

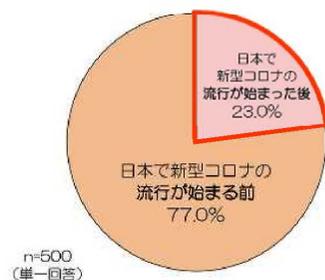
コロナ禍における自転車施策の取り組み

○コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

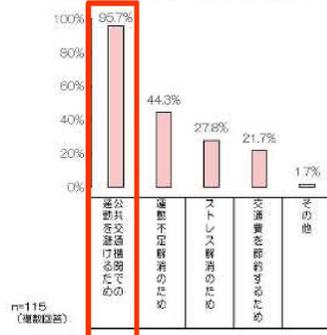
自転車通勤への関心の高まり

- 自転車通勤者500人※のうち、**4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始**
- 新しく始めた理由「公共交通機関での通勤を避けるため」 **95.7%**
- 周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じる **72.4%**

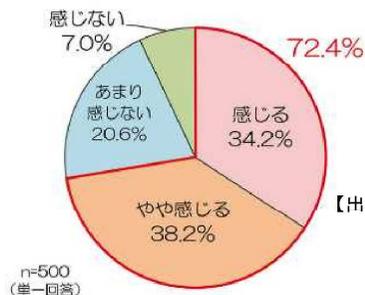
Q.いつ自転車通勤を始めましたか？



Q.自転車通勤を始めた理由は何ですか？
対象：日本で新型コロナの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人



Q.日本で新型コロナの流行が始まった後、周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じますか？



【出典】～東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～
自転車通勤者のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に開始
au損保保険㈱ 2020年7月10日リリース
<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-240.html>

※：東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会社員の男女500人を対象に調査

シェアサイクルのニーズの高まり

○コロナ禍におけるシェアサイクルの利用は増加傾向

【金沢市】

・月額会員延べ利用人数：
令和2年3月 1,270人
" 5月 2,322人

【福岡市】

・総利用数：
令和2年1月 11.6万回
" 5月 17.6万回



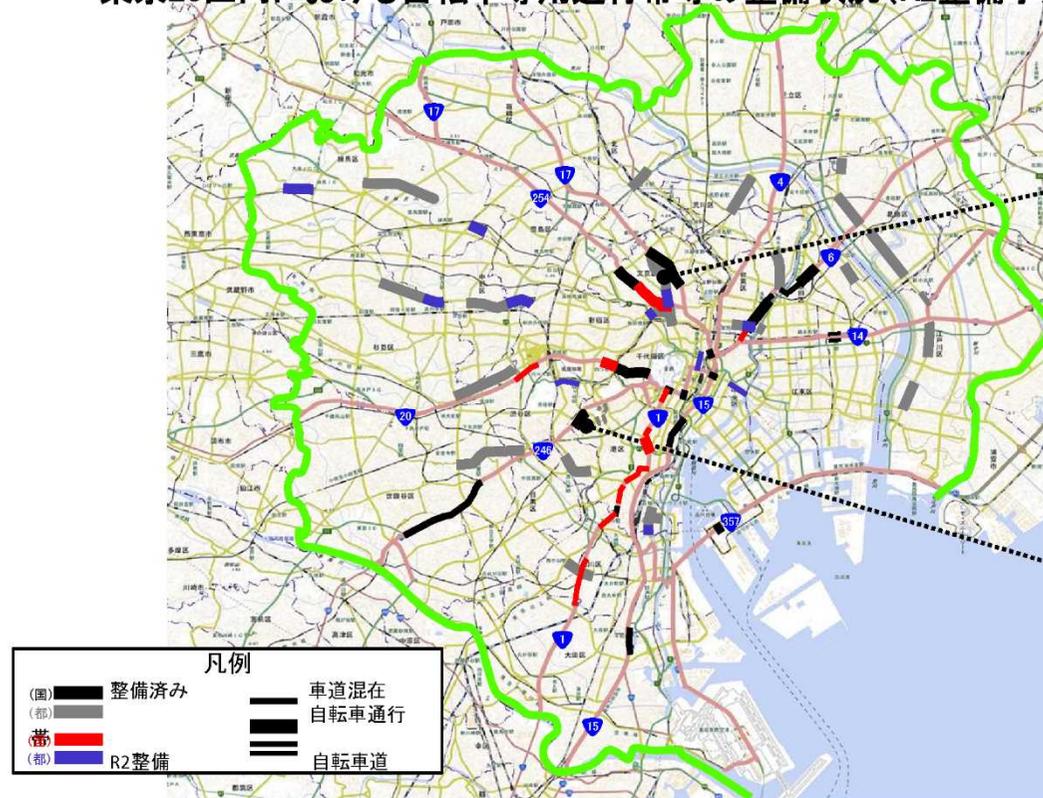
【出典】第2回 シェアサイクルの在り方検討委員会(国土交通省)
資料2-2、資料2-5

コロナ禍における自転車施策の取り組み

- ウィズコロナの新しい生活様式で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、東京23区内において、自転車専用通行帯等を今年度、直轄国道で約10km、主要都道についても約7kmの合計17kmを整備予定。
(うち自転車専用通行帯 約8km)※国土交通省調べ
- さらにこれに追加して、今秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備する予定。
- 全国で同様の整備計画を策定し、整備を進める。

※北海道では札幌市、旭川市で整備を実施中

東京23区内における自転車専用通行帯等の整備状況(R2整備予定含む)



都道301号（白山通り）
※自転車通行帯の車道側に停車帯を設置



国道246号（青山地区）

自転車活用推進に関する取り組みについて

2050年カーボンニュートラルに向けた道路分野の取組

文字の色 緩和策:青 適応策:緑

方向性	取組	施策
道路利用 自動車に使用するガソリンの消費の低減を図る	電動車普及に向けた環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 充電施設の道路内配置の普及 充電施設への案内を推進 走行中ワイヤレス給電の検討
	スマート交通・グリーン物流の推進 【渋滞解消や物流の更なる効率化による省エネルギー化】 【都市交通システムの変革】	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通流対策の推進（環状道路等ネットワークの整備、渋滞対策） 道路システムのDXの推進（ETC専用化によるキャッシュレス化等） トラック輸送の効率化（ダブル連結、隊列走行） 公共交通の利用促進(MaaS、BRT等) 自転車の利用環境の整備と活用促進
道路整備・管理 化石燃料由来のエネルギー消費を抑制しつつ、道路インフラに使用する電力を再生可能エネルギーに転換	道路インフラの省エネ化、グリーン化 【消費エネルギーを削減する方策】 【再生可能エネルギー利用の方策】	<ul style="list-style-type: none"> LED道路照明の普及促進 道路照明の更なる省エネ化、高度化 道路管理における太陽光発電や水素燃料の活用 建設施工の低炭素化 低炭素材料の導入(CO₂吸収コンクリート)
道路緑化 道路緑化による吸収の促進	グリーンインフラの整備 【道路緑化の推進】	<ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラの計画・整備・維持管理等に関する技術開発（緑化、緑と雨水貯留・浸透と組み合わせた雨庭等）を推進

【R3.2.16 社会資本整備審議会 道路分科会 第75回基本政策部会資料】

地方版自転車活用推進計画
策定の手引き（案）

国土交通省 自転車活用推進本部

2018年8月



地方版自転車活用推進計画の策定

1. 地方版推進計画の策定の位置付け、策定主体

(1) 地方版推進計画策定の位置付け

- 地方版推進計画は、各地方公共団体における自転車に関する政策に関する最上位の計画として位置付けるものである。
- 地方版推進計画においては、施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどをできるだけ具体的に記載するとともに、計画の策定に当たっては関係する部局や団体などが連携することにより、計画の実現・実行可能性を高める。

【参考】自転車活用推進法 第三章 自転車活用推進計画等

(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。

【自転車活用推進計画を策定した地方公共団体一覧】

■ 令和2年3月31日現在の計画策定状況(39都道府県、50市町村)

都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済
北海道	北海道、石狩市	神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市	京都府	京都府、京都市	福岡県	福岡県、田川市、糸島市
青森県		山梨県	山梨県	大阪府	大阪府、大阪市、堺市、守口市、枚方市、茨木市、摂津市	佐賀県	佐賀市
岩手県		長野県	長野県、伊那市、千曲市、 <u>岡谷市・諏訪市・下諏訪町</u> (※2)	兵庫県	兵庫県、神戸市	長崎県	長崎県、南島原市
宮城県		新潟県	新潟市	奈良県	奈良県	熊本県	熊本県
秋田県	秋田県	富山県	富山県	和歌山県	和歌山県、和歌山市	大分県	大分県
山形県	山形県、寒河江市	石川県	金沢市、加賀市	鳥取県	鳥取県	宮崎県	宮崎県、宮崎市
福島県	福島県、いわき市、 <u>棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村</u> (※1)	岐阜県	岐阜県	島根県		鹿児島県	鹿児島県
茨城県	茨城県、土浦市、石岡市、笠間市、神栖市	静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、小山町	岡山県	岡山県	沖縄県	名護市
栃木県	栃木県、宇都宮市	愛知県	愛知県、豊橋市、一宮市	広島県	広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市	(※1)3町1村による共同策定、 (※2)2市1町による共同策定、 赤字は今年度策定自治体	
群馬県	群馬県	三重県	三重県	山口県	山口県		
埼玉県	埼玉県	福井県	福井県	徳島県	徳島県		
千葉県	千葉市	滋賀県	滋賀県	香川県	香川県		
東京都	東京都			愛媛県	愛媛県、今治市、新居浜市		
				高知県	高知県		

【R2.9.18 (R2第1回) 自転車の活用推進に向けた有識者会議資料】

(2) 地方版推進計画の策定主体

- 地方版推進計画の策定主体は、都道府県及び市区町村となる。
- なお、設定する目標や推進すべき施策の内容によっては、隣接都道府県や域内の市区町村と共同策定することも考えられるため、それらを考慮した上で、策定主体を決定する。

【2018(H30).8 地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)】

地方版自転車活用推進計画の策定

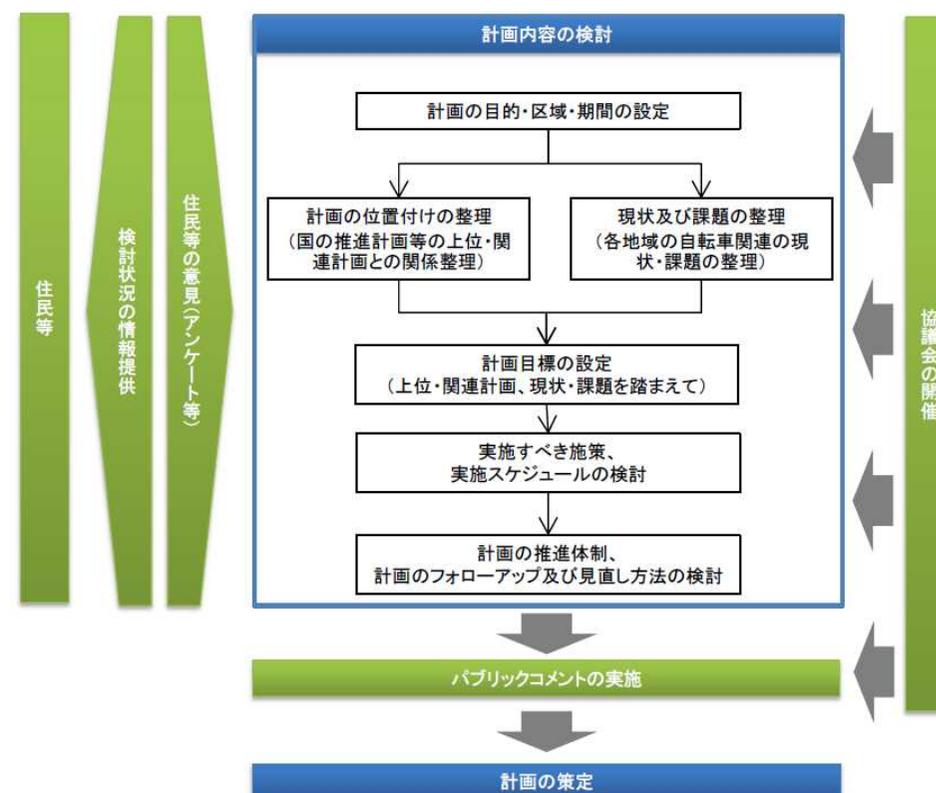
- 検討体制：協議会（自治体、交通事業者、道路管理者、警察、有識者、民間団体、住民等）を設置し検討。
- 策定手順：協議会開催、アンケート、パブコメ等
- 開催方式：公開
- その他：地域との合意形成が十分に図られる場合は、必ずしもこの手順にとらわれる必要はない。

(1) 検討体制

- 地方版推進計画を検討する際には、施策の実効性の担保や合意形成をスムーズに行うためにも、計画に関連する関係者による協議会を設置し、検討する。
- 協議会の構成メンバーには、地方公共団体と各種交通事業者（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等）、道路管理者、都道府県警察本部（又は管轄警察署等）とし、加えて、有識者、想定される施策に関する各種団体、まちづくり活動団体、教育委員会、一般市民等が想定される。

(2) 策定手順

- 次頁に計画策定の手順（例）を示す。住民等意見の反映や合意形成をスムーズに行うために、有識者を含む協議会の開催や、アンケート等を実施し、様々な意見を計画に反映するとともに、検討結果に対するパブリックコメント等を実施する。
- なお、住民を対象としたアンケートや市民モニターの活用等により、合意形成が十分に図られうる場合においては、必ずしもこの手順にとらわれる必要はない。
- 計画の検討状況は住民等に適宜情報提供する。



地方版自転車活用推進計画の策定

(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

1) 計画目的の設定

- 国の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、各地方公共団体の抱える課題や有する地域特性・地域資源を活かした自転車活用の方向性として検討する。

2) 計画区域の設定

- 自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の関連計画、まちづくりの観点を考慮の上、対象エリアを検討する。
- なお、地方版推進計画は、地域の実情に合った計画とすることが重要であるため、地域の生活圏や広域観光圏などを踏まえた上で、都道府県境や市町村境を跨ぐエリアや、都道府県内の一部のブロックを対象区域とすることも可能である。

3) 計画期間の設定

※第2次計画では2025年度

- 地方版推進計画の計画期間については、国の推進計画との整合を図り2020年度とする、もしくは、より長期の期間を設定することが望ましい。その際、地方公共団体における関連計画の計画期間も踏まえて設定することも考えられる。

※国の推進計画では、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安全の確保等の課題は、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り組みが求められることから、長期的な展望を視野に入れつつ、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」（2015年2月13日閣議決定）等の各種計画との連携を図り、2020年度までを計画期間としている。