

# 自転車活用推進について



国土交通省 自転車活用推進本部事務局

自転車活用推進官

奥田 秀樹

平成30年3月



# 目次

---

1. 自転車活用推進計画の構成等について
2. 自転車の活用推進に関する目標
3. 自転車の活用推進に関して実施すべき施策
4. 今後のスケジュール



# 1. 自転車活用推進計画の構成等について

---



## 1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け(経緯、法律の基本理念等)
- (2) 計画期間
- (3) 自転車を巡る現状

## 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

- 長期的な展望を視野に入れつつ、自転車の活用の推進を通じて目指すべき**目標**と実施すべき**施策**を記述

## 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 計画期間中に講ずべき具体的な**措置**を記述

## 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

- 関係者の連携・協力
- 調査・研究、広報活動等
- 計画のフォローアップ、見直し
- 附則に対する今後の取組方針
- 財政上の措置等



### 自転車活用推進計画の要件(自転車活用推進法第9条)

政府は、自転車の活用の推進に関する**施策**の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する**目標**及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の**措置**を定めた計画(以下「自転車活用推進計画」という。)を定めなければならない。

### 自転車の活用の推進に関する基本方針(法第8条)

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき**施策**は、次に掲げるとおりとする。

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備         | ②路外駐車場の整備等        |
| ③シェアサイクル施設の整備        | ④自転車競技施設の整備       |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発    |
| ⑧国民の健康の保持増進          | ⑩青少年の体力の向上        |
| ⑨公共交通機関との連携の促進       | ⑫災害時の有効活用体制の整備    |
| ⑩自転車を活用した国際交流の促進     | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑪その他特に必要な施策          |                   |

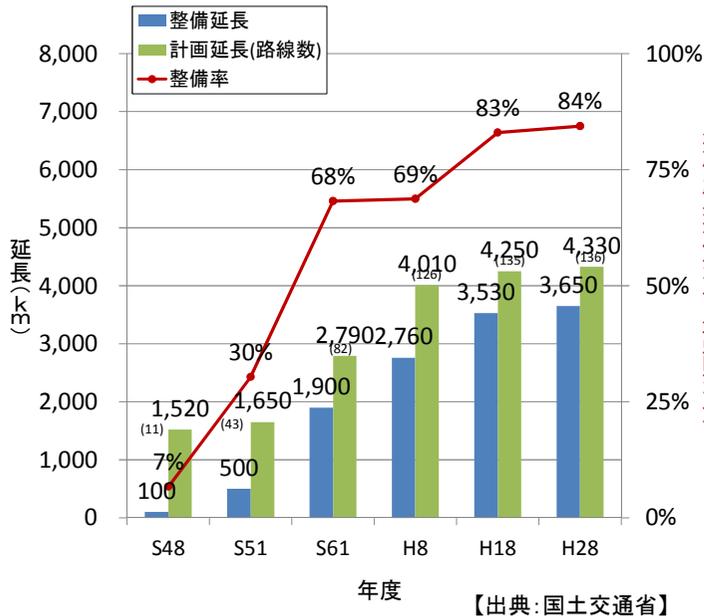
# 3. 自転車活用推進計画の位置付け



## これまでの自転車施策の経緯

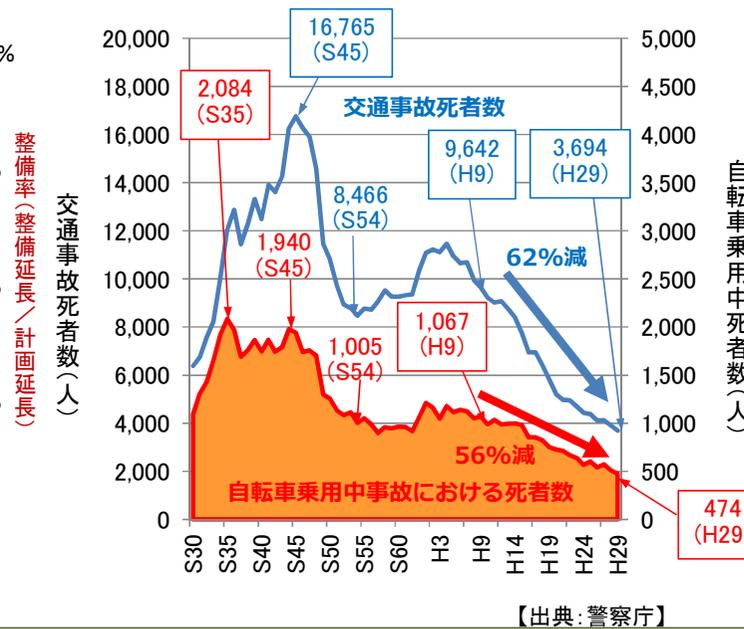
【昭和45年(1970年)】  
自転車道の整備に関する法律  
(自転車道法)の制定

大規模自転車道整備延長の推移



【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

自転車関連事故件数の推移



放置自転車台数の推移



## 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)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。
- 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。
- 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。

## 4. 自転車活用推進計画の計画期間



### 計画期間の考え方

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画及び観光立国推進基本計画は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を見据えて、2020年度を計画期末としている他、第10次交通安全基本計画についても2020年度が計画期末。

計画名	閣議決定日等	計画期間
交通政策基本計画	2015. 2.13	2014年度から2020年度まで
社会資本整備重点計画	2015. 9.18	2020年度まで
交通安全基本計画	2016. 3.11	2016年度から2020年度まで
観光立国推進基本計画	2017. 3.28	より長期的な展望を視野に入れつつ、2017年度から2020年度まで

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京における取り組みは国内外から注目。東京を自転車フレンドリーな先進都市へと変貌させることにより、全国各地に対して自転車まちづくりの先鞭をつける好機。



### 計画期間

- 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

# 5. 自転車を巡る現状



## 【環境】

- 家庭から排出されるCO<sub>2</sub>の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要。
- 自動車による移動は一人での利用が約8割を占め、約4割が5kmまでの移動であり、これらの自転車利用への転換を図ることが、渋滞対策となる可能性。
- 平成19年～平成29年の10年間で自転車乗用中の事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は、約1割の減少に留まる。
- これまで長らく、自転車通行空間は歩道上での整備が中心。歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間は、断片的な整備に留まっている。
- コンパクトシティの形成等を進める上で、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。

## 【高齢化・人口減少】

- 全国の自転車の交通手段分担率は微減傾向。都市によるばらつきが大きいが、地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。通学利用の多い未成年では高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向。
- 過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加。地域を支える交通手段として、自転車の役割が拡大する可能性。

## 【健康・スポーツ】

- 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。
- 子どもの基礎的運動能力は依然として低い状況にあり、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著。

## 【観光】

- 「モノ消費」から、体験型観光の「コト消費」への消費スタイルのシフト等、訪日外国人旅行者のニーズが変化。
- 訪日外国人旅行者は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中。インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望。
- サイクリストの走行ニーズが高い地域やルートにおいて、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境に課題。

## 【安全・安心】

- 平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準。
- 自転車に関する製品事故は、製品と利用者の双方に問題がある場合等複合的な原因で発生。
- 東日本大震災において、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. 自転車の活用推進に関する目標

---

# 法の基本理念及び自転車を巡る現状と目標の整理



法の目的・基本理念	自転車を巡る現状	計画の目標
<p><b>【法の目的】</b>            自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題</p> <p><b>【基本理念】</b>            ●自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、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が、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。</p>	<p><b>【環境】</b>            ●家庭から排出されるCO<sub>2</sub>の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要。            ●自動車による移動は一人での利用が約8割を占め、約4割が5kmまでの移動であり、これらの自転車利用への転換を図ることが、渋滞対策となる可能性。            ●平成19年～平成29年の10年間で自転車乗用中の事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は、約1割の減少に留まる。            ●これまで長らく、自転車通行空間は歩道上での整備が中心。歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間は、断片的な整備に留まっている。            ●コンパクトシティの形成等を進める上で、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。</p> <p><b>【高齢化・人口減少】</b>            ●全国の自転車の交通手段分担率は微減傾向。都市によるばらつきが大きい。地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。通学利用の多い未成年では高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向。            ●過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加。地域を支える交通手段として、自転車の役割が拡大する可能性。</p> <p><b>【健康・スポーツ】</b>            ●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。            ●子どもの基礎的運動能力は依然として低い状況にあり、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著。</p> <p><b>【観光】</b>            ●「モノ消費」から、体験型観光の「コト消費」への消費スタイルのシフト等、訪日外国人旅行者のニーズが変化。            ●訪日外国人旅行者数は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中。インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望。            ●サイクリストの走行ニーズが高い地域やルートにおいて、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境に課題。</p> <p><b>【安全・安心】</b>            ●平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準。            ●自転車に関係する製品事故は、製品と利用者の双方に問題がある場合等複合的な原因で発生。            ●東日本大震災において、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。</p>	<p><b>【目標1】</b>            自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p><b>【目標2】</b>            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</p> <p><b>【目標3】</b>            サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p><b>【目標4】</b>            自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>

# 自転車の活用推進に関する目標(案)



## 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

- |    |  |
|----|--|
| 趣旨 | <ul style="list-style-type: none"><li>コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境を形成。</li><li>このため、自転車を公共交通と対等なモビリティと位置付けた上で、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出し、公共交通との組み合わせを含め、自転車利用を促進。</li><li>また、自転車を地域を支える必要最小限の移動手段ととらえ、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも子育て世代から高齢者に至るまで、誰もが目的に合った自転車を無理なく安全に利用できる環境を創出。</li></ul> |
|----|--|

- |      |                                      |                              |                              |
|------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 基本方針 | ①自転車専用道路等の整備<br>⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ②路外駐車場の整備等<br>⑪公共交通機関との連携の促進 | ③シェアサイクル施設の整備<br>⑮その他特に必要な施策 |
|------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|

## 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

- |    |  |
|----|--|
| 趣旨 | <ul style="list-style-type: none"><li>自転車について、競技スポーツや、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸を目指す。</li><li>このため、まちづくりの取り組みと連携して、地域住民の日常の身体活動量の増加・底上げを図ることにより、生活習慣病や寝たきりの予防、地域住民のQOL(暮らしの質)の向上等を図る。</li><li>また、体力の向上や余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会を創出。</li></ul> |
|----|--|

- |      |             |             |            |
|------|-------------|-------------|------------|
| 基本方針 | ④自転車競技施設の整備 | ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
|------|-------------|-------------|------------|

## 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

- |    |   |
|----|---|
| 趣旨 | <ul style="list-style-type: none"><li>自転車を楽しむ、あるいは自転車で楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、魅せる自転車競技の誘致・開催等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を目指す。</li><li>このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境を創出。</li><li>また、地域間の連携と、国内外への戦略的なプロモーションにより、国内外のサイクリストの全国津々浦々への誘客を図る。</li></ul> |
|----|---|

- |      |                  |                   |
|------|------------------|-------------------|
| 基本方針 | ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
|------|------------------|-------------------|

## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- |    |   |
|----|---|
| 趣旨 | <ul style="list-style-type: none"><li>自転車利用者が、交通ルールの遵守を徹底し、歩行者へ思いやりをもって運転することが重要。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出し、自転車交通事故ゼロの社会を目指すとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保等により、安全で安心な社会の実現を目指す。</li><li>このため、自転車に関する交通安全教育等の推進による交通事故の削減を図るとともに、自動車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後のアスターサービス段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図る。</li><li>さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心の確保につなげられるよう、平時において自転車の活用に関する体制を構築。</li></ul> |
|----|---|

- |      |                                    |  |                   |
|------|------------------------------------|--|-------------------|
| 基本方針 | ①自転車専用道路等の整備(再掲)<br>⑧交通安全に係る教育及び啓発 | ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備<br>⑫災害時の有効活用体制の整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
|------|------------------------------------|--|-------------------|



### 3. 自転車の活用推進に関して実施すべき施策

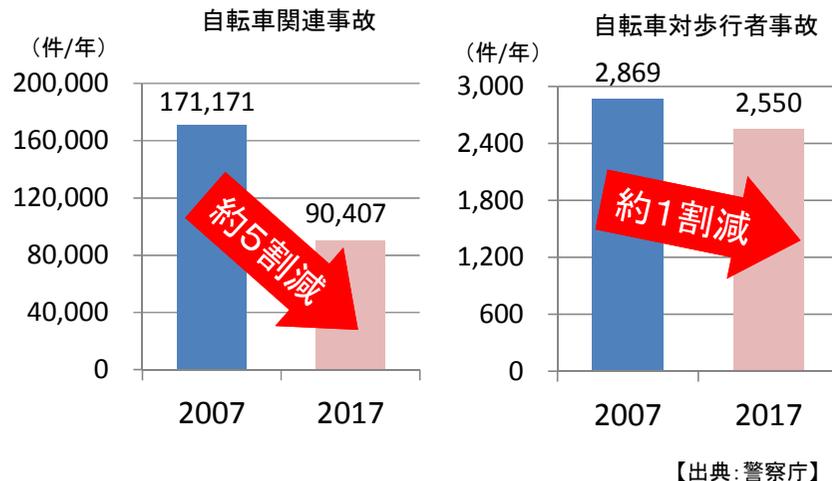
# 1. 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて何をすべきか



## 現状・課題

- 自転車関連事故の減少が約5割に対し、自転車対歩行者事故は約1割の減少に留まる。
- 歩行者の安全確保のために、歩行者と分離された通行空間の整備が必要。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車ネットワーク計画を策定した上で、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を促進。
- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は105市区町村で、DIDを有する市区町村の約12%に留まる。
- 歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の延長は約1,700km。
- **自転車ネットワーク計画の策定を促進し、歩行者と分離された自転車通行空間の計画的な整備が課題。**

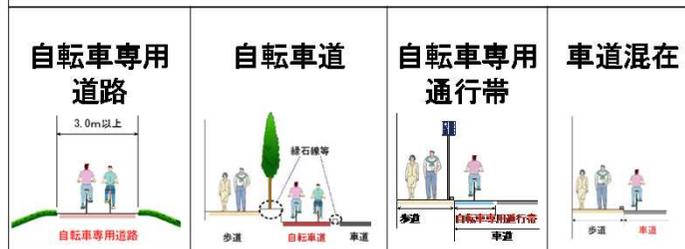
## 【自転車関連事故件数の増減】



## 【自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移】



## 歩行者と分離された自転車通行空間



## 【歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長】

自転車専用道路	30km
自転車道	150km
自転車専用通行帯	430km
車道混在	1,120km
計	1,730km

【出典：国土交通省・警察庁】

## 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を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車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。

### 講ずべき措置の例

- ・ 「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」の策定 等

## 2. 自転車通行空間をふさぐ車両を減らすには何をすべきか



### 現状・課題

- 都市部の自転車通行空間には、路上駐停車が多く、自転車の車道通行を阻害している状況。
- 都市部の路上駐車は減少傾向だが、その大半が駐車違反。
- 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去が進められており、駐車可能枠数は減少傾向。
- 荷捌き時の駐車位置は、路上駐停車が約5割（東京都特別区部）。
- 自転車通行空間の効果的利用に向けて、**路上駐停車対策として、路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの整備の推進、違法駐車取締りが課題。**

### 【自転車通行空間の路上駐停車の状況】

道路名称	現地状況	路上駐停車台数	占有時間割合
国道6号 東京都墨田区 (2017.11.8)		8時台：5台 11時台：11台	8時台：18.3% 11時台：43.3%
国道254号 東京都文京区 (2017.11.9)		8時台：36台 11時台：29台	8時台：60.0% 11時台：70.0%
国道19号 愛知県名古屋市 (2016.7.19)		8時台：5台 11時台：7台	8時台：18.3% 11時台：48.3%

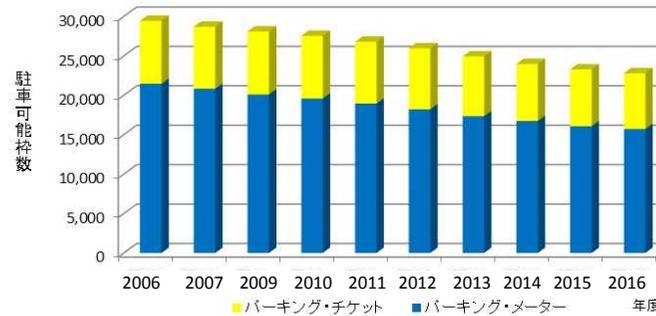
※平日の定点ビデオ調査を行い路上駐停車状況を計測

※路上駐停車台数：観測1時間に観測された路上駐停車台数の合計

占有時間割合：測定1時間のうち路上駐停車車両が観測された時間の割合

【出典：国土交通省】

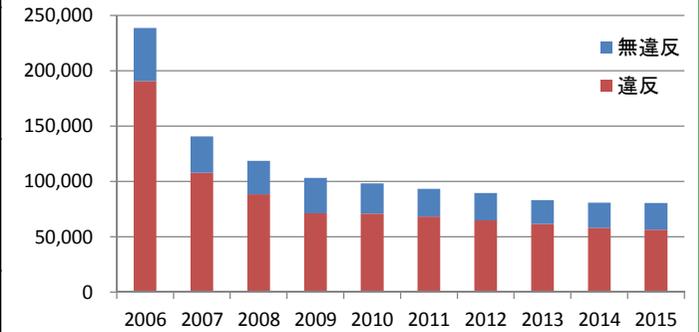
### 【パーキング・メーター等の駐車可能枠数の推移】



【出典：警察庁】

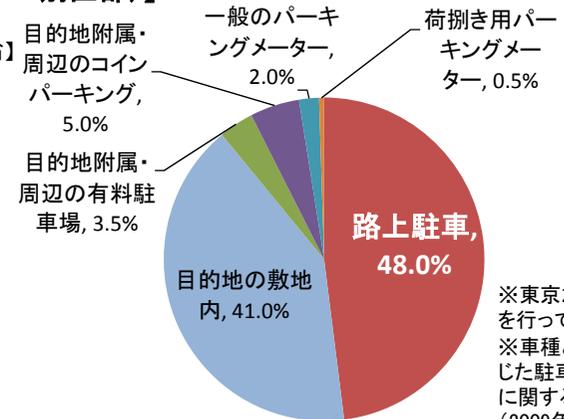
### 【路上駐車台数の推移(東京都特別区部、大阪府)】

瞬間路上駐車台数



【出典：警察庁】

### 【荷捌きを行う際に最も利用する駐車位置(東京都特別区部)】



※東京23区内で荷捌きを行っている200人  
※車種と駐車行動に応じた駐車スペース案内に関する研究報告書(2009年2月)

【出典(公財)東京都道路整備保全公社・㈱交通総合研究所】

### 実施すべき施策

- ・ 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。

#### 講ずべき措置の例

- ・ 路外駐車場の整備等の推進
- ・ 違法駐車取締りの積極的な推進

- ・ 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去の検討等

# 3. シェアサイクルの普及促進には何をすべきか



## 現状・課題

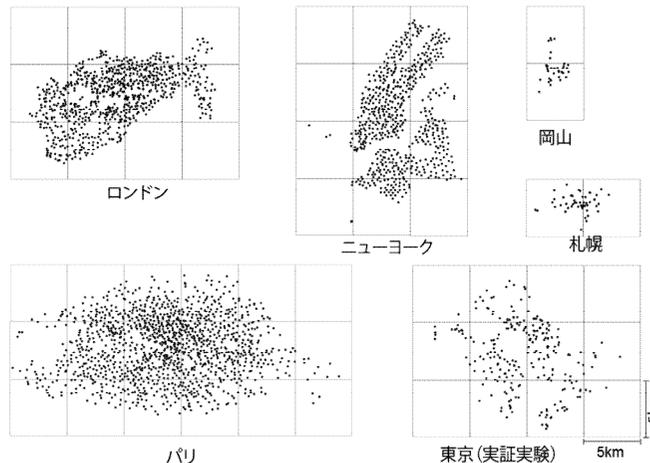
- シェアサイクルは全国87市町村で本格導入、13市町村で社会実験を実施。
- 国内外を比較すると、我が国はサイクルポートの密度が小さいため、1台当たりの回転率が低い傾向。
- 国外に比べて駅直近へのサイクルポート設置が少なく、東京では至近にサイクルポートがある鉄道駅は半数にも満たない。
- 国内におけるシェアサイクルの運営システムは、一部共同化されている事例もみられるが運営事業者間でバラツキ。
- サイクルポートの増設等により、**事業効率性を高める他、利用者の利便性向上を図ることが課題。**

### 【国内外における導入規模の比較】

	台数	サイクルポート数	回転率
ロンドン	11,000台	750箇所	2.5回/台・日
パリ	23,900台	1,800箇所	6.0回/台・日
ニューヨーク	9,500台	594箇所	7.9回/台・日
東京(7区)※	4,040台	344箇所	2.9回/台・日
札幌	350台	41箇所	1.5回/台・日
岡山	332台	35箇所	3.9回/台・日

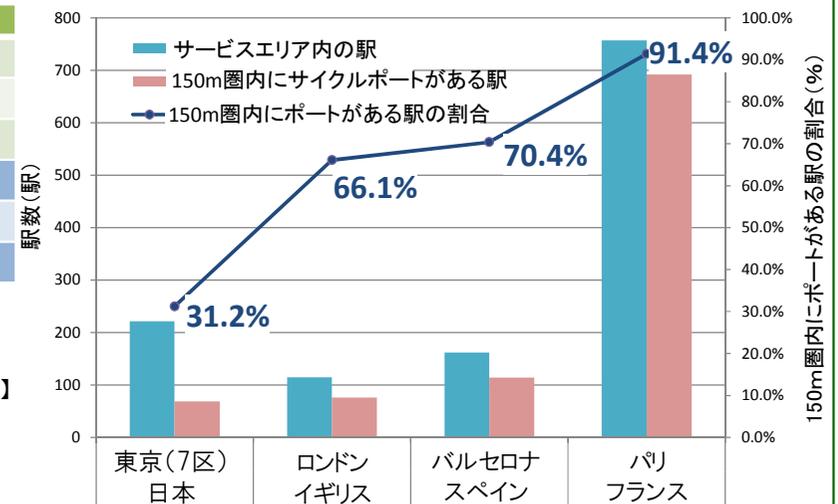
台数・サイクルポート数:2016年11月時点  
 回転率:(海外)2016年1月-12月集計、(国内)2016年4月-2017年3月集計  
 ※東京のみ実験中のため、現在の7区になった2017年11月時点  
 ※回転率:1台の自転車が1日に使われる回数 【出典:国土交通省】

### 【国内外におけるサイクルポート密度の比較】



(2016年11月時点、東京のみ2017年11月時点)  
 【出典:The Bike Share Planning Guide (ITDP)、次世代交通研究(日本交通計画協会)】

### 【駅周辺へのサイクルポートの設置状況】



(2016年11月時点、東京のみ2017年11月時点)

【出典:国土交通省】

### 【行政間におけるシェアサイクル運営システムの共同化の事例】

金沢を自転車で楽しもう!  
**金沢市**  
 でも使えます!

【出典:川越市】

**まちのり**  
 MACHI-NORI

平成27年3月1日10:00より「川越市自転車シェアリング」との相互利用を開始します  
 2015.2.18

【出典:金沢市・まちのり事務局】

「川越市自転車シェアリング」と「金沢レンタサイクルまちのり」では、どちらかの会員であれば、両方の自転車を利用可能。

## 実施すべき施策

- ・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。

### 講ずべき措置の例

- ・関係者と連携した公共用地・民有地等へのサイクルポート設置の検討
- ・オリンピック・パラリンピックに向けたサイクルポートの重点配備 等

# 4. 駐輪場の確保を進めるために何をすべきか

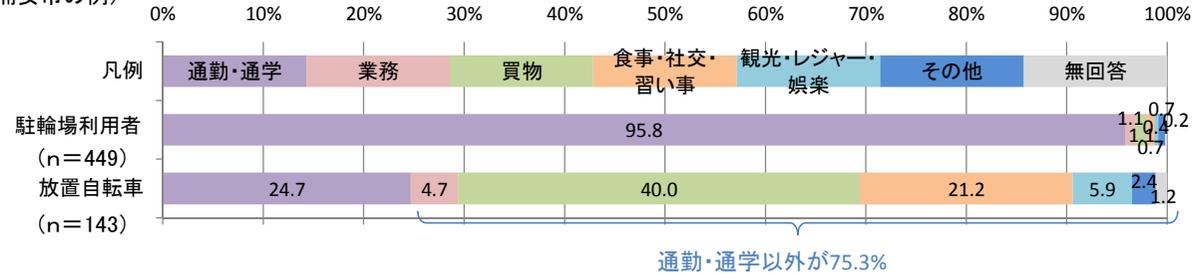


## 現状・課題

- 鉄道駅周辺の放置自転車は年々減少しているが、まだ約8万台残るなど問題が残存。
- 浦安市の例では、駅周辺の放置自転車の約75%が通勤・通学以外が目的。
- 中心市街地への自転車通勤などの長時間利用に対応した駐輪場の整備、買い物などの短時間利用に対応した小規模分散型駐輪場の整備など、既存駐輪場の有効活用を含め、**多様なニーズに応じた計画的な駐輪場整備が課題。**

### 【駅周辺における駐輪目的の例】

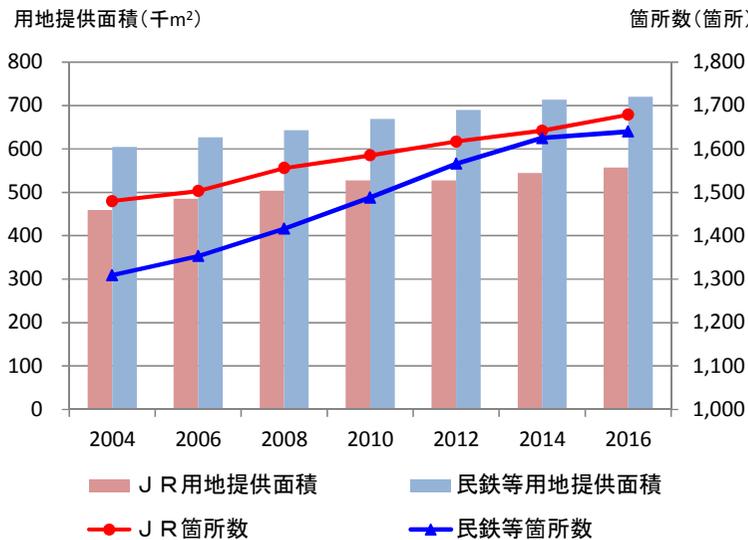
(浦安市の例)



※「浦安市自転車等の駐車対策に関する総合計画(2013.3)」に記載されている市民意識調査結果(2010.11.21実施、1058人回答)

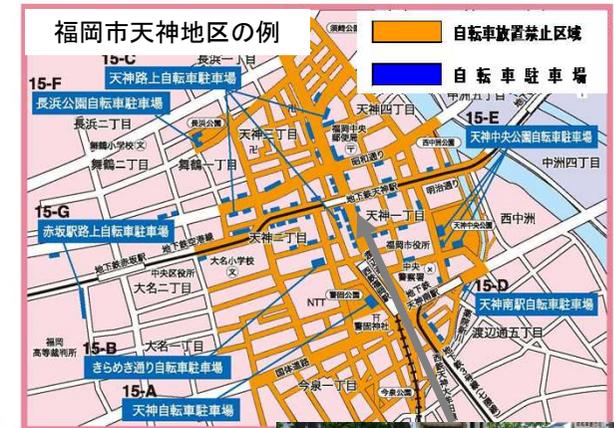
【出典:浦安市】

### 【鉄道事業者による駐輪場への用地提供の状況】



【出典:国土交通省】

### 【小規模分散型の駐輪施設の整備事例】



【出典:国土交通省】

## 実施すべき施策

- ・ 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。

### 講ずべき措置の例

- ・ 鉄道事業者への積極的な協力の要請
- ・ ニーズに応じた駐輪場の整備

等

# 5. 情報通信技術による自転車活用の利便性向上に向けて何をすべきか



## 現状・課題

- 情報通信技術の活用として、ICタグのセンサー技術を用いた駐輪場管理の導入事例や、GPSを用いたシェアサイクルの移動状況把握の事例あり。
- 全国的には、ICTの活用事例は少なく、**放置自転車対策の効率化、シェアサイクルの効率化、自転車ネットワーク計画策定への活用、駐輪場利用率の向上などを**目指した取組が必要。

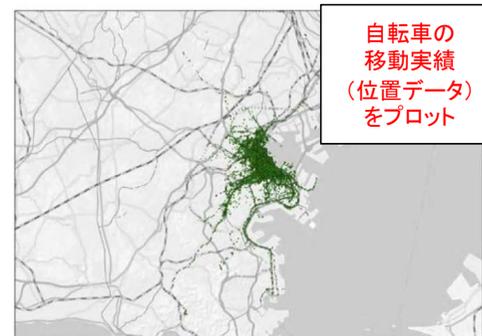
### 【ICタグの駐輪場管理への活用】



- ・ 滋賀県草津市のJR南草津駅駐輪場では、自転車の出入庫管理にノンストップ自転車ゲートシステムが採用されている。
- ・ ICタグが入ったリフレクターを自転車の車輪に取り付け、ゲートに設置されたアンテナでICタグを読み取り、ゲートを運用している。

【出典：国土交通省】

### 【GPSデータを活用したシェアサイクルの移動状況把握】



- ・ 横浜市のシェアサイクル「Baybike」では、自転車の移動実績をGPSで捕捉。
- ・ その結果を基に利用頻度の高いエリアの分析などを検討。

【出典：横浜市】

## 実施すべき施策

- ・ 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて**自転車のIoT化を促進**。

### 講ずべき措置の例

- ・ シェアサイクルの自転車再配置へのIoT技術適用の検証
- ・ 情報通信技術の活用方策の研究
- 等

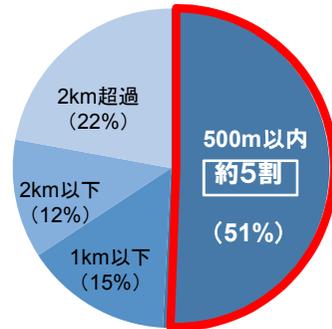
# 6. まちづくり施策との連携に向けて、どのような方策を講じるべきか



## 現状・課題

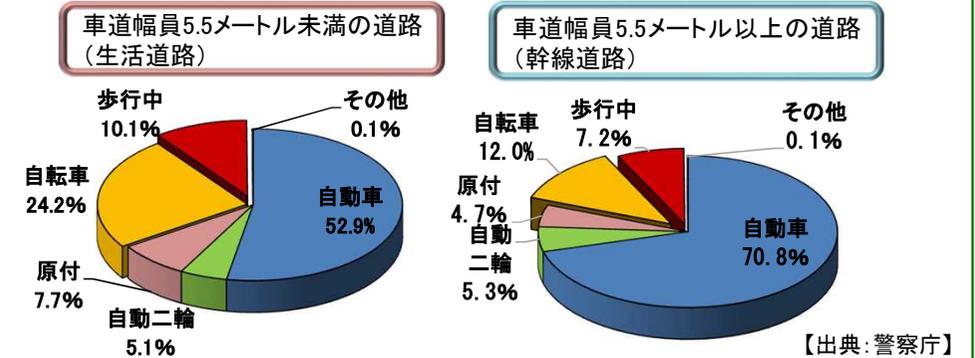
- 自転車事故の半数は、自宅から500m以内の身近な道路で発生。
- 幹線道路に比べて生活道路では、交通事故死傷者全体に占める歩行中・自転車乗用中の死傷者の割合が高い。
- 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るゾーン30の整備や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を推進。
- 行政・住民・民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設され、116都市が計画を策定（2017年12月時点）。
- **まちづくりと連携した駐輪場や自転車通行空間の計画的な整備が必要。**

【自宅からの距離別死亡事故発生状況（歩行中・自転車乗用中）】



【出典:ITALDAデータ(H28)をもとに作成】

【道路幅員別・状態別の交通事故死傷者の構成率(2016年)】



【出典:警察庁】

【生活道路の交通安全対策の事例】



※公安委員会が実施する最高速度30km/hの区間規制に加え、道路管理者と連携して、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせて実施

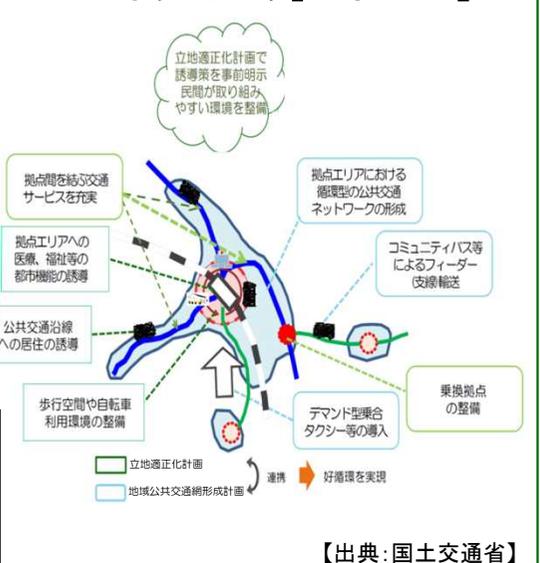
【出典:国土交通省、警察庁】

【ビッグデータを活用した生活道路対策の取組】



【出典:国土交通省】

【「コンパクトシティ+ネットワーク」のイメージ】



【出典:国土交通省】

## 実施すべき施策

- ・ 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。

### 講ずべき措置の例

- ・ まちづくりと連携した自転車施策推進
- ・ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
- 等

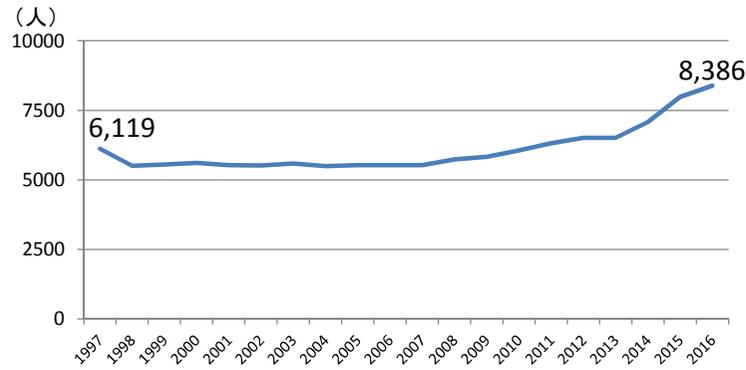
# 7. サイクルスポーツの振興並びに青少年の体力の向上に向けて何をすべきか



## 現状・課題

- 日本の自転車競技人口は、近年、増加傾向。
- 国際規格にあった屋内競技施設は、トラックレースについては、国内で1施設のみであり、BMXについては、オリンピック・世界選手権・ワールドカップレベルの競技施設はない状況。また、MTBについては、一部スキー場等で、国際規格のコース設定を行って大会が開催されている状況。
- 高等学校の部活では、練習環境に限られる等から、自転車競技の部活動は少ない状況。
- 都道府県によっては、タンDEM自転車の公道走行の範囲が限定されている。
- さらなるサイクルスポーツの振興に向け、**国際規格に合致した競技施設の整備や、身近な練習環境の創出が課題。**

【日本の登録競技者数推移(1997-2016)】



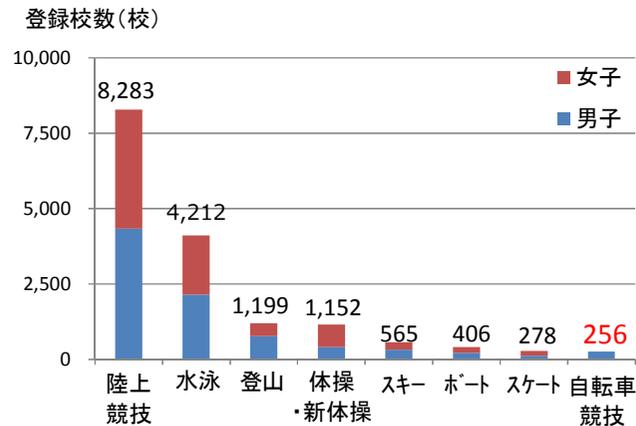
【出典：日本自転車競技連盟】

【伊豆ベロドローム(静岡県)】



国内で唯一の国際自転車競技連合規格の周長250m木製走路を有する屋内型施設

【高体連への部活動別登録校数(2016)】



【出典：(公財)全国高等学校体育連盟】

## 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。**
- ・ 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、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。

### 講ずべき措置の例

- ・ 国際規格の競技施設整備の支援のあり方の検討
- ・ 既設競輪場や公園等の有効活用の要請

等

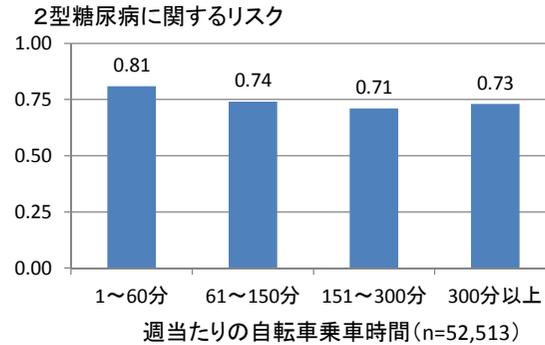
# 8. 国民の健康増進のため自転車の活用を進めるために何をすべきか



## 現状・課題

- 海外の報告では、自転車利用により糖尿病をはじめとした生活習慣病のリスクを低減する効果。
- 自転車通勤によって労働生産性が向上する可能性。
- 自転車通勤は、過去10年間で若干増加しており、近年では、都市部を中心に、通勤サポート施設も設置されつつある状況。
- 自転車の活用により健康増進を図るため、国民の健康に関する理解向上に向けた取組が必要。

## 【自転車利用による糖尿病リスクの低減】



【出典: Associations between Recreational and Commuter Cycling, Changes in Cycling, and Type 2 Diabetes Risk: A Cohort Study of Danish Men and Women, PLOS Medicine】

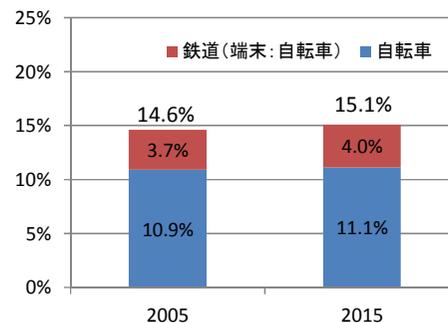
## 【自転車通勤による労働生産性の向上】



- ある企業において、自家用車通勤の19名に対して自転車通勤を2カ月間(2015.6.11~8.7)実施してもらい、その前後でWLQ-J(SOMPOLリスクアマネジメント(株))という測定ツールで、「集中力・対人関係」「仕事の成果」等をアンケートで評価

【出典: (株)シマノ】

## 【通勤目的の自転車分担率の推移(全国、平日)】



※全国都市交通特性調査

【出典: 国土交通省】

## 【自転車通勤者向けサービス施設の事例(HIBIYA RIDE)】



【出典: 東日本高速道路株】

- 2013年2月に、千代田区日比谷公園にオープンした「HIBIYA RIDE」は、自転車収容台数117台、更衣室、ロッカー、シャワーを完備した自転車通勤をしているビジネスパーソンをサポートする施設

## 実施すべき施策

- 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。
- 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進。

### 講ずべき措置の例

- 自転車活用による健康増進の広報啓発の強化
- 自転車通勤への支援策の検討

- 健康増進効果の研究の推進

等

# 9. 世界に誇るサイクリング環境の創出に向け何をすべきか。 また、どのように情報発信すべきか



## 現状・課題

- サイクリストへの交通安全対策として、車道上への通行位置の明示等、**安全なサイクリング環境の創出が必要**。
- サイクリストの受け入れ環境整備として、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。
- 松山空港ではサイクリスト向けサービスとして、更衣室や自転車の組み立てスペース、航空機の輸行時に用いる段ボールの一時預かり等を実施。
- 官民連携により、**駅や空港等のアクセス拠点における受入環境整備の促進が必要**。

### 【サイクリングルートにおける交通安全対策例】



(千葉県 国道127号)  
鉄道駅と道の駅を結ぶルートに矢羽根型路面表示を設置し、通行環境の安全を確保

### 【地域の店舗と連携した休憩所の例】



【出典：NPO法人シクロツーリズムしまなみ】

### 【松山空港におけるサイクリスト向けのサービス例】



更衣室



自転車の組み立てスペース

【出典：松山空港HP】

### 【JR土浦駅に直結したサイクリング拠点施設の例】



(2018年3月オープン予定)

【出典：株式会社アトレ】

# 9. 世界に誇るサイクリング環境の創出に向け何をすべきか。 また、どのように情報発信すべきか



## 現状・課題

- サイクルトレインは全国52社62路線で実施（2016年1月～12月）されているが、**サイクルトレインの導入拡大に向けた取組が必要**。
- しまなみ海道サイクリングロードは、米CNNで世界7大サイクリングロードに選定されるなど、海外からも高い評価。
- 飛騨里山をサイクリングや徒歩で回るガイドツアー「SATOYAMA EXPERIENCE」は、高度に育成されたガイドによる丁寧な案内、歴史ある街並みや田園風景、地域住民との交流等、魅力あるツアーを提供しており、外国人観光客の利用が多く、旅行クチコミサイトでは9割以上が高評価。
- 国内外の**サイクリストに向けた情報発信の充実・強化が必要**。

## 【国内におけるサイクルトレインの実例】



＜ サイクリング専用列車B.B.BASE (BOSO BICYCLE BASE) ＞

## 【海外で高い評価を受けているサイクルロード】



＜ しまなみ海道 : 外国人向けの情報発信 ＞

【出典: JNTO JAPAN: the Official Guide】

## 【海外で高い評価を受けているガイドツアー】



＜ 飛騨里山サイクリングツアー (SATOYAMA EXPERIENCE) ＞



【出典: 飛騨市公式観光サイト】

## 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。
- ・ 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等により、**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**。

### 講ずべき措置の例

- ・ Velo-city Globalの開催誘致
- ・ 官民連携による先進的なサイクリングロードの整備推進
- ・ サイクルトレイン・ガイドツアー等の好事例の共有・拡大要請

等

# 10. 安全な自転車の供給(製造・点検整備)のために何をすべきか



## 現状・課題

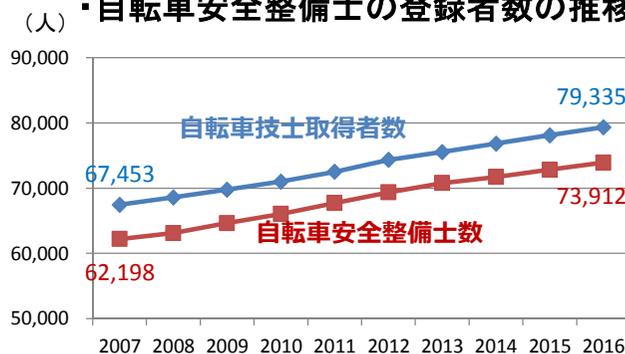
### 【自転車の安全基準】



JIS	SG	BAA	TS
工業標準化法に基づく規格	消費生活安全法に基づく規格	業界自主基準	自転車安全整備制度に基づくマーク
工業製品全般の標準化により利便性、生産性向上を図る規格。	JIS規格をベースにした工業製品全般の安全を定めた基準。	JIS規格をベースにし、自転車の安全性に特化し、環境にも配慮した基準。	自転車安全整備士が点検整備を行い、安全な普通自転車と確認したときに貼付。

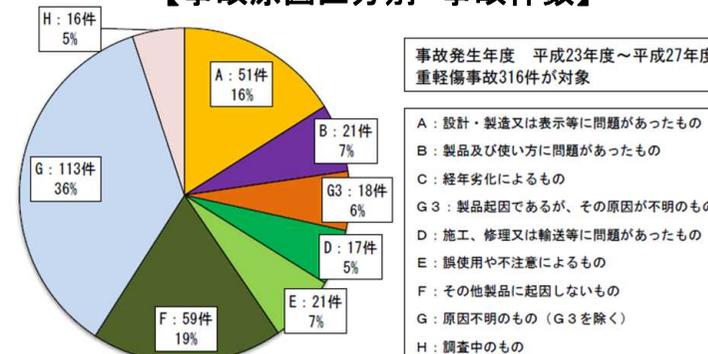
- 自転車の製品事故原因は様々であり、原因不明のケースも多いが、消費者が安全性の高い製品を購入したり、購入後も定期的な点検整備を行うことにより、事故が防げるケースは一定程度存在。
- 自転車の製品安全に関する基準は複数存在し、それぞれ制定目的等が異なっている。これらを消費者が正しく理解・選択するためには、適切な情報提供が重要。
- 安全性の高い自転車製造や点検整備のために必要な人材である自転車技士や自転車安全整備士は、全国でそれぞれ約7万9千人と約7万4千人。
- 今後の安全な自転車の供給のためには、**品質基準の周知・普及や点検整備の促進が必要。**

### 【自転車技士(自転車組立整備士含む)の資格取得者数・自転車安全整備士の登録者数の推移】



【出典：自転車統計要覧、(公財)日本交通管理技術協会】

### 【事故原因区分別 事故件数】



事故発生年度 平成23年度～平成27年度  
重軽傷事故316件が対象

- A：設計・製造又は表示等に問題があったもの
- B：製品及び使い方に問題があったもの
- C：経年劣化によるもの
- G3：製品起因であるが、その原因が不明のもの
- D：施工、修理又は輸送等に問題があったもの
- E：誤使用や不注意によるもの
- F：その他製品に起因しないもの
- G：原因不明のもの（G3を除く）
- H：調査中のもの

【出典：NITE 評価技術基盤機構】

## 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。
- ・ 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。

### 講ずべき措置の例

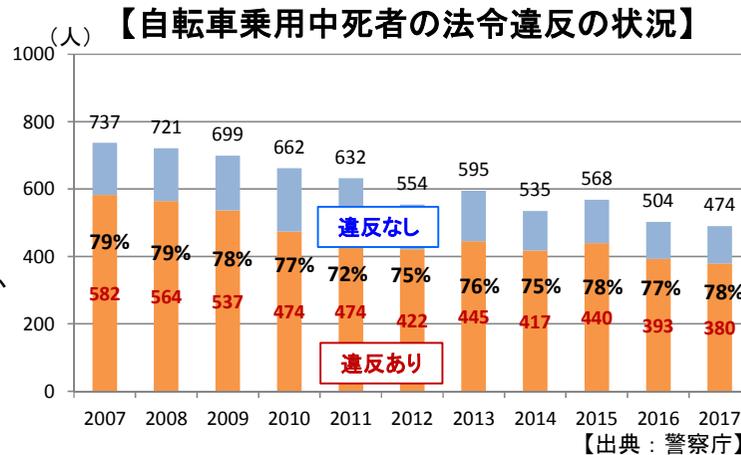
- ・ BAA等の業界自主基準に基づく自転車の普及促進
- ・ 自転車技士制度や自転車安全整備士制度の広報啓発等

# 11. 全ての道路利用者に対して、互いの特性や交通ルールを理解させ、尊重させるために何をすべきか



## 現状・課題

- 自転車乗用中の死者のうち、約8割に法令違反があり、利用者自身の法令違反が死亡事故の一因。
- 自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し、指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を実施。
- 交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った者を対象とする自転車運転者講習を実施（2017年6月末までに138人が受講）。
- ヘルメット着用は、一部自治体で義務化されており、重大事故の被害軽減につながっている。
- 自転車の安全な利用の促進のため、**国民の安全意識の向上に向けた取組が必要。**



### 【自転車利用者に対する指導取締りの状況(2016)】

信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止
6,809件	140件	3,890件	824件
制動装置不良	酒酔い	その他	指導警告
474件	127件	1,556件	1,579,541件

【出典：警察庁】

### 【自転車運転者講習制度の運用】

平成27年6月1日から改正道路交通法の施行に伴い、自転車運転中に危険なルール違反をくり返すと自転車運転者講習を受けることになります。

講習の対象となる危険行為とは…

- 無灯火
- 一時不停止
- 酒酔い運転
- ヘルメット着用義務違反
- 指定場所一時不停止

その他の危険行為

- 歩道通行
- 歩道横断
- 歩道通行禁止区域通行
- 歩道通行禁止区域通行
- 歩道通行禁止区域通行
- 歩道通行禁止区域通行

自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外で走行する。
2. 歩道は歩行者優先で、歩道の端寄りを通行する。
3. 歩道は歩行者優先で、歩道の端寄りを通行する。
4. 安全ヘルメットを着用する。
5. 安全ヘルメットを着用する。

【出典：警察庁】

道路交通法改正に伴い、2015年6月から実施。 【出典：警察庁】

### 【自治体のヘルメットの義務化の状況】

- ・ 愛媛県では、2015.1の高校生へのヘルメット義務以降、自転車の重大事故が10件起こっており(2017.3.1時点)、いずれもヘルメットにより命が守られた。

### 条例でヘルメットの着用に関する規定を置いている都府県

東京都、埼玉県、千葉県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、鳥取県、徳島県、愛媛県、福岡県、熊本県、鹿児島県

【出典：国土交通省】

## 実施すべき施策

- ・ 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、自転車の安全な利用を促進

**講ずべき措置の例**

- ・ 自転車利用五則の活用等によるルール周知
- ・ 自転車運転者講習制度の着実な運用
- ・ ヘルメット着用の広報啓発
- ・ 重点地区・路線における取締り実施
- 等

## 12. 交通安全教育において、学校教育はどのような役割を果たすべきか



### 現状・課題

- 各学校で策定された学校安全計画に基づいて、警察等と連携しながら、交通安全教室等を通じて自転車の安全利用に関する交通安全教育を実施。
- 学校等において、児童・生徒に対して、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、教育内容の充実を図っている。
- 人口当たりの自転車事故件数は、中高生の年齢層が全年齢の平均に比べて約3～4倍多く、約半数が通学中に発生。
- 自転車利用中の交通事故を防止するために、**関係者が連携して学校教育における交通安全教育等を推進する必要。**

### 【交通安全教育の例】

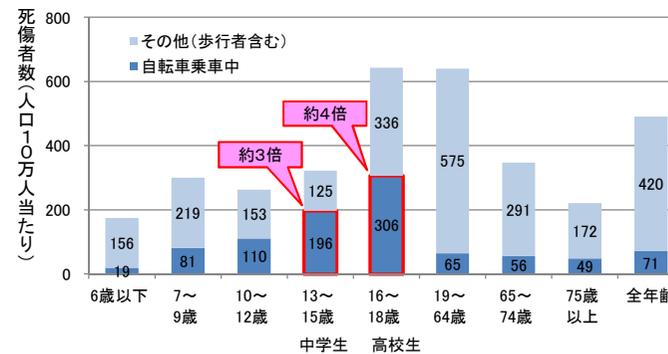


スタントマンが事故を再現するスケアード・ストレイト



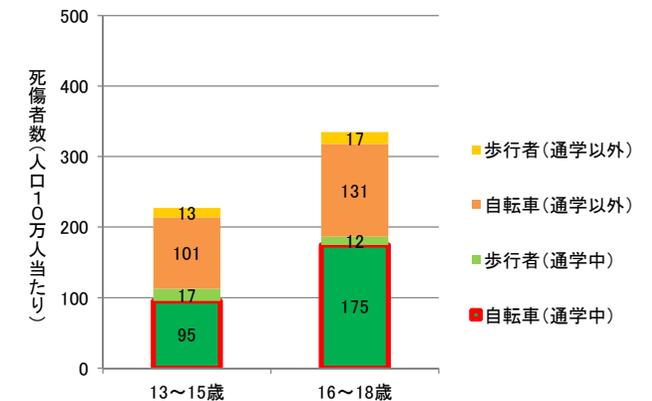
シミュレーターを活用した自転車教室

### 【人口10万人当たり年齢層別死傷者数(2016)】



【出典：ITARDA交通事故統計データ】

### 【中高生の人口10万人当たり通行目的別死傷者数(2016)】



【出典：ITARDA交通事故統計データ】

### 実施すべき施策

- ・ 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等を推進。

#### 講ずべき措置の例

- ・ 学校安全計画に基づく適切な教育の推進

等

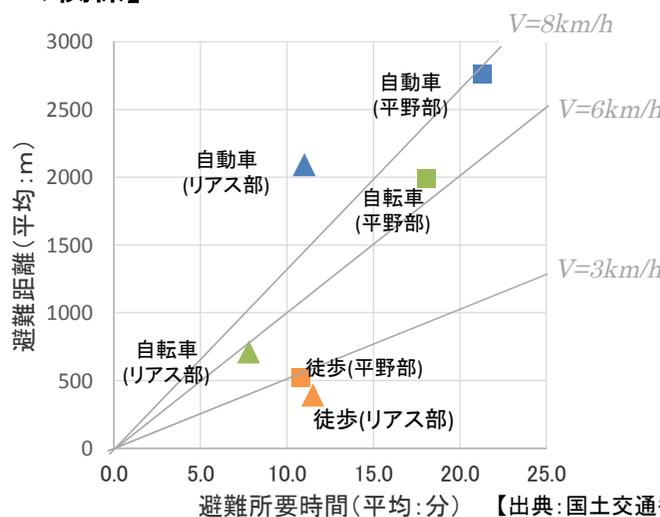
# 13. 災害時に地域の安全・安心を向上させるため、 どのように自転車を活用すべきか



## 現状・課題

- 東日本大震災の津波に対し、自転車の利用により、平野部では徒歩よりも迅速に遠方へ避難。
- 2016年11月22日に発生した福島県沖の地震により津波警報が発せられた際も、自動車による避難渋滞が発生。
- 東日本大震災発災後、多くの交通機関が被災する中、自転車が移動手段として活躍。
- 郊外から都心へ緊急点検を行う際には、自転車での点検を実施。また、パトロール車に積載可能な小径車を配備し、点検時間短縮。
- 直轄国道事務所において、災害時における緊急点検用の自転車を配備。
- 地域の安全・安心を向上させるため、**災害時における自転車のさらなる活用推進を検討する必要。**

## 【東日本大震災における避難距離と所要時間の関係】



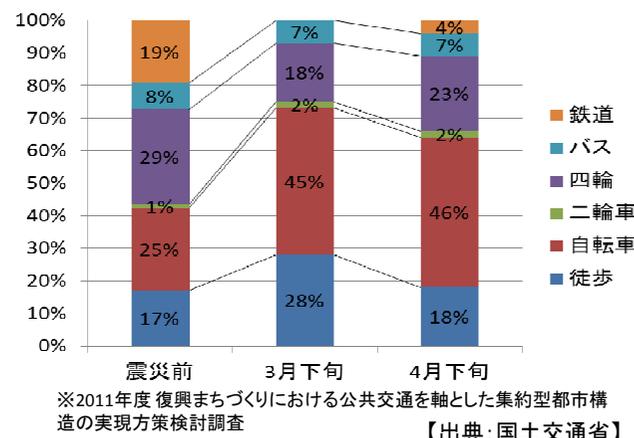
## 【福島県沖の地震(2016年11月22日)による避難渋滞】



津波警報時に自動車による避難渋滞が発生。

【出典: 福島民友新聞掲載】

## 【東日本大震災における震災前後の交通行動変化(仙台中心部)】



## 【道路管理における緊急点検用自転車の配備】



<パトロール車への小径車(折りたたみ式自転車)の搭載状況(国土交通省)>



<自転車パトロール訓練の様子(2016年6月 国土交通省)>

## 実施すべき施策

・危機管理体制を強化する等、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。

### 講ずべき措置の例

- ・災害時における自転車の活用に関する検討
- ・国道事務所等への自転車配備
- 等

# 自転車の活用推進に関して実施すべき施策(案)



目標	実施すべき施策
<b>目標1</b> 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。(基本方針①)</li> <li>● 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。(基本方針②)</li> <li>● 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。(基本方針③、⑪)</li> <li>● 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。(基本方針⑩、⑮)</li> <li>● 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進。(基本方針⑦)</li> <li>● 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。(基本方針①、⑮)</li> </ul>
<b>目標2</b> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。(基本方針④)</li> <li>● 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、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。(基本方針⑩)</li> <li>● 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。(基本方針⑨)</li> <li>● 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進。(基本方針⑨)</li> </ul>
<b>目標3</b> サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。(基本方針⑬)</li> <li>● 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等により、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。(基本方針⑭)</li> </ul>
<b>目標4</b> 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。(基本方針⑤)</li> <li>● 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。(基本方針⑥)</li> <li>● 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、自転車の安全な利用を促進(基本方針⑧)</li> <li>● 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等の開催を推進。(基本方針⑧)</li> <li>● 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)</li> <li>● 危機管理体制を強化する等、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。(基本方針⑫)</li> </ul>



## 4. 今後のスケジュール

---

# 今後のスケジュール(案)

