

令和6年度 第1回 自転車の活用推進に向けた有識者会議

次期自転車活用推進計画に向けて





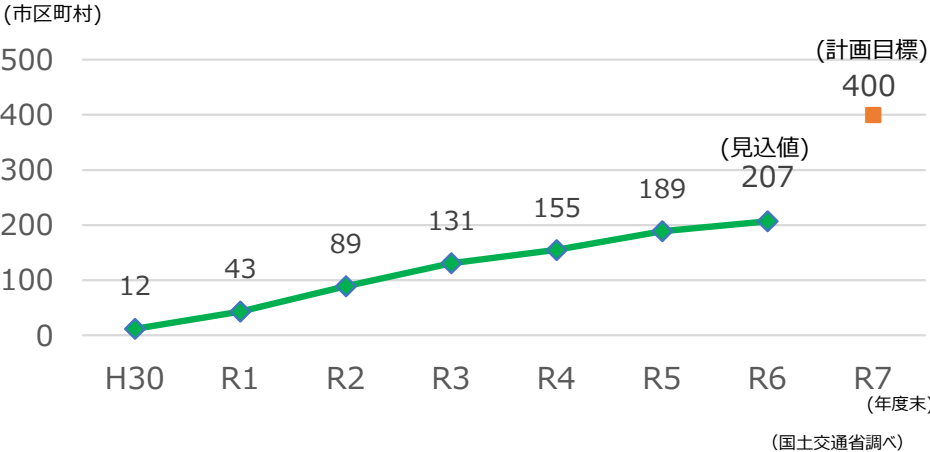
自転車を取り巻く環境

(1)自転車ネットワーク



- 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市区町村数は、**207市区町村**(R7.3見込)で徐々に増加
- 自転車通行空間の整備延長は、全体で**7,570km**(R5年度末速報値)で、こちらも徐々に増加
- 駅周辺における放置自転車台数の減少（R5では2.0万台）

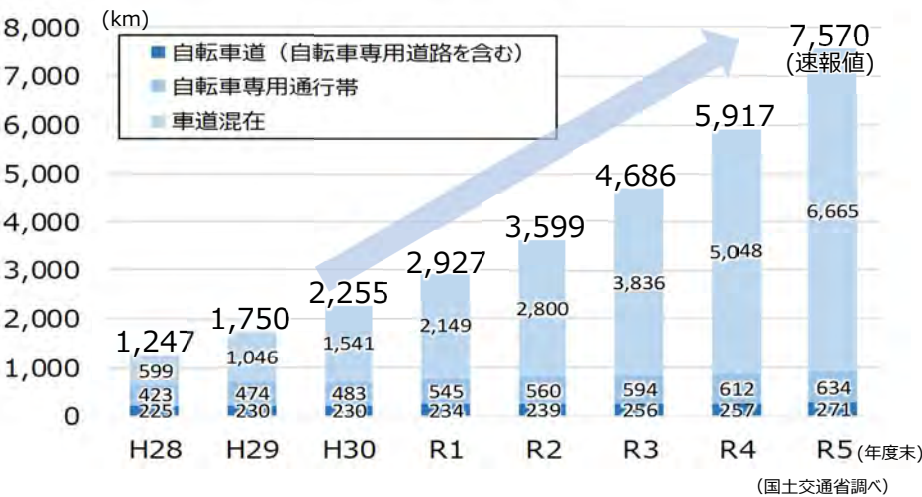
(自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数)



(駅周辺の放置自転車台数の推移 (全国))



(整備形態別の自転車通行空間延長の推移)



(シェアサイクルのデータ利活用)

東京都では公共交通オープンデータ協議会と連携し、都内のシェアサイクルポートの情報（ポート位置や利用可能な自転車の台数等）を、国際的な標準フォーマットである「GBFS形式」でオープンデータとして公開

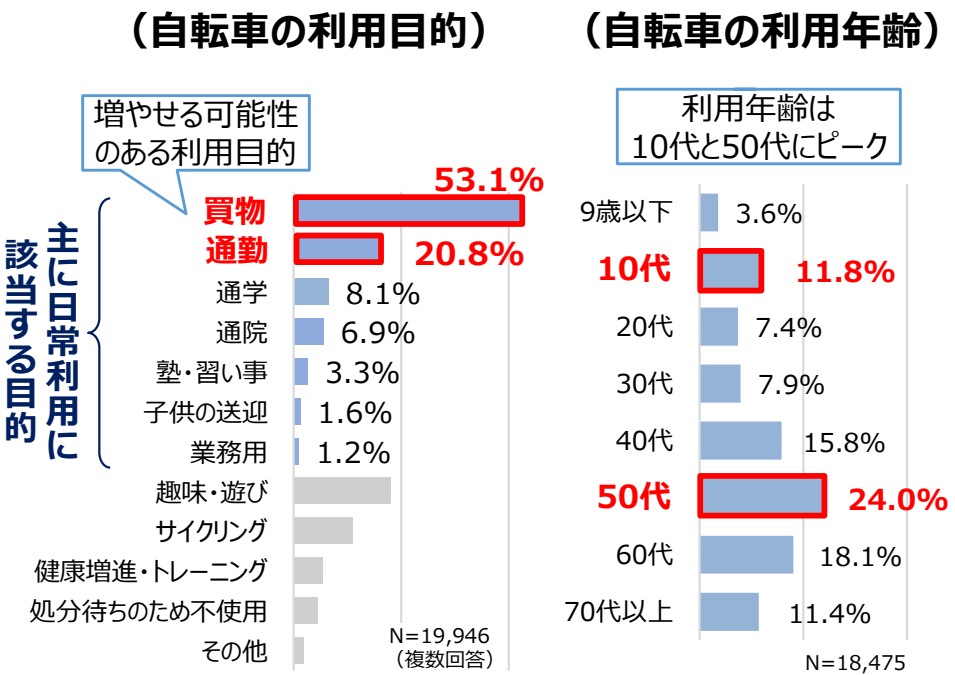
公開データ	自転車シェアリングのサイクルポート情報 (ポートの位置情報、利用可能な自転車の台数など)
公開事業者	株式会社ドコモ・バイクシェア、OpenStreet株式会社
提供開始日	令和4年6月28日



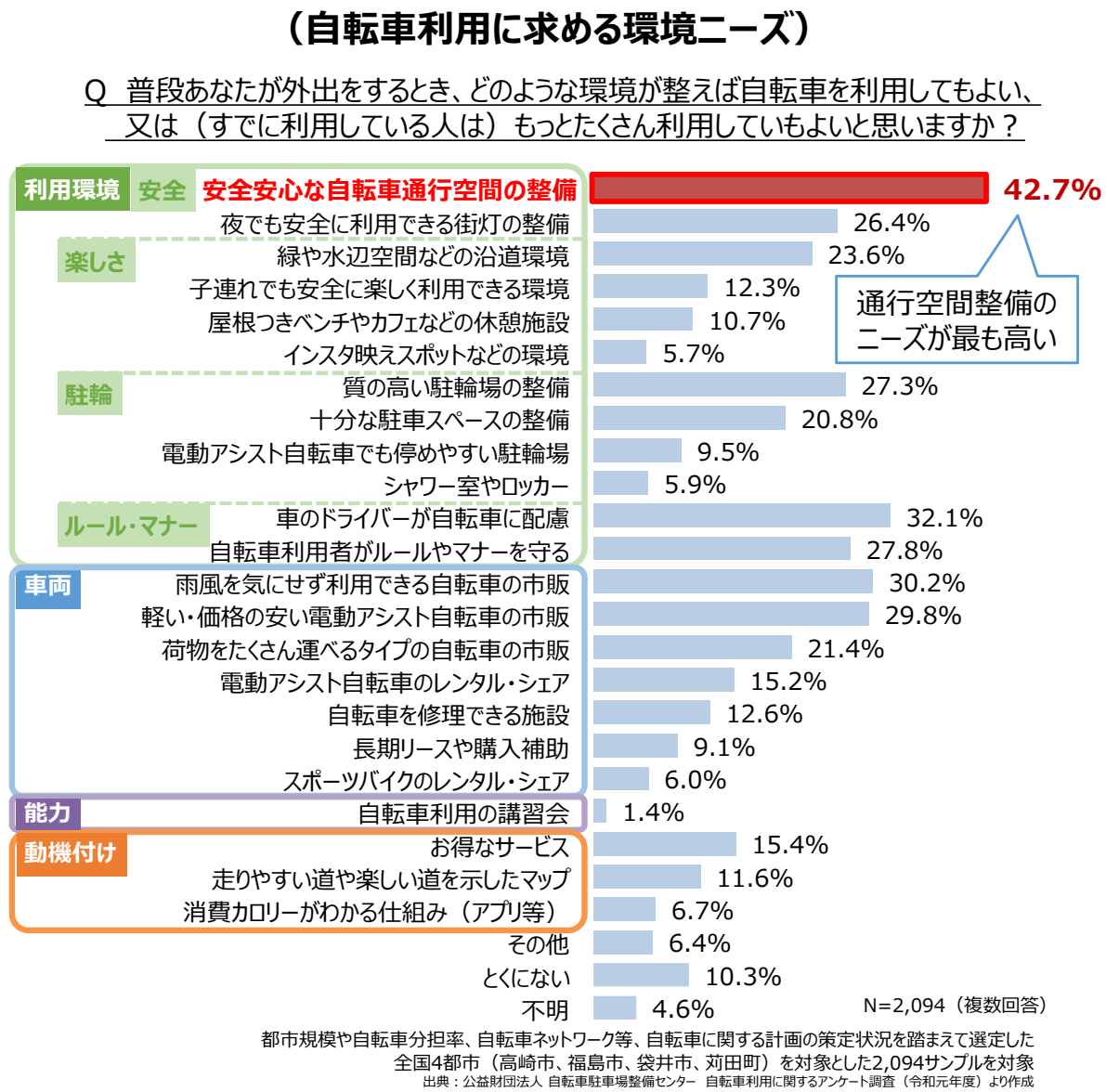
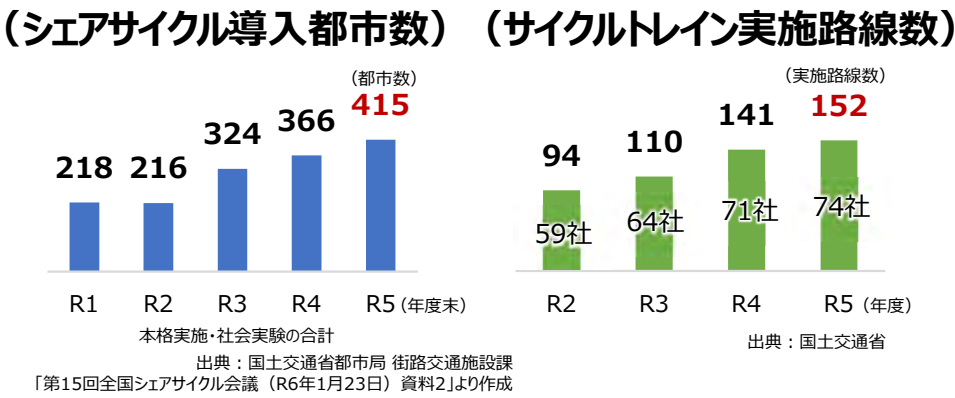
(2)自転車の利用環境



- 買物や通勤等の日常利用が多く、10代と50代にピーク。シェアサイクル普及のほか、サイクリートレイン等が広がりつつある
- 自転車の利用促進に向けては、安全で快適な自転車ネットワークの整備等、ソフト・ハード面での利用環境の整備が重要



全国20,000世帯を対象に、世帯を代表する18～79歳の方を対象
出典：一般財団法人自転車産業振興協会 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書より作成



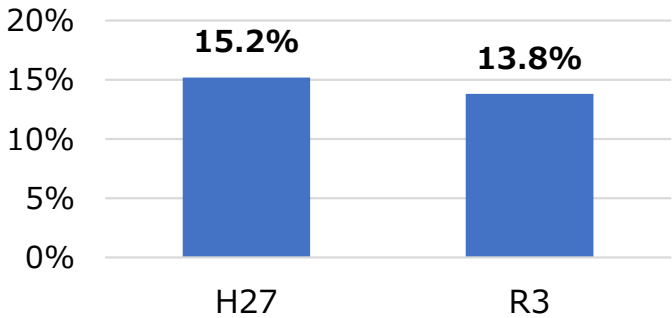
(3)自転車の日常利用



- 通勤目的の自転車分担率が、わずかに減少
- 自転車通勤を推進する団体に対する認定制度等取組を推進し、認定団体数が増加
- 日常利用で使用する電動アシスタント自転車の普及や高性能化により、外出機会増加や行動範囲拡大に寄与

(通勤目的の自転車利用)

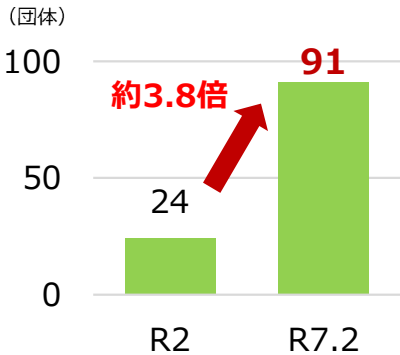
通勤目的の自転車分担率



出典：全国都市交通特性調査より作成

(企業団体に対する自転車通勤の推進)

[宣言企業の認定数(「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト)]



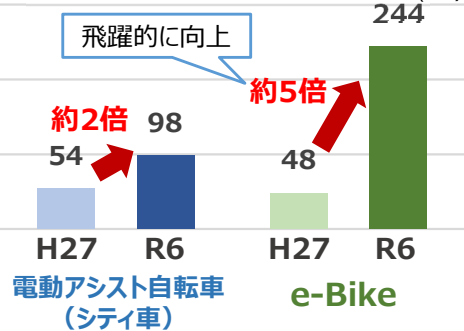
出典：国土交通省

宣言企業の認定要件等	
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業団体(※事業所単位で申請可) 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
期間	5年間有効(更新可)
認定ロゴマーク	

(電動アシスト自転車の高性能化)

[航続距離の向上]

(一充電あたりの走行距離) (km)



電動アシスト自転車
(シティ車)

e-Bike

【算定条件】
・シティ車 H27：PAS Ami (オートエコモードプラス)
R6：PAS Ami (オートエコモードプラス)
・e-Bike H27：YPJ-R(エコモード)
R6：YPJ-XC Final Edition (プラスエコモード)

[回生システム]

ブレーキ時や下り坂等走行時に発電し
自転車のバッテリーを充電するシステム
(航続距離はエコモードで
100km～1,000km程度)

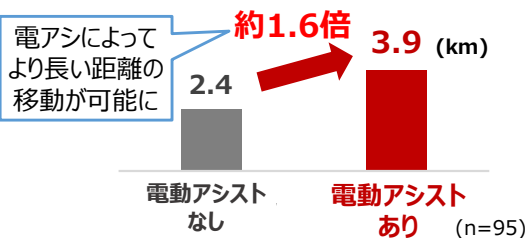


写真出典：プリチストンサイクル株式会社

電動アシスト自転車の導入による効果

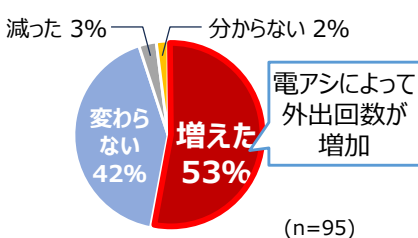
- ・ 電動アシスト自転車は高齢者の外出回数増加や行動範囲拡大に寄与
- ・ 徒歩や普通自転車より長い距離の移動で自動車からの転換の効果が期待

自動車に代えて 自転車で行ってもよい片道の距離



出典：小倉ら「自転車活用による高齢者の外出の足及び健康の同時確保の可能性に関する研究 (H30)」
(自転車で行ってもよい距離は、これに基づき古倉試算)

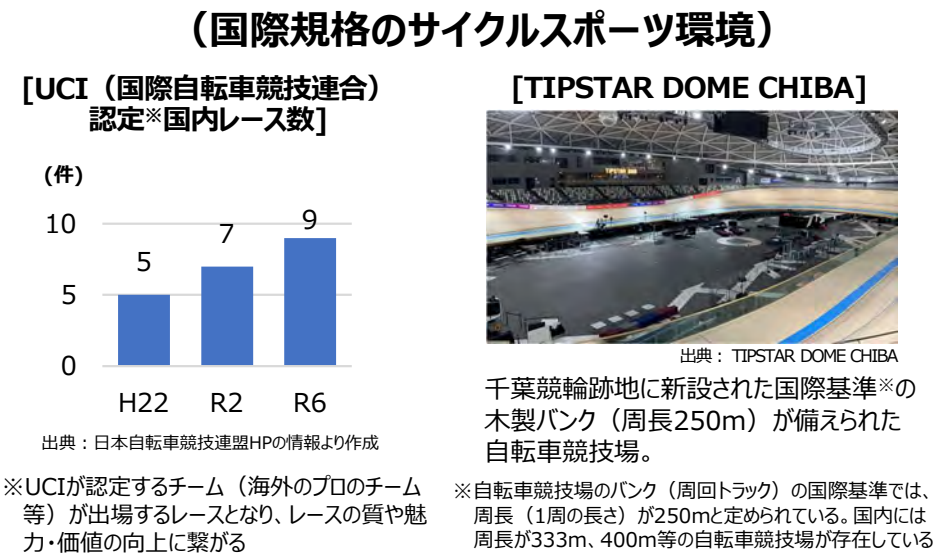
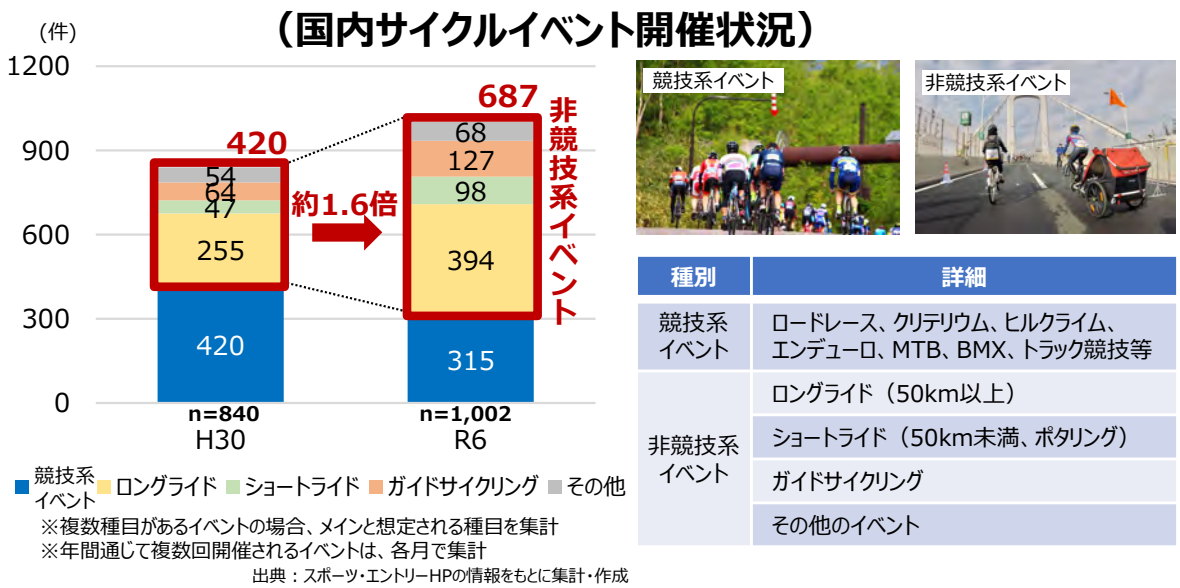
電動アシスト自転車の利用 による外出回数の変化



(4)サイクルイベント・サイクルスポーツ等



- 国内で開催されるサイクルイベントは増加し、だれでも気軽に自転車を楽しむことのできる非競技系イベント（ロングライドやショートライド（ポタリング等）、ガイドサイクリング等）は約1.6倍
- UCI認定レース等、国際規格のサイクルスポーツ環境の整備が進展



コミュニティ・サイクル・ツーリズム

【いわき時空散走プロジェクト】

いわき時空散走プロジェクト：

- ・日本初の「コミュニティ・サイクル・ツーリズム※」に取り組む。
- ・人や地域を繋ぎながら、**地産地消・内需観光を展開**し、誰でも気軽に参加できるイベントで、自転車に乗る人を増やしている。

※コミュニティ・サイクル・ツーリズムとは、「コミュニティツーリズム（地域住民が主体となって地域の活性化を目指すツーリズム形態）」とサイクルツーリズムを掛け合わせたツーリズム形態のことであり、いわき時空散走プロジェクトが提唱。

概要

- ・ツアーコースは10km程度（普段自転車に乗れない方も参加可能）
- ・ツアーの担い手は地域愛にあふれた住民であり、ガイドではなく、サポーター
- ・地域文化や歴史、風土、物語を体感

出典：いわき時空散走プロジェクト提供資料、HPより作成

2027年愛媛県でVelo-city日本初開催が決定

Velo-city（自転車国際会議）：
自転車や交通計画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に、毎年異なる都市で開催される世界会議。

【開催概要】

- 日程 令和9年5月25日(火)～ 5月28日(金)
- 場所 愛媛県 メイン会場（愛媛県武道館）
- 主催 ECF（欧州サイクリスト連盟）、愛媛県

[これまでの開催の様子（Velo-City 2024@ベルギー・ゲント市）]

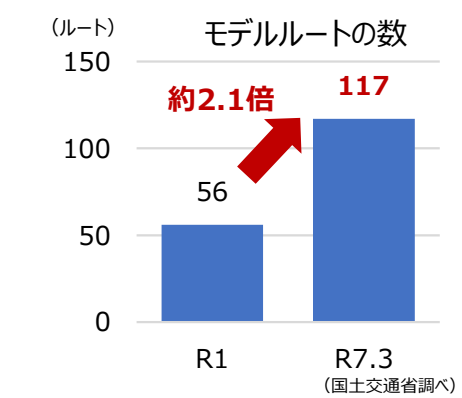
バイクパレード 全体会議 ブース出展

(5)サイクルツーリズム等



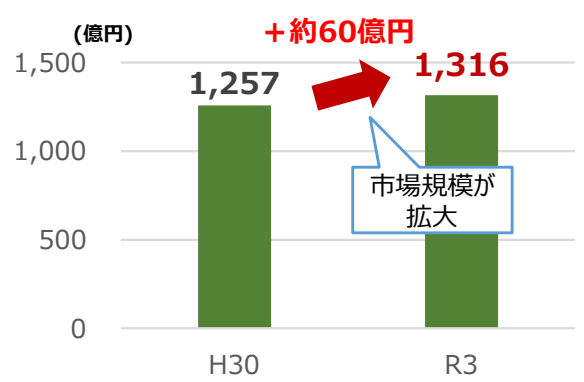
- 地域の自然や景観、食等を活かし国内外からの観光客を呼び込む（交流人口の拡大）ための観光まちづくりとして、サイクルツーリズムの取組とともに市場が拡大
- 主に地方部において、ツーリズム等の観点から、サイクルトレイン/バスの導入が進展

(サイクルツーリズムの推進 モデルルート数※の推移)



※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のこと

(国内サイクルツーリズムの市場規模※)



※サイクルツーリズムの市場規模：日本国民による国内のサイクルツーリズムに対する消費金額の総額

出典：一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン「サイクリスト国勢調査」より作成

(地方部をはじめ全国的なサイクルツーリズムの進展)

各地で官民連携によるサイクルルート整備が展開

宮崎・日南・串間海岸サイクリングルート

「サバ街道」サイクリングの道路整備提言

R6年6月提言

出典：一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会

山梨県市川三郷町「市川公園」でのMTBコース造成

R6年10月リニューアルオープン

出典：Yamanashi MTB 山守人

サイクルトレインの運行(平成筑豊鉄道(福岡県))

R6年3月運行開始

出典：TABIRIN

高知県の町におけるサイクルバスの運行

R6年10月運行開始

出典：いの町観光協会

2025年大阪・関西万博における自転車の活用

大阪・関西万博では、来場者輸送におけるアクセス手段の一つに自転車を位置づけ、会場と大阪府内の広域的な自転車通行空間との連絡、来場者用の駐輪整備のほか、シェアサイクル等の導入を図るとしている。

[自転車でのアクセスルート]

出典：夢洲自転車駐車場・咲洲自転車駐車スペース利用の手引きより作成

大阪府、京都府、大阪市、堺市は「広域的な自転車通行環境整備事業計画」を策定し、自転車の通行空間の整備や統一的な案内サイン等の設置を実施する



出典：大阪府HP「広域的な自転車通行環境の充実（サイクルラインの整備）」より作成

[サイクルラインの整備]

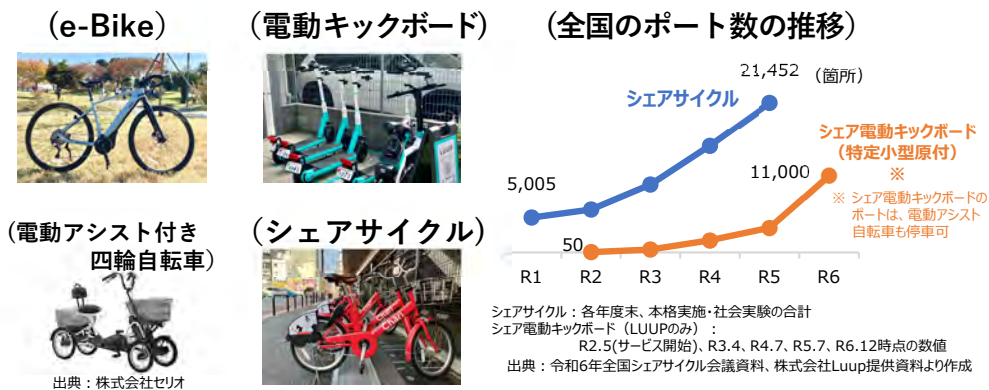


(6)自転車の販売・保有

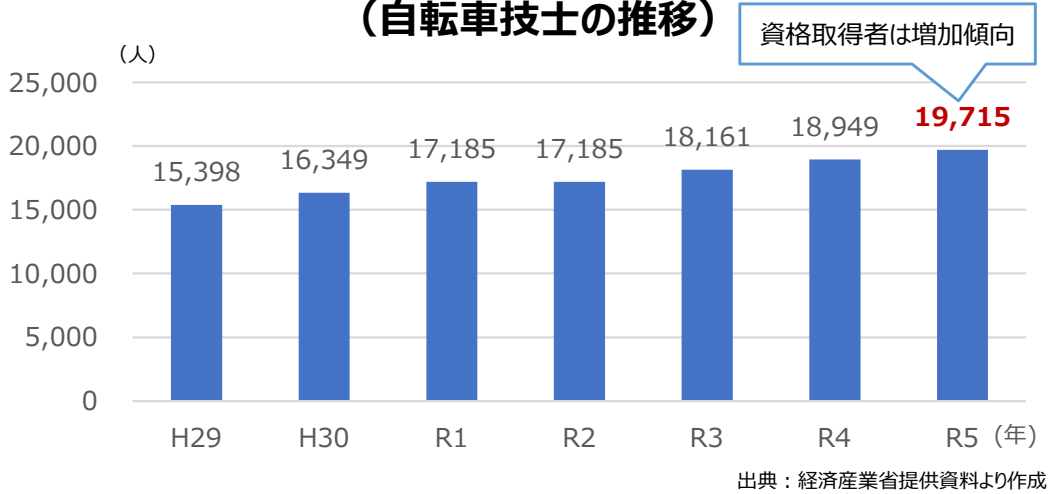


- 自転車の多様化・高性能化、特定小型原動機付自転車等のモビリティの多様化、シェアリングサービスの利用拡大
 - 海外からの違法電動アシスト自転車*が流通するなか、国内では自転車技士が増え、資格取得の機運が高まっている
 - 国内での自転車販売台数の減少とともに自転車保有台数も減少（R3：1世帯当たり1台程度）
- * 道路交通法で定めるアシスト比率の上限越え・基準不適合等

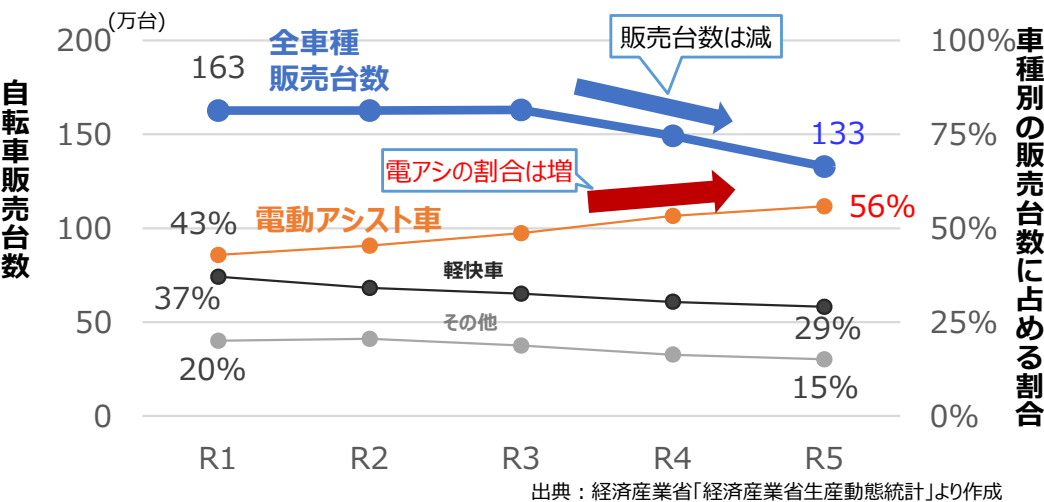
(自転車等のモビリティの多様化)



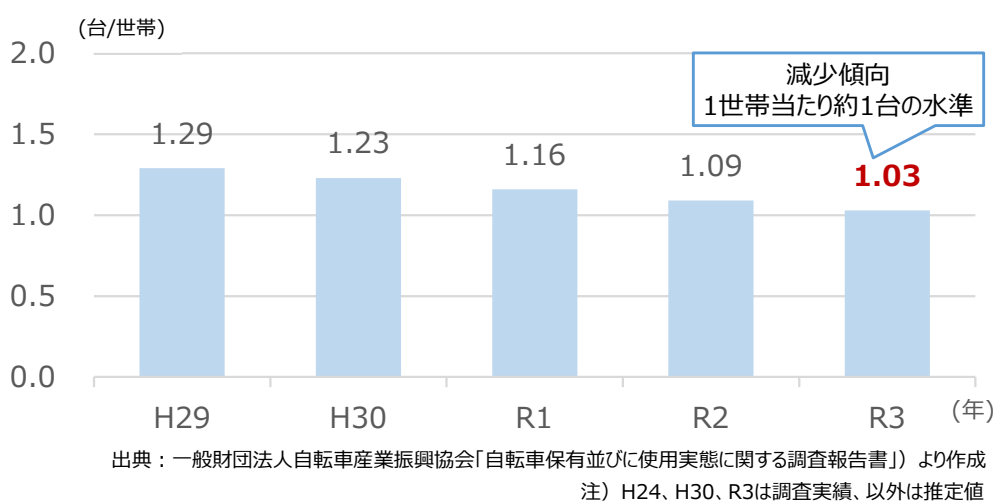
(自転車技士の推移)



(自転車の販売台数の推移)



(1世帯当たりの自転車保有台数の推移)

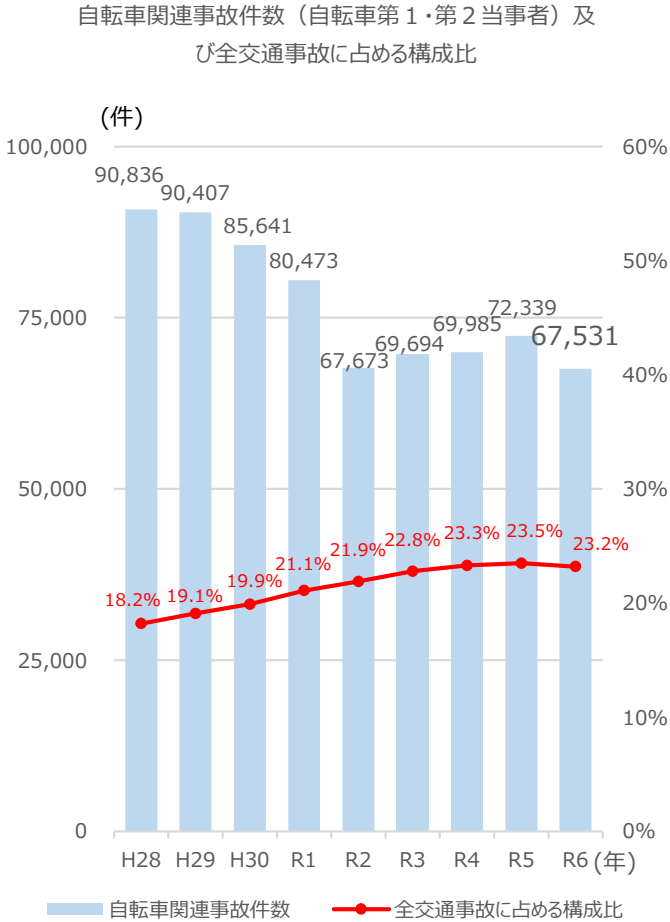


(7)自転車の交通安全

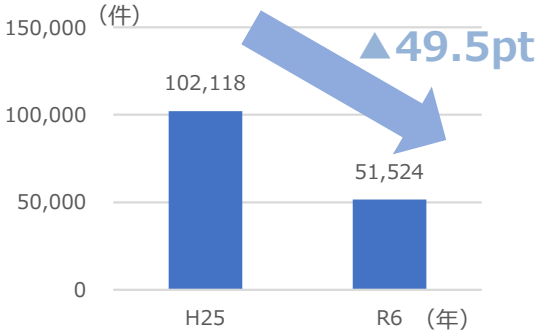


- 自転車関連事故は長期的には減少傾向にあるが、R3以降は増加傾向（全交通事故件数に占める構成比も増加）
- 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅に減少する一方、「自転車対歩行者」は増加
- 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化（努力義務含む）の条例制定は全国的に進展し、保険等の加入率は微増傾向

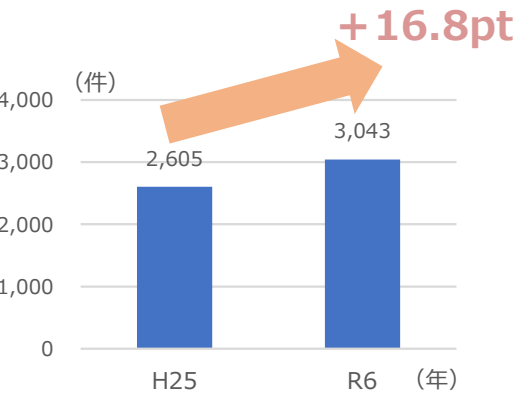
(自転車関連事故件数の推移)



(自転車対自動車の死傷事故件数の推移)

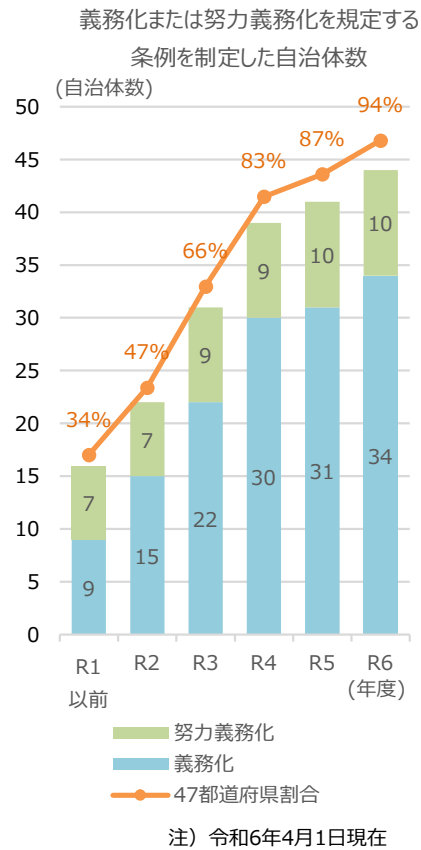


(自転車対歩行者の死傷事故件数の推移)



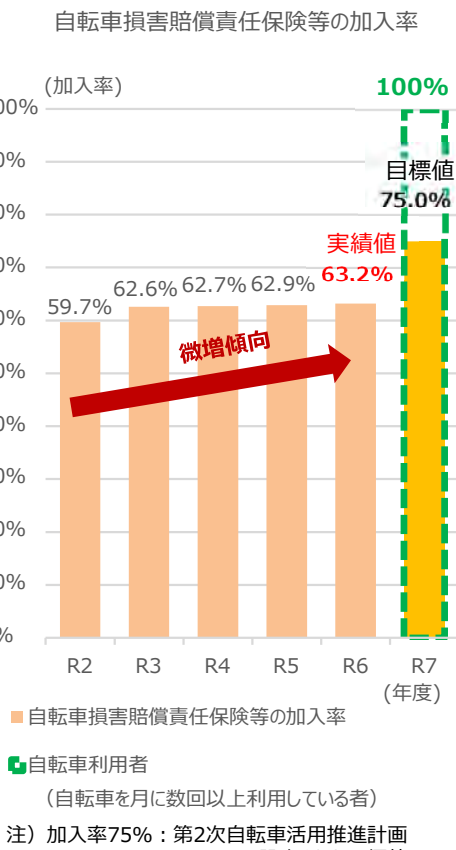
出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

(自転車損害賠償責任保険等の条例化の推移)



注) 令和6年4月1日現在

(自転車損害賠償責任保険等の加入状況)



注) 加入率75%：第2次自転車活用推進計画において設定された目標値

出典：保険加入状況調査（国土交通省）R7.1実施



社会情勢の変化等

(1)モビリティ環境の変化



- 特定小型原動機付自転車等、**モビリティが多様化**し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- シェアサイクルや電動キックボード等の**シェアリングサービスが拡大**し、**ポート数も増加**
- 人手不足等によるバスの減便等が相次ぐ中、**地域公共交通のリ・デザイン、交通空白対策**が必要

(モビリティの多様化と自転車通行空間の利用拡大)

R5年7月1日、低速の自動配送ロボットは「遠隔操作型小型車（歩行者同等）」に位置付け。中速の自動配送ロボットについては、その将来像を経産省がWGにてとりまとめ（R7年2月）

R5年7月1日より、特定小型原動機付自転車が**自転車専用通行帯等を通行可能**に

歩行者相当 自動配送ロボット	自転車 普通自転車	特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)
	 シェアサイクル	 個人所有・シェアリング
電動車椅子	普通自転車以外 タンデム自転車	原動機付自転車
	 リヤカー付自転車	

R5年7月1日より、全都道府県が公道走行可能に

自転車道や自転車専用通行帯を通行可能なもの
(ただし、リヤカー付自転車は自転車道は通行不可)

(複数のモビリティを置くポート) (シェアサイクルの共用ポート)

[マルチモビリティステーションの例]
(さいたま市)

シェアサイクル、シェアスクーター、カーシェアリングのサービスを提供

出典：さいたま市

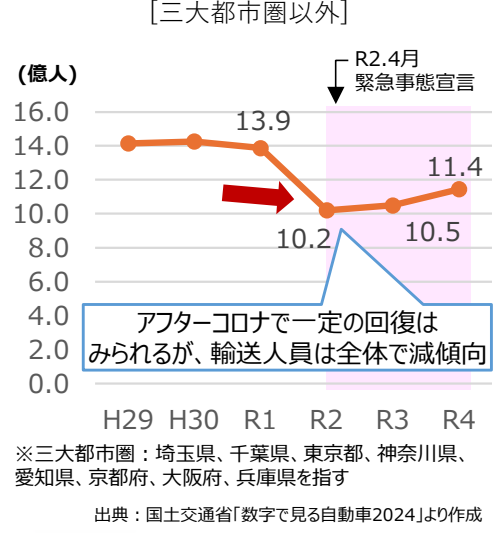
[愛知県名古屋市の例]
(令和7年3月31日までの社会実験)

異なるシステムのシェアサイクル事業者が共同で利用できるポート

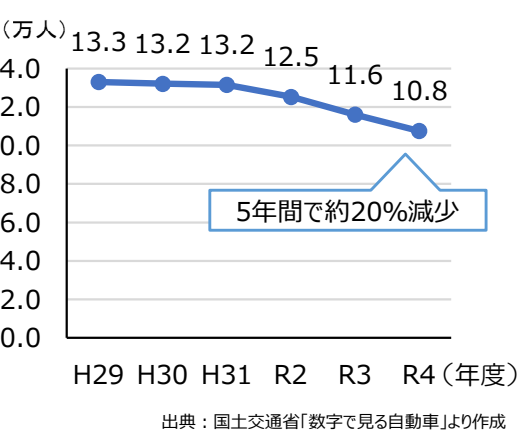
出典：愛知県名古屋市提供

出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

(乗合バス輸送人員の減少)



(全国の乗合バス・貸切バス 運転者数の推移)



(サイクル&バスライドの取組)

[栃木県宇都宮市の例]

駐輪場

サイクル&バスライド駐輪場の看板 (右)

出典：宇都宮市HP

(乗換検索への自転車の組み込み)

[mixwayの例]

公共交通とシェアサイクルを組み合わせた検索

ポートの残数を表示

シェアサイクルが組み込み

11分 おおいたサイクルシェア 1.8km

出典：国土交通省都市局 街路交通施設課「第15回全国シェアサイクル会議 (R6年1月23日) 資料2」より作成

(2)カーボンニュートラルに向けた取組



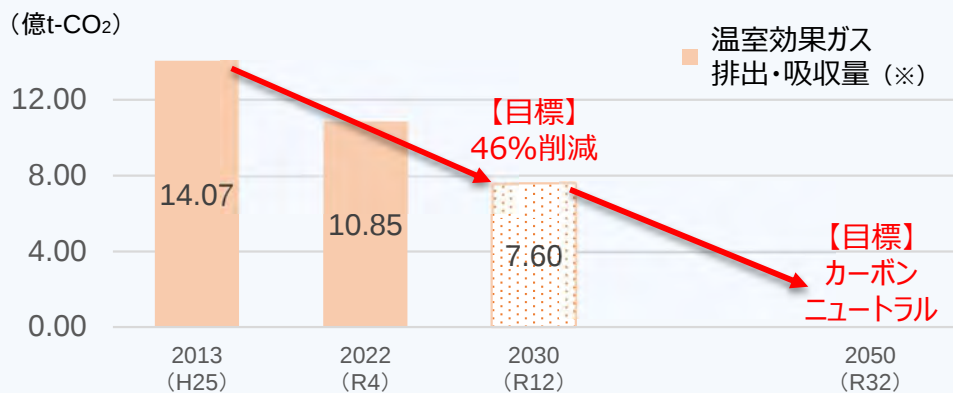
- 気候変動により、大雨・土砂災害等が激甚化・頻発化する中、**2050年カーボンニュートラル実現**は重要な課題
- カーボンニュートラル実現に貢献し、道路の脱炭素化の取組を推進するため、自動車から公共交通、自転車、徒歩、新たなモビリティ等の**低炭素な交通手段への転換促進**が必要

(我が国のカーボンニュートラルの目標)

- ＜パリ協定(2015年採択)における世界共通の長期目標＞
- 世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力を追求すること
 - **21世紀後半には、人為的な温室効果ガス排出量を実質ゼロ**(排出量と吸収量を均衡させる)とすること

世界各国がカーボンニュートラルの目標を宣言

- ＜我が国の目標(2021年)＞
- **2050年カーボンニュートラル**に向け、**2030年度において温室効果ガスを2013年度比で46%(約6.47億t-CO₂)削減**することを目指す
 - さらに50%の高みに向けて挑戦を続けていく



※我が国の排出量の合計から森林等の吸収源対策による吸収量を差し引いた値。今後、各種統計データの年報値の修正、算定方法の見直し等により再計算される場合がある。

出典：環境省「2022年度の温室効果ガス排出・吸収量(詳細)」より作成

(デコ活の推進)

- カーボンニュートラルの目標達成に向け、国民・消費者の行動変容・ライフスタイル転換を後押しするための国民運動「**デコ活**」を推進



具体的な取組事例「**デコ活アクション**」の一つとして、できるだけ環境負荷の少ない移動手段を選択することが取り上げられている

分類	アクション
まずはここから	住 デ 電気も省エネ 断熱住宅 (電気代をおさえる断熱省エネ住宅に住む)
	住 コ こだわる楽しさ エコグッズ (LED・省エネ家電などを選ぶ)
	食 カ 感謝の心 食べ残しゼロ (食品の食べ切り、食材の使い切り)
	職 ツ つながるオフィス テレワーク (どこでもつながれば、そこが仕事場に)
ひとりでCO2が下がる	住 高効率の給湯器、節水できる機器を選ぶ
	移 環境にやさしい次世代自動車を選ぶ
	住 太陽光発電など、再生可能エネルギーを取り入れる
みんなで実践	衣 クールビズ・ウォームビズ、サステナブルファッションに取り組む
	食 ごみはできるだけ減らし、資源としてきちんと分別・再利用する
	食 地元産の旬の食材を積極的に選ぶ
	移 できるだけ公共交通・自転車・徒歩で移動する
	買 はかり売りを利用するなど、好きなものを必要な分だけ買う
	住 宅配便は一度で受け取る

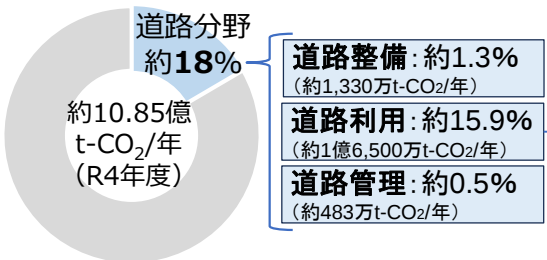
出典：環境省「デコ活(脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動)の概要」より作成

(道路分野の脱炭素化の推進)

■ 道路法等の一部を改正する法律案が閣議決定 (R7.2)

- **脱炭素化の推進**を含む**道路網の整備に関する基本理念**が新たに創設
- 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**を導入

■ 我が国のCO₂排出量のうち道路分野の占める割合



自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→ **自転車の利用促進**を図る
→ 通勤目的の自転車分担率増加により**約28万tのCO₂削減**を目指す (2013年度比)

＜自転車利用促進に向けた国の施策＞

- 自転車通行空間の計画的な整備の推進
- シェアサイクルの普及促進
- 自転車を利用した健康づくりの啓発
- 自転車通勤の促進

出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(概要版)」より作成

(3)健康・スポーツに関する動向



- 「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」では、1日に3メッツ以上の強度の身体活動を、高齢者は40分以上、成人で60分以上実施することを推奨
- 運動習慣のある人の割合は男性36.2%、女性28.6%で経年的な大きな増減はみられない。また、健康寿命は令和元年と比較すると、男女ともに横ばい。
- スポーツ別行動者数は、減少傾向にあるスポーツが多いなか、ウォーキングやサイクリングは増加傾向

(健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023) 対象者別の身体活動推奨項目

対象者	身体活動（＝生活活動＋運動）
高齢者	歩行又はそれと同等以上の(3メッツ※以上の強度の)身体活動を 1日40分以上 (1日約 6,000歩以上) (＝週15メッツ・時以上)
成人	歩行又はそれと同等以上の(3メッツ以上の強度の)身体活動を 1日60分以上 (1日約 8,000歩以上) (＝週23メッツ・時以上)

※メッツ：身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位のこと
座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当
出典：厚生労働省「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」より作成

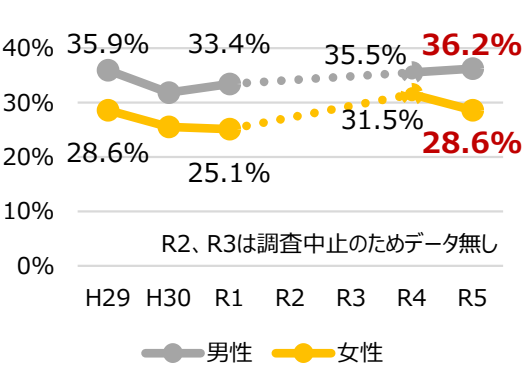
生活活動のメッツ表

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例（一部抜粋）
3.0	・電動アシスト付き自転車に乗る ・普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて） 等
3.5	・ 楽に自転車に乗る（8.9km/時） ・歩行（平地、75～85m/分、ほとほとの速さ、散歩など） ・スクーター（原付）・オートバイの運転 等
4.0	・ 自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤） 等
4.3	・やや速歩（平地、やや速めに＝93m/分） 等
5.0	・かなり速歩（平地、速く＝107m/分） 等
8.8	・階段を上る（速く）

出典：独立行政法人国立健康・栄養研究所（現：国立研究開発法人 医薬基盤・健康・栄養研究所）
「改訂版『身体活動のメッツ（METs）表』」より作成

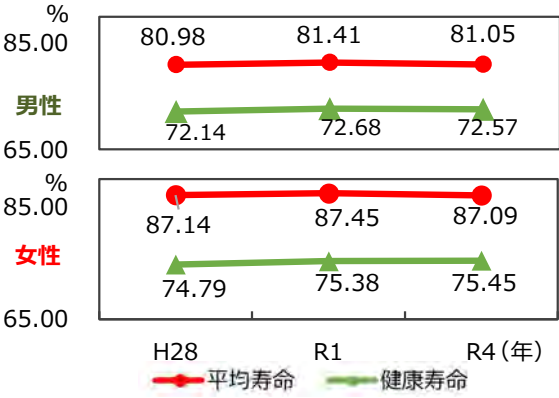
(運動習慣のある人※の割合)

※運動習慣のある人：1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している人のこと



(健康寿命※)

※健康寿命：健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと



(スポーツ別行動者数※の変化) (スマート・ライフ・プロジェクト)

※行動者数：1年間に1日以上当該スポーツをした人を行動者としてカウント



- 厚生労働省では、「健康寿命をのばそう!」をスローガンに国民の健康づくりをサポートするスマート・ライフ・プロジェクトに取り組む。
- 運動、食事、禁煙、けんしん（健診・検診）の4つの柱で「健やかな国ニッポン」を目指すものである。
- 健康情報の発信、参画団体の優秀な取組を紹介・表彰等を行っている。

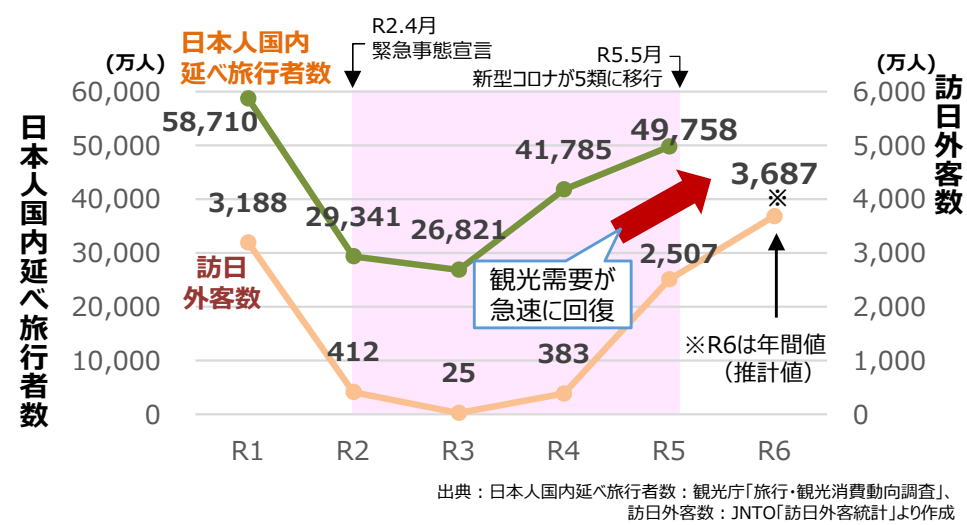
出典：スマートライフプロジェクトHPの情報より作成

(4) ツーリズムに関する動向

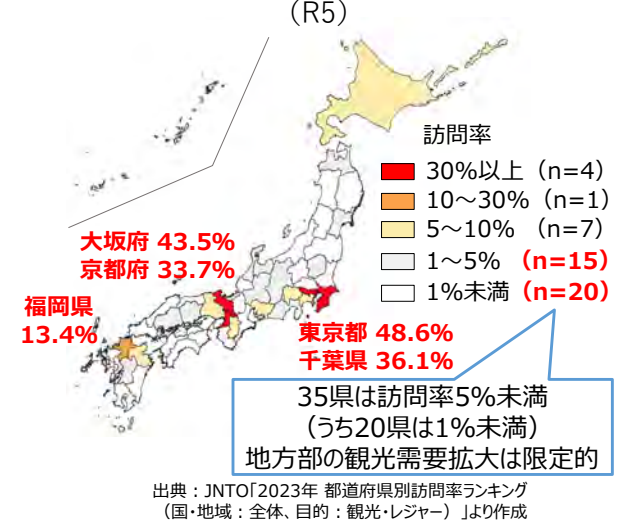


- インバウンド等の観光需要の急速な回復に伴い、一部地域でオーバーツーリズムの課題が発生する一方、地方部への波及は限定的。オーバーツーリズム対策として観光と生活の交通手段の新たな選択肢の一つとしてシェアサイクルも活用
- アドベンチャーツーリズムの世界的な加速の中で、地域の自然や景観、食等を活かし国内外からの観光客を呼び込む（交流人口の拡大）ための観光まちづくりとして、サイクルツーリズムの取組とともに市場が拡大

(日本人国内旅行とインバウンドの動向)



(訪日外国人の都道府県別訪問率) (一部地域でのオーバーツーリズム)



訪日外国人で賑わう通り (東京都台東区)



観光渋滞 (京都府京都市)

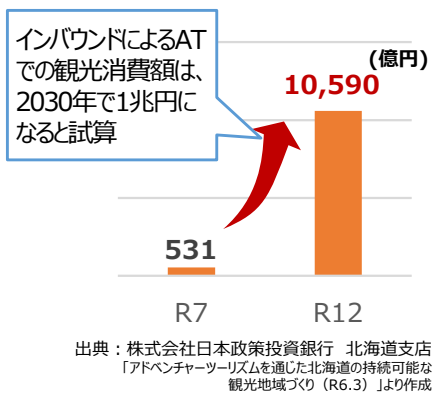


写真出典：国土交通省近畿地方整備局 第8回京都市エリア観光渋滞対策実験協議会 資料1より

(アドベンチャーツーリズムの盛り上がり)

自然、アクティビティ、文化体験の3要素のうち2つ以上で構成される旅行のことで、欧米を中心に約62兆円の市場規模

[北海道での市場規模]



自然 文化

アクティビティ

アクティビティ例

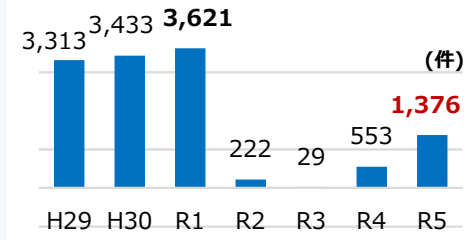
サイクリング ハイキング カヌー 等

(MICE※の誘致：国際イベントの開催)

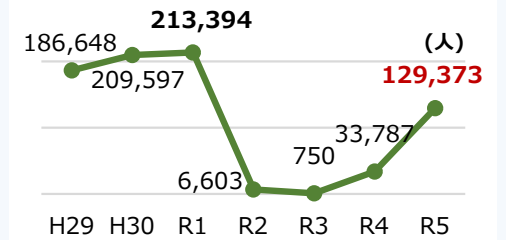
日本の国際会議の開催件数・外国人参加者数は、コロナの影響で減少したが、その後は堅調な回復傾向にある

※MICEとは、Meeting (企業等の会議)、Incentive Travel (研修旅行等)、Convention (国際会議)、Exhibition/Event (展示会・見本市等) のことで、多くの集客交流が見込まれる

[国際会議の開催件数]



[国際会議の外国人参加者数]



出典：JNTO「2022年国際会議統計、分野別国際会議の開催状況」より作成



- 国内において、『道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」』や『WISENET2050』等の関連する政策・ビジョンにおいて、自転車を主要な取組の一つに位置付け

(道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」) [令和4年8月策定]

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と
政策の方向性を提案するビジョン



公共交通や自転車のベストミックス、
BRTや自転車等を中心とした
低炭素な交通システム



マイカーを持たなくても移動できる
モビリティサービス（MaaS）の提供、
様々な交通モードの接続・乗り換え拠点
（モビリティ・ハブ）



公園のような道路、
日本風景街道、
ナショナルサイクルルート、道の駅等、
外国人観光客や外国人定住者の
利便性・満足度向上

出典：国土交通省「道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」」より作成

(WISENET 2050) [令和5年10月作成]

経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築に
向けて、先進政策を展開



自家用車の市街地への流入抑制
のため、段階的に課金するとともに、
市街地の自転車・公共交通利用
環境を整備



高速自転車道
低炭素な社会の実現も見据え、
自転車専用道路の整備を推進

ノルウェー（E39国道）

出典：国土交通省「WISENET2050」より作成

欧州における自転車計画①



- 近年欧州では、「汎ヨーロッパ自転車推進マスタープラン」などの欧州全体の自転車系計画の策定や国家自転車計画の策定が進んでおり、国家自転車計画が策定されている国は14カ国となっている。
- これらの欧州の各国の自転車の分担率をみると、オランダが最も高く28%となっており、EU現加盟国27か国の分担率は8%、日本の自転車分担率13%よりも高い国は、16%のハンガリー、15%のデンマークとなっている。

(近年策定された欧州全体の自転車関連計画)

Pan-European Master Plan for Cycling Promotion 「汎ヨーロッパ自転車推進マスタープラン」

2021年5月

第5回運輸・健康・環境ハイレベル会合※にて採択

- 自転車を持続可能な生活、より良い環境、健康と安全、より大きな社会的包摂、そして汎ヨーロッパ地域の市民の経済的繁栄に貢献する平等な輸送手段として推進することをビジョン
- 2030年までのビジョンの達成に向けて、「国家自転車政策と計画の策定と実施」「自転車利用促進のための規制枠組みの改善」「ユーザーフレンドリーなインフラの構築」「持続可能な投資と効率的な資金調達メカニズムの提供」等の11の推奨事項を掲載

※2001年5月4日にUNECEとWHO/ヨーロッパ事務局によって招集された会議。2021年に第5回会議を開催

EUROPEAN DECLARATION on CYCLING 「欧州自転車宣言」

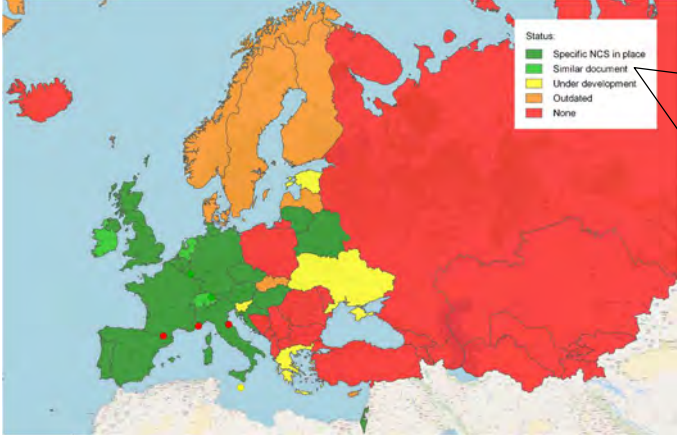
2023年2月

欧州議会、欧州理事会、欧州委員会※による共同宣言

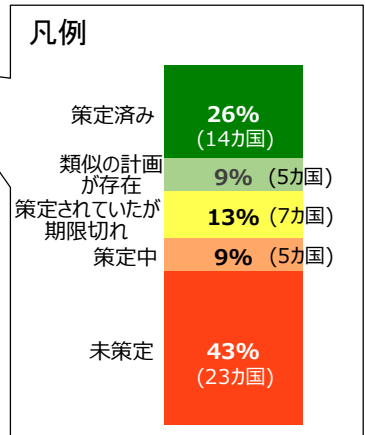
- EUにおける自転車の可能性を最大限に引き出すことを目的
- 自転車を最も持続可能で、アクセスしやすく、包括的で、低コスト、健康的な移動とレクリエーションの形態の一つとして位置付け
- サイクリングに関連する政策とイニシアチブの戦略的な指針となることを意図

※それぞれ欧州連合(EU)の運営や法律制定を行う代表的な機関

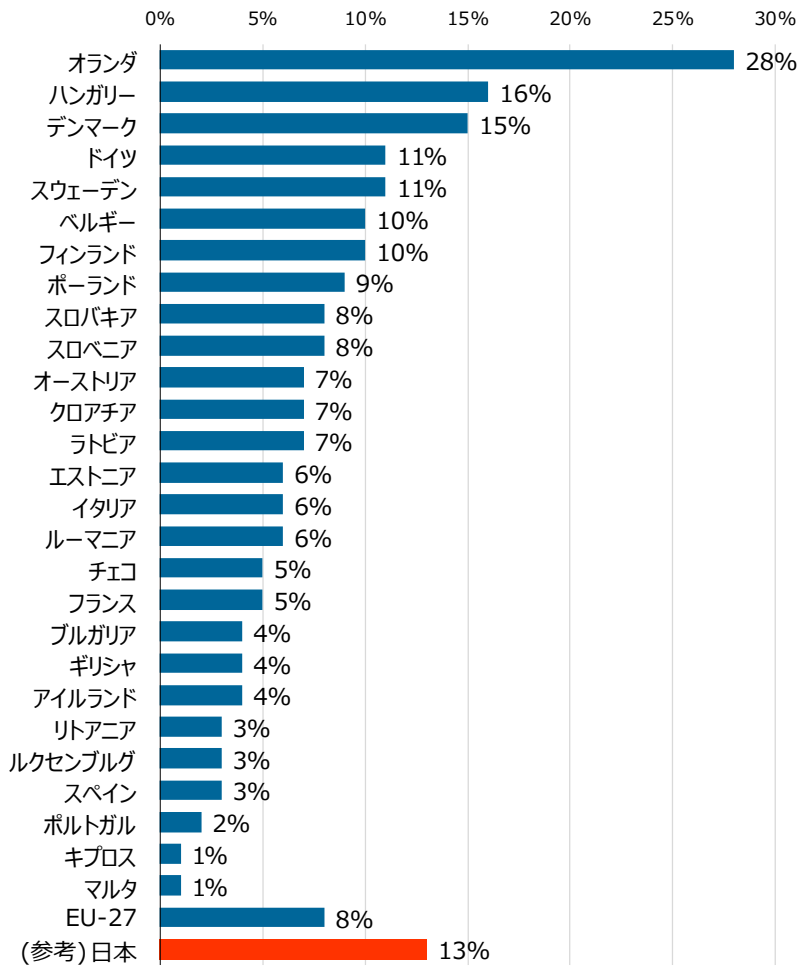
(欧州における国家単位の自転車計画の策定状況)



出典：ECFウェブサイト



(欧州の各国(EU加盟国)の自転車分担率)



出典：ECF「The state of national cycling strategies in Europe (2024)」より作成
日本の自転車分担率は「令和3年全国都市交通特性調査」のデータを使用

欧州における自転車計画②



- 各国の国家自転車計画の目標値についてみると、分担率の数値目標のほか、自転車の移動距離や利用頻度を増やすなどの多様な目標を掲示
- 各計画に記載されている施策として、通行空間等に関する「インフラ整備」や「安全対策」、公共交通との「モビリティ連携」、利用促進のための「教育・啓発」などの施策の記述が多い
- 「モビリティ連携」はほとんどが鉄道との連携であり、駅直結の駐輪場整備等の施策が多く、「教育・啓発」は、子供に実践を通して自転車の利用を教育するプログラムが中心

(欧州における国家単位の自転車計画の概要)

No	国名		計画	計画期間	自転車 分担率	目標	施策の記載											
							通行空間等			モビ ティ連 携	利用促進		技術や 知識の 向上	サイク ルツー リズム	産業		その他	
							インフラ 整備	国家 自転車 NW	安全 対策		教育・ 啓発	インセン ティブ			自転車 物流	産業 戦略	法令の 見直し	盗難 対策
1	ハンガリー		第2次	2023-2030	16%	2030年に人口の35%が自転車を主な交通手段に 等	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2	ドイツ		第3次	2021-2030	11%	2017年→2030年 自転車での移動距離：2倍 1人あたりの年間利用回数： 180回 等	●	—	●	—	●	—	—	●	—	—	●	—
3	ベルギー		第1次	2021-2024	10%		●	—	●	●	●	●	●	—	●	—	●	●
4	オーストリア		第3次	2015-2025	7%	自転車分担率：13%(2025年)	●	—	●	—	●	—	—	●	●	—	●	—
5	クロアチア		第1次	2023-2027	7%		●	●	●	●	●	—	●	—	●	—	●	—
6	イタリア		第1次	2022-2024	6%	大都市の自転車シェア20%増	●	—	●	●	●	●	●	—	●	●	●	—
7	チェコ		第3次	2021-2030	5%	都市規模別に段階的な分担率目標を設定	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
8	フランス		第3次	2022-2027	5%	自転車分担率：12%(2030年)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—
9	リトアニア		第1次	2024-2035	3%	自転車分担率：15%	●	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
10	スペイン		第1次	2020-2025	3%	2030年までに、内燃機関車両での移動の35%を他の非排出源となるモーダルシフト。このモーダルシフトのうち、20%は自転車、テレワークなどの他の手段になると予想	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—
11	ポルトガル		第1次	2020-2030	2%	2030年の都市の自転車分担率：10% 等	●	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	—
12	イギリス	イングランド	第4次	2020-2025	2%	都市の短距離移動の50%を2030年までに徒歩または自転車に 等	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		北アイルランド	第1次	2015-2040	-	2025年までに、1マイル未満のすべての移動の20%を自転車で行う（2040年には40%）等	●	●	●	●	●	●	●	—	●	—	●	●
		スコットランド	第5次	2022-2030	4%	交通予算の10%をアクティブトラベルに投資	●	●	●	●	●	—	—	●	—	—	—	—
		ウェールズ	第2次	2017-	-	2026年までに、少なくとも週に一度自転車に乗る人の割合を10%に	●	—	●	●	●	—	●	—	●	●	—	—
13	ベラルーシ		第1次	2018-	-		●	—	●	●	●	—	●	—	—	—	●	—

海外の都市における自転車施策①



- パリ市では、コロナ禍を契機に道路空間再配分等によって自転車通行空間の整備を拡大させ、2021年10月に策定した自転車計画「Plan Vélo 2021-2026」において、130kmの自転車道及び390kmの車道上の自転車専用車線について整備することを提示
- 欧州では専用空間の自転車通行空間として高速自転車道の整備、限られた空間における工夫として「自転車・歩行者専用の橋梁」や自動車による自転車の追越を禁止し自転車が優先して通行できる「自転車ゾーン」等の整備が進展

海外における専用空間の整備の動向

(道路空間再配分による自転車道)

[パリ (リヴォリ通り (シャトレ駅付近))]

3車線だった道路のうち、
2車線分を自転車道に再配分



- ・リヴォリ通りは、市役所やルーブル美術館に面する**パリ中心部の路線**
- ・もともと**一方通行3車線の道路**であったが、コロナ禍を契機に、**2車線分を自転車道に再配分**



(通勤時間帯の様子)

(高速自転車道)

[ReVE※ (ボルドー・メトロポール)]

郊外と中心部等を
繋ぐ連続した高規格の
通行空間を整備



- ・ボルドー・メトロポールでは、第3次自転車計画において、自転車の分担率を2023年8% から2030年18% へと引き上げることを目標
- ・その要の施策として、**郊外と中心部等をつなぐ高速自転車道「ReVE」** 272kmの整備を計画 (日常からレジャー利用まで対応)

[ReVEの要件 (原則)]

- ・**広幅員** (一方通行で最低2.0m)
- ・**専用空間** (歩行者や自動車と分離)
- ・街灯や**専用サイン**の設置 等

※ReVE (レーヴェ)
= Le Réseau Vélo Express

限られた空間における整備の工夫

(自転車・歩行者専用の橋梁)

[ユトレヒト (オランダ)]



大規模な
橋梁

- ・運河の多いオランダでは、**大小様々な規模の「自転車・歩行者専用の橋梁」**を整備
- ・橋梁により**立体的で効率的なネットワーク**を形成し、より早く安全な自転車移動を実現している

[アムステルダム (オランダ)]

小規模な
橋梁



(自転車ゾーン (Fietszone※))

[ゲント (ベルギー)]



自転車に優先権が
与えられた道路を
道交法で位置づけ

- ・自転車ゾーン (Fietszone) は「自転車に優先権が与えられた道路」のことであり、**ベルギーでは道路交通法にて位置付け**

<ベルギーの道交法での位置付け>

- ・**自動車は自転車の追越を禁止**
- ・**自動車の速度は30km/未満** 等

・なお、オランダ、ドイツ、フランス等にも同様の通行空間が存在するが、各国で法令等での位置付けは異なる

※2023年以降、「Fietsstraat」から「Fietszone (フィーツゾーネ)」に置き換え

海外の都市における自転車施策②



- 海外の都市における通行空間以外の自転車施策として、自動車から環境にやさしい自転車や公共交通への転換等を目的に、多様なモビリティを集約したモビリティハブの整備や、サイクルトレインの普及、カーゴバイクの普及、自転車利用の教育・啓発等の取組を推進

(モビリティハブ)

海外では多様なモビリティを集約したモビリティハブの導入が進んでいる

[ベルリナー・トール駅(Berliner Tor) (ドイツ・ハンブルグ) の例]

- ・ハンブルク (ドイツ) では、公共交通事業者HVVがMaaSアプリ「hvv switch」を提供し、その拠点施設である「hvv switch ポイント」を市内217箇所設置。
- ・その一つであるベルリナー・トール駅は、鉄軌道・バス、タクシー、カーシェアリング、シェアサイクルのほか、物流機能である宅配拠点を配備されたモビリティハブとなっている



出典：国土交通省「第79回基本政策部会（令和4年8月）」資料2より作成

(カーゴバイク)

環境に優しい移動・配送手段として、欧州でカーゴバイクが急速に普及
オランダ、デンマーク、ドイツ、フランス、イギリス等ではカーゴバイクのシェアリングサービスも導入されている

[ドイツ・フライブルクの例]



出典：国土交通省都市局 街路交通施設課「第15回全国シェアサイクル会議（R6年1月23日）」資料4」

[カーゴバイクの寸法の一例]



※Riese & Müller「The Load」の寸法より

(サイクルトレイン)

海外では広く普及しており、都市間鉄道、都市鉄道、路面電車、バスなど様々なモードでの持ち込み・搭載が可能

[フランス国鉄 (SNCF) の例]



壁掛け式で自転車を積載

普段は座席としても使用可能な工夫



自転車ロック（鍵）を通す穴を設置し、盗難を防止

(教育・啓発)

自転車の安全利用および利用促進として、多様な年代（特に子ども）を対象とした教育・啓発が進められている

[フランスの例（自転車の乗り方を知る(SRAV)プログラム）]

- ・仏政府は2019年12月、教育法（第L312-13-2条）にて自転車教育を初等教育カリキュラムに組み込み。同年4月に発表した6～11歳の子どものための「SRAV」プログラムを推奨し、第3次自転車計画2023～2027では、年間85万人の受講(2027年)を目標としている。
- ・主な実施主体は地方公共団体等となり、政府は行政向けガイドラインの発信や補助等を実施。



<SRAVプログラムの内容>
以下の3段階について、少なくとも10時間の講習プログラム

- ① 自転車の基本操作
- ② 自転車走行 (安全な場所)
- ③ 自転車走行 (公道)

⇒最後に証明書が発行される
(2023年までに約25万人が受講)



次期自転車活用推進計画に向けて



法律で規定されている自転車活用推進計画の要件

自転車活用推進計画の要件（自転車活用推進法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。



自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑮その他特に必要な施策 | |



自転車活用推進法		第2次自転車活用推進計画	
基本方針（第8条）		目標	施策
①良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し ③自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進		【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. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4. シェアサイクルの普及促進 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 6. 情報通信技術の活用の推進 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
④自転車競技のための施設の整備 ⑨自転車の活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上		【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	8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 9. 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 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11. 自転車通勤等の促進
⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援		【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. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑧自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発 ⑫災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備		【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15. 多様な自転車の開発・普及の促進 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲） 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲） 21. 災害時における自転車の活用の推進 22. 損害賠償責任保険等への加入促進

第2次自転車活用推進計画の構成



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2025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22の施策

- 【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. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
- 【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
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進
- 【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
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入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
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

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

- (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
- (5) 附則に対する今後の取組方針



第2次自転車活用推進計画の振り返り

自転車を取り巻く社会情勢 等

次期計画の方向性(案)

※ 各施策を支える
インフラである
ネットワークや
ICTを4つの目標
から別立て

【共通】
ネットワーク
・ICT

取組を一層強化

【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	【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	【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	【目標4】 自転車事故のない 安全で安心な 社会の実現
(2次計画における措置) ・ シェアサイクルの普及促進 等	(2次計画における措置) ・ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ・ 自転車通勤等の促進 等	(2次計画における措置) ・ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 等	(2次計画における措置) ・ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 等
(2次計画における措置) ・ 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 ・ 自転車通行空間の計画的な整備の推進 ・ 情報通信技術の活用の推進 等			



現計画（令和3年5月閣議決定）の計画期間

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画は、2025年度を計画期末としている他、観光立国推進基本計画、第11次交通安全基本計画についても2025年度が計画期末。
- 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、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



➤ 長期的な展望を視野に入れつつ、**2025年度**まで



次期計画の計画期間（案）

計画期間の考え方

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、引き続き長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等の計画期間を踏まえる必要。

計画名	現計画の計画期間	次期計画の計画期間（予定）
交通政策基本計画	2021年度～2025年度（2021年5月閣議決定）	未定（第2次計画である現計画はおおむね5年間）
社会資本整備重点計画	2021年度～2025年度（2021年5月閣議決定）	未定（施行令に「おおむね5年間」と規定）
交通安全基本計画	2021年度～2025年度 （2021年3月中央交通対策会議決定）	未定（過去11次の計画とも5年間）



計画期間（案）

➤ 長期的な展望を視野に入れつつ、**2030年度**までを想定

次期自転車活用推進計画の検討の進め方(案)



令和6年度		次期計画の方向性(案)	有識者会議① 計画フォローアップ、社会情勢の変化等、次期計画の方向性(案)
令和7年度	4 ～ 6月		関係者ヒアリング（関係団体、有識者等） Webアンケート（一般）
	7 ～ 9月		有識者会議① ヒアリング等結果、次期計画(骨子案) 有識者会議② 次期計画の措置等（健康、観光、安全・安心）
	10 ～ 12月		有識者会議③ 次期計画の措置等（ネットワーク、都市環境） 有識者会議④ 次期計画(素案)
	1 ～ 3月		パブリックコメント 有識者会議⑤ 次期計画(案)、計画フォローアップ
		次期計画(案)	自転車活用推進本部会合
令和8年度		次期計画	決定

※ 現時点の想定であり、会議の時期や回数等、今後変更となる可能性あり

自転車活用推進計画に係る意見聴取(案)



	方法	時期	意見聴取先	聴取内容
1	書面ヒアリング	4月下旬～6月	✓ 自転車活用推進官民連携協議会等 ✓ その他団体（道路利用者、交通関係、建設・まちづくり関係、メディア関係） ✓ 自治体等（都道府県・政令市、ナショナルサイクルルート推進協議会） ✓ 有識者	・自転車活用の推進に係る様々な課題等
2	Webアンケート	5月～6月 (2週間程度)	✓ 広く国民	・自転車の利用状況 ・自転車の活用を推進する際の課題や取り組むべき事項等
3	意見交換	秋	✓ 自転車活用推進官民連携協議会	・骨子案に関する意見
4	「自転車利用環境向上会議」におけるアンケート等	秋	✓ 会議参加者	
5	パブリックコメント	R8年1月	✓ 広く国民	・計画案に対する意見

* その他、随時、各種会議の場などを通じて、広く意見交換・聴取することを検討