

自転車活用推進法・ 自転車活用推進計画について





基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず**、**災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、**経済的・社会的な効果**
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定し、国会に報告**
- 都道府県・市区町村 : **区域の実情に応じ計画を定めるよう努める**

自転車の日・月間

- **5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

自転車活用推進本部 及び 本部事務局について



- 国土交通省に「**自転車活用推進本部**」（本部長：国土交通大臣）を設置
- 国土交通省道路局に「**自転車活用推進本部事務局**」を設置、**各府省庁職員を併任**
- 本部において、関係省庁局長級で構成する**関係府省庁連絡会議**を設置

自転車活用推進本部

【本部長】 国土交通大臣
【本部員】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
 経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
 国家公安委員会委員長
 内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）
 （※法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】 国土交通省道路局長
【事務局長代理】 国土交通省官房審議官（道路局担当）
【次長（常駐）】 国土交通省道路局参事官 [新設]
【次長（非常駐）】 内閣府大臣官房企画調整課長
 ※併任発令
 同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）
 警察庁交通局交通企画課長
 総務省大臣官房企画課長
 文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長
 厚生労働省健康局健康課長
 経済産業省大臣官房参事官（製造産業局担当）
 環境省地球環境局地球温暖化対策課長

関係府省庁連絡会議

【議長】
 国土交通省道路局長
 （本部事務局長）

【構成員】
 内閣官房内閣審議官
 内閣府大臣官房総括審議官
 内閣府政策統括官（共生社会政策）
 警察庁交通局長
 金融庁監督局長
 消費者庁次長
 総務省大臣官房総括審議官
 文部科学省スポーツ庁次長
 厚生労働省健康局長
 経済産業省製造産業局長
 環境省地球環境局長

※大臣が本部員でない省庁も含む
 ※必要に応じて下部組織を設置可



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

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

- 長期的な展望を視野に入れつつ、自転車の活用の推進を通じて目指すべき**目標**と実施すべき**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
- 調査・研究、広報活動等
- 計画のフォローアップ、見直し
- 財政上の措置等
- 附則に対する今後の取組方針(道路交通法に違反する行為への対応及び損害賠償保険加入の促進や新たな保証制度について、必要に応じて検討)



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

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
[実績値 0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)]

【指標】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
[実績値 1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)]
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
【指標】サイクルポートの設置数 [実績値 852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)]
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I・O・T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
【指標】通勤目的の自転車分担率 [実績値 15.2%(2015年度)→目標値 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

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 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
【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
[実績値 0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)]

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
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
[実績値 29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)]

【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※ [実績値 480人(2017年度)→目標値 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)] ※ (13~17の関連指標)
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
【指標】自転車技士の資格取得者数※
[実績値 80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度)] ※ (13,14の関連指標)
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の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
[実績値99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)]
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)
18. 災害時における自転車の活用の推進

サイクルツーリズム推進に関して講ずべき措置



①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

太平洋岸自転車道等を対象として、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を設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。



<太平洋岸自転車道>

【出典：静岡市HP】

②広域的サイクリングロードの整備推進

大規模自転車道を含めた、広域的なサイクリングロードの整備を推進する。その際、サイクリングロードの安全性や連続性を確保するため、農道や臨港道路を含む道路管理者及び河川管理者等からなる横断的協議機関の設置を促進するとともに、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題等について検討する。



<つくば霞ヶ浦りんりんロード>

【出典：茨城県HP】

③「ナショナルサイクルルート」の創設

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルート（仮称）の創設に向けて、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等について検討する。



<しまなみ海道>

【出典：JNTO JAPAN : the Official Guide】

④好事例の共有によるサイクルトレイン等の実施拡大

鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティス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、サイクルバスの実施について検討を促す。



<サイクリング専用列車B.B.BASE>

⑤交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実

道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港におけるサイクリストの受入サービスの充実に向けて、施設管理者等の関係者に対して協力を要請する。



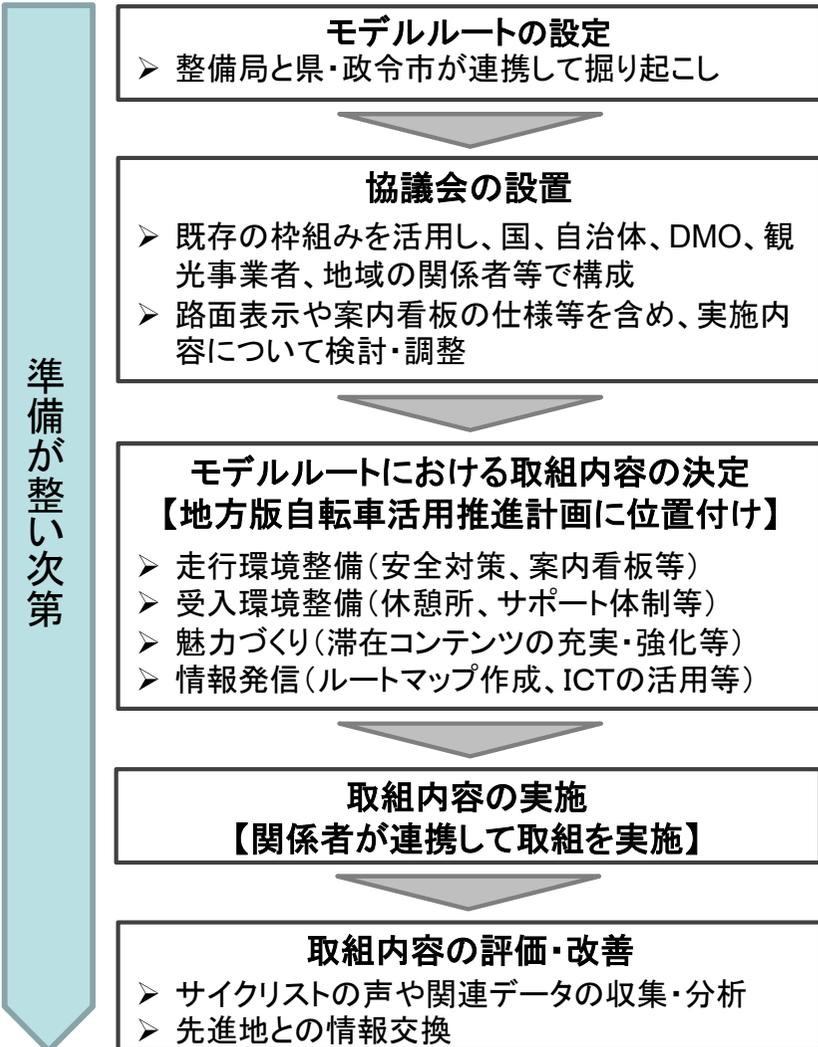
<空港内のサイクリスト受入施設>

【出典：松山空港HP】



○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を設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。

■取組みの進め方



■モデルルート設定の考え方

- 複数の市町村に跨がる等、広域的なルートであるか
- サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地があるか
- サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

■サイクリング環境向上策の例

・トイレ／給水

・入浴やシャワー施設

・おしぼりの提供

・観光パンフレットやサイクリングマップの設置

・サイクルスタンド

・メンテナンススペース

・工具／空気入れの貸出

・レンタサイクル

・ロッカー(一時荷物預り)

＜道の駅のサイクリング拠点化＞

・日除けのある屋外の休憩スペース

・長時間利用可能な駐車スペース

＜路面表示＞

＜案内看板＞

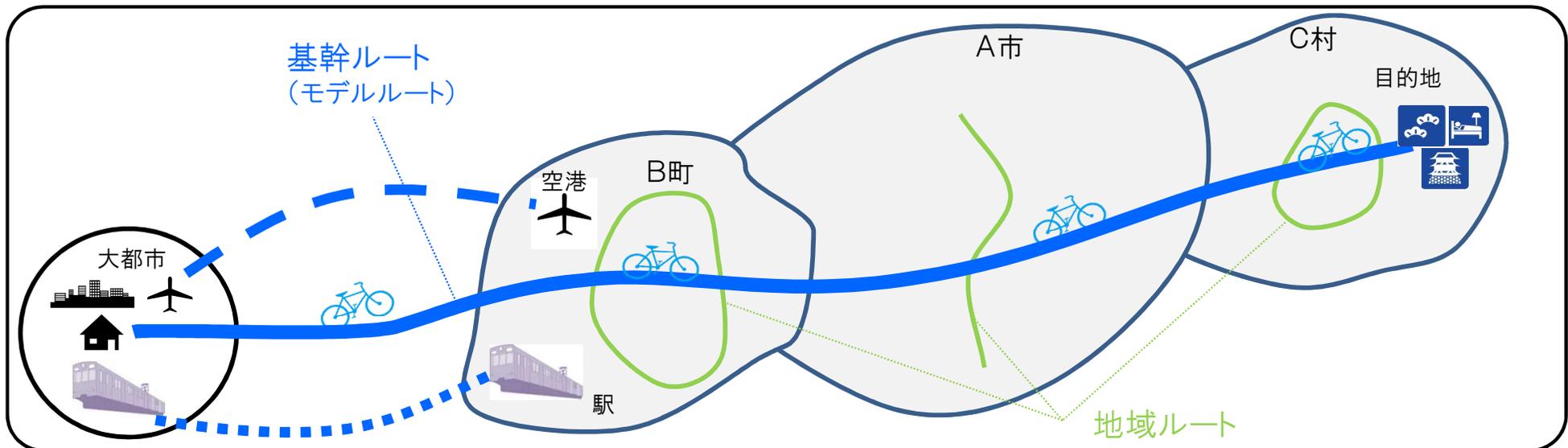
〔サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信(多言語対応)〕

モデルルート設定の考え方



○モデルルートは、試行への協力を得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定。

	基幹ルート(モデルルート)	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート	(基幹ルート周辺の) 地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる (案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しめる



○試行を行う箇所(モデルルート)は、基幹ルートや試行の内容を踏まえ、下記を満たすように設定

- ① モデルルート試行への協力を得られる地域の活動主体が存在
(受入環境の充実や情報発信のためのデータ収集、アンケートの実施等)
- ② 市町村をまたぐような、骨格となるルート(基幹ルート)であること



■ 現在59ルートで検討中 (平成30年8月末時点)

