

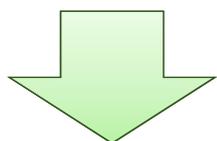
# 自転車活用推進法と国・県の動向



## 1. 自転車活用推進法の概要



●これまで、「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)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)に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきた。



**課題**

- 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

### 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)の施行

平成29年5月

**基本理念**

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



**自転車の活用を総合的・計画的に推進**

# 1. 自転車活用推進法の概要



## 基本方針 以下の施策を重点的に検討・実施

- |                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| ① 自転車専用道路等の整備         | ② 路外駐車場の整備等        |
| ③ シェアサイクル施設の整備        | ④ 自転車競技施設の整備       |
| ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発    |
| ⑨ 国民の健康の保持増進          | ⑩ 青少年の体力の向上        |
| ⑪ 公共交通機関との連携の促進       | ⑫ 災害時の有効活用体制の整備    |
| ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進     | ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑮ その他特に必要な施策          |                    |

## 自転車活用推進計画

- ・政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村: **区域の実情に応じ計画を定めるよう努める**

## 自転車活用推進本部

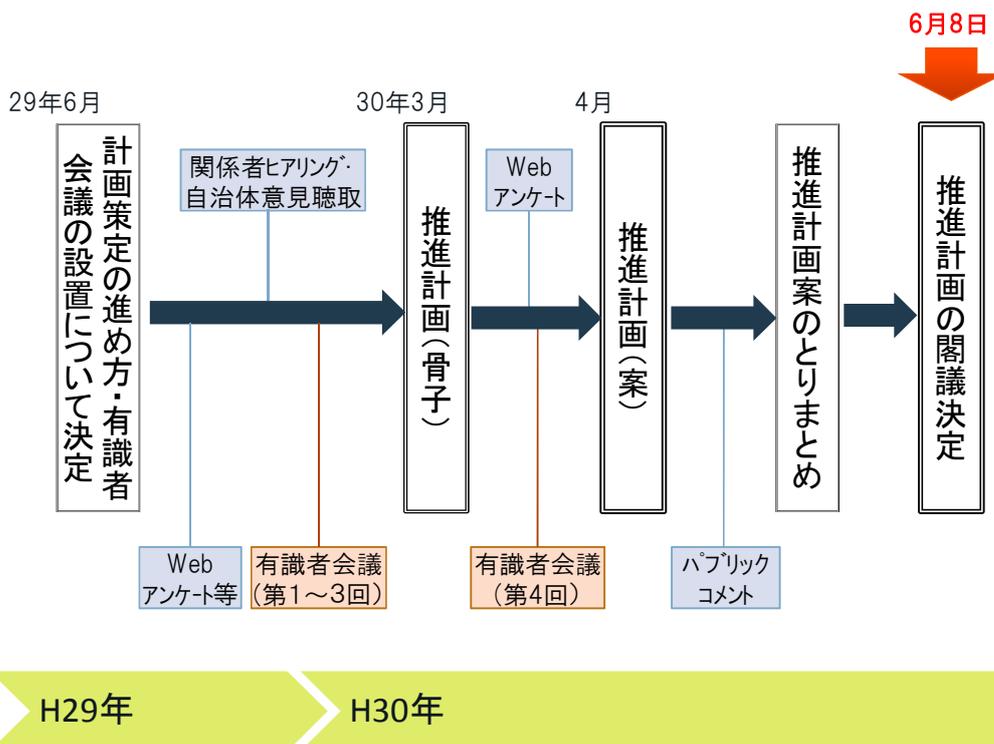
- ・国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

## 附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

3

# 2. 自転車活用推進計画策定のスケジュール



4

### 3. 自転車の活用推進に関する目標等の整理



自転車をめぐる現状	計画の目標
<p><b>【環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●家庭から排出されるCO<sub>2</sub>の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要。</li> <li>●自動車による移動は一人での利用が約8割を占め、約4割が5kmまでの移動であり、これらの自転車利用への転換を図ることが、渋滞対策となる可能性。</li> <li>●平成19年～平成29年の10年間で自転車乗用中の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割の減少に留まる。</li> <li>●これまで長らく、自転車通行空間は歩道上での整備が中心。歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間は、断片的な整備に留まっている。</li> <li>●コンパクトシティの形成等を進める上で、環境にやさしく、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が重要な役割。</li> </ul>	<p><b>【目標1】</b> 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p><b>【目標2】</b> 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</p>
<p><b>【高齢化・人口減少】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●全国の自転車の交通手段分担率は微減傾向。都市によるばらつきが大きい。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。通学利用の多い未成年では高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向。</li> <li>●過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加。地域を支える交通手段として、自転車の役割が拡大する可能性。</li> </ul>	
<p><b>【健康・スポーツ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等数は年々増加。生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するために、サイクリング等による効果的な運動が重要。</li> <li>●子どもの基礎的運動能力は依然として低い状況にあり、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。</li> </ul>	

参照：第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料

### 3. 自転車の活用推進に関する目標等の整理



自転車をめぐる現状	計画の目標
<p><b>【観光】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「モノ消費」から、体験型観光の「コト消費」への消費スタイルのシフト等、訪日外国人旅行者のニーズが変化。</li> <li>●訪日外国人旅行者数は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中。インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望。</li> <li>●サイクリストの走行ニーズが高い地域やルートにおいて、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、サイクリング環境に課題。</li> </ul>	<p><b>【目標3】</b> サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p><b>【目標4】</b> 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>
<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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割と高水準。</li> <li>●自転車に関する製品事故は、製品と利用者の双方に問題がある場合等複合的な原因で発生。</li> <li>●東日本大震災において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等、災害時における移動手段として自転車が活躍。</li> </ul>	

参照：第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料



【出典：つくば霞ヶ浦りんりんロードHP】

※参考資料  
自転車活用推進計画[概要版]



### 3. 自転車の活用推進に関する目標等の整理



#### 参考)各目標の指標

目標	施策	指標名	実績値	目標値	将来目指すべき水準
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. 自転車通行空間の計画的な整備推進	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	0団体(2017年度)	200団体(2020年度)	900団体以上(概ね10年以内)
		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	1市町村(2016年度)	10市町村(2020年度)	800市町村(長期)
	3. シェアサイクルの普及促進	サイクルポートの設置数	852箇所(2016年度)	1,700箇所(2020年度)	
目標2 サイクリス ポーツの振興 等による活力 ある健康長寿 社会の実現	10. 自転車通勤等の促進	通勤目的の自転車分担率	15.2%(2015年度)	16.4%(2020年度)	
目標3 サイクリス リズムの推進 による観光立 国の実現	12. 世界に誇るサイクリング環境の創出	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数	0ルート(2017年度)	40ルート(2020年度)	100ルート(概ね10年以内)
目標4 自転車事故の ない安全で 安心な社会の実 現	13. 安全性の高い自転車の普及促進	自転車の安全基準に係るマークの普及率	29.2%(2016年度)	40%(2020年度)	
		自転車技士の資格取得者数	80,185人(2017年度)	84,500人(2020年度)	
	14. 自転車の点検整備の促進	自転車乗用中の交通事故死者数	480人(2017年)	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)	
	15. 自転車の安全利用の促進				
	16. 学校における交通安全教育の推進				
17. 自転車通行空間の計画的な整備推進(1の再掲)					
16. 学校における交通安全教育の推進	交通安全について指導している学校の割合	99.6%(36,325校)(2015年度)	100%(36,487校)(2019年度)	100%	

03指標について(国交省-有識者会議④0413) 9

### 4. 推進計画の計画期間等



#### ●計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**2020年度まで**

(2020年度計画期末の交通政策基本計画等の各種計画と連携を図る)

#### ●その他

- ・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
- ・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. 県の動向



### ～水郷筑波サイクリング環境整備総合計画の策定～

#### ●目的

- ・テーマ：地域の特性を活かした「**回遊性のあるサイクリング**」  
様々な地域資源を結びつけ、東京圏からの優れたアクセス性を活かしながら、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができる、日本一のサイクリング環境の構築を目指す。
- ・行政だけでなく、民間事業者や大学、NPO、地域住民などの様々な主体が参加しやすい環境をつくり、これらの主体が一体で取り組むことができる指針として策定

#### ●対象地域

- ・つくばりんりんロード
  - ・霞ヶ浦湖岸道路
- つくば霞ヶ浦りんりんロード(全長180km)
- ・北浦周辺
  - ・筑波山周辺
- の14市町村



参照：水郷筑波サイクリング環境整備総合計画

11

## 5. 県の動向



### ～水郷筑波サイクリング環境整備総合計画の策定～

#### ●これまでの取組

H25年度	「水郷筑波サイクリング環境整備事業推進検討会」を設置 ・霞ヶ浦自転車道 の整備や案内標識などの共通デザインの検討 ・サイクリング環境の整備に係る検討
H26年度	・サイクリングマップの作成・配布 ・自転車サポートステーションの登録(県内 120 箇所) ・サイクリング環境のPRとフォーラム の開催 ・サイクリングツアー(霞ヶ浦さいくるーずなど)などを企画・実施
H27年度	・広域の乗り捨て型レンタサイクルシステム実証実験の 実施 ・多国語によるサイクリングマップなどの作成 ・地域資源を結びつけた国内外サイクリングツアーの企画・実施 ・サイクリングを活用した健康ガイドラインの作成 ・レンタサイクル施設への健康器具の配置や自転車サポートステーションへのAED 設置支援 ・サイクルモード 出展 など
H28年度～	・案内標識などのガイドラインの策定 ・休憩 施設や案内標識の充実 ・交通ネットワークの検討 など

図 広域の乗り捨て型レンタサイクルシステム実証実験のリーフレット



図 サイクルモードブース出展の様子

参照：水郷筑波サイクリング環境整備総合計画

12

# 水郷筑波サイクリング環境整備事業 自転車走行環境整備ガイドライン 概要版



## 1. ガイドライン策定の趣旨

### 目的

本県では、水郷筑波地域において、地域の特性を活かした「回遊性のあるサイクリング」をテーマに、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができる、日本一のサイクリング環境の構築を目指し、水郷筑波サイクリング環境整備総合計画を策定しました。

この計画の基本方針のひとつとして、「快適で安全・安心にサイクリングができる環境の整備」を掲げており、コースの安全性向上や案内標識・拠点施設などを一体的に整備することとしており、それらの整備のための統一的な考え方や基準を取りまとめた「水郷筑波サイクリング環境整備事業 自転車走行環境整備ガイドライン」を策定するものです。

### 適用範囲

つくば霞ヶ浦りんりんロード(つくばりんりんロードと霞ヶ浦湖岸道路を結んだ全長約180kmのサイクリングコース)を適用範囲とします。



## 2. ガイドラインの構成

本ガイドラインは、総合計画に位置づけられている「取組1.～取組4.」について具体的な整備に関わる基本的な考え方や仕様等を定め、日本一のサイクリング環境の構築を目指した整備の方針を示します

### 水郷筑波サイクリング環境整備総合計画

- 取組1. 地域内走行空間の回遊性・走行性の向上
- 取組2. 走行空間の安全性の向上
- 取組3. 案内標識等の整備
- 取組4. 拠点施設・休憩施設の充実
- 取組5. 外国人等の様々な人々を受け入れるサイクリング環境の構築
- 取組6. 手軽にサイクリングを楽しんでもらえる体制の構築
- 取組7. サイクリングに関する情報提供の充実
- 取組8. 地域資源と連携したサービスの充実
- 取組9. 駅や空港等からのアクセシビリティの向上
- 取組10. ルールを学ぶ機会の充実
- 取組11. トレーニング等による利用の機会の創出
- 取組12. 地域におけるサイクリングの促進
- 取組13. サイクリングコースのブランドイメージ向上
- 取組14. サイクリングイベントの充実
- 取組15. 地域におけるプロモーション・情報発信力の向上

### 本ガイドライン

- 自転車走行空間の整備に関すること
  - ・自転車走行空間の整備方針と整備基準
- 案内標識の整備に関すること
  - ・案内標識等の整備方針と基準
  - ・各案内標識等の設置基準等
- 拠点施設の整備に関すること
  - ・拠点施設の整備方針と整備基準
  - ・各拠点施設の設置基準等

## 3. デザインコンセプト

### 水郷筑波地域の特徴を踏まえたデザインコンセプト及び視覚デザインのポイント

**水郷筑波地域の特徴**

豊かな自然や歴史的・文化的資産等様々な地域資源

- ・筑波山や霞ヶ浦を中心とした豊かな自然や美しい景観
- ・肥沃な大地に広がる田園風景
- ・桜川市のサクラ、湯来市のアヤマなど季節ごとの多様な風景
- ・歴史的、文化的資産 等

**デザインコンセプト**

肥沃な大地と筑波山。大きな湖。開けた空。

- ・おほかたオープンな土地柄を表現し、コースに一貫したアイデンティティを付与

**視覚デザインのポイント**

色: いばらきの景観にマッチした配色で一貫性の高いアイデンティティを形成

- ・ブルーは、霞ヶ浦の水面と広く大きな空を表現
- ・イエローは、そこに降り注ぐ光やサイクリングのエネルギーを表現

ピクトグラム: 統一したデザインによる分かりやすいピクトグラム

- ・サインの文字が左から右に流れることから、右向きのピクトグラムを用いる
- ・自転車ピクトグラムは左向き、正面(背面)、右向きを用意し、サイクリストが直感的に進行方向を判断できるように工夫

タイポグラフィ: 効果的な情報伝達

- ・和文書体は可読性の高い見出しゴシック体を使用
- ・欧文書体はアメリカの交通標識に用いられるInterstateを使用
- ・5ヶ国語で表示とピクトグラムを組み合わせることで、インバウンドに対応

## 4. 案内標識等の整備

### 整備方針

- ビギナーや当地域を初めて訪れたサイクリストであっても、安全に安心してサイクリングを楽しむことができるよう、コース案内や注意喚起のための案内標識等の充実に取り組み
- 案内標識等については、外国人も含めたすべての人に伝わるよう、多言語化やルールがひと目で分かるユニバーサルデザインへの対応に取り組み

### 適用範囲

案内標識等の適用範囲を以下のとおり設定する



種別	本線	アクセス線	周遊線	自転車ネットワーク計画策定エリア
矢羽標	水郷筑波仕様	国仕様	国仕様	国仕様
自転車ピクトグラム	水郷筑波仕様	国仕様	国仕様	国仕様
進行方向案内	水郷筑波仕様	水郷筑波仕様	水郷筑波仕様	-
注意喚起	水郷筑波仕様	水郷筑波仕様	水郷筑波仕様	-

〔種別〕本線 : つくば霞ヶ浦りんりんロード(約180km)  
 アクセス線 : 拠点施設等から本線へのアクセス道路  
 周遊線 : 本線以外に市町村が設定するサイクリングコース  
 自転車ネットワーク計画策定エリア : 自転車ネットワーク計画を策定しているエリア

〔仕様〕国仕様 : 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28年7月)  
 水郷筑波仕様 : 本ガイドライン

### 案内標識等の役割と種類

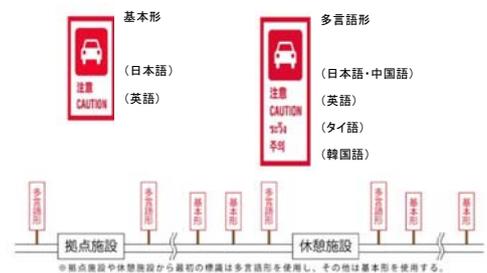
基本方針	機能	役割	
安心して走行できる	案内	コース案内	・コース上の交差点や迷いやすい地点において、サイクリングコースであること及び進行方向を案内 ・現在位置、起点・目的地までの距離を案内 ・サイクリングコース周辺道路からサイクリングコースへの誘導案内
		目的地案内	・目的地を予告、目的地までの距離を案内 ・サイクリングコース周辺の観光地を案内
		コースマップ	・拠点施設でサイクリングコースの全体像を案内
安全に走行できる	指示	横断方法指示	・交差点の横断方法を指示(特に二段階右折)
		左側通行指示	・左側通行を指示
安全に走行できる	警戒	自転車への注意喚起	・交差点手前での注意喚起(注意・徐行・とまれ)等
		自動車への注意喚起	・幅寄せしないことを促す等

## 自転車走行空間の明示とコース案内の規格

	本線用	アクセス線用	歩行者向け用	進行方向案内
役割	サイクリングコース本線を案内	本線へのアクセス案内	本線へのアクセス案内	進行方向を案内
設置箇所	本線	アクセス線(主要拠点等から本線)	歩行者通路(駅等の公共施設内、歩道等)	交差点部や屈曲部等
設置基準	単路部:10m間隔 交差点内:1m間隔	単路部:10m間隔 交差点内:1m間隔	上記のうら必要な箇所	交差点部や屈曲部等の手前から10m、5m、1mの位置
デザイン	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>&lt;縮小形&gt;</p>			

## 多言語化への対応

○案内標識等の語句については、外国人等様々な人がサイクリングを楽しむことができる環境を構築するために、日本語と英語の併記を基本とする。特に、注意喚起については、成田空港の多言語化の事例を参考に、英語、タイ語、中国語(簡体、繁体)、韓国語の5ヶ国語を併記する。



※拠点施設や休憩施設から最初の標識は多言語形を使用し、その他は基本形を使用する。

