

自転車活用に係る動向について

1. 自転車活用推進計画の策定

●自転車活用推進計画（2018/06/08 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車活用推進計画の概要



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
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

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

- 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構成市町村数
[実績値 1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)]
- 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
- 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)]
- 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 自転車のI・T化の促進
- 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 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 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
- 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 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

- 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 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

- 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)
- 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)
- 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
- 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)]
- 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
- 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

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
- 財政上の措置等
- 附則に対する今後の取扱方針
➢ 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
➢ 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

1. 自転車活用推進計画の策定

- 自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車活用推進法の施行について

国土交通省
自転車活用推進本部事務局
平成29年5月



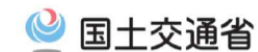
国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 自転車活用推進計画の策定

- 自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車活用推進本部発足・事務局設置に関する経緯



平成28年12月9日

○自転車活用推進法の成立（※議員立法、衆・参とも全会一致）



平成28年12月16日

○自転車活用推進法の公布



平成29年3月17日

○自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について（閣議決定）



平成29年4月25日

○関連政令の改正等



平成29年5月1日

○自転車活用推進法の施行（本部発足・本部事務局設置）

1

1. 自転車活用推進計画の策定

●自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行） 国土交通省

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

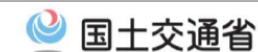
- ・国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

2

1. 自転車活用推進計画の策定

●自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車活用推進法の概要②



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

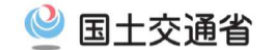
- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

3

1. 自転車活用推進計画の策定

- 自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について



【平成29年3月17日 閣議決定】

自転車の活用の一層の推進を図るため、自転車の活用の推進に関する企画・立案、総合調整を行う権限を国土交通省道路局に付与。

自転車の活用の推進に関する施策

- 環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が必要。
- 自転車の活用の一層の推進を図るためには、様々な分野における取組を総合的かつ計画的に進めることが必要。



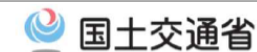
- 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により自転車活用推進本部が設置される**国土交通省（道路局）**に、総合調整権限を付与。

4

1. 自転車活用推進計画の策定

●自転車活用推進法の施行について（2017/05 国土交通省 自転車活用推進本部）

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**

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

（その他必要に応じ総理が指定して追加）

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】 国土交通省道路局参事官及び内閣府、警察庁、
総務省、文科省、厚労省、経産省、環境省の
課長級の併任者

2. 北海道のサイクルツーリズムについて

●北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

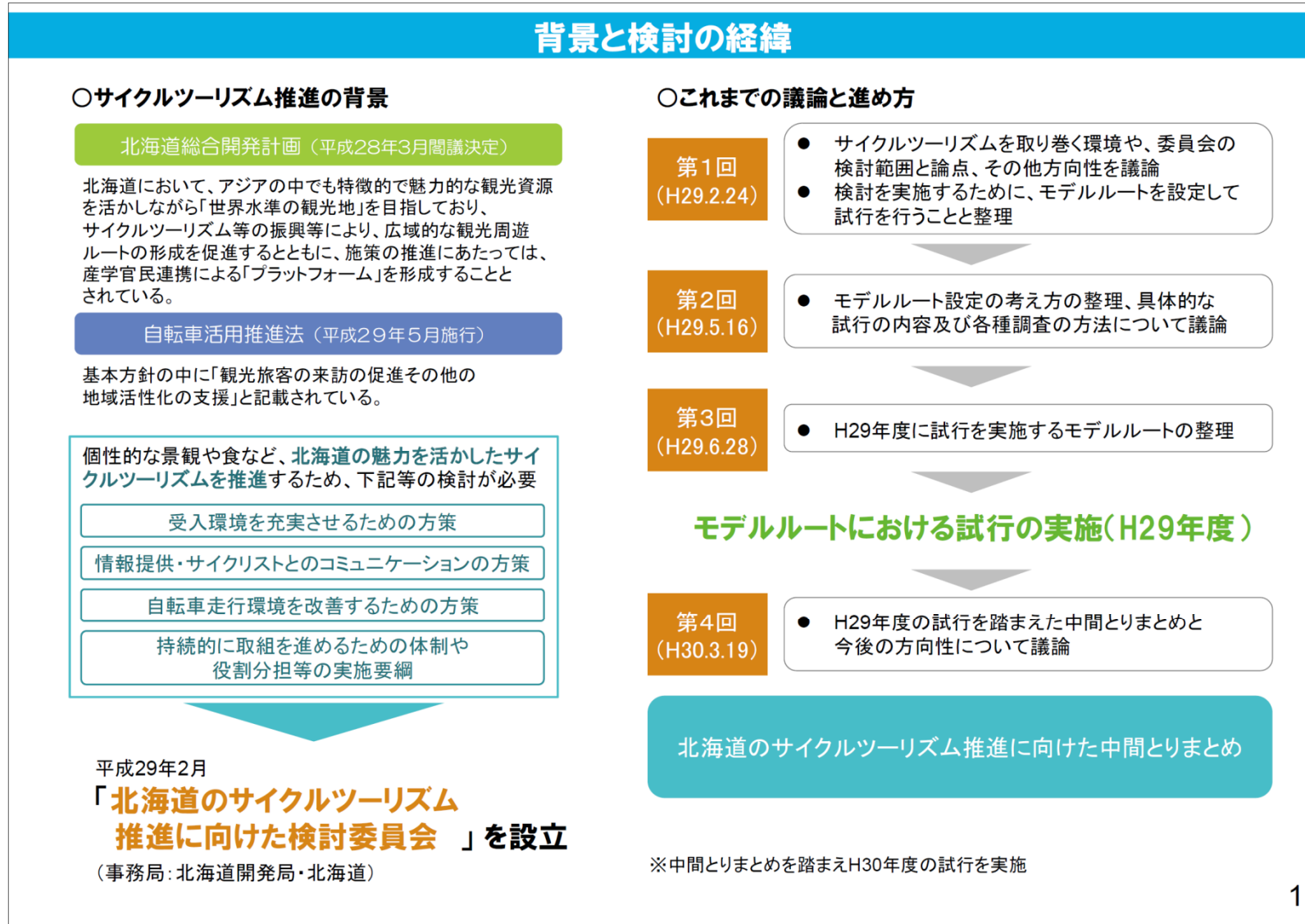
北海道のサイクルツーリズム推進に向けた 中間とりまとめ

平成30年3月19日

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会

2. 北海道のサイクルツーリズムについて

●北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ



2. 北海道のサイクルツーリズムについて

●北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

試行に関する基本方針											
○モデルルートを設定し、「世界水準のサイクリング環境」構築のための施策や取組を試行の上、検討 「世界水準のサイクリング環境」 「世界標準」:世界のサイクリストがみんな楽しめる(バリアフリー)」と、 「世界最高水準」:世界的に見ても魅力的なサイクリングを楽しめる (北海道のポテンシャル活用)」 に分けて考える。 世界標準 すべてのモデルルートが満たすべきもの ●世界のサイクリストが安全かつ安心してサイクリングできる走行・受入環境が整っている ルートの案内看板が設置されている、安全に走行できるための空間が確保されている(河川空間、自転車道、路面表示の活用)、休憩施設(トイレ)が一定間隔で存在し、サイクルラックや工具類が設置されている、ルートの情報が提供されている(ITの活用) 等 世界最高水準(北海道のポテンシャル活用) 各モデルルート(地域)の特性を活かして磨いていくべきもの ●豊かな自然環境や雄大な景観、食、冷涼な気候という、我が国を先導する北海道の優位性を活かした体験が可能 ”最北の地”を体験、ファームレストラン、他のアクティビティ(カヌー等)との複合 等 ●サイクリストが満足する”サイクリストウェルカム”な地域が形成されている(ホスピタリティ) ウェルカム施設の目印(フラッグ)、農山漁村(生産空間)でも持続可能な休憩・宿泊環境(農泊や民泊等) 等 ●ここ(北海道・各ルート)でしか味わえないことを世界にアピール 海外からの招聘ツアー、サイクルイベント(見本市)でのPR 等											
○モデルルートは、各ルートの骨格となる「基幹ルート」を設定 <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="border: 2px solid blue; text-align: center;">基幹ルート (モデルルート)</th> <th style="border: 2px dashed green; text-align: center;">地域ルート</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特徴</td> <td>市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート</td> <td>(基幹ルート周辺の)地域の短距離のサイクルルート</td> </tr> <tr> <td>コンセプト</td> <td>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)</td> <td>基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資産を楽しめる</td> </tr> </tbody> </table> モデルルートは下記を満たすように設定 (道内全自治体へのヒアリング結果を踏まえて設定) 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				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、隠れた地域資産を楽しめる
	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、隠れた地域資産を楽しめる									

2. 北海道のサイクルツーリズムについて

●北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

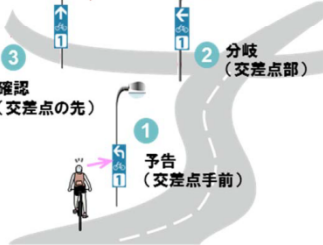
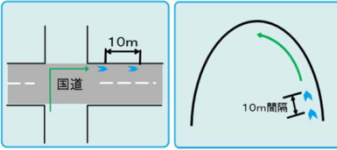
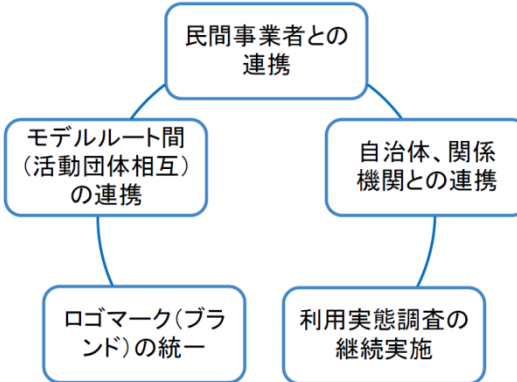
平成29年度に試行を実施したモデルルート



3

2. 北海道のサイクルツーリズムについて

●北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

モデルルート試行により検証した内容	
受入環境の充実 休憩施設の充実  イベント・モニターツアーの実施  移動のサポート  ルートの案内や周知  - 休憩施設の充実、イベント・モニターツアーの実施、ルート案内や周知、移動のサポートなど、地域と連携し幅広く試行 - サイクリストのニーズや満足度を検証	情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策 コミュニケーションサイトの開設  - ルートの地図や高低差、ビューポイントや休憩施設などの情報を提供するとともに、サイクリストから評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイトを開設 - サイトの使いやすさ、わかりやすさ、ニーズ等を検証
自転車走行環境の改善 ルート案内看板の設置  路面標示(矢羽根)の試行  - サイクリストが安全に、かつ迷わず走行できるよう、ルート案内看板や路面表示(矢羽根)を設置 - 視認性やわかりやすさ等を検証	持続的取組を進めるための体制・役割分担  <pre> graph TD A[民間事業者との連携] --- B[モデルルート間
(活動団体相互)
の連携] A --- C[自治体、関係
機関との連携] B --- D[ロゴマーク(ブラ
ンド)の統一] C --- E[利用実態調査の
継続実施] </pre>