

令和2年度第6回自転車の活用推進に向けた有識者会議

自転車の活用の推進に関する指標について



※施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標を設定した施策については当該指標を用いるとともに、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的にフォローアップを行うこととする。

自転車の活用の推進に関する指標(案) (現計画と次期計画の比較)



目標	現計画 (2018.6~2020年度)			第2次計画 (2021年度~2025年度)			
	指標名	目標値	実績値 (最新)	指標名	実績値 (最新)	目標値 (2025年度)	
都市環境	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	0団体 → 200団体 (2017年度) (2020年度)	150団体 (2020年度未見込み)	計画に基づく自転車ネットワークの整備を促進する観点から、2つの指標を 統合	自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	54市区町村 (2020年12月)	400市区町村 ※将来的にDID地区を有する825市区町村を目指す (概ね10年以内)
	都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数	1市町村 → 10市町村 (2016年度) (2020年度)	10市町村 (2019年度末)		シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	36市区町村 (2020年12月)	240市区町村
	サイクルポートの設置数	852箇所 → 1,700箇所 (2016年度) (2020年度)	2,425箇所 (2019年12月)	現計画の目標を大幅に達成。公共的な位置付けを促進する観点から、指標を 変更	通勤目的の自転車分担率	15.2% (2015年度)	18.2% ※将来的に20.0%を目指す (2030年度)
健康	通勤目的の自転車分担率	15.2% → 16.4% (2015年度) (2020年度)	15.2% (2015年度) ※2020年度の値は調査中のため算出不可	指標を 継続	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の数	56ルート (2019年度)	100ルート
観光	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の数	0ルート → 40ルート (2017年度) (2020年度)	56ルート (2019年度末)	指標を 継続	自転車の安全基準に係るマークの普及率	39.8% (2020年3月)	45%
安全・安心	自転車の安全基準に係るマークの普及率	29.2% → 40% (2016年度) (2020年度)	39.8% (2019年度末)	指標を 継続	自転車技士の資格取得者数	836人/年 (2019年度)	計4,900人 (2021~2025年度)
	自転車技士の資格取得者数	80,185人 → 84,500人 (2017年度) (2020年度)	81,972人 (2019年度末)	指標を 継続	自転車乗用中の交通事故死者数	419人 (2020年)	第11次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。 ※将来的に死者数ゼロを目指す
	自転車乗用中の交通事故死者数	第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。 (2020年度)	自転車乗用中死者数 26.7% 減 (572人 ⁽²⁰¹⁵⁾ →419人 ⁽²⁰²⁰⁾) 交通事故死者数 31.0% 減 (4,117人 ⁽²⁰¹⁵⁾ →2,839人 ⁽²⁰²⁰⁾)	指標を 継続	交通安全について指導している学校の割合	99.6%(36,325校) (2015年度) → 100%(36,487校) (2019年度)	各学校での自転車に限った交通安全教育に関する指標が存在しないため削除
	交通安全について指導している学校の割合	99.6%(36,325校) (2015年度) → 100%(36,487校) (2019年度)	99.4% (35,590校) (2018年度)	施策の新規追加を踏まえ、指標を 新たに追加	自転車損害賠償責任保険等の加入率	59.7% (2021年3月)	75% ※将来的には100%を目指す

自転車の活用の推進に関する指標(案) (施策との関係)



目標	施策	指標	
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	1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進	自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	
	2. 自転車通行空間の計画的な整備		
	3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等		
	4. シェアサイクルの普及促進	シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	
	5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進		
	6. 情報通信技術の活用の推進		
	7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施		
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	8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進		
	9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出		
	10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進		
	11. 自転車通勤等の促進	通勤目的の自転車分担率	
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	12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致		
	13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出	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の数	
目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進	自転車の安全基準に係るマークの普及率	自転車乗用中の交通事故死者数
	15. 多様な自転車の開発・普及 【新規】		
	16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進	自転車技士の資格取得者数	
	17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施		
	18. 学校における交通安全教室の開催等の推進		
	19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 (1. の再掲)		
	20. 自転車通行空間の計画的な整備 (2. の再掲)		
	21. 災害時における自転車の活用の推進		
	22. 損害賠償責任保険等への加入促進 【新規】	自転車損害賠償責任保険等の加入率 【新規】	

自転車の活用の推進に関する指標(案)



目標	施策	指標名	実績値	目標値	将来目指すべき水準
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	1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進	自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	54市区町村 (2020年12月)	400市区町村 (2025年度)	825市区町村 (概ね10年以内)
	4. シェアサイクルの普及促進	シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	36市区町村 (2020年12月)	240市区町村 (2025年度)	—
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	11. 自転車通勤等の促進	通勤目的の自転車分担率	15.2% (2015年度)	18.2% (2025年度)	20.0% (2030年度)
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	13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出	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の数	56ルート (2019年度)	100ルート (2025年度)	—
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進	自転車の安全基準に係るマークの普及率	39.8% (2020年3月)	45% (2020年度)	—
		自転車技士の資格取得者数	836人/年 (2019年度)	計4,900人 (2021～2025年度)	—
	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進	自転車乗用中の交通事故死者数	419人 (2020年)	第11次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。 (2025年度)	死者数ゼロ (長期)
	15. 多様な自転車の開発・普及				
	16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進				
	17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施				
18. 学校における交通安全教室の開催等の推進	20. 自転車通行空間の計画的な整備 (2の再掲)	22. 損害賠償責任保険等への加入促進	59.7% (2021年3月)	75% (2025年度)	100%
19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(1の再掲)					

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標



指標名	自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数
概要	指標の定義 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数
	指標の目的 市区町村における自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定促進

実績値	【実績値(直近の数値)】 ・54市区町村(2020年12月末)	【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ
------------	---	--------------------------------

目標値	【目標値】 ・400市区町村(2025年度)	【将来目指すべき水準】 ・825市区町村(2020年より概ね10年以内)
------------	----------------------------------	--

目標値が持つ意味

自転車ネットワークが位置付けられた計画の策定の促進により、計画的な自転車通行空間の整備と総合的な自転車活用施策を推進。
 ※フォローアップにあたっては、計画策定数の進捗評価のみならず、**ネットワーク整備の効果(自転車関連事故件数等)の分析**等を通じて、計画に基づく通行空間整備の着実な実施を促進。

目標値の設定根拠

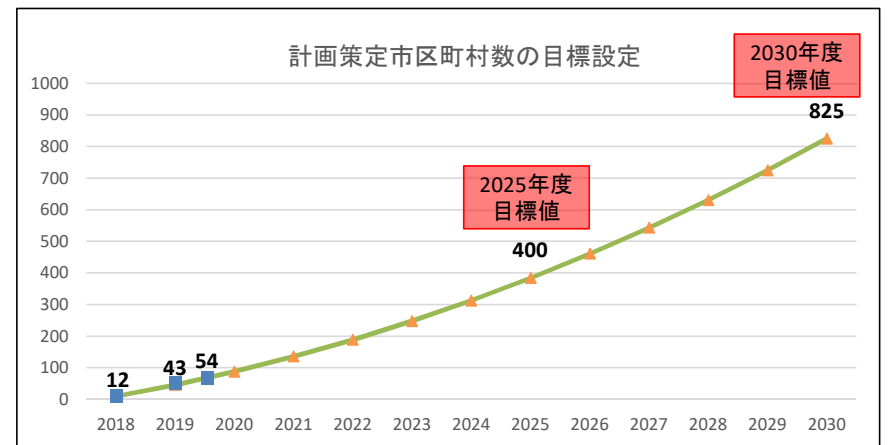
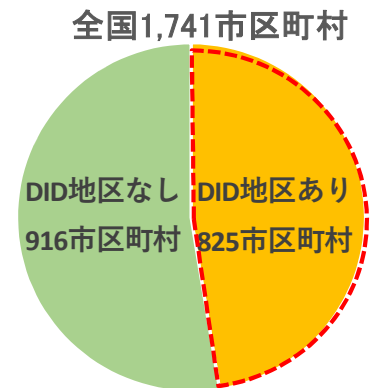
2030年度までにDID地区を有する825市区町村において自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定を達成するため、2018～2020年度の計画策定実績をもとに2025年度までに達成すべき市区町村数を設定
 ※市区町村の計画全てに、自転車ネットワークに関する計画が位置づけている状態を目指す

目標値のフォローアップ年次

・毎年度

【考え方】

➢概ね10年以内に、日常的な自転車利用が見込めるDID地区を有する825市区町村において計画策定を目指す。



4. シェアサイクルの普及促進に関する指標



指標名	シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	
概要	指標の定義	自転車活用推進計画を策定している市区町村のうち、シェアサイクル事業を計画に位置付けている市区町村の数
	指標の目的	シェアサイクルの普及促進

実績値	【実績値(直近の数値)】 ・36市区町村(2020年12月末時点)	【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ
------------	---	--------------------------------

目標値	【目標値】 ・240市区町村(2025年度)	【将来目指すべき水準】 —
------------	----------------------------------	-------------------------

目標値が持つ意味

シェアサイクルを公共性のある交通手段として地域の計画に位置付けることを促進することで、持続可能かつ他の交通モードとも連携したシェアサイクルの整備を推進する。

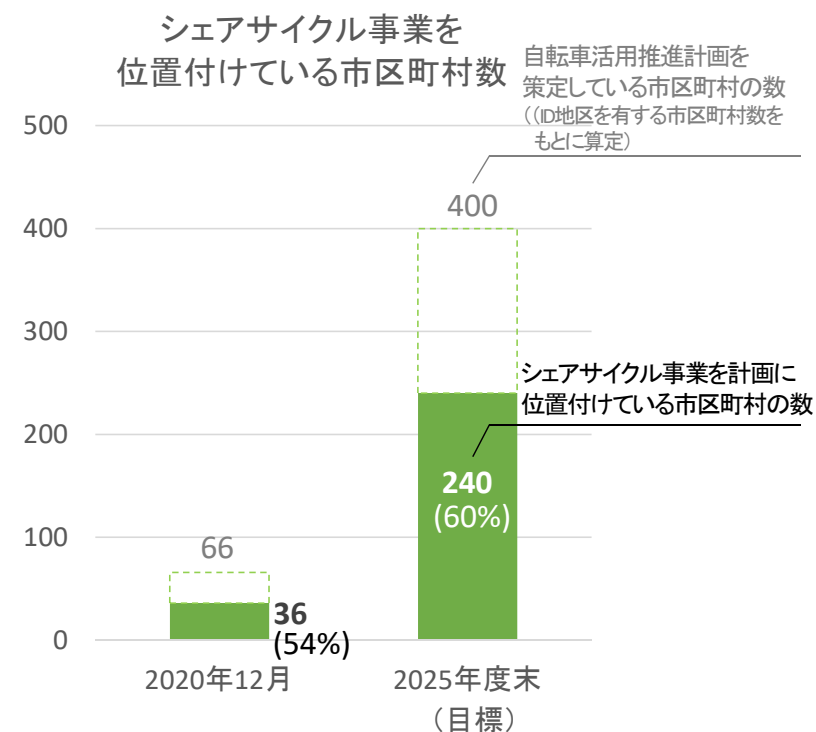
目標値の設定根拠

現時点で、自転車活用推進計画を策定している市区町村のうち、シェアサイクル事業を計画に位置付けている市区町村の割合は54%(36/66)である。
2025年度に計画策定市区町村数の全体が400を達成し、上記比率を概ね維持(60%)する形で目標値を設定。

目標値のフォローアップ年次

・毎年度

【考え方】



11. 自転車通勤等の促進に関する指標



指標名	通勤目的の自転車分担率	
概要	指標の定義	通勤目的のトリップ(移動)のうち、その交通手段が自転車のみ、または自転車を鉄道等の端末に用いたトリップが占める割合(分担率)
	指標の目的	自転車通勤の促進、自動車から自転車への転換
実績値	【実績値(直近の数値)】	・15.2%(2015年度) ※14.7%(2005)→15.2%(2015)
	【数値の出典(根拠)】	・国土交通省調べ(平成27年全国都市交通特性調査より)

目標値	【目標値】	・18.2%(2025年度)
	【将来目指すべき水準】	・20.0%(2030年度) ※長期的には、カーボンニュートラルの方針等も踏まえ、通勤目的の交通手段として、自転車とそれ以外の交通モードのベストミックスを模索。

目標値が持つ意味

5km以下の通勤における自動車利用から自転車利用への転換

目標値の設定根拠

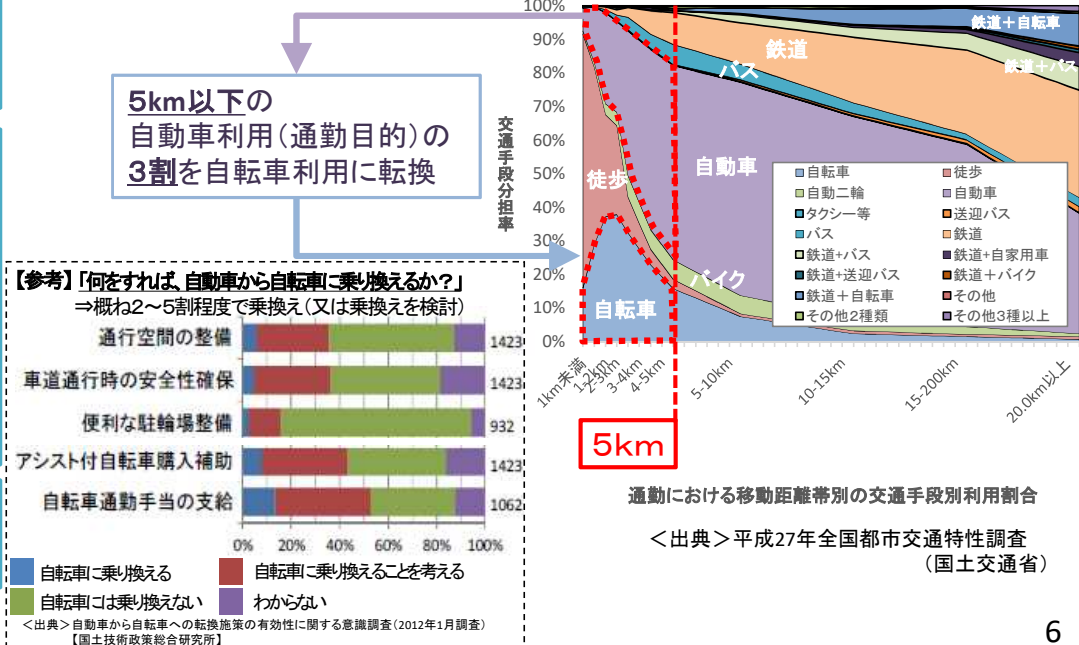
今後10年間で、5km以下の通勤時における自動車利用の3割を自転車利用に転換することを目指し、その中間年次に達成すべき自転車分担率を目標に設定

目標値のフォローアップ年次

・2025年度(5年ごと)

【考え方】

・当面は自転車の分担率の向上を目指すこととし、今後10年間で、5km以下の通勤目的における自動車利用の3割を自転車利用に転換することを目指す。



※フォローアップに向けては、5年毎の全国都市交通特性調査によらず、毎年のデータ把握が可能となるような調査手法を検討。

13. 世界に誇るサイクリング環境の創出に関する指標



指標名	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の数
概要	指標の定義
	国、地方公共団体、地域の関係者等からなる協議会を設置し、官民連携して先進的なサイクリング環境の整備を目指すものとして発表されたサイクリングルートのモデルとなるルート数
	指標の目的
	世界に誇るサイクリング環境の創出

実績値	【実績値(直近の数値)】	【数値の出典(根拠)】
	・56ルート(2019年度)	国土交通省調べ

目標値	【目標値】	【将来目指すべき水準】
	・100ルート(2025年度)	・100ルート(概ね10年以内)

目標値が持つ意味

各都道府県ごとに少なくとも1ルートが設定されることにより、サイクリングルートの全国的なネットワーク化が期待できるルート数。

【考え方】

モデルルートの設定

協議会の設置

取組内容の調整・実施

取組内容の評価・改善

➢ サイクリング環境の向上に向けて、今後各地でモデルとなるようなルートを選定

■ サイクリング環境向上策の例

- ・トイレ/給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・おしぼりの提供
- ・観光パンフレットやサイクリングマップの設置

- ・サイクルスタンド
- ・メンテナンススペース
- ・工具/空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー(一時荷物預り)

＜道の駅のサイクリング拠点化＞

- ・日除けのある屋外の休憩スペース
- ・長時間利用可能な駐車スペース

目標値の設定根拠

全国的な横展開を図るため、現在の検討状況を加味しつつ、モデルルートが存在しない都道府県がないように目標値を設定

モデルルート設定済及びモデルルート検討中の都道府県数: 40(93ルート)
モデルルート未検討の都道府県数: 7

取組内容の評価・改善

- 利用者の声の収集・分析
- 先進地との情報交換

＜案内看板＞

＜サイクルトレイン＞

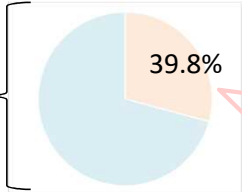
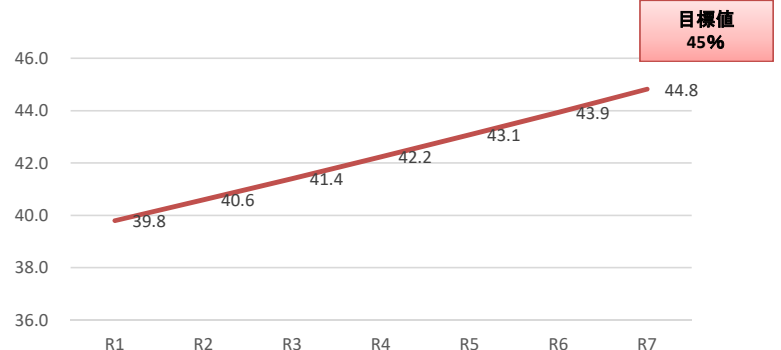
サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信(多言語対応)

目標値のフォローアップ年次

・毎年度

14. 安全性の高い自転車の普及の促進に関する指標①



指標名	自転車の安全基準に係るマークの普及率		
概要	指標の定義	国内販売向けに製造・輸入された自転車の合計台数における、自転車の安全基準に係るマーク(BAA、SG、JIS)の合計枚数の割合	
	指標の目的	高い安全性を備えた自転車の普及促進	
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・39.8%(2019年度)	【数値の出典(根拠)】 ・自転車統計要覧((一財)自転車産業振興協会)等を基に、経済産業省車両室作成	
目標値	【目標値】 ・45%(2025年度)	【将来目指すべき水準】 —	
	目標値が持つ意味	【考え方】 ■2019年度の自転車の安全基準に係るマーク等の普及率 国内販売向けに製造・輸入された自転車の合計台数(6,698,291台) <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> 【マーク内訳】 BAA 2,525,200枚(37.7%) SG 138,700枚(2.1%) JIS 1,786枚(0.03%) </div> </div>	
	目標値の設定根拠	■自転車の安全基準に係るマーク等の普及率の推計値・目標値 自転車活用推進計画の計画期間である平成30年度から令和2年度における安全マークの貼付の平均成長率は毎年度約2%程度。 引き続き、当該成長率を維持し、令和7年度までに45%程度の普及率を目指す。 <div style="margin-top: 10px;">  </div>	
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度	

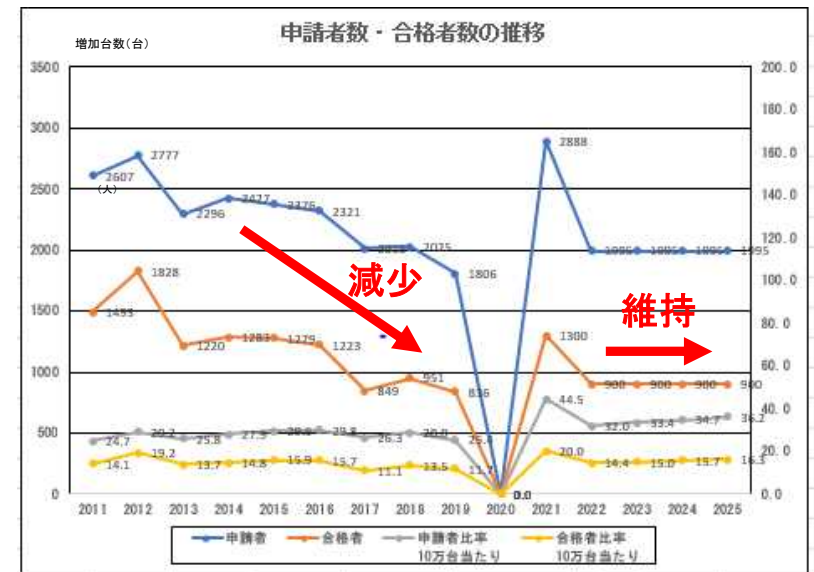
14. 安全性の高い自転車の普及促進に関する指標②



指標名	自転車技士の資格取得者数		
概要	指標の定義	自転車の組立等に関する専門的な知識を有する自転車技士の資格取得者数	
	指標の目的	高い安全性を備えた自転車の普及に必要な人材である自転車技士の増加	
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・836人/年(2019年度)	【数値の出典(根拠)】 ・自転車統計要覧((一財)自転車産業振興協会)等を基に、経済産業省車両室作成	
目標値	【目標値】 ・計4,900人(2021~2025年度)	【将来目指すべき水準】 —	
	目標値が持つ意味	自転車技士の増加により、専門家による組立、検査及び整備された安全性の高い自転車の普及が進み、消費者が高い安全性を備えた自転車を購入しやすい環境が整備される。	
	目標値の設定根拠	自転車技士のここ3カ年の新規資格取得者数は平均878人であり、自転車の需要減等に伴い年々減少傾向にある。過去の受験申請者数は国内向けの自転車台数と一定の相関関係があることから(26.8名/10万台)、国内自転車台数の減少に伴い、今後も受験申請者数の減少が見込まれるものの、広報や受験要件緩和等の策を講じることで、年900人(2021年度は前年の試験中止に伴い、1,300人)の新規資格取得者を目指す。	
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度	

【考え方】

- 自転車安全基準に係るマーク(BAA、SG、JIS)の表示を行うためには、有資格者による組立が必要。
- 自転車技士の資格取得者数の推計値・目標値



14. ～20. 自転車の安全確保に関する指標



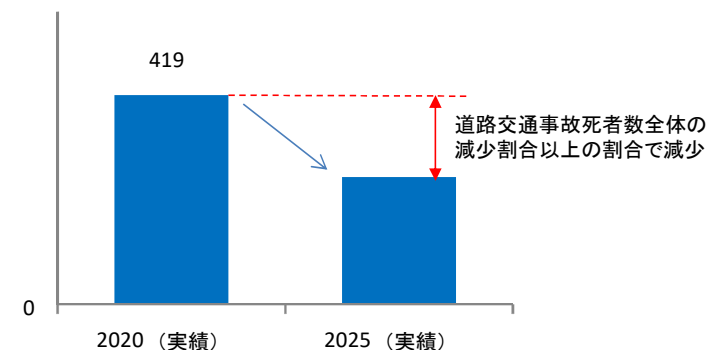
指標名	自転車乗用中の交通事故死者数	
概要	指標の定義	自転車乗用中の交通事故発生から24時間以内に死亡した人数
	指標の目的	自転車の安全な利用の促進
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・419人(2020年)	【数値の出典(根拠)】 ・警察庁調べ(令和2年における交通事故の発生状況等について)
目標値	【目標値(2020年値)】 第11次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。	
	【将来目指すべき水準】 ・死者数ゼロ	
	目標値が持つ意味	第11次交通安全基本計画の自転車に係る目標の達成
	目標値の設定根拠	・第11次交通安全基本計画
目標値のフォローアップ年次	・毎年度	

【考え方】

■ 交通事故発生から24時間以内に死亡した人数(年間)

死者数(人/年)

自転車乗用中



22. 損害賠償責任保険等への加入促進に関する指標



指標名	自転車損害賠償責任保険等の加入率	
概要	指標の定義	自転車利用者(自転車を月に数回以上利用している者)のうち、自転車損害賠償責任保険等に加入している者の数
	指標の目的	自転車損害賠償責任保険等への加入促進
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・59.7%(2021年3月)	【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ (2021年3月アンケート調査、全国10,000人)
	【目標値】 ・75%	【将来目指すべき水準】 ・100%
目標値	目標値が持つ意味	概ね自転車を週1回以上利用している者の全てが、自転車損害賠償責任保険等に加入している状況を目指す。
	目標値の設定根拠	アンケート調査(2021年3月時点)より、自転車を週1回以上利用している者は、自転車利用者(自転車を月に数回以上利用している者)の74%であり、当面の5年間は、自転車を週1回以上利用している者の100%が自転車損害賠償責任保険等に加入することを目指す。
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度

【考え方】

自転車利用者 (自転車を月に数回以上利用している者)

現状

- 自転車利用者 (自転車を月に数回以上利用している者)
 - 自転車を週1回以上利用 (74%)
 - 保険加入率 (59.7%)

↓

自転車利用者 (自転車を月に数回以上利用している者)

5年後

- 自転車利用者 (自転車を月に数回以上利用している者)
 - 保険加入率 (75%)
 - = 自転車を週1回以上利用

【参考】全国で最も加入率の高い都道府県:
 京都府 73.1% (※) (2018年に加入義務化)
 (※) au損害保険(株)による調査(2021年3月)