

国の自転車活用推進施策について

市町村向け自転車利活用推進に係る担当者WEB会議
令和3年7月8～9日

国土交通省 北海道開発局 建設部
道路計画課 企画第2係長
浦 建一郎

1. 自転車活用推進計画の策定状況や
計画策定ポイントについて
2. ナショナルサイクルルート等の
国の施策動向について

1. 自転車活用推進計画の策定状況や 計画策定ポイントについて

自転車活用推進法の概要

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**

第2次自転車活用推進計画の概要

2021(R3).5.28 〔閣議決定〕

- 施策の総合的かつ計画的な推進
- 目標及び講ずべき必要な措置を定める

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

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期



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
(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より) n=500

情報通信技術の発展

○ 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)



一つのサービスとして提供 (検索・予約・決済)
※観光等の移動目的と一体化

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**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。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html>

第2次自転車活用推進計画の概要

2. 目標・施策・講ずべき措置

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

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
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. 生活道路での道路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

施策

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. 自転車を活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

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 第1次計画からの主な強化措置

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。

- ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
- ・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）等

○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進。**
（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）



<自転車の走行性に配慮した排水構造の例>

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。

- ・データを活用した計画策定への支援
- ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
- ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等



<自転車走行データの分析(前橋市)>

○企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。

- ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
- ・環境整備のための支援策の具体化 等



<企業の駐輪スペースの設置>
【出典：国土交通省】

【R3.5.28 国土交通省報道発表資料】

第2次自転車活用推進計画の概要

2. 目標・施策・講ずべき措置

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

- 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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設（コンビニ等）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**の推進
 - ・**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。（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）



＜森林でのMTB走行＞
【出典：林野庁】

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

- 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【新規】**
- 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・取組実施の促進（再掲）
- 20. 自転車通行空間の計画的な整備（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【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
- 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。



＜三輪アシスト自転車研究＞
【出典：東北大学平田研究室】

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等
- 等

【R3.5.28 国土交通省報道発表資料】

自転車を巡る現状及び課題

都市環境	<ul style="list-style-type: none"> ●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、<u>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</u>、地域の移動手段として自転車の役割が拡大する可能性。 ●<u>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。</u> ●<u>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。</u> 	観光地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ●インバウンドの<u>需要回復を見据え</u>、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。 ●<u>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。</u>
国民の健康増進	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ●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、<u>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。</u> ●<u>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割合は約70%。</u> ●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。 ●<u>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。</u>
		その他	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>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。</u>

※赤字が現計画からの追加・変更部分

サイクルツーリズムが地域経済に与える影響

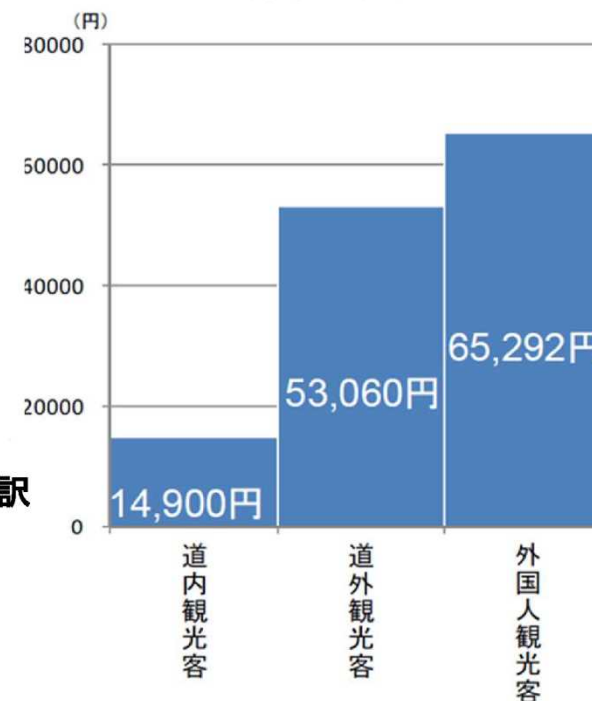
○ 日帰りサイクリングの現地での消費額は、宿泊を伴うサイクリングに比べ、かなり小さい。

▼泊数による旅行予算の違い



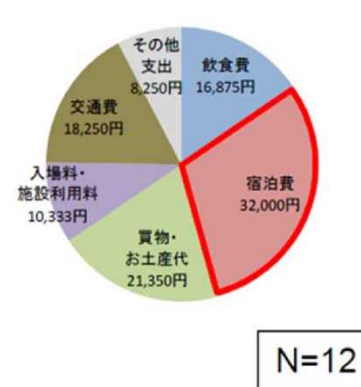
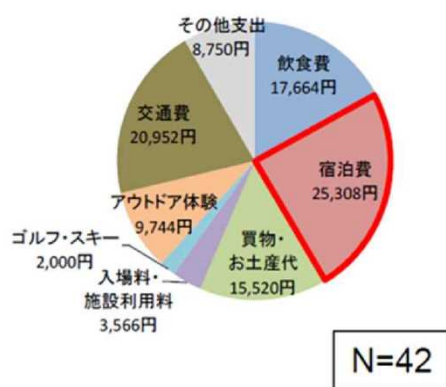
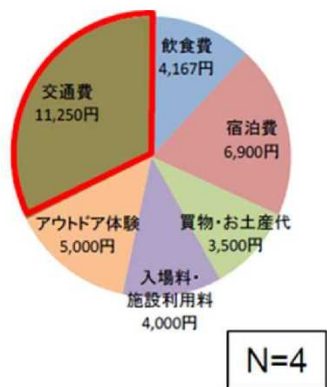
【出典】中国経済産業局「平成29年度 サイクリング・ツーリズムを中心とした新たな観光関連産業創出に向けた調査事業報告書」

▼1回当たりの旅行での平均消費額 (居住地別)



※道外、外国人の交通費には、渡航費用は含まれていない

▼【道内】平均消費額内訳 ▼【道外】平均消費額内訳 ▼【外国人】平均消費額内訳



(左及び上)

【出典】北海道「H28年度観光客動態・満足度調査」
※独自に、旅行目的に「サイクリング」を追加して調査