

第2次千葉県 自転車活用推進計画(案)



千葉県

令和5年12月

— 目 次 —

1. 計画の概要	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の対象区域	2
(3) 計画期間	3
(4) 計画の位置づけ	3
2. 千葉県自転車を取り巻く状況	4
(1) 自転車に関する現状及び課題	4
(2) 千葉県内の取組	2 9
3. 目標と施策	4 1
4. 計画の推進体制	5 3
5. 計画のフォローアップ及び見直し方法	5 3
(1) 計画のフォローアップ	5 3
(2) 計画の見直し	5 3
6. 学識者・有識者ヒアリング	5 4
7. 用語の定義	5 5

1. 計画の概要

(1) 計画の目的

自転車は、買い物や通勤、通学等、日常生活における身近な移動手段であるとともに、サイクリングにも利用される等、多くの人々に利用される乗り物である。

また、近年では自転車利用による健康の増進も期待され、二酸化炭素の排出、騒音、排気ガスの排出が無い「環境にやさしい」乗り物として、自転車利用のニーズが高まっている。

このような中、自転車の活用による国民の健康増進、災害時における交通機能の維持、環境負荷の低減をはかること等、新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車利用を増進し、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」が平成 29 年 5 月 1 日に施行された。

また、自転車活用推進法に基づき、自転車活用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の基本計画である「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された。

自転車活用推進法では、都道府県・市町村(特別区を含む。)は、国の推進計画を勘案し、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)を定めるよう努めなければならない旨が記載されている。

そのため、自転車の活用の推進に必要な施策を定め、SDGsの理念を踏まえながら、自転車が安全・安心に利用できる環境づくりを進め、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して、令和 2 年 11 月に「千葉県自転車活用推進計画」を策定した。

近年の新型コロナウイルス感染症拡大による通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、情報通信技術の飛躍的発展、高齢化社会の進展等の社会情勢の変化等を踏まえ、令和 3(2021)年 5 月に「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定された。

このたび、「千葉県自転車活用推進計画」の計画期間が終了したことから、施策に関する評価や社会情勢の変化、国の計画等を踏まえて計画の見直しを行い、「第 2 次千葉県自転車活用推進計画」(以下「本計画」という)を策定する。

(2)計画の対象区域

本計画の対象区域は千葉県全域とする。



図 対象区域図

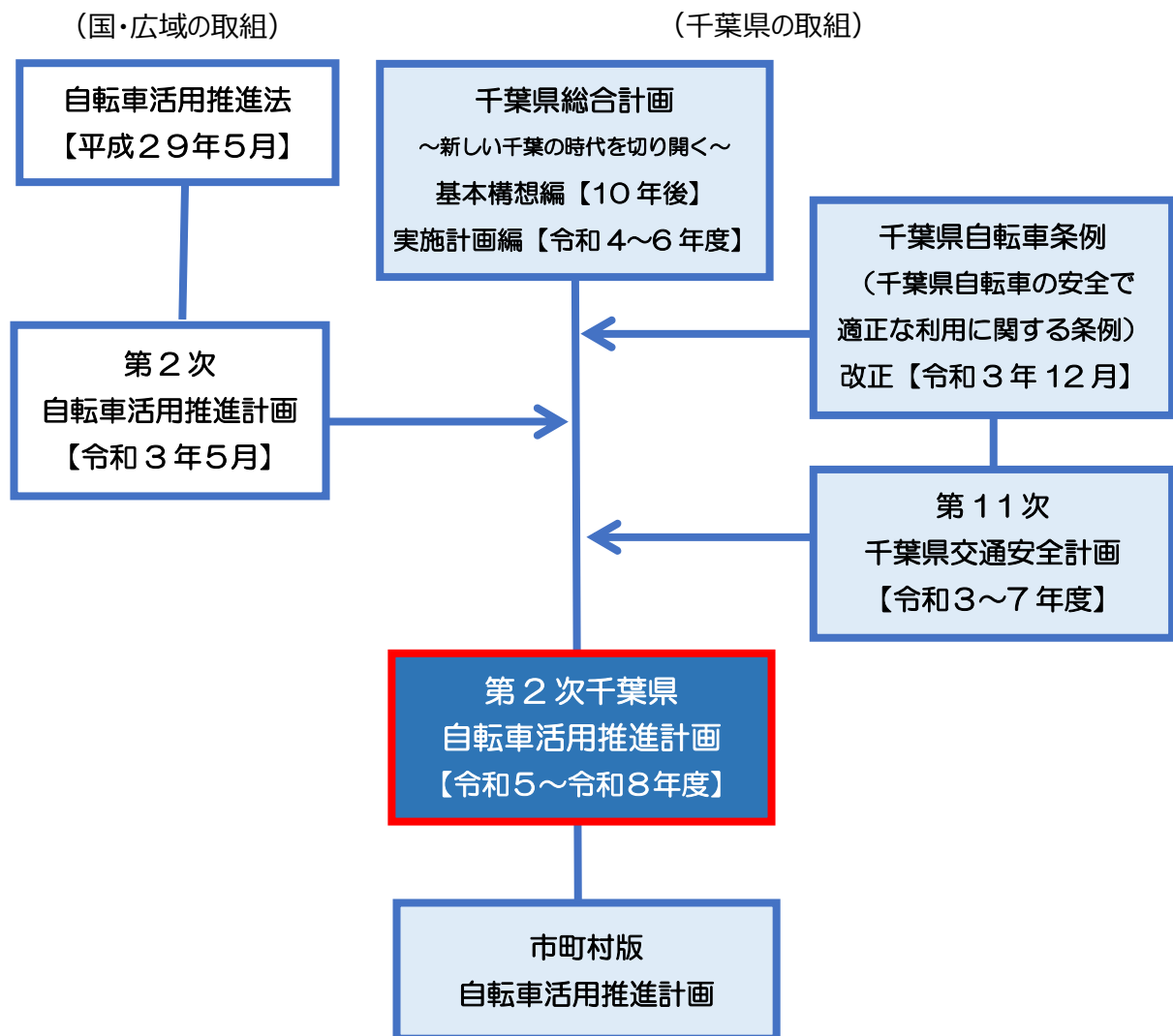
(3) 計画期間

国の「第2次自転車活用推進計画」(令和3年5月)の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ令和7(2025)年度までの5年間とされている。

本計画においては、国の推進計画の計画期間を勘案し、令和5(2023)年度から令和8(2026)年度までの4年間を計画期間とする。

(4) 計画の位置づけ

本計画は千葉県における自転車活用推進に関する政策の最上位計画として位置付けられ、県内市町村による自転車活用推進計画の策定において指針となる計画である。



2. 千葉県の自転車を取り巻く状況

(1) 自転車に関する現状及び課題

自転車は、温室効果ガスを出さない環境にやさしいモビリティであるとともに、健康増進にも寄与することから、近年自転車利用に対する価値観が大きく変化している。

しかしながら、便利で健康的であり環境にも優しい自転車であるが、放置自転車や運転マナーの向上等への対策が必要である。また、これと併せて計画的な環境整備を進めていく必要がある。

ここでは、千葉県の自転車を取り巻く現状および課題について整理する。

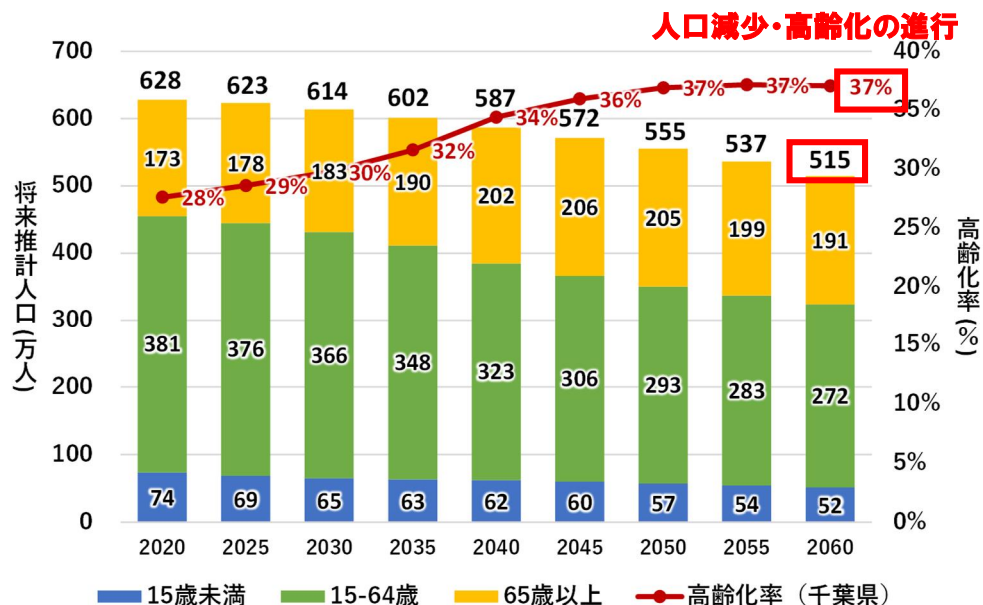
1) 人口

《現状》

- 2020年(令和2年)時点で約628万人である県の人口は、40年後の2060年には約515万人に減少すると予測
- 高齢化率も2020年の約28%に対し、2060年には約37%にまで上昇すると予測

《課題》

- 今後の少子高齢化を見据え、子どもやお年寄り、障がい者等、誰もが利用しやすい自転車環境の整備が必要



※高齢化率：総人口に占める65歳以上人口の割合

出典：千葉県総合計画における「将来人口推計」をもとに作成

図 千葉県の将来推計人口と高齢化率の推移

2) 地勢

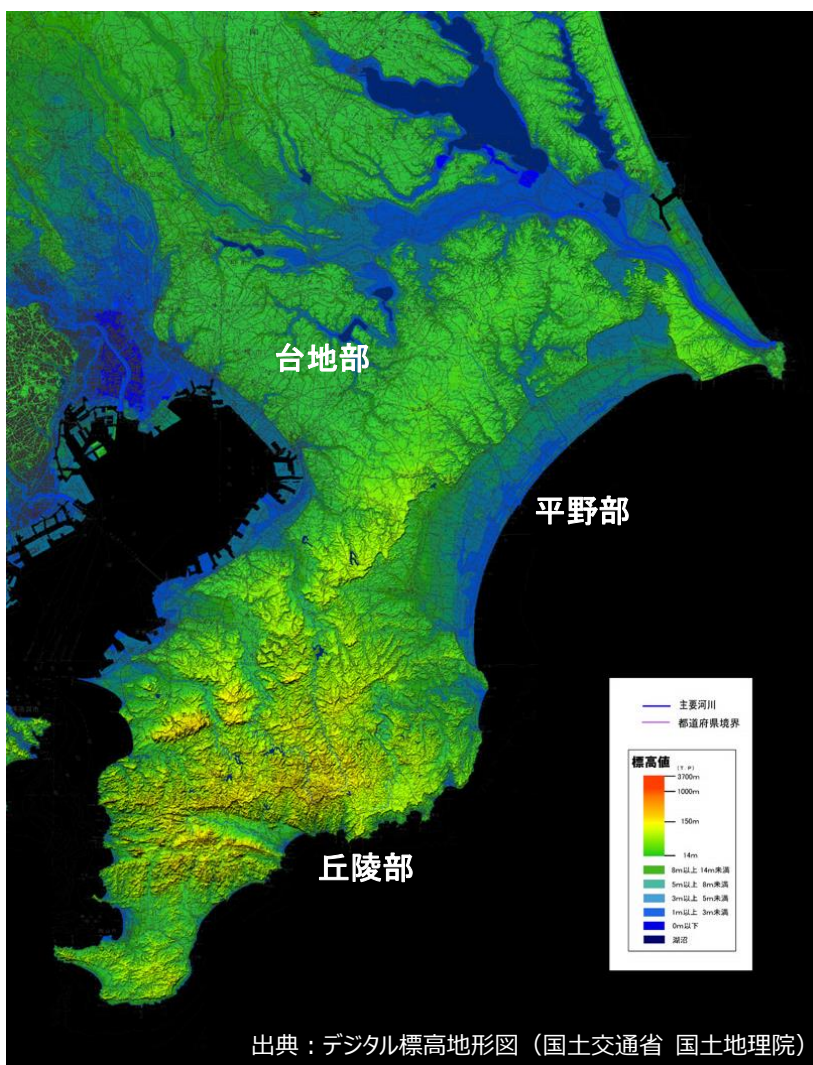
《現状》

- 本州中央部の東端に位置し、東西に狭く、太平洋と東京湾に囲まれた半島（房総半島）にある。太平洋と東京湾に囲まれた半島部の海岸線と、半島のつけねを流れる利根川・江戸川に囲まれ、水で囲まれた島のような環境を成す
- 南から北に向かって大きく丘陵、台地、平野の三つに区分
- 房総半島の中央山間部は千葉県で最も高く、特に房総丘陵といわれる南部には、標高300m以上の山地が連なる

出典：千葉県地域防災計画

《課題》

- 地形を考慮・活用した、施策の検討が必要



出典：デジタル標高地形図（国土交通省 国土地理院）

図 千葉県の地形

3) 健康

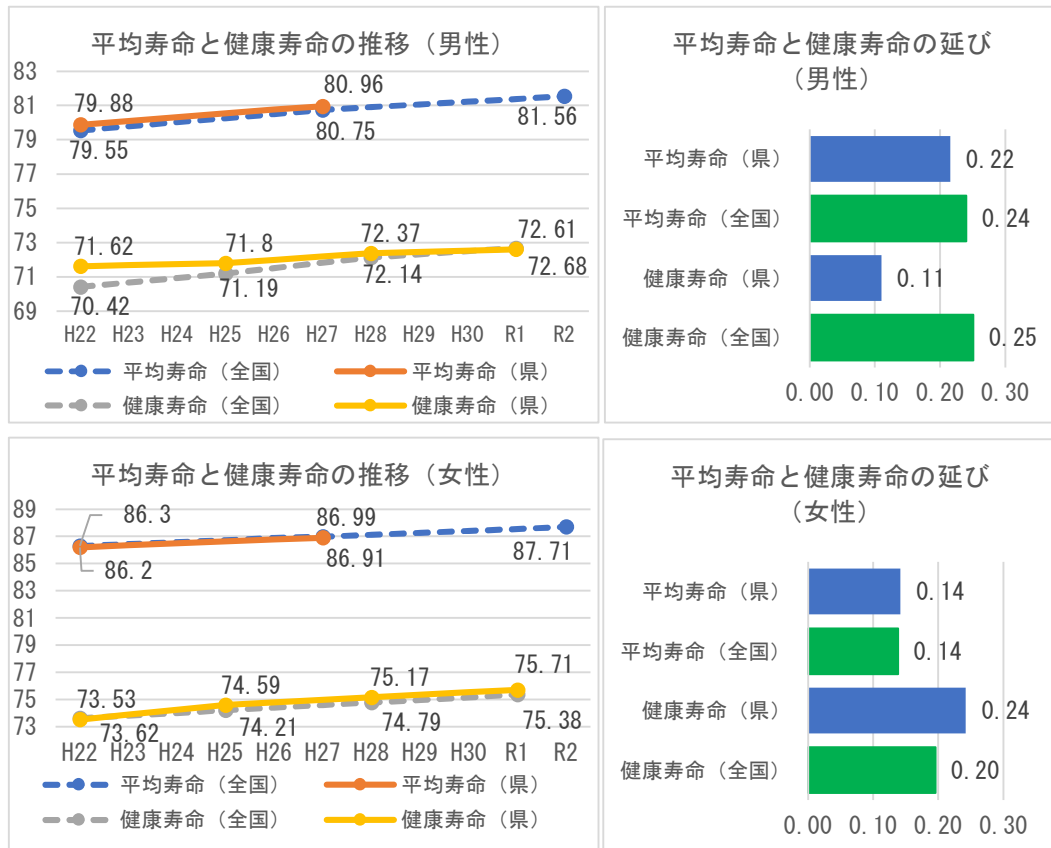
a) 平均寿命・健康寿命・運動習慣

《現状》

- 平均寿命・健康寿命ともおおむね全国平均を上回って増加しているが、男性の健康寿命の伸びが平均寿命の伸びを下回る状況
- 運動習慣者の割合は男女とも働く世代で低い傾向がみられる

《課題》

- 県民の健康寿命延伸を目指し、働く世代からの継続的な運動習慣の定着が必要



※健康寿命：健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間

※平均寿命の伸び：H22～H27の1年あたりの平均の伸び（歳/年）

※健康寿命の伸び：H22～R1の1年あたりの平均の伸び（歳/年）

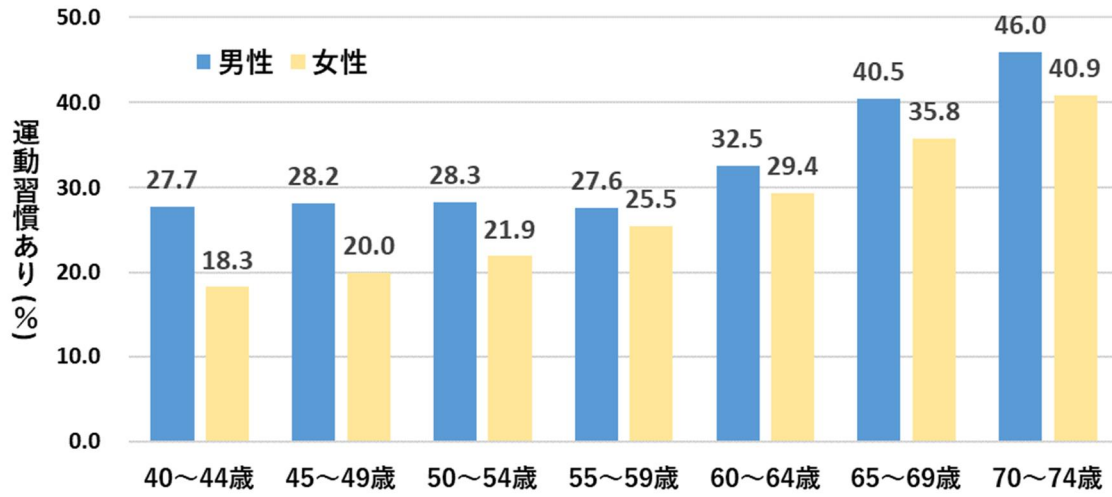
出典：平均寿命（全国）：完全生命表（5年ごと算出 令和2年分まで公表済）

平均寿命（千葉県）：都道府県別生命表（5年ごと算出 平成27年分まで公表済）

健康寿命：健康日本21（第二次）推進専門委員会資料（3年ごと算出 令和元年分まで公表済）

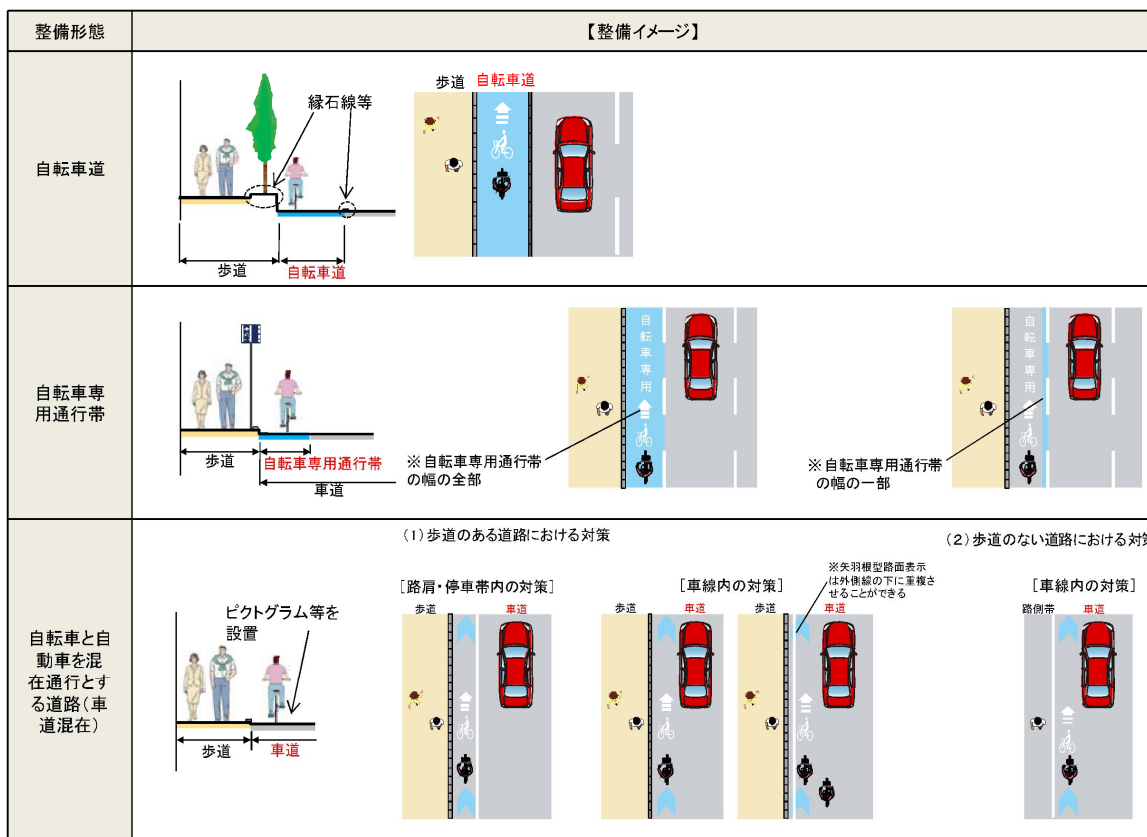
図 千葉県と全国の平均寿命・健康寿命の推移

<運動習慣のある人の割合（令和2年度）>



出典：千葉県特定健診・特定保健指導のデータ集計結果

図 運動習慣のある人の割合



出典：国土交通省、警察庁

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28）

図 自転車通行空間の整備形態

※自転車通行空間：

・自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

自転車専用道路（道路法第 48 条の 13 第 1 項）、自転車道（道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号）、自転車専用通行帯（道路交通法第 20 条第 2 項）及び車道混在（矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る）

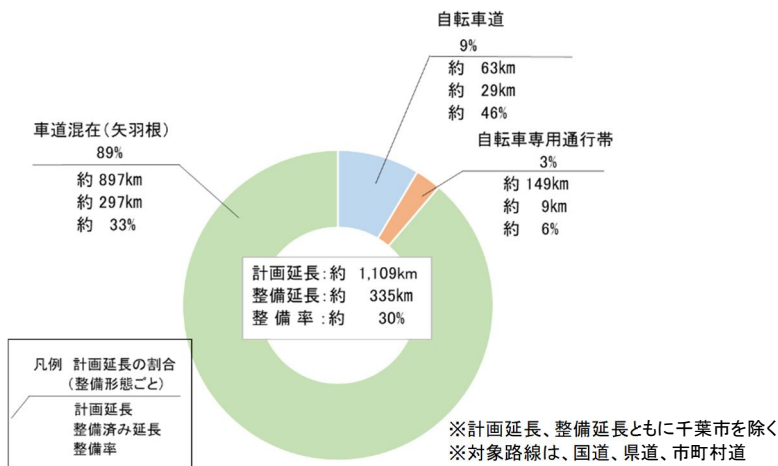


図 千葉県の自転車ネットワーク計画策定路線の整備状況(令和 5 年 3 月)



図 太平洋岸自転車道の課題

5) 自転車の利用状況

《現状》

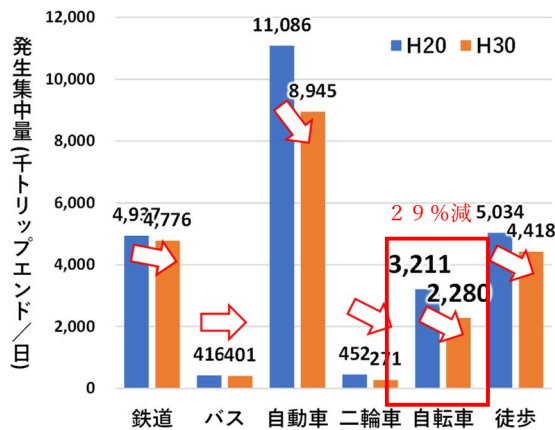
- 自転車の発生集中量は、H20年度からH30年度にかけて約29%減少、自転車分担率は10.8%で東京都市圏平均（12.8%）より低い
- 通勤通学時の自転車利用者数が多い地域は、県北西部の葛南・東葛飾・千葉湾岸地域で、特に船橋市と市川市が5万人以上、浦安市、市川市、千葉市美浜区で自転車利用率が20%を超える



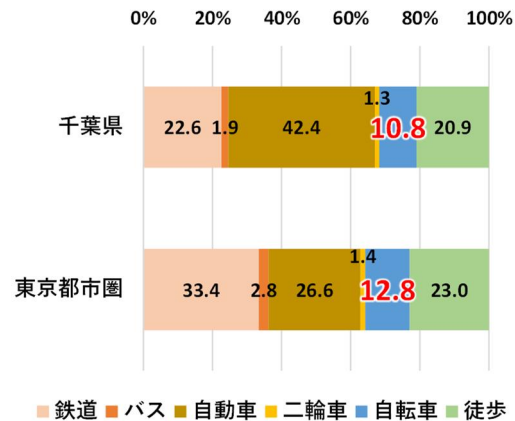
《課題》

- 自転車を利用しやすくするための更なる環境整備が必要

＜千葉県の代表交通手段別発生集中量＞



＜代表交通手段別発生集中量の割合（H30）＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30：2018年度）

図 千葉県と東京都市圏の自転車利用状況（東京都市圏PT調査）

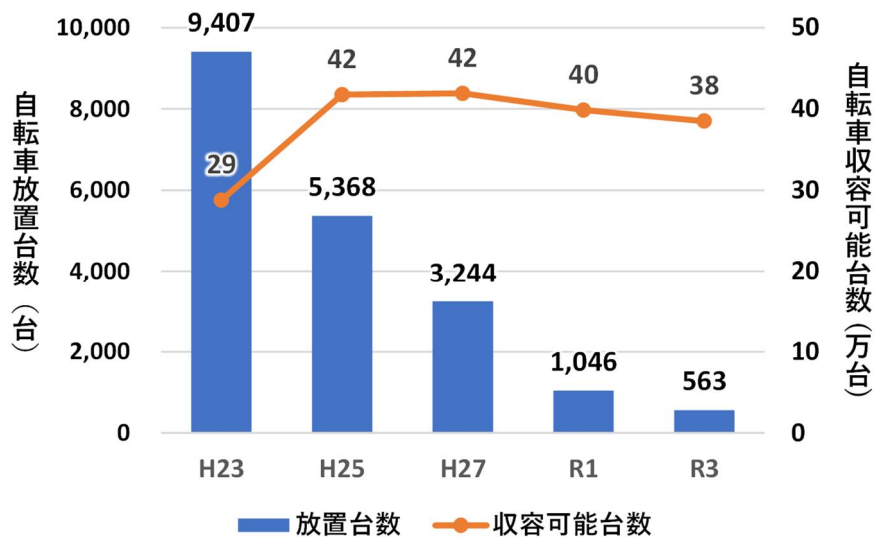
6) 放置自転車と駐輪場の設置状況

《現状》

- 千葉県の自転車収容可能台数は駐輪場整備に伴い、平成 23 年時点の約 29 万台から令和 3 年では約 38 万台と増加した。また、駅周辺における自転車の放置台数は平成 23 年時点の約 9,400 台に対し、令和 3 年では約 600 台と大きく減少しているが、未だに放置自転車は点在している状況

《課題》

- 自転車の放置防止に向けた広報啓発が必要



※調査方法：各地方公共団体による実態調査の結果を収集・集計

※駅周辺とは、駅から概ね半径 500 メートル

出典：内閣府 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（平成 23 年-令和 3 年）

図 千葉県の駅周辺における自転車の放置台数・収容可能台数の推移

7) シェアサイクル等

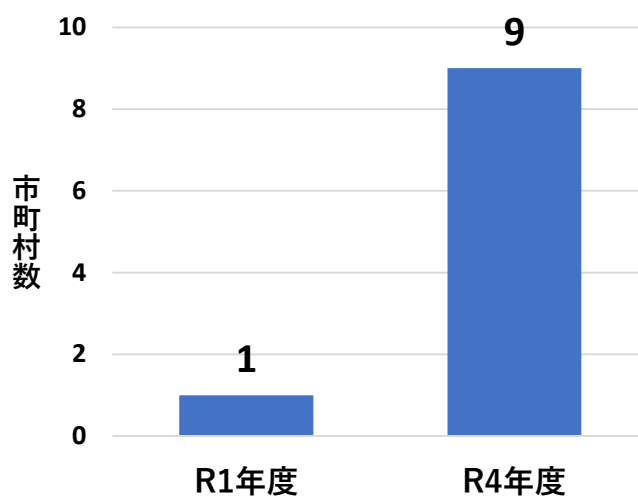
《現状》

- 県内市町村のレンタサイクル施設は、主に観光サイクリングを目的に、佐倉市や南房総市、銚子市、館山市などの周辺地域で数多く設置されている
- シェアサイクルについては、県内では9市（千葉市、習志野市、船橋市、市川市、浦安市、八千代市、印西市、四街道市、佐倉市）で展開されている。

《課題》

- シェアサイクルの普及・拡大には、事業の採算性の確保、サイクルポートの設置場所の確保や公共交通との連携による利便性の向上が必要

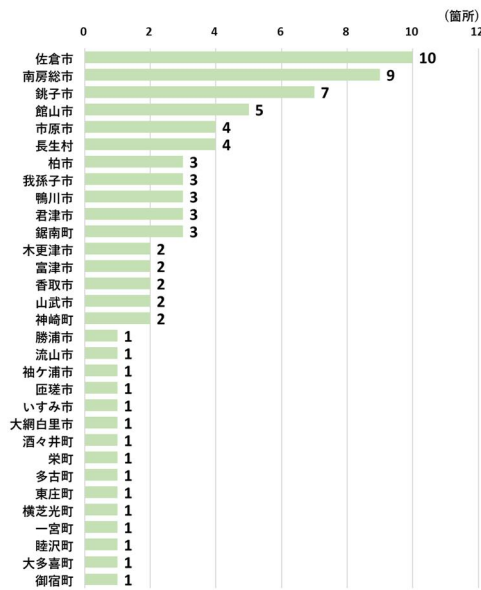
※シェアサイクル：他人と自転車を共有（シェア）し、好きな場所（ポート）、タイミングで借り出し、必要な時間利用し、好きなポートに返却できる仕組みのこと



出典：各市のシェアサイクル関連 HP

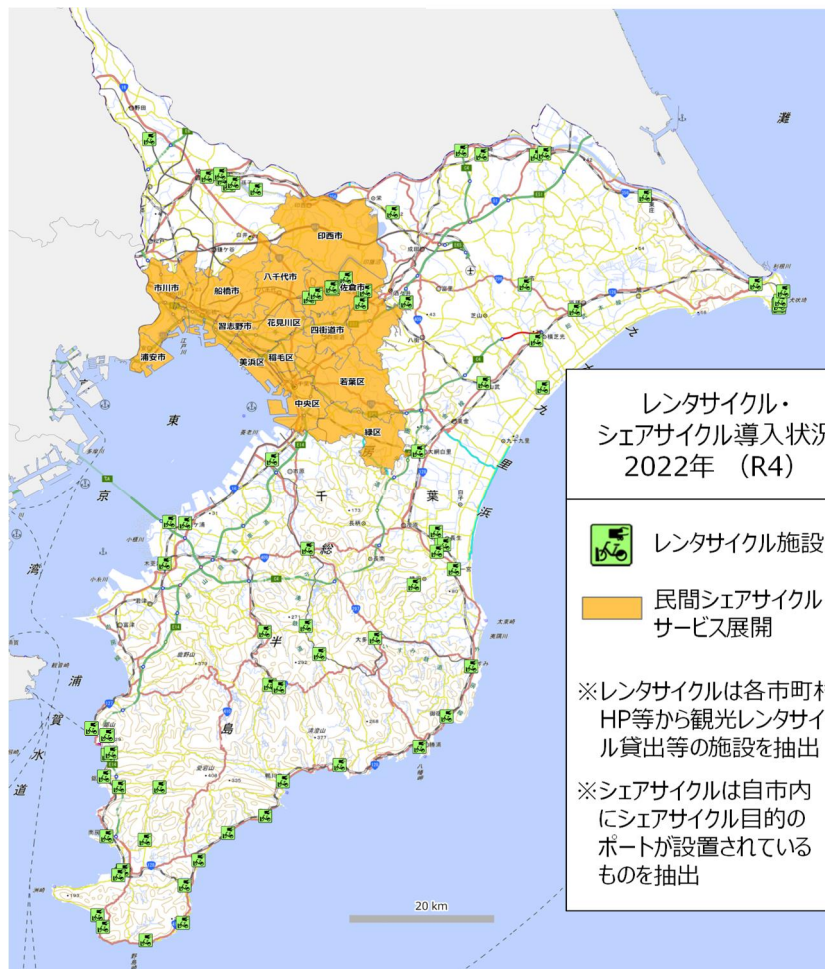
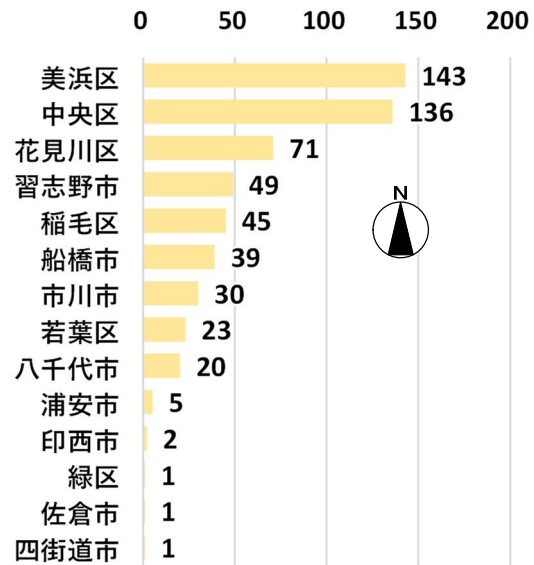
図 千葉県内のシェアサイクル導入済み市町村数

<レンタサイクル施設数>



<シェアサイクルポート数>

(箇所)



出典：市町村関連 HP 等のレンタサイクル情報を集計、事業者ヒアリング、市町村ヒアリング
 図 千葉県のレンタサイクル・シェアサイクルサービス導入状況(令和4年10月)

8) 観光

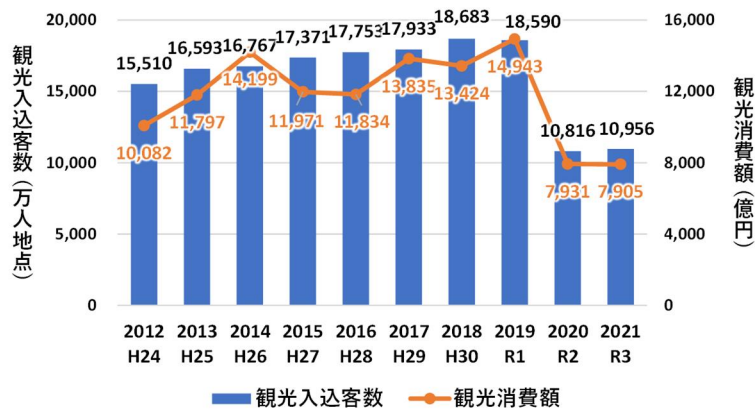
《現状》

- 県全体の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前の令和元年（2019年）までインバウンドを含めて増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で観光入込客数・消費額とも大幅減少
- 県内地域別では、千葉・君津地域などで観光入込客数が大きく増加していたが、新型コロナウイルス感染症の影響ですべての地域において観光入込客数が大幅減少

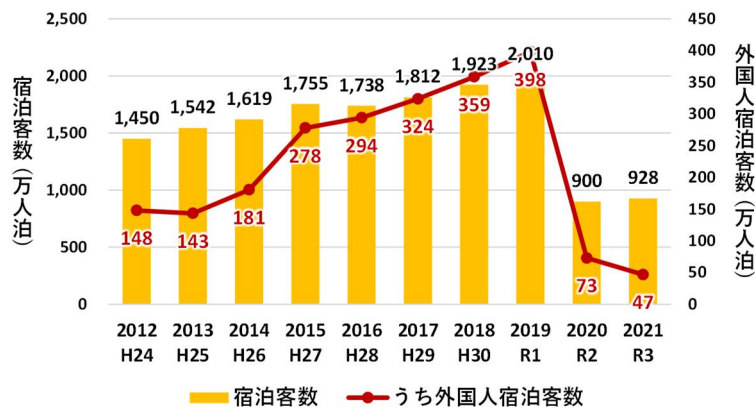
《課題》

- 新型コロナウイルス感染症拡大後のインバウンドを含めた観光需要回復を見据えた取組が必要

＜観光入込客数の推移＞



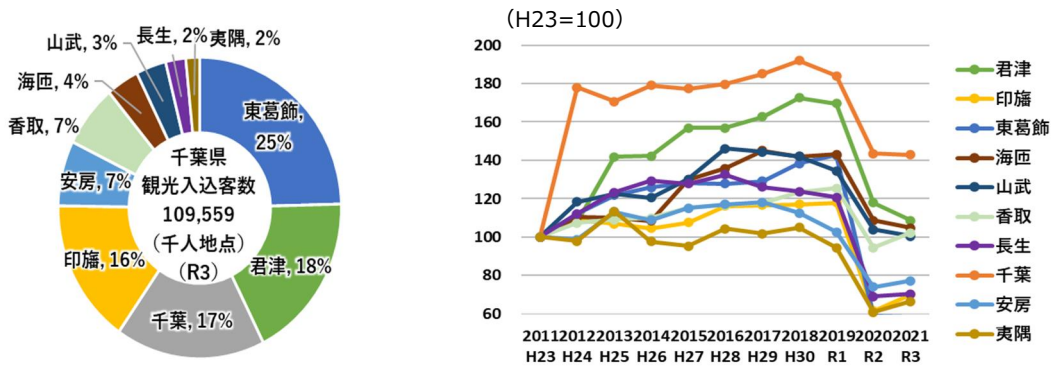
＜宿泊客数と外国人宿泊客数の推移＞



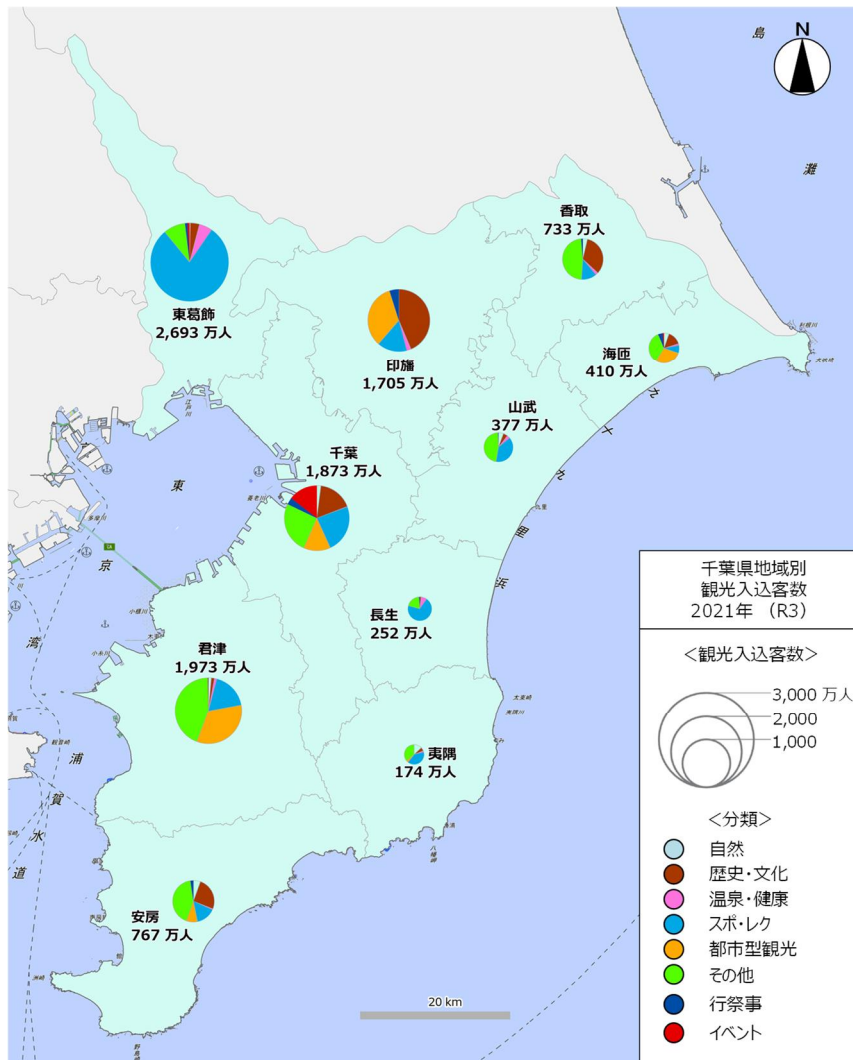
出典：千葉県観光入込調査（平成24年-令和3年）

図 千葉県の観光入込客数・観光消費額の状況

＜地域別の観光入込客数の割合と指数の推移＞



＜地域別の観光入込客数：2021年＞



出典：千葉県観光入込調査（平成 23 年-令和 3 年）

図 千葉県の地域別の観光入込客数の状況

9) 自転車イベント

《現状》

- 全国的な自転車イベントとして「ツール・ド・ちば」や J Rと連携したサイクルトレイン「B.B.BASE」※によるサイクルツアー等が県内各地で開催されている。

※B.B.BASE は P39を参照

《課題》

- 民間との連携による魅力的な自転車観光コンテンツやサイクリストの受け入れ体制の強化が重要



出典：千葉県サイクリング協会

図 千葉県のサイクリングイベントの一例

10) 自転車関連事故

a) 事故発生状況

《現状》

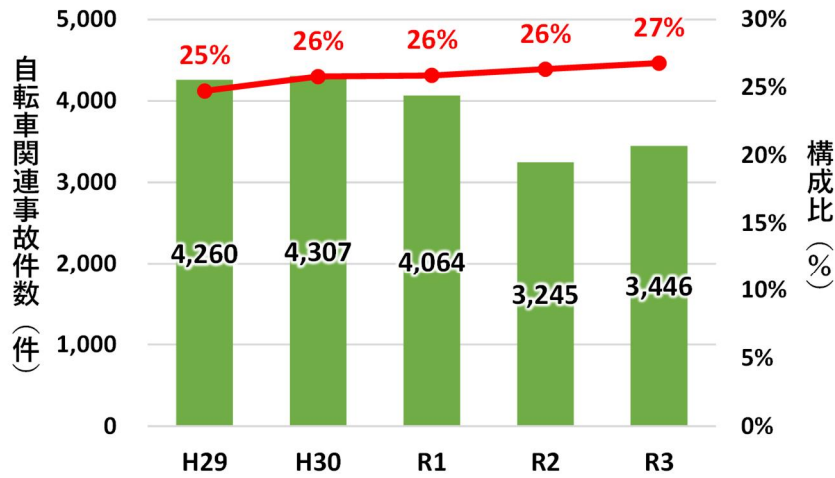
- 過去5年間（平成29年～令和3年）の自転車関連事故件数は、新型コロナウイルス感染症が流行（以下：コロナ禍）している令和2年に大きく減少しているが、コロナ禍前の平成29年～令和元年は4,000件/年以上あり、全事故に対する割合は25%～27%で推移し、コロナ禍でも高止まりの傾向にある
- 自転車相互の事故は、コロナ禍前の平成29年～令和元年まで増加し、コロナ禍でも減少が鈍い



《課題》

- 交通事故は減少傾向にあるが、更なる自転車関連事故の削減が必要
- 自転車利用者の安全意識向上や交通安全確保のため、「ちばサイクルール」の広報周知や交通安全対策の継続的な取組が重要

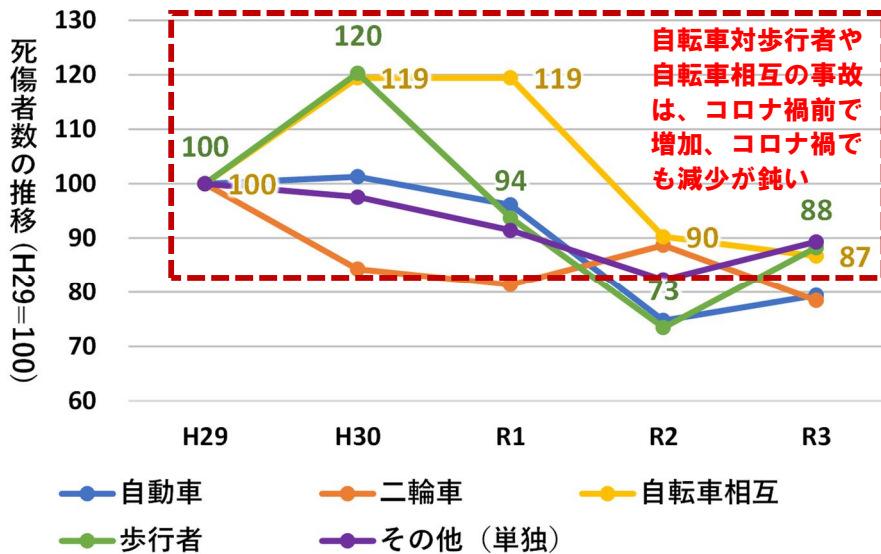
自転車事故件数はコロナ禍で減少しているが、
全事故に対する割合はコロナ禍でも高止まり



■ 自転車関連事故 ● 自転車関連事故の全事故に対する割合

※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：主に加害側になる事故
 ※2当：主に被害側になる事故
 ※全事故：イタルダ事故別データにおける千葉県の幹線・生活道路の全事故件数（以下同じ）
 出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（平成29年～令和3年）

図 千葉県の自転車関連事故件数の推移



自転車対歩行者や
自転車相互の事故
は、コロナ禍前
で増加、コロナ
禍でも減少が鈍い

※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：主に加害側になる事故
 ※2当：主に被害側になる事故
 ※自転車関連事故の相手方別の死傷者数を指数化（H29=100）

出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（平成29年～令和3年）

図 千葉県の自転車関連事故の相手当事者別（指数）の推移

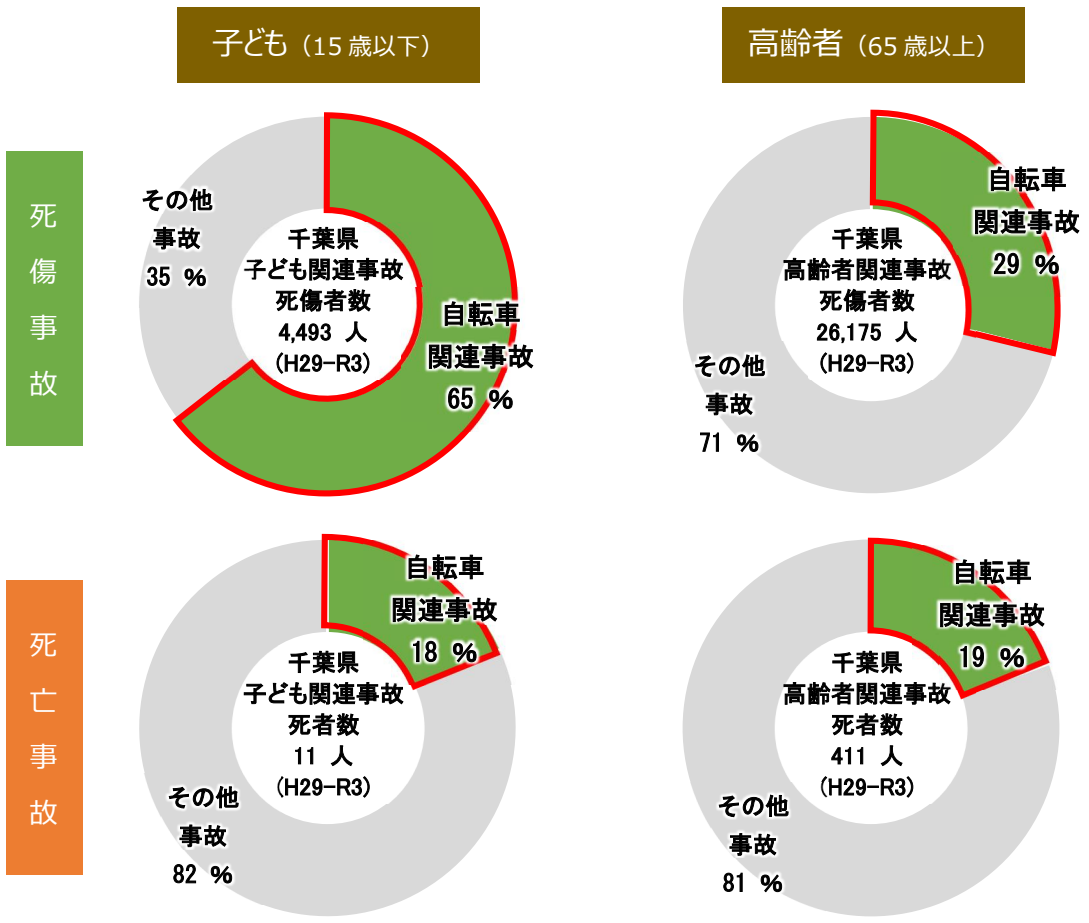
b) 事故特性

《現状》

- 県内の子ども関連事故の死傷者数の7割、死者数の2割、高齢者関連事故の死傷者数の3割、死者数の2割を自転車関連事故が占める
- 高齢者の自転車関連事故の推移は、全事故の傾向に比べて、コロナ禍前後で減少が鈍い
- 自転車関連事故の9割は自転車が被害側であり、自転車死亡事故の6割を高齢者が占める
- 自転車が加害者になる事故も発生している
- 自転車乗車中の死者の致命傷の部位は頭部が6割を占め、ヘルメット非着用の致死率は着用の約2.1倍である

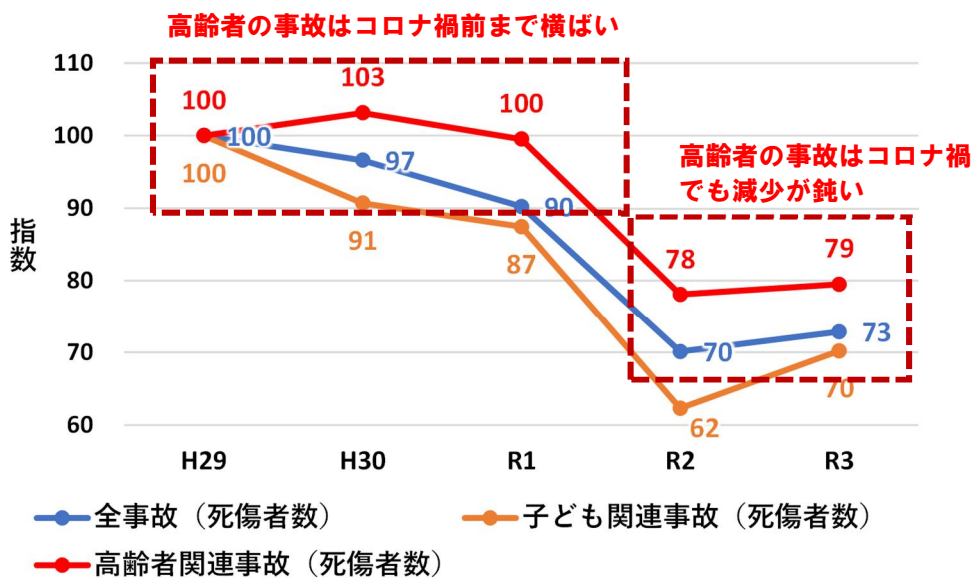
《課題》

- 若年層の自転車事故だけでなく、高齢化に伴う高齢者関連事故が多く、死亡数も増加しており、子どもや高齢者等の交通弱者対策が必要
- 万が一の事故に備えて、自転車保険加入の必要性を説明し自転車保険加入促進を図ることが必要
- ヘルメットを正しく着用することは、自転車事故時の被害軽減に繋がるため、ヘルメットの正しい着用促進を図ることが必要



出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H29～R3）

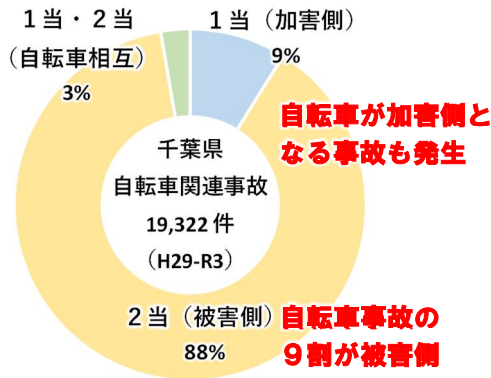
図 千葉県の子ども関連事故および高齢者関連事故における自転車関連事故割合



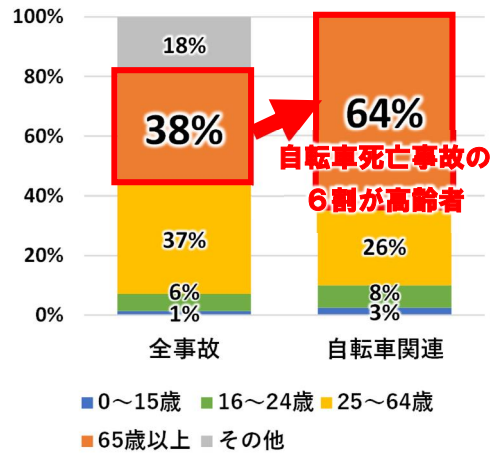
出典：イタルダ事故別データ（幹線道路・生活道路）（H29～R3）

図 千葉県の全事故と自転車関連事故（子ども・高齢者）の指数の推移(H29=100)

<千葉県自転車関連事故の当事者別構成>



<全事故及び自転車関連事故における死亡事故(2当)の年齢別構成>



※自転車関連事故：当事者種別で1当または2当が「自転車」
 ※1当：主に加害側になる事故
 ※2当：主に被害側になる事故

出典：イタルダ事故別データ(幹線道路・生活道路) (H29~R3)

図 千葉県の自転車関連事故の当事者別構成と死亡事故の年齢別構成比

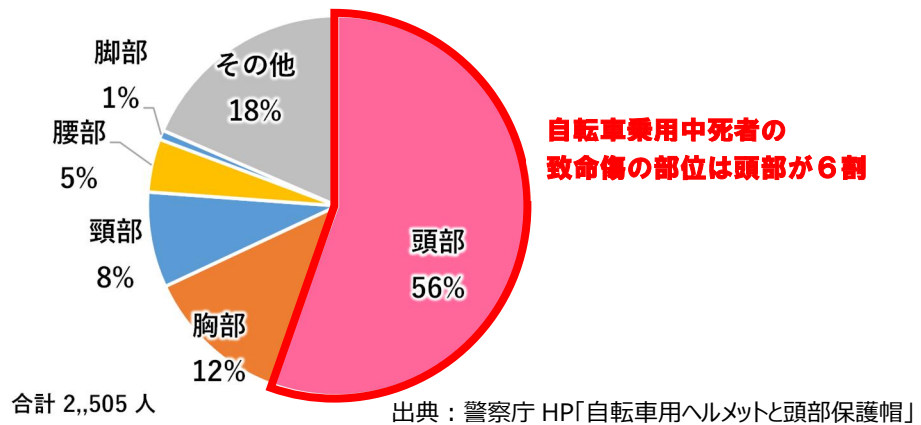
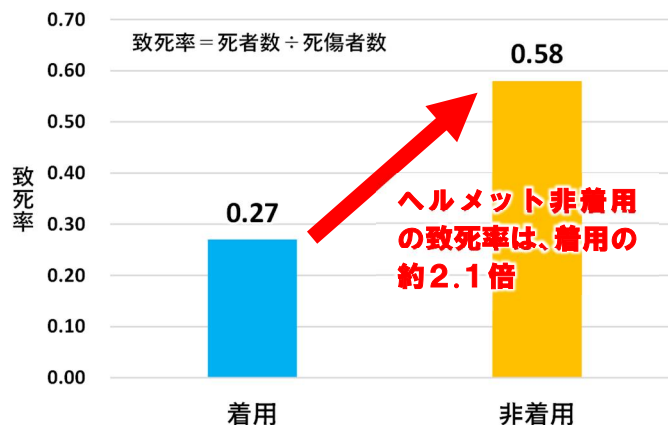


図 全国の自転車乗用中死者の人身損傷主部位別(致命傷の部位)の割合(平成30年~令和4年)



出典：警察庁 HP「自転車用ヘルメットと頭部保護帽」

図 全国の自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率(平成30年~令和4年)

11) 自転車に関わる新たな変化

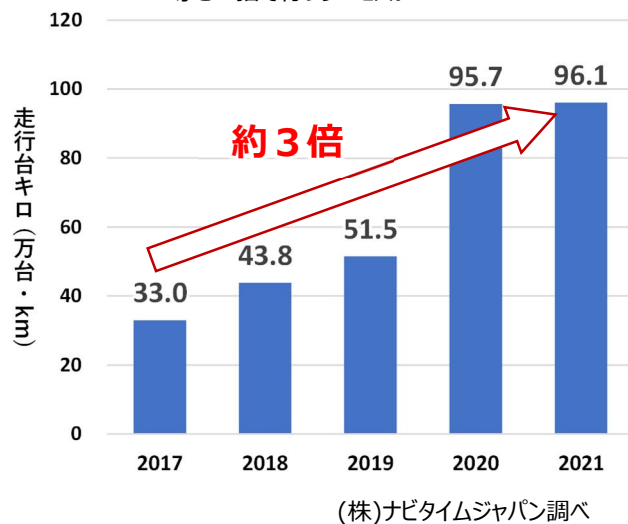
《現状》

- 自転車アプリによる県内の自転車走行台キロが過去5年で約3倍に急増
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、通勤通学等での自転車利用の意識の高まりやフードデリバリーサービスの需要が高まっている
- 千葉市（幕張新都心エリア）や佐倉市（京成電鉄等）、市原市（小湊鉄道等）など県内各地で「MaaS」の取組を実施

《課題》

- 通勤通学等での自転車利用のニーズの高まりを好機ととらえ自転車利用を促進する必要がある
- 配達中の自転車事故を防ぐ必要がある
- 自転車を含めて誰もが移動しやすい環境を整備するため、多様な利用者ニーズや交通モードに配慮しながら、情報通信技術の活用が必要

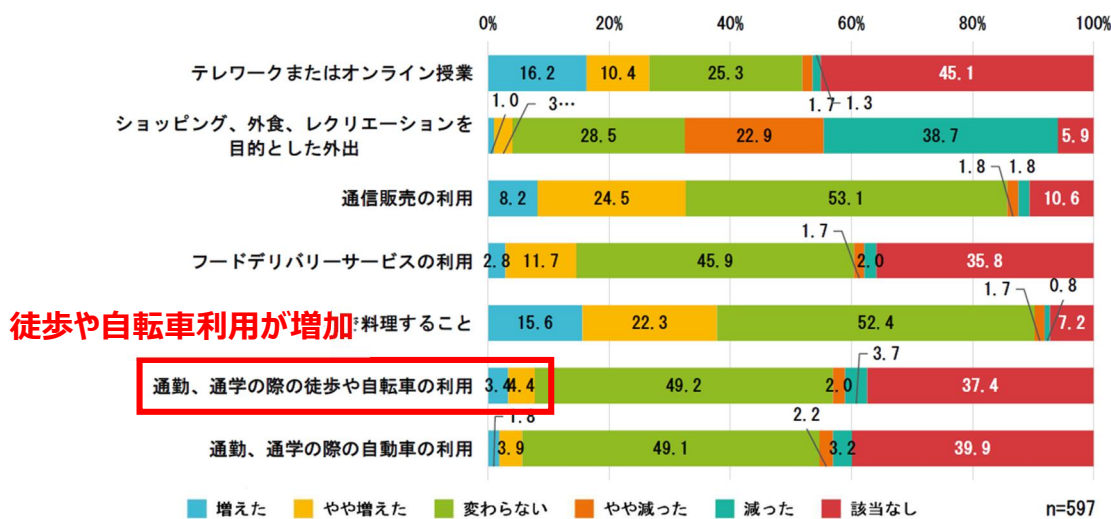
※MaaS：“Mobility as a Service”の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。



出典：「自転車プロファイラー」データ（(株)ナビタイムジャパン）

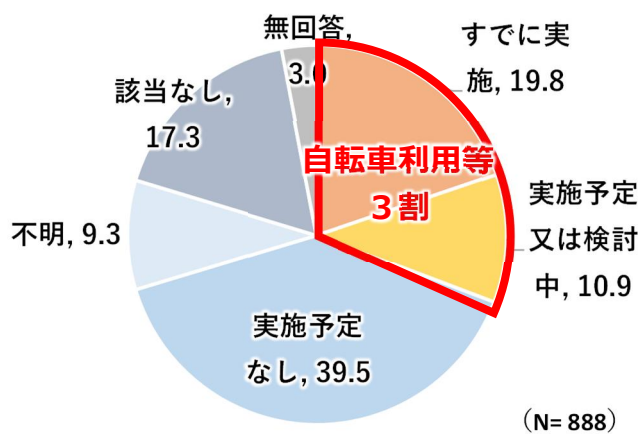
図 自転車ナビアプリによる千葉県内の自転車走行台キロの推移

＜千葉県民の新型コロナウイルス感染症拡大前後のライフスタイルの変化＞



出典：千葉県地球温暖化対策実行計画 改訂基礎調査結果【県民アンケート調査】(R4.3)

＜民間企業等における外出時の公共交通、自転車の利用などによる社有車の削減＞



出典：千葉県地球温暖化対策実行計画 改訂基礎調査結果【事業者アンケート調査】(R4.3)

図 千葉県の新型コロナウイルス感染症拡大による自転車ニーズの変化

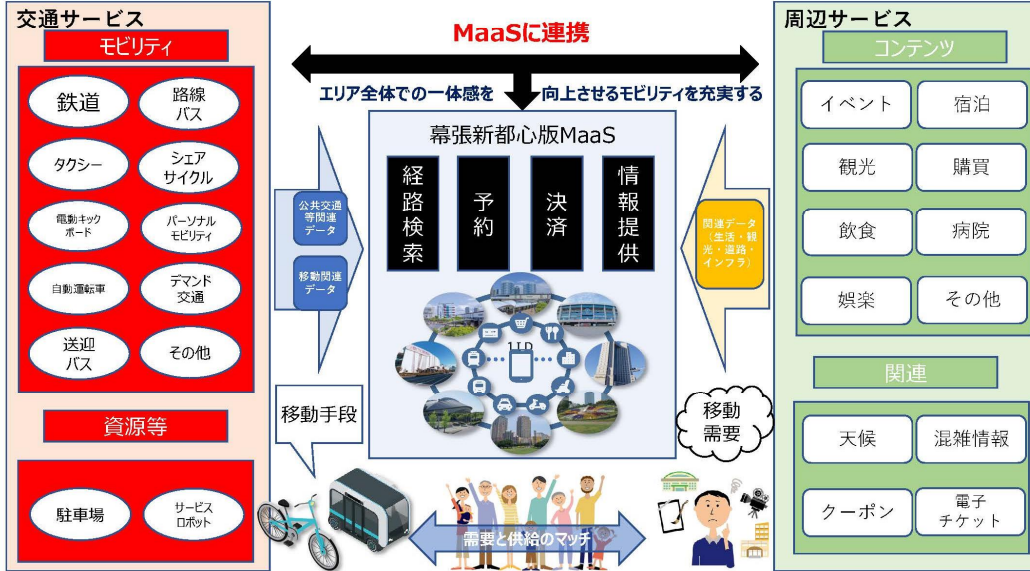
幕張新都心版MaaSの検討状況



幕張新都心版MaaSの目指す姿

※下表はイメージのため実施が決定していないものも掲載

幕張新都心版MaaSの目指す姿の具体的なイメージは以下のとおり。



千葉市による幕張新都心エリアでの MaaS の取組

- 千葉市では、令和5年3月の幕張豊砂駅の開業を契機に、「まくはり MaaS」アプリによる幕張新都心エリアにおける住民及び来訪者の回遊性向上を目指す取組を行いました。(R5.3.15~R5.5.31)

出典：「幕張新都心モビリティコンソーシアム」（千葉市 HP 等）

図 千葉市が進める幕張新都市版 MaaS の目指す姿



京成電鉄グループ×佐倉市による MaaS の取組

- 京成電鉄、ちばグリーンバス、佐倉市観光協会、佐倉市等が連携・協力し、佐倉市内の観光振興を目的に、「MaaS」の取組として、京成線各駅～京成佐倉駅の「往復乗車券」、佐倉市観光協会の「レンタサイクル」、ちばグリーンバスの「フリー乗車券」、佐倉市内店舗の「食事券」「土産券」がセットになったお得なチケット「旅する佐倉1日きっぷ」を、RYDE（ライド）株式会社のスマートフォンアプリで発売
- 発売日：令和3年4月1日より当面の間
- 価格：デジタルチケット（3,900円）、紙チケット（4,070円）

出典：「旅する佐倉1日きっぷ」について（佐倉市 HP 等）

図 京成電鉄と佐倉市の MaaS の取組

12) 現状と課題のまとめ

前述の項目ごとの現状と課題を下表にとりまとめる。

表 現状と課題のまとめ

項目	現状	課題
1) 人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 県の人口は 2060 年には約 515 万人に減少、高齢化率は約 37%まで上昇すると予測 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 少子高齢化を見据え誰もが利用しやすい自転車環境の整備
2) 地勢	<ul style="list-style-type: none"> ● 太平洋と東京湾に囲まれた房総半島にあり、丘陵、台地、平野が広がる 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地形を考慮・活用した施策の検討
3) 健康	<ul style="list-style-type: none"> ● 男性の健康寿命の伸びが平均寿命の伸びを下回る ● 運動習慣者の割合は働く世代で低い 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 健康寿命延伸を目指し、働く世代からの継続的な運動習慣の定着
4) 自転車走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内の自転車関連計画の策定市町村は 23 市町村(令和 5 年 3 月末) ● 令和 3 年 5 月に「太平洋岸自転車道」が「ナショナルサイクルルート」に指定された 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 効率的・計画的な自転車通行空間の整備 ➢ 太平洋自転車道(ナショナルサイクルルート)はアップダウンやトンネル・橋梁が多い区間がある
5) 自転車の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車分担率は 10.8%で東京都市圏平均より低い ● 通勤通学時の自転車利用は県北西部で多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車を利用しやすくするための更なる環境整備
6) 放置自転車と駐輪場の設置状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置自転車は平成 23 年の約 9,400 台から令和 3 年の約 600 台に大きく減少しているが、未だ点在している状況 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車の放置防止に向けた広報啓発
7) シェアサイクル等	<ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルは観光目的で、佐倉市や南房総市、館山市などで設置されている ● シェアサイクルは、千葉市、習志野市、船橋市、市川市、浦安市、八千代市、印西市、四街道市、佐倉市の 9 市で展開されている 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ シェアサイクルの普及・拡大には、事業の採算性の確保、サイクルポートの設置場所の確保や公共交通との連携による利便性の向上
8) 観光	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染症の影響で観光入込客数・消費額とも大幅減少 ● 観光入込客数は新型コロナウイルス感染症の影響ですべての地域において大幅減少 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新型コロナウイルス感染症拡大後のインバウンドを含めた観光需要回復を見据えた取組
9) 自転車イベント	<ul style="list-style-type: none"> ● 全国的な自転車イベントとして「ツール・ド・ちば」やサイクルトレイン「B.B.BASE」によるサイクルツアー等が県内各地で開催されている 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 民間との連携による魅力的な自転車観光コンテンツやサイクリストの受け入れ体制の強化
10) 自転車関連事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車関連事故件数は新型コロナウイルス感染症の影響(コロナ禍)で減少しているが、コロナ禍前の平成 29 年～令和元年は 4,000 件/年以上、コロナ禍でも全事故に対する割合は 25%～27%で高止まり ● 子ども関連事故の死傷者数の 7 割、高齢者関連事故の 3 割を自転車関連事故が占める ● 自転車関連事故の 9 割が被害側であり、自転車死亡事故の 6 割を高齢者が占める ● 自転車が加害者となる事故も発生している ● 自転車乗車中死者の致命傷は、頭部の損傷が 6 割を占める 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車関連事故件数は減少傾向にあるが、更なる自転車関連事故の削減 ➢ 「ちばサイクルルール」の広報周知や交通安全対策の継続的な取組 ➢ 子どもや高齢者等の交通弱者対策 ➢ 自転車保険の加入促進 ➢ ヘルメットの正しい着用を促進
11) 自転車に関わる新たな変化	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤通学等での自転車利用の意識の高まり ● 飲食店等のデリバリーサービスの需要の高まり ● 県内各地で「MaaS」の取組を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自転車ニーズの高まりを好機ととらえ自転車利用の促進 ➢ 配達中の自転車事故の防止 ➢ 誰もが移動しやすい環境を整備するため、情報通信技術の活用

13) 第1次計画の指標の評価

第1次計画で設定した指標については令和5年3月末時点で以下のとおりとなった。

表 第1次計画の目標と指標の評価

目標	指標	第1次計画 の実績値		目標値	評価値 (令和5年3月)	
1. 自転車の役割 拡大に向けた人と 環境にやさしい 自転車環境づくり	自転車活用推進 計画（自転車ネッ トワーク計画含 む）が策定済みの 県内市町村数	19 市町 (令和元年度)		54 市町村 (令和4年度)	23 市町村 (令和5年3月時点)	
2. 自転車利用の 普及拡大による 活力ある健康長寿 社会の実現	運動習 慣者の 増加	40～64 歳	男性	27.3 %	増加をめざ す (令和4年度)	29.4 %
			女性	24.2 %		25.0 %
		65 歳以上	男性	41.8 %		44.1 %
			女性	38.1 %		39.0 %
			(平成29年度)			(令和2年度)
3. 自転車を活用し た観光の活性化と 交流基盤の確立	ナショナルサイクル ルートへの登録ル ート数	0 ルート (令和元年度)		1 ルート (令和4年度)	1 ルート (令和3年5月指定)	
4. 自転車事故の ない安全・安心な 社会の実現	自転車に関する 交通事故死傷者 数	4,075 人 (令和元年)		減少をめざす (令和4年)	3,253 人 (令和4年)	