

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(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

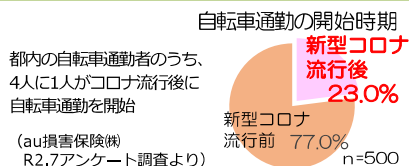
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(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・交通行動の容容

○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。



脱炭素社会の実現に向けた動き

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）



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）

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。

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

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)＞

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

- 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】

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
＜森林でのMTB走行＞
【出典：林野庁】
- 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）

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

自転車活用推進計画

令和3年5月

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律(昭和45年法律第16号)に基づく自転車道の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

この結果、大規模自転車道については、令和元年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約9割が整備済みとなっている¹。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、5%以下の約4万台(令和元年度)²まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗用中の死者数は、統計上最も多かった2,084人(昭和35年)と比べて約5分の1の419人(令和2年)³に減少する等、一定の成果を上げてきた。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、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ことなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法(平成28年法律第113号。以下「法」という。)が平成29年5月1日に施行された。

自転車活用推進計画は、この基本理念に加え、国の責務等を明ら

1 国土交通省調べ。

2 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(令和2年3月国土交通省)より。

3 「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(令和3年2月警察庁)より。

かにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるといふ法の目的にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものである。これまで、平成30年に策定された第1次自転車活用推進計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたところであるが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、今回、第2次自転車活用推進計画を策定する⁴。

また、法第10条及び第11条において、都道府県、市町村（特別区を含む。）は、本計画を勘案し、地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（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされているところである。

（2）計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOL⁵の向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

また、本計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基

4 策定にあたっては、「自転車の活用推進に向けた有識者会議」を開催し、専門の見地から意見を聴取したほか、関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するウェブアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を募った上で、とりまとめを行っている。

5 Quality of Life の略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

本計画等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしても、自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を各地で発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要である。

これらを踏まえて、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度までとする。

（3）自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつある。

新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。

また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性がある。

さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっている。

都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は、次に示すように多様化している。

（都市環境）

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国においても、地球温暖化対策は喫緊の課題である。家庭から排出さ

れる二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている⁶中、自動車による移動は、一人での利用が約8割⁷、5 km 以内の利用が約4割を占める⁸ことから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、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なものにとどまり、その整備延長は、令和元年度末時点で、約2,900kmにすぎない⁹。この結果、平成22年から令和2年までの間に、自転車に関係する事故件数は半数以下に減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移している¹⁰等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。

自転車通行空間の確保に向けては、地域において自転車ネットワークを計画的に整備することが必要である。そのため、地方公共団体の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークに関する計画の位置付けの明確化や当該計画に基づく整備促進とその効果の分析など、自転車活用推進計画の質の向上が課題となっている。

このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は、長期的に見ると減少傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低い¹¹。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある¹²。路線バスの廃止等、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、

6 「2018年度（平成30年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について」（令和2年4月国立研究開発法人国立環境研究所）より。

7 「平成27年度道路交通センサス」（国土交通省）より。

8 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）より。

9 国土交通省調べ。自転車専用道路（道路法第48条の13第1項）、自転車道（道路構造令第2条第2号）、自転車専用通行帯（道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯）及び車道混在（矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る。）の合計。

10 「令和2年中の交通事故の発生状況」（令和3年2月警察庁）より。

11 「平成27年度全国都市交通特性調査」及び過去の「全国都市交通特性調査」（いずれも国土交通省）による。

12 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）による。

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、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、公共交通とともに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である。

今後、コンパクト・プラス・ネットワークの取組や、歩行者利便増進道路（ほこみち）や滞在快適性等向上区域の活用をはじめとする「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出等のまちづくりを進める上で、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は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

近年の動向として、各地でシェアサイクルの導入が進展しているものの、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に課題があり、他の交通モードと連携したMaaS¹³等デジタル化の進展も見据えつつ、支援方策を検討する必要がある。また、新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。

（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が年々増加しており、メタボリックシンドローム¹⁴やロコモティブシンドローム¹⁵の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうで

13 “Mobility as a Service”の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

14 内臓脂肪症候群。内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上をあわせもった状態。

15 運動器症候群。運動器（身体運動に関わる骨、筋肉、関節、神経等）の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態。

ない子どもの二極化が顕著となっていることから、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である。

また、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も秘めている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性がある。一方で、交通事故の懸念のほか、駐輪スペースの確保や、通勤手当等の福利厚生面での制度の整備に課題がある等の理由から、従業員の自転車通勤を認めていない企業も存在する。

さらに、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するものであり、その推進が求められている。

(観光地域づくり)

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められてきた。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっていた。

新型コロナウイルス感染症は観光地域づくりにも大きな影響を及ぼし、サイクルツーリズムについても、特にインバウンドは厳しい状況となっている。インバウンドの需要回復を見据え、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるが、一方で、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

また、特に国内観光については、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がある。

(安全・安心)

令和2年中の自転車乗用中の死者で、最初に交通事故に關与した当事者（第1・第2当事者）のうち、法令違反が認められた割合は約8割¹⁶と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場合があることから、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題である。このような状況において、自転車の安全利用を促進するためには、道路を利用する者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育を推進することが重要である。

特に、自転車乗用中の死傷者のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は約2割¹⁷である一方、自転車乗用中の死者に占める割合は約7割¹⁸であり、重点的な対応が必要である。さらには、ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の約6割が頭部に致命傷を負っている¹⁹ことから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要である。

自転車が加害者となる事故に着目すると、過去10年間で自転車が關係する事故件数が半数以下に減少している中、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移し、高額賠償事故も発生していることへの社会的対応が必要である。

また、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に加え、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることも重要である。

さらに、東日本大震災その他の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における移動手段として自転車が

16 「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」（令和3年2月警察庁）より。

17 「令和2年中の交通事故の発生状況」（令和3年2月警察庁）より。

18 「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」（令和3年2月警察庁）より。

19 「令和2年における交通事故の発生状況等について」（令和3年2月警察庁）より。

有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

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

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のために、法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定める。

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

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指す。これにより、交通における自動車への依存の程度を低減させ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(実施すべき施策)

1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。
2. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。
3. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の

- 違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。
4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。
 5. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。
 6. シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。
 7. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施する。

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

自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、国民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、国民のヘルスリテラシー²⁰の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。

また、青少年の体力の向上や国民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人々がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

(実施すべき施策)

8. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。
9. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。
10. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
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。

20 健康課題に対して適切に判断するために必要な情報等を取得、理解し、活用する能力。

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

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた持続可能な観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す。

また、我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて、ナショナルサイクルルート制度を活用しながらブランド価値の向上を図り、サイクリングイベントの開催等とも連携したプロモーションに取り組むことにより、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る。

(実施すべき施策)

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。
13. 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の受入環境の整備等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進する。

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、自転車が軽車両であるという意識の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を推進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後の段階の全てにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図るほか、多様な自転車の開発及び普及を促進する。あわせて、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、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。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

14. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
15. 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及を促進する。
16. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。
17. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用

- 者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。
18. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、教職員に対する研修及び学校等における交通安全教室の開催等を推進する。
 19. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。（実施すべき施策1.の再掲）
 20. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。（実施すべき施策2.の再掲）
 21. 危機管理体制の強化、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。
 22. 都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別紙のとおり定める。

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

(1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携して施策の推進を図る。また、地方公共団体に対して、都道府県自転車活用推進計画及び市町村自転車活用推進計画の策定を促すとともに、当該計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者、国民等が相互に連携が図られるように、国の地方支分部局をはじめとする関係者に対して要請する。

さらに、自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体等の担当者や大学関係者等のスキルアップを図るため、これらの関係者が一堂に会する会議を開催すること等により、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組を推進する。

(2) 計画のフォローアップと見直し

本計画について、有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表する。その際、別紙に示す指標を設定した施策については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行う。

また、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行う。

(3) 調査・研究、広報活動等

自転車の利用実態や自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等について、産官学が連携して取り組むよう、関係者へ働きかける。また、民間が保有する各種データを含めた自転車に関

する統計等の整備を図る。

さらに、本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、国や関係団体等により構成される自転車活用推進官民連携協議会の枠組みも活用し、自転車の活用について国民の理解と関心を深めるために、国民各層に対して、自転車の魅力を多面的に訴求する等、戦略的な広報活動を展開する。

(4) 財政上の措置等

国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討を行う。また、本計画に基づき、民間団体等が実施する取組に対して必要に応じて支援策を講じる。

(5) 附則に対する今後の取組方針

法の附則第3条第1項に基づく、「自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」については、自転車利用者の法令違反に対して、指導取締りの徹底を図るほか、平成27年6月から施行された自転車運転者講習制度の運用状況や自転車事故の発生状況、法令違反の内容等も踏まえつつ、違反行為への対応の在り方について、違反の抑止のために実効性のあるものとなるよう、検討を進める。

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	指標	措置
1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。	○ 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)	① 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、課題を抽出し、必要な支援策を講じる。 ② 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、地方公共団体への働きかけを行う。 ③ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。
2. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。		① 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する。 ② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月19日道路局長・交通局長通知)について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。特に交差点などの特殊部にも着目して記載の充実を図る。 ③ 道路構造令に規定した「自転車通行帯」の設置について、地方公共団体の条例への位置付けを促進する。 ④ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。(1-③の再掲) ⑤ 自転車交通を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るために、

		<p>道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。</p> <p>⑥ 地方公共団体が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築を図る。</p> <p>⑦ 短中距離の移動においては自転車の利用を呼びかけるなど、環境保全及びCO₂の削減による地球温暖化防止に関する広報啓発を行う。</p>
<p>3. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。</p>		<p>① 自転車通行空間の整備と合わせて、貨物車の荷さばきスペースの確保に向け、路外共同荷さばき駐車場の整備等の取組を促進するほか、適切な官民の役割分担の下、物流事業者や地域の関係者間の連携によるソフト・ハード両面からの路上荷さばき対策を推進する。</p> <p>② 中央帯・植樹帯等の活用等による弾力的な自転車通行空間の確保を図る。</p> <p>③ 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。</p> <p>④ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。</p> <p>⑤ 地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直し、悪質性・危険性・迷惑性の高いもの等重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。</p> <p>⑥ 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を適切に推進する。</p>

<p>4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。</p>	<p>○ 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）</p>	<p>① シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営の在り方、サイクルポート設置場所の確保、データの活用等による利便性向上等の観点から、制度運用の考え方や先進的な取組事例等を記載したガイドラインをとりまとめ、地方公共団体へ周知する。</p> <p>② 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。</p> <p>③ 公共的な交通であるシェアサイクルの利用促進のため、鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請する。</p> <p>④ 公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。</p> <p>⑤ 地域における災害時のシェアサイクルの活用が進むよう、地方公共団体等への情報提供や助言等の働きかけを行う。</p>
<p>5. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。</p>		<p>① 路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の見直しを図る。</p> <p>② 放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向けた取組についてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。</p> <p>③ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項に基づき、鉄道事業者が、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管</p>

<p>6. シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて、情報通信技術の活用を推進する。</p>		<p>理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力するよう鉄道事業者に求めていくとともに、地方公共団体等からの要望に応じ、国としても、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に参画し、個別事案の解決に向けた指導・助言を行う。</p> <p>④ 多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。</p> <p>① 自転車の利用実態に即した自転車通行空間の計画的な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自転車活用推進計画策定等の取組に対する支援の在り方を検討する。</p> <p>② 地方公共団体等が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境の向上に活用する仕組みの構築を図る。(2-⑥の再掲)</p> <p>③ AI等の情報通信技術を活用したシェアサイクルにおける自転車の再配置の最適化の在り方について、民間事業者と連携して検討を進める。</p> <p>④ 移動しやすい環境を整備するため、シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスのMaaSにおける活用について、事業実施への支援や好事例の横展開等を行う。</p> <p>⑤ シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスについて、他の交通手段との間でのデータの連携や利活用を促進するため、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」(国土交通省総合政策局公共交通・物流政策審議官部門発出)の更なる周知や調査・検討を行う。</p>
---	--	---

<p>7. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施する。</p>		<p>① 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクト・プラス・ネットワークの取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や駐輪場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。</p> <p>② 地域を豊かにする人中心の賑わいのある道路空間を構築する取組の一環として、歩行者利便増進道路（ほこみち）等において、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することにより、回遊性の確保等による歩行者等の利便性の向上を図るとともに、サイクルポートの設置と合わせた自転車通行空間の整備を促進する。</p> <p>③ 道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン 30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施する。</p> <p>④ 無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づく無電柱化推進計画を踏まえ、無電柱化に合わせて安全で快適な自転車通行空間の確保を図られるよう、地方公共団体等に対し、地域のニーズに応じた条例の制定や、都道府県無電柱化推進計画及び市町村無電柱化推進計画の策定を推奨し、必要な技術的支援を積極的に行う。</p>
--	--	---

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	指標	措置
8. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。		① 国際規格に合致した競技施設の整備に対する国としての支援の在り方に関する検討を行う。
9. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。		<p>① サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、既設競輪場を活用した市民参加の取組や、公園等の有効活用等を促進する。</p> <p>② 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等の見直しを図る。</p> <p>③ タンデム自転車について、各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、既に公道走行を解禁した事例の周知を行うことにより都道府県警察に働きかける。</p>
10. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。		<p>① 国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日が送れることを目標とした、「スマート・ライフ・プロジェクト」において、その施策活動の一部として、運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を強化する。</p> <p>② 地域におけるスポーツクラブ等において自転車を活用している好事例の情報収集及び情報発信を進めるとともに、これらの取組の他地域への展開を図る。</p> <p>③ 自転車通勤をはじめとした自転車利活用による健康増進の効果に関する科学的知見を収集するなど必要な調査・研究を進めるとともに、当該調査・研究の結果を活用しながら、自転車を利用した健康づくりに</p>

		<p>関する広報啓発を進める。</p>
<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>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て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	措置
<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ルリング大会等の誘致を推進する。</p>		<p>① 自転車活用推進本部のウェブサイトを活用し、海外に向けた情報発信を行うとともに、地方公共団体等と連携し、自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を進める。</p> <p>② 国際的なサイクルリング大会開催を希望する地方公共団体と連携し、国としての支援の在り方に関する検討を行う。</p>
<p>13. 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ルリスト</p>	<p>○ 先進的なサイクルリング環境の整備を目指すモデルルート の数</p>	<p>① 誰もが迷わず安全・快適に走行できる環境整備や自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクルリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり等を支援</p>

の受入環境の整備等により、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出するとともに、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進する。

56 ルート（令和元年度実績）
→100 ルート（令和7年度）

し、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備を図る。また、これらのサイクリングルートについて、自転車活用推進本部や日本政府観光局（JNTO）のウェブサイトの活用等により情報発信を強化し、国内外のサイクリストの誘客を図る。

- ② 農道、臨港道路を含む道路、河川等の施設管理者や都道府県警察等による横断的協議機関の設置を促進し、各者の連携による安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。
- ③ 鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルパスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルパスの実施について検討を促す。
- ④ 道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅、空港、商業施設等におけるサイクリストの受入サービスの充実を図るため、地方公共団体や施設管理者等への働きかけを行う。
- ⑤ 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や受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携し、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組に対し総合的な支援を行い、支援実績の横展開を行う。
- ⑥ マウンテンバイク愛好家らと森林を有する地域が連携・協働してコース整備や森林の保全管理等を行う取組事例の情報収集及び情報発信を進めるなど、これらの取組の他地域への横展開を図る。

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	指標	措置
<p>14. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。</p>	<p>○ 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)</p> <p>○ 自転車乗用中の交通事故死 者数 419人 (令和2年実績) →第11次交通安全基本計画 の計画期間に、自転車乗 用の死者数について、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。(令和7 年度)</p> <p>※本指標については、14.～ 20.の施策に対応</p>	<p>① J I S規格とI S Oとの整合化作業を進めるとともに、J I S規格をベースとしたS G基準やB A A基準について、J I S規格の改正に 応じて順次改正する等、整合性の維持を図る。あわせて、これらの規格 等に関する、試買テストの結果を含め、消費者が容易に理解できるよう な情報提供を行う。</p> <p>② 消費者が安全に自転車を利用できるよう、自転車に関する消費者事 故等の情報を集約・分析するとともに、必要に応じて、独立行政法人 民生生活センターによる商品テストを行い、その結果等も活用しつつ、消 費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。</p> <p>③ 自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全 性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働き かける。</p>
<p>15. 高齢者、障害者等多様な者 が安全かつ快適に利用でき る自転車の開発及び普及を 促進する。</p>		<p>① 高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多 様なニーズに関する、民間企業等が技術・製品開発等を行うことを支援す る。</p> <p>② 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自 転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等の見直しを図る。(9-1-②の 再掲)</p>

	<p>16. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。</p>		<p>○ 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)</p>	<p>③ タンデム自転車について、各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、既に公道走行を解禁した事例の周知を行うことにより都道府県警察に働きかける。 (9-③の再掲)</p>
<p>17. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。</p>		<p>① 自転車技士及び自転車安全整備士の能力向上と受験者の負担軽減に向けて、受験要件の緩和等について検討するよう働きかける。</p> <p>② 自転車に合った自転車選びをアドバイスする人材 (BAA (※1) アドバイザー、SBAA PLUS 認定者 (※2) 等) を通じ、消費者に対して適切な自転車の購入を支援する。 (※1) BAA (BICYCLE ASSOCIATION (JAPAN) APPROVED) : 「自転車協会認証」の略 (※2) SBAA PLUS 認定者 : スポーツ用自転車販売の経験、知識や技量を兼ね備えたスポーツ用自転車のアドバイザー</p> <p>① 地方公共団体や民間団体等とも連携し、自転車の購入時等の様々な機会を通じて、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。また、配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、関係事業者等への交通安全対策の働きかけ等を推進する。</p> <p>② 自転車の安全利用について、「全国交通安全運動推進要綱」において運動重点に盛り込む等、国民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。</p> <p>③ 交通事故の被害を軽減するため、地方公共団体等の関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や広報啓発等により、幼児・児童から高齢者ま</p>		

で幅広い年齢層に対し、自転車利用時におけるヘルメット着用を促進を図る。

- ④ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。
- ⑤ 交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図るほか、効果的と認められる交通ボランティア活動の各種取組等について関係機関・団体への周知を図る。
- ⑥ 高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の高齢者対象の交通安全教室を実施する。
- ⑦ 自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。
- ⑧ 自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となるよう、国及び地方公共団体の所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。
- ⑨ 自動車教習所において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を行っていく。
- ⑩ 高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が技術・製品開発等を行うことを支援する。（15－①の再掲）
- ⑪ 自転車に関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区におい

		<p>て重点的に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。</p> <p>⑫ 関係機関・団体と連携の上、自転車の安全利用の促進を図るため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進める。</p> <p>⑬ 自動車運転免許更新講習において使用する教本の中で、「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行っていく。</p> <p>⑭ 高齢者講習において使用する教本の中で、自転車乗用中の死者・負傷者数のうち高齢者の占める割合が高くなっていくことや「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、高齢運転者に対して自転車の交通ルールを周知を図っていく。また、高齢者に対し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進する。</p>
<p>18. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、教職員に対する研修及び学校等における交通安全教室の開催等を推進する。</p>		<p>① 都道府県に対し、交通安全教室等の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援するとともに、指導の参考となる資料を周知する。</p> <p>② 未就学児及び児童生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育や、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組の実践方法や事例等を関係機関へ周知する。</p> <p>③ 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行うよう、関係機関へ周知する。</p>
<p>19. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び</p>		<p>① 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、課題を抽出し、必要な支援策を講じる。（1-①の再掲）</p>

<p>計画に基づく施策の着実な実施を促進する。(実施すべき施策1. の再掲)</p>	<p>② 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、地方公共団体への働きかけを行う。(1-②の再掲)</p> <p>③ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。(1-③の再掲)</p>
<p>20. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(実施すべき施策2. の再掲)</p>	<p>① 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する。(2-①の再掲)</p> <p>② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月19日道路局長・交通局長通知)について、中高生や高齢者等利用者の多様性や、将来に渡る自転車通行空間の使われ方を踏まえて見直しを図る。特に交差点などの特殊部にも着目して記載の充実を図る。(2-②の再掲)</p> <p>③ 道路構造令に規定した「自転車通行帯」の設置について、地方公共団体の条例への位置付けを促進する。(2-③の再掲)</p> <p>④ 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、地方公共団体に周知する。(1-③の再掲)</p> <p>⑤ 自転車交通を含め、全ての交通に対する安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。(2-⑤の再掲)</p> <p>⑥ 地方公共団体が保有する自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置等の情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者等からの意見を自転車利用環境</p>

		<p>の向上に活用する仕組みの構築を図る。(2-⑥の再掲)</p>
<p>21. 危機管理体制の強化、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。</p>		<p>① 「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」について、国土強靱化基本計画の内容等を踏まえて、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用の観点から見直しを図る。</p> <p>② 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、全国の国道事務所等において自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化するとともに、地方公共団体においても災害時の自転車の活用が促進されるよう働きかける。</p> <p>③ 地域における災害時のシェアサイクルの活用が進むよう、地方公共団体等への情報提供や助言等の働きかけを行う。(4-⑤の再掲)</p>
<p>22. 都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。</p>	<p>○ 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)</p>	<p>① 都道府県等に対し、標準条例(平成31年2月22日自転車活用推進本部事務局長通知)を活用する等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進する。</p> <p>② ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、国民に対する自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。</p> <p>③ 企業の従業員等の自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、経済団体等を通じた広報啓発等を行う。</p> <p>④ 自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償責任保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう、働きかけを行う。</p>