

第3回自転車活用の推進に向けた有識者会議

# 自転車活用推進計画の構成等について





## 1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け(経緯、法律の基本理念等)
- (2) 計画期間
- (3) 自転車を巡る現状

## 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

- 長期的な展望を視野に入れつつ、自転車の活用の推進を通じて目指すべき**目標**と実施すべき**施策**を記述

## 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 計画期間中に講ずべき具体的な**措置**を記述

## 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

- 関係者の連携・協力
- 調査・研究、広報活動等
- 計画のフォローアップ、見直し
- 附則に対する今後の取組方針
- 財政上の措置等

## 2. 自転車活用推進計画に関する法律上の規定



### 自転車活用推進計画の要件(自転車活用推進法第9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。

### 自転車の活用の推進に関する基本方針(法第8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。

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備         | ②路外駐車場の整備等        |
| ③シェアサイクル施設の整備        | ④自転車競技施設の整備       |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発    |
| ⑧国民の健康の保持増進          | ⑩青少年の体力の向上        |
| ⑨公共交通機関との連携の促進       | ⑫災害時の有効活用体制の整備    |
| ⑩自転車を活用した国際交流の促進     | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑪その他特に必要な施策          |                   |

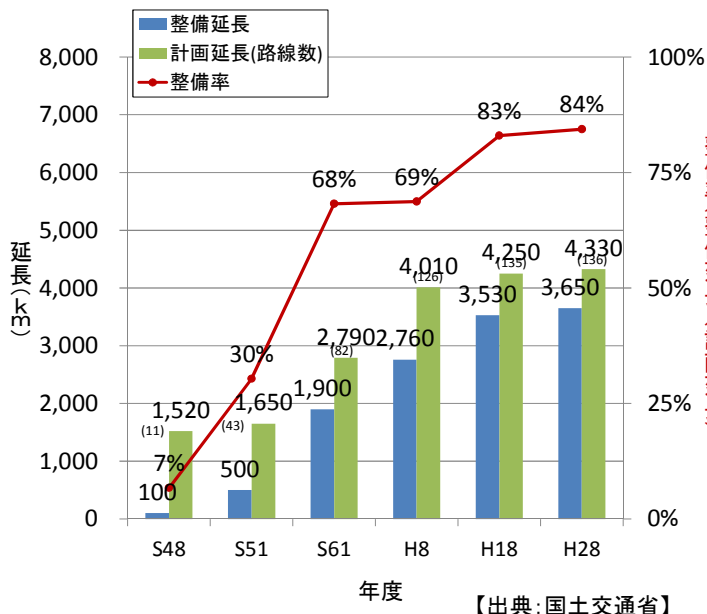
# 3. 自転車活用推進計画の位置付け



## これまでの自転車施策の経緯

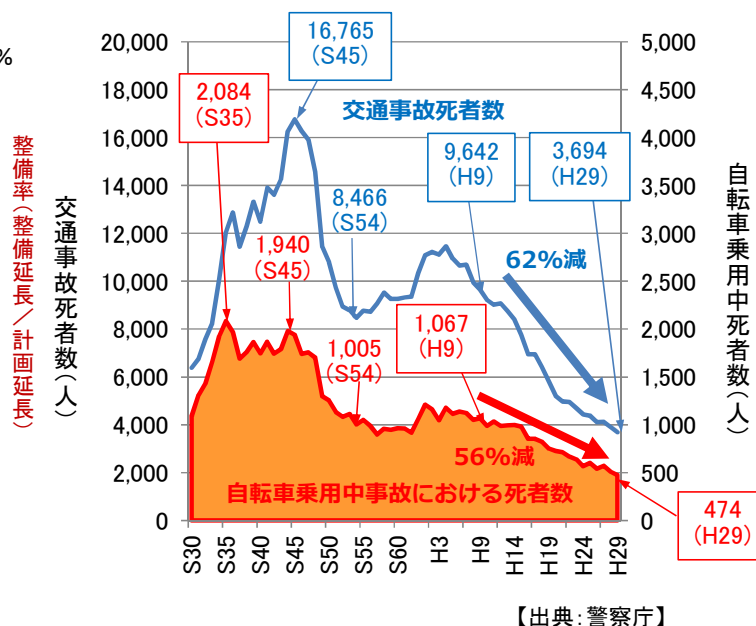
【昭和45年(1970年)】  
自転車道の整備に関する法律  
(自転車道法)の制定

大規模自転車道整備延長の推移

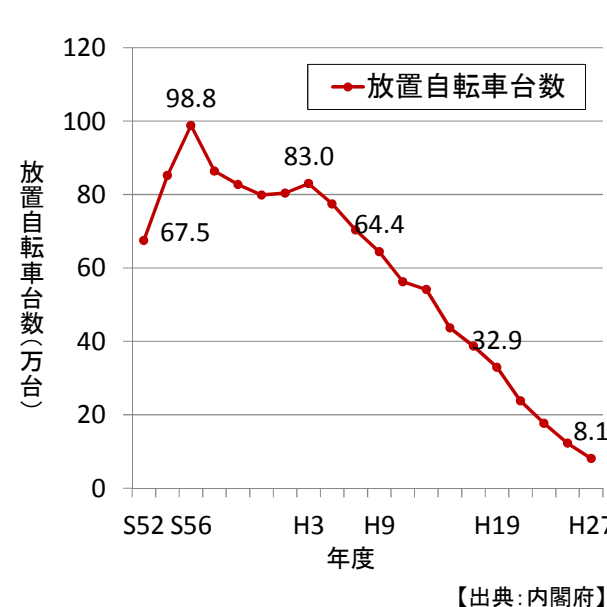


【昭和55年(1980年)】  
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律  
(自転車法)の制定

自転車関連事故件数の推移



放置自転車台数の推移



## 自転車活用推進計画の位置付け

- 自転車に関して、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)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)に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進。
- 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(平成28年法律第113号)が平成29年5月1日に施行。
- 自転車活用推進計画は、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、自転車活用推進法第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。

## 4. 自転車活用推進計画の計画期間



### 計画期間の考え方

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画及び観光立国推進基本計画は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を見据えて、2020年度を計画期末としている他、第10次交通安全基本計画についても2020年度が計画期末。

計画名	閣議決定日等	計画期間
交通政策基本計画	2015. 2.13	2014年度から2020年度まで
社会資本整備重点計画	2015. 9.18	2020年度まで
交通安全基本計画	2016. 3.11	2016年度から2020年度まで
観光立国推進基本計画	2017. 3.28	より長期的な展望を視野に入れつつ、2017年度から2020年度まで

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京における取り組みは国内外から注目。東京を自転車フレンドリーな先進都市へと変貌させることにより、全国各地に対して自転車まちづくりの先鞭をつける好機。



### 計画期間

- 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

# 5. 自転車を巡る現状



## 【環境】

- 家庭から排出されるCO<sub>2</sub>の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要。
- 自動車による移動は一人での利用が約8割を占め、約4割が5kmまでの移動であり、これらの自転車利用への転換を図ることが、渋滞対策となる可能性。
- 平成19年～平成29年の10年間で自転車乗用中の事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は、約1割の減少に留まる。
- これまで長らく、自転車通行空間は歩道上での整備が中心。歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間は、断片的な整備に留まっている。
- コンパクトシティの形成等を進める上で、環境にやさしく、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が重要な役割。

## 【高齢化・人口減少】

- 全国の自転車の交通手段分担率は微減傾向。都市によるばらつきが大きいが、地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。通学利用の多い未成年では高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向。
- 過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加。地域を支える交通手段として、自転車の役割が拡大する可能性。

## 【健康・スポーツ】

- 糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等数は年々増加。生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するために、サイクリング等による効果的な運動が重要。
- 子どもの基礎的運動能力は依然として低い状況にあり、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。

## 【観光】

- 「モノ消費」から、体験型観光の「コト消費」への消費スタイルのシフト等、訪日外国人旅行者のニーズが変化。
- 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。インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望。
- サイクリストの走行ニーズが高い地域やルートにおいて、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、サイクリング環境に課題。

## 【安全・安心】

- 平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準。
- 自転車に関する製品事故は、製品と利用者の双方に問題がある場合等複合的な原因で発生。
- 東日本大震災において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等、災害時における移動手段として自転車が活躍。