

最近の自転車施策の動向



国土交通省 道路局
自転車活用推進本部事務局 次長
直原 史明



1. 道路の基本政策

道路政策ビジョン「2040、道路の景色が変わる」(R2.6)



◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式



道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿
と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
 - ➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
 - ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

＜関係する主なSDGs＞



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- 旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
- 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- 中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

- 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



道路政策ビジョン「2040、道路の景色が変わる」(R2.6)



◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

<政策の方向性>

① 国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

② マイカーなしでも便利に移動

マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

- ・モビリティ・ハブ
- ・道の駅の無人自動運転乗合サービス

自動運行補助施設

③ 交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

- ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
- ・歩行者と車が共存する道路

④ 行きたくなる、居たくなる道路

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出

- ・地域センターとなる目抜き通りや道の駅
- ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新

歩行者利便増進道路

⑤ 世界に選ばれる都市へ

卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

- ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
- ・時間帯に応じて用途が変化する路肩

特定車両停留施設

⑥ 持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

- ・自動運転トラック輸送
- ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送

特車の新たな通行許可制度

⑦ 世界の観光客を魅了

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上

- ・多言語案内・キャッシュレス化
- ・オーバーツーリズム対策

⑧ 災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

- ・災害モードの高速道路
- ・道の駅やSA/PAの防災拠点化

災害復旧等の代行制度

防災拠点自動車駐車場
踏切道の指定制度
沿道区域の届出・勧告制度

⑨ 道路交通の低炭素化

電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩ 道路ネットワークの長寿命化

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

- ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
- ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



中山間地域の暮らしを支える道の駅



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム



3. 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会

9 道路交通の低炭素化



BRT（バス高速輸送システム）や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

具体イメージ

- シェアサイクルポート、駐輪場、自転車道ネットワーク等、安全で快適な自転車利用環境が整備

最近の取組例



駅前に設置されたシェアサイクルポート
(富山県富山市)

※全国225都市でシェアサイクルを導入済み(2019年3月末時点)



○ 「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献
▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路(若手現山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ (19/05289-17/14)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を上向
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進

高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕

車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進



道路空間の再配分

ノルウェー オスロ市

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的な課金とともに、市街地の**自転車**・公共交通利用環境を整備



シェアバイク



バイクレーン



バス・タクシーレーン

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進します。

ノルウェー (E39国道)

高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備





2 地方版自転車活用推進計画

地方版自転車活用推進計画の策定市区町村(R6.3時点)

● 地方公共団体に対して、地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」を策定（平成30年8月）し、周知。令和6年3月末時点で、216市区町村が策定。

都道府県	計画策定済
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、 富良野市、美瑛町、上富良野町、 中富良野町、南富良野町 ・占冠村(※1)
青森県	
岩手県	盛岡市、北上市、陸前高田市
宮城県	仙台市、名取市
秋田県	横手市、男鹿市、湯上市、大仙市、 小坂町、上小阿仁村、 美郷町、東成瀬村
山形県	山形市、寒河江市
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	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	宇都宮市、佐野市
群馬県	
埼玉県	さいたま市、熊谷市、戸田市
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	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	横浜市、川崎市、相模原市、平塚 市、藤沢市、厚木市
新潟県	新潟市、南魚沼市、湯沢町
富山県	富山市
石川県	金沢市、加賀市
福井県	あわら市
山梨県	
長野県	長野市、松本市、伊那市、飯山市、 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	
静岡県	静岡市、浜松市、沼津市、三島市、 富士宮市、富士市、伊豆市、御前 崎市、伊豆の国市、小山町
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	伊勢市・鳥羽市・志摩市・明和町・ 玉城町・度会町・大紀町・南伊勢 町(※5)
滋賀県	草津市、守山市
京都府	京都市、長岡京市
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	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	東吉野村
和歌山県	和歌山市、海南市
鳥取県	大山町
島根県	益田市
岡山県	岡山市
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	宇部市
徳島県	徳島市、鳴門市
香川県	高松市
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	宿毛市、香南市
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	佐賀市
長崎県	島原市、大村市、五島市、南島原 市、新上五島町
熊本県	熊本市
大分県	大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎市、えびの市
鹿児島県	鹿屋市、南さつま市、南九州市、 湧水町
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

自転車施策を推進するためには、マスタープランとなる地方版自転車活用推進計画が不可欠です。
 ⇒ 未策定の市区町村においては、自転車施策に係る庁内の連携体制を構築した上で、
 計画策定の手引き(拡充予定)や先行事例も参照しつつ、速やかな計画の策定・推進をお願いします。



1. 都市環境

- ✓ 移動手段の選択肢としてシェアサイクルの利用が促進されるようポート設置やエリア拡大等の取組を推進。

施策 2-1 シェアサイクルのエリア拡大及び認知向上

シェアサイクルのさらなる利用促進のため、市内全域を対象に、現在ポートが設置されていない主要駅周辺へ優先的にエリアの拡大を進めます。

将来的には、IoT技術を活用し、他の公共交通などとの情報連携や料金支払いの一体化を図るなど、利便性のさらなる向上をめざします。

2021年度の市政モニターへのアンケート結果では、シェアサイクルの認知度が約60%、使用経験は約2%に留まっているため、市ホームページ、SNS、広報さかいなどを活用した効果的な発信により認知度の向上を図ります。

【取組内容】

- ・乗降者数の多い鉄道駅周辺などを中心としたエリアの拡大
- ・IoT技術を活用した他の公共交通などとの連携
- ・市ホームページ、SNS、広報さかいなどを活用した効果的な発信
- ・各イベント開催時の交通手段としての積極的なPR



シェアサイクルポート分布図
(2022年9月現在)

施策 2-2 シェアサイクルポートの充実

シェアサイクルの利便性向上や利用促進のため、2022年9月現在95箇所あるシェアサイクルポートの充実を図ります。

公共用地の活用や民間事業者などの協力を得ながら、主要駅周辺だけでなく市内集客施設や観光地を周遊しやすい場所にシェアサイクルポートの設置を進めます。

【取組内容】

- ・民有地を積極的に活用したシェアサイクルポートの充実



シェアサイクルポート

(出典：「堺市自転車活用推進計画」(2023.3))

2. 健康

- ✓ 自転車通勤の促進を施策に位置付け、市の発注工事等において加点制度を導入

施策 2-1 企業と連携した自転車通勤の促進

厚労省・国土交通省・環境省・経済産業省・国土交通省・国土交通省

自転車通勤は環境にやさしく健康的であり、事業者としてはイメージアップや社会的な評価につながります。また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて決定された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対応方針」でも、在宅勤務（テレワーク）、ローテーション勤務、時差出勤とともに、自転車通勤が推奨されています。

国土交通省では、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤導入に関する手引き」の策定や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト創設により、自転車の活用を推進しています。経済産業省では、健康経営に取組む優良な法人を「見える化」する取組として、「健康経営優良法人認定制度」を創設しています。愛知県および協会けんぽにおいても、「健康宣言」を共同で作成しています。

本市においても、市内企業と連携して自転車通勤を促進する方策について検討します。また、持続可能な開発目標（SDGs）達成やゼロカーボンシティの実現に向けて、本市が発注する総合駅併設方式の工事や業務への加点制度等の、自転車通勤に取組む企業への支援方策についても検討します。



図 自転車通勤導入に関する手引き（資料：国土交通省（令和元年））

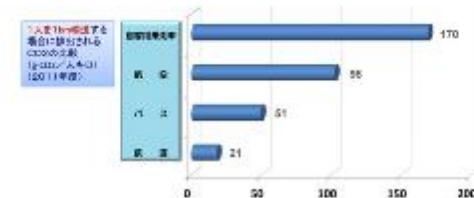


図 一人1km輸送する場合に排出される二酸化炭素量（資料：中野運輸局（令和3年））

(出典：「岡崎市自転車活用推進計画」(2022.3))



3. 観光

- ✓ 先進的なサイクリング環境の整備に係る施策として、サイクルトレイン、サイクルフェリー、サイクルバスの導入・利用を推進。

－ 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備 －

⑥ サイクルトレインの運行

JR西日本、JR四国と連携し、自転車を分解せず、そのまま電車に直接持ち込むことができるサイクルトレインの利用環境の充実を図ります。



⑦ サイクルフェリーと連携した誘客の促進



サイクルシップ・ラズリ

しまなみサイクリングの魅力アップに向け、2021年4月には(株)しまなみが乗客48人と自転車40台を積み込むサイクルシップの運行を開始し、サイクルトレインとの連携やサイクリストのチャーター船としての活用を図ります。

一方、尾道市側では、尾道駅前～瀬戸内航路において「サイクルシップ・ラズリ」が就航しています。乗客75人に加え約50台の自転車を積み込む専用スペースを備えた全長17.7m、総トン数19tの小型船で、「JR西日本イノベーションズ」や「せとうちDMO」傘下の「瀬戸内ブランドコーポレーション」などが出資する「瀬戸内チャーター」が建設、所有し、しまなみサイクリングに新しい楽しみ方を提供しています。

⑧ サイクルバスの運行

輸行袋に収納した自転車を持ち込んだり、現地のレンタサイクルを利用してしまなみ海道のサイクリングを楽しめるようサイクルバスが運行されています。サイクリングの裾を広げるこうした取組の積極的な情報発信に努めます。



■フラワライナー（広島交通）、しまなみライナー（瀬戸内運輸(株)外）

(出典：「今治市サイクルシティ推進計画」(2024.6))

4. 安全・安心

- ✓ 自転車事故の防止に向けて、「シェア・ザ・ロード」の浸透を図りつつ、ヘルメット着用や自転車保険加入の取組を推進。

◆目標4 シェア・ザ・ロードの精神に基づく自転車の安全利用

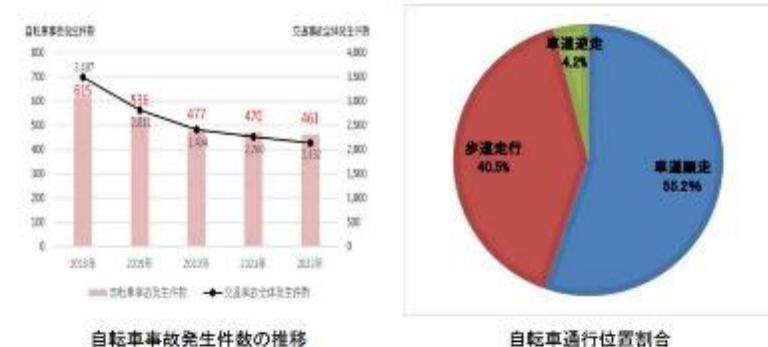


◇実施すべき施策

- (1) 自転車安全利用の普及・啓発
- (2) ドライバー等への普及・啓発
- (3) 自転車安全利用に係る指導者の育成
- (4) ライフステージに応じた自転車安全教育の充実

成果指標	現況値 (2022年)	目標値 (2026年)
① 自転車事故発生件数	461件	※
② 自転車通行厳守率	55.2%	60%以上

※本計画期間中の自転車事故発生件数について、交通事故発生件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。



4- (1) 自転車安全利用の普及・啓発

「シェア・ザ・ロード」の精神を更に浸透させるとともに、ルールの遵守とマナーの向上により、自転車が関係する事故のない社会を目指す。

また、事故の未然防止のため、定期的な自転車整備の浸透を図るほか、2023年(令和5年)4月施行の改正道路交通法によるヘルメット着用努力義務化を踏まえ、事故が発生した際の被害を軽減させるため、より一層ヘルメットの着用を推進する。

そのほか、条例により、2020年(令和2年)4月からは自転車損害保険等への加入が義務化となっていることから、損害の補償に対応した自転車損害保険等への加入を加速化させ、自転車の安全利用の普及・啓発を図る。

(出典：「第2次愛媛県自転車新文化推進計画」(2023.5))

- 国の推進計画を踏まえて、都道府県・市区町村における地方版自転車活用推進計画の策定に向けて検討する際に参考となる情報を整理した手引きを策定。
- 同手引きについて、これまでの自治体における取組の好事例等を取りまとめ、拡充する予定。
- 併せて、自転車施策を推進する際に活用可能な支援メニューの整理・とりまとめについても検討中。

【手引きの目次構成】

はじめに

1. 地方版推進計画策定の位置付け、策定主体

(1) 地方版推進計画策定の位置付け

(2) 地方版推進計画の策定主体

2. 検討体制、策定手順

(1) 検討体制

(2) 策定手順

3. 計画の構成

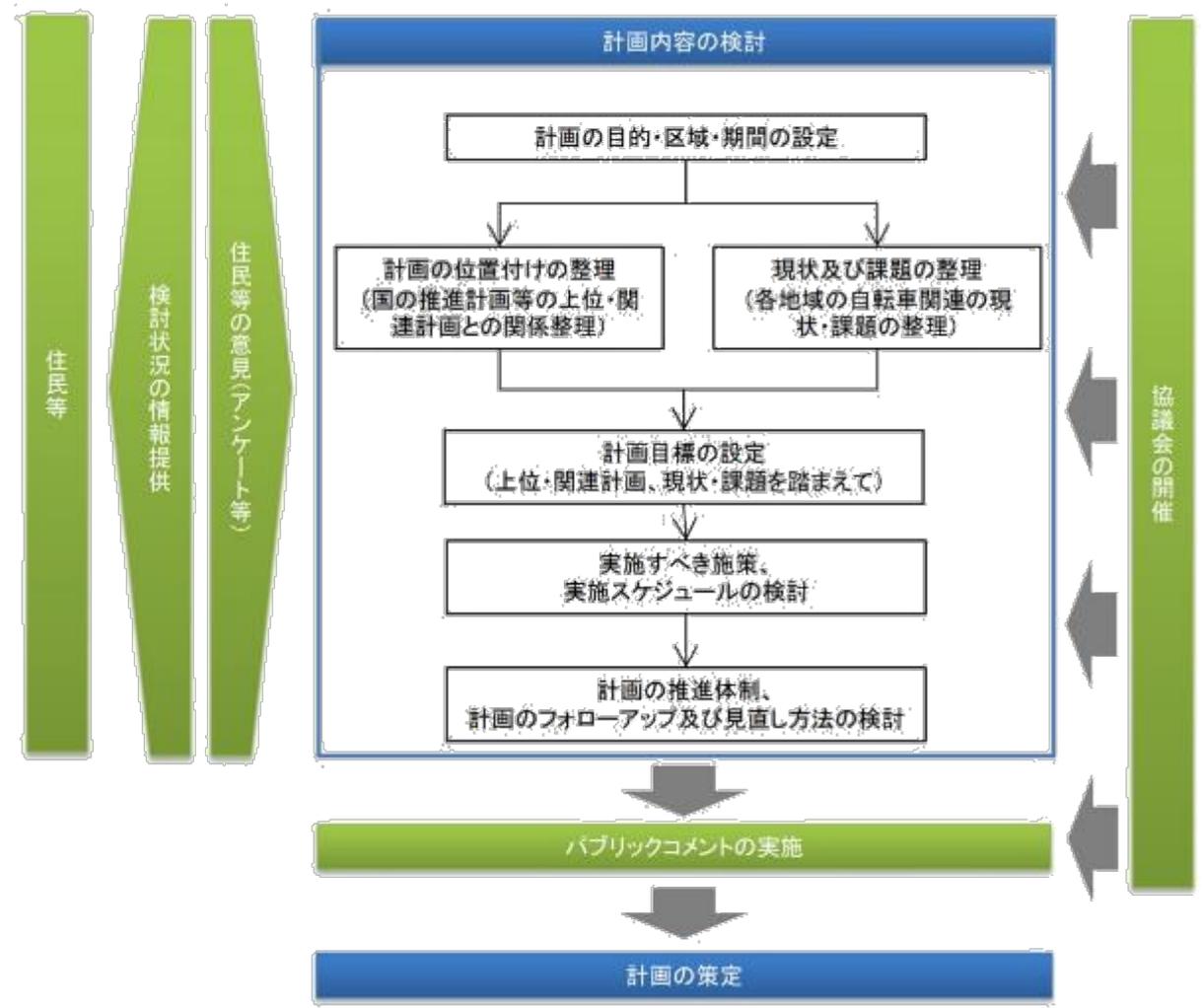
4. 計画の標準的な内容と策定手法

(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

(2) 現状及び課題、計画の目標

(3) 実施すべき施策、実施スケジュール

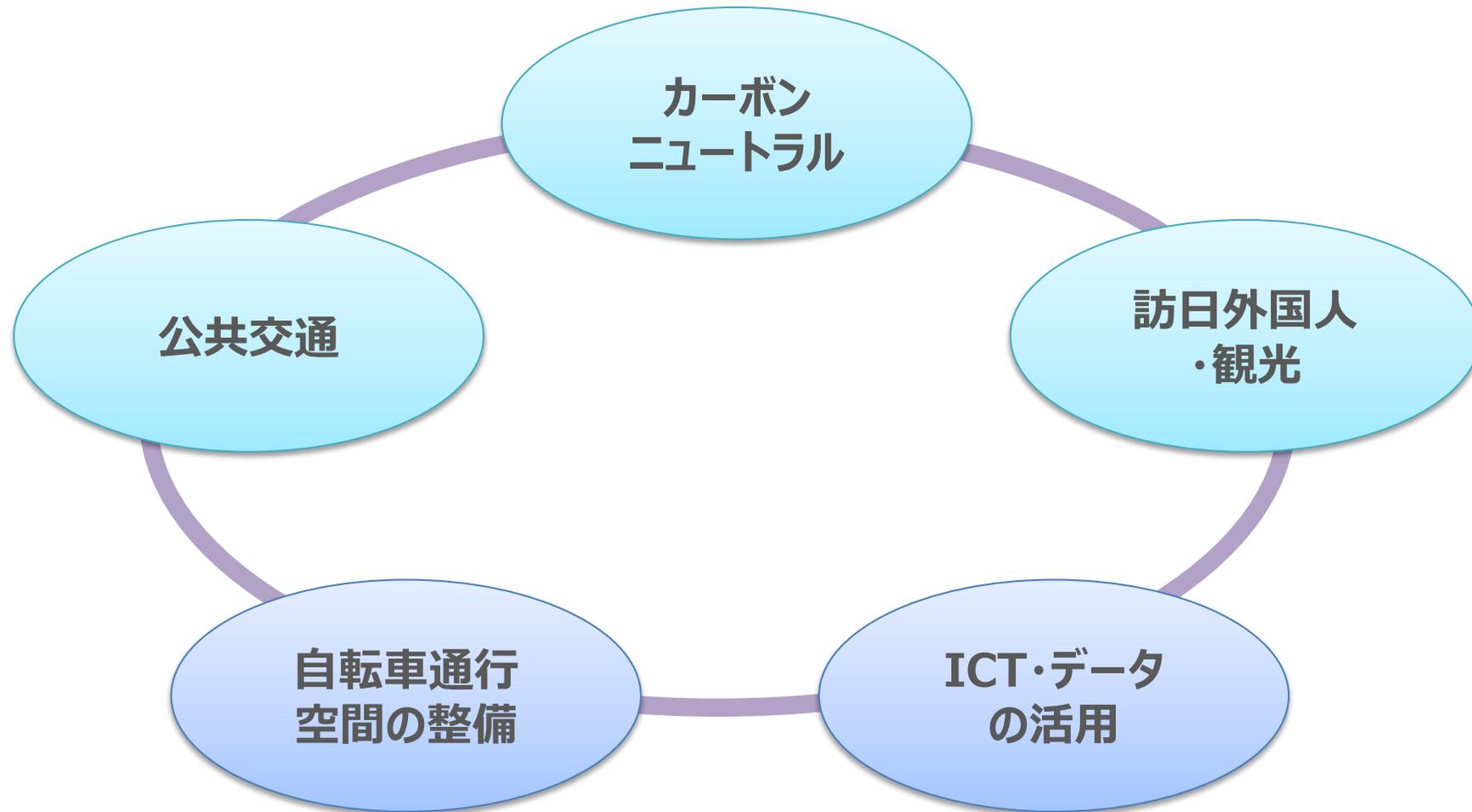
(4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法



計画策定の手順（例）



3 国の次期自転車活用推進計画





◆気候変動の深刻化、巨大災害リスクの切迫

- ・地球温暖化・気候変動の影響による自然災害の激甚化・頻発化
- ・気温・海面水位の上昇
- ・水害・雪害・土砂災害の多発
- ・地震災害の多発
- ・南海トラフ地震など切迫する巨大地震・津波による甚大な被害の懸念

◆人口減少・急速な少子高齢化がもたらす地域の危機

- ・全国的な人口減少・少子高齢化の深刻化
- ・地方都市の人口減少の加速
- ・地方を中心とした生活サービスの利便性低下
- ・公共交通の厳しい現状
- ・空き家・空き地の増加
- ・子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境
- ・コロナ禍を契機とした働き方、住まい方、生活様式等の多様化
- ・SDGs（持続可能な開発目標）
- ・Well-being（地域の生活環境と地域住民の生活の質）

◆インフラ老朽化の加速度的な進行

- ・交通・物流網やライフラインの寸断につながる事案の発生
- ・老朽化した社会資本の加速度的増加
- ・将来的な維持管理・更新費の上昇
- ・市町村における技術系職員数の減少
- ・AI、ドローン等の新技術の発展

◆建設業や交通・運輸関係産業における人材不足の深刻化

- ・生産年齢人口の減少
- ・建設業や交通サービスにおける労働環境
- ・外国人材受入れ
- ・Society5.0の到来
- ・自動運転、無人化技術の実現に向けた技術の進展

◆国際競争の激化や世界的な不確実性の拡大

- ・アジア諸国等の急速な経済成長
- ・いまだに低いインフラ整備の水準
- ・緊迫化する国際情勢を踏まえたセキュリティ強化等の必要性（サイバーセキュリティを含む）
- ・エネルギーや半導体などの海外依存リスクの高まり
- ・製造業等の国内投資への回帰、民間設備投資の更なる拡大の見通し
- ・世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の増加
- ・航空旅客需要の拡大、国際的な競争
- ・訪日外国人旅行者数の増加とオーバーツーリズムへの懸念
- ・訪日外国人の旅行消費額の増加

◆2050年カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブの世界的な潮流

- ・脱炭素に関する政府目標の設定
- ・創エネ、再エネ利用の必要性
- ・サーキュラーエコノミーの必要性
- ・国際的な脱炭素化に向けた目標の設定
- ・カーボンニュートラルに貢献し、産業となり得る新技術の登場
- ・グリーンインフラや生物多様性に対する国際的な認識の高まり、グリーン投資の拡大



4 その他



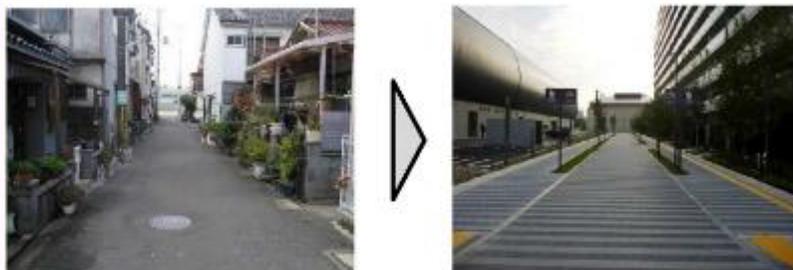
- 自転車通行空間の整備等に対して、防災・安全交付金により支援。
- 地方版自転車活用推進計画に位置付けられた事業に対しては、防災・安全交付金により重点的に支援。

防災・安全交付金による集中的支援 【地域における生活空間の安全確保】

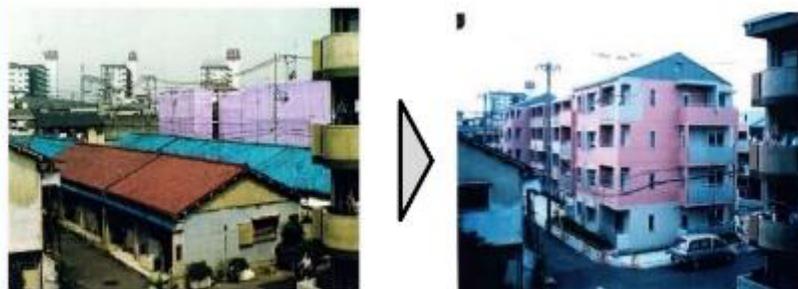
防災・安全交付金を活用し、地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策や通学路等の生活空間における交通安全対策等の実施を支援。

《地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策》

延焼を抑制し避難路となる道路や避難場所となる公園・広場等の整備



老朽建築物の除却や延焼防止性能の高い建築物への建替え



《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

○通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグアータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

○地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化

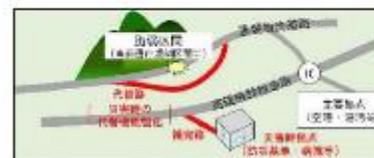


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業（防災・減災）》

○重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

○災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の道路整備



法面法枠工



臂地防止柵



- 先進的なサイクリング環境整備事業（観光振興事業費補助金）では、道の駅や鉄道駅、サイクルステーション等におけるサイクリストの受入環境整備等を支援。

事業目的・背景

- サイクルツーリズムは、環境負荷が少ない形で地域における自然や文化の理解増進と消費拡大が期待でき、全国各地でサイクルルートの整備を展開中。
- しかし、ナショナルサイクルルートをはじめとするサイクルルートにおいても、訪日外国人に対応したサイクリング環境は、必ずしも十分ではないため、質の高い整備が必要。

補助対象

- 訪日外国人旅行者に対応した誰もが迷わず安全・快適に走行できる環境整備や自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり等を支援する。

【補助対象経費】

- ① 多言語による案内標識の整備に要する経費
- ② 受入環境の整備に要する経費
- ③ 情報発信・プロモーションに要する経費

事業スキーム

- 事業形態：直接補助事業（補助率 1/2）
- 補助対象：地方公共団体・協議会
- 事業期間：令和2年度～

事業イメージ

① 多言語による案内標識の整備



多言語による案内標識

② 受入環境の整備

- 手荷物用ロッカー、シャワー、更衣室の整備
- トイレの洋式化
- 無料公衆無線LAN環境



サイクリストの受入環境整備

- レンタサイクル導入に伴う自転車保管施設や受付施設
- サイクルラックの整備
- 貸出用工具の配備
- 自転車組立スペースや休憩スペースの設置



サイクルラック 貸出用工具

③ 情報発信・プロモーション



多言語のホームページ



中国語 韓国語 日本語
多言語のサイクリングマップ



- 様々な工夫により、新たな用地確保を要せず自転車通行空間の量・質の向上が可能な場合もある。
- 空間の再編成をベースにした整備のほか、制限速度の低減、路上駐車対策等の工夫を組み合わせ、自転車通行空間の量・質を向上。

■ 空間の再編成をベースにした整備

＜横断面の構成要素の省スペース化 (静岡県静岡市)＞

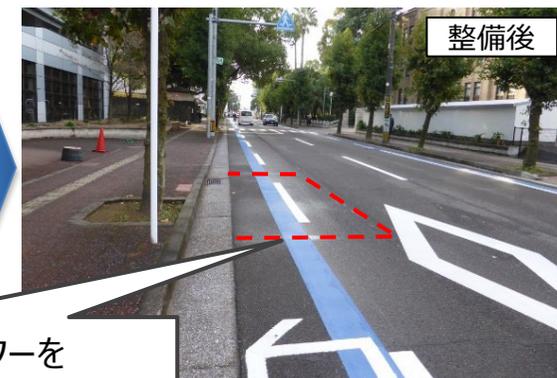


平坦かつコンパクトな街渠を整備することで自転車通行空間の有効幅員を確保

＜横断面の構成要素を削減 (宮崎県宮崎市)＞



整備前



整備後

利用率の低いパーキング・メーターを撤去して自転車通行空間を整備

■ 規制速度の抑制を組み合わせた空間の創出

(愛知県名古屋市)



車線の幅員を減少して自転車通行空間を整備 & 車両の規制速度を40→30km/hに変更



整備前



整備後

■ ゴム製ポール等による路上駐車対策

(東京都)



ゴム製のポール設置により駐停車を物理的に抑制

(バルセロナ)



ハンプのような簡易分離構造物を設置

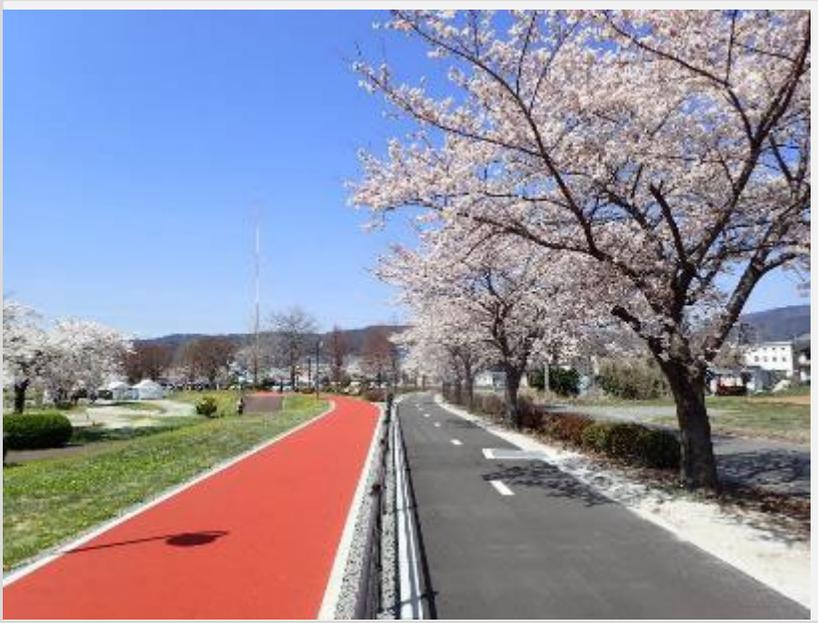
自転車通行空間の整備事例(自転車道、長野県岡谷市)



【整備前の写真】



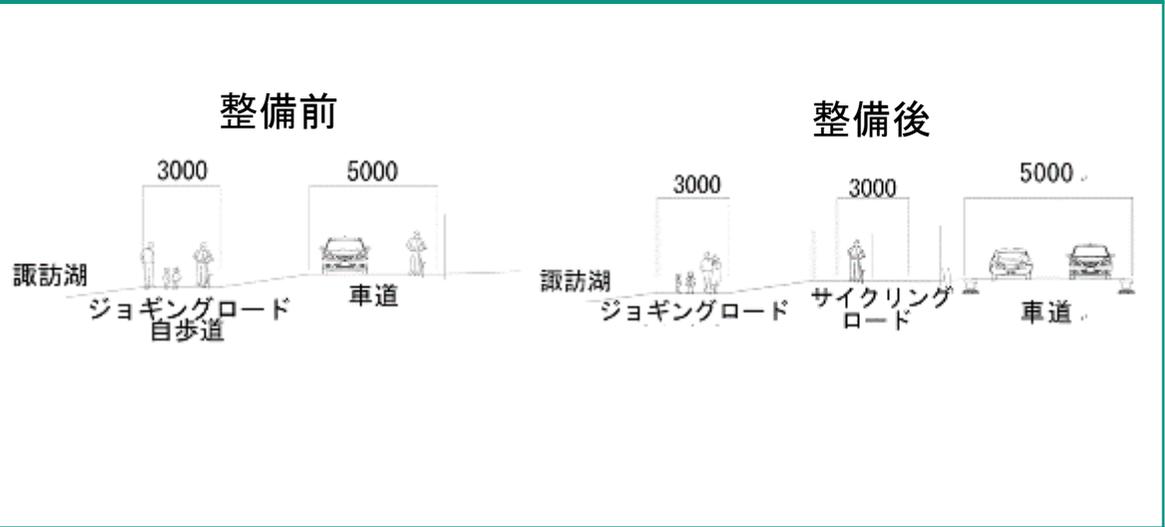
【整備後の写真】



特徴

当該箇所は岡谷湖畔公園沿いを走行する自転車道であり、また付近にはジョギングロードも整備されています。
 自転車道は平坦であり、また幅員は約3mとなっているため、気軽にサイクリングを楽しむことができます。

断面図(整備前・後)



区間情報

分類	地整番号	市町村コード(5桁)	都道府県名	市区町村名	通し番号
A	83	20204	長野県	岡谷市	2

撮影地点の緯度 (Google Map)	撮影地点の経度 (Google Map)
36.055826	138.0594

自転車通行空間の整備事例(自転車専用通行帯、名古屋市)



【整備前の写真】



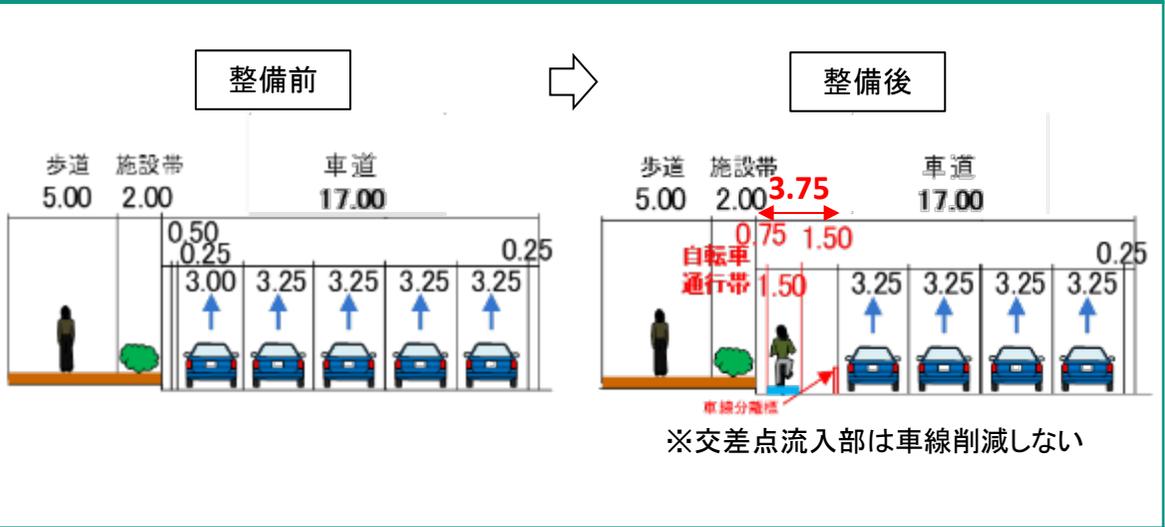
【整備後の写真】



特徴

- ・片側5車線ある道路のうち、第一走行車線を自転車専用通行帯として整備。
- ・車線削減が困難である交差点流入部は、植栽帯を削り自転車専用通行帯を整備。
- ・直左の信号現示が分離している交差点は、自転車専用通行帯の幅員 (W=2.0m) を確保。

断面図(整備前・後)



区間情報

分類	地整番号	市町村コード(5桁)	都道府県名	市区町村名	通し番号
A	85	23100	愛知県	名古屋市	18

撮影地点の緯度 (Google Map)	撮影地点の経度 (Google Map)
35.14393	136.89929

Velo-city2024 (開催地:ベルギー ゲント)



Velo-City(主催:ECF(欧州サイクリスト連盟))とは

自転車や交通計画に関する質の高い知識や有益な最新情報を国際レベルで広めること等を目的に、毎年異なる都市で開催される世界会議。

- ・自転車や交通計画に関する質の高い知識の拡大
- ・効率的で健康的で環境に優しい自転車の認識向上と利用促進
- ・すべての利害関係者(政策決定者、業界、学界、専門家等)の関与促進

- ・自転車政策のベストプラクティスと、国民や企業その他の人々へ寄与するメリットの共有
- ・自転車計画をより広範な関連政策(交通、土地利用、気候、健康等)へ統合を奨励
- ・地元の自転車団体や市民団体を巻き込み、支援



Velo-City 2024 開催概要

■日程 令和6年6月18日(火)～6月21日(金)

■場所 ベルギー・ゲント市
ゲント競輪場「クイプケ」及び
展示貿易センター「フローラルホール」

■主催 ECF(欧州サイクリスト連盟)、ゲント市

■内容

○開催テーマ 「Connecting through Cycling」

「自転車は場所、人、交通手段、分野等を重要なつながりを築く象徴」

○約80の全体会議・セッション、約90のブース出展、
バイクパレード等

○約60か国、1,600人超参加(過去最多)

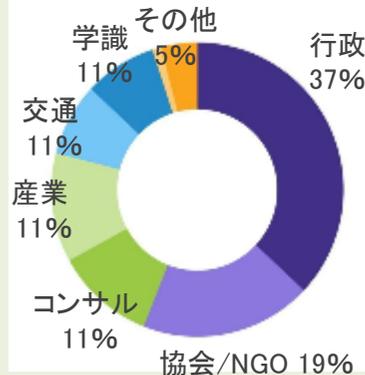
○参加者の約40%が女性

＜ゲント市位置図＞



出典: OpenStreetMap

＜参加者の割合＞



出典: Velo-City2024公式HP

＜開会式(デモレースで開幕)＞



＜全体会議＞



＜セッション＞



＜ブース出展＞



＜バイクパレード＞



＜ウェルカム・レセプション＞



＜ネットワーキング・ディナー＞





概要

- 開催テーマである「自転車を通じてつながる (Connecting through Cycling)」のもと、「①人とコミュニティ」、「②都市と近隣地域」、「③自転車と他の交通手段」、「④産業と他分野」について、約80のセッションで活発な議論が行われた。
- 「①人とコミュニティ」のセッションでは、多様性や包括性、バイクラッシュ※への取り組み等の議論が行われた。

※バイクラッシュ(自転車利用者や自転車政策に対する反発)

<①人とコミュニティをつなぐ>

(主な議題)

■ Wheels of change ～自転車を通じて交通の貧困と闘う～

・リヨンの「フリーベロ」補助金制度、グレーターマンチェスターの「Bike libraries」等、自転車を誰もが利用でき、交通手段の選択肢とするための革新的で実用的な事例が発表された。

■ 自転車界の女性たち ～自転車業界に多様性をもたらす～

・自転車業界での女性の地位や影響力向上に向け、ECFは各種団体と連携し「Women in Cycling network」を3年前に設立。自転車部門の多様性を高めることは、自転車のメリットを解き放つために重要であり、業界で働く女性を増やすことの重要性を強調。

■ バイクラッシュを超えて ～市民参加の力を解き放つ～

・包括的で持続可能な交通の主導権(イニシアチブ)を促進するためには「市民参加」が重要であり、自転車の独特な問題であるバイクラッシュ(自転車利用者や自転車政策に対する反発)を超えるため、様々なモビリティ政策からの教訓を踏まえて議論。

■ 自転車の利点を選挙の争点にする

・自転車政策の推進における選挙の戦略的役割と超党派のアプローチの重要性について議論。資金と政治的支援の確保における共感を呼ぶ答えは「自転車について話さないこと」であり、渋滞緩和や公衆衛生の向上等、自転車をより広範なトピックに結び付けることとした。

■ 誰も取り残さない ～コミュニティを築く包括的な自転車計画～

・特に社会的弱者や交通不便な地域を含む、全ての人が包括的に自転車にアクセスでき、安全であることを保証することを中心的に議論。ヘルシンキでは自転車NWにより、交通不便な孤立していた地域を繋いだ事例等が示された。

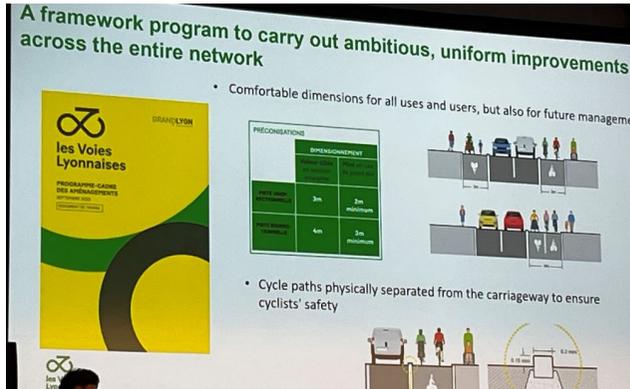


セッションの様子 ～②都市と近隣地域をつなぐ～

概要 ○ 「②都市と近隣地域」のセッションでは、都市や地方部、国際規模の自転車NWやデータ活用等の議論が行われた。

<②都市と近隣地域をつなぐ>

(主な議題)



■都市から田舎への自転車 ～車の少ないコミュニティへの道を切り開く～

・都市と地方の自転車利用の拡大に向け、都市部で学んだ教訓を地方でいかに応用するかについて議論。予算の制限と地方の状況に合わせた自転車戦略の事例として、Ciclovia Parchi Calabria(南イタリアの地方部)がEuroVeloに統合された事例等が紹介された。

■高品質な自転車ネットワークの力

・高品質な自転車ネットワークの事例として、北イタリアのAida Cycleway、欧州サイクリングNWであるEuroVeloの品質と均一性を確保するツール、包括的な自転車NWを通じて公共スペースを変革するリヨンの「Les Voies Lyonnaises」、ワロン地域の「RAVeL」を紹介。



■自転車ルートネットワークに関する国際協力 ～国内から国際規模へ～

・自転車NWにおいて、日常からレジャーまで多様なニーズに等しく応えるためには安全性、連続性、快適性が主要な優先事項であると議論。また、e-BIKEの普及によって状況が一変し、自転車NWの設計では20年先を考える必要があるとした。加えて、UNECE(国連欧州経済委員会)による、国際規模の自転車NWに関する設計ガイドの共有がなされた。

■HELP! 自転車利用政策をカスタマイズし、前進させる方法 ～ベルギー、オーストリア、デンマークからの洞察～

・省庁間で自転車を優先することに成功したベルギーの先駆的な「Be Cyclist」プログラム、オーストリアやコペンハーゲンの自転車戦略の最新情報について紹介。

■データを使って自転車利用の根拠を構築する

・自転車利用促進におけるデータの重要性に加えて、データの視覚化の重要な役割を強調。自転車インフラから移動実態まで、データを効果的に提示することで、自転車利用の多くの利点を説得力のある形で伝えることができる方法について議論。





概要

○ 「③自転車と他の交通手段」のセッションでは、鉄道との連携、モビリティハブ、シェアサイクル等の議論が行われた。

<③自転車と他の交通手段をつなぐ>(主な議題)



■ 自転車に乗る人は電車が大好き ～it's complicated!～

・欧州では自転車を鉄道に持ち込めるものの、交通事業者が自転車利用者の実際のニーズを満たせていない点について議論(例、鉄道車両に標準で4台分しか自転車スペースが無い等)。ベルギー国鉄では国民の半数以上のデータより、アプリを更新する方法を紹介。

■ 自動車のない生活を可能にする ～自動車の所有を減らすものは何でしょうか?～

・自動車の所有を減らし、自動車のない生活を促進するためのアプローチについて議論。都市から地方部まで、マルチモーダルや駐車場、シェアモビリティ等、主要なテーマで議論。

■ 包括的な自転車シェアリングシステム ～拡大に向けた次のステップを計画～

・都市の場所や規模に関係なく、既存の自転車シェアリングシステムが多様なコミュニティに対応できるようにするための革新的な戦略とベストプラクティスについて議論。

■ シームレスな旅を実現する革新的なモビリティハブ

・公共交通やシェアモビリティ、アクティブモビリティを結び付け、公共空間を改善するモビリティハブのベストプラクティスについて共有。

■ 最新の自転車駐輪場の導入と実践

・効果的な駐輪インフラの必要性について議論。「自転車での移動はすべて、建物から始まり、建物で終わります」とし、自転車利用を促進する不動産会社の役割の重要性を強調。ECFによりEULレベルで新築の附置義務が加わったことの概説と、今後の質的基準の必要性が議論。

■ 自転車データ標準の謎を解明 ～自転車をマルチモーダルソリューションの中心に据える～

・マルチモーダル実現における中核をなす「データ標準」について、オープンな仕様と標準を構築するための主要なアプローチについて、今後の方向性を議論。



セッションの様子 ～④産業と他分野をつなぐ～



概要

○ 「④産業と他分野」のセッションでは、健康、公平性、物流、循環型経済等の議論が行われた。

<④産業と他分野をつなぐ>

(主な議題)

■ 自転車に優しい雇用主 ～成功と影響力が出会う場所～

・ECFの「Cycle-Friendly Employer 認証制度」により、15か国800社を超える雇用主が、70万人を超える従業員のために職場を自転車に優しい環境に変革。インフラ改善のために都市が雇用主を活用してデータを収集する方法等が紹介された。

■ 健康と公平性の促進 ～パイロットプロジェクトを拡大するための強力な部門横断的なパートナーシップ～

・分野横断的なパートナーシップを通じた自転車の主導権拡大に向けて議論。世界中の47都市において、都市の健康の公平性の向上を目指す「Cities for Better Health」の取り組み等が紹介された。民間、財団、非営利団体のいずれと提携する場合でも、セクター間のパートナーシップの重要性と、主張すべき共通の目標を見つけることが重要とした。

■ 持続可能な都市物流 ～カーゴバイクの可能性を明らかにする～

・持続可能な都市物流のため、カーゴバイクによる配達や都市環境における物流のためのスペース確保といったインフラ設計等について議論。

■ 循環型自転車経済への道における課題と解決策

・自転車部品の再利用や修理方法等、循環型自転車経済の確立に向けて議論。サイクリングエンバシーゲントの自転車修理ステーション等の事例より循環型自転車経済が可能であることを示しつつ、経済的実現性を含め多くの課題があるとし、熟練した人材と職業教育プログラムの必要性等を強調。

■ 未来の自転車経済のための新しいスキルとビジネスモデル

・自転車をより身近なものにし循環型経済をより強化していくために、自転車販売から自転車修理への移行が中心のテーマに。循環型経済において、自転車は地域で行われる「修理」が重要となり、将来的には自転車整備士の需要が高まり、e-bikeの台頭はこの発展を更に後押しするとした。



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

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(1.の再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(2.の再掲)
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



- 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、レンタサイク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





- 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**をとりまとめ。

【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

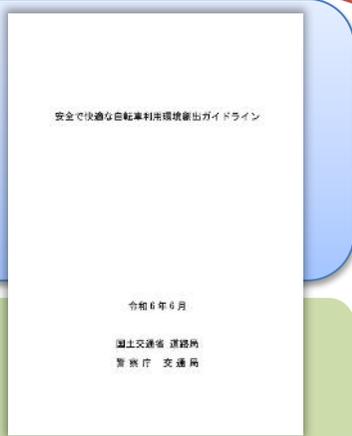
1. 設計の基本的な考え方
2. 単路部の設計
3. 交差点部の設計

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)



自転車ネットワーク計画



(出典:「荒川区自転車総合活用推進計画」(2022年9月 荒川区))

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



- 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。

「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」(R5.5)



- 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あると考えられており、**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、広く一般的になっています。
- 我が国においても、鉄道事業者やバス事業者が、沿線地域とも連携しながら**サイクルトレインやサイクルバスの導入や拡大を検討していただけるように、その一助となる資料**を作成しました。

1. サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1.1. サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



サイクルトレイン

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



サイクルバス

ウイング神姫 (兵庫県)

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



観光での活用

一畑電車 (島根県)



観光での活用

宗谷バス (北海道)



日常生活での活用

上毛電気鉄道 (群馬県)

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取り組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

1.4. 導入・運用の留意点

導入にあたる安全対策(車内での固定、駅内の利用環境)、案内誘導の好事例



安全対策 (車内固定場所の設置)

関鉄バス (茨城県)



駅設備の対応 (階段へのスロープ設置)

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



ピクトグラムによる案内誘導

弘南鉄道 (青森県)



駅構内の誘導サイン

台湾鉄道 (台湾)



乗車位置の指定・台数制限

西日本鉄道天神大牟田線 (福岡県)

2. 国内における事例カルテ

国内における事例をカルテ化

- サイクルトレイン: 西日本鉄道天神大牟田線、弘南鉄道大鰐線弘南線、JR西日本きのくに線、一畑電車北松江線大社線、上毛電気鉄道
- サイクルバス : 宗谷バス、関鉄バス、ウイング神姫

「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」(R5.9)



○ **地方公共団体の実務担当者**にとって、シェアサイクル事業の**導入要否の検討から運営に至るまで**参考となるよう、**関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って**記載。

第1章 イントロダクション：ガイドラインの目的・ターゲット、シェアサイクルに対するニーズ、普及効果等

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた検討手順：

○導入に向けた手順 ○導入要否の検討 ○事業者の選定等 ○実施に向けた準備

第3章 持続可能な事業となるためのポイント：

○採算性の確保 ○利便性の向上 ○安全・安心の確保

① 導入要否の検討

■ 地域課題の把握と導入目的の明確化

■ 事業規模の検討

事業エリアや**シェアサイクルポートの配置**における検討の視点や事例を紹介。

<利用ニーズなどを参考にポート配置を検討した例> <ポート配置と自転車NWとを連動させた例>

■ 事業スキームの検討

官民の役割分担における検討の視点や、導入目的に応じた**KPI**の例などを紹介。



■ 事業者を求める事項・水準の検討

過剰駐輪対策や**安全確保**、**災害時の活用**、**データ収集・分析**などの事例を紹介。

■ 関連計画との連動

導入や運営に関する合意形成等に向け、**地域の計画体系との連動**の事例を紹介。

② 事業者の選定等

■ 選定方法の検討 公募内容等の検討

事業者の選定においては、**公平性**、**透明性**、**客観性**などを確保する仕組みが必要であり、選定方法や公募内容等を紹介。

③ 実施に向けた準備

■ ポート用地の確保協議・交渉（サイクルポート設置場所の確保）

公用地や民地の円滑な用地確保に向け、**設置箇所別の設置手法**の解説や、**設置促進に向けた手法**を紹介。

<道路占用による設置例> (歩道上) <公園施設としての設置例> (都市公園)

採算性の確保

収入の確保、**支出の削減**の視点からノウハウや事例を紹介。

<徐々にエリアを広げることによる収入確保の例> <AI活用による再配置費用削減の例>

利便性の向上

MaaS、**案内看板等の設置**、**データの利活用** (GPSデータ活用やオープンデータ化) に関するノウハウや事例を紹介。

<シェアサイクルを含む経路検索を行うMaaS例> <外国人でも分かりやすいピクトでの案内看板例> <データの利活用例> (GPSデータをポートの設置場所の検討に活用)

安全・安心の確保

ハード・ソフト両面の視点からノウハウや事例を紹介。

<自転車通行空間に接した場所への設置事例> <仕様書において過剰駐輪対策を定めた例> <前かごにヘルメットを収納し、ヘルメットを貸し出す事例>

9 サイクルポートの仕様(4)…**違法駐輪が起らないような工夫をあらかじめ行うこと。**

「自転車通勤導入に関する手引き」(R6.7)



- 自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤を拡大するため、**自転車活用推進官民連携協議会**において「**自転車通勤導入に関する手引き**」を策定。(初版:令和元年5月)
- 自転車通勤制度の導入を検討する企業・団体向けに、トピック等の具体例を交えつつ検討事項をわかりやすく解説。
- 協議会構成団体の意見等も踏まえ、内容の更新・拡充等を行い、**令和6年7月に手引きを改定**。

改定ポイント ヘルメット着用努力義務化(道交法改正)、データ・様式の更新、トピックの追加 等

【目次】

1 目的・背景

2 自転車通勤制度導入のメリット

3 通勤などにおける自転車利用の動向

4 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

- 4.1 検討にあたって留意すべきポイント
- 4.2 検討すべき事項の全体像
- 4.3 検討すべき事項の解説
- 4.4 補足事項①：自転車事故の責任
- 4.5 補足事項②：事故と労働災害

5 制度運用上の関連様式のテンプレート

6 参考



↑
手引きの
ダウンロード
はこちら

- ① 対象者
- ② 対象とする自転車
- ③ 目的外使用の承認
- ④ 通勤経路・距離
- ⑤ 公共交通機関との乗り継ぎ
- ⑥ 日によって異なる交通手段の利用
- ⑦ 自転車通勤手当
- ⑧ 安全教育・指導とルール・マナーの遵守
- ⑨ 事故時の対応
- ⑩ 自転車損害賠償責任保険等への加入
- ⑪ ヘルメットの着用
- ⑫ 駐輪場の確保と利用の徹底
- ⑬ 更衣室・シャワー・ロッカールームなど
- ⑭ 申請・承認手続き

自転車通勤制度の導入状況



【出典：企業・自治体へのアンケート調査(国交省・2022年度)】

新たに追加したトピック(例)

トピック

○シェアサイクルを活用して自転車通勤を促進

株式会社日本海コンクリート(本社：石川県金沢市)では、金沢市から委託を受け、金沢市公共シェアサイクル「まちのり」の事業を運営しています。

2020年3月「まちのり」リニューアルにあたり、本社駐輪場の一部に「まちのり」ボードを設置し、シェアサイクルを利用した自転車通勤を認め、シェアサイクル通勤の利用希望者に「まちのり」月額会員(基本料金)の通勤手当を支給しています。

本レポートは、設置より約3年が経過しましたが、通勤だけでなく、近隣住民や従業員の業務(事務所への移動など)の交通手段として多く利用され、この期間によって欠かせない公共交通の一つとなっています。業務の終了後にシェアサイクルの利用を推奨することで、社用車使用が少なくなり、ガソリンの消費削減に繋がっています。



図 19 まちのりボードを利用する従業員の様子



図 20 シェアサイクル車体(電動アシスト自転車)

【出典：株式会社日本海コンクリート提供】