

自転車活用推進計画 骨子

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

- 自転車に関して、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」（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）等に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故防止対策、放置自転車対策等を推進してきた。
- 自転車の活用による環境負荷の低減、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ことなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が平成 29 年 5 月 1 日に施行された。
- 自転車活用推進計画は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第 9 条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものである。

(2) 計画期間

- 計画期間は、「長期的な展望を視野に入れつつ、2025 年度まで」とする。

(3) 自転車を巡る現状及び課題

- 自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを持つコミュニケーションツール。
- 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。
- 情報通信技術の飛躍的發展に伴い、交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。
- 高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要。
- 各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は、以下のよう
に多様化している。

(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。
- ・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。
- ・公共交通機関での混雑回避の行動の定着などにより、自転車通勤が更に普及する可能性。

(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、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不十分。
- ・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(事故))

- ・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た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約2割である一方、自転車乗用中の死亡事故に占める同割合は約7割。
- ・自転車乗用中の交通事故の死亡者の約6割が頭部に致命傷を負っていることから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメ

- ットなど安全装備の装着を促すことが重要。
- ・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。
 - ・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し、高額賠償事故も発生。

(安全・安心 (災害))

- ・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。

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

- 自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡り多様化する課題に対応するため、以下の通り 4 つの目標を定めるとともに、これらの目標達成のために実施すべき施策を推進する。

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

(実施すべき施策)

- 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく取組の着実な実施を促進。(第8条第1号関係)
- 歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を促進。(第8条第1号関係)
- 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進。(第8条第2号関係)
- 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進。(第8条第3号、第11号関係)
- 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進。(第8条第11号、第15号関係)
- シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて情報通信技術の活用を推進。(第8条第7号関係)
- 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施。(第8条第1号、第15号関係)

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

(実施すべき施策)

- 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進。(第8条第4号関係)
- 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。(第8条第10号関係)

- 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進。（第8条第9号関係）
- 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。（第8条第9号関係）

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

(実施すべき施策)

- 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。（第8条第13号関係）
- 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の受け入れ環境の整備、国内外へのPR等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進。（第8条第14号関係）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

(実施すべき施策)

- 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進。（第8条第5号関係）
- 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及を促進。（第8条第5号関係）
- 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進。（第8条第6号関係）
- 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進。（第8条第8号関係）
- 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全

教室の開催、教職員に対する研修等を推進。（第8条第8号関係）

- 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、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。（再掲：第8条第1号関係）
- 危機管理体制の強化、避難行動への活用等、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。（第8条第12号関係）
- 都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進。（附則第2号関係）

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 2025年度までに講ずべき具体的な措置について記述する。

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 計画に基づき、国、地方公共団体、事業者、国民等の関係者が連携・協力して施策を実施。
- 計画の進捗状況について毎年度フォローアップを行うとともに、2025年度に計画を見直し。
- 国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担のあり方について検討。
- 自転車の活用について、必要な統計・分析、調査・研究、広報活動を実施。
- 附則に対する今後の取組方針
 - ・道路交通法（昭和35年法律第105号）に対する違反行為への対応については、平成27年6月に施行された自転車運転者講習制度の運用状況や自転車事故の発生状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討。