

令和4年3月15日
自転車活用推進本部

第2次自転車活用推進計画の取組について



第2次自転車活用推進計画の概要(令和3年5月28日閣議決定)



※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

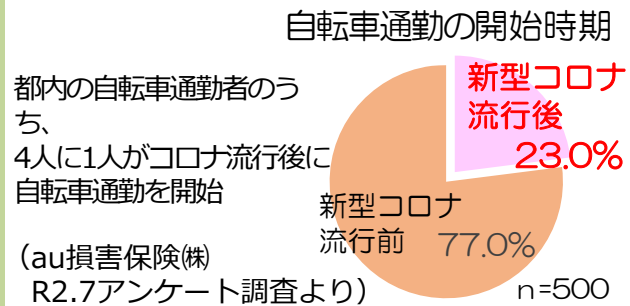
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。
（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場 （自転車通行空間への影響）

計画の4つの目標（都市環境、健康、観光、安全・安心）は現計画を踏襲しつつ、各目標の施策（現計画は再掲を除き18項目）に新たに2項目を追加するとともに、取組内容を強化

第2次自転車活用推進計画の概要(令和3年5月28日閣議決定)



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7(2025)年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

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

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・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
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
5. 地域の駐輪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. 生活道路での通過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. 自転車を利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

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

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
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
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の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等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・施策実施の促進(1.の再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(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

※22の施策ごとに具体的な措置を記載(再掲を除き、計73)

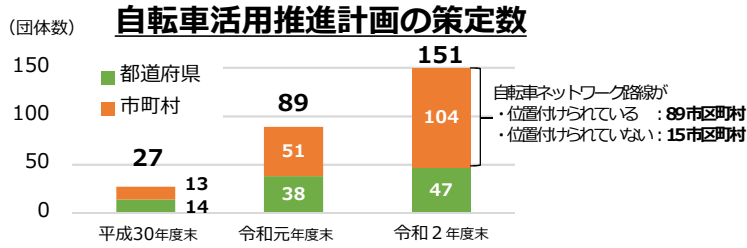
目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出 (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて)



現状・課題

地方版自転車活用推進計画に基づく取組

- 地方版自転車活用推進計画は、151の地方公共団体で策定済み。
(令和2年度末時点、うち47都道府県全てにおいて作成)
- 一方、自転車活用推進計画を策定する市町村のうち、**自転車ネットワーク路線を位置付けていない市町村も一定程度存在**。
(15/104市町村)
- 計画に基づく**整備の効果分析**が行われている例は少ない。



自転車通行空間の利用の在り方の多様性

- 高齢者の健康や生きがいの観点から、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で**自転車が移動手段として利用**されるよう促すことが必要。
- **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。

路上駐停車への対応

- 自転車通行空間の確保に向け、路外駐車場の整備や、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去等を更に進めることが必要。



【出典：国土交通省】

- ✓ 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、下記に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の位置付け等)
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー** (整備事例の効果分析)
 - ・ 課題を抽出し、必要な支援策を講じる
- ✓ 安全で快適な自転車通行空間を創出するため、**都市部を中心に全国各所で計画を策定**し、当該計画に基づいた**整備を推進**。
あわせて、主に以下の観点でガイドラインの見直しを図り、全国における活用を図る。
 - ・ **利用者の多様性** (高齢者等) →安全性等の確保に着目
 - ・ **将来に渡る自転車通行空間の使われ方** (新たな低速小型モビリティの参入等)
 - ・ 交差点などの特殊部にも着目 (多様な現地状況に応用可能 等)
- ✓ 路外駐車場の整備等、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を更に推進。



＜自転車の走行性に配慮した排水構造の例＞
【出典：国土交通省】



＜千石一丁目交差点(東京都文京区)＞
【出典：国土交通省】

主な強化措置

指標

- 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 **89市区町村** (令和2年度実績) → **400市区町村** (令和7年度)



【現状の課題】

- ・これまで様々な地域で取組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている。
- 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

自転車ネットワーク計画

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に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

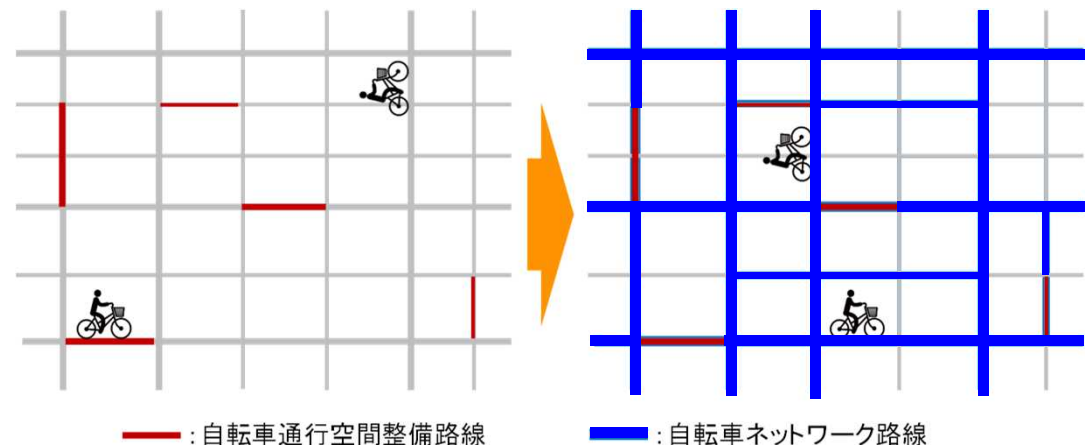
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】



○歩道や自転車歩行者に依存せず、車道通行を基本としたネットワーク形成を加速。

■整備形態

自転車道



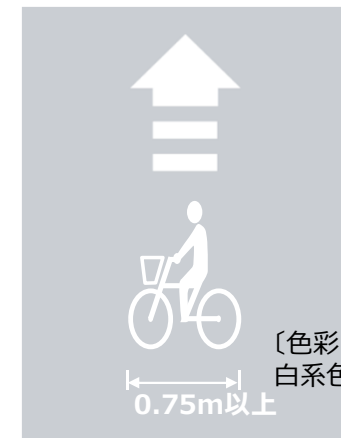
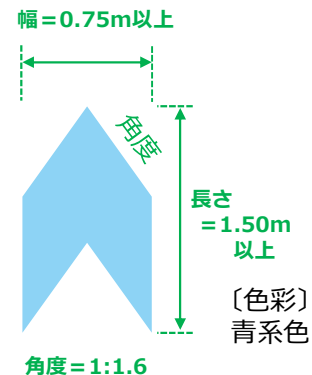
自転車専用通行帯



車道混在※ (矢羽根型路面表示)



路面表示の仕様の標準化



※矢羽根型路面表示等により自転車の通行位置と占有幅が明示されているもの

目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出

(情報通信技術の活用、シェアサイクルの普及促進による自転車の利便性向上)



現状・課題

自転車走行データの活用

- 自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備等の推進のため、データの活用が期待される。
- 走行データの活用に取り組んでいる事例も存在。

データ活用の例

<走行ルートの可視化データ>



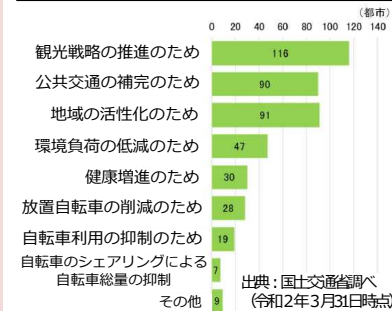
<走行ルートの狭域分析>



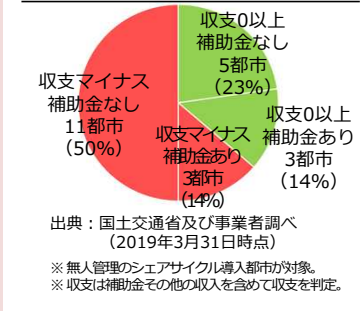
シェアサイクルの普及の状況

- 各地で**シェアサイクルの導入が進展**。
(16都市で本格導入(令和2年3月末)、60市区町村で自転車活用推進計画に位置付け(令和3年3月末))
- 一方、公共的な交通としての在り方、持続可能な事業運営の在り方等が課題。
- 他の交通モードと連携した**MaaS**等、デジタル化が進展。

シェアサイクルの導入目的



約6割で収支がマイナス



MaaS (Mobility as a Service)

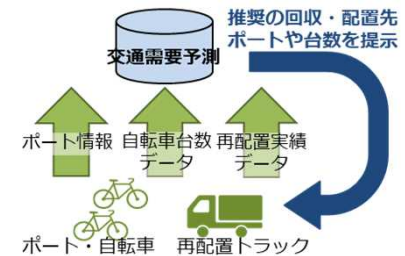


主な強化措置

- ✓ 自転車の利用実態に即した自転車通行空間の整備等を推進するため、**自転車プローブデータの活用**による計画の策定等の取組に対する支援の在り方を検討。
- ✓ 自転車利用環境の向上のため、自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用等を図る。
- ✓ 「シェアサイクルの在り方検討委員会」(令和2年3月設置)の議論を踏まえ、以下を追加。
 - ・制度運用の考え方や先進的な取組事例等の**ガイドラインの策定**
 - ・シェアサイクル事業の**持続可能な運営に向けた支援**
 - ・**災害時**のシェアサイクルの活用の推進
- ✓ **AI等を活用したシェアサイクル再配置**や、**MaaS**におけるシェアサイクル活用等を推進。
- ✓ 歩行者中心のまちづくりとの連携に向け、**歩行者利便増進道路(ほこみち)**等におけるサイクルポート設置の促進とともに、ポート設置とあわせた自転車通行空間の整備を推進。



<災害時のシェアサイクルの活用(広島市)>



<AIを活用した自転車の再配置>

【出典】株ドコモ、バイクシェア資料より国土交通省作成

指標

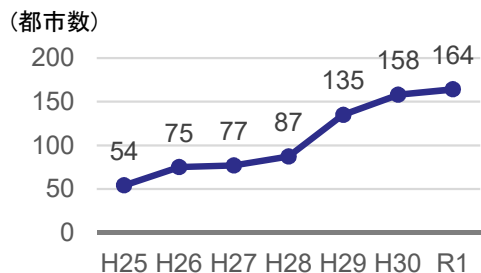
- シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数 **60市区町村** (令和2年度実績) → **240市区町村** (令和7年度)

シェアサイクルの普及促進による利便性向上

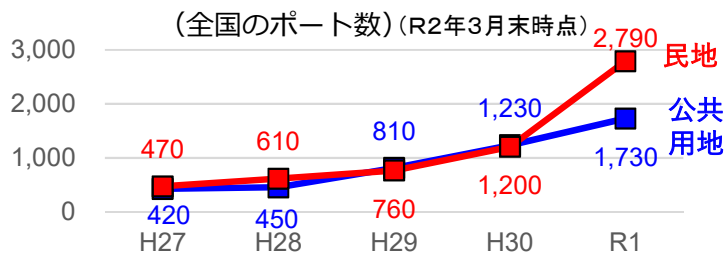


- 全国のシェアサイクルの本格導入都市数は164。導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」が多い。
- ポート設置割合は公共用地：民地＝4:6であり、公共用地の設置が少ない。
- 海外先進国と比べてポート密度が小さく、シェアサイクル利用を高めるために、ポート設置を拡大させる必要。

＜本格導入都市数の推移＞



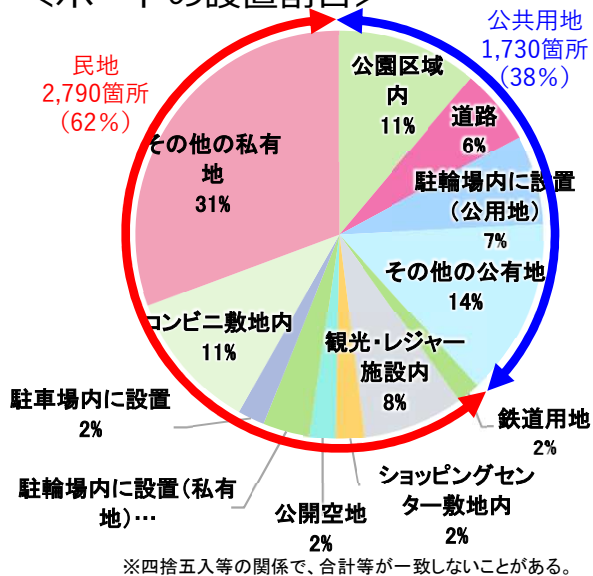
＜全国のポート数＞



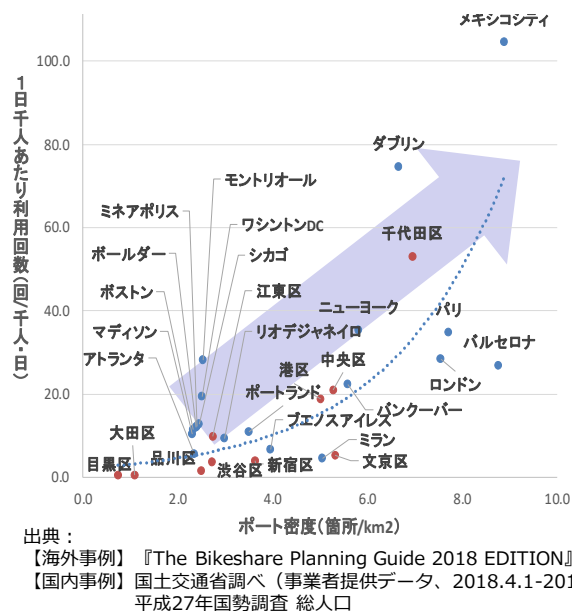
＜歩行者利便増進道路制度（ほこみち）制度＞

- 制度の概要：
道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度
- 占用期間：5年間（公募占用の場合は最長20年）
- 占用料：減免措置（1/10）
- 占用物件：下表のとおり

＜ポートの設置割合＞



＜ポート密度と平均利用回数＞



歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令第16条の2
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔 ・ ベンチ ・ 街灯 ・ 電飾、提灯、ランプ ・ フラワーポット ・ 音響機材（スピーカーなど） 	第1号、第2号 第6号イ
<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板 ・ 標識 ・ 旗ざお ・ 幕 ・ アーチ 	第1号、第3号 第6号ハ
<ul style="list-style-type: none"> ・ 食事施設 ・ 購買施設 (テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。) 	第4号
<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルポート 	第5号
<ul style="list-style-type: none"> イベントのために設けられる ・ 露店 ・ 商品置場 ・ ステージ、やぐら、観客席（テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。) 	第6号ロ

➡ 特に公共用地へのポート設置を促すための工夫等を取りまとめたガイドラインを作成し、シェアサイクル利用環境を向上させることのできる人材育成・ノウハウ蓄積。

自転車を取り巻く社会情勢



- 東日本大震災時、被災地では鉄道が寸断され、自動車は燃料不足に。都内でも多数の帰宅困難者が発生。
- 災害時に自転車は有用であるが、2021年の関東地方 震度5強の地震時には、都心のポートが空の状態に。
 ⇒ 自転車を政策に位置付け、自転車利用環境の更なる充実を急ぐ必要がある。
 (例えば、国土交通省防災業務計画(第16編)の自治体による「地域防災計画」の作成基準には、「帰宅困難者」や「自転車利用」に関する記載は無い状態。)

＜灯油購入を求めてSS店頭に並ぶ被災者の列＞
(宮城県多賀城市)



出典: 経済産業省「第1回災害時の燃料供給の強靱化に向けた有識者会議 資料4」

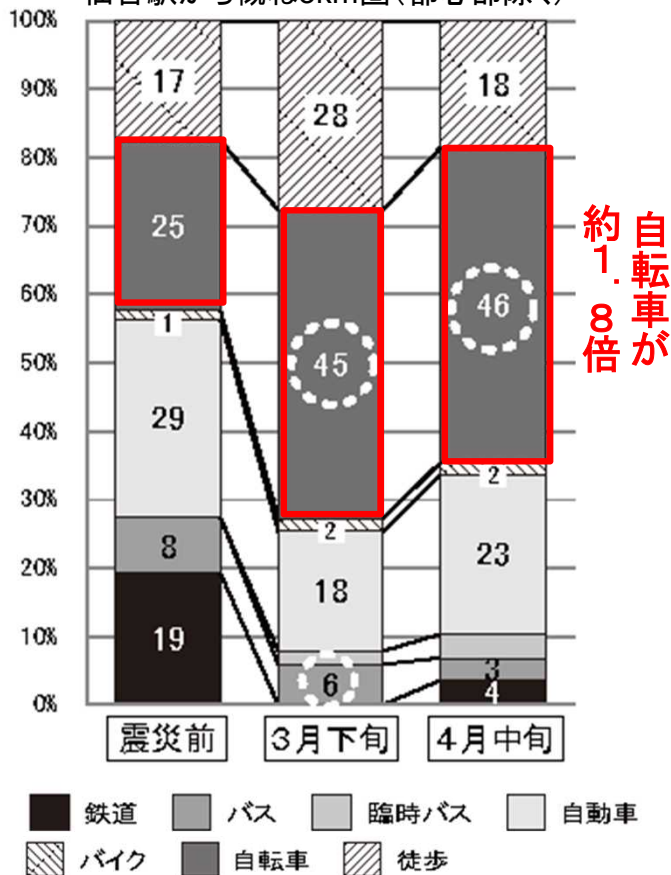
＜3.11当日の帰宅困難者の様子＞
(品川駅付近)



出典: 東京都「東京都帰宅困難者対策ハンドブック」

＜3.11前後の交通手段(仙台市)＞

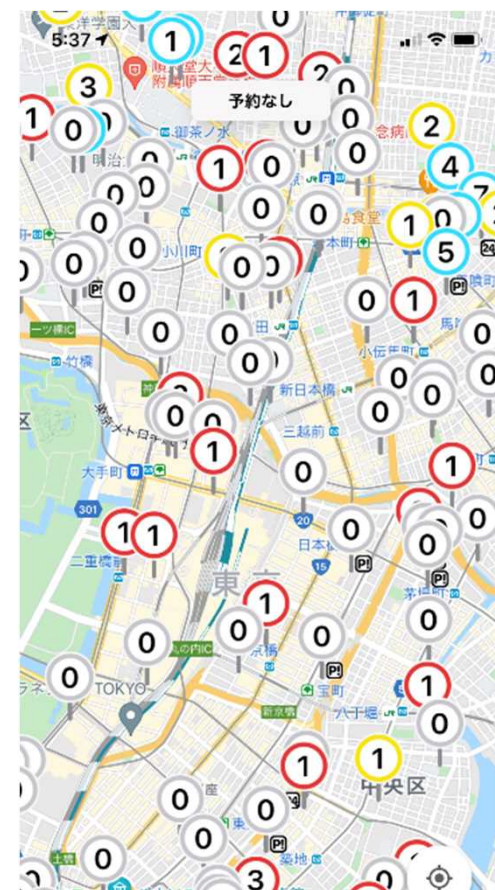
仙台駅から概ね3km圏(都心部除く)



出典: IBS Annual Report 「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」より作成

＜都心のポートが空になった様子＞

(2021年10月8日 地震翌早朝)



シェアサイクルの在り方検討委員会について



- シェアサイクルの普及促進を図るため、専門的な見地から検討する「シェアサイクルの在り方検討委員会」を令和2年3月に設置し、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に向けた課題等について検討。

委員

<有識者>

- 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授・副学長
- 有村 幹治 室蘭工業大学大学院工学研究科教授
- 伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科附属
ソーシャルICT研究センター准教授
- 入谷 誠 (一財)全日本交通安全協会専務理事
- 楠田 悦子 モビリティジャーナリスト
- 中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科
スマートシティデザイン研究社会連携講座特任教授
- 吉田 樹 福島大学
人文社会学群経済経営学類准教授

<地方公共団体>

- 東京都
江東区（広域11区代表）

<事業者>

- OpenStreet(株)
- (株)ドコモ・バイクシェア

(○：委員長 / 敬称略 / 五十音順 ※地方公共団体を除く)

これまでの検討内容

令和2年3月31日 第1回 検討委員会

- ・シェアサイクルに関する課題、検討の方向性

令和2年6月30日 第2回 検討委員会

- ・事業者ヒアリング

令和2年8月26日 第3回 検討委員会

- ・シェアサイクルの公共的な交通としての在り方
- ・公共用地等へのサイクルポートの設置の在り方

令和3年1月21日 第4回 検討委員会

- ・シェアサイクルの採算性確保
- ・利便性向上策
- ・今後の取組について 等



シェアサイクルの地域の計画への位置付け

- 海外の先進都市では、交通計画等で、シェアサイクルは公共交通の一部もしくは公共交通を補完するものと位置付け。
 - 国内ではシェアサイクルは公共交通、あるいは公共性のある交通手段としての位置付けを明確にしている例は少ないが、総合交通戦略、地方版自転車活用推進計画等の計画にシェアサイクル事業を位置付ける地方公共団体も増えつつある。
- ⇒ シェアサイクルの普及促進による社会的課題の解決のためには、行政の関与の在り方としても、シェアサイクルの公共性を担保するため、地域の計画に基づいてシェアサイクルの整備を推進することが必要。

■ 海外の先進都市の交通計画等へのシェアサイクルの位置付け

都市名	パリ	ロンドン	バルセロナ	コペンハーゲン
計画名称	Le PDUIF (Plan de Déplacements urbains Île-de-France) (2015年策定)	Mayor's Transport Strategy (2018年策定)	Pla de Mobilitat Urbana (2014年策定)	URBAN DEVELOPMENT Bicycle Strategy 2011-2025 (2011年策定)
記載内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ パリでは、どんな地域であっても、自転車は環境、交通安全、街をより快適に移動する手段の一つとして、<u>公共交通機関の利用を補完するもの</u>と位置づけ。 ・ シェアサイクルは、<u>大都市中心だけでなく、住宅地においても市民の移動を支える</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ シェアサイクルは、自転車ネットワークを補完し、<u>公共交通機関と統合</u>しながら、ロンドンでのサイクリングの魅力を拡大し続けることが重要。 ・ <u>公共交通ネットワークの不可欠な部分としてのシェアサイクルの役割を強化</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バルセロナでは、市民の持続可能で健康的で経済的活動と移動の安全性を向上させるため、公共交通や自転車利用の促進を進めている。 ・ シェアサイクル「Bicing」は、それらを実現するための公共サービスで、<u>バルセロナ市の交通システムに完全に統合</u>されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ シェアサイクルは<u>バス、電車、地下鉄と同等な首都圏の公共交通システム</u>。最新の自転車共有システムにより、自転車をバス、電車、地下鉄と簡単に組み合わせることで、「キッチンカウンターからデスクへ」の移動をスムーズにする。

出典：「Le PDUIF (Plan de Déplacements urbains Île-de-France)」、「Mayor's Transport Strategy」、「Urban Mobility Plan (Pla de Mobilitat Urbana)」、「City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025」

■ 国内の総合交通戦略、地方版自転車活用推進計画へのシェアサイクルの位置付け

都市名	金沢市	横浜市
計画名称	第2次金沢交通戦略(2016年策定)	横浜市自転車活用推進計画(2020年策定)
記載内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性が極めて高いまちなかにおいては、歩けるまちづくりや自転車の利用環境向上など、人がまちの主役となるまちづくりを引き続き進め、歩けるまちづくり協定地区をはじめとするまちなかの歩行環境の充実、自転車駐車場の整備や<u>公共レンタサイクル「まちなか」の拡充に取り組む</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市と民間事業者が協働で進めている、横浜都心部<u>コミュニティサイクル「ベイバイク」</u>について、観光や業務等を含めた、様々な場面での利用を想定し、<u>サイクルポートの拡充や、イベント時の臨時ポート設置によるPRなどの利用促進を進める</u>。 ・ 民間事業者が単独で実施する自転車貸出サービス(シェアサイクル事業)について、<u>国の動向を踏まえ支援のあり方を検討</u>する。

出典：国土交通省調べ(各地方公共団体のWEBサイトより)

※上記のほか、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画においてシェアサイクルを位置付け、公共交通施策との連携を図っている例も存在₁₀

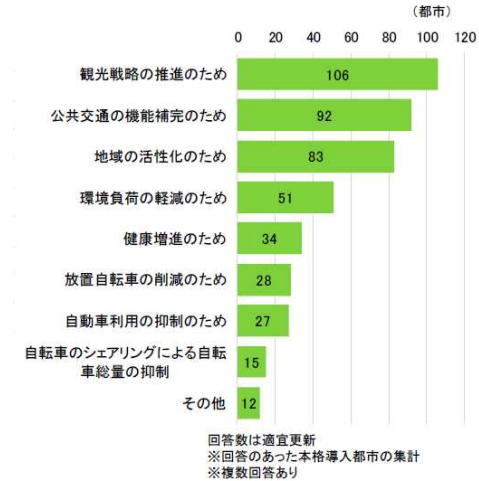
シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の創設(固定資産税)

公共交通を補完する移動手段であるシェアサイクルの普及促進を図るため、市町村自転車活用推進計画に記載された事業を対象として、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設する。

施策の背景

- 国は、自転車活用推進法に基づき、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ため、自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)を策定し、自転車の活用の推進に関する施策の充実を図ってきたところ。
- また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性向上のための交通ネットワークの整備を推進するためにも、公共交通を補完しファースト/ラストマイルを担う交通システムであるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。
- さらに今般、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても人との接触を低減する取組として推奨されている自転車の利用について、強力に推進を図っていく必要がある。
- 地方公共団体では、観光戦略の推進、公共交通の機能補完、地域の活性化のほか、放置自転車の削減といった行政コスト削減を目的として、シェアサイクル導入のニーズが高まっており、その普及促進を更に進めるために、事業者の費用負担の軽減により、安定的な事業運営を促進することが必要。

シェアサイクルの導入目的



(平成31年3月 国土交通省アンケート結果より)

【政府方針】

- 新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針(新型コロナウイルス感染症対策本部決定 R2.3.28策定、R2.5.25変更) 三(3)4)職場への出勤等
「③政府及び地方公共団体は、(中略)自転車通勤等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。」

要望の結果

【固定資産税】

- 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3/4とする特例措置を創設。
 - ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
 - ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け等
 - ・特例期間：2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)



シェアサイクルポート
(札幌市)



登録機



充電装置 ラック



国の機関における取組(第2次自転車活用推進計画)

<p>11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。</p>	<p>○ 通勤目的の自転車分担率 15.2% (平成27年度実績) →18.2% (令和7年度)</p>	<p>関する広報啓発を進める。</p> <p>① 「自転車通勤導入に関する手引き」(令和元年5月自転車活用推進官民連携協議会作成)について、自転車通勤のニーズの高まり等の実態を踏まえて安全対策等の記載の充実を図るほか、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の経済団体等を通じた更なる周知を図る等、自転車活用推進官民連携協議会等を通じて、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大のための広報啓発を強化する。</p> <p>② 企業等による自転車通勤制度の導入を促進するため、自転車で通勤しやすい環境の整備等の取組に対する支援策の具体化を図る。</p> <p>③ 国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。</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

施策	指標
<p>12. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。</p>	
<p>13. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリスト</p>	<p>○ 先進的なサイクリングの整備を目指すモデルの数</p>

11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。

③国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。

地方公共団体における取組(朝霞市)

朝霞市 @asaka_city

【お知らせ】市が実証実験を行っているシェアサイクルを、今月から職員の仕事上の移動手段として利用し始めています。これは、全国でも珍しく、埼玉県では初となる取組で、本日のNHKニュースでも取り上げられました！

■NHK 埼玉NEWS WEB
[www3.nhk.or.jp/shutoken-news/...](http://www3.nhk.or.jp/shutoken-news/)
#朝霞

午後3:22 · 2021年9月28日

80 返信 リンクをコピー

朝霞市twitterより

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 (ニーズの高まりを踏まえた自転車通勤等の更なる促進)



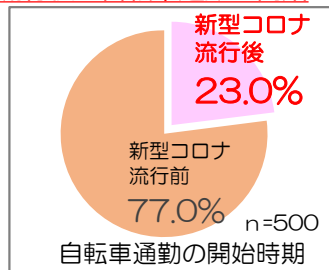
現状・課題

コロナ禍における自転車通勤の状況

- コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

自転車利用のニーズの高まり

- ・ 都内の自転車通勤者のうち、**4人に1人が**
コロナ流行後に自転車通勤を開始



- ・ 新しく自転車通勤を始めた理由は「**公共交通機関での混雑を避けるため**」が95.7%

出典：au損害保険(株) R2.7アンケート調査

コロナ禍のシェアサイクルの
日常利用のニーズは増加傾向

【例：金沢市】

- ・ 月額会員延べ利用人数：
令和2年3月 1,270人
" 10月 6,494人 **5.1倍**



<シェアサイクルの殺菌消毒（金沢市）>

- 政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日策定、令和3年5月14日変更）において、自転車通勤の推進を位置付け。

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

- ① 政府及び特定都道府県は、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
・ 職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を強力に推進すること。
- ② 政府及び地方公共団体は、在宅勤務(テレワーク)、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

- 一方で、交通事故の懸念、駐輪スペースの環境の未整備、通勤手当等の福利厚生面での制度の未整備等の理由から、**自転車通勤を認めていない企業も存在**。

主な強化措置

- ✓ 「自転車通勤導入に関する手引き」について、自転車通勤のニーズの高まり等の実態を踏まえて**安全対策等の記載の充実**を図る。
- ✓ 自転車通勤を推進する企業・団体を認定する「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度(※)の経済団体等を通じた更なる周知により、自転車通勤に取り組む企業の拡大を推進。
(※) 令和3年10月末現在、46の企業・団体が「宣言企業」に認定
- ✓ 自転車で通勤しやすい環境の整備等の取組に対する**支援策の具体化**を図る。



<自転車通勤導入に関する手引き>
【出典：国土交通省】



<通勤しやすい環境の整備の例
(駐輪スペースの設置)>
【出典：国土交通省】

指標

- 通勤目的の自転車分担率
15.2% (平成27年度実績) → **18.2%** (令和7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 (サイクリングルートの更なる磨き上げ)



現状・課題

サイクリング環境の整備、宿泊滞在への誘導

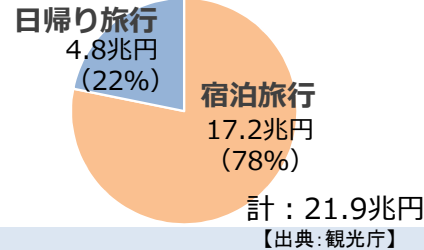
- サイクリストの受入環境整備として、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリスト向けの取組も進展。



<サイクルサポートステーション>
【出典: 茨城県】

- サイクルツーリズムが地域経済に与える効果を高めるため、消費額がより大きい宿泊を伴う滞在に導く必要。

日本人国内旅行消費額の内訳 (2019年)



サイクリングルートのブランド化

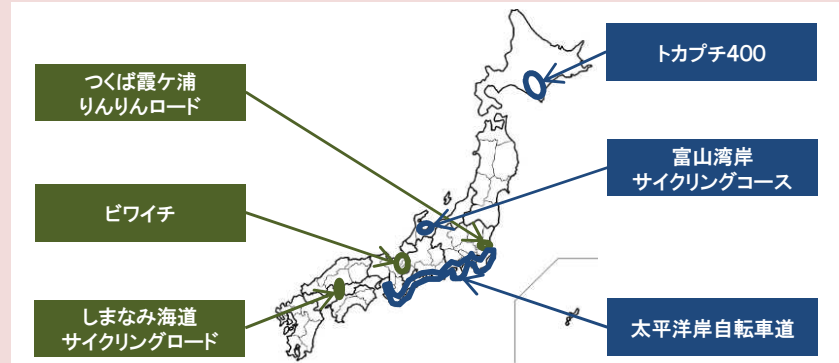
- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを「ナショナルサイクリングルート」として指定する制度を令和元年に創設。

(令和元年11月 指定)

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)
- ・ピワイチ(滋賀県)
- ・しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)

(令和3年5月 指定)

- ・トカプチ400(北海道)
- ・太平洋岸自転車道(千葉県～和歌山県)
- ・富山湾岸サイクリングコース(富山県)



主な強化措置

- ✓ サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・コンビニ等の**商業施設**等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の充実
 - ・**マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- ✓ サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)



<コンビニのサイクリングステーション化>
【出典: 国土交通省】



<E-BIKEを活用したグリーンシーズンアクティビティ>
【出典: 観光庁】



<森林でのMTB走行>
【出典: 林野庁】

指標

- 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 (令和元年度実績) → **100ルート** (令和7年度)

第1次ナショナルサイクルルート指定



- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」として指定する制度を創設。（令和元年9月）
- 令和元年11月、第1次ルートとして、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ピワイチ、しまなみ海道サイクリングロードを指定。



つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要
JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周（茨城県）
延長：約180km

■取組内容

【走行環境の整備】



（矢羽根とルート案内）

【サイクルツーリズム推進のための取組】

英語、繁体字に対応したマップ、観光情報も充実

りんりんスクエア土浦（ゲートウェイ）
茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国初の鉄道駅直結サイクリング拠点（2018.3.29開業）

りんりんポート土浦（ゲートウェイ）
サイクリング拠点「りんりんポート土浦」（2019.3.30開業）



しまなみ海道サイクリングロード

■概要
JR尾道駅（広島県）～サンライズ糸山（愛媛県）
延長：約70km

■取組内容

【走行環境の整備】



【サイクルツーリズム推進のための取組】

サイクルオアシス

尾道駅 おのたびゲート（ゲートウェイ）

今治駅（ゲートウェイ）

ONOMICHI U2(サイクリスト専用ホテル)

しまなみサイクルトレイン（JR四国）



ピワイチ

■概要
琵琶湖岸一周（滋賀県）
延長：約190km

■取組内容

【走行環境の整備】



【サイクルツーリズム推進のための取組】

湖上交通活用事例（守山市 漁船タクシー）

米原駅サイクルステーション（ゲートウェイ）

マップ（日・英・中（繁）3言語版を作成）

サイクルサポートステーション（トイレ・ポンプ貸出、休憩所等）



第2次ナショナルサイクルルート指定



○令和3年5月31日、新たに3つのナショナルサイクルルート指定。



トカプチ400

■概要

帯広市を起終点とし上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルート(北海道)
延長: 403km

■取組内容

【走行環境の整備】

矢羽根やルート案内等の設置
トンネルの安全対策
【サイクルツーリズム推進のための取組】

帯広駅バスターミナルおびくる(ゲートウェイ)
左: 自転車を積み込み可能なタクシー
右: 道路バトローラーと連携したサポート体制

休憩施設の充実(サイクルラック設置、修理工具の貸出、タイヤチューブの販売)
レンタサイクルの乗捨、手荷物輸送

マップ(日・英・中(繁)・タイ)

凡例
トカプチ400
ゲートウェイ

三田峠(上士幌町)
然別湖(上士幌町・盛岡町)
旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群(上士幌町)
十勝川温泉(音更町)
ふどう畑(池田町)
河川敷のサイクリングコース(池田町)
とち帯広空港
太平洋沿岸(豊頃町)
ダイナミックな直線道路(轟別町)
真鍋庭園(帯広市)
JR帯広駅・おびくる

太平洋岸自転車道

■概要

銚子市(千葉県)～和歌山市(和歌山県)
延長: 1,487km

■取組内容

【走行環境の整備】



【サイクルツーリズム推進のための取組】



凡例
太平洋岸自転車道
ゲートウェイ

伊豆
九十九里浜
銚子市
七里ヶ浜
白崎海岸
熊野浜
伊良湖沖

富山湾岸サイクリングコース

■概要

氷見市～朝日町(富山県)
延長: 102km

■取組内容

【走行環境の整備】



【サイクルツーリズム推進のための取組】



凡例
富山湾岸サイクリングコース
ゲートウェイ
サイクルステーション

雨晴海岸
ヒスイ海岸
氷見市
富山湾
新湊大橋
道の駅雨晴
道の駅新湊
氷見の歴史文化交流センター(ひま番屋街)
海主見パーク 有線スポーツファン・レストラン Seizan
魚の駅空橋
魚の駅大津

「富山湾岸サイクリング」の開催
マップの作成(日・英・中(繁))
ホームページの開設(とよまサイクルナビ(日・英))



- サイクルツーリズムの推進のためには、幅広い層のサイクリストを受け入れる環境整備が必要。
- 公共交通機関への自転車持込を柔軟にできるようにすることにより、サイクルツーリズムの推進や、公共交通及び二次交通手段(パーソナルモビリティ)の有効活用に資する。
- 欧米諸国では一般的、台湾や韓国などアジア諸国でも一般化。

JR東日本B.B.BASE



出典:2021年8月24日 東日本旅客鉄道株式会社ホームページ

JR西日本紀勢本線サイクルトレイン



出典:2021年8月24日 西日本旅客鉄道株式会社プレスリリース

西日本鉄道サイクルトレイン

News Release
西日本旅客鉄道株式会社 広報・CSR推進部
http://www.nishitetsu.co.jp

西鉄天神大牟田線で「サイクルトレイン」の実証実験を行います！ ～沿線地域の賑わい創出を目指します～

- 西日本旅客鉄道では、2021年10月23日(土)より、西鉄天神大牟田線において、自転車を併走可能な車両(特急列車)のサイクルトレインの実証実験を行います。
- 近年自転車は、20代若年層を中心に急激な増加傾向にあり、通勤・通学に不可欠な移動手段として、サイクルツーリズムの推進や、公共交通機関への自転車持込を柔軟にできるようにすることにより、サイクルツーリズムの推進や、公共交通及び二次交通手段(パーソナルモビリティ)の有効活用に資する。西鉄天神大牟田線において、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 西鉄天神大牟田線は、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 本線のサイクルトレインは、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 本線のサイクルトレインは、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 本線のサイクルトレインは、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 本線のサイクルトレインは、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。
- 本線のサイクルトレインは、沿線地域の賑わい創出を目指し、サイクルトレインの実証実験を行います。

西鉄線(大牟田) 発	大牟田
1104 00	1104 23 53
1149 00	1149 23 59
1249 00	1249 23 53
1349 00	1349 23 53
1449 00	1449 23 53
1549 00	1549 23 53
1649 00	1649 23 53



出典:2021年8月24日 西日本鉄道株式会社プレスリリース

東海バスサイクルバス



出典:伊豆市 観光情報サイト

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (身体機能に応じた自転車の安全・快適な利用の推進)

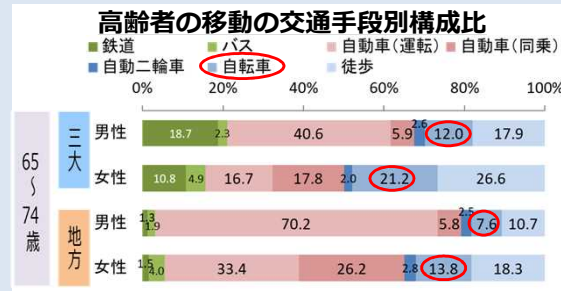


現状・課題

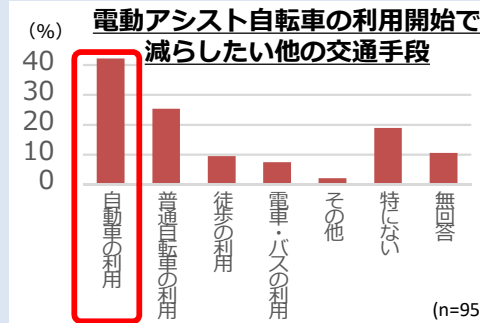
○ 高齢者の健康や生きがいの観点から、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で**自転車**が移動手段として利用されるよう促すことが必要。(再掲)

○ 高齢者等が安全・快適に自転車が利用できれば、移動距離によっては、健康増進を図りながら**自動車の代替手段**になり得ることが期待される。

高齢者、障害者等の安全で快適な自転車利用



【出典:平成27年都市交通特性調査(国土交通省)を加工】



【出典:古倉宗治氏ほか「自転車活用による高齢者の外出の足及び健康の同時確保の可能性に関する研究」】

○ タンデム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。



【出典:日本パラサイクリング連盟】

→ 高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。

その際、高い安全性を備えた自転車の普及にあたっては、**点検整備の促進**や、必要な**人材の育成**が必要。

主な強化措置

- ✓ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」の観点から、以下を追加。
 - ・ 高齢者等の自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等の**技術・製品開発等を支援**
 - ・ **身体に合った自転車選びをアドバイスする人材**を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入を支援
- ✓ タンデム自転車については、**公道走行の解禁**を更に推進。



高齢者が安心して乗ることができる転倒しない三輪アシスト自転車研究
【出典:東北大学平田研究室】



タンデム自転車

指標

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率
39.8% (令和元年度実績) → **45%** (令和7年度)
- 自転車技士の資格取得者数
836人/年 (令和元年度実績) → **計4,900人/5年** (令和3~7年度)

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (更なる交通安全意識の向上)

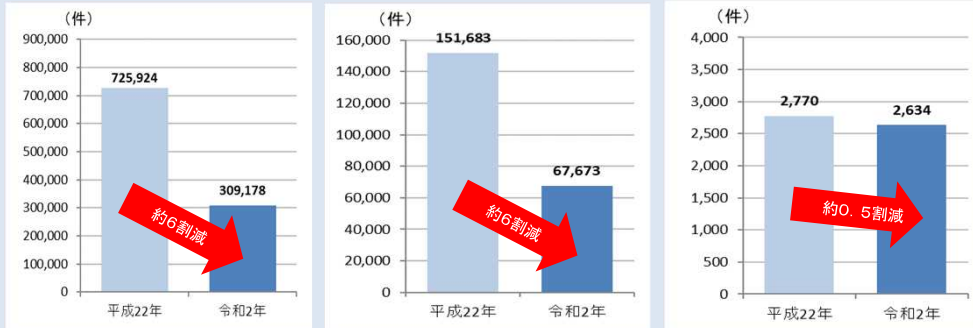


現状・課題

自転車関連事故等の状況

- 過去10年間で自転車関連事故件数が減少傾向にある中、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移。

■交通事故件数の推移 ■自転車関連事故件数の推移 ■自転車対歩行者事故件数の推移



【出典: 道路の交通に関する統計(警察庁)】

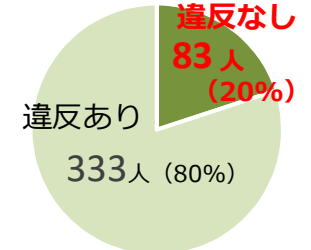
- コロナ禍において、**通勤・配達目的**での自転車利用ニーズが高まっていることも踏まえ、**危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。**

- 自転車関連の事故については、自転車以外側にも何らかの法令違反が認められる。

→**自転車配達員や自動車運転者も含めた道路利用者全体の**安全意識の醸成が必要。

- 自転車の**購入時**や自動車運転**免許更新時**など、**機会を捉えた安全の広報啓発も重要。**

自転車乗用中死者のうち 自転車側に法令違反なしが2割



令和2年 自転車乗用中(第1・2当事者)の死者
【出典: 道路の交通に関する統計(警察庁)】

- ✓ 自転車の交通安全の啓発の**対象として計画に明記し推進。**

- ・ **自動車運転者**を含む道路利用者全体
- ・ **配達目的**での自転車利用者 (関係事業者等へ安全対策を働きかけ)

- ✓ 自転車の交通安全の啓発の**機会として計画に明記し推進。**

- ・ **自転車購入時等**
- ・ 自動車運転**免許更新時**の講習 (**高齢者講習**)

主な強化措置

配達中の交通事故を防ぐために

飲食店のデリバリーサービスの交通事故(※)の分析

死者の状況が多い!

違反の状況

- 交通での急発進(一時停止が多い)
- ストップサイン
- 歩行者(歩道、雨天時のマンホール上)
- 前車の停止に伴う急ブレーキによる制動
- 重い荷物(配達物)がはみ出たままを避けようと制動
- スマホながら運転による見逃し
- 交差点直前で対向の自転車・車

事故防止等のポイント 自転車・第一種原動機付自転車

注意

- 急発進と交差点の一時停止 - 安全確認
- スマホの持ち方(両手離し)
- 左側通行
- ヘルメットを確実に、あごひもを締める
- 通行前と走行中の安全確認 - 歩行者

自転車

- 第一種原動機付自転車
- 夜間はライトを点灯
- 指定速度は時速30km/h
- 雨傘は歩行者優先で、道幅を狭くする
- 歩行者の右折車に注意

内閣府 警察庁 厚生労働省 MAFF 農林水産省

< 飲食物等のデリバリーサービスにおける交通事故防止を呼びかけるリーフレット >
【出典: 内閣府、警察庁、厚生労働省、農林水産省、国土交通省】



< 高齢者講習 >
【出典: 警察庁】

指標

- 自転車乗用中の交通事故死者数
419人 (令和2年実績)

→ **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。(令和7年度)**

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (被害者救済のための保険加入の更なる促進)



現状・課題

自転車損害賠償責任保険等に関する状況

- 近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償においては、加害者側に1億円近い**高額な賠償**が命じられるケースもある。
- 加害者に責任無能力者を含む未成年が多いことを踏まえると、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ることが必要。

- 保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。
(令和3年10月1日時点で、23都府県で義務化、11道県で努力義務化)

自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	判決日	裁判所	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	平成25年7月4日	神戸	女性 62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	平成20年6月5日	東京	男性 24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反

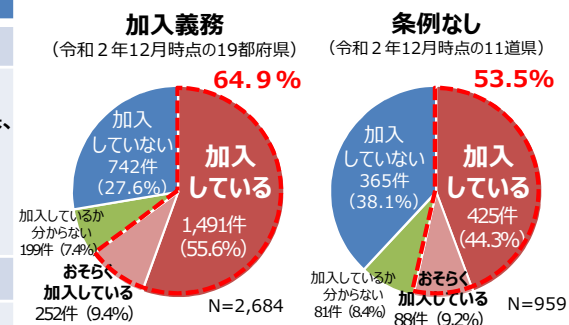
【出典】一般社団法人 日本損害保険協会

地方公共団体の条例の制定状況

(令和3年10月1日現在)

条例の種類	都道府県
義務	23 宮城県、秋田県、山形県、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
努力義務	11 北海道、青森県、茨城県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、香川県、高知県、佐賀県

条例で保険加入を義務付けている地域の方が加入率が高くなっている



【出典：国土交通省】
(アンケート実施期間：2021年3月4日～3月8日)

主な強化措置

- ✓ 標準条例の活用等により、加入義務付けの**条例制定**を推進。
- ✓ 保険加入の必要性等に関する**情報発信**、**経済団体等**を通じた広報啓発を実施。
- ✓ **自転車販売店**等による加入状況の確認・必要性等の説明を働きかける。



<啓発ポスター・啓発チラシ> 【出典：国土交通省】

指標

- 自転車損害賠償責任保険等の加入率
59.7% (令和2年度実績) → **75%** (令和7年度)