

令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議

自転車を巡る現状等





法律で規定されている自転車活用推進計画の要件

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
- ⑨ 国民の健康の保持増進
- ⑩ 青少年の体力の向上
- ⑪ 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
- ⑬ 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
- ⑮ その他特に必要な施策

法における基本方針と現計画における目標との関係



法における基本方針と現計画における目標との関係

目標	基本方針
<p>【目標1】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p>	<p>①良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。)、自転車専用車両通行帯等の整備</p> <p>⑮各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策</p> <p>②路外駐車場(駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。)の整備及び時間制限駐車区間(道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。)の指定の見直し</p> <p>③自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備</p> <p>⑪自転車と公共交通機関との連携の促進</p> <p>⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化</p>
<p>【目標2】 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p>	<p>④自転車競技のための施設の整備</p> <p>⑨自転車の活用による国民の健康の保持増進</p> <p>⑩学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上</p>
<p>【目標3】 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p>	<p>⑬自転車を活用した国際交流の促進</p> <p>⑭自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援</p> <p>⑪自転車と公共交通機関との連携の促進</p>
<p>【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>	<p>⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備</p> <p>⑥自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上</p> <p>⑧自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発</p> <p>⑫災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備</p>

自転車を巡る現状及び課題



都市環境

- 家庭から排出されるCO2の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化や渋滞対策として短中距離の自動車利用から自転車利用への転換が必要。
- 歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的であるため、歩道を通行する自転車も多く、自転車対歩行者の事故への対応が課題。
- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進める上で、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。
- 地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方で、高齢者の運転免許返納者数が年々増加する現状に対して、人生100年時代で高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためにも、地域の移動手段として自転車の役割が拡大する可能性。
- 情報通信技術の飛躍的発展に伴い、交通分野でもデジタル化がさらに進展する可能性。
- 新たな低速小型モビリティの登場により、今後、自転車通行空間にも影響がある可能性。

国民の健康増進

- 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。
- 子どもの体力・運動能力の向上にとって、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要。
- 自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性。
- タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献。

観光地域づくり

- インバウンドの需要回復を見据え、その効果を全国へ波及させるために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は十分とは言えない状況。
- サイクルツーリズムが地域経済に与える効果として、日帰りであった場合の現地における消費額は小さいため、宿泊を伴う滞在に導く必要。

安全・安心

- 自転車関連の事故をみると、自転車側に法令違反が認められる割合が高水準であるとともに、自転車以外側にも何らかの法令違反が認められることや、通勤・配達目的での自転車利用者も増加していることなどから、自転車利用者はじめ道路利用者全体の安全意識の醸成が課題。
- 自転車乗用中の死傷事故のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は20%程度である一方、自転車乗用中の死亡事故に占める同割合は約70%。
- 消費者が安全性の高い自転車製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要。
- 東日本大震災や近年の大規模災害において、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。
- 自転車関連事故件数のうち自転車対歩行者の事故が増加傾向の中、高額賠償事故も発生。

その他

- 国民のライフスタイルや交通行動への新型コロナウイルス感染症対策の影響による変化が認められる。

※赤字が現計画からの追加・変更部分