

第1回 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会

開催日：平成31年3月27日（水）

午前10時30分～

場 所：岐阜県庁 議会東棟2階 第二面会室

次 第

1. 開会
2. 岐阜県挨拶
3. 出席者紹介
4. 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会設置要綱について
5. 議事
 - (1) 計画策定の趣旨・位置づけについて
 - (2) 岐阜県内の自転車を取り巻く現状について
 - (3) 計画の目指す方向性について
 - (4) 計画策定のスケジュールについて
6. 閉会

【資料】

次第、座席表

資料1 岐阜県自転車活用推進計画策定の趣旨・位置づけ

資料2 岐阜県内の自転車を取り巻く現状

資料3 計画の目指す方向性

資料4 計画策定のスケジュール

参考資料1 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会設置要綱、委員名簿

参考資料2 自転車活用推進法

参考資料3 自転車活用推進計画

第1回 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会 座席表

日時：平成31年3月27日10:30～

場所：岐阜県庁 議会棟2階 第二面会室

岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授

倉内 文孝

○

(一社)岐阜県観光連盟

会長 岸野 吉晃

長良川鉄道(株)

代表取締役専務 坂本 桂二

養老鉄道(株)

代表取締役常務 植松 知也

(代理)チーフ営業マネージャー 小林 峰生

明知鉄道(株)

代表取締役専務 渡邊 康正

(代理)企画参与 山村 茂美智

樽見鉄道(株)

代表取締役社長 不破 道夫

(代理)企画営業係長 清水 弘樹

中部ブロック「道の駅」連絡会

事務局長 田島 浩美

(代理)事務局相談役 渡邊 善一

岐阜県市長会代表

美濃市長 武藤 鉄弘

岐阜県町村会代表

大野町長 宇佐美 晃三

(一財)岐阜県交通安全協会

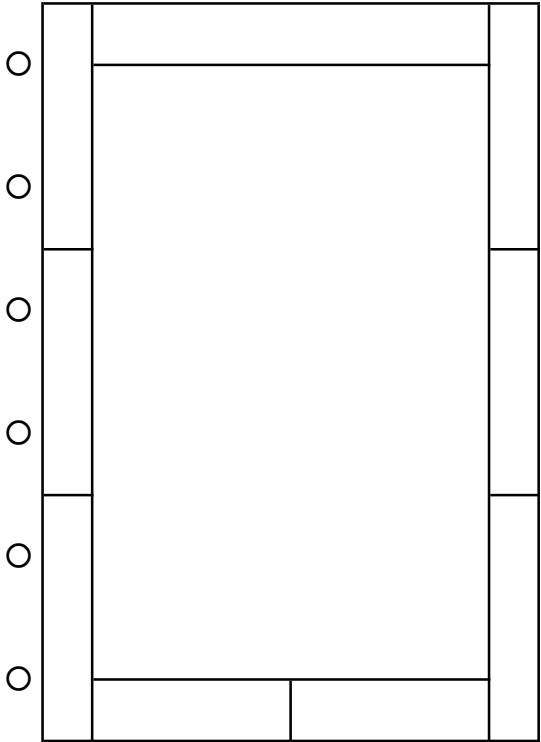
事務局長 酒井 史朗

岐阜県自転車競技連盟

理事長 山崎 好弘

岐阜県自転車軽自動車商協同組合

理事長 國枝 久人



○

道路維持課
交通安全対策監
吉田 和浩

○

道路維持課
課長 奥田 雅之

○

県土整備部
土木技監 大野 真義

○

道路維持課
道路管理企画監
所 充士

○

道路維持課
安全防災係長
大橋 徹也

事務局

入口

岐阜県自転車活用推進計画 計画策定の趣旨・位置づけについて

計画策定の趣旨・計画の位置づけ

<趣旨>

平成29年5月

自転車活用推進法 施行

自転車の活用により
「環境への負荷の低減」
「災害時の機動性」
「健康の増進」
「交通混雑の緩和」等を図る

平成30年6月

自転車活用推進計画 閣議決定

地方自治体は、国の計画を踏まえ、地域の実情に応じた施策を定めるよう努めることとされている。



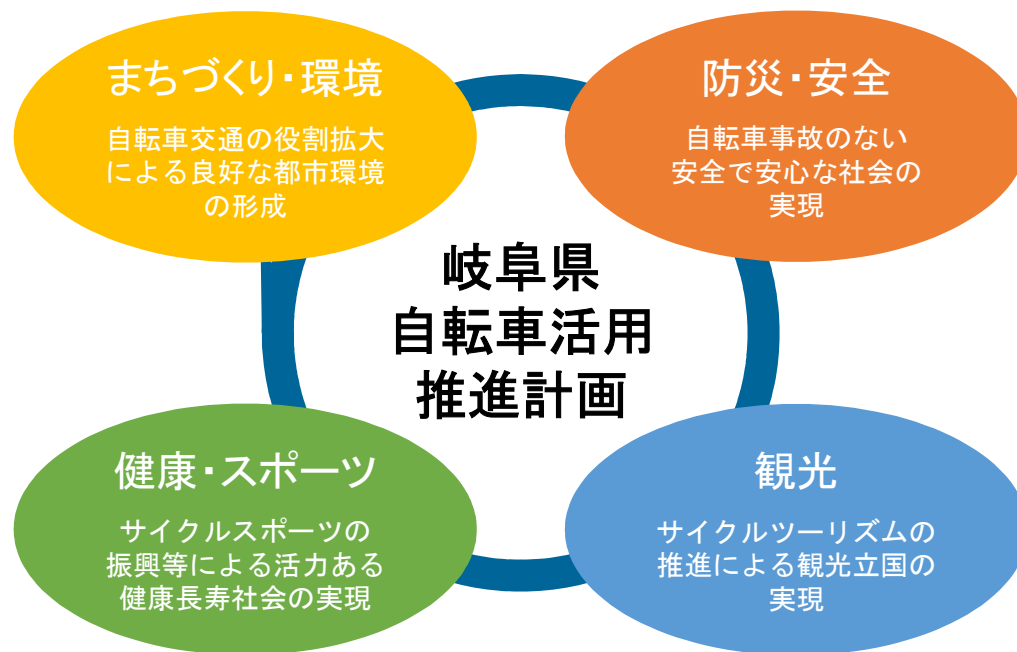
岐阜県自転車活用推進計画

<位置づけ>

岐阜県における自転車の活用の推進に関する施策をとりまとめた計画として位置づけ

岐阜県都市計画マスタープラン
岐阜県環境基本計画

岐阜県地域防災計画
岐阜県交通安全計画



ヘルスプランぎふ21
(岐阜県健康増進計画)
清流の国ぎふスポーツ推進計画

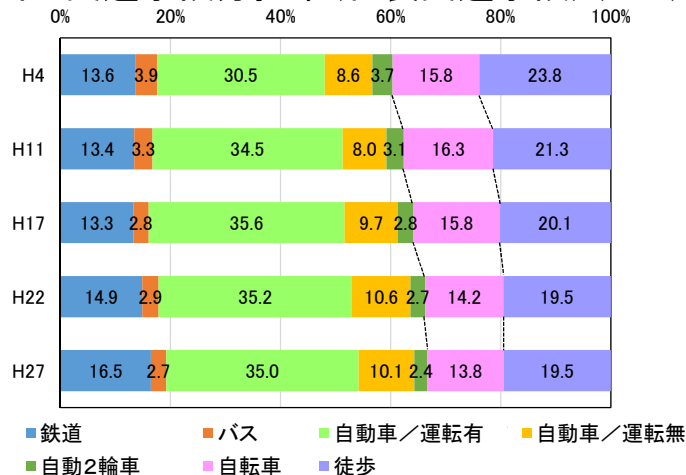
岐阜県成長・雇用戦略2017
観光産業の基幹産業化プロジェクト
岐阜県都市公園活性化基本戦略

岐阜県内の自転車を取り巻く現状について

1 自転車の利用状況

- 全国の自転車分担率は、代表交通手段としては減少傾向（駅等までの端末交通手段としては増加の可能性あり）。
- 運転免許を持っていない人の自転車利用率は20.4%と、徒歩に次いで多い。
- 岐阜県の自家用乗用車の世帯当たり普及台数は、世帯数の増加もあり減少傾向。
- 岐阜県内の運転免許返納者は平成25年から平成30年までの6年間で約3.7倍に増加。
- 身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要。

【全国の交通手段分担率(代表交通手段)(H27)】



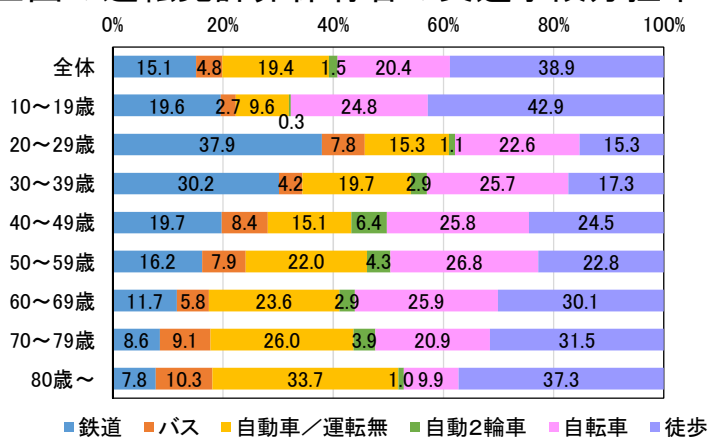
出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」

【岐阜県の自家用乗用車の世帯当たり普及台数】

年	自動車保有台数	世帯数	世帯当たり普及台数	全国順位
H25	1,260,140	765,098	1.647	5
H26	1,272,291	792,656	1.605	6
H27	1,279,850	798,069	1.604	7
H28	1,283,308	804,061	1.596	7
H29	1,291,304	809,888	1.594	7
H30	1,295,731	816,077	1.588	7

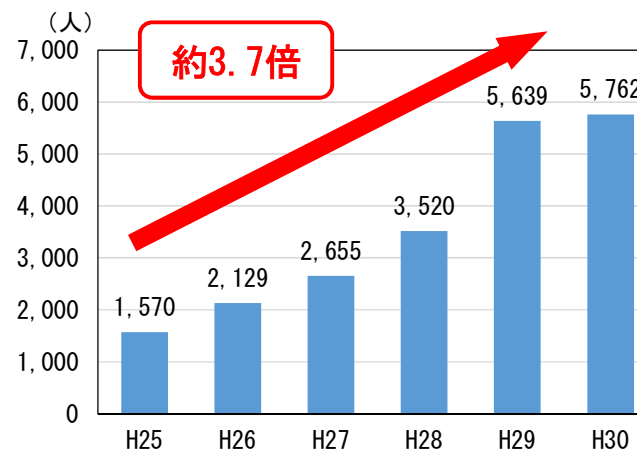
出典：一般社団法人 自動車検査登録情報協会

【全国の運転免許非保有者の交通手段分担率(H27)】



出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」

【岐阜県の運転免許返納者数】

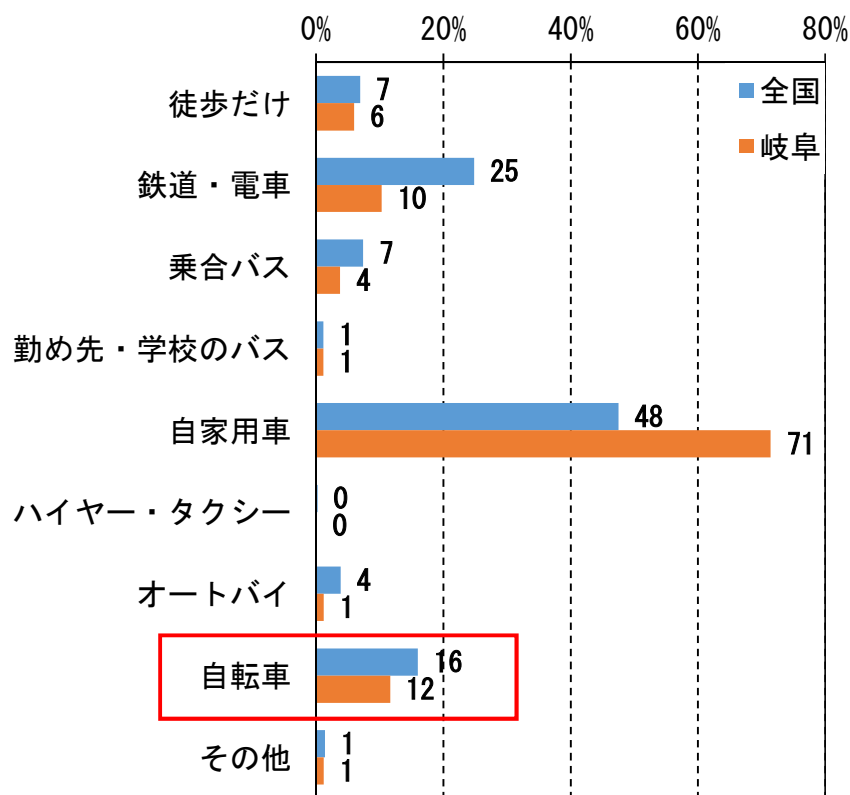


出典：岐阜県警察

1 自転車の利用状況

- 通勤・通学では、岐阜県の自転車利用率は12%であり、全国平均16%より低い。
- 鉄道や電車といった公共交通機関の利用率が低く、自家用車の利用率が高い。
- 市町村別では、自市町村内で通勤通学する人の自転車利用率が高い。

【岐阜県の交通手段分担率(通勤・通学者)】



※複数回答であるため、利用交通手段9区分を足したものは100%とはならない。

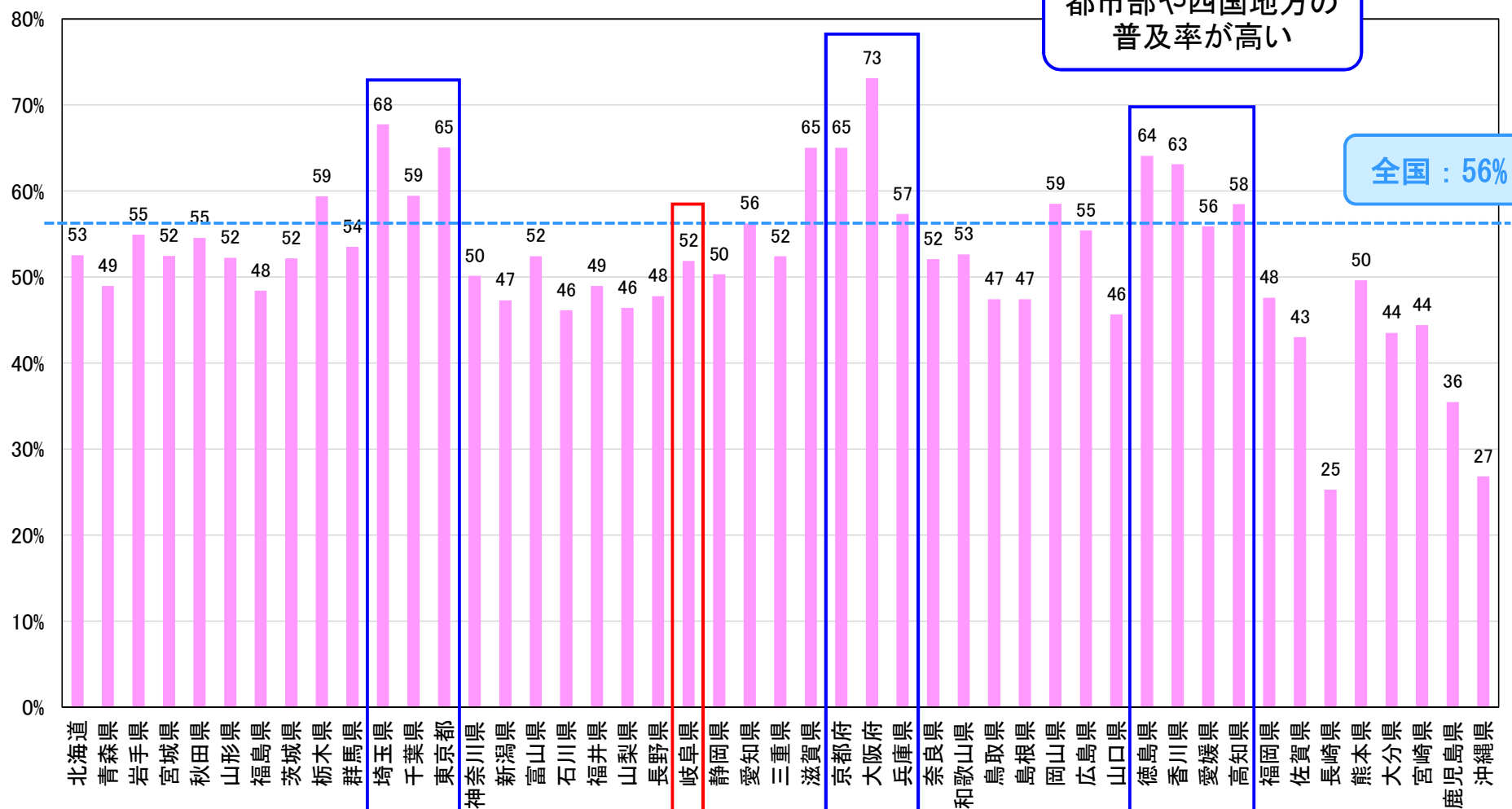
【県内市町村の通勤・通学状況別の自転車利用率】

	内々 (自市町村内で通勤・通学)	流出 (他市町村に通勤・通学)	流入 (他市町村から通勤・通学)
岐阜市	22%	10%	18%
大垣市	21%	10%	17%
高山市	12%	5%	12%
多治見市	9%	5%	7%
関市	15%	4%	11%
中津川市	2%	2%	2%
美濃市	10%	5%	8%
瑞浪市	7%	5%	6%
羽島市	18%	9%	12%
恵那市	4%	2%	3%
美濃加茂市	17%	7%	13%
土岐市	7%	5%	6%
各務原市	18%	9%	13%
可児市	14%	7%	10%
山県市	11%	8%	9%
瑞穂市	25%	11%	14%
飛騨市	10%	2%	9%
本巣市	16%	7%	15%
郡上市	6%	2%	5%
下呂市	3%	7%	3%
海津市	15%	5%	11%
岐南町	23%	14%	11%
笠松町	26%	12%	17%
養老町	14%	9%	10%
垂井町	16%	10%	10%
関ヶ原町	13%	8%	6%
神戸町	21%	10%	10%
輪之内町	13%	8%	5%
安八町	18%	10%	8%
揖斐川町	9%	6%	7%
大野町	14%	8%	8%
池田町	19%	9%	13%
北方町	25%	11%	20%
坂祝町	11%	9%	6%
富加町	12%	7%	5%
川辺町	17%	9%	8%
七宗町	8%	6%	5%
八百津町	11%	7%	8%
白川町	2%	8%	2%
東白川村	3%	1%	2%
御嵩町	11%	6%	11%
白川村	3%	1%	3%

2 自転車の普及状況

- 岐阜県の自転車普及率は52%であり、全国平均56%を4ポイント下回る。

【自転車普及率(H25)】



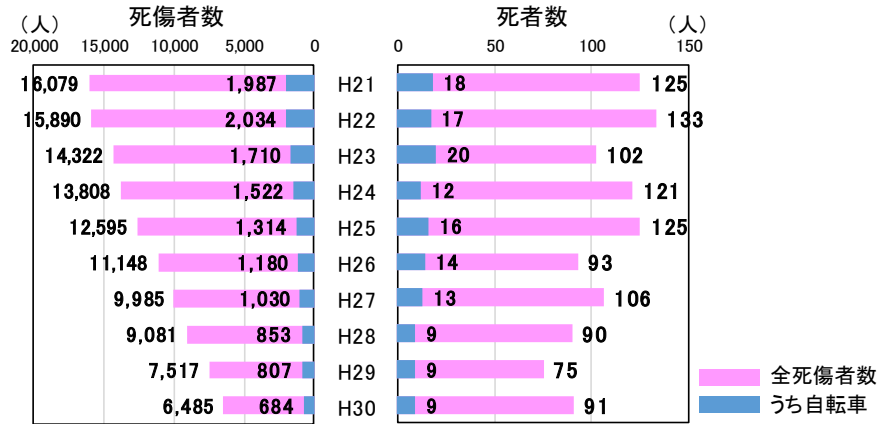
※自転車の普及率＝自転車保有台数／人口

出典：自転車産業振興協会「自転車統計要覧」

3 自転車事故

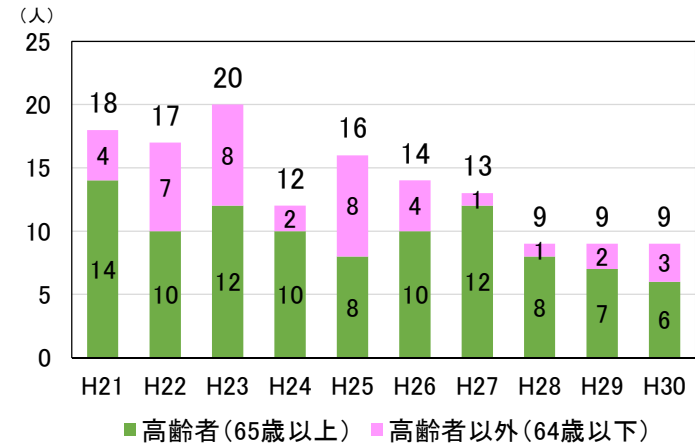
- 岐阜県内の交通死傷者数はH21の約4割、死者数は約7割に減少。
- 岐阜県内での自転車関連事故件数は減少傾向。
- 全事故に占める自転車関連事故の割合は全国平均より低い（東京、大阪などの都市部ほど高い）。
- 自転車事故死者数は減少傾向であるが、高齢者の占める割合が高い。

【岐阜県の交通事故死傷者数と死者数】



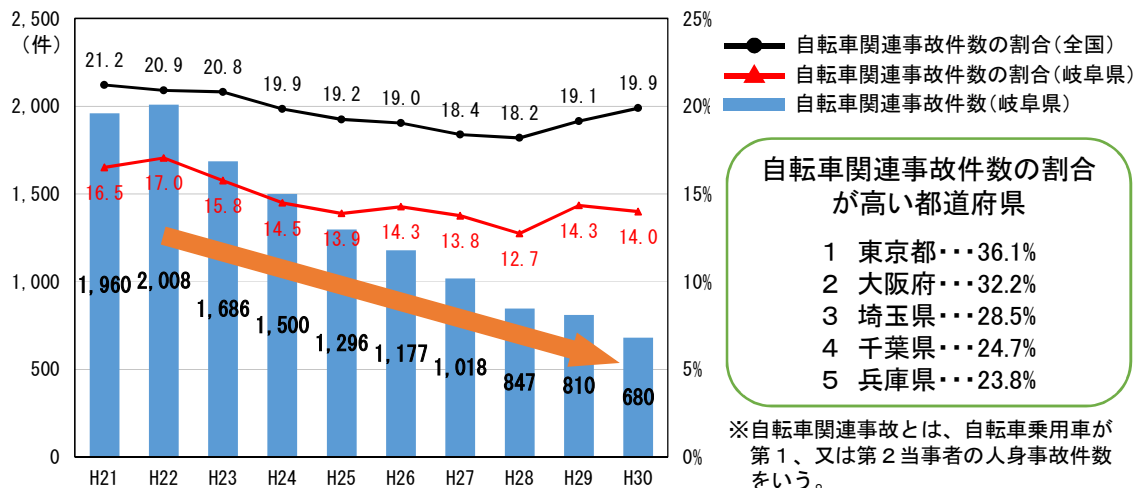
出典：岐阜県警察

【岐阜県の自転車事故死者数の推移】



出典：岐阜県警察

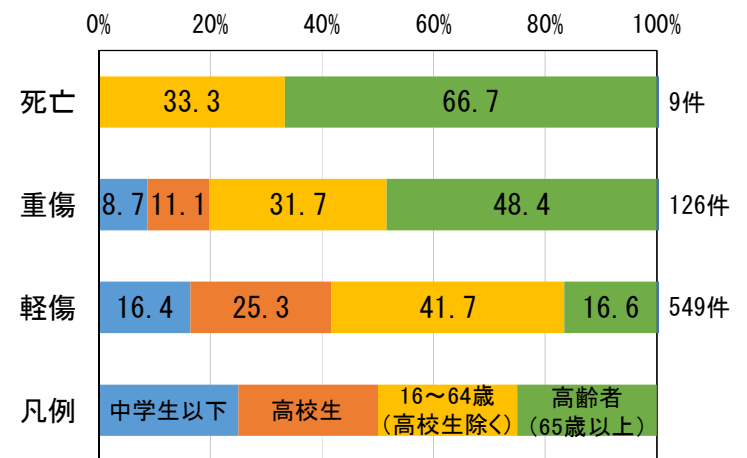
【事故発生件数と全事故に占める自転車関連事故の割合】



出典：岐阜県) 岐阜県警察

全国) 交通事故総合分析センター

【岐阜県の年齢別自転車事故被害状況(H30)】



出典：岐阜県警察

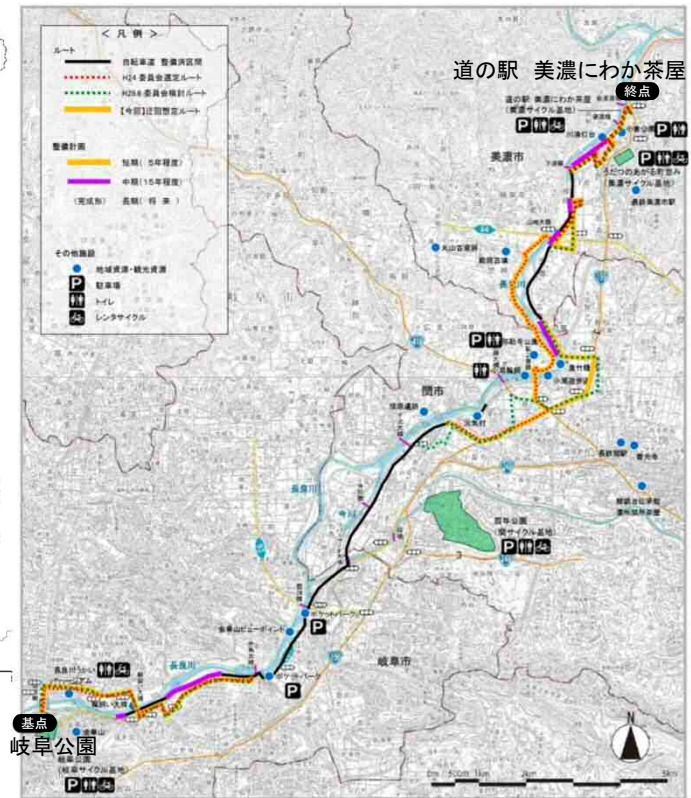
4 岐阜県内の自転車道

- 岐阜県内では、長良川自転車道、長良川清流自転車道（未整備区間あり）の2つの大規模自転車道が整備。
- 岐阜県と愛知県にまたがる木曽川には、沿川市町等により木曽川沿川周遊サイクリングコースが整備。

【長良川自転車道】



【長良川清流自転車道】



出典：長良川清流自転車道検討会資料

【木曽川沿川周遊サイクリングコース】



出典：木曽川沿川周遊サイクリング公式サイト

5 岐阜県内の自転車通行空間の整備

- 岐阜市と大垣市では、自転車道や自転車通行位置の明示などの整備を実施。
- 岐阜市では、県内初となる自転車専用レーンが整備（供用：H25.1 延長：約430m）。

【自転車通行環境整備モデル地区】

◇国土交通省と警察庁は平成20年に自転車通行環境整備の模範となる「自転車通行環境整備モデル地区（98地区）」を指定。

◇岐阜県では岐阜駅周辺と大垣駅周辺の2地区が選定。

◇供用後の調査（モデル地区の整備効果検証のために国土交通省がアンケート調査、実態調査を実施）では、96%以上の自転車利用者が自転車通行帯を利用。

岐阜市

＜設置箇所＞

（モデル地区）

- ・岐阜停車場城南線

（整備済み区間）

- ・岐阜停車場城南線
- ・忠節橋通り(国道157号線)
- ・長良橋通り



大垣市

＜設置箇所＞

（モデル地区）

- ・大垣大野線



6 岐阜市自転車走行環境整備計画(平成29年6月)

- ・ 自転車事故や自転車交通量の多い路線などを抽出し、中心市街地を基本とした計画エリアにおいて、自転車ネットワーク路線を設定。
- ・ 自転車利用者と歩行者の安全を早期に確保し連続的な通行環境を目指すため、現状の車道幅員で可能な整備を国・県・市・警察で連携して促進。

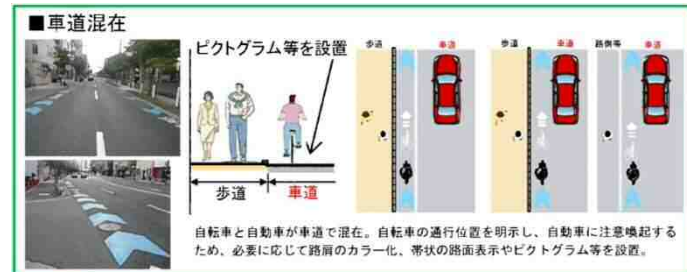
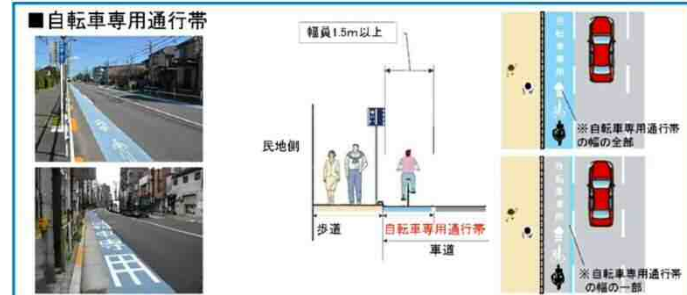
- ・ “自転車道” “自転車専用通行帯” “車道混在” の3つの整備形態と“ソフト施策等による安全対策”を実施。

○ 路線延長： 21.0 km (国道：3.9 km、県道：7.1 km、市道：10.0 km)



<完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画>

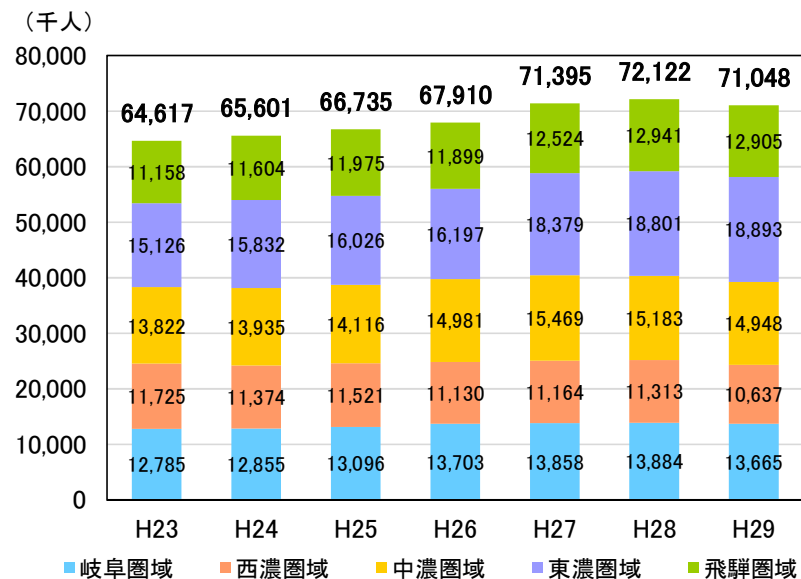
【自転車ネットワーク路線の整備イメージ】



7 岐阜県の観光入込客

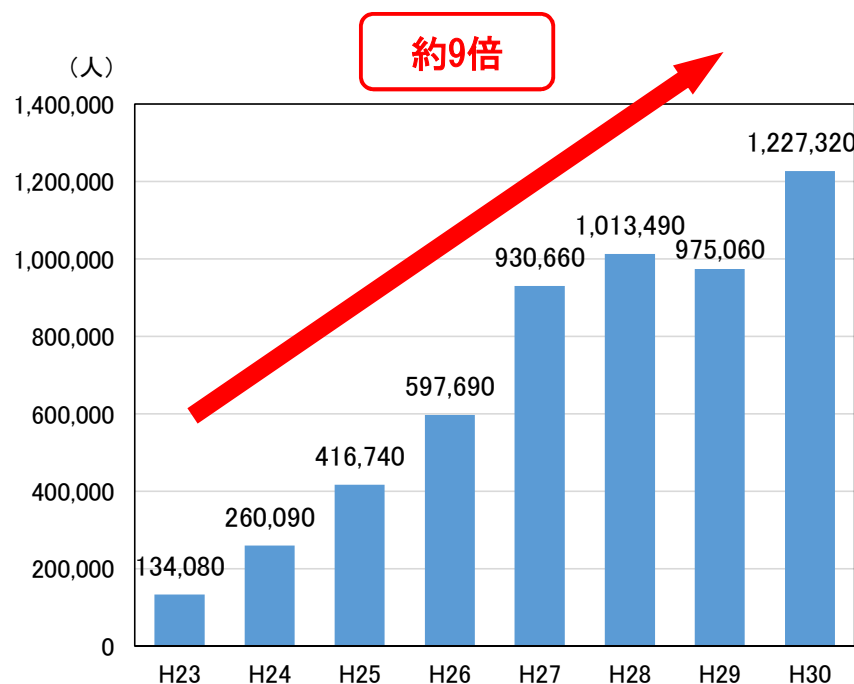
- 岐阜県の観光入込客は微増傾向。
- 外国人宿泊客数は平成23年から平成30年までの7年間で約9倍に増加。
- 観光目的分類別では、歴史・文化やスポーツ・レクリエーションといった体験型観光の割合が高い。
- 道の駅等が占める割合も高く、休憩施設としての位置づけから目的地化している。

【岐阜県の観光入込客数(延べ人数)の推移】



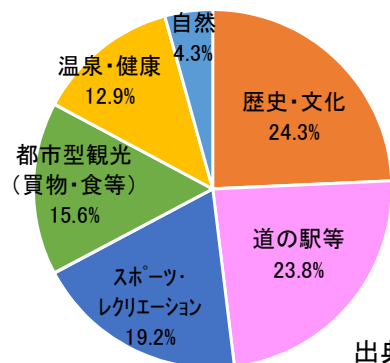
出典：岐阜県観光入込客統計調査

【岐阜県の外国人宿泊者数(延べ人数)の推移】



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

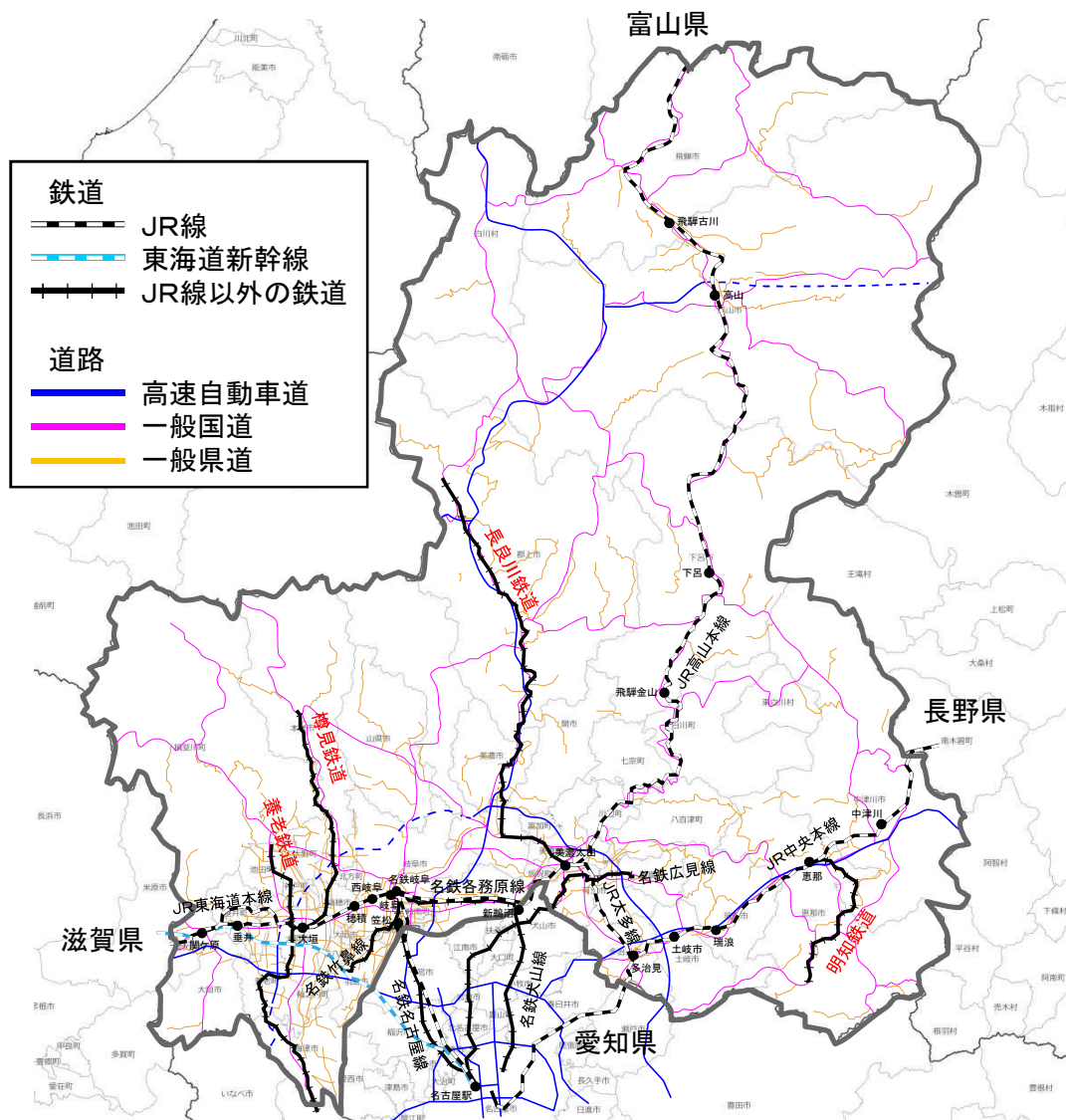
【岐阜県の観光入込客(延べ人数)の観光地分類別割合(H29)】



出典：岐阜県観光入込客統計調査

8 岐阜県内の公共交通の状況

- 岐阜県内にはJR、名鉄以外に、4つの鉄道が運行。
- サイクルトレイン等の取組みが行われており、鉄道と 鉄道に並走する国道・県道等を活用したサイクリングルートの設定が可能。



【事例】 長良川鉄道

乗車可能駅：関駅のみ（降車は関～美濃白鳥駅の各駅）
 運行時刻：平日：関駅 8:36 ⇒ 美濃白鳥駅 10:08
 休日：関駅 6:52 ⇒ 美濃白鳥駅 8:25
 ※通常の列車には収納袋が必要

長良川鉄道 サイクリング列車

平成28年3月26日より 内容一部変更

清流を眺めながら、手軽に輪行へ出かけよう

サイクリング列車 運行時刻・運行区間

ご予約日の発車時刻に間に合う時間に余裕をもって関駅窓口へお越しください。
 関駅以外の駅からは自転車を持参して乗車できる状態で列車内に持ち込むことはできません。
 降車駅は終点までのお好きな駅から自由にお選びください。

《平日》
関駅 8:36 → → → 終点 美濃白鳥駅 10:08
 《土日祝》
関駅 6:52 → → → 終点 美濃白鳥駅 8:25

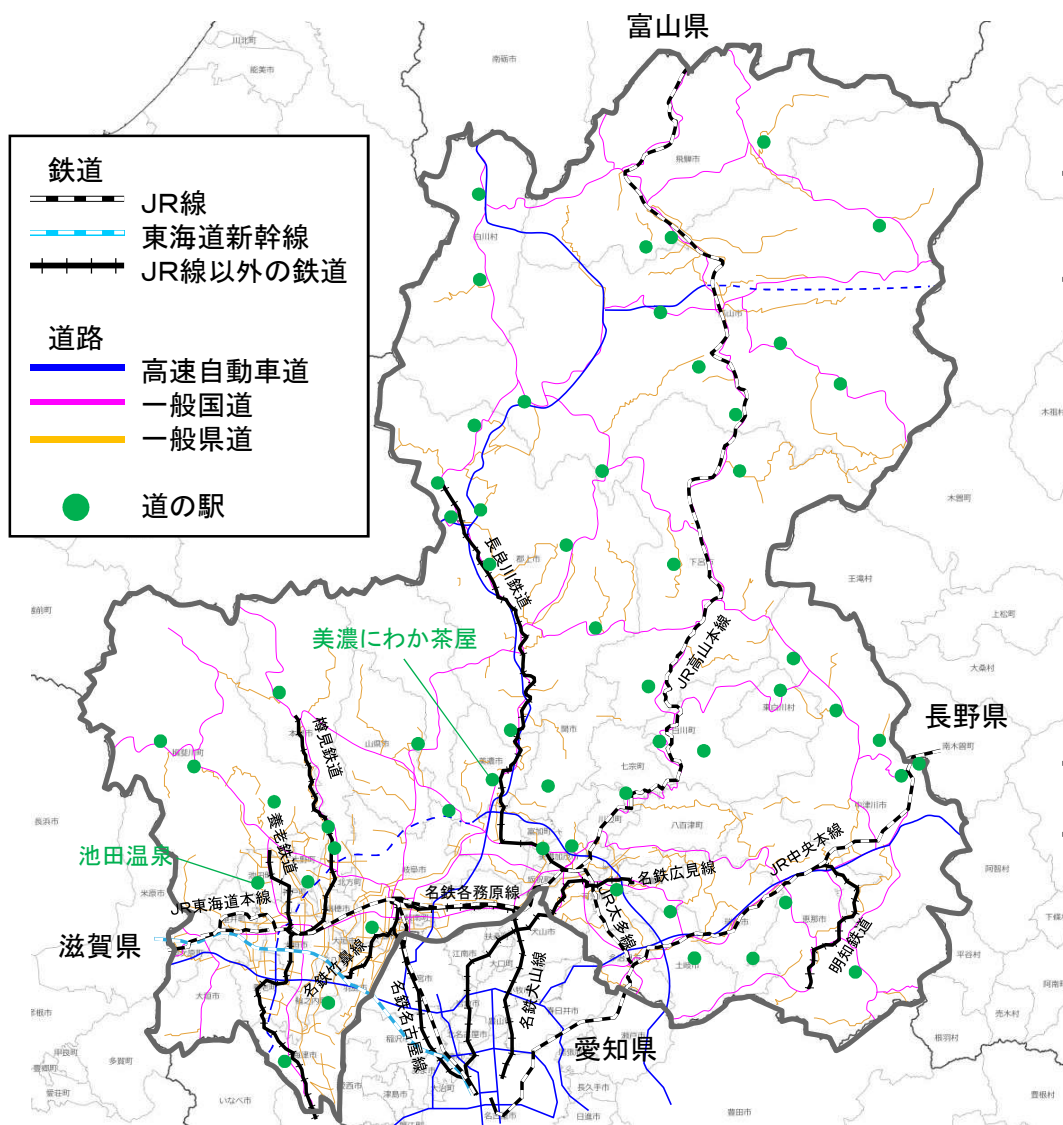
ご利用方法

- ・事前に予約が必要です。
- ・追加料金なし(通常の乗車区間運賃のみ)
- ・定員 5台
- ・多客期にはお断りする場合もございますので、ご了承ください。

サイクリング列車は収納袋が不要！
 そのままご乗車いただけます。
 (通常の列車には収納袋が必要です。)

9 岐阜県内の道の駅の状況

- 岐阜県内の道の駅は56箇所（全国第2位）。
- 「美濃にわか茶屋」「池田温泉」では、自転車で周辺を観光してもらえるようにレンタサイクルを設置。



【事例1】 美濃にわか茶屋レンタサイクル（美濃市）

- ・道の駅内にあるサイクルステーションにてレンタサイクルを設置
- ・シャワー室も完備しており、レンタサイクル利用者は100円で利用可能



サイクルステーション

【事例2】 池田温泉（池田町）

- ・レンタサイクルを設置（養鉄トレクル）
- ・池田温泉を発着点としたサイクリングのモデルルートを設定



サイクルポート

10 岐阜県内のサイクルツーリズムの取組み

- 岐阜県内の各地で自転車を活用した観光の取組み（サイクルツーリズム）が増加。

【事例1】

西美濃サイクルツーリズム

関係市町：揖斐川町、大野町、池田町、本巣市、神戸町、大垣市

○モデルルートの設定(4ルート)

お花見ルート



ねお・いびがわチャレンジルート



【事例2】

関ヶ原サイクリングコース

○モデルルートの設定(4ルート)

	対象	距離	所要時間
決戦！関ヶ原コース	初級者	11.5km	2.5時間
策謀！垂井コース	初級者	20km	3.5時間
出陣！東西進軍コース	中級者	40km	5時間
チェスト！島津退き口コース	上級者	63km	6.5時間
天下一！美濃戦国コース	上級者	100km	8時間

○ガイドマップの配布

関ヶ原駅前観光交流館、関ヶ原町歴史民俗資料館
 関ヶ原町役場、垂井町観光案内所、垂井町役場
 岐阜県庁関ヶ原古戦場整備推進課 など

○養老鉄道との連携



養老鉄道サイクルトレイン

播磨～揖斐間の各駅で利用可能
 平日：9時頃～15時頃までの指定列車
 土曜日・休日：すべての列車

○休憩施設の充実



サイクルラック、空気入れ、
 修理工具を各休憩施設に設置



11 岐阜県内のサイクリイベント

- スポーツの振興を目的としたサイクリイベントも岐阜県内各地で開催。

【事例1】

ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージ

- ・UCI公認の国際自転車ロードレースであるツアー・オブ・ジャパンの8つのステージのうちの1つ。
- ・ツアー・オブ・ジャパン（前身「国際サイクルロードレース」）は、1996年から開催されており、美濃ステージは第11回（2007年）から参加。
- ・競輪&オートレースの補助を受けて開催（800~1,000万円/年）。

【事例2】

ツール・ド・西美濃

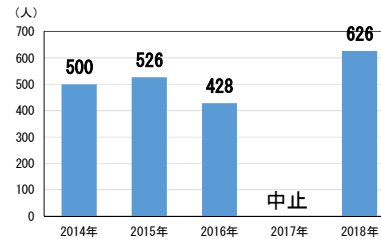
- ・西美濃地域の2市9町（大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ヶ原町、神戸町、輪之内町、安八町、揖斐川町、大野町、池田町）の連携による地域活性化に向けた取り組み。
- ・毎年9月に開催されており、コースは全長約135km（2018年大会）。
- ・コース上に5カ所のおもてなしステーションを設けており、地域の特産を堪能することが可能。

○観客動員数

毎回、平均して**25,000~26,000人**
 （2018年大会は雨の影響もあり約15,000人）



○参加数



12 岐阜県内のレンタサイクルの取組み

- 岐阜県内ではレンタサイクル等が展開されており、観光地や鉄道駅などで利活用。

【岐阜県内で利用できるレンタサイクル】 H31.1末現在

市町村	実施事業	設置箇所数	自転車台数	主な貸出場所
岐阜市	ぎふ・まちなかレンタサイクル	7	130	岐阜駅、岐阜市役所等
大垣市	レンタサイクル すいとGO！[水都号]	12	37	まちづくり市民活動支援センター等
美濃市	美濃市レンタサイクル	3	22	道の駅 美濃にわか茶屋 美濃和紙の里会館
美濃加茂市	1 day レンタサイクル	2	5	太田宿中山道会館、シティホテル美濃加茂
関ヶ原町	関ヶ原町レンタサイクル	2	50	関ヶ原町歴史民俗資料館、関ヶ原駅前観光交流館
池田町	養鉄トレクル	2	20	池野駅、道の駅池田温泉
揖斐川町	養鉄トレクル	1	10	揖斐駅
笠松町	笠松町レンタサイクル	1	19	笠松みなと公園
垂井町	垂井町レンタサイクル	2	15	垂井町役場、垂井町観光案内所
御嵩町	御嵩町レンタサイクル	1	6	御嵩町観光案内所(御嵩駅)
神戸町	ごうどレンタサイクル	1	5	ごうど観光交流館「ひよしの里」

※その他、鉄道会社、観光施設や宿泊施設等、民間の実施するレンタサイクルが各所にあり

【事例1】 美濃にわか茶屋レンタサイクル（美濃市）

- ・道の駅内にあるサイクルステーションにてレンタサイクルを設置
- ・シャワー室も完備しており、レンタサイクル利用者は100円で利用可能



○料金

普通自転車 1台 200円
電動アシスト自転車 1台 500円

【事例2】 ぎふ・まちなかレンタサイクル（岐阜市）

- ・中心市街地を訪れる人々の利便性と回遊性を向上させるため、また市街地周辺部の観光地へのアクセスなどを目的に導入



○料金

100円/1日1回

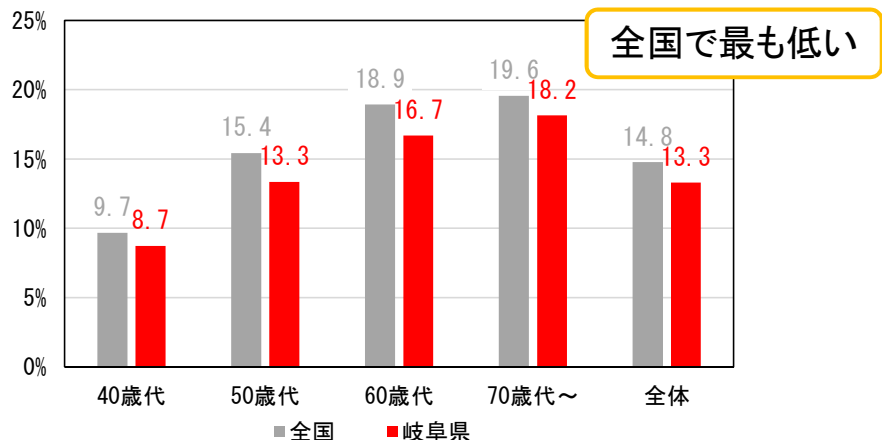


出典：岐阜市観光コンペティション課

13 健康寿命と運動習慣

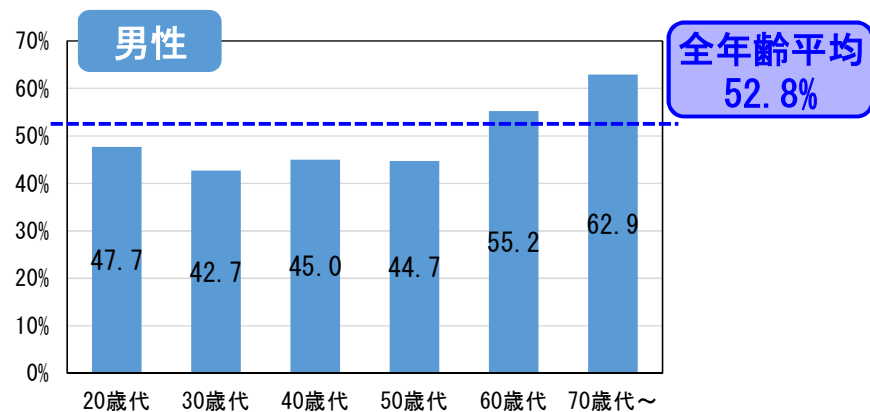
- メタボリックシンドローム該当者の割合は全国で最も低い。
- 運動習慣のある人は、男性の方が高く、年齢別では60歳以上の割合が高い。
- 普段実施するスポーツは1人で気軽に実施できるものが多く、自転車は3位。

【メタボリックシンドローム該当者の割合(H28)】

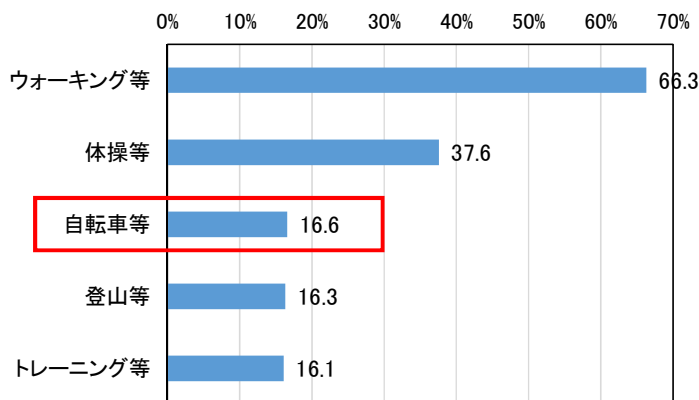


出典：厚生労働省「特定健康診査・特定保健指導に関するデータ」

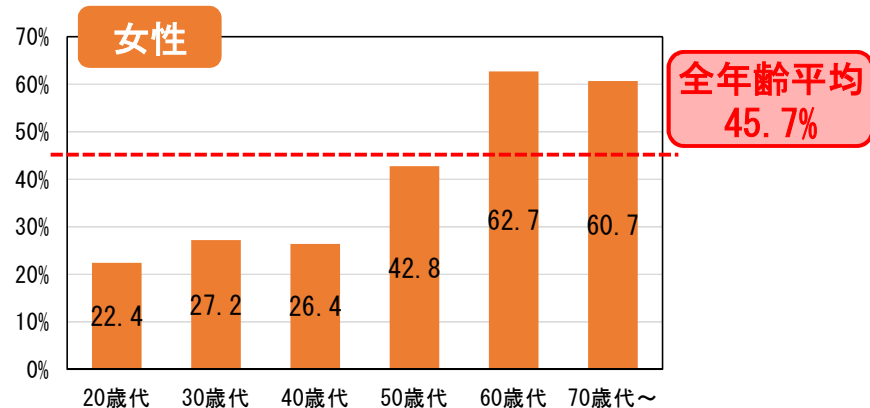
【運動習慣のある人の割合(H28)】



【普段実施するスポーツ(上位5つ)】



出典：岐阜県地域スポーツ課「スポーツレクリエーションに関するアンケート調査(H29)」



出典：平成28年度岐阜県民健康意識調査

計画の目指す方向性について

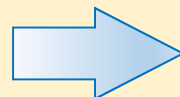
計画の目指す方向性

1. 自転車活用推進法の基本方針（法第8条）

<施策>

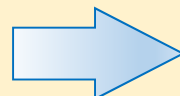
<施策分野>

- ①自転車専用道路等の整備
- ②路外駐車場の整備等
- ⑪公共交通機関との連携の促進



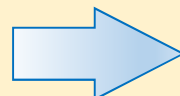
都市環境

- ④自転車競技施設の整備
- ⑨国民の健康の保持増進
- ⑩青少年の体力の向上



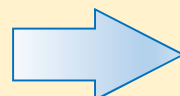
健康増進

- ③シェアサイクル施設の整備
- ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援



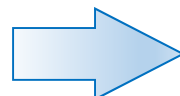
観光振興

- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑫災害時の有効活用体制の整備



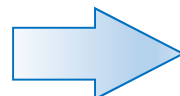
安全安心

- ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑬自転車を活用した国際交流の促進



全国レベルの取組み

- ⑮その他特に必要な施策



その他

計画の目指す方向性

2. 計画の目指す方向性

計画の目的

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する



施策分野

施策分野の目標

都市環境

自転車を快適に利用できるまちづくり

健康増進

自転車を活用した健康づくりの推進

観光振興

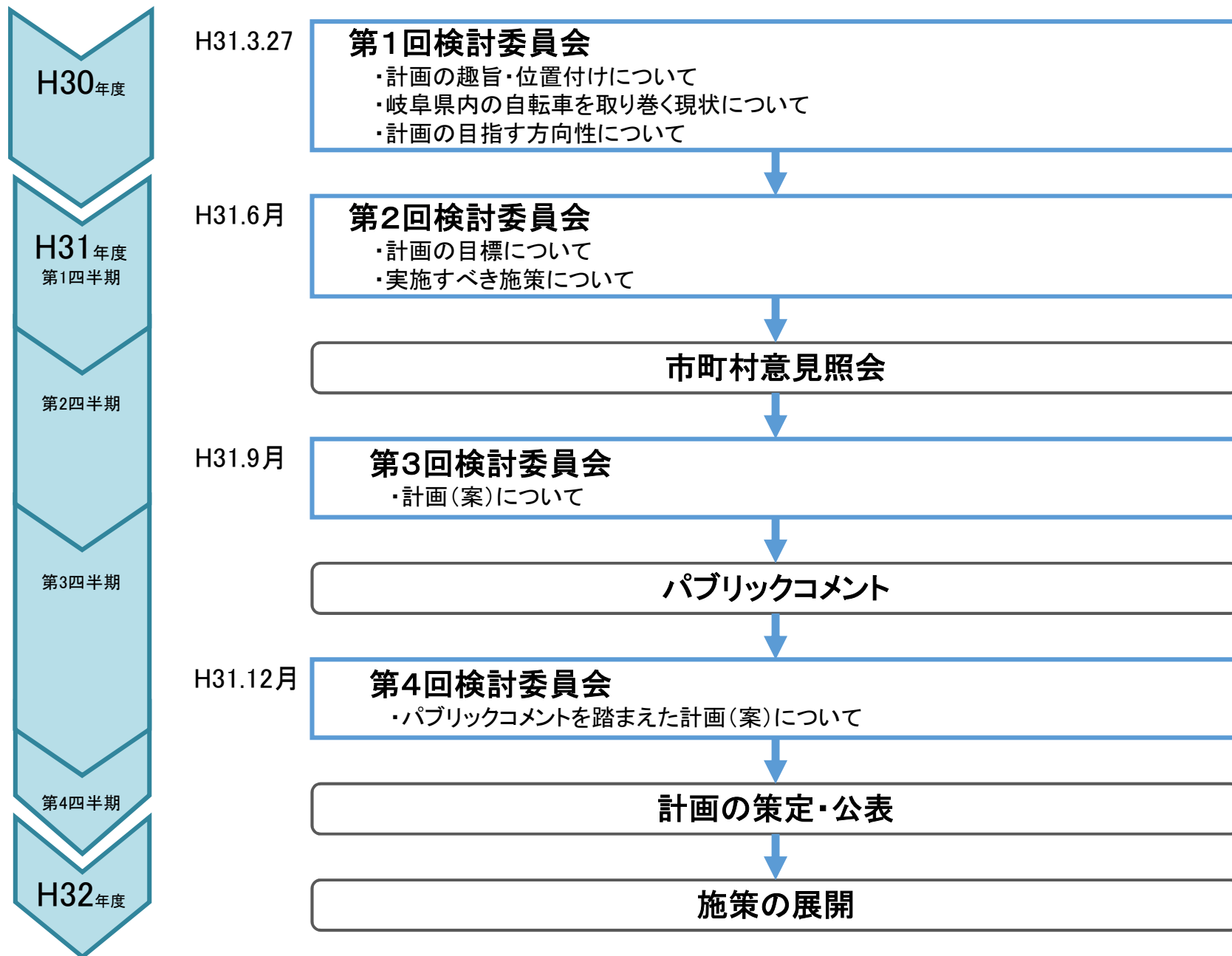
サイクルツーリズムの推進

安全安心

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

計画策定のスケジュールについて

自転車活用推進計画策定に向けてのスケジュール(案)



第 1 回

岐阜県自転車活用推進計画検討委員会

参考資料

(案)

岐阜県自転車活用推進計画検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 岐阜県の自転車の活用推進に向けた計画を策定するに当たり、幅広い分野の専門的見地から意見を聴取することを目的として、岐阜県自転車活用推進計画検討委員会（以下、「委員会」という。）を設置する。

(組織等)

第2条 委員会の委員は、別表に掲げる委員長及び委員をもって構成するものとし、岐阜県県土整備部道路維持課長（以下、道路維持課長という。）が選任する。

- 2 委員の任期は、1年とする。ただし、再任及び任期中の辞退を妨げない。
- 3 委員が任期中に欠けた時は、残期間において他の者を委員に選任することができる。

(会議)

第3条 委員会は、道路維持課長が招集する。

- 2 委員長がやむなく欠席の時は、道路維持課長が指名した委員がその職務を代理する。
- 3 委員長は、本会の円滑な運営と進行を統括する。
- 4 道路維持課長は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、委員会に出席、意見聴取及び資料提出を求めることができる。

(事務局)

第4条 委員会を円滑に運営するために、岐阜県県土整備部道路維持課内に事務局を置く。

(その他)

第5条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は道路維持課長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成31年3月27日から施行する。

(案)

別表（第2条関係）

岐阜県自転車活用推進計画検討委員会 委員

委員長	倉内 文孝	岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
委員	植松 知也	養老鉄道株式会社 代表取締役常務
委員	宇佐美 晃三	岐阜県町村会代表（大野町長）
委員	岸野 吉晃	一般社団法人岐阜県観光連盟 会長
委員	國枝 久人	岐阜県自転車軽自動車商協同組合 理事長
委員	酒井 史朗	一般財団法人岐阜県交通安全協会 事務局長
委員	坂本 桂二	長良川鉄道株式会社 代表取締役専務
委員	田島 浩美	中部ブロック「道の駅」連絡会 事務局長
委員	不破 道夫	樽見鉄道株式会社 代表取締役社長
委員	武藤 鉄弘	岐阜県市長会代表（美濃市長）
委員	山崎 好弘	岐阜県自転車競技連盟 理事長
委員	渡邊 康正	明知鉄道株式会社 代表取締役専務

（敬称略、五十音順）

法律第百十三号（平二八・一二・一六）

◎自転車活用推進法

目次

第一章 総則（第一条―第七条）

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針（第八条）

第三章 自転車活用推進計画等（第九条―第十一条）

第四章 自転車活用推進本部（第十二条・第十三条）

第五章 雑則（第十四条・第十五条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する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を目的とする。

（基本理念）

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における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等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、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を旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

（国の責務）

第三条 国は、前条に定める基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切

な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、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ものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第一百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の

魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援

十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

第九条 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。

- 2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
- 3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。

- 2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
 - 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
 - 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

- 2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。
- 3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - 一 総務大臣
 - 二 文部科学大臣
 - 三 厚生労働大臣
 - 四 経済産業大臣
 - 五 環境大臣
 - 六 内閣官房長官
 - 七 国家公安委員会委員長
 - 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国務大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者
- 4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

- 2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。
- 3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

- 2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を

保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(自転車道の整備等に関する法律の一部改正)

第四条 自転車道の整備等に関する法律(昭和四十五年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「市町村である」及び「市町村道であつて」を削り、同条第二項中「市町村である」を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)

第五条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二十九条の二」を「第二十九条の三」に改める。

第四条第一項第百十七号の次に次の一号を加える。

百十七の二 自転車活用推進計画(自転車活用推進法(平成二十八年法律第百十三号)第九条第一項に規定する自転車活用推進計画をいう。)の作成及び推進に関すること。

第二十七条第二項中「小笠原総合事務所」を

「小笠原総合事務所
自転車活用推進本部」

に改める。

第三章第三節中第二十九条の二を第二十九条の三とし、第二十九条の次に次の一条を加える。

(自転車活用推進本部)

第二十九条の二 自転車活用推進本部については、自転車活用推進法(これに基づく命令を含む。)の定めるところによる。

(内閣総理・国土交通大臣署名)

自転車活用推進計画

平成30年6月

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）に基づく自転車道の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

この結果、大規模自転車道については、平成28年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約8割が整備済みとなっている¹。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、15分の1以下の約6万台（平成29年度）²まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗用中の死者数は、統計上最も多かった2,084人（昭和35年）と比べて約4分の1の480人（平成29年）³に減少する等、一定の成果を上げてきた。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。

1 国土交通省調べ。

2 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（平成30年3月国土交通省）より。

3 「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」（平成30年2月警察庁）より。

本計画は、この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものである。

(2) 計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOL⁴の向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

また、本計画と関連を有し、2020年度を計画期末とする交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京を自転車フレンドリーな先進都市へと変貌させるとともに、東京以外の地域においても、自転車の活用の推進について国民の賛意・協力を得て、地域の創意工夫により世界に誇れるレガシーを創出し、次世代へ継承していくことが必要である。

これらを踏まえて、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度までとする。

4 Quality of Lifeの略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということ尺度として捉える概念。

(3) 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化している。

(都市環境)

家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている⁵中、自動車による移動は、一人での利用が約8割⁶、5km以内の利用が約4割を占める⁷ことから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、平成28年度末時点で、約1,300kmにすぎない⁸。この結果、平成19年から平成29年の間に、自転車に関係する事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまる⁹等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。

このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は減少

5 「2015年度（平成27年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について」（平成29年4月国立研究開発法人国立環境研究所）より。

6 「平成22年度道路交通センサス」（国土交通省）より。

7 「平成22年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）より。

8 国土交通省調べ。自転車専用道路（道路法第48条の13第1項）、自転車道（道路構造令第2条第2号）、自転車専用通行帯（道路交通法第20条第2項）及び車道混在（矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る）の合計。

9 「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」（平成30年2月警察庁）より。

傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい¹⁰。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある¹¹。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向がある。

今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

（国民の健康増進）

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドローム¹²やロコモティブシンドローム¹³の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。

さらに、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

10 「平成27年度全国都市交通特性調査」及び過去の「全国都市交通特性調査」（いずれも国土交通省）による。

11 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）による。

12 内臓脂肪症候群。内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上をあわせもった状態。

13 運動器症候群。運動器（身体運動に関わる骨、筋肉、関節、神経等）の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態。

(観光地域づくり)

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっている。

このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているものの、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

(安全・安心)

平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割¹⁴と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題である。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要である。

さらに、東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、さらに災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

14 「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」(平成30年2月警察庁)より。

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

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のために、法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定める。

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

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(実施すべき施策)

1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。

3. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。
4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。
5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のI o T¹⁵化を促進する。
6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。

15 Internet of Thingsの略。あらゆる物がインターネットにつながるための技術、新サービスやビジネスモデル。

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

自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、国民のヘルスリテラシー¹⁶の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。

また、青少年の体力の向上や国民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

(実施すべき施策)

7. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。
8. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。
9. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
10. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

16 健康課題に対して適切に判断するために必要な情報等を理解し、活用する能力。

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

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す。

また、全国のサイクリングルートのサービス水準が向上した段階で、これらについて、我が国を代表するサイクリングルートとしてブランド化を図り、サイクリングイベントの開催等とも連携したプロモーションに取り組むことにより、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る。

(実施すべき施策)

11. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。
12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後の段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図る。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
14. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。
15. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。
16. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。
17. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空

- 間の計画的な整備を促進する。(実施すべき施策1の再掲)
18. 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別紙のとおり定める。

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携して施策の推進を図る。また、地方公共団体に対して、法第10条に基づく都道府県自転車活用推進計画及び法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画（以下「地方版推進計画」という。）の策定を促すとともに、地方版推進計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者、国民等が相互に連携が図られるように、国の地方支分部局をはじめとする関係者に対して要請する。

さらに、自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体等の担当者や大学関係者等のスキルアップを図るため、これらの関係者が一堂に会する会議を開催すること等により、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組を推進する。

(2) 計画のフォローアップと見直し

本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表する。その際、別紙に示す指標を設定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行う。

また、計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行う。

(3) 調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等について、産官学が連携して取り組むよう、関係者へ働

きかける。また、民間が保有する各種データを含めた自転車に関する統計等の整備を図る。

さらに、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、国や関係団体等により構成される協議会を設置した上で、自転車の活用について国民の理解と関心を深めるために、国民各層に対して、自転車の魅力を多面的に訴求する等、戦略的な広報活動を展開する。

(4) 財政上の措置等

国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討を行う。また、本計画に基づき、民間団体等が実施する取組に対して必要に応じて支援策を講じる。

(5) 附則に対する今後の取組方針

法の附則第3条第1項に基づく、「自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」については、自転車利用者の法令違反に対して、引き続き、指導取締りの徹底を図るほか、平成27年6月から施行された自転車運転者講習制度の運用状況や自転車事故の発生状況、法令違反の内容等も踏まえつつ、必要に応じて違反行為への対応の在り方について検討を進める。

また、法の附則第3条第2項に基づく、「自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度」については、地方公共団体に対して、条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請するとともに、これによる損害賠償責任保険等への加入状況等を踏まえつつ、新たな保障制度の必要性等について検討を行う。

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		
施策	指標	措置
<p>1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。</p>	<p>○ 自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】 0団体 (2017年度) 【目標値】 200団体 (2020年度)</p> <p>○ 都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数 【実績値】 1市町村 (2016年度) 【目標値】 10市町村 (2020年度)</p>	<p>① 地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順、参考となる先進的な取組事例、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する考え方の要点等を記載した「自転車活用推進計画策定の手引き」をとりまとめ、地方公共団体へ周知すること等により、地方公共団体における、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。</p> <p>② 地方公共団体に対して、「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)の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。</p> <p>③ 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運用可能な「自転車車線(仮称)」の設置について、道路構造令に新たに規定する。</p> <p>④ 路肩や交差点等自転車通行空間の安全性・快適性の改善や、コスト削減に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体へ周知を図る。</p> <p>⑤ 自転車交通を含め、全ての交通に対しての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や運用に努める。</p> <p>⑥ 自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間の整備状況、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置等を地図上に示した自転車マップを作成するとともに、自転車通行上の要注意箇所や改善を要</p>

	<p>する箇所について自転車利用者がコメントを投稿できるWeb地図の在り方について検討する。</p> <p>⑦ 関係する地方公共団体と連携して、オリンピック・パラリンピック競技大会までに、競技会場や主要な観光地周辺の道路において、自転車通行空間の整備を推進する。</p> <p>⑧ マイカー等からの自転車への転換によるCO₂の削減量を把握した上で、地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進に関する広報啓発を行う。</p>
<p>2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。</p>	<p>① 物流活動が周辺交通へ与える影響を抑制するため、物流ニーズと物流事業者の負担を踏まえ、関係者の理解を得つつ、地域における荷さばきルールの策定促進・荷さばき場や路外駐車場の整備等の取組を進める。</p> <p>② 植樹帯の活用等による停車帯の設置に関する弾力的な運用の在り方について検討する。</p> <p>③ 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を検討する。</p> <p>④ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。</p> <p>⑤ 地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。</p> <p>⑥ 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。</p>

<p>3. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。</p>	<p>○ サイクルポートの設置数 【実績値】 852箇所 (2016年度) 【目標値】 1,700箇所 (2020年度)</p>	<p>① シェアサイクルの普及促進のため、関係府省庁による検討会を設置し、事業の規制の必要性や支援の在り方等について検討する。</p> <p>② サイクルポート設置の促進を図るため、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポート設置の在り方について、関係者と連携しつつ検討する。</p> <p>③ 鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請する。</p> <p>④ 公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。</p> <p>⑤ 地方公共団体ごとに構築されているシェアサイクルの貸出・返却システムの共同化について検討する。</p> <p>⑥ シェアサイクル利用者の利便性向上を図るため、個人認証、決済に当たって交通系ICカードのワンタッチ利用が可能となるよう、関係機関に対して運用改善を要請する。</p> <p>⑦ インターネット等の経路検索の対象となるよう、シェアサイクル関連情報の定型化について検討する。</p> <p>⑧ 関係する地方公共団体と連携し、オリンピック・パラリンピック競技大会までにサイクルポートの高密度化、駅等の拠点における貸出自転車の重点配備を実施する。</p>
<p>4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。</p>		<p>① 路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の在り方について検討する。</p> <p>② 自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとし</p>

	<p>た、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向けた取り組みについてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。</p> <p>③ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項における、「鉄道事業者は鉄道の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。」という規定に基づき、引き続き、鉄道事業者の積極的な協力を求めていくとともに、地方公共団体等からの要望に応じ、国としても、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に参画し、個別事案の解決に向けた指導・助言を行う。</p> <p>④ 多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。</p>
<p>5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進する。</p>	<p>① 駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に資するよう、全国で統一的な運用が可能なICタグの導入について社会実験等を行いながら検討する。</p> <p>② IoT共通基盤技術の研究開発と、同技術を活用したシェアサイクルにおける自転車の再配置への適用に関する検証を実施する。</p> <p>③ 自転車の利用実態の把握等による効率的な自転車ネットワーク計画の策定を促進するため、情報通信技術の活用による情報の収集やその利用方策について調査・研究を行う。</p>
<p>6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備について</p>	<p>① 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や駐輪場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。</p>

<p>の総合的な取組を実施する。</p>	<p>② 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施するとともに、これらの取組に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体に対して周知を図る。</p> <p>③ 無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、地方公共団体や電線管理者に対して、無電柱化に関するノウハウを普及するための、マニュアルの周知や研修等を実施する。</p>
----------------------	---

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

施策	指標	措置
<p>7. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。</p>		<p>① 国際規格に合致した競技施設の整備に対する国としての支援の在り方に関する検討を行う。</p>
<p>8. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。</p>		<p>① サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、既設競輪場を活用した市民参加の取組や、公園等の有効活用等を促進する。</p> <p>② 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等について検討する。</p> <p>③ タンDEM自転車について、各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、都道府県警察に働きかける。</p>

9. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。

- ① 国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日が送れることを目標とした、「スマート・ライフ・プロジェクト」において、その施策活動の一部として、運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
- ② サイクルツーリズムを推進する地方自治体・企業・団体等に対して、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動について、検討及び実施を働きかける。
- ③ 地域におけるスポーツクラブ等において自転車を活用している好事例の情報収集及び情報発信を進めるとともに、これらの取組の他地域への展開方法等について検討する。
- ④ 地方公共団体等と連携して、個人や一定の地域等において、自転車活用による健康増進や医療費に与える影響等に関する国内外の科学的知見の収集や、国内における自転車の活用による医学的効果に関する調査・研究を進める。
- ⑤ 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や駐輪場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。(6-①の再掲)
- ⑥ 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施するとともに、これらの取組に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体に対して周知を図る。(6-②の再掲)
- ⑦ 無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、地方公共団体や電線管理者に対して、無電柱化に関するノウハウを普及するための、マニュアルの周知や研修等を実施

<p>する。(6-③の再掲)</p>		
<p>① 関係府省庁及び関係機関が連携し、協議会を設置した上で、自転車通勤に関する課題（通勤手当の支給や、通勤災害への対応、駐輪場や更衣室の設置等）について検討するとともに、自転車通勤導入に関する手引きを作成すること等により、通勤における自転車利用拡大のための広報啓発を実施する。</p>	<p>○ 通勤目的の自転車分担率 【実績値】 15.2% (2015年度) 【目標値】 16.4% (2020年度)</p>	
<p>② 企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト（仮称）を創設し、支援の在り方について検討する。</p>		
<p>③ 国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。</p>		

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		
施策	指標	措置
<p>11. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。</p>		<p>① 自転車の活用に関するポータルサイトを開設し、海外向け情報発信を強化すること等により、地方公共団体等と連携して、自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を行う。</p> <p>② 国際的なサイクリング大会開催を希望する地方公共団体と連携し、国としての支援の在り方に関する検討を行う。</p>
<p>12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクルリストの受け入れ環境の整備等によ</p>	<p>○ 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 【実績値】 0ルート</p>	<p>① 太平洋岸自転車道等を対象として、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を設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクルリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上</p>

<p>り、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルーツリズムを推進する。</p>	<p>(2017年度) 【目標値】40ルート (2020年度)</p>	<p>等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。</p> <p>② 大規模自転車道を含めた、広域的なサイクリングロードの整備を推進する。その際、サイクリングロードの安全性や連続性を確保するため、農道や臨港道路を含む道路管理者及び河川管理者等からなる横断的協議機関の設置を促進するとともに、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題等について検討する。</p> <p>③ 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルート（仮称）の創設に向けて、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等について検討する。</p> <p>④ 鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルパスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、バスプロテクションの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルパスの実施について検討を促す。</p> <p>⑤ 道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港におけるサイクリストの受入サービスの充実に向けて、施設管理者等の関係者に対して協力を要請する。</p>
--	---	---

<p>目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>		
<p>施策</p>	<p>指標</p>	<p>措置</p>
<p>13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、</p>	<p>○ 自転車の安全基準に係るマークの普及率</p>	<p>① JIS規格とISOとの整合化作業を進めつつ、JISをベースとしたSG基準やBAAとの関係の在り方について検討する。併せて、</p>

<p>国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。</p>	<p>【実績値】 29.2% (2016年度) 【目標値】 40% (2020年度)</p> <p>○ 自転車乗用中の交通事故死者数 【実績値】 480人 (2017年) 【目標値】 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者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。(2020年度)</p> <p>※ 本指標については、13.～17.の施策に対応</p>	<p>これらの規格等に関し、試買テストの結果を含め、消費者が容易に理解できるような情報提供の在り方についても検討する。</p> <p>② 消費者が安全に自転車を利用できるよう、自転車の事故情報等の収集を行い、必要に応じて、独立行政法人国民生活センターによる商品テストを行い、その結果等も活用しつつ、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。</p> <p>③ 自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかける。</p>
<p>14. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。</p>	<p>○ 自転車技士の資格取得者数 【実績値】 80,185人 (2017年度) 【目標値】 84,500人 (2020年度)</p> <p>※ 本指標については、13.及び14.の施策に対応</p>	<p>① 一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技士や公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備士に係る資格試験への支援を行うとともに、交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。</p> <p>② 自転車技士及び自転車安全整備士の能力向上と受験者の負担軽減に向けて、受験要件の緩和等について検討するよう働きかける。</p>
<p>15. 国民の交通安全意識の向上</p>		<p>① 地方公共団体や民間団体等とも連携し、「自転車安全利用五則」を</p>

に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。

活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。

② 自転車の安全利用について、全国交通安全運動における実施要綱の推進項目に盛り込む等、国民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。

③ 交通事故の被害を軽減するため、国や地方公共団体が行う様々なイベント等の機会を活用して、通勤・通学時を始めとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。

④ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。

⑤ 交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図る。

⑥ 高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、シミュレーターを活用した高齢者向けの交通安全教室を引き続き実施する。

⑦ 自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。

⑧ 自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となるよう、国及び地方公共団体の所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。

⑨ 道路標識や道路標示の意味について学科教育で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を引き続き行っていく。

<p>⑩ 高齢者の安全・安心な自転車走行をはじめとする自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が、ニーズ発掘、製品開発等を行うことを支援する。</p>	
<p>⑪ 自転車に関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区において重点的に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。</p>	
<p>⑫ リヤカーを牽引する自転車に対して、歩道通行が認められていない等の交通ルールを周知徹底するとともに、悪質・危険な交通違反に対しては取締りを行う。</p>	
<p>⑬ 地域交通安全活動推進委員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進める。</p>	
<p>① 都道府県に対し、交通安全教室等の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援するとともに、指導の参考となる資料を周知する。</p> <p>② 小中高校生を対象として、生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する海外の効果的な交通安全教育の実践方法や事例等に関係機関へ周知する。</p> <p>③ 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行うよう、関係機関へ周知する。</p>	<p>○ 交通安全について指導している学校の割合 【実績値】 99.6% (36, 325校) (2015年度)</p> <p>【目標値】 100% (36, 487校) (2019年度)</p>
<p>① 地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順、参考となる先進的な取組事例、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する考え方の要点等を記載した「自転車活用推進計画策定の手引き」をとりまとめ、地方公共団体へ周知すること等によ</p>	<p>17. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離さ</p>

<p>れた自転車通行空間の計画的な整備を促進する。(1. の再掲)</p>	<p>り、地方公共団体における、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。(1-①の再掲)</p> <p>② 地方公共団体に対して、「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)の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。(1-②の再掲)</p> <p>③ 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運用可能な「自転車車線(仮称)」の設置について、道路構造令に新たに規定する。(1-③の再掲)</p> <p>④ 路肩や交差点等自転車通行空間の安全性・快適性の改善や、コスト縮減に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体へ周知を図る。(1-④の再掲)</p> <p>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や運用に努める。(1-⑤の再掲)</p> <p>⑥ 自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間の整備状況、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置等を地図上に示した自転車マップを作成するとともに、自転車通行上の要注意箇所や改善を要する箇所について自転車利用者がコメントを投稿できるWeb地図の在り方について検討する。(1-⑥の再掲)</p> <p>⑦ 関係する地方公共団体と連携して、オリンピック・パラリンピック競技大会までに、競技会場や主要な観光地周辺の道路において、自転車通行空間の整備を推進する。(1-⑦の再掲)</p>
<p>18. 危機管理体制を強化する等、</p>	<p>① 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関</p>

<p>災害時における自転車の活用を推進することにより、地域の安全・安心の向上を図る。</p>	<p>する課題や有用性について検討するとともに、国土強靱化基本計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じる。</p>
<p>② 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、全国の国道事務所等において自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化する。</p>	<p>する課題や有用性について検討するとともに、国土強靱化基本計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じる。</p>