

# 自転車活用推進計画

令和8年5月

# 目次

1. 総論.....	1
(1) 自転車活用推進計画の位置付け	
(2) 計画期間	
2. ビジョン.....	4
3. 自転車を巡る現状及び課題.....	7
4. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策 .....	16
目標 1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現	
目標 2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
目標 3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成	
目標 4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現	
目標 5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化	
5. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 .....	29
6. 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.....	30
(1) 関係者の連携・協力	
(2) 計画のフォローアップと見直し	
(3) 調査・研究、広報活動等	
(4) 財政上の措置等	
別紙（自転車の活用の推進に関し講ずべき措置） .....	32

# 1. 総論

## (1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車は、買い物や通勤・通学等の日常利用をはじめとする移動において、性別や年代を問わず、社会のあらゆる人々にとって極めて身近な手段である。また、一定の距離において速達性や定時性に優れ、徒歩の移動範囲を広げ地域交通を補完するものであるとともに、二酸化炭素等の地球環境に影響を及ぼすおそれのある物質を排出せず、災害時において機動的である。

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）に基づく自転車道の整備や、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）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

このような中、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様々な課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、交通体系における自転車による交通の役割を拡大しながら、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、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。以下「法」という。）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、この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるといふ法の目的にのっとり、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、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。これまで、令和3年に策定された第2次自転車活用推進計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら

取り組んできたところである。こうした取組を背景に、我が国の自転車分担率や自転車保有台数は、自転車政策の先進国とされる欧米諸国と比較しても高い水準となっているところ、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、関係府省庁一丸となって、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、今回、第3次自転車活用推進計画を策定する<sup>1</sup>。

また、都道府県及び市町村（特別区を含む。）は、法第10条及び第11条において、本計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされているところであり、都道府県及び市町村における各地域課題に対応し、まちづくりや地域交通等に係る他の計画とも連携した実行性の高い計画の策定・実行をより一層促進することが求められる。

## （2）計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOL<sup>2</sup>の向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

また、本計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等の各種計画と連携を図りつつ、道路政策ビジョン等関連計画に示す長期的なビジョンも踏まえ、自転車の活用に係る政策を推

---

1 策定にあたっては、「自転車の活用推進に向けた有識者会議」を開催し、専門的見地から意見を聴取したほか、関係団体等の意見聴取（167団体・者）、国民を対象とした自転車活用の推進に関するアンケート調査（総回答数12,446）、パブリックコメント（総意見数65）を通じて幅広く意見を募った上で、とりまとめを行っている。

2 Quality of Lifeの略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

進んでいくことが必要である。

これらを踏まえて、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、令和12（2030）年度までとする。

## 2. ビジョン

法の目的や基本理念を踏まえ、令和12（2030）年度までに目指す姿を示した本計画のビジョンを以下のとおり掲げる。

安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

自転車は、単なる移動手段ではなく、人と人、人と地域をつなぎ、生活の質を高める交通手段であり、インクルーシブな社会を形成し地域の持続可能性を支える社会基盤となり得るものである。自転車が、戦後復興期から現代に至るまで人々の暮らしを支えてきたなかで、日本は世界有数の自転車利用国となっており、自転車関連の産業基盤も国内に厚く存在している。

自転車の活用を進める基盤は、自転車だけでなく、歩行者、さらには自動車等、誰にとっても安全で快適な通行空間と、ルール遵守等による交通安全の確保である。ハード・ソフト両面からこれらの施策を一体的に推進し、「自転車社会」を持続的に発展させることを目指す。

自転車に乗ることと歩くことは、「アクティブモビリティ（人力による移動手段）」とも定義され、人中心の移動体系を構成する両輪である。自転車活用をまちづくりや交通政策と一体的に捉えることで、人力による移動の自由を広げ、車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成や、子どもが安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成を図り、歩く・乗る・集うが調和した人中心のまちづくりの実現に寄与することを目指す。

自転車をはじめとする身体活動やスポーツは、健康長寿社会の実現にも寄与する。日常の移動やスポーツに自転車を積極的に取り入

れることで、性別や世代にかかわらずあらゆる人にとって、自転車を「健康のインフラ」として機能させることを目指す。

脱炭素社会の実現においても、自転車は重要な役割を果たす。自転車は、短中距離の通勤等の移動における脱炭素化を最も効率的に進める手段であり、単体として、また公共交通、徒歩等とのベストミックスを実現することで、環境負荷の低い持続可能な社会を構築し、自転車を基点としたGX（グリーントランスフォーメーション）<sup>3</sup>を目指す。

自転車は、地域の観光・交流の推進にも貢献する。サイクルツーリズムを通じて、滞在型・回遊型観光を促進することで、地域の経済循環を生み出すことを目指す。また、観光地において、自転車が環境負荷や交通負荷の少ない移動手段として公共交通とともに活用され、持続可能な観光地域づくりに貢献することで、地域資源を守りながら人の流れを生み出すことを目指す。

2030年には、自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立し、安全・安心、快適に利用できる基盤の整備や自転車の安全利用の更なる促進、公共交通との連携の強化等を通じて、自転車がその役割を拡大し、都市でも地方でも、買い物や通勤・通学等、生活の自然な選択肢として根づき、より多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す。地方公共団体においては、環境・健康・観光・教育等の各分野において、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることで、自転車が「まちの質を高める政策的な交通手段」となることを目指す。

あわせて、ビジョンで示した社会が実現することによる、社会や人々の行動の変化を評価するための指標を以下の通り設定する。

---

<sup>3</sup> 産業革命以来の化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換すること。

- ・ 自転車分担率<sup>4</sup>  
12.4%（令和3年） → 15%（令和12年）
- ・ 自転車利用率<sup>5</sup>  
37.3%（令和7年度） → 45%（令和12年度）
- ・ 自転車乗車中の交通事故死者数<sup>6</sup>  
306人（令和7年）  
→ 第12次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗車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12年度）

---

4 全目的のトリップ（移動）のうち、その交通手段が自転車のみ、または自転車を鉄道やバスの端末に用いたトリップが占める割合（分担率）。

5 自転車を月に数日程度以上の頻度で利用する者の割合（冬季に積雪のある地域の居住者は積雪のない季節を対象とする）。

6 自転車乗車中の交通事故発生から24時間以内に死亡した人数。

### 3. 自転車を巡る現状及び課題

前計画期間中に、個人の移動手段としてのモビリティの多様化が進んだ。特に令和5年に新たな車両区分として規定が整備された特定小型原動機付自転車については、立ち乗り型だけでなく、着座型や三輪等の様々な車両も開発されている。また、電動車いす、電動アシスト自転車等の普及も進んでいる。一方で、シェアサイクルが普及し、自転車と公共交通を連携させた取組が広がりつつある等、地域交通の多様化も進んでいる。こうした社会情勢の変化を踏まえ、本計画においては、多様なモビリティにおける自転車の役割を明確化した上で、その役割を最大限発揮できるハード・ソフト両面からの環境を創出し、自転車の活用を推進していくことが求められる。

以下、ビジョンで示した社会の実現に向けて、自転車を巡る現状や課題を、「利用環境<sup>7</sup>」、「安全・安心」、「地域の移動環境<sup>8</sup>」、「健康増進・脱炭素」、「観光地域づくり」の5つの分野から整理する。

#### 【利用環境】

各地域で良好な自転車利用環境を整備していくにあたり、地方公共団体が区域の実情に応じて、自転車の活用に係る施策を体系的かつ計画的に推進することが重要となる。自転車活用推進計画の策定市区町村数は、令和7年度末時点で317市区町村<sup>9</sup>となっており、より多くの地方公共団体において策定されることが必要である。

自転車対歩行者の交通事故件数が増加傾向にある状況を踏まえ、

---

7 自転車の「利用環境」とは、自転車通行空間をはじめとする自転車ネットワーク及び案内看板やサイン等からなる「走行環境」に、「自転車駐車場」を含めた自転車の利用全般に係る環境を指すものとする。

8 「地域の移動環境」とは、鉄軌道やバス、タクシー、施設送迎や互助による運送、さらに徒歩や自転車、自家用車等のパーソナルな手段を含めた地域における移動全般の環境を指すものとする。

9 国土交通省調べ。

歩行者の安全確保を第一に自転車通行空間の整備を進めてきたところ、都市部を中心に自転車通行空間の整備が進み、令和5年度末時点の自転車通行空間の整備延長は令和2年の2.3倍である8,257km<sup>10</sup>まで拡大し、「自転車は車道通行が原則」という認識が向上してきた。生活道路における必要な箇所への速度規制や、最高速度30km/hの区域規制とハンプ等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備等、交通安全対策が展開されてきたところであり、令和8年9月1日から、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路における法定速度の引下げも行われる。

一方で、自転車通行空間の整備形態は車道混在が多くを占めている。また、停車需要の多い路線等の自転車専用通行帯では、通行帯上に停車車両が発生し、自転車はこれら車両を避けて通行するケースも見られる。

このような状況の中、国民を対象とした自転車活用の推進に関するアンケート調査（以下「アンケート調査」という。）<sup>11</sup>の結果においても、自転車利用者の7割、非利用者の8割以上が「安心して走れる自転車通行空間が不十分」と回答している。特定小型原動機付自転車等の普及により、自転車と同じ通行空間を利用する車両が増加していることも踏まえ、自転車通行空間の安全性・快適性向上が課題である。

自転車通行空間の確保に向け、地域において自転車ネットワーク整備を計画的に進めるためには、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を策定することが重要となるが、令和7年度末時点で401市区町村<sup>12</sup>となっており、小規模な自治体で策定率が低調であり、

---

10 国土交通省調べ。自転車専用道路（道路法第48条の13第1項）、自転車道（道路構造令第2条第2号）、自転車専用通行帯（道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯）及び車道混在（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に限る。）の合計。

11 国土交通省が国民を対象として実施したウェブ上でのアンケート調査であり、実施期間は令和7年6月24日～7月31日、総回答数は12,446票である。

12 国土交通省調べ。

DID地区を有する市区町村でも策定率は2割<sup>13</sup>にとどまっている。より多くの地方公共団体において自転車ネットワーク計画が策定され、計画に基づく整備を更に推進していくことが必要である。

欧州諸国では、近隣都市間や都市郊外からの通勤交通やサイクルツーリズムに適した、中長距離の自転車移動を支える高規格の走行環境の整備が脱炭素や健康増進、観光の観点から政策的に推進されている。こうした諸外国で進展している取組について研究を深め、自転車走行環境の高度化に向けて、我が国における適用可能性を検討することが重要である。

自転車駐車においては、自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去等の取組により、令和5年度時点の駅周辺における放置自転車台数は、令和元年から半減となる2万台<sup>14</sup>まで減少した。一方で、依然として一部の駅周辺や中心市街地には放置自転車等が存在し、歩行者や自転車の通行の妨げとなっている地域があるほか、駐輪需要の減少等に直面する地域も出現している。モビリティの多様化等に伴い駐輪ニーズも変化しており、幼児同乗者用自転車（子乗せ自転車）や電動アシスト自転車、カーゴバイク<sup>15</sup>といったサイズの大きい自転車等、多様な人々の駐輪ニーズに応じた環境の整備が求められている。

## 【安全・安心】

自転車関連交通事故件数は長期的には減少傾向を示しているが、全交通事故件数に占める自転車関連交通事故件数の構成比は増加傾向<sup>16</sup>である。令和6年中の自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、自転車側に何らかの法令違反が認められた割合は約4分の3<sup>17</sup>と高止まりであるとともに、自転車以外の交通主体にも何らかの法令違反が認められる場合があることから、道路利用者全体の安全意識

---

13 国土交通省調べ。

14 「令和5年度駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（国土交通省）より。

15 主に貨物輸送を目的とする自転車。欧州では、都市内物流の主要な手段の一つとして活用されている。

16 「令和7年版警察白書」（警察庁）より。

17 「令和6年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」（警察庁）より。

を醸成することが課題である。

また、このような状況において、道路交通法（昭和35年法律第105号）改正により、令和8年4月から自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入され、自転車の交通安全教育の充実と指導取締りの実施による交通ルールの遵守意識の向上を図ることで、地域における自転車の安全利用が促進されることが期待されるほか、自転車通行空間への関心も高まることが予想される。

自転車乗用中の年代別死傷者数では10代の割合が最も高く<sup>18</sup>、また、学校の統廃合により、今後、中高生の自転車通学者や通学距離の増加が想定されることを踏まえ、学校における交通安全教育を更に推進すること、また、通学路の安全性を向上させることが重要である。一方、自転車乗用中の死者のうち65歳以上の高齢者が占める割合は約7割<sup>18</sup>であり、移動経路上の安全性の向上をはじめ、高齢者に対しても所要の対応が必要である。

近年、路車間通信や車車間通信等の情報通信技術の発達を背景に、自転車事故の削減に資する技術開発や取組が進展しており、こうした技術も積極的に取り入れながら、自転車事故を減らすために総合的な対策を講じていくことが必要である。

自転車乗用中死者の約5割は頭部負傷<sup>18</sup>である。道路交通法改正により、令和5年からヘルメットの着用が努力義務化され、ヘルメット着用率は徐々に増加しているものの、令和7年時点で約2割<sup>19</sup>であり、全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を促すことが必要である。

また、自転車対歩行者の交通事故件数は増加傾向<sup>20</sup>にあり、高額賠償事故も発生していることへの社会的対応として、自転車賠償責任保険への加入を義務付ける条例の制定が全国的に進展した。自転車損害賠償責任保険等の加入率は令和6年度時点で63.2%<sup>21</sup>と微増傾

---

18 「令和6年中の交通事故の発生状況」（警察庁）より。

19 「自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果」（令和7年6月調査 警察庁）より。

20 「自転車関連交通事故の状況」（警察庁）より。

21 国土交通省調べ。

向であり、保険等への加入を引き続き推進する必要がある。

近年、自転車に乗れる子どもが少なくなっていることが指摘されている。自転車保有に関する実態では、自転車をほとんど使っていない10代以下の割合は、平成30年度の11%から令和3年度には15%<sup>22</sup>に増加している。これには、自転車を安全に乗れる又は練習できる環境が少ないことも背景にあると考えられ、アンケート調査の結果では、都市部、地方部ともに、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が求められている。

加えて、近年の外国人自転車運転者による交通事故の増加<sup>23</sup>や、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売・利用する事案の発生等、社会的な変化を踏まえた対応が必要である。

さらに、熊本地震や能登半島地震等の近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞が発生しているが、そうした状況において自転車が一定の機動性を有する移動手段であることを踏まえて、災害時における活用を推進することが重要である。

### 【地域の移動環境】

近年の人口減少の加速による需要減や担い手不足等により地方部のみでなく、都市部でさえも地域交通の維持・確保が厳しい状況となっており、公共交通を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」の解消が課題となっている。こうした地域の移動環境に係る課題に自転車としても貢献することが重要であり、公共交通と連携して地域交通のサービスレベルを可能な限り維持する等、地域の移動を支える手段として、自転車の役割を拡大させることが求められる。

自転車と公共交通機関を連携させた取組が全国的に実施されており、サイクルトレインについては、令和6年度時点で実施路線数は

---

22 「2021年度自転車の保有並びに使用実態に関する調査報告書」及び「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」（いずれも一般財団法人自転車産業振興協会）より。

23 「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和7年12月自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）より。

145路線<sup>24</sup>となっている。地域における持続可能な移動環境の確保に向け、日常利用・観光の両面で活用されるようにすることが求められる。

国内の自転車販売台数及び自転車保有台数はともに減少しており、令和3年時点で自転車保有率は1世帯あたり1台程度<sup>25</sup>の水準となっている。一方で、電動アシスト自転車に関しては販売台数に占める割合が増加傾向<sup>26</sup>であり、その世帯保有率は令和6年度末時点で12.1%<sup>27</sup>と普及が進みつつある。また、一充電あたりの走行距離である航続距離も飛躍的に向上する等、性能も向上している。

地域交通を補完する公共性を有する交通手段として、シェアサイクルが広がりを見せており、本格導入された都市の数は令和元年度末の164都市から令和5年度末時点には約2倍の349都市<sup>28</sup>まで全国的に拡大した。一方で、令和3年時点においてシェアサイクルを利用している世帯の割合は全国平均で約2%、14大都市<sup>29</sup>の平均で約3%であり、年齢層では50代以下が全体の8割を占めている等を踏まえ、より多くの地域で、より幅広い層による利用が可能となる環境の整備を促すことが求められる。

### 【健康増進・脱炭素】

我が国では、身体活動・運動の不足は、喫煙、高血圧に次いで、非感染性疾患による死亡に対する3番目の危険因子であることが示唆されている<sup>30</sup>が、運動習慣者の割合は31.3%に留まっている<sup>31</sup>。ま

---

24 国土交通省調べ。

25 「2021年度自転車の保有並びに使用実態に関する調査報告書」（一般財団法人自転車産業振興協会）より。

26 「令和5年経済産業省生産動態統計調査」及び過去の「経済産業省生産動態統計調査」（いずれも経済産業省）より。

27 「消費動向調査 令和7年3月実施調査結果」（内閣府）より。

28 国土交通省調べ。

29 札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市、北九州市。

30 「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」（健康づくりのための身体活動基準・指針の改訂に関する検討会）より。

31 「令和6年国民健康・栄養調査」（厚生労働省）より。運動習慣者の割合は年齢調整値。

た、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しているほか、メタボリックシンドローム<sup>32</sup>やロコモティブシンドローム<sup>33</sup>の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となっている。平成28年と令和3年を比較すると、スポーツとしての行動者率が低下した種目が多い中、ウォーキング・軽い体操やサイクリングは上昇<sup>34</sup>しており、手軽に運動できる自転車を活かし、自然と身体を動かせる環境づくりや、身近で運動や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である。

また、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いる。日常的な運動につながる自転車通勤は、健康経営優良法人認定制度でも評価されている等、労働生産性の向上に寄与するほか、経費の削減、短中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保等、事業者・従業員双方にとってメリットがある。前計画期間中において、自転車通勤の優良企業の認定等の取組が推進したものの、通勤目的の自転車分担率はわずかに減少<sup>35</sup>しており、自転車通勤の更なる普及促進が必要である。

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、地球温暖化対策は喫緊の課題である。我が国の二酸化炭素排出量のうち、道路分野は約2割<sup>36</sup>を占める中、道路分野の脱炭素化の推進を図るため、道路法（昭和27年法律第180号）が改正され、脱炭素化の推進を含む道路網の整備に関する基本理念が新たに

---

32 内臓脂肪症候群。内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上をあわせもった状態。

33 運動器症候群。運動器（身体運動に関わる骨、筋肉、関節、神経等）の障害のために移動機能が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態。

34 「令和3年社会生活基本調査」及び「平成28年社会生活基本調査」（いずれも総務省統計局）より。令和3年調査における、過去1年間（2020年10月20日から2021年10月19日まで）の主な生活行動の調査時期は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う2回の「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言」を含んだ期間となっている。

35 「令和3年度全国都市交通特性調査」及び「平成27年度全国都市交通特性調査」（いずれも国土交通省）より。

36 「2022年度（令和4年度）の温室効果ガス排出・吸収量（詳細）」（環境省、国立環境研究所）より。

創設されるとともに、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みが令和7年10月から導入された。

自動車による移動は、一人での利用が約6割、5km以内の利用が約4割を占める<sup>37</sup>ことから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通の利用との組合せを含め、自転車の利用へと転換することが必要である。

### 【観光地域づくり】

コロナ禍において大きく落ち込んだ観光需要が堅調な成長軌道にある中で、一部の地域・時間帯における観光客の過度な集中により、オーバーツーリズムが課題として顕在化している。当該課題に対応しつつ、2030年訪日外国人旅行者数6,000万人、消費額15兆円を達成するためには、更なる地方誘客の推進が必要である。地域における魅力的な観光コンテンツの整備等に加えて、自転車を含めた移動手段の確保・充実が重要である。

自転車で沿道の景色や地域の観光資源を楽しみながら移動することを目的とするサイクルツーリズムについては、前計画期間中において、ナショナルサイクルルート<sup>38</sup>やサイクルツーリズム推進モデルルート<sup>39</sup>の取組が進展した。ナショナルサイクルルートは新たに3ルートが加わって計6ルートとなり、モデルルートは令和6年度時点で117ルート<sup>40</sup>となった。サイクルツーリズムは、地域資源を活かした持続可能な観光に資するものであり、インバウンド等の観光需要の地方部への誘引だけでなく、災害復興に向けた交流人口の拡大等の多様な観点から取り組まれており、引き続き、サイクリストの受入環境整備やインバウンドに対応した情報発信等、世界に誇る

---

37 「令和3年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）より。

38 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へ周知を図るため、走行環境や受入環境等について一定の要件を満たすルートを対象として、自転車活用推進本部長が指定するもの。

39 官民の関係者等で構成される協議会において、走行環境や受入環境の整備、情報発信等を継続的に行うものとして、複数の市町村にまたがり広域的に設定されたもの。

40 国土交通省調べ。

サイクリング環境の整備が求められる。また、世界で約1兆米ドル<sup>41</sup>の市場規模といわれるアドベンチャーツーリズムが盛り上がりを見せる中、マウンテンバイク等により自然を楽しむことは、新たな観光資源になり得る。

サイクルスポーツについては、令和6年における国際自転車競技連盟（UCI）認定のレース数は9レース<sup>42</sup>となり、国際規格の環境整備が進展したほか、サイクルイベントも全国各地で開催されている。こうした取組を通じて、交流人口を増加させ、地域の活性化につなげることが求められる。

また令和9年には、自転車や交通計画、都市づくりに関する質の高い知識や有益な最新情報を国際レベルで広めること等を目的とする自転車国際会議であるVelo-city<sup>43</sup>が、我が国で初めて愛媛県にて開催される予定である。こうした国際会議等の誘致により、通行空間の整備や、地域活性化、観光振興といった分野に関する海外の文化や知見を取り入れつつ、国内の自転車活用に関わる機運を高め、我が国の優れた自転車関連の文化、技術、取組等を世界に発信することにより、国内外からのサイクリストや自転車関連の観光客等を呼び込み、国内の観光地域づくりや自転車活用の更なる推進につなげることを求められる。

---

41 Adventure Travel Trade Association (ATTA) 「Adventure Travel Market Sizing and the New Adventure Traveler」 (令和7年) より。

42 「公益財団法人日本自転車競技連盟ウェブサイト」 より。

43 自転車政策や革新に関する対話と交流のためのグローバルなプラットフォームとして広く認知されている世界有数の自転車国際会議。自転車政策立案者、実務者、研究者、専門家、自転車愛好家等、1,000人を超える多様な国際的参加者が集い、自転車に関する学術会議として、観光、安全利用、都市計画など様々な議題について議論するとともに、開催都市で行われる自転車パレードなど、文化交流促進を図るもの。

## 4. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、2章で掲げたビジョンの実現に向け、3章で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり5つの目標を掲げる。

- 目標1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現
- 目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- 目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成
- 目標4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現
- 目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

また、これらの目標達成のために、法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めるとともに、その進捗を確認するための指標を設定する。

## 目標 1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

自転車の活用を更に促進し、自転車利用を増やしていくためには、自転車利用者が安全で快適に自転車を利用できるとともに、歩行者を中心とした全ての道路利用者と共存していくことが重要である。そのため、自転車の活用を推進していく上での基盤となる、自転車通行空間や自転車駐車場をはじめとする良好な自転車利用環境の実現を目指す。

地方公共団体による自転車活用推進計画は、各地域で良好な自転車利用環境を整備していくために重要であることから、「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」（平成30年8月国土交通省自転車活用推進本部）の改定及び周知等により、地域の実情と課題に応じた計画の策定に向け、支援策を講じる。

安全・快適な自転車ネットワークの整備には、通勤利用や中高生の通学利用を重視したネットワーク等、地域の実情や課題を踏まえ、対象者や施策に応じた自転車ネットワークを検討し、その構築を計画的に促進していくことが重要である。このため国は、関係者との連携体制の構築等により自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月国土交通省道路局・警察庁交通局）の改定及び周知等を行い、地方公共団体と連携して自転車ネットワークの整備を推進する。加えて、自転車通行空間の確保を促進するため、路外駐車場等の整備や、自転車専用通行帯における停車抑制対策等を推進する。

また、更なる自転車の利用促進に向け、広いスペースを有する駐輪ニーズへの対応等、多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進する。さらに、自転車ネットワーク計画の質の向上や、シェアサイクルの利便性向上に向けて、情報通信技術の活用を推進する。

これらの自転車の利用環境の整備においては、歩行者・自転車中

心のまちづくりとの連携が重要であることから、「ゾーン30プラス」の整備等の生活道路における通過交通の抑制や無電柱化といった施策と合わせた総合的な取組を実施する。

### 〔実施すべき施策〕

1. 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施策の着実な実施を促進する。
2. 歩行者、自転車及び自動車が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推進する。
3. 自転車通行空間の確保を促進するため、路外駐車場等の整備、自転車専用通行帯における停車抑制対策、違法駐車取締り等を推進する。
4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進する。
5. 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する。
6. 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する。

### 〔指標〕

- ・ 自転車活用推進計画を策定した市区町村数  
317市区町村（令和7年度）→ 800市区町村（令和12年度）
- ・ 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数  
401市区町村（令和7年度）→ 800市区町村（令和12年度）
- ・ 自転車通行空間の整備延長<sup>44</sup>  
9,841km（令和6年度速報値）→ 12,000km（令和12年度）

---

<sup>44</sup> 全国において整備された自転車通行空間（自転車道、自転車専用道路、自転車専用通行帯、車道混在）の整備延長の合計。

## 目標 2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車を取り巻く交通事故情勢が厳しい状況にある中、令和8年4月から自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入された。自転車の交通ルールに係る遵守意識の向上のための、自転車の交通安全教育の充実や指導取締りの実施に加え、安全な自転車走行環境の整備を推進することで、歩行者、自転車及び自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重し合う安全で安心な交通環境の創出を目指す。

より安全に自転車を利用できる交通環境を創出するためには、自転車利用者だけでなく、自動車運転者を含む道路利用者全体の安全意識を醸成することが重要である。このため、自動車運転者に対する自転車の交通ルール等に関する教育の推進や、自転車販売事業者に対する購入者への自転車の交通ルール等の説明の働きかけ、外国人に対する日本の交通ルール・マナーの理解の徹底等を推進する。

人口10万人あたり年代別死傷者数（自転車乗車中）に占める割合が高い10代の利用者に対しては、学校等の教育主体による交通安全教育を充実させることが重要となる。このため、未就学児から高校生をはじめとするライフステージに応じた学校等の関係機関・団体が連携した交通安全教育や、保護者の安全意識向上に関する関係機関への周知に加え、交通安全教育を行う指導者に自転車交通ルールの理解を深めてもらうために研修内容の充実を図る等、自転車の交通安全教育を推進する。

これらに加え、中学生・高校生等による自転車通学を更に安全なものにするため、交差道路等を含む地区の安全向上策をはじめ関係する取組を推進する。

また、自転車利用者の交通ルール遵守に向けて、自転車事故の発生状況等を踏まえた指導・取締りの推進や、ペダル付き電動バイクの交通違反の取締り強化を図る。車両の不具合による事故がないよ

う、自転車販売店を核とした日常の点検整備の推進に関する広報啓発等により自転車の点検整備を促進する。さらに、ITS等の情報通信技術を活用して自転車事故を削減するため、技術検証や社会実装の推進等を図る。

自転車の練習を含め子ども等が安全に自転車に乗れる環境を確保するため、公園等の活用を図る。

また、災害時において一定の機動性を有する自転車の特徴を活かし、被災状況の把握手段等、災害や地域の特性を踏まえながら、災害時における自転車の活用を図る。あわせて、自転車対自転車も含めた自転車事故に備えて、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を引き続き推進する。

### 〔実施すべき施策〕

7. 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する。
8. 自転車の交通安全教育を推進する。
9. 通学環境をはじめ、自転車通学の更なる安全確保を図る。
10. 自転車の点検整備を促進する。
11. 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入を踏まえ、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心とした自転車利用者に対する指導・取締りの実施により、自転車利用の安全・安心な利用を促進する。
12. 公園等の活用により、子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出を促進する。
13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。
14. 地域社会の安全・安心の向上を図るため、災害時における自転車の活用を推進する。
15. 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

## 〔指標〕

- ヘルメット着用率<sup>45</sup>  
21.2%（令和7年6月）  
→ 学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用推進等により、毎年調査において、前年以上の着用率の向上を目指す。（令和8年～12年）
- 自転車損害賠償責任保険等の加入率<sup>46</sup>  
65.4%（令和7年度）→ 69.9%（令和12年度）

---

45 警察職員が街頭で調査した、自転車の運転者及び同乗者のヘルメット着用割合。

46 自転車利用者（自転車を月に数日以上利用している者）のうち、自転車損害賠償責任保険等に加入している者の数。

### 目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成

公共交通を地域住民や来訪者が利用できない「交通空白」の解消が全国的な課題となっているなか、公共交通と連携しつつ、地域における移動手段として自転車の役割を拡大し、良好な地域の移動環境の形成に寄与する。

自転車と地域交通との連携を促進することで、「交通空白」等の地域の移動課題の解決に貢献できるよう、地域公共交通計画やまちづくりに関する計画等への自転車交通の位置付けを進めるほか、地域の施設を拠点として活用した公共交通と自転車の連携に関する取組を推進する。また、公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を公共交通との連携の観点から促進するため、公共の自転車駐車場等を含むモビリティハブの設置推進、附置義務駐輪場や駐車場のポートへの転用に関する技術的助言、シェアサイクルに関するシステム連携のためのAPI標準化等を図る。加えて、日常の移動手段として自転車を利用してもらい環境整備の一環として、公共交通機関への自転車の持込みを促進するため、サイクルトレイン等の導入促進や、経路検索サービスへの表示等の利便性向上を図る。

また、自転車の日常利用の更なる促進に向け、目標1及び2の施策に加えて、「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）の周知等により自転車通勤を引き続き促進するほか、海外事例も参照しつつ目的地の最寄り駅・バス停からの自転車利用の促進を図る。

さらに、高齢者や子育て世帯を含め、安全・快適に利用できるモビリティとして自転車の役割を拡大するため、電動アシスト自転車の初期整備・点検整備の促進や、アシスト方法に係る研究等、多様なニーズに対応した高い安全性を備える自転車の開発及び普及を促進する。

### 〔実施すべき施策〕

16. 自転車と地域の公共交通等との連携を促進する。
17. 公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を促進する。
18. 公共交通機関への自転車の持込みを促進する。
19. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。
20. 高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
21. 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する。

### 〔指標〕

- ・ シェアサイクルの導入市区町村数<sup>47</sup>  
323市区町村（令和6年度）→ 500市区町村（令和12年度）
- ・ 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数<sup>48</sup>  
95企業・団体（令和7年度）→ 250企業・団体（令和12年度）
- ・ 自転車の安全基準に係るマークの普及率<sup>49</sup>  
44.3%（令和6年度）→ 50%（令和12年度）

---

47 シェアサイクルサービスが導入されている市区町村の数（実験段階を除く）。

48 自転車通勤を認めており、宣言企業の認定基準を満たす企業または団体からの応募を受け、自転車活用推進本部事務局及び自転車活用推進官民連携協議会により、審査の上、認定された企業・団体数。

49 国内販売向けに製造・輸入された自転車における、自転車の安全基準に係るマーク（BAA、SG、JIS）の貼付の割合。

## 目標4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

日常生活の移動手段としての自転車利用により自然と身体を動かすこと、また、運動・スポーツとして自転車を取り入れることを促進することで、日常の身体活動量を増加・底上げし、生活習慣病の予防やQOLの向上を図り、心身の健全な発達や国民の健康寿命の延伸を目指す。

また、自転車利用の促進により、短中距離の自動車利用について、自転車へと移動手段の転換を図り、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて貢献する。

国民の健康に関する理解の底上げを図り、自転車を利用した健康づくりを促進するため、地方自治体、企業、スポーツ団体等における好事例の収集及び情報発信や、自転車活用による健康づくりについての広報啓発等を図るとともに、サイクルスポーツや自転車競技の普及・振興を推進する。

自転車の利用を促進することで環境負荷の軽減を図るため、自転車での移動に取り組む企業との連携や、道路を含む公共用地へのシェアサイクルポート設置の推進による道路分野における脱炭素等を推進する。加えて、自転車を含む使用済製品のリユースの促進や、ライフサイクルコストを意識した自転車や自転車部品の研究開発支援等により、自転車におけるサーキュラーエコノミーを推進する。

また、公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及や、自転車通勤等の促進により、自転車利用への転換を促進することで脱炭素社会の実現に寄与していく。

### 〔実施すべき施策〕

22. 国民の健康に関する理解を底上げし、自転車を利用した健康づくりを推進する。
23. サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興を推進する。

24. 自転車の利用促進により、環境負荷の軽減を推進する。
25. 自転車におけるサーキュラーエコノミーを推進する。
26. 公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を促進する。(17の再掲)
27. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。(19の再掲)

## 〔指標〕

- ・ サイクリングを通じた運動・スポーツの機会創出
  - 運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率<sup>50</sup>  
8.2% (令和3年) → 10% (令和13年)
  - 運動・スポーツ実施率<sup>51</sup>  
51.7% (令和7年度) → 70% (令和8年度)
  - 運動習慣者の割合<sup>52</sup>  
31.3% (令和6年度) → 40% (令和14年度)
- ・ 健康寿命の延伸<sup>53</sup>  
健康寿命: 男性72.57年・女性75.45年、平均寿命: 男性81.05年・女性87.09年 (令和4年度)  
→ 平均寿命の増加分を上回る健康寿命の増加 (令和14年度)
- ・ デコ活応援団 (官民連携協議会) の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取り組む会員数  
298件 (令和7年度)  
→ デコ活応援団 (官民連携協議会) などの場において自転車の活用推進を呼びかけることで、公共交通・自転車・徒歩での移動に取り組むデコ活応援団参画企業、団体等を着実に増加させる。(令和12年)

---

50 運動やスポーツとしてのサイクリングを、過去1年間に1日以上実施した者の割合 (10歳以上が対象)。

51 運動やスポーツを、週1日以上実施している者の割合 (20歳以上が対象)。

52 運動やスポーツを、1回30分以上・週2回以上実施し、1年以上継続している者の割合 (20歳以上が対象) ※ 年齢調査値。

53 日常生活に制限のない期間の平均。

- ・ 通勤目的の自転車分担率<sup>54</sup>  
13.8%（令和3年度） → 20%（令和12年度）

---

54 通勤目的のトリップ（移動）のうち、その交通手段が自転車のみ、または自転車を鉄道等の端末に用いたトリップが占める割合。

## 目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

自転車で沿道の景色や地域の観光資源を楽しみながら移動することを目的とするサイクルツーリズムを引き続き推進するほか、観光地における二次交通や地域内周遊の手段としての自転車活用を推進することで、地域経済に寄与するマーケットの形成をはじめ、観光地域づくり・地域活性化を図る。

国内外から地方部等へ観光客を呼び込む一つのコンテンツとしてもサイクルツーリズムを推進するため、ナショナルサイクルルート制度の充実をはじめ、サイクリングルートの走行環境及び受入環境の整備並びに情報発信の強化や、マウンテンバイクを活用した様々な取組の推進等により、世界に誇るサイクリング環境を創出する。

また、観光客の回遊性の向上やオーバーツーリズム対策、地域の移動手段の確保等の観点から、地域が行う観光における自転車活用推進の取組の支援や、シェアサイクルを利用する訪日外国人に向けた日本の交通ルールの周知徹底・広報啓発等を推進する。

サイクルスポーツやサイクルイベントが地域の活性化につながるものとなるよう、市民参加型のサイクリングイベントや世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催のほか、自転車活用による地域活性化に取り組む人材確保に取り組む。加えて、自転車に関する国際会議や国際的な大会等の誘致を推進し、日本の自転車に関する文化、技術、取組等の世界への発信等を進める。

### 〔実施すべき施策〕

28. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。
29. 自転車活用による観光地域づくりを推進する。
30. 障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域の活性化を推進する。

31. 自転車に関する国際会議や国際的な大会等の誘致を推進する。

〔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<sup>55</sup>  
117ルート（令和7年度）→ 140ルート（令和12年度）
- ・ 国内旅行（宿泊・日帰り）においてバイク・自転車を利用した旅行者率<sup>56</sup>  
1.54%（令和7年）→ 1.78%（令和12年）

---

55 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。

56 年間の国内旅行者数（宿泊・日帰り）のうち、「国内旅行（宿泊・日帰り）においてバイク・自転車を利用した旅行者数」が占める割合。

## 5. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

4. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別紙のとおり定める。

## 6. 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

### (1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携して施策の推進を図る。また、地方公共団体に対して、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を促すとともに、当該計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者、国民等が相互に連携が図られるように、国の地方支分部局をはじめとする関係者に対して要請する。

さらに、自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体等の担当者や大学関係者等のスキルアップを図るため、これらの関係者が一堂に会する会議を開催すること等により、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組を推進する。

### (2) 計画のフォローアップと見直し

本計画について、有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表する。その際、各目標における取組の進捗状況については、それぞれの目標に設定した指標を用いてフォローアップを行う。

また、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行う。

### (3) 調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等について、産官学が連携して取り組むよう、関係者へ働きかける。また、民間が保有する各種データを含めた自転車に関する

る統計等の整備を図る。

さらに、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、国や関係団体等により構成される自転車活用推進官民連携協議会の枠組みも活用し、自転車の活用について国民の理解と関心を深めるために、国民各層に対して、自転車の魅力を多面的に訴求する等、戦略的な広報活動を展開する。

#### **(4) 財政上の措置等**

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、その負担の在り方について検討を行う。また、本計画に基づき、民間団体等が実施する取組に対して必要に応じて支援策を講じる。

別紙（自転車の活用の推進に関し講ずべき措置）

目標 1 安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現	
施策	講ずべき必要な措置
1. 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施策の着実な実施を促進する。	①地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、先進事例等を踏まえて「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を改定して地方公共団体に周知するとともに、地方版自転車活用推進計画の策定状況をウェブサイトで公開する。
	②地方公共団体における自転車ネットワーク計画の策定の更なる促進のため、国と都道府県の連携体制を構築し、市区町村に対して計画策定の働きかけや技術支援を行い、施策の実施を協力して進める。
2. 歩行者、自転車及び自動車が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推進する。	①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整備計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する。
	②道路構造令に規定した「自転車通行帯」の設置について、地方公共団体の条例への位置付けを促進する。
	③自転車交通を含め、全ての交通に対する一層の安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理を進める。
	④交差点における自転車関連交通事故を減らす観点から、分かりやすさに留意しながら、自転車が従うべき信号機と標識の設置と運用を推進する。
	⑤地域の交通状況等を踏まえ、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車専用の通行空間の整備を推進するため、既存の道路空間を再配分する手法の検討手順等を検討し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定する。また、車道混在や自転車歩行者道、自転車走行環境の高度化を含め、幅広いサービスレベルに応じた通行空間のあり方について検討を進める。
	⑥農道、臨港道路を含む道路、河川等の施設管理者や都道府県警察等による横断的協議機関の設置を促進し、各者の連携による安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。
3. 自転車通行空間の確保を促進するため、路外駐車場等の整備、自転車専用通行帯における停車抑制	①自転車通行空間の整備と合わせて、貨物車の荷さばきスペースの確保に向け、路外共同荷さばき駐車場の整備等の取組を促進するほか、適切な官民の役割分担の下、物流事業者や地域の関係者間の連携によるソフト・ハード両面からの路上荷さばき対策を推進する。

<p>対策、違法駐車取締り等を推進する。</p>	<p>②利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。</p> <p>③自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制を実施するほか、ゴム製ポール等の設置による停車抑制対策を推進する。</p> <p>④地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。</p> <p>⑤駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を適切に推進する。</p>
<p>4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進する。</p>	<p>①路外への自転車駐車場設置を推進する。</p> <p>②放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備や利用率向上に向けた取組についてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。</p> <p>③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第5条第2項に基づき、鉄道事業者が、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力するよう鉄道事業者に求めていくとともに、地方公共団体等からの要望に応じ、国としても、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に参画し、個別事案の解決に向けた指導・助言を行う。</p> <p>④子乗せ自転車等の大きめの自転車や、カーゴバイク等の多様な自転車に係る広いスペースを有する駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。</p>
<p>5. 地方公共団体における自転車活用推進計画策定、自転車ネットワーク計画等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。</p>	<p>①自転車の利用実態に即した自転車通行空間の計画的な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り、効率的な自転車活用推進計画策定等や施策の取組に対する支援の在り方を検討する。</p> <p>②地方公共団体において、自転車プローブデータ等のデータの活用により施策目的や対象を明確にした自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、自転車</p>

	<p>通行空間の整備状況等の情報のオープンデータ化を促進する。</p>
<p>6. 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する。</p>	<p>①地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクト・プラス・ネットワークの取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や自転車駐車場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。</p> <p>②地域を豊かにする人中心の賑わいのある道路空間を構築する取組の一環として、歩行者利便増進道路（ほこみち）等において、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することにより、回遊性の確保等による歩行者等の利便性の向上を図るとともに、サイクルポートの設置と合わせた自転車通行空間の整備を促進する。</p> <p>③歩行者・自転車利用者の安全・安心な通行空間確保に向け、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」の整備を行うとともに、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を実施する。</p> <p>④無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づく無電柱化推進計画を踏まえ、無電柱化に合わせて安全で快適な自転車通行空間の確保が図られるよう、地方公共団体等に対し、都道府県無電柱化推進計画及び市町村無電柱化推進計画の策定を働きかけ、必要な技術的支援を積極的に行う。</p>

## 目標 2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	講ずべき必要な措置
<p>7. 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する。</p>	<p>①地方公共団体や民間団体等とも連携し、自転車の購入時等の様々な機会を通じて、「自転車安全利用五則」や「自転車ルールブック」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。また、配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、関係事業者等への交通安全対策の働きかけ等を推進する。</p>
	<p>②自転車の安全利用について、「全国交通安全運動推進要綱」において運動重点に盛り込む等、国民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。</p>
	<p>③自転車事故の被害を軽減するため、地方公共団体等の関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や広報啓発等により、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、自転車利用時におけるヘルメット着用の促進を図る。</p>
	<p>④交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図るほか、効果的と認められる交通ボランティア活動の各種取組等について関係機関・団体への周知を図る。</p>
	<p>⑤高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の高齢者対象の交通安全教室を実施する。</p>
	<p>⑥自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。</p>
	<p>⑦自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となるよう、国及び地方公共団体の所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。</p>
	<p>⑧自動車教習所において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を行っていく。</p>
	<p>⑨高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関する技術・製品開発等を支援する。</p>

	<p>⑩自動車運転免許更新時講習において使用する教本の中で、「自転車安全利用五則」の遵守、自転車通行空間等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールや自転車の側方通過時の安全確保に関する教育を行っていく。</p>
	<p>⑪高齢者講習において使用する教本の中で、自転車乗用中の死者・負傷者数のうち高齢者の占める割合が高くなっていることや「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、高齢運転者に対して自転車の交通ルールの周知を図っていく。また、高齢者に対し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進する。</p>
	<p>⑫自転車販売事業者等に対し、自転車購入者に自転車の安全利用や交通ルール等について説明するよう、働きかけを行う。</p>
	<p>⑬在留外国人や訪日外国人に対する、地域社会や関係事業者と連携した日本の交通ルールやマナーの理解・徹底を図る。</p>
<p>8. 自転車の交通安全教育を推進する。</p>	<p>①都道府県に対し、交通安全教育の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援するとともに、指導の参考となる資料を周知する。</p>
	<p>②未就学児から高校生をはじめとする発達段階に応じたライフステージごとの、自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育を、関係機関・団体が連携して推進する。また、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組の実践方法や事例等を関係機関へ周知する。</p>
	<p>③交通安全活動推進センターや交通安全指導者養成講座等における、交通安全教育に係る指導者等の研修において、自転車の交通ルール等に関する内容の充実を図る。</p>
<p>9. 通学環境をはじめ、自転車通学の更なる安全確保を図る。</p>	<p>①中学生・高校生の通学中の自転車事故を減らすため、交差道路等を含む地区の安全向上策を推進するとともに、自転車や自動車等の接近をセンサーで感知し、各利用者等に注意喚起する看板の設置等、道路管理者、教育委員会、学校、PTA、警察、自治会等の連携の下、交通安全対策を面的に実施する。</p>
	<p>②未就学児から高校生をはじめとする発達段階に応じたライフステージごとの、自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育を、関係機関・団体が連携して推進する。また、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組の実践方法や事例等を関係機関へ</p>

	<p>周知する。(2-8-②の再掲)</p> <p>③自転車事故の被害を軽減するため、地方公共団体等の関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や広報啓発等により、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、自転車利用時におけるヘルメット着用の促進を図る。(2-7-③の再掲)</p> <p>④地域の交通状況等を踏まえ、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車専用の通行空間の整備を推進するため、既存の道路空間を再配分する手法の検討手順や幅広いサービスレベルに応じた通行空間のあり方等を検討し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定して地方公共団体等に周知する。(1-2-⑤の再掲)</p> <p>⑤消費者が、身体に合った車体の大きさに加え、通学用車両に係る学校の規定等も踏まえつつ、通学距離、通学路等の利用環境や利用の態様に適した車種を適切に選べるよう、車両に関する専門知識を有するスタッフ(BAA<sup>57</sup>アドバイザー、SBAA PLUS 認定者<sup>58</sup>等)を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入のアドバイスやサポートを行うよう促す。</p>
10. 自転車の点検整備を促進する。	<p>①一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技士や公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備士に係る資格試験への支援を行うとともに、交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。</p> <p>②自転車技士及び自転車安全整備士の能力向上と受験者の負担軽減に向けた更なる改善等について検討するよう働きかける。</p> <p>③自転車の点検整備の重要性に係る意識の醸成や、利用者が気軽に点検整備を受けられる環境の整備といった観点から、自転車販売店を核とした日常の点検整備の推進や、出張による点検整備といった様々なサービスの好事例等に関する広報啓発を行う。</p> <p>④身体に合った自転車選びや利用目的・用途に適した車種選びなどをアドバイスする人材(BAAアドバイザー、SBAA PLUS認定者等)を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入のアドバイスやサポートを行うよう促す。</p>
11. 自転車の交通違反に対する交通反則	<p>①関係機関・団体と連携の上、自転車の安全利用の促進を図るため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進める。</p>

57 BAA (BICYCLE ASSOCIATION (JAPAN) APPROVED) : 「自転車協会認証」の略。

58 SBAA PLUS 認定者 : スポーツ用自転車販売の経験、知識や技量を兼ね備えたスポーツ用自転車のアドバイザー。

<p>通告制度の導入を踏まえ、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心とした自転車利用者に対する指導・取締りの実施により、自転車利用の安全・安心な利用を促進する。</p>	<p>②自転車事故の発生状況、地域住民の要望等を踏まえ、自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、指導・取締りを推進する。</p> <p>③一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。</p> <p>④ペダル付き電動バイクについては、いわゆる電動アシスト自転車ではなく、原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートの取得、車体への表示が必要なほか、運転に当たっては免許及び乗車用ヘルメットが必要なこと等、遵守すべき交通ルールの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。</p>
<p>12. 公園等の活用により、子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出を促進する。</p>	<p>①都市公園及び自然公園を活用した自転車利用の好事例を周知することにより、都市公園及び自然公園において、子ども等が安全に自転車に乗れる環境の醸成を図る。</p>
<p>13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。</p>	<p>①ITS等を活用し自転車と自動車等の事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進する。</p> <p>②自転車事故を削減するための技術開発を支援する。</p>
<p>14. 地域社会の安全・安心の向上を図るため、災害時における自転車の活用を推進する。</p>	<p>①災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、国道事務所等において自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化するとともに、地方公共団体においても災害時の自転車の活用が促進されるよう働きかける。</p> <p>②災害や地域の特性を踏まえ、地方公共団体における災害時の移動手段としての自転車活用について情報収集及び発信を進める。</p>
<p>15. 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。</p>	<p>①都道府県等に対し、標準条例を活用する等により、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。</p> <p>②自転車活用推進官民連携協議会等と連携し、ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、国民や企業に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。</p> <p>③自転車販売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償責任保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう、働きかけを行う。</p>

### 目標3 自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成

施策	講ずべき必要な措置
<p>16. 自転車と地域の公共交通等との連携を促進する。</p>	<p>①「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（平成27年5月国土交通省）や「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等において、シェアサイクル等の自転車の活用、地方版自転車活用推進計画との連携に係る記載や、公共交通と自転車とのネットワーク上の連携に係る記載を充実させるとともに、地方公共団体の好事例の情報収集及び情報発信を行い、他地域への展開を図る。</p> <p>②通学や部活動、通院等の地域の移動について、地域の施設を拠点として活用しつつ、自転車が公共交通と連携して補完する取組について、事例づくり及び情報発信を行う。</p>
<p>17. 公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を促進する。</p>	<p>①面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資する等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有するシェアサイクルの普及を更に促進するため、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（令和5年9月国土交通省・自転車活用推進本部）の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる。</p> <p>②公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅やバス停等の周辺においてサイクルポートを含むモビリティハブの設置を推進するとともに、関係機関に対して各モビリティの連携に向けた情報提供を継続して行う。</p> <p>③公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルや自転車等の安全性及び快適性を向上するため、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。</p> <p>④サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。</p> <p>⑤利用状況等を踏まえ、公共の自転車駐車場内におけるサイクルポートの設置を推進する等、公共の自転車駐車場のモビリティハブとしての機能向上を図る。</p> <p>⑥移動しやすい環境を整備するため、シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスの MaaS における活用について、事業実施への支援や好事例の横展開等を行う。</p>

	<p>⑦複数事業者のシェアサイクルのポートに係る情報の経路検索サイト等での表示等が円滑に行われるよう、シェアサイクルに関するシステム連携のための API 標準化等を進める。</p>
	<p>⑧シェアサイクル等が、他の交通機関と同様に経路等のインターネット検索ができるよう、世界共通データ仕様である GBFS (General Bikeshare Feed Specification) の国内標準化について検討を進める。</p>
<p>18. 公共交通機関への自転車の持込みを促進する。</p>	<p>①鉄道事業者やバス事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバス及びサイクルシップ（以下「サイクルトレイン等」という。）の取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、先進事例の共有を行うとともに、導入・運用に向けた整理を行う。また、通勤通学時間帯を含む自社路線におけるサイクルトレイン等の実施を事業者に働きかける。</p>
	<p>②サイクルトレイン等の認知度の向上、利用に係る利便性の向上等を図るため、経路検索サービスや自転車用ナビ等への表示、予約及び決済のワンストップ化に向けた検討を進める。</p>
<p>19. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。</p>	<p>①自転車活用推進官民連携協議会等を通じ、「自転車通勤導入に関する手引き」の企業・団体への周知を推進するほか、「『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自転車駐車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>
	<p>④自宅から駅・バス停への移動だけでなく、目的地最寄りの駅・バス停から目的地までの移動と併せて両側で自転車利用を促すことで、通勤や通学における自転車利用の促進が期待できることから、海外等の先進事例の研究に基づいた施策の具体化を図る。</p>
<p>20. 高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。</p>	<p>①JIS 規格と ISO との整合化作業を進めるとともに、JIS 規格をベースとした SG 基準や BAA 基準について、JIS 規格の改正に応じて順次改正する等、整合性の維持を図り、これらの規格等に関し、消費者が容易に理解できるような情報提供を行うよう促す。</p>

	<p>②消費者が安全に自転車を利用できるよう、自転車に関する消費者事故等の情報を集約・分析するとともに、必要に応じて、独立行政法人国民生活センターによる商品テストを行い、その結果等も活用しつつ、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。</p>
	<p>③自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかける。</p>
	<p>④電動アシスト自転車の安全性と両立した更なる普及に向け、BAA マーク含めた安全性能に係る周知・啓発に取り組むとともに、販売事業者に対して、初期整備の実施の徹底や、点検整備の案内等安全に係る説明を行うよう促す。</p>
<p>21. 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する。</p>	<p>①高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関する技術・製品開発等を支援する。(2-7-⑨の再掲)</p> <p>②障害の有無にかかわらず、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、自転車の多様性も踏まえ、自転車通行空間の利用のあり方等の検討を行う。</p> <p>③電動アシスト自転車について、高齢者や子育て世代向け、勾配の多い地域での移動手段等として有効であることを踏まえ、利便性・快適性・安全性を向上させる観点から、アシスト方法等について引き続き研究を進める。</p>

## 目標4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

施策	講ずべき必要な措置
22. 国民の健康に関する理解を底上げし、自転車を利用した健康づくりを推進する。	<p>①地方自治体、企業、スポーツ団体等において自転車を活用している好事例の情報収集及び情報発信を進め、他地域への展開を図る。</p> <p>②健康増進に関する調査・研究の結果を基に、運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車活用を含む健康づくりについて広報啓発を強化する。</p> <p>③サイクルスポーツを通じた健康増進に係る取組への支援を通じ、自転車を活用した健康づくりを推進する。</p>
23. サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興を推進する。	<p>①国際規格に合致した競技施設の整備に対する国としての支援について周知する。</p> <p>②サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、既設競輪場を活用した市民参加の取組や、公園等の有効活用等を促進する。</p>
24. 自転車の利用促進により、環境負荷の軽減を推進する。	<p>①短中距離の移動においては自転車の利用を呼びかけるなど、環境保全及びCO<sub>2</sub>の削減による地球温暖化防止に関する広報啓発を行う。</p> <p>②デコ活を通じて、自転車での移動をより一層推進する。</p> <p>③道路に係る脱炭素化の推進等の観点から、自動車による輸送のうち短中距離移動など、代替できる部分については、自転車利用環境の改善により低炭素な移動手段である自転車への転換を促進するため、自転車通行空間の整備や道路を含む公共用地におけるシェアサイクルのポート設置を推進する。</p>
25. 自転車におけるサーキュラーエコノミーを推進する。	<p>①リユース等の促進に関するロードマップに基づき、自転車を含む使用済製品のリユースを促進する。</p> <p>②自転車防犯登録の全国統一化が可能な事項について、都道府県警察に対する調査を踏まえながら、自転車防犯登録の関係団体と連携し、検討を進める。</p> <p>③自転車防犯登録のデジタル化について、自転車防犯登録の関係団体を支援しながら、検討を進める。</p> <p>④ライフサイクルコストを意識した自転車や自転車部品の研究開発を支援する。</p> <p>⑤電動アシスト自転車のバッテリーが適切に廃棄・回収されるよう、引き続き、販売時における説明をはじめ、広報啓発を強化するよう促す。</p>

<p>26. 公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を促進する。 (17の再掲)</p>	<p>①面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資する等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有するシェアサイクルの普及を更に促進するため、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」(令和5年9月国土交通省・自転車活用推進本部)の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる。(3-17-①の再掲)</p>
	<p>②公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅やバス停等の周辺においてサイクルポートを含むモビリティハブの設置を推進するとともに、関係機関に対して各モビリティの連携に向けた情報提供を継続して行う。(3-17-②の再掲)</p>
	<p>③公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルや自転車等の安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。(3-17-③の再掲)</p>
	<p>④サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。(3-17-④の再掲)</p>
	<p>⑤利用状況等を踏まえ、公共の自転車駐車場内におけるサイクルポートの設置を推進する等、公共の自転車駐車場のモビリティハブとしての機能向上を図る。(3-17-⑤の再掲)</p>
	<p>⑥移動しやすい環境を整備するため、シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスの MaaS における活用について、事業実施への支援や好事例の横展開等を行う。(3-17-⑥の再掲)</p>
	<p>⑦複数事業者のシェアサイクルのポートに係る情報の経路検索サイト等での表示等が円滑に行われるよう、シェアサイクルに関するシステム連携のための API 標準化等を進める。(3-17-⑦の再掲)</p>
	<p>⑧シェアサイクル等が、他の交通機関と同様に経路等のインターネット検索ができるよう、世界共通データ仕様である GBFS (General Bikeshare Feed Specification) の国内標準化について検討を進める。(3-17-⑧の再掲)</p>
<p>27. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。</p>	<p>①自転車活用推進官民連携協議会等を通じ、「自転車通勤導入に関する手引き」の企業・団体への周知を推進するほか、「『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、</p>

(19 の再掲)	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。(3-19-①の再掲)
	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。(3-19-②の再掲)
	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自転車駐車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。(3-19-③の再掲)
	④自宅から駅・バス停への移動だけでなく、目的地最寄りの駅・バス停から目的地までの移動と併せて両側で自転車利用を促すことで、通勤や通学における自転車利用の促進が期待できることから、海外等の先進事例の研究に基づいた施策の具体化を図る。(3-19-④の再掲)

## 目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

施策	講ずべき必要な措置
<p>28. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。</p>	<p>① 走行環境や受入環境の整備、地域の魅力づくり等を支援し、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備を推進し、これらのサイクリングルートについて、自転車活用推進本部や日本政府観光局（JNTO）等のウェブサイトの活用等により情報発信を実施し、国内外のサイクリストの誘客を図る。また、ナショナルサイクルルートのこれまでの運用状況等をレビューし、制度の充実・改善を図る。</p> <p>② 道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅、空港、商業施設等におけるサイクリストの受入サービスの充実を図るため、地方公共団体や施設管理者等への働きかけを行う。</p> <p>③ サイクルツーリズムについて、体験型・滞在型コンテンツの充実、シェアサイクルやレンタルサイクルの充実、ガイドの養成も含めた受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携して行う、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組に対し総合的な支援を行い、支援実績の横展開を行う。</p> <p>④ 森林空間利用の促進を図る森業の取組等を通じ、マウンテンバイクを活用した様々な取組を推進するとともに、各地域の先進的な事例の情報収集及び発信を行うことにより他地域への展開を促進し、関係人口の拡大、地域の雇用及び収入機会の創出等を図る。</p> <p>⑤ 鉄道事業者やバス事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン等の取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、先進事例の共有を行うとともに、通勤通学時間帯を含む自社路線におけるサイクルトレイン等の実施について検討を促す。（3-18-①の再掲）</p>
<p>29. 自転車活用による観光地域づくりを推進する。</p>	<p>① 観光客の回遊性の向上やオーバーツーリズム対策、地域の移動手段の確保等の観点から、地域が行う観光における自転車活用推進の取組を支援する。</p> <p>② 訪日外国人の利用が見込まれるシェアサイクル等のサービス事業者と連携した、日本の交通ルールの周知徹底を図るための多言語化推進等の広報啓発を実施する。</p>
<p>30. 障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツ、自転車競</p>	<p>① スポーツツーリズムの推進、スポーツ振興の観点も含め、サイクルスポーツや自転車競技、サイクルイベントによる地域活性化の取組を推進する。</p>

<p>技、サイクルイベントの振興を通じた地域の活性化を推進する。</p>	<p>②自転車活用による地域活性化に取り組む人材確保を推進する。</p>
<p>31. 自転車に関する国際会議や国際的な大会等の誘致等を推進する。</p>	<p>①自転車活用推進本部のウェブサイトや日本政府観光局（JNTO）等を通じて、海外に向けた情報発信を行うとともに、地方公共団体等と連携し、自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を進める。</p>
	<p>②国際的な大会等の開催を希望する又は開催する地方公共団体と連携し、招致・開催に対する支援を行う。</p>
	<p>③国際会議、国際的な大会等の機会を通じて、日本の自転車に関する文化、技術、取組等を世界に発信する。</p>