

次期自転車活用推進計画の検討状況について



1. 総論

<p>(1) 自転車活用推進計画の位置付け 自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画</p>	<p>(2) 計画期間 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで</p>	<p>(3) 自転車を巡る現状及び課題</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

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
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
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IoT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

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の誘致
12. 走行環境整備や受け入れ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

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
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
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を推進
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
18. 災害時における自転車の活用の推進

附則に対する取組方針

○自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

※18の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）



自転車通行空間の整備の推進

○自転車通行空間の整備目標等を定める「地方版自転車活用推進計画」は、**93の地方公共団体で策定済み**。

(うち都道府県は40、令和元年9月時点)

○歩行者と分離された自転車通行区間の**整備延長は約2,930km**。

(令和元年時点)

○更に、国と東京都が連携し、**今年度、東京23区内で約17km**の通行空間を整備予定。



自転車通行空間

自転車通勤の促進

○企業、団体等が過度な負担なく、適切かつ円滑に自転車通勤制度を導入できるよう、**「自転車通勤導入に関する手引き」を作成**。

(令和元年5月)

○**自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度**の創設(令和2年4月)により、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信。

(令和2年11月末時点、35の企業・団体が認定)



手引き

サイクリング環境の創出

○国際観光旅客税による財源等を活用し、

- ・サイクルトレインの普及
- ・シャワーやラックの整備
- ・サイクリング環境の整備

等、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の整備を支援。

○日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードを**「ナショナルサイクルルート」として指定** (令和元年11月)

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード
- ・ビワイチ
- ・しまなみ海道サイクリングロード

自転車損害賠償責任保険等への加入促進

○保険の加入義務化についての標準条例を作成・周知するなど、**地方公共団体による条例制定を支援**。

※条例の制定状況(令和2年9月)

条例の種類	都道府県	政令市
義務化	16ヶ所	9ヶ所
努力義務	11ヶ所	2ヶ所

○ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、国民に対する**保険加入の必要性等に関する情報提供**を実施。



○交通、健康、観光、交通安全、製品開発、スポーツ、利用者など幅広い分野の専門家を構成員とする有識者会議をこれまで計3回開催。

○有識者会議に先立ち、128団体/者から書面にてヒアリングを実施。

【自転車の活用推進に向けた有識者会議 委員】

(○：座長)
(敬称略)
(座長以外は五十音順)

- | | |
|--------|---|
| ○屋井 鉄雄 | 東京工業大学副学長・教授 |
| 絹代 | サイクルライフナビゲーター |
| 楠田 悦子 | モビリティジャーナリスト |
| 久野 譜也 | 筑波大学人間総合科学学術院教授 |
| 久保田 尚 | 埼玉大学大学院理工学研究科教授 |
| 高橋 信行 | 國學院大學法学部教授 |
| 内藤 久士 | 順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科研究科長
スポーツ健康医科学研究所所長 |
| 長嶋 良 | 一般財団法人全日本交通安全協会参与 |
| 羽原 敬二 | 神戸大学客員教授 |
| 矢ヶ崎 紀子 | 東京女子大学現代教養学部教授 |
| 安田 敏隆 | ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員 |

自転車を巡る現状及び課題



都市環境

- 家庭から排出されるCO2の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化や渋滞対策として短中距離の自動車利用から自転車利用への転換が必要。
- 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であるため、歩道を通行する自転車も多く、自転車対歩行者の事故への対応が課題。
- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進める上で、環境にやさしく、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が重要な役割。
- 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で、高齢者の運転免許返納者数が年々増加する現状に対して、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、地域の移動手段として自転車の役割が拡大する可能性。
- 情報通信技術の飛躍的発展に伴い、交通分野でもデジタル化がさらに進展する可能性。
- 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がある可能性。

国民の健康増進

- 糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等数は年々増加。生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するために、サイクリング等による効果的な運動が重要。
- 子どもの体力・運動能力の向上にとって、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。
- 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。
- タンDEM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。

観光地域づくり

- インバウンドの需要回復を見据え、その効果を全国へ波及させるために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は十分とは言えない状況。
- 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。

安全・安心

- 自転車関連の事故をみると、自転車側に法令違反が認められる割合が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ことや、通勤・配達目的での自転車利用者も増加していることなどから、自転車利用者はじめ道路利用者全体の安全意識の醸成が課題。
- 自転車乗用中の死傷事故のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は20%程度である一方、自転車乗用中の死亡事故に占める同割合は約70%。
- 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も重要。
- 東日本大震災や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、災害時における移動手段として自転車が活躍。
- 自転車関連事故件数のうち自転車対歩行者の事故が増加傾向の中、高額賠償事故も発生。

その他

- 国民のライフスタイルや交通行動への新型コロナウイルス感染症対策の影響による変化が認められる。

※赤字が現計画からの追加・変更部分

次期自転車活用推進計画について



- 今年度、自転車活用推進計画が計画期末を迎えることから、有識者等の意見を踏まえつつ、次期計画の策定に向けて検討。
- 次期自転車活用推進計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、**2025年度まで**。
- 4つの目標は現計画を踏襲**しつつ、社会情勢の変化を踏まえ、**新たに施策として2項目を追加し、取組を強化**。
- 新型コロナの影響については、今後の状況等を注視しながら計画における取扱を引き続き検討。
- 今後、施策ごとの具体的な措置の追加・拡充を検討。（現計画では、再掲を除き、計73）

計画の概要

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

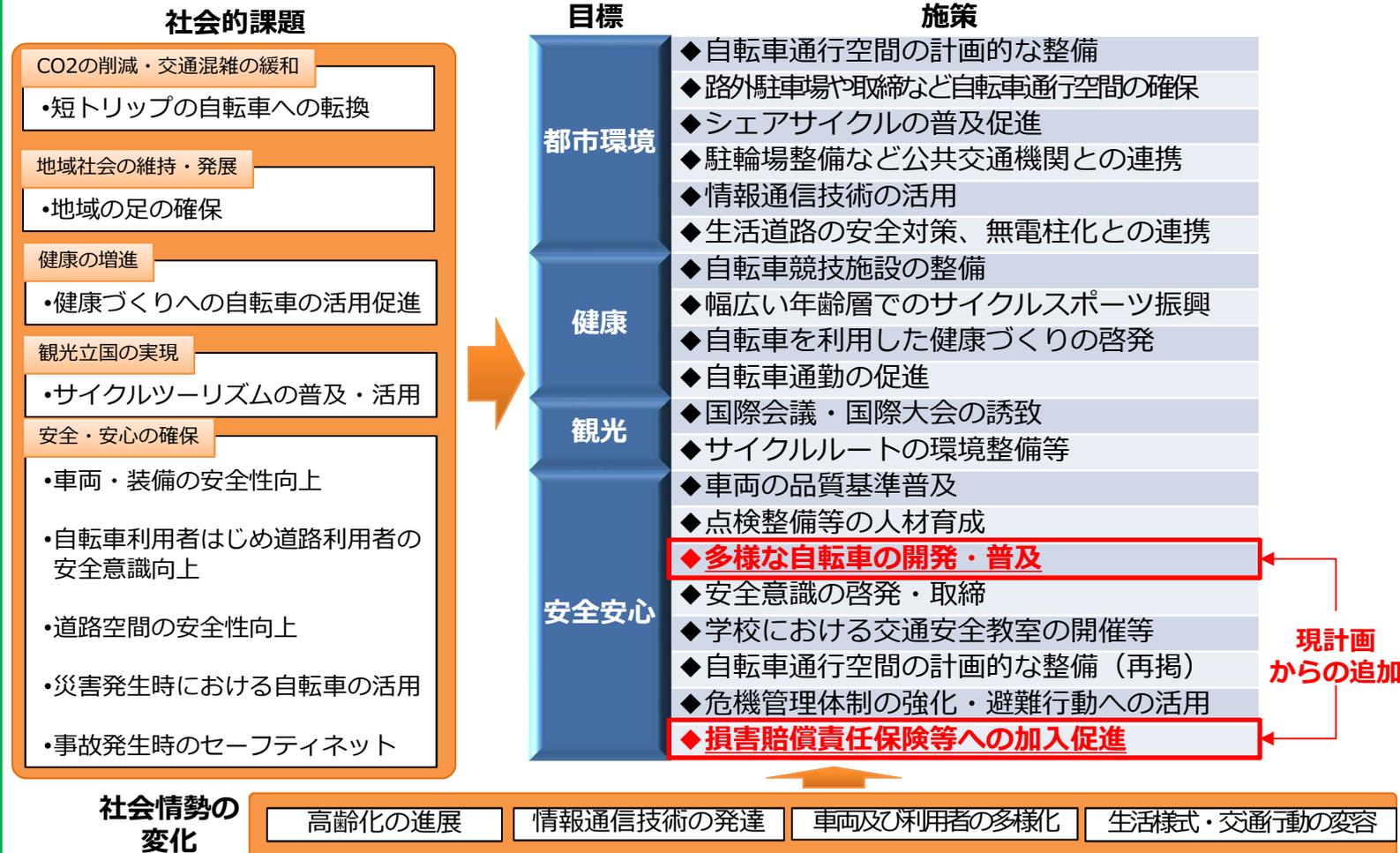
【現計画】長期的な展望を視野に入れつつ、**2020年度まで**

【次期計画】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

次期計画の目標及び施策体系（案）



【参考】シェアサイクルの在り方に関する検討の方向性について

○シェアサイクルの課題に対して、主に以下の内容について整理・検討

①シェアサイクルの公共的な交通としての在り方について

○公共的な交通としてのシェアサイクルの普及を図るため、以下の方向性を検討

- ・シェアサイクルの公共的な交通としての位置付け
(シェアサイクルの普及促進による社会的課題の解決)
- ・シェアサイクルの公共性の担保 (地域の計画への位置付け)

②シェアサイクルの採算性確保に向けて

○「収入の増加」、「支出の削減」、「補助等での補填」の3つの観点から、民間事業者による対応策や国・地方公共団体による支援策について整理

③公共用地等へのポート設置の在り方

○道路上等利便性の高い場所へのポートの設置促進を図るため、公共用地等へのサイクルポート設置促進に向けた方策等を検討

④サイクルポートへの案内誘導策

○シェアサイクルの利用場所を容易に認識できるよう、案内看板等によるシェアサイクルポートへの案内誘導策について検討

⑤利便性向上策

○シェアサイクルの利便性を向上するため、登録から利用までシームレス、簡便に行えるよう、交通系ICカード等によるワンタッチ利用、シェアサイクルを含めたMaaSの推進等について検討

シェアサイクルの導入目的



回答数は適宜更新
※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

(平成31年3月 国土交通省アンケート結果より)



<道路上への配置 (ロンドン) >



<交通系ICカードでの利用 (台湾・台北) >

【参考】シェアサイクルの在り方検討委員会について



2020年 3月31日

第1回委員会

・シェアサイクルに関する課題、検討の方向性

2020年 6月30日

第2回委員会

・事業者ヒアリング

2020年 8月26日

第3回委員会

・シェアサイクルの公共的な交通としての在り方について
・公共用地等へのポートの設置の在り方

2021年 1月21日(予定)

第4回委員会

・シェアサイクルの公共的な交通としての在り方について
・シェアサイクルの採算性確保に向けて
・公共用地等へのポートの設置の在り方
・サイクルポートへの案内誘導策
・利便性向上策



シェアサイクルの普及促進に向けた取組について
一定の方向性を提示

・ガイドラインの発出等による地方公共団体へのノウハウ提供
・更なる支援措置の検討

【参考】シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の創設(固定資産税)

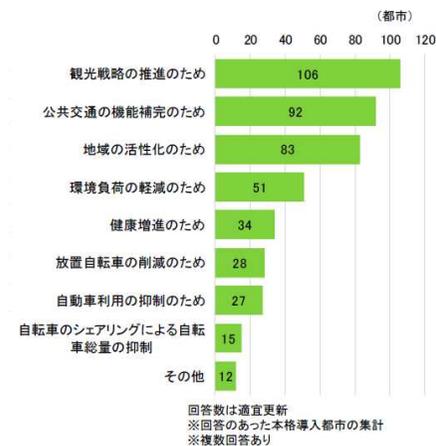


公共交通を補完する移動手段であるシェアサイクルの普及促進を図るため、市町村自転車活用推進計画に記載された事業を対象として、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設する。

施策の背景

- 国は、**自転車活用推進法に基づき**、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ため、自転車活用推進計画(平成30年6月閣議決定)を策定し、自転車の活用の推進に関する施策の充実を図ってきたところ。
- また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性向上のための交通ネットワークの整備を推進するためにも、**公共交通を補完しファースト/ラストマイルを担う交通システム**であるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。
- さらに今般、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においても**人との接触を低減する取組として推奨**されている自転車の利用について、強力に推進を図っていく必要がある。
- 地方公共団体では、観光戦略の推進、公共交通の機能補完、地域の活性化のほか、**放置自転車の削減**といった行政コスト削減を目的として、シェアサイクル導入のニーズが高まっており、その普及促進を更に進めるために、事業者の費用負担の軽減により、**安定的な事業運営を促進することが必要**。

シェアサイクルの導入目的



(平成31年3月 国土交通省アンケート結果より)

【政府方針】

- 新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針(新型コロナウイルス感染症対策本部決定 R2.3.28策定、R2.5.25変更) 三(3)4)職場への出勤等
「③政府及び地方公共団体は、(中略)自転車通勤等、**人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。**」

要望の結果

【固定資産税】

- 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、課税標準を価格の3/4とする特例措置を創設。
 - ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
 - ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け 等
 - ・特例期間：2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)



シェアサイクルポート
(札幌市)



登録機



充電装置 ラック