の策定促進
- 国と関係者の連携体制の構築等、**自転車ネットワーク計画**の策定促進

[地方版自転車活用推進計画策定状況（ウェブサイト）]



施策２　自転車通行空間の計画的な整備の推進

- 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**全国各所で整備計画の策定及び整備**の推進
- **「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定**し、地方公共団体等に周知【新規】

[道路空間再配分による自転車通行空間の整備]

（4車線⇒2車線+自転車専用通行帯+ゴム製ポール）



施策３　路外駐車場整備、停車抑制対策、違法駐車取締りの推進

- **自転車専用通行帯における停車抑制対策**の推進

[自転車専用通行帯にゴム製ポール等を設置した例]



施策４　多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進

- **地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備や利用向上に向けた取組**をとりまとめ、地方公共団体等に周知
- 多様な自転車に係る**広いスペースを有する駐輪ニーズへの対応**に向けた、**サイクルラックに関する技術基準の見直し**の推進

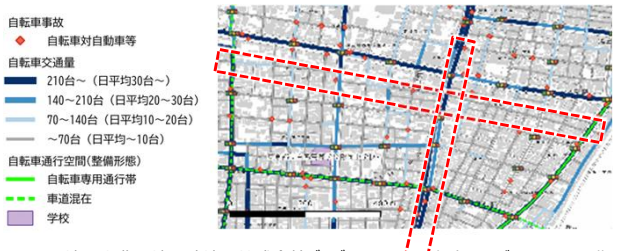
[子供乗せ自転車]



施策５　計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用の推進

- **自転車ネットワークの計画及び整備に係るデータ活用**の推進

[データ活用による自転車ネットワークの検討]



地図出典：地理院地図株式会社ブログウォッチャーの保有するデータを用いて作成

施策６　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

- **「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」**の整備の実施
- 無電柱化と合わせた自転車通行空間の確保に向け、地方公共団体に対する**無電柱化推進計画**の策定促進

[ゾーン30プラスのパンフレット]



道路の脱炭素化の推進に向けた取組

道路法（令和7年法律第22号） 抜粋

道路管理に関わる様々な関係者が、道路法によって実現すべき理念について認識を共有できるよう、道路法を改正し、新たに基本理念を創設

（この法律の目的）
第一条
　この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

（基本理念）
第一条の二
　道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

（道路脱炭素化基本方針）
第四十八条の六十六
　国土交通大臣は、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針（以下「道路脱炭素化基本方針」という。）を定めるものとする。

道路脱炭素化基本方針　概要版（令和7年10月） 抜粋

1 政府が実施する施策の基本的な方向性

(1) 道路のライフサイクル全体の低炭素化

道路建設から管理までのCO_2排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進
（道路照明のLED化、低炭素材料の開発・導入促進等）



(2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及や再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せながら、道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の取組を推進
（太陽光発電設備の導入、EV急速充電器の設置促進等）



(3) 低炭素な人流・物流への転換

自転車等の低炭素な移動手段への転換や、低炭素な物流システムの構築を促進
（自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備等）



(4) 道路交通の適正化

ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い、道路交通を適正化
（主要渋滞箇所の渋滞対策、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化等）



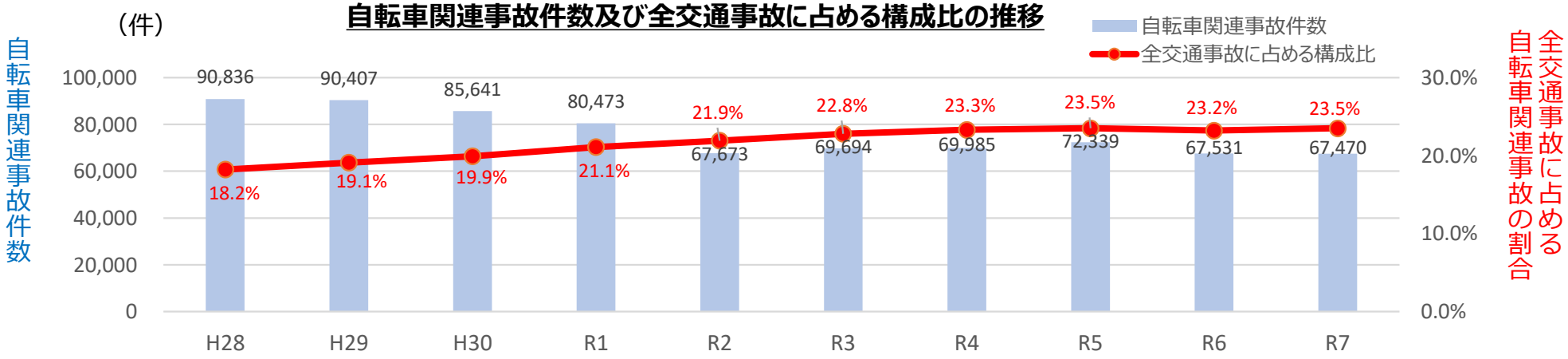
2 重点的に推進する施策（今後5か年）

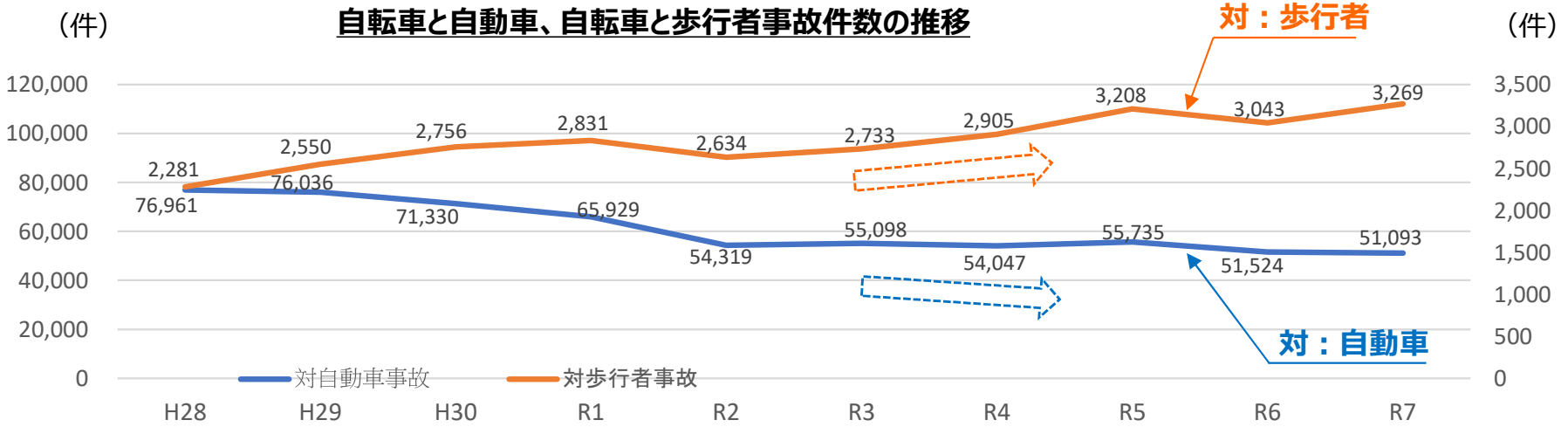
CO_2排出削減に併せてコスト縮減や地域活性化などの効果が高い施策について「重点プロジェクト」として推進

（道路照明のLED化、再生可能エネルギーの活用、低炭素な材料の導入促進、自転車の利用促進、渋滞対策の推進、ダブル連結トラックの導入促進）

自転車関連事故の現状

- 自転車関連事故は７万件前後で推移（うち対自動車が約５万件、対歩行者が約3,000件）。
- 全交通事故に占める自転車関連事故の構成比や自転車と歩行者事故件数は**増加傾向**。

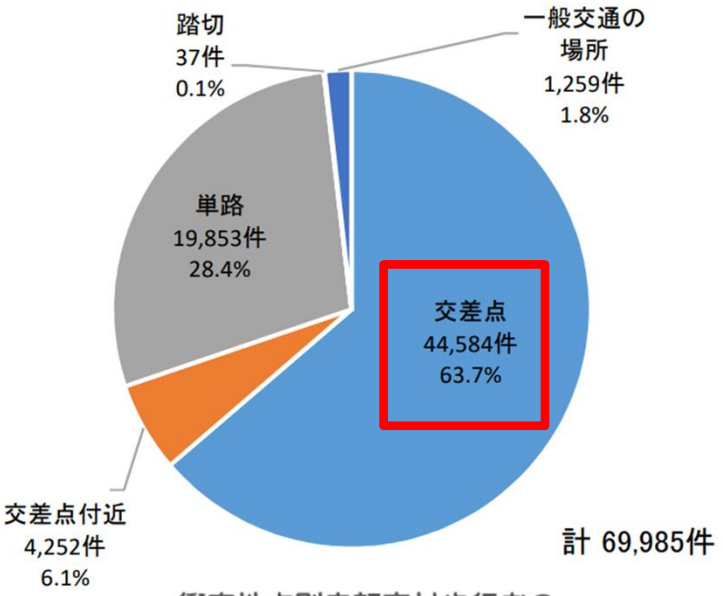




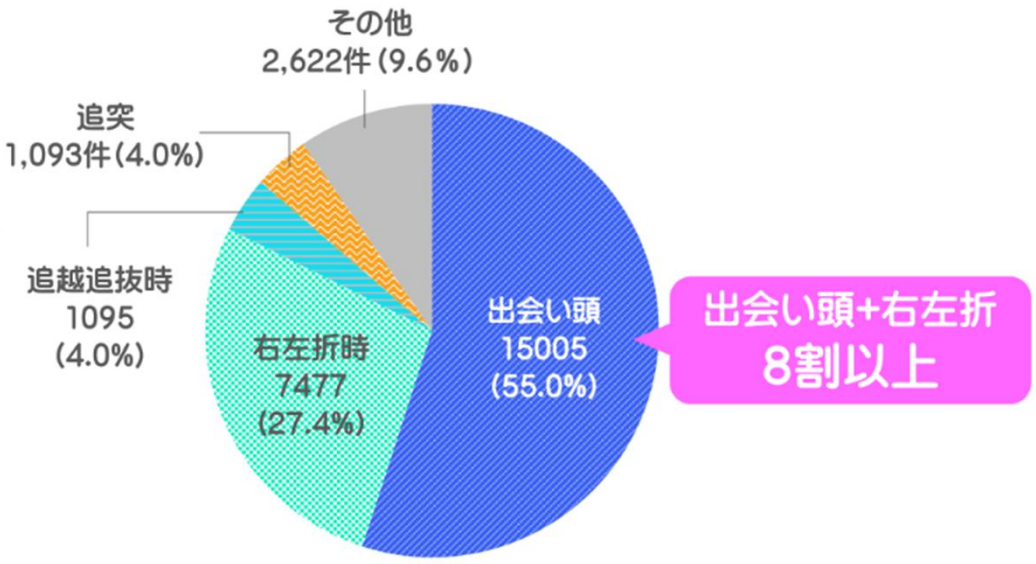
自転車関連事故の形態

- 自転車関連事故(約７万件)の約６割は**交差点**で発生。
- 自動車との事故は**「出会い頭＋右左折」**で約８割。
- 歩行者との事故は、**「歩道」**で最多（約４割）。

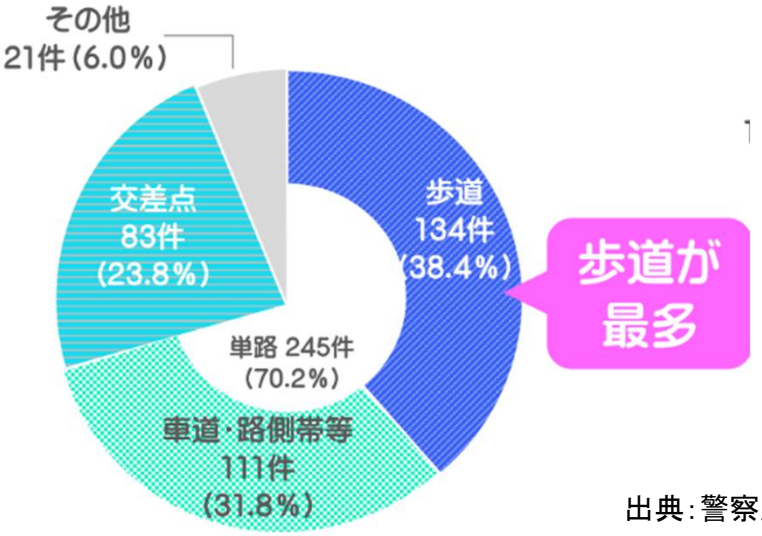
道路形状別自転車関連事故件数【令和４年】



事故類型別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数（令和3年～令和7年合計）



衝突地点別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数（令和7年）

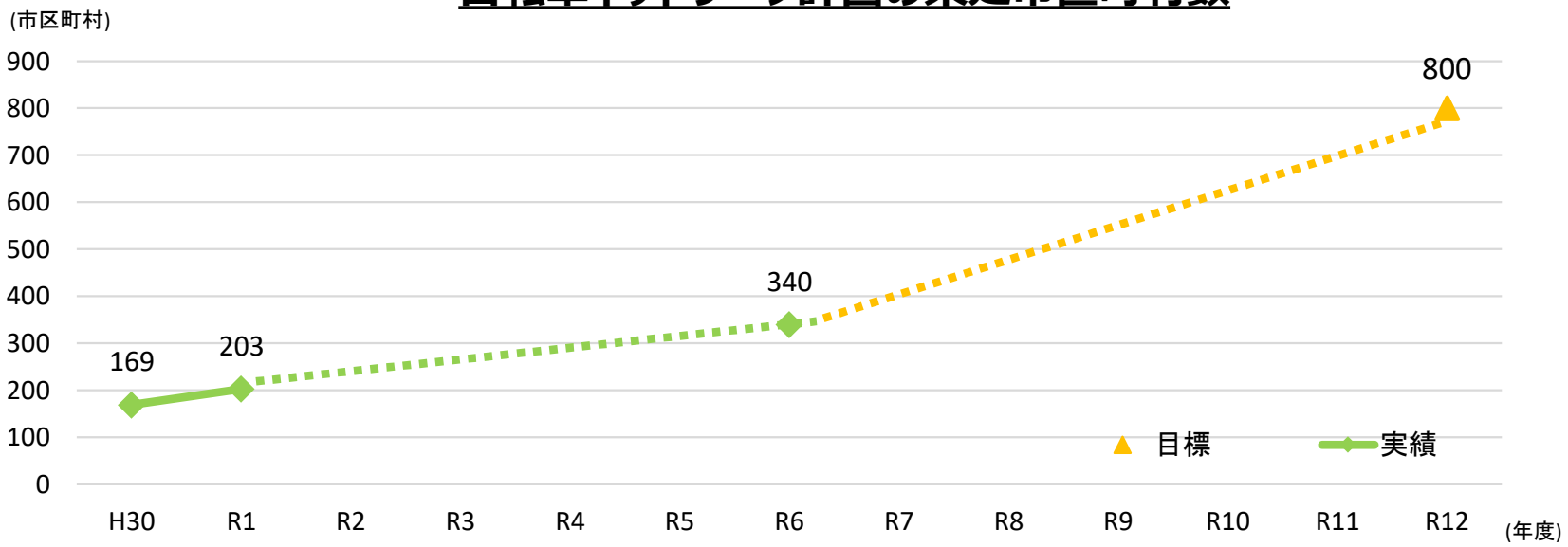


出典：警察庁HPより

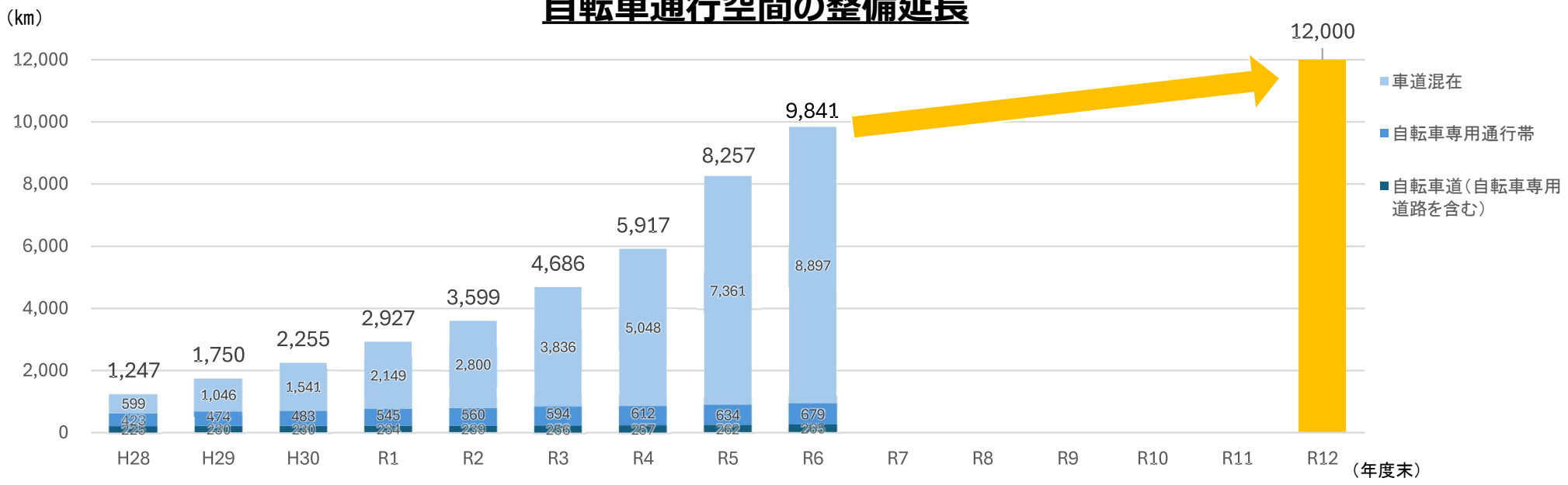
自転車通行空間の現状・目標

（全市区町村数：1,741）

自転車ネットワーク計画の策定市区町村数



自転車通行空間の整備延長



今後の自転車ネットワークに係る取組の方向性

地域状況

○近年交通事故件数全体は減少傾向だが、自転車関連事故は横ばい
　・対自動車：出会い頭（交差点）、対歩行者：歩道が最多
○交通反則通告制度：R8.4導入(導入以降、事故は一定の減少傾向)

道路課題

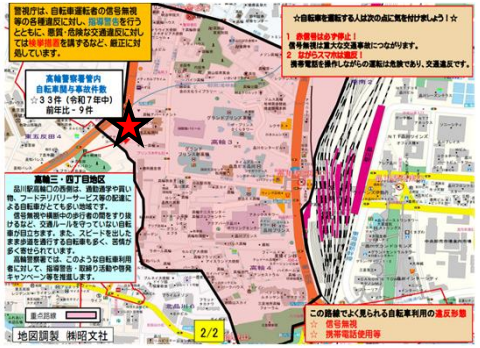
○自転車利用を支える通行環境の充実が必要
　・利用実態を踏まえた通行空間の確保
　・安全で快適に通行できる道路空間の形成

第３次自転車活用推進計画のビジョンを踏まえ

「ネットワークと空間」の質を高める取組を両輪 で推進

【自転車通行空間の整備】

○整備延長の拡大に加え、自転車利用状況や事故発生状況等を踏まえ、**<u>駅等の拠点を結ぶ路線や中高生の通学路など、安全対策の必要性が高い路線を重点的に選定</u>**し、**<u>自転車専用の空間整備や交差点対策を推進</u>**することで、**<u>自転車ネットワークの形成と通行空間の質向上を両輪で推進</u>**。





（例）自転車専用の空間整備





（例）交差点における視認性の改善や表示の工夫

【維持管理】

○自転車が安全通行できるよう、
<u>路側部の維持管理に配慮</u>



【その他】

○**<u>走りやすい自転車ネットワークの見える化</u>**
（民間サービス等での活用を見据えた情報提供）

ガイドライン改定に向けた取組の方向性



- 良好な自転車利用環境の実現に向けて、「計画」と「整備」の両面から取組を推進。

【課題】

計画

■ 自転車ネットワーク計画の策定

更なる自転車ネットワーク**計画の策定促進**が必要

■ 自転車ネットワーク路線選定の考え方

自転車ネットワーク**路線を選定する際の観点**を整理し、**考え方を具体的に示す**ことが必要

■ 自転車ネットワーク路線の選定におけるデータの活用

自転車ネットワーク路線の検討における**データ活用の考え方や方法**を具体的に示すことが必要

整備

■自転車通行空間の整備

更なる**自転車通行空間の整備**が必要
自転車道・自転車専用通行帯の**専用空間の整備**を推進することが必要

■自転車専用通行帯における路上停車

自転車専用通行帯における自転車の安全な通行を確保するため、**通行帯上の停車の抑制が必要**

【取組の方向性】

①自転車ネットワーク計画の考え方整理
（計画の考え方の明確化・対象の重点化）

②データ活用による
自転車ネットワーク計画検討の高度化

③道路空間再配分の手法の充実・
検討方法の整理

④自転車専用通行帯の停車抑制対策

①計画の考え方の明確化

- 自転車ネットワーク形成の計画思想として、**目的や自転車ネットワークが持つべき機能や役割などの基本的な考え方**を明示（特に**「利用」、「安全」、「ネットワーク」**の視点）。

○ 現行ガイドラインにおける記載

- **自転車ネットワーク計画の意義や目的、役割といった計画の基本的な考え方**についての**明確な記載なし。**
（「背景」や「用語の定義」において触れられている程度）
- 自転車ネットワーク路線の選定の考え方について、①～⑨の路線の例示にとどまっている。

＜自転車ネットワーク路線選定の例示（表現短縮）＞

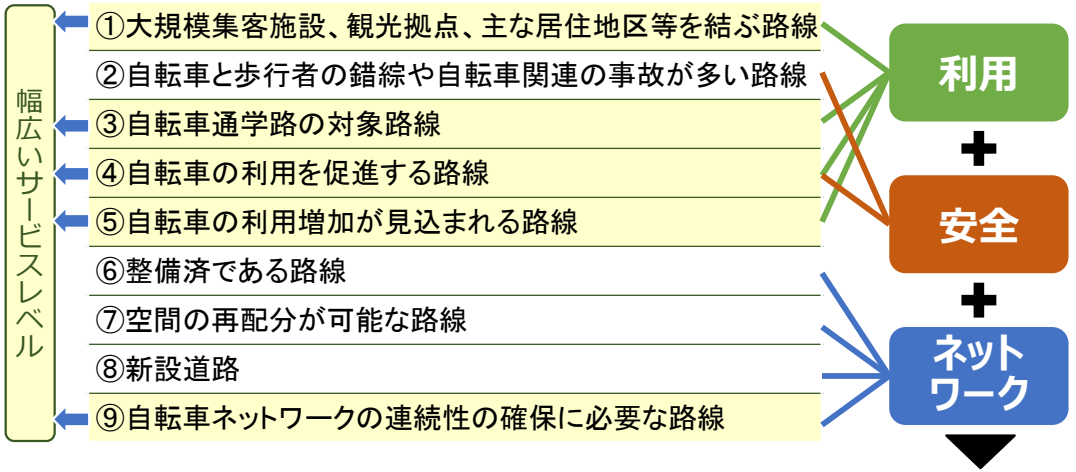
①大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線
③自転車通学路の対象路線
④自転車の利用を促進する路線
⑤自転車の利用増加が見込まれる路線
⑥整備済である路線
⑦空間の再配分が可能な路線
⑧新設道路
⑨自転車ネットワークの連続性の確保に必要な路線

○ 課題

- 自転車ネットワーク計画の**意義や目的、役割、対象とする利用者や利用目的、ネットワークを形成すべき路線の考え方**等が明確でなく、計画の理念や目指すべき姿が**自治体に十分伝わっていない。**

○ 検討の方向性

- 自治体が地域の実情や、対象とする利用者等に応じた計画を適切に策定し、効果的な整備・運用につなげられるよう、**計画の意義や目的、対象、ネットワークを形成すべき路線の考え方など**、計画検討の基本的な考え方を明確化。
- 自転車ネットワークに求められる役割について、**「利用促進」、「安全な移動環境」、「目的地までのネットワーク形成」**の観点から整理し、地域が目指す姿に応じ重視すべき視点を提示。



※「自転車ネットワーク検討におけるデータ活用の手引き」（R8.1）にも記載

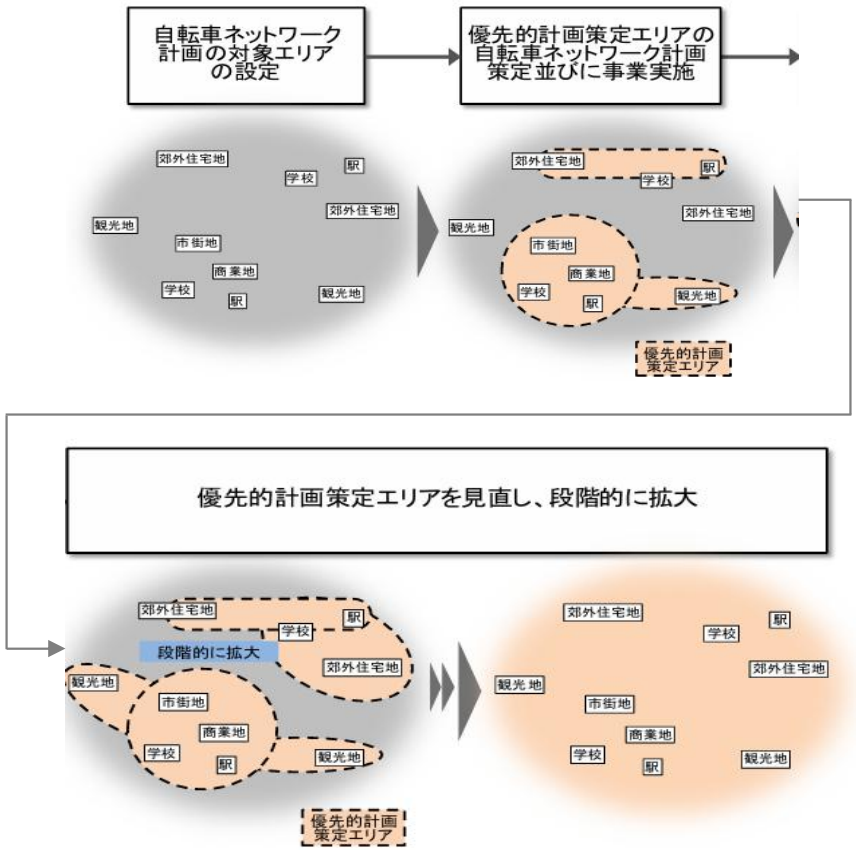
- 自転車走行環境の質の向上も含め、**幅広いサービスレベルに応じた通行空間のあり方**についても今後検討。

①対象の重点化

- 自転車ネットワーク計画における優先的計画策定エリアの要件を明示化し、計画策定及び重点対策を推進。

○ 現行ガイドラインにおける記載

- 自転車ネットワーク計画において、整備効果を早期に発現させる観点から、対象エリアの中でも優先的に計画策定を行うエリアの考え方を提示。



○ 課題

- **本来、自転車専用の空間として整備すべき箇所**でも、**車道混在による整備が多く見られる**。
- **優先的に計画・整備を進めるべき箇所の要件が明確に示されていない**ため、**ネットワーク計画の策定が進まず**、必要な用地の確保や**適切な通行空間整備が進まない**。

○ 検討の方向性

- 利用状況や事故の発生状況を踏まえ、特に交通安全の観点から、**優先的計画策定エリアの要件を明示化**し、**計画的・集中的に計画策定及び重点対策**を実施。

【対応イメージ】

自転車NW計画路線の中から重点対策箇所※を位置付け、対策を優先的に実施

※重点対策箇所の例
- 自転車指導啓発重点地区・路線
- 自転車利用量が多い区間
- 自転車関連事故が多発している交差点や事故危険箇所・区間

②データ活用による計画検討の高度化

- 令和7年度に策定した**「自転車ネットワーク検討におけるデータ活用の手引き」の内容**をガイドラインに追記し、データを活用した計画策定を促進。
- 費用や時間を要する分析に限らず、自治体が活用できる**オープンデータ**等の活用方法についても紹介。

○ 現行ガイドラインにおける記載

- 現行ガイドラインでは、自転車ネットワーク検討のために**必要なデータの例**を提示。

【必要な情報及び収集方法の例の記載（抜粋）】

必要な情報	収集方法等
自転車利用の起終点となる施設等	自転車利用者へのアンケート調査
立ち寄りを期待する景勝地等	地域の観光マップ
自動車の交通量、走行速度	道路交通センサス調査
自転車が関連する事故発生箇所と事故形態	交通事故オープンデータ等

【自転車の主要な動線に活用可能なデータに関する記載（抜粋）】

自転車の動線が想定しづらい場合は、自転車利用の多い学校や企業等の協力を得て**通行経路に関するアンケート**を実施することや、シェアサイクル事業者の協力を得て**自転車プローブデータ**を活用すること、**スマートフォンの移動履歴座標データ**等を活用することも有効な方法である。

○ 課題

- データを活用した計画検討の具体的な進め方が十分に示されていない。
- データ活用の有効性は高まる一方、費用やノウハウ等の面から、データ活用が進みにくい自治体も存在。

○ 手引きの策定

- データ活用の観点からガイドラインを補完する位置づけとして、自治体の実務担当者向けの手引きを策定。
- 手引きでは、地域課題を客観的かつ定量的に把握することを目的として、様々なデータを地図上で重ね合わせることにより、**課題のある路線を分析・可視化**する手順を解説。
- また、自転車ネットワーク検討に活用可能なデータとして、自転車プローブデータに加え、交通事故統計情報等のオープンデータも紹介。

○ 検討の方向性

- **アナログも含むデータを活用した地域課題の把握方法**等、手引きのポイントをガイドラインに追記し、データを活用した計画策定を促進。
- 費用や時間を要する分析に限らず、**オープンデータ等の活用も含め、計画策定におけるデータ活用の考え方を幅広く示し**、その裾野を拡大。

③空間再配分の手法の充実・検討方法の整理

- **優先整備箇所・区間を選定した上で、再配分実施までの具体的な検討手順（フロー）**を整理。
- 再配分の対象となる各横断面構成要素について、再配分実施に向けた段階的な手順を整理。

○ 現行ガイドラインにおける記載

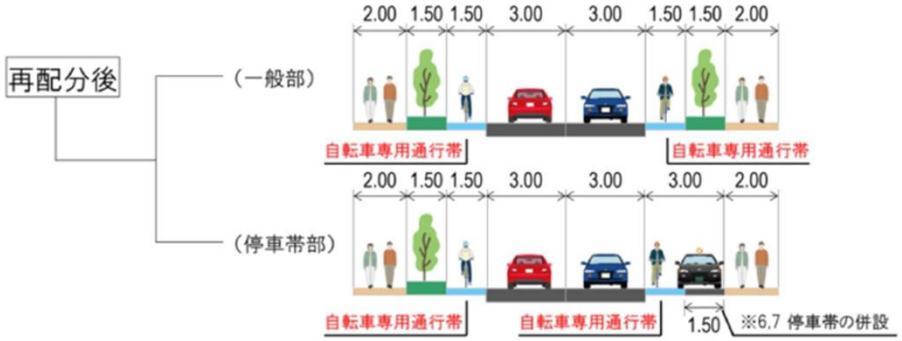
・これまでのガイドラインでは、整備形態や空間再配分の選択肢を示すにとどまっていた。

【現行ガイドラインでの解説】

（出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（R6.6、国交省・警察庁））

「車線幅員」や「車線数」等、既設道路で空間再配分を行う観点と関連する道路構造令の条項等を説明し、再配分例を図示

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	・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の縮小 ・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	・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	・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	・路肩の縮小又は省略	第8条第7項



○ 課題

・令和7年度に国総研が空間再配分事例集を公表し、蓄積は進んでいるものの、**再配分実施までの具体的な検討手順が明確に示されていない**ため、整備が進みにくい。

・**優先的に整備すべき箇所・区間が明確でない**ことから、再配分の検討が進みにくく、結果、**本来は自転車専用の通行空間として整備すべき箇所においても、車道混在による整備が多く見られる**。

○ 検討の方向性

・**優先的に整備すべき箇所・区間を選定した上で**、再配分の対象とする構成要素を整理し、各構成要素について、再配分実施に向けた**段階的な検討手順**を提示。

【検討手順イメージ】

・自転車ネットワーク計画に位置付けられた区間について、優先整備箇所・区間を選定し、整備形態を設定した上で、道路空間の再配分手法を検討し、地域の意見も踏まえて実施

STEP 1	STEP 2	STEP 3
優先整備箇所・区間の選定	再配分手法の検討※	施設配置の見直し検討

※標準値や特例規定の活用(中央帯、植樹帯等)、車線削減等

④自転車専用通行帯の停車抑制対策

- **国総研実験結果を踏まえ、ゴム製ポールの設置条件（高さ、設置間隔）を明示**し、停車抑制対策を促進。

○ 現行ガイドラインにおける記載

・現行ガイドラインでは、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**ものとする、と記載。

・**ゴム製ポールの設置**については、自転車専用通行帯の右側（車線側）に駐車スペースを設置する場合の対策としての記載にとどまっていた。

○ 課題

・自転車専用通行帯や車道混在区間において、**停車車両**により、自転車の走行空間が十分確保されていない。

・安全で快適な通行環境の確保のためには、駐停車禁止規制等の対策強化、停車抑制対策が必要。

・停車抑制対策としてのゴム製ポールの設置方法に関する知見が不足。

○ これまでの取組（令和7年度国総研実験結果）

・自転車専用通行帯におけるゴム製ポールの高さや設置間隔の違いによる停車抑制効果や走行性への影響について走行実験を実施。

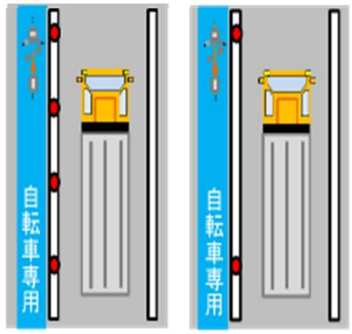
・自転車の走行空間の確保と自動車交通との両立に向けて、ゴム製ポールについて、**高さ80cm、設置間隔3～10m**の条件で有効性を確認。

○ 検討の方向性

・国総研実験結果を踏まえ、**ゴム製ポールの設置条件を明示し、停車抑制対策を促進**。

・設置にあたっては、**現地状況や維持管理性等も考慮**。





設置間隔：3m　　10m

ガイドライン改定の検討項目　まとめ（案）

		課題	検討の方向性（案）
計画	①計画の考え方の明確化	・自転車ネットワーク計画の意義や目的、役割、対象とする利用者や利用目的、ネットワークを形成すべき路線の考え方等が明確でなく、計画の理念や目指すべき姿が自治体に十分伝わっていない。	・自治体が地域の実情等に応じて、計画を策定し、効果的な整備・運用につなげられるよう、計画検討の考え方を提示。 ・「利用」、「安全」、「ネットワーク」の観点から整理し、地域が目指す姿に応じ重視すべき視点を提示。 ・自転車走行環境の質の向上も含め、幅広いサービスレベルに応じた通行空間のあり方についても今後検討。
	（対象の重点化）	・本来、自転車専用の空間として整備すべき箇所でも、車道混在による整備が多く見られる。 ・優先的に計画・整備を進めるべき箇所の要件が明確に示されていないため、ネットワーク計画の策定が進まず、必要な用地の確保や適切な通行空間整備が進まない	・利用状況や事故の発生状況を踏まえ、特に交通安全の観点から、優先的計画策定エリアの要件を明示化し、計画的・集中的に計画策定及び重点対策を実施。
	②データ活用による計画検討の高度化	・データを活用した計画検討の具体的な進め方が十分に示されていない。 ・データ活用の有効性は高まる一方、費用やノウハウ等の面から、データ活用が進みにくい自治体も存在。	・アナログも含むデータを活用した地域課題の把握方法等、手引きのポイントをガイドラインに追記し、データを活用した計画策定を促進。 ・費用や時間を要する分析に限らず、オープンデータ等の活用も含め、計画策定におけるデータ活用の考え方を幅広く提示。
整備	③ 空間再配分の手法充実・検討方法の整理	・空間再配分事例集を公表し、蓄積は進んでいるものの、再配分実施までの具体的な検討手順が明確に示されていないため、整備が進みにくい。 ・優先的に整備すべき箇所・区間が明確でないことから、再配分の検討が進みにくい。	・優先的に整備すべき箇所・区間を選定した上で、再配分の対象とする構成要素を整理し、各構成要素について、再配分実施に向けた段階的な検討手順を提示。
	④自転車専用通行帯の停車抑制対策	・自転車専用通行帯や車道混在区間において、停車車両により、自転車の走行空間が十分確保されていない。 ・駐停車禁止規制等の対策強化、停車抑制対策が必要。	・国総研実験結果を踏まえ、ゴム製ポールの設置条件を明示し、停車抑制対策を促進。 ・設置にあたっては、現地状況や維持管理性等も考慮。