

# 第3回 新潟市自転車利用環境推進委員会



平成30年10月1日  
新潟市土木総務課

# 1. これまでの振り返り<計画の概要>

<b>目的</b>	歩行者の安全確保 自転車の交通事故の削減 環境にやさしい、健康にも良い自転車利用の促進
<b>計画期間</b>	平成22年度から平成31年度の10ヶ年
<b>基本方針</b>	◆ビジョン：歩行者、自転車、自動車が安全で安心して共存できる道路空間を構築 ◆基本方針：はしる（走行空間計画）、とめる（駐輪計画）、しくみ（放置自転車対策）、まもる（啓発活動計画）の4本柱で取り組みを推進
<b>施策メニュー</b>	22メニュー（最重点：5、重点：7、その他：10）
<b>中間目標 (H29末まで)</b>	◆アウトプット指標（最重点メニューの実施により達成すべき活動指標） <ul style="list-style-type: none"><li>・ネットワーク路線の自転車走行空間整備延長：約48km/154km</li><li>・駐輪場の収容台数：古町地区1,350台/2,000台、万代地区600台/1,000台</li><li>・街頭での直接指導：1年に1回以上啓発活動を実施する整備済み路線数を8路線に増加</li></ul> ◆アウトカム指標（22の施策メニューの実施により達成すべき成果指標） <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車分担率の向上</li><li>・自転車事故の削減</li><li>・通行区分順守率（車道左側走行の割合）の向上</li><li>・古町、万代地区における路上駐輪台数の削減</li></ul>

# 1. これまでの振り返り<中間評価の結果>

## <アウトプット指標の達成状況>

	最重点項目	指標	最終目標	目標	成果	
はしる 走行空間計画	ネットワーク路線の自転車 走行空間の確保	自転車走行空間の 整備延長（整備率）	154km	48km (31%)	 64km 【134%】	
とめる 駐輪計画	まちなかの駐輪場整備	駐輪場の 収容台数 (整備率)	古町地区	2,000台	1,350台 (68%)	 1,546台 【115%】
			万代地区	1,000台	600台 (60%)	 951台 【159%】
しくみ 放置自転車対策	放置禁止区域の拡大	—	—	—	新潟駅南口地区、 古町地区、万代 地区で地元関係 者と協議中	
まもる 啓発活動計画	交通安全教室の開催	—	—	—	継続的に実施中	
	街頭での直接指導	1年に1回以上啓発活動 を実施する整備済み路線数	目標設定 なし	8路線	 8路線	

※【 】はH29目標に対する達成率

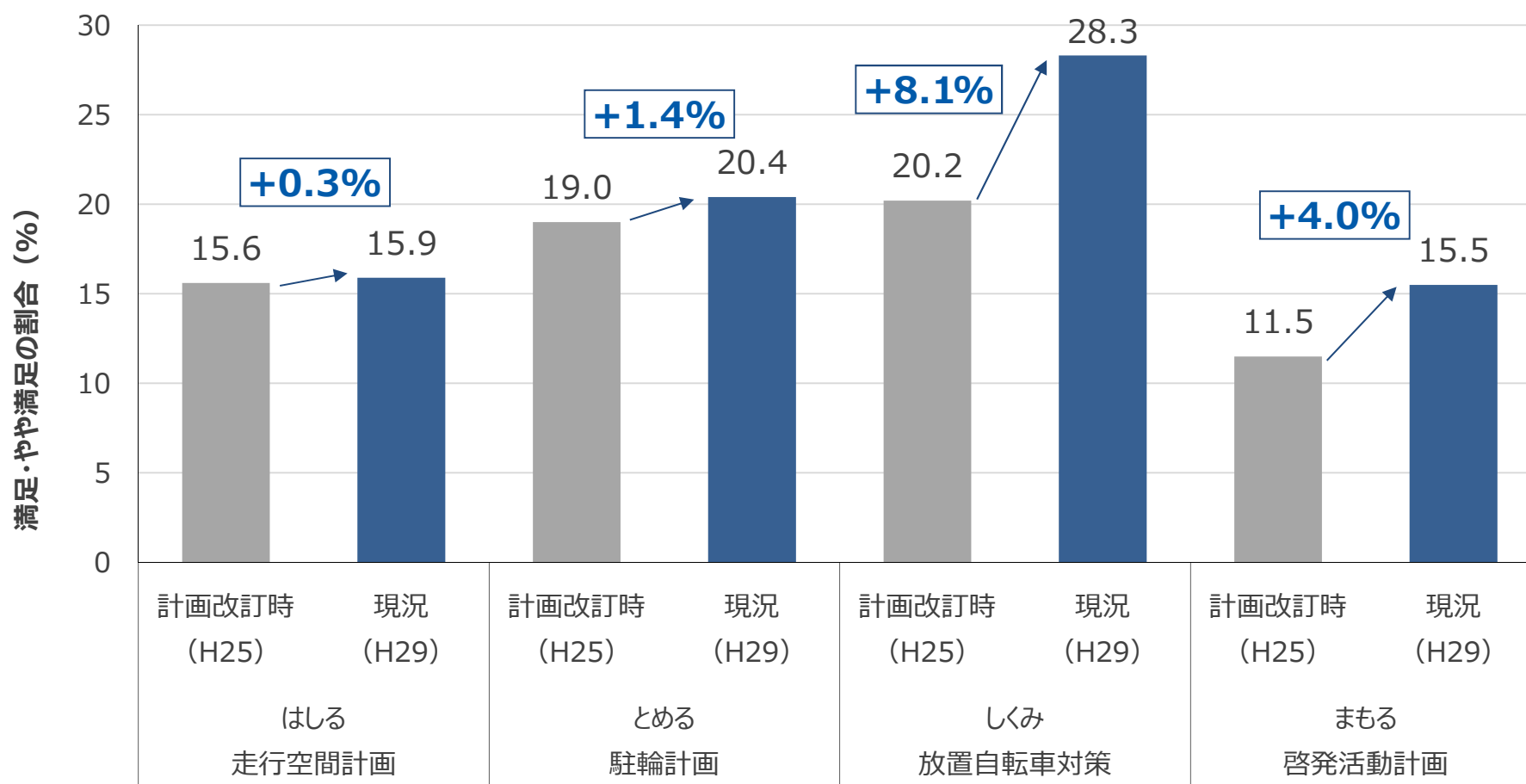
## <アウトカム指標の達成状況>

指標		目標	成果
自転車分担率		9.1%(H24)を上回る	 7.5%
自転車事故		564件(H24)を下回る	 275件
通行区分順守率		30%	 44%
路上駐輪台数	古町地区	600台	 715台
	万代地区	300台	 33台

# 1. これまでの振り返り<市民満足度>

## <市民満足度>

- 👉 自転車に関する取り組みの満足度は、H25と比べるとすべての取り組みで増加している。
- 👉 **「はしる」「とめる」については、微増**となっており、更なる満足度向上が必要



[出典] 市政世論調査

# 1. これまでの振り返り<課題と対応方針>

## <評価結果から見る課題>

- ☞ 「はしる」、「とめる」における市民満足度の向上
- ☞ 通行区分順守率の更なる向上
- ☞ 自転車事故の更なる削減
- ☞ 古町地区の路上駐輪削減
- ☞ 過度な自動車依存からの脱却（自転車分担率の向上）



## <対応方針>

- ☞ **「はしる」、「とめる」のハード整備を重点的に実施**し、自転車を利用しやすい環境を創出

### はしる（走行空間計画）

- ・ネットワーク路線の見直し
- ・効率・効果的な整備方法の検討（矢羽根のピッチなど）
- ・自歩道を活用せず、車道での走行空間整備を推進

### とめる（駐輪計画）

- ・まちなかでの新たな駐輪場整備の検討
- ・公共交通利用促進に繋がる駐輪環境整備

- ☞ 併せて「まもる」のソフト対策も継続実施・拡充を図る

# 2. 計画改訂のポイント<施策メニューの展開>

## <施策メニューの統合・集約化>

- ☞ 22の施策メニューに対し、実効性があると考えられる15の施策メニューに統合・集約化
- ☞ 新潟駅周辺の駐輪場整備を最重点に設定

### ◆現計画の施策メニュー（22）

はしる 走行空間 計画	①ネットワーク路線の自転車走行空間の確保	最重点
	②ネットワーク路線以外の新築・改築路線の自転車走行空間の確保	重点
とめる 駐輪 計画	①既存駐輪場への誘導	その他
	②新潟駅周辺の駐輪場整備	重点
	③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外）	その他
	④まちなかの駐輪場整備	最重点
	⑤上記以外のバス停付近の駐輪場整備	その他
しくみ 放置 自転車 対策	①放置禁止区域の拡大	最重点
	②撤去の強化	重点
	③放置禁止区域における駐輪場の有料化	その他
	④「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	その他
	⑤自転車等放置防止条例の改正	その他
	⑥撤去自転車のリサイクルの推進	重点
	⑦自転車シェアリングの推進	その他
まもる 啓発活動 計画	①注意喚起看板等の設置	重点
	②交通安全教室の開催	最重点
	③街頭での直接指導	最重点
	④自転車通勤の推進	その他
	⑤レンタサイクル	重点
	⑥チラシやHP等による情報発信	重点
	⑦自転車マップの作成・配布	その他
	⑧サイクルイベントの開催	その他

### ◆改訂後の施策メニュー（15）

①ネットワーク路線等の自転車走行空間の確保	最重点
②新潟駅周辺の駐輪場整備	最重点
③鉄道駅周辺の駐輪場整備（新潟駅以外のJR駅）	重点
④まちなかの駐輪場整備	最重点
⑤バス停付近の駐輪場整備	その他
①放置禁止区域の拡大及び駐輪場の有料化	重点
②撤去の強化	重点
③「自転車等駐車場の附置義務等に関する条例の改正」	その他
④撤去自転車のリサイクルの推進	重点
①交通安全教室の開催	最重点
②街頭での直接指導	最重点
③自転車通勤の推進	その他
④シェアサイクルの推進	重点
⑤チラシやHP等による情報発信	重点
⑥サイクルイベントの開催	その他



# 2. 計画改訂のポイント<施策メニューの展開>

## <都心部における施策メニュー展開イメージ>



①交通安全教室の開催



②街頭での直接指導



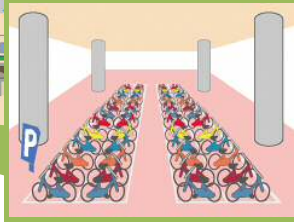
①放置禁止区域の拡大  
及び駐輪場の有料化



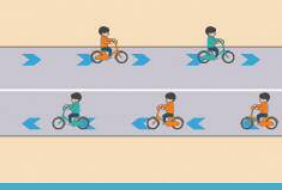
②撤去の強化



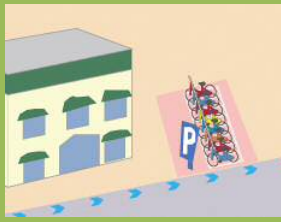
①新潟駅周辺の駐輪場整備



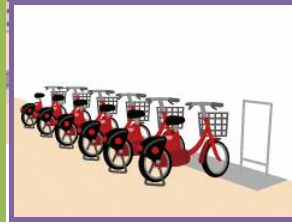
①ネットワーク路線等の  
自転車走行空間の確保



③まちなかの駐輪場整備



④シェアサイクリングの推進



## 2. 計画改訂のポイント＜段階的な計画の実施＞

P7



### ＜今後の自転車計画の進め方＞

- ☞ 段階的な進め方を整理し、SETP1～4に分けて、取り組みを進める。
- ☞ 当面はSTEP2まで取り組みを進め、概成後にSTEP3以降を進める。

#### 【移動しやすいまちづくり1.0】

- ・安全・安心のまちづくり
- ・交通弱者の交通手段の確保

#### STEP1 生活圏で最低限必要な自転車ネットワーク整備と走行ルール順守

- 生活圏単位で駅、区役所を中心とした生活ネットワークを形成
- 駅と学校（中学校・高校）の周辺で安全な自転車走行空間を確保
- 自転車・ドライバーへの自転車走行ルールの周知徹底



#### 【移動しやすいまちづくり2.0】

- ・各地域の特性とコミュニティを大切にす交通施策
- ・健幸まちづくり＝スマートウェルネス

#### STEP2 代表交通手段としての自転車利用促進・通勤時の公共交通利用の促進

- アクセス（自宅から駅・バス停への移動）強化のための交通結節機能強化
- イグレス（駅から学校・勤務地への移動）強化のためのまちなか駐輪場整備、都心部シェアサイクル
- 自転車利用促進のための情報発信（自転車ネットワークの周知、自転車利用のインセンティブPR）

当面はここまで

#### 【移動しやすいまちづくり3.0】

- ・質の高いサービスと移動を確保する交通施策

#### STEP3

##### まちなか自転車ネットワーク整備

- まちなかの回遊性を高めるため、区単位で沿線の景観、街並み、サービス施設を考慮して地域資源のネットワークを形成
- まちなか巡りのマップ作成

#### 【自転車を活用した地域活性化1.0】

- ・自転車を活用したまち巡り

#### 【自転車を活用した地域活性化2.0】

- ・観光まちづくり
- ・自転車競技会、イベントの開催

#### STEP4 観光資源としての自転車ネットワーク

- 新潟市全体を巡るサイクルツーリズム



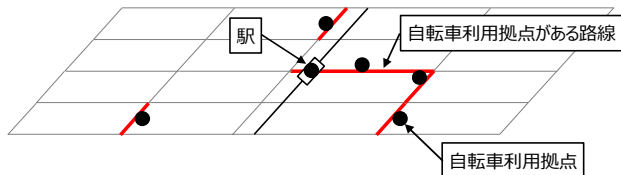
# 2. 計画改訂のポイント<走行空間整備>

## <ネットワーク路線の見直し>

👉 国のガイドラインにおける自転車ネットワークの選定項目を踏まえ、選定要件を設定した。

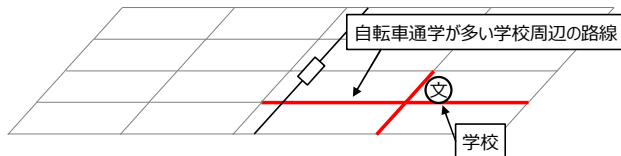
### ① 沿線に自転車利用拠点がある路線

- ・ 鉄道駅、大学、大規模商業施設など自転車利用が多い拠点や主な居住地区等を結ぶ路線
- ・ 鉄道駅は、自転車利用者数を目安に選定（駐輪場利用台数200台以上（ピーク時間）を目安）



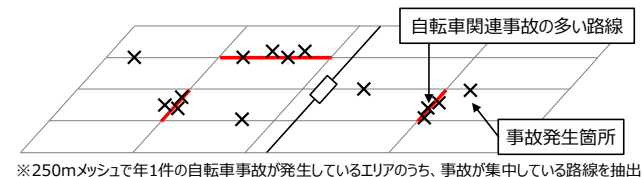
### ② 自転車通学が多い学校周辺の路線

- ・ 自転車通学の多い中学校、高校周辺の自転車利用が多いと考えられる路線を選定（概ね1～2kmの範囲）
- ・ 対象の学校は自転車通学者数100人以上を目安



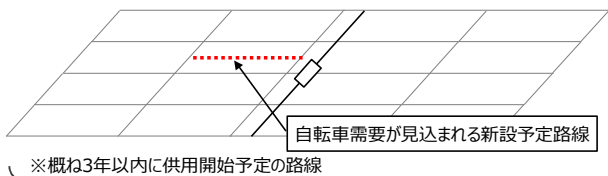
### ③ 自転車関連事故の多い路線

- ・ 自転車関連事故が過去5年間で5件（年1件）程度の路線を選定



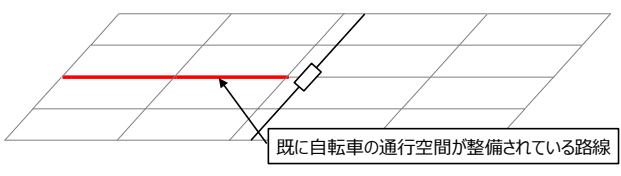
### ④ 自転車需要が見込まれる新設予定路線

- ・ 上記①や②などに該当し、自転車の利用が見込まれる新設予定路線を選定



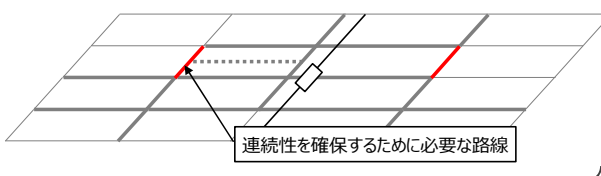
### ⑤ 既に自転車の通行空間が整備されている路線

- ・ 車道上に自転車の通行空間が整備されている路線を選定（自歩道通行は対象外）



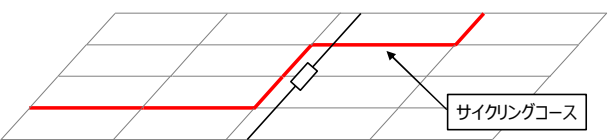
### ⑥ 連続性を確保するために必要な路線

- ・ 上記①～⑤の路線を補間することで、ネットワークの連続性を確保できる路線を選定



### ⑦ 自転車観光の推進を図る路線

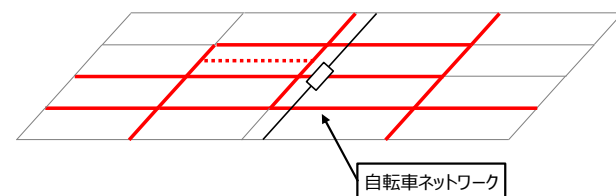
- ・ 新潟シティライドのショートコースやサイクリングマップ等に位置付けられているコースを選定



アクセスルートの安全性・快適性向上

サイクリングルートの回遊性向上

## 👉 ネットワーク選定結果



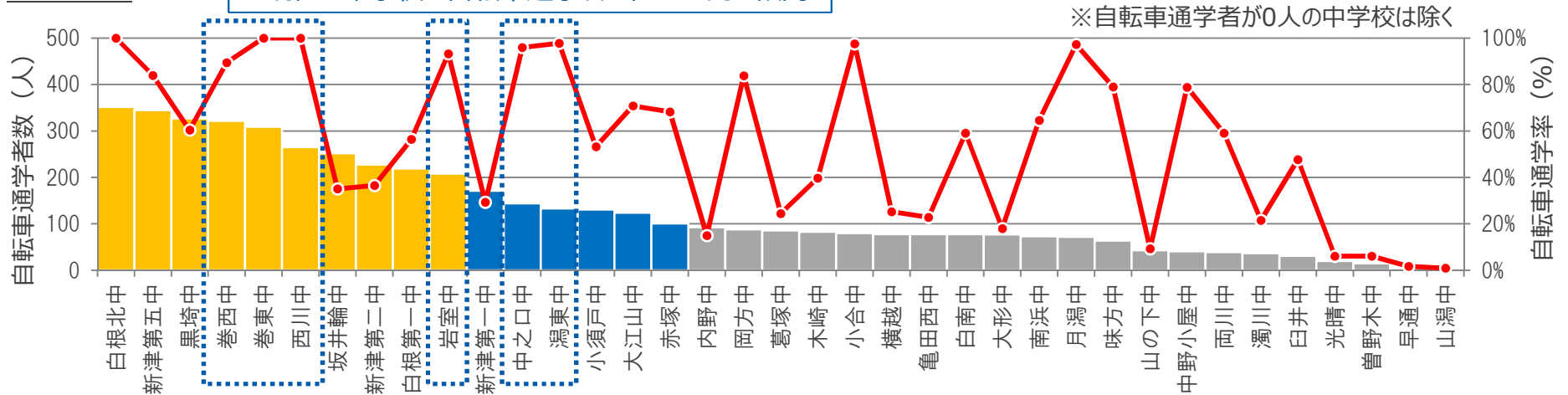
## 2. 計画改訂のポイント<走行空間整備>

### <参考：中学校、高校の自転車通学者数>

👉 各学校に自転車通学者数(H29年度末現在)を聞き取り調査し、ネットワーク選定の参考とした。

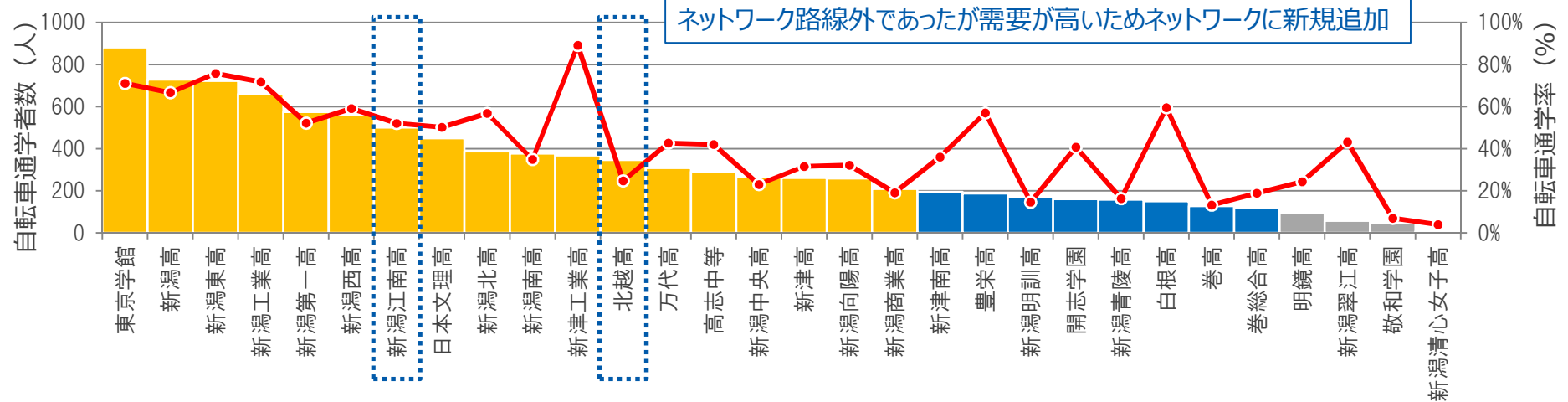
#### ◆中学校

西蒲区の中学校は自転車通学者・率ともに高い傾向



#### ◆高校

ネットワーク路線外であったが需要が高いためネットワークに新規追加



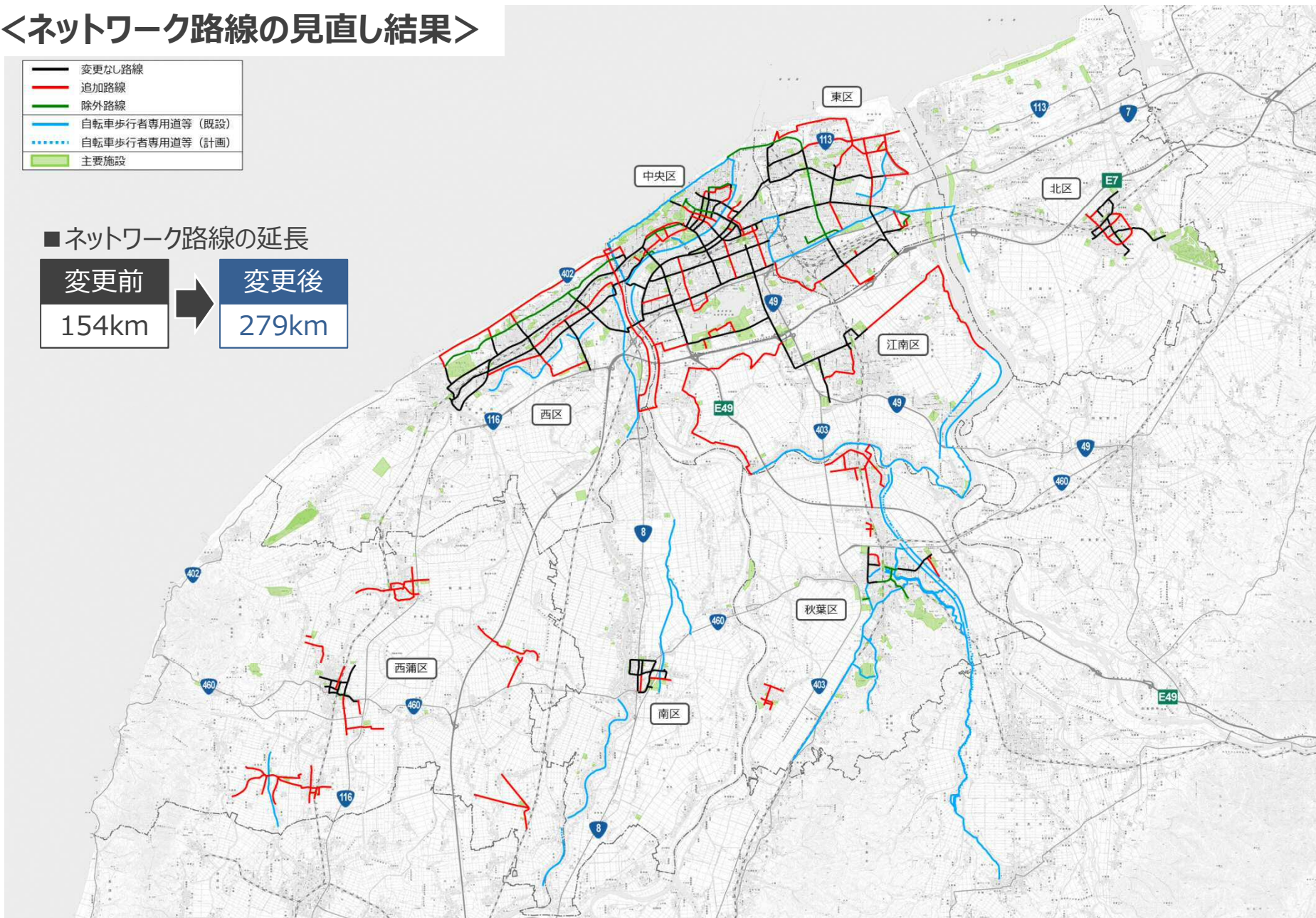
## 2. 計画改訂のポイント<走行空間整備>

### <ネットワーク路線の見直し結果>

- 変更なし路線
- 追加路線
- 除外路線
- 自転車歩行者専用道等（既設）
- 自転車歩行者専用道等（計画）
- 主要施設

#### ■ ネットワーク路線の延長

変更前	→	変更後
154km		279km



## 2. 計画改訂のポイント＜走行空間整備＞

### ＜自歩道活用検討区間の設定＞

- 榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）、新潟みなとトンネルは、自動車交通量が多く、空間的制約もあることから、車道上での自転車走行空間の確保が困難である。
- しかし、榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）は地域の主要な生活路線として、新潟みなとトンネルは区と区を結ぶ路線として重要な位置付けにあることから、**自転車ネットワーク路線からは外すものの、当面は自歩道を活用し、自転車ネットワークを補完する経路として活用を検討**することとする。
- なお、榎谷小路や（主）新潟港横越線（赤道）は、並行する路線において代替路としての自転車走行空間を整備し、自転車の代替路利用を促進していく。

－MEMO－ 国のガイドラインでは・・・

- ✓ やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、**自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討**するものとしている。



## 2. 計画改訂のポイント＜走行空間整備＞

### ＜整備方法の見直し（ガイドラインの改訂）＞

- ☞ 基本的には、国のガイドラインに準拠した内容に変更
- ☞ 車道混在型の整備（矢羽根型路面表示、自転車ピクトグラム）は、整備効果と整備コストのバランスを勘案し、ダブルスタンダードの整備方法を立案

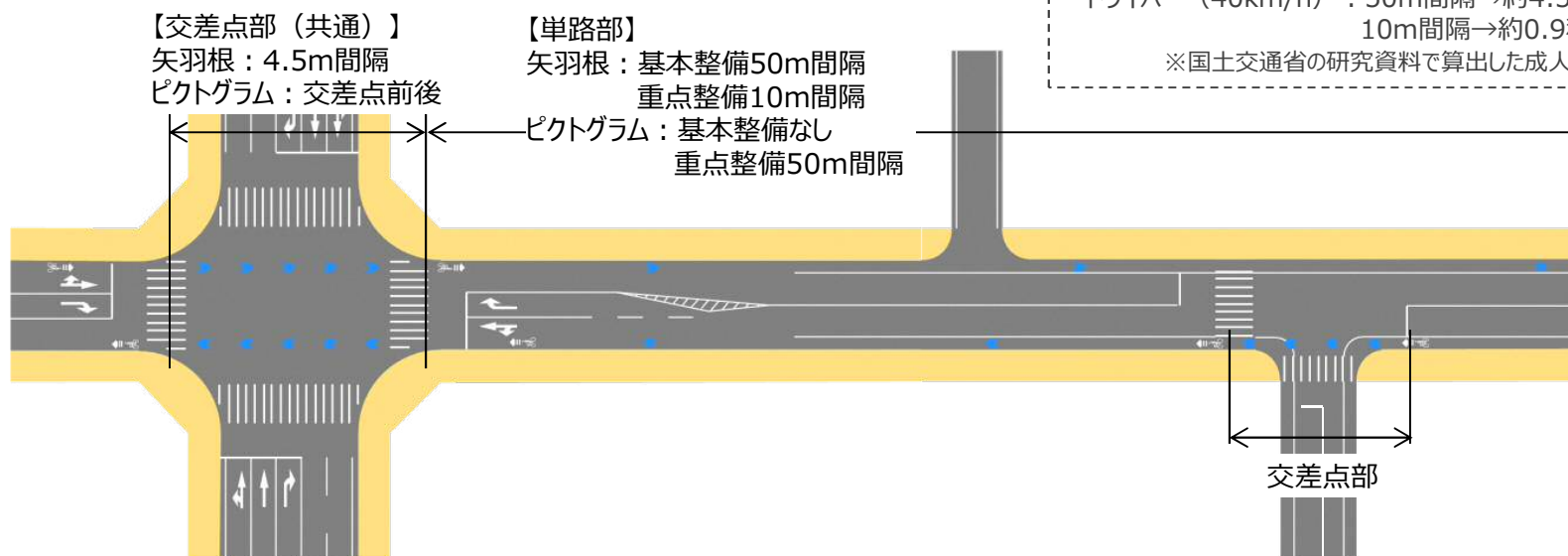
整備形態	整備箇所	自転車のピクトグラム	矢羽型路面標示
基本整備	交差点部	交差点前後に設置	4.5m間隔で設置
	単路部	なし	50m間隔で設置
重点整備	交差点部	交差点前後に設置	4.5m間隔で設置
	単路部	50m間隔を基本に設置	10m間隔で設置

#### 【重点整備を行う区間】

自転車利用の多い中学校・高校（自転車通学者数100人以上）または、駐輪台数の多いJR駅（ピーク時駐輪場利用台数100台以上）に近接する自転車ネットワーク路線の主要交差点間（概ね500m程度）

—MEMO— 走行している際の矢羽根の見える回数は・・・  
 自転車（15km/h※）：50m間隔→約12.3秒に1回  
 10m間隔→約2.5秒に1回  
 ドライバー（40km/h）：50m間隔→約4.5秒に1回  
 10m間隔→約0.9秒に1回

※国土交通省の研究資料で算出した成人の平均速度



## 2. 計画改訂のポイント<ドライバーへの啓発> P13



### <思いやり1.5m運動の展開>

- ➡ 走行空間整備と併せて、ドライバーに自転車とのすれ違い時に安全な距離を保ってもらうため、思いやり1.5m運動を推進し、車と自転車の共存を図る。
- ➡ 今後、順次、ポスター設置やステッカー配布、バス広告等を展開予定

#### ◆ポスターデザイン



#### ◆ステッカーデザイン



#### ◆バス広告イメージ



※バス画像：(株)新交企画HPより

## 2. 計画改訂のポイント<シェアサイクリング> P14

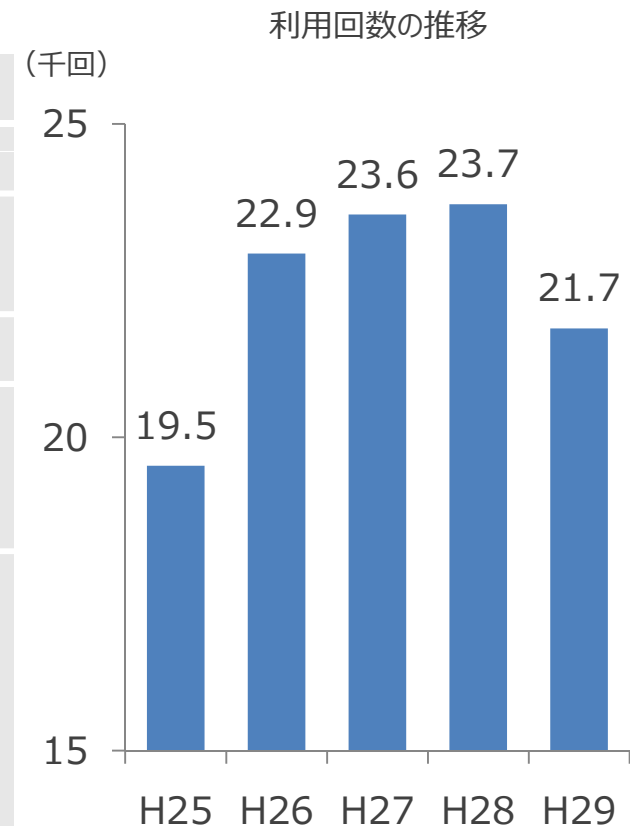


### <シェアサイクリングの考え方>

- ☞ にいがたレンタサイクルでは、既に複数のポートで貸出・返却ができるシステムを構築しているが、ポートの増設やIoTの活用などにより、更に利便性の高いものとするため、事業者との連携を視野に検討を進める。
- ☞ 検討にあたっては、駅やバス停からのイグレス交通としての自転車利用増加を図るため、通勤・通学にも利用できるシステムを検討する。

### ◆にいがたレンタサイクル概要

期間	通年実施
貸出時間	午前9時半から午後7時まで
利用料金	会員カード発行料200円 1回3時間以内100円、その後1時間毎に100円追加
対象地域	新潟市の中心市街地周辺と新潟島
実施主体	にいがたレンタサイクル ・古町六番町商店街振興組合 ・万代シテイ商店街振興組合 など
運営	○ポート数：21箇所 ○自転車数：191台 ○自転車は、新潟市が整備した放置自転車を、無償で借用 ○貸出や返却するステーションが自由なため、軽トラックによる再配置を実施 ○高級自転車を扱うスマートクルーズも展開

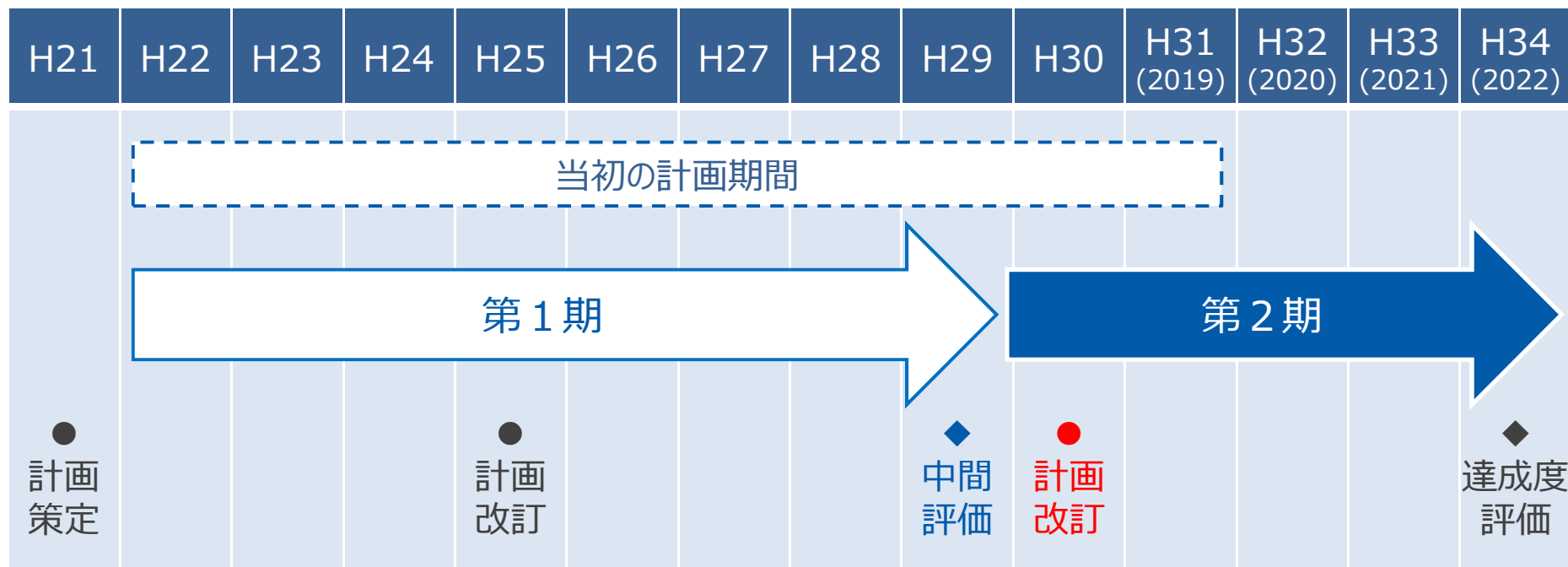


## 2. 計画改訂のポイント<計画期間>

### <計画期間の変更>

- ☞ 当初は平成31年度までの計画としていたが、期間を延長し、計画を推進する。
- ☞ 平成22年度から平成34年度（2022年度）までの13ヶ年とし、平成22年度から平成29年度までの8カ年を第1期、平成30年度から平成34年度※の5カ年を第2期とする。
- ☞ ただし、並行して、自転車活用推進法第三章第十一条に基づき「市町村自転車活用推進計画」の検討を行い、計画を策定する場合は、本計画からの移行や見直しを行う可能性がある。

※にいがた未来ビジョンの計画最終年度（H34）と整合



市町村自転車活用推進計画の検討



## 2. 計画改訂のポイント<目標の設定>

### <アウトプット指標（活動指標）>

- ➡ 最重点項目についてアウトプット指標を設定し、目標達成を目指す。
- ➡ 新たに新潟駅周辺の駐輪場整備を追加

	最重点項目	指標	計画策定時 (H21年度)	前回計画改訂時 (H25年度)	現況 (H29年度)	目標 (H34年度) (2022年度)	備考	
はしる 走行 空間 計画	①ネットワーク 路線等の 自転車走行 空間の確保	自転車走行空間の 整備延長 (整備率)	—	6.4km (2%)	74.6km (27%)	150km (54%)	ネットワーク 路線延長:279km (うち、観光推進路線 40km)	
とめる 駐輪 計画	①新潟駅周辺 の駐輪場整備	駐輪場の 収容台数 (整備率)	新潟駅 周辺	4,425台 (98%)	4,404台 (98%)	4,404台 (98%)	4,500台 (100%)	目標：4,500台
	③まちなかの 駐輪場整備		古町 地区	324台 (16%)	804台 (40%)	1,546台 (77%)	—	目標：2,000台
			万代 地区	313台 (31%)	313台 (31%)	951台 (95%)	1,000台 (100%)	目標：1,000台
しくみ 放置 自転車 対策	—	—	—	—	—	—	最重点メニューなし	
まもる 啓発 活動 計画	①交通安全 教室の開催	—	—	—	—	— (継続実施)	新潟市以外にも多数取り組んでおり、正確な開催数の把握が困難であるため指標から除外	
	②街頭での 直接指導	1年に1回以上 啓発活動を実施 する整備済み 路線数	1路線	1路線	8路線	11路線	東区、中央区、西区は各2 路線、北区、江南区、秋葉 区、南区、西蒲区は各1路 線	

## 2. 計画改訂のポイント<目標の設定>

### <アウトカム指標（成果指標）と市民満足度>

☞ アウトカム指標を設定し、新潟市自転車利用環境計画の推進により目標達成を目指すとともに、市民満足度（市政世論調査の満足度）アップも目指す

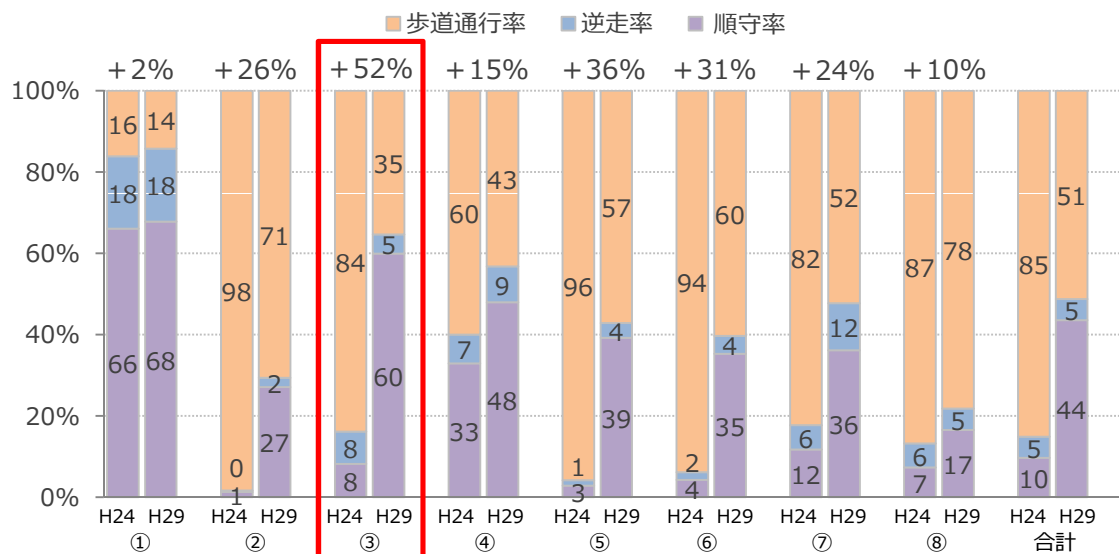
指標		計画策定時 (H21年度)	前回計画改訂時 (H25年度)	現況 (H29年度)	目標 (H34年度) (2022年度)	備考	
アウトカム指標	自転車分担率	—	9.1% (H23年度)	7.5% (H28年度)	↗	新潟市内都市交通特性調査	
	自転車事故	742件 (H21年)	564件 (H24年)	275件 (H29年)	↘	交通年鑑、新潟県警察資料による	
	通行区分 順守率	—	10%	44%	60%	主要8路線の整備前後の調査を比較	
	路上駐輪 台数	古町 地区	1,617台 (H21年度)	—	794台 (H29年度)	400台 (約8割減)	路上駐輪台数調査の比較
		万代 地区	554台 (H21年度)	—	33台 (H29年度)	↘	路上駐輪台数調査の比較
市民満足度	走行空間整備 (はしる)	—	15.6%	15.9%	↗	H25年度は「第40回市政世論調査」、 H29年度は「第44回市政世論調査」より 次回はH34年度に実施予定	
	駐輪場整備 (とめる)	—	19.0%	20.4%	↗		
	放置自転車対策 (しゅみ)	—	20.2%	28.3%	↗		
	啓発活動 (まもる)	—	11.5%	15.5%	↗		

## 2. 計画改訂のポイント<目標の設定>

### <参考：アウトカム指標の目標値の設定>

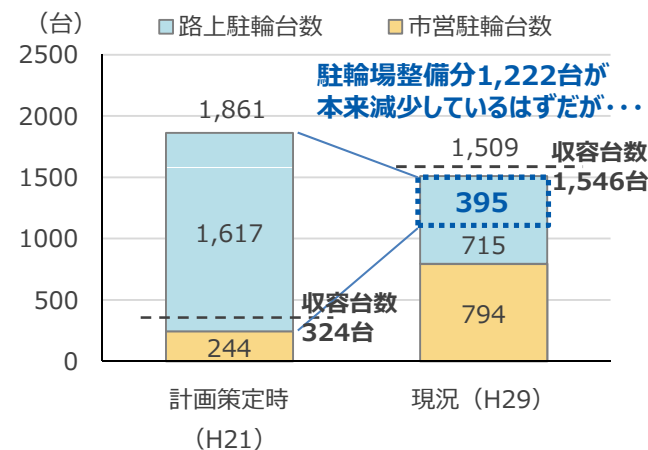
- 通行区分順守率は、調査した8路線のうち、最も順守率が向上した（市）坂井上新町線（新潟大学前）の60%を全体目標として設定。
- 古町地区の路上駐輪台数は、駐輪場整備台数分が削減されるものとして設定。

#### ◆通行区分順守率



番号	路線名	区名	箇所
①	市:豊栄太夫浜線外	北区	白新町4丁目外
②	市:紫竹山鳥屋野線	中央区	鳥屋野2丁目外
③	市:坂井上新町線外	西区	五十嵐1の町外
④	市:護国神社線外	中央区	川端町6丁目外
⑤	主:新潟小須戸三条線	中央区	上所中1丁目外
⑥	主:新潟黒埼インター笹口線	中央区	出木島1丁目外
⑦	市:駅西線	秋葉区	美幸町1丁目
⑧	市:上大川前通西湊町通線	中央区	花町他

#### ◆古町地区の路上駐輪台数



#### <考え方>

駐輪場を整備した分、  
 $1,546\text{台}(H29) - 324\text{台}(H21) = 1,222\text{台}$   
 は、路上駐輪台数が減少していなければならない。

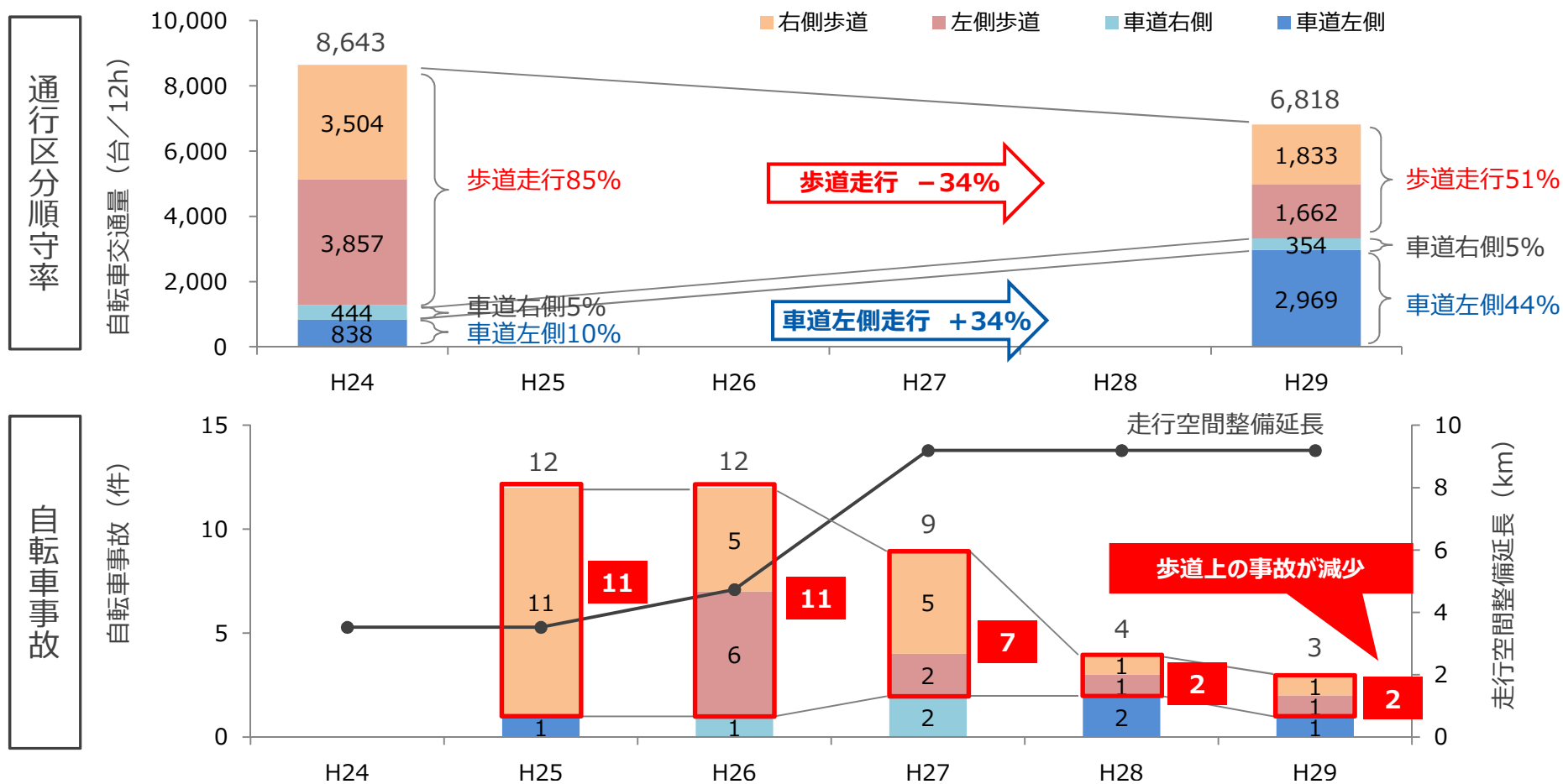
よって、路上駐輪台数は本来、  
 $1,617\text{台}(H21) - 1,222\text{台} = 395\text{台}$   
 となるはずであるが、現況では715台と多い。

H34までに新たな駐輪場整備の目標は設定しないが、既存の駐輪場の有効活用を図り、本来減少していないといけな400台まで路上駐輪台数を削減する。

# 3. その他分析結果

## <通行区分順守率と自転車事故の関係>

- 歩道走行から車道左側走行への転換が図られたことにより、歩道上の事故が大きく減少。
- この結果からも**車道左側通行が歩道通行よりも安全**であることがわかる。



※自転車事故の集計は、通行区分順守率調査と同一路線（8路線）の走行空間整備箇所を対象とした。  
 ※新潟県警提供の事故発生状況図から、事故発生時の自転車の通行区分及び走行方向がわかるもののみ集計対象とした。  
 ※走行空間整備延長の集計は、事故の集計範囲を対象とした。

# 3. その他分析結果

## ＜水島町自転車専用通行帯の逆走問題：交通量調査の結果＞

- ☞ 専用通行帯の整備後約7年が経過し、車道走行は定着してきているものの、逆走が多い。
- ☞ 新潟駅側(南側)の逆走が多く、単純に利便性の高い方を選択しているものと考えられる。

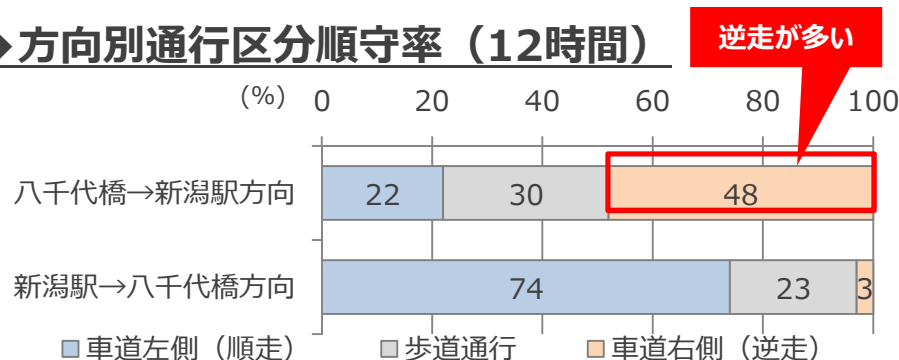
### ◆位置図



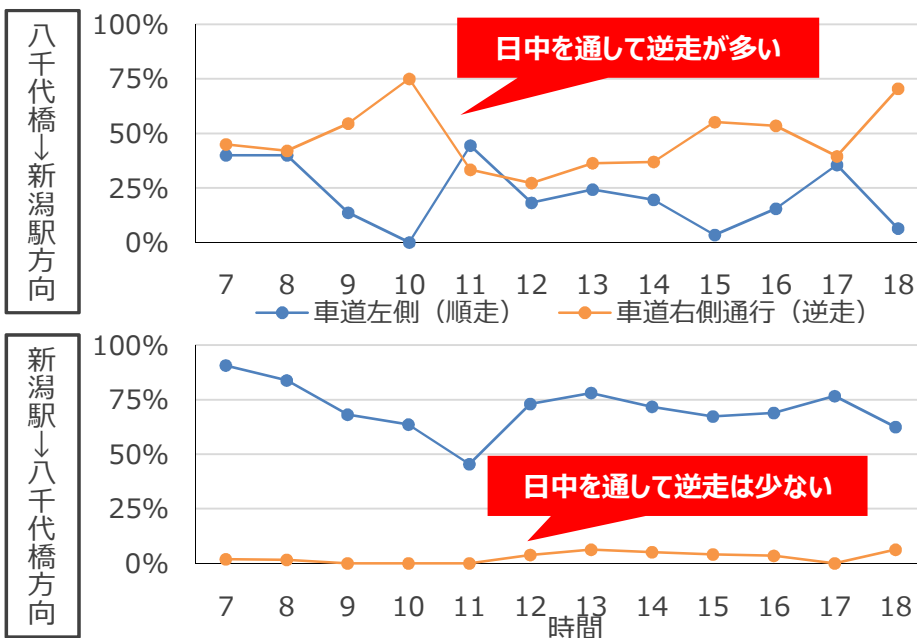
—MEMO—

✓ 水島町の自転車専用通行帯は、平成20年1月に国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境の模範となる地区を全国で98箇所指定し、そのうちの1箇所として平成22年度に整備を行ったもの。

### ◆方向別通行区分順守率（12時間）



### ◆方向別・時間帯別通行区分順守率

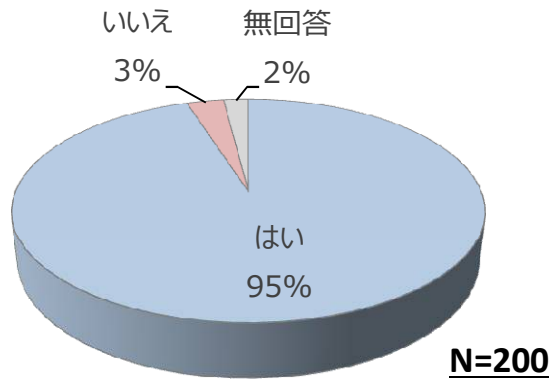


# 3. その他分析結果

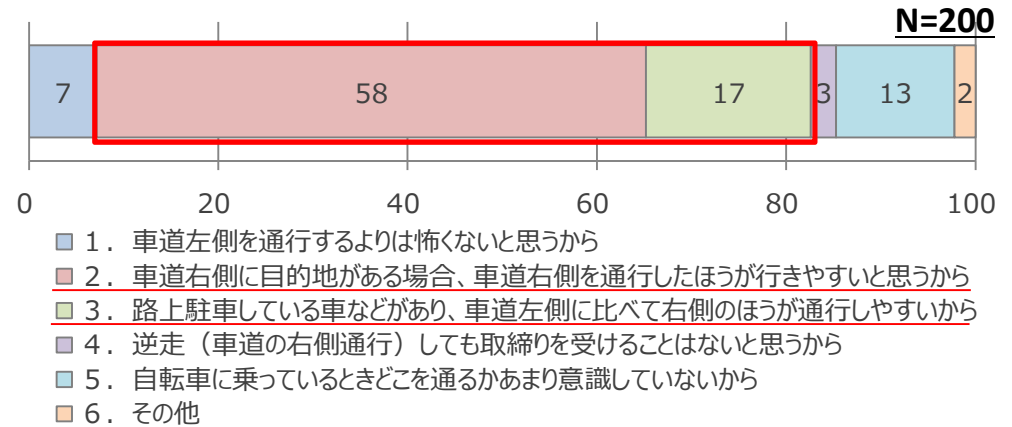
## <水島町自転車専用通行帯の逆走問題：利用者アンケート>

- ☞ 車道左側のルールの認知度は高いものの、目的地が近い場合は逆走を行う可能性が高い。
- ☞ 路上駐車が逆走、歩道通行を誘発している。

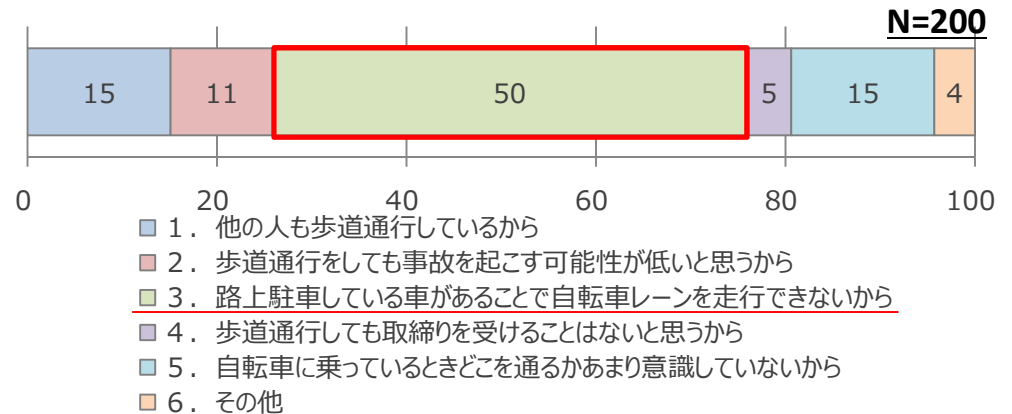
Q1.自転車は車道左側通行というルールを知っていましたか



Q2.逆走（車道の右側通行）するかもしれない理由について（複数選択可）



Q3.歩道を通行するかもしれない理由について（複数選択可）



<b>目的</b>	水島町自転車専用通行帯の逆走問題の要因分析
<b>対象</b>	水島町自転車専用通行帯を利用すると思われる新潟南高校の生徒及び石宮公園地下駐輪場の利用者
<b>回答数</b>	200

### 3. その他分析結果

#### <水島町自転車専用通行帯の逆走問題：今後の対応方針>

☞ アンケート結果を踏まえて、啓発活動の重点実施が必要であると考える。

##### ◆ 逆走問題解決の課題

- ✓ 専用通行帯における路上駐車
- ✓ 人の心理（目的地が近いため）



##### ◆ 対応方針

- ✓ 路上駐車対策
  - －自動車学校等における自転車利用に関するルールの周知
  - －路上駐車に対する取り締まりの強化 など
- ✓ 自転車利用者へのルール意識向上
  - －現地における街頭指導、看板設置等によるルールの周知
  - －新潟駅までの走行空間整備延伸 など



路上駐車の様子



逆走自転車

# 4. 自転車活用推進計画との関係

## <自転車活用推進法の概要>

### <目的>

基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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

### <基本理念>

- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- 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こと
- 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
- 交通の安全の確保が図られること

### <基本方針>

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備    | ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進                     |
| ②路外駐車場の整備時間制限駐車区間の指定見直し  | ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上             |
| ③シェアサイクル施設の整備            | ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進                      |
| ④自転車競技施設の整備              | ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備                      |
| ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 | ⑬自転車を活用した国際交流の促進                        |
| ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上  | ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する |
| ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 |   |
| ⑧交通安全に係る教育及び啓発           |   |

### <自転車活用推進計画>

- 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた**自転車活用推進計画を閣議決定**で定め、国会に報告する ⇒[H30.6閣議決定](#)
- 都道府県、**市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める**



# 4. 自転車活用推進計画との関係

## ＜国の自転車活用推進計画と本計画の関係性＞

【国の自転車活用推進計画】

【本計画】

