

良好な自転車利用環境の実現に向けて



令和8年9月2日(水)

国土交通省 道路局 自転車活用推進本部事務局
自転車活用推進官

野村 文彦





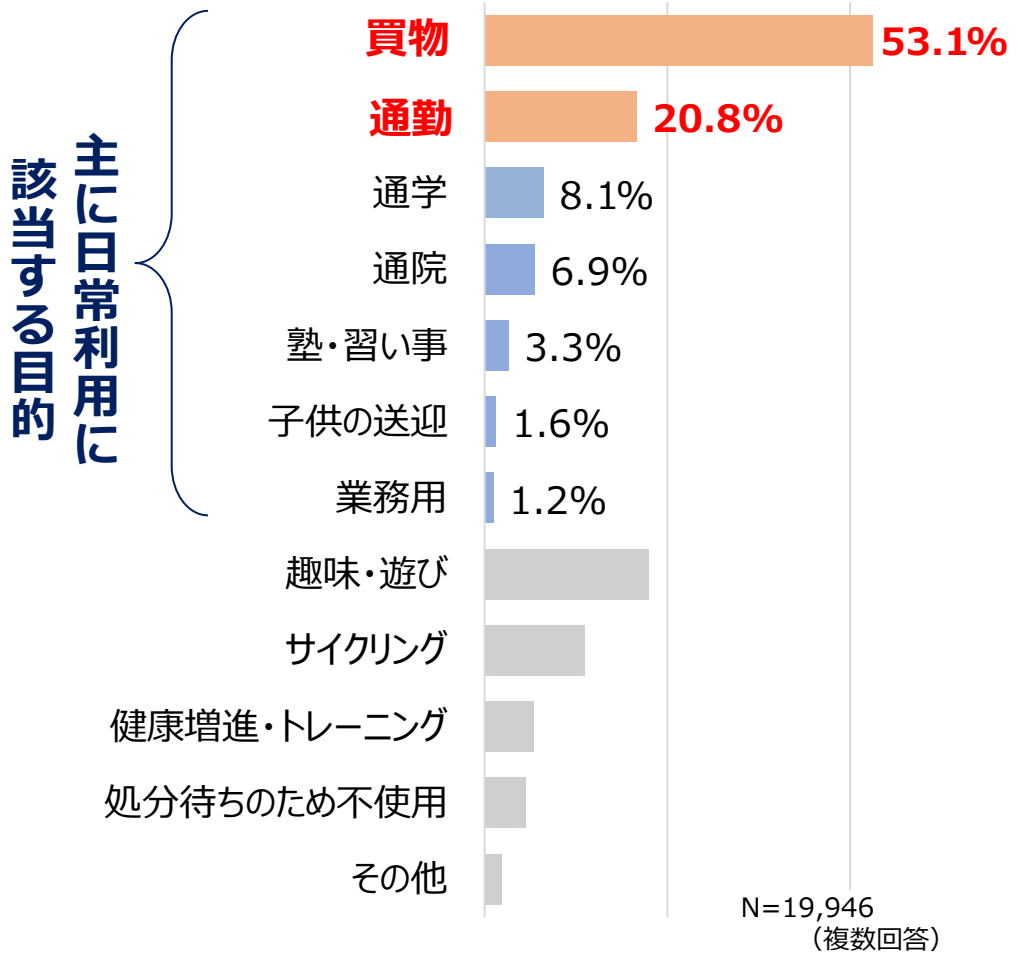
- 1. 自転車現状**
- 2. 自転車活用推進の枠組み**
- 3. 第3次自転車活用推進計画**
- 4. 自転車ネットワークの整備**
- 5. Velo-city2027愛媛に向けて**

1. 自転車の現状

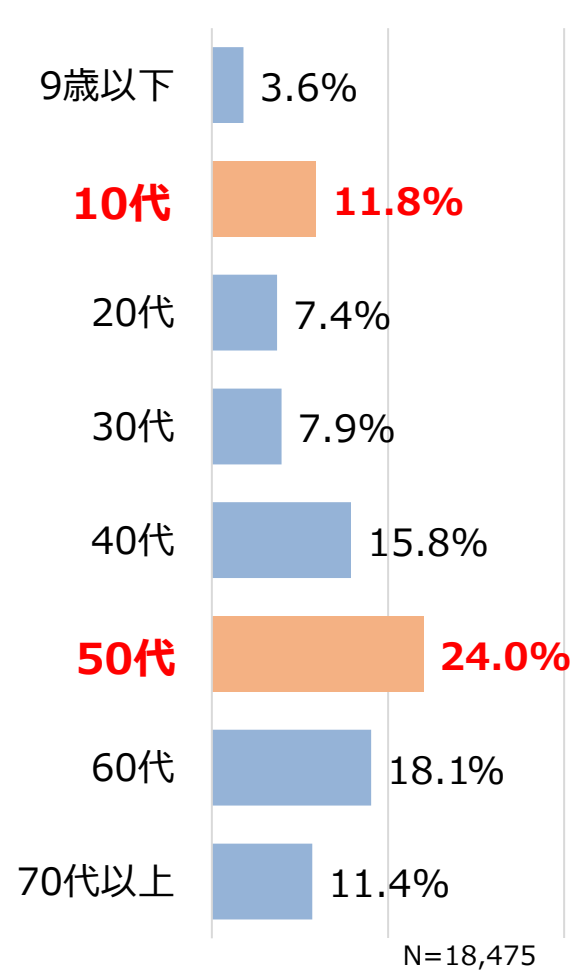




自転車の利用目的



自転車の利用年齢

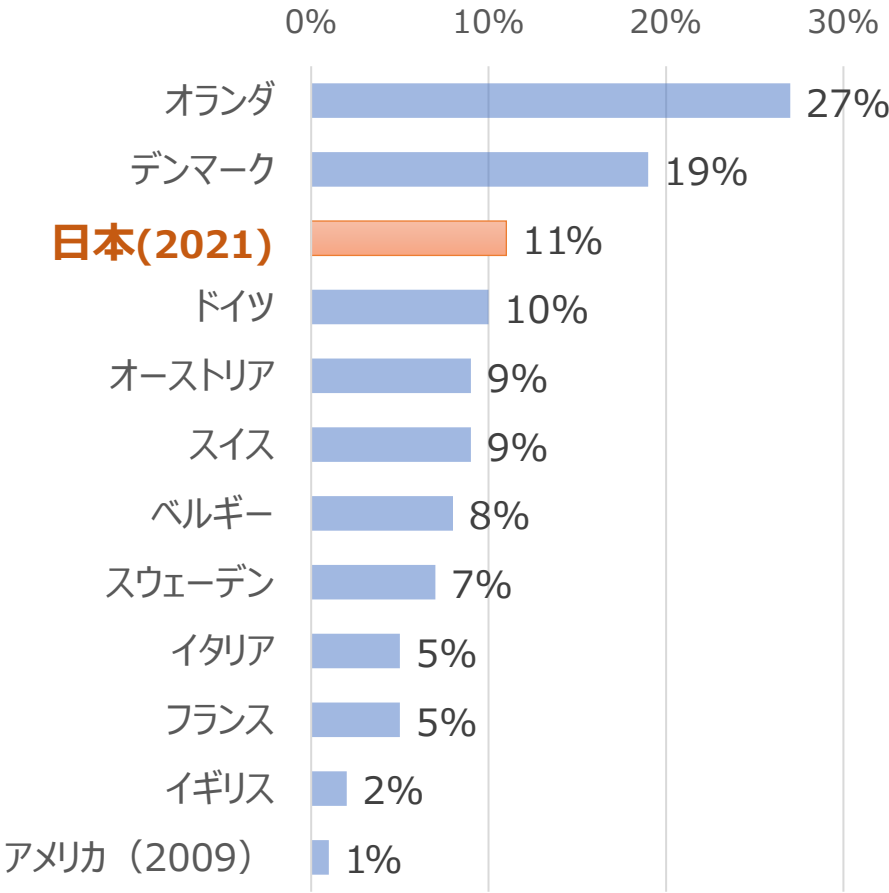


全国20,000世帯を対象に、世帯を代表する18～79歳の方を対象

出典：一般財団法人自転車産業振興協会 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書より作成

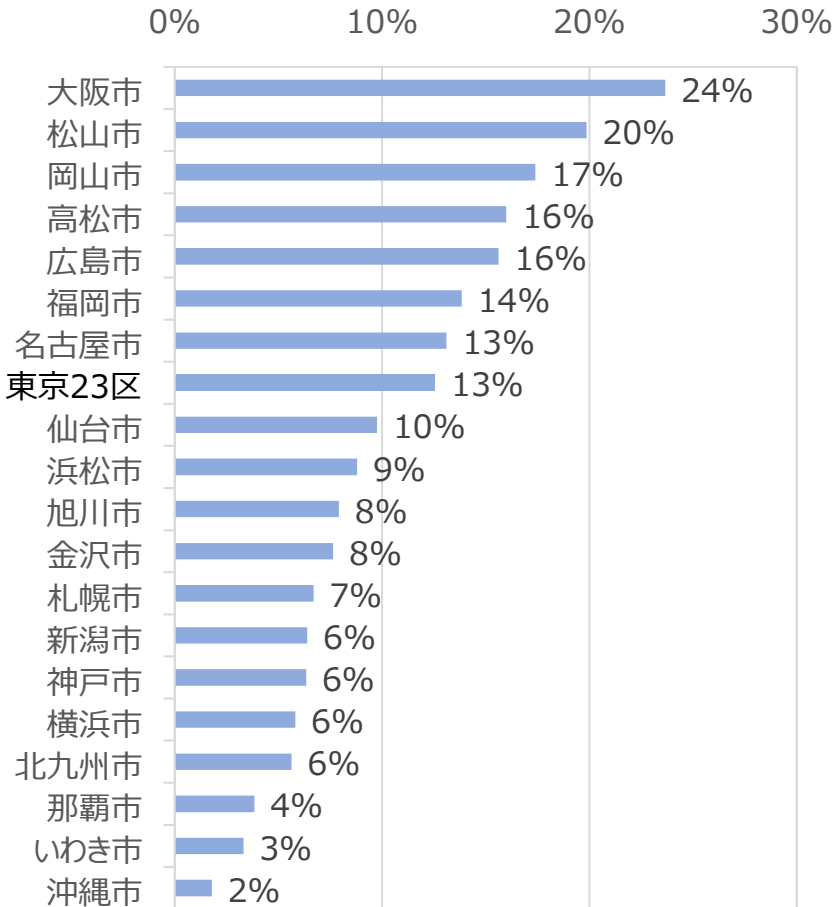


海外主要国の 自転車の分担率（全目的）



【出典】Cycling in the Netherlands（欧州）2009、
令和3年 全国都市交通特性調査（日本）、
全米世帯トップ調査（アメリカ）2009 より作成

国内主要都市の 自転車の分担率（通勤・通学目的）

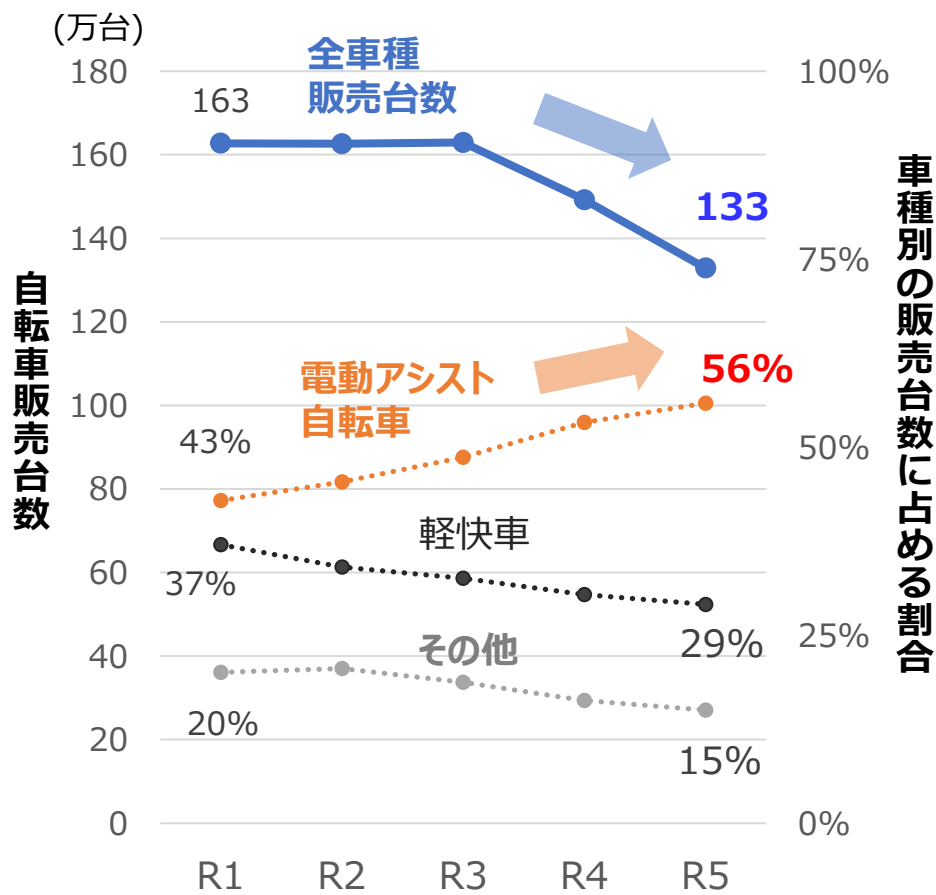


【出典】令和2年 国勢調査より通勤・通学における
自転車（代表交通手段）の分担率を集計

自転車の販売台数・保有台数

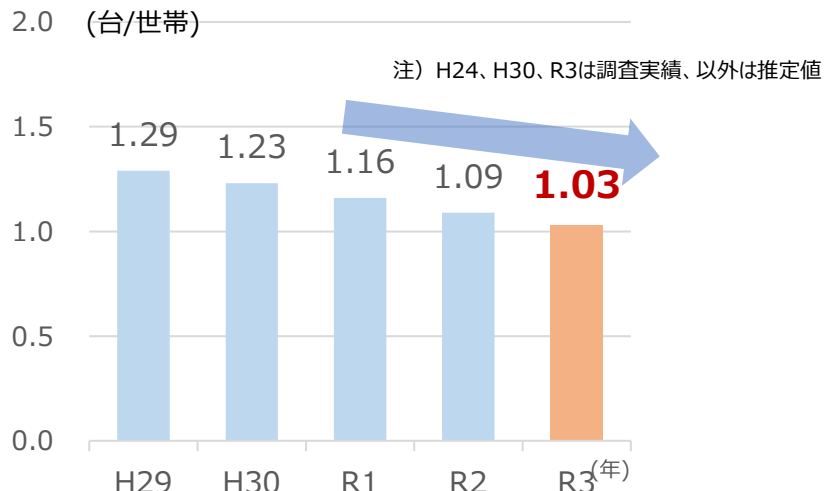


自転車の販売台数の推移・車種別の割合



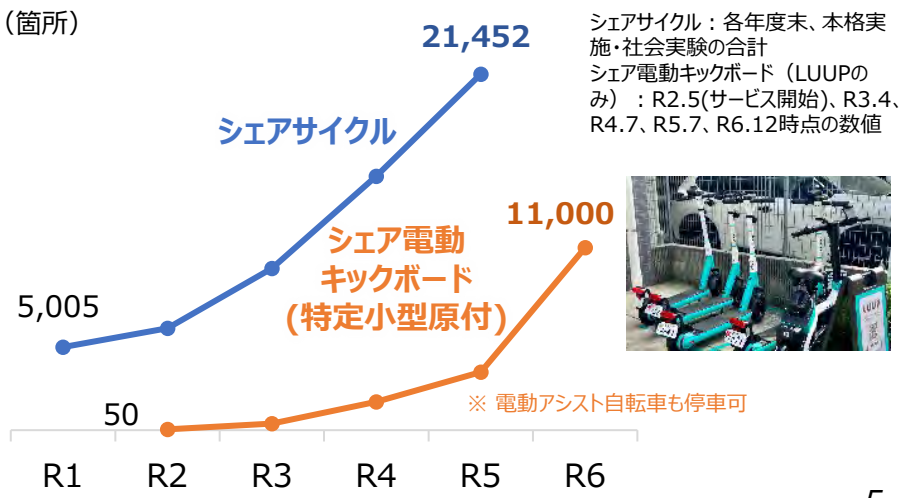
出典：経済産業省「経済産業省生産動態統計」より作成

1世帯当たりの自転車保有台数



出典：一般財団法人自転車産業振興協会「自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」より作成

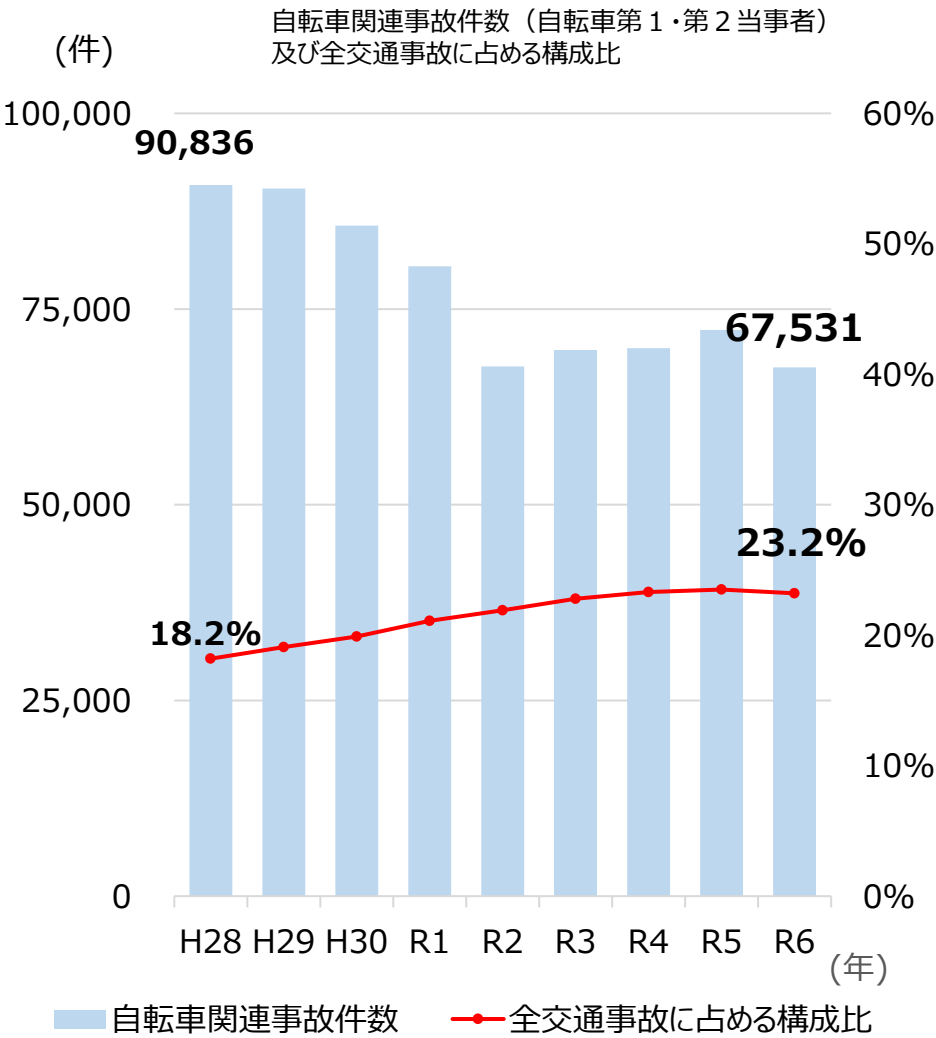
シェアサイクル等のポート数



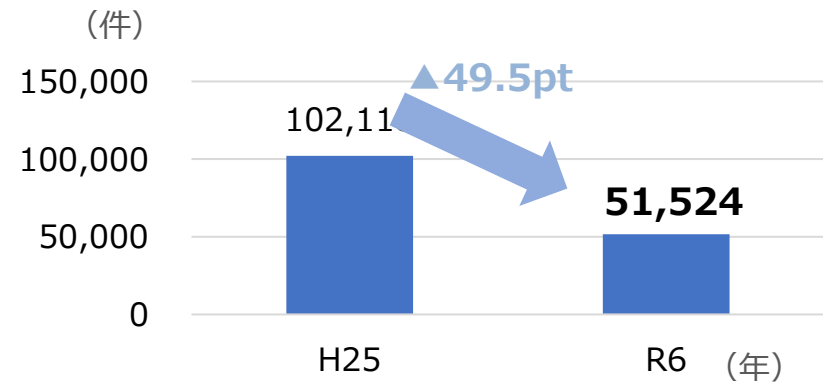
出典：令和6年全国シェアサイクル会議資料、株式会社Luup提供資料より作成



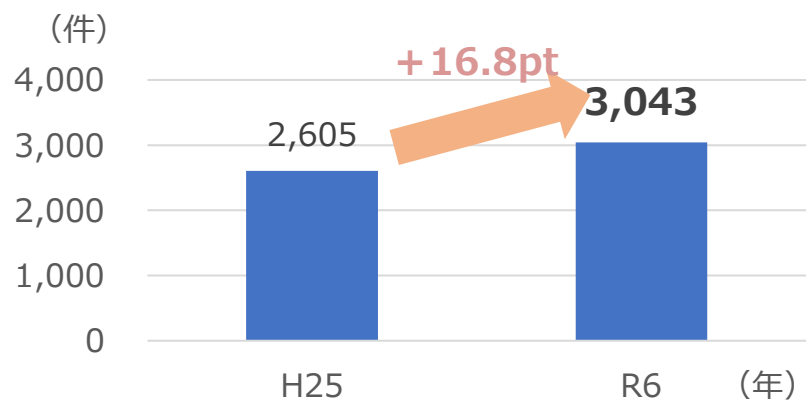
自転車関連事故件数の推移



自転車対自動車の死傷事故件数の推移



自転車対歩行者の死傷事故件数の推移



出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

2. 自転車活用推進の枠組み





基本理念・目的

- ・ 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

国等の責務

- ・ 国：**自転車の活用を総合的・計画的に推進**
- ・ 地方公共団体：国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・ 公共交通事業者：自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・ 国民：国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

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

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
- ・ 本部の所掌事務
 - ・ 自転車活用推進計画の案の作成、実施の推進
 - ・ 自転車活用推進に必要な関係行政機関相互の調整
 - ・ 自転車活用推進に関する需要事項に関する審議、施策の実施の推進



【本部長】 国土交通大臣
【本部長】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
【本部長】 経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
【本部長】 国家公安委員会委員長
【本部長】 内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）
（※ 法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）

自転車の日・月間

- ・ 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

表彰

- ・ 国土交通大臣は、自転車活用推進に関し特に顕著な功績が認められる者を表彰できる

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



自転車活用推進本部

- 国土交通省に「自転車活用推進本部」（本部長：国土交通大臣）を設置
- 国土交通省道路局に「自転車活用推進本部事務局」を設置し、各府省庁職員を併任
- 関係府省庁連絡会議を設置し、政府一体となって自転車の活用の取組を推進

自転車活用推進本部

【本部長】

国土交通大臣

【本部員】

総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣

経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官

国家公安委員会委員長

内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）

（※法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）



自転車活用推進本部

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】

国土交通省道路局長

【事務局長代理】

国土交通省道路局次長

国土交通省官房審議官（道路局担当）

【次長（常駐）】

国土交通省道路局参事官

【次長（非常駐）】

内閣府大臣官房企画調整課長

※併任発令

同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）

警察庁交通局交通企画課長

総務省大臣官房企画課長

文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長

厚生労働省健康・生活衛生局健康課長

経済産業省製造産業局総務課長

環境省地球環境局地球温暖化対策課長

関係府省庁連絡会議

【議長】

国土交通省道路局長

（本部事務局長）

【構成員】

内閣官房内閣審議官

内閣府大臣官房政策立案総括審議官

内閣府政策統括官（政策調整担当）

警察庁交通局長

金融庁監督局長

消費者庁次長

総務省大臣官房総括審議官

文部科学省スポーツ庁次長

厚生労働省健康・生活衛生局長

経済産業省製造産業局長

環境省地球環境局長

※大臣が本部員でない省庁も含む

※必要に応じて下部組織を設置可

3. 第3次自転車活用推進計画

A horizontal green bar with a gradient, starting from a lighter green on the left and becoming a darker green on the right, positioned below the section header.



2016年12月

自転車活用推進法 成立

2017年5月

自転車活用推進本部 発足

2018年6月

第1次・自転車活用推進計画 閣議決定

2021年5月

第2次・自転車活用推進計画 閣議決定

2026年5月

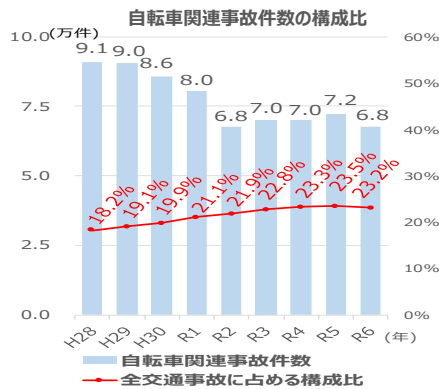
第3次・自転車活用推進計画 閣議決定

自転車を取り巻く社会情勢等の変化

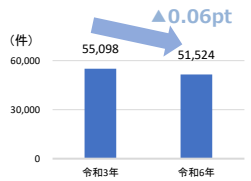


安全・安心

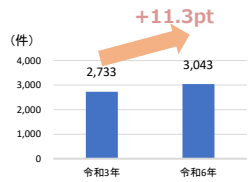
- ・ 自転車関連事故は減少傾向だが、全交通事故件数に占める比率は増加傾向
 - ・ 死傷事故のうち「自転車対自動車」は減少する一方「自転車対歩行者」は増加
- 26.4 青切符制度の導入



(自転車対自動車の死傷事故件数の推移)



(自転車対歩行者の死傷事故件数の推移)



出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

モビリティ環境

- ・ シェアサイクル、電動キックボードの普及など、モビリティが多様化し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- ・ 人手不足等による地域公共交通の維持・確保、「交通空白」解消の必要性の高まり

(乗合バス輸送人員の減少)

[三大都市圏以外]



(全国の乗合バス・貸切バス運転者数の推移)

5年間で約20%減少



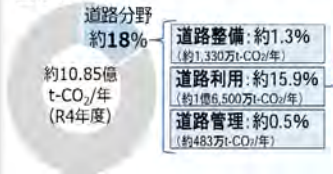
※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す

出典：国土交通省「数字で見る自動車」より作成

カーボンニュートラル

- ・ 2050カーボンニュートラル実現に向けて、道路の脱炭素化に向けては、公共交通、自転車、徒歩などの低炭素な交通手段への転換促進が必要
- R7.4 脱炭素化に向けた道路法の改正

■我が国のCO2排出量のうち道路分野の占める割合



自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→ 自転車利用促進を図る
→ 通勤目的の自転車分比率増加により約28万tのCO2削減を目指す(2013年度比)

<自転車利用促進に向けた国の施策>

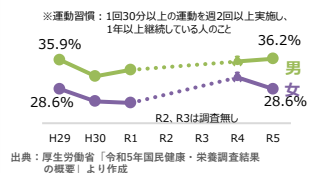
- ・ 自転車通行空間の計画的な整備の推進
- ・シェアサイクルの普及促進
- ・ 自転車を利用した健康づくりの啓発
- ・ 自転車通勤の促進

出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(概要版)」より作成

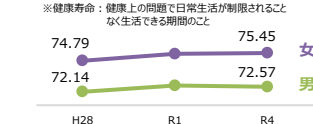
健康・スポーツ

- ・ 運動習慣は微増、健康寿命は横ばい
- ・ スポーツ別行動者数は減少傾向のものが多い中、ウォーキングやサイクリングは増加傾向

(運動習慣※の変化)

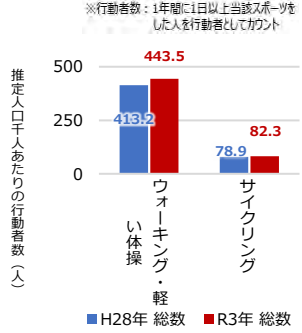


(健康寿命※の変化)



出典：内閣府「令和6年版高齢社会白書」より作成

(スポーツ別行動者数※の変化)



出典：総務省統計局「社会生活基本調査」より作成

ツーリズム

- ・ 観光需要の急速な回復に伴い、需要が集中する一部地域では、公共交通の混雑緩和等の課題が発生
- ・ バス・タクシーの運転手不足や需要の偏在等により、観光地での二次交通が不足

(日本人国内旅行とインバウンドの動向)



出典：日本人国内旅行：観光庁「旅行・観光消費動向調査」、訪日外客数：JNTO「訪日外客統計」より作成



社会情勢等の変化やヒアリング結果等を踏まえ、第2次計画の目標1（都市環境）について、**走行環境**等の自転車利用環境の実現、自転車交通による地域の**移動環境**の形成、自転車利用による**脱炭素**社会の実現に細分化

<第2次計画>

- 【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
- 【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
- 【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
- 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

<第3次自転車活用推進計画>

- 走行環境**
 - 【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
 - 【目標2】自転車事故のない**安全で安心な社会**の実現
- 移動環境**
 - 【目標3】自転車交通の役割拡大による**地域の良好な移動環境**の形成
- 脱炭素**
 - 【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
 - 【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**

自転車の安全で快適な走行環境等の整備について「**良好な自転車利用環境**」を位置づけ

交通ルール遵守等に向けて引き続き「**安全で安心な社会**」を位置づけ

「交通空白」の対応、公共交通との連携の必要性の高まりを受け、「**地域の良好な移動環境**」を位置づけ

自転車利用による「**健康長寿社会**」に加えて、2050カーボンニュートラルに向けて「**脱炭素社会**」を位置づけ

ツーリズムのみならず地域の活性化等を進めるため、「**観光地域づくりや地域の活性化**」を位置づけ

第3次自転車活用推進計画の概要(令和8年5月29日閣議決定)



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**

計画期間：R8～R12年度

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的な措置を位置付け（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車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]

整備前



整備後



(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]



自転車専用通行帯の整備区間にゴム製ポールと貨物車専用駐車枠を設置(東京都港区)

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]



自転車車数
自転車対自動車等
自転車交通量
210台～(日平均30台～)
140～210台(日平均20～30台)
70～140台(日平均10～20台)
～70台(日平均10台)
自転車通行空間(整備形態)
自転車専用通行帯
車道混在
学校

地図出典：地理院地図株式会社プ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]



目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



- 自転車の交通ルールに係る遵守意識の向上のための、自転車の交通安全教育の充実や指導取締りの実施に加え、安全な自転車走行環境の整備を推進することで、**歩行者、自転車及び自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重し合う安全で安心な交通環境の創出を目指す。**

施策7 道路利用者全体の安全意識醸成

- 自転車購入時等の機会を活用した**全世代への自転車通行ルール周知及び配達利用関係事業者への交通安全対策促進**
- 事故被害軽減に向け、交通安全教育・広報啓発等を通じた**全世代を対象とする自転車ヘルメット着用**の促進

【自転車に関する交通安全啓発パンフレット】

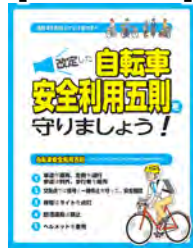


出典：警察庁

施策8 通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進

- 交通安全教育に係る**指導者向け講習会の開催及び指導の参考資料**の周知【新規】
- 未就学児～高校生をはじめとする**ライフステージに応じた関係機関・団体が連携した交通安全教育**の推進
- 関係機関への**保護者の安全意識向上に向けた取組の実践方法や事例等の周知**

【交通安全チラシ】



出典：内閣府「交通安全チラシ」

施策9 通学環境をはじめ自転車通学の更なる安全確保【新規】

- 中学生・高校生の自転車通学中の事故削減に向けた**地区全体の安全向上策（交差道路等）**、及び各利用者等に注意喚起する**設備等を含む面的な交通安全対策**の推進【新規】

【自転車交通安全講座（中学生以上）】



出典：内閣府「自転車 交通安全講座」

施策10 自転車の点検整備の促進

- 自転車販売店を核とした日常の点検整備推進**や、**出張による点検整備**といった様々なサービスの好事例等の広報啓発【新規】

【自転車の点検整備の啓発活動（石川県金沢市）】



出典：金沢市まちづくり財団（国交省 地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）（2018.8））

施策11 自転車利用者への指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進【新規】

- 自転車事故の発生状況や地域住民の要望等を踏まえた**自転車指導啓発重点地区・路線の選定及び指導・取締り**の推進
- ペダル付き電動バイクの交通違反の取締り**の強化【新規】

【ペダル付き電動バイクに関する交通安全啓発リーフレット】



出典：警察庁

目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



- 自転車の交通ルールに係る遵守意識の向上のための、自転車の交通安全教育の充実や指導取締りの実施に加え、安全な自転車走行環境の整備を推進することで、**歩行者、自転車及び自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重し合う安全で安心な交通環境の創出を目指す。**

施策12 公園等の活用による子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出【新規】

- 都市公園及び自然公園を活用**した自転車利用の好事例の周知を通じた、**子ども等が安全に自転車に乗れる環境**の醸成【新規】

【公園内のMTBコース（市川公園(山梨県市川三郷町)）】



出典：Yamanashi MTB 山守人

施策13 情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減の推進【新規】

- ITS等の活用による自転車と自動車等の事故削減システム**についての官民連携による技術検証及び社会実装の推進【新規】

【ITS技術の活用イメージ】



出典：パナソニック サイクルテック 「ITSを使用した電動アシスト自転車と自動車との車車間通信による交通事故回避に向けた実証実験を実施」

施策14 災害時における自転車の活用推進

- 災害や地域特性を踏まえた、地方公共団体における**災害時の移動手段としての自転車活用**に関する情報収集・発信の推進【新規】

【被災状況調査の訓練（令和5年実施）】



出典：ボロクル「北海道開発局札幌開発建設部との災害協定に基づいた連携訓練（9月1日）」

施策15 損害賠償責任保険等への加入の促進

- 自転車活用推進官民連携協議会等と連携した、国民や企業に対する**自転車損害賠償責任保険等への加入必要性等**に関する情報提供の推進

【自転車事故に備える保険】

保険の種類	事故の相手		自 分
	生命・からだ	財産（モノ）	生命・からだ
個人賠償責任保険	○	○	×
傷害保険	×	×	○

出典：国民生活センター「国民生活 特集 自転車最新事情（2023年 No.129）」

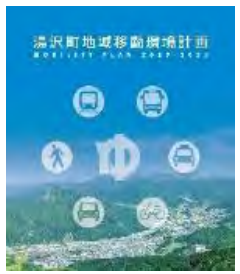
目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成

- 公共交通を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」の解消が全国的な課題となっているなか、公共交通と連携しつつ、地域における移動手段として自転車の役割を拡大し、良好な地域の移動環境の形成に寄与する。

施策16 自転車と地域の公共交通等との連携の促進【新規】

- 手引き等における記載の充実や事例発信等、**地域公共交通計画と地方版自転車活用推進計画との連携**の推進【新規】

【都市や交通を包含した計画】
(新潟県湯沢町)



出典：湯沢町地域移動環境計画

施策17 シェアサイクルの普及促進

- 鉄道駅やバス停等の周辺における**モビリティハブ**の設置推進
- 附置義務駐輪場**及び**駐車場のポート**への転用の推進【新規】
- シェアサイクル事業者間の**システム連携のためのAPI標準化**の推進【新規】

【バス停に近接して設置されたシェアサイクルポート】
(沖縄県那覇市)



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

施策18 公共交通機関への自転車の持込みの促進【新規】

- サイクルトレイン、サイクルバス及びサイクルシップ**の先進事例の共有、導入・運用に向けた整理、実施に係る事業者への働きかけ

【サイクルトレイン 実証実験の例】
(JR北海道釧網線)



【サイクルバスの実施事例】
(兵庫県ウイング神姫)



写真：車外ラック付き路線バス
(兵庫県 ウイング神姫)
出典：国土交通省「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」

施策19 自転車通勤等の促進

- 「自転車通勤導入に関する手引き」**の企業・団体への周知、**「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」**制度の更なる周知等、自転車通勤や業務利用の拡大に向けた広報啓発の強化

【自転車通勤導入に関する手引き】
(自転車活用推進官民連携協議会)



出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」

施策20 高い安全性を備えた自転車の普及促進

- 電動アシスト自転車の更なる普及に向け、**BAAマークを含めた安全性に係る周知・啓発及び初期整備・点検整備**の促進【新規】

【自転車の安全基準に係るマーク（BAA、SG、JIS）】



出典：自転車活用推進官民連携協議会HP

施策21 多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進

- 多様な者が安全快適に利用できる電動アシスト自転車のアシスト方法等**に係る研究【新規】

【多様なニーズに対応した電動アシスト自転車】



通学用、子育て世代幼児同乗、高齢者向け三輪車、街乗り、グラベル・ロード、マウンテン、路面/スポーツ

出典：シマノ自転車博物館資料を経済産業省にて加工

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

・ 日常生活の自転車利用や、運動・スポーツとして自転車を取り入れることを促進することで、心身の健全な発達や国民の健康寿命の延伸を目指す。また、短中距離の自動車利用について、自転車へと移動手段の転換を図り、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて貢献する。

施策22 自転車を利用した健康づくりの推進

- ・ 地方公共団体、企業、スポーツ団体等における自転車活用の事例収集及び情報発信
- ・ 自転車活用を含む健康づくりについての広報啓発強化



出典：スポーツ庁「Sport in Life推進プロジェクト」チラシ

施策23 サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興の推進

- ・ 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

【いわき平競輪場でのバンクを活用したイベント】



出典：一般社団法人パラサイクリング連盟ホームページ

施策24 自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進【新規】

- ・ デコ活を通じた自転車での移動の推進【新規】
- ・ 自動車からの転換促進に向けた、自転車通行空間整備や道路を含む公共用地へのシェアサイクルポート設置の推進【新規】

【デコ活のロゴマーク】



【道路用地内に設置されたシェアサイクルポート】



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

施策25 自転車におけるサーキュラーエコノミーの推進【新規】

- ・ 自転車を含む使用済製品のリユースの促進【新規】
- ・ LCC（ライフサイクルコスト）を意識した自転車や自転車部品の研究開発支援【新規】

【自転車の再利用に関する取組例】



出典：福井市「福井市自転車利用サポーターを募集します」

施策26 シェアサイクルの普及促進（施策17の再掲）

- ・ 鉄道駅やバス停等の周辺におけるモビリティハブの設置推進
- ・ 附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用の推進【新規】
- ・ シェアサイクル事業者間のシステム連携のためのAPI標準化の推進【新規】

【バス停に近接して設置されたシェアサイクルポート】（沖縄県那覇市）



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

施策27 自転車通勤等の促進（施策19の再掲）

- ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の企業・団体への周知、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の更なる周知等、自転車通勤や業務利用の拡大に向けた広報啓発の強化

【自転車通勤導入に関する手引き】（自転車活用推進官民連携協議会）

自転車通勤導入に関する手引き



令和6年7月
自転車活用推進官民連携協議会

出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」

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

- 自転車で沿道の景色や地域の観光資源を楽しみながら移動することを目的とするサイクルツーリズムを引き続き推進するほか、観光地における二次交通や地域内回遊の手段としての自転車活用を推進することで、観光地域づくり・地域活性化を図る。

施策28 世界に誇るサイクリング環境の創出

- ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備及び情報発信の実施
- 森業の取組を通じたマウンテンバイクを活用した様々な取組推進及び先進事例の情報収集・発信

【MTBツアー(北海道中標津町)】



施策29 自転車活用による観光地域づくりの推進【新規】

- 地域が行う観光における自転車活用推進の取組の支援【新規】
- 訪日外国人の利用が見込まれるシェアサイクル等のサービス事業者と連携した、日本の交通ルールの周知徹底・広報啓発【新規】

【自転車を活用した観光周遊】

紅葉シーズンの自転車での散策



写真出典：TABIRIN

観光の足としてのレンタサイクル
(茨城県土浦市)



写真出典：土浦市観光協会

施策30 サイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域活性化の推進

- サイクルスポーツや自転車競技、サイクルイベントによる地域活性化の取組推進【新規】

【コミュニティ・サイクル・ツーリズム (いわき時空散走プロジェクト)】



出典：いわき時空散走プロジェクト提供資料、HPより作成

※コミュニティ・サイクル・ツーリズムとは、「コミュニティツーリズム（地域住民が主体となって地域の活性化を目指すツーリズム形態）」とサイクルツーリズムを掛け合わせたツーリズム形態のことであり、いわき時空散走プロジェクトが提唱。

施策31 国際会議や国際的な大会等の誘致

- Velo-city2027Ehimeをはじめ自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討促進
- 日本の自転車に関する文化、技術、取組事例等の世界への発信【新規】

【Velo-city 2024 (ベルギー・アントワープ市)】



バイクパレード

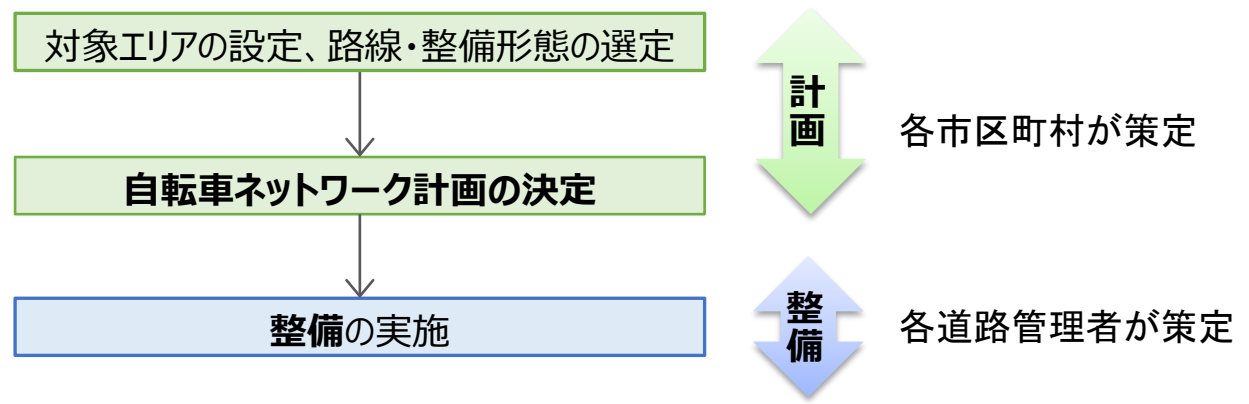


全体会議

4. 自転車ネットワークの整備



【自転車ネットワークの計画策定と整備の流れ】



【自転車通行空間の整備形態】



自転車道
(歩道や車道を構造物で分離)



自転車専用通行帯
(白線、ペイント等で車道を分離)



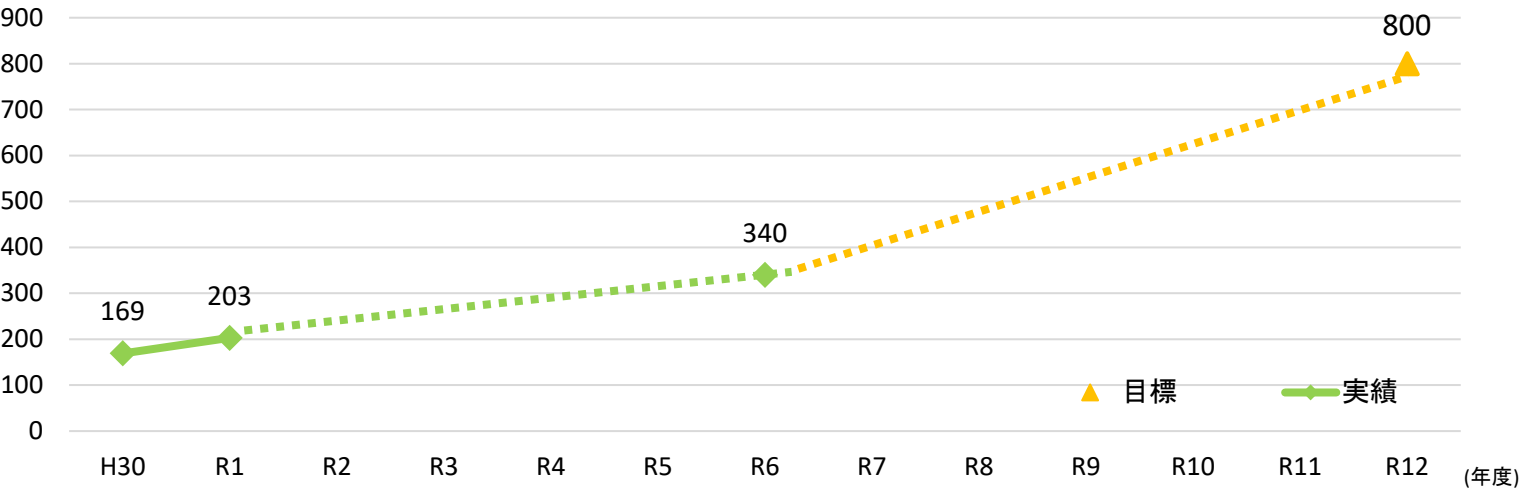
車道混在
(車道上に矢羽根を標示)



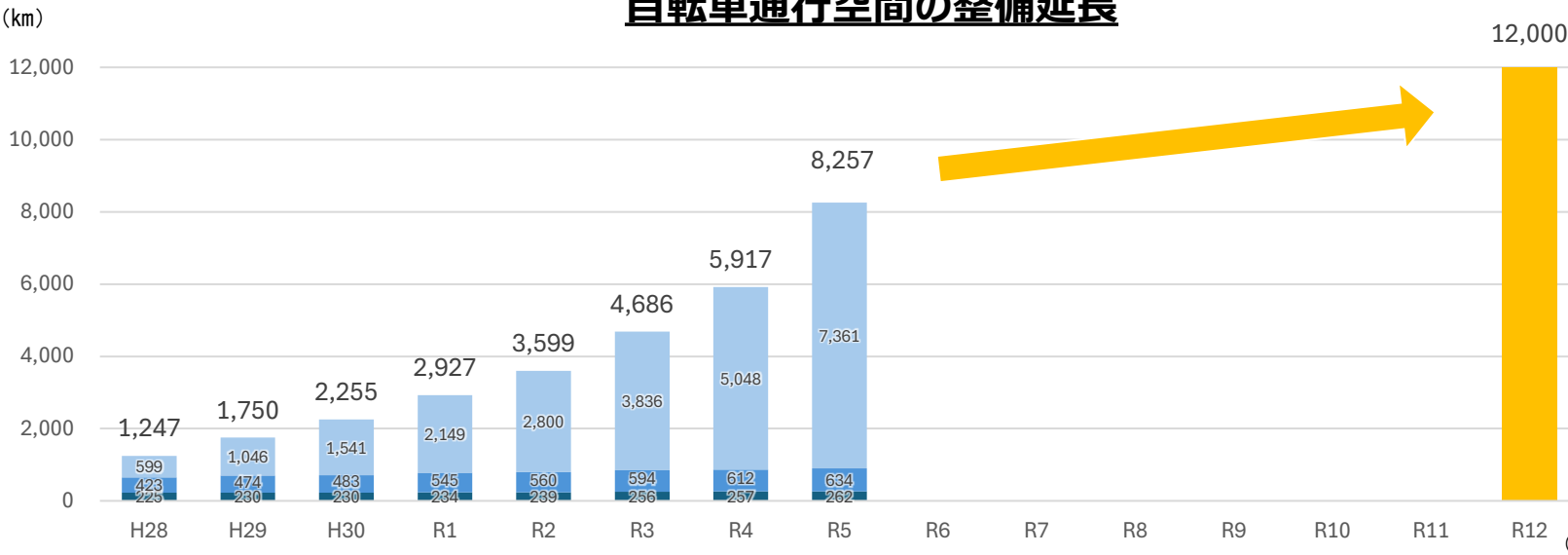
(全市区町村数:1,741)

自転車ネットワーク計画の策定市区町村数

(市区町村)



自転車通行空間の整備延長





【計画策定】

○自転車ネットワーク計画調整会議（都道府県単位）の設置（R7.9）

- ・ 国、都道府県、市区町村、警察による調整会議を設置し、計画策定等に向けて意見交換・情報共有等を実施

○「データ活用の手引き」の策定（R8.1）

- ・ データを活用して自転車ネットワークの検討ができるよう、手引きを策定

○自治体における計画策定の負担軽減（R8.1）

- ・ 必須の検討事項を限定、全域ではなく優先エリアの設定等により、ネットワーク計画の策定項目を重点化

【整備】

○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（自転車通行空間整備に係るガイドライン）の改訂（R6.6）

- ・ 自転車通行空間の整備の手法として、道路空間の再配分を位置付け、手法を解説

○防災・安全交付金における重点配分化（R8.4）

- ・ 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備を、重点配分の対象事業に追加

○道路空間再配分による整備事例集の策定（R8.3）〔国土技術政策総合研究所（国総研）〕

- ・ 国総研により、各自治体の道路空間再配分の好事例について、工夫や整備プロセスについてのノウハウを取りまとめ

- 路線毎に交通状況や道路状況を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在のいずれかの整備形態を選定。

自転車道

(歩道や車道を構造物で分離)



自転車専用通行帯

(白線、ペイント等で車道を分離)



車道混在

(車道上に矢羽根を標示)





警察が公表する、自転車事故が多く自転車利用者も多いエリアを踏まえ整備した事例



問2-3

国道1号
白金一丁目交差点～高輪台交差点（港区）



国道6号
向島～東向島（墨田区）

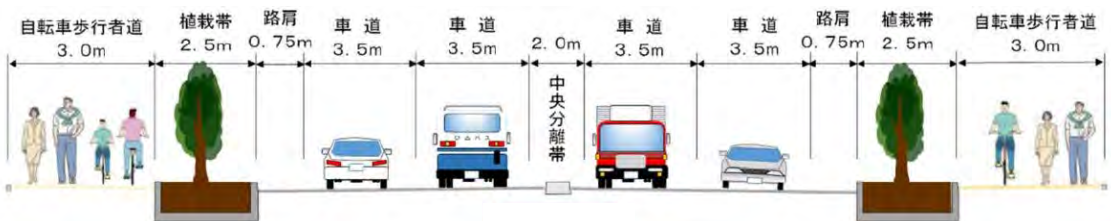


：＜自転車指導啓発重点地区・路線＞
自転車利用や事故の発生状況等を踏まえ、警察が所轄ごとに設定した地区や路線（状況に応じて、随時更新） 26

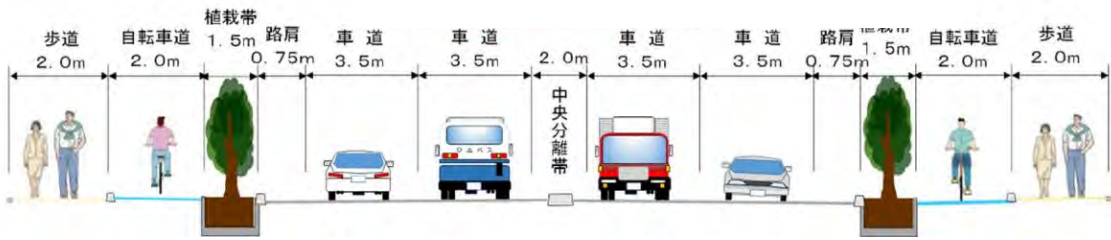


植樹帯及び幅広歩道の縮小（沖縄県名護市）

再配分前



再配分後



植樹帯・中央分離帯の縮小（東京都文京区）

再配分前



再配分後



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月改訂)



- 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
- 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

計画

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

設計・
整備

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

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)

データ活用の手引き

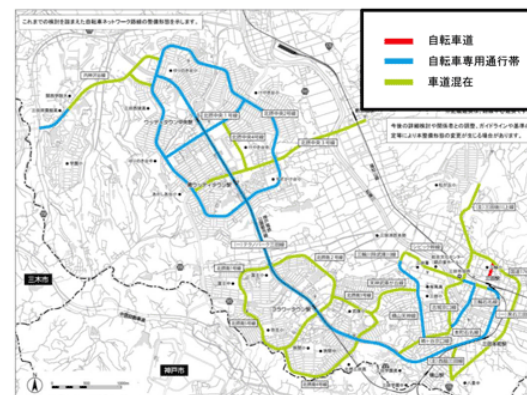
自転車ネットワーク検討における
データ活用の手引き
～アナログからデジタルまで～
Ver1.0



国土交通省 道路局

令和8年1月

自転車の利用環境や利用実態等を的確に捉えて、効率的・効果的な自転車ネットワークを検討できるよう、自転車ネットワークの検討におけるデータ活用の観点からガイドラインを補完するものとして作成（令和8年1月）



自転車ネットワーク計画→

「道路空間再配分による自転車通行空間整備の整備事例集」



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

資料配布の場所

1. 国土交通記者会
2. 国土交通省建設専門紙記者会
3. 国土交通省交通通輸記者会
4. 筑波研究学園都市記者会

令和8年3月27日同時配布



令和8年3月27日
国土技術政策総合研究所

既設道路における安全で快適な自転車通行空間の整備を推進！
～「道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集」の刊行～

自転車通行空間を整備する際は、自動車の速度と交通（専用通行帯）、「車道混在」のいずれかの整備形態を選定すれば、全国各所で整備された自転車通行空間約9,800kmが「車道混在」として整備されており、その中には、幅員に暫定形態として選定されたものもあります。

既設道路において、新たな用地買収を要せずに自転車通行空間を整備するためには、道路空間再配分の検討が重要です。

そこで、国総研では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した事例を調査し、「道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集」を編纂しました。当該事例集をきっかけに、既設道路においても、交通と自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間に拡げることが期待されます。

主な掲載内容

- ・自転車通行空間の確保に関する工夫等
- ・自転車専用通行帯整備に関する工夫等
- ・道路空間再配分による自転車通行空間整備をした12の検討経緯・背景・留意点等プロセス等、整備前後の状況

本資料は、国総研ホームページで公開しています。
ダウンロード先URL：<http://www.nii.go.jp/pub/>

（問い合わせ先）

国土技術政策総合研究所 道路交通安全部 道路交通安全
主任研究官 藤田 浩士（内線 3644）
TEL 029-864-4539 E-mail: nii-roadafety@nii.ac.jp

「道路空間再配分による自転車通行空間整備の整備事例集」の概要

本資料では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した先行事例^{*}を調査し、整備手法ごとに分類した上で得られた知見・工夫や留意点等についてとりまとめた。

^{*}01. 普通川崎府中線（川崎市）、02. 市道京田野線（名古屋市）、03. 国道53号（北朝間通車線）、04. 国道50号（豊田河川国道事務所）、05. 国道9号（山口河川国道事務所）、06. 牛和大通り（広島市）、07. 国道2号（福山河川国道事務所）、08. 新松戸せきやき通り（松戸市）、09. 国道1号（東京国道事務所）、10. 国道19号（名古屋国道事務所）、11. 市道筑井新水線（名古屋市）、12. 船場街道（東京都）

1. 自転車通行空間の確保に関する工夫等

①車線数の変更

車線数を変更する際は、①方向別交通量の調査に基づく混雑度や交通量需要の算出、②車線数を減少する社会実験等、各事例とも周辺地域での渋滞が発生しないこと等を検証していた。



車線数を変更した事例

②車線や路肩の幅員の変更

車線や路肩の幅員を変更する際は、道路構造令の規定に基づき必要最小限まで縮小するだけでなく、車両の規制速度の変更（40km/hから30km/h）について警察と協議するなど、自転車の車道通行に対する安全計画の検討も併せて行われていた。



歩道幅員を変更した事例

③歩道幅員の変更

歩道幅員に余裕があるものの自転車利用者と歩行者の混雑が課題となっている区間においては、歩道幅員を変更し、緑石等による通行空間の分離が行われていた。

④植栽帯の縮小

植栽帯を縮小する際は、①住民アンケートや検討会での議論、②樹木高による障害を行い緑地や緑地の利便等、各事例とも丁寧な対応が行われていた。



植栽帯を縮小した事例

⑤無電柱化事業と併せた自転車通行空間整備

無電柱化事業の実施は、自転車通行空間の整備を併せて行う貴重な機会であり、自転車通行の円滑化等の整備の支障とならない位置に、電線共同溝の地上機等を配置するよう調整を行う必要がある。

無電柱化事業に併せて、自転車歩行者道と植栽帯を再配分し、自転車道の整備が行われていた。

⑥バス停型式の変更による自転車通行空間の連続性確保

バス停などについては、一般的に道路空間に余裕がなく、連続的な自転車通行空間の確保が困難になる場合があるが、関係機関と調整し、バス停型式をストリート型に見直すことにより、連続的に自転車通行空間が確保されていた。



バス停型式の変更により自転車道の連続性を確保した事例

2. 自転車通行空間整備に関する工夫等

①自転車道整備時の工夫

アンダーパスなど、スピードが出やすく、自転車同士がすれ違い時の危険性が高い箇所に自転車道を整備する際、自転車道の一部通行規制を行うとともに逆走防止対策の取組を推進するなど工夫が行われていた。



一方通行自転車道の逆走防止対策の取組

②自転車専用通行帯整備時の工夫

路上駐停車需要が高い箇所に自転車専用通行帯を整備するには、貨物車専用の駐停車スペースを併設するとともに、ゴム製ポールを設置するなどの工夫が行われていた。



駐停車スペースを併設した自転車専用通行帯の整備事例

③その他の工夫等

その他、自転車道を整備する際に、自転車のペダルと干渉しにくい緑石の採用や緑石に厚材を配置して高踏の視認性を向上させる工夫や、電線共同溝の地上機等を通行の支障にならないよう歩道と自転車道の間に設置する工夫などが行われていた。



緑石形状や視認性を工夫した自転車道整備事例



電線共同溝の地上機等を歩道と自転車道の間に設置した事例

5. Velo-city2027愛媛に向けて





- 世界の50を超える国・地域から行政関係者や研究者、専門家が集まり、最新の知見や情報を国際レベルで広め、自転車の利活用等を目指す総合的な会議。
- 2027年の愛媛県開催は、日本では初、アジアでも2016年の台北（台湾）に次ぐ2番目の開催。



【開催概要】

- ✓ **日時** 2027年5月25日(火)～28日(金)[4日間]
- ✓ **主会場** 愛媛県武道館(松山市)
- ✓ **主催** 欧州サイクリスト連盟(ECF : European Cyclists' Federation)
…1983年に設立された、ブリュッセル（ベルギー）に本部を置く非営利団体。40か国以上に70以上の加盟組織を有し、交通とレジャーの両面で自転車利用を推進する団体
- ✓ **共催** Velo-city2027Ehime実行委員会
(会長：愛媛県知事 副会長：松山市長、今治市長)
- ✓ **内容** 学術会議、展示会、自転車パレード、テクニカルビジット(視察ツアー)



Velo-city2027愛媛参加の意義・お願い事項

参加の意義

○企業・団体のビジネスチャンス

海外約50カ国の政策担当者に日本の技術やサービスを売込む機会

○幅広い分野における先端的な知見の獲得

自転車を活用したまちづくりや安全利用、交通政策、環境問題など様々なテーマについて、国内外のエキスパートが議論

○世界とのネットワークの獲得

各国の自転車・まちづくり関連施策のキーパーソンとネットワークの構築が可能（会議は日英同時通訳）



お願い事項

■パートナー・協賛、展示会出展

- ・パートナー・協賛、協賛企業のご紹介
- ・展示会への出展

■会議への参加・関係者の勧誘

- ・Velo-city2027への参加・勧誘

■Velo-cityの認知度向上・機運醸成

- ・HP、SNS等での情報発信、愛媛県HPへのリンク
- ・各種イベント等でのVelo-cityのPR 等



Velo-city2027Ehime
公式ホームページ



Velo-city2027Ehime
公式Facebook



【お問合せ先】愛媛県Velo-city推進課(担当：忽那、矢野)
電話：089-907-5223
mail：velocity2027@pref.ehime.lg.jp