

第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議

自転車の活用に関する現状について



自転車施策の経緯

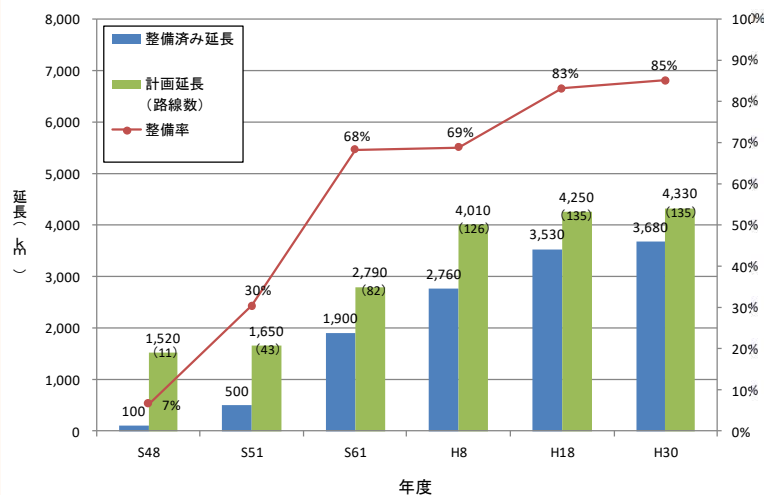


- 自転車に関して、これまで「自転車道の整備に関する法律」（昭和45年法律第16号）や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進。

【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

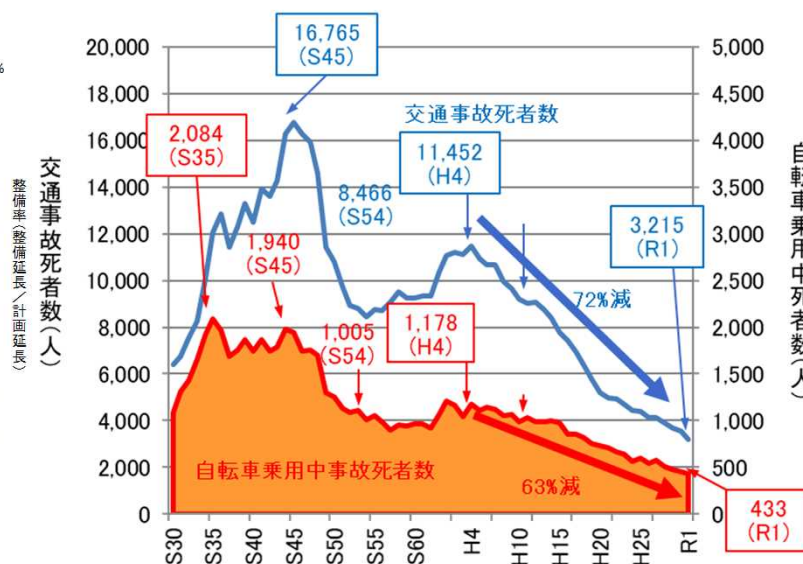
【昭和55年（1980年）】
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
（自転車法）の制定

大規模自転車道整備延長の推移



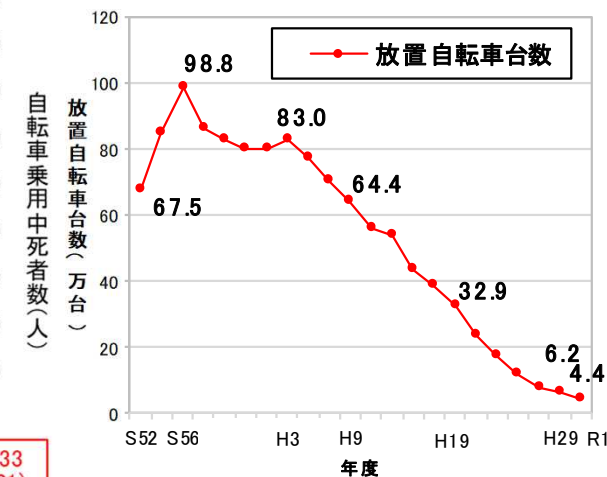
【出典：国土交通省】

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



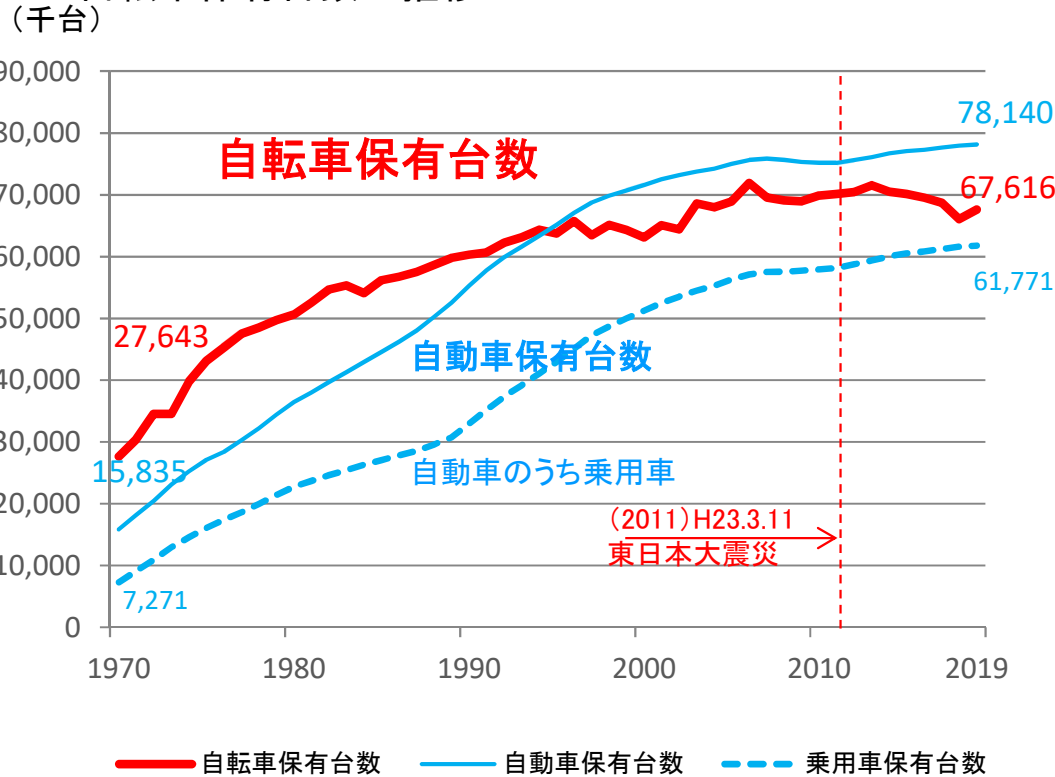
【出典：内閣府】

自転車の普及状況



- 我が国の自転車保有台数は約6870万台（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。

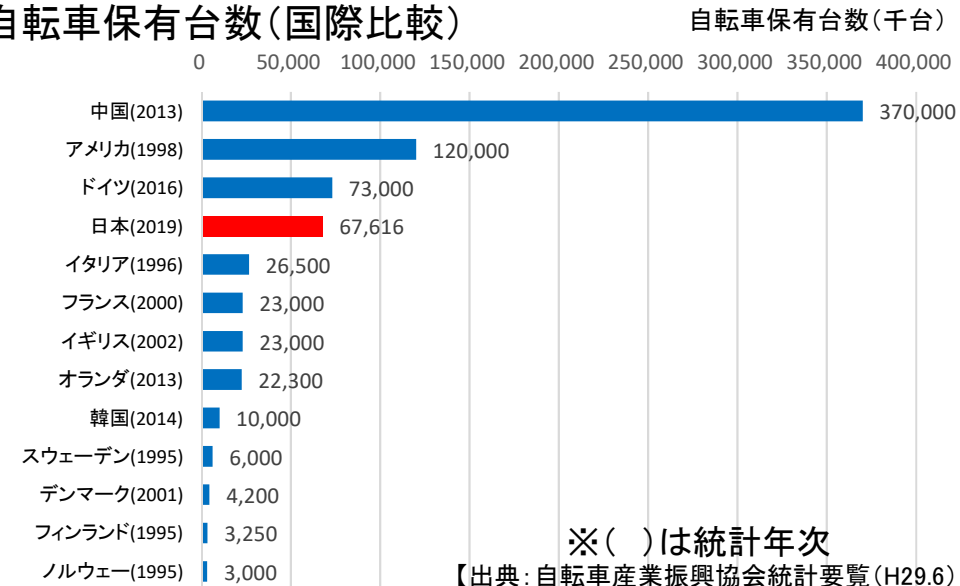
■自転車保有台数の推移



※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。

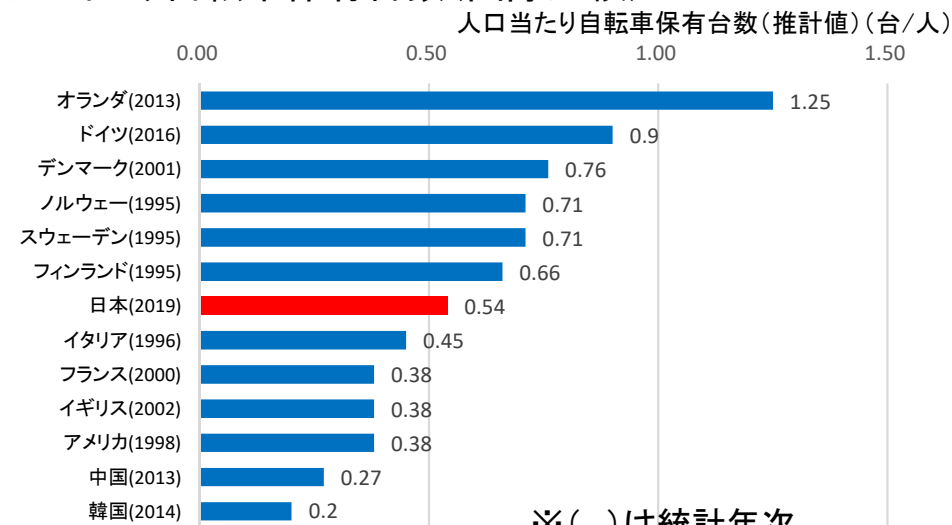
【出典: 自転車(S45~H20)(社)自転車協会
(H21~H25 (財)自転車産業振興協会
(H26~H29)自転車保有台数推計報告書 (財)自転車産業振興協会
自動車:(財)自動車検査登録情報協会】

■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)



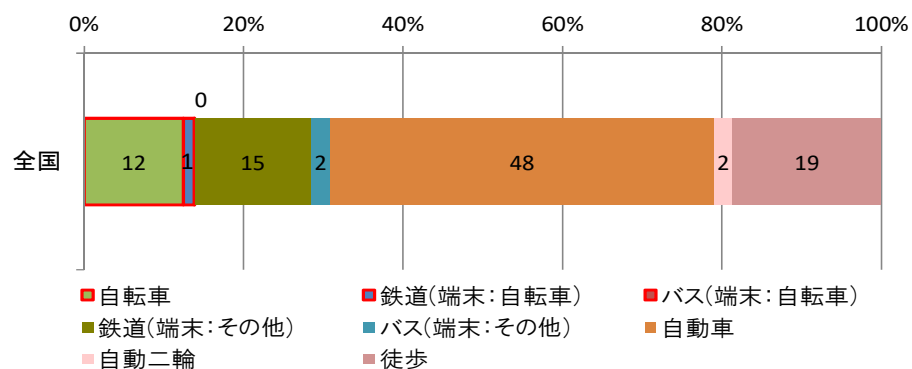
※()は統計年次
【出典: 自転車産業振興協会統計要覧(H29.6)から国土交通省で推計】

自転車の利用状況



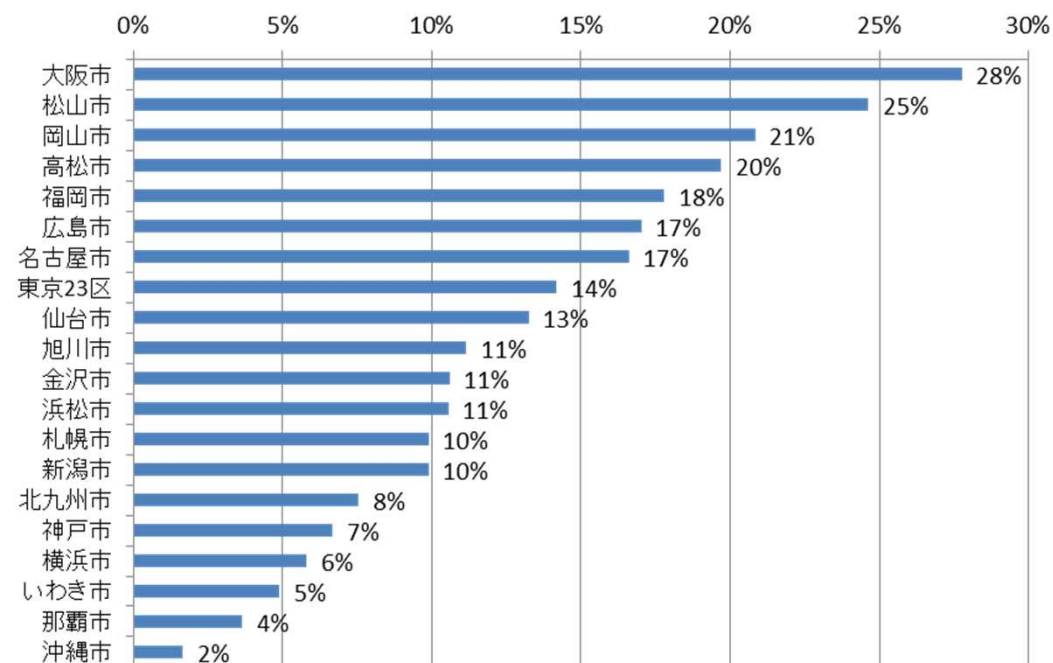
- 日本の自転車分担率は全目的で13%であり、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい

交通手段分担率(全国・全目的)



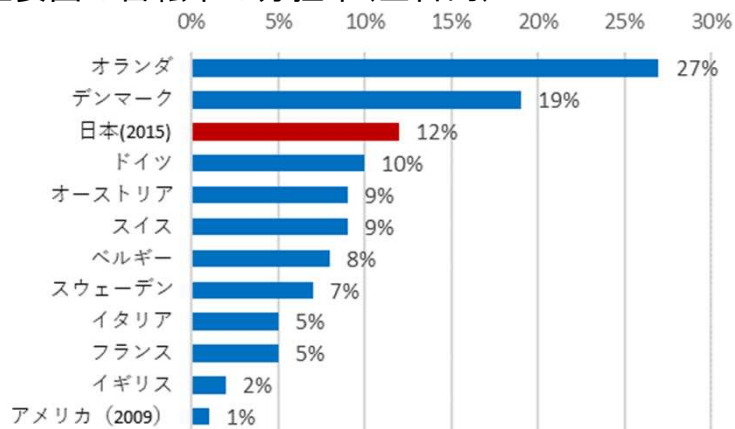
【出典:平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)



【出典:平成22年国勢調査より通勤・通学における自転車(代表交通手段)の分担率を集計】

海外主要国の自転車の分担率(全目的)



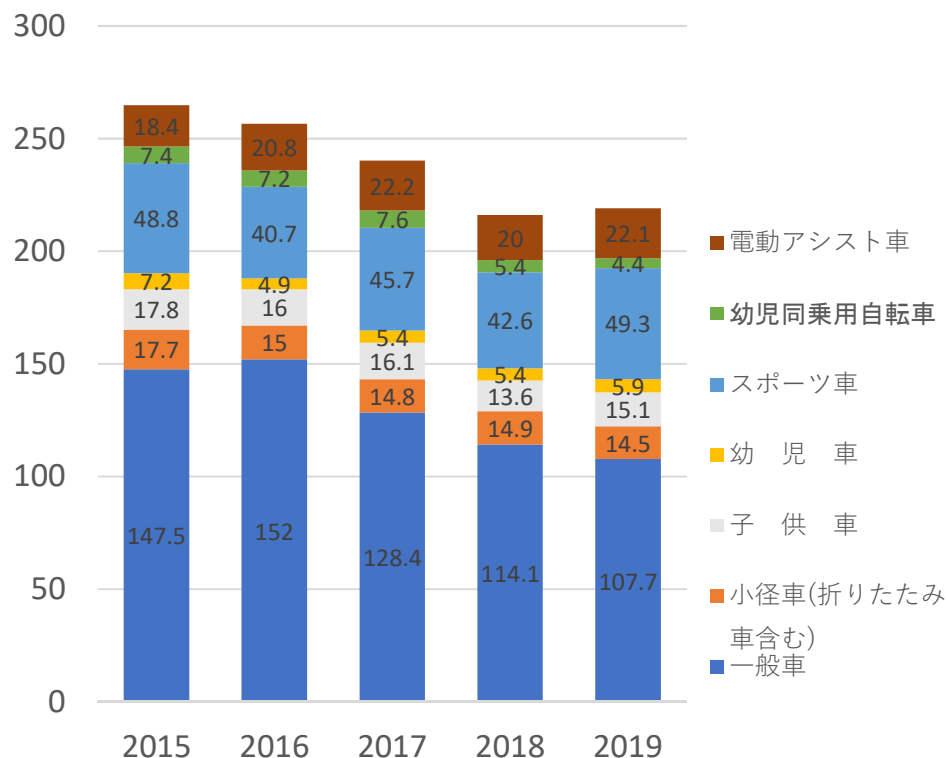
【出典】Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成

自転車利用の多様化



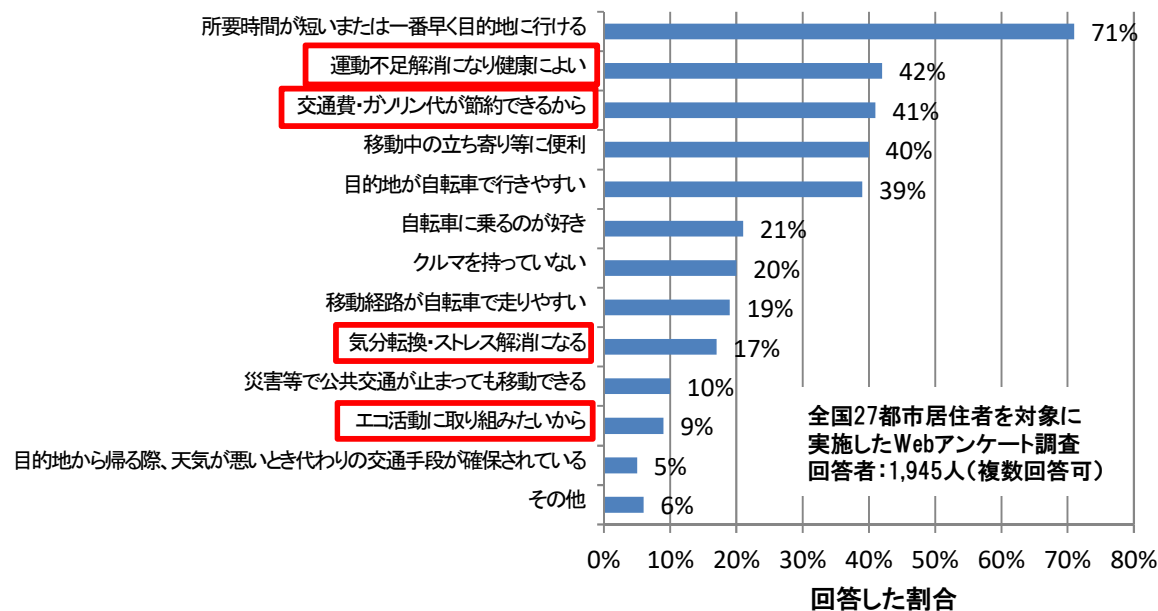
- 一般車の販売台数は落ち込む一方、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数は堅調。
- 健康増進、環境保全等自転車を利用する理由が多様化。

■ 車種別販売台数の推移(1店舗あたり)



【出典：(財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

■ 自転車を日常的に利用する理由



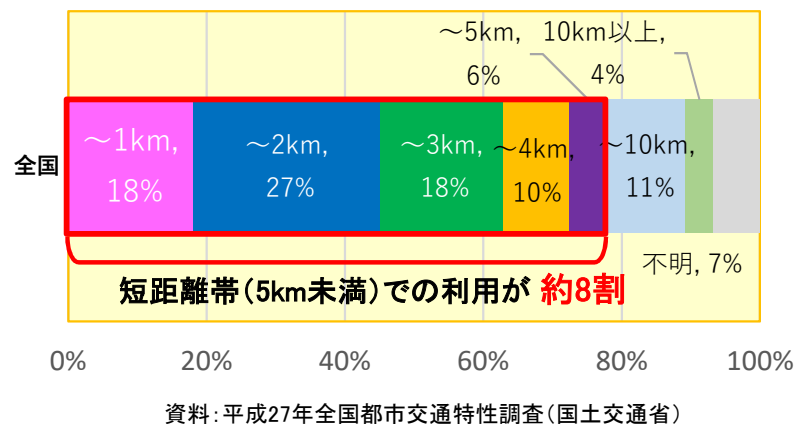
【出典：国土技術政策総合研究所
平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

短距離利用が多い自動車

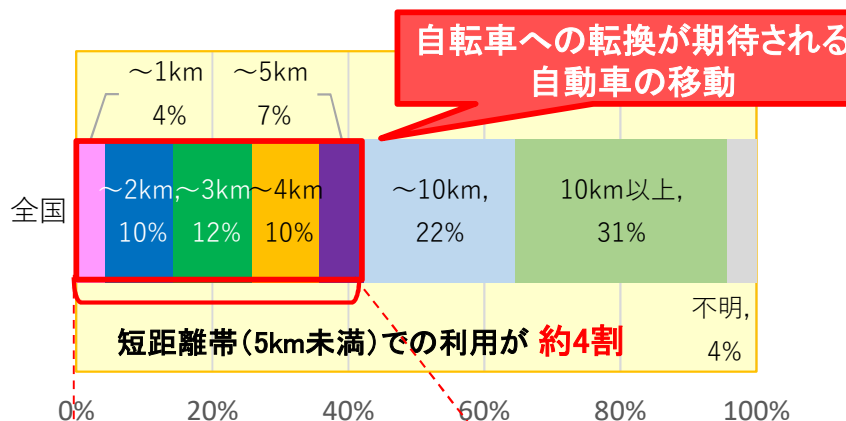


- 自動車は短距離帯(5km未満)での利用が約4割を占めるとともに、一人での利用が中心
- 短距離帯での移動において、自動車利用から自転車利用へ転換の可能性

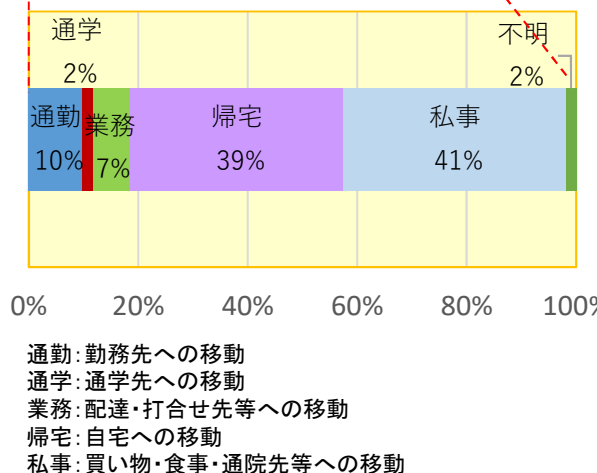
■自転車のトリップ長分布



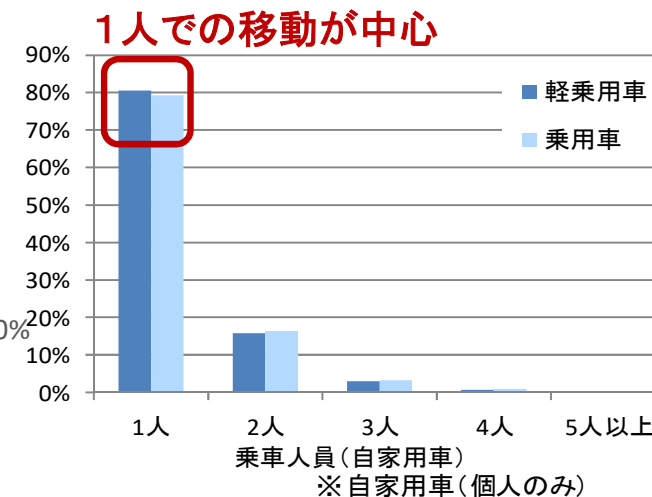
■自動車のトリップ長分布



■5km未満の目的構成比



■乗用車の平均乗車人員(平日)

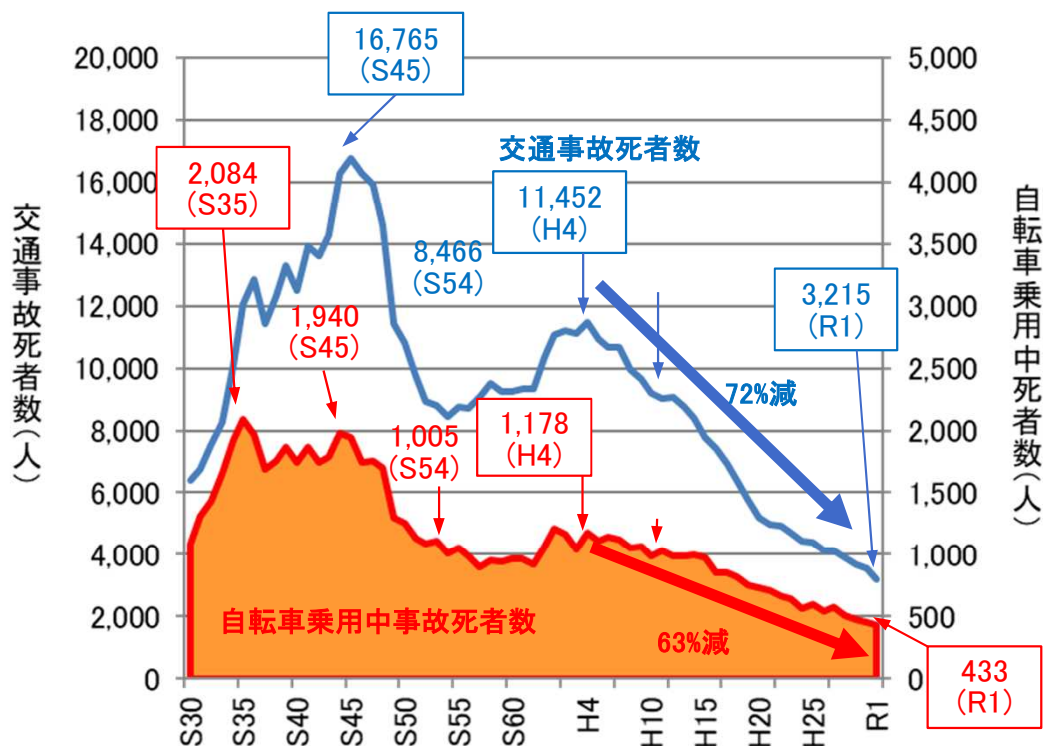


自転車事故の課題

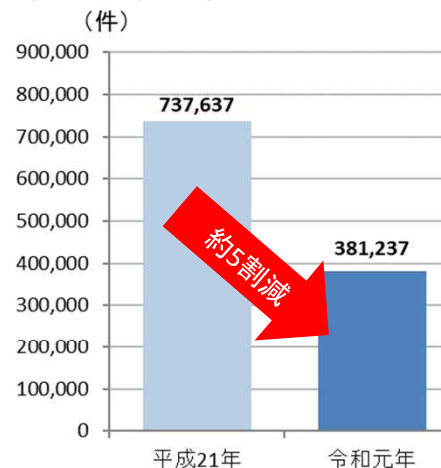


- 交通事故死者数は近年減少傾向である一方、自転車乗車中死者数の占める割合は増加する傾向
- 過去10年間で自転車関連事故件数が約5割減少したのに対し、自転車対歩行者の事故はほぼ横ばい

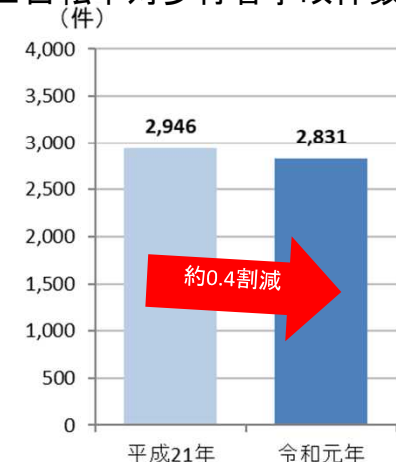
■ 交通事故死者数の推移



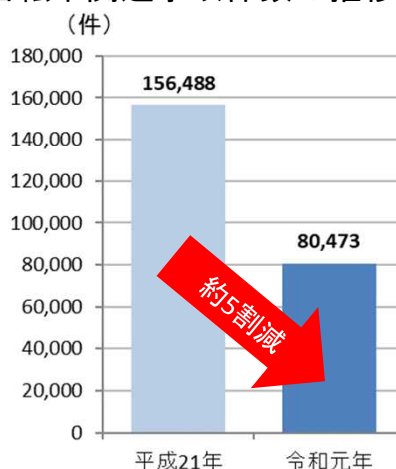
■ 交通事故件数の推移



■ 自転車対歩行者事故件数の推移



■ 自転車関連事故件数の推移

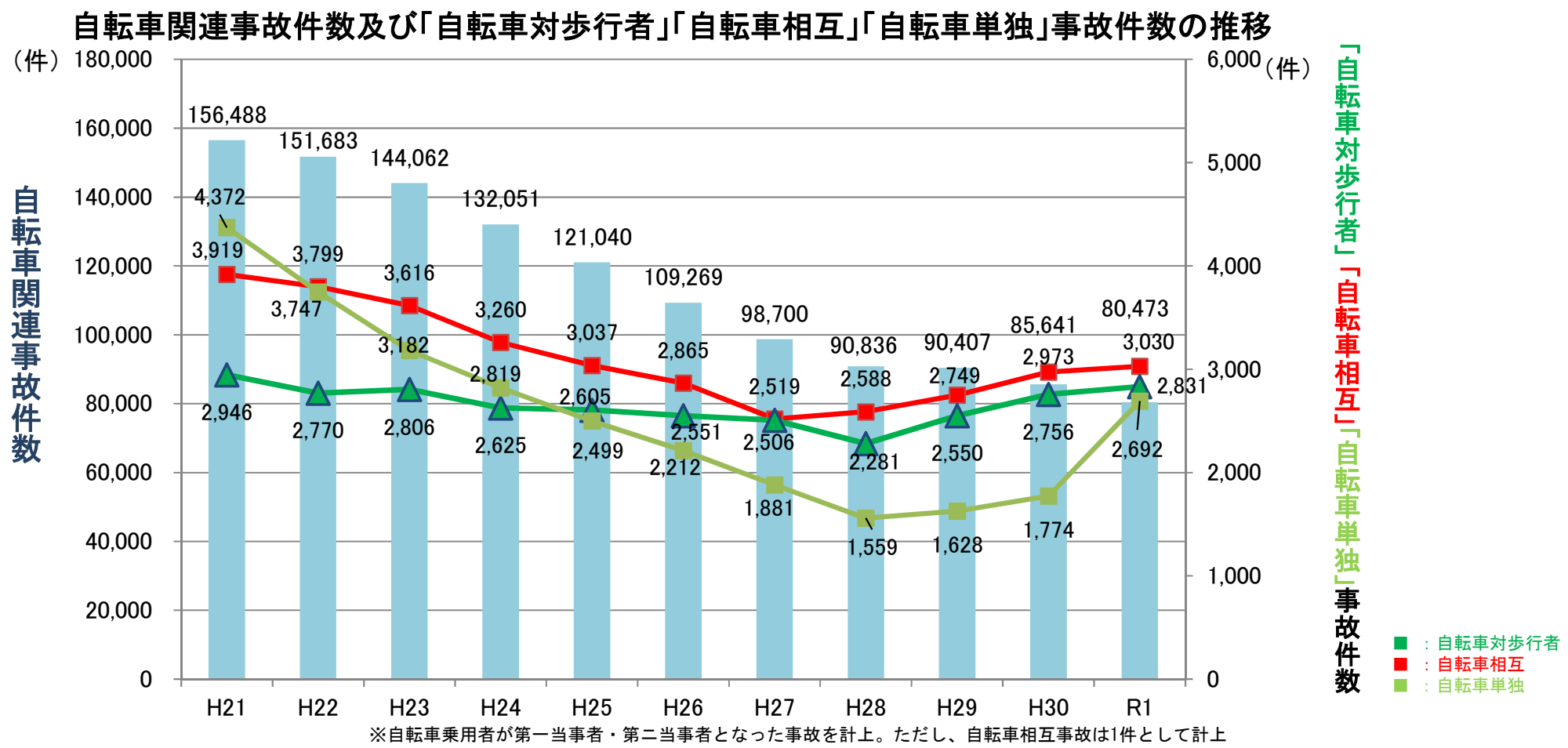


【出典：道路の交通に関する統計（警察庁 | e-Stat, R2.2.18）】

相手当事者別の自転車事故発生状況



- 自転車関連事故は年々減少しているのに対し、「自転車対歩行者」及び「自転車単独」事故は平成29年より、「自転車相互」事故は平成28年より増加に転じている。
- 「自転車相互」は事故件数は、「自転車対歩行者」を常に上回り、「自転車単独」は平成25年に「自転車対歩行者」を下回るようになったものの、令和元年は同数に再接近している。



【出典：政府統計の総合窓口 (e-Stat) (<https://www.e-stat.go.jp/>)】

○政府の「新型コロナウイルス感染症対策本部」により決定された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(令和2年3月28日(令和2年5月25日変更))において、自転車通勤の推進を位置付け。

「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(抜粋)

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

- ① 特定警戒都道府県は、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
 - ・ 職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を引き続き強力に推進すること。
- ② 特定警戒都道府県以外の特定都道府県は、今後、持続的な対策が必要になると見込まれることを踏まえ、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
 - ・ 引き続き、在宅勤務(テレワーク)を推進するとともに、職場に出勤する場合でも、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を推進すること。
- ③ 政府及び地方公共団体は、在宅勤務(テレワーク)、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

6)緊急事態宣言解除後の都道府県における取組等

(職場への出勤等)

- ・ 事業者に対して、引き続き、在宅勤務(テレワーク)、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を働きかけるとともに、職場や店舗等に関して、業種ごとに策定される感染拡大予防ガイドライン等の実践をはじめとして、感染拡大防止のための取組が適切に行われるよう働きかけること。

自転車利用ニーズの増加

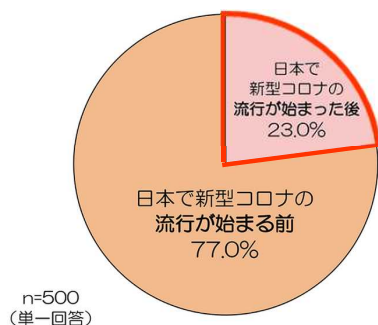


○コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

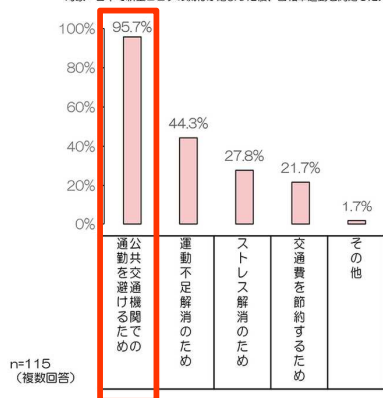
自転車通勤への関心の高まり

- 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%**

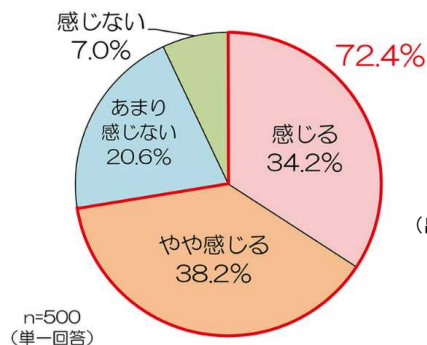
Q. いつ自転車通勤を始めましたか？



Q. 自転車通勤を始めた理由は何ですか？
対象：日本で新型コロナの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人



Q. 日本で新型コロナの流行が始まった後、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ますか？



(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(株) 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の高まり

○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
" 5月 2,322人

【福岡市】

- ・総利用数:
令和2年1月 11.6万回
" 5月 17.6万回



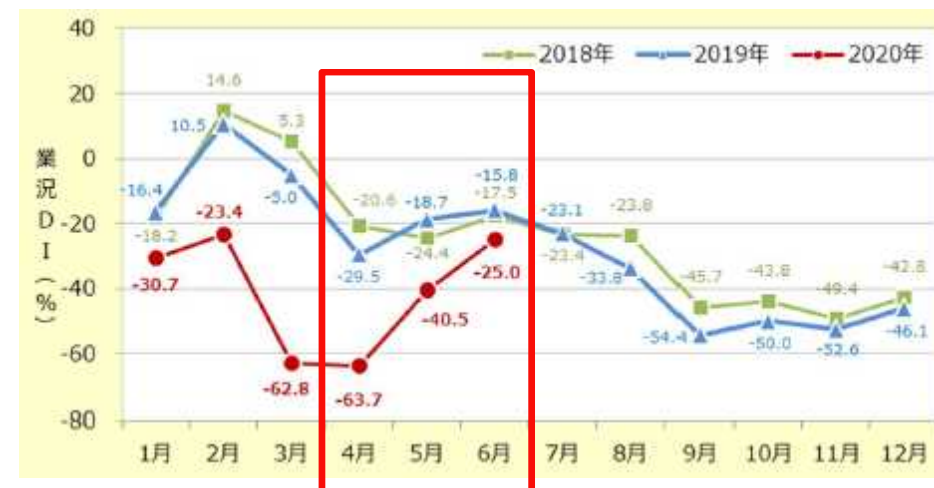


店舗当たりの新車平均販売台数の推移



(注) 全国5ブロックごとに20店舗、計100店舗を対象

業況DIの推移



(注) 業況DI(%) = 「好転」と回答した販売店割合 - 「悪化」と回答した販売店割合

【2020年6月・販売動向の特徴など】

- 体力づくりや通勤目的でスポーツ車の購入者が増加。特別定額給付金交付により、電動アシスト車や、幼児車・子供車の販売が好調。
- キャッシュレスポイント還元の最終月と、特別定額給付金交付が重なり、販売・売上が増加。新型コロナウイルス感染症の影響で、自転車通勤する消費者が増えてきている。

出典：(一社)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査 2020年6月月報



○「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」を踏まえ、令和2年6月18日に「自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について」を公表。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年6月18日
自転車活用推進本部

自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について

～「新しい生活様式」を踏まえ、一層の促進を図っていきます！～

自転車活用推進本部においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところです。この度「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、感染の拡大を防止するため、政府及び地方公共団体は、自転車通勤を含め人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行うこととされたところです。これを踏まえ、各都道府県・政令指定市他関係機関と連携して、自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとし、下記の取組を推進することとしました。

1. 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について
 - (1) 企業等への自転車通勤導入の促進（別紙1）

企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、HPにおける情報発信等により、企業・団体等に対する自転車通勤制度の導入を促進します。
 - (2) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト（別紙2）

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するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、本年4月3日に創設、募集を開始した、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトについて、7月に第一回「宣言企業」を認定し、その後、認定企業及びその取組を公表することを予定しています。
2. 自転車通行空間の整備の推進について
 - (1) 東京23区内における自転車専用通行帯等の整備推進（別紙3）

新しい生活様式での自転車交通量増加に対応するため、東京23区内の国道及び主要都道において、自転車専用通行帯等を今年度約17km整備します。
更にこれに追加して、今秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備する予定としています。
 - (2) 全国で同様の整備計画を策定し、整備を推進

3. シェアサイクルの拡大（別紙4）

自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて利便性の向上を図るため、以下の取組を促進します。

- ①公共用地等へのポートの設置促進
- ②サイクルポートへの案内看板の設置促進

(参考) 企業・団体等の自転車通勤の導入を促進します！

～「自転車通勤導入に関する手引き」の公表～（令和元年5月31日公表）

https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001172.html

自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度を創設します！

～「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」が始まります～（令和2年4月3日公表）

https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001172.html

シェアサイクルの在り方検討委員会

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/sharecycle/index.html>

お問い合わせ先

国土交通省自転車活用推進本部事務局 和賀、加賀谷

電話 03-5253-8111（内線38-103、38-225）

03-5253-8497（直通）

FAX 03-5253-1622





○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、自転車活用推進官民連携協議会において「自転車通勤導入に関する手引き」を作成し、HPにて公開。

① 自転車通勤制度導入のメリット

- **事業者** : 経費削減、生産性向上、イメージアップ、雇用拡大
- **従業員** : 通勤時間短縮、身体面・精神面の健康増進

② 通勤等における自転車利用の動向

- 自転車利用へのニーズは増加、利用する車種も多様化
- 自転車事故の事故死者数は車の約3分の1

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
(労災上の問題との関係、その対応策など)
- ・ **日によって異なる交通手段の利用の取り扱い**
(労災上の問題との関係、その対応策など)
- ・ **自転車通勤手当の設定**
(支給額の設定方法、非課税限度額など)
- ・ **駐輪場の確保と利用の徹底**について
(駐輪場を確保する方法など)
- ・ **更衣室・ロッカー・シャワールーム等の整備** 等





目的

自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度の創設により、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し、ひいては企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図る。
 ※令和2年4月3日に宣言企業の募集を開始。

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		

スケジュール

令和2年3月31日
 自転車活用推進官民連携協議会です承(持ち回り)

令和2年4月3日
 プロジェクト創設・宣言企業募集開始

令和2年7月予定
 宣言企業認定(初回)
 企業名を協議会HPで紹介

宣言企業の積極的な取組をPR

令和2年度末頃
 優良企業認定(初回)
 本部長による表彰(5社程度を想定)
 企業名と取組を協議会HPで紹介

※宣言企業は随時募集、優良企業は毎年1回認定



- 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、今秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備する予定。
- 全国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)



都道301号(白山通り)
※自転車通行帯の車道側に停車帯を設置



国道246号(青山地区)



- 自転車通勤の1つの形態として考えられるシェアサイクルについて利便性の向上を図るため、以下の取組を推進します。

①公共用地等へのポートの設置促進

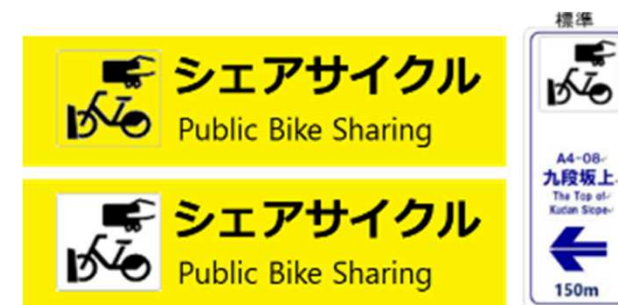
公共用地へのサイクルポート設置促進に向けた規制緩和、ルールの明確化について検討を行い、道路上等利便性の高い場所へのポートの設置を促進する



<道路上への配置(ロンドン)>

②サイクルポートへの案内看板の設置促進

シェアサイクルの利用場所を容易に認識できる環境構築のため、案内看板の仕様・設置基準の統一について検討し、鉄道駅等における案内看板の設置を促進します。



<案内看板の統一仕様案>