



# 総論

自転車は、持続可能な社会の実現に向けて大きな役割を果たす交通手段であり、自動車から自転車・公共交通への転換は、地域社会の様々な課題を解決する上で、以下の点から有効であると考えています。

## 自転車のメリット

### ① 移動時間の短縮

自転車は約 500m~5km 弱の近・中距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短くなっています※。自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

※右記のグラフは、大都市都心部を想定した各交通手段のサービス水準に基づいたものであり、各交通手段のサービス水準によって、自転車の所要時間が最も小さくなる距離帯（「自転車が優位となる距離帯」）は異なります。

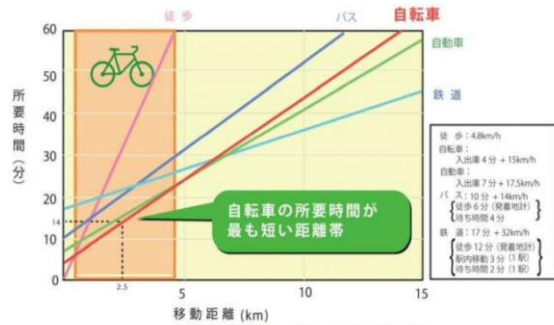


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・ MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月；丸線出版
- ・ 東京都交通局ホームページ (https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/)
- ・ 平成 7 年 大都市交通センサス；財団法人運輸経済研究センター
- ・ 平成 11 年 道路交通センサス；建設省道路局
- ・ 自転車駐車場整備マニュアル；建設省都市局 監修
- ・ 自転車歩行者通行空間としての歩道等のサービス水準に関する分析
- ・ 土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

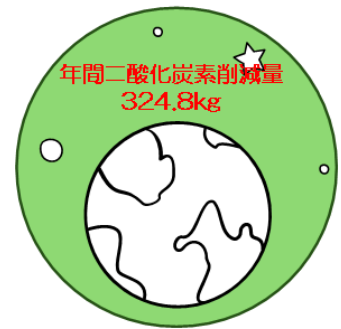
出典：地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析 (土木学会論文集 D3 (土木計画学)、Vol.68、No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 巻))

### ② 環境にやさしい

環境にやさしい、他の移動手段に比べて二酸化炭素の排出量が少ない。自転車で通勤する場合、自動車通勤と比べ、年間約 324.8 kg の二酸化炭素を削減できます。

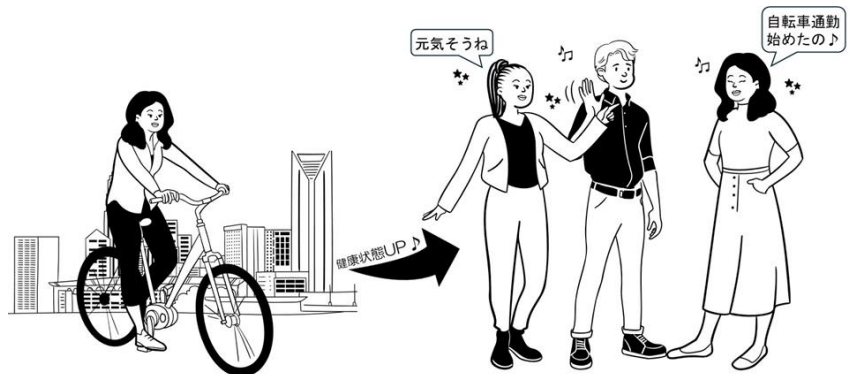
※通勤は、平日年間 243 日とし、通勤の距離は 5km で試算 (往復 10km)

### 地球にやさしい



### ③ 健康によい

買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるだけで有酸素運動になります。自転車は特別な準備が必要なく、がんばらなくても続けやすい手軽な運動で、自転車通勤を開始した人の 3 割に健康状態の改善傾向がみられます。



出典：茅ヶ崎市実証実験のアンケート結果 (古倉委員提供データ)



#### ④ 経済的やさしい

自動車はガソリン代がかかります。一方で、**自転車はガソリン不要で経済的**です。自転車で通勤する場合、年間ガソリン代が約 26,001 円節約できます。

※通勤は、平日年間 243 日とし、通勤の距離は 5km で試算（往復 10km）

※ガソリン代は、ガソリン代金は国土交通省「自転車燃費一覧」を参考に 1500cc クラス 15km/L  
1 リットル 160 円として換算 10.6 円/km

経済的

年間ガソリン代節約額  
26,001円



#### ⑤ 自由度の高い観光で地域の新たな魅力を発見

自転車を活用した観光のメリットは**時間や予定の自由度が高く、健康的**な観光が可能です。また、有名な観光スポットを周遊したり、隠れた観光スポットに立ち寄ったり、**地域の新たな魅力を発見**できます。



**気まま観光**

自由度が高く、  
時間や行程の変更に柔軟に対応できる



**お得で便利な観光**

車や公共交通では行けない面的な  
隠れた資源の観光にも便利で経済的



**時間にやさしい観光**

観光渋滞で余計な時間を使わずに  
観光地の周遊ができる



**スロー観光**

地域の景観・風・緑を五感で楽しみながら  
地元とのふれあいを満喫



**健康的観光**

適度な運動でご当地グルメなど  
食事を美味しく味わえる



**エコ観光**

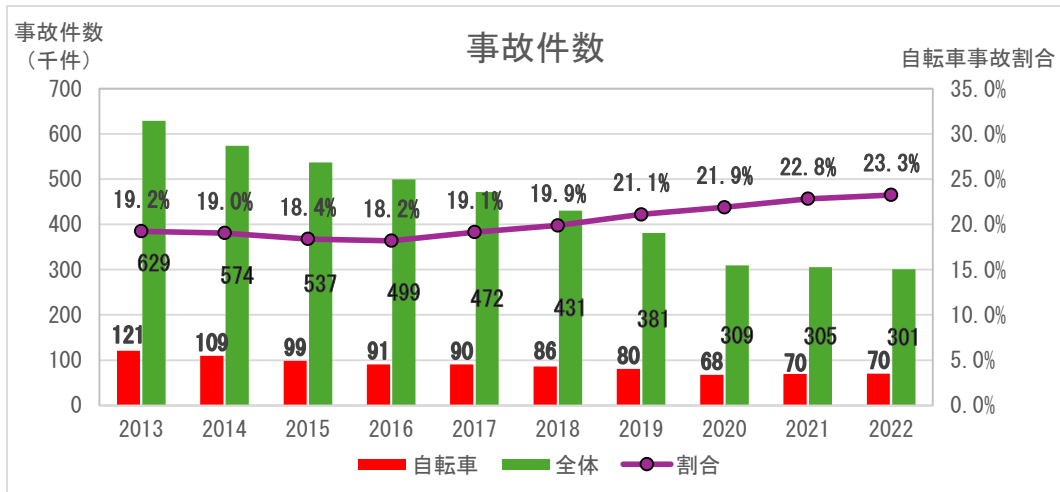
地球環境にやさしく、エコ意識を醸成する



## 自転車に乗る時は安全面に注意！

自転車は日常生活以外でも健康や観光振興に役立つメリットがたくさんある一方、事故等の安全面に注意する必要があります。

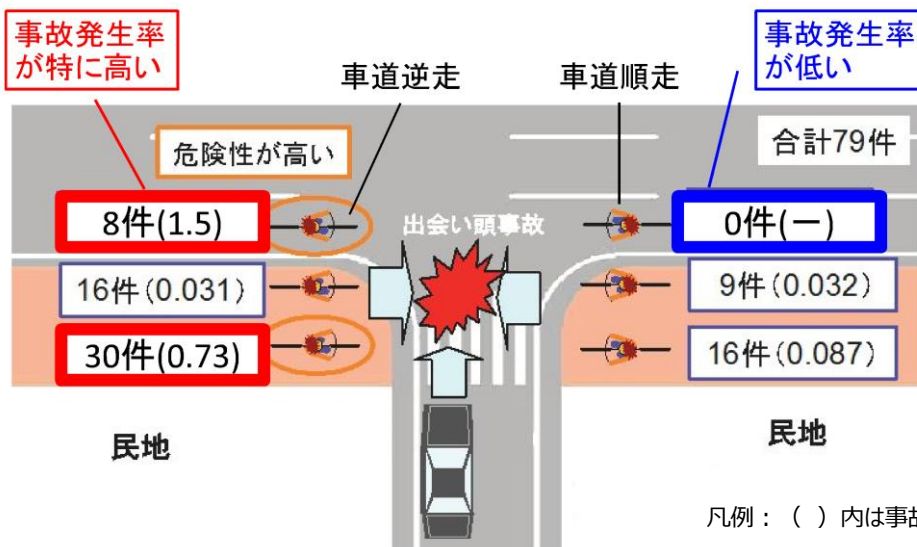
全国的な交通事故は減少傾向にある中、自転車が関与する事故の割合は2016年以降増加しています。



出典：交通事故総合分析センターのデータに基づく整理（古倉委員提供データ）

自転車事故の約70%は交差点で発生しています。次に多いのは歩道で、全体の約15%が歩道上で起きています。歩道上の事故の相手は、約70%が自動車です。

特に細い道路から出てくる自動車との事故のリスクが高いため、歩道を通行する際は十分に注意が必要です。



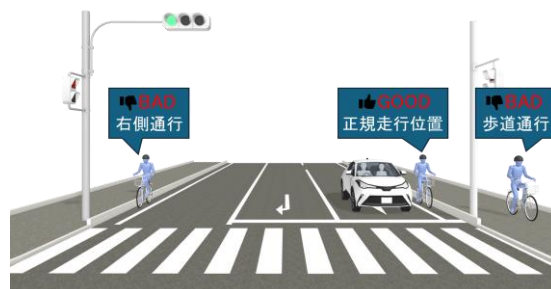
出典：交通事故総合分析センターのデータに基づく整理（古倉委員提供データ）



# 自転車を利用するための心得 (自転車安全利用五則)

## 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。
- 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。



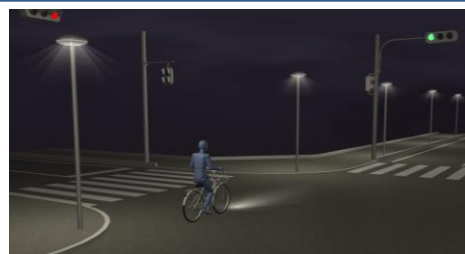
## 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。



## 3 夜間はライトを点灯

- 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。



## 4 飲酒運転は禁止

- 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。



## 5 ヘルメットを着用

- 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- 児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。







# 自転車のことを知ましょう！

## 自転車の種類と特徴

舗装路走行  
街乗り



シティサイクル

自転車の中で最も一般的で  
多数を占める日常生活用車種  
機能性よりも乗りやすさが重視

舗装路走行  
街乗り  
電動アシスト付き



電動アシスト自転車

電動アシストモーターの力で  
走行を補助してくれる自転車  
上り坂に強い  
疲れにくく長距離走行が可能

舗装路走行  
街乗り



ミニベロ

タイヤサイズが20インチ以下の大人が乗れる小径自転車。  
小回りを利かせやすく、  
街中での走行向き

舗装路走行  
スポーツタイプ



クロスバイク

街の中を走ることに適した  
ロードバイクとマウンテンバイクを合わせたいいとこ取り自転車

舗装路走行  
スポーツタイプ



ロードバイク

長距離を走ることに適した  
フレームの軽さが特徴

未舗装路走行可  
スポーツタイプ



マウンテンバイク

未舗装の道路でも走れる  
万能自転車

舗装路走行  
スポーツタイプ  
電動アシスト付き



E-bike

通常のスポーツバイクと同じ設計  
にアシストモーターを搭載した  
電動アシストスポーツ自転車

舗装路走行  
スポーツタイプ



BMX

元々「レース」や「トリック」のために  
つくられている為シンプルで頑丈  
シティサイクルよりも軽量で  
スタイル幅が広い

舗装路走行  
スポーツタイプ



タンデム自転車

複数人が前後に並んで乗り同時に  
駆動することができる自転車。  
それぞれがペダルを踏むため  
1人乗りよりも速度が出やすい



# 第1章 計画改定の背景と位置づけ

## 1-1 計画改定の趣旨

平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、奈良県では、同法第10、及び第11条に基づき、令和2年3月に「奈良県自転車活用推進計画」を策定しました。

### ▼奈良県自転車活用推進計画（R2.3）の概要

奈良県自転車活用推進計画(R2.3)		実施すべき措置
計画目標と実施すべき施策		
観光 振興	<b>目標：自転車による観光地への周遊を促すサイクルツーリズムの推進</b> 1. サイクルツーリズムの基盤づくりに向けたサイクリングルートの整備 2. サイクルツーリズムを誰もが楽しめる受け入れ環境の充実 3. サイクリングを楽しむための情報発信の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域的な周遊観光サイクルルートの整備推進</li> <li>・ 京奈和自転車道・(仮称)世界遺産周遊サイクルルート等の整備</li> <li>○ 地域内の自転車通行空間の整備推進</li> <li>○ 自転車を利用した周遊観光を支える拠点施設の充実を図るため、認定を推進</li> <li>・ 「サイクリストに優しい宿」「自転車の休憩所」「(仮称)サイクリストにやさしい駐車場」の認定を推進</li> <li>○ レンタサイクルへの支援</li> <li>○ サイクルツーリズムに関する情報発信の充実</li> <li>○ 自転車損害賠償責任保険等への加入の周知</li> <li>○ 交通安全意識向上を図る広報啓発</li> <li>○ 高齢者向けの交通安全教室の実施</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
まちづくり	<b>目標：まちづくり連携協定に基づく自転車施策の推進</b> 1. 自転車を活用したまちづくりの実現に向けたまちづくり連携協定に基づく取組の推進 2. 公共交通を補完するシェアサイクルの普及促進 3. 県民の健康増進に向けた、自転車通勤の促進や自転車利用環境の充実	
安全・安心	<b>目標：安全で安心な自転車利用文化の醸成</b> 1. 自転車による安全利用の徹底に向けた交通安全教育の推進 2. 交通安全意識の向上に資する広報活動の推進 3. 自転車の安全で円滑な交通の確保に向けた取組充実	

国においては、「コロナ禍における生活様式・交通行動の変容」や「情報通信技術の発展」等昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画を令和3年5月に策定しました。

今回、これまでの計画の成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、自転車に関する施策をさらに推進するため、「奈良県自転車活用推進計画」を改定し、本県における、自転車の活用による観光振興等に向けた総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画とします。

## 1-2 第2次奈良県自転車活用推進計画の計画区域・期間・実施者

### 1. 計画区域

計画の対象区域は奈良県全域とします

### 2. 期間

本計画の計画期間は、今後の5箇年とします。

### 3. 実施者

本計画は奈良県が実施します。



# 1-3 第2次奈良県自転車活用推進計画の位置づけ

第2次奈良県自転車活用推進計画は、国が策定した自転車活用推進計画の内容、奈良県自転車活用推進計画（R2.3 策定）に基づきこれまでの取組および奈良県自転車活用推進会議の意見等を踏まえ、自転車の活用を進める上で必要な取組を取りまとめたものです。

なお、本計画は、「観光振興 ～巡る～」、「まちづくり ～賑わう～」、「安全・安心 ～守る～」の3つの分野から自転車の活用を推進していくものとし、奈良県が策定する各分野の関連計画との連携を図ります。

▼第2次奈良県自転車活用推進計画の位置付け

