

第3次自転車活用推進計画について



令和8年6月10日(水)

国土交通省 道路局 参事官(自転車活用推進)
自転車活用推進本部事務局 次長

土田 宏道





- 1. 第3次自転車活用推進計画**
- 2. 自転車ネットワークの整備**
- 3. ナショナルサイクルルート**
- 4. Velo-city2027愛媛**

1. 第3次自転車活用推進計画





概要

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づき、
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、
自転車活用の推進に関する目標及び講ずべき措置を定めた計画

手続き

自転車活用推進本部（本部長：国土交通大臣）において案を作成し、閣議決定

経緯

第1次計画：平成30年度(2018年度)～令和2年度(2020年度)

第2次計画：令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度)

第3次計画：令和8年度(2026年度)～令和12年度(2030年度) ※5月29日(金)閣議決定

参考：自転車活用推進本部（平成29年(2017年)設置）

【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）



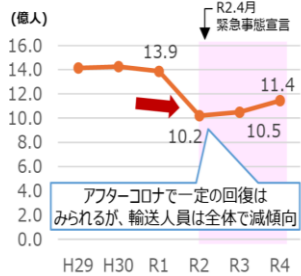
自転車を取り巻く社会情勢等の変化



モビリティ環境

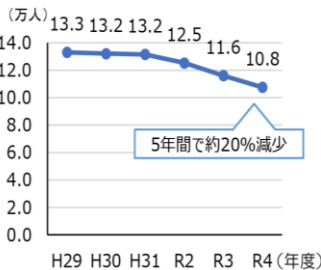
- シェアサイクル、電動キックボードの普及など、**モビリティが多様化**し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- 人手不足等による**地域公共交通の維持・確保**、「**交通空白**」解消の必要性の高まり

(乗合バス輸送人員の減少)
[三大都市圏以外]



※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

(全国の乗合バス・貸切バス
運転者数の推移)

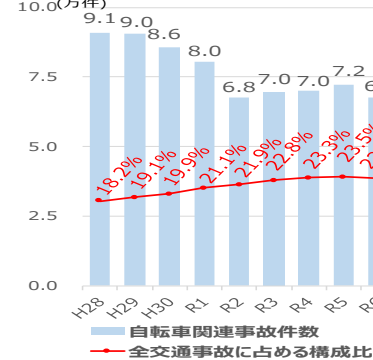


出典：国土交通省「数字で見る自動車」より作成

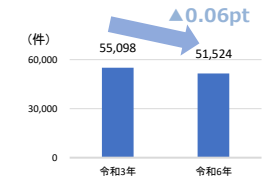
安全・安心

- 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**

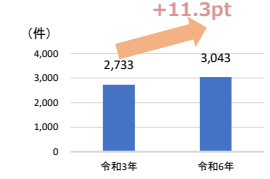
自転車関連事故件数の構成比



(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)

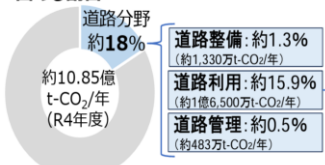


出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

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
→ **自転車の利用促進**を図る
→ 通勤目的の自転車分担率増加により **約28万tのCO2削減**を目指す (2013年度比)

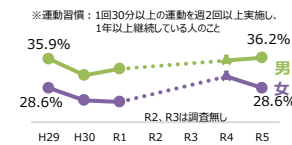
<自転車利用促進に向けた国の施策>
 ・自転車通行空間の計画的な整備の推進
 ・シェアサイクルの普及促進
 ・自転車を利用した健康づくりの啓発
 ・自転車通道の促進

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

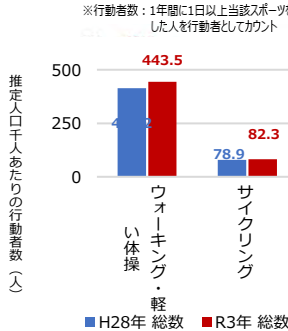
- 運動習慣は微増**、**健康寿命は横ばい**
- スポーツ別行動者数は減少傾向のものが多い中、**ウォーキングやサイクリングは増加傾向**

(運動習慣※の変化)



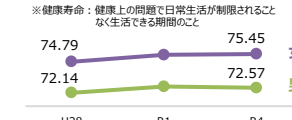
出典：厚生労働省「令和5年国民健康・栄養調査結果の概要」より作成

(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

(健康寿命※の変化)

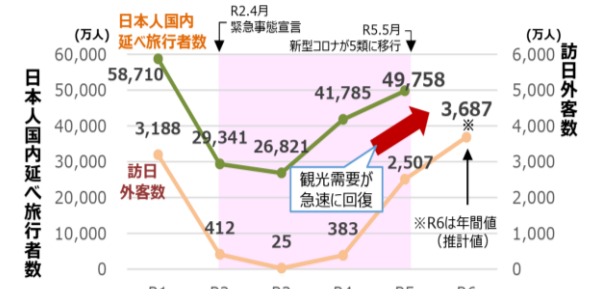


出典：内閣府「令和6年版高齢社会白書」より作成

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

第3次自転車活用推進計画の概要




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）

第3次自転車活用推進計画での目標の充実



< 第3次計画 >

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**

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

【目標2】自転車事故のない**安全で安心な社会**の実現

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

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

「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

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

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

【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**

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



目標1 良好な自転車利用環境の実現

- **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
- **ガイドラインの改定等、自転車ネットワーク整備**に係る取組

[地方版自転車活用推進計画 策定の手引き]

[安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン]



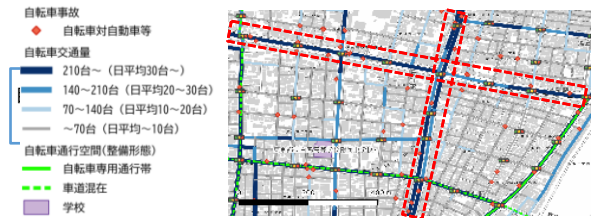
[道路空間再配分による自転車通行空間の整備]

(4車線⇒2車線+自転車専用通行帯+ゴム製ポール)



- **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]



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

- **自転車専用通行帯における停車抑制対策**の検討

[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)

目標2 安全で安心な社会の実現

- **事故発生状況等を踏まえた指導・取締りの推進**
- **在留外国人に対する交通ルールの理解**の徹底
- **ペダル付き電動バイクの交通違反**の取締り強化
- **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交通安全教育**

[自転車に関する交通安全啓発パンフレット]



出典：警察庁

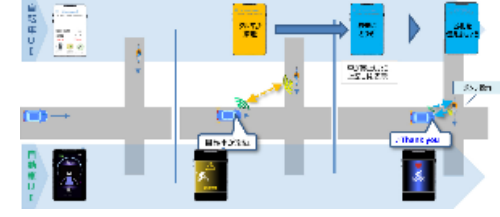
[交通安全チラシ]



出典：内閣府「交通安全チラシ」

- **ITS等を活用した自転車と自動車等の交通事故を削減するシステム**の技術検証・社会実装の推進

[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間通信による交通事故回避に向けた実証実験を実施」



目標3 良好な地域の移動環境の形成

- 手引き等における記載充実、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
- **附置義務駐輪場**及び**駐車場のポートへの転用**に関する支援
- 公共駐輪場を含むモビリティハブとしての機能向上
- **サイクルトレイン等の経路検索サービス表示、予約・決済への対応**に向けた検討

[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

[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」

[サイクルトレイン実証実験の例]
(JR北海道釧網線)



目標4 健康長寿社会や脱炭素社会の実現

- **サイクルスポーツを通じた健康増進**に係る取組への支援
- 自動車からの転換促進に向け、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

[Sport inLife プロジェクト チラシ]



出典：スポーツ庁「Sport in Life推進プロジェクト」チラシ

[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」

目標5 観光地域づくりや地域の活性化

- 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**
- **訪日外国人の利用**が見込まれるシェアサイクル等の事業者と連携した、**日本の交通ルールの周知徹底・広報啓発**
- 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

[自転車を活用した観光周遊]



観光の足としてのレンタルサイクル
(茨城県土浦市)

[コミュニティ・サイクル・ツーリズム (いわき時空散歩プロジェクト)]



出典：いわき時空散歩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、いわき時空散歩プロジェクトが創始。

- 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、取組等の世界への発信**

[Velo-city 2024 (ベルギー・ゲント市)]



バイクレード



全体会議

地方版自転車活用推進計画の策定



○地方公共団体に対して、地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」を策定(平成30年8月)し、周知。

○令和7年3月末時点で、47都道府県全てを含む302地方公共団体が策定。

■令和7年3月末までの計画策定状況

都道府県	計画策定済
北海道	北海道、札幌市、旭川市、帯広市、稚内市、恵庭市、石狩市、倶知安町、音威子府村、中川町、増毛町、音更町、中札内村、幕別町、富良野市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村(※1)
青森県	青森県
岩手県	岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市
宮城県	宮城県、仙台市、名取市
秋田県	秋田県、横手市、男鹿市、湯沢市、由利本荘市、潟上市、大仙市、小坂町、上小阿仁村、美郷町、羽後町、東成瀬村
山形県	山形県、山形市、寒河江市
福島県	福島県、いわき市、白河市、北塩原村、棚倉町、矢祭町、塙町・鮫川村(※2)
茨城県	茨城県、水戸市、土浦市、石岡市、常総市、笠間市、取手市、つくば市、那珂市、かすみがうら市、桜川市、神栖市、行方市、茨城町
栃木県	栃木県、宇都宮市、佐野市
群馬県	群馬県
埼玉県	埼玉県、さいたま市、熊谷市、戸田市、入間市
千葉県	千葉県、千葉市、船橋市、佐倉市、柏市、四街道市、袖ヶ浦市、八街市、東庄町

都道府県	計画策定済
東京都	東京都、中央区、港区、新宿区、文京区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、町田市、国立市
神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市
新潟県	新潟県、新潟市、南魚沼市、湯沢町
富山県	富山県、富山市
石川県	石川県、金沢市、加賀市
福井県	福井県、敦賀市、小浜市、あわら市
山梨県	山梨県
長野県	長野県、長野市、松本市、伊那市、飯山市、千曲市、安曇野市、豊丘村、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4)
岐阜県	岐阜県、山梨市、海津市
静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、富士市、藤枝市、伊豆市、御前崎市、伊豆の国市、小山町
愛知県	愛知県、名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、刈谷市、豊田市、安城市、岩倉市、田原市

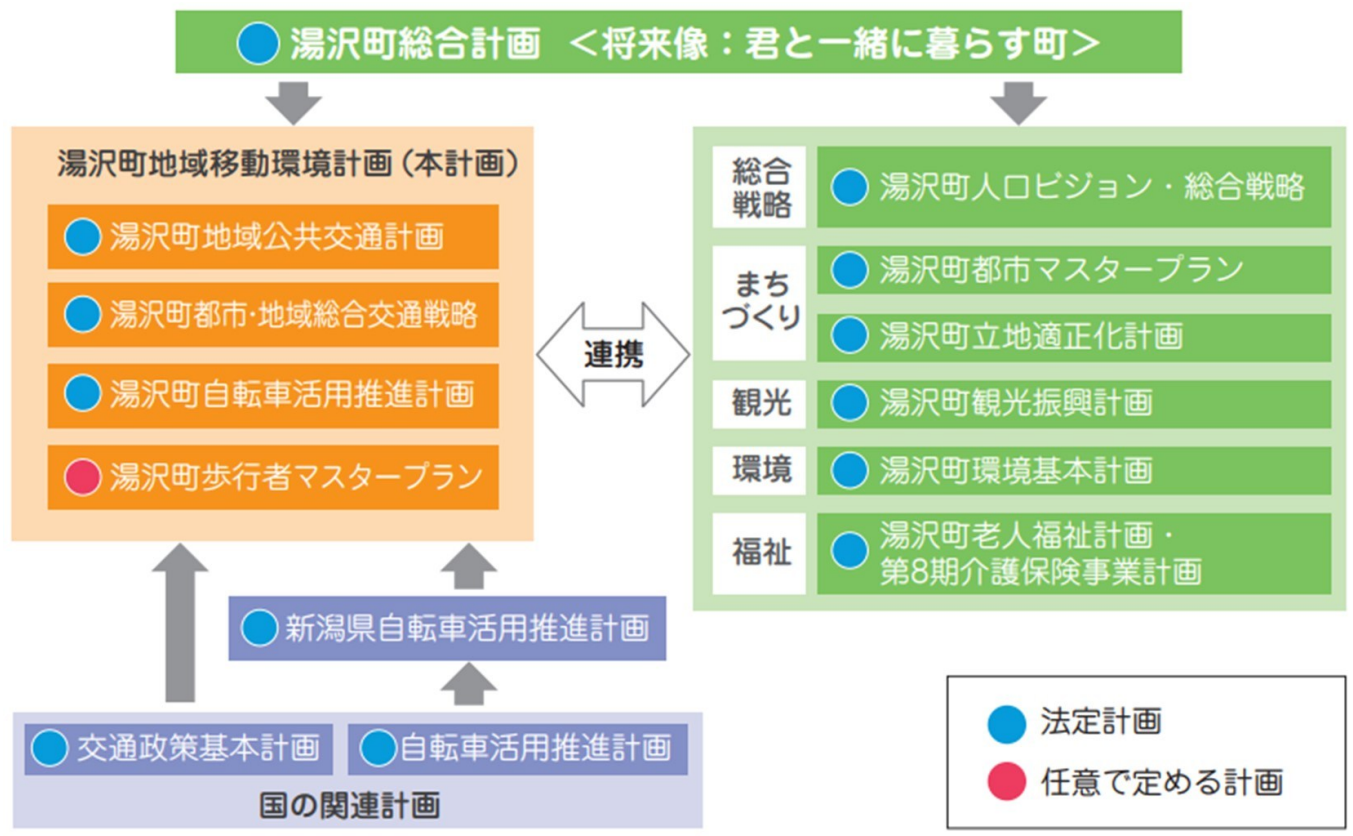
都道府県	計画策定済
三重県	三重県、伊勢市・鳥羽市・志摩市・明和町・玉城町・度会町・大紀町・南伊勢町(※5)、尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町(※6)
滋賀県	滋賀県、草津市、守山市
京都府	京都府、京都市、長岡京市
大阪府	大阪府、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、高槻市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、摂津市、泉南市、阪南市、岬町
兵庫県	兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、伊丹市、加古川市、三木市、高砂市、加東市
奈良県	奈良県、東吉野村
和歌山県	和歌山県、和歌山市、海南市、有田市、新宮市
鳥取県	鳥取県、大山町、日南町・日野町・江府町(※7)
島根県	島根県、益田市
岡山県	岡山県、岡山市、高梁市
広島県	広島県、広島市、呉市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、江田島市、海田町、北広島町
山口県	山口県、宇部市
徳島県	徳島県、徳島市、鳴門市
香川県	香川県、高松市

都道府県	計画策定済
愛媛県	愛媛県、松山市、今治市、宇和島市、新居浜市、西条市、伊予市、四国中央市、東温市
高知県	高知県、宿毛市、香南市
福岡県	福岡県、北九州市、福岡市、久留米市、田川市、大野城市、糸島市、上毛町
佐賀県	佐賀県、佐賀市
長崎県	長崎県、島原市、大村市、五島市、南島原市、新上五島町
熊本県	熊本県、熊本市
大分県	大分県、大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎県、宮崎市、えびの市(※8)
鹿児島県	鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町(※8)
沖縄県	沖縄県、那覇市、石垣市、名護市、大宜味村、竹富町

(※1)1市4町1村による共同策定
 (※2)3町1村による共同策定
 (※3)2市1町による共同策定
 (※4)1市1町3村による共同策定
 (※5)3市5町による共同策定
 (※6)2市3町による共同策定
 (※7)3町による共同策定
 (※8)1市1町による共同策定



- ・ 地域公共交通活性化法に基づく「地域公共交通計画」と自転車活用推進法に基づく「自転車活用推進計画」を一体的に策定
- ・ 自転車を交通の一手段として位置づけ、公共交通と自転車を一体として役割や考え方を記載



「湯沢町地域移動環境計画」(R5.3、湯沢町)と関連計画の位置づけ

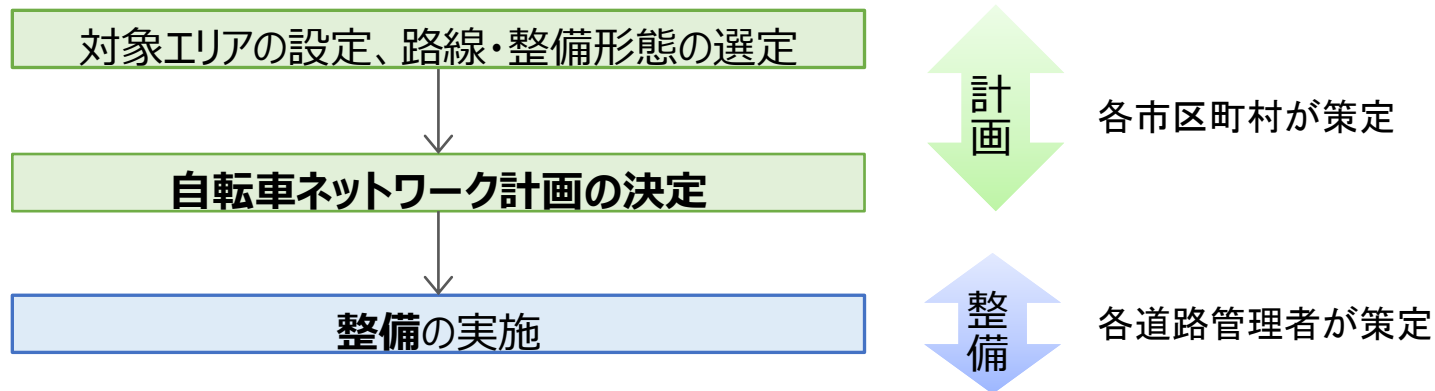
(出典：湯沢町ホームページ)

2. 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)



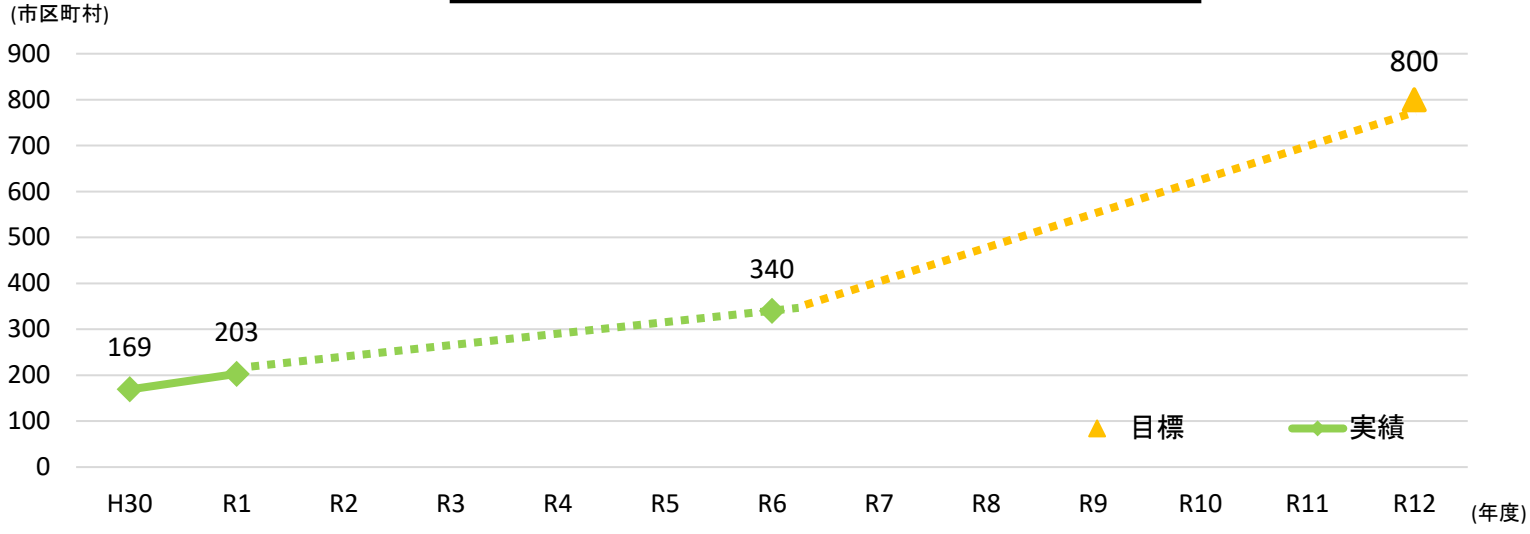
車道混在
(車道上に矢羽根を標示)

自転車通行空間の現状・目標

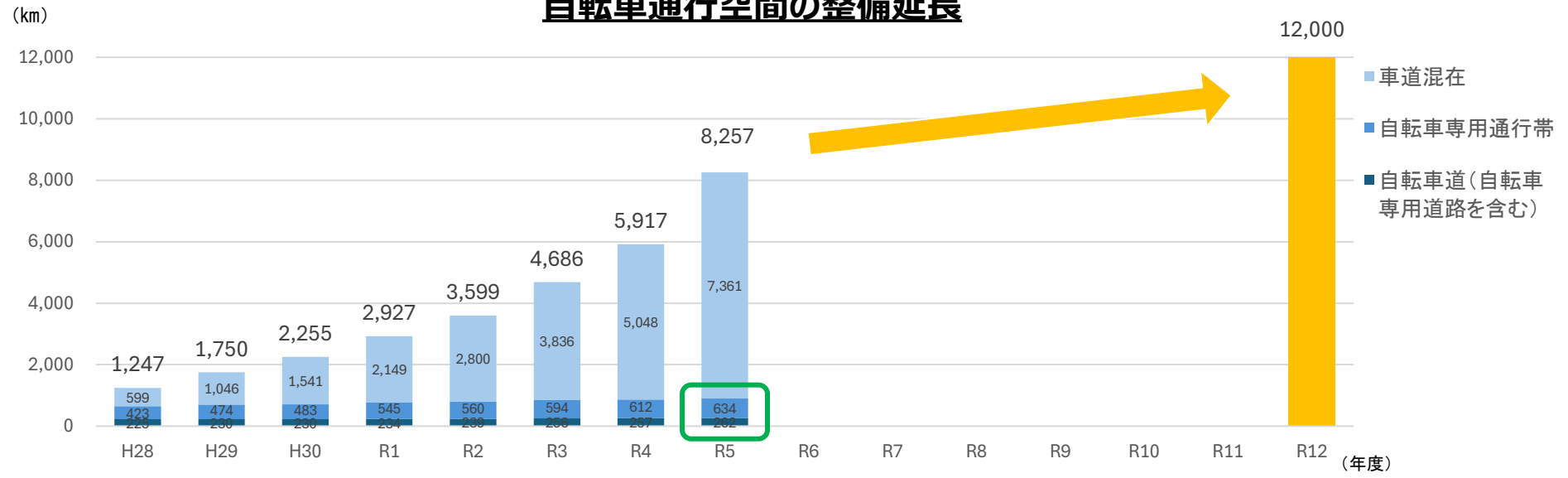


(全市区町村数:1,741)

自転車ネットワーク計画の策定市区町村数



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



自転車ネットワーク計画の策定

令和7年3月末までの計画策定状況(340市区町村)

都道府県	計画策定済
北海道	札幌市、旭川市、帯広市、稚内市、 恵庭市、北広島市、石狩市、 倶知安町、増毛町、音更町、 中札内村、幕別町
青森県	
岩手県	盛岡市、北上市
宮城県	仙台市、名取市
秋田県	横手市、男鹿市、湯沢市、 由利本荘市、潟上市、大仙市、 小坂町、上小阿仁村、美郷町、 羽後町、東成瀬村
山形県	山形市、寒河江市
福島県	福島市、郡山市、いわき市、 白河市、棚倉町・矢祭町・塙町・ 鮫川村(※1)
茨城県	水戸市、土浦市、石岡市、常総市、 笠間市、取手市、つくば市、 那珂市、かすみがうら市、桜川市、 神栖市、行方市、茨城町
栃木県	宇都宮市、佐野市、真岡市
群馬県	
埼玉県	さいたま市、熊谷市、上尾市、 草加市、戸田市、三郷市、 ふじみ野市
千葉県	千葉市、銚子市、市川市、船橋市、 館山市、木更津市、松戸市、 野田市、成田市、佐倉市、旭市、 習志野市、柏市、流山市、 八千代市、鴨川市、鎌ヶ谷市、 浦安市、四街道市、袖ヶ浦市、 八街市、印西市、富里市、 南房総市、酒々井町、多古町、 東庄町、御宿町、鋸南町

都道府県	計画策定済
東京都	中央区、港区、新宿区、文京区、 墨田区、江東区、品川区、目黒区、 大田区、世田谷区、渋谷区、 中野区、杉並区、豊島区、北区、 荒川区、板橋区、練馬区、足立区、 葛飾区、江戸川区、八王子市、 武蔵野市、三鷹市、調布市、 町田市、国立市、狛江市、多摩市、 稲城市
神奈川県	横浜市、川崎市、相模原市、 平塚市、藤沢市、小田原市、 茅ヶ崎市、厚木市、大和市、 座間市、大磯町・二宮町・中井町 (※2)
新潟県	新潟市、長岡市、見附市、 南魚沼市
富山県	富山市
石川県	金沢市、加賀市
福井県	敦賀市、小浜市、大野市、 あわら市
山梨県	
長野県	長野市、松本市、伊那市、千曲市、 安曇野市、岡谷市・諏訪市・ 下諏訪町(※3)、大町市・池田町・ 松川村・白馬村・小谷村(※4)
岐阜県	岐阜市
静岡県	静岡市、浜松市、沼津市、三島市、 富士宮市、島田市、焼津市、 藤枝市、清水町
愛知県	名古屋市、豊橋市、岡崎市、 一宮市、春日井市、刈谷市、 豊田市、安城市、西尾市、岩倉市、 田原市

都道府県	計画策定済
三重県	津市、四日市市、大台町、伊勢市・ 鳥羽市・志摩市・明和町・玉城町・ 度会町・大紀町・南伊勢町(※5)、 尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、 紀宝町(※6)
滋賀県	草津市、守山市
京都府	京都市、長岡京市
大阪府	大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、 吹田市、泉大津市、高槻市、 貝塚市、守口市、枚方市、茨木市、 八尾市、泉佐野市、寝屋川市、 松原市、大東市、箕面市、門真市、 摂津市、高石市、泉南市、阪南市、 岬町
兵庫県	神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、 西宮市、洲本市、芦屋市、伊丹市、 豊岡市、加古川市、西脇市、 宝塚市、三木市、高砂市、川西市、 三田市、南あわじ市、淡路市、 加東市、たつの市、多可町、 太子町
奈良県	広陵町
和歌山県	和歌山市、有田市、新宮市
鳥取県	
島根県	松江市、益田市
岡山県	岡山市
広島県	広島市、呉市、尾道市、福山市、 三次市、海田町、北広島町
山口県	宇都市、防府市
徳島県	徳島市、鳴門市
香川県	高松市、宇多津町

都道府県	計画策定済
愛媛県	松山市、今治市、宇和島市、 新居浜市、西条市、東温市
高知県	宿毛市
福岡県	北九州市、福岡市、久留米市、 直方市、田川市、大野城市、 古賀市、糸島市、宇美町、岡垣町、 荏田町、上毛町
佐賀県	佐賀市
長崎県	島原市、大村市、五島市、 南島原市、新上五島町
熊本県	熊本市、美里町、山都町、 八代市、水俣市、氷川町、芦北町・ 津奈木町(※7)、人吉市・錦町・ 多良木町・湯前町・水上村・ 相良村・五木村・山江村・球磨村・ あさぎり町(※8)、荒尾市・ 玉名市・玉東町・南関町・長洲町・ 和水町(※9)、山鹿市・菊池市・ 合志市、大津町・菊陽町(※10)、 上天草市・天草市・苓北町(※11)、 阿蘇市・南小国町、小国町・ 産山村・高森町・西原村・ 南阿蘇村(※12)
大分県	大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎市、西都市、えびの市(※13)
鹿児島県	鹿児島市、湧水町(※13)
沖縄県	那覇市、石垣市、浦添市、名護市、 うるま市、与那原町、竹富町

(※1~13)複数自治体による共同策定

- 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）



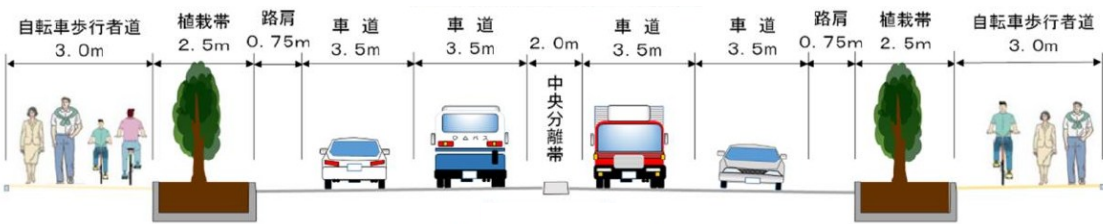
国道6号
向島～東向島（墨田区）

 <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）

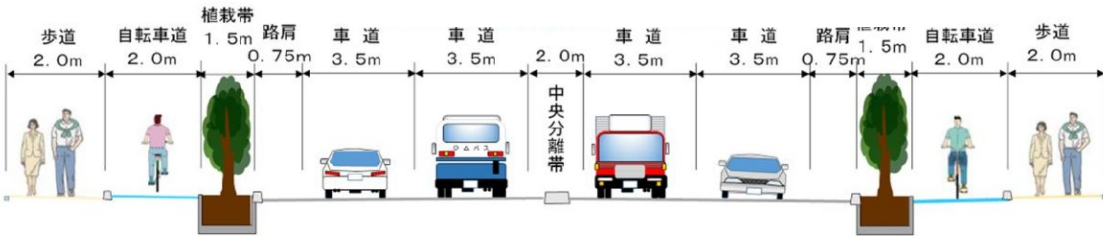


植樹帯及び幅広歩道の縮小（沖縄県名護市）

再配分前



再配分後



出典：北部国道事務所提供資料

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

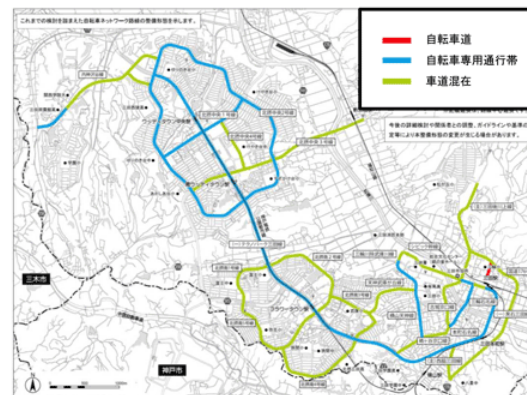


国土交通省 道路局

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

Press Release

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. 国土交通省交通運輸記者会
 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量に合わせた「専用通行帯」「車道混在」のいずれかの整備形態を選定され、これまで全国各地で整備された自転車通行空間約9,800km（うち「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、交通量と自動車と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
- ・自転車通行空間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・合意形成プロセス等、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.niiim.go.jp/lab/>

（問い合わせ先）

国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全主任研究官 藤田 裕士（内線3644）
TEL：029-864-4539 E-mail:nii-roadsafety@ki.nlit.go.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. 専道川崎府中線（川崎市）、02. 市道互田町線（名古屋市）、03. 国道58号（北部国道事務所）、04. 国道50号（常陸河川国道事務所）、05. 国道9号（山口河川国道事務所）、06. 平和大通り（広島市）、07. 国道2号（福山河川国道事務所）、08. 新松戸けやき通り（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. 市道旗月若水線（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差点両側車線の混雑、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、自転車の車道走行に対する安全対策の検討も併せて行われていた。

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や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。



歩道幅員を変更した事例

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樹木等による調査を行い移植や伐採の判断等、各事例とも丁寧な対応が行われていた。



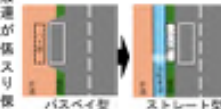
植栽帯を縮小した事例

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、自転車通行の完成形態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

バス停部などについては、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、バス停型式をストレ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

アンダーパス部など、スピードが出やすく、自転車同士の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、自転車道の一方通行規制を行うとともに逆走防止対策の看板を設置するなどの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看板

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路線に自転車専用通行帯を整備する際には、買物車専用の駐停車スペースを併設するとともに、ゴム製ボ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反射材を配置して夜間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

3. ナショナルサイクルルート



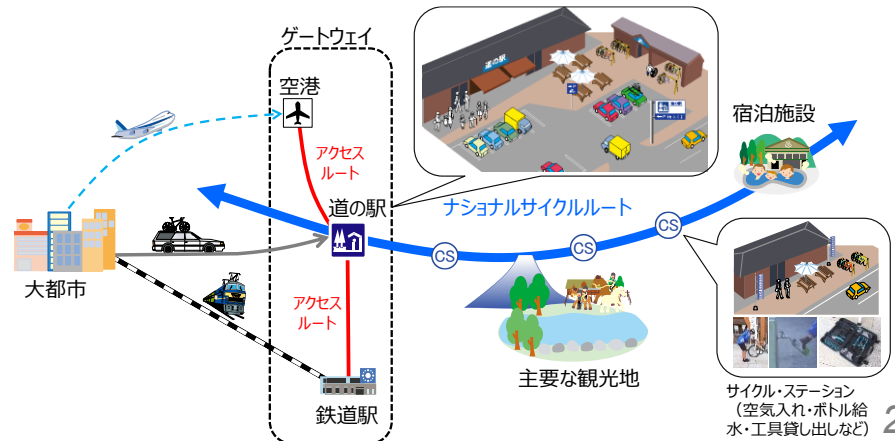
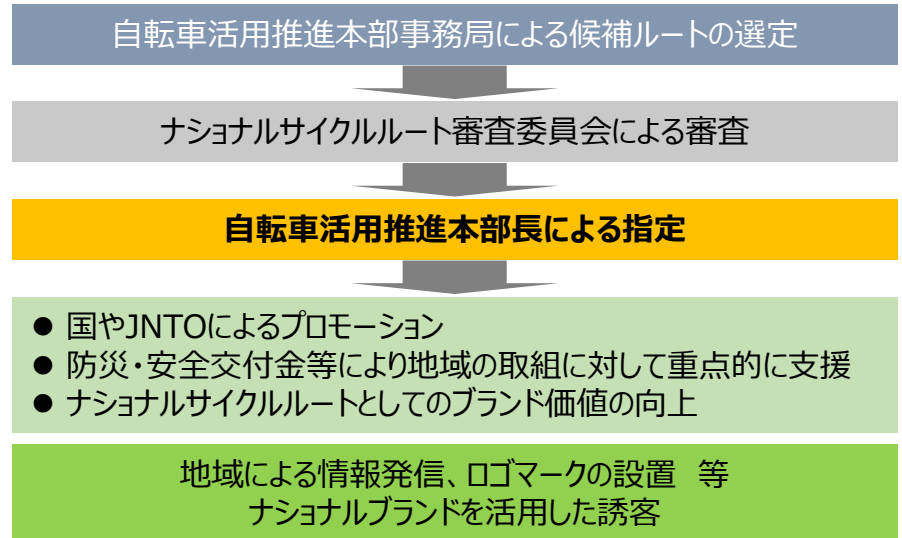


- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、要件を満たすルートを対象として、国が「ナショナルサイクルルート」に指定。
- 新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施。

■ ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分岐部)
受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他
	② いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他
	③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
	④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他
	⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること
	⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
情報発信	⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

■ ナショナルサイクルルートの指定手続き



ナショナルサイクルルート(NCR)



①つくば霞ヶ浦りんりんロード 第1次



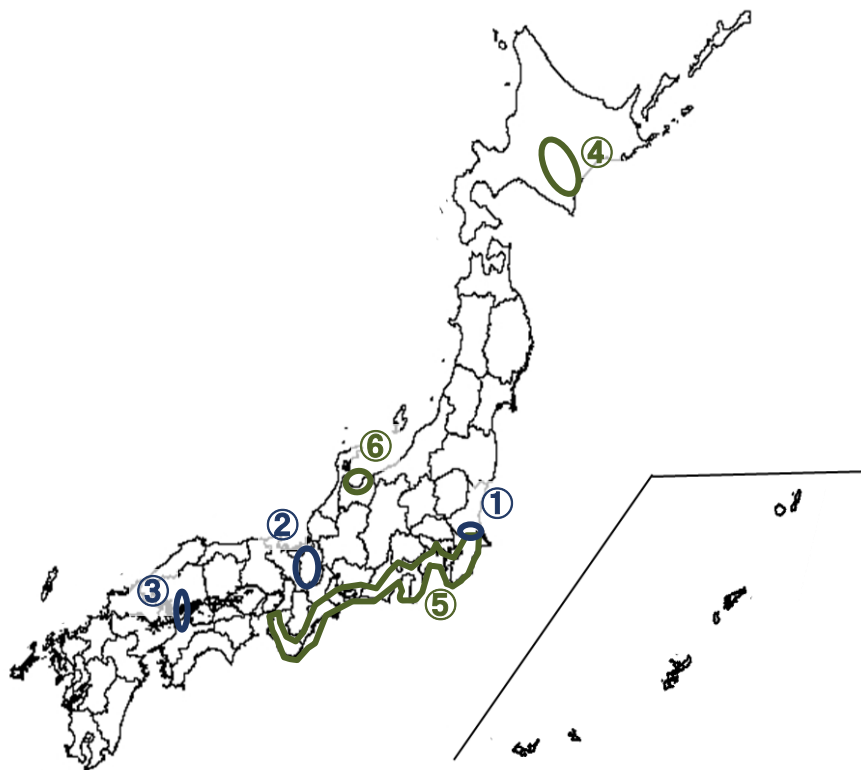
②ビワイチ 第1次



③しまなみ海道サイクリングロード 第1次



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、一定の要件を満たすルートを対象として、国が「ナショナルサイクルルート」に指定



④トカプチ400 第2次



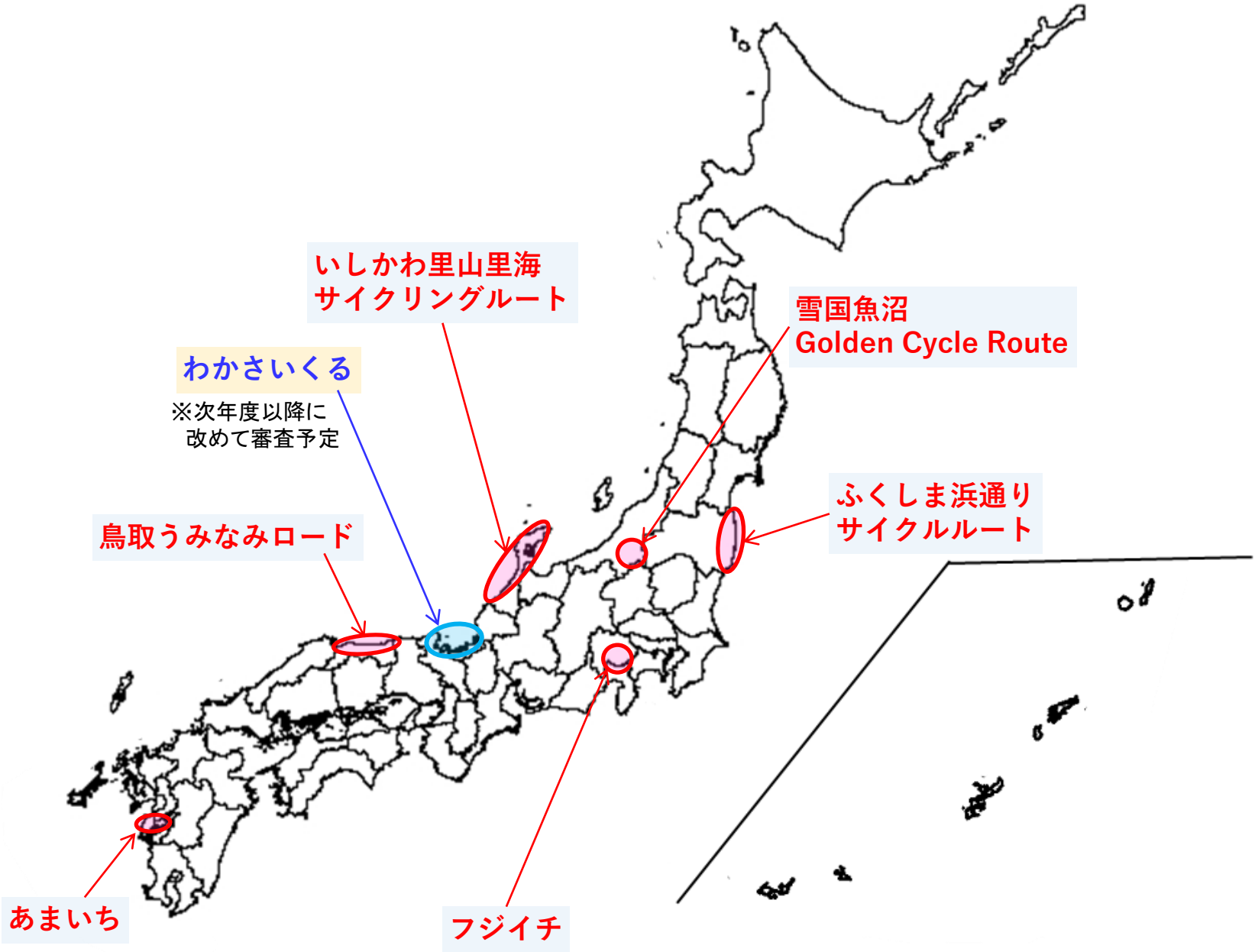
⑤太平洋岸自転車道 第2次



⑥富山湾岸サイクリングコース 第2次



第3次ナショナルサイクルルート候補ルート



3次指定に向けた今後のスケジュール (案)



	委員会	候補ルート
3月	★ 3/23	・ 候補ルートの選定
4月	★ 4/23	・ 候補ルートの走行環境 ・ 現地調査等の進め方
5～6月		(現地調査・意見交換会)
	★	・ 現地調査の総括 ・ 必須項目の達成状況
	★	・ NCR指定に関する審査
夏頃		・ NCR指定 (予定)

4. Velo-city 2027 Ehime





- 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)





開催概要

日時：令和8年5月29日（金）8:05～8:15

場所：官邸4階大会議室

議事：第3次自転車活用推進計画（案）について
Velo-city2027愛媛について
（関係府省庁への協力依頼）



協力依頼事項

※金子本部長発言抜粋

Velo-cityは自転車に関する様々な施策が議論される国際会議であり、第3次計画でも、開催を支援する旨を位置付けております。来年5月の開催まで、既に1年を切っており、自転車活用推進本部としても、愛媛県と連携しつつ、機運醸成や情報発信等の支援を行っていく必要がございます。

各府省庁においても、様々な媒体・機会を活用しながら積極的にPR頂くとともに、関係する業界や団体に本会議の意義を説明する等、より多くの参加者や協賛の獲得、展示会への出展等につながるよう、各大臣のご協力をお願いいたします。

本会議を成功させ、自転車活用の機運を高め、第3次計画に基づく各種の施策を一層進める機会とするよう、政府一丸となって取り組んでまいりましょう。よろしくをお願いいたします。

参考：自転車活用推進本部（平成29年(2017年)設置）

【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）

