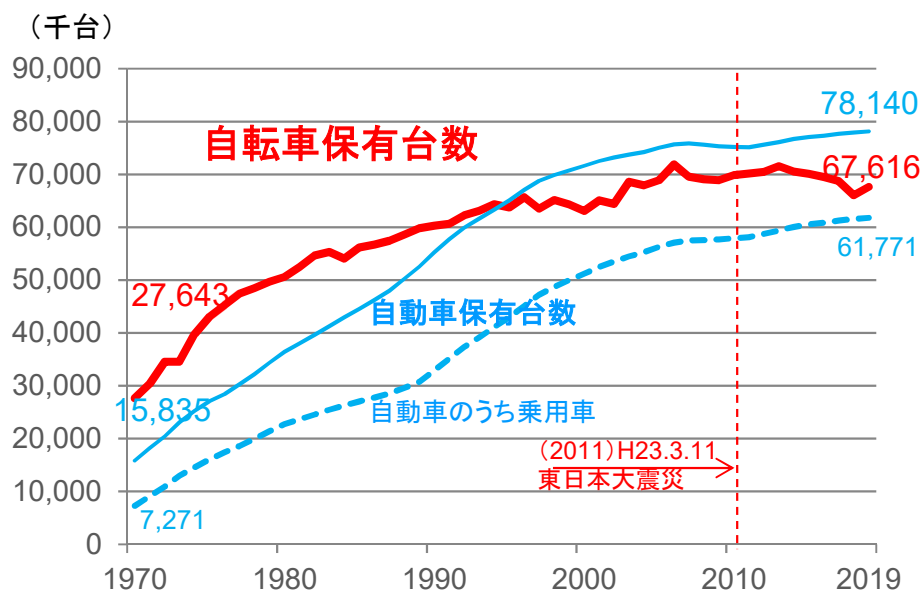


自転車活用推進の取組状況及び 次期自転車活用推進計画の検討状況について

自転車利用の増加

- 我が国の自転車保有台数は約6760万台（約2人に1台）。欧米諸国や近隣国と比べると、中位。
- 2000年代に入ってから横ばいで推移し、乗用車の保有台数と同程度になってきている。

■ 自転車保有台数の推移

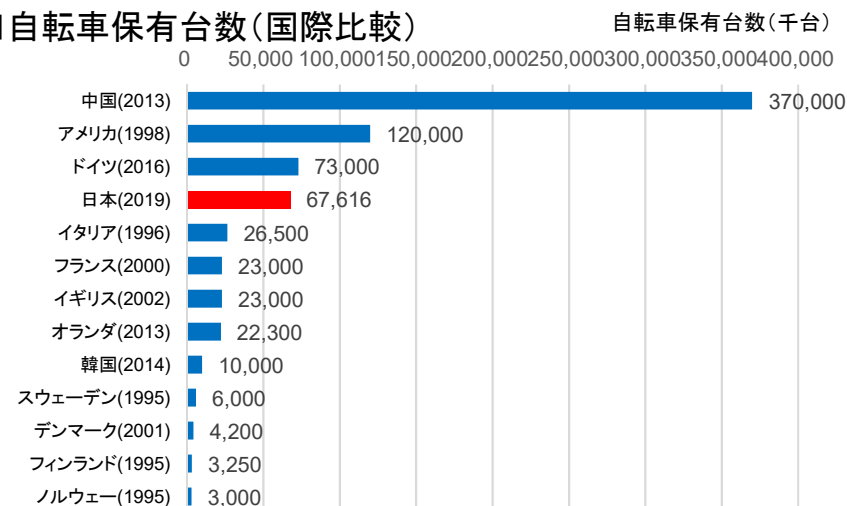


— 自転車保有台数 — 自動車保有台数 - - - 乗用車保有台数

※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車(S45～H20)(社)自転車協会
(H21～H25 (財)自転車産業振興協会
(H26～H29)自転車保有台数推計報告書 (財)自転車産業振興協会
自動車:(財)自動車検査登録情報協会】

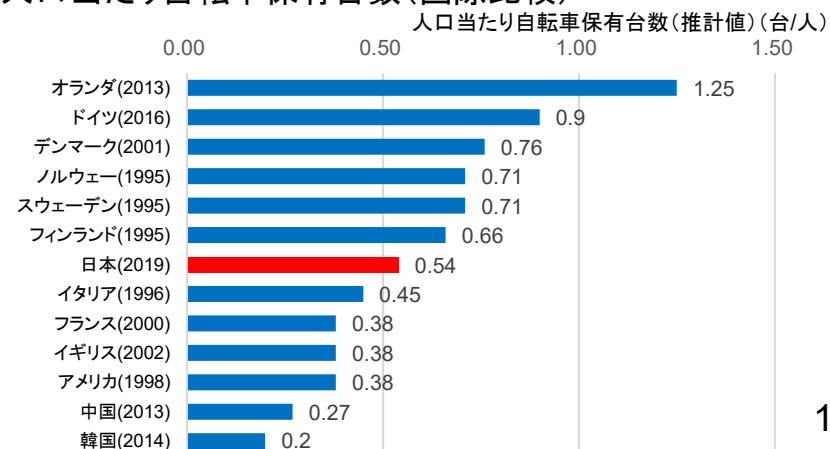
■ 自転車保有台数(国際比較)



※()は統計年次

【出典：自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)
日本は自転車保有台数推計報告書(自転車産業振興協会)】

■ 人口当たり自転車保有台数(国際比較)



※()は統計年次

【出典：自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)から国土交通省で推計】

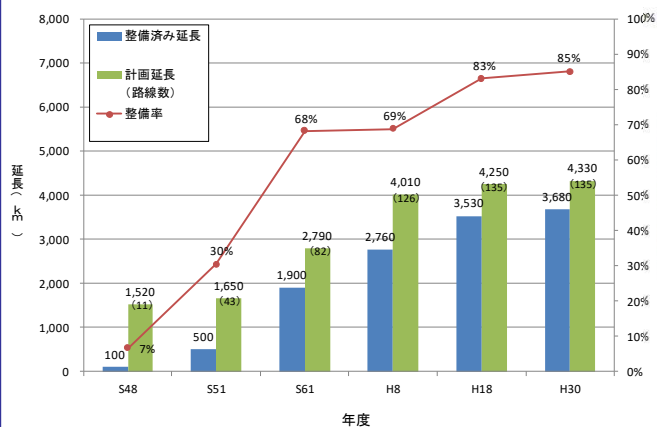
自転車施策の経緯

○ 自転車に関して、これまで「自転車道の整備に関する法律」(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。

【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

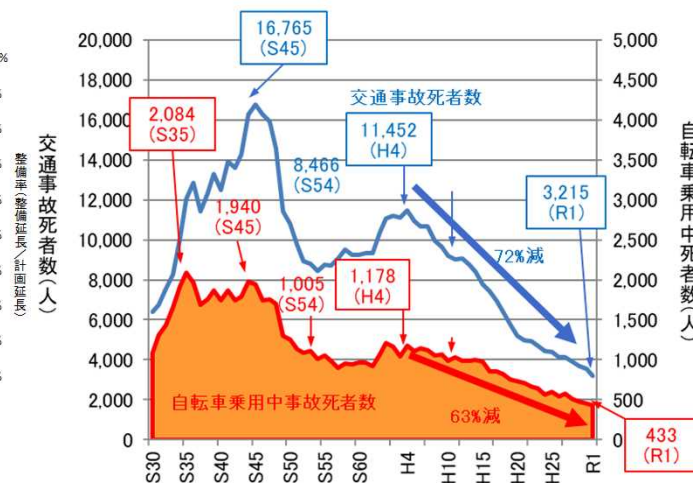
【昭和55年（1980年）】
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）の制定

大規模自転車道整備延長の推移



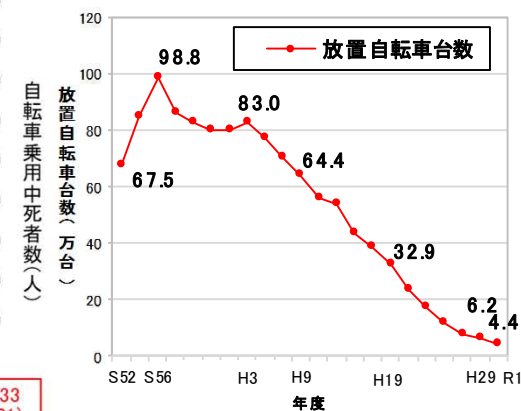
【出典：国土交通省】

自転車関連事故件数の推移



【出典：警察庁】

放置自転車台数の推移



【出典：内閣府】

自転車活用推進本部発足・事務局設置に関する経緯

平成28年12月9日

○自転車活用推進法の成立（※議員立法、衆・参とも全会一致）



平成28年12月16日

○自転車活用推進法の公布



平成29年3月17日

○自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について(閣議決定)



平成29年4月25日

○関連政令の改正等



平成29年5月1日

○自転車活用推進法の施行（本部発足・本部事務局設置）



平成30年6月8日

○自転車活用推進計画の閣議決定

現行の自転車活用推進計画の概要（平成30年6月8日閣議決定）

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け	(2) 計画期間	(3) 自転車を巡る現状及び課題
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	長期的な展望を視野に入れつつ、 2020年度まで	

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	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
1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3. シェアサイクルの普及促進 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5. 自転車のIoT化の促進 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	11. 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致 12. 走行環境整備や受け入れ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	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 8. 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 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10. 自転車通勤の促進	13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 15. 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 16. 学校における交通安全教室の開催等を推進 17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 18. 災害時における自転車の活用の推進
附則に対する取組方針	
○自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討	

※18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: 良好な都市環境の形成 (自転車通行空間の確保)

- 自転車ネットワークの計画等を定める「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。
- 地方版自転車活用推進計画は、93の地方公共団体で策定済み。(うち都道府県は40、令和2年9月時点)
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約2,930km。(令和2年3月末時点)

歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

(km)

整備形態	自転車と歩行者が分離された整備形態				計
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	
調査年次					
H30. 3. 31	70	160	470	1,050	1,750
H31. 3. 31	70	160	480	1,540	2,260
R2. 3. 31	80	160	540	2,150	2,930

※1. 矢羽根型路面表示など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に限る。
 ※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

【出典: 国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(令和2年3月31日時点)】

自転車道



自転車専用通行帯

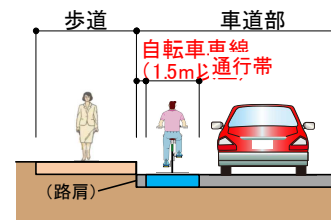


車道混在 (矢羽根型路面表示)



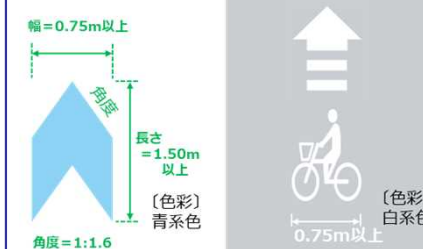
道路構造令の改正による「自転車通行帯」の位置づけ

平成31年4月に道路構造令を改正し、自転車専用通行帯(道路交通法に基づく通行区分の指定)について、「自転車通行帯」を新たに位置づけ。



路面表示の仕様の標準化

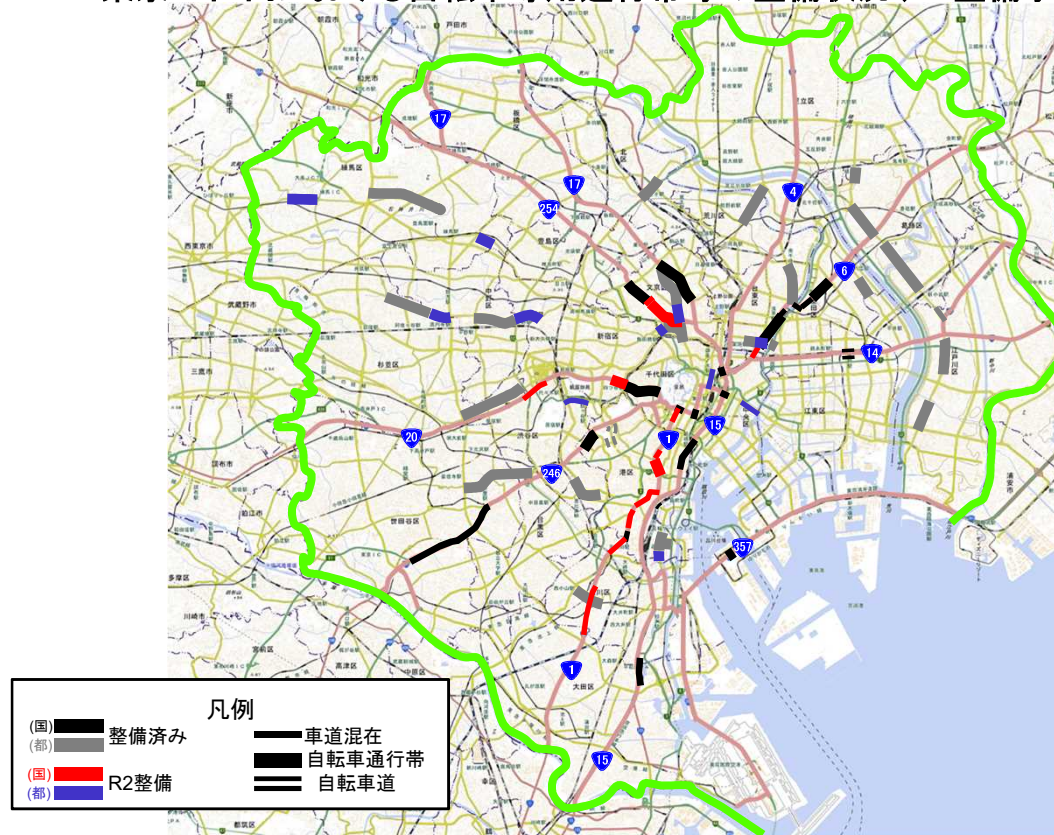
平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を一部改定し、路面表示の仕様について標準化。



目標1:良好な都市環境の形成（コロナ禍における通行空間整備）

- ウィズコロナの新しい生活様式で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、東京23区内において、自転車専用通行帯等を今年度、直轄国道で約10km、主要都道についても約7kmの合計17kmを整備予定。
(うち自転車専用通行帯 約8km)※国土交通省調べ
- さらにこれに追加して、東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、当該計画に基づいた整備を概ね3年で行う予定。
- 都市部を中心に全国各所で同様の整備計画を策定し、整備を進める。

東京23区内における自転車専用通行帯等の整備状況(R2整備予定含む)



目標1: 良好な都市環境の形成 (シェアサイクルの普及促進)

- 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、シェアサイクルの導入が進んでいる。
- 令和3年度税制改正において、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。
- シェアサイクルの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、ポート設置場所の確保、利便性の向上等について、地方公共団体へのノウハウ提供のため、今後、ガイドラインの発出等を予定。

シェアサイクルの導入目的



令和2年3月時点
国土交通省アンケート調査結果より

シェアサイクルの導入促進に係る特例措置

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)

「シェアサイクルの在り方検討委員会」(R3.1.21)において議論された方向性

今後の取組の方向性

ガイドラインの発出等による地方公共団体へのノウハウ提供

- ・各種支援策(制度の運用等)、地域における協議の在り方、災害時の運用やサービスの維持・改善等の先進事例等について提示

更なる支援措置の検討

(例)
再配置業務の削減等、採算性の確保に資する取組への支援

(例)
ポート用地の取得への支援

(例)
利便性向上のための技術等の導入への支援

目標1:良好な都市環境の形成（データの活用）

- 地方版自転車活用推進計画等の計画の策定においては、自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備等を推進するため、GPSによる走行データ等の自転車プローブデータを活用することが期待される。
- 一部の地方公共団体においては、計画策定への活用までには至っていないものの、自転車の走行データの活用に取り組んでいる事例も存在。

<前橋市>

- ・ 前橋市では、関連事業者と協定を締結し、IoTユニット（GPS、LTE機能）を取り付けた回生電動アシスト自転車を活用し、自転車走行データ等を収集・分析・検証するモニタリング事業を開始。
- ・ 得られた移動データやアンケート調査の結果は、シェアサイクルの事業化（令和3年4月より開始予定）や自転車利用環境の整備検討に活用。

走行データの分析結果

<走行ルートの可視化データ>



<走行ルート動態データ>



<走行ルートの狭域分析>



<走行ルートの中域分析>



モニタリング事業の参加者と実施事業

参加者	実施事業
前橋商工会議所	モニター募集、広報
太陽誘電(株)	自転車、IoTユニットの提供
ブリヂストンサイクル(株)	乗り方教室の開催
TOPIC	データ分析、課題の見える化等
前橋市	広報、データ活用

走行データの分析結果の活用事例

- 走行データを元に道路利用状況を把握
⇒ 自転車利用環境整備、向上に役立てる
- 走行データとアンケートを分析し今後の需要を予測
⇒ シェアサイクル事業化及び運用の参考とする
(サイクルポート設置、走行距離、走行日時等)

目標1: 良好な都市環境の形成 (MaaSの進展、新たなモビリティ)

- 複数の移動サービスや、目的地におけるサービスも組み合わせ、検索・予約・決済を一括で提供するMaaS(マース: Mobility as a Service)について、各地で取組が進展。
- シェアサイクルについても、他の交通モード等のサービスを含めたMaaSとして連携することで、利便性向上の効果がより高まると考えられる。
- 更に、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。

■ MaaSとは

- ✓ 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検索・予約・決済を一括で行うサービス。
- ✓ 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- ✓ 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能。



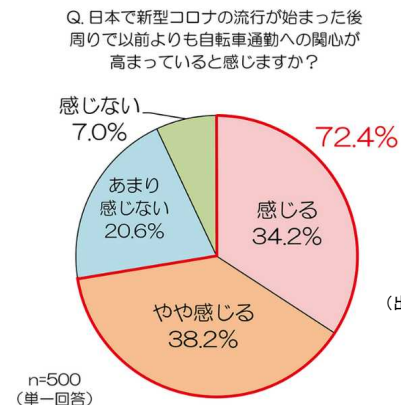
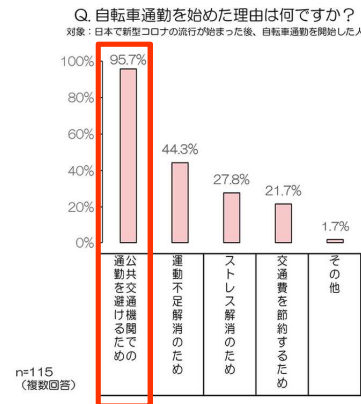
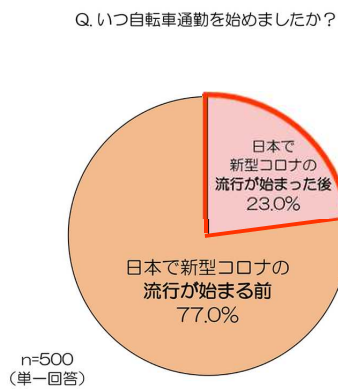
■ シェアサイクルを含む経路検索例



E-Mot経路検索画面

自転車通勤への関心

- 自転車通勤者500人※のうち、**4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始**
- 新しく始めた理由「公共交通機関での通勤を避けるため」**95.7%**
- 周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じる**72.4%**



(出典) ~東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～
自転車通勤者のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に開始
au損保保険㈱ 2020年7月10日リリース
<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-240.html>

※：東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会員の男女500人を対象に調査

シェアサイクルのニーズ

- コロナ禍におけるシェアサイクルの利用は増加傾向

【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 **約5.1倍**

【福岡市】

・総利用数：
令和2年1月 11.6万回
" 8月 25.1万回 **約2.2倍**



目標2:健康長寿社会の実現（自転車通勤の促進）

- 企業、団体等が過度な負担なく、適切かつ円滑に自転車通勤制度を導入できるよう、「自転車通勤導入に関する手引き」を作成（令和元年5月）。
- 自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の創設（令和2年4月）により、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信。
（令和2年12月末時点、38の企業・団体が「宣言企業」に認定。「優良企業」の認定は年度末頃を予定。）

自転車通勤導入に関する手引き

① 自転車通勤制度導入のメリット

② 通勤等における自転車利用の動向

③ 自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項

企業・団体が自転車通勤の導入に二の足を踏む原因となる課題について、具体的に整理・解説

（主な項目）



- ・移動経路・距離の設定方法等について
- ・日によって異なる交通手段の利用の取り扱い
- ・自転車通勤手当の設定
- ・駐輪場の確保と利用の徹底について
- ・更衣室・ロッカー・シャワールーム等の整備

等



「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト 概要

自転車通勤を認める企業・団体を自転車活用推進本部長が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組（通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

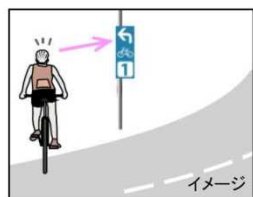
目標3: サイクルツーリズムの推進（サイクリング環境の整備）

- 自転車に乗ることそのものを楽しんだり、地域独自の資源や魅力等を楽しむことを促すサイクルツーリズムの推進により、自転車を活用した地域の活性化を図っている。
- 走行環境確保や拠点・受入環境確保、魅力づくり、情報発信等、官民が連携しながら推進。
- 国としても、国際観光旅客税による財源等を活用し、サイクルトレインの普及、シャワーやラックの整備、サイクリング環境の整備等、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の整備を支援。

走行環境確保



＜路面表示＞



＜案内看板＞

魅力づくり



＜組織・体制の構築※1＞

拠点・受入環境確保

- ・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＞

- ・屋外の休憩スペース
- ・ツーリング中に長時間の利用が可能な駐車スペースの提供

情報発信



＜サイクルトレイン＞
（しまなみサイクルトレイン
（JR四国））



＜多言語化した自転車マップ※1＞



＜地域特有の体験型観光※2＞

【資料】

※1：しまなみジャパン

※2：SATOYAMA EXPERIENCE

現行の自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標3: サイクルツーリズムの推進 (ナショナルサイクルルート)

- 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)
- 現在、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロードが指定。



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】



車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと路面標示を整備

【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)



ビワイチ

■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】



案内看板設置例

矢羽根設置例

【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)

「あつとびわ湖サイクリングマップ」
マップ(日・英・中(繁)3言語版を作成)



現行の自転車活用推進計画に基づくこれまでの取組状況

目標3: サイクルツーリズムの推進 (ナショナルサイクルルート)

○ 令和3年1月、走行環境、受入環境等が一定の水準を満たしている下記の3ルートを候補ルートに選定。



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】



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



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】



矢羽根やルート案内等の設置

【サイクルツーリズム推進のための取組】



柳島スポーツ公園(ゲートウェイ)

道の駅伊豆ゲートウェイ函南(ゲートウェイ)



周参見駅観光案内所(サイクルステーション) (左:わかやまサイクリングフェス2019、中:スタッフリレー(御前崎)、右:女子会&復興支援イベント)

太平洋岸自転車道を活用したイベント

マップ(日・英)を作成し、ホームページ等で紹介



統一ロゴの作成

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】



ルート案内や距離標等の設置

【サイクルツーリズム推進のための取組】



サイクルステーションやサイクルカフェの看板(サイクルラック設置や修理工具貸出等)



マップ(日・英・中の3言語)を作成



「富山湾岸サイクリング」を毎年開催

目標4:安全・安心（交通安全意識の向上）

- 自転車が通行できる路側帯を道路の左側に設けられた路側帯に限定するよう、平成25年に道路交通法を改正。
- 自転車事故のない安全で安心な社会の実現に向けて、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りを重点的に実施。

【自転車利用者に対する交通安全教育等】

（自転車利用者に対するルールの周知徹底）

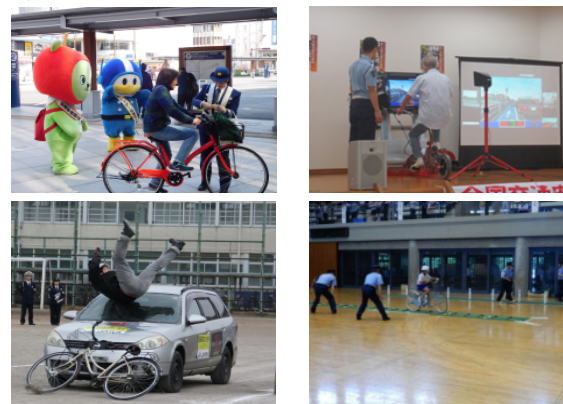
- 国、警察、地方公共団体、学校及び自転車関係事業者等が連携し、「自転車安全利用五則」を活用するなどして、全ての年齢層の利用者に対して、自転車の通行ルール等の周知を図っている。

「自転車安全利用五則」

- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 車道は左側を通行
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 安全ルールを守る
- 子どもはヘルメットを着用

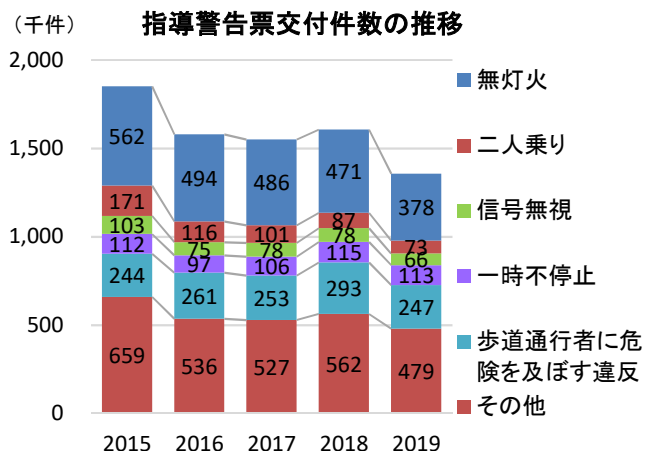
（自転車安全教育の推進）

- 警察及び地方公共団体等関係機関が連携して自転車安全教育を推進しており、街頭での指導のほか、自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、安全教育の充実を図っている。

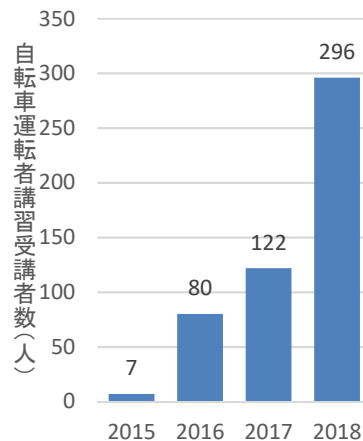


<交通安全教育の例>

【自転車利用者に対する指導取締りと自転車運転者講習制度の運用】



【出典：警察庁「自転車の交通指導取締り状況」より、指導警告票交付件数を集計】



【出典：警察庁調べ】

<自転車運転者講習制度>

目標4:安全・安心（災害時における自転車の活用）

- 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を向上。シェアサイクルを活用する地方公共団体も存在。
 - ・ 品川区や大分市、金沢市では、シェアサイクル事業者との協定により、災害時にサイクルポートが停止していても自治体職員がシェアサイクルを無償で利用できる専用ICカードを配備。
 - ・ 広島市では、西日本豪雨時に避難者の移動手段等としてシェアサイクルを無料で提供。

<協定の内容と想定される活用例（大分市）>

協定内容

- ・ 1枚で複数のシェアサイクルが利用できる専用のICカード10枚を市役所本庁舎に配備し、災害時に市職員がシェアサイクルを無償で活用できる。
(サイクルポートが運用上停止となっている場合においても、シェアサイクルの使用が可能)

想定される活用例

- ・ 災害対応のため、公用車や公用自転車が不足する場合、燃料確保が困難な場合、車両が通行できない場合、小回りが必要な場合などに、被害状況の把握や関係機関との情報連絡等のためにシェアサイクルを活用。
- ・ 公用車へシェアサイクルを積載して運搬し、現地調査に活用。

出典：大分市WEBサイトより

<専用ICカードのイメージ（金沢市）>



出典：金沢市WEBサイトより

<被災者の移動への活用（広島市）>

- ・ 西日本豪雨（2018.7）時、7箇所の避難所にシェアサイクルを配置し、避難者の移動手段として無料で提供。



出典：広島市WEBサイトより

目標4:安全・安心（自転車損害賠償責任保険等の加入促進）

- 都道府県等に対して条例による自転車損害賠償責任保険等への加入義務付けを要請するとともに、標準条例(技術的助言)を作成し、都道府県等に周知(H31.2)・支援。
- 情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進。

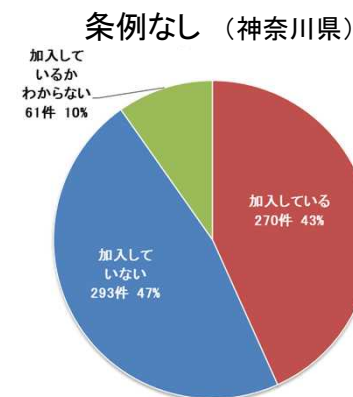
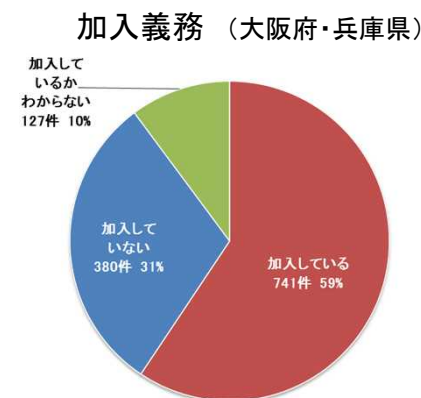
標準条例の主な記載項目

項目	対象者
①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け	自転車利用者
	保護者
	事業者
	自転車貸付事業者
②自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	自転車小売事業者
	事業者
	自転車貸付事業者
③自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供	都道府県
	学校設置者

地方公共団体の条例の制定状況
(令和2年12月31日現在)

条例の種類	都道府県
義務	19 宮城県、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、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、愛媛県、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県 ※上記のほか、政令指定市では、千葉市、名古屋市、岡山市において義務条例を制定済み
努力義務	10 北海道、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、熊本県

自転車損害賠償責任保険等の加入について
(アンケート調査(実施期間:2018年11月19日~11月20日))



※赤字は令和2年4月1日以降に公布された自治体

次期自転車活用推進計画の策定について

- 今年度、自転車活用推進計画が計画期末を迎えることから、有識者等の意見を踏まえつつ、次期計画の策定に向けて検討。
- 交通、健康、観光、交通安全、製品開発、スポーツ、利用者など幅広い分野の専門家を構成員とする有識者会議をこれまで計4回開催。
- 有識者会議に先立ち、128団体/者から書面にてヒアリングを実施。

【自転車の活用推進に向けた有識者会議 委員】

○屋井 鉄雄	東京工業大学副学長・教授
絹代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学人間総合科学学術院教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
高橋 信行	國學院大學法学部教授
内藤 久士	順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科研究科長 スポーツ健康医科学研究所所長
長嶋 良	一般財団法人全日本交通安全協会参与
羽原 敬二	神戸大学客員教授
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部教授
安田 敏隆	ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員

(○：座長)
(敬称略)
(座長以外は五十音順)

次期自転車活用推進計画の骨子について (R3.1.29公表)

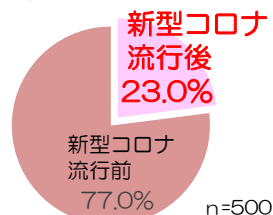
○次期自転車活用推進計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度まで。

計画改定のポイント (近年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

- **通勤・配達目的**での自転車利用者も増加。安全意識の醸成も課題。

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



自転車通勤の開始時期

(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より)

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」

- 交通事故死者数全体のうち、自転車乗中死者数が占める割合は増加傾向。(10.3% (H4) →13.5% (R1))
- 高齢者の免許返納が増加。**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。
- 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。



前輪2輪電動アシスト自転車

主な方向性 (案)

- ✓ シェアサイクルへのMaaSやAIの活用、計画策定へのデータ活用等、情報通信技術の活用を強化
- ✓ 交通安全啓発の対象や機会を拡大(自動車運転者を含む道路利用者全体、配達者、自転車購入時等)
- ✓ 高齢者、障害者等も含め、身体機能に応じた多様な自転車の開発・普及を推進 等

⇒ 今後、「自転車の活用推進に向けた有識者会議」の議論を踏まえ、パブリックコメント等を経て、令和3年春頃の策定を予定

【参考】コロナ禍における海外の動向

○ 海外では、自転車専用道の整備や専用空間の確保、自転車の安全利用のための講習、自転車の修理・整備、駐輪場の確保等を実施することで、新型コロナウイルス対策として自転車の利用を促進。

イギリス ロンドン

- イギリス政府は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、**通勤における公共交通機関の代替として自転車の利用を促す**狙いで**自転車専用道の整備**に2億5千万ポンド(約331億円)の拠出を発表
- ロンドン交通局(Transport for London)は、**既存の160kmの自転車網に30kmの常設自転車レーンを追加整備**する計画「Street space for London」を発表
- また、市民向けに、自転車をより便利に利用するため等の情報をまとめたウェブサイトを開設、**自転車の利用に関する技術を習得できる無料オンライン講座**のほか、**日常的なメンテナンスやパンク修理の方法**についてのヒント、さらに**子ども向けの講習案内**などがまとめられている。

The Guardian「UK plans £250m boost for cycle lanes and fast-track e-scooter trials (2020.5.9)」
 まち座「ロンドン交通局が自転車のメンテナンスや子ども向けの講習案内など利用技術向上のためのプログラムをまとめたウェブサイトを開設 無料のオンライン講座も(2020.7.29)」
 新建築.ONLINE「コロナ時世下の都市空間」

フランス パリ

- フランス政府は、新型コロナウイルス対策として、計6千万ユーロ(約72億円)(当初2千万ユーロ)規模の**新たな自転車利用促進策「Coup de Pouce Vélo」**を発表
 - 使われずに眠っていた**自転車の修理・整備**にかかる費用補助
 - 自転車を**安全に運転するための無料講習**の実施
 - 自治体、公共施設、教育機関等による**仮設駐輪場の設置**にかかる費用補助
- パリ市では、対人距離を確保するために、**自転車レーンを650kmの整備する計画を発表**。
- パリの中心部を東西に横断する有名なりヴオリ通りでは、一般車両の全面通行禁止と自転車レーン設置により、1日当たりの自転車通行者が4,500人⇒9,400人に増加

一般社団法人自治体国際化協会パリ事務所「フランス自転車新時代の幕開け～コロナ禍における自転車利用促進政策～(2020.7.21)」
 新建築.ONLINE「コロナ時世下の都市空間」

アメリカ ニューヨーク

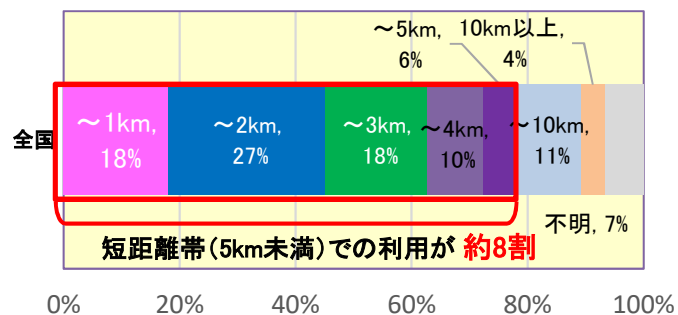
- ニューヨーク市では、ソーシャルディスタンスを確保するため、**一部の道路を車両通行止めとし、歩行者やサイクリストに開放**する「オープン・ストリート」を3月から実施
- ニューヨークには、10年以上続けられている夏季のサマー・ストリート(大通りを歩行者や自転車に開放する取り組み)の積み重ねがあり、歩行者天国は健康増進に寄与するというイメージが市民にも定着
- ニューヨーク市議会では新型コロナウイルスの対策に当たって、歩行者や自転車に街路空間を開放するための法律が提案されており、実現されれば世界最長の歩行者天国が完成

日経クロストレンド「「歩行者天国」が都市の新潮流に Withコロナ時代のMaaS(3)(2020.4.24)」

【参考】短距離の自動車利用から自転車利用への転換

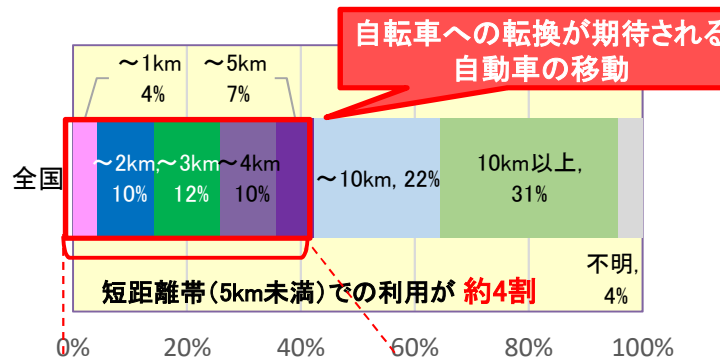
- 自動車は短距離帯(5km未満)での利用が約4割を占めるとともに、一人での利用が中心。
- 短距離帯での移動において、自動車利用から自転車利用へ転換の可能性。

■自転車のトリップ長分布

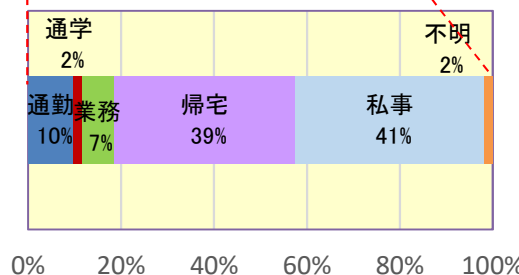


【出典：平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

■自動車のトリップ長分布

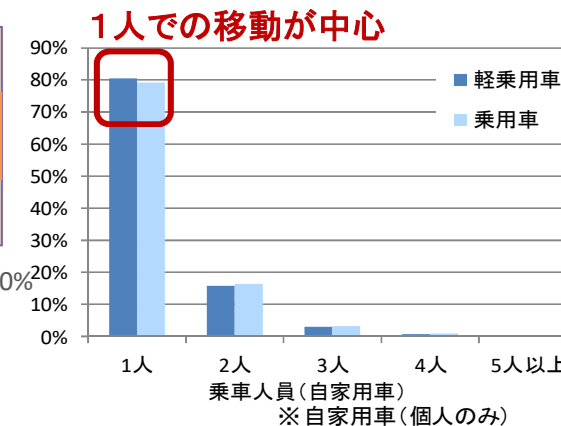


■5km未満の目的構成比



通勤：勤務先への移動
 通学：通学先への移動
 業務：配達・打合せ先等への移動
 帰宅：自宅への移動
 私事：買い物・食事・通院先等への移動

■乗用車の平均乗車人員(平日)



【出典：H22道路交通センサスデータより集計】

【参考】自転車の活用推進による環境負荷の低減等

- 自転車活用推進法は、「環境負荷の低減」を目的のひとつとして規定。2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、自転車の果たす役割が一層高まると考えられる。
- また、道路政策全体においても、自転車を含めた多様なモビリティについて、道路空間の在り方を検討することが必要。

自転車活用推進法（平成28年法律第103号）（抄）

第一条（略）極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減（略）等を図ることが重要な課題であることを鑑み、（略）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する。

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

（令和2年12月25日策定）（抄）

② スマート交通の導入、自転車移動の導入促進

<現状と課題>

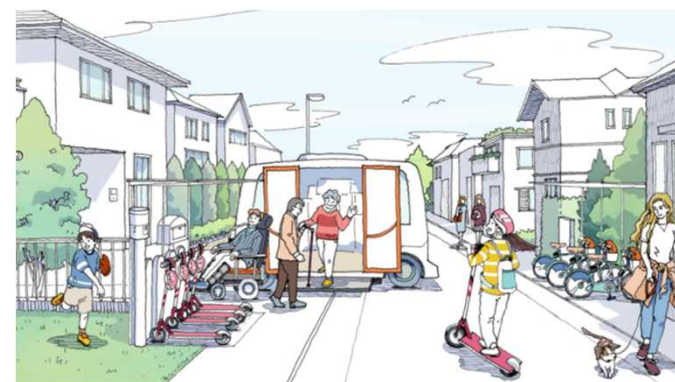
（略）自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画に基づき、自転車利用環境の整備と活用促進のために自転車通行空間の整備を進めているが、その整備延長は令和元年度末時点で約2,930 kmであり、更なる整備が求められている。

<今後の取組>

（略）地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、国においても新たな自転車活用推進計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進する。



公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システム



新たなモビリティとの共存

【出典】道路政策ビジョン