



高梁市自転車活用推進計画



令和6年10月
高梁市



目 次

本編

1. 総論	3
(1) 高梁市自転車活用推進計画の位置づけ	3
(2) 計画期間等	4
(3) 自転車を巡る現状と課題	4
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	7
【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	7
【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	7
【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光振興の実現	8
【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	8
3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	9
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に 推進するために必要な事項	9
(1) 関係者の連携・協力	9
(2) 計画に定める施策の実施状況の調査と計画の見直し	9
(3) 広報活動等	10
(4) 法附則に対する今後の取組方針	10
別表 (自転車の活用の推進に関し講ずべき措置)【目標1】～【目標4】	11～17

資料編

1. 自転車点検	2
2. 交通安全教室	3
3. 高梁市の自転車に係る取り組み	4
4. 岡山県による主なハード事業の状況	12
5. 岡山県による主なソフト事業の状況	13
6. 自転車活用推進法	16

1. 総論

(1)高梁市自転車活用推進計画の位置づけ

自転車は、通勤・通学、買い物など日常生活における身近な移動手段や、サイクリングのレジャーやスポーツとして、様々な場面で子どもから大人まで幅広い世代の方に利用されています。また、ゼロカーボンシティの実現や健康寿命の延伸など、自転車利用のニーズは高まっています。

近年、国では自転車利用環境の改善に向けた取り組みが進められており、平成29年5月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする

「自転車活用推進法」が施行され、同法に基づく「自転車活用推進計画」が、令和3年5月に改定されました。同法第11条において、市町村は、国及び都道府県が策定する自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならないと定められており、岡山県は令和4年1月に、第2次岡山県自転車活用推進計画を策定しています。

本市は、令和3年3月に策定した高梁市総合計画の都市像に「健幸都市たかはし」を掲げ、身体健康だけでなく、市民の皆さんが生きがいを感じ、地域への愛着と誇りを持って、心豊かに暮らせるまちづくりを目指しているところです。

本市の自転車を通じた取り組みについては、平成23年から、交流人口の拡大と地域活性化を目指し、本市の特徴でもある山坂を自転車で駆け上るタイムを競う「ヒルクライムチャレンジシリーズ」を毎年10月第1日曜日に開催してきました。走りやすいコース、温かいおもてなしなどが参加者の間で評判となり、毎年1,000人前後のエントリーが集まる大会に成長し、参加者の間では「自転車のまち高梁」が浸透してきました。

また、令和5年には、タイムや順位を競うレース形式ではなく、市内全域を対象としたサイクリングとコース上の休憩地点（エイド）で高梁名物などの食を楽しむ形で「ヒルクライムチャレンジ グランフوند高梁(3コース)」を初開催いたしました。レースで培った温かいおもてなしで参加者のご好評をいただき、今後のまちづくりの一翼につながるものと期待しているところです。

また、「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」にも加盟し、自転車が日常的な移動手段であるほかに、環境、健康、観光、教育、経済、交通といったさまざまな局面に対し、多様な利用価値があること、多様な地域活性化の方法があることなどを研究・検討しています。

こうした背景から、本市は「健幸都市たかはし」の実現を目指し、環境負荷の低減、健康増進、観光振興、交通安全などの自転車を通じた諸施策に取り組んでいくとともに、毎年10月第1日曜日を「高梁市自転車の日」と明確に位置付け自転車を通じた地域活性化を一層図っていくことを目指し、「高梁市自転車活用

推進計画」を策定します。

(2)計画期間等

計画期間は、上位計画である「高梁市総合計画」の目標年度に合わせ、令和6年度から令和12年度までの7年間とします。

本計画は、国の「自転車活用推進法」第11条第1項に基づく自転車活用推進計画となります。策定にあたっては、「高梁市総合計画」、その他関連計画との整合を図ります。

(3)自転車を巡る現状と課題

自転車は、環境にやさしい交通手段であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及しています。

このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は多様化しています。

(都市環境)

全国において、家庭から排出される二酸化炭素の約23%が自動車から排出されている中(岡山県ゼロカーボンアクション資料より)、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ可能な範囲で転換することが重要であります。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまっています。

中高生等の自転車通学路については、関係機関が連携した高梁市通学路安全推進会議において「高梁市通学路交通安全プログラム～通学路の安全確保に関する取組の方針～」を策定しています。プログラムでは、学校区ごとに通学路の状況や危険箇所、対策内容等の取りまとめをしていますが、今後も計画的な整備が必要な状況です。

また、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスを巡る環境が厳しさを増しています。

このような状況の中で、今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近で使いやすい交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要となります。

■自転車に関係する事故件数

(岡山県全体)

平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年
2,533	2,060	1,758	1,447	1,182	1,003	850	923	1,041	929

(出典: 令和 4 年版交通年鑑(県警察))

(高梁市)

平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年
15	7	8	2	7	6	1	2	3	2

(出典: 高梁警察署交通課聞取り)

■自転車の交通手段分担率

		平成 2 年	平成 12 年	平成 22 年	令和 2 年
自転車のみ	岡山	17.6%	15.3%	14.2%	11.8%
	全国	12.9%	12.2%	11.6%	9.8%
(参考)	岡山	51.2%	61.3%	65.0%	65.6%
自家用車のみ	全国	37.2%	44.8%	46.5%	46.9%

※自転車の交通手段分担率＝自転車利用者数／全交通手段の人口
 自転車利用者数: 通勤・通学時に自転車のみを選択する 15 歳以上の就業者・通学者数
 全交通手段の人口: 15 歳以上の就業者・通学者数

(出典: 国勢調査(総務省統計局))

(市民の健康増進)

平成29年に行った高梁市の健康づくりに関する意識・生活アンケート調査では、運動不足を意識している人は、女性全体の約70%、男性全体の約60%を占めており、特に30歳から50歳代の働き盛り世代では、運動不足を感じている人が多くなっています。

本市の国民健康保険のデータによると、男性の約半数がメタボ該当者及び予備軍で、女性も BMI の基準値を超えている人の割合が全国と比べて高く、生活習慣病の発症のリスクが高まっています。また、高齢期には整形外科疾患等により長時間の歩行等、膝に負担がかかる運動ができにくい状況があります。

健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく、脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、若い時から膝等への負担の少ない自転車利用をすることで、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに寄与するものです。

一方、本市の子どもの体力・運動能力は、この数年、緩やかな上昇傾向にあるものの、体力水準が高かった昭和 60 年頃と比較すると依然として低い水準にあり、運動習慣については運動する子どもとそうでない子どもの二極化が見られることから、身近で運動・スポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めています。

さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいや生活の質の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められています。

(観光地域づくり)

サイクリングツアーがインバウンド客から高く評価される等、インバウンド客のニーズが、買い物中心から体験型観光へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められています。一方インバウンド客は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を本市へも拡大することが重要な課題となっています。

このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されており、サイクリング環境を整備し、自転車利用者にとっての高梁の魅力を向上させることが望まれています。

(安全・安心)

令和4年中の岡山県内における自転車に関係する交通事故は929件(内死亡18件)であり、その内自転車が第一当事者(自転車側の過失が重い)として死亡した事故は、約6割にも及びます。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育の推進や安全性の高い製品の購入、購入後の定期的な点検整備が重要であります。

また、東日本大震災等の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、さらに災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要であります。

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定めます。

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

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、国及び県計画を勘案して、以下のとおり4つの目標を掲げます。また、これらの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定めます。

【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

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等による交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ります。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有する交通手段であることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との共存・連携を図り、自転車利用を促進します。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図ります。

（実施すべき施策）

1. 自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間を確保します。
2. シェアサイクルの普及を促進するとともに、サイクルポート配置の最適化を検討します。
3. 県及び他市町村と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進します。
4. 歩行者・自転車中心のまちづくりの実現を図るため、生活道路・自転車通学道路における通過交通の抑制を図ります。また、今後策定予定の「高梁市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備を進めます。

【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

自転車競技や長距離サイクリングイベントの開催、幼少期から自転車に触れ合うこと、また日常生活における自転車利用も含めたスポーツの振興により、健康でいきいき暮らせることを目指します。このために、生活習慣病の予防や、人生を健康に過ごし、生活の質の向上に資するよう、市民の健康に関する情報を理解し活用する能力の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながる交流・連携のまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図ります。

また、市民の体力の向上等に資するよう、サイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図ります。

(実施すべき施策)

5. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進します。
6. 市民の健康に関する理解力を高めるとともに、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進します。
7. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進します。

【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光振興の実現

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図ります。

このため、他市町村や関係団体等と連携して、サイクリストの期待を超えるおもてなしの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から魅力的なサイクリング環境の創出を目指します。

また、県内のサイクリングルートや県域を越えた広域的な連携を図ることなど、サイクリングイベントの開催等とも連携した国内外のサイクリストの誘客を図ります。

(実施すべき施策)

8. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインやサイクルバスの検討等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、魅力的なサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進します。

【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自分の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められています。その上で歩行者、自転車、自動車相互の特性や交通ルールを理解し、尊重し合いながら安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指します。

このため、自転車通行空間の整備形態に応じた自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の減少を図ります。また、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上さ

せます。あわせて、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進させます。

(実施すべき施策)

9. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、市民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進します。
10. より安全に自転車を利用するために、点検整備を促進する広報啓発を行います。
11. 市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進します。
12. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進します。
13. 歩行者・自転車が安全・安心に通行できるように生活道路における通過交通の抑制を図ります。(実施すべき施策 4 の再掲)
14. 災害時における正しい自転車利用方法について、普及啓発を図ります。
15. 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進させます。

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別表(11ページから17ページ)のとおり定めます。

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1)関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、市長部局、教育委員会、警察が緊密に連携して施策の推進を図ります。また、本計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、県、他市町村、公共交通事業者その他の事業者、市民等が相互に連携し、取り組みます。

さらに、国が実施する自転車の活用の推進について、国、県、地方公共団体、NPO、関係団体、広域的な協議会の担当者等が一堂に会する会議等、先進事例の横展開や課題解決に向けた議論を深めるための取組の推進について協力し、連携を図ります。

(2)計画に定める施策の実施状況の調査と計画の見直し

本計画について、必要に応じて有識者の助言や「高梁市交流・連携のまちづくりプロジェクトチーム」の提案を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関して調査し、その結果を精査します。その際、別表に示す指標を設定した施策については、併せて当該指標を用います。

また、計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。

(3)広報活動等

国及び県が整備する各種データを含めた自転車に関する統計等について有効活用を図ります。

また、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、他市町村や関係団体等と連携し、市民に対して、自転車の魅力を多面的にPRする等、広報活動を展開します。

(4)法附則に対する今後の取組方針

法附則第3条第2項に基づく「自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度」については、国の検討状況を踏まえ、損害賠償責任保険等への加入促進の方法等について検討を行います。

(自転車の活用の推進に関し講ずるべき措置)

【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 (計画期間／R6-R12)		
施 策	指 標	措 置
１．違法駐車取締りの推進		① 駐車禁止等の規制実施 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況を踏まえ駐停車禁止の規制の実施を検討する。
		② 違法駐車を取り締まり 悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点をおいて取り締まりの実施に努める。
		③ 駐車監視員による違法車両の確認 配置している駐車監視員による、駐車違反車の確認や違反防止に一層努める。
２．シェアサイクルの普及促進及びサイクルポート配置の最適化	・サイクルラック設置数 【実績値】 ３７基 【目標値】 ６０基	① シェアサイクルの普及促進 高梁市の地勢や観光地、大学や高校との意見交換・ニーズ調査等を行いながら、シェアサイクルについて研究・検討する。 また、関係機関と連携し、レンタサイクルの配置箇所や台数の増を図る。
		② サイクルポート配置の最適化 老朽化したサイクルラックを入れ替え整備するとともに、サイクリスト応援店舗の増加を目指し、配置箇所を充実せざる。
３．地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進	○高梁市内における駐輪場 ・高梁駅前公共自転車駐車場 ・川面駅前駐輪場 計２箇所	① ニーズに対応した駐輪場の整備 放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を継続して実施する。
		② 鉄道事業者への積極的な協力の要請 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、駐輪ニーズを踏まえ、鉄道事業者への協力要請を行う。
		③ 犯罪の防止に配慮した駐輪場普及推進 安心・安全を確保するため、現状備中高梁駅前の駐輪場内には防犯カメラを設置しており、

		それに加えて窃盗等犯罪防止のための広報啓発等に努める。
		④ 自転車の放置防止の推進 快適な環境を確保するため放置防止に関する周知に努める。
4. 歩行者・自転車中心のまちづくりのための生活道路における通過交通の抑制		① まちづくりと連携した自転車施策の推進 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、自転車通行空間の整備を促進する。 また推奨ルートの看板や表示物の整備を行う。
		② ゾーン 30 や狭さく等による安全対策の実施 「ゾーン 30」の整備や狭さくの設置、路盤の改修、ガードレールの設置、段差解消、道路清掃等ハード面の整備を行うと共に、交通安全指導などのソフト面の対策を実施する。
		③高梁市自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備 安全で快適な自転車通行空間を確保するため、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を計画的に進める。

【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（計画期間／R6-R12）		
施 策	指 標	措 置
５．幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興	・ 自転車イベント参加者数 【目標値】 1,500 人	① ヒルクライム等イベントの開催 毎年 10 月第 1 日曜日を「高梁市自転車の日」と定めヒルクライムチャレンジイベントを開催する。 また、ランバイク（キッズを対象とした自転車レース）やクリテリウム（周回するロードレース）の大会誘致に向け、関係団体と連携を図る。 飲食店等を巡る自転車イベントの開催や観光協会と連携し着地型旅行商品の造成を行う。
		② 公園や廃校跡地等の有効活用の検討 今後整備する公園は、乗入れ対応とする。またサイクルスポーツも共存できる施設整備について検討する。
		③ タンデム自転車の公道走行の普及啓発 岡山県において令和 2 年に解禁されたタンデム自転車公道走行について普及啓発を図る。
６．自転車を活用した健康づくりの推進		① 健康増進の広報啓発 「今日は自転車で！」などのキーワードを検討し、広報紙やホームページ、SNS を活用した広報を充実する。また健康フォーラムや個別の健康指導等の場でも自転車利用の啓発を図る。
		② 健康増進と連携した観光事業促進 自転車利用が、体力づくりのためにバランスよく栄養補給できるメニューの紹介や高梁市の産品を活かした「チャリ飯」の開発等の事業を展開する。
７．自転車通勤等の促進		① 自転車通勤の広報啓発 市役所職員や市内事業所へ自転車通勤を呼び掛ける。
		② 庁舎における駐輪場の整備 駐輪場の整備と共に空気入れや自転車工具などの備品整備を行う。

【目標３】サイクルツーリズムの推進による観光振興		(計画期間／R6-R12)
施 策	指 標	措 置
8. 魅力的なサイクリング環境の創出	・ 協力店舗数 【実績値】 24 店舗 【目標値】 30 店舗	① サイクリング環境の充実 専用ウェブサイト「サイクルシティ高梁」を活用した情報発信の一元化を図り、魅力を向上させる。 また、誰もが迷わず安全・快適に楽しく走行できる環境整備やメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境を整備する。
	・ リペアステーション設置数 【実績値】1 基 【目標値】5 基	② サイクルバス、サイクルトレイン等の検討 鉄道事業者やバス事業者と連携し、先進的な取組事例等について、実現性を踏まえた研究を行う。
		③ サイクリスト受入サービスの充実の要請 高梁サイクリストガイドマップ等の作成により、市内の飲食店等の協力のもと、受入サービスの充実を図る。

【目標４】自転車事故のない安全で安心な社会の実現		(計画期間／R6-R12)
施 策	指 標	措 置
9. 安全性の高い自転車の普及	○市内での自転車乗車中の交通事故件数 【実績値】2 件 (令和4 年実績) 【目標値】0 件	① 安全性の高い製品購入につながる広報啓発 市内の自転車による交通事故情報等の収集を行い、市民へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。
		② 自転車の積載制限に関する検討 自転車の積載制限について、市内の道路交通環境を踏まえながら警察と連携して検討する。
10. 自転車の点検整備の促進		① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発 より安全な自転車の点検整備の促進について、交通安全教室等の機会やホームページ、SNS等を活用し、広報啓発を行う。

11. 自転車の安全利用の促進		① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 HPや広報紙、各種SNS等を活用し、「自転車安全利用五則」についての啓発を行い、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。
		② 交通安全意識の高揚を図る広報啓発 自転車の安全利用について、市の交通安全対策協議会でも重点事項とし、市民の交通安全意識の高揚を図る広報啓発等に努める。
		③ ヘルメット着用の広報啓発 交通事故の被害を軽減するため、交通安全教室や広報啓発等により、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に対して自転車利用時におけるヘルメット着用の促進を図る。
		④ 自転車運転者講習制度の着実な運用 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習を警察等関係機関と連携して着実な運用を図る。
		⑤ 交通安全に関する指導技術の向上 交通安全啓発等に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図るほか、効果的と認められる交通ボランティア活動の各種取組について、関係機関・団体への周知を図る。
		⑥ 高齢者向けの安全教室の実施 高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、交通安全教室等における自転車の安全利用についての周知を継続して実施する。
		⑦ 自転車通行空間形態に応じた交通ルールの広報啓発 自転車通行空間形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。

		⑧ 市役所職員に対するルール順守の徹底 ヘルメットの着用など事業所として率先した取り組みを行う。
		⑨ 自転車の飲酒運転を許さない社会環境づくりの推進 自転車の飲酒運転も犯罪になることをHPやSNS等を活用して周知し、自転車の飲酒運転を許さない環境づくりを推進する。
12. 学校・園における交通安全教育の促進	○交通安全について指導している学校の割合 【実績値】42.8% (令和4年度実績) 【目標値】100%	① 交通安全教室の講師へ向けた講習会実施 県主催の研修を年1回受講する。
		② 交通安全教室の開催 児童生徒等の発達段階に応じて、より効果的な交通安全教育を継続して実施する。
		③ 通学路周辺の安全点検の実施 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車視点も踏まえた通学路の安全点検を行う。
13. 歩行者・自転車中心のまちづくりのための生活道路における通過交通の抑制 (4の再掲)		① まちづくりと連携した自転車施策の推進 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、自転車通行空間の整備を促進する。 また推奨ルートの看板や表示物の整備を行う。
		② ゾーン30や狭さく箇所(設置(整備)等)による安全対策の実施 「ゾーン30」の整備や狭さく箇所(設置(整備))、路盤の改修、ガードレールの設置、段差解消、道路清掃等ハード面の整備を行うと共に、交通安全指導などのソフト面の対策を実施する。
		③ 高梁市自転車ネットワーク計画の策定による自転車通行空間の整備 安全で快適な自転車通行空間を確保するため、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を計画的に進める。

14. 災害時における 自転車利用		① 災害時の移動手段としての活用推進 機動的な自転車は災害時の人や物資の移動手段として有効である。そのため普段からタイヤ空気圧、ブレーキなど常にチェックしておくことが必要であり、その周知を図る。
15. 自転車損害賠償 責任保険等への加入 促進		① 自転車損害賠償責任保険等加入の必要性周知 チラシ等により、市民に対する自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。 ② 小売事業者への働きかけの実施 自転車小売事業者等に対し、自転車購入者への自転車損害賠償責任保険等加入の促進を働きかける。 ③ 教育機関を通じた広報啓発の推進 児童・生徒等への保護者に対して、教育機関を通じて自転車損害賠償責任保険等加入についての広報啓発を行う。

資料編

1. 自転車点検

「ぶたはしゃべる」

ぶ …ブレーキ

た …タイヤ

は …反射材

しゃ…車体

べる…ベル

ブレーキはよく効くかな？

タイヤの空気、溝はすり減ってないかな？

反射材、尾灯は割れたり、汚れたりしていないかな？

サドル、ハンドル、チェーン、ペダルなどガタついていないかな？

ベルは鳴るかな？

かぎ…キー

鍵は壊れていないかな？ 二重ロックができていないかな？



2・交通安全教室

◎幼・小学校の自転車教室

- ・ヘルメット着用
- ・自転車点検
- ・自転車3つの左
 - 1) 左側から乗る
 - 2) 道の左側を走る
 - 3) 左側に降りる
- ・安全な乗り方
- ・標識 止まれ が重要
- ・コースで練習する
- ・DVDを見る(雨天)
- ・パワーポイントによる説明

区分	校数	回数	参加人数
令和2年度	7	11	390
令和3年度	7	10	425
令和4年度	5	11	430
令和5年度	9	11	540

◎幼児2人同乗

自転車教室

- ・ヘルメット着用
- ・自転車点検、使い方
- ・自転車3つの左
- ・安全な乗り方
- ・市役所駐車場、周辺を走行し練習

区分	回数	参加人数
令和2年度	2	9
令和3年度	1	5
令和4年度	1	7



3. 高梁市の自転車に係る取り組み

1 サイクルシティ高梁

【ロゴマークの作成】

サイクルシティ高梁「ロゴマーク」の作成



サイクルシティ高梁のロゴマークです。高梁市の豊かな自然(山や雲海)や歴史のまちを連想させる備中松山城の御城印、サイクリングを通じて、人と人とのつながりが広がり、豊かで美しい高梁がずっと続くことを願い、ロゴマークを作成しました。

【サイクルイベントの充実】

ヒルクライムチャレンジシリーズ高梁吹屋ふるさと村大会(レース)



～キーワードは『1/365+364/365』

1日の大会を1年の地域活性に活かし、自転車で地域を元気にします。～を大会コンセプトに、2011年から10回開催。



**HILL CLIMB
CHALLENGE SERIES**
in TAKAHASHI

ヒルクライムレースとしては斜度が緩やかで、初心者・子どもから安心して参加できるコースを設定。川沿いで農山村の景色を楽しみながら走り、最終ゴールには全国的にも有名な重要伝統的建造物群保存地区である吹屋の町並みを目指すというもので、他では味わえない特別なものとして、県内外から1,000人もの参加者を集める大会に成長しました。

ヒルクライムチャレンジグランfond高梁(ファンライド)



～キーワードは『1/365+364/365』

1日の大会を1年の地域活性に活かし、自転車で地域を元気にします。～
の大会コンセプトを引き継ぎ、2023年に初開催。



高梁吹屋ふるさと村大会では限定的だった地域を、高梁市全域に広げたい！エイド（休憩地点）の運営やそこでのサイクリストとの交流、沿道での応援などを通して、地域の方々に自転車文化への興味をもっていただきたい！そして、何より全国の皆さんに高梁市のよさを知ってもらい、楽しんでもらいたい！との思いでリニューアルしました。当日は、約550人の参加がありました。

たかはしサイクルフェス！！



「ヒルクライムチャレンジ グランfond高梁」の広報と「サイクルシティ高梁」を掲げている本市として、実際にいろいろな自転車に触れることで「自転車の楽しさ」を感じていただくことを目的に、2023年に「うかん常山公園」で初開催。

当日は、人気サイクルショップが大集結し、試乗会や最先端のおしゃれアイテムの販売がありました。玉野競輪選手会よりチャリ氷の出店もあり、人気を博していました。最後には、超豪華アイテムが当たるビンゴゲームを開催し、大成功のイベントとなりました。

【ランバイクの普及・推進】

ランバイク・ヘルメットの配布（こども園・幼稚園・保育園）



配布を希望する市内各園に、キックバイク23台・キッズ用ヘルメットを23個購入し、寄贈しました。幼少期からランバイクに乗ることでバランス感覚をみがいてもらい、補助輪なしの自転車にスムーズに乗ることができるようになってほしいとの思い、また、ヘルメット着用努力義務化に伴い、幼少期からヘルメット着用について慣れてもらい、安全性について理解してもらいたいとの思いがこもっています。

MOMOTARO RIDERS ランバイク体験会



ランバイクの普及・発展を図り、競技力の向上を目指すとともに、定期開催をすることで開催地域や企業なども一体となり、子どもたちの成長を応援し盛り上げることを目的として、2023年初開催。

実際の大会レースで使用するランバイクやヘルメットなどの装具を着用の上、簡易コースの試乗体験を行った。何度もコースを周回する子どもや笑顔でゆっくりと走る子ども、おそろおそろ保護者と回る子どもなど、それぞれ楽しんでいる様子が見られました。午前と午後の各1回ずつ、MCの実況と電子音のスタートにより、簡易レースを味わう体験も行われ、走り終わった後は、完走証を受け取り、表彰台の上で写真撮影を楽しみました。

MOMOTARO RIDERS CUP(ランバイクレース)



「ランバイク(ペダルのない自転車)」を活用した幼児スポーツの振興を図るために、全国各地でレースや体験会が開かれています。民間事業者の主催で令和5年度から、高梁市も会場の1つとして開催されています。家族・仲間達とのコミュニケーション能力の向上、ジュニア世代以降に取り組むスポーツとの互換性などを広く伝えていくために、高梁市、高梁市教育委員会は、大会の後援を行っています。

【環境整備】

推奨ルートの設定

推奨サイクリングコース



ヤマフル マチフル サイクル



グランフォンド高梁コース



高梁吹屋ふるさと村大会コース

訪れて楽しい! 見どころがたくさん!
高梁市のサイクリングがもっと楽しくなる!
気軽にサイクリング、本気にロングコースなど、楽しむレベルに合わせた5つのサイクリングルートを設定しています。

【その他】

■サイクルラックの設置

グランフォンド高梁コースや推奨5ルート、サイクリスト応援店舗など37箇所に設置し、今後も更新や新設をしていきます。

■サイクルリペアステーションの設置

サイクリストのために、自転車修理用の立体型のボックス（サイクルリペアステーション）を市内に設置予定です。令和6年6月に高梁市役所駐輪場付近に設置しました。箱の中には、空気入れやパーツの修理などに使用する各種ツールが入っており、いつでも使用可能で、「サイクルシティ高梁」のブランド力を高める取り組みの1つとして展開していきます。



2 高梁市交流・連携プロジェクトチーム

【取組事例】

- ① タンデム自転車講習会
- ② ラッピング自転車の制作、レンタサイクル
- ③ るるぶ特別編集「チャリ旅おかやま」
- ④ 高梁サイクリストガイドマップの作成

高梁市交流・連携のまちづくりプロジェクトとは？



このプロジェクトは、高梁市の交流人口の拡大と活力あるまちづくりを推進するための調査・研究を行い、事業を提案・実施することを目的とし2019年の8月にスタートしました。チームとして、私たちは自転車を利用したまちづくりや観光振興及び広域交流・連携の推進に取り組んでいます。

発足から現在までの活動一覧



自転車による
まちづくり



地域経済の活性化に
繋がる観光振興及び
広域交流・連携



その他

- ・ ヒルクライム・グランフォンド アンケート調査
- ・ サイクルヘルスアップ
- ・ るるぶ特別編集「チャリ旅おかやま」
- ・ サイクリングしまなみ2022
- ・ タンデム自転車講習会
- ・ ファンライドたかはし2020
- ・ プチクライム
- ・ ラッピング自転車

- ・ お駕籠で登城（日軽形材、ダイヤ工業、日本貿易産業と連携）
- ・ 高梁市図書館開館3周年記念「x梁アートギャラリー」（2020.2.1～2020.2.9）

- ・ 高梁Cyclist guide map作成
- ・ グリーンスローモビリティ実証実験参加
- ・ 各種ブース出展
 - ・ そうじゃ吉備路マラソン
 - ・ ランバイクイベント
- ・ スマイル絆ウォーキングチャレンジ100in高梁参加
- ・ サイクルバス（香川県：琴平バス）視察
- ・ 簡単にできる免疫力アップ料理 Youtube高梁市公式チャンネルにて紹介

など

タンデム自転車講習会 2020年8月18日



2020年4月から「タンデム自転車」の二人乗り走行が可能となったことを受けて、高梁自動車学校で、タンデム自転車の体験・講習会を開催しました。岡山県サイクリング協会の指導を受けて、タンデム自転車の試乗を行いました。

ラッピング自転車

2022年4月19日



観光の集客アップとPRにつなげるため、備中松山城の猫城主「さんじゅーろー」と日本遺産に認定された「ジャパンレッド発祥の地 備中吹屋」をラッピングした電動自転車を導入。高梁市観光案内所のレンタサイクルとして活用しています。

るるぶ特別編集「チャリ旅おかやま」2022年8月



県と関係市町で構成する「地域課題解決支援プロジェクト協議会」にて、岡山県をPRするため作成。一押しの展望スポット、史跡、必食の地域グルメなど、サイクリングの目的地や立ち寄りスポットを多数紹介しています。

高梁サイクリストガイドマップVOL.2作成 2022年10月



サイクリストに優しい「自転車のまち」を推進するために、「高梁サイクリストガイドマップVOL. 2」を作成・配布しました。サイクリスト向けに様々なサービスを提供している高梁市内の飲食店を紹介しています。

4. 岡山県による主なハード事業の状況

岡山県サイクリング推奨ルートについて、路面標示の設置等のハード整備

■路面標示の設置 (1,132 箇所)

ルートを示す方向標示や目的地までの
距離を示す距離標示を路面に設置



■注意喚起標示の設置 (72 箇所)

速度が出やすい下り坂に、停車や減速
を促す注意喚起標示を設置



■案内看板の設置 (13 箇所)

推奨ルートや観光スポットなどを表示
した案内看板を設置



■自転車ラックの設置 (23 基)

サイクリストが休憩できるよう自転車
ラックを設置



岡山県サイクリング推奨ルートについて、ルートの愛称や協力店の決定等のソフト事業を行っている。

2020年12月作成

ハレいろ・サイクリングOKAYAMA | 岡山県サイクリング推奨8ルート

<https://www.okayama-kanko.jp/hareiro-cycling/>

HARE IRO CYCLING

0 10km

8 HIRUZEN-KOGEN HEIGHTS CYCLING ROUTE 蒜山高原自転車道ルート

ジンギスカン、ひるぜん蔵そば
(蒜山パド・蒜山高原の山)
ヒルズ内蔵そば
ジャコフブルーベ

4 MANIWA SHINJO YAMANAMI ROUTE 真庭新庄やまなみルート

ひるぜん蔵そば
山ハープ
グア・ハーバー
ひるぜん蔵そば
新庄やまなみ蔵そば
新庄やまなみ蔵そば

3 OKUKIBI YAMABIKO ROUTE 奥吉備やまびこルート

2 BICCHU AROUND HISTORICAL VISITING ROUTE 備中ぐるり歴史探訪ルート

1 KURASHIKI TAMANO SEASIDE ROUTE 倉敷・玉野シーサイドルート

5 KATATETSU ROMAN KAIJDO ROUTE 片鉄ロマン街道ルート

6 OKAYAMA KAGAMINO THROUGH ROUTE 岡山鏡野縦断ルート

7 KIBIKI CYCLING ROUTE 吉備路自転車道ルート

8 HIRUZEN-KOGEN HEIGHTS CYCLING ROUTE 蒜山高原自転車道ルート

1 KURASHIKI TAMANO SEASIDE ROUTE 倉敷・玉野シーサイドルート

2 BICCHU AROUND HISTORICAL VISITING ROUTE 備中ぐるり歴史探訪ルート

3 OKUKIBI YAMABIKO ROUTE 奥吉備やまびこルート

4 MANIWA SHINJO YAMANAMI ROUTE 真庭新庄やまなみルート

5 KATATETSU ROMAN KAIJDO ROUTE 片鉄ロマン街道ルート

6 OKAYAMA KAGAMINO THROUGH ROUTE 岡山鏡野縦断ルート

7 KIBIKI CYCLING ROUTE 吉備路自転車道ルート

8 HIRUZEN-KOGEN HEIGHTS CYCLING ROUTE 蒜山高原自転車道ルート

1 KURASHIKI TAMANO SEASIDE ROUTE 倉敷・玉野シーサイドルート

2 BICCHU AROUND HISTORICAL VISITING ROUTE 備中ぐるり歴史探訪ルート

3 OKUKIBI YAMABIKO ROUTE 奥吉備やまびこルート

4 MANIWA SHINJO YAMANAMI ROUTE 真庭新庄やまなみルート

5 KATATETSU ROMAN KAIJDO ROUTE 片鉄ロマン街道ルート

6 OKAYAMA KAGAMINO THROUGH ROUTE 岡山鏡野縦断ルート

7 KIBIKI CYCLING ROUTE 吉備路自転車道ルート

8 HIRUZEN-KOGEN HEIGHTS CYCLING ROUTE 蒜山高原自転車道ルート

1 KURASHIKI TAMANO SEASIDE ROUTE 倉敷・玉野シーサイドルート

2 BICCHU AROUND HISTORICAL VISITING ROUTE 備中ぐるり歴史探訪ルート

3 OKUKIBI YAMABIKO ROUTE 奥吉備やまびこルート

4 MANIWA SHINJO YAMANAMI ROUTE 真庭新庄やまなみルート

5 KATATETSU ROMAN KAIJDO ROUTE 片鉄ロマン街道ルート

6 OKAYAMA KAGAMINO THROUGH ROUTE 岡山鏡野縦断ルート

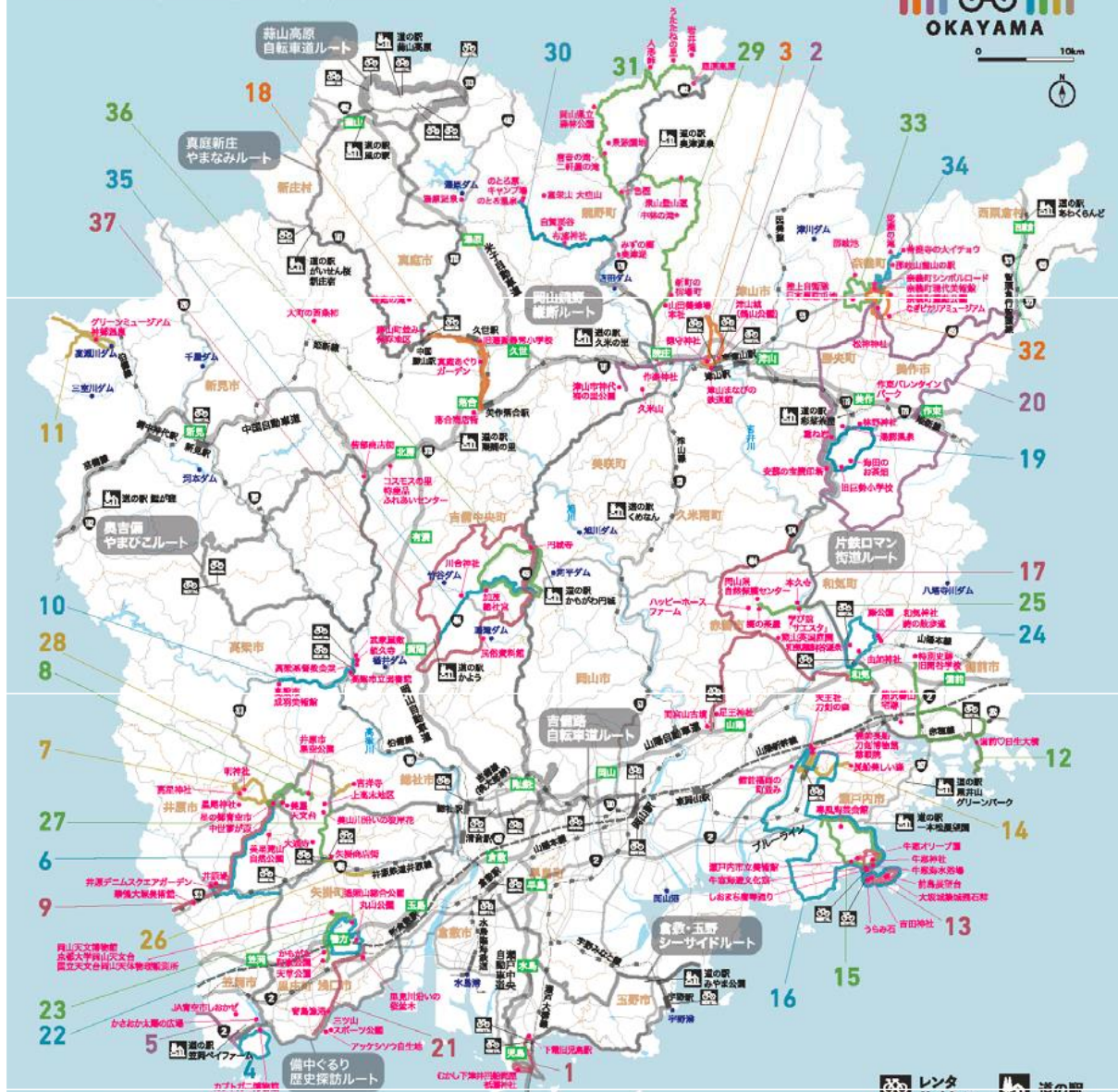
7 KIBIKI CYCLING ROUTE 吉備路自転車道ルート

市町村推奨37サブルートマップ

2021年2月作成

ハレいろ・サイクリングOKAYAMA | サブルート

<https://www.okayama-kanko.jp/hareiro-cycling/subroute.html>



SUB ROUTE GUIDE

1 金倉市/ 目下電ルート(風の道園) ルート全長9km	8 井原市/ 美しい夕やう町散策ルート ルート全長13km	15 瀬戸内市/ 音経海濱(海)と田園風景ルート ルート全長14km	22 瀬戸内市/ 瀬戸内海一望!瀬戸内山展望ルート ルート全長18km	29 瀬戸内市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長25km	36 倉敷市中央/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長18km
2 倉敷市/ 岡山県久米山ルート ルート全長15km	9 井原市/ 全長10kmの井原散策ルート ルート全長20km	16 瀬戸内市/ 瀬戸内市で楽しむ散策ルート ルート全長14km	23 瀬戸内市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長11km	30 倉敷市中央/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長15km	37 倉敷市中央/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長18km
3 倉敷市/ 岡山県久米山文化園展望ルート ルート全長14km	10 倉敷市/ たけなす山と文化を散策/ノックアウト ルート全長11km	17 倉敷市/ あかいむサイクリングルート ルート全長90km	24 倉敷市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長13km	31 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長30km	
4 倉敷市/ 神島(こいのしほ)展望ルート ルート全長12km	11 倉敷市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長20km	18 倉敷市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長25km	25 倉敷市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長13km	32 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長10km	
5 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長6km	12 倉敷市/ たけなす山と文化を散策/ノックアウト ルート全長11km	19 倉敷市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長100km	26 倉敷市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長13km	33 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長11km	
6 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長20km	13 倉敷市/ たけなす山と文化を散策/ノックアウト ルート全長11km	20 倉敷市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長100km	27 倉敷市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長13km	34 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長14km	
7 倉敷市/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長12km	14 倉敷市/ たけなす山と文化を散策/ノックアウト ルート全長11km	21 倉敷市/ 瀬戸内海展望ルート ルート全長100km	28 倉敷市/ 天文・自然・歴史・文化・観光 ルート全長13km	35 倉敷市中央/ 倉敷市中央内海展望ルート ルート全長14km	

■岡山県サイクリング推奨ルート協力店



岡山県サイクリング推奨ルート沿線において、自転車の空気入れや整備工具の貸出、トイレの使用などによりサイクリング客をサポートする協力店が登録されている。

■岡山県サイクリング推奨ルート専用ホームページ「ハレいろ・サイクリング」

動画や著名サイクリストの体験レポートによる推奨ルートの紹介など、多言語に対応したホームページに加え、instagram、twitter、facebook等によって情報発信を行っている。





森間岡山の青空。一路奔馳的晴熱心情

HAREIRO MOVIE
岡山県の魅力を迫る4K映像でお楽しみください。



CONCEPT MOVIE

動画や著名サイクリストの体験レポートによる推奨ルートの紹介など、多言語に対応したホームページに加え、instagram、twitter、facebook等によって情報発信を行っている。



6. 自転車活用推進法

自転車活用推進計画(国土交通省)

平成二十八年法律第百十三号

自転車活用推進法

目次

- 第一章 総則（第一条―第七条）
- 第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針（第八条）
- 第三章 自転車活用推進計画等（第九条―第十一条）
- 第四章 自転車活用推進本部（第十二条・第十三条）
- 第五章 雑則（第十四条・第十五条）
- 附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する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を目的とする。

（基本理念）

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における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等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、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を旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

（国の責務）

第三条 国は、前条に定める基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

第九条 政府は、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、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。
（都道府県自転車活用推進計画）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

（市町村自転車活用推進計画）

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

（設置及び所掌事務）

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。

2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
- 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

（組織等）

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣

六 内閣官房長官

七 国家公安委員会委員長

八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国务大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

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。

附 則 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）に基づく自転車道の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

この結果、大規模自転車道については、令和元年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約9割が整備済みとなっている。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、5%以下の約4万台（令和元年度）まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗用中の死者数は、統計上最も多かった2,084人（昭和35年）と比べて約5分の1の419人（令和2年）に減少する等、一定の成果を上げてきた。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。

自転車活用推進計画は、この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものである。これまで、平成30年に策定された第1次自転車活用推進計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたところであるが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、今回、第2次自転車活用推進計画を策定する。

また、法第10条及び第11条において、都道府県、市町村（特別区を含む。）は、本計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされているところである。

(2) 計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOLの向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

また、本計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしても、自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を各地で発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要である。

これらを踏まえて、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度までとする。

（3）自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつある。新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性がある。

さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっている。

都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は、次に示すように多様化している。

（都市環境）

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国においても、地球温暖化対策は喫緊の課題である。家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、令和元年度末時点で、約2,900kmにすぎない。この結果、平成22年から令和2年までの間に、自転車に関係する事故件数は半数以下に減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移している等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。

自転車通行空間の確保に向けては、地域において自転車ネットワークを計画的に整備することが必要である。そのため、地方公共団体の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークに関する計画の位置付けの明確化や当該計画に基づく整備促進とその効果の分析など、自転車活用推進計画の質の向上が課題となっている。

このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は、長期的に見ると減少傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低い。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある。路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、人生100年時代で高齢者が健康で生きがいな満ちた生活を送るためにも、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で、公共交通とともに自転車が移動手段として利用されるよう促すことが必要である。

今後、コンパクト・プラス・ネットワークの取組や、歩行者利便増進道路（ほこみち）や滞在快適性等向上区域の活用をはじめとする「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

近年の動向として、各地でシェアサイクルの導入が進展しているものの、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に課題があり、他の交通モードと連携したMaaS等デジタル化の進展も見据えつつ、支援方策を検討する必要がある。また、新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。

（国民の健康増進）

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドロームの予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性がある。

一方で、交通事故の懸念のほか、駐輪スペースの確保や、通勤手当等の福利厚生面での制度の整備に課題がある等の理由から、従業員の自転車通勤を認めていない企業も存在する。

さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

（観光地域づくり）

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められてきた。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪

間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっていた。

新型コロナウイルス感染症は観光地域づくりにも大きな影響を及ぼし、サイクルツーリズムについても、特にインバウンドは厳しい状況となっている。インバウンドの需要回復を見据え、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるが、一方で、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

また、特に国内観光については、サイクルツーリズムが地域経済に与える効果として、日帰りであった場合の現地における消費額は小さいため、宿泊を伴う滞在に導く必要がある。

(安全・安心)

令和2年中の自転車乗用中の死者で、最初に交通事故に関与した当事者（第1・第2当事者）のうち、法令違反が認められた割合は約8割と高水準であるとともに、自転車以外側にも何らかの法令違反が認められる場合があることから、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題である。このような状況において、自転車の安全利用を促進するためには、道路を利用する者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育を推進することが重要である。

特に、自転車乗用中の死傷者のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は約2割である一方、自転車乗用中の死者に占める割合は約7割であり、重点的な対応が必要である。さらには、ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の約6割が頭部に致命傷を負っていることから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要である。

自転車が加害者となる事故に着目すると、過去10年間で自転車が関係する事故件数が半数以下に減少している中、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移し、高額賠償事故も発生していることへの社会的対応が必要である。

また、消費者が安全性の高い自転車製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことに加え、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることも重要である。

さらに、東日本大震災その他の近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等における移動手段として自転車が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

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

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のために、法第8条に規定

されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定める。

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

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指す。これにより、交通における自動車への依存の度を低減させ、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(実施すべき施策)

1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。
2. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。
3. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。
4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。
5. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。
6. シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。
7. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。

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

自転車競技や日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、国民のヘルスリテラシーの向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。

また、青少年の体力の向上や国民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

(実施すべき施策)

8. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。
9. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクリススポーツの振興を推進する。
10. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。

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

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた持続可能な観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す。

また、我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて、ナショナルサイクルルート制度を活用しながらブランド価値の向上を図り、サイクリングイベントの開催等とも連携したプロモーションに取り組むことにより、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る。

(実施すべき施策)

12. 関係者が連携して自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。
13. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進する。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、自転車が軽車両であるという意識の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を推進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後の段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図るほか、多様な自転車の開発及び普及を促進する。あわせて、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

14. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
15. 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及を促進する。
16. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。
17. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。
18. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、教職員に対する研修及び学校等における交通安全教室の開催等を推進する。
19. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。(実施すべき施策1. の再掲)
20. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(実施すべき施策2. の再掲)
21. 危機管理体制の強化、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。
22. 都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別紙のとおり定める。

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携して施策の推進を図る。また、地方公共団体に対して、都道府県自転車活用推進計画及び市町村自転車活用推進計画の策定を促すとともに、当該計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者、国民等が相互に連携が図られるように、国の地方支分部局をはじめとする関係者に対して要請する。

さらに、自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体等の担当者や大学関係者等のスキルアップを図るため、これらの関係者が一堂に会する会議を開催すること等により、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組を推進する。

（２）計画のフォローアップと見直し

本計画について、有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表する。

その際、別紙に示す指標を設定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行う。

また、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行う。

（３）調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等について、産官学が連携して取り組むよう、関係者へ働きかける。また、民間が保有する各種データを含めた自転車に関する統計等の整備を図る。

さらに、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、国や関係団体等により構成される自転車活用推進官民連携協議会の枠組みも活用し、自転車の活用について国民の理解と関心を深めるために、国民各層に対して、自転車の魅力を多面的に訴求する等、戦略的な広報活動を展開する。

（４）財政上の措置等

国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討を行う。また、本計画に基づき、民間団体等が実施する取組に対して必要に応じて支援策を講じる。

（５）附則に対する今後の取組方針

法の附則第３条第１項に基づく、「自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」については、自転車利用者の法令違反に対して、指導取締りの徹底を図るほか、平成 27 年 6 月から施行された自転車運転者講習制度の運用状況や自転車事故の発生状況、法令違反の内容等も踏まえつつ、違反行為への対応の在り方について、違反の抑止のために実効性のあるものとなるよう、検討を進める。

