

自転車活用推進に向けた 次期計画の策定について



令和7年10月31日（金）

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 次長

土田 宏道





- 1. 自転車の現状**
- 2. 自転車活用推進の枠組み**
- 3. 次期自転車活用推進計画に向けて**
- 4. Velo-city 2027 Ehime について**

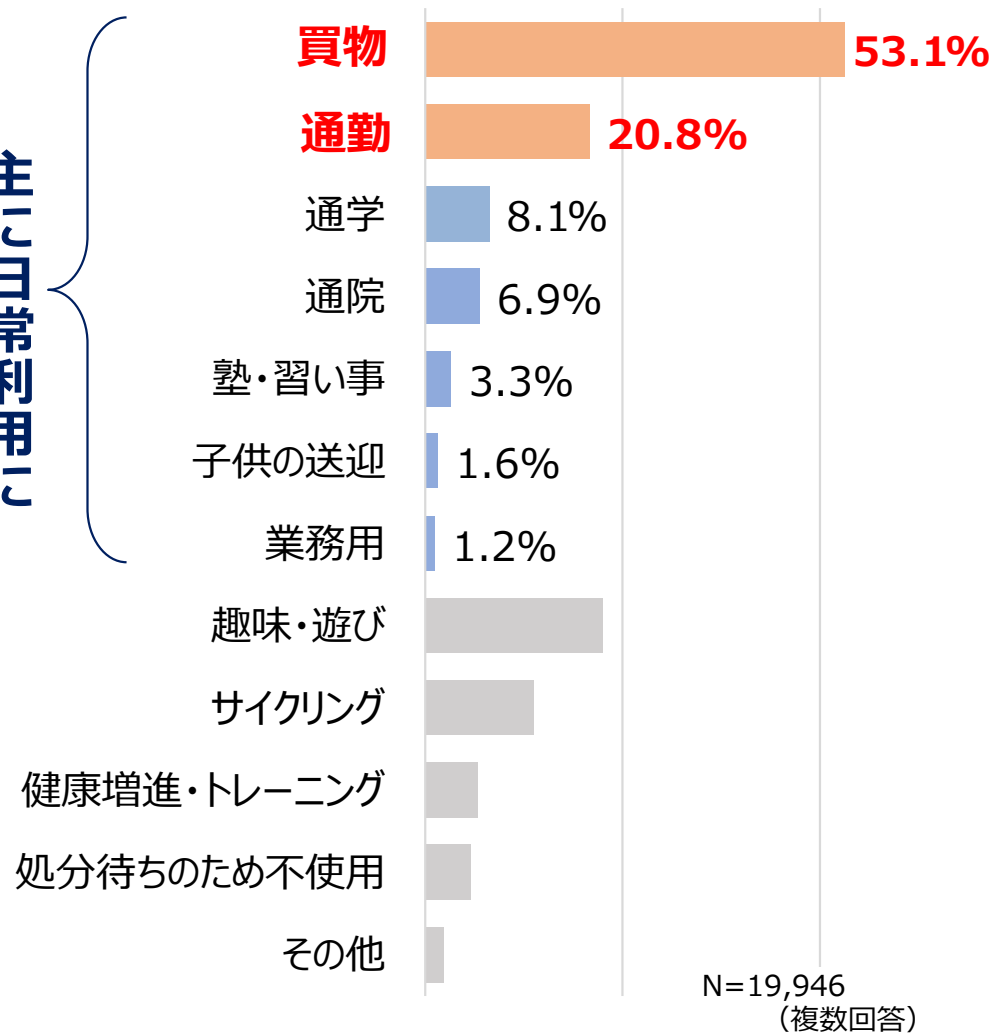
1. 自転車の現状



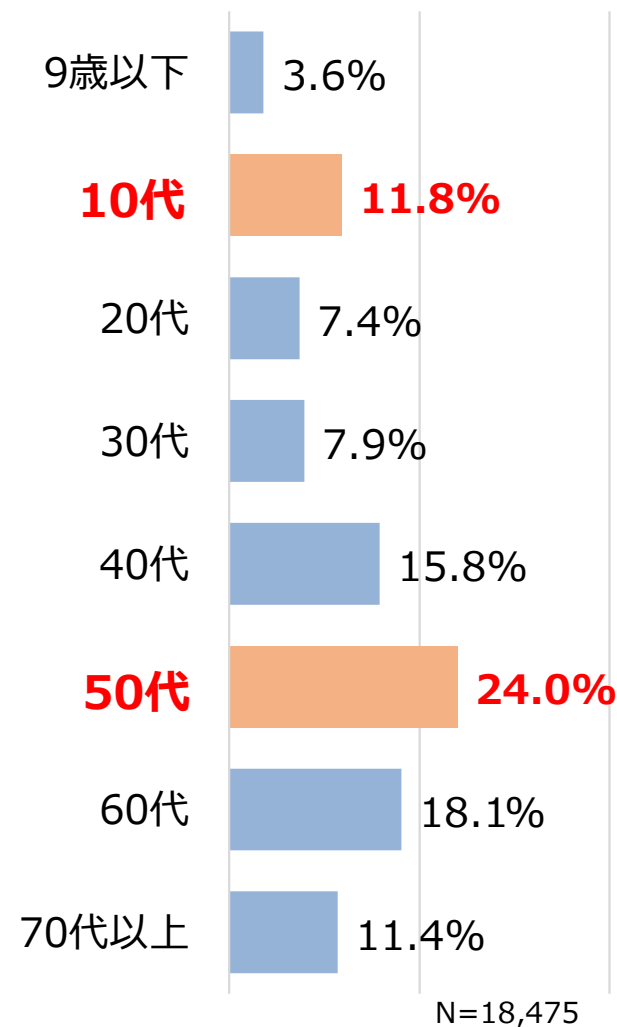


自転車の利用目的

主に日常利用に
該当する目的



自転車の利用年齢

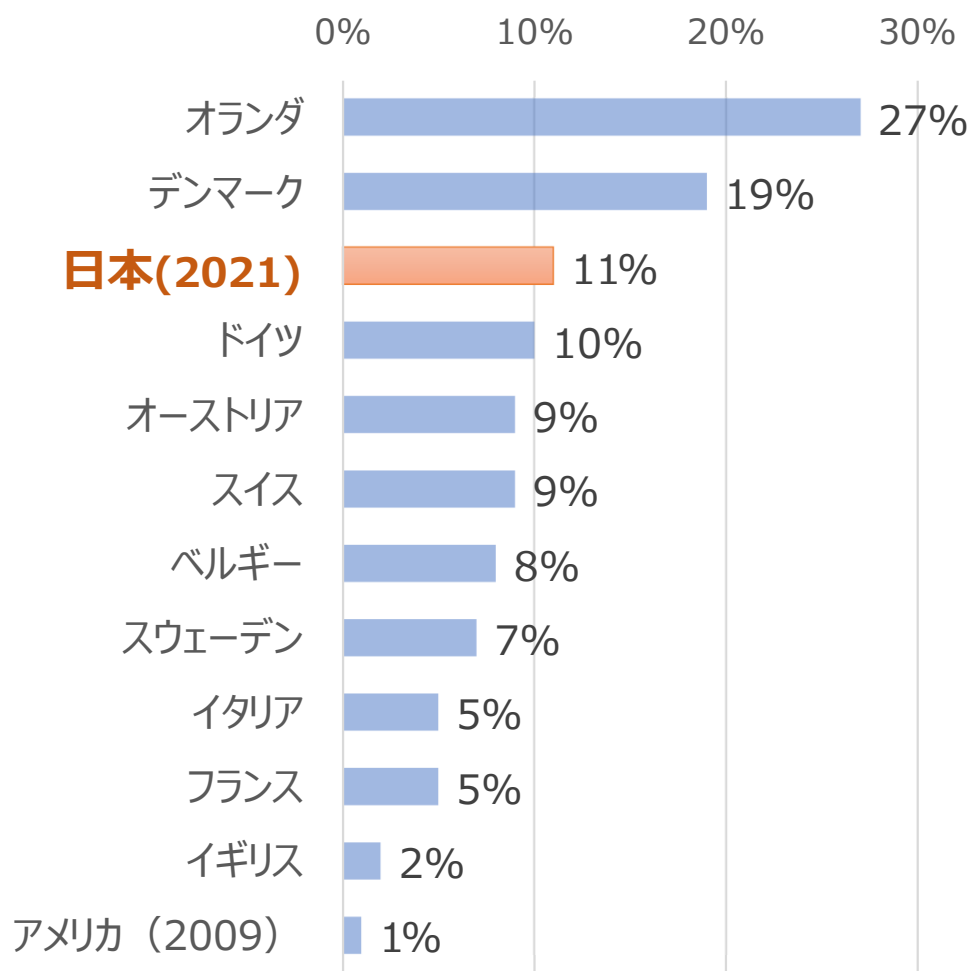


全国20,000世帯を対象に、世帯を代表する18～79歳の方を対象

出典：一般財団法人自転車産業振興協会 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書より作成

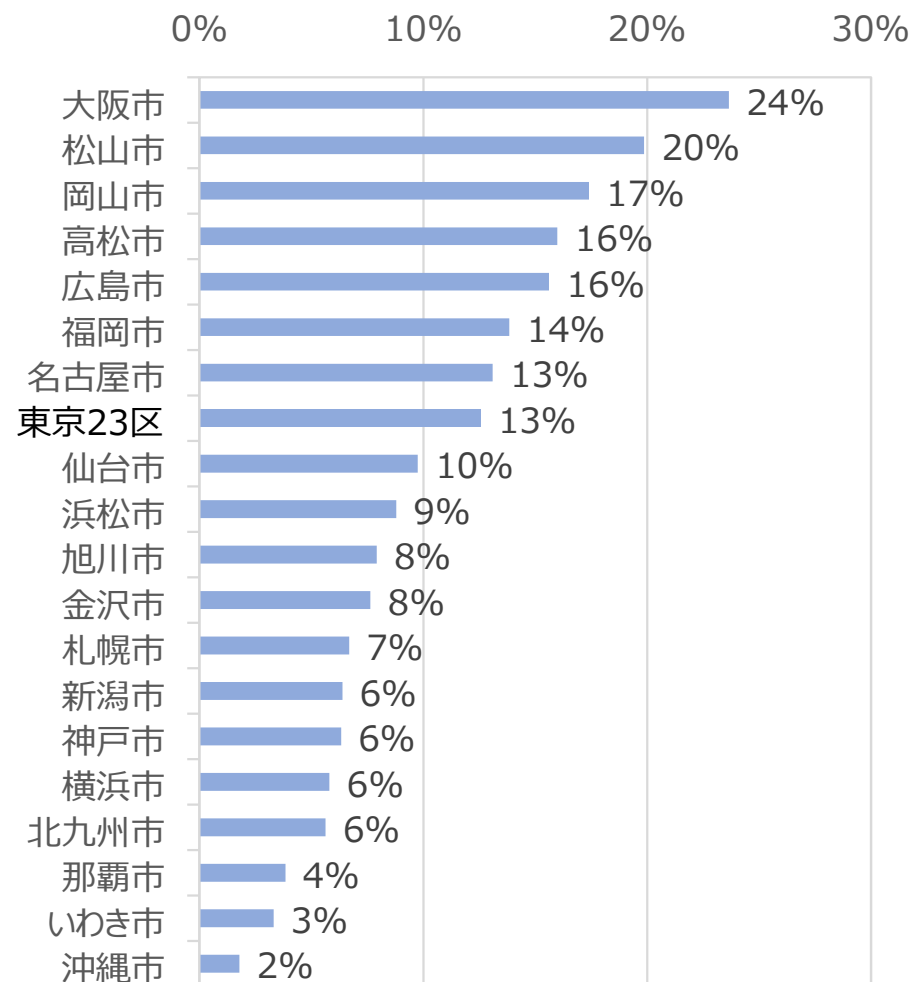


海外主要国の 自転車の分担率（全目的）



【出典】Cycling in the Netherlands (欧州) 2009、
令和3年 全国都市交通特性調査 (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）

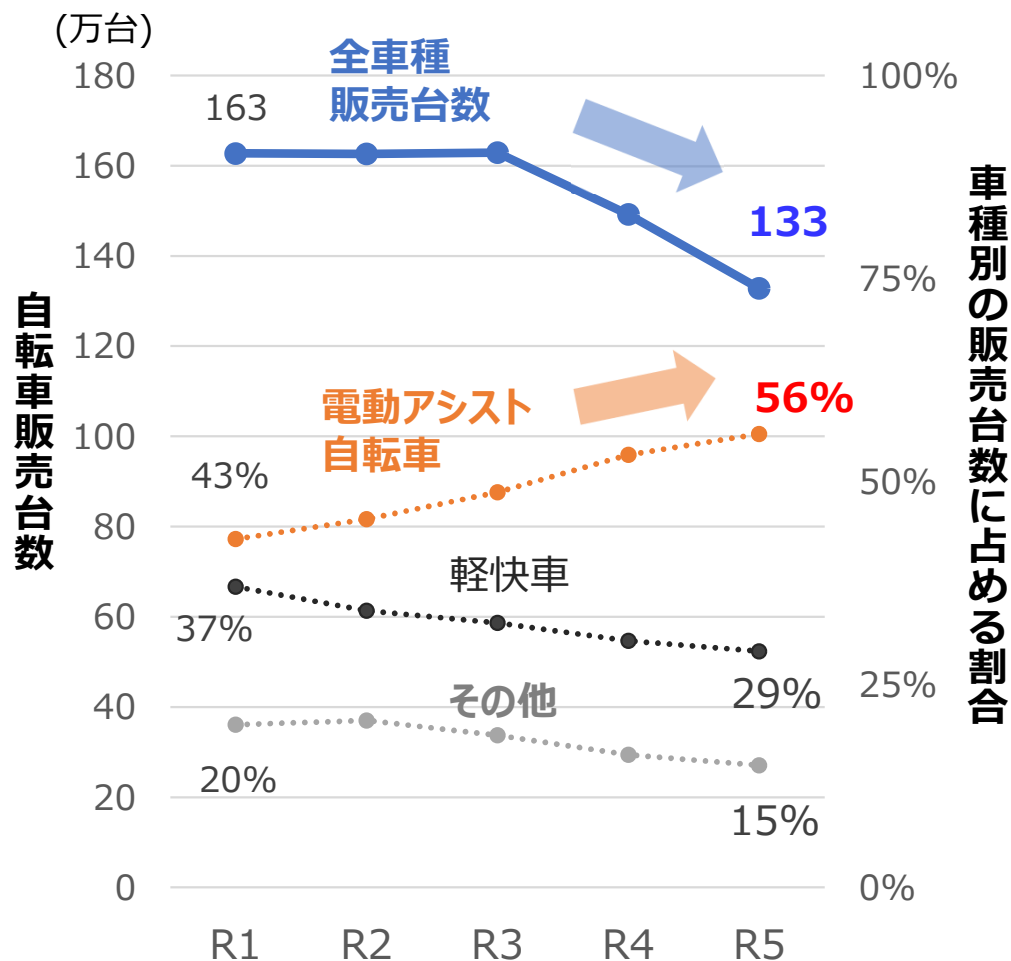


【出典】令和2年 国勢調査より通勤・通学における
自転車（代表交通手段）の分担率を集計

自転車の販売台数・保有台数

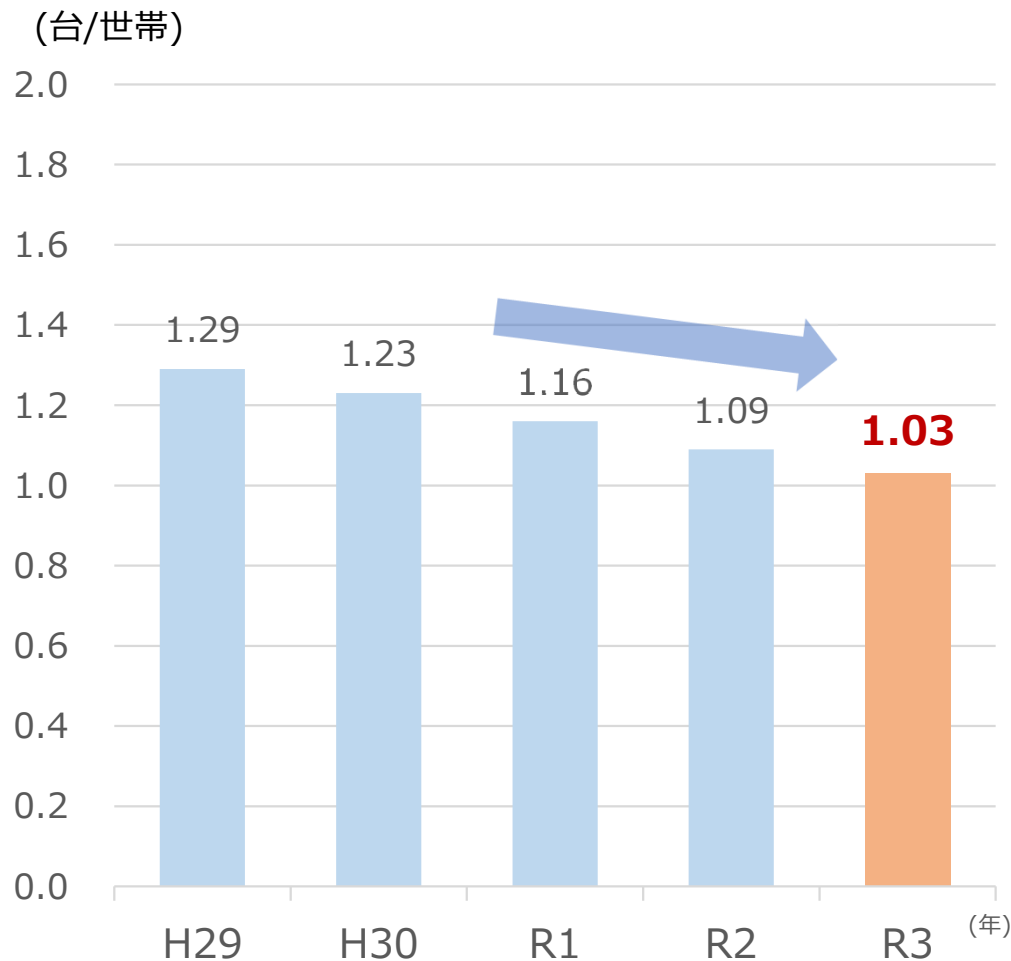


自転車の販売台数の推移・ 車種別の割合



出典：経済産業省「経済産業省生産動態統計」より作成

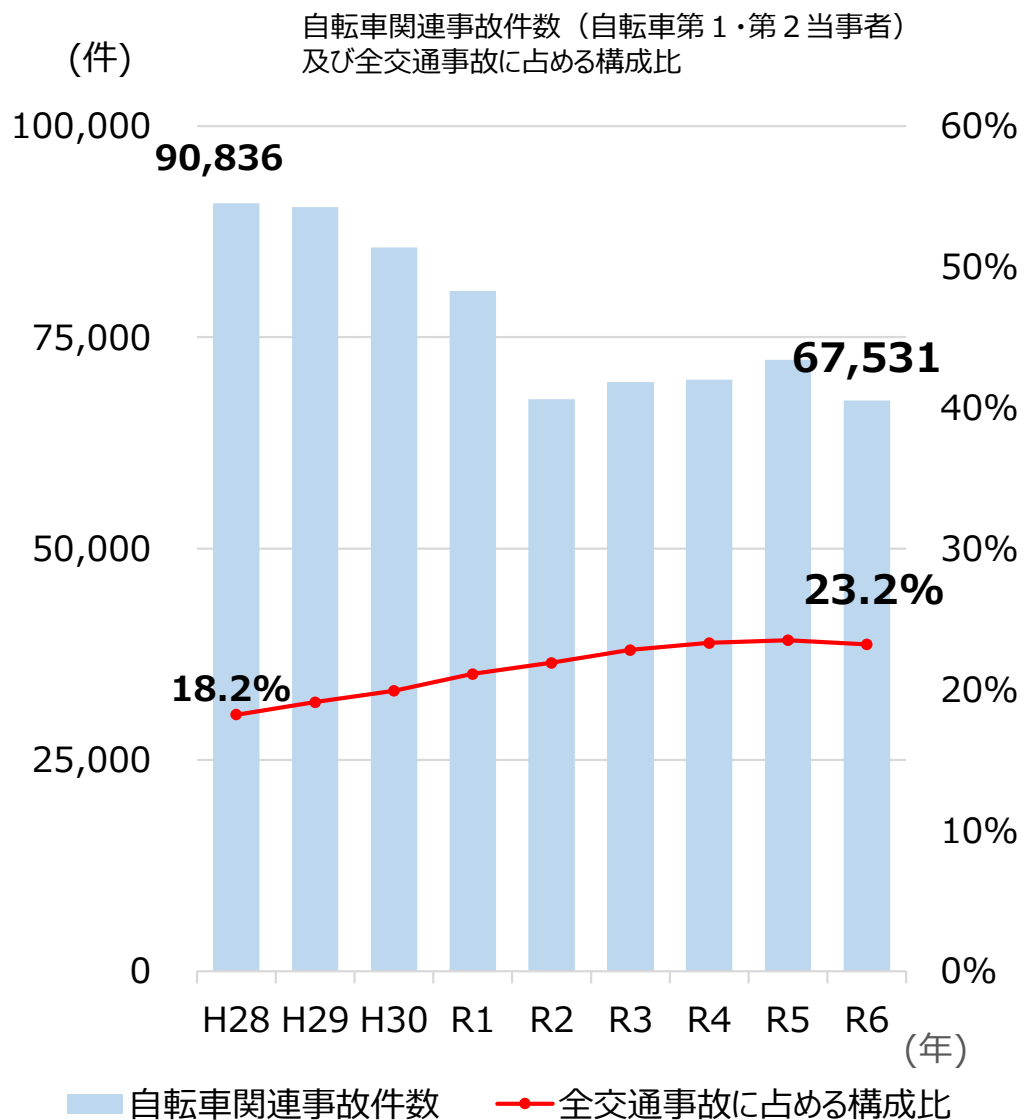
1世帯当たりの 自転車保有台数の推移



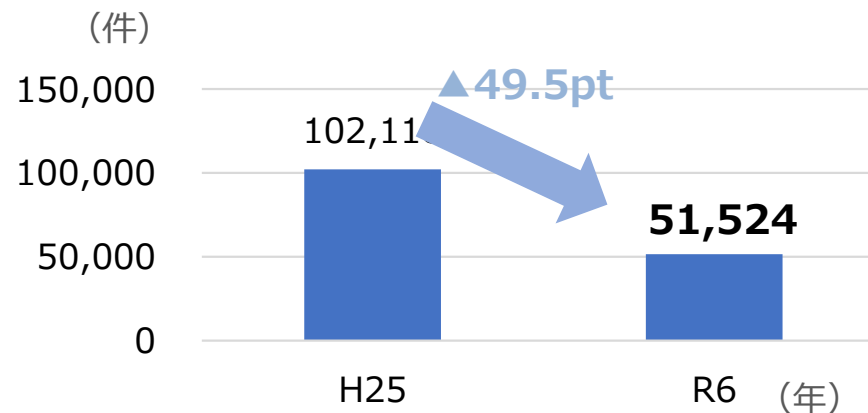
出典：一般財団法人自転車産業振興協会「自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」より作成
注) H24、H30、R3は調査実績、以外は推定値



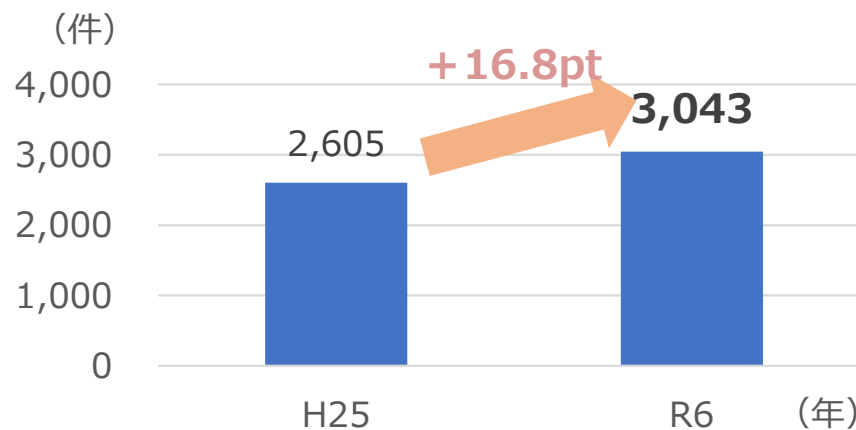
自転車関連事故件数の推移



自転車対自動車の死傷事故件数の推移



自転車対歩行者の死傷事故件数の推移



出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

多様なモビリティの普及



多様なモビリティの登場・普及

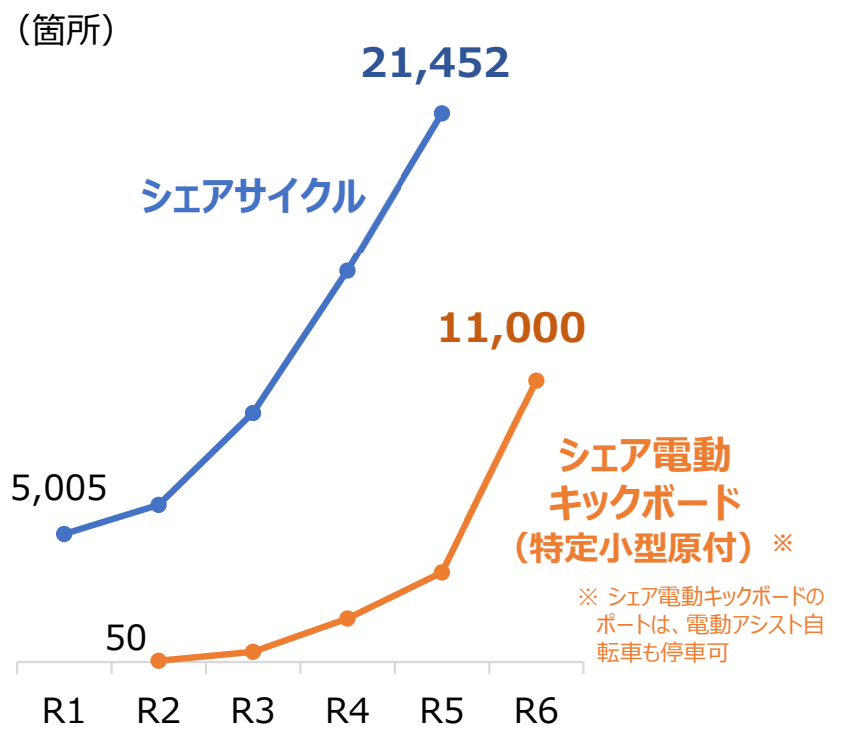
e-Bike



シェアサイクル



シェアサイクル及び シェア電動キックボードの 全国のポート数の推移



電動アシスト付き
三・四輪自転車



出典：株式会社カワサキ

特定小型原動機付自転車



出典：株式会社セリオ



出典：株式会社パナソニックサイクルテック

シェアサイクル：各年度末、本格実施・社会実験の合計
 シェア電動キックボード（LUUPのみ）：
 R2.5(サービス開始)、R3.4、R4.7、R5.7、R6.12時点の数値

出典：令和6年全国シェアサイクル会議資料、株式会社Luup提供資料より作成

2. 自転車活用推進の枠組み





基本理念・目的

- 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 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ②路外駐車場の整備等 | ⑨国民の健康の保持増進 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ④自転車競技施設の整備 | ⑪公共交通機関との連携の促進 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 | ⑬自転車を活用した国際交流の促進 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | 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
- 本部の所掌事務
 - 自転車活用推進計画の案の作成、実施の推進
 - 自転車活用推進に必要な関係行政機関相互の調整
 - 自転車活用推進に関する需要事項に関する審議、施策の実施の推進



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

表彰

- 国土交通大臣は、自転車活用推進に関し特に顕著な功績が認められる者を表彰できる

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



- 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」を設置し、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

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】

国土交通省道路局次長

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・生活衛生局健康課長

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・生活衛生局長

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



- 自転車の活用を計画的かつ総合的に進めるため、自転車活用推進法に基づき、第2次自転車活用推進計画を令和3年5月に閣議決定。（計画期間：令和7年度まで）
- 「都市環境」「健康」「観光」「安全・安心」の4つの目標に対し、22の施策、94の措置を位置づけ

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け（経緯、法律の基本理念等）
- (2) 計画期間（長期的な展望を視野に入れつつ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

➤ 法の基本理念等を踏まえ、自転車の活用の推進に関する目標と、目標達成のために実施すべき22の施策

- | | | |
|-------------------------------------|--|--|
| 【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 | 【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 | 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現 |
| 1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 | 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 | 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 |
| 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 | 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 | 15. 多様な自転車の開発・普及の促進 |
| 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 | 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 | 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 |
| 4. シェアサイクルの普及促進 | 11. 自転車通勤等の促進 | 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 |
| 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 | 【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 | 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進 |
| 6. 情報通信技術の活用の推進 | 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 | 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲） |
| 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 | 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 | 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（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 |

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

➤ 施策の着実な実施のための、計画期間中に講ずべき具体的な措置を記述

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
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取組方針

地方版自転車活用推進計画の策定



○地方公共団体に対して、地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」を策定(平成30年8月)し、周知。

○令和7年3月末時点で、**47都道府県全てを含む302地方公共団体**が策定。

■令和7年3月末までの計画策定状況

都道府県	計画策定済
北海道	北海道、札幌市、旭川市、帯広市、稚内市、恵庭市、石狩市、倶知安町、音威子府村、中川町、増毛町、音更町、中札内村、幕別町、富良野市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村(※1)
青森県	青森県
岩手県	岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市
宮城県	宮城県、仙台市、名取市
秋田県	秋田県、横手市、男鹿市、湯沢市、由利本荘市、湯上市、大仙市、小坂町、上小阿仁村、美郷町、羽後町、東成瀬村
山形県	山形県、山形市、寒河江市
福島県	福島県、いわき市、白河市、北塩原村、棚倉町、矢祭町・塙町・鮫川村(※2)
茨城県	茨城県、水戸市、土浦市、石岡市、常総市、笠間市、取手市、つくば市、那珂市、かすみがうら市、桜川市、神栖市、行方市、茨城町
栃木県	栃木県、宇都宮市、佐野市
群馬県	群馬県
埼玉県	埼玉県、さいたま市、熊谷市、戸田市、入間市
千葉県	千葉県、千葉市、船橋市、佐倉市、柏市、四街道市、袖ヶ浦市、八街市、東庄町

都道府県	計画策定済
東京都	東京都、中央区、港区、新宿区、文京区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、町田市、国立市
神奈川県	神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市
新潟県	新潟県、新潟市、南魚沼市、湯沢町
富山県	富山県、富山市
石川県	石川県、金沢市、加賀市
福井県	福井県、敦賀市、小浜市、あわら市
山梨県	山梨県
長野県	長野県、長野市、松本市、伊那市、飯山市、千曲市、安曇野市、豊丘村、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4)
岐阜県	岐阜県、山県市、海津市
静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、富士市、藤枝市、伊豆市、御前崎市、伊豆の国市、小山町
愛知県	愛知県、名古屋市の豊橋市、岡崎市の一宮市、春日井市の刈谷市、豊田市の安城市、岩倉市の田原市

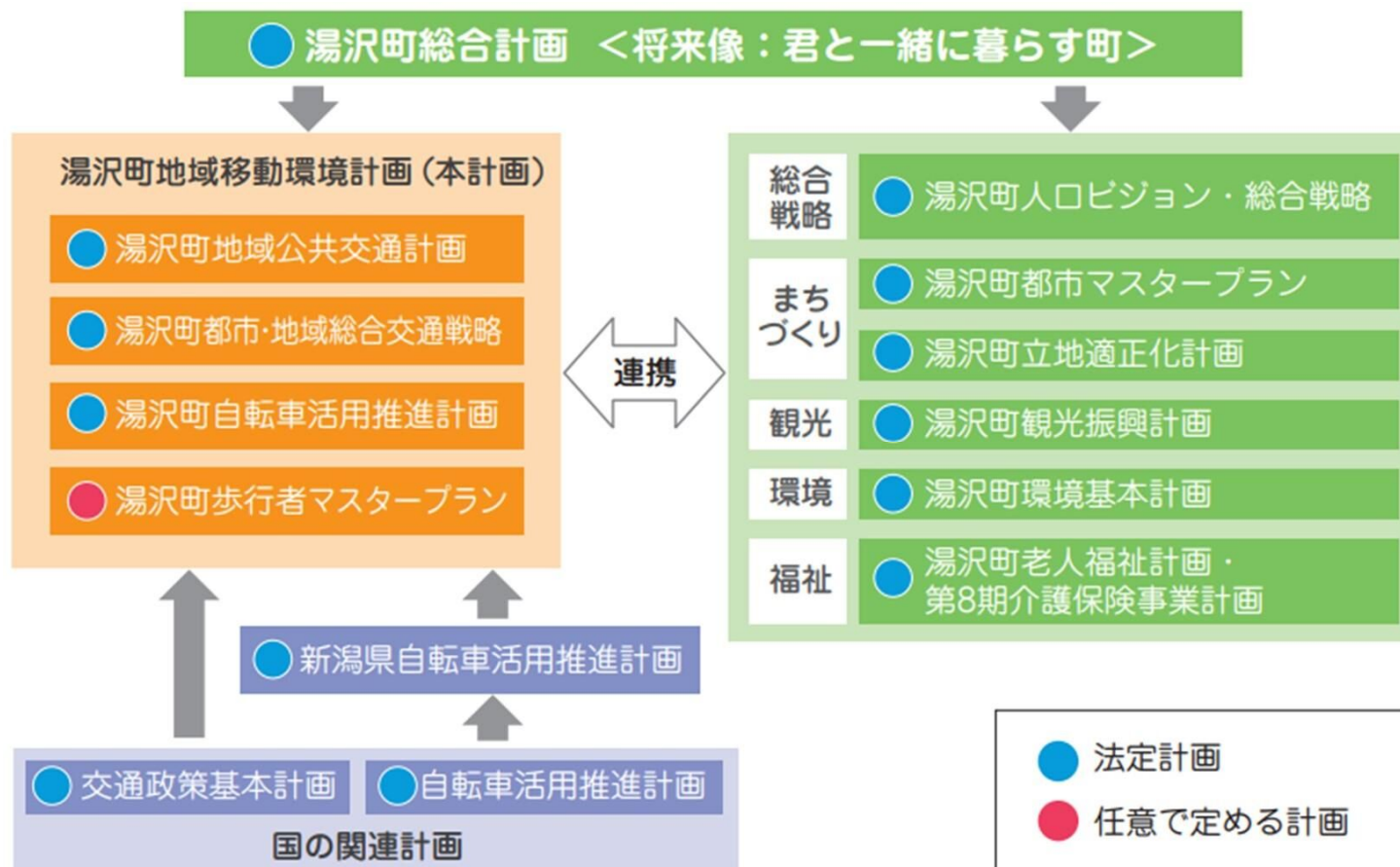
都道府県	計画策定済
三重県	三重県、伊勢市・鳥羽市・志摩市・明和町・玉城町・度会町・大紀町・南伊勢町(※5)、尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町(※6)
滋賀県	滋賀県、草津市、守山市
京都府	京都府、京都市、長岡京市
大阪府	大阪府、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、高槻市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、摂津市、泉南市、阪南市、岬町
兵庫県	兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、伊丹市、加古川市、三木市、高砂市、加東市
奈良県	奈良県、東吉野村
和歌山県	和歌山県、和歌山市、海南市、有田市、新宮市
鳥取県	鳥取県、大山町、日南町・日野町・江府町(※7)
島根県	島根県、益田市
岡山県	岡山県、岡山市、高梁市
広島県	広島県、広島市、呉市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、江田島市、海田町、北広島町
山口県	山口県、宇部市
徳島県	徳島県、徳島市、鳴門市
香川県	香川県、高松市

都道府県	計画策定済
愛媛県	愛媛県、松山市、今治市、宇和島市、新居浜市、西条市、伊予市、四国中央市、東温市
高知県	高知県、宿毛市、香南市
福岡県	福岡県、北九州市、福岡市、久留米市、田川市、大野城市、糸島市、上毛町
佐賀県	佐賀県、佐賀市
長崎県	長崎県、島原市、大村市、五島市、南島原市、新上五島町
熊本県	熊本県、熊本市
大分県	大分県、大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎県、宮崎市、えびの市(※8)
鹿児島県	鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町(※8)
沖縄県	沖縄県、那覇市、石垣市、名護市、大宜味村、竹富町

- (※1) 1市4町1村による共同策定
- (※2) 3町1村による共同策定
- (※3) 2市1町による共同策定
- (※4) 1市1町3村による共同策定
- (※5) 3市5町による共同策定
- (※6) 2市3町による共同策定
- (※7) 3町による共同策定
- (※8) 1市1町による共同策定



- ・ 地域公共交通活性化法に基づく「地域公共交通計画」と自転車活用推進法に基づく「自転車活用推進計画」を一体的に策定
- ・ 自転車を交通の一手段として位置づけ、公共交通と自転車を一体として役割や考え方を記載



「湯沢町地域移動環境計画」(R5.3、湯沢町)と関連計画の位置づけ

(出典：湯沢町ホームページ)

自転車ネットワーク計画の策定



令和7年3月末までの計画策定状況(340市区町村)

都道府県	計画策定済
北海道	札幌市、旭川市、帯広市、稚内市、 恵庭市、北広島市、石狩市、 倶知安町、増毛町、音更町、 中札内村、幕別町
青森県	
岩手県	盛岡市、北上市
宮城県	仙台市、名取市
秋田県	横手市、男鹿市、湯沢市、 由利本荘市、湯上市、大仙市、 小坂町、上小阿仁村、美郷町、 羽後町、東成瀬村
山形県	山形市、寒河江市
福島県	福島市、郡山市、いわき市、 白河市、棚倉町・矢祭町・塙町・ 鮫川村(※1)
茨城県	水戸市、土浦市、石岡市、常総市、 笠間市、取手市、つくば市、 那珂市、かすみがうら市、桜川市、 神栖市、行方市、茨城町
栃木県	宇都宮市、佐野市、真岡市
群馬県	
埼玉県	さいたま市、熊谷市、上尾市、 草加市、戸田市、三郷市、 ふじみ野市
千葉県	千葉市、銚子市、市川市、船橋市、 館山市、木更津市、松戸市、 野田市、成田市、佐倉市、旭市、 習志野市、柏市、流山市、 八千代市、鴨川市、鎌ヶ谷市、 浦安市、四街道市、袖ヶ浦市、 八街市、印西市、富里市、 南房総市、酒々井町、多古町、 東庄町、御宿町、鋸南町

都道府県	計画策定済
東京都	中央区、港区、新宿区、文京区、 墨田区、江東区、品川区、目黒区、 大田区、世田谷区、渋谷区、 中野区、杉並区、豊島区、北区、 荒川区、板橋区、練馬区、足立区、 葛飾区、江戸川区、八王子市、 武蔵野市、三鷹市、調布市、 町田市、国立市、狛江市、多摩市、 稲城市
神奈川県	横浜市、川崎市、相模原市、 平塚市、藤沢市、小田原市、 茅ヶ崎市、厚木市、大和市、 座間市、大磯町・二宮町・中井町 (※2)
新潟県	新潟市、長岡市、見附市、 南魚沼市
富山県	富山市
石川県	金沢市、加賀市
福井県	敦賀市、小浜市、大野市、 あわら市
山梨県	
長野県	長野市、松本市、伊那市、千曲市、 安曇野市、岡谷市・諏訪市・ 下諏訪町(※3)、大町市・池田町・ 松川村・白馬村・小谷村(※4)
岐阜県	岐阜市
静岡県	静岡市、浜松市、沼津市、三島市、 富士宮市、島田市、焼津市、 藤枝市、清水町
愛知県	名古屋市、豊橋市、岡崎市、 一宮市、春日井市、刈谷市、 豊田市、安城市、西尾市、岩倉市、 田原市

都道府県	計画策定済
三重県	津市、四日市市、大台町、伊勢市・ 鳥羽市・志摩市・明和町・玉城町・ 度会町・大紀町・南伊勢町(※5)、 尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、 紀宝町(※6)
滋賀県	草津市、守山市
京都府	京都市、長岡京市
大阪府	大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、 吹田市、泉大津市、高槻市、 貝塚市、守口市、枚方市、茨木市、 八尾市、泉佐野市、寝屋川市、 松原市、大東市、箕面市、門真市、 摂津市、高石市、泉南市、阪南市、 岬町
兵庫県	神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、 西宮市、洲本市、芦屋市、伊丹市、 豊岡市、加古川市、西脇市、 宝塚市、三木市、高砂市、川西市、 三田市、南あわじ市、淡路市、 加東市、たつの市、多可町、 太子町
奈良県	広陵町
和歌山県	和歌山市、有田市、新宮市
鳥取県	
島根県	松江市、益田市
岡山県	岡山市
広島県	広島市、呉市、尾道市、福山市、 三次市、海田町、北広島町
山口県	宇部市、防府市
徳島県	徳島市、鳴門市
香川県	高松市、宇多津町

都道府県	計画策定済
愛媛県	松山市、今治市、宇和島市、 新居浜市、西条市、東温市
高知県	宿毛市
福岡県	北九州市、福岡市、久留米市、 直方市、田川市、大野城市、 古賀市、糸島市、宇美町、岡垣町、 苅田町、上毛町
佐賀県	佐賀市
長崎県	島原市、大村市、五島市、 南島原市、新上五島町
熊本県	熊本市、美里町、山都町、 八代市、水俣市、氷川町、芦北町・ 津奈木町(※7)、人吉市、錦町・ 多良木町、湯前町、水上村・ 相良村、五木村、山江村、球磨村・ あさぎり町(※8)、荒尾市・ 玉名市、玉東町、南関町、長洲町・ 和水町(※9)、山鹿市、菊池市・ 合志市、大津町、菊陽町(※10)、 上天草市、天草市、苓北町(※11)、 阿蘇市、南小国町、小国町・ 産山村、高森町、西原村・ 南阿蘇村(※12)
大分県	大分市、佐伯市
宮崎県	宮崎市、西都市、えびの市(※13)
鹿児島県	鹿児島市、湧水町(※13)
沖縄県	那覇市、石垣市、浦添市、名護市、 うるま市、与那原町、竹富町

(※1~13)複数自治体による共同策定

3. 次期自転車活用推進計画に向けて



第2次自転車活用推進計画のフォローアップ結果



- 第2次計画では「都市環境」「健康」「観光」「安全・安心」の4つの目標それぞれについて施策等を推進
- 施策等の一定の進捗が見られるものの、今後も通行空間の安全性・快適性の向上や、日常的な自転車利用の拡大、サイクルツーリズムの環境整備、自転車乗用車の交通ルール遵守等が課題

【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

【主な進捗】

- 都市部を中心に車道混在等の通行空間整備が進み「自転車は車道通行が原則」の認識が向上
- シェアサイクルの導入が全国的に拡大
- 生活道路におけるゾーン30プラス等の交通安全対策が展開

【当面の課題】

- 自転車通行空間の整備延長は伸びているものの、車道混在の整備形態が多く、通行空間の安全性・快適性向上が課題

時期	車道混在	自転車専用通行帯	自転車道
R2	~3,500	~1,000	~500
R5	~7,500	~1,500	~500

増加分の97%が「車道混在」
約2.1倍
(国土交通省調べ)

【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

【主な進捗】

- 自転車通勤の優良企業の認定等取組が推進
- タンDEM自転車の公道走行が全国で認められ多様な自転車の活用が推進

【当面の課題】

- 自転車分担率はわずかに減少しており日常的な自転車利用の促進が課題

時期	分担率
H27	15.2%
R3	13.8%

1.4pt ↓
(出典：全国都市交通特性調査)

【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

【主な進捗】

- ナショナルサイクルルートやモデルルートの整備が進展し、サイクルトレイン・サイクルバスの導入に向けた取組が推進

【当面の課題】

- アフターコロナで回復するインバウンド等の観光需要を地方部へ誘引する一つの手段として、サイクルツーリズムの環境整備(受入環境整備、情報発信等)が課題

時期	数
R1	50
R6.9	~90

約1.79倍
(国土交通省調べ)

【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【主な進捗】

- 自転車関連事故の件数は長期的には減少傾向
- ヘルメット着用努力義務化、交通違反に対する青切符の導入等の制度改正実施
- 自転車損害賠償責任保険加入の義務付け等が拡大

【当面の課題】

- 全交通事故に占める自転車関連事故の割合や自転車対歩行者の事故件数は近年増加
- 自転車乗用者の交通ルール遵守が課題

時期	自転車関連事故件数	全交通事故に占める構成比 (%)
H28	9.19	18.2%
H29	8.6	19.1%
R1	8.0	19.9%
R2	6.8	21.1%
R3	7.0	21.9%
R4	7.0	22.8%
R5	7.2	23.2%
R6	6.8	23.5%

自転車を取り巻く社会情勢等の変化

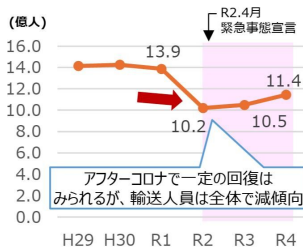


- 自転車を取り巻く社会情勢等について「モビリティ環境」「安全・安心」「カーボンニュートラル」「健康・スポーツ」「ツーリズム」の観点から整理

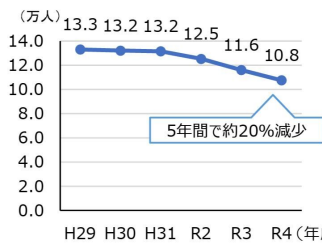
モビリティ環境

- ・ シェアサイクル、電動キックボードの普及など、**モビリティが多様化**し、自転車通行空間の利用ニーズが拡大
- ・ 人手不足等による地域公共交通のリ・デザイン、「**交通空白**」解消の必要性の高まり

(乗合バス輸送人員の減少)
[三大都市圏以外]



(全国の乗合バス・貸切バス
運転者数の推移)



(全国のポート数の推移)



※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都市、大阪府、兵庫県を指す

出典：国土交通省「数字で見る自動車」より作成

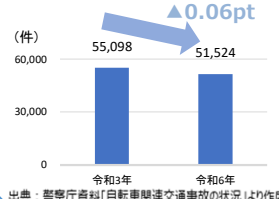
出典：令和6年全国シェアサイクル会議資料、株式会社Luup提供資料より作成

安全・安心

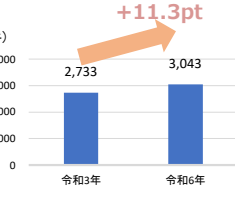
- ・ **自転車関連事故**は長期的には減少傾向にあるが、全交通事故件数に占める構成比は増加傾向
- ・ 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は減少する一方「**自転車対歩行者**」は増加

→ R6.5 改正道路交通法による
青切符導入が決定(R8.4施行)

(自転車対自動車の
死傷事故件数の推移)

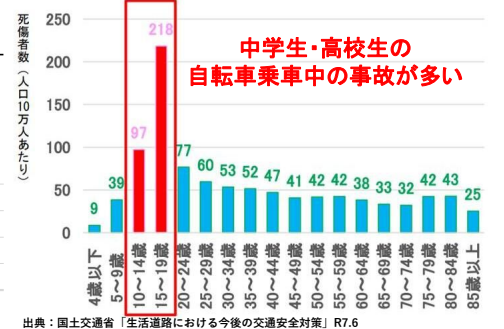


(自転車対歩行者の
死傷事故件数の推移)



出典：警察庁資料「自転車関連交通事故の状況」より作成

人口10万人あたり年代別死傷者数 (自転車乗車中)

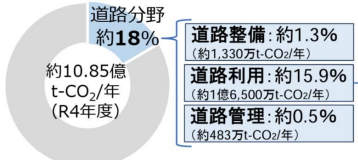


出典：国土交通省「生活道路における交通安全対策」R7.6

カーボンニュートラル

- ・ **2050カーボンニュートラル実現**に向けて、**道路の脱炭素化**に向けては、公共交通、自転車、徒歩などの低炭素な**交通手段への転換促進**が必要
- R6.12 道路分野の脱炭素化政策集
- R7.4 脱炭素化に向けた道路法の改正

■我が国のCO₂排出量のうち道路分野の
占める割合



自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→ **自転車の利用促進**を図る
→ 通勤目的の自転車分担率増加により**約28万tのCO₂削減**を目指す (2013年度比)

<自転車利用促進に向けた国の施策>

- ・ 自転車通行空間の計画的な整備の推進
- ・ シェアサイクルの普及促進
- ・ 自転車を利用した健康づくりの啓発
- ・ 自転車通勤の促進

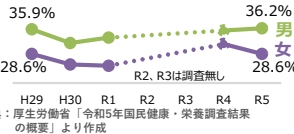
出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0 (概要版)」より作成

健康・スポーツ

- ・ **運動習慣は微増**、**健康寿命は横ばい**
- ・ **スポーツ別行動者数は減少傾向のものが多い**中、**ウォーキングやサイクリングは増加傾向**

(運動習慣※の変化)

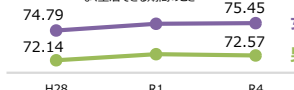
※運動習慣：1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している人のこと



出典：厚生労働省「令和5年国民健康・栄養調査結果の概要」より作成

(健康寿命※の変化)

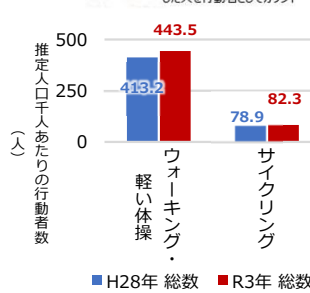
※健康寿命：健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと



出典：内閣府「令和6年版高齢社会白書」より作成

(スポーツ別行動者数※の変化)

※行動者数：1年間に1日以上当該スポーツをした人を行動者としてカウント

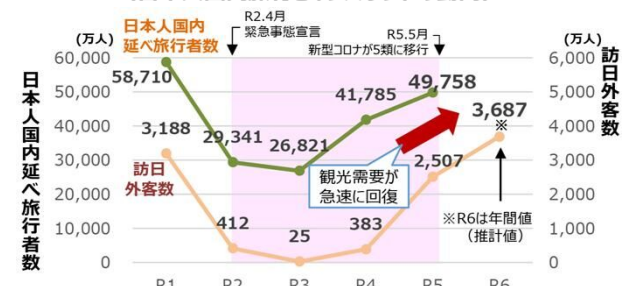


出典：総務省統計局「社会生活基本調査」より作成

ツーリズム

- ・ **観光需要の急速な回復**に伴い、需要が集中する一部地域では、**公共交通の混雑緩和**等の課題が発生
- ・ **バス・タクシーの運転手不足**や需要の偏在等により、**観光地での二次交通が不足**

(日本人国内旅行とインバウンドの動向)



出典：日本人国内延べ旅行者数：観光庁「旅行・観光消費動向調査」、訪日外客数：JNTO「訪日外客統計」より作成



次期計画のビジョン(案)

修正(案)

誰にとっても安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、
自転車交通の役割を拡大し、
人と地域が調和した持続可能で豊かに暮らせる社会を目指す

自転車とは

① 自転車は、単なる移動手段ではなく、人と人、人と地域をつなぎ、生活の質を高める交通手段であり、インクルーシブな社会を形成し地域の持続可能性を支える社会基盤となり得るものである。自転車が、戦後復興期から現代に至るまで人々の暮らしを支えてきたなかで、日本は世界有数の自転車利用国となっており、自転車関連の産業基盤も国内に厚く存在している。

利用環境・交通安全

② 自転車の活用を進める基盤は、歩行者と自転車、自動車が調和し、誰にとっても安全で快適な走行空間と、ルール遵守等による交通安全の確保である。ハード・ソフト両面からこれらの施策を一体的に推進し、自転車社会を持続的に発展させることを目指す。

移動環境・人中心

③ 自転車に乗ることと歩くことは、「アクティブモビリティ(人力による移動手段)」とも定義され、人中心の移動体系を構成する両輪である。自転車活用をまちづくりや交通政策と一体的に捉えることで、人力による移動の自由を広げ、車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成や、子どもが安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成を図り、歩く・乗る・集うが調和した人中心のまちづくりの実現に寄与することを目指す。

健康

④ 自転車をはじめとする身体活動やスポーツは、健康長寿社会の実現にも寄与する。日常の移動やスポーツに自転車を積極的に取り入れることで、あらゆる世代で自転車を「健康のインフラ」として機能させることを目指す。

脱炭素・GX

⑤ 脱炭素社会の実現においても、自転車は重要な役割を果たす。自転車は、短距離移動の脱炭素化を最も効率的に進める手段であり、公共交通、徒歩等とのベストミックスを実現することで、環境負荷の低い持続可能な社会を構築し、自転車を基点としたGX(グリーン・トランスフォーメーション)を目指す。

ツーリズム・地方創生

⑥ 自転車は、地域の観光・交流の推進にも貢献する。サイクルツーリズムを通じて、滞在型・回遊型観光を促進することで、地域の経済循環を生み出すことを目指す。また、観光地において、自転車が環境負荷や交通負荷の少ない移動手段として公共交通とともに活用され、持続可能な観光地経営に貢献することで、地域資源を守りながら人の流れを生み出す、新たな地方創生に寄与することを目指す。

2030年(政策的な交通手段)

⑦ 2030年には、自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立し、安全・安心・快適に利用できる基盤の整備や自転車の安全利用の更なる促進、公共交通との連携の強化等を通じて、自転車がその役割を拡大し、都市でも地方でも、生活の自然な選択肢として根づき、多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す。地方公共団体においては、環境・健康・観光・教育等の各分野において、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることで、自転車が「まちの質を高める政策的な交通手段」となることを目指す。

前回の主なご意見への対応

- ・ウォークアブルの視点への配慮
- ・自転車に乗れない人・乗らない人への配慮
- ・対象の明確化(優先順位)への配慮
- ・健康長寿社会への貢献への配慮
- ・日本の歴史・特徴への配慮
- ・自治体の機運醸成、前向きさへの配慮(文章全般で表現)

前回

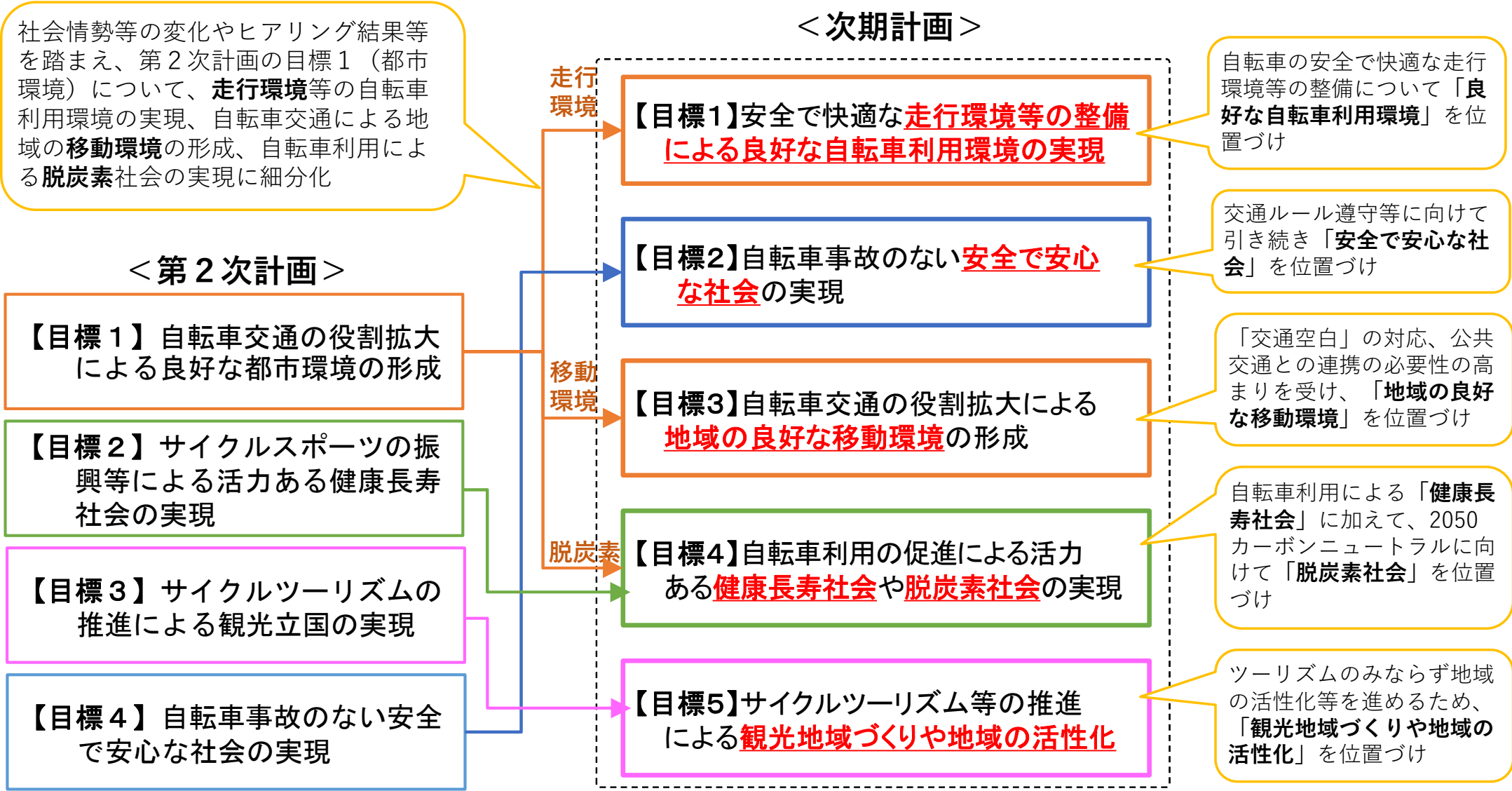
誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会を実現し、
自転車活用を通じて持続可能で活力ある地域と暮らしをつくる

- ① 自転車は、環境にやさしく、自転車に乗ることは健康づくりに寄与し、また、災害時には機動的な移動手段になる等、様々な特性を有する。また、利用目的も買い物や通勤・通学等の日常生活に加えてサイクリングや観光など幅広く、子どもから大人まで利用できる、極めて身近な交通手段である。
- ② 我が国が目指すコンパクト・プラス・ネットワークの推進に合わせて、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を図りながら、交通における自動車への依存の度を低減させることは、道路交通分野における脱炭素化を着実に進め、人口減少・高齢化社会における「地域の足」・「観光の足」として、誰もが自由に移動・交流でき持続可能で活力のあるインクルーシブな社会の実現に寄与し、全国にわたる地域活性化や、国民一人一人のウェルビーイングの向上につながるものとなる。
- ③ こうした、誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会を実現させることは、自転車活用を通じて、持続可能で活力ある地域と暮らしをつくることにつながるものである。
- ④ 2030年においては、「人中心の社会」への転換を図り、我が国における自転車を『徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段』の一つとして位置づけ、モビリティとしての自転車の役割拡大を図るとともに、安全、快適に利用できる基盤整備や自転車の安全利用の更なる促進、公共交通との連携の強化等を通じて、日常から非日常の移動において、より多くの国民が、より安心・安全で快適に、そしてより楽しく自転車を活用できるようになることを目指すものとする。




次期計画の目標の整理について



- 次期計画のビジョン(案)で示す将来像を実現するための具体的な目標について、自転車を取り巻く社会情勢の変化、ヒアリング・アンケート調査結果等を踏まえて整理



第3次自転車活用推進計画の概要

ビジョン 【新設】	目標 【現行4→5】	施策 【新規8】	措置 (計117措置【新規35】)
<p>誰にとっても安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、人と地域が調和した持続可能な豊かに暮らせる社会を目指す</p> <p>自転車交通の役割を拡大し、</p>	<p>【目標1】 安全で快適な自転車ネットワークの整備等による良好な自転車利用環境の実現</p> <p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用推進計画を策定した市区町村数 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 自転車通行空間の整備延長 	<p>1.地方公共団体における計画策定・施策実施の促進</p> <p>2.自転車通行空間の計画的な整備の推進</p> <p>3.自転車通行空間確保の促進に向けた路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進</p> <p>4.多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進</p> <p>5.計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用への推進</p> <p>6.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</p>	<p>2措置</p> <p>6措置【新規2】</p> <p>5措置</p> <p>4措置</p> <p>2措置</p> <p>4措置</p> <p>・ガイドラインの改定、データ活用等、自転車ネットワーク整備の推進</p> <p>・サイクルラック技術基準の見直し等、多様な駐輪ニーズへの対応</p> 
	<p>【目標2】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ヘルメット着用率(街頭調査結果) 自転車損害賠償責任保険等の加入率 	<p>7.道路利用者全体の安全意識醸成</p> <p>8.自転車利用者に対する指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進</p> <p>9.通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進</p> <p>10.自転車の点検整備の促進</p> <p>11.公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出の促進</p> <p>12.情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減の推進</p> <p>13.災害時における自転車の活用の推進</p> <p>14.損害賠償責任保険等への加入の促進</p>	<p>13措置【新規2】</p> <p>4措置【新規1】</p> <p>4措置【新規1】</p> <p>4措置【新規1】</p> <p>1措置【新規1】</p> <p>2措置【新規2】</p> <p>3措置【新規1】</p> <p>3措置</p> <p>・自動車運転者に対する教育の推進</p> <p>・自転車運転者講習制度の着実な運用</p> <p>・未就学児～高校生の交通安全教育に関する取組</p> <p>・交通安全教育に係る指導者等の研修に係る取組</p> <p>・ITS等の交通事故を削減するシステムの技術検証・社会実装の推進</p> 
	<p>【目標3】 自転車交通の役割拡大による地域の良好な移動環境の形成</p> <p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの導入市区町村数 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数 自転車の安全基準に係るマークの普及率 	<p>15.自転車と地域の公共交通等との連携の促進</p> <p>16.シェアサイクルの普及促進</p> <p>17.公共交通機関への自転車の持ち込みの促進</p> <p>18.自転車通勤等の促進</p> <p>19.高い安全性を備えた自転車の普及促進</p> <p>20.多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進</p>	<p>2措置【新規2】</p> <p>9措置(再掲1)【新規3】</p> <p>2措置【新規1】</p> <p>4措置【新規1】</p> <p>4措置【新規1】</p> <p>3措置(再掲1)【新規1】</p> <p>・自転車計画と地域交通計画との連携の推進</p> <p>・モビリティハブの設置、システム連携等のシェアサイクルの役割拡大</p> <p>・MaaS連携等のサイクルトレインの利便性向上に係る取組</p> 
	<p>【目標4】 自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現</p> <p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> スポーツとしてのサイクリング行動者率 運動習慣者の割合(年齢調整値) 健康寿命の延伸 20歳以上の週1日以上の運動・スポーツ実施率 デコ活応援団(官民連携協議会)の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取組む会員数 	<p>21.自転車を利用した健康づくりの推進</p> <p>22.サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興の推進</p> <p>23.自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進</p> <p>24.自転車におけるサーキュラーエコノミーの推進</p> <p>25.シェアサイクルの普及促進(再掲)</p> <p>26.自転車通勤等の促進(再掲)</p>	<p>3措置【新規1】</p> <p>2措置</p> <p>3措置【新規2】</p> <p>3措置【新規3】</p> <p>9措置(再掲9)【新規3】</p> <p>4措置(再掲4)【新規1】</p> <p>・事例展開、啓発強化等、自転車を通じた健康づくり、スポーツ振興の推進</p> <p>・デコ活、道路の脱炭素等、自転車による脱炭素の推進</p> <p>・リユース促進、LCCに係る研究・啓発等、自転車のサーキュラーエコノミーの推進</p> 
	<p>【目標5】 サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化</p> <p>指標</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 国内旅行(宿泊・日帰り)においてバイク・自転車を利用した旅行者率 	<p>27.世界に誇るサイクリング環境の創出</p> <p>28.自転車活用による観光地域づくりの推進</p> <p>29.サイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域活性化の推進</p> <p>30.国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p>	<p>5措置(再掲1)</p> <p>2措置【新規2】</p> <p>2措置【新規2】</p> <p>3措置【新規1】</p> <p>・走行環境、受入環境の整備等、サイクルツーリズムの推進</p> <p>・観光地の移動手段としての自転車活用の推進</p> <p>・自転車競技、サイクルイベント、人材確保等による地域活性化の推進</p> <p>・国際会議(Velo-city等)等における日本の技術、文化等の発信</p> 



- 自転車活用推進法に定める基本理念及び基本方針に即した自転車活用推進計画が策定されるよう、**自転車活用推進関係府省庁連絡会議**の下に、「**自転車の活用促進に向けた有識者会議**」を設置し、自転車活用の推進にかかる様々な課題について専門的見地から意見を聴取（平成29年8月に設置）
（事務局：自転車活用推進本部事務局）

【委員一覧】


○屋井 鉄雄	東京科学大学 特任教授・名誉教授 (一財)運輸総合研究所 所長
入谷 誠	(一財)全日本交通安全協会 専務理事
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学大学院人間総合科学学術院 教授
久保田 尚	埼玉大学 名誉教授
高井 幸次郎	ブリヂストンサイクル(株) ブランド推進担当 本部長
高橋 信行	國學院大學法学部 教授
内藤 久士	順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科 教授
畑中 絹代	サイクルライフナビゲーター
羽原 敬二	神戸大学大学院 海事科学研究科 附属国際海事研究センター リサーチフェロー
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部 教授

(○：委員長)

(敬称略)

(五十音順)

4. Velo-city 2027 Ehime について

A horizontal green bar with a gradient, starting as a solid line on the left and curving upwards on the right.



2027年5月に愛媛県において、自転車国際会議「Velo-city」を日本初開催



【開催概要】

- ✓ 日程 2027年5月25日(火)～28日(金)
- ✓ 場所 愛媛県松山市（愛媛県武道館ほか）
- ✓ 主催 ECF(欧州サイクリスト連盟)・愛媛県
- ✓ テーマ「安全な自転車環境の創造」（仮）



過去の開催状況（Velo-city 2024@ベルギー・ゲント市）



バイクパレード



全体会議



ブース出展

Velo-city（自転車国際会議）：

自転車や交通計画に関する質の高い知識や有益な最新情報を国際レベルで広めること等を目的に、毎年異なる都市で開催される世界会議（2023：ライプチヒ(ドイツ)、2024：ゲント(ベルギー)、2025：リミニ(イタリア)）