

最近の自転車活用推進施策について



2024年(令和6年) 1月23日

国土交通省 道路局参事官(自転車活用推進)

自転車活用推進本部事務局

自転車活用推進本部について



- 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。
- 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 (自転車活用推進)
【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



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
- 自転車の運転に関しての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



第三章自転車活用推進計画等

(市町村自転車活用推進計画)

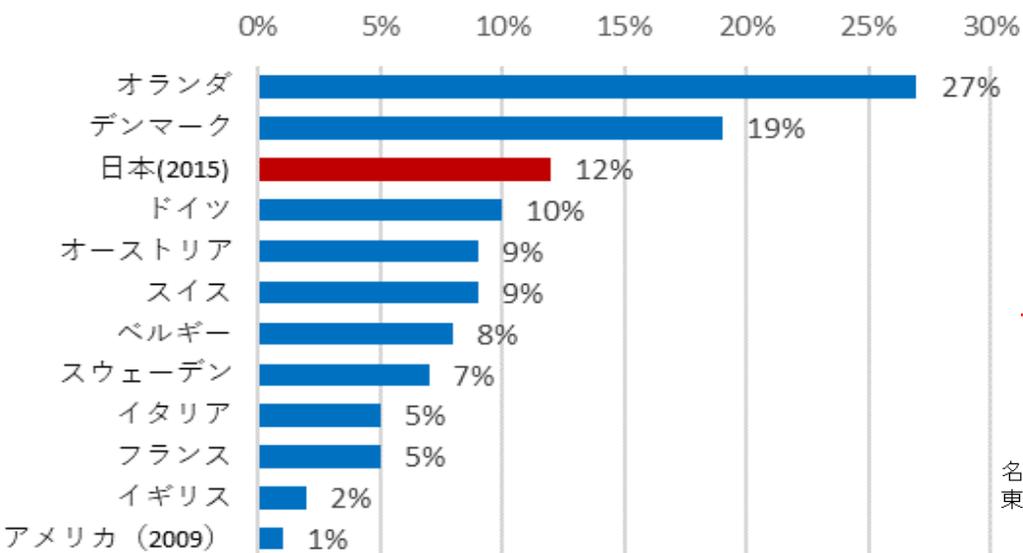
第十一条 市町村（特別区を含む。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

自転車の利用状況



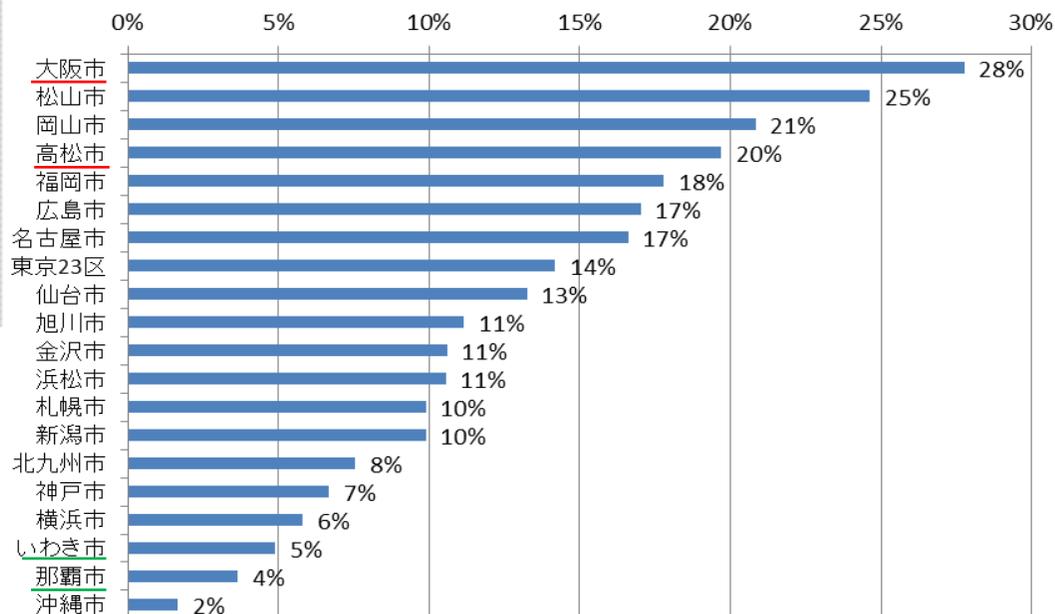
- 日本の自転車分担率は、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい

■海外主要国の自転車の分担率(全目的)



【出典】Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、
全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成

■国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)



【出典】平成22年国勢調査より通勤・通学における
自転車(代表交通手段)の分担率を集計



■ 大阪市

本市は地形が平坦で自転車が利用しやすい環境であり、昭和40年代に盛んになったバイコロジー運動を受け、昭和48年に「サイクルアンドライド構想」を発表し、全国に先駆け、自転車歩行者道や自転車駐車場等の整備を進めてきた。その結果として、本市では、身近な乗り物である自転車利用に対する市民ニーズが極めて高く、交通手段としての自転車分担率が政令市で最も高い。

「大阪市 自転車活用推進計画(2022年12月)」より

■ 高松市

本市では、平地が広がり、雨が少ない、自転車を利用するのに適した地形、気候の特徴から、多くの市民が、通勤や通学、買い物等に自転車を利用しています。また、半島や海岸線、山間部等、多様な地理と景観を有しており、本市でも、近年の全国的な動向と同様に、趣味やスポーツ、健康増進を目的とした自転車利用者の増加を感じ取れるようになってきています。

「高松市 自転車活用推進計画(2021年3月)」より

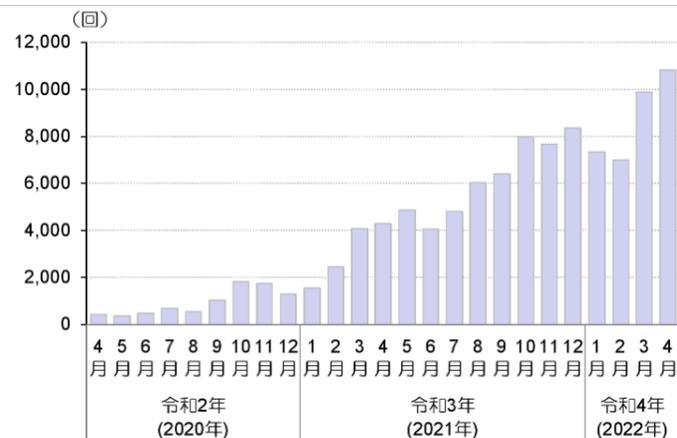


■ 那覇市

通勤・通学における自転車利用の割合は、沖縄県全体で低く、本市においても5.1%と全国平均より低い値となっています。本県の高齢者の運転免許の自主返納件数は、新型コロナウイルスが流行した令和2年(2020年)には落ち込みましたが、それ以前は増加傾向が続いていました。

・・・観光資源は、市の広範囲に分布しています。特に首里エリアには、世界遺産の首里城跡史跡・玉陵など多くの史跡が存在しており、史跡めぐりを楽しめます。

・・・「那覇市シェアサイクル事業」を実施しており、市内24か所(令和4年(2022年)4月12日時点)の市有地などにシェアサイクルポートが設置されたほか、各シェアサイクル事業者により民地への設置も拡充されています。利用者数も新型コロナウイルス流行下にもかかわらず増加傾向を続けています。



出典：那覇市シェアサイクル事業報告書

図 2-24 シェアサイクル利用者数推移





■ いわき市

・・・広大な面積を持つまちで、東は太平洋に面しているため、寒暖の差が比較的少なく、温暖な気候・・・自転車利用率(15歳以上通勤・通学)は約6%であり、全国平均(16.0%)より低く、福島県平均(10.1%)と比べても低い状況にある。

・・・白砂青松が広がる本市特有の美しい海岸線に沿って、復旧・復興事業により整備された防潮堤や既存の国・県道や市道などを活用し、自転車走行空間として整備する勿来の関公園から久之浜防災緑地までの総延長約53kmのサイクリングルート・・・事業期間は平成30年度～令和2年度としており、令和元年8月9日に勿来の関公園から三崎公園間の約26kmを供用開始した。

・・・自転車大会としては、平成26年(2014年)から毎年「ツール・ド・いわき」が開催されており、市内外から多くのサイクリストが参加

・・・いわき七浜海道を活用したサイクルツーリズムの推進を・・・沿線に位置する宿泊施設である「いわき新舞子ハイツ」にサイクルステーションを整備するとともに、宿泊施設をサイクリスト向けにリノベーションする事業を平成30年度から実施





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

※22の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）

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)

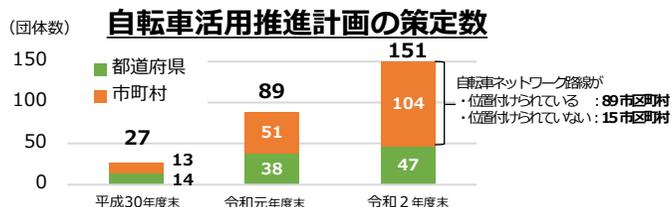


現状・課題

地方版自転車活用推進計画に基づく取組

R5.3: 230

- 地方版自転車活用推進計画は、151の地方公共団体で策定済み。
(令和2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**。(15/104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>



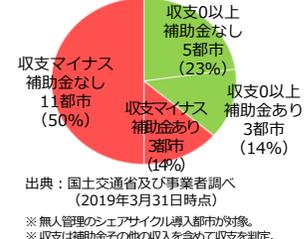
シェアサイクルの普及の状況

- 各地でシェアサイクルの導入が進展。
(225市区町村で導入(令和元年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)

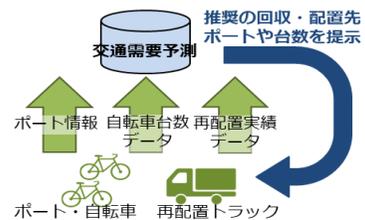


主な強化措置

- ✓ 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による経路検索等への活用等を図る。
- ✓ 「**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。



<災害時のシェアサイクルの活用(広島市)>



<AIを活用した自転車の再配置>
【出典】株コモ・バイクシェア資料より国土交通省作成

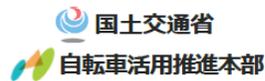
指標

○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)



「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を
地方公共団体の実務担当者向けに令和5年9月29日に公表しました。

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

<構成>

第1章 イン트로ダクション

ガイドラインの概要、シェアサイクルの概要

第2章 シェアサイクル事業の導入に向けた検討手順

導入に向けた手順、導入要否の検討、事業者の選定等、実施に向けた準備

第3章 持続可能な事業となるためのポイント

採算性の確保、利便性の向上、安全・安心の確保

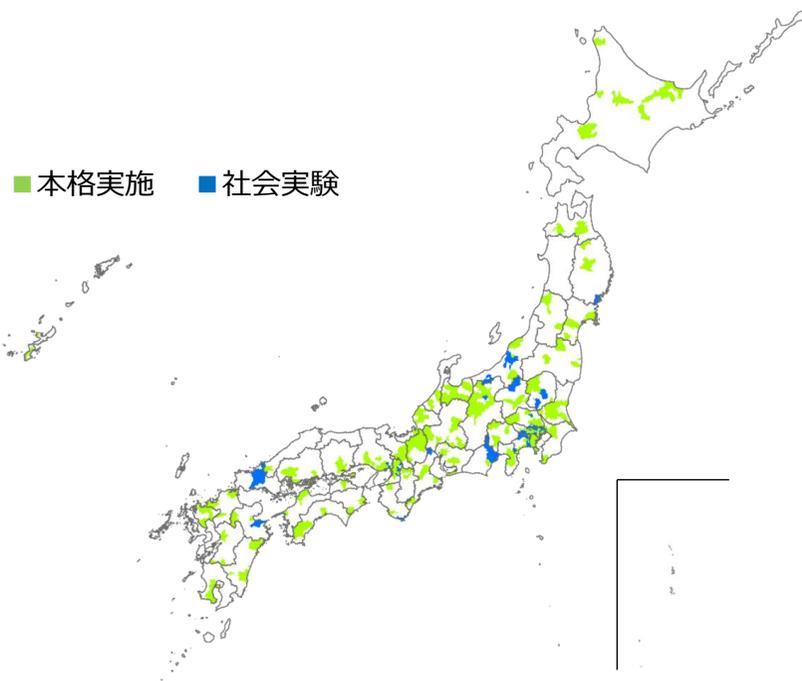
第4章 参考資料



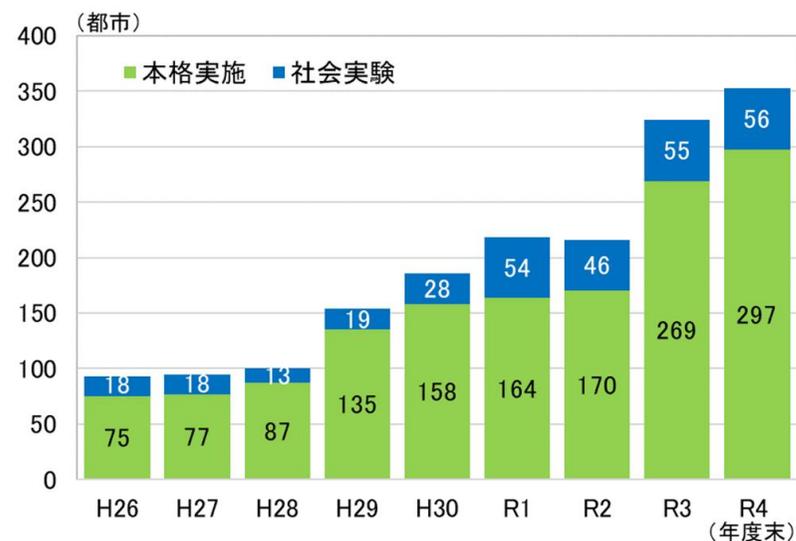
○ シェアサイクルの導入は全国に拡大。導入都市は年々増加を続けており、令和4年度末時点では全国297都市で導入されている。

【速報版】

＜シェアサイクルの実施都市＞



＜シェアサイクル実施都市数の推移(R5.3末時点)＞



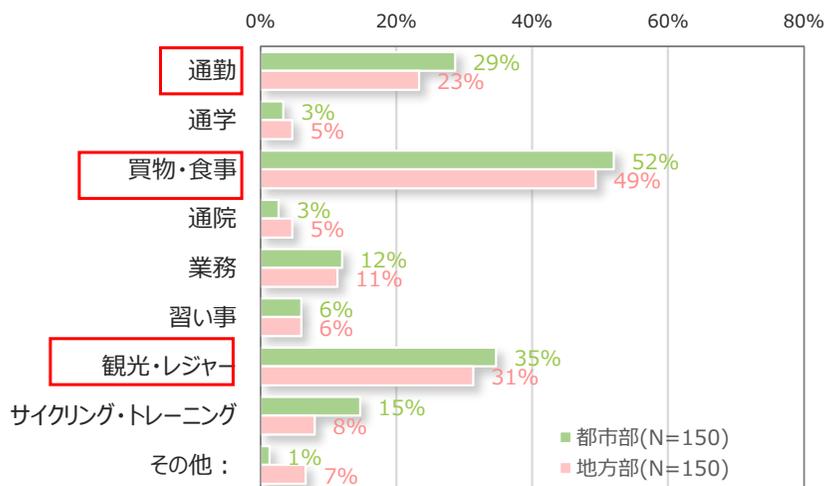
出典：アンケート調査結果(国土交通省都市局、R5)

出典：アンケート調査結果(国土交通省都市局、R5)

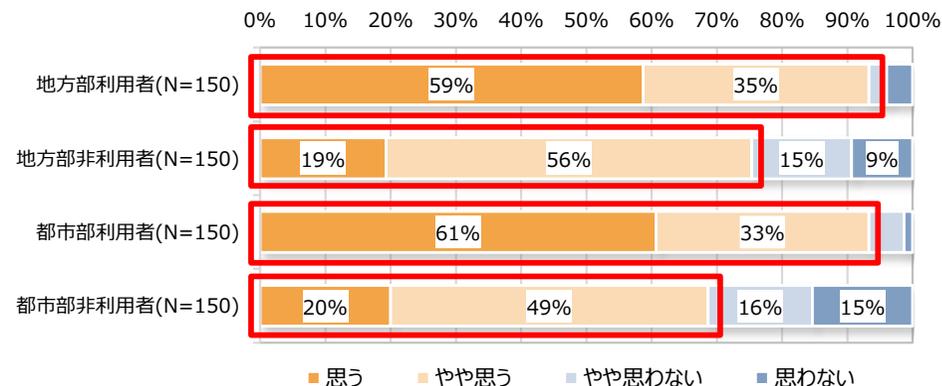


- 買物・食事、観光・レジャー、通勤目的の利用が多い。
- シェアサイクル利用者の9割、非利用者の7割がシェアサイクルを社会の役に立つ交通サービスのひとつであると認識。

<シェアサイクルの利用目的>



<シェアサイクルについて、鉄道やバスなどの公共交通のよう
に、社会の役に立つ交通サービスのひとつであると思うか>



出典：シェアサイクル利用者・非利用者へのアンケート調査結果（道路局、R1）

シェアサイクルガイドラインの目的等



- シェアサイクルは生活利便性の向上など社会的課題の解決手段となり得る一方、その歴史は浅くノウハウや専門的知見を有した人材が特に行政内部に不足。
- 他方、シェアサイクルの導入や運営には行政の関与や支援が重要。
- 更なる普及促進を図るための環境整備として、導入段階や運営段階の検討事項に関するノウハウを示したガイドラインを策定。

シェアサイクルの普及が貢献し得る社会的課題

生活利便性の向上

地域の活性化

環境負荷の低減

健康の増進

災害時における
交通の機能の維持

等

シェアサイクル事業の導入・運営に関する検討

導入・運営に関する検討事項

事業規模（事業エリア、ポート配置等）

事業スキーム（官民の役割分担等）

事業者を求める事項・水準の検討
（過剰駐輪対策、利用者の安全確保、災害時の活用、データ収集・分析等）

持続可能な事業となるためのポイント

利便性の向上

採算性の確保

安全・安心の確保

シェアサイクルのガイドラインによりノウハウを提供

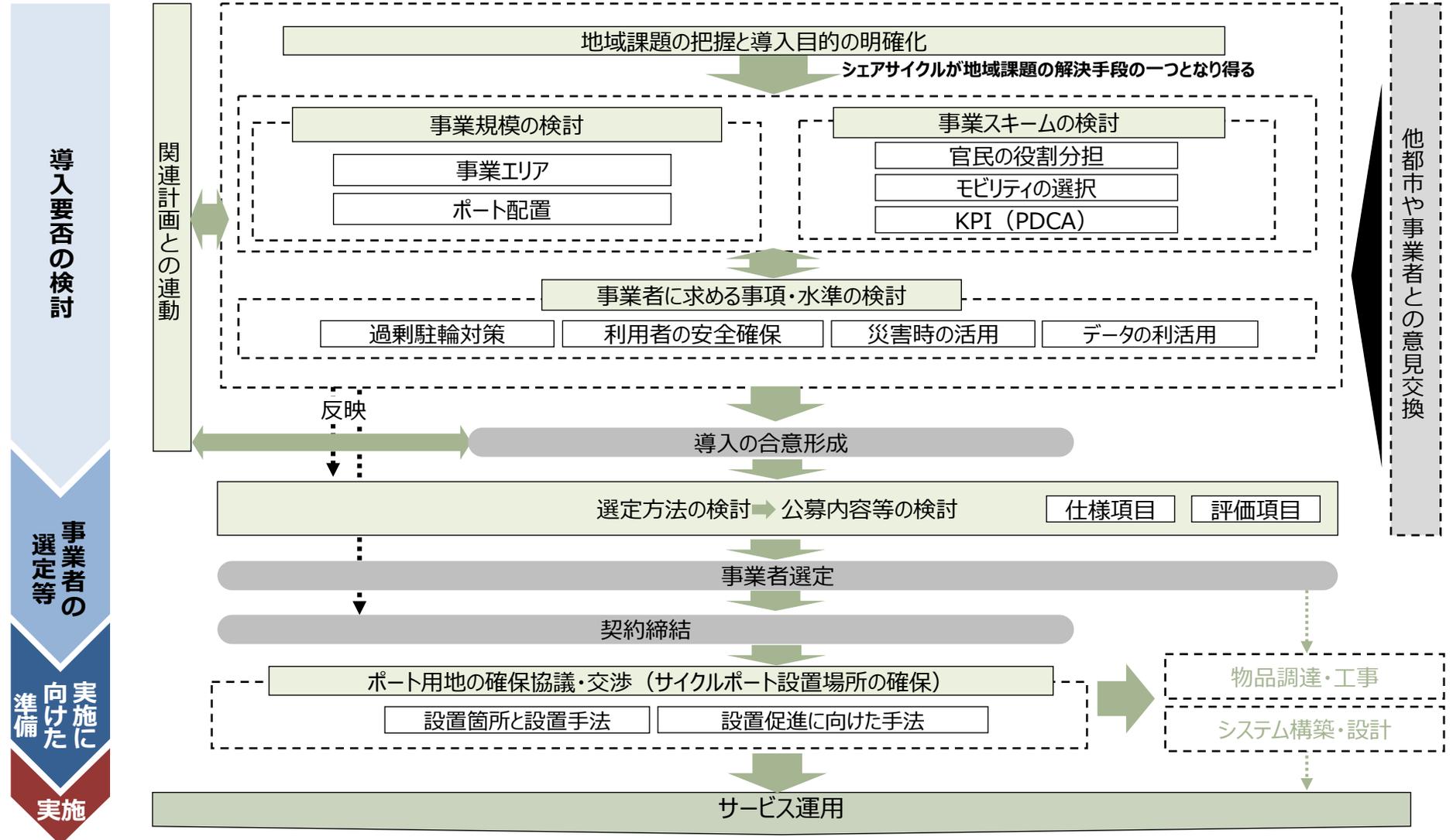


シェアサイクルガイドラインの概要

○ 導入に向けた手順の一例として、シェアサイクルが地域課題の解決手段の一つとなり得るかを確認し導入目的を明確化した上での、導入要否の検討、事業者の選定、実施に向けた準備などの流れを整理。

(フェーズ)

<導入に向けた手順の一例>





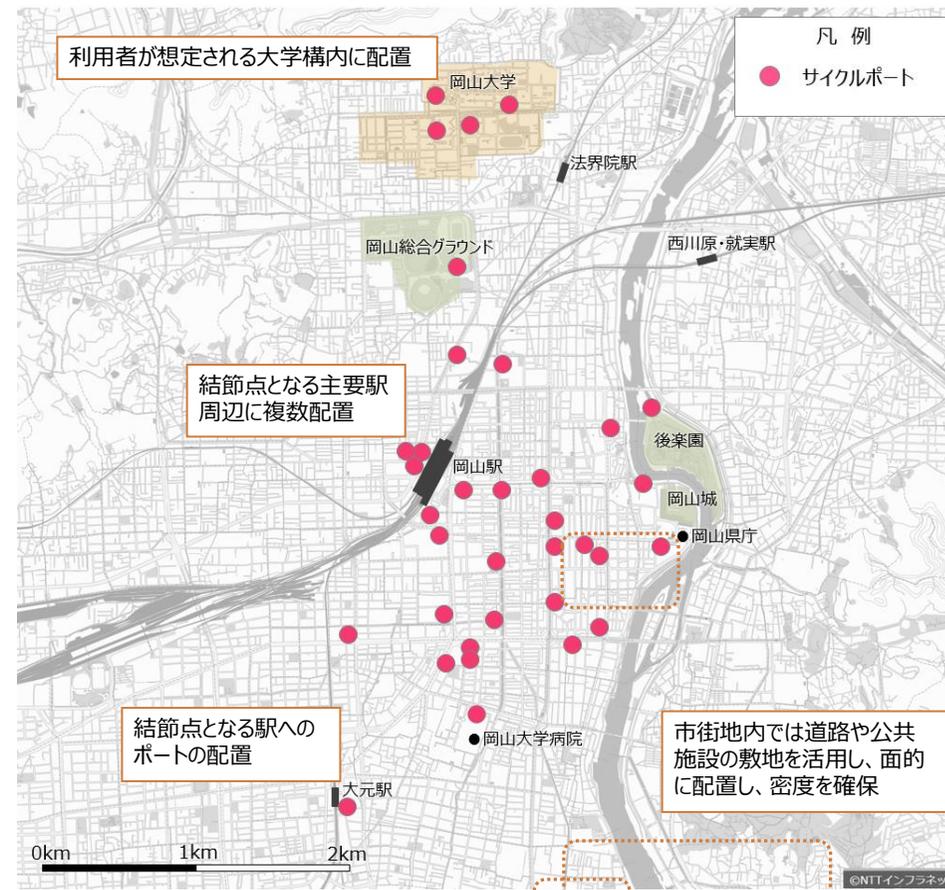
<ポート配置>

- シェアサイクルの利用目的は「生活の利便性向上(買物・食事、通勤)」と「観光の振興(観光・レジャー)」とに大別。
- シェアサイクルポートの配置の検討にあたっては、これらの目的に応じて、シェアサイクル利用者の動線が異なることに留意する必要。

<導入目的に応じたシェアサイクル事業のイメージ>

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態		
ポート配置	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市内に面的なネットワークを形成 ● 住民の日常利用としての割合が高い ● 中心市街地の活性化などの役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光地へのアクセスや周遊ルートを形成 ● 主に観光としての利用 ● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も
ポート配置	交通結節点となる鉄道駅や、都市内で目的地となる主要な施設などに、一定の密度を確保してシェアサイクルポートを配置	観光施設や交通結節点などの位置関係を踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置

<岡山県岡山市の例(令和4年3月時点)>

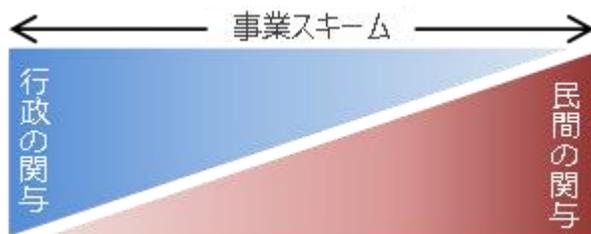




<事業スキームの検討／官民の役割分担>

- 事業スキームによって行政と民間の関与の度合いは様々です。導入目的を踏まえながら、公共としてどのような視点で関与するか、官民の役割分担を検討することが重要。

<事業スキームにおける行政関与の程度のイメージ>



<行政の関与の視点>

事項		行政の視点	
導入 要否 の 検討	地域課題の把握	まちづくりや交通など全体の視点から地域の課題を把握	
	導入目的の明確化	地域課題に対する解決手段の一つとしてのシェアサイクル事業の導入目的を明確化	
	事業規模 の 検討	事業エリア	利用ニーズの反映、事業の費用対効果、収支のバランス（公的資金投入の要否）
		ポート配置	
	事業 スキームの 検討	官民の 役割分担	事業のマネジメント、施設・設備設置者／費用負担、管理・運営実施者／費用負担等の官民分担
		モビリティの選択	地形や都市構造、導入目的などを踏まえた適切なモビリティの選択
		KPI (PDCA)	導入目的に応じた適切な KPI の設定／利用ニーズの分析に基づく運用の在り方
	事業者に求 める事項・ 水準の検討	過剰駐輪対策	事業効率性だけでなく、公的なサービスとして事業者に求める事項・水準の設定
		利用者の安全確保	
		災害時の活用	
データの利活用			
関連計画との連動	まちづくり計画、交通計画、自転車に関する計画、交通以外の分野での計画などとの連動		
事業者 の選定 等	選定方法の検討	選定などプロセスの公平性・透明性・客観性の担保	
	公募内容 等の検討	仕様項目	前提条件（与条件）とする事項と応募者の企画提案とする事項の仕分け
		評価項目	
実施に 向けた 準備	ポート用地の確保協議・交渉	設置箇所と設置手法	公共用地や民地におけるシェアサイクルポート用地の円滑な確保に向けた法令・制度の理解や活用
		設置促進に向けた手法	事業者などに向けたインセンティブ／関係機関との調整に向けた連携体制の構築など



<ポートの配置箇所と設置手法>

- シェアサイクルポートの設置箇所の種別ごとに、法令による規制などを踏まえて、シェアサイクルポートを設置するための申請手続を行うことが必要。

<設置場所の種別ごとに係る主な設置手法>

設置箇所		設置手法	関係する法規制	特例制度等
公共用地	道路	● 占用	● 道路法 ● 道路法施行令 ● 道路法施行規則	● 都市再生特別措置法 ● 中心市街地活性化法
	都市公園	● 公園施設 ● 占用（Park-PFI や都市再生特別措置法の特例を活用）	● 都市公園法 ● 都市公園法施行令	● 都市公園法によるPark-PFI ● 都市再生特別措置法
	河川空間	● 占用	● 河川法 ● 河川敷地占用許可準則	● 都市再生特別措置法
	公共施設内の空間	● 使用許可の申請により設置 ● 使用許可の申請により設置	● 国有財産法 ● 地方自治法 ● 公共施設使用料条例など	
民地	有効空地・公開空地	● 総合設計制度 ● 地区計画に位置づけ設置	● 建築基準法 ● 都市計画法 ● 各地方公共団体の制度など	

<道路でのシェアサイクルポートの設置>

道路占用によりシェアサイクルポートを設置（道路法第 32 条、第 33 条）

- ・道路管理者への占用許可申請により設置
- ・無余地性の基準を満たすことが必要
- ・無余地性の基準については、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮することができる
- ・高架下においては、合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められる場合は、無余地性の条件に関わらず、占用することが可能

道路占用時の特例

- ・下記の制度の活用により、無余地性の条件にかかわらずサイクルポートを占用することなどが可能
- 都市再生整備計画の活用
- 歩行者利便増進道路制度の活用
- 中心市街地活性化制度の活用
- 道路協力団体制度の活用



道路(名古屋市内)



都市公園(岡山市内)



河川空間(名古屋市内)



自治体所有敷地(札幌市内)



有効空地(東京都内)



公開空地に準じる空地(広島市内)

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。

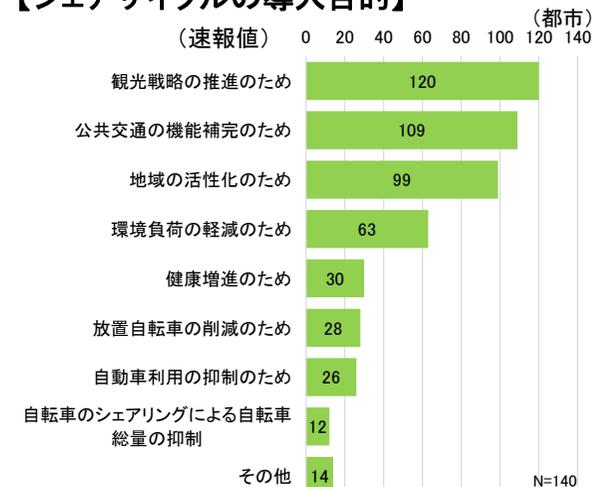
施策の背景

- 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、 <u>一定以上のネットワークの確保</u> 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、 <u>再配置の必要回数を減少</u> 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 <u>工程を削減</u> 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。	○	○	



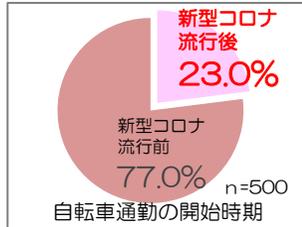
現状・課題

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。

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



- ・ 新しく自転車通勤を始めた理由は「公共交通機関での混雑を避けるため」が95.7%

出典：au損害保険㈱ R2.7アンケート調査

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）>

- 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3年5月14日変更）において、自転車通勤の推進を位置付け。

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

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

- ① 政府及び特定都道府県は、事業者に対して、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。
- ② 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3年3月末現在、41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）



現状・課題

サイクリング環境の整備、宿泊滞在への誘導

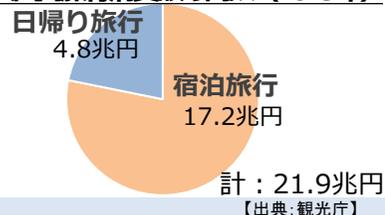
- サイクリストの受入環境整備として、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリスト向けの取組も進展。



＜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)

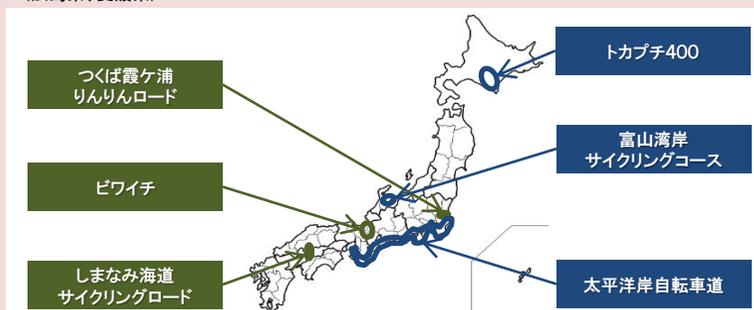


サイクリングルートのブランド化

- 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)



＜コンビニのサイクルステーション化＞
【出典: 国土交通省】



＜森林でのMTB走行＞
【出典: 林野庁】



＜E-BIKEを活用したグリーンゾーン活性化＞
【出典: 観光庁】

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)

○欧州をはじめとした諸外国においては、公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられており、**自転車をそのまま車内等に持ち込める運用(サイクルトレイン・サイクルバス)**が、広く一般的になっています。

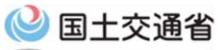
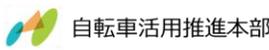
○我が国においても、鉄道事業者やバス事業者が、沿線地域とも連携しながら**サイクルトレインやサイクルバスの導入や拡大を検討していただけるように、その一助となる資料**を作成しました。(令和5年5月8日)





**サイクルトレイン・
サイクルバス導入の手引き**
～国内外の参考事例集～

令和4年度版

🚲 サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



サイクルトレイン

JR西日本きのくに線 (和歌山県)



サイクルバス

ウイング神姫 (兵庫県)

🚲 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



観光での活用

宗谷バス (北海道)



日常生活での活用

上毛電気鉄道 (群馬県)

🚲 国内における事例

サイクルトレイン: 西日本鉄道天神大牟田線、弘南鉄道大鰐線弘南線、JR西日本きのくに線、一畑電車北松江線大社線、上毛電気鉄道

サイクルバス: 宗谷バス、関鉄バス、ウイング神姫

🚲 導入・運用の留意点

導入にあたる安全対策・案内誘導の好事例



車内固定場所の設定
関鉄バス (茨城県)



駅設備の対応
(階段へのロープ設置)
JR西日本きのくに線 (和歌山県)



ピクトグラムによる案内誘導
弘南鉄道 (青森県)

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

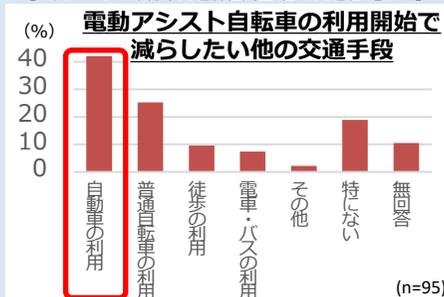
高齢者、障害者等の安全で快適な自転車利用

○ 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)



【出典:平成27年都市交通特性調査(国土交通省)を加工】

○ 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。



【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5年4月1日時点で、32都道府県で義務化、10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

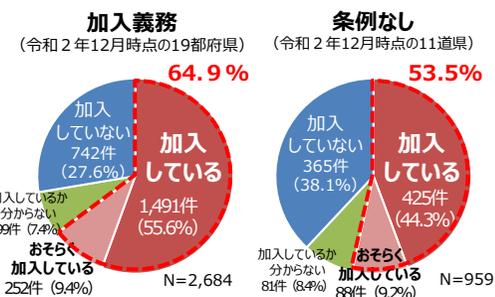
【出典】一般社団法人 日本損害保険協会

地方公共団体の条例の制定状況

(令和5年4月1日現在)

条例の種類	都道府県
義務	32 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、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、広島県、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	10 北海道、青森県、岩手県、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)