

第2次自転車活用推進計画(案)新旧対照表(措置を除く)

参考資料 1

現 自転車活用推進計画	第2次自転車活用推進計画(案)	備考
<p>1. 総論</p> <p>(1) 自転車活用推進計画の位置付け</p> <p>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。</p> <p>この結果、大規模自転車道については、平成28年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約8割が整備済みとなっている。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、<u>15分の1</u>以下の約<u>6万台</u>(平成29年度)まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗用中の死者数は、統計上最も多かった2,084人(昭和35年)と比べて約<u>4分の1</u>の<u>480人</u>(平成29年)に減少する等、一定の成果を上げてきた。</p>	<p>1. 総論</p> <p>(1) 自転車活用推進計画の位置付け</p> <p>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。</p> <p>この結果、大規模自転車道については、令和元年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約9割が整備済みとなっている¹。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、<u>5%</u>以下の約<u>4万台</u>(令和元年度)²まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗用中の死者数は、統計上最も多かつた2,084人(昭和35年)と比べて約<u>5分の1</u>の<u>419人</u>(令和2年)³に減少する等、一定の成果を上げてきた。</p>	

¹ 国土交通省調べ。

² 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(令和2年3月国土交通省)より。

³ 「令和2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」(令和3年2月警察庁)より。

<p>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新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。</p> <p>本計画は、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う法の目的ののっとり、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。</p> <p>(2) 計画期間</p> <p>法の目的及び基本理念ののっとり、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</p>	<p>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新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。</p> <p><u>自転車活用推進</u>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う法の目的ののっとり、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。<u>これまで、平成30年に策定された第1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が、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、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2次自転車活用推進計画を策定する⁴。</u></p> <p><u>また、法第10条及び11条において、都道府県、市町村（特別区を含む。）は、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る。</u></p> <p>(2) 計画期間</p> <p>法の目的及び基本理念ののっとり、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</p>	<p>第1次自転車活用推進計画に関する記述を追加</p>
---	--	------------------------------

⁴ 策定にあたっては、「自転車の活用促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、計画の骨子に関するウェブアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総回答数〇〇）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。

に、自転車の利用が国民一人一人のQOL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、本計画と関連を有し、2020年度を計画期末とする交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京を自転車フレンドリーな先進都市へと変貌させるとともに、東京以外の地域においても、自転車の活用の推進について国民の賛意・協力を得て、地域の創意工夫により世界に誇れるレガシーを創出し、次世代へ継承して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、2020年度までとする。

(3) 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化している。

に、自転車の利用が国民一人一人のQOL⁵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、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしても、自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を各地で発展・定着させ、次世代へ継承して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7（2025）年度までとする。

(3) 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつある。

新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。

オリパラ開催後に重点を置いた表現に修正

骨子内容を踏まえた修正

⁵Quality 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、ということ尺度として捉える概念。

<p>(都市環境)</p> <p>家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、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、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要である。</p> <p>自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、平成28年度末時点で、約1,300kmにすぎない。この結果、平成19年から平成29年の間に、自転車が関係する事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまる⁹等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。</p>	<p><u>また、情報通信技術の飛躍的發展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性がある。</u></p> <p><u>さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっている。</u></p> <p><u>都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は、次に示すように多様化している。</u></p> <p>(都市環境)</p> <p><u>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も、地球温暖化対策は喫緊の課題である。</u>家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている⁶中、自動車による移動は、一人での利用が約8割⁷、5km以内の利用が約4割を占める⁸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、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。</p> <p>自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、令和元年度末時点で、約2,900kmにすぎない⁹。この結果、平成22年から令和2年までの間に、自転車が関係する事故件数は半数以下に減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで</p>	<p>政策の進展を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p>
--	--	--

⁶ 「2018年度（平成30年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について」（令和2年4月国立研究開発法人国立環境研究所）より。

⁷ 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）より。

⁸ 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）より。

⁹ 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。

<p>このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は減少傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向がある。</p> <p>今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。</p>	<p><u>推移している¹⁰等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。</u></p> <p><u>自転車通行空間の確保に向けては、地域においても自転車ネットワークを計画的に整備することが必要であるが、地方公共団体による自転車活用推進計画の策定が進んでいる一方、市町村の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークに関する計画の位置付けや当該計画に基づく整備の効果分析など、自転車活用推進計画の質の向上が課題となっている。</u></p> <p>このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は、<u>長期的にみると減少傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低い¹¹。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある¹²。路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、<u>人生100年時代で高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためにも、運転免許返納後になって初めて自転車利用に移行するのではなく、それよりも早い段階で移動手段として活用を図ることが必要である。</u></u></p> <p>今後、<u>コンパクト・プラス・ネットワークの取組や、歩行者利便増進道路（ほこみち）や滞在快適性等向上区域の活用をはじめとする「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出</u>等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。</p> <p><u>近年の動向として、各地でシェアサイクルの導入が進展しているものの、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に課題があり、他の交通モードと連携した MaaS 等デジタル化の進展も見据えつつ、支援方策を検討する必要がある。また、新たな低速小型モビリティの登場により、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一</u></p>	<p>有識者会議における議論を踏まえた修正</p> <p>有識者会議における議論を踏まえた修正</p> <p>政策の進展を踏まえた修正</p> <p>政策の進展を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p>
---	---	--

¹⁰ 「令和2年中の交通事故の発生状況」（令和3年2月警察庁）より。

¹¹ 「平成27年度全国都市交通特性調査」及び過去の「全国都市交通特性調査」（いずれも国土交通省）による。

¹² 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）による。

<p>(国民の健康増進)</p> <p>糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドローム¹²やロコモティブシンドローム¹³の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近で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。</p> <p>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おり、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。</p> <p>さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。</p> <p>(観光地域づくり)</p>	<p><u>層推進するとともに、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)を実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。</u></p> <p>(国民の健康増進)</p> <p>糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドローム¹³やロコモティブシンドローム¹⁴の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近で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。</p> <p>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おり、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。<u>加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性がある。一方で、交通事故の懸念のほか、駐輪スペースの確保や、通勤手当等の福利厚生面での制度の整備に課題がある等の理由から、従業員の自転車通勤を認めていない企業も存在する。</u></p> <p>さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。</p> <p>(観光地域づくり)</p>	<p>有識者会議における議論を踏まえた修正</p>
---	--	---------------------------

¹³ 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。

¹⁴ 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)の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態。

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっている。

このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているものの、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

(安全・安心)

平成 29 年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約 8 割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題である。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要である。

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められてきた。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっていた。

新型コロナウイルス感染症は観光地域づくりにも大きな影響を及ぼし、サイクルツーリズムについても、特にインバウンドは厳しい状況となっている。インバウンドの需要回復を見据え、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるが、一方で、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

また、サイクルツーリズムが地域経済に与える効果として、日帰りであった場合の現地における消費額は小さいため、宿泊を伴う滞在に導く必要がある。

(安全・安心)

令和 2 年中の自転車乗用中の死者で、最初に交通事故に関与した当事者(第 1・第 2 当事者)のうち、法令違反が認められた割合は約 8 割¹⁵と高水準であるとともに、自転車以外側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、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題である。このような状況において、自転車の安全利用を促進するためには、道路を利用する者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育を推進することが重要である。

特に、自転車乗用中の死傷者のうち、65 歳以上の高齢者が占める割合は約 2 割¹⁶である一方、自転車乗用中の

骨子内容を踏まえた修正

骨子内容を踏まえた修正

骨子内容を踏まえた修正

骨子内容を踏まえた修正

¹⁵ 「令和 2 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」(令和 3 年 2 月警察庁)より。

¹⁶ 「令和 2 年中の交通事故の発生状況」(令和 3 年 2 月警察庁)より。

<p>さらに、東日本大震災の被災地では、<u>発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、自転車</u>が有する機動性を活かすことにより、<u>さらに災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。</u></p> <p>本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。</p> <p>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</p> <p>法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論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4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のた</p>	<p><u>死者に占める割合は約7割¹⁷であり、重点的な対応が必要である。さらには、ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の約6割が頭部に致命傷を負っている¹⁸ことから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要である。</u></p> <p><u>自転車</u>が加害者となる事故に着目すると、<u>過去10年間で自転車</u>が関係する事故件数が半数以下に減少している中、<u>自転車</u>対歩行者の事故件数は横ばいで推移し、<u>高額賠償事故も発生していることへの社会的対応が必要である。</u></p> <p><u>また、消費者が安全性の高い自転車</u>製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことに加え、<u>高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車</u>の普及を更に進めることも重要である。</p> <p>さらに、東日本大震災<u>その他の近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等における移動手段として自転車</u>が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車^{が有する機動性を活かすことにより、災害時、特に大規模災害時}における地域の安全・安心を向上させることが必要である。</p> <p>本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。</p> <p>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</p> <p>法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論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4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のた</p>	<p>有識者会議における議論を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p>
---	---	---

¹⁷ 「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交法違反取締り状況等について」(令和3年2月警察庁)より。

¹⁸ 「令和2年における交通事故の発生状況等について」(令和3年2月警察庁)より。

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。

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

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(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。
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。

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。

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

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指す。これにより、交通における自動車への依存の程度を低減させ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(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. 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。

政策の進展を踏まえた修正

骨子内容を踏まえた修正

骨子内容を踏まえた修正

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>5. <u>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。</u></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>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</p> <p>自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、国民のヘルスリテラシーの向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。</p> <p>また、青少年の体力の向上や国民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。</p> <p>(実施すべき施策)</p>	<p>4. <u>公共的な交通である</u>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> <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> <p>6. シェアサイクルの運営、<u>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</u>に向けて、<u>情報通信技術の活用を推進</u>する。</p> <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> <p>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</p> <p>自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、国民のヘルスリテラシー¹⁹の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。</p> <p>また、青少年の体力の向上や国民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。</p> <p>(実施すべき施策)</p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p>
--	---	---------------------------------------

¹⁹ 健康課題に対して適切に判断するために必要な情報等を取得、理解し、活用する能力。

<p>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。</p> <p>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リススポーツの振興を推進する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<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> <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、<u>障害者や</u>幅広い年齢層におけるサイクリススポーツの振興を推進する。</p> <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> <p>11. 自転車通勤等を促進する<u>ため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p> <p>骨子内容を踏まえた修正</p>
<p>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</p> <p>自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。</p> <p>このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す。</p> <p>また、<u>全国のサイクリングルートのサービス水準が向上した段階で、これらについて、我が国を代表するサイクリングルートとしてブランド化を図り、サイクリングイベントの開催等とも連携したプロモーションに取り組むことにより、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る。</u></p> <p>(実施すべき施策)</p>	<p>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</p> <p>自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた<u>持続可能な</u>観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。</p> <p>このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す。</p> <p>また、<u>我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて、ナショナルサイクリングルート制度を活用しながらブランド価値の向上を図り、サイクリングイベントの開催等とも連携したプロモーションに取り組むことにより、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る。</u></p> <p>(実施すべき施策)</p>	

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。

12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車がい互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後の段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図る。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

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。

13. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備等により、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するとともに、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進する。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、自転車が軽車両であるという意識の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車がい互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を推進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後の段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図るほか、多様な自転車の開発及び普及を促進する。あわせて、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

骨子内容を踏まえた修正

有識者会議の議論を踏まえた修正

新規施策の追加を踏まえた修正

<p>13. 自転車¹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。</p>	<p><u>14. 自転車¹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>	
<p>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。</p>	<p><u>15. 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¹の開発及び普及を促進する。</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正（新規施策）</p>
<p>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。</p>	<p><u>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。</u></p> <p><u>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、<u>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</u>、自転車の安全な利用を促進する。</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p>
<p>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。</p>	<p><u>18. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、<u>教職員に対する研修及び学校等</u>における交通安全教室の開催等を推進する。</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p>
<p>17. 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。（実施すべき施策1の再掲）</p>	<p><u>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施策の着実な実施を促進する。</u>（実施すべき施策1の再掲）</p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p>
<p>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。</p>	<p><u>20. 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。</u>（実施すべき施策2の再掲）</p> <p><u>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。</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正</p>
	<p><u>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</u></p>	<p>骨子内容を踏まえた修正（新規施策）</p>

<p>3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置</p> <p>2. 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。</p> <p>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</p> <p>(1) 関係者の連携・協力</p> <p>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、<u>法第10条に基づく都道府県自転車活用推進計画及び法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画(以下「地方版推進計画」という。)</u>の策定を促すとともに、<u>地方版推進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。</u></p> <p>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。</p> <p>(2) 計画のフォローアップと見直し</p> <p>本計画について、<u>必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に、</u>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、別</p>	<p><u>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。</u></p> <p>3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置</p> <p>2. 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。</p> <p>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</p> <p>(1) 関係者の連携・協力</p> <p>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、<u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>(2) 計画のフォローアップと見直し</p> <p>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、別紙に示す指標を設</p>	
--	---	--

紙に示す指標を設定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行う。

また、計画期末までに、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協議会を設置した上で、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。

(5) 附則に対する今後の取組方針

法の附則第3条第1項に基づく、「自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」については、自転車利用者の法令違反に対して、引き続き、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、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在り方について検討を進める。

定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況の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。

(5) 附則に対する今後の取組方針

法の附則第3条第1項に基づく、「自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」については、自転車利用者の法令違反に対して、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、法令違反の内容等も踏まえつつ、違反行為への対応の在り

取組の進展を踏まえた修正

<p>また、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。</p>	<p>方について、<u>違反の抑止のために実効性のあるものとなるよう</u>、検討を進める。 <u>(削除)</u></p>	<p>政策の進展を踏まえた修正 骨子内容を踏まえた修正</p>
--	---	--------------------------------------