

第 3 次自転車活用推進計画の骨子（案）

目 次

1. 総論	2
（1）自転車活用推進計画の位置付け	2
（2）計画期間	2
（3）自転車を巡る現状及び課題	3
2. ビジョン	8
3. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	10
4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	16
5. 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	17
（1）関係者の連携・協力	17
（2）計画のフォローアップと見直し	17
（3）調査・研究、広報活動等	17
（4）財政上の措置等	18
別紙	

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

- 自転車に関する諸課題への対応として、自転車道の整備等に関する法律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中、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た自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行された。
- 自転車活用推進計画は、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。
- 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、関係府省庁が緊密に連携して、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、第3次自転車活用推進計画を策定する。
- 都道府県及び市町村（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、各地域課題に対応し、まちづくりや地域交通等に係る他の計画とも連携した実行力のある計画の策定・実行をより一層促進することが求められる。

(2) 計画期間

- 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12（2030）年度までとする。

(3) 自転車を巡る現状及び課題

- 自転車は、健康増進や余暇の充実、低環境負荷、災害時移動等の様々な観点で有益であるとともに、利用目的も買い物や通勤・通学等の日常生活に加えてサイクリングや観光など幅広く、子どもや高齢者、女性、外国人居住者など、社会のあらゆる人々にとって極めて身近な交通手段である。
- 我が国の自転車分担率や自転車保有台数は、欧米諸国と比較しても高い水準であり、駅前の自転車駐車場整備や電動アシスト自転車の開発の進展等により、女性や高齢者等も含め、人々の身近な交通手段として自転車が利用されてきた。
- コロナ禍においては、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る等、国民の行動意識・価値観にも影響を及ぼし、ライフスタイルや交通行動の変容をもたらした。
- 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）や電動車いすをはじめ、個人用の多様なモビリティの実装・普及が進む等、移動をめぐる環境が変化するなか、本計画において自転車の役割を明確化したうえで、その役割を最大限発揮できる環境を創出し、自転車の活用を推進していくことが必要である。
- 「利用環境」、「安全・安心」、「移動環境」、「健康増進・脱炭素」、「観光地域づくり」の5つの分野から整理する。

【利用環境】

- 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不可欠である。
- 前計画期間中において、自転車と歩行者の事故の割合が高い状況を踏まえ、歩行者の安全確保を第一に自転車の通行空間整備を進めてきたところ、令和5年度末時点の自転車通行空間の整備延長は令和2年度の2.1倍に拡大し、「自転車は車道通行が原則」という認識が向上してきた一方、車道混在の整備形態が多く、自転車道や自転車専用通行帯の延長は微増にとどまっている。
- 生活道路においては、「ゾーン30プラス」の整備等の交通安全対策が展開されてきた。

- 自転車に関係する事故件数は長期的には減少傾向だが、全事故件数に占める自転車関連事故の構成比は増加傾向であり、自転車通行空間の安全性・快適性向上が課題である。
- 自転車通行空間の確保に向けては、地域において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。計画的な整備を進めるためには、地方公共団体において自転車ネットワーク計画を策定することが重要となるが、策定率は十分ではなく、より多くの地方公共団体において自転車ネットワーク計画が策定されることが必要である。その際には、まちづくりや地域交通等の各種施策と連携し、より質の高い計画とすることが重要である。

【安全・安心】

- 令和6年中の自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、自転車側に何らかの法令違反がある割合が高水準であることから、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。
- 道路交通法が改正され、令和8年4月から16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入される。自転車の交通ルールに関する広報啓発、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心とした交通指導取締りの実施や自転車通行空間の整備が総合的に推進され、交通ルールの遵守意識が高まり、地域における自転車の安全利用が促進されることが期待される。
- 自転車乗用中の年代別死傷者数の状況を踏まえ、中高生及び高齢者を重点としつつ、ライフステージに応じた関係機関・団体による交通安全教育を推進することが重要である。
- 道路交通法の改正により、令和5年からヘルメット着用が努力義務化されたことを踏まえ、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。
- 自転車対歩行者の事故件数は増加傾向にあり、高額賠償事故も発生していることへの社会的対応として、自転車損害賠償責任保険への加入を引き続き推進する必要がある。
- 消費者が安全性の高い自転車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、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

ことも重要である。

- 近年の災害や公共交通機関の運行休止時において、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、災害時等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。

【移動環境】

- 近年の人口減少や少子高齢化の加速による需要減や担い手不足等により、地域交通の維持・確保が厳しい状況となっており、「交通空白」解消の必要性が高まっている。交通事業者や地方公共団体等によって運行される公共交通サービスでは対応できない状況も発生している。運転免許返納後になって初めて自動車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で、公共交通とともに自助の移動手段として自転車が利用されるよう促すことが必要である。
- シェアサイクルの導入が全国的に拡大しており、公共交通を補完する公共的な交通として地域公共交通計画に位置づける事例や、異なる事業者のポートを共同で利用する事例も出てきている。地域における多様な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、公共交通と自転車の連携を強化することが必要である。

【健康増進・脱炭素】

- 自転車の日常的な利用により、国民の健康増進や脱炭素社会の実現への貢献が期待される。
- 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。
- スポーツ活動として減少傾向のものが多く中、ウォーキングやサイクリングは増加傾向であり、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。
- 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

いる。健康経営優良法人認定制度でも評価項目とされている等、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。前計画期間中に、自転車通勤の優良企業の認定等の取組みが推進したものの、通勤目的の自転車分担率やわずかに減少しており、自転車通勤の更なる普及促進が必要である。

○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、引き続き、障害者や幅広い年齢層が自転車を楽しめるような環境整備等が求められている。

○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を目指す我が国において、地球温暖化対策は喫緊の課題である。道路法の改正により、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されるとともに、国の基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みが導入されたところであり、我が国の二酸化炭素排出量のうち、約2割を占める道路分野の脱炭素化を推進することが求められている。

○地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自動車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。

【観光地域づくり】

○観光需要は近年急速に回復しているなか、地方部への誘客や、公共交通の混雑緩和等が課題となっている。二次交通の不足する観光地の移動手段として、また、地方部の持続可能な観光地域づくりに向けた消費拡大に資する回遊手段として、自転車の活用を促進していくことが必要である。

○また、被災地域等においては、復興に向けた交流人口の拡大のため、サイクルツーリズムの取組を実施している。

○自転車での移動自体を目的とするサイクルツーリズムについては、前計画期間において、ナショナルサイクルルートやモデルルートの整備が進展したほか、サイクルトレインやサイクルバスの導入に向けた取組が推進された。

○インバウンド等の観光需要を地方部に誘引する一つの手段として、

サイクリストの受入環境整備やインバウンドに対応した情報発信等、サイクルツーリズムの更なる環境整備が必要である。

- 令和9年には、自転車国際会議であるVelo-cityが、我が国で初めて愛媛県にて開催が予定されている。我が国の優れた自転車関連の取組、技術、文化等を世界に発信することにより、国内外からのサイクリストの誘客等、サイクルツーリズムの更なる推進を図ることが求められている。

2. ビジョン

- 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を踏まえ、今後自転車の活用の推進において目指す姿を示したビジョンを以下のとおり掲げる。

誰にとっても安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した持続可能で豊かに暮らせる社会を目指す

- 自転車は、単なる移動手段ではなく、人と人、人と地域をつなぎ、生活の質を高める交通手段であり、インクルーシブな社会を形成し地域の持続可能性を支える社会基盤となり得るものである。自転車が、戦後復興期から現代に至るまで人々の暮らしを支えてきたなかで、日本は世界有数の自転車利用国となっており、自転車関連の産業基盤も国内に厚く存在している。
- 自転車の活用を進める基盤は、歩行者と自転車、自動車が調和し、誰にとっても安全で快適な走行空間と、ルール遵守等による交通安全の確保である。ハード・ソフト両面からの施策を一体的に推進し、自転車社会を持続的に発展させることを目指す。
- 自転車に乗ることと歩くことは、「アクティブモビリティ（人力による移動手段）」とも定義され、人中心の移動体系を構成する両輪である。自転車活用をまちづくりや交通政策と一体的に捉えることで、人力による移動の自由を広げ、車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成や、子どもが安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成により、歩く・乗る・集うが調和した人中心のまちづくりの実現に寄与することを目指す。
- 自転車をはじめとする身体活動やスポーツは、健康長寿社会の実現にも寄与する。日常の移動やスポーツに自転車を取り入れることで、あらゆる世代で自転車を「健康のインフラ」として機能させることを目指す。
- 自転車は脱炭素社会の実現においても重要な役割を果たす。自転車は、短距離移動の脱炭素化を最も効率的に進める手段であり、公共交通、徒歩等とのベストミックスを実現することで、環境負荷の低

い持続可能な社会を構築し、自転車を基点としたGX（グリーン・トランスフォーメーション）を目指す。

- 自転車は、地域の観光・交流の推進にも貢献する。サイクルツーリズムを通じて、滞在型・回遊型観光を促進することで、地域の経済循環を生み出すことを目指す。また、観光地において、自転車が環境負荷や交通負荷の少ない移動手段として公共交通とともに活用され、持続可能な観光地経営に貢献することで、地域資源を守りながら人の流れを生み出す、新たな地方創生に寄与することを目指す。
- 2030年には、自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立し、安全・安心、快適に利用できる基盤の整備や自転車の安全利用の更なる促進、公共交通との連携の強化等を通じて、自転車がその役割を拡大し、都市でも地方でも、生活の自然な選択肢として根付き、より多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる社会を目指す。地方公共団体においては、環境・健康・観光・教育等の各分野において、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることで、自転車が「まちの質を高める政策的な交通手段」となることを目指す。
- あわせて、ビジョンで示した社会が実現することで、社会や人々の行動の変化を評価するための指標を以下の通り設定する。
 - ・自転車乗車中の交通事故死者数
 - ・自転車分担率
 - ・自転車利用率

3. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

○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5つの目標を掲げる。

目標1 安全で快適な自転車ネットワークの整備等による良好な自転車利用環境の実現

目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

目標3 自転車交通の役割拡大による地域の良好な移動環境の形成

目標4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

○目標達成のために、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。

○あわせて、目標に向けた達成状況を評価するための指標を設定する。

目標 1 安全で快適な自転車ネットワークの整備等による良好な自転車利用環境の実現

○計画策定の促進とあわせ、自転車の通行空間をネットワークとして整備することをより一層推進するとともに、多様なニーズに応じた駐輪環境を整備することで、自転車活用を推進していく上での基盤となる良好な自転車利用環境の実現を目指す。

[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. 自転車通行空間の確保を促進するため、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等を推進する。
4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。
5. 地方公共団体における自転車活用推進計画策定、自転車ネットワーク計画等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。
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。

[指標]

- ・自転車活用推進計画を策定した市区町村数
- ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数
- ・自転車通行空間の整備延長

目標 2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

○自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）の導入により自転車交通ルールの遵守意識が高まることも踏まえ、安全意識の醸成、交通安全教育の実施、点検整備環境の充実等を通じ、歩行者、自転車、自動車が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し、自転車交通事故ゼロの社会の実現を目指す。

[実施すべき施策]

7. 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。
8. 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入を踏まえ、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心とした自転車利用者に対する指導・取締りの実施により、自転車利用の安全・安心な利用を促進する。
9. 通学時の安全確保をはじめ、自転車の交通安全教育を推進する。
10. 自転車の点検整備を促進する。
11. 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する。
12. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。
13. 地域社会の安全・安心の向上を図るため、災害時における自転車の活用を推進する。
14. 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

[指標]

- ・ヘルメット着用率（街頭調査結果）
- ・自転車損害賠償責任保険等の加入率

目標3 自転車交通の役割拡大による地域の良い移動環境の形成

- 公共交通に対し何らかの対応が必要な「交通空白」の解消が全国的な課題となっているなか、公共交通と連携しつつ、地域における自助の移動手段として自転車の役割を拡大し、地域における良い移動環境の形成に寄与する。
- 移動手段として自転車の役割を拡大するために不可欠な、誰にとっても安全・安心に利用できる自転車の普及を促進する。

[実施すべき施策]

15. 自転車と地域の公共交通等との連携を促進する。
16. 公共的な交通であるシェアサイクルの普及を促進する。
17. 公共交通機関への自転車の持ち込みを促進する。
18. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。
19. 高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
20. 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。

[指標]

- ・シェアサイクルの導入市区町村数
- ・「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数
- ・自転車の安全基準に係るマークの普及率

目標 4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

- 日常生活の移動手段やスポーツとして自転車利用を促進することにより、心身の健全な発達や国民の健康寿命の延伸を目指す。
- 自転車利用を促進することにより、運輸部門におけるCO₂削減に寄与するとともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて貢献する。

[実施すべき施策]

21. 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を推進する。
22. サイクルスports、自転車競技の普及・振興を推進する。
23. 自転車の利用促進により、環境負荷の軽減を推進する。
24. 自転車におけるサーキュラーエコノミーを推進する。
25. 公共的な交通であるシェアサイクルの普及を促進する。（16の再掲）
26. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。（18の再掲）

[指標]

- ・スポーツとしてのサイクリング行動者率
- ・運動習慣者の割合（年齢調整値）
- ・健康寿命の延伸
- ・20歳以上の週1日以上運動・スポーツ実施率
- ・デコ活応援団（官民連携協議会）の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取り組む会員数

目標5 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

- ナショナルサイクルルートの整備・情報発信等による世界に誇るサイクリング環境の創出により、自転車に乗ることそのものを楽しむサイクルツーリズムを引き続き推進するほか、シェアサイクルやレンタルサイクルの整備等により、観光地における二次交通手段や地域内周遊の手段としての自転車活用を推進することで、マーケットの形成をはじめ、観光地域づくり・地域活性化を図る。
- 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、自転車を活用した地域の活性化を図る。

[実施すべき施策]

- 27. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。
- 28. 自転車活用による観光地域づくりを推進する。
- 29. 障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域の活性化を推進する。
- 30. 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。

[指標]

- ・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
- ・国内旅行（宿泊・日帰り）においてバイク・自転車を利用した旅行者率

4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 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定める。

5. 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

- 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。
- 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、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。
- 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。

(2) 計画のフォローアップと見直し

- 本計画について、有識者の助言を受けつつ、毎年度、指標を用いつつ、目標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。
- 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。
- 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。
- 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、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。
- 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。

別紙

目標１ 安全で快適な自転車ネットワークの整備等による良好な自転車利用環境の実現

施策	講ずべき必要な措置
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。	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のため、先進事例等を踏まえて「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を改定して地方公共団体に周知するとともに、地方版自転車活用推進計画の策定状況をウェブサイトで公開する。
	②地方公共団体における自転車ネットワーク計画の策定の更なる促進のため、国と都道府県の連携体制を構築し、市区町村に対して計画策定の働きかけや技術支援を行い、施策の実施を協力して進める。
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。	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整備計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する。
	②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。
	③自転車交通を含め、全ての交通に対しての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。
	④交差点における自転車に関係する事故を減らす観点から、分かりやすさに留意しながら、自転車が従うべき信号機の運用等について研究する。
	⑤地域の交通状況等を踏まえ自転車道や自転車専用通行帯等の自転車専用の通行空間の整備を推進するため、既存の道路空間を再配分する手法の検討手順や求めるサービスレベルに応じた通行空間のあり方等を検討し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定して地方公共団体等に周知する。
3. 自転車通行空間の確保を促進するため、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	⑥農道、臨港道路を含む道路、河川等の施設管理者や都道府県警察等による横断的協議機関の設置を促進し、各者の連携による安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。
	①自転車通行空間の整備と合わせて、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利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。

駐車取締り等を推進する。	③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やゴム製ポール等の設置による停車抑制対策の実施を検討する。 ④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。 ⑤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。
4. 多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。	①路外への駐輪場設置を推進する。 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子乗せ自転車等の大きめの自転車や、カーゴバイク等の多様な自転車に係る広いスペースを有する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。
5. 地方公共団体における自転車活用推進計画策定、自転車ネットワーク計画等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。	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地方公共団体において、自転車プローブデータ等のデータの活用により施策目的や対象を明確にした自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、自転車通行空間の整備状況等の情報のオープンデータ化を促進する。
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	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。

	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。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。	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）等において、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することにより、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合わせた自転車通行空間の整備を促進する。 ③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」の整備を行うとともに、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を実施する。 ④無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）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、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働きかけ、必要な技術的支援を積極的に行う。
--	---	--

目標２ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	講ずべき必要な措置
7. 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。	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」や「自転車ルールブック」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ニーズの高まりも踏まえ、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。
	⑤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。
	⑥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。
	⑦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。
	⑧自動車教習所において、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。
	⑨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する技術・製品開発等を支援する。
	⑩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、「自転車安全利用五則」の遵守、自転車通行空間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

		交通ルールや自転車の側方通過時の安全確保に関する教育を行っていく。
		⑪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。 ⑫自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車の安全利用や交通ルール等について説明するよう、働きかけを行う。 ⑬在留外国人に対する、地域社会や関係事業者と連携した日本の交通ルールやマナーの理解・徹底を図る。
	8. 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入を踏まえ、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心とした自転車利用者に対する指導・取締りの実施により、自転車利用の安全・安心な利用を促進する。	①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。 ②自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の要望等を踏まえ、自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、自転車利用者の交通指導取締りに当たっては、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、指導警告を原則とし、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。 ③一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。 ④ペダル付き電動バイクについては、いわゆる電動アシスト自転車ではなく、原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートの取得、車体への表示が必要なほか、運転に当たっては免許及び乗車用ヘルメットが必要なこと等、遵守すべき交通ルールの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。
	9. 通学時の安全確保をはじめ、自転車の交通安全教育を推進する。	①都道府県に対し、交通安全教育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未就学児から高校生をはじめとする発達段階に応じたライフステージごとの、自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育について、関係機関・団体と連携して推進する。また、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組の実践方法や事例等を関係機関へ周知する。 ③中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、交差道路等からの自動車等の接近をセンサーで感

		知し、自転車利用者等に注意喚起する看板の設置等、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等の連携の下、交通安全対策を面的に実施する。 ④交通安全活動推進センターや交通安全指導者養成講座等における、交通安全教育に係る指導者等の研修において、自転車の交通ルール等に関する内容の充実を図る。
	10. 自転車の点検整備を促進する。	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た更なる改善等について検討するよう働きかける。 ③身体に合った自転車選びをアドバイスする人材（BAA（※1）アドバイザー、SBAA PLUS認定者（※2）等）を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入のアドバイスやサポートを行う。 ④利用者が気軽に自転車の点検整備を受けられる環境を整備する観点から、自転車販売店を核とした日常の点検整備の推進について、モデルづくり、好事例等に関する広報啓発を行う。
	11. 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する。	①都市公園及び自然公園を活用した自転車利用の好事例を周知することにより、都市公園及び自然公園における安全に自転車に乗れる環境の醸成を図る。
	12. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。	①ITS等を活用し自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進する。 ②自転車事故を削減するための技術開発を支援する。
	13. 地域社会の安全・安心の向上を図るため、災害時における自転車の活用を推進する。	①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。 ②災害時の避難手段、被災状況の確認手段、孤立集落への移動手段として、マウンテンバイクをはじめとする自転車が有効であることを踏まえ、災害時のマウンテンバイク等の自転車の活用を推進する観点から、地方公共団体と事業者の連携協定に基づく取組等の好事例の情報収集及び情報発信を進め、他地域への展開を図る。

		③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。
1 4. 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。		①都道府県等に対し、標準条例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自転車活用推進官民連携協議会等と連携し、ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、国民や企業に対して、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。

目標 3 自転車交通の役割拡大による地域の良い移動環境の形成

施策	講ずべき必要な措置
1 5. 自転車と地域の公共交通等との連携を促進する。	①「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等において、シェアサイクル等の自転車の活用、地方版自転車活用推進計画との連携に係る記載を充実させるとともに、地方公共団体の好事例の情報収集及び情報発信を行い、他地域への展開を図る。
	②通学や部活動、通院等の地域の移動について、地域の施設を拠点として活用しつつ、自転車が公共交通と連携して補完する取組について、事例づくり及び情報発信を行う。
1 6. 公共的な交通であるシェアサイクルの普及を促進する。	①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、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（令和 5 年 9 月）の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進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策を講じる。
	②公共的な交通手段であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅やバス停等の周辺においてサイクルポートを含むモビリティハブの設置を推進するとともに、関係機関に対して各モビリティの連携に向けた情報提供を継続して行う。
	③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。
	④サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。
	⑤利用状況等を踏まえ、公共駐輪場内におけるサイクルポートの設置を推進する等、公共駐輪場のモビリティハブとしての機能向上を図る。
	⑥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。
	⑦シェアサイクル事業者間のシステム連携のための API を標準化すること等を通じて、複数事業者のポートの共有化を促進する。
	⑧シェアサイクル等が、他の交通機関と同様に経路等のインターネット検索ができるよう、世界共通データ仕様である GBFS (General Bikeshare Feed Specification) の国内標準化について検討を進める。
	⑨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。（2-13-③の再掲）

17. 公共交通機関への自転車の持ち込みを促進する。	①鉄道事業者やバス事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバス及びサイクルシップ（以下「サイクルトレイン等」という。）の取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、先進事例の共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン等の実施について検討を促す。 ②サイクルトレイン等の認知度の向上、利用に係る利便性の向上等を図るため、経路検索サービスや自転車用ナビ等への表示、予約及び決済のワンストップ化に向けた検討を進める。
18. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。	①自転車活用推進官民連携協議会等を通じ、「自転車通勤導入に関する手引き」の企業・団体への周知を推進するほか、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の経済団体等を通じた更なる周知を図る等、自転車通勤や業務利用の拡大のための広報啓発を強化する。 ②企業等による自転車通勤制度の導入を促進するため、自転車で通勤しやすい環境の整備等の取組に対する支援策の具体化を図る。 ③国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。 ④自宅から駅・バス停への移動だけでなく、目的地最寄りの駅・バス停から目的地までの移動と併せて両側で自転車利用を促すことで、通勤や通学における自転車利用の促進が期待できることから、海外等の先進事例の研究を行う。
19. 高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。	①JIS規格とISOとの整合化作業を進めるとともに、JIS規格をベースとしたSG基準やBAA基準について、JIS規格の改正に応じて順次改正する等、整合性の維持を図る。あわせて、これらの規格等に関し、消費者が容易に理解できるような情報提供を行う 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。 ④電動アシスト自転車の安全性と両立した更なる普及に向け、BAAマーク含めた安全性能に係る周知・啓発に取り組むとともに、販売事業者に対して、初期整備の実施の徹底や、点検整備の案内等安全に係る説明を行うよう促す。

	20. 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。	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する技術・製品開発等を支援する。（2-7-⑨の再掲） ②障害の有無にかかわらず、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、自転車の多様性も踏まえ、自転車通行空間のあり方等の検討を行う。 ③電動アシスト自転車について、高齢者や子育て世代向け、勾配の多い地域での移動手段等として有効であることを踏まえ、利便性・快適性・安全性を向上させる観点から、アシスト方法等について引き続き研究を進める。
--	--	---

目標 4 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

施策	講ずべき必要な措置
2 1. 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を推進する。	①地方自治体、企業、スポーツ団体等において自転車を活用している好事例の情報収集及び情報発信を進め、他地域への展開を図る。
	②健康増進に関する調査・研究の結果を基に、運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車活用を含む健康づくりについて広報啓発を強化する。
	③サイクルスポーツを通じた健康増進に係る取組への支援を通じ、自転車を活用した健康づくりを推進する。
2 2. サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興を推進する。	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について周知する。
	②サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、既設競輪場を活用した市民参加の取組や、公園等の有効活用等を促進する。
2 3. 自転車の利用促進により、環境負荷の軽減を推進する。	①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CO ₂ の削減による地球温暖化防止に関する広報啓発を行う。
	②デコ活を通じて、自転車での移動をより一層推進する。
	③道路に係る脱炭素化の推進等の観点から、自動車による輸送を代替できる部分については、自転車利用環境の改善により低炭素な移動手段である自転車への転換を促進するため、自転車通行空間の整備や道路を含む公共用地におけるシェアサイクルのポート設置を推進する。
2 4. 自転車におけるサーキュラーエコノミーを推進する。	①リユース等の促進に関するロードマップに基づき、自転車を含む使用済製品のリユースを促進する。
	②ライフサイクルコストを意識した自転車や自転車部品の研究開発を支援する。
	③電動アシスト自転車のバッテリーが適切に廃棄・回収されるよう、引き続き、販売時における説明をはじめ、広報啓発を強化する。
2 5. 公共的な交通であるシェアサイクルの普及を促進する。 (16 の再掲)	①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、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（令和 5 年 9 月）の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進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策を講じる。（3-16-①の再掲）

		②公共的な交通手段であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅やバス停等の周辺においてサイクルポートを含むモビリティハブの設置を推進するとともに、関係機関に対して各モビリティの連携に向けた情報提供を継続して行う。（３－１６－②の再掲）
		③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。（３－１６－③の再掲）
		④サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。（３－１６－④の再掲）
		⑤利用状況等を踏まえ、公共駐輪場内におけるサイクルポートの設置を推進する等、公共駐輪場のモビリティハブとしての機能向上を図る。（３－１６－⑤の再掲）
		⑥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。（３－１６－⑥の再掲）
		⑦シェアサイクル事業者間のシステム連携のための API を標準化すること等を通じて、複数事業者のポートの共有化を促進する。（３－１６－⑦の再掲）
		⑧シェアサイクル等が、他の交通機関と同様に経路等のインターネット検索ができるよう、世界共通データ仕様である GBFS (General Bikeshare Feed Specification) の国内標準化について検討を進める。（３－１６－⑧の再掲）
		⑨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。※（２－１３－③の再掲）
		⑩自転車活用推進官民連携協議会等を通じ、「自転車通勤導入に関する手引き」の企業・団体への周知を推進するほか、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の経済団体等を通じた更なる周知を図る等、自転車通勤や業務利用の拡大のための広報啓発を強化する。（３－１８－①の再掲）
26. 自転車の日常利用として、自転車通勤等を促進する。 (18 の再掲)		②企業等による自転車通勤制度の導入を促進するため、自転車で通勤しやすい環境の整備等の取組に対する支援策の具体化を図る。（３－１８－②の再掲）
		③国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。（３－１８－③の再掲）

	④ 自宅から駅・バス停への移動だけでなく、目的地最寄りの駅・バス停から目的地までの移動と併せて両側で自転車利用を促すことで、通勤や通学における自転車利用の促進が期待できることから、海外等の先進事例の研究を行う。（3-18-④の再掲）
--	---

目標５ サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

施策	講ずべき必要な措置
27. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。	① 走行環境や受入環境の整備、地域の魅力づくり等を支援し、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備を図るとともに、これらのサイクリングルートについて、自転車活用推進本部や日本政府観光局（JNT0）のウェブサイトの活用等により情報発信を強化し、国内外のサイクリストの誘客を図る。また、ナショナルサイクルルートのこれまでの運用状況等を踏まえ、制度について検討を行う。
	② 道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅、空港、商業施設等におけるサイクリストの受入サービスの充実を図るため、地方公共団体や施設管理者等への働きかけを行う。
	③ サイクルツーリズムについて、体験型・滞在型コンテンツの充実、シェアサイクルやレンタルサイクルの充実も含めた受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携して行う、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組に対し総合的な支援を行い、支援実績の横展開を行う。
	④ 森林内において、マウンテンバイクを活用した様々な取組を推進するとともに、各地域の先進的な事例の情報収集および発信を行うことにより他地域への展開を促進し、森林の付加価値の向上及び関係人口の拡大を図る。
	⑤ 鉄道事業者やバス事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバス及びサイクルシップ（以下「サイクルトレイン等」という。）の取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、先進事例の共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン等の実施について検討を促す。（3-17-①の再掲）
28. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。	① 観光客の回遊性の向上やオーバーツーリズム対策、地域の移動手段の確保等の観点から、地域が行う観光における自転車活用推進の取組を支援する。
	② 訪日外国人の利用が見込まれる シェアサイクル等のサービス事業者と連携した、日本の交通ルールの周知徹底を図るための多言語化推進等の広報啓発を実施する。
29. 障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツ、自転車競技、	① スポーツツーリズムの推進、スポーツ振興の観点も含め、サイクルスポーツや自転車競技、サイクルイベントによる地域活性化の取組を推進する。

	サイクルイベントの振興を通じた地域の活性化を推進する。	②自転車活用による地域活性化に取り組む人材確保を推進する。
	30. 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。	①自転車活用推進本部のウェブサイトや日本政府観光局（JNTO）等を通じて、海外に向けた情報発信を行うとともに、地方公共団体等と連携し、自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を進める。
		②国際的なサイクリング大会等の開催を希望する又は開催する地方公共団体と連携し、国としての支援の在り方に関する検討を行う。
		③国際会議、国際的なサイクリング大会等の機会を通じて、日本の自転車に関する文化、技術、取組事例等を世界に発信する。