

第1回自転車活用の推進に向けた有識者会議

自転車活用推進計画(平成30年6月8日閣議決定)の フォローアップ





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（長期的な展望を視野に入れつつ2020年度まで）
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

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

- ▶ 法の基本理念等を踏まえ、自転車の活用の推進に関する目標と、目標達成のために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

- ▶ 施策の着実な実施のための、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
- 計画のフォローアップと見直し
- 財政上の措置等
- 調査・研究、広報活動等
- 附則に対する今後の取組方針

自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策



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の促進
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での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

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

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 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
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進

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

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致
12. 走行環境整備や受け入れ環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等を推進
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
18. 災害時における自転車の活用の推進

附則に対する取扱方針

- 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
- 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

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



施策1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進

1. 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する。

講ずべき措置

- | | | |
|-----------------|-------------------------|--------------------|
| ①自転車ネットワーク計画の策定 | ②自転車通行空間の整備 | ③「自転車車線(仮称)」の設置 検討 |
| ④自転車通行空間の改善 | ⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用 | |
| ⑥自転車マップの作成 | ⑦東京2020大会に向けた通行空間整備 | ⑧自転車利用促進に関する広報啓発 |

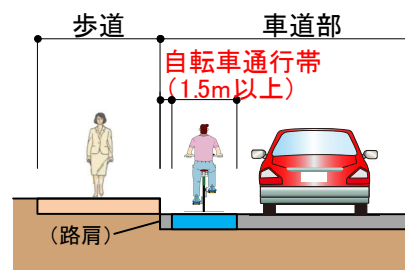
取組事例 ③「自転車車線(仮称)」の設置 検討

➤ 平成31年4月に道路構造令を改正し、自転車専用通行帯(道路交通法に基づく通行区分の指定)について、「自転車通行帯」を新たに位置づけ

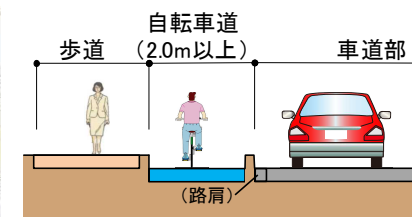
(定義) 第2条

十五 自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。

【自転車通行帯】(新たに規定)



【自転車道】(原則、設計速度60km/hに適用)



効果

○用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

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



施策1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進

取組事例

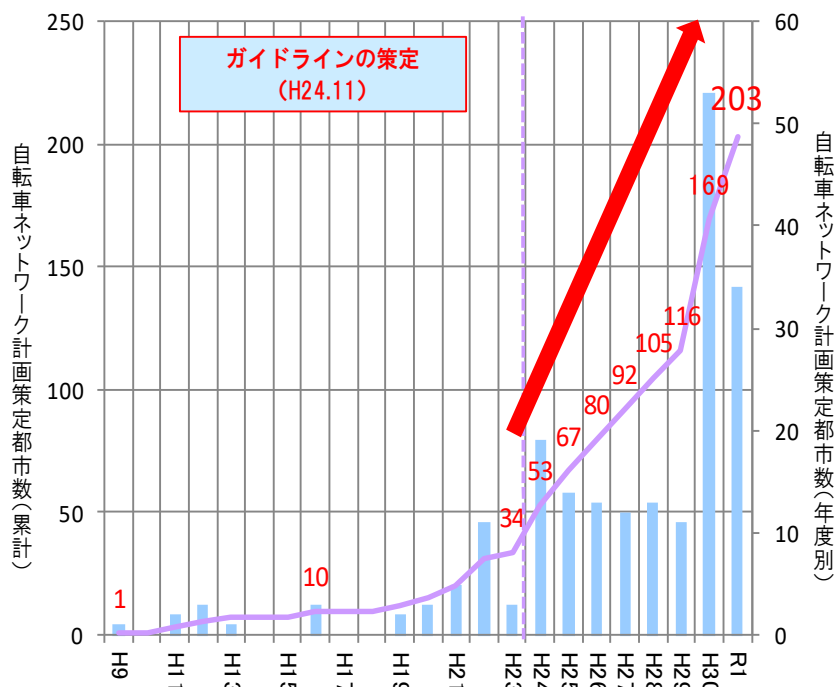
①自転車ネットワーク計画の策定

②自転車通行空間の整備

- ・地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む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。

【自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移】

- ・自転車ネットワーク計画策定自治体数は203自治体 (DIDを有する市区町村数の約25%)



【出典：国土交通省道路局調べ(令和2年3月31日時点)】

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況】

整備形態	自転車と歩行者が分離された整備形態				計
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	
調査年次					
H30. 3. 31	70	160	470	1,050	1,750
H31. 3. 31	70	160	480	1,540	2,260
R2. 3. 31	80	160	540	2,150	2,930

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

【出典：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(令和2年3月31日時点)】

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



施策2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保

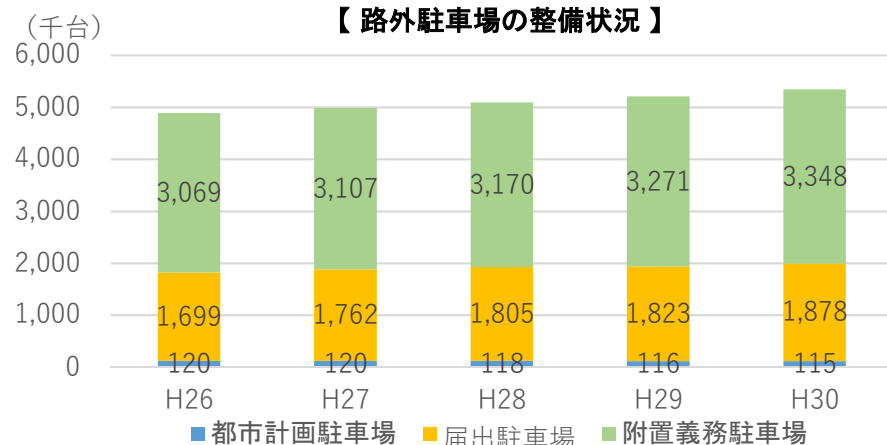
2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。

講ずべき措置

- ①路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備
- ②植樹帯の活用等による停車帯の設置の検討
- ③利用率の低いパーキング・メーター等の撤去の検討
- ④自転車専用通行帯の設置区間における駐停車禁止規制の実施の検討
- ⑤違法駐車 of 積極的な取締り
- ⑥駐車監視員による違反車両の確認

取組事例 ①路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備

・地方公共団体に対して平成31年2月1日及び令和2年1月27日に開催した全国駐車場政策担当者会議等を通じて、荷さばき駐車場の共用化などの先進事例について周知を図るほか、一定規模以上の建築物については、駐車場法に基づき、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例を地域の実情に合わせて制定するよう検討を要請し、地域の需要やまちづくり計画等と整合した荷さばき駐車施設の整備を促進した。



【出典：国土交通省都市局「自動車駐車場年報」(令和元年度版(2019年))】

②植樹帯の活用等による停車帯の設置の検討

・植樹帯を活用した停車帯について、国土技術政策総合研究所において停車ます及びその前後空間の形状に関する構内実験を実施し、駐車ますの望ましい形状について検討。

【停車帯と自転車専用通行帯の併設事例(北九州市)】



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



施策3. シェアサイクルの普及促進

3. 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する。

講ずべき措置

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| ①シェアサイクルの導入検討 | ②公共用地・民地等へのサイクルポートの設置検討 |
| ③鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進 | ④サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進 |
| ⑤シェアサイクルシステムの共同化の検討 | ⑥交通系ICカードによる利用に関する運用改善の要請 |
| ⑦シェアサイクルを含む経路探索情報の定型化 | ⑧東京2020大会に向けた貸出自転車の重点配備 |

取組事例 ①シェアサイクルの導入検討

■シェアサイクルの在り方検討委員会の設置

○シェアサイクルの更なる普及促進を図るため、令和2年3月に「シェアサイクルの在り方検討委員会」を設置し、シェアサイクルの在り方や課題解決等について検討。

○設立趣旨(抜粋)

- ・事業規模やポート密度など事業効率面での課題や、事業者ごとに利用登録が必要であることなど利便性の面での課題など、更なる普及促進を図る上で解決すべき課題も存在する。
- ・また、シェアサイクルの無秩序な駐輪が社会問題化したことによる海外での規制強化の動きや、複数の交通サービスを組み合わせ、ドア・トゥ・ドアでシームレスなモビリティサービスを提供するMaaSの取組など、シェアサイクルを巡る動きも活発化している。
- ・これを踏まえ、シェアサイクルの在り方や、普及促進に向けた課題解決等について、専門的な見地から検討する「シェアサイクルの在り方検討委員会」を設置することとする。

開催日

第1回
(令和2年3月31日)

第2回
(令和2年6月30日)

第3回
(令和2年8月26日)

第4回
(本年秋頃開催予定)

①シェアサイクルの公共的な交通としての在り方に関する検討

○公共的な交通としてのシェアサイクルの普及を図るため、以下を検討

- ・シェアサイクルの公共的な交通としての位置付け
- ・シェアサイクルが満たすべき要件（放置自転車の防止、自転車通行空間の整備等）
- ・行政による支援の在り方

②公共用地等へのポート設置の在り方に関する検討

○道路上等利便性の高い場所へのポートの設置促進を図るため、以下を検討

- ・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

③サイクルポートへの案内誘導策に関する検討

○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、以下を検討

- ・案内看板の仕様、設置基準の統一
- ・鉄道駅等における案内看板の設置促進

④利便性向上等の検討

○シェアサイクルの利便性を向上するため、登録から利用までシームレス、簡便に行えるよう、MaaSの動向を踏まえつつ、以下を検討

- ・地域、事業者に関わらず利用できる登録のワンストップサービス
- ・個人認証、決済への交通系ICカード等によるワンタッチ利用

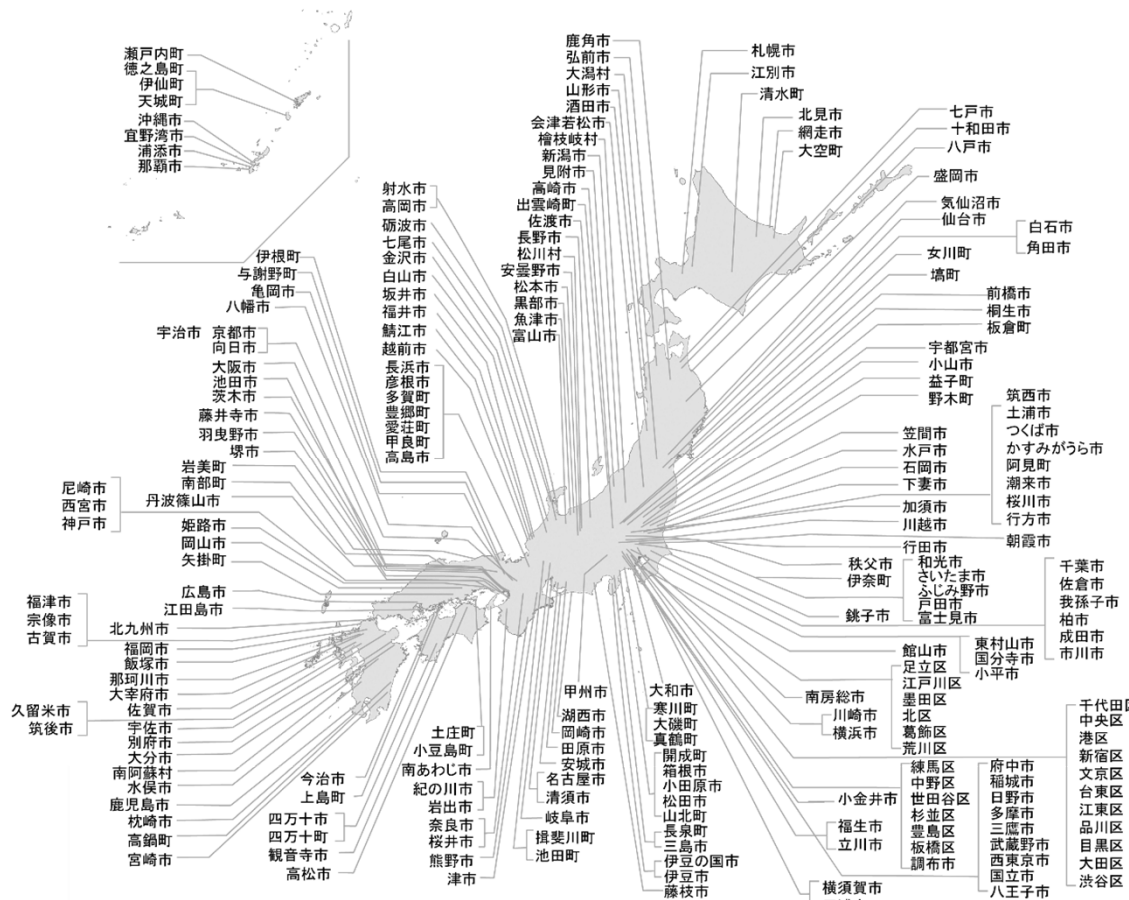
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成



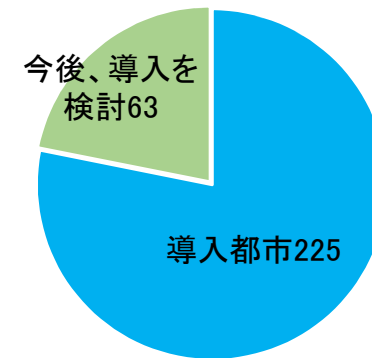
取組事例 ②公共用地・民地等へのサイクルポートの設置検討

- サイクルポートの設置数は年々増加しており、平成31年3月31日時点で1,589個所。
- シェアサイクルが導入される都市は年々増加し、平成31年3月31日時点、全国225都市で導入。

■シェアサイクルの導入都市

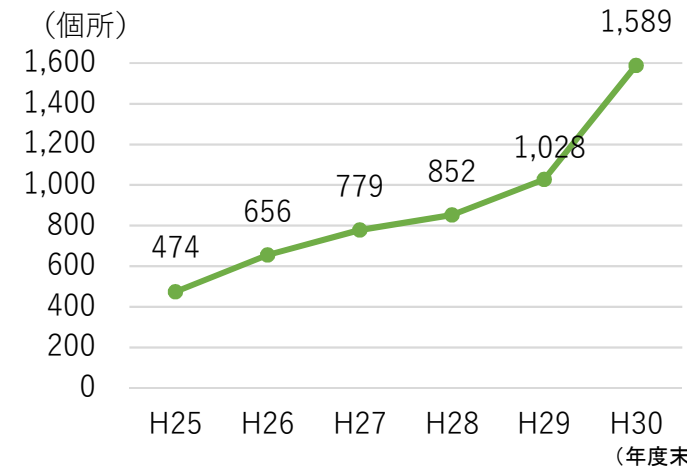


■シェアサイクルの導入都市数（平成31年3月31日時点）



出典：国土交通省道路局

■ポートの設置数の推移（平成31年3月31日時点）



※本格導入と回答した都市の合計数

出典：国土交通省都市局

出典：国土交通省及び事業者調べ（2019年3月31日時点）

※国土交通省の自治体に対する調査で、シェアサイクルを導入していると回答した都市を対象に表示（ドコモ・バイクシェア、OpenStreet、Mobikelは事業者確認）。

※導入都市数：1つの都市に複数のシステム提供者がいる場合でも、都市数は1とカウントする。

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



施策4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

4. 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する。

講ずべき措置

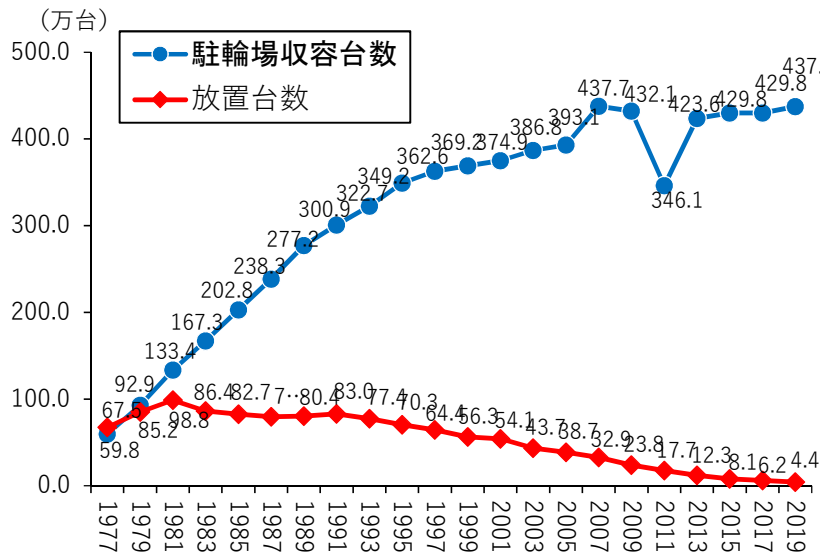
- ①路上駐輪場設置に関する運用基準の検討
- ②ニーズに対応した駐輪場の整備
- ③法に基づく鉄道事業者への積極的な協力の要請
- ④多様な自転車に対応したサイクルラックの技術基準見直し

取組事例

②ニーズに対応した駐輪場の整備

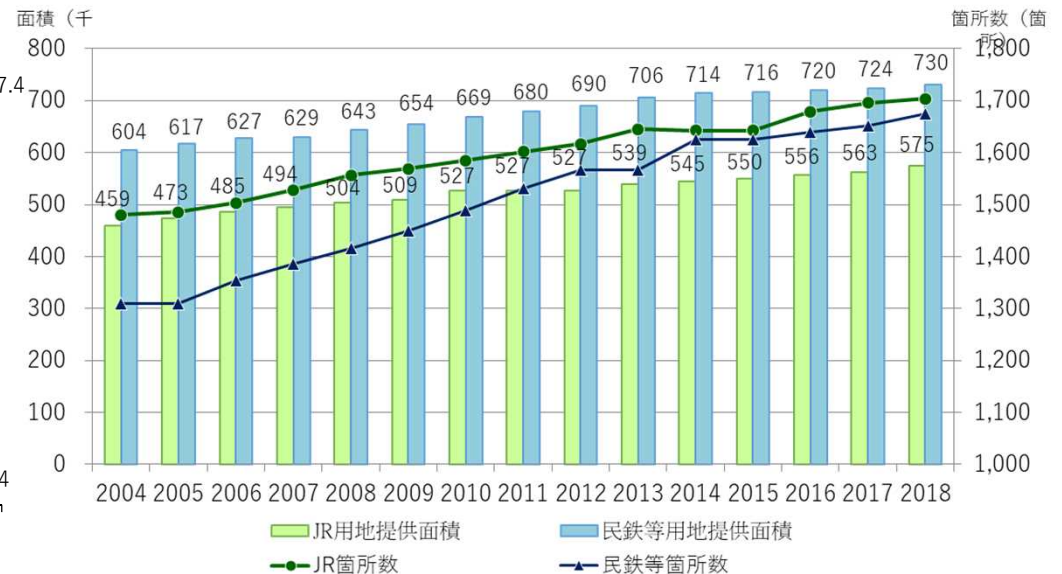
③法に基づく鉄道事業者への積極的な協力の要請

【駐輪場収容台数と放置自転車台数の推移】



出典：国土交通省「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」

【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「鉄道事業者による駐輪場への用地提供の状況」

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



施策5. 自転車のIoT化の促進

5. 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化を促進する。

講ずべき措置

①全国統一ICタグの導入検討

②IoTを用いた駐輪場やシェアサイクルの運営の効率化

③ICTの活用による自転車利用実態の把握

取組事例 ①全国統一ICタグの導入検討

- ・自転車へのICタグ装着及び読み取り方法について、読み取り成功率の検証を行い、課題の抽出、実現可能性の検証を行った。

【自転車に装着したRFIDタグの読取性能検証実験の例】

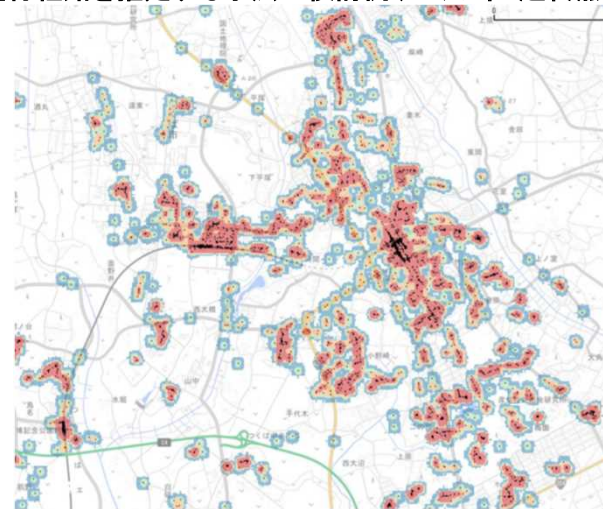


出典：国土交通省国土技術政策総合研究所

③ICTの活用による自転車利用実態の把握

- ・ICTを活用した自転車プローブデータの効率的な取得方法、及び取得データの活用方法を確立するため、自転車プローブデータを利用した自転車の交通状況分析(通行経路やOD等)等を行い、課題抽出、活用の可能性について検討。

【自転車利用者のGPSデータ(位置情報)を用いた通行経路を推定する手法の検討例(つくば市・起終点)】



出典：国土交通省国土技術政策総合研究所

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



施策6. 生活道路での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

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。

講ずべき措置

- ①まちづくりと連携した自転車施策の推進
- ②生活道路における交通安全対策の実施
- ③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

取組事例

①まちづくりと連携した自転車施策の推進

②生活道路における交通安全対策の実施

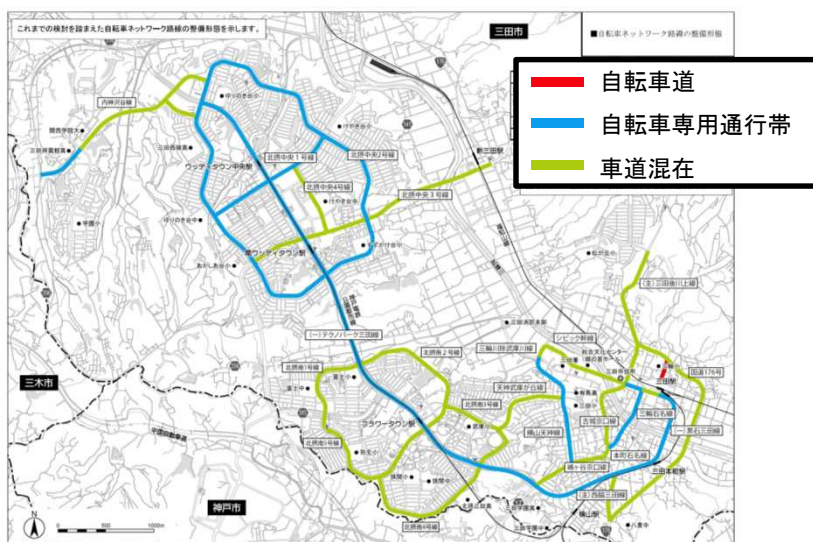
・「だれもが安心して移動できるまち」の実現等を位置づけた総合計画に基づき、自転車走行空間の整備を推進

・生活道路における自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るため、大仙市や横浜市などへのビッグデータの分析結果の提供や、さいたま市や大野城市などへの可搬型ハンプの貸し出し等、道路管理者である地方公共団体に対して技術的支援を実施。

・これらの取組に関する事例を収集してHPに掲載し、随時、地方公共団体に周知。

【実施状況(令和2年3月末時点)】

ゾーン30整備数: 3,864箇所



【出典:「三田市自転車ネットワーク(平成29年1月)」抜粋(凡例は国土交通省にて加工)】

【ゾーン30の指定】



【可搬型ハンプの貸出し】



【出典:国土交通省、警察庁】



施策7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

7. 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する。

講ずべき措置

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の在り方に関する検討を行う。

取組事例

①競技施設整備に対する国の支援

【自転車競技施設の整備に活用できる可能性のある支援制度の例】

平成31年度

事業等の名称	概要	所管省庁・問合せ先
スポーツ振興くじ(toto) 助成 (地域スポーツ施設整備助成)	地域住民の身近なスポーツ活動の場となるスポーツ施設の整備の促進を図るため、スポーツ競技施設の整備事業に対して助成する。 ※競技の実施に直接必要なスペースを整備する場合は対象。 【助成等の対象者】 都道府県、市町村 等	【所管省庁】スポーツ庁
公益財団法人JKA補助事業 (公益事業振興補助事業)	公益の増進を目的とする事業の振興のため、自転車競技施設の建築等を補助する。 【助成等の対象者】 一般財団法人、一般社団法人、公益財団法人、公益社団法人 等	【所管省庁】経済産業省
社会資本整備総合交付金 (都市公園事業)	安全で快適な緑豊かな都市環境の形成を推進し、豊かな国民生活の実現を図るため、都市公園法第2条第1項第1号に規定する都市公園の整備等を支援する。 ※都市公園内の運動施設として整備する場合は対象。 【助成等の対象者】 都道府県、市町村	【所管省庁】国土交通省



施策8 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

8. 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する。

講ずべき措置

①既設競輪場や公園等の有効活用の促進

②走行環境の在り方に関する検討

③タンDEM自転車の公道走行に関する検討

取組事例

①既設競輪場や公園等の有効活用の促進

・平成30年7月に公益社団法人全国競輪施行者協議会に対し、競輪場を活用した市民参加の取組等を行うよう協力依頼を行い、39場の競輪場で競技用自転車でのバンク走行体験などの市民参加の取組等が行われている。また、12場の競輪場で子ども向けの自転車教室等が開催されている。

③タンDEM自転車の公道走行に関する検討

タンDEM自転車について、各地域の道路交通環境を踏まえ、安全性が確保される場合には、タンDEM自転車の乗車人員の制限の見直しについて、所要の検討を行うよう、「自転車活用推進計画の決定について」(平成30年6月8日付け警察庁丁交企発第129号)において都道府県警察に働きかけており、平成30年度以降は16道県においてタンDEM自転車の公道走行が全面解禁された。

【一般道路で走行が可能な都道府県一覧】

北海道、青森県、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、新潟県、富山県、山梨県、長野県、静岡県、愛知県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、島根県、岡山県、広島県、山口県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

計32道府県

(令和元年度末)

○ 青字は平成30年度以降、タンDEM自転車の公道走行に係る規定の見直しが行われた道・県。

【タンDEM自転車】





施策9 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進

9. 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する。

講ずべき措置

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| ①健康増進の広報啓発 | ②健康増進と連携した観光事業の促進 |
| ③情報収集及び情報発信、他地域への展開方法等に関する検討 | ④健康増進効果に関する調査研究 |
| ⑤まちづくりと連携した自転車施策の推進(再掲) | ⑥生活道路における交通安全対策の実施(再掲) |
| ⑦無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備(再掲) | |

取組事例

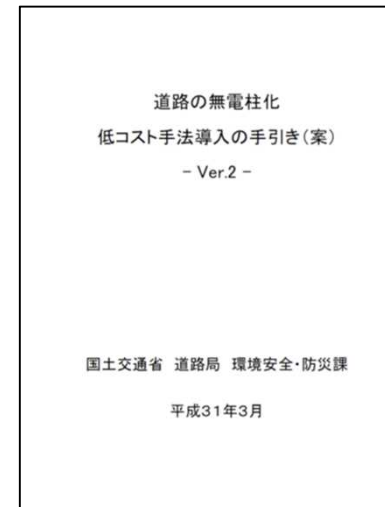
①健康増進の広報啓発

・国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日が送れることを目標とした、「スマート・ライフ・プロジェクト」において、運動習慣者の割合の増加を達成するため、ウェブサイト等を通じて健康づくりの例として自転車を活用した身体活動を紹介するなど広報啓発を行っている。

(参画団体数 5,476団体、令和2年3月31日現在)

⑦無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

・道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)(平成31年3月)を作成し、地方公共団体に周知。
・道路管理者向けの研修や説明会(平成30年度9回、令和元年度7回)において、無電柱化のノウハウの普及を行った。





施策10. 自転車通勤の促進

10. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

講ずべき措置

- ①自転車通勤に関する課題の検討と手引きの作成
- ②「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト(仮称)の創設
- ③国の機関の庁舎における駐輪場及びシェアサイクルポートの整備

取組事例 ①自転車通勤に関する課題の検討と手引きの作成

自転車通勤導入に関する手引き

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より、「自転車通勤導入促進のための手引き」を作成・公表(令和元年5月)

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



「自転車通勤導入促進のための手引き」



取組事例

②「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト(仮称)の創設

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。同年8月27日には「宣言企業」24社を初回認定。今後も随時募集。

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8月27日

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)

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

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



施策11 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致

11. 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する。

講ずべき措置

①国際会議の誘致・開催に向けた検討

②国としての支援の在り方に関する検討

取組事例

①国際会議の誘致・開催に向けた検討

・自転車まちづくり国際会議である「ベロシティ」について、2024年日本招致に向けて地方自治体への立候補意向調査を実施(令和元年12月)するなど、国際会議の誘致・開催に向けた検討を実施。

②国としての支援の在り方に関する検討

・サイクリングを含むスポーツツーリズムに関するセミナー(令和元年11月～令和2年2月)を全国4箇所で開催し、インバウンド誘客等に必要な情報共有や関係者のマッチング機会創出等を行い、国際的なサイクリング大会に必要な支援制度等の整理を行った。

【写真(右3枚)】
Velocity 2019 in Dublin
の様子

写真出典(いずれも)
ECF : European Cyclists'
Federation, VeloCity 2019
in Dublin 特設サイトより



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



施策12 走行環境整備や受け入れ環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクル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する。

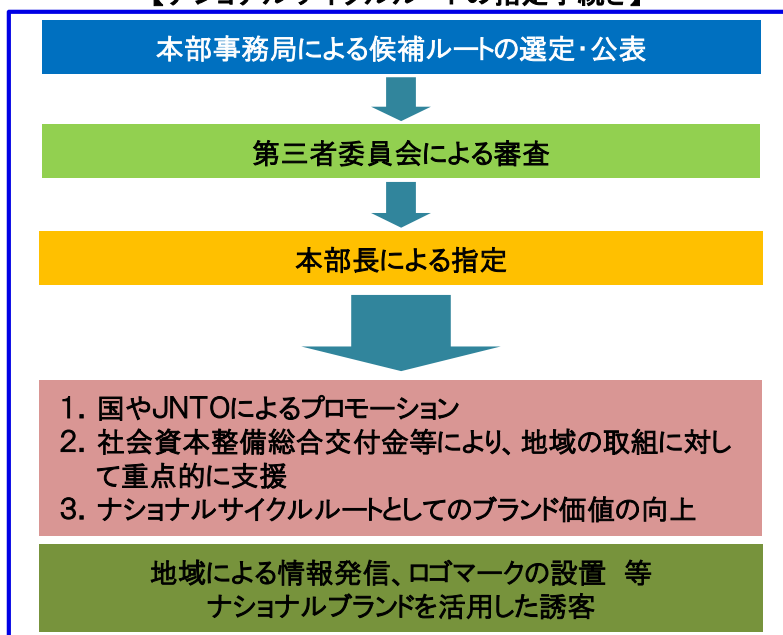
講ずべき措置

- ①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備
- ②広域的なサイクリングロードの整備
- ③ナショナルサイクルルート(仮称)の創設に向けた検討
- ④サイクルレイン等の実施検討
- ⑤サイクリスト受入サービスの充実の要請

取組事例 ③ナショナルサイクルルート(仮称)の創設に向けた検討

・自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、自転車活用推進本部において、ナショナルサイクルルート制度を令和元年9月9日に創設。

【ナショナルサイクルルートの指定手続き】



【ナショナルサイクルルートの指定要件】

観点	指定要件
1. ルート設定	①サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
2. 走行環境	①誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ②誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分岐部)
3. 受入環境	①多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ②いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
4. 情報発信	①誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	①官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

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



取組事例

③ナショナルサイクルルート(仮称)の創設に向けた検討

- ・令和元年11月7日に第1次ナショナルサイクルルートを指定、またナショナルサイクルルートのロゴマークを決定、公表。
- ・選定したロゴマークはポータルサイト等で使用する他、現地のルートで路面表示、案内看板に設置し、PRする。

■第1次ナショナルサイクルルート指定

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)
- ・ビワイチ(滋賀県)
- ・しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)

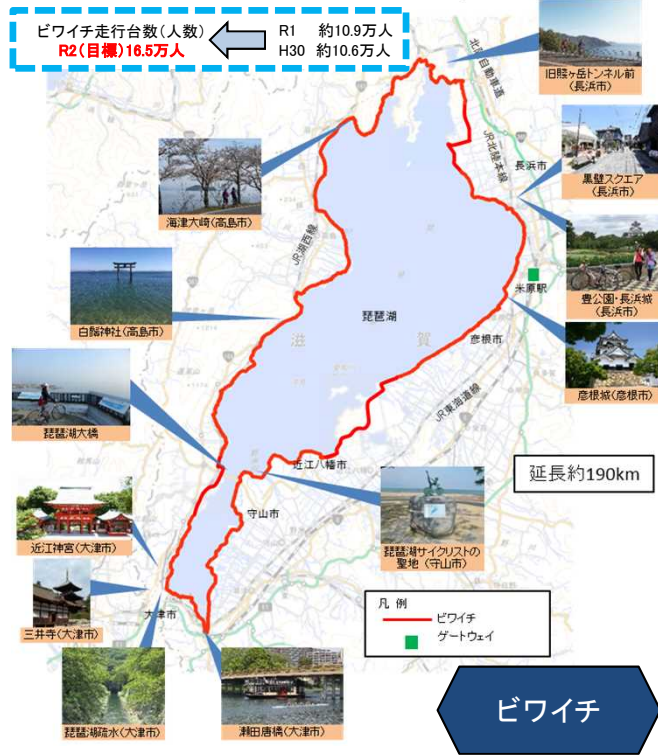
■ロゴマーク



【コンセプト】

「和」をイメージ。
和やかにサイクリング、
その土地で出会うヒトやコト
とのつながり(輪と和)

【広域図】



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進




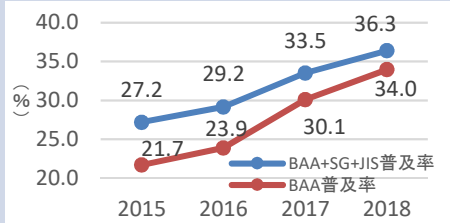
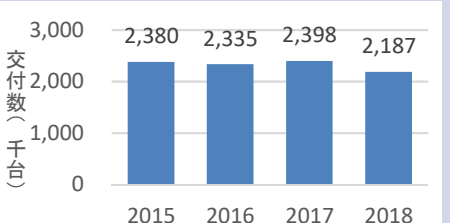
13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。

講ずべき措置

- ①品質基準のあり方についての検討
- ②安全性の高い製品購入につながる広報啓発
- ③自転車の積載制限に関する検討

取組事例 ①品質基準のあり方についての検討

【業界自主基準(マーク)と普及率】

	BAAマーク	TSマーク
団体	一般社団法人自転車協会	公益財団法人日本交通管理技術協会
マーク	 <p>自転車安全基準と環境負荷物質使用削減基準(共に、JISより厳しい業界自主基準)に適合した自転車に貼付されるマーク。BAAは「自転車協会認証」BICYCLE ASSOCIATION(JAPAN) APPROVEDの略。</p>	<p>点検整備に関し自転車安全整備士※1による点検・整備を示し、保険が付帯する。</p> <p>青色マーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <傷害保険> ○入院15日以上 1万円 ○死亡・重度後遺障害 30万円 <賠償責任保険> ○死亡・重度後遺障害 (限度額)1,000万円  <p>赤色マーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <傷害保険> ○入院15日以上 10万円 ○死亡・重度後遺障害 100万円 <賠償責任保険> ○死亡・重度後遺障害 (限度額)1億円 <被害者見舞金> ○入院15日以上 10万円 
型式	○	—
整備	—	○
保険	○※2	○※3
貼付	メーカー出荷時	自転車安全整備店※4での点検時
普及率	 <p>2015: 27.2, 21.7 2016: 29.2, 23.9 2017: 33.5, 30.1 2018: 36.3, 34.0</p>	 <p>2015: 2,380 2016: 2,335 2017: 2,398 2018: 2,187</p>

※1:公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する検定に合格した者で、自転車の点検整備と正しい乗り方等の安全指導について専門的な知識と技能を有している。
 ※2:製造上の欠陥で事故が発生した場合、製造業者又は輸入事業者の責任で補償。(製造物責任法、生産物賠償保険制度(PL保険))。
 ※3:賠償額は右吹出しのとおり。
 ※4:TSマークを取り扱うことができる自転車店のことで、自転車安全整備士が勤務している。

【出典:各団体HP等を基に作成】

②安全性の高い製品購入につながる広報啓発【消費者庁による広報啓発の事例】

News Release

令和元年7月17日

ペダルなし二輪遊具による子どもの事故に注意!

—道路や坂道では乗らないこと、ヘルメットを着用することを徹底しましょう—

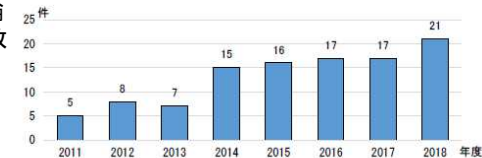
幼児の乗り物型遊具「ペダルなし二輪遊具」は、自転車に乗る前の幼児がバランス感覚を養える遊具として人気です。ただし、ペダルがなく、ブレーキもないものがほとんどのため、思わぬ転倒等による事故が増加傾向にあります。

消費者庁には、ペダルなし二輪遊具に関する7歳以下の事故情報が平成22年12月から平成30年度末までに106件寄せられています。事故発生場所別に見ると、一般道路での事故が半数近くを占め、公園内も含め坂道で発生している割合も5割以上でした。

平成30年1～2月に徳島県内の保護者2,752人を対象に実施した「子どもの事故防止調査」の結果では、「道路では使用しない」との回答が4～6歳の保護者の約7割、「ヘルメットを着用する」との回答が1～3歳の保護者の約6割にとどまっています。

「道路で使用しない」、「ヘルメットを着用する」ことはもちろん、「坂道では乗らない」、「子どもだけで遊ばない」といった点にも注意しましょう。また、「使用する前に緩みがなが確認する」、「点検や自転車に変える際には、必要に応じて自転車専門店に依頼する」ようにしましょう。

ペダルなし二輪遊具による事故件数の推移



*2010年度は事故件数0件(2010年12月～2011年3月)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策14 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進

14. 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する。

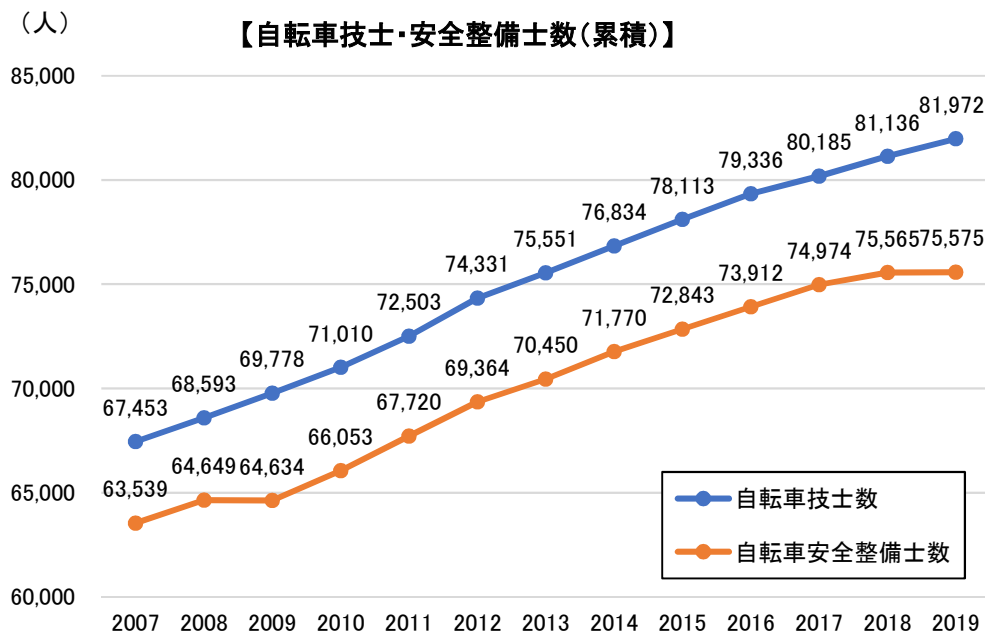
講ずべき措置

①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

②受験要件緩和等の働きかけ

取組事例

①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



出典：(自転車技士) 日本車両検査協会資料
(自転車安全整備士) 日本交通管理技術協会資料

②受験要件緩和等の働きかけ

- ・一般財団法人日本車両検査協会及び公益財団法人日本交通管理技術協会に対し、施策14措置①、②についての検討依頼文書を発出。
- ・これを踏まえ、自転車技士について、本年度より受験資格からの受験要件の緩和(実務経験に代えて専門学校卒業を認める)を実施した。
なお、令和2年度は新型コロナウイルスの感染状況等を踏まえ、試験は中止。



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策15 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

15. 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する。

講ずべき措置

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| ① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 | ② 交通安全意識向上を図る広報啓発 |
| ③ ヘルメット着用の広報啓発 | ④ 自転車運転者講習制度の着実な運用 |
| ⑤ 交通安全に関する指導技術の向上 | ⑥ 高齢者向けの安全教室の実施 |
| ⑦ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 | ⑧ 公務員に対するルールの遵守の徹底 |
| ⑨ 自動車教習所における教育の実施 | ⑩ 多様なニーズに関する自転車製品の開発 |
| ⑪ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締り | ⑫ リヤカー牽引自転車へのルールの周知 |
| ⑬ 地域交通安全活動推進委員等の活動の推進 | |

取組事例

② 交通安全意識向上を図る広報啓発

【全国交通安全運動】

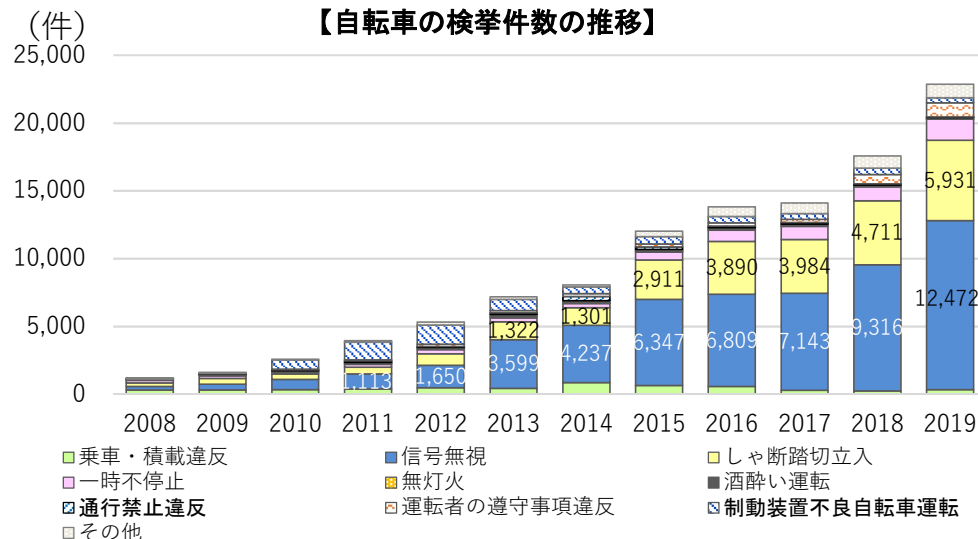


③ ヘルメット着用の広報啓発



⑪ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締り

【自転車の検挙件数の推移】



出典：警察庁「自転車の交通指導取締り状況」より、検挙件数を集計

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策15 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

取組事例

- ①自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知
- ②交通安全意識向上を図る広報啓発
- ④自転車運転者講習制度の着実な運用

【自転車利用者に対する交通安全教育等】

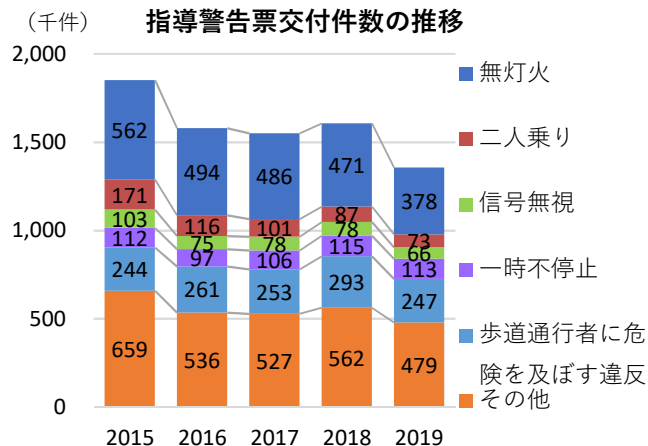
(自転車利用者に対するルールの周知徹底)

- 国、警察、地方公共団体、学校及び自転車関係事業者等が連携し、「自転車安全利用五則」を活用するなどして、全ての年齢層の利用者に対して、自転車の通行ルール等の周知を図っている。

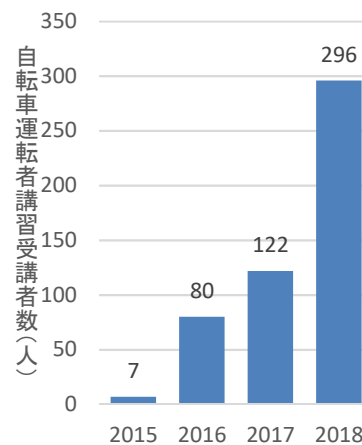
「自転車安全利用五則」

- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 車道は左側を通行
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 安全ルールを守る
- 子どもはヘルメットを着用

【自転車利用者に対する指導取締りと自転車運転者講習制度の運用】



【出典：警察庁「自転車の交通指導取締り状況」より、指導警告票交付件数を集計】



【出典：警察庁調べ】

(自転車安全教育の推進)

- 警察及び地方公共団体等関係機関が連携して自転車安全教育を推進しており、街頭での指導のほか、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、安全教育の充実を図っている。



＜交通安全教育の例＞



＜自転車運転者講習制度＞

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策16 学校における交通安全教室の開催等を推進

16. 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する。

講ずべき措置

- ①交通安全教室の講師へ向けた講習会実施
- ②交通安全教室の開催
- ③通学路周辺の安全点検の実施

取組事例

①交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

都道府県等における教職員等への研修の実施

安全教育の指導者の養成

学校安全教室の講師となる教職員等に対する指導法等の講習会を実施

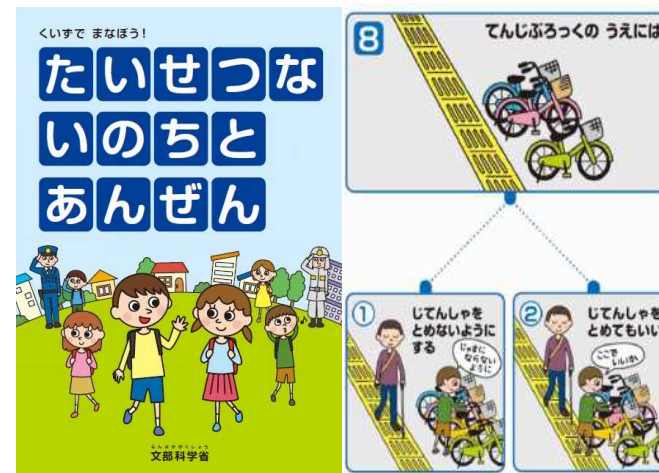
交通安全教室講習会

- 被害者・加害者にならないための交通安全教育
- 交通安全教室での効果的な指導方法
- 自転車・二輪車等通学手段に応じた指導方法 等



小学生低学年向けリーフレットの作成・配布

○防犯、防災、交通安全に関する注意事項をクイズ形式で学べるリーフレット「たいせつないのちとあんぜん」を作成し、全国の新1年生全員に配布



<リーフレット「たいせつないのちとあんぜん」>

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策17 自転車通行空間の計画的な整備の促進

(実施すべき施策1の再掲)

講ずべき措置

- ①自転車ネットワーク計画の策定 ②自転車通行空間の整備 ③「自転車車線(仮称)」の設置 検討
- ④自転車通行空間の改善 ⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用
- ⑥自転車マップの作成 ⑦東京2020大会に向けた通行空間整備 ⑧自転車利用促進に関する広報啓発

取組事例

①自転車ネットワーク計画の策定、②自転車通行空間の整備

【自転車活用推進計画を策定した地方公共団体一覧】

■令和2年3月31日現在の計画策定状況(39都道府県、50市町村)

都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済	都道府県	計画策定済
北海道	北海道、石狩市	神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市	京都府	京都府、京都市	福岡県	福岡県、田川市、糸島市
青森県		山梨県	山梨県	大阪府	大阪府、大阪市、堺市、守口市、枚方市、茨木市、摂津市	佐賀県	佐賀市
岩手県		長野県	長野県、伊那市、千曲市、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※2)	兵庫県	兵庫県、神戸市	長崎県	長崎県、南島原市
宮城県		新潟県	新潟市	奈良県	奈良県	熊本県	熊本県
秋田県	秋田県	富山県	富山県	和歌山県	和歌山県、和歌山市	大分県	大分県
山形県	山形県、寒河江市	石川県	金沢市、加賀市	鳥取県	鳥取県	宮崎県	宮崎県、宮崎市
福島県	福島県、いわき市、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※1)	岐阜県	岐阜県	島根県		鹿児島県	鹿児島県
茨城県	茨城県、土浦市、石岡市、笠間市、神栖市	静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、小山町	岡山県	岡山県	沖縄県	名護市
栃木県	栃木県、宇都宮市	愛知県	愛知県、豊橋市、一宮市	広島県	広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市		
群馬県	群馬県	三重県	三重県	山口県	山口県		
埼玉県	埼玉県	福井県	福井県	徳島県	徳島県		
千葉県	千葉県	滋賀県	滋賀県	香川県	香川県		
東京都	東京都			愛媛県	愛媛県、今治市、新居浜市		
				高知県	高知県		

(※1)3町1村による共同策定、
(※2)2市1町による共同策定、
赤字は今年度策定自治体

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



施策18 災害時における自転車の活用の推進

18. 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・安心の向上を図る。

講ずべき措置

- ①災害時における自転車活用の有用性の検討、国土強靱化基本計画への位置づけ
- ②国道事務所等への自転車の配備による、被災状況の迅速な把握

取組事例 ①国土強靱化基本計画への位置づけ

- ・平成30年12月に国土強靱化基本計画の見直しを行い、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけた。

各プログラムの推進方針

- 1-3) 広域にわたる大規模津波等による多数の死傷者の発生
○・・・夜間停電を考慮しつつ徒歩や**自転車**で避難することを前提に、避難経路・避難方法を検討し、実行できる環境を整える。
- 2-4) 想定を超える大量の帰宅困難者の発生、混乱
○・・・道路の被災リスク及び帰宅支援対象道路に指定する緊急輸送路等について、関係機関が情報を共有し、連携して、徒歩や**自転車**で安全円滑に帰宅できる経路が確保されるようにする。
- 7-1) 地震に伴う市街地の大規模火災の発生による多数の死傷者の発生
○道路の通行可否情報を効率的に収集するため、交通監視カメラや道路管理用カメラ等の活用に加え、**自転車**の活用したパトロール等を検討し、配備・訓練する。

②国道事務所等への自転車の配備

- ・全国の国道事務所等において自転車を計画的に配備しており、令和2年3月末現在で107事務所に685台の自転車を配備。

<国道事務所等による被災状況把握訓練>



附則に対する取組①



法の附則第3条第2項に基づく、「自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度」については、地方公共団体に対して、条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請するとともに、これによる損害賠償責任保険等への加入状況等を踏まえつつ、新たな保障制度の必要性等について検討を行う。

取組事例

- 平成31年1月11日「自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会」を立ち上げ検討を開始。
- 同年3月29日に開催した第2回検討会において、以下のとおり検討結果が取りまとめられた。

自転車版自賠責制度の創設の検討結果

- 自動車自賠責と補償内容を合わせる場合、保険金上限は3,000万円となり、本検討会において望ましいとした1億円を下回るため、十分な補償内容とするには、いずれにせよ任意保険にもあわせて加入する必要
 - 自転車販売店や自転車利用者にとって、自転車を市区町村に登録する事務負担が増える
 - 市区町村の作業負担やデータ管理のためのシステムコストが上昇し、原動機付自転車のような自転車税の導入が必要となる可能性があるほか、登録諸費用等の負担も生じる
 - また、既に6割の自転車利用者が、民間の保険会社や共済組合で自転車損害賠償責任保険等に加入しているなか、自転車版自賠責保険料を重複して追加負担しなければならなくなる
 - 民間保険会社や共済組合にとっても負担となるため、自転車事故を補償する商品が販売中止となった場合、自転車利用者のニーズに沿った多種多様な保険商品等が市場に供給されなくなるおそれがある
 - 自転車にナンバープレートを装着するなど自転車製造業者の協力が必要となり、自転車販売価格が上昇するおそれがある
- ↓
- これらの課題を直ちに解決し、自転車版自賠責制度を構築することは非常に困難
 - 自転車版自賠責制度を構築したとしても、加入率は80%程度にとどまる可能性
 - **また、自転車活用推進法の本来の目的である「自転車利用の促進」を阻害してしまう可能性が高い**

【結論】

- ・ 当面は全国の各地方公共団体による条例制定をサポートするほか、国としても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促進を図っていく

附則に対する取組②



- 都道府県等に対し、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付けを支援するため、標準条例(技術的助言)を作成し、周知(平成31年2月)。
- 引き続き、条例未制定の都道府県等に対し、個別に課題、状況等を確認。

標準条例の主な記載項目

項目	対象者
①自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け	自転車利用者
	保護者
	事業者
	自転車貸付事業者
②自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	自転車小売事業者
	事業者
	自転車貸付事業者
③自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供	都道府県
	学校設置者

地方公共団体の条例の制定状況(令和2年4月1日現在)

条例の種類	都道府県	政令市
義務化	15ヶ所	8ヶ所
	山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、兵庫県、愛媛県、福岡県、鹿児島県	仙台市、さいたま市、相模原市、静岡市、名古屋市、京都市、堺市、福岡市
努力義務	11ヶ所	2ヶ所
	北海道、茨城県、群馬県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、香川県、熊本県	千葉市、北九州市

※赤字は、自転車活用推進計画が策定された平成30年6月以降に公布された自治体

附則に対する取組③



○条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化している自治体や保険会社等と連携し、本年度、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供等を実施。

自転車アンバサダーを起用した啓発ポスターの掲示

○保険加入を促すポスターを作成、関係企業・団体において 掲示。
(令和2年5月以降。)



損保協会との連名による啓発チラシの配布

○自転車損害賠償責任保険の加入啓発チラシを、(一社)日本損害保険協会と自転車活用推進本部の連名で配布。
※官民連携協議会ウェブサイトダウンロード可能。

ルールを守る 保険に加入する

自転車を運転する人の責任です!

1 ルールを守り、無理な運転をしなれば、自転車事故を防ぐことができます!

自転車は事故を起こしたり、事故に巻き込まれたりするため、交通ルールをしっかり守って安全運転を心がけることが大切です。

自転車は公道が原則、歩道は例外。車道は左側を進行。歩道は歩行者優先で、車道寄り進行。安全ヘルメットを着用。安全ルールを守る。

2 自転車事故による損害賠償責任や、ご自身のケガには「保険」で備えることができます。

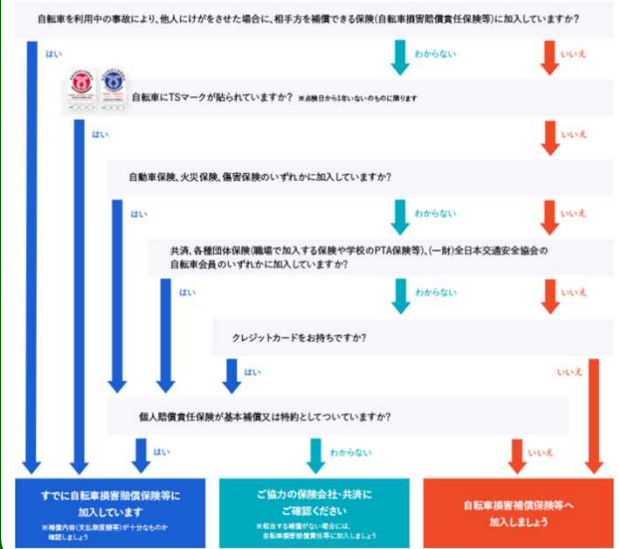
自転車事故による損害賠償責任は「個人賠償責任保険」で、また、ご自身のケガは「傷害保険」でそれぞれ補償されます。

対象	事故の相手	自分
保険の種類	生命・ケガ	財産(モノ)
個人賠償責任保険	○	○
傷害保険	×	×

日本損害保険協会 日本損害保険協会 日本損害保険協会

官民連携協議会ウェブサイトにおける情報発信

○自転車活用推進官民連携協議会のウェブサイトに保険加入の啓発ページを追加。
＜発信内容＞
・高額賠償事例、条例制定状況
・保険加入にあたっての確認ポイント
・現在提供されている保険商品の紹介 等
【保険加入確認フロー】



自転車の活用の推進に関する指標



目標	施策	指標名	実績値 (計画策定時)	目標値	実績値
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)	89団体 (2019年度末)
		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)	—
	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)	1,589箇所 (2018年度末)
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)	56ルート (2019年度末)
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)	39.8% (2019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)	81,972人 (2019年度末)
	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 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	479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)	自転車乗用中死者数減少 割合 (2019年: 433人) 9.6% (2017年→2019年) 交通事故死者数減少割合 13.0% (2017年→2019年)
	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	99.6% (36,325校) (2015年度)	100% (36,487校) (2019年度)	99.4% (35,590校) (2018年度)