

第1回 日本シェアサイクル協会研修会 基調講演

自転車活用推進政策について ～直近動向と海外活動の報告～



令和5年7月25日

(前) 国土交通省自転車活用推進本部事務局次長

金籠 史彦



1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進施策の概況
3. シェアサイクル関係施策の概況
4. 海外活動の報告
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス

国土交通省自転車活用推進本部HPより

日本初の「自転車」の理念法と計画に基づいて、
日本中のみんなで自転車をどんどん活用し、
これからのおしゃわせな生活と社会を目指していく。
それが、GOOD CYCLE JAPAN



GOOD
CYCLE
JAPAN

今まさに乗った。健脚に恵まれて走る距離をこなす。
自転車に乗った。物理も精神の負担を感じないから。
自転車に乗って、日本の景色をもっと楽しむよ。
自転車に乗った。走り出したら止まらなくなる。
自転車でもっと運動量をもって、これまでの目標に
1000キロ走れ。私はこれまで何枚か写真。
ずっと元気ないいいアラモドキ写真を撮っている。
自転車でつながる人達、いまみんなで歩いている。
自転車に乗った。

GOOD CYCLE JAPAN



簡単な自己紹介



金籠 史彦 (かねこ ふみひこ)

- ・2001年 国土交通省入省
- ・2006~08年 ジョージタウン公共政策大学院(米国ワシントンDC) 留学
- ・2014年 総合政策局政策課
- ・2015年 国土交通省水管理・国土保全局水資源部
- ・2016年 国土交通省大臣官房総務課
- ・2017~20年 外務省在ジュネーブ国際機関日本政府代表部参事官 出向
- ・2020年 国土交通省海事局総務課企画官
- ・2021年 国土交通省道路局参事官(自転車活用推進本部事務局次長)
- ・2023年 内閣官房新しい資本主義実現本部事務局参事官



自転車活用推進本部事務局在職時 2

簡単な自己紹介



しまなみ海道 (2022)



富士山頂MTBダウンヒル (1997)



北米大陸横断(2000)



ヨーロッパアルプス (2019)





1. 簡単な自己紹介
2. **自転車活用推進施策の概況**
3. シェアサイクル関係施策の概況
4. 海外活動の報告
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス



自転車活用推進法の概要

(平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行)



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

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
- 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

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

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**

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**
- 自転車の運転に関する**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 及び 本部事務局について



- 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、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

第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、
我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、
令和7（2025）年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

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. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 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

目標3 サイクリツーリズムの推進による観光立国の一実現

12. 國際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

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

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

※22の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）



①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- ・自転車通行空間の整備について
- ・シェアサイクルの導入促進について

【目標】

- 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:89(R2年度)→400市区町村(R7年度)
- シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:60市町村(R2年度)→240市区町村(R7年度)

③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- ・インバウンド回復を見据えた海外サイクリストへの働きかけ
- ・サイクルトレイン・サイクルバスの導入を促進

【目標】

- 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: 56(R1年度)→100ルート(R7年度)

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

- ・多様な自転車の活用
- ・特別な体験ができるサイクルスポーツイベントの開催
- ・自転車通勤の導入促進

【目標】

- 通勤目的の自転車分担率:15.2%(H27年度)→18.2%(R7年度)

④自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- ・自転車安全利用五則の改訂
- ・自転車に関する保険商品の拡大

【目標】

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率:34.2%(R3年度)※R4年度は集計中
- 自転車乗用中の交通事故死者数:339人(R4年)
- 自転車技士の資格取得者数:1,764人(R4年度)
- 自転車損害賠償責任保険等の加入率:62.7%(R4年度)

自転車に関する主な制度改正等

- ・道路交通法改正について(ヘルメット努力義務化(R5.4.1施行)、特定小型原動機付自転車(R5.7.1施行))

①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成



自転車通行空間の整備

| 年度 | 自転車道 ^{※1} | 自転車専用 通行帯 | 車道混在 ^{※2} (矢羽根) | 計 |
|-----|--------------------|--------------|-----------------------------|-------|
| H30 | 230 | 483 | 1,541 | 2,254 |
| R1 | 234 | 545 | 2,149 | 2,927 |
| R2 | 239 | 560 | 2,800 | 3,599 |
| R3 | 256 | 594 | 3,836 | 4,686 |

※1. 自転車専用道路を含む

※2. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づき矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

※3. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

【出典:国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(令和4年3月31日時点)】

✓歩行者と分離された自転車通行空間の整備について、R3の増加分はR2に比べ倍増した。一方、その太宗は車道混在であったため、引き続き車道混在のみならず自転車道や自転車専用通行帯の整備を推進していく。

✓安全で快適な自転車等利用環境を向上させるための方策、ガイドラインの改定などについて、専門的見地から審議を行うため「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」を設置。(第1回 R5.2.2、第2回 R5.4.4)

○自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた

自転車活用推進計画を策定した市区町村数:

89(R2年度)→400市区町村(R7年度)

○シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:

60市町村(R2年度)→240市区町村(R7年度)

シェアサイクルの導入を促進

✓地方公共団体の実務担当者がシェアサイクル事業の導入、運営の参考とするためのガイドラインを策定。

✓シェアサイクルの多様な取り組みへの位置づけの仕方、ポート設置場所の確保、事業採算性の確保、安全性の確保等に関するノウハウを共有。

✓シェアサイクルに係る税制特例措置の延長(~R6年度)

公共用地への設置事例(都市公園) 沼津市地域公共交通計画への位置づけ



実績

自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:

155市区町村(R4年度)※年度末策定見込みを含む

シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数:

110市区町村(R4年度)※年度末策定見込み含む

主な予算 (令和5年度等)

OR5 防災・安全交付金 : 831,299百万円の内数
・道路(自転車通行空間)の整備

OR5 新モビリティサービス推進事業 : 55百万円の内数
・シェアサイクル等のモビリティの、MaaSへの実装や基盤整備を支援

地方版自転車活用推進計画の策定状況



○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5年3月末時点で、47都道府県全てを含む231の地方公共団体が策定。

■ 令和5年03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、旭川市、稚内市、石狩市、美瑛町・上富良野町・中富良野町・富良野市・南富良野町・占冠村(※1)、 恵庭市 、 帯広市 |
| 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 |
| 秋田県 | 秋田県、横手市、潟上市、小坂町、上小阿仁村、 男鹿市 、 美郷町 |
| 山形県 | 山形県、山形市、寒河江市 |
| 福島県 | 福島県、いわき市、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※2)、北塩原村、 白河市 |
| 茨城県 | 茨城県、土浦市、石岡市、笠間市、神栖市、那珂市、水戸市、かすみがうら市、茨城町、常総市、行方市、 桜川市 |
| 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 |
| 千葉県 | 千葉県、千葉市、東庄町、 船橋市 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|------|---|
| 東京都 | 東京都、港区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、板橋区、練馬区、葛飾区、立川市、町田市、国立市、 新宿区 、 文京区 、 墨田区 、 江東区 、 荒川区 |
| 神奈川県 | 神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、 厚木市 |
| 山梨県 | 山梨県 |
| 長野県 | 長野県、長野市、松本市、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、伊那市・大町市・安曇野市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4)、千曲市、豊丘村 |
| 新潟県 | 新潟県、新潟市、南魚沼市 |
| 富山県 | 富山県、富山市 |
| 石川県 | 石川県、金沢市、加賀市 |
| 岐阜県 | 岐阜県 |
| 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、伊豆市、御前崎市、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、豊田市、安城市、田原市、 刈谷市 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|------|--|
| 三重県 | 三重県 |
| 福井県 | 福井県、あわら市 |
| 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、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、摂津市、泉南市、岬町、 高槻市 |
| 兵庫県 | 兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、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 |
| 鳥取県 | 鳥取県、大山町 |
| 島根県 | 島根県、益田市 |
| 岡山県 | 岡山県、岡山市 |
| 広島県 | 広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、海田町、北広島町、 江田島市 |
| 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、新居浜市、伊予市、東温市、 上島町 |
| 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、田川市、大野城市、糸島市、上毛町、 久留米市 |
| 佐賀県 | 佐賀県、佐賀市 |
| 長崎県 | 長崎県、大村市、五島市、南島原市、新上五島町、 島原市 |
| 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 |
| 鹿児島県 | 鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町 |
| 沖縄県 | 沖縄県、名護市、 那覇市 |

(※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)2市1町3村による共同策定

赤字は令和4年度策定

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改定案骨子)



- 車道走行を基本とした自転車ネットワークの形成及び通行空間の整備を推進するため、**基本理念の理解の促進**、**検討手法の多様化**、通行空間に関する**整備の創意工夫**、**機会をとらえた整備の促進**などの改定を実施。

安全で快適な自転車等利用環境向上ガイドライン(改定版)の概要 【現在検討中】

① 基本理念の理解の促進

- ◆自転車活用の推進を念頭に、車道走行を基本とした自転車ネットワークの形成を図る**基本理念の徹底**

② 検討手法の多様化・深化

- ◆プローブデータを活用した利用動向の把握など**ICT技術の活用**による検討手法の深化を促す事例を充実
- ◆自動車の実勢速度を踏まえた整備形態の選定など**検討手法の多様化(柔軟化)**を促す事例を充実



③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- ◆簡易な構造分離や省スペース型の整備など**自転車通行のための空間を確保し、整備を進めるための工夫**の事例や柔軟な対応を促すための法令・基準類の解説を充実



④ 機会をとらえた整備の促進

- ◆整備の機会を逃さないよう他事業(交通安全事業や無電柱化事業など)との連携・調整のポイントを充実

⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

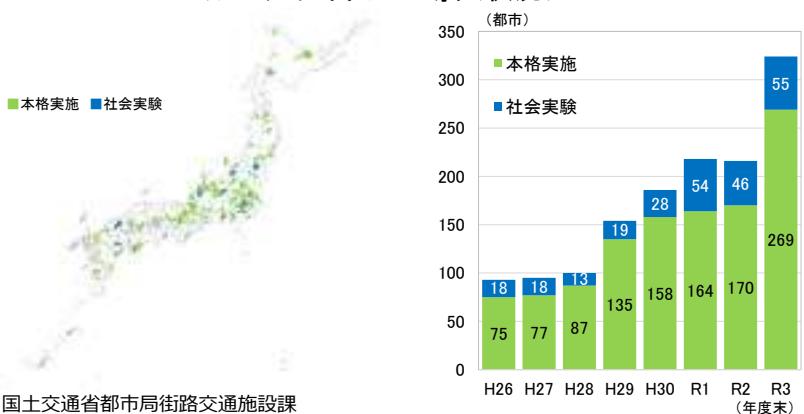
- ◆空間の形態別の通行ルールの詳説など**交通ルールの周知強化**のための参考情報を充実。

シェアサイクルの導入状況



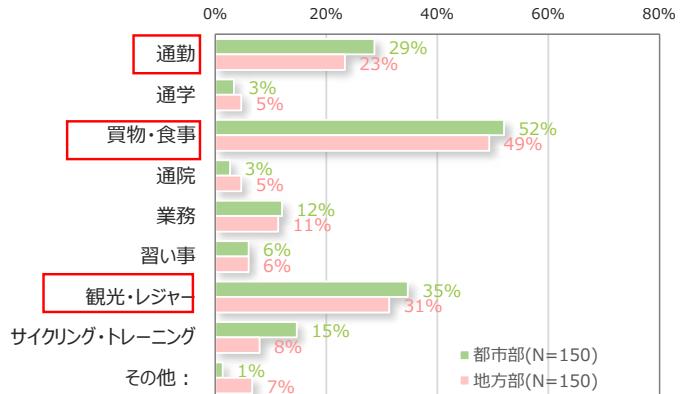
- シェアサイクルは全国324都市（令和3年度末）で導入。買物・食事、観光・レジャー、通勤目的の利用が多く、利用者の9割以上、非利用者の7割程度がシェアサイクルを社会の役に立つ交通サービスのひとつであると認識。
- 利用目的は「生活の利便性向上（買物・食事、通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別。それぞれポート配置の考え方や採算性確保に関する留意点などが異なる。

<シェアサイクルの導入状況>

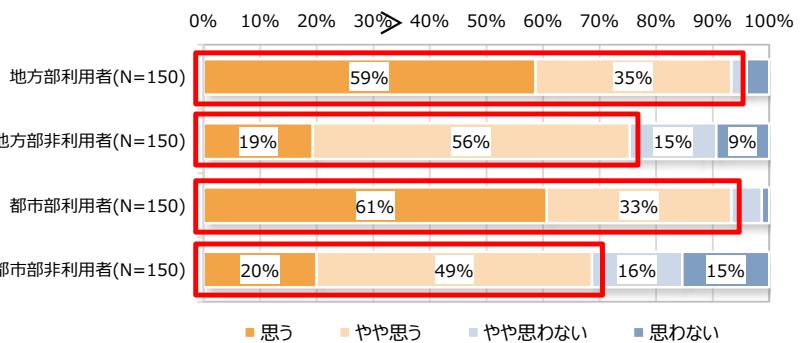


出典：国土交通省都市局街路交通施設課

<シェアサイクルの利用目的>



<シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように、社会の役に立つ交通サービスのひとつであると思うか



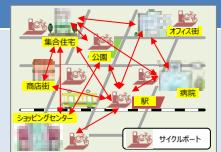
出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（道路局、R1）

<シェアサイクルの定義・分類>

まちなかに相互利用可能なサイクルポート、自転車（電動アシスト自転車が主流）を複数設置し、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

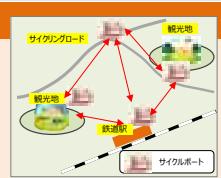
生活の利便性向上

- ✓ 都市内に面的なネットワークを形成
- ✓ 住民の日常利用としての割合が高い
- ✓ 中心市街地の活性化等の役割



観光の振興

- ✓ 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成
- ✓ 主に観光用途としての利用
- ✓ サイクリングルート等の観光資源と連携する場合も



シェアサイクル普及促進のためのガイドライン(案)



- シェアサイクルは生活利便性の向上など社会的課題の解決手段となり得る一方、その歴史は浅くノウハウや専門的知見を有した人材が特に行政内部に不足。
- 他方、シェアサイクルの導入や運営には行政の関与や支援が重要。
- 更なる普及促進を図るために環境整備として、導入段階や運営段階の検討事項に関するノウハウを示したガイドラインを策定。

シェアサイクルの普及が貢献し得る社会的課題

生活利便性の向上

地域の活性化

環境負荷の低減

健康の増進

災害時における
交通の機能の維持

等

シェアサイクル事業の導入・運営に関する検討

導入・運営に関する検討事項

事業規模（事業エリア、ポート配置等）

事業スキーム（官民の役割分担等）

事業者に求める事項・水準の検討
(過剰駐輪対策、利用者の安全確保、災害時の活用、データ収集・分析等)

持続可能な事業となるためのポイント

利便性の向上

採算性の確保

安全・安心の確保

↑
シェアサイクルのガイドラインによりノウハウを提供

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

多様な自転車の活用

- ・タンデム自転車の公道走行について、所要の検討を図るよう都道府県警に働きかけた。
- ・46道府県において道路一般における二人乗りが認められている。(R5年度)
※2023年7月から、全都道府県で解禁

○通勤目的の
自転車分担率:

15.2%(H27年度)→18.2%(R7年
度)

目標

特別な体験ができるサイクルスポーツイベントの開催

- ✓全国で自動車専用道路等を活用したサイクリング大会など、全国各地でイベン
トが開催され、サイクルスポーツの振興が推進された。



サイクリングしまなみ2022 (R4.10.30)
参加者:約6,400人(広島県・愛媛県)



レインボーライド (R4.11.23)
参加者:約2,000人(東京都)

自転車通勤の導入促進

※「自転車通勤推進企業」宣言
プロジェクトについて

- ✓令和3年度に特に優れた企業として優良企業を初認定。
- ✓令和4年度までに計6社認定。
- ✓自転車活用推進官民連携協議会等を通じ「『自転車通勤推進企
業』宣言プロジェクト」の制度を周知。

- ・宣言企業:57社
- ・優良企業:6社
(R5年4月末現在)



優良企業
認定ロゴ



宣言企業
認定ロゴ

実績

通勤目的の自転車分担率:13.8%(R3年度)

※全国都市交通特性調査(R3年【速報版】)より算出

主な予算 (令和5年度等)

- スポーツによる地域活性化・まちづくりコンテンツ創出等総合推進事業 : スポーツ振興費 191百万円の内数
・景観・環境を楽しむサイクリング等のアウトドアスポーツと周遊観光等を組み合わせた地方誘客を図る取組等を支援

③サイクルツーリズムの推進による観光立国実現



インバウンド回復を見据えた海外サイクリストへの働きかけ

- ✓ JNTOと連携して、ナショナルサイクルルート(NCR)を活用した海外の観光事業者のモニターツアーを行い、日本のサイクルツーリズム施策の紹介や外国人旅行者の視点での日本の自転車利用環境の課題等について、意見交換(R5.2.9-10)。



しまなみ海道(NCR)におけるモニターツアー



NCR紹介チラシ(英語版)

○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:56(R1年度)→100ルート(R7年度)

目標

サイクルトレイン・サイクルバスの導入を促進

- ✓ 自活計画に基づき、鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン・サイクルバスの好事例を関係者へ提供し、他の交通事業者の導入を促進。
- ✓ 導入目的・効果に加え、案内誘導や安全対策、自転車の固定方法などの事例を掲載。

【サイクルトレイン】

【サイクルバス】



【導入効果】(群馬県・上毛電鉄)



自転車持ち込み客数の大幅な増加=利用者増にも寄与



実績

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:83ルート(R4年度)

主な予算 (令和5年度等)

OR5 国際観光旅客税財源充当額(新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等) : 171百万円の内数
・サイクリングツアーやコンテンツ造成に必要な設備導入・物品購入、施設改修等を支援

OR4 第2次補正地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化:100,000百万円の内数
・観光イベントの実施、車両等の観光資源化(サイクルトレイン、サイクルバス)等を支援

OR5 農山漁村発イノベーション推進・整備事業(農泊推進型) : 9,070百万円の内数
・観光コンテンツの磨き上げ、滞在施設や体験・交流施設の整備等を支援

ナショナルサイクルルート制度について

令和元年9月9日
自転車活用推進本部決定

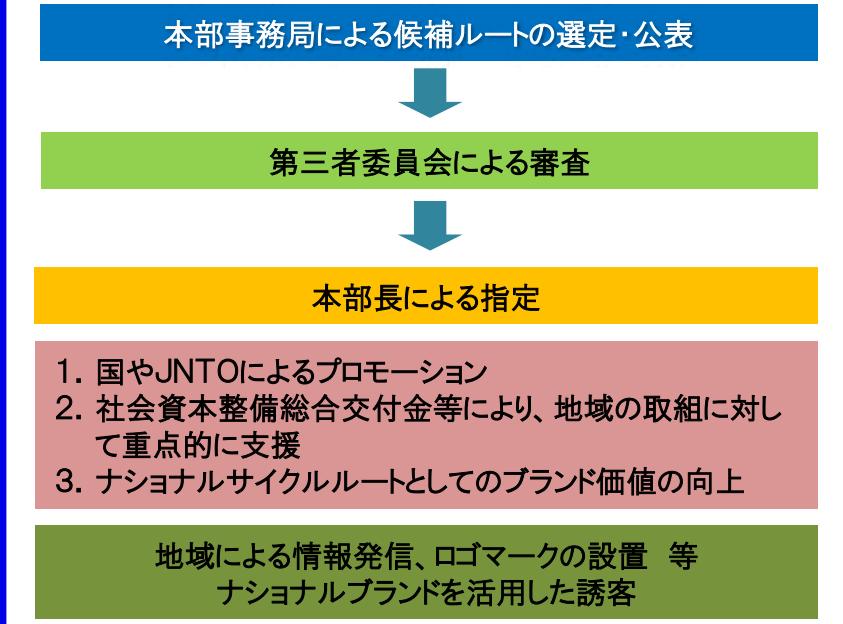


- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクリングの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。
- ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3~5年ごとに実施する。

■ナショナルサイクルルートの指定要件

| 観点 | 指定要件 |
|----------|--|
| 1. ルート設定 | ①サイクリング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 |
| 2. 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) |
| 3. 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 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 |
| 4. 情報発信 | 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 |
| 5. 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ロゴマーク



【コンセプト】

「和」をイメージ。和やかに心地よいサイクリング、その土地で出会うヒトやモノやコトとのつながり。
（「輪」と「和」）
※公募により決定

第1次ナショナルサイクルルート指定



- 令和元年11月、第1次ルートとして、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロードを指定。



しまなみ海道サイクリングロード

■概要

JR尾道駅(広島県)～サンライズ糸山(愛媛県)
延長: 約70km

■取組内容

【走行環境の整備】



車道の路側に推奨ルートを明示する
ブルーラインと路面標示を整備

【サイクルツーリズム推進のための取組】



サイクルオアシス
尾道駅 おのたびゲート
(ゲートウェイ)
今治駅 (ゲートウェイ)

ONOMICHI U2(サイクリスト専用ホテル)
しまなみサイクルトレイン(JR四国)



つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要

JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周(茨城県)
延長: 約180km

■取組内容

【走行環境の整備】



(矢羽根とルート案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】



りんりんスクエア土浦(ゲートウェイ)
茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全
国初の鉄道駅直結サイクリング拠点(2018.3.29開業)
りんりんポート土浦(ゲートウェイ)
サイクリング拠点「りんりん
ポート土浦」(2019.3.30開業)

ビワイチ

■概要

琵琶湖岸一周(滋賀県)
延長: 約190km

■取組内容

【走行環境の整備】



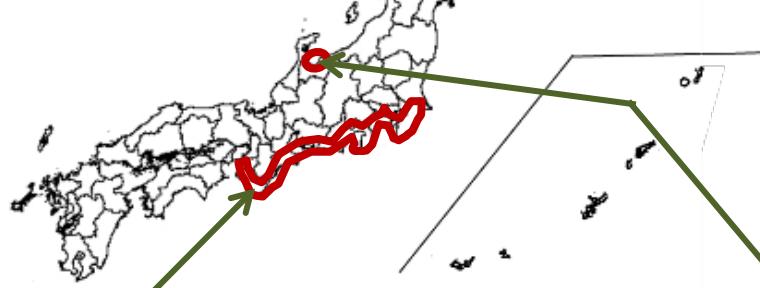
【サイクルツーリズム推進のための取組】



第2次ナショナルサイクルルート指定



- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」として指定する制度を創設。(令和元年9月)
- 令和3年5月31日、新たに3つのナショナルサイクルルートを指定。



トカプチ400

■概要

帯広市を起終点とし上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルート(北海道)
延長: 403km

■取組内容

【走行環境の整備】



矢羽根 やルート案内等の設置 【サイクルツーリズム推進のための取組】



太平洋岸自転車道

■概要

銚子市(千葉県)～和歌山市(和歌山県)
延長: 1,487km

■取組内容

【走行環境の整備】



【サイクルツーリズム推進のための取組】



周参見駅観光案内所
(サイクルステーション)



富山湾岸サイクリングコース

■概要

水見市～朝日町(富山県)
延長: 102km

■取組内容

【走行環境の整備】



サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き ~国内外の参考事例集~



- 欧州などの諸外国では、公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大等のメリットがあると考えられており、**自転車をそのまま車内等に持ち込める運用(サイクルトレイン・サイクルバス)**が、広く一般的。
- 我が国においても、鉄道事業者やバス事業者が、沿線地域とも連携しながら**サイクルトレインやサイクルバスの導入や拡大を検討していただけるように、その一助となる資料を作成・公表**(2023年5月)。
★国土交通省HPよりダウンロード可能！→ <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/pdf/all.pdf>

1. サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1.1. サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



JR西日本きのくに線（和歌山県）



ウイング神姫（兵庫県）

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



一畠電車（島根県）



宗谷バス（北海道）



上毛電気鉄道（群馬県）

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

1.4. 導入・運用の留意点

導入にあたる安全対策(車内での固定、駅内の利用環境)、案内誘導の好事例



関鉄バス（茨城県）



JR西日本きのくに線（和歌山県）



弘南鉄道（青森県）



台湾鉄路（台湾）



西日本鉄道天神大牟田線（福岡県）

2. 国内における事例カルテ

国内における事例をカルテ化

サイクルトレイン：西日本鉄道天神大牟田線、弘南鉄道大鰐線弘南線、JR西日本きのくに線、一畠電車北松江線大社線、上毛電気鉄道
サイクルバス：宗谷バス、関鉄バス、ウイング神姫

④自転車事故のない安全で安心な社会の実現



自転車安全利用五則の改訂

改訂のポイント:

✓「(歩道)は車道寄りを徐行」が削除

(自転車の車道通行の原則、歩道通行は例外)

✓「子供はヘルメットを着用」の「子供は」が削除

(すべての自転車利用者にヘルメット着用を努力義務づけ)

改訂後(令和4年11月1日、交通対策本部決定)

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

実績

自転車の安全基準に係るマークの普及率:34.2%(R3年度)※R4年度は集計中

自転車乗用中の交通事故死者数:339人(R4年)

自転車技士の資格取得者数:1,764人(R4年度)

自転車損害賠償責任保険等の加入率:62.7%(R4年度)

自転車に関する主な制度改正等

道路交通法改正(R4.4.27)について

・ヘルメット努力義務化(R5.4.1施行)

・特定小型原動機付自転車(一定の要件を満たす電動キックボード等)が自転車通行空間を走行(R5.7.1施行)

主な予算 (令和5年度等)

○自転車の安全利用促進に向けた効果的な広報啓発手法に関する調査 : 11百万円

・年齢や地域、通行目的等の違いによる自転車の安全利用に対する意識の違い等について調査

○R5 防災・安全交付金 : 831,299百万円の内数

・道路(自転車通行空間)の整備

目標

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率:

39.8%(R1年度) → 45%(R7年度)

- 自転車乗用中の交通事故死者数:

419人(R2) → 第11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。(R7年度)

- 自転車技士の資格取得者数 : 4,900人(R3~R7年度)

- 自転車損害賠償責任保険等の加入率 : 75%(R7年度)

自転車に関する保険商品の拡大

✓第三種TSマーク(緑色マーク)が新たに運用開始(賠償責任補償限度額:1億円、全ての人身事故が賠償責任補償の支払対象、示談交渉に対するサービスつき)



TSマーク(自転車向け保険):

自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、マークには付帯保険(賠償責任保険と傷害保険等)がある。

出典:公益財団法人日本交通管理技術協会

道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)概要



① 特定自動運行に係る許可制度の創設

【令和5年4月1日施行】

- レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととする。
- 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、市町村の長等の意見を聴かなければならぬこととする。
- 遠隔監視のための体制を整えなければならないこととするなど、許可を受けた者の遵守事項や交通事故があつた場合の措置等について定める。

② 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備

1 特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の交通方法等

【令和5年7月1日施行】

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし(ただし16歳未満の運転は禁止)、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては例外的に歩道(自転車通行可の歩道に限る。)等を通行することができるこことする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

2 遠隔操作型小型車(自動配送ロボット等)の交通方法等

【令和5年4月1日施行】

- 遠隔操作により通行する車であって、最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」とし、歩行者と同様の交通ルール(歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等)を適用する。
- 遠隔操作型小型車の使用者は、都道府県公安委員会に届け出なければならないこととする。

③ 運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備

【公布から3年以内に施行】

- 希望者には、運転免許に係る情報を個人番号カードに記録することができることとする。
- 自動車等を運転するときは、上記事項が記録された個人番号カード又は運転免許証を携帯していなければならないこととする。

④ その他

○ 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務 等

【令和5年4月1日施行】

- 安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則の引上げ等
- バス停等における駐停車禁止の規制から除外する対象の拡大

【令和4年10月1日施行】

新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車)の登場



- 令和4年4月の道路交通法改正によって、**一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行。**
(令和5年7月1日施行予定)
- 国内では、令和2年10月から新事業特例制度により実証実験を開始。令和3年4月からは車両区分の見直しを伴い、15社が各地で実証実験を実施中。

■国内での実証実験状況(R4.12時点)

※令和3年4月以降の新事業特例制度により
実施している実証実験

| 企業名 | 実施地域 |
|-------------------------|--|
| 株式会社Luup | 宮城県仙台市、栃木県宇都宮市、埼玉県さいたま市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、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、神奈川県横浜市神奈川区、西区、中区、愛知県名古屋市、京都府京都市、宇治市、大阪府大阪市、兵庫県神戸市 |
| 株式会社mobby ride | 兵庫県神戸市灘区、兵庫区、中央区、福岡県福岡市 |
| 株式会社EXx | 茨城県行方市、千葉県柏市、東京都世田谷区、渋谷区、神奈川県藤沢市、長野県軽井沢町、小布施町、静岡県沼津市、兵庫県姫路市、豊岡市 |
| 長谷川工業株式会社 | 千葉県千葉市、大阪府大阪市、大阪府堺市 |
| SWALLOW合同会社 | 福島県南相馬市 |
| BRJ株式会社 | 埼玉県所沢市、千葉県千葉市、木更津市、柏市、勝浦市、流山市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、台東区、墨田区、江東区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、昭島市、調布市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、東大和市、武藏村山市、兵庫県神戸市、淡路市、福岡県福岡市 |
| 株式会社eBoard | 埼玉県寄居町、神奈川県横浜市西区、中区 |
| mile株式会社 | 東京都台東区、港区、品川区、大田区、墨田区 |
| 株式会社サンオータス | 東京都大田区、神奈川県川崎市、神奈川県横須賀市 |
| SWING株式会社 | 東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、足立区、江戸川区 |
| 株式会社アド近鉄 | 奈良県奈良市 |
| BEAM MOBILITY JAPAN株式会社 | 新潟県南魚沼市、大阪府大阪市、沖縄県那霸市 |
| Y'S商会 | 沖縄県名護市、豊見城市、今帰仁村、本部町 |
| 有限会社湯田工務店 | 鹿児島県鹿児島市 |
| 合同会社トレルビ | 宮城県仙台市 |

【出典:経済産業省資料】

■令和4年4月道路交通法改正(令和5年7月1日施行予定)

<特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の通行方法等>

最高速度

一般的な自転車利用者の速度(20km/h)



車体の大きさ

長さ190cm × 幅60cm ※普通自転車相当

通行場所

車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行

※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行



車道



普通自転車
専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

【出典:警察庁資料】

自転車損害賠償責任保険等への加入促進



- ・都道府県等に対して条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務付けを要請
- ・さらに、標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(H31.2)・支援
- ・情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進

標準条例の主な記載項目

地方公共団体の条例の制定状況(令和5年4月1日現在)

| 項目 | 対象者 | 条例の種類 | 都道府県 |
|------------------------|----------|-------|---|
| ①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け | 自転車利用者 | 義務 | 32 |
| | 保護者 | | 宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、 石川県 、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、 広島県 、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県 |
| | 事業者 | | ※上記のほか、政令指定市では、岡山市において、県に先行して義務条例を制定済み |
| | 自転車貸付事業者 | | |
| ②自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等 | 自転車小売事業者 | 努力義務 | 10 |
| | 事業者 | | 北海道、青森県、 岩手県 、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県 |
| | 自転車貸付事業者 | | |
| ③自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供 | 都道府県 | | |
| | 学校設置者 | | |

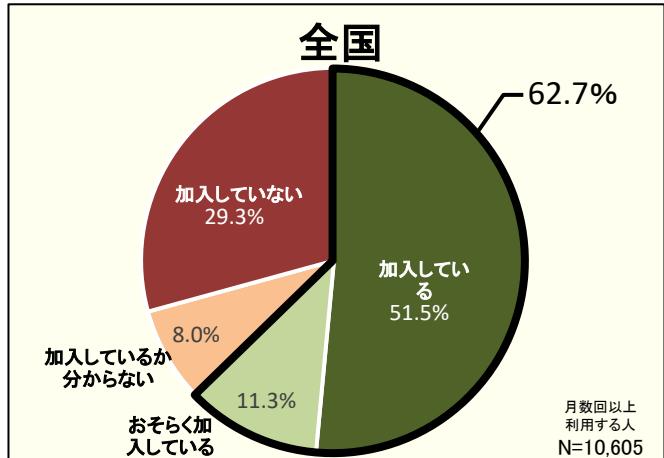
※赤字は、令和4年4月1日以降に公布された県(3)

自転車利用者の損害賠償責任保険等への加入状況

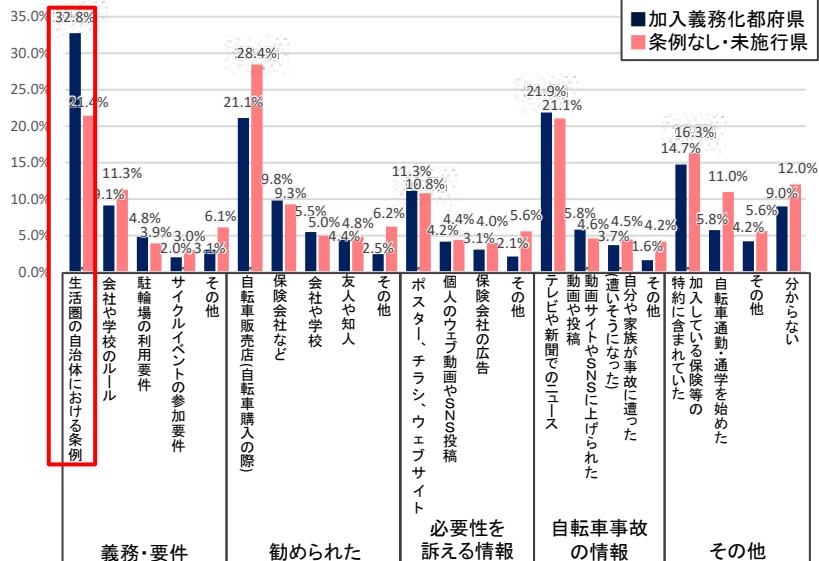


- 自転車利用者のうち、自転車損害賠償責任保険等に加入している者は全国で62.7%である(R5年1月調査)。
- 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例を制定した都府県では加入率がやや高く、加入したきっかけとして条例による義務付けを挙げる者も多いことから、条例制定には一定の効果があると考えられる。

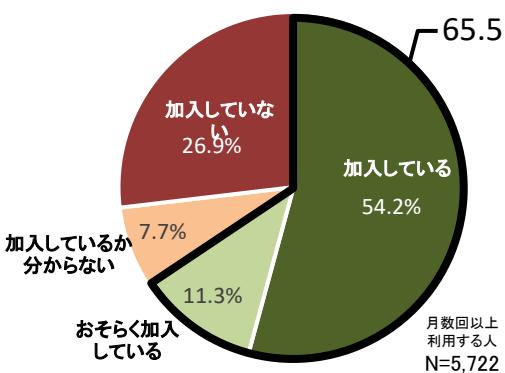
■自転車利用者の自転車損害賠償責任保険加入状況(月数回以上利用する人)



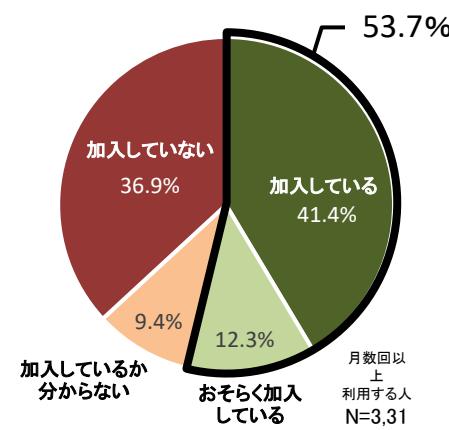
■自転車賠償責任保険等に加入したきっかけ



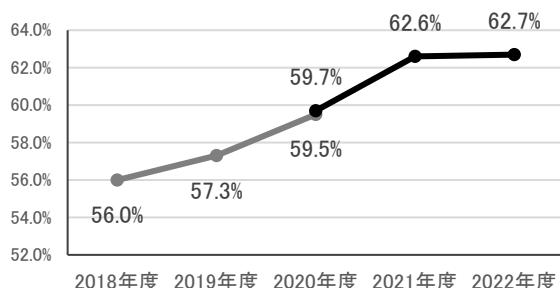
加入義務化都府県



条例なし・未施行県



■自転車賠償責任保険等加入率の推移



データ出典
 au損害保険(株)調査
 国土交通省調査
 ※自転車を月数回以上利用する人を対象として集計。

データ出典:国土交通省調べ(令和5年1月アンケート調査)

※令和5年1月時点での条例制定状況により加入義務化都府県および条例なし・未施行県に分類した。なお、条例なし・未施行県には市単位で条例を制定している石川県、岡山県を含む。



1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進施策の概況
3. シェアサイクル関係施策の概況
4. 海外活動の報告
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス



シェアサイクルガイドラインの策定



- シェアサイクルは生活利便性の向上など社会的課題の解決手段となり得る一方、その歴史は浅くノウハウや専門的知見を有した人材が特に行政内部に不足。
- 他方、シェアサイクルの導入や運営には行政の関与や支援が重要。
- 更なる普及促進を図るための環境整備として、導入段階や運営段階の検討事項に関するノウハウを示したガイドラインを策定。

シェアサイクルの普及が貢献し得る社会的課題

生活利便性の向上

地域の活性化

環境負荷の低減

健康の増進

災害時における
交通の機能の維持

等

シェアサイクル事業の導入・運営に関する検討

導入・運営に関する検討事項

事業規模（事業エリア、ポート配置等）

事業スキーム（官民の役割分担等）

事業者に求める事項・水準の検討
(過剰駐輪対策、利用者の安全確保、災害時の活用、データの利活用等)

持続可能な事業となるためのポイント

利便性の向上

採算性の確保

安全・安心の確保

↑
シェアサイクルのガイドラインによりノウハウを提供

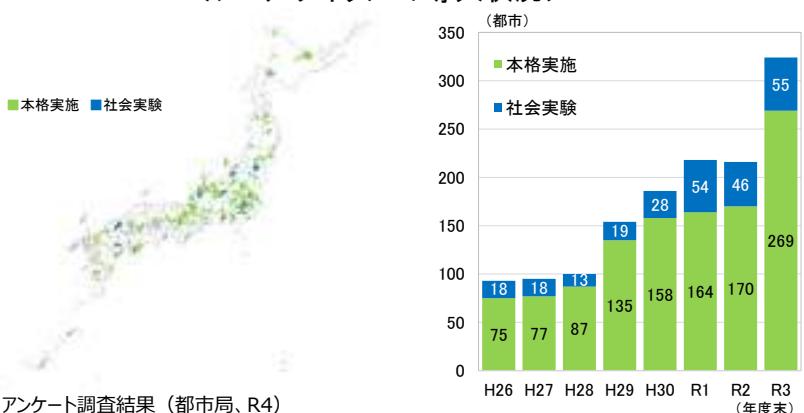
※現在、シェアサイクルガイドラインは、6月26日～7月10日に募集したパブリックコメントを踏まえ、公表に向けて最終作業中。

第1章 イントロダクション



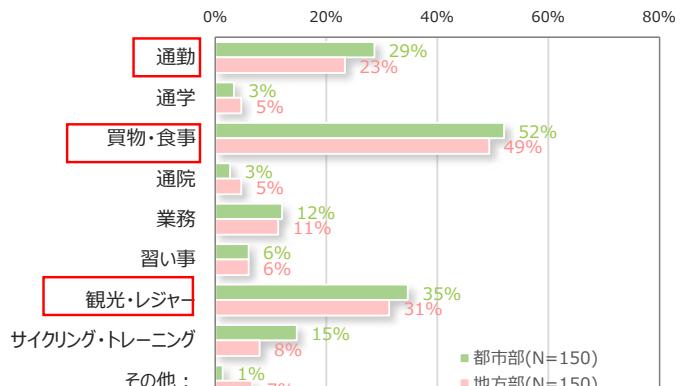
- シェアサイクルは全国269都市（令和3年度末）で導入。買物・食事、観光・レジャー、通勤目的の利用が多く、利用者の9割以上、非利用者の7割程度がシェアサイクルを社会の役に立つ交通サービスのひとつであると認識。
- 利用目的は「生活の利便性向上（買物・食事、通勤）」と「観光の振興（観光・レジャー）」とに大別。それぞれポート配置の考え方や採算性確保に関する留意点などが異なる。

<シェアサイクルの導入状況>



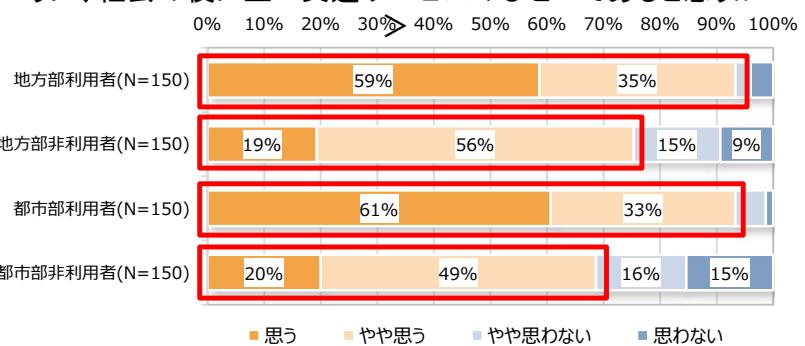
出典：アンケート調査結果（都市局、R4）

<シェアサイクルの利用目的>



出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（道路局、R1）

<シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のように、社会の役に立つ交通サービスのひとつであると思うか



出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（道路局、R1）

<シェアサイクルの定義・分類>

まちなかに相互利用可能なサイクルポート、自転車（電動アシスト自転車が主流）を複数設置し、面的な都市交通に供されるシステムのこと。

生活の利便性向上

- 都市内に面的なネットワークを形成
- 住民の日常利用としての割合が高い
- 中心市街地の活性化等の役割



観光の振興

- 観光地へのアクセスや周遊のルートを形成
- 主に観光用途としての利用
- サイクリングルート等の観光資源と連携する場合も



第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順



- 導入目的を明確化した上で、事業規模や事業スキーム等の検討を通じた導入要否の検討、事業者の選定、実施に向けた準備など導入に向けた手順の一例を示す。

(フェーズ)

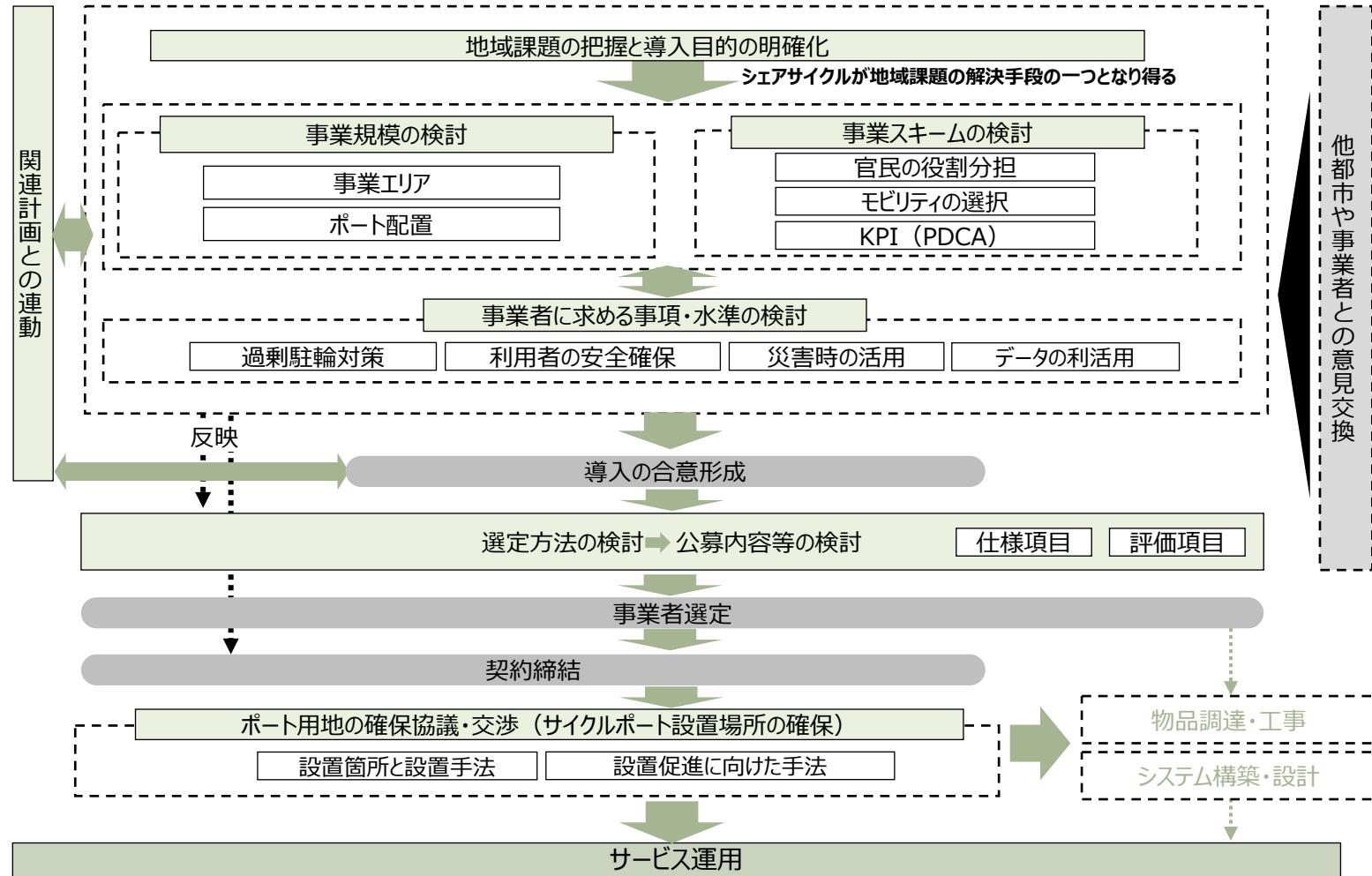
導入要否の検討

事業者の選定等

実施に向けた準備

実施

＜導入に向けた手順の一例＞

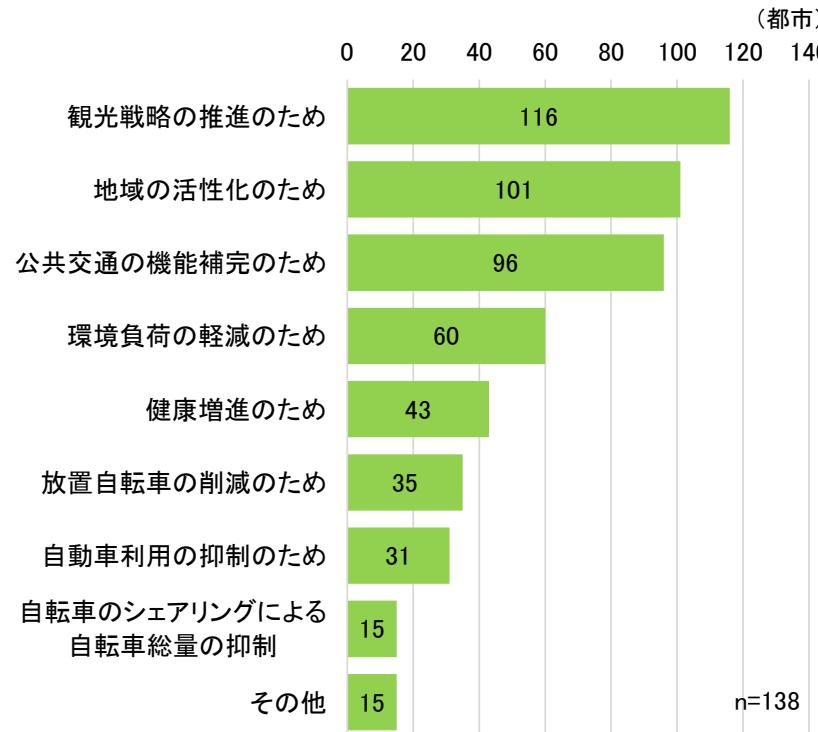




地域課題の把握と導入目的の明確化

- まちづくりや交通等など全体の視点から地域の課題を把握するとともに、シェアサイクルが地域課題の解決方法の一つとなり得るかを確認した上で、シェアサイクルの導入目的を明確化することが重要。
- すでにシェアサイクルが導入されている都市における導入目的として、「観光戦略の推進のため」や「地域の活性化のため」、「公共交通の機能補完のため」といった項目が多い。

<シェアサイクルの導入目的>
(回答のあったシェアサイクル導入済みの都市:R3年度末)



出典：アンケート調査結果（都市局、R4）

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



事業規模の検討

- 事業を展開するエリアについては、まちづくりとの整合や展開の方向性についての検討事例を紹介。
- ポートの配置においては、利用ニーズや導入目的に応じたポート配置や自転車ネットワーク計画との連動が重要。

<事業エリアの例>

(カナダのガイドライン例)

カナダのシェアサイクルガイドラインでは、**移動実態を把握する**とともに、**都市機能が充実したエリアへの展開が重要**と解説。

▼カナダガイドラインの例

事業エリアについて、以下の利用実態の把握し、これらの利用が多いエリアを事業エリアとして選定することを推奨。

- 短距離トリップ数
- 交通機関の利用状況
- 徒歩と自転車の利用状況

結果として、上記のエリアは、カナダの多くの都市において、**住宅、雇用、学生の密度が高く、都市機能が充実したエリア**に該当し、シェアサイクルを展開するのに適切なエリアであることが示されている。

出典：BIKE-SHARING GUIDE
(カナダ運輸省)

<ポートの配置>

(生活利便性の向上)

交通結節点となる鉄道駅等、市役所、商業施設等への設置など**日常生活における市民の移動ニーズ・交通行動**を想定したポート配置の計画が重要。

▼岡山県岡山市の例



(観光の振興)

鉄道駅の交通結節点との**アクセス性向上**のほか、観光地、誘客施設、サイクリングルートなど**観光客の周遊ニーズ・周遊行動**を想定したポート配置の計画が重要。

▼栃木県日光市の例



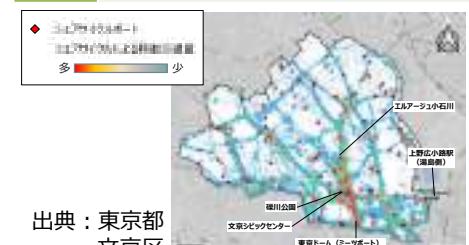
サイクリングルートの出典：日光市「NIKKO CYCLE MAP」

<自転車ネットワーク計画との連動>

東京都文京区では、**自転車ネットワーク路線の選定**に際し、**シェアサイクルの利用状況やポート位置**を考慮。

▼ポートを考慮した自転車NW路線選定の視点の例 (東京都文京区)

| 視点 | 項目 |
|--------|--|
| 安全性の向上 | 自転車関連の事故が発生した箇所 危険に感じる箇所 自転車の利用が多い経路 シェアサイクルの利用が多い経路 |
| 施設への接続 | 鉄道駅、シェアサイクルポート、駐輪場 行政施設、商業施設、スポーツ施設等 学校 幼稚園・保育園、観光スポット |



出典：東京都文京区

シェアサイクルの利用状況
(東京都文京区) 30

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



事業スキームの検討

- 事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々。導入目的を踏まえながら、公共の関与の度合いを検討する際の視点を紹介。
- 導入目的に応じた適切なKPIの設定や利用ニーズの分析などPDCAサイクルを継続させることで、持続可能なだけでなく発展的な運営を可能に。

<官民の役割分担>

事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々。導入目的を踏まえながら、**公共としてどのような視点で関与を行つかの検討が重要**。

▼事業スキームによる行政の関与の程度のイメージ



<KPI (PDCA) >

▼行政の関与の視点

| 事項 | | 行政の視点 |
|---------|-----------------|---|
| 導入要否の検討 | 地域課題の把握 | まちづくりや交通等全体の視点から地域の課題を把握 |
| | 導入目的の明確化 | 地域課題に対する解決手段の一つとしてのシェアサイクルの導入目的を明確化 |
| | 事業規模の検討 | 事業エリア ポート配置 利用ニーズの反映、事業の費用対効果、収支のバランス（公的資金投入の要否） |
| | 事業スキームの検討 | 事業のマネジメント、施設・設備設置者／費用負担、管理・運営実施者／費用負担等の官民分担 モビリティの選択 KPI (PDCA) |
| | 事業者に求める事項・水準の検討 | 地形や都市構造、導入目的などを踏まえた適切なモビリティの選択 過剰駐輪対策 利用者の安全確保 災害時の活用 データの利活用 |
| | 関連計画との連動 | 導入目的に応じた適切なKPIの設定／利用ニーズの分析に基づく運用の在り方 事業効率性だけでなく、 公的なサービスとして事業者に求める事項・水準 の設定 |
| | 事業者の選定方法の検討 | まちづくり計画、交通計画、自転車に関する計画、交通以外の分野での計画等との連動 |
| | 選定等 | 選定等プロセスの公平性・透明性・客觀性の担保 前提条件（与条件）とする事項と応募者の企画提案とする事項の仕分け |
| | 実施に向けた準備 | 公用地や民地におけるポート用地の円滑な確保に向けた法令・制度の理解や活用 事業者等に向けたインセンティブ／関係機関との調整に向けた連携体制の構築等 |

▼導入目的に応じた目標、効果を確認するアウトカム指標例

| 導入目的例 | 目標例 | 指標例 | (★ : シェアサイクルのデータによって計測可能な指標例) |
|---------------------------|--|---|-------------------------------|
| 生活利便性の向上 (公共交通の機能補完) | 公共交通利用者数の増加、公共交通不便地域の解消 乗換利便性の向上 | ・公共交通利用者数、バス停や駅近傍、公共交通不便地域のポート利用回数や駐輪回数（★）等 ・乗換利便性 等 | |
| 地域の活性化 (まちの賑わい創出や観光振興) | 商業施設等への立寄機会の創出、滞在や消費の促進 観光地へのアクセス性の向上 観光満足度の向上 | ・商業施設等近傍のポート利用回数や駐輪回数（★）、総利用時間（★）、消費額 等 ・観光客数、観光客来訪箇所数（★） 等 ・観光客満足度 | |
| 環境負荷の低減 | CO2排出量の削減 | ・CO2排出削減量（★） 等 | |
| 健康増進 | 住民の運動機会の創出 | ・一人あたり利用距離（★）、外出頻度 等 | |
| 放置自転車の削減 | 放置自転車の削減 | ・放置自転車台数 等 | |

※上記の指標のほか、進捗状況を確認するための指標として、ポート数、自転車台数、登録会員数、サービスエリア面積に対するポートカバー率等が考えられる。³¹



事業者に求める事項・水準の検討

- 事業者に求める事項や水準の検討の参考として、過剰駐輪対策や利用者の安全確保、災害時の活用、データの利活用などの事例を紹介。

<過剰駐輪対策>

仕様書において過剰駐輪対策を定めた事例
(大阪府堺市)

4 役割分担

(2) 民間事業者

工 違法駐輪対策

9 サイクルポートの仕様

(4) サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車が返却出来ないシステムとし、違法駐輪が起こらないような工夫をあらかじめ行うこと。

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

<利用者の安全確保（自転車の点検整備の例）>

仕様書において自転車の点検整備を記載した事例
(新潟県新潟市)

(4) 自転車及びサイクルポートの維持管理

利用者の安全確保のため、技術力を持った整備士が定期的に整備を行い、必要に応じて自転車及びサイクルポートの駐輪ラックや案内看板等の入れ替えを行うこと。その際の費用は、事業者が負担する。

出典：新潟市「にいがた2 kmシェアサイクル」導入及び運営事業 仕様書

<災害時の活用>

仕様書において災害時のシェアサイクル活用を定めた事例
(兵庫県尼崎市)

4 役割分担

(2) 事業者

ケ 災害時において市民等や本市職員が活用できるよう無料開放する等コミュニティサイクルの利用に資する柔軟な対応

出典：尼崎市コミュニティサイクル事業仕様書

<データの利活用>

GPSデータを分析し、ポートの追加設置 オープンデータ化の事例（国際的な標準場所の検討に活用）(新潟県新潟市) フォーマットGBFSの活用) (東京都)



出典：新潟市新潟市

公園データ

公園等シェアサイクルのサイクルポート導入
(ポートの位置情報、利用可能な駐輪場の位置など)

データフォーマット

GBFS

公園事業者

株式会社ドコモ・パーソナルシェア
(OpenStreetMap株式会社・ハローサイクリング)

出典：東京都

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(導入要否の検討)



関連計画との連動

- シェアサイクル事業の持続的かつ円滑な普及のためには、導入や運営の目的を明確化するとともに、**まちづくり計画や地方版自転車活用推進計画、交通計画等といった地域の計画体系との連動**を通じて、**地域の関係者も含めて**導入や運営に関する合意形成を図ることが肝要。

関連する計画の例

- ① まちづくり計画関係（総合計画、基本計画、都市計画マスターplan等）
- ② 自転車に関する計画関係（地方版自転車活用推進計画、駐輪場計画等）
- ③ 交通計画関係（総合交通計画、地域公共交通計画、ゾーン30、ゾーン30プラス等）
- ④ 交通以外の分野での計画関係（環境、健康、防災等）

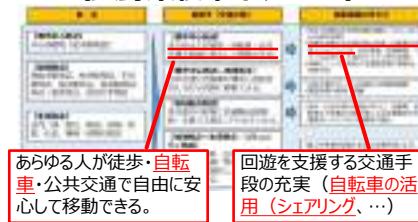
▼金沢市都市計画マスターplan2019 (石川県金沢市、R1.8)

- 鉄道駅やバス停などにおけるサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を行うとともに、既存駐輪場の適正利用や駐輪需要に応じた駐輪施設の整備を推進します。
- **金沢レンタサイクル「まちのり」は、電動アシスト自転車の導入や新たなポートの整備拡充**をはじめ、**サービス内容の見直し・改善**を行っていきます。
- 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の主旨に則り、自転車走行ルールや自転車駐輪マナーの周知徹底を図ります。

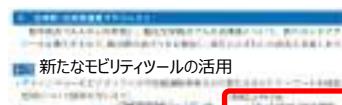


出典:石川県金沢市「金沢市都市計画マスターplan2019」

▼松本市総合交通戦略 (長野県松本市、R3.9)



▼沼津市地域公共交通計画 (静岡県沼津市、R2.3)



※計画の策定や推進に
あたっては、**地域の関係者も含めた合意を形成**

シェアサイクル

出典:沼津市地域公共交通計画

▼横浜市自転車活用推進計画 (神奈川県横浜市、H31.3)

本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部**コミュニティサイクル「ベイバイク」**について、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、**サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進**を進めます。



出典:横浜市自転車活用推進計画

▼横浜市地球温暖化対策実行計画 (神奈川県横浜市、R3.10)

第5章 2 (6) 持続可能なまちづくりの例 イ 交通まちづくり

市民・事業者・行政が協働し、鉄道やバスなど、**公共交通機関の利用促進、自転車活用の推進、モビリティマネジメントの取組等**を進め、過度にマイカーに依存するライフスタイルを見直し、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、**移動の円滑化などを含め、運輸部門の低炭素化を実現**します。

| 計画・施策 | 内容 |
|----------------|--|
| モビリティマネジメントの強化 | 新規自転車ポートの導入による自転車の普及 |
| 公共交通機関の利用促進 | 公共交通機関による移動手段として、JR横浜線、横浜市営地下鉄、横浜市営バス、横浜市営水路バス、横浜市営バスの混在（船橋駅前ターミナル）による混在運行 |
| 自転車マネジメントの整備 | 自転車マネジメントシステムによる自転車の位置情報の把握 |
| 自転車マネジメントの整備 | 自転車マネジメントシステムによる自転車の位置情報の把握 |

コミュニティサイクル
(共有自転車) の活用

出典:横浜市「横浜市地球温暖化対策実行計画(平成 30 年 10 月)」



選定方法の検討、公募内容等の検討

- シェアサイクル事業の事業者の選定においては、公平性、透明性、客観性などを確保する仕組みが必要。

▼契約方式と特徴

| 契約方式 | 特徴 | 選定方式 |
|--------|---|--|
| 一般競争契約 | <ul style="list-style-type: none"> ・契約に関する公告をし、一定の資格を有する不特定多数の希望者を競争に参加させ、契約主体に最も有利な条件を提供した者との間に締結する契約方式 | <ul style="list-style-type: none"> ・最低価格落札方式 ・総合評価落札方式 |
| 指名競争契約 | <ul style="list-style-type: none"> ・資力、信用その他について適当であると認める特定多数の競争加入者を選んで競争させ、契約主体に最も有利な条件を提供した者との間に締結する契約方式 | |
| 随意契約 | <ul style="list-style-type: none"> ・契約主体が契約の相手方を選定するのに競争の方法によることなく、任意に特定の者を選んで締結する契約方式 | <ul style="list-style-type: none"> ・プロポーザル方式 |

出典:環境省「国等の機関における契約方式の概要」より
平成20年度環境配慮契約法基本方針検討会 船舶懇談会資料

▼事業者の選定における評価項目の例（プロポーザル方式）

| 評価項目 | 内容例 |
|------------|---|
| 運営体制 | <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクル事業の実績や運営のノウハウを有しているか ・サービス推進体制、維持管理体制は十分か |
| 運営設備 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全性や機能性、耐久性は十分か ・駐輪ラックや案内看板等サイクルポートの設備は設置、撤去が容易なものか |
| サービス内容・利便性 | <ul style="list-style-type: none"> ・登録から貸出・返却手続きは容易でわかりやすいか ・決済は容易で、複数の決済方法が用意されているか |
| 利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ・G P S等を活用した有意義なデータを提供できるか ・アンケートやデータ分析を効果的に行い、事業提案を行うことができる体制、計画が整備されているか |
| 安全対策等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ポートは周辺環境や安全に配慮されているか ・加入する保険の補償範囲は十分か ・希望者に対するヘルメットの貸し出しが可能か ・冬季におけるサービスの方向性、安全対策が十分に整備されているか |
| 地域連携 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域事業者の活用、雇用があるか ・地域の施策との連携があるか ・利便性向上や地域の魅力向上のための提案がなされているか |

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順(実施に向けた準備)



ポート用地の確保協議・交渉(サイクルポート設置場所の確保)

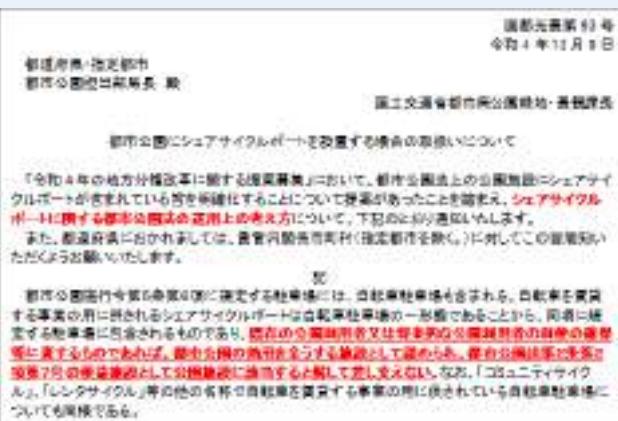
○公用地へのポート設置に関する関係者の理解を図るため、道路や都市公園等の公用地、民地へのポート設置に関する法規制、特例制度等の解説、駐車場附置義務緩和などの事例を提示。

<設置箇所と設置手法>

| 設置箇所 | 設置手法 | 関連する法規制 | 特例制度等 |
|-----------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------------|
| 道路 (鹿児島県 鹿児島市の例) | • 占用 | • 道路法 • 道路法施行令 • 道路法施行規則 | • 都市再生特別措置法 • 中心市街地活性化法 |
| 都市公園 (岡山県 岡山市の例) | • 公園施設 • 占用 (Park-PFIや都市再生特別措置法の特例を活用) | • 都市公園法 • 都市公園法施行令 | • 都市再生特別措置法 • 都市公園法による Park-PFI |
| 河川空間 | • 占用 | • 河川法 • 河川敷地占用許可準則 | • 都市再生特別措置法 |
| 公共施設内の空間 国有地 | • 使用許可の申請により設置 | • 国有財産法 | — |
| 市有地等 (北海道 札幌市の例) | • 使用許可の申請により設置 | • 地方自治法 • 公共施設使用料条例等 | |
| 有効空地・公開空地 (東京都 六本木ヒルズの例) | • 総合設計制度 • 地区計画に位置付け設置 | • 建築基準法 • 都市計画法 • 各地方公共団体の制度など | — |

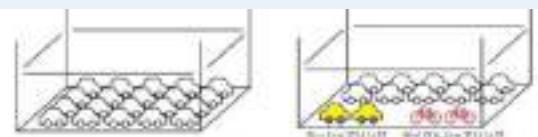
<都市公園にシェアサイクルポートを設置する場合の取り扱い(公園施設)>

シェアサイクルポートは公園施設に該当する旨の通知（令和4年12月）



<附置義務駐車場の緩和によるポート設置促進の事例(兵庫県神戸市)>

サイクルポートを商業施設等に設置することで、附置義務駐車場が緩和



●サイクルシェアリング、カーシェアリングなし

●サイクルシェアリング、カーシェアリングあり

出典:神戸市「公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和(条例第9条の2関連)」

第3章 持続可能な事業となるためのポイント(利便性の向上)



- シェアサイクルの利用を促進させる上で、認知度の向上や経路検索サービス・他交通手段との連携などの利便性の向上の検討が重要。
- シェアサイクルの走行データを収集・分析し、利用経路／時間帯といった利用実態などから利用者ニーズを把握し、自転車通行空間や経路探索などのサービス水準の向上に活用することが可能。

<ピクトグラムを用いた案内看板>

利用者が容易に認識でき、外国人でも直感的で分かりやすい
ピクトグラムを使用した案内看板の事例(富山県富山市)



<駅構内の出口案内板>

ピクトグラム・英語併記でポートへの案内誘導を行う駅構内の
出口案内板の事例(大阪府大阪市)



出典：国土交通省 第13回全国シェアサイクル会議 資料2

<他公共交通手段との連携>

リアルタイムの満空情報の表示やシェアサイクルを含む経路検索を行うMaaSサービスの事例
(群馬県前橋市)



<ポート位置の表示> <満空情報の表示> <シェアサイクルを含む経路検索>

出典：群馬県前橋市

<データの利活用>

GPSデータを分析し、ポートの追加設置 オープンデータ化の事例 (国際的な標準
場所の検討に活用 (新潟県新潟市) フォーマットGBFSの活用) (東京都)



出典：新潟県新潟市



出典：東京都 36

第3章 持続可能な事業となるためのポイント(採算性の確保)

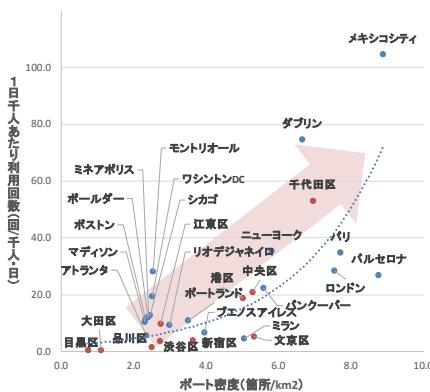


- シェアサイクル事業の持続的な発展においては、採算性を確保しながら、サービス水準を高めることが重要であり、「収入の確保」及び「支出の削減」の視点からノウハウや事例を紹介。
- 「収入の確保」においては、地域のニーズに合わせた適切なサービスエリア設定・ポート配置(密度)、車種・料金設定を行うとともに、付帯する事業による収入確保についても検討することが重要。

＜収入の確保＞

- ・生活利便性の向上を目的とした場合、シェアサイクルの利用回数とポート密度とは相関関係あり。ポート密度を一定水準に保つ意味でも、適切なサービスエリアの設定が重要。
- ・熊本市では、実証実験開始時には、サービスエリアを中心市街地周辺に絞ることで高いポート密度を確保しつつ、市民からの利用ニーズを把握しながら、エリア・ポート規模を徐々に拡大。

▼ポート密度と平均利用回数の関係



出典：
【海外事例】『The Bikeshare Planning Guide 2018 EDITION』(ITDP)
【国内事例】国土交通省調べ（事業者提供データ、2018.4.1-2019.3.31） 平成27年国勢調査 総人口

▼徐々にサービスエリアを広げた事例

(熊本県熊本市)



| | 自転車台数 | ポート数 |
|---------------------|-----------|-----------|
| 実験開始当初 (R4.4.28) | 110台 | 42箇所 |
| エリア拡大時 (R4.10.1) | ↓ 250台 | ↓ 87箇所 |

出典：熊本市HP

- ・観光振興を目的とした場合、観光客のニーズに合わせ、適切な車種や料金設定が重要。例えば、江ノ島・湘南エリアではe-Bikeを導入し、通常よりも高い料金設定のサービスを実施。

▼江ノ島・湘南エリア（観光振興）での車種・料金設定の例

| | 車種 | 料金設定 |
|--------------------------|--------------------------------|---|
| (観光振興) 江の島・ 湘南エリア | e-Bike (電動アシスト付 スポーツバイク) | ・ 300円/最初の30分 ・ 150円/延長15分あたり ・ 上限 2,000円/12h |
| (生活利便性 の向上) 例:千代田区 | 電動アシスト付 シティバイク | ・ 130円/最初の30分 ・ 100円/延長15分あたり ・ 上限 1,800円/12h |

写真出典：OpenStreet(株)

＜付帯する事業収入の例＞

- ・付帯する事業収入の確保も採算性の確保の方法の一つ。
- ・国内外ではカゴやドレスガードへの広告掲載や、ネーミングライツを導入。
- ・杉並区では、施設の命名権を企業に売却するネーミングライツを実施。3年間（R4.4.1～R7.3.31）、年300万円で契約を締結。

▼広告掲載（ポーランド・ワルシャワ）



▼ネーミングライツ（アメリカ・ニューヨーク）

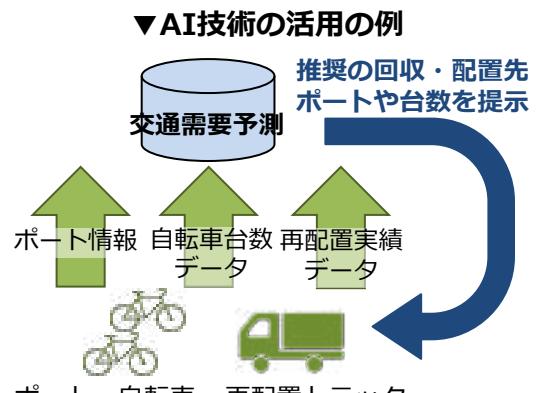


- 「支出の削減」においては、運営費用（ランニングコスト）の大きなウェイトを占める「再配置費用」の削減がポイント。

＜支出の削減＞

- ・**「再配置費用」が運営費の多くを占める**ため、その削減が事業効率性を高める上で重要。
- ・「再配置費用の削減」においては、**再配置の必要回数を減らす、再配置の工程を減らす**という2つの考え方があり、適切な方法を検討することが重要。

| 方法 | 内容 | 実施地域の例 |
|--------------|---|--------------------------------|
| 再配置の必要回数を減らす | ポートの大型化・高密度化 ・ポートを空車・満車にさせにくするとともに、空車・満車であった場合でも近隣のポートを利用させやすくなる | ・新木場駅（約70ラック） ・静岡駅（約50ラック）等 |
| | AI技術等の活用 ・ポート需要のAI予測により巡回する順序や配備台数を最適化 | ・江東区、港区、中央区、新宿区、品川区 |
| 再配置の工程を減らす | 充電ポートの導入 ・再配置業務における人手による充電作業を解消 (※シェアサイクルの9割程度が電動アシスト自転車の場合) | ・松本市、さいたま市、千葉市、静岡市等 |



第3章 持続可能な事業となるためのポイント(安全・安心の確保)



- シェアサイクルは利用者自身がドライバと乗客の役割を果たすことから、安全・安心の確保が必要。
- 自転車通行空間を考慮したポート配置や過剰駐輪対策など、ハード・ソフト両面から適切に安全・安心を確保することは、交通管理者や地域の関係者との円滑な合意形成にも繋がることが期待。
- 道路交通法の改正より、ヘルメット着用の努力義務への考慮も必要。

＜自転車通行空間の考慮＞

通行空間と接したポート配置とすることで、歩行者と自転車利用者の錯綜を低減する事例（北海道札幌市）



＜過剰駐輪対策＞

仕様書において過剰駐輪対策を定めた事例
(大阪府堺市)

4 役割分担
(2) 民間事業者
工 違法駐輪対策

9 サイクルポートの仕様
(4) サイクルポート以外及びサイクルポートのラック数以上に自転車が返却出来ないシステムとし、違法駐輪が起らぬような工夫をあらかじめ行うこと。

出典：堺市シェアサイクル実証実験 仕様書

＜自転車の点検整備＞

仕様書において自転車の点検整備を定めた事例
(新潟県新潟市)

(4) 自転車及びサイクルポートの維持管理
利用者の安全確保のため、技術力を持った整備士が定期的に整備を行い、必要に応じて自転車及びサイクルポートの駐輪ラックや案内看板等の入れ替えを行うこと。その際の費用は、事業者が負担する。

出典：新潟市「にいがた2kmシェアサイクル」導入及び運営事業 仕様書

＜ヘルメットの貸出＞

前かごに格納しヘルメットの着用を推奨する事例
(群馬県高崎市)



出典：高崎市Webサイト

＜交通安全意識の啓発＞

自転車の前かごに運転マナーを掲示し
安全運転を励行する事例(宮城県仙台市)



＜災害時の活用＞

西日本豪雨の災害時にシェアサイクルを避難所に配置し避難者の移動手段を提供した事例
(広島県広島市)



出典：広島市Webサイト



- 地方公共団体の実務担当者にとって、シェアサイクル事業の導入要否の検討から運営に至るまで参考となるよう、関連制度や先進的な取組の事例等を実務手順に沿って記載。
- 専門的知見が無い者が具体的なイメージを持って理解できるように事例を充実。

第1章 イントロダクション

(1) ガイドラインの概要

- ガイドラインの目的・ターゲット等の説明。

(2) シェアサイクルの概要

- シェアサイクルの導入状況、利用ニーズ、普及効果、シェアサイクルの普及促進に向けた説明。

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた手順

(1) 導入に向けた手順

- 導入に向けた手順の説明。

(2) 導入要否の検討

- 事業規模や事業スキームの検討等を踏まえた導入要否の検討について解説。

(3) 事業者の選定等

- 事業者の選定に関する検討内容等について解説。

(4) 実施に向けた準備

- ポートの用地の確保の協議・交渉における、用地種別ごとの法規制・制度運用の事例等を紹介。

第3章 持続可能な事業となるためのポイント

(1) 採算性の確保

- 収支改善の取組の実事例を紹介。

(2) 利便性の向上

- MaaSとの連携、案内看板設置、データの利活用（GPSデータの活用、オープンデータ化）の事例を紹介。

(3) 安全・安心の確保

- 自転車通行空間の考慮、過剰駐輪対策、点検整備、保険加入、ヘルメット努力義務化、交通安全意識の啓発、災害時の活用等の事例を紹介。

参考

- 補助事業等一覧
- サイクルポート設置場所の確保に関する法令



1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進施策の概況
3. シェアサイクル関係施策の概況
4. 海外活動の報告【Velo-City2023】
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス



Velo-City2023の報告



日時:2023年5月9日(火)～12日(金)

場所:ドイツ・ライプチヒ市 ライプチヒ・メッセ

構成:①Velo-City2023の概要

②ECF幹部、欧州政府関係者等との意見交換

③Velo-City2023の内容

④日本ブースの状況

⑤Velo-City2023の風景

⑥ライプツィヒにおける自転車活用

⑦今後のVelo-Cityへの日本としての対応

⑧ Velo-City2023の総括



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

※今回の報告に係る講演及び資料は、Velo-City2023への参加者からご共有頂いた情報、メモ、資料等に基づいて私個人としてまとめたものであり、完全に正確ではない可能性があります。また、所属する組織の見解とは、関係ございません。



①Velo-City2023の概要



- ・2023年5月9日～12日開催／於ドイツ・ライプツィヒ市
- ・欧洲サイクリスト連盟(ECF)が主催する、世界最大級の自転車国際会議。自転車に関する学術会議として、観光、安全利用、都市計画など様々な議題について議論するとともに、開催市内での自転車パレードなどで交流促進。
- ・自転車政策決定者、実務者、研究者・有識者、愛好家などが1,000～1,500人参加(推計)。
- ・参加費用は、€1,200弱(約18.5万円)

| 年 | 開催都市 | 国・地域 | 年 | 開催都市 | 国・地域 |
|------|--------------|-----------------|----------------------|-------------|---------|
| 1980 | ブレーメン | ドイツ | 2010 | コペンハーゲン | デンマーク |
| 1984 | ロンドン | イギリス | 2011 | セビリア | スペイン |
| 1987 | グローニングен | オランダ | 2012 | バンクーバー | カナダ |
| 1989 | コペンハーゲン | デンマーク | 2013 | ウィーン | オーストリア |
| 1991 | ミラノ | イタリア | 2014 | アデレード | オーストラリア |
| 1992 | モントリオール | カナダ | 2015 | ナント | フランス |
| 1993 | ノッティンガム | イギリス | 2016 | 台北 | 台湾 |
| 1995 | バーゼル | スイス | 2017 | アーネム、ネイメーヘン | オランダ |
| 1996 | パース | オーストラリア | 2018 | リオデジャネイロ | ブラジル |
| 1997 | バルセロナ | スペイン | 2019 | ダブリン | アイルランド |
| 1999 | グラーツ マリボル | オーストリア スロベニア | 2020 | (中止) | |
| 2001 | エдинバラ、グラスゴー | イギリス | 2021 | リスボン | ポルトガル |
| 2003 | パリ | フランス | 2022 | リュブリヤナ | スロベニア |
| 2005 | ダブリン | アイルランド | 2023 | ライプツィヒ | ドイツ |
| 2007 | ミュンヘン | ドイツ | 2024 | ゲント | ベルギー |
| 2009 | ブリュッセル | ベルギー | ※青字はVelo-City Global | | |

①Velo-City2023の概要



▼会場はCongress Center Leipzig。市中心からトラム/自転車で20~30分。▼大規模講演から小規模ワークショップまで。場内にブース、場外では試乗も。



▲ライプツィヒ市内を、参加者や市民と、多様な自転車でパレード走行



▲“遣欧使節団”一同。

②ECF幹部、欧州政府関係者等との意見交換



○日時:2023年5月9日(火)

○出席者

・ECF(European Cyclists' Federation) 側:

CEO Ms. Jill Warren

Director-Velo-City Ms. Caroline Cerdotaine

・日本側:

国土交通省自転車活用推進本部事務局次長 金籠史彦

前滋賀県守山市長 宮本和宏氏

NPO法人 自転車活用推進研究会事務局長 内海潤氏

(株)ドーコン 自転車活用推進チームリーダー 小美野智紀氏



○内容(日本の自転車政策の情報提供(NCRを含む)・今後のECFとの連携、日本でのVelo-Cityの開催の可能性)

＜内容1. 日本の自転車政策の情報提供(NCRを含む)・今後のECFとの連携＞

・自転車本部(金籠)より、自転車活用推進法の制定・計画の策定・NCR選定等の日本の自転車政策を説明。
・Jill CEOからは、①日本の自転車政策の進捗を初めて知ったこと、②日本の自転車利用率の高さ、違法駐輪問題へのこれまでの日本の対応について高い関心を持たれた。また、③NCRとEuro-Veloの連携について、今年10月にトルコ・イズミールでEuro-Velo Meetingがあること、まず、Euro-VeloのWebSiteから、日本のNCRを紹介する仕組みづくりが考えられるとの発言があった。

＜内容2:2026年のVelo-Cityの開催地＞

・Jill CEOから、コロナ以前は欧州と非欧州で交互に開催していたが、コロナ後は世界中から公募している。開催地選定に当たり、地理的多様性はひとつの考慮要素。他方で、政治的安定性も配慮する。2024年はベルギー・ゲント市、2025年はポーランド・グダニスク市での開催が決定しており、2026年の開催地はこれから公募する。費用は諸条件設定次第ではあるが、基本的に、1.2～1.5Mユーロ(日本円で1.8～2.2億円)程度と考えている。

＜内容3:サイクルトレインの取り組みについて＞

・Jill CEOから、ECFとして「European Train Passengers Rights Directive」を改訂し、EU諸国に対して、2025年から、少なくとも「4台自転車搭載／列車」の自転車搭載を指示する予定。ベルギーでは、新規の列車は「8台自転車搭載／列車」、既存の列車は、「4台自転車搭載／列車」が義務付けとなっている。

②ECF幹部、欧州政府関係者等との意見交換



▼ ドイツ連邦参議院議員Anjes Tjarks氏(右3人目)、ドイツ連邦デジタル運輸省事務次官Hartmut Hoppener氏(中央)、ライプツィヒ市副市長Thomas Dienberg氏(左3人目)



▼ ECF理事Francesco Baroncini氏(右3人目)、ECF総裁Henk Swarttouw氏(右4人目)、ECF理事Camille Thomé氏(左4人目)



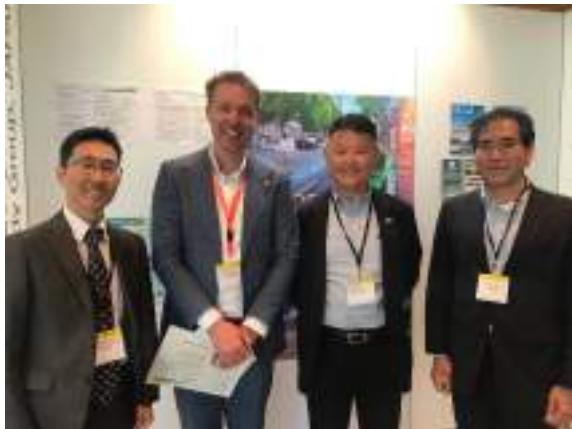
▼ ドイツ連邦環境・自然保護・原子力安全・消費者保護省事務次官Christiane Rohleider氏(右)、ライプツィヒ市副市長Thomas Dienberg氏(中央)



▼ VC24開催予定地ベルギー・ゲント市のFilip Watteeuw市長(右)



▼ オランダCycling Embassy常務理事Lucas Harms氏(左2人目)



③Velo-City2023の内容



1. 政治のコミットメントの重要性：「Plenary1:Leading the transition」セッションからの語録
※：柔軟さ(Cycling with transport and Mobilityの視点)や達成度の見える化が必要

①ドイツ サクソン州 モビリティ大臣

自転車により1万人を超える雇用、300社、1.5Billion Eurosの売り上げ

②ドイツ ライプツィヒ副市長

サイクリングルート2028に向けて、整備を推進。

③ドイツ連邦政府 デジタル・運輸省次官

2030年のCycling Nationを目標にNational Cycling Plan3.0を策定。

自転車利用率を2019年41%→2030年60%

2017年 112 Million km/day→2030年 224 Million km/day

予算(国・州・地方自治体)については、

30Euros/person·yearを目標として掲げている。

→空間をどう使うか、また、何故自転車なのはドイツでも課題。



④ドイツ連邦政府 環境省次官

自転車と歩行者に権利を。QOLの視点から土地利用、自転車ネットワーク、産業面ではカーゴバイクの活用が必要。

⑤ベルギー副首相兼交通大臣(Minister of Mobility)

閣議で各大臣等に対して「自転車のために何が出来るのか」を問いかけている。

ドイツ以外の15か国でEUに対して2024年をEuropean Year of Cyclingと宣言する「EU Cycling Declaration」を提案。

⑥ルクセンブルグ副首相兼交通大臣(Minister of Mobility)

新しいモビリティのためのインフラをリ・デザイン。その中で大臣がサイクリングの重要性を発言。

サイクリングは安価で最良。2035年までに国内600kmのネットワークを作る。

⑦オーストラリア ニューサウスウェールズ州 インフラ・都市・交通大臣

クルマ社会のインフラ整備・思考回路から、政治的決断による転換が必要。

サイクリストを増やして“democratize”することが大事。

⑧欧州委員会 欧州グリーンディール担当上級副委員長

2024年を「European year of cycling」とするための取組みを進めている。

サイクリストを倍増させ、そのための財政計画、インフラ整備、好事例展開。

E-bikeのaffordability。



③Velo-City2023の内容



2. 目標は、Livable City

目標は、自転車自体ではなく、Livable City。そのために、Cycling, urban mobility, Low speed regulation を充実。

①Carlos Moreno, Scientific Director, Sorbonne University

近接性が重要。「15minutes city, 30minutes territory」。パリでは(分離)自転車通行空間を1,018 kmを整備。
Vélib (シェアサイクル)の利用者は、2020年1月時点で343,917人。High quality social life、Livable Cityが大切。
Jane Jacobs(都市荒廃を告発した米国のノンフィクション作家)を忘れるな。

②Ross Goorden, Policy Advisor, Fietsersbond, Netherland

- ・人間を第一に考える(1.コンパクトで多様性のある都市、2.住みやすい街、3.ウォーキング、4.サイクリング、5.公共交通機関、6.Shared Mobility、7.自家用車と物流)
- ・Livable City(1.公共の場では人間が中心、2.公共スペースは魅力的で、安全でアクセスしやすく、外に出たくなる、アクティブで誰にあっても魅力的、3. エリアは活気があり、明確なアイデンティティがある、4. エリアの緑と青が強調されます、5. 居住エリアには、自動車の乗り入れが禁止、6. 市の制限により、車はゲストです。)

③Phillipe Crist, ITF(International Transport Forum)

私たちが求めているのはスペース(空間)だけです。

出会える空間、遊べる空間、考える空間、愛する空間、間違いをおかす空間、先に進むための空間、住むための空間、満たされる空間、共有する空間、自分の力で移動できる空間、人の体験によって感動する空間、陽気な空間、空間を肯定する、歓迎的で公平な空間、共生する空間、存在する空間。

私たちが作らなければならない、私たちが取らなければならない空間、それが私たちがここで話し合うことなのです。

※Livable Cityを目標に、ライプチヒ、ミュンヘン、ブリュッセル始め多くの都市の旧市街地で自動車の乗り入れ禁止や、リスボン、ハンブルグ、ヘルシンキ、パリ等で、30km/h上限の最高速度制限が導入されている。

③Velo-City2023の内容



3. 自転車人材の育成の重要性

- ・フランス L' Académie Des Mobilités Actives (ADMA) 2日間の研修
- ・世界銀行 南米7都市でsectorial involvementを実施中。政治家のDecision Makingが重要
- ・Dutch Cycling Embassy(DCE)は、3~4日の研修を提供。10年間で1万人の専門家を育成。テキサス等にもノウハウを輸出。
- ・Urban Cycling Institute(UCI)は、Dutch study toursを国や自治体職員に提供。ピツツバーグも研修に来訪。Knowledge, Relational, Mobilization resourcesが重要で、コピーではなく、文化に根差した自転車政策を推進すべき。

4. 自転車補助制度: 経済面、国全体へのメリットがある。

- ・チェコ・オーストリア Cargo-bikeに対して補助

Free-bicycle maintenance facilities

自転車関連産業は、ヨーロッパ全体で1,000社以上・180,000人雇用、自転車エコシステム全体で1,000,000人雇用。

- ・Aachen City, Germany, cargo-bike equity program 小さなお金で大きな効果

- ・ブリュッセル(1.modal shift, 2.invoice, 3.手続きの簡素化)

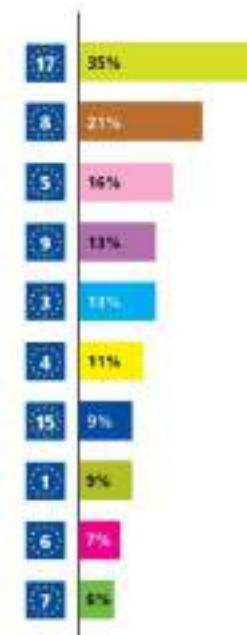
2022 LEZ context Low Emission Zoneを導入。Modal shift carからの乗り換え時に1/3, 1/4補助。

侵入する自転車の数を数え必要な対策を講じている。

5. EURO-VELO

- ・19ルートが選定されているが、地図上、緑・黄・赤に色分けされているが、まずルートを決定して、整備によって基準を超えた場合に、緑色等となる仕組みとなっている。

- ・2019-2022で、サイクリストが11%の増加(コース毎:右)



6. 温暖化対策

- ・自転車の効果が大きいため、2023年夏の「European Cycling Declaration」や2024年の「European Year of Cycling」を要望。EU等の支援でModal Shiftを進めていくことが必要。

7. 人権・健康

- ・貧富の差により、自転車に乗れない人も多く存在している。
- ・治安の悪化で、女性が自転車で通学できない国もある。
- ・ベルギーでCyclingの健康への効果を推計

③Velo-City2023の内容



8. 自転車を利用しやすい環境整備(自転車道・自転車レーン、駐輪場、ゾーン30、サイクルトレイン)

- Dutch Cycling Embassy: 自転車が車よりも早い道路ネットワークの設計を行う。
- 自転車と都市計画との連携と、デザインの考え方
- Hamburg: Redesigningのプロセスにおいて、tree, caféも含めて、ビジュアルで見せる、関係者を入れて議論する。人のための空間を作る。
- 駐輪場の計画的整備が必要不可欠(自転車利用の普及により、違法駐輪が大きな課題)
- 旧市街地等への自動車の30km/h規制の導入(Brussel, Helsinki, Hamburg, Lisbon)
- サイクルトレインの促進(ECF, Belgium, Spain, Germany)

9. 各国の状況

- ECF加盟国54か国のうち、自転車国家戦略の策定状況は右図。

• オーストリア: 自転車利用率7%(2010)→13%(2025)

2010年 Velo-State Wide Law制定。49%はe-bike。

2030年までに必要な総投資額5.57B Euro～69.5B Euro。

77～96Euro/p·y。

• フランス: 自転車利用率3%(2018)→9%(2024)

100,000kmの自転車インフラを整備。30Euro/p·y投資。

• ドイツ: 自転車利用希望率を41%(2019)→60%(2030)

2017年112m km/day→2030年224m km/day

予算(国・州・地方自治体)は、30Euros/person·yearを目標。

BALM 9–12 unity cycling 25years ago

5,000km– Euro Velo

Cycling Network 49M Euro

Financial assistance for 91 projects

Good data publication of D-route

• Pan EU Master Plan for Cycling Promotion & European Parliament Resolution: Doubling cycling by 2030!



③Velo-City2023の内容



10. 各国の比較(ベルギー、スペイン、イタリア、ドイツ・ザクセン州)

①Belgium:

- ・サイクリング促進のための国の行動計画(2021–2024年)
- ・政府の全省庁が、権能の範囲で、52の具体的かつ測定可能なActionを推進。(各Actionに詳細な目標が設定)
 - ・毎年における評価・報告書、毎年における国会での質疑応答
 - ・積極的なコミュニケーションのためにイベントや訪問で自転車政策を可視化
 - ・成果が判明する度に、広報で「Be cyclist」を繰り返し伝える。
 - ・雇用主としてのリーダーシップを発揮し、自転車通勤を促進する。
 - ・EU復興基金を活用し、大規模駐輪場整備など、循環型社会実現プロジェクトを推進
 - ・法律で規定：新設車両に自転車8台搭載、既存車両に自転車4台搭載
 - ・国家安全計画に自転車盗難対策が初めて加えられた。
 - ・能力開発：中央政府に他省庁調整のためのManagerを採用
 - ・全自治体でモーダルシフトを促進するMobility Managerを採用。
 - ・自転車政策に関する関係者等(stakeholder and actors)との常設委員会の設置

②Spain:

- ・通常：都市自転車インフラは自治体により、計画・整備・管理されている。多くの地方州は、サイクリングツーリズムを推進する都市間、村間のサイクリングネットワークを整備。
- ・2021.6 スペイン国自転車戦略を策定
- ・国が、自転車インフラ整備ガイドラインを策定
- ・ナショナル・サイクル・ネットワークは、既存の自転車道や田舎道を活用し、地方州と自治体の間で調整・決定。
　国は、ナショナル・サイクリング・ネットワークの全体情報を発信。
- ・国の道路部局は、国全体の長距離移動の自転車道網を計画・整備・管理
- ・国は、自転車インフラ整備に関する地方州と自治体への資金提供
　NextGenerationEUの資金の活用、又は、NextGenerationEUを受けられない地方州や自治体への特別資金を提供
- ・国が、自転車通勤促進の観点から、列車への自転車搭載と駐輪場整備を推進
- ・計画はデータや経験に基づき策定しているが、調査研究は、財政支援している協会、財団、大学が実施。
- ・国が自転車トレーニングを推進(子供向け(学校カリキュラムで)、大人向け)
- ・国が、自転車盗難を減らすための登録制を導入

③Velo-City2023の内容



③Italy:イタリア環境自転車連盟

- 2017年 サイクリングモビリティに関する枠組み法がイタリア議会で承認
- 2020年 道路法改正に係る2つの特別政令が承認
- 2022年10月 サイクリング総合計画(2022年～2024年)策定
 - ・月1回の省内会議、4ヶ月に1回の省内技術者と外部専門家による会議の開催
 - ・サイクリング部門を省内および地方公共団体に設置
 - ・Bicitalia:最低20,000kmのナショナルサイクリングネットワークを決定
 - ・自転車計画:全ての大都市と中都市は、自転車計画を立案し、承認しなければならない。
 - ・シェア交通:都市の自転車利用を20%以上増加させる。
 - ・健康:運動不足を15%削減する。
 - ・インフラ整備:インフラ:100km²あたり32kmの自転車道(現在の平均値は100km²あたり23km)
 - ・駐輪場:全ての公共施設に30台以上の駐輪スペースを設置し、駅の50%以上に大型駐輪場を設置する。
 - ・電車に自転車持ち込みを可能とすると共に、ヘルメットの着用は義務化しない。
- 期待される財政支出(PNRR:EU復興基金「再興・回復のための国家計画」)
 - ・2022-2024年の第一次計画は、11億5400万Euroの財政規模で、そのうち6億EuroはPNRRから調達。
 - ・観光サイクリングの推進では、2022-2026年に4億ドル(PNRRが提供)の投資を行い、少なくとも1,235キロメートルを追加建設し、既存のネットワークについて緊急保全工事を実施。
 - ・都市サイクリングについては、2026年6月までに、計4.38億Euroの投資を行い(2億EuroはPNRRが提供)、565kmの都市ルートの整備と、鉄道駅と大学間の接続を強化する。
※:しかし、首相が交代し、自転車政策が大きな変更となった。サイクリング予算は9,000万Euroから1,000万Euroに削減された。また、政府は、「30 km/h cities」の取り組みを支援する意志もない。

④Saxon state:

- ・2016年 連邦fast cycling route 最大75%補助
- ・2018年 サクソンfast cycling route(州/市が整備) 基準: 延長10~20km, b/c>1, 2000人/日以上の自転車利用者
- ・2019年 サクソン道路法改正。2020-2023年協定契約。
- ・2023年 11路線中9路線が計画段階。
 - ・重要なポイント: 1.デザイン性、2.特別企画、3.コスト、4.環境
 - ・参加型プロセス: 情報発信(構想・必要性等)⇒行動(住民説明会)⇒パブリックコメント手続き



(参考)フランス 2023年5月5日に関係閣僚会議で決定

- ・2027年までに自転車政策(インフラ 15億Euro、駐輪施設、中古自転車を含めた自転車購入)に対して20億Euroを確保
- ・全子供への自転車教育
- ・自転車産業と持続可能なGreen Jobsに対して5,000万Euroを確保



- Inter-ministerial committee gathering all government members concerned
- Figures :
 - 2 billion euros for cycling until 2027
 - 1,5 billion on infrastructure
 - parking facilities
 - bike purchasing including second hand bikes
 - all children to learn how to ride a bicycle
 - 50 million on bike industry and sustainable green jobs

③Velo-City2023の内容



11. 代表的都市や国の取り組み

①ハンブルグ市

- ・Mobility Transition
- ・2030年までに、全移動の80%を自転車、公共交通、徒歩に移行
(Bicycle 15%→25–30%(+60~80km/年の自転車道), Public transport 22%→30%(+50%))
歩行者: 魅力的でバリアフリールート、街灯を整備)
- ・100箇所で24時間データ計測を実施(オンラインでも公開)

②オランダ

- ・Dutch Cycling Embassyを設置し、国・自治体・民間企業と一体となった自転車政策パッケージを推進。また、その技術的知見をアメリカ等の海外に提供している。
- ・アムステルダム
- ・ハーグ
- ・ロッテルダム

③オーストリア

- ・電動アシスト自転車が49%を占める。
- ・国家戦略として計画的な投資を計画

④日本ブースの状況について



1. Velo-Cityでの初の情報発信として、自転車活用推進法・自転車活用推進計画・ナショナルサイクルルート(NCR)について展示及び関係資料を配布。ECF、政府・自治体幹部や多くの実務者等が来訪し、極めて有効な交流拠点となった。
2. 日本の特徴である「自転車利用率や公共交通分担率の高さ」と現在ヨーロッパで課題となっている「違法駐輪問題」に関する日本のこれまでの取組みを展示。
3. ブースを訪れたECF(European Cyclists' Federation)幹部はもちろん、ドイツ連邦政府のデジタル・運輸省次官やライプツィヒ副市長を始め、多くの海外の方々は、日本において、自転車政策が計画的かつ体系的に進められていること、また、NCR制度のことは知られておらず、情報提供の良い機会となった。また、2.について、大変高い関心を示された。



→ドイツ連邦参議院議員

Anjes Tjarks氏

→ドイツ連邦政府デジタル運輸省事務次官

Hartmut Höppner氏

→ライプツィヒ副市長(都市・インフラ担当)

Thomas Dienberg氏

←ECF総裁(President)

Mr. Henk Swarttouw氏



↑NCR資料などを配布



↑ECF代表(CEO) Jill Warren氏



↑来訪者との意見交換

Bicycle Utilization Promotion (GOOD CYCLE JAPAN) Act

[Became effective on May 1, 2017]



Basic Philosophy

- Bicycles are CO₂-free and can be a means of transportation in times of disaster
- Bicycles will bring economic and social benefits such as improved health and reduced traffic congestion due to reduced dependence on automobiles
- The role of bicycle transportation in the transportation system needs to be expanded
- **Bicycle traffic safety** needs to be ensured.



Comprehensive and systematic promotion of bicycle utilization is necessary

Responsibilities of each entity

- **National government** : Promote the use of bicycles in a comprehensive and systematic manner.
- **Local governments** : Appropriately share the roles with the national government and implement measures in accordance with actual conditions
- **Public transport operators** : Promote linkage between bicycles and public transportation
- **Citizens** : Cooperate with national and local government measures to promote bicycle use

Fundamental Policy

Priority measures to be considered and implemented are;

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ① Improve bicycle lanes | ② Develop off-street parking |
| ③ Develop shared cycle facilities | ④ Improve bicycle racing facilities |
| ⑤ Establish a supply system for safe bikes | ⑥ Human resources for bike safety |
| ⑦ Manage bicycles through ICT technology | ⑧ Traffic safety education |
| ⑨ Maintain and promote people's health | ⑩ Improve youth physical fitness |
| ⑪ Link bicycles and public transport | ⑫ Bike use system in disaster |
| ⑬ Promote int'l exchange through bikes | ⑭ Promote tourism / revitalize region |

Bicycle Utilization Promotion Plan

- **National government** : The Cabinet shall draft/approve the plan in line with the fundamental policy and report it to the Diet
- **Prefectures and municipalities**: Endeavor to establish plans in accordance with the actual conditions of the area

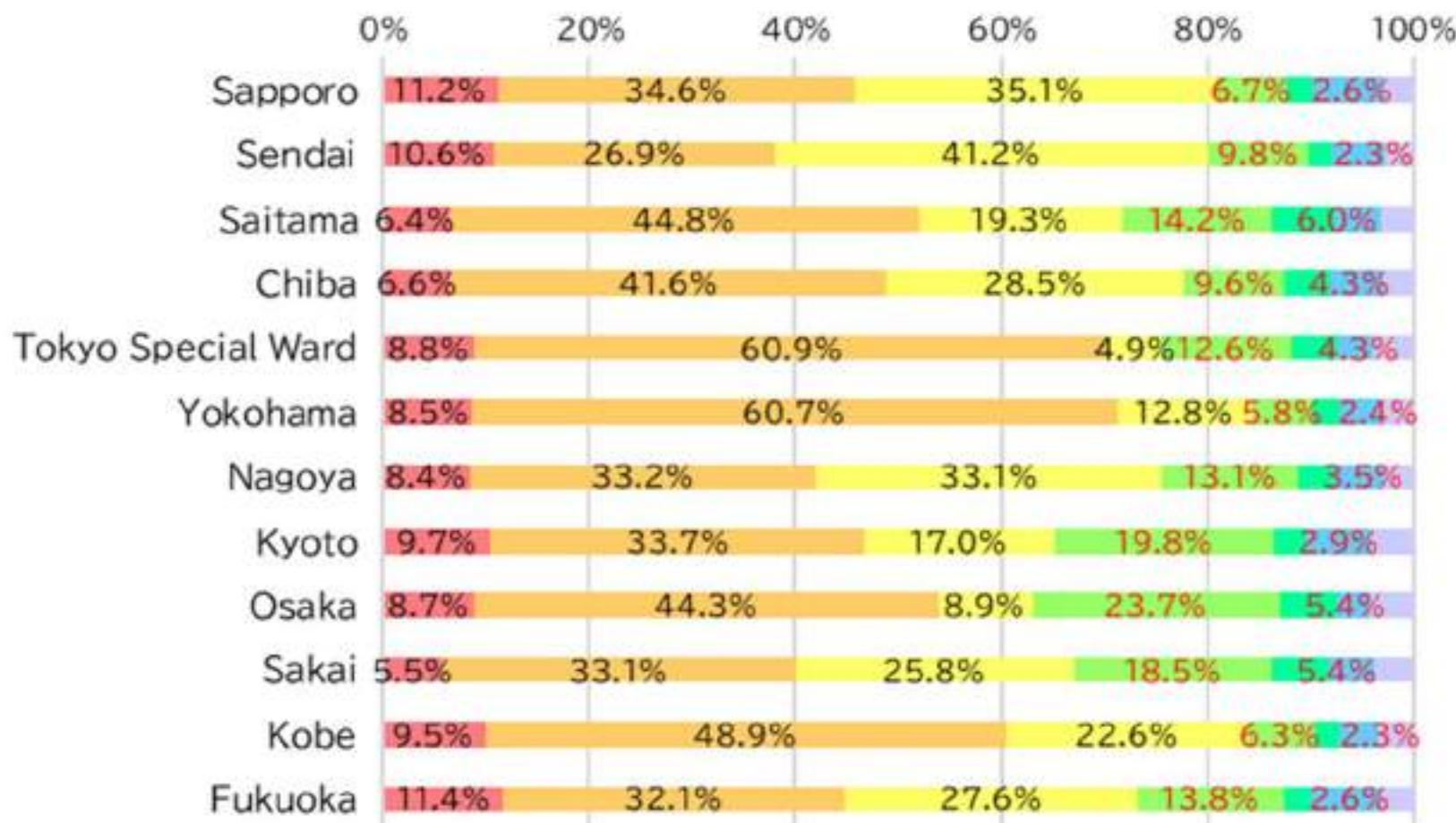
Bicycle Utilization Promotion Headquarters

- The headquarters are established in the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
- The head of the headquarters is the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, and the members of the headquarters are relevant cabinet ministers.

National Bicycle Day, National Bicycle Month

- May 5th is "National Bike Day"
- May is "National Bike Month"

Modal Share



- Walking
- Personal Car & motorcycle
- Public Transport & Cycling
- Unknown

- Public Transport
- Cycling
- Other

Japan's countermeasures against parked bicycles



illegal parking bicycles were a major problem in Japan.



Japan's countermeasures against parked bicycles



Each local government removes illegal parking bicycles and maintains bicycle parking lots according to the bicycle parking measures local law.



removes abandoned bicycles



Ota, Tokyo No abandoned bicycles Area

Setagaya, Tokyo



Local governments provide bicycle parking.

Toll bike parking lot



¥100/24h

¥2000/1month

Free bike parking lot



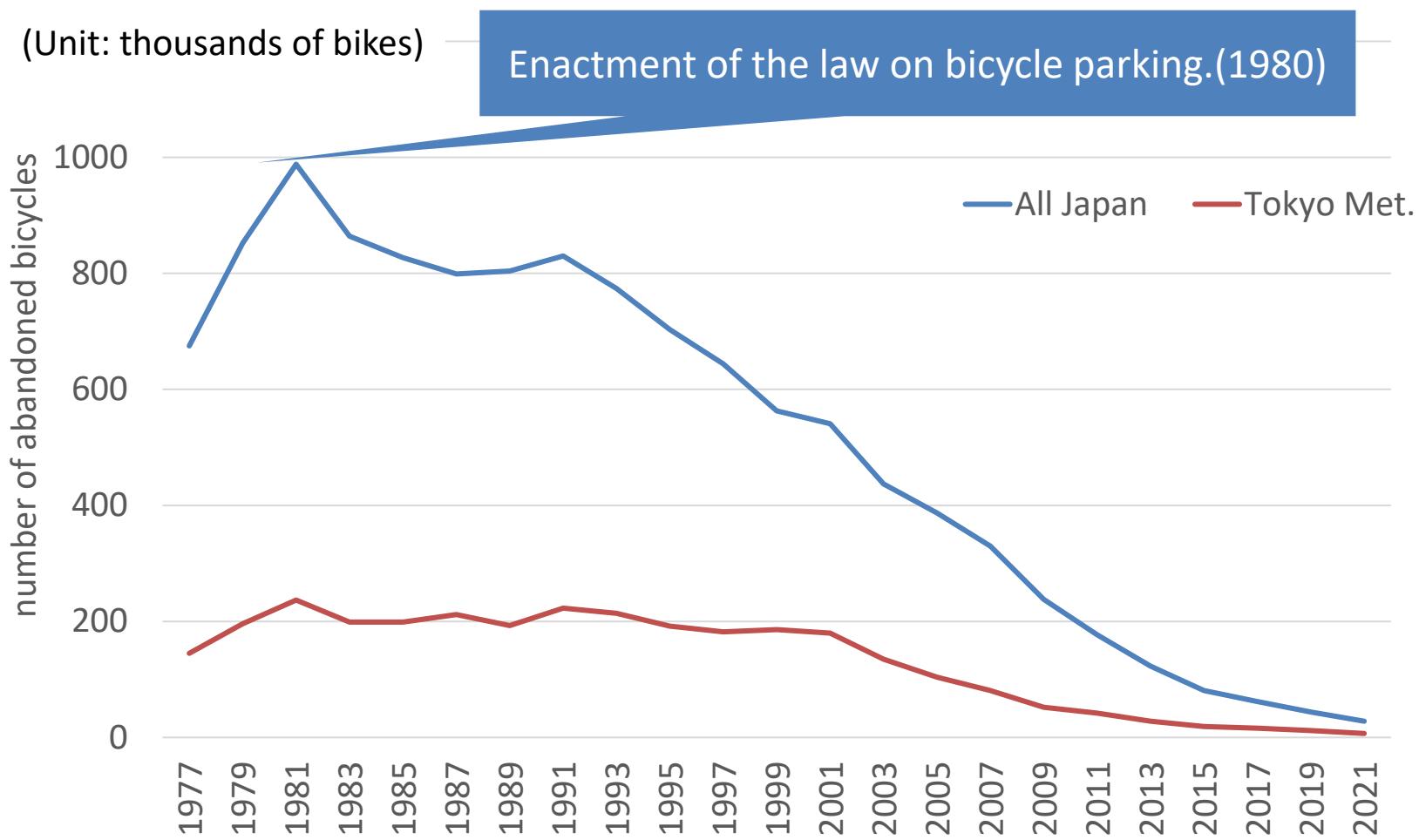
Musashino City
Mitaka Station

Fukaya City
Fukaya Station

Japan's countermeasures against parked bicycles



Number of illegally parked bicycles.



Japan's countermeasures against parked bicycles



Bicycle parking is increasingly being converted to cater for a variety of uses, for example, convenience.



⑤ Velo-City2023の風景



1. 会場では、大規模な講演やクロストークから小規模ワークショップまで、様々な議論が繰り広げられていた。
2. 場内には、世界各地、官民様々な団体のブース(政策、製品、観光)が出展されており、参加者が自由に往来。
3. 場外では、様々な自転車(カーゴバイクが目立った)の市場や、サイクルラック、洗浄機などの展示がなされていた。
4. 現地視察ツアーなども数多く組まれ、場内外の出入りも自由。
5. ハイライトは、ライプツィヒ市内のバイクパレード。交通規制された街路を、市民とともに様々な自転車で走行。
6. “放課後”の交流活動も、大事。



⑤ Velo-City2023の風景



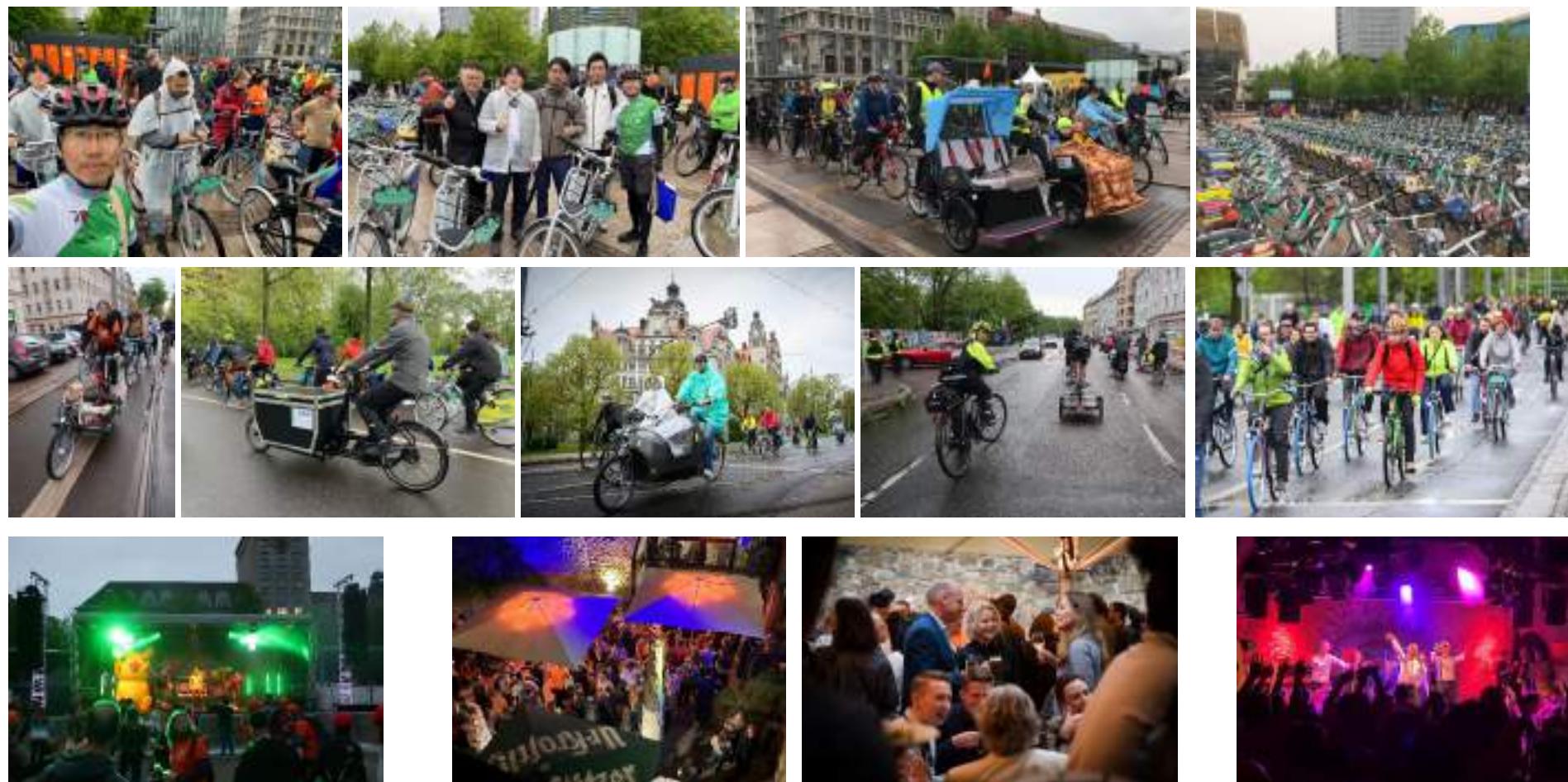
- 会場では、大規模な講演やクロストークから小規模ワークショップまで、様々な議論が繰り広げられていた。
- 場内には、世界各地、官民様々な団体のブース(政策、製品、観光)が出展されており、参加者が自由に往来。
- 場外では、様々な自転車(カーゴバイクが目立った)の市場や、サイクルラック、洗浄機などの展示がなされていた。
- 現地視察ツアーなども数多く組まれ、場内外の出入りも自由。
- ハイライトは、ライプツィヒ市内のバイクパレード。交通規制された街路を、市民とともに様々な自転車で走行。
- “放課後”の交流活動も、大事。



⑤ Velo-City2023の風景



1. 会場では、大規模な講演やクロストークから小規模ワークショップまで、様々な議論が繰り広げられていた。
2. 場内には、世界各地、官民様々な団体のブース(政策、製品、観光)が出展されており、参加者が自由に往来。
3. 場外では、様々な自転車(カーゴバイクが目立った)の市場や、サイクルラック、洗浄機などの展示がなされていた。
4. 現地視察ツアーなども数多く組まれ、場内外の出入りも自由。
5. ハイライトは、ライプツィヒ市内のバイクパレード。交通規制された街路を、市民とともに様々な自転車で走行。
6. “放課後”の交流活動も、大事。



⑥ライプチヒにおける自転車活用



- ・ライプチヒは、旧東ドイツでベルリンに次ぐ第2の都市であり、現在、ザクセン州の中心都市。
- ・歴史的には、バッハの出生地であり、旧市街には、「マルケト広場」(クリスマスマーケットで賑わう)、「トーマス教会・ニコライ協会」、「ライプチヒ大学(バッハ、シューマン、ワーグナー、ライプニッツ、ゲーテ、メルケル前首相も出身)」、また、ゲーテや森鷗外も通った1525年創業老舗レストラン「アウアーバッハス・ケラー」もある。
- ・人口は、東西ドイツ統一時、53万人が、約10年後に40万人まで減少したが、「①旧市街の再生と公共交通(Sバーン、路面電車網の整備)(Livable CityとMobilityの連携)」「②産業誘致(BMWやポルシェ等の工場)・産業活性化(DHLとの連携によるライプチヒ空港の物流拠点化)」により、約60万人まで回復。
- ・とりわけ旧市街は、自動車を排除、歩行者と自転車のみ通行可とし、旧市街縁辺の道路・公園には、自転車レーンが徹底整備され、多くの市民が、自転車を重要な移動手段(通勤・通学・買い物・子供送迎(カーゴバイク))として利用。
- ・旧市街地の地下にSバーン(近郊鉄道)を整備し、ライプチヒ市の南北交通幹線としつつ、DB(ドイツ鉄道)、ICE(特急列車)、Sバーン、全路面電車(16ルート)が、ライプチヒ中央駅を交通結節点として必ず通るように計画・整備。
- ・シェアバイク(電動なしが大半)や電動KBは、ポートレスでどこでも乗捨て可能。外国人もスマホアプリで利用可能。
- ・鉄道や路面電車(一部バスも)には、自転車や電動KBの搭載が可能で、かなり利用が浸透。



⑦今後のVelo-Cityへの日本としての対応



1. Velo-Cityは、各国・各都市の自転車政策はもちろん、ECFによるEuro-Veloや都市計画と連携したMobilityの取り組みを学ぶことができ、大変有意義であると共に、ECFをはじめ、関係各国の中央政府・地方政府・民間企業の代表者と交流や意見交換ができる。

2.とりわけ、オランダについては、DCE(Dutch Cycling Embassy)として官民連携で大きなブースを設け、国・各都市の自転車政策について積極的な情報発信を行うと共に、オランダの自転車政策にかかるハード・ソフト(人材育成を含む)の知見をベースに、アメリカ等の諸外国に対してコンサルティングを展開しようとしている。



3.一方、今回のVelo-Cityへの参加により、海外における日本の自転車事情に対する理解は低く、日本の自転車政策(NCRを含む)の情報発信が十分出来ていなかつたことが明らかとなった。

4.他方で、日本の自転車事情や従前の取組み(例:自転車+公共交通の交通分担率の高さ、違法駐輪問題への対応)が高く評価されると共に、老若男女の誰もが自転車に乗れるママチャリ文化が普及していること、また、東京等の大都市でゆっくり走る自転車と歩行者が共存していることは、欧州諸国にとっても参考になるとの意見も見られた。

5.これらのことから、今後は、官民が縦横に広く連携してVelo-Cityに積極的に関与することを通じて、欧州を含む世界各国の自転車政策に携わる指導者・実務者との間で、情報共有や政策的交流を促進していくことが重要。

6.将来的には、自転車活用に積極的な地域や組織が連携してVelo-Cityを日本に誘致することができれば、日本の自転車活用推進のために大きな機運醸成の機会となる。

7.来年度開催地は、ベルギー・ゲント市。開催期間は、2024年6月18日～21日。

⑧Velo-City2023の総括



1. 欧州では、EU、各国、各州、各自治体、ECFが官民連携し、自転車政策を強力に推進。
2. とりわけ、地球温暖化対策・サステナビリティを強く意識し、「Livable Cityの実現(人中心)」、「Urban Mobilityの充実」を目的に、政治的リーダーシップにより、自転車通行空間、自動車抑制(時として交通渋滞を“悪化”させることも含め)、公共交通利用促進が計画的に進む。
3. 欧州各国も自転車関連法を整備し、計画的な取組みを始めている。計画に自転車道・自転車通行空間の整備延長や、投資財政規模を明示している国や自治体もある。
4. 欧州ではサイクルトレイン・バスが一般的(EU法令により、一定数の自転車を鉄道に持ち込める設備整備を要件付け。ドイツでも高速鉄道、都市鉄道、路面電車等への持込み可能)で、さらなる拡大に向けた議論が行われている。
5. サイクルツーリズムにも注力。Euro-Veloは19路線を設定。まずルートが決められ、整備に応じて、ステータスが変わる仕組み(完成は1ルート)だが、利用者が増加している。各国も独自で“ナショナルサイクルルート”を設定しているほか、サイクリストの裾野拡大、受入環境整備に努めている。
6. 現在欧州では、自転車利用者の増加により、違法駐輪や駐輪場の確保、自転車盗難への対策が大きな課題。
7. シェアサイクル(モビリティ)が公共交通手段として完全に浸透。旅行者もアプリをダウンロードして簡単に利用でき、また、市街地の通行空間も整備されているので移動は快適！
8. **日本の自転車事情・政策への理解は低い。一方で、日本の自転車＋公共交通の交通分担率の高さ、違法駐輪対策は、驚きと関心を集めた。今後、Velo-Cityへの積極的関与を通じて、日本と欧州含む世界各国の指導者・実務者との政策交流が重要。将来的な日本招致も有効。**





1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進施策の概況
3. シェアサイクル関係施策の概況
- 4. 海外活動の報告【その他の動き】**
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス



国内への情報発信等



日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートであるナショナルサイクルルート等について、Webサイトでの情報発信やプロモーションを推進

ナショナルサイクルルートとは

実際には、子供に飽きさせないものも盛り込んでいて、また、サイクリングツアーで活用をめぐらし、沿線の魅力を楽しむことです。全国各地で実現され、最初年で全国による統合化が目標となっています。ナショナルサイクルルート開拓は、多くの魅力的な街をつなぎ、世界の観光資源を活用するため、また、宿泊施設など多くの沿線を通過させた、ナショナルサイクルルートの構造はあります。また、これで自転車文化を活性化させています。

ナショナルサイクルルート ネットワーク図



↑ 自転車活用推進本部(GOOD CYCLE JAPAN)HP →

PR資料→



NATIONAL CYCLE ROUTE ナショナルサイクルルート

ナショナルサイクルルートは、ルートの魅力や自転車の走行環境、サイクリストの受け入れ度などを高い水準にあるサイクルルートとして選ばれています。サイクルルートとして選ばれた新たな観光地帯の創造や地域の魅力向上に繋がる取組が各ルートで進められています。



① つくば霞ヶ浦りんりんロード (茨城県)



④ トカチ400 (北海道)



② ピワイチ (宮崎県)



⑤ 太平洋岸自転車道 (千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県)



③ しまなみ海道サイクリングロード (広島県、愛媛県)



⑥ 富山湾岸サイクリングコース (富山県)



ナショナル
サイクルルート
に対応しました

地図上に表示、優先ルート機能ができるようになりました。



GOOD CYCLE JAPAN

海外への情報発信等



日本政府観光局(JNTO)とも連携し、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートであるナショナルサイクルート等について、Webサイトでの情報発信やプロモーションを推進

The screenshot shows the Japanese National Tourism Organization (JNTO) website. At the top, there are navigation links for Trade, Media, Meetings & Events, Newsletter Sign-up, Commerce (COVID-19 Advisory Information), Destinations, Things To Do, Plan Your Trip, Blog, News, and a search bar. Below the header, there is a large image of a bridge over water. A banner on the left says 'STORY Enjoy Japan by Bicycle - Explore Japan's Three Best Cycling Roads!'. The main content area features a large image of a coastal cycling route.

海外向けPR資料→

This image is a collage of various promotional materials for the National Cycle Route. It includes a map of Japan with cycling routes highlighted, several photos of people cycling along scenic routes, and several QR codes linking to different sections of the route. The overall theme is to showcase the beauty and variety of cycling paths across the country.

←日本政府観光局
(JNTO)HP

The screenshot shows the official website for the National Cycle Route. At the top, there is a navigation bar with links for 'What is the National Cycle Route?', 'Route Overview', 'Logo Concept', 'Requirements', 'Japanese', and 'English'. Below the navigation, there is a large image of two cyclists on a paved road next to a body of water. A sign on the left reads 'NATIONAL CYCLE ROUTE'. The main content area has a large heading 'What is the National Cycle Route?' followed by a detailed description of the route's purpose and history.

What is the National Cycle Route?

With a bicycle, you can enjoy riding around and pleasure of the area along the route through cycling tour.
Public private partnerships around Japan are working to create sightseeing route using bicycle.
The NATIONAL CYCLE ROUTE is a project by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism to develop a network of cycling routes that meet certain criteria for both infiltration and tourism and publishes them in Japan and overseas as multi-level cycling routes that represent Japan to create new tourism value and contribute to local development through the promotion of cycling tourism. It also promotes local resources and cycling services, and tourism products, information dissemination, and other tourism efforts.

National Cycle Route Network Map



←↑ 自転車活用推進本部(GOOD CYCLE JAPAN)HP

国内へのプロモーション



ナショナルサイクルルートについて、国内NCR全6ルート関係者やメディアと連携して、国内の大規模な自転車・観光関係の展示会に参加し、まとめて積極的に情報発信やPRを実施

<サイクルモード東京2023>

概要:日本最大級の自転車展示会

開催:2023年4月15日(土)・16日(日)

来場客数:約23,000人(2日間合計)



▼ NCR全6ルートの担当者(12自治体等)が集合



海外へのプロモーション



ナショナルサイクルルートをはじめとした日本の自転車関連施策等について、海外の自転車・観光関係の展示会に参加し、情報発信やPRを積極的に実施

<台北サイクルショー2023>

概要:世界最大級の自転車展示会
開催:2023年3月22日(水)~25日(土)
来場客数:2万人
バイヤー数:4,200者/81か国
出展ブース数:3,050



▼ 台湾観光局ブース

▼ 日本ブース(自転車産業振興協会主催) ▼元ミス台湾のSNS発信 ▼NCR/PRチラシの配布



▼ 自治体ブース(左:静岡県、右:茨城県)



▼ 日本のルートを舞台にバーチャルサイクリングショー



▼ 多様な自転車の展示・試乗・意見交換(タンデム自転車、電動三輪車、シェアサイクル)



海外へのプロモーション



ナショナルサイクルルートをはじめとした日本の自転車関連施策等について、海外の自転車・観光関係の展示会に参加し、情報発信やPRを積極的に実施

<EUROBIKE 2023>

概要:ドイツ・フランクフルトで開催される世界最大級の自転車展示会

開催:2023年6月21日(水)～25日(日)

来場客数:約7万人(推計)

出展ブース数:約1,900

▼シマノ等日本企業ブースも。展示内容は、E-bikeほか多様なモビリティ及び関連製品が大半。

▼開催会場のメッセフランクフルト



▼会期内に開催されたBIKE TRAVEL FORUM。

アフターコロナのトレンドでトラベル関係の展示も充実。



▼屋外には試乗コースやサイクルツーリズム関係の展示。▼奥鬼怒・日光/PRブース



▼国別展示では台湾、中国、韓国等が製品パビリオン出展。▼JNTOフランクフルト事務所とともに、現地関係者との間で日本のサイクルツーリズム発信力強化、自転車産業振興に向けた意見交換等を実施。

ドイツ連邦政府は、政策紹介ブースを出展。
関係者との意見交換やNCRのPRを実施。

▼NCR/PRチラシの配布



海外へのプロモーション



日本政府観光局(JNTO)とも連携し、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートであるナショナルサイクルルート等について、Webサイトでの情報発信やプロモーションを推進

【海外モニターツアー】↓↓

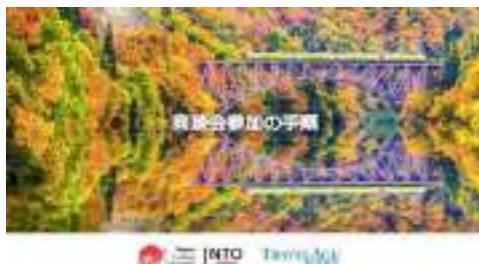
JNTO海外事務所主催の海外の観光事業者を招致したモニターツアー(FAMトリップ)の実施。

地域の魅力を直接体験してもらい、実際のツアー造成を促すとともに、地域側のインバウンド推進環境を改善。



【海外商談会】↓

JNTO海外事務所主催のアウトドアツーリズム商談会への参加機会。
バイヤー(海外の観光事業者)に対して、サプライヤー(地域・国内の観光事業者)が直接PRするとともに、ネットワーキング(人脈構築)。





1. 簡単な自己紹介
2. 自転車活用推進施策の概況
3. シェアサイクル関係施策の概況
4. 海外活動の報告
5. (参考)令和5年度自転車活用推進ベストプラクティス

コラム①：令和5年度の自転車活用推進ベストプラクティス



自転車活用推進功績者表彰

制度概要

- 自転車活用推進法に基づき、自転車の活用推進に特に顕著な功績があると認められる個人・団体を表彰

自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）抜粋

第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し
特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

- 平成30年度より毎年度表彰

＜表彰の対象＞

- (1) 自転車の利用の増進により、地域の環境改善等に顕著な功績があった者又は団体
- (2) 自転車競技の振興等により、国民の健康の増進に顕著な功績があった者又は団体
- (3) 高い安全性を備えた自転車の供給等に顕著な功績があった者又は団体
- (4) 自転車利用者に対する交通安全教育の推進等により、自転車の活用を推進する上で交通安全の確保に顕著な功績があった者又は団体
- (5) その他自転車活用の推進により、地域の活性化等公共の利益の増進に顕著な功績があった者又は団体

受賞者

- ①佐藤信哉 【福岡県】
かみおか まち
- ②NPO法人 神岡・町づくりネットワーク 【岐阜県】
- ③（一社）市民自転車学校プロジェクト 【京都市】
- ④太陽誘電株式会社 【群馬県】
- ⑤西日本鉄道株式会社 【福岡市】
ベース トレス
- ⑥株式会社BASE TRES 【静岡県】



令和5年度 自転車活用推進功績者表彰 受賞者①



佐藤信哉 氏<福岡県>

- 国際自転車競技連合(UCI)コンチネンタルチームに属する、全国最大規模のクラブチーム「VC FUKUOKA」を運営。
- 練習環境の整備や経済的な支援によって、パラアスリートの育成及びパラリンピックメダルの獲得に寄与し、また、障がいの有無に関わらず参加者が交流できるイベントの運営などにより、多様性社会の実現に貢献している。



全国最大規模のクラブチーム「VC FUKUOKA」

東京2020パラリンピック（右：金メダリストの杉浦佳子選手）

●受賞者からのコメント

私自身としては自転車界に貢献したという実感はなく、自転車をスポーツとして向き合い、その現場で様々なアスリートと共に汗をかいただけに過ぎず、まずはそうした選手たちとその場を与えてくださった方々に感謝いたします。

地域事業についても、ご推薦頂きました福岡県のみなさまをはじめ、多くの方々のご協力により成し遂げられたものであり、こうしてお世話になりましたみなさまと共にこの喜びを共有できたらと思います。

令和5年度 自転車活用推進功績者表彰 受賞者②



特定非営利活動法人神岡・町づくりネットワーク<岐阜県>

- 廃線となった神岡鉄道のレール上に市販のマウンテンバイク2台を固定し運転する、新感覚のアクティビティーを開設。
- 2022年には6.5万人の誘客を実現し、2023年5月には累計乗車数は50万人に達している。その他、地域商店街の活性化や地域イベントに貢献しており、東日本大震災では復興支援のため「レールマウンテンバイク」の貸出を実施。



廃線した神岡鉄道を活用した「レールマウンテンバイク」



震災復興支援のための「レールマウンテンバイク」貸出

●受賞者からのコメント

全国で相次ぐローカル鉄道廃線の中、私たちの活動に高い評価をいただき大変光栄に思います。
これからも、全国の同業者と力を合わせながら、地域はもちろんのこと多方面にも貢献できるよう活動を続けていきたいと強く感じております。この度は誠にありがとうございました。

令和5年度 自転車活用推進功績者表彰 受賞者③



一般社団法人市民自転車学校プロジェクト<京都市>

- 未就学児向けの「キックバイクを用いた子ども自転車教室」をはじめ、各地で多様な自転車教室を開催しながら、国内外から幅広い自転車関係者が参加する「自転車利用環境向上会議」において教育手法について情報発信しているほか、障害者児童向けのワークショップを実施するなど、「インクルーシブ・サイクリング」の普及にも注力している。



キックバイクを用いた子ども自転車教室



「インクルーシブ・サイクリング」の普及に向けた活動



「自転車利用環境向上会議」における情報発信

●受賞者からのコメント

自転車というツールがもつポテンシャルを活かし、豊かな生活をエンジョイするため、ライフステージや発達に応じた自転車の楽しみ方・教育の開発・啓蒙・実践を通じ、人々が交わり、心の通う社会への一助としてこれからも努めて参ります。

令和5年度 自転車活用推進功績者表彰 受賞者④



太陽誘電株式会社<群馬県>

- 電子部品メーカーとして事業を営みつつ、「市民モニタリング実証実験」、「シェアサイクル事業“コグベ/あかぎコグベ”」用に自社開発の回生電動アシストシステムを搭載した電動アシスト自転車150台を無償提供し、前橋市の自転車を活用したまちづくり、シェアサイクル事業の推進に貢献。
- 公用自転車として群馬県に回生電動アシスト自転車を寄贈及び無償貸与し、地域職員の公務における自転車活用にも寄与。



前橋市シェアサイクル“あかぎcogbe (コグベ) ”



回生電動アシストシステム

●受賞者からのコメント

この度は、栄誉ある賞をいただき誠にありがとうございます。

太陽誘電は群馬県内に多くの拠点を持つ電子部品メーカーで、環境に優しく、健康増進や安心/安全走行に貢献する回生電動アシストシステムなどのソリューションも創出しています。今後も安全・安心で快適・便利な暮らしを支え、社会課題の解決に取り組んでいきます。

令和5年度 自転車活用推進功績者表彰 受賞者⑤



西日本鉄道株式会社<福岡市>

- 大手民鉄では初めて、大都市部本線の営業列車でサイクルトレインを実施
- スマホアプリを活用した予約・自転車台数管理・決済システムなどの導入などによる、サイクルトレインの実施に係る追加負担の抑制
- シェアサイクル・鉄道・バスのMaaS連携など、モデル的・先駆的な取組を行う。また、鉄道会社の広告媒体を活用し、着地サイクリングルートの案内を実施している。



サイクルトレイン導入車両（3000形(特急大牟田)）



ホーム上の誘導サイン

スマートフォンによる予約・決済



サイクルトレイン車内の様子

●受賞者からのコメント

自転車活用推進功績者表彰を受賞できましたこと大変光栄です。

「サイクルトレイン」は、列車の中に自転車がそのまま乗るというものです。当社鉄道の本線を使って取り組むことで、沿線全域に渡るサイクルツーリズムを推進し、観光需要を喚起させ地域の新たな賑わい創出に貢献できるよう取り組んでまいります。



株式会社BASE TRES<静岡県>

- 西伊豆の炭焼き道・生活道を蘇らせる「西伊豆古道再生プロジェクト」を開始し、古道やその周辺森林の整備により、MTBトレイルツアーを提供しながら、森林整備で発生した木材を、自社で運営のする宿泊施設のリノベーションや熱エネルギーへの利用、地域文化の継承に活用するなど、持続可能でありながら成長を続けられる観光サービスを提供している。
- また、地元中学生を対象にMTBを活用した体験学習を受け入れるなど、地域活性化に大きく貢献している。



再生古道を活用したMTBトレイル



薪割り体験の様子



宿泊施設リノベーションの様子

●受賞者からのコメント

古道の再生から始めたMTBツアーや、わたしたちが取り組む自然資源を利用した観光事業をこのような形で評価いただき感謝いたします。これからも環境整備に取り組みながら、世界に通用するような価値のあるツーリズムを開拓していくと考えております。

コラム②：令和5年度の自転車通勤ベストプラクティス



「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

制度概要

- 自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤を積極的に推進する企業・団体を認定
- 令和2年度に制度創設
- 「宣言企業」：57社認定済（令和5年4月末時点）
- 「優良企業」：令和3年度に初認定・表彰（令和4年度も実施）

| | 宣言企業 | 優良企業 |
|------|---|--|
| 認定要件 | 以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化 | 自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等） |
| 期間 | 5年間有効（更新可） | 宣言企業の有効期間（更新可） |
| 認定ロゴ | | |

優良企業

- ①シチズンカスタマーサービス(株)（腕時計修理等）【東京都】
- ②松本市（地方公共団体）【長野県】
- ③ライトウェイプロダクツジャパン(株)（自転車及び部品製造・販売等）【東京都】



令和5年度 自転車通勤推進優良企業認定①



シチズンカスタマーサービス株式会社 <東京都足立区>

- 社内の自転車安全教育指導員と警察による指導に加え、自転車関連事故の相手方となり得る自動車(東京都トラック協会)側の視点も取り入れた危険箇所マップを活用し、自転車安全利用講習等の安全教育に注力
- 天候に応じた通勤手当の支給など、柔軟な通勤方法を認めている



危険箇所マップ（東京都トラック協会提供）



安全講習の様子

●受賞者からのコメント

この度の栄誉ある「自転車通勤推進企業」の優良企業に認定していただきましたこと、大変光栄に思います。

弊社は、従業員の健康や安全、環境への配慮を重要視して活動して参りました。

今回の受賞を励みにし、今後も従業員並びに地域の方々が安心安全に過ごせるよう、継続的な活動をしていきたいと思います。

令和5年度 自転車通勤推進優良企業認定②



松本市<長野県松本市>

- 通勤実態を踏まえた自転車ネットワーク整備路線の選定や駐輪場整備に加え、市が民間事業者とともに実施しているシェアサイクル
- 事業による地域全体の自転車通勤を促進。



シェアサイクル導入時の式典



ヘルメット着用啓発



シェアサイクルによる通勤の様子

●受賞者からのコメント

この度は、本市の取組みを評価いただきましたことを大変光栄に思います。
今後も、市民の皆さんに安全で安心して自転車を利用いただける環境づくりに取組むとともに、市職員が率先して通勤や公務において自転車を利用する姿勢を示し、地域の自転車利用促進に努めて参ります。

令和5年度 自転車通勤推進優良企業認定③



ライトウェイプロダクツジャパン株式会社<東京都豊島区>

- 柔軟な通勤手当の実施に加え、自転車通勤を検討している企業に対し、規約づくりや安全講習、ヘルメットの貸出しといったサポートプランを無償で提供し、他企業の自転車通勤をも促進



規約づくりや安全利用に関する講習

自転車通勤

自転車の基礎知識、アスリートコラム、パーカルアクセサリー情報、自転車のメンテナンス等の情報を発信するWebサイト。



BBB ヘルメットの安全基準について
▲登録済み | 管 2023年4月8日 | ○ 未登録
本邦第2例となる自転車用ヘルメット規格策定と、規格の策定でヘルメットを販売している人が検討するガイドラインをもよろしくお読みください。私がセルフはどうでしょうか?
今日はヘルメットの安全基準についてお話を



使いたいときだけ・・・、「スポーツバイクにも弱力ゴを・・・」の話。(BASIL クリックフィックス編)

▲登録済み | 管 2023年3月19日 | ○ 未登録
力が行き届かない心地一石、スポーツバイクに乗る強さを

ブログで自転車通勤ノウハウを紹介

柔軟な通勤手当の実施

●受賞者からのコメント

この度は、「自転車通勤優良企業」としてご表彰頂き光栄に思います。日々の生活の中で健康を推進し、より良い地球環境の未来に寄与することができる「自転車通勤」に対する取り組みが評価されたことを嬉しく思います。
今後もより一層の努力を重ね、模範となる企業として社会に貢献していきます。

ありがとうございました！

