

# 第2次奈良県自転車活用推進計画



— 観光も日常もサイクリングを満喫するなら大和路 —

令和 年 月



奈良県  
Nara Prefecture



# 目次

はじめに.....	1
<b>第1章 計画改定の背景と位置づけ.....</b>	<b>6</b>
1-1 計画策定の趣旨.....	6
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.....	6
1-3 第2次奈良県自転車活用推進計画の位置づけ.....	7
<b>第2章 自転車の活用推進を取り巻く状況.....</b>	<b>8</b>
2-1 観光振興.....	8
2-2 まちづくり.....	15
2-3 安心・安全.....	18
<b>第3章 計画目標と実施すべき施策・措置.....</b>	<b>22</b>
3-1 計画目標と実施すべき施策.....	22
3-2 目標を実現するための施策と具体的な措置.....	23
<b>第4章 計画を推進するための必要な事項.....</b>	<b>40</b>
4-1 関係者の連携・協力.....	40
4-2 計画のフォローアップと見直し.....	40
<b>巻末資料.....</b>	<b>41</b>
巻末資料 奈良県内の広域周遊観光サイクルルート.....	41





## はじめに

自転車は、持続可能な社会の実現に向けて重要な役割を果たす交通手段であり、自動車から自転車や公共交通への転換を進める必要があります。このため、地域社会が抱えるさまざまな課題を解決する手段として、以下の点から自転車の活用が効果的であると考えています。

### ① 移動時間が短縮できる

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、**500m～5km 弱の近・中距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れています**※。

※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。

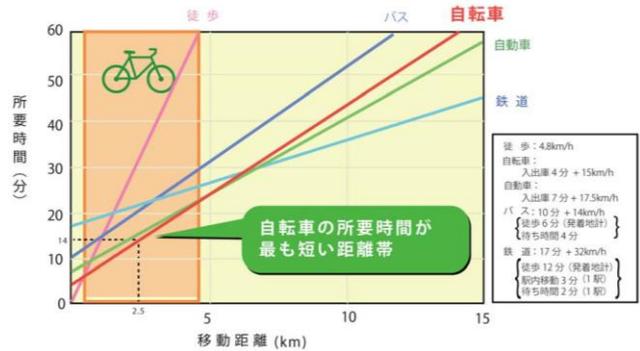


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・ MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・ 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自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

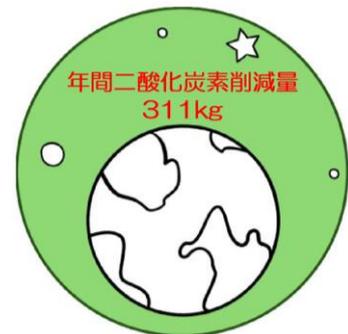
※出典：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）

### ② 環境にやさしい

自転車は他の移動手段と比べて**二酸化炭素の排出量が少なく**、環境にやさしいです。自転車で通勤することで、自動車通勤と比較して年間約 311kg の二酸化炭素を削減できます。これは、日本の平均的な家庭の年間二酸化炭素排出量 3730kg の約 8%に相当します。

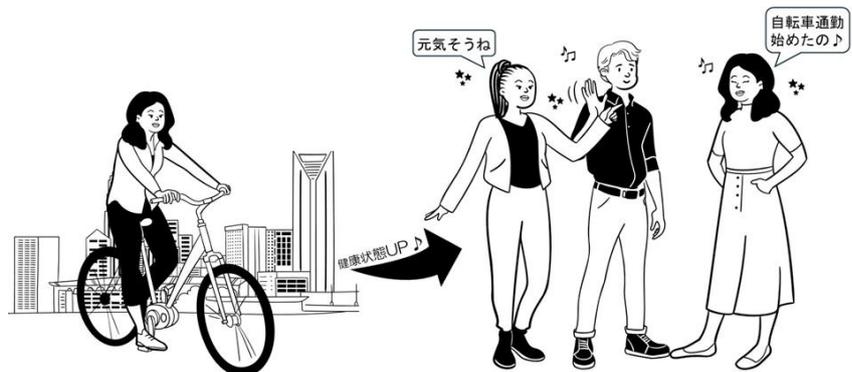
※家用乗用車の CO<sub>2</sub> 排出原単位：128g/人 km (R4 年度) (国土交通省環境政策課作成データ)

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



### 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 経済的にやさしい

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



#### ⑤ 自由度の高い観光で地域の新たな魅力を発見できる

自転車を活用した観光は、**時間や予定の自由度が高く、自分のペースで楽しむことができます。**また、自転車を活用することで、**健康的に**観光できるだけでなく、**特定のスポットに偏らない面的な観光**が実現し、公共交通が整っていない地域の**隠れた観光スポットも網羅**することが可能になります。結果として、**オーバーツーリズムの緩和**にも寄与し、**持続可能な観光**を促進します。



##### 気ままな観光

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



##### スローな観光

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



##### 健康的な観光

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



##### エコな観光

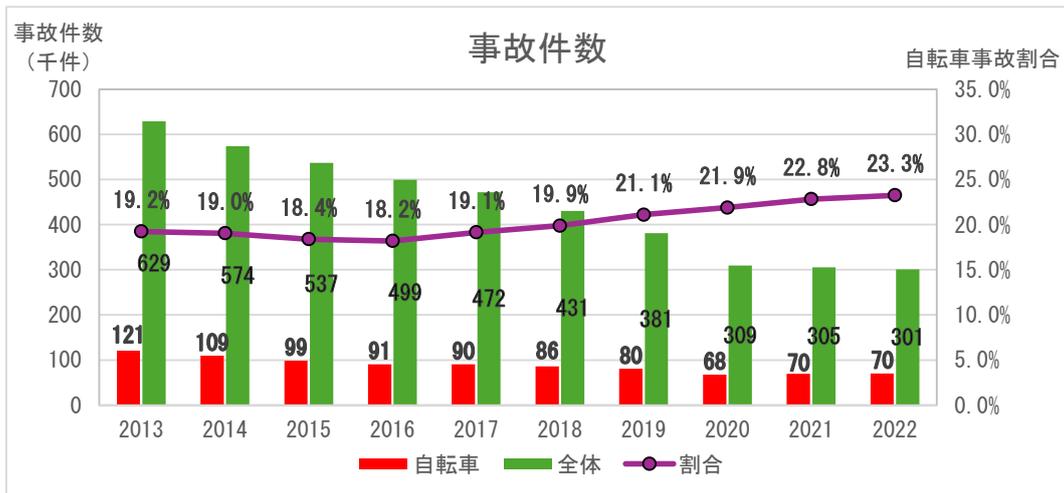
地球環境にやさしく、エコ意識を醸成する



## 自転車に乗る時は安全面に注意！

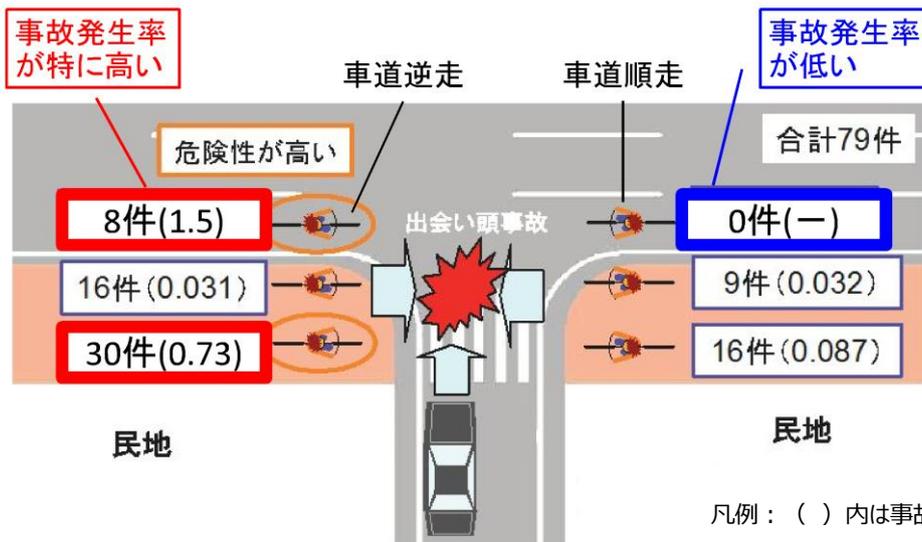
前述のように、自転車には様々なメリットがある一方で、事故等の安全面に注意する必要があります。

全国的な交通事故件数は減少傾向にある中、自転車に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。特に**逆走する自転車の事故発生率が高いため、逆走は非常に危険**です。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。歩道上での事故の相手は、**約 70%が自動車**であるため、歩道を通行する場合は、**車道寄りを徐行し、細い道路から出てくる自動車に注意が必要**です。



凡例：（ ）内は事故率を示す。

出典：「松本幸司：自転車走行環境整備の現状と課題～自転車事故発生状況と交差点対策に着目して～、土木計画学ワンディセミナー、No.53、2009」



# 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、歩道と車道の区別のあるところは、車道通行が原則です。
- 自転車が車道を通行するときは、道路の中央から左側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、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場所、踏切などでは、必ず止まって左右の安全を確認しましょう。

## 3 夜間は必ずライトを点灯

- 安全のため、夜間はライトを点灯し、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

- 自動車の場合と同じく、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

- 自転車を運転する場合は、事故による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。
- 児童や幼児の保護者は、児童等が自転車を運転するときや児童等を自転車に乗車させるときは、児童等に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。

### 【コラム】自転車等に対する交通反則通告制度(青切符)の適用

交通事故の発生件数は毎年減少している一方で、自転車が関係する事故の割合は増加傾向。そこで実効性のある取締りを行う必要性から自転車の交通違反に反則金を納付させる、「交通反則切符(青切符)」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が令和6年5月17日、可決・成立されました。

青切符交付制度導入後の 自転車取り締まりイメージ	
手続き	対象となる主な違反内容
交通反則切符(青切符) 反則金を納付すれば起訴免除 16歳以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 信号無視</li> <li>• 指定場所一時不停止</li> <li>• 通行区分違反</li> <li>• 通行禁止違反</li> <li>• 遮断踏切立ち入り</li> <li>• 歩道における通行方法違反</li> <li>• 制動装置不良自転車運転</li> <li>• 携帯電話使用(ながら運転)</li> <li>• 緊急自動車妨害</li> <li>• 公安委員会順守事項違反(傘差しなど)</li> </ul>
赤切符(交通切符) 起訴を見据えて捜査	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 酒酔い運転</li> <li>• 酒気帯び運転</li> <li>• 携帯電話使用(危険を生じさせた場合)</li> </ul>



対象：16歳以上、約110種類の違反行為  
このうち重大な事故につながるおそれのある違反を重点的に取り締まる  
公布日：令和6年5月24日  
施行日：公布日から2年以内の政令で定める日



## 自転車の種類と特徴をみましょう！

様々な用途で活躍する  
万能車種



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。乗りやすく、通勤・通学、買い物など幅広く利用されている。

電動アシストで  
快適な走行



電動アシスト自転車

電動モーターが走行を補助してくれる自転車。上り坂に強く、疲れにくいため、長距離を走れる。ふらつきにくく、安定した走行が可能。

小回りを利かせやすく  
街乗り向き



ミニペロ

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、街中での走行に向いている。

ロードバイクと  
マウンテンバイクの  
中間車種



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良いとこ取り自転車。

高スピード  
長時間走行向き



ロードバイク

長距離を長時間、高スピードで走ることに適したフレームの軽さと細いタイヤが特徴の自転車。

山道や未舗装路  
に対応



マウンテンバイク

未舗装路や勾配のある山道を走るのに特化した太いタイヤと頑丈なフレームが特徴の自転車。

スポーツタイプの  
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電動モーターを搭載した電動アシストスポーツ自転車。

競技向きの  
シンプルで頑丈な構造



BMX

元々「レース」や「トリック」のためにつくられた自転車であるため、シンプルで頑丈。シティサイクルよりも軽量であるのが特徴。

二人乗り自転車



タンデム自転車

複数人が並んで乗り、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)

#### 計画目標と実施すべき施策

観光振興

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

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

まちづくり

目標：まちづくり連携協定に基づく自転車施策の推進

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

目標：安全で安心な自転車利用文化の醸成

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

#### 実施すべき措置

- 広域的な周遊観光サイクルルートの整備推進
  - ・ 京奈和自転車道・世界遺産周遊サイクルルート等の整備
- 地域内の自転車通行空間の整備推進
- 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
  - ・ 「サイクリストにやさしい宿」「自転車の休憩所」「サイクリストにやさしい駐車場」の認定を推進
- レンタサイクルへの支援
- サイクルツーリズムに関する情報発信の充実
- 自転車損害賠償責任保険等への加入の周知
- 交通安全意識向上を図る広報啓発
- 高齢者向けの交通安全教室の実施

等

#### ▲奈良県自転車活用推進計画（R2.3）の概要

国においては、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用の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、国の第 2 次自転車活用推進計画を踏まえ、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

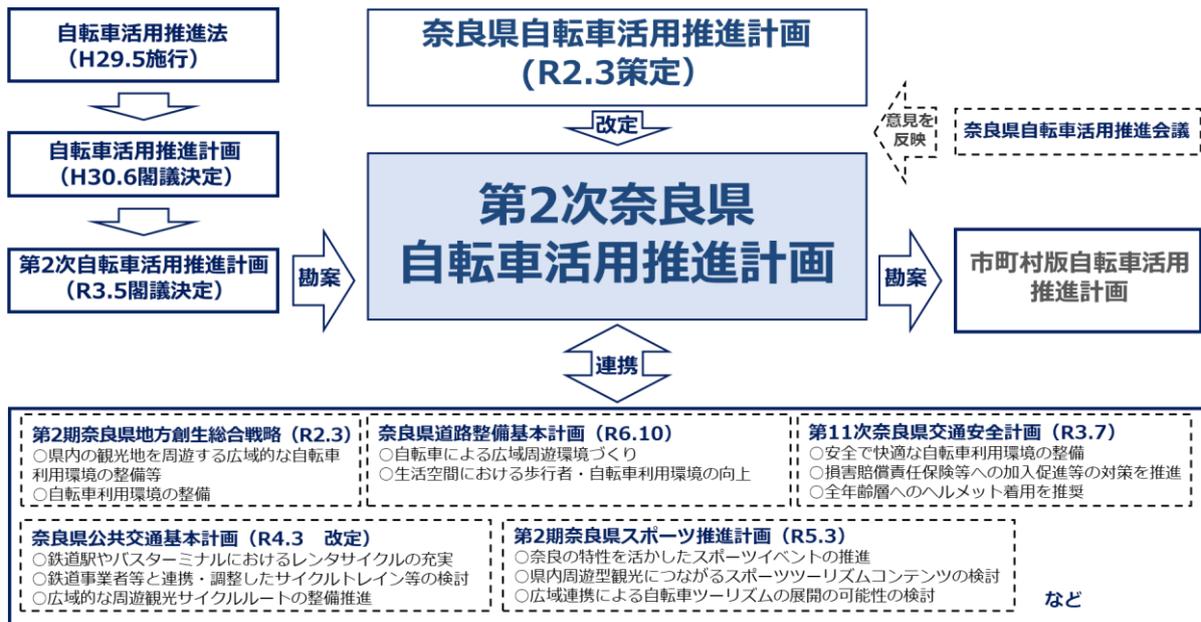
本計画は奈良県が実施します。



### 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や奈良県自転車活用推進計画（R2.3 策定）に基づく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づけ