

【事例】 地域の特性を活かした自転車活用推進計画の事例（東京都荒川区）

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、地域の現状調査を十分に行い、パーソントリップ調査結果に加えて、ビッグデータ（スマートフォンの移動履歴座標データ）を利活用して自転車の通行ニーズを考慮した面的な自転車ネットワークを構成する路線（自転車ネットワーク路線）を選定している。また、その路線の整備形態等を示した自転車ネットワーク計画や、無電柱化の推進と合わせた自転車通行空間整備、シェアサイクル事業、公園等を活用した事業、災害時における自転車の活用などを位置付けた多岐にわたり充実した計画を策定している。

<https://www.city.arakawa.tokyo.jp/a040/zitensya/keikaku.html>

第2節 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への加入の
必要性・背景

自転車は、手軽な移動手段として子供からお年寄りまで幅広い年齢層に通学や通勤、買い物など多目的な用途で利用されている。

一方、最近では、自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額な損害賠償を命じられる判決事例が出ている。

政府では、自転車活用推進官民連携協議会や各地方公共団体等と連携しながら、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するための活動に取り組んでいる。

具体的には、自転車運転中の賠償責任を補償する保険の種類や、望ましい保険内容、加入状況を確認できるフロー図の提供等、自転車損害賠償責

任保険等への加入に当たっての確認ポイントを提供している。

2 条例による自転車損害賠償責任保険等への
加入促進

自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の条例改正は平成27年10月に初めて兵庫県で導入され、その後も多くの地方自治体で義務化や努力義務とする条例が制定されている。令和5年4月1日現在、32都府県（岡山市は県に先んじて義務化）において、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例が制定されている。

また、政府では、地方公共団体に向け、標準条例（技術的助言）を作成・配布し、地方公共団体における条例の制定を支援している。

第3節 サイクルツーリズムの推進

1 モデルルートへの指定

関係者等で構成される協議会において、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を設定し、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図っている。

モデルルートは、試行への協力を得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定

している。

2 ナショナルサイクルルート

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させ、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、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定するものである。指定されたルートを世界に