

# 最近の自転車関連施策について



令和4年12月23日

国土交通省 道路局 参事官付  
自転車活用推進本部事務局





## 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**

## 国等の責務

- 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**

## 基本方針

**以下の施策を重点的に検討・実施**

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| 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 |

## 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

## 自転車活用推進本部

- **国土交通省に、自転車活用推進本部**を設置
- **本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚**とする

## 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**

## 附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置**
- 自転車の運転に関する**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**



- 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
- 関係府省庁連絡会議を設置し、政府一体となって自転車の活用の取組を推進

## 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  
 【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  
 経済産業省製造産業局総務課長  
 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  
 内閣府大臣官房政策立案総括審議官  
 内閣府政策統括官(政策調整担当)  
 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

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

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（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

### 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（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
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

# 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出

(情報通信技術の活用、シェアサイクルの普及促進による自転車の利便性向上)



## 現状・課題

### 自転車走行データの活用

- 自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備等の推進のため、データの活用が期待される。
- 走行データの活用に取り組んでいる事例も存在。

#### データ活用の例

<走行ルートの可視化データ>



<走行ルートの狭域分析>



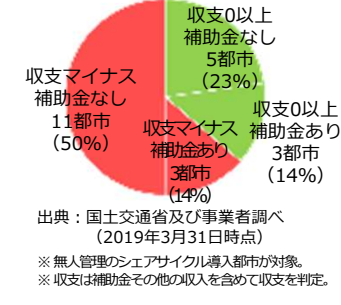
### シェアサイクルの普及の状況

- 各地で**シェアサイクルの導入が進展**。  
(16都府県で本格導入(令和2年3月末)、60市区町村で自転車活用推進計画に位置付け(令和3年3月末))
- 一方、公共的な交通としての在り方、持続可能な事業運営の在り方等が課題。
- 他の交通モードと連携した**MaaS**等、デジタル化が進展。

#### シェアサイクルの導入目的



#### 約6割で収支がマイナス



#### MaaS (Mobility as a Service)



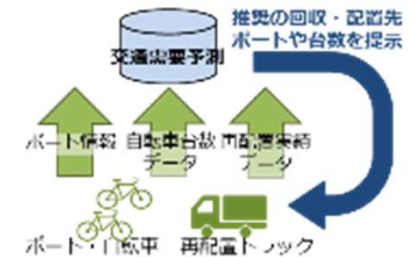
- ✓ 自転車の利用実態に即した自転車通行空間の整備等を推進するため、**自転車プローブデータの活用**による計画の策定等の取組に対する支援の在り方を検討。
- ✓ 自転車利用環境の向上のため、自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用等を図る。



<災害時のシェアサイクルの活用(広島市)>

## 主な強化措置

- ✓ 「シェアサイクルの在り方検討委員会」(令和2年3月設置)の議論を踏まえ、以下を追加。
  - ・ 制度運用の考え方や先進的な取組事例等の**ガイドラインの策定**
  - ・ シェアサイクル事業の**持続可能な運営に向けた支援**
  - ・ **災害時**のシェアサイクルの活用の推進
- ✓ **AI等を活用したシェアサイクル再配置**や、**MaaS**におけるシェアサイクル活用等を推進。
- ✓ 歩行者中心のまちづくりとの連携に向け、**歩行者利便増進道路(ほこみち)**等におけるサイクルポート設置の促進とともに、ポート設置とあわせた自転車通行空間の整備を推進。



<AIを活用した自転車の再配置>  
【出典】株式会社モビリティデータ分析センター/国土交通省作成

## 指標

- シェアサイクル事業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 **60市区町村** (令和2年度実績) → **240市区町村** (令和7年度)

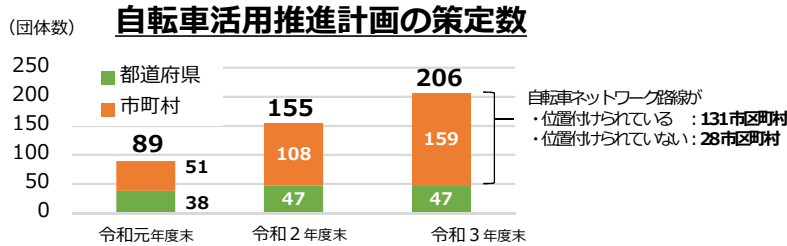
# 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の創出 (安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて)



## 現状・課題

### 地方版自転車活用推進計画に基づく取組

- 地方版自転車活用推進計画は、206の地方公共団体で策定済み。  
(令和3年度末時点、うち47都道府県全てにおいて作成)
- 一方、自転車活用推進計画を策定する市町村のうち、**自転車ネットワーク路線を位置付けていない市町村も一定程度存在**。  
(28/159市町村)
- 計画に基づく**整備の効果分析**が行われている例は少ない。



### 自転車通行空間の利用の在り方の多様性

- 高齢者の健康や生きがいの観点から、運転免許返納後になって初めて自家用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**自転車が移動手段として利用**されるよう促すことが必要。
- **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。

### 路上駐停車への対応

- 自転車通行空間の確保に向け、路外駐車場の整備や、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去等を更に進めることが必要。



【出典：国土交通省】

## 主な強化措置

- ✓ 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、下記に取り組む。
  - ・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の位置付け等)
  - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー** (整備事例の効果分析)
  - ・ 課題を抽出し、必要な支援策を講じる
- ✓ 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計画を策定**し、当該計画に基づいた**整備を推進**。  
あわせて、主に以下の観点でガイドラインの見直しを図り、全国における活用を図る。
  - ・ **利用者の多様性** (高齢者等) →安全性等の確保に着目
  - ・ **将来に渡る自転車通行空間の使われ方** (新たな低速小型モビリティの参入等)
  - ・ 交差点などの特殊部にも着目 (多様な現地状況に応用可能 等)
- ✓ 路外駐車場の整備等、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を更に推進。



<自転車の走行性に配慮した排水構造の例>  
【出典：国土交通省】



<千石一丁目交差点(東京都文京区)>  
【出典：国土交通省】

## 指標

- 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 **89市区町村** (令和2年度実績) → **400市区町村** (令和7年度)

# 目標2:サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 (ニーズの高まりを踏まえた自転車通勤等の更なる促進)



## 現状・課題

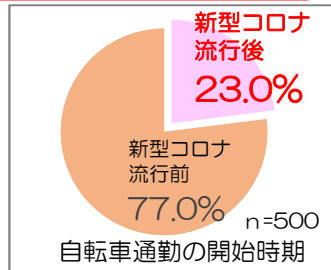
### コロナ禍における自転車通勤の状況

- コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている。

- 政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(令和2年3月28日策定、令和4年9月8日変更)において、自転車通勤の推進を位置付け。

#### 自転車利用のニーズの高まり

- ・ 都内の自転車通勤者のうち、**4人に1人が**  
**コロナ流行後に自転車通勤を開始**



コロナ禍のシェアサイクルの  
日常利用のニーズは増加傾向

【例：金沢市】

- ・ 月額会員延べ利用人数：  
令和2年3月 1,270人  
" 10月 6,494人 **5.1倍**



<シェアサイクルの殺菌消毒（金沢市）>

#### 三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

##### (5)まん延防止

##### 4)職場への出勤等

- ② 特定都道府県は、事業者に対して、(略)以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
  - ・ 職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を強力に推進すること。
- ③ 重点措置区域である都道府県においては、事業者に対して、(略)以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
  - ・ (略)接触機会の低減に向け、職場に出勤する場合でも時差出勤、**自転車通勤**等を強力に推進すること。
- ④ 緊急事態措置区域及び重点措置区域以外の都道府県においては、事業者に対して、(略)以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
  - ・ 在宅勤務(テレワーク)、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を推進すること。
- ⑤ 政府及び地方公共団体は、在宅勤務(テレワーク)、ローテーション勤務、時差出勤、**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。

- 一方で、交通事故の懸念、駐輪スペースの環境の未整備、通勤手当等の福利厚生面での制度の未整備等の理由から、**自転車通勤を認めていない企業も存在。**

## 主な強化措置

- ✓ 「自転車通勤導入に関する手引き」について、自転車通勤のニーズの高まり等の実態を踏まえて**安全対策等の記載の充実**を図る。
- ✓ 自転車通勤を推進する企業・団体を認定する「『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により、自転車通勤に取り組む企業の拡大を推進。  
(※) 令和4年10月末現在、54の企業・団体が「宣言企業」に認定
- ✓ 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。



<自転車通勤導入に関する手引き>  
【出典:国土交通省】



<通勤しやすい環境の整備の例  
(駐輪スペースの設置)>  
【出典:国土交通省】

## 指標

- 通勤目的の自転車分担率  
**15.2%** (平成27年度実績) → **18.2%** (令和7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 (サイクリングルートの更なる磨き上げ)



## 現状・課題

### サイクリング環境の整備、宿泊滞在への誘導

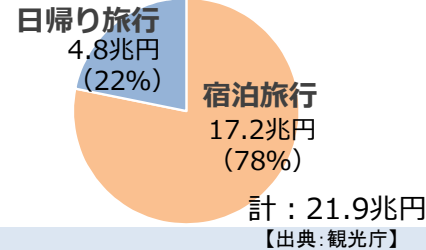
- サイクリストの受入環境整備として、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリスト向けの取組も進展。



<サイクルサポートステーション>  
【出典:茨城県】

- サイクルツーリズムが地域経済に与える効果を高めるため、消費額がより大きい宿泊を伴う滞在に導く必要。

### 日本人国内旅行消費額の内訳 (2019年)



### サイクリングルートのブランド化

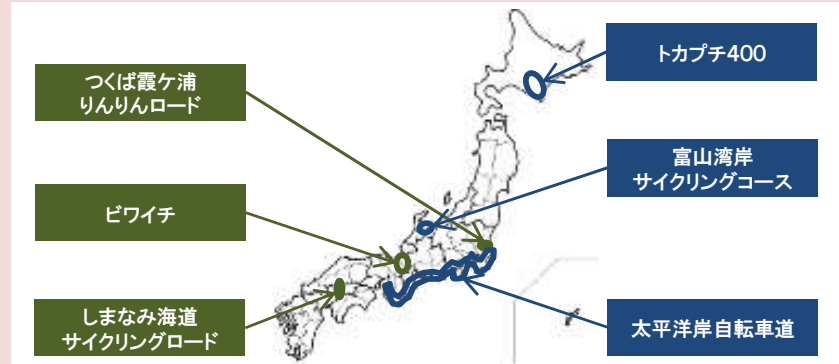
- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを「ナショナルサイクリングルート」として指定する制度を令和元年に創設。

(令和元年11月 指定)

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)
- ・ピワイチ(滋賀県)
- ・しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)

(令和3年5月 指定)

- ・トカプチ400(北海道)
- ・太平洋岸自転車道(千葉県～和歌山県)
- ・富山湾岸サイクリングコース(富山県)



## 主な強化措置

- ✓ サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
  - ・コンビニ等の**商業施設**等と連携した受入サービスの充実
  - ・サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の充実
  - ・**マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- ✓ サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。  
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)



<コンビニのサイクリングステーション化>  
【出典:国土交通省】



<E-BIKEを活用したグリーンシーズンアクティビティ>  
【出典:観光庁】



<森林でのMTB走行>  
【出典:林野庁】

## 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  
**56ルート** (令和元年度実績) → **100ルート** (令和7年度)



# 目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (身体機能に応じた自転車の安全・快適な利用の推進)

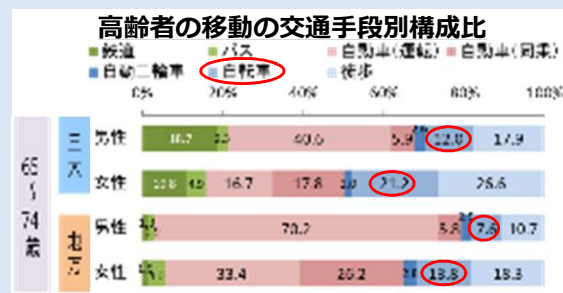


## 現状・課題

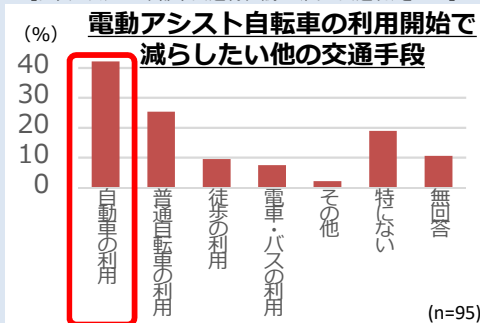
○ 高齢者の健康や生きがいの観点から、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で**自転車**が移動手段として利用されるよう促すことが必要。(再掲)

○ 高齢者等が安全・快適に自転車が利用できれば、移動距離によっては、健康増進を図りながら**自動車の代替手段**になり得ることが期待される。

## 高齢者、障害者等の安全で快適な自転車利用



【出典:平成27年都市交通特性調査(国土交通省)を加工】



【出典:古倉宗治氏ほか「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」】

○ 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。



【出典:日本パラサイクリング連盟】

→ 高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。

その際、高い安全性を備えた自転車の普及にあたっては、**点検整備の促進**や、必要な**人材の育成**が必要。

## 主な強化措置

- ✓ 高齢化等も踏まえた「安全・安心」の観点から、以下を追加。
  - ・ 高齢者等の自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等の**技術・製品開発等を支援**
  - ・ **身体に合った自転車選びをアドバイスする人材**を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入を支援
- ✓ タンデム自転車については、**公道走行の解禁**を更に推進。



高齢者が安心して乗ることができる転倒しない三輪アシスト自転車研究  
【出典:東北大学平田研究室】



タンデム自転車

## 指標

- 自転車の安全基準に係るマークの普及率  
**39.8%** (令和元年度実績) → **45%** (令和7年度)
- 自転車技士の資格取得者数  
**836人/年** (令和元年度実績) → **計4,900人/5年** (令和3~7年度)

# 目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (被害者救済のための保険加入の更なる促進)



## 現状・課題

### 自転車損害賠償責任保険等に関する状況

- 近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償においては、加害者側に1億円近い**高額な賠償**が命じられるケースもある。
- 加害者に責任無能力者を含む未成年が多いことを踏まえると、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ことが必要。

- 保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。  
(令和4年4月1日時点で、30都府県で義務化、9道県で努力義務化)

#### 自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	判決日	裁判所	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	平成25年7月4日	神戸	女性 62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	平成20年6月5日	東京	男性 24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反

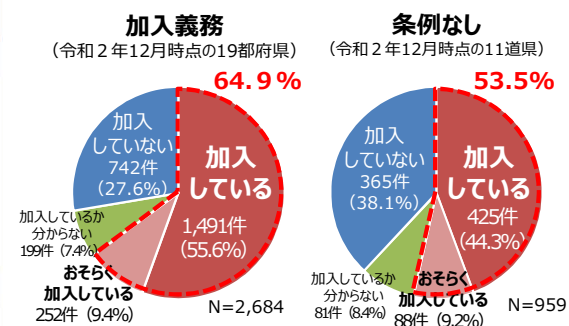
【出典】一般社団法人 日本損害保険協会

#### 地方公共団体の条例の制定状況

(令和4年4月1日現在)

条例の種類	都道府県
義務	30 宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、新潟県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
努力義務	9 北海道、青森県、茨城県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、高知県、佐賀県

#### 条例で保険加入を義務付けている地域の方が加入率が高くなっている



【出典：国土交通省】  
(アンケート実施期間：2021年3月4日～3月8日)

## 主な強化措置

- ✓ 標準条例の活用等により、加入義務付けの**条例制定**を推進。
- ✓ 保険加入の必要性等に関する**情報発信**、**経済団体等**を通じた広報啓発を実施。
- ✓ **自転車販売店**等による加入状況の確認・必要性等の説明を働きかける。



<啓発ポスター・啓発チラシ> 【出典：国土交通省】

## 指標

- 自転車損害賠償責任保険等の加入率  
**59.7%** (令和2年度実績) → **75%** (令和7年度)

- シェアサイクルの公共性に鑑み、更なる普及促進を図るためにも、**採算性の確保、ポート設置場所の確保、利便性の向上等の課題の解決に向けた支援策が必要。**
- 具体的には、**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**や、地域の取組事例の蓄積を踏まえた**更なる支援措置の検討**を行う。

## シェアサイクルの普及促進に向けての課題

サービスの維持

サービスの改善

採算性の確保

ポート設置場所の確保

利便性の向上

## 今後の取組の方向性

### 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

- ・ 各種支援策（制度の運用等）、地域における協議の在り方、災害時の運用やサービスの維持・改善等の先進事例等について提示

### 更なる支援措置の検討

(例)  
再配置業務の削減等、採算性の確保に資する取組への支援

(例)  
ポート用地の取得への支援

(例)  
利便性向上のための技術等の導入への支援



- 今後、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等を行う予定。
- ガイドラインは、今年度中目途に策定し、地方公共団体の実務担当者のシェアサイクル事業の企画立案、運営の参考とするため、関連制度や先進的な取組事例等を紹介することを想定。

## <シェアサイクルのガイドラインについて(案)>

### 1. イントロダクション

- ・ シェアサイクルが地域課題の解決に貢献している事例を紹介。
- ・ 地方版自転車活用推進計画はじめ市区町村の計画体系への位置付けを推奨。

### 2. 導入ニーズの把握

- ・ 導入目的の明確化、目標・指標の設定、ニーズ分析、効果検証のための手順・手法について先進事例を紹介。

### 3. 事業手法の検討

- ・ 実事例の事業手法を、地方公共団体単独、地方公共団体から民間への委託等又は民間単独に類型化した上で分析し解説。

### 4. サービス内容の検討

- (1) 事業の持続可能性の確保
  - ・ 実事例の収支分析結果、収支改善の取組の実事例を紹介。
- (2) サイクルポート設置場所の確保
  - ・ 用地種別ごとの関連制度及び制度運用事例を紹介。
- (3) 利便性の向上
  - ・ 他の交通モードとの連携（MaaS）、複数事業者によるポートの共同利用、自治体間連携による事業の広域化、走行履歴（GPS等）データ活用等の取組を紹介。

### 5. 運営時の留意点等の検討

- ・ 過剰駐輪防止、感染症対策、ヘルメット装備等について取組事例を紹介。

# シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の延長(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た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延長する。

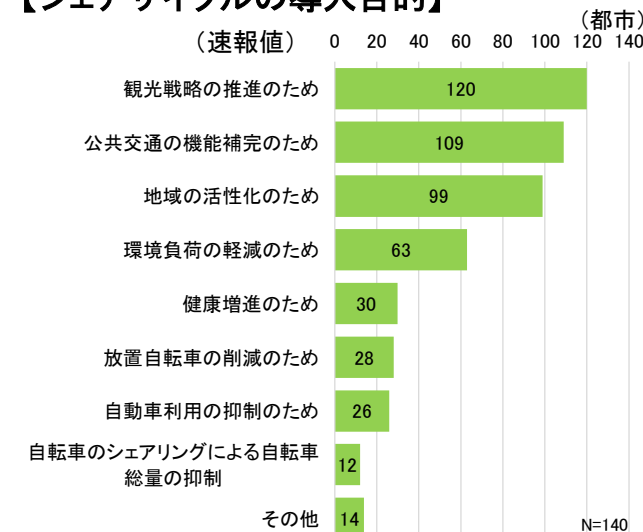
## 施策の背景

- 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。
- 昨今では、コロナ禍の自転車利用ニーズの増加に加え、各地で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。
- 令和3年5月に閣議決定された第2次自転車活用推進計画においても、地域の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旨を明記。

### 第2次自転車活用推進計画(令和3年5月28日閣議決定)(抜粋)

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、地域の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。

## 【シェアサイクルの導入目的】



(令和4年3月 国土交通省アンケート結果より)  
※複数回答あり  
※令和4年2月21日時点で本格導入と回答のあった都市のうち、本設問に回答のあった都市の集計  
※複数事業を行う都市は、規模の大きい事業の回答を集計対象とした

## 要望の結果

### 特例措置の内容

- 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、固定資産税の課税標準を3/4に軽減。
  - ・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



シェアサイクルポート  
(左:北九州市、右:静岡市)

## 結果

- 現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。



■ 下記の(1)～(6)を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物(新規に取得された設備)を対象とする。

※設置物: ラック、登録機、充電装置、雨除け 等

※附属物: 自転車

適用要件		設置物 (ラック等)	附属物 (自転車)	趣 旨
(1)	市町村自転車活用推進計画にシェアサイクル事業について記載されていること。	○	○	市町村の自転車施策におけるシェアサイクル事業の位置付けの明確化を促進
(2)	立地適正化計画の都市機能誘導区域において10箇所以上にポートが配備されること。	○	○	利用機会を増やし、持続可能な交通体系として維持するため、一定以上のネットワークの確保を促進
(3)	新規に設置したシェアサイクルポート(又は既存のポートに増設したラック)が都市機能誘導区域内に存在し、かつ、旅客施設(※1)又は誘導施設(※2)から150m以内に存在すること。 (※1)旅客施設: 「鉄道駅」「軌道停留場」「バスターミナル」「旅客船ターミナル」「航空旅客ターミナル施設」の5つ (※2)誘導施設: 都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設(商業施設、医療施設等、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの)	○		ポート・ラックの利用容量を増加させることで、再配置の必要回数を減少させ、再配置費用を縮減
(4)	同一の旅客施設又は誘導施設から150m以内の区域におけるラック数が25以上であること。(2以上のポートの合計でも可)	○		
(5)	新規に設置するラックが充電機能を有すること。	○		再配置作業における工程を削減させ、再配置費用を縮減
(6)	新規に設置するポート(又は増設したラックの存するポート)において、情報通信技術を用いて自転車の貸出・返却状態を管理すること。	○	○	



## 国の機関における取組(第2次自転車活用推進計画)

<p>11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。</p>	<p>○ 通勤目的の自転車分担率 15.2% (平成27年度実績) →18.2% (令和7年度)</p>	<p>関する広報啓発を進める。</p> <p>① 「自転車通勤導入に関する手引き」(令和元年5月自転車活用推進官民連携協議会作成)について、自転車通勤のニーズの高まり等の実態を踏まえて安全対策等の記載の充実を図るほか、「『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、自転車活用推進官民連携協議会等を通じて、企業活動における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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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

施策	指標
<p>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。</p>	
<p>10. 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</p>	<p>○ 先進的なサイクリングの整備を目指すモデルの数</p>

11. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。

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。



## 地方公共団体における取組(朝霞市)

朝霞市 @asaka\_city

【お知らせ】市が実証実験を行っているシェアサイクルを、今月から職員の仕事上の移動手段として利用し始めています。これは、全国でも珍しく、埼玉県では初となる取組で、本日のNHKニュースでも取り上げられました！

■NHK 埼玉NEWS WEB  
www3.nhk.or.jp/shutoken-news/...  
#朝霞

午後3:22 · 2021年9月28日

80 返信 リンクをコピー

朝霞市twitterより

# 国交省での電動アシスト付き自転車 試行導入概要

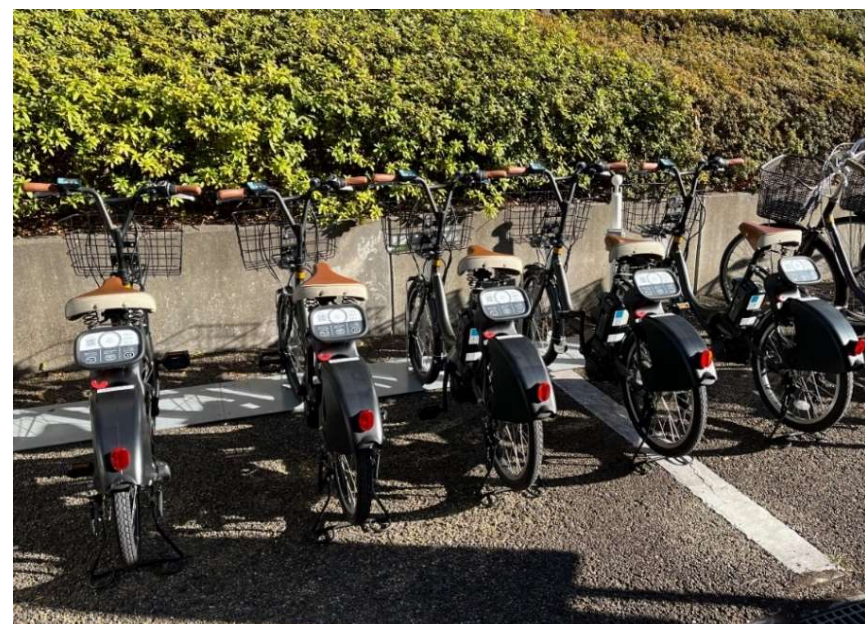
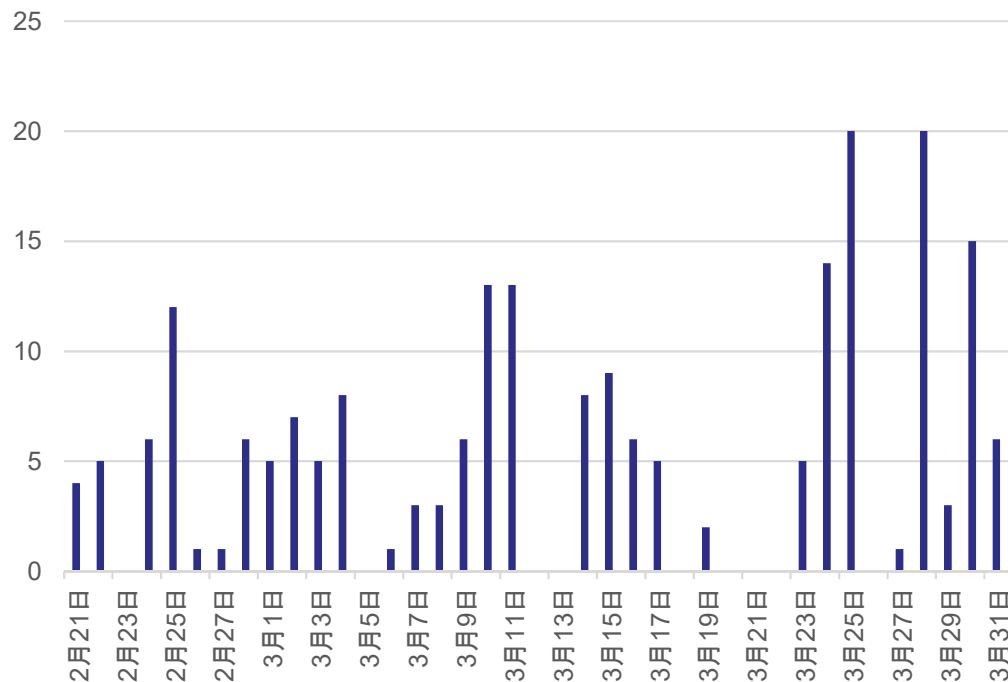
**試行導入期間：R4.2月22日～3月31日（38日間）**

**導入台数：5台**

- ・ 3号館自転車置き場に設置
- ・ スマホアプリ又はICカードによる解錠

**延べ利用者：213人・台**

利用実績（人・台）







## 概要

- 自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤を積極的に推進する企業・団体を認定
- 令和2年度に制度創設
- 「宣言企業」: 55社認定済(令和4年11月末時点)
- 「優良企業」: 令和3年度に2社を初認定・表彰、令和4年度までに計6社認定・表彰

### 宣言企業

### 優良企業

認定要件	<p>以下の3項目すべてを満たす企業・団体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①従業員用駐輪場を確保</li> <li>②交通安全教育を年1回実施</li> <li>③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化</li> </ul> <p>※事業所単位で申請可</p>	<p>自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①定期的点検整備を義務化</li> <li>②盗難対策を義務化</li> <li>③ヘルメット着用を義務化</li> <li>④その他自転車通勤を推進する取組(通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等)</li> </ul>
認定時期	随時募集、認定	原則として年1回、宣言企業から認定
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ	