

第3章 自転車活用推進に向けた取組

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。

さらに、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。

自転車の活用の一層の推進を図るためには、自転車専用道路等の整備、自転車の活用による国民の健康の増進、自転車と公共交通機関との連携の

促進、災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備など、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であるとの観点から、平成28年12月に自転車活用推進法（平成28法113）が成立し、同法第9条に基づいて自転車活用推進計画を定めている。

現在は、令和3年5月に閣議決定した第2次自転車活用推進計画に基づき、自転車の活用の推進を計画的に図っているところである。

以下、自転車の活用の推進について取り組んでいる内容について記載することとする。

第1節 自転車活用推進計画

1 第2次自転車活用推進計画

自転車活用推進法が成立した後、平成30年に第1次自転車活用推進計画が策定され、関係府省庁・官民が連携しながら、同計画に盛り込まれている施策に取り組んできたところ、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、令和3年5月28日に、第2次自転車活用推進計画が策定された。

第2次自転車活用推進計画では、①コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まり、②情報通信技術の飛躍的発展、③高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、第1次自転車活用推進計画から取組を更に強化することとした。

また、計画の構成としては、第1次自転車活用推進計画における4つの目標（「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクル

スポーツの振興等による健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」）を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加している。

なお、第2次自転車活用推進計画の内容については以下のURLを参照。

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

2 地域における自転車活用推進計画

全国の地方公共団体においては、地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」を策定している。現在、47の都道府県、168の市区町村が、自転車活用推進計画を策定し、それぞれの地域において、地域の実情に応じた自転車の活用を推進しているところである。

トピック

【事例】 地域の特性を活かした自転車活用推進計画の事例（東京都荒川区）

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、地域の現状調査を十分に行い、パーソントリップ調査結果に加えて、ビッグデータ（スマートフォンの移動履歴座標データ）を利活用して自転車の通行ニーズを考慮した面的な自転車ネットワークを構成する路線（自転車ネットワーク路線）を選定している。また、その路線の整備形態等を示した自転車ネットワーク計画や、無電柱化の推進と合わせた自転車通行空間整備、シェアサイクル事業、公園等を活用した事業、災害時における自転車の活用などを位置付けた多岐にわたり充実した計画を策定している。

<https://www.city.arakawa.tokyo.jp/a040/zitensya/keikaku.html>

第2節 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

1 自転車損害賠償責任保険等への加入の
必要性・背景

自転車は、手軽な移動手段として子供からお年寄りまで幅広い年齢層に通学や通勤、買い物など多目的な用途で利用されている。

一方、最近では、自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額な損害賠償を命じられる判決事例が出ている。

政府では、自転車活用推進官民連携協議会や各地方公共団体等と連携しながら、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するための活動に取り組んでいる。

具体的には、自転車運転中の賠償責任を補償する保険の種類や、望ましい保険内容、加入状況を確認できるフロー図の提供等、自転車損害賠償責

任保険等への加入に当たっての確認ポイントを提供している。

2 条例による自転車損害賠償責任保険等への
加入促進

自転車損害賠償責任保険等への加入義務化の条例改正は平成27年10月に初めて兵庫県で導入され、その後も多くの地方自治体で義務化や努力義務とする条例が制定されている。令和5年4月1日現在、32都府県（岡山市は県に先んじて義務化）において、条例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が制定されている。

また、政府では、地方公共団体に向け、標準条例（技術的助言）を作成・配布し、地方公共団体における条例の制定を支援している。

第3節 サイクルツーリズムの推進

1 モデルルートへの指定

関係者等で構成される協議会において、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を設定し、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図っている。

モデルルートは、試行への協力を得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定

している。

2 ナショナルサイクルルート

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させ、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定するものである。指定されたルートを世界に