

令和2年度第5回自転車活用の推進に向けた有識者会議

自転車の活用の推進に関するこれまでの意見





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	主な意見 (赤字:有識者会議 黒字:関係者・関係団体(※))	措置(案)
<p>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取組の着実な実施を促進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地方版計画の質を上げたい。単に計画の数を増やすだけでなく実現可能性のある計画、実現する意思が強い自治体に支援すべき。(屋井座長) 自転車を活用して実現したいまち・地域・国の在り方を明示すべき。 国と地方の役割分担の明示が必要。 コロナ禍で自転車施策の体系的な強化が必要。 地方版自転車活用推進計画の策定を促す上で、国の計画の丸写しではなく、地域の実情に合った計画を策定してもらいたい。 自転車は車両であり車道走行が大前提である旨を計画に位置付けるべき。 自転車ですら安全な利用がままならない状況で、先走って新たなモビリティを自転車通行空間に導入することは慎重になるべき。 車道を走るスキルがない人に、暫定形態である車道混在での通行を求めるのは厳しい。暫定形態の解消を考えるべき。 自転車通行空間には連続性や速達性、自動車との分離が重要。海外の先進事例を参考により高度なインフラづくりを促進すべき。 これまでの自転車通行空間の整備等に対する評価をして、実際に事故が減ったかなどの効果や課題を明らかにすべき。(久保田委員) 歩行者等との分離に加え、連続性のある自転車通行空間整備が必要。 自転車の通行環境の整備は改めて重要と認識。 自転車専用レーン整備の継続、地方都市での先進的な整備事例の支援による成功事例の創出が必要。 	<ol style="list-style-type: none"> 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を図るため、課題を抽出し、地方公共団体に対する支援策を検討する。 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、促進策を検討する。 地域における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ため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。

(※)「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体(第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先)、自転車活用推進議員連盟



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（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>2. 歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を促進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 主要な通学路における自転車走行環境の整備を優先して行うなどポリシーが必要。 • 将来的な緩速交通全体を見据えても、自転車走行空間は、可能な限り物理的に分離させることが望ましい。 • 自動車と自転車を視覚的に分離する場合であっても、自転車レーン全体の明示や連続した矢羽根デザインの表示等、その確実な視認が可能なものとするべき。 • 交差点付近で自転車通行位置の表示がなくなる、あるいは途切れている箇所を可能な限り解消すべき。 • 左折専用通行帯が複数車線ある交差点では、交通法規に則った走行をしても自転車通行にとって危険な状況となるため、交差点の構造を変えるか、走行ルールを変更することが望ましい。 • 自転車レーンと自動車駐停車帯を分離することにより、自動車が自転車走行帯上に駐停車することのないような道路整備を推進すべき。 • ラウンドアバウトのさらなる整備・普及が自転車の走行環境にとっても有効ではないか。 • 自転車走行空間について、車道混在は増えているが自転車専用通行帯は増えていない。今後は自転車を通る道の種類ごとに整備目標を立てるべき。（高橋委員） • 自転車通行環境の整備は引き続き重要な課題。地方版自転車活用推進計画に自転車ネットワーク計画を組み込んでいる自治体もあるが、自歩道をネットワーク計画に組み込んでいる自治体もあり問題。（屋井座長） • 電動キックボードをはじめ、今後新たなモビリティと走行空間が競合する可能性があることを念頭に、自転車通行帯を十分拡幅する等、走行環境整備の取組が必要。 • 小型モビリティは高齢者の利用増加が期待できる。既存自転車と仲良く移動できる手段を提供すべき。（高橋委員） • 時速20kmで走る電動キックボードに自転車道を走行できるようにとの要望は強い。また、時速6～8kmで走る高齢者向けの電動車椅子は歩道を整備してほしいとの要望が強い。走行速度に応じた対策の整理が必要。（高橋委員） • 新しいモビリティの話が出てきたが、我が国は自転車の走行環境すら整理できていない状況。まずは、自転車活用推進法の枠組みの中で安全を最大限確保し、そのうえで3つのK（環境、健康、観光）が活きてくるような施策に結び付けていくことが必要。（屋井座長） • 車道側に駐停車空間を確保し、設置箇所等の情報提供をすべき。 • 自歩道は、歩行者と自転車を混在させないよう再整備・周知が必要。 • 駐停車帯を自転車レーンの中央線側に設置する形態を、複数車線ある幹線道路の標準形にしてみたい。 • 自転車の車道走行率など、整備効果の測定を行うべき。 • 三輪や四輪の多様な自転車も今後出てくる。今後、どのようなモードを通行させるのかを想定した上で、速度の違うモード間の追越しも考慮し、望ましい自転車通行帯の幅等を決めるべき。 • 交差点の安全対策が重要。専用信号がない状態における交通処理等も含めて考えるべき。 • 電動キックボード等の新たなモビリティの導入について、海外との事情の違いを考慮すべき。日本は歩道を自転車が行くことを認めてしまっているため、海外のように自転車と全く同じ扱いをするのは歩行者にとって危険。 • これまでの自転車通行空間の整備等に対する評価をして、実際に事故が減ったかななどの効果や課題を明らかにすべき。（久保田委員）（再掲） • 路面標示の夜間の視認性向上のため、高輝度路面標示材を使用した施工を標準仕様にしていただきたい。 • カーボンニュートラルの観点から、短中距離トリップの自転車への転換に踏み込んでほしい。 • 自転車はゼロエミッションに家庭が貢献できる取組だと強調すべき。 • 「健康増進」「環境負荷の低減」の判断基準となる根拠数値の提示が必要。 	<ol style="list-style-type: none"> 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計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する。 ②「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日道路局長・交通局長通知）について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。特に交差点などの特殊部にも着目して記載の充実を図る。 ③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。 ④地域における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ため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。（1-③の再掲） ⑤自転車交通を含め、全ての交通に対する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、維持管理や運用に努める。 ⑥地方公共団体等が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築について検討する。 ⑦関係する地方公共団体と連携して、オリンピック・パラリンピック競技大会までに、競技会場や主要な観光地周辺の道路において、自転車通行空間の整備を推進する。 ⑧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CO₂の削減による地球温暖化防止に関する広報啓発を行う。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



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（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>3. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの感染症対策を強化すべき。 「シェアサイクル」の範囲拡大について、公共的なシェアサイクルに加え、コミュニティサイクル、レンタサイクルを含めた「シェアサイクル等」として明記すべきではないか。 自転車の車道走行の理解が進み、自転車通行帯の整備が進んでも、路上駐車に占領されては利用環境が整ったといえない。路上駐車対策を強化すべき。 自転車レーンと自動車駐停車帯を分離することにより、自動車が自転車走行帯上に駐停車することのないような道路整備を推進すべき。（再掲） 自転車レーン上に駐停車が並ぶことも多い。自転車通行空間の整備と駐停車スペースの確保をセットで行うことが重要。（屋井座長） 車道側に駐停車空間を確保し、設置箇所等の情報提供をすべき。（再掲） 駐停車帯を自転車レーンの中央線側に設置する形態を、複数車線ある幹線道路の標準形にしてみたい。（再掲） 自転車の自転車専用通行帯通行の徹底及び自転車専用通行帯への自動車の侵入・駐停車の禁止について広報啓発のうえ、自転車専用通行帯への駐停車を重点的に取り締まるべき。 	<ol style="list-style-type: none"> ① 自転車通行空間の整備とあわせて、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。 ② 植樹帯の活用等による自転車通行空間の確保に関する弾力的な運用の在り方について検討する。 ③ 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。 ④ 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の実施を検討する。 ⑤ 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。 ⑥ 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>4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクル事業者は自治体と協定を締結して災害時に職員が無料利用できる取組も行っている。災害対応という視点からもシェアサイクルの利活用を推進すべき。（屋井座長） シェアサイクルを公共交通として位置付けるべき。また、交通体系の中で、防災等の公的な役割も位置付けていくべき。 シェアサイクルポートの設置物・附属物は、公共交通を補完する施設と考えられるため、シェアサイクル事業者が保有するからといって当然に課税対象償却資産であるという考え方は改めるべき。 地域のニーズに合わせた駐輪スペースの確保が必要。 モーダルシフトを図るためには、自転車と鉄道をはじめとする各種交通機関とのマッチングが重要。 	<ol style="list-style-type: none"> ① シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営の在り方、サイクルポート設置場所の確保、データの活用等による利便性向上等の観点から、制度運用の考え方や先進的な取組事例等を記載したガイドラインをとりまとめ、地方公共団体へ周知する。 ② 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、地域の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の在り方について検討する。 ③ 公共的な交通であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請する。 ④ 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。 ⑤ 関係する地方公共団体と連携し、オリンピック・パラリンピック競技大会までにサイクルポートの高密度化、駅等の拠点における貸出自転車の重点配備を実施する。 ⑥ 地域における災害時のシェアサイクルの活用が進むよう、地方公共団体等への情報提供や助言等の働きかけを行う。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



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（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>5. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関との連携をさらに推進するべき。特に、鉄道駅への駐輪場設置を促進する方策が必要。 	<ol style="list-style-type: none"> ①路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の在り方について検討する。 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駐輪場の整備や利用率向上に向けた取組みについてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。 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。 ④多様な自転車の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>6. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自転車のプローブデータを自動収集・活用し、ヒヤリハット事例の分析やデータを活かしたまちづくりが実現できるような技術開発を推進すべき。 モーダルシフトを図るためには、自転車と鉄道をはじめとする各種交通機関とのマッチングが重要。（再掲） 交通分野のデジタル化に伴う高齢者に対するサポート強化が必要。 	<ol style="list-style-type: none"> 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る自転車活用推進計画策定等の取組に対する支援の在り方を検討する。 ②地方公共団体等が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築について検討する。（2-⑤の再掲） ③AI等の情報通信技術を活用したシェアサイクルにおける自転車の再配置の最適化の在り方について、民間事業者と連携して検討を進める。 ④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。 （※）MaaS(Mobility as a Service)：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。 ⑤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について、他の交通手段との間でのデータの連携や利活用を促進するため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」(国土交通省総合政策局公共交通・物流政策審議官部門発出)の更なる周知や調査・検討を行う。
<p>7. 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>	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩と自転車で暮らせるまちを増やすことが大事。（楠田委員） 	<ol style="list-style-type: none"> 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駐輪場の整備、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。 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)におけるシェアサイクルのサイクルポートの設置を促進し、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あわせた自転車通行空間の整備を推進する。 ③道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、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実施する。 ④無電柱化の推進に関する法律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、地域のニーズに応じた条例の制定や、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推奨し、必要な技術的支援を積極的に行う。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



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

施策	主な意見 (赤字:有識者会議 黒字:関係者・関係団体(※))	措置(案)
<p>8. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> e-sportsとしての自転車の振興も加えるべき。 	<p>※第6回有識者会議にて議論</p>
<p>9. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> スポーツ系電動アシスト自転車(E-BIKE)のアシスト比率の規制の見直しを検討すべき。(絹代委員) E-BIKEは、(普通自転車と同じ扱いで)歩道走行を事実上認めることを前提とすると、アシスト比率の基準を厳しくせざるを得ない面もあると聞く。アシスト比率の緩和は、走行位置との関係も考える必要。(高橋委員) 多様な自転車の開発・普及には、現行規制の見直し(長さ、幅、乗車定員等)、安全利用のための環境整備が必要。 三輪や四輪の多様な自転車も今後出てくる。今後、どのようなモードを通行させるのかを想定した上で、速度の違うモード間の追越しも考慮し、望ましい自転車通行帯の幅等を定めるべき。(再掲) 地域のタンデム自転車の解禁については、生活・観光の観点から、警察のみならず、各都道府県の障害者福祉担当や観光協会との連携を図るべき。(長嶋委員) 災害時にタンデム車で障害者を避難させる訓練をしている例もあり、推進すべき。 	<p>※第6回有識者会議にて議論</p>

(※)「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体(第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先)、自転車活用推進議員連盟



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（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>10. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各地域が重要性を感じながらも取組の突破口が見つからず最も悩んでいる分野。健康が目標なので競技・スポーツというよりフィットネス。健康増進/フィットネスの施策に誘導できるような方向も示せないか。（絹代委員） 電動アシスト自転車の普及促進が重要。 サイクリストの裾野を広げるE-BIKE等のアシスト自転車の普及促進に向けた環境整備が必要。 コロナ禍で公共交通利用が減り、自動車に転換すると健康や環境面で問題。自動車から自転車への転換を目指すべき。 健康のためだけに自転車に乗る人は少ない。他の施策と絡めた推進方法が必要。 日本では実用の観点から自転車を「やむを得ず」乗っている人が多い。健康の観点からも「自転車に乗れるが、今乗っていない人」の需要拡大を考えている。（自転車協会） 自転車の活用による医学的効果のエビデンスを確保することは、困難だが非常に大事。更なる調査を推進計画に書き込むようにしたい。（屋井座長、楠田委員） 継続的な自転車通勤等の促進のため、自転車の効能を裏付けるための健康増進効果のエビデンスを蓄積することが不可欠。 自転車通勤の学術的なエビデンスのため、大学、研究所への助成が必要。 「健康増進」「環境負荷の低減」の判断基準となる根拠数値の提示が必要。（再掲） 自転車が健康に効果的であることのエビデンスが不足している。海外では研究が進んでいるので、エビデンスの取得と普及をもっと奨励すべき。 高齢者が免許返納してから自転車安全教育を行って遅い。地方部で車に依存しないためにも、60歳ぐらいを対象に安全教育を行って早めに移動手段の選択肢を増やすべき。（楠田委員） 高齢者の免許更新時の講習において、免許返納後の自転車の乗り方についても、一歩踏み込んだ講習をするべき。（屋井座長） 	<p>※第6回有識者会議にて議論</p>
<p>11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国交省関連の業界でも、自転車通勤を禁止している会社が多い。業務発注の条件として自転車通勤の推進度合を考慮する等、国交省関連業界への自転車通勤奨励策を進めてはどうか。 自転車通勤を奨励する企業に対して、国としての支援を強化すべき。これまでの「自転車通勤推進企業」認定制度等に加え、駐輪場の補助金等具体的な助成策、負担軽減策を検討すべき。 自転車通勤の促進について、広報啓発だけでなく、企業・従業員が実感できるメリットを供与したい。 自転車通勤推進企業に対する具体的な施策の実施が必要（税制優遇措置、駐輪場の附置義務に伴う費用の補助制度、健康経営の取組との連動等）。 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト認定企業への更なるインセンティブ付与が必要。 地方の先進的な取組を取り上げ、広く周知する仕組みを作ることが必要。 官公庁へのシェアサイクルポートの設置に向け、省庁連携すべき。 地方公共団体の職員の自転車通勤に係る手当支給について、地方自治法に位置付けることが望ましい。 	<p>※第6回有識者会議にて議論</p>

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



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	主な意見 (赤字:有識者会議 黒字:関係者・関係団体(※))	措置(案)
<p>12. 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。</p>		<p>※第6回有識者会議にて議論</p>
<p>13. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクリトレインの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備、国内外へのPR等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 特に外国人旅行者に対応するため、日本語による表記に依らずに直観的に走行位置が理解できる方法を普及すべき。 サイクルツーリズムの裾野拡大が必要。 国によるナショナルサイクルルートの実践的なPR体制の確立が必要。 自転車は重要な産業の一つ。官民が連携し、観光・移動における自転車利用が標準になってほしい。 ナショナルサイクルルートのブランドの海外への認知度については道半ば。5年10年先に海外の観光客にも認知されるよう、国が指定する制度を継続することが大事。 旧街道は、自転車で走りやすかつ古い町並み等が残っており、走っていて楽しいサイクリングコース。旧街道をサイクルツーリズムにも活かしていくことを今後考えてもらいたい。 河川敷に、サイクリングロードによい空間があっても制約があったりしないか。素晴らしいサイクリングロードがあれば、自転車の活用も広がると思う。推進してほしい。 ナショナルサイクルルートはコロナの影響でインバウンドの呼び込みが難しい状況。国内からの誘客や日常利用の促進も視野に入れるべき。(絹代委員) 公共交通機関への自転車積み込み環境の整備を促進すべき。 コンビニエンスストアや道の駅等と連携すること等により、「サイクルエイド」・「サイクルステーション」の設置数を増やす取組を行うべき。 世界的に観光旅行のニーズは、安全安心、健康維持・増進、3密を避けることができる快適な屋外へという傾向。また、宿泊型への誘導は大事な方向性。(矢ヶ崎委員) 自転車利用の促進について、地域の芸術祭への道中に電動アシスト自転車を配置した例もある。こうした観光・イベントとの連携を推進してはどうか。(矢ヶ崎委員) 	<p>※第6回有識者会議にて議論</p>

(※)「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体(第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先)、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>14. <u>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。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • BAAマークの普及について、学生や従業員の安全のためにBAAマークの自転車を利用させるよう、学校や企業への働きかけを行うことも大事ではないか。（矢ヶ崎委員） • 多様な自転車の開発・普及のため、高齢者・障害者等のための新たな自転車に関する基準を制定し、基準に基づく試験・検査を実施することが必要。 • 夜間の安全対策として、尾灯の装着を推進すべき。 • 自転車の点検整備に関する意識が国民に浸透していない。広報啓発活動を積極的に推進すべき。 	<ol style="list-style-type: none"> ① JIS規格とISOとの整合化作業を進めつつ、JISをベースとしたSG基準やBAAとの関係の在り方について検討する。併せて、これらの規格等に関し、試買テストの結果を含め、消費者が容易に理解できるような情報提供の在り方についても検討する。 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。 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>15. <u>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。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 多様な目的の自転車の開発促進と普及が重要。（高橋委員） • 海外では、障害者が一般のレースに参加可能である等、障害者が自転車に参入しやすい。また、対応した自転車の需要も大きい。低価格での購入が可能。他方、日本では海外製の輸入に頼るため、高額となる。（日本パラサイクリング連盟） • タンDEM自転車について、日本には安全基準がないため製造しにくい。（自転車協会） • 欧州のように自転車のバリエーションを豊富にすることが大事。また、センサーの技術等を活用して、安全の確保が出来ればと思う。（矢ヶ崎委員） • 高齢者、障害者等向け自転車の開発・普及費用について、企業への助成を検討いただきたい。 • 多様な自転車の開発・普及には、現行規制の見直し（長さ、幅、乗車定員等）、安全利用のための環境整備が必要。（再掲） • 多様な自転車の開発・普及のため、高齢者・障害者等のための新たな自転車に関する基準を制定し、基準に基づく試験・検査を実施することが必要。（再掲） • 今回、多様な自転車の開発普及が挙げられたのはとても良いこと。一方、歩行支援のモビリティも多様化しており、新たなモビリティと自転車との区別の仕方を念頭に置くべき。（久保田委員）（再掲） • スポーツ系電動アシスト自転車（E-BIKE）のアシスト比率の規制の見直しを検討すべき。（絹代委員） • E-BIKEは、（普通自転車と同じ扱いで）歩道走行を事実上認めることを前提とすると、アシスト比率の基準を厳しくせざるを得ない面もあると聞く。アシスト比率の緩和は、走行位置との関係も考える必要。（高橋委員）（再掲） • 地域のタンDEM自転車の解禁については、生活・観光の観点から、警察のみならず、各都道府県の障害者福祉担当や観光協会との連携を図るべき。（長嶋委員）（再掲） • 災害時にタンDEM車で障害者を避難させる訓練をしている例もあり、推進すべき。（再掲） • 身体機能に応じた自転車をアドバイスできる人材育成に努めるべき。（アドバイザー制度はあっても実際に育成できていないという実態を受け止めるべき）（橋田委員） • 現状でも、自転車技士や自転車安全整備士が自転車の点検だけでなく高齢者への指導教育も行っている。（長嶋委員） • 身体機能に合った自転車を推奨していく上で、自転車販売店の役割が重要。BAAアドバイザー制度やSBAA PLUS（スポーツ用自転車の安全品質保証制度）と協調しながら、自転車選びのサポートや交通ルールの伝達を行うことが大事。（絹代委員） 	<ol style="list-style-type: none"> 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し、民間企業等が技術・製品開発等を行うことを支援する。 ② 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等について検討する。（9-②の再掲） ③ タンDEM自転車について、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公道走行について検討するよう、既に公道走行を解禁した事例の周知を行うことにより都道府県警察に働きかける。（9-③の再掲）

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>16. 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・教職員の他にも交通安全教育を担う地域指導者の協力を得られやすい体制づくりを要望。外部人材との協力が必要。 ・道路利用者全般に対する自転車通行ルールの広報啓発が重要。 ・交通ルールを教えるだけでなく、楽しんで乗る自転車文化を根づかせるべき。 ・身体機能に応じた自転車をアドバイスできる人材育成に努めるべき。（アドバイザー制度はあっても実際に育成できていないという実態を受け止めるべき）（楠田委員）（再掲） ・現状でも、自転車技士や自転車安全整備士が自転車の点検だけでなく高齢者への指導教育も行っている。（長嶋委員）（再掲） ・身体機能に応じた自転車をアドバイスできる人材育成に努めるべき。（アドバイザー制度はあっても実際に育成できていないという実態を受け止めるべき）（楠田委員）（再掲） 	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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て、受験要件の緩和等について検討するよう働きかける。 ③身体にあった自転車選びをアドバイスする人材（BAAアドバイザー、SBAA PLUS等）を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入を支援する。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>17. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> あらゆる人がその発達段階に応じ、自転車の安全についての理解と関心を深める機会の提供が必要。特に、幼児・児童に、地域に応じた日常の危険が具体的に伝わる教育・啓発が重要。 コロナの影響で学校での交通安全教育が止まっている。この機会に学校以外での交通安全教育も考えるべき。（絹代委員） 効果的な交通安全の普及啓発に資するため、海外の安全教育の知見を収集することも有用。 あらゆる人が、自転車に乗り始めるとき、自転車を購入するとき等、様々な機会での自転車の安全教育・講習を受ける機会が与えられるよう努めるべき。 定量的な指標も大事だが、体感治安として、道行く自転車の乗り方が変わったと人々が感じられるような指導教育を進めていくことが重要。（長嶋委員） 中学校、高校での自転車交通安全カリキュラム化。社会人向け講習への助成を実施すべき。 道路利用者全般に対する自転車通行ルールの広報啓発が重要。（再掲） 自転車側に違反がないのに事故に遭うことが問題。交通安全の意識醸成に限定せず、規制や構造など総合的な取組が必要。 現状と課題の交通事故の箇所、自転車の死亡者の6割は頭部損傷でノーヘルメットであることも記載してほしい。（長嶋委員） 条例で子供に限らずヘルメット着用を努力義務にしている自治体もある。「子供はヘルメットを着用」としている自転車安全利用五則を再考すべき。（長嶋委員） 罰則規定等に基づく指導など、自転車安全利用において実効性が伴う取組を強化すべき。 高齢者の健康と外出手段の確保のため自転車活用が必要。 自転車関連事故の分析データを踏まえ、特に自転車利用者の多い年齢層に対する効果的な交通安全教室の在り方について更に検討すべき 自転車に乗り始める幼児の教育について明確にすべき。 自動車教習所の役割は大事。教本に自転車専用通行帯や矢羽根について記載すべき。（楠田委員） 自転車だけに注意を求めるのではなく、自動車ドライバーにも、自転車は車道を走る乗り物であることを認識させる教育について計画に位置付けるべき。 自動車教習所のコースに自転車レーン等を設置し、自転車の存在を認識してもらうべき。 電動アシスト自転車のアシスト比率の考え方を見直すことが必要では。特に、自転車の発進時、低速走行時、上り坂の走行時、人荷の積載時に適切な電動アシストの効果が得られるような機構が必要。 車のように自転車の安全装備の商品開発を推進することも有効ではないか。（羽原委員） 自転車通勤、自転車を用いた配送事業が拡大している現状を踏まえた対応が必要。 ウーバーイーツ等、自転車を利用する事業者への安全指導が大事。（高橋委員） ウーバーイーツは事故が絶えない。夜の点灯、反射板の装着を促すことが必要。 自動車の運転者の自転車に係る交通ルール等の認識を深める必要。そのためにも、運転免許の更新講習等の機会を捉えて、自転車についての教育の機会を設けるべき。 「思いやり1.5m」運動（自動車が自転車の横を走行する際の安全な間隔の啓発）の更なる展開が必要。 高齢者が免許返納してから自転車安全教育を行っているのは遅い。地方部で車に依存しないためにも、60歳ぐらいを対象に安全教育を行って早めに移動手段の選択肢を増やすべき。（楠田委員）（再掲） 高齢者の免許更新時の講習において、免許返納後の自転車の乗り方についても、一歩踏み込んだ講習をするべき。（屋井座長）（再掲） 	<ol style="list-style-type: none"> 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」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者が増加していることを踏まえ、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。 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。 ③ 交通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。 ④ 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。 ⑤ 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。 ⑥ 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。 ⑦ 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。 ⑧ 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。 ⑨ 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。 ⑩ 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し、民間企業等が技術・製品開発等を行うことを支援する。（15-①の再掲） ⑪ 自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区において重点的に、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・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。 ⑫ 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。 ⑬ 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、自転車による「ながら運転」の禁止や「自転車安全利用五則」の遵守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に係る教育を行っていく。 ⑭ 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。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>18. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催、教職員に対する研修等を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 学校における交通安全教室の実施体制の充実(人的・物的資源)に関して更に検討すべき。 あらゆる人がその発達段階に応じ、自転車の安全についての理解と関心を深める機会の提供が必要。特に、幼児・児童に、地域に応じた日常の危険が具体的に伝わる教育・啓発が重要。(再掲) 効果的な交通安全の普及啓発に資するため、海外の安全教育の知見を収集することも有用。(再掲) 新型コロナ禍でも、学校でのオンライン端末の活用等の工夫により交通安全教室を継続すべき。また、安全教育の量だけでなく質も大事。(絹代委員) 自転車関連事故の分析データを踏まえ、特に自転車利用者の多い年齢層に対する効果的な交通安全教室の在り方について更に検討すべき。(再掲) 中学校、高校での自転車交通安全カリキュラム化。社会人向け講習への助成を実施すべき。(再掲) 地方部で自転車を使っているのは10代の子供が多いが、大人目線で通学路の対策を行っており、子供目線で対策を講ずるべき。(楠田委員) 	<ol style="list-style-type: none"> ①都道府県に対し、交通安全教室等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。 ②児童生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育の実践方法や事例等に関係機関へ周知する。 ③教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行うよう、関係機関へ周知する。
<p>19. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく取組の着実な実施を促進する。(1の再掲)</p>		<ol style="list-style-type: none"> 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を図るため、課題を抽出し、地方公共団体に対する支援策を検討する。(1-①の再掲) ②地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、促進策を検討する。(1-②の再掲) ③地域における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ため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。(1-③の再掲)

(※)「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体(第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先)、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
<p>20. 歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を促進する。 (2の再掲)</p>		<p>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計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する。(2-①の再掲)</p> <p>②「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月19日道路局長・交通局長通知)について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。特に交差点などの特殊部にも着目して記載の充実を図る。(2-②の再掲)</p> <p>③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。(2-③の再掲)</p> <p>④地域における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ため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。(1-③の再掲)</p> <p>⑤自転車交通を含め、全ての交通に対する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、維持管理や運用に努める。(2-⑤の再掲)</p> <p>⑥地方公共団体等が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築について検討する。(2-⑥の再掲)</p> <p>⑦関係する地方公共団体と連携して、オリンピック・パラリンピック競技大会までに、競技会場や主要な観光地周辺の道路において、自転車通行空間の整備を推進する。(2-⑦の再掲)</p>
<p>21. 危機管理体制の強化、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時に自転車がどの段階でどのような使われ方をしたのか、実例を調査・整理すべき。 ・災害時にタンDEM車で障害者を避難させる訓練をしている例もあり、推進すべき。(再掲) ・シェアサイクル事業者は自治体と協定を締結して災害時に職員が無料利用できる取組も行って <p>いる。災害対応という視点からもシェアサイクルの利活用を推進すべき。(屋井座長)(再掲)</p>	<p>①「自転車活用推進計画策定の手引き」について、国土強靱化基本計画の内容等を踏まえて、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用の観点から見直しを図る。</p> <p>②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、全国の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>③災害時におけるシェアサイクルの活用の有用性について、地方公共団体等への広報啓発を行う。</p>

(※)「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体(第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先)、自転車活用推進議員連盟



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現（つづき）

施策	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
22. 都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> 自転車障害責任保険は全国的な義務化が実現するよう、引き続き推進策を講じるべき。 保険等への加入促進を施策として追加することに賛同。より多くの都道府県等において条例が制定されることに期待。 	<ol style="list-style-type: none"> ①都道府県等に対し、標準条例（平成31年2月22日自転車活用推進本部事務局長通知）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。 ②ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、国民に対する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。 ③企業の従業員等の自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、経済団体等を通じた広報啓発等を行う。 ④自転車小売事業者等に対し、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。

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

	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者・関係団体（※））	措置（案）
✓ 関係者の連携・協力	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体において、各部局の連携を促し自転車施策を推進するコーディネート役が必要。 現場の行政担当者の意識を高めていくことが必要。 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 計画のフォローアップと見直し ✓ 調査・研究、広報活動等 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体の計画に基づくフォローアップが必要。整備延長・整備効果、事故件数・原因について、国が取りまとめて分析・公表すべき。その際、国が調査費用を支援するのが望ましい。 	
✓ 附則に対する今後の取組方針	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全意識向上のため、自転車関連事故の発生状況や傾向等データの共有、関係機関・団体等における連携等のあり方について更に検討すべき。 「思いやり1.5m」運動（自動車が発車する際の安全な間隔の啓発）の更なる展開が必要。 	○自転車利用者の法令違反に対しては、指導取締りの徹底を図るほか、平成27年6月から施行された自転車運転者講習制度の運用状況や自転車事故の発生状況や法令違反の内容等も踏まえつつ、必要に応じて違反行為への対応のあり方について検討を進める。

（※）「関係者・関係団体」は、自転車利用環境向上会議 全国委員会、自転車関係団体（第4回有識者会議で掲載した書面ヒアリング先）、自転車活用推進議員連盟