

第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議

指標について



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. 自転車通行空間の計画的な整備推進	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	0団体 (2017年度)	200団体 (2020年度)	900団体以上 (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 (2016年度)	10市町村 (2020年度)	800市町村 (長期)
	3. シェアサイクルの普及促進	サイクルポートの設置数	852箇所 (2016年度)	1,700箇所 (2020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	10. 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)	16.4% (2020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	12. 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	0ルート (2017年度)	40ルート (2020年度)	100ルート (概ね10年以内)
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	13. 安全性の高い自転車の普及促進	自転車の安全基準に係るマークの普及率	29.2% (2016年度)	40% (2020年度)	
		自転車技士の資格取得者数	80,185人 (2017年度)	84,500人 (2020年度)	
	13. 安全性の高い自転車の普及促進				
	14. 自転車の点検整備の促進				
	15. 自転車の安全利用の促進				
	16. 学校における交通安全教育の推進				
16. 学校における交通安全教育の推進	17. 自転車通行空間の計画的な整備推進 (1の再掲)	自転車乗用中の交通事故死者数	480人 (2017年)	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)	死者数ゼロ (長期)
16. 学校における交通安全教育の推進	交通安全について指導している学校の割合	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)	100%

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標①



指標名	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	
概要	指標の定義	自転車活用推進計画法に基づく都道府県自転車活用推進計画及び市町村自転車活用推進計画の策定地方公共団体数
	指標の目的	地方公共団体における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)】	【数値の出典(根拠)】
	・0団体(2017年度)	・—

目標値	【目標値】	【将来目指すべき水準】
	・200団体(2020年度)	・900団体以上(概ね10年以内)

目標値が持つ意味

早期に自転車活用推進計画の策定が必要と考えられる地方公共団体数。

目標値の設定根拠

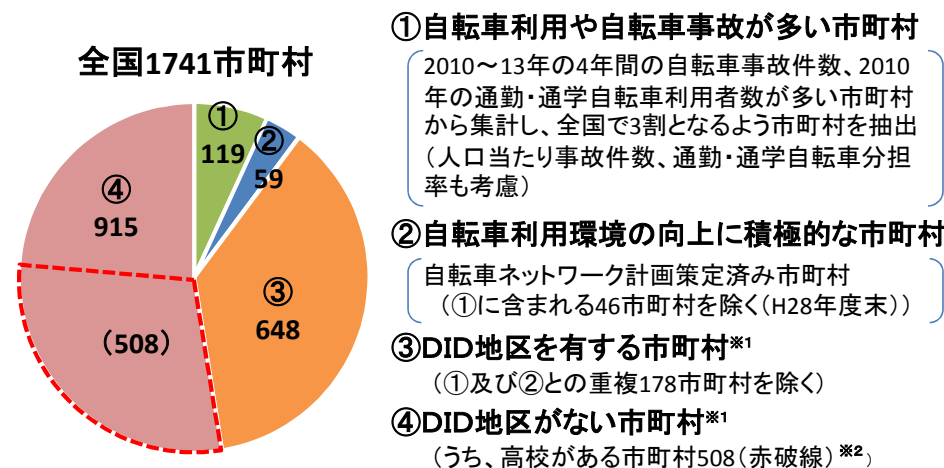
全都道府県、自転車利用や自転車事故が多い市町村、自転車利用環境の向上に積極的な市町村の数をもとに設定。

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、全都道府県と日常的な自転車利用が見込めるDID地区を有する825市町村において計画策定を目指す。
- 特に自転車利用や自転車事故が多い市町村、自転車利用環境の向上に積極的な市町村には、早期の計画策定を促す。
- この他、DID地区がない市町村においても、高校の自転車通学の安全確保をはじめ、サイクルツーリズムの促進、地域のニーズに応じた計画策定を促す。



1. 自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標②



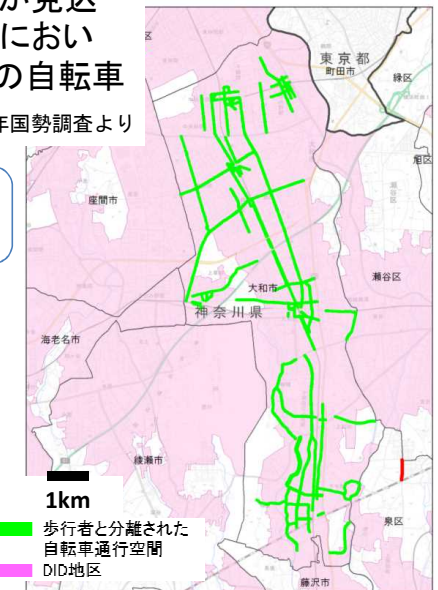
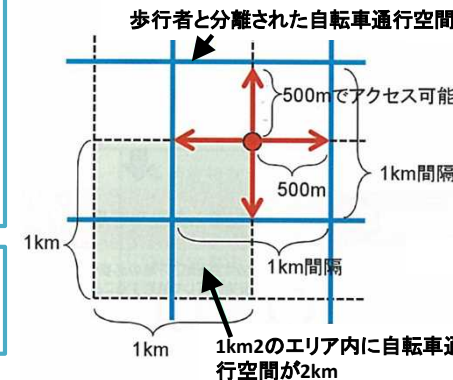
指標名	都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数	
概要	指標の定義	市街地(DID地区)において、歩行者と分離された自転車通行空間※の面積あたり延長(ネットワーク密度)が2(km/km ²)以上となった市町村数 (※自転車専用道路、自転車道、自転車専用通行帯又は車道混在(矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているもの)
	指標の目的	安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の促進
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・1市町村(2016年度)	【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ
	【目標値】 ・10市町村(2020年度)	【将来目指すべき水準】 ・800市町村(長期)
目標値	目標値が持つ意味	安全で快適な自転車通行空間の整備が概成した都市を、ベストプラクティスとして紹介する上で最低限必要と考えられる市町村数。
	目標値の設定根拠	自転車ネットワーク計画(105計画(平成28年度末))に基づく自転車通行空間の整備見込みをもとに設定。
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度

【考え方】

長期的には、日常的な自転車利用が見込めるDID地区を有する825市町村※1において、ネットワーク密度2km/km²以上の自転車通行空間整備を目指す。※1 平成27年国勢調査より

＞ネットワーク密度2km/km²のイメージ

500m(2~3分)程度で最寄りの自転車通行空間にアクセス可能



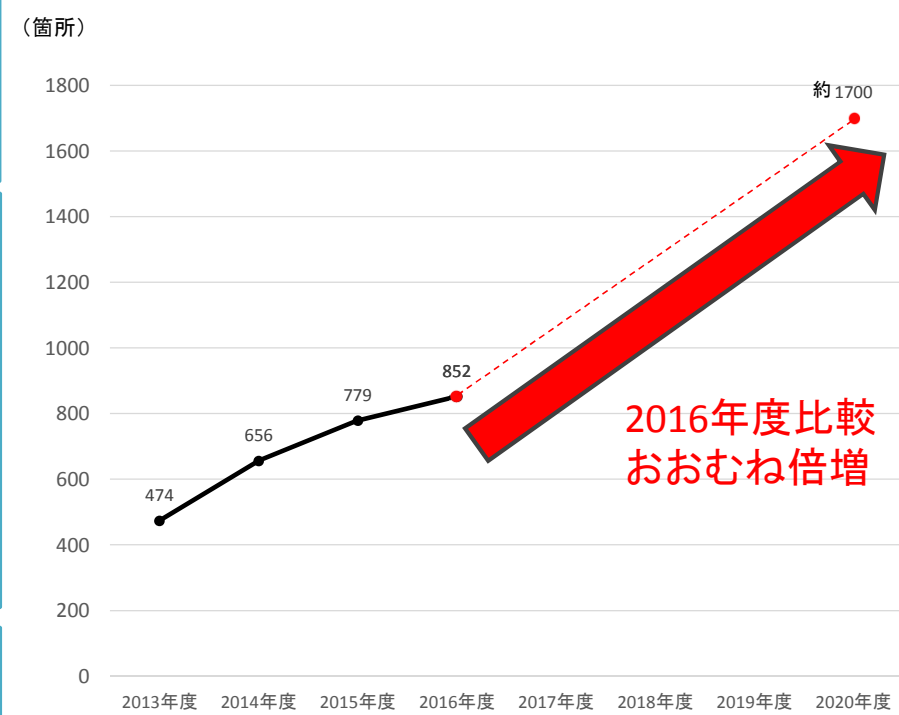
神奈川県大和市の例(約2.3km/km²)

3. シェアサイクルの普及促進に関する指標



指標名	サイクルポートの設置数	
概要	指標の定義	シェアサイクルが導入された都市に設置されたサイクルのポート数の合計値
	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)】 ・852箇所(2016年度)	【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ
	【目標値】 ・1,700箇所(2020年度)	【将来目指すべき水準】
目標値	目標値が持つ意味	サイクルポートの設置数の倍増を目指すことにより、新たな都市交通システムとしてのシェアサイクルの普及拡大を図る。
	目標値の設定根拠	シェアサイクルが導入された都市に設置されたシェアサイクルのポート数の合計値の直近の伸び率9%の倍の18%を伸び率として設定した際、2020年度に到達する箇所数を目標値に設定。
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度

【考え方】



10. 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	通勤目的の交通手段について、全ての交通手段の中で、自転車のみ、または自転車と鉄道・バスの組合せが占める割合(分担率)
	指標の目的	自転車通勤の促進

実績値	【実績値(直近の数値)】	【数値の出典(根拠)】
	・15.2%(2015年度)	・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】	【将来目指すべき水準】
	・16.4%(2020年度)	

目標値が持つ意味

目標達成することで、自動車通勤が2.3%減少し、自転車通勤をする人が約59.5万人増加する。

目標値の設定根拠

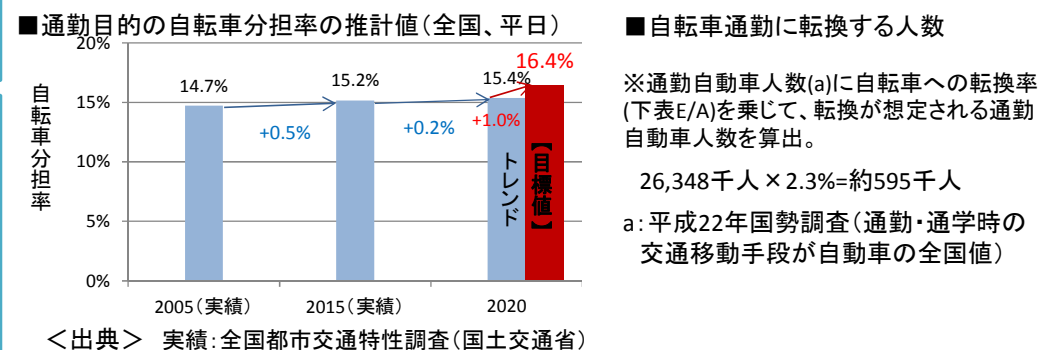
10年間のトレンドをベースとして、過去の取組事例に基づき、自転車通勤の拡大意向がある企業割合、広報啓発による自動車通勤から自転車通勤への転換割合、自転車に転換した人の継続意向の割合等から、自動車から自転車への転換割合を算出。

目標値のフォローアップ年次

・2020年度(5年ごと)

【考え方】

長期的には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するが、当面は自転車の分担率の向上を目指す。



	2020	備考
A. 通勤目的の自動車分担率	46.0%	過去10年のトレンドを考慮した、全国の通勤自動車分担率
B. 自転車通勤の拡大意向がある企業割合	48.9%	186社の内91社が拡大意向ありと回答。2025は全企業
C. 広報啓発により、自動車通勤から自転車通勤へ転換した割合	9.7%	全国603事業所29,000人の従業員に対し、クルマ利用を見直し、他交通手段での通勤を促す広報啓発により、自動車利用者18,344人中1,778人が自転車に転換。
D. 自動車から自転車通勤に転換した人の中で、自転車通勤を続ける意向がある人の割合	47.6%	上記で自転車に転換した1,778人のうち、継続したいと「とても思う」「思う」と回答した方が846人
E. 広報・啓発による自転車通勤増加の見込み	1.0%	E=A×B×C×D

A: 全国都市交通調査(国土交通省) B: 自転車の利用に係る企業行動調査アンケート報告書(日本交通管理技術協会、2016.2) C, D: 平成20年度 全国のエコ通勤実施結果(国土交通省、2009.6.12)のアンケート結果より集計

12. 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)】
	・0ルート(2017年度)	

目標値	【目標値】	【将来目指すべき水準】
	・40ルート(2020年度)	・100ルート(概ね10年以内)

目標値が持つ意味	概ね各都道府県に1ルートが設定され、全国的な横展開が期待できるルート数。
目標値の設定根拠	各地における現時点での検討状況を踏まえて設定。
目標値のフォローアップ年次	・毎年度

【考え方】

モデルルートの設定

協議会の設置
 > 国、自治体、DMO、鉄道・バス事業者、観光事業者、地域関係者等で構成し、実施内容について検討・調整

取組内容の調整・実施
 > 走行環境整備
 > 受入環境整備
 > 魅力づくり
 > 情報発信

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

➤ 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

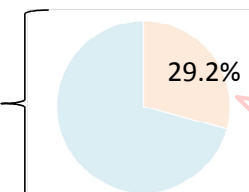
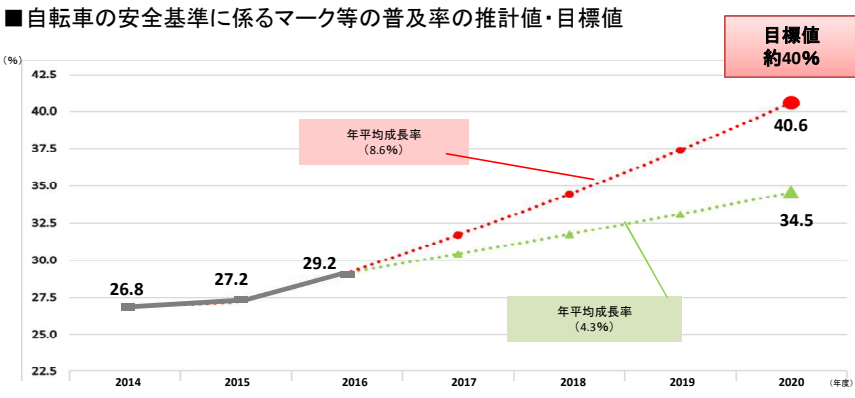
サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信(多言語対応)

<案内看板>

<サイクルトレイン>

13. 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)】 ・29.2%(2016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】 ・40%(2020年度)	【将来目指すべき水準】
目標値	目標値が持つ意味	国内販売向けに製造・輸入された自転車のうち、マーク貼付自転車は、3.5台に1台から2.5台に1台となる。国内市場において、製品安全に関する基準を満たした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	2014～2016年度までの普及率の伸びを基にした年平均成長率は4.3%。 昨年の自転車活用推進法の施行を受け、BAAマークの普及促進のための制度改正を行ったこと(昨年6月)や、今後の官民一体となった普及促進を実行していくことにより、BAAの年平均成長率をこれまでの2倍(年平均成長率8.6%)で推移させることを目指す。
	目標値のフォローアップ年次	・毎年度
【考え方】		■2016年度の自転車の安全基準に係るマーク等の普及率  <p>国内販売向けに製造・輸入された自転車の合計台数(7,624,270台)</p> <p>【マーク内訳】 BAA 1,821,800枚(23.9%) SG 399,280枚(5.2%) JIS 2,681枚(0.04%)</p> ■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  <p>年平均成長率(8.6%)</p> <p>年平均成長率(4.3%)</p> <p>目標値 約40%</p> <p>2014: 26.8, 2015: 27.2, 2016: 29.2, 2017: 31.8, 2018: 34.5, 2019: 37.2, 2020: 40.6 (年次)</p>

13. 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)】	【数値の出典(根拠)】
	・80,185人(2017年度)	・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】	【将来目指すべき水準】
	・84,500人(2020年度)	

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

2015～2017年度までの資格取得者数を基にした年平均成長率は1.3%であり、今後とも同程度の成長が見込まれる。
 また、自転車の安全基準に係るマークの普及率については、年平均成長率8.6%を目指すこととしており、これに伴い、自転車技士の需要は伸びることが見込まれる。
 需要の伸びに対し、自転車技士の受験者拡大を促進する官民一体となった取組を実行していくことにより、年平均成長率1.3%の人数に、自転車技士の追加需要推計人数を加えた増加を目指す。

目標値のフォローアップ年次

・毎年度

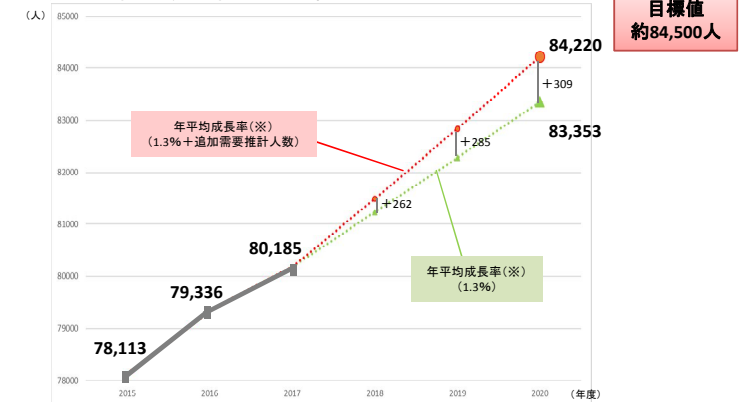
【考え方】

- 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。
- 自転車の安全基準に係るマーク貼付自転車の増加に伴う自転車技士の追加需要推計人数

	2017年度(実績)	2018年度(推計)	2019年度(推計)	2020年度(推計)
マーク貼付自転車(台)	2,415,330	2,623,049	2,848,631	3,093,613
目標値の年平均成長率	+8.6%	+8.6%	+8.6%	
増加台数(台)	207,718	225,582	244,982	
自転車技士の追加需要(人) (※)	262	285	309	

(※)マーク貼付自転車の組立に必要な時間等を考慮し、需要人数を算出。

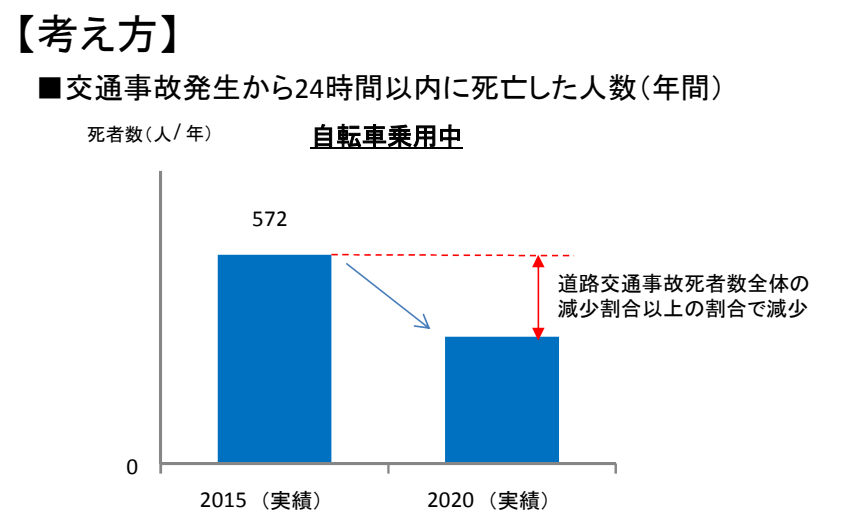
■自転車技士の資格取得者数の推計値・目標値



13. ～17. 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)】 ・480人(2017年)	【数値の出典(根拠)】 ・警察庁調べ(平成29年中における交通死亡事故の特徴等について)
	【目標値(2020年値)】 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。	【将来目指すべき水準】 ・死者数ゼロ
目標値	目標値が持つ意味	第10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10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



16. 学校における交通安全教育の推進に関する指標



指標名	交通安全について指導している学校の割合	
概要	指標の定義	学校安全計画に各教科等において、年間に指導する交通安全に関する内容を位置付け、実践している学校の割合
	指標の目的	学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施を推進するため。
実績値	【実績値(直近の数値)】	99.6%(36,325校)(平成27年度)
	【数値の出典(根拠)】	・学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査(平成27年度実績、国公立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園を対象に調査)
目標値	【目標値】	・100%(36,487校)(2019年度) ※学校数は平成27年度実績
	【将来目指すべき水準】	・100%
	目標値が持つ意味	全ての学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう設定
	目標値の設定根拠	学校保健安全法に基づき策定された「第2次学校安全の推進に関する計画」により、全ての学校において、学校教育活動を通じた安全教育を実施することが施策目標とされている。
	目標値のフォローアップ年次	2年毎に調査を実施

【考え方】

	平成25年度	平成27年度
指導している学校の割合	99.6%	99.6%
指導している学校数	36,902校	36,325校

※学校数は、国公立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校