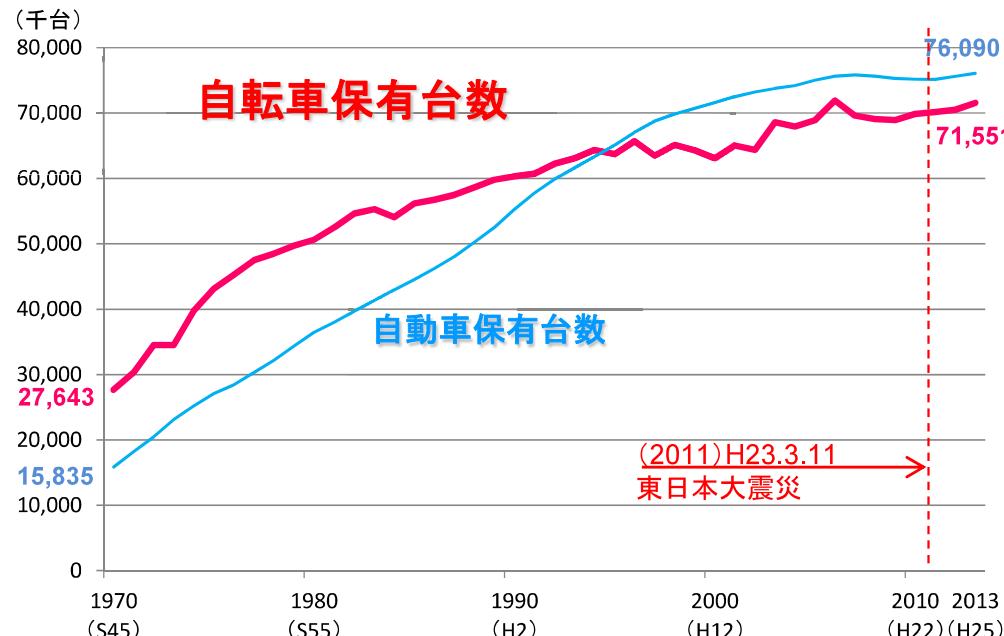


自転車関連施策の現状

自転車利用の増加

- 我が国の自転車の保有台数は、自動車と同程度(約7,200万台)で増加中。
- 自転車分担率は、世界と比較しても高い水準。

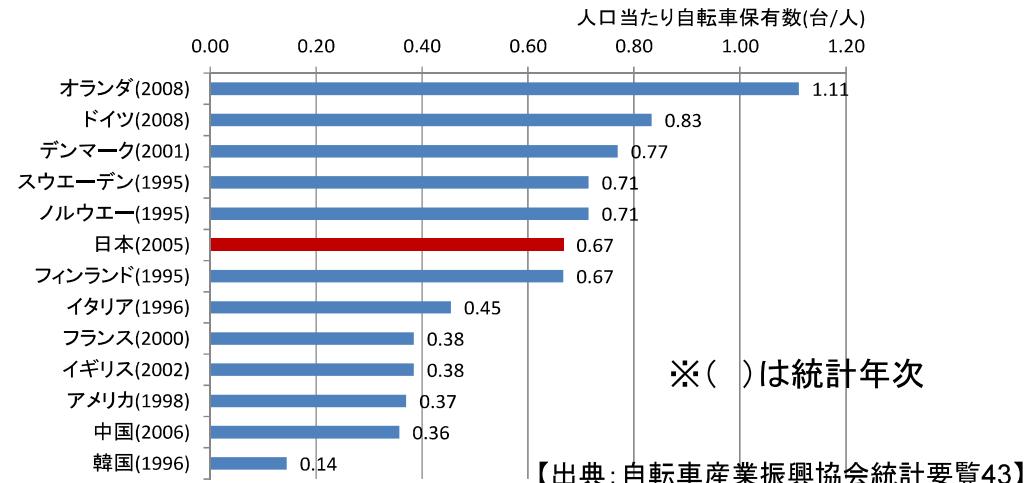
■自転車保有台数の推移



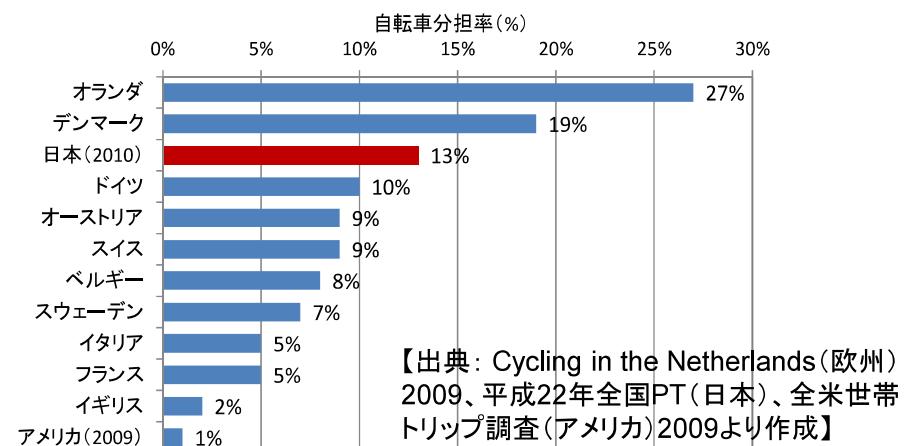
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、毎年3月の登録台数。

【出典:自転車(S45~H20)(社)自転車協会、自転車(H21~H25)(財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

■人口当たり自転車保有台数(国際比較)



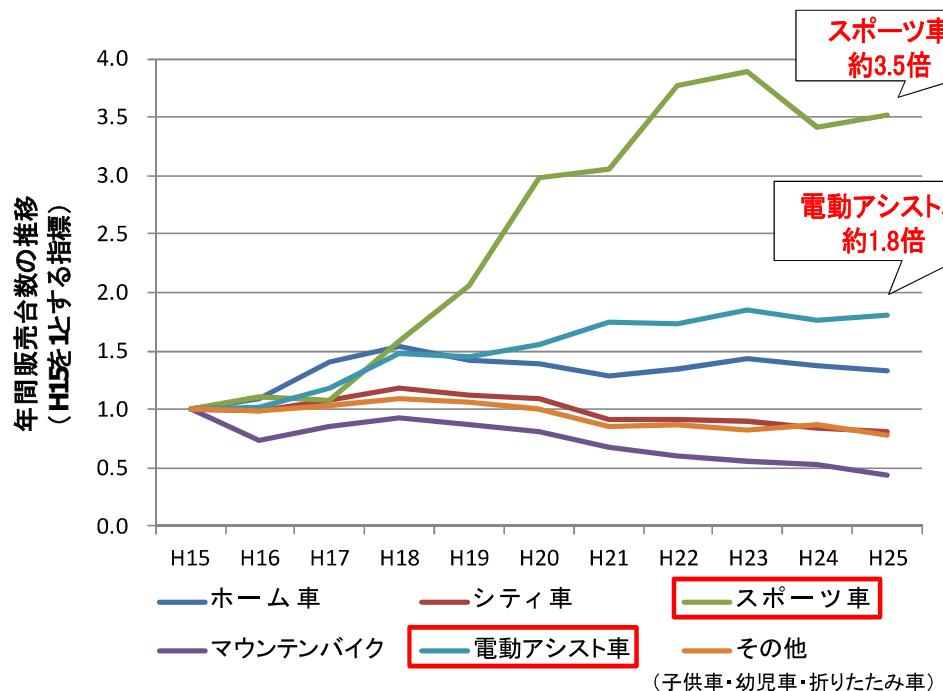
■自転車分担率の国別比較



自転車利用の多様化

- スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が急増。
- 健康増進、環境保全等自転車を利用する理由が多様化。

■車種別販売台数の推移



自転車施策のこれまでの経緯

自転車施策のこれまでの経緯

自転車施策の経緯

- 平成24年11月に『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を発出し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進。

H19
年度

【国土交通省・警察庁】(H20.1)

自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区(98地区)」を指定

H20
年度

【警察庁】改正道路交通法施行(H20.6.1)

「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化(①「歩道通行可」の標識がある場合、②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障害者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき)

H23
年度

【警察庁】警察庁通達(H23.10.25)

自転車は「車両」という基本的な考え方に基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達

H24
年度

【国土交通省・警察庁】「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」(H23.11.18～H24.3.30)

H24. 4 『みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－』

H24.11 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』

H25
年度

【警察庁】改正道路交通法施行(H25.12.1)

自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備(自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る)

自転車施策のこれまでの経緯

自転車通行環境整備モデル地区(98地区)

- 国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。
- モデル地区では自転車通行空間の通行率が約5~8割と高く、自転車関連事故件数も約3~4割減少。

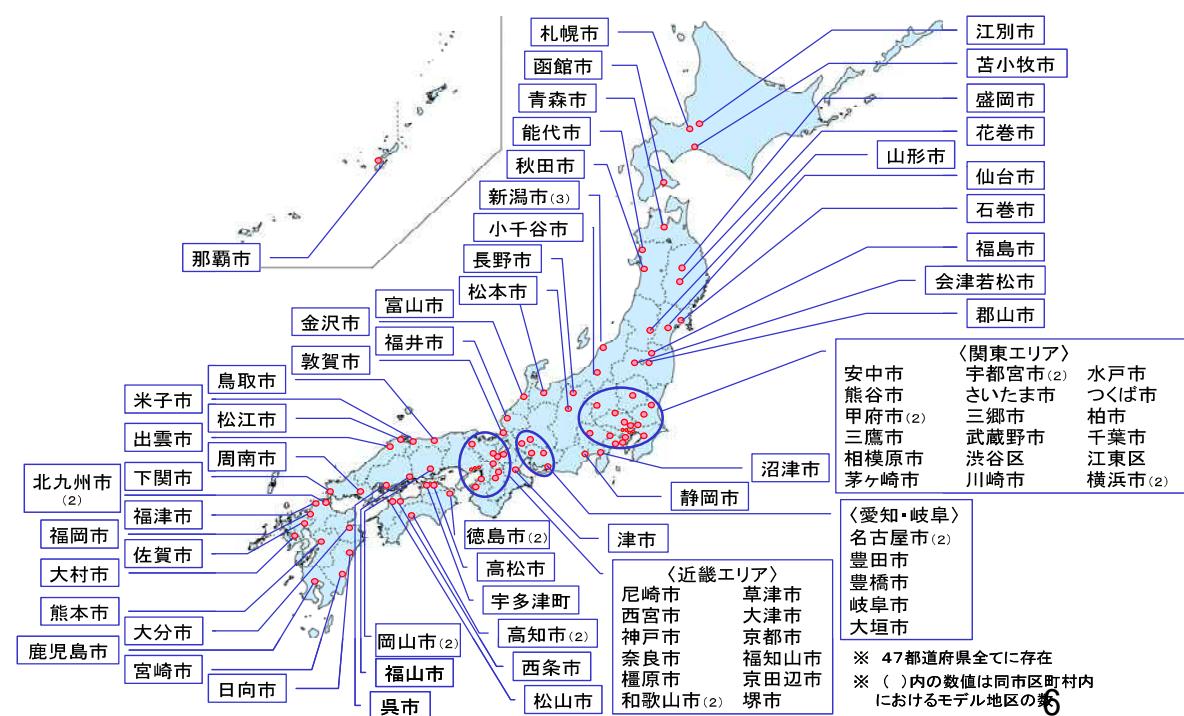
■モデル地区の整備状況(H25.3末時点)



自転車道



自転車歩行者道(走行位置明示)



■モデル地区における自転車の通行位置

①自転車道

歩道	自転車道	車道
14%	84%	2%

②自転車専用通行帯

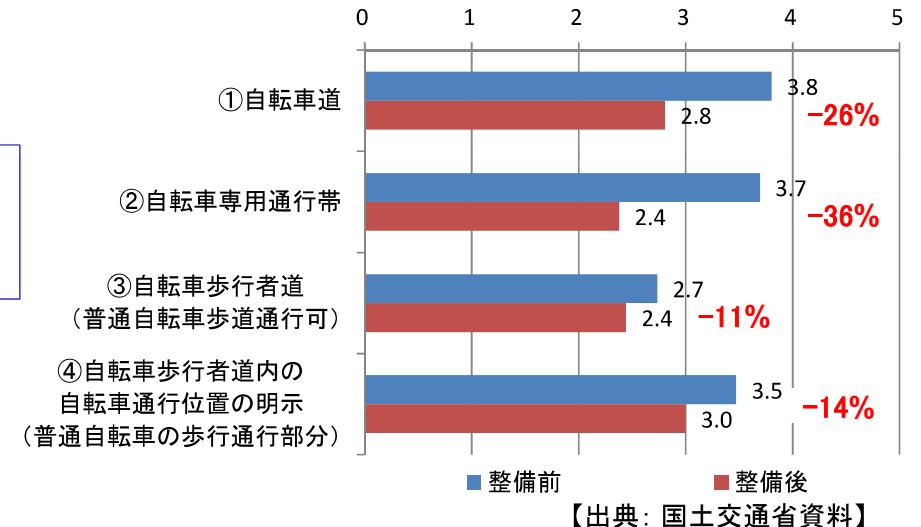
歩道 (又は自転車歩行者道)	自転車専用通行帯	車道
46% (24%※)	53% (76%)	1% (0%)

※歩道通行が認められている者、認められていない者を区別せずに集計した数値

④自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示

歩行者通行部分	自転車歩行者道	車道
	自転車通行部分	
29%	69%	2%

■モデル地区の自転車関連事故件数の整備前後比較 (件/年・km)



自転車施策のこれまでの経緯

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月)の概要(ポイント)

I. 自転車通行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成手順
- ・車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
- ・整備に当たっての整備形態の考え方(当面の整備形態、代替路検討等含む)

II. 自転車通行空間の設計

- ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方
- ・交差点部における設計の考え方

III. 利用ルールの徹底

- ・全ての利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等)
- ・ルール遵守のインセンティブ付与(児童等への免許証、危険個所周知等)
- ・指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)

IV. 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制や取締り等)
- ・利用促進策(自転車マップ、レンタサイクル導入等)

自転車施策の取組の状況

～多様な活用策と連携した 自転車利用環境の創出について～

公共交通等と連携した取組

- 公共交通との連携や自転車マップ作成・レンタサイクルの実施など、地域の交通状況に応じた適正な自転車の利用を促す取組を展開。

■公共交通との連携

バス事業者と連携し、路線バスの営業所や車庫等への駐輪場整備を推進



■商店街との連携（自転車利用者優遇）

商店の割引など駐輪場利用者を優遇することで、放置自転車を減少や自転車利用促進を図るとともに地域を活性化



■自転車マップ



施設・ルートの凡例

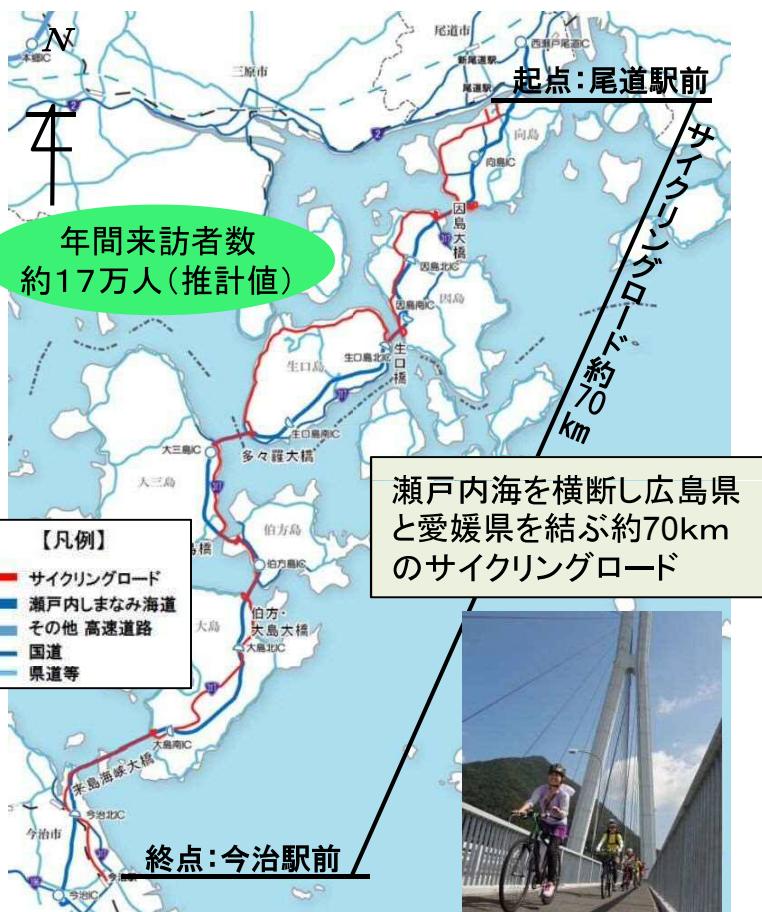
○	駐輪場
○	駐輪場（有料）
■	トイレ
■	身障者用トイレ
■	水飲み場
▲	自転車道案内看板
△	のぼり坂
△	自転車道
■	自転車通行可の歩道
---	上記以外の歩道
■	主なルート
■■■	主なルート（注意）
■■■	バス・タクシー・歩行者に注意するルート
■■■	自転車走行禁止区間
新潟島一周自転車道 路面標識	このようない表示が路面に貼ってあります。

出典:新潟市HP

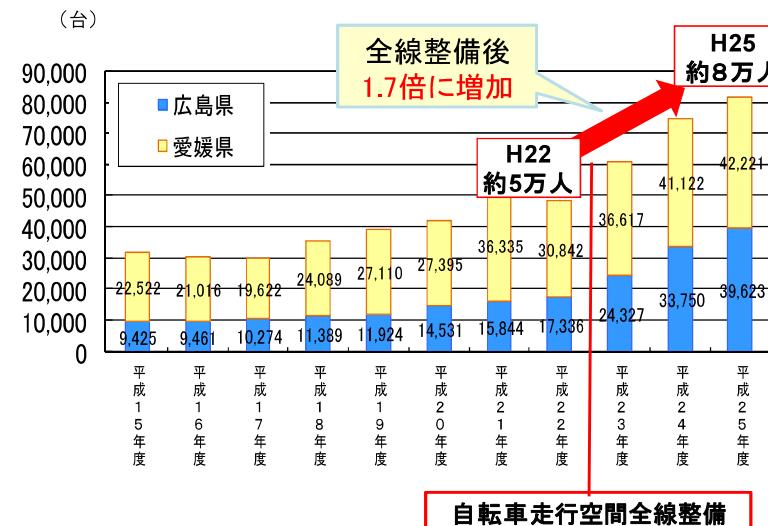
サイクリングルートを活用した取組

- 全国各地で、地域資源を活かし、サイクリングルートを活用した取組が進展。
- 例えば、「しまなみ海道」は、来訪者数が年間約17万人以上。レンタサイクル、サイクルオアシス(休憩施設)等を提供。

■しまなみ海道サイクリングロード



■レンタサイクル利用実績



■自転車走行空間

※しまなみ海道では、車道路側に推奨ルートを明示するブルーラインを整備し、平成22年度末までに全ての整備を完了

一般部



橋梁部

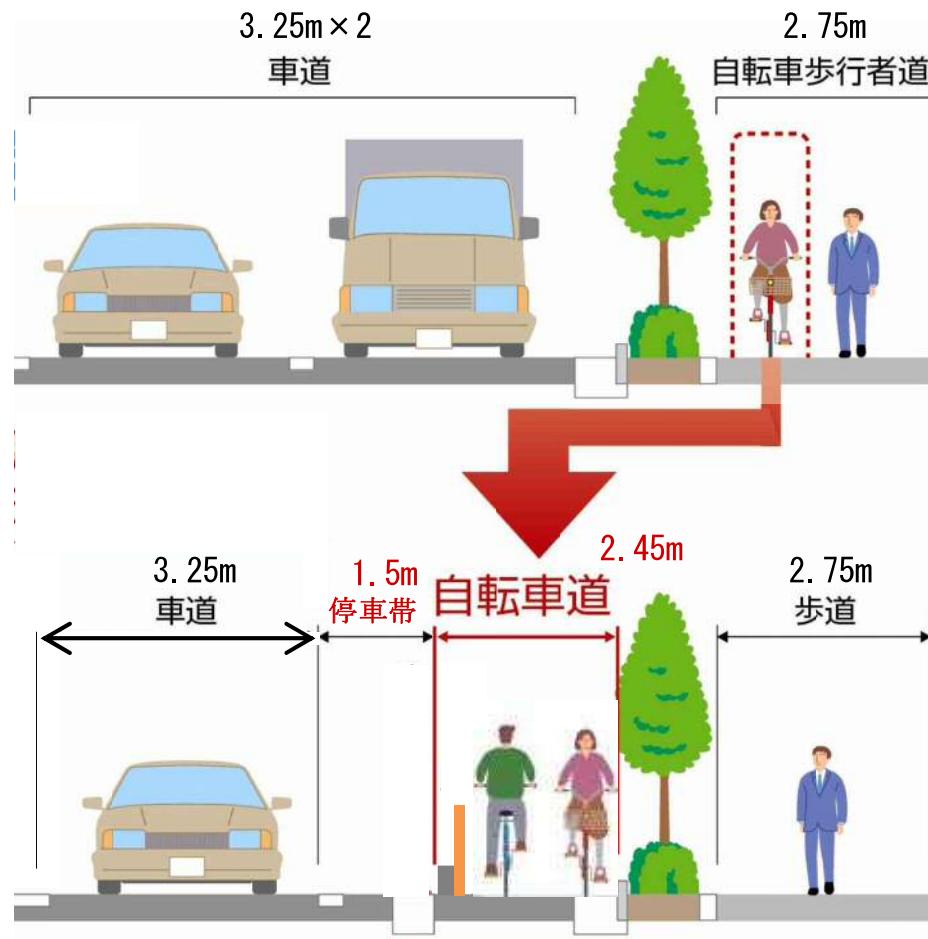


安全な自転車通行空間の確保の事例

【事例】空間再配分による自転車通行空間の確保（高松市）

- 周辺道路の整備による自動車交通の分散化などの結果、自動車交通容量に余裕が生じた路線において、車線数を削減（4車線→2車線）し、自転車通行空間を確保。

■ 車線数減による空間確保

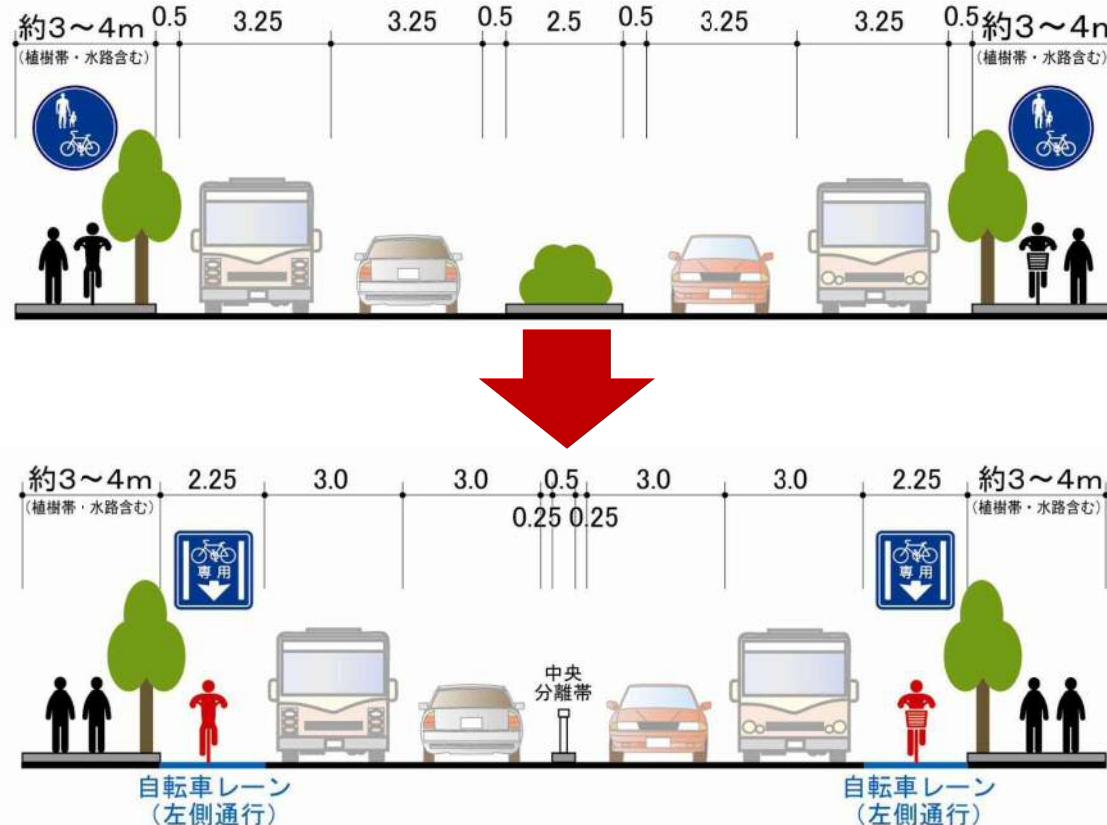


【出典】国土交通省資料

【事例】空間再配分による自転車通行空間の確保（金沢市）

- 車線中央の「植栽を撤去」して空間を確保し、車線幅員の縮小(3.25m→3.0m)と併せて自転車専用通行帯を整備。

■植栽撤去による空間確保

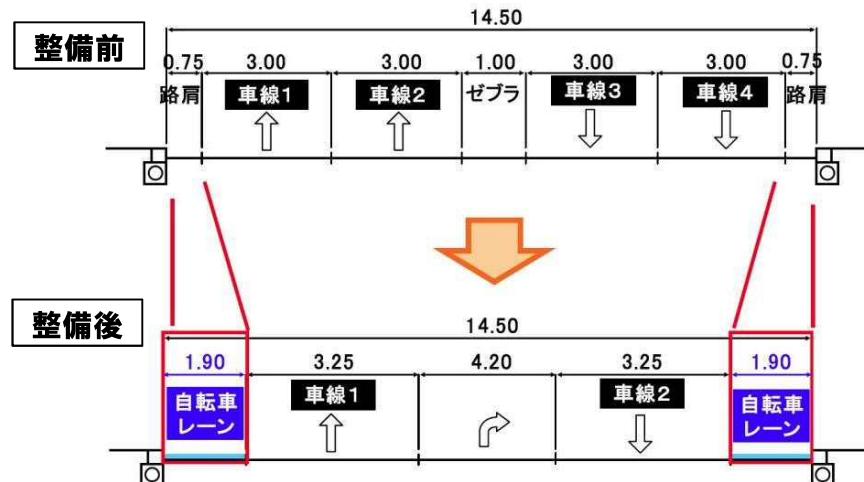


【出典】国土交通省資料

【事例】空間再配分による自転車通行空間の確保（福岀市・船橋市）

○ 限られた道路空間の使い方を、地域と協議し再配分することで、自転車通行空間整備を行う事例も多い。

■車線数減による空間確保(左:福岡市 右:船橋市)



出典:福岡市記者発表資料



出典:国土交通省資料

【事例】一方通行の自転車道整備

- 自転車道を一方通行規制化することで、自転車同士の輻輳(すれ違い、交差点付近)対策に取組む事例も増えてきている。

【山形県山形市】



【神奈川県川崎市】



【事例】規制速度の抑制を組合わせた自転車通行空間の整備（名古屋市）



資料：名古屋市記者発表資料

自転車通行空間整備にあわせて
車両の規制速度を40→30km/hに変更



資料：名古屋市千種区 高見学区連絡協議会HP



資料：名古屋市緑政土木局公式ブログ

【事例】歩道のない道路での自転車・歩行者の通行空間の路面表示

- 自転車の通行空間を明示することで、無秩序な自転車通行を改善。
- ドライバー側にも車道通行・左側通行の認識を促す。

【石川県金沢市】



【静岡県静岡市】



総合的な取組事例（宇都宮市、金沢市）

【事例】宇都宮市における総合的な取組事例

- 優先整備路線の指定により、単路部や交差部における通行空間の整備を積極的に展開。
- モビリティセンターや自転車の駅、まちなかへの駐輪施設の設置等、自転車利用者への多様なサポート体制を構築。また、サイクルイベントや自転車通勤の推進等による自転車利用促進を後押し。

■積極的な自転車通行空間整備の展開



自転車専用通行帯、停止線の前出し



交差点内へのピクト・二段階右折スペースの設置

■サイクルイベントの開催



スポーツとしての自転車施策の展開、日本初の地域密着型プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」との連携した活動

■自転車通勤の推進



自転車の環境面・健康面の効果、自転車レーンや走行ルールのPRパンフを作成・配布

■サイクルステーション



休憩、自転車修繕、シャワー施設、スポーツバイクのレンタル等を行う「モビリティセンター」を設置



サイクリングルート沿線のコンビニや観光施設30ヶ所に休憩・修理スポット「自転車の駅」を設置



■駐輪場の整備



まちなかの商店街等への駐輪ラック設置を補助



空き店舗を活用した駐輪場
出典:宇都宮市資料

【事例】金沢市における総合的な取組事例

- 幹線だけでなく細街路も活用した通行空間の整備や、駐停車車両の路外転換等により通行空間を創出。
- きめ細かく配置されたコミュニティサイクルを軸に、サイクルアンドライド等の公共交通機関との連携を図った自転車まちづくり施策を展開。

■ 細街路への自転車通行空間の整備



整備空間の確保が
難しいまちなかで、
細街路に自転車通
行空間を明示

■ 駐停車空間の確保(荷捌き車両)



■ コミュニティサイクル



市内19ヶ所へ155台設置



金沢の街並みに調和する車両
とポート

■ サイクルアンドライド



公共交通との連携を図った
サイクルポートの設置

■ サイクルトレイン



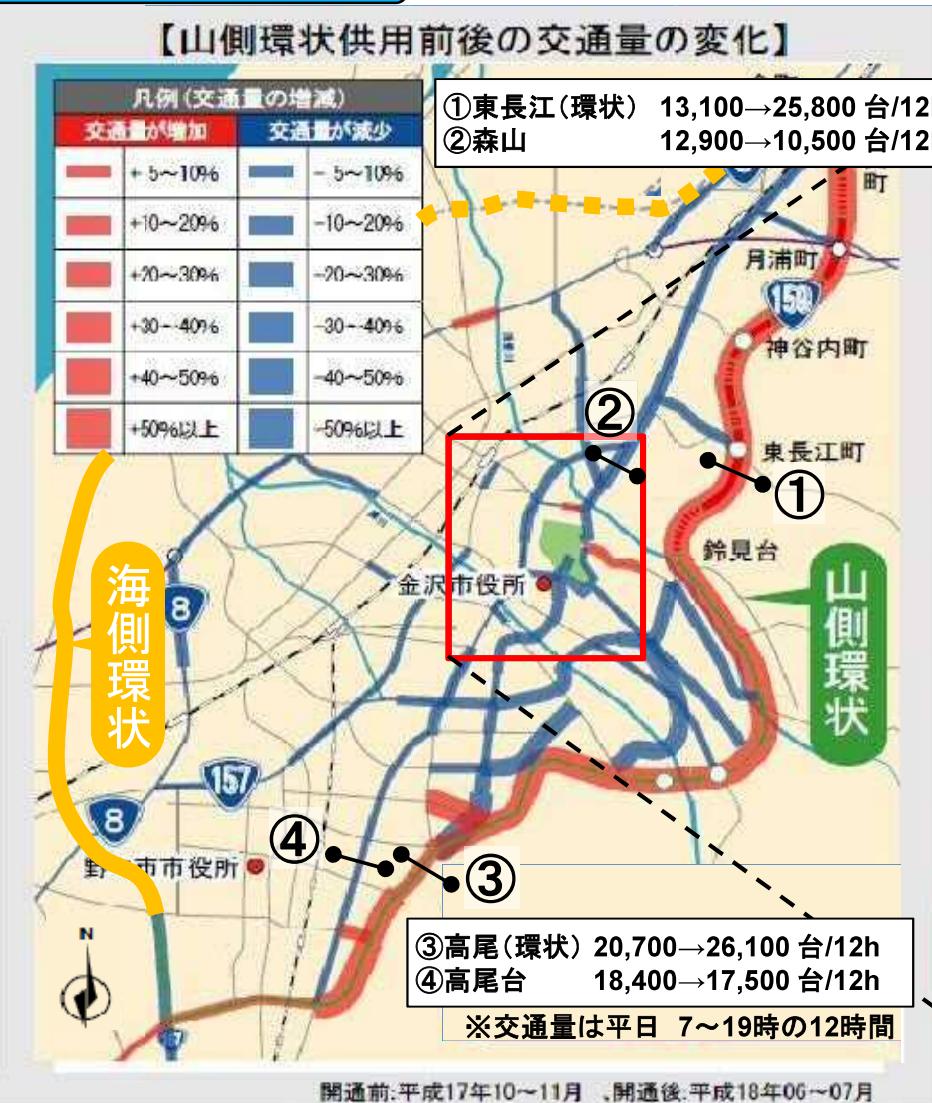
コミュニティサイクルでの鉄道乗
車が可能

出典:金沢市資料

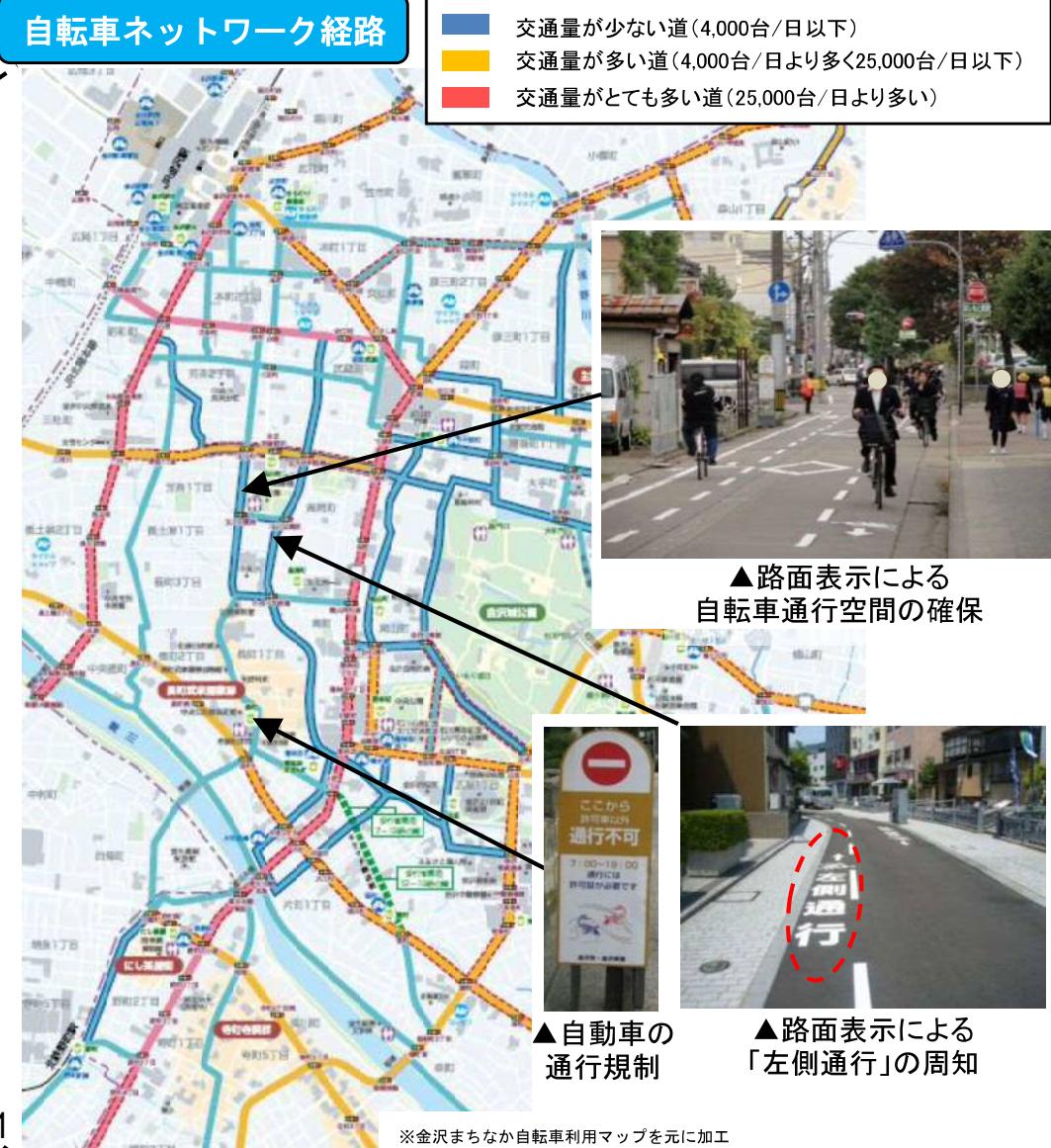
【事例】自動車の転換による自転車通行空間の整備事例（金沢市）

- 環状道路の整備により自動車交通が転換し、市街地中心部の通過交通が減少。
- 自動車交通量の少ない道路において、自動車の通行規制や自転車レーンの設置を実施（整備計画約50km）。
→道路毎の機能を分化し安全で快適な自転車通行空間を確保。

環状道路の整備と交通量



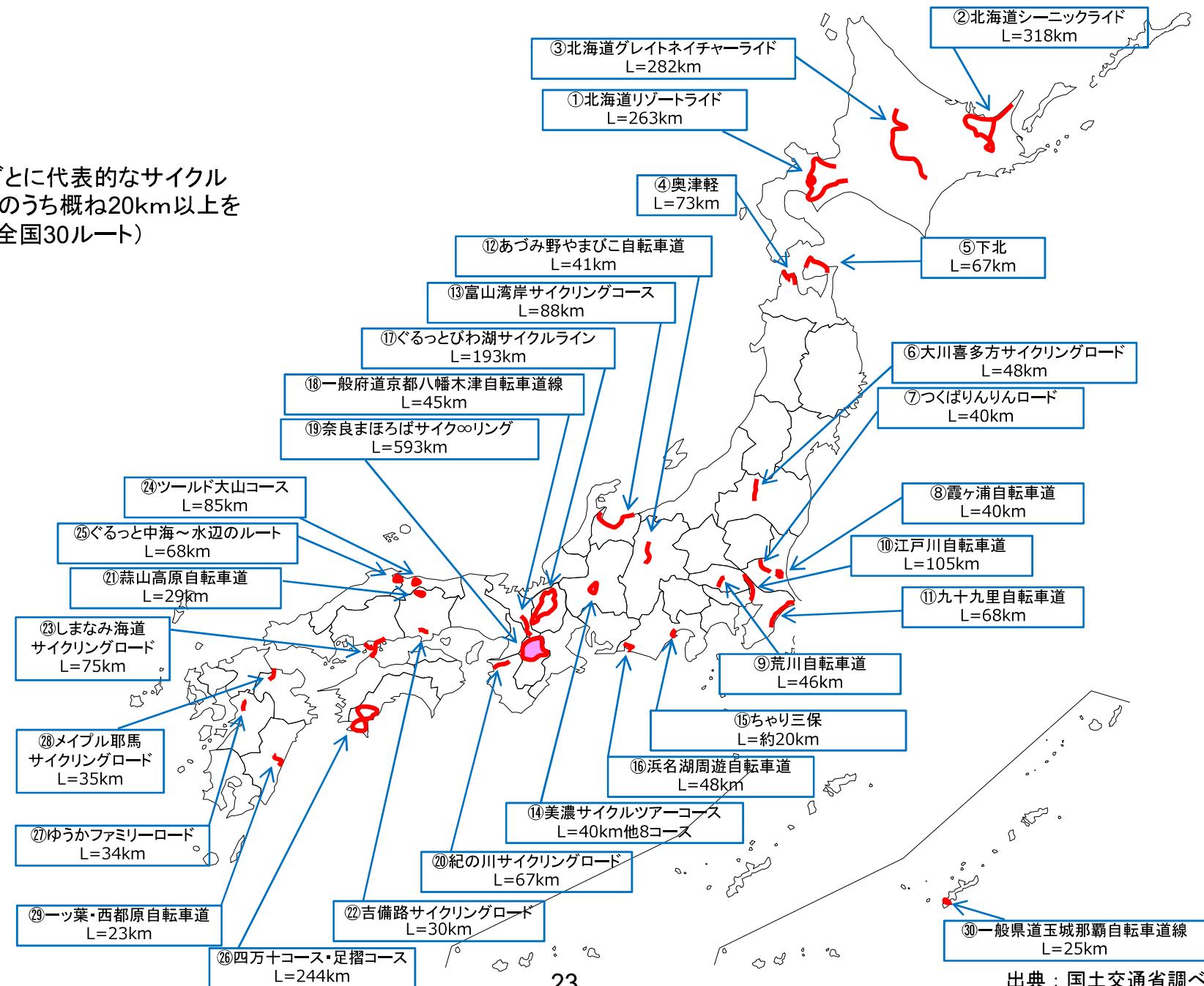
自転車ネットワーク経路



広域ネットワークの利活用 の促進について

1. 各地域の主なサイクルルート

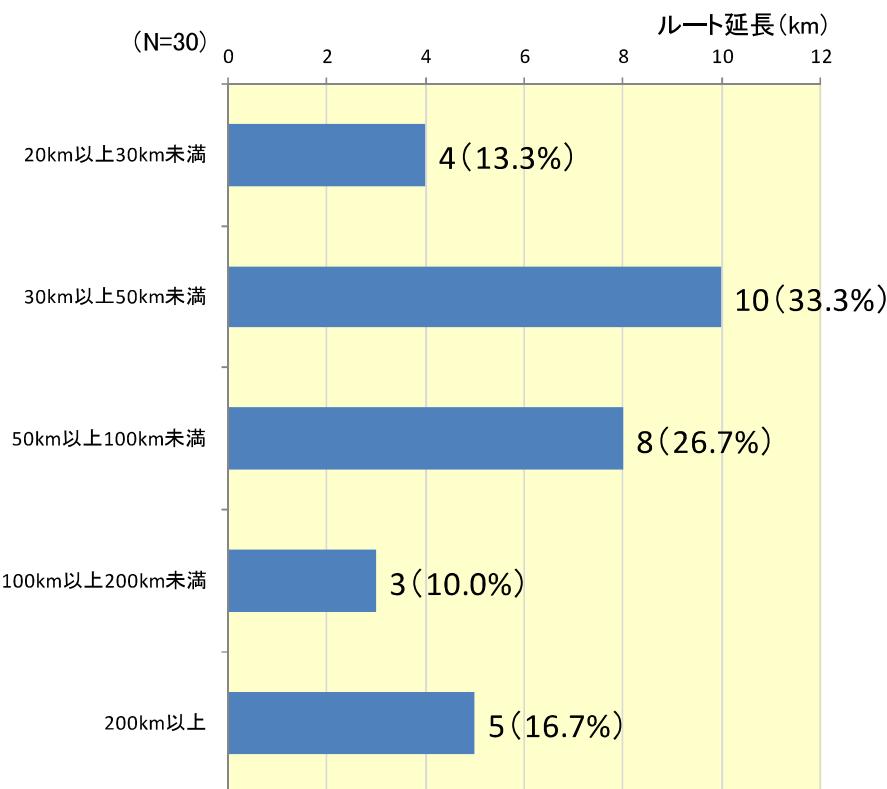
地域ごとに代表的なサイクル
ルートのうち概ね20km以上を
抽出(全国30ルート)



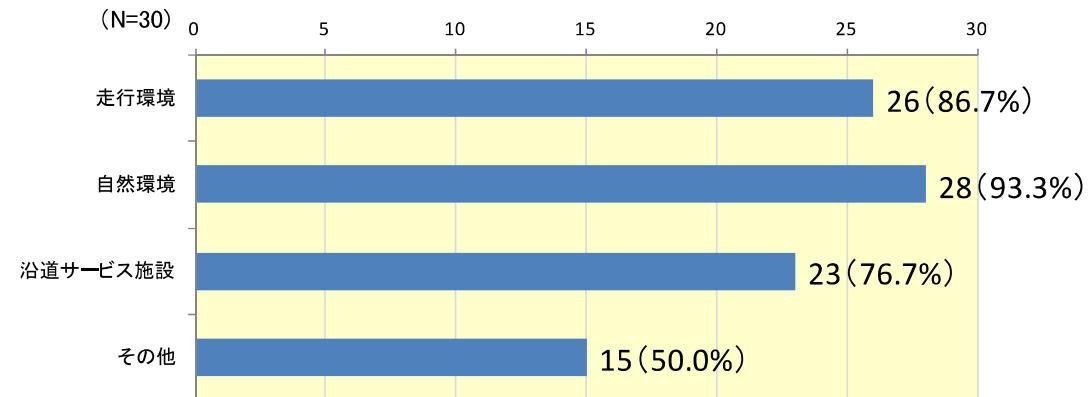
1. 各地域の主なサイクルルート

- ルート延長が100kmを超えるものは少ない。
- ルートの特徴・魅力は、「自然環境」、「走行環境」、「沿道サービス施設(休憩施設など)」などが多い。
- 利用促進により期待する分野では、「観光振興」や「地域活性化」が多い。

■サイクルルートの延長

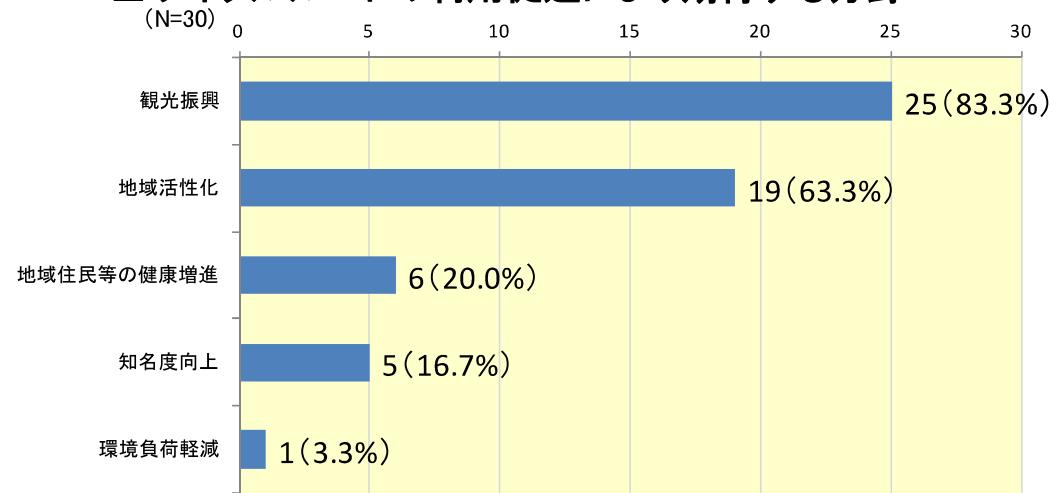


■サイクルルートの特徴・魅力



注)自由意見の記入内容により判別し集計

■サイクルルートの利用促進により期待する分野



注)自由意見の記入内容により判別し集計

出典：国土交通省調べ

2. しまなみ海道サイクリングロード

○ 自転車を活用した観光振興など、地域活性化に向け関係者との連携を強化。

■年間17万人が利用する多島美を満喫できるサイクルルート



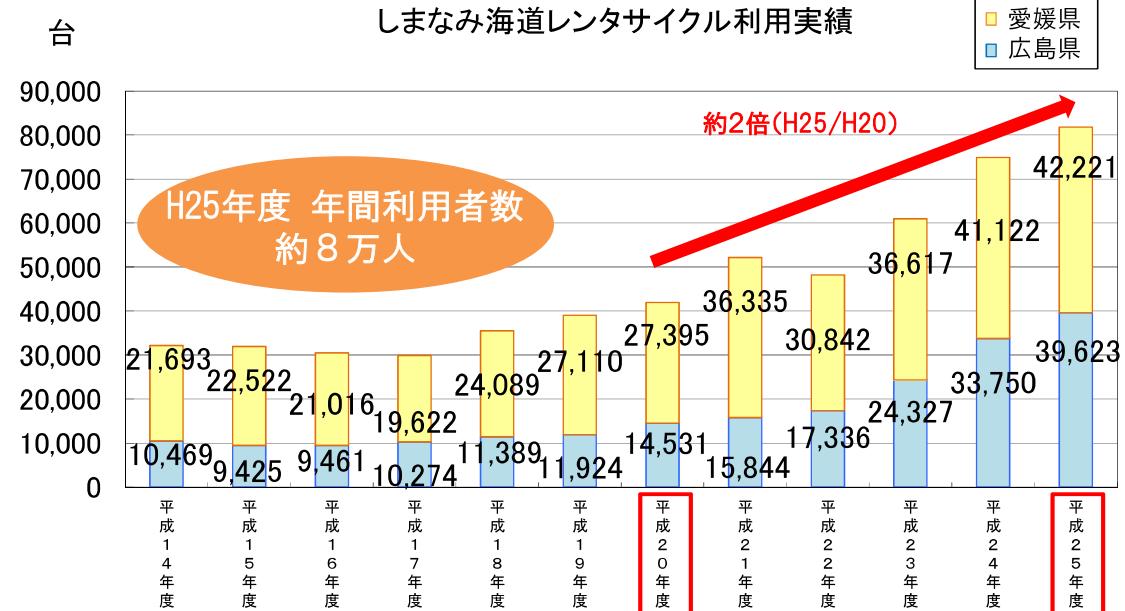
■観光振興への活用



15箇所のターミナルで貸出、乗捨を可能にするなど、利用者の利便性に配慮した取組みを実施



【レンタサイクルターミナル】



3. 海外におけるサイクルルート

■ヨーロッパにおける認定事例

サイクルルートの名称	EuroVelo
認定主体	欧州サイクリスト連盟
整備状況	14ルート 約78,000km (各ルート延長の合計)



サイクルルートの名称	D-Netz
認定主体	連邦政府
整備状況	12ルート 約11,700km



道路標識に設置されているD-netzのサイン
(ベルリン)

出典 : Federal Ministry of Transport , Building and Housing,
National Cycling Plan 2002-2012

4. ナショナルサイクルルート(仮称)認定制度のイメージ(案)

- 認定によるブランド化により、国内外の自転車利用者が、安全なサイクルルートを選ぶことのできる環境を整えるとともに、サイクルルートの管理者等による質向上のための様々な取組みを促進することで、安全で快適な自転車利用環境を創出すること。

