

自転車の利活用の推進に関する課題と今後の展望について

はじめに

従前より自転車に関わる主な課題である放置自転車や交通事故等の対策が進んでいるが、近年自転車を活用した環境負荷の低減、災害時の活用、国民の健康増進等に向けて、2017年5月に自転車活用推進法が施行された。そして同時期に省庁横断的な自転車活用推進本部が設置され、翌年6月に自転車活動推進計画が閣議決定され、現在様々な取組が行われている。

特に最近では、新型コロナウイルス感染症の拡大により、「密」を回避する移動手段として自転車利用ニーズの高まりが見られ、またカーボン・ニュートラルや脱炭素社会の実現に対しても、利用促進が有用な方策の一つとして考えられている。さらには健康寿命延伸の観点からの利用、健康経営の観点からの自転車通勤の促進、地域活性化を目指した体験型・交流型観光への利用も有用な方策である。

このような昨今の状況を踏まえ、本調査では自転車活用推進計画の各施策を参考としつつ、日常の住民の行動との関わりが比較的強く、公共交通機関との連携が深い「シェアサイクル」と「自転車通勤」、そして地域観光づくりの観点から地域活性化に貢献する「サイクルツーリズム」等を対象として、国内の自転車の利活用の促進に向けた事例を把握するほか、地方公共団体による具体的な支援策等を整理し、今後の更なる自転車の利活用に向けた課題と展開に向けた可能性をまとめた。

本調査に当たっては、コロナ禍により対面制限を要する状況の中、石川県のほか、多くの自転車関連団体及び民間企業に多大なご協力を頂戴した。ここに心より感謝の意をお伝えしたい。

1. 自転車を取り巻く状況

(1) 自転車に関わる法令

① 自転車に関わる法令の変遷

1960年の道路交通法の制定により、自転車は軽車両として原則車道通行となって以降、1970年の同法の改正により条件付きで歩道通行が容認され、翌1971年の一部改正では「路側帯」の軽車両通行への例外規定が設けられている。その後、地球温暖化防止への取組から、2001年の道路構造令の改正では、自転車道等の設置要件の明確化により車道中心の道路構造の見直しが行われている。

放置自転車の社会問題化に対しては、1980年の旧自転車法¹、1993年の改正自転車法²による取組推進が行われ、2005年の道路施行令の改正では、歩道上の自転車駐車場の設置が可能となっている。また、翌2006年の同令の改正では、「路上自転車・自動二輪車駐車場設置指針」が示された。

自転車の環境整備に向けた取組については、2008年の「自転車通行環境整備モデル地区」の指定による自転車道ネットワーク構築に対する重点的支援が行われて以降、2012年の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等の策定による整備が図られており、2016年7月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改訂により路面への矢羽根やピクトグラムの表示といった車

¹ 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」。

² 「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」。旧自転車法の改正により題名が変更された。

道通行を基本としたネットワーク形成の促進がなされている。

その後、2016年に自転車に関する初の理念法となる「自転車活用推進法」が成立し、翌2017年3月の閣議決定後、同年5月に施行された。同法では重点的に検討・実施すべき方策として、「自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備」「シェアサイクル施設の整備」「自転車活用による国民の健康保持増進」等が示され、また同法の目的に基づき、国土交通省に「自転車活用推進本部（以下「本部」という。）」を設置し、2018年6月に「自転車活用推進計画」の閣議決定がなされている（図表1-1）。

図表 1-1 自転車に関わる法令の変遷

昭和35年(1960年)	道路交通法 施行 ・ 自転車の通行は原則車道、 自転車＝軽車両
昭和45年(1970年)	道路交通法 一部改正 ・ 条件付きで自転車が歩道通行することが容認化
昭和46年(1971年)	道路構造令 改正 ・ 「自転車道」「自転車専用道路」「自転車歩行者専用道路」「自転車歩行者道」を道路構造として定義(初めて自転車道に関する記述が追加)
	道路交通法 一部改正 ・ 自転車の路側帯※通行 を例外規定 ※路側帯とは…歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端よりに設けられた帯状の道路の部分。
昭和55年(1980年)	自転車の安全利用の推進及び自転車駐車場の整備に関する法律 施行 ・ 放置自転車対策の推進
平成5年(1993年)	自転車の安全利用の推進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 施行 ・ 放置自転車対策の更なる推進
平成10・11年 (1998、1999年)	自転車利用環境整備モデル都市 ・ 「自転車利用環境整備モデル都市」として19都市を選定し、自転車利用環境の整備の関する重点的支援
平成13年(2001年)	道路構造令 改正 ・ 自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置要件の明確化 、車道中心の道路全体構造を改める
平成17年(2005年)	道路施行令 改正 ・ 放置自転車対策として、道路管理者が設ける自転車駐輪場を「道路付属物」として追加 ⇒ 歩道上の自転車駐車場の設置が可能 となった
平成18年(2006年)	道路構造令 改正 ・ 道路管理者以外の主体が設置する「自転車及び自動二輪車の駐車の用に供する施設」を占用物件として追加、「路上自転車・自動二輪車駐車場設置指針」を策定 ⇒ 道路管理者以外の放置自転車対策を促進
平成20年(2008年)	全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定 ・ 自転車空間の整備を推進（ 自転車レーンの設置等 ）
平成24年(2012年)	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 策定 ・ 自転車通行空間のネットワーク化（連続性の確保）を促進 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン 策定 ・ 駅周辺及び中心市街地の自転車等駐車場整備の方策を示す
平成28年(2016年)	自転車活用推進法 成立 自転車に関する初の理念法
平成29年(2017年)	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 自転車活用推進法 施行 ・ 自転車活用推進本部の設置、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進
平成30年(2018年)	自転車活用推進計画 閣議決定 ・ 上記法第9条に基づく基本計画
令和3年(2021年)	第2次自転車活用推進計画 閣議決定 ・ 持続可能な社会の実現に向けた自転車活用の一層の推進 ⇒ 都道府県、市町村は本計画を勘案し、 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を定めるよう努めることを条文化

（出典）国土交通省他の公表資料及び各法令等

② 補助・助成制度

自転車に関する補助・助成制度は、国・地方公共団体により、施策展開への課題や地域の実情に応じて様々な事項を対象として導入されている。補助・助成制度ごとに項目と実施している地方公共団体及びその内容を一覧としたものを図表 1-2 に示す。また、一覧には施策内に自転車関連事業が対象として含まれている助成制度も示している。なお、各情報はインターネットでの検索により把握することができた補助・助成制度を記載しており、すべての地方公共団体の取組を網羅していない点に留意いただきたい。

図表 1-2 自転車に関する補助・助成制度

【施設整備やイベント等への補助の一覧】

項目	実施地方公共団体	内容
多様なモビリティ導入支援事業費補助	北海道経済産業局	交通ルール等の再教育及び安全講習会、IoT端末を搭載した電動アシスト自転車の貸出、利用者の行動範囲等のデータ収集等、電動アシスト自転車の貸出等に関わる費用の補助
サイクルステーション等の整備支援事業補助	茨城県、福岡県	飲食・お土産購入、地域情報の入手、駐車場等が可能であり、サイクリストにとって必要な設備（シャワー・更衣室等）を有するサイクルステーションの整備に要する費用の一部を補助
サイクリングイベント等実施支援事業補助金	和歌山県	自転車を利用したイベント及びツアー事業に関わる費用の補助
大規模周遊自転車イベント運営補助	鳥取市	多数の参加者が鳥取市及び周辺町を跨いだ長距離を自転車で周遊し、豊かな自然景観や地元の特産品を楽しむための官民が連携するイベントを開催する事業に関わる費用の補助
レンタサイクル費用助成	愛媛県	しまなみ海道自転車道を利用する修学旅行を対象にレンタサイクル代への助成
サイクルツーリズム費用の補助	佐賀県	サイクルツーリズムの推進に取り組む事業者等に対して事業に要する費用の一部を補助
自転車用駐車場の整備補助	川口市、松戸市、目黒区、足立区、江東区、大田区 杉並区、横浜市、川崎市、藤沢市、秦野市、岡山市 広島市、松山市	民間事業者が整備する自転車等の駐車場の整備費用の補助

【自転車及び関連用品購入への補助の一覧】

項目	実施地方公共団体	内容
自転車購入補助	桐生市、袋井市、伊豆市、豊橋市、蒲都市 守山市、新居浜市、宇土市	自転車（電動アシスト自転車、スポーツ用自転車等）の購入費用の一部補助【健康増進・環境】
自転車購入補助	愛川町、清川村、福井県、太田市	自転車購入費用の一部補助【通勤・通学支援】
電動アシスト自転車購入補助	豊橋市、伊勢市、新居浜市、守山市、宇土市、蟹江町	電動アシスト自転車の購入の一部補助【高齢者】
幼児同乗用自転車の購入補助	山形市、牛久市、土浦市、阿見町、つくば市、鹿沼市 足利市、桐生市、さいたま市、桶川市、熊谷市、松戸市 葛飾区、厚木市、軽井沢町、土岐市、岩倉市、伊勢市 守山市、赤穂市、橿原市、大和郡山市、葛城市、王子町	幼児2人同乗用自転車の購入費用の一部補助。チャイルドシートや幼児用ヘルメット購入も含まれる自治体もあり。【子育て支援】
ヘルメット購入補助	つくば市、大泉町、秩父市、富士見町、三芳町、坂戸市 日高市、八潮市、目黒区、豊島区、厚木市、白山市 大野市、美浜町、安城市、刈谷市、岩倉市、豊橋市 蒲都市、守山市、高石市、泉大津市、忠岡町、鳥取市 今治市、高知県、いの町	ヘルメット購入費用の一部を補助（一人あたり1個）

【自転車関連事業への助成の一覧】

項目	実施地方公共団体等	内容
固定資産税の軽減	国	一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間課税標準を価格の3/4とする特例措置
保険料補助	茨城町、富山市、焼津市、岩美町	自転車損害賠償保険の加入費用を補助
自転車施設利用料助成	東京都府中市	市内10駅の周辺に設置されている有料自転車駐車場の月ぎめ利用料（1か月・3か月・6か月）の一部（月額800円）を助成
点検・整備補助	安城市	自転車の点検及び整備、TSMARK付帯保険の費用の一部を補助
コミュニティ交通補助	川崎市	コミュニティ交通における高齢者等割引事業に必要な費用について、予算の範囲内で、補助金を交付
安全教室	愛媛県	子どもたちやその家族に自転車の正しい乗り方や楽しさを教える自転車教室等の開催に必要な経費について一部補助
自転車通勤導入支援	堺市	自転車駐車場整備事業、自転車通勤導入に関する手引き、交通安全教育教材の貸し出し

【自転車関連事業を施策の対象に含む助成制度の一覧】

項目	実施	内容
都市・地域交通戦略推進事業	国	立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、交通ターミナル戦略に位置付けられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業に対する補助
地域再生エリアマネジメント負担金制度	国	市町村が、エリアマネジメント団体が実施する地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を、その受益の限度において活動区域内の受益者（事業者）から徴収し、これをエリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度

（出典）国土交通省及び各地方公共団体ウェブサイトを基に当研究所にて作成

(2) シェアサイクルについて

① 導入状況

我が国初のシェアサイクル事業の本格導入は、2010年に富山市で開始された「アヴィレ」であり、現在富山市中心部に23か所の自転車の貸出ステーションが設置されている。また、同年に株式会社NTTドコモが札幌市にて実証試験を開始している。

そして、同社は2015年に株式会社ドコモ・バイクシェアを設立し、2016年にシェアサイクルの相互利用の実現に向けた広域実験として東京都の4区³にて「ドコモ・バイクシェア」を開始した。さらには「HELLO CYCLING」も中野区で提供を開始しており、民間事業者によるシェアサイクル事業が本格化しはじめることとなった。

このように我が国では各地での実証試験を繰り返しながら、シェアサイクルを導入する地方公共団体が増えはじめ、また普及に応じて各地での民間事業者の参入も増加している（図表1-3）。

図表 1-3 日本のシェアサイクル導入の歴史



(出典) 国土交通省シェアサイクルの在り方検討委員会資料

国土交通省が地方公共団体に実施したアンケートによると、2020年3月末時点でシェアサイクルを本格導入している都市は164都市、社会実験を実施している都市数は54都市、検討中の都市数は40都市であり、着実に普及してきている。

② サイクルポートの普及状況

サイクルポート設置数においても拡大しており、同時期では2,425箇所となっており、東京都心部等で導入後に広がりを見せている状況である。

³ 千代田区、中央区、港区、江東区の4区。

なお、都道府県ごとのサイクルポートの普及状況をウェブサイトから調査したところ、都市圏における設置数が多い一方で、普及していない県も見られる状況であった（図表 1-4）。

図表 1-4 都道府県ごとのサイクルポート設置状況（2021 年 10 月時点）⁴

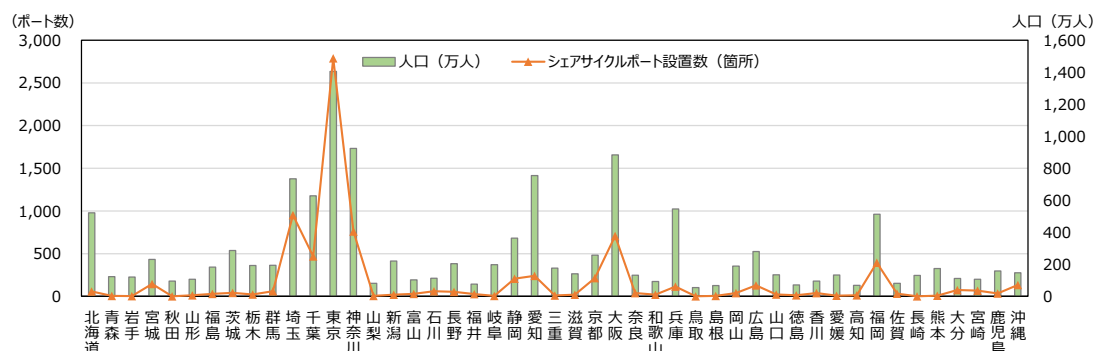
都道府県	ポ-ト数	主な事業名称 ※()内 D…ドコモ・バイクシェア、H…HELLO CYCLING、数値…ポート数
北海道	57	(porocle)ポロクル(D札幌市51)、Moecle-モエクル-(留萌市3)、COGICOGI(恵庭市3)
青森県	5	サイクルネットHIROSAKI(5)
岩手県	4	HELLO CYCLING(盛岡市4)
宮城県	146	DATE BIKE(D仙台市146)
秋田県	0	
山形県	13	酒田市観光自転車(13)
福島県	29	MOMORINシェアサイクル(福島市12)、城下町レンタサイクル(4)、COGICOGI(須賀川市実証8、檜葉町5)
東京都	2,790	ドコモ・バイクシェア(港区他908、練馬区51)、ダイチャリ(H港区他1,255)、Luup(港区他約420)、Charichari(墨田区、台東区29) COGICOGI(渋谷区他13)、ecobike(町田市他54)、PiPPA(豊島区他21)、Suicle(小金井市他4)、東村山市レンタサイクル(23) たっけー☆☆サイクル(福生市5)、がやリン(世田谷区7)
神奈川県	760	ダイチャリ(H横浜市他612)、川崎バイクシェア(D20)、横浜コミュニティサイクルbaybike(D105)、COGICOGI(鎌倉市3) ecobike(横浜市1,大和市14)、みうらレンタサイクル(5)
埼玉県	952	ダイチャリ・エコモビ・BellSharing(Hさいたま市他907)、さいたま市コミュニティサイクル(24)、PiPPA(鴻巣市5、北本市2) ワイルドナイツシェアリング(熊谷市9)、かぞ観光レンタサイクル(5)
千葉県	469	ダイチャリ(H千葉市他452)、COGICOGI(印西市2)、くるくる車らん(南房総市11)、佐倉市レンタサイクル(4)
茨城県	42	水戸レンタサイクル(2)、しもんチャリ(10)、かさまCYCLING(D5)、HELLO CYCLING(筑西市5)、つくチャリ(20)
栃木県	22	宇都宮市レンタサイクル(8)、HELLO CYCLING(日光市14)
群馬県	61	高チャリ(16)、まえばしシェアサイクルcogbe(33)、みなかみ町シェアサイクル(実証5)、桐生市レンタサイクル(7)
愛知県	240	カリテコバイク(D名古屋109)、でらチャリ(名古屋14)、Charichari(名古屋90)、安城市レンタサイクル(11) HELLO CYCLING(岡崎市16)
静岡県	207	PULCLE(H静岡市149)、ハレノヒサイクル(H三島市17、沼津市11、長泉町10)、街なかシェアサイクル(H藤枝市18)、いずべロ(2)
岐阜県	6	CHARI-KAMO(D美濃加茂市3)、養鉄トレクル(D池田町2、揖斐川町1)
新潟県	20	にいがたシェアバイク(D3)、にいがたレンタサイクル(19)、PiPPAシェアサイクル(見附市8)
富山県	30	アヴィレ(富山市23)、氷見市レンタサイクル(3)、射水市レンタサイクル(3)、ecobike(富山市1)
石川県	60	まのり(D金沢市55)、小松市レンタサイクル(3)、HELLO CYCLING(珠洲市2)
福井県	26	ふくチャリ(15)、鯖江市レンタサイクル(2)、つるがシェアサイクル(D9)
長野県	52	HELLO CYCLING(松本市26、安曇野市16)、上田市 & 千曲市広域シェアサイクル(D実証10)
山梨県	6	ぐるりん(D甲州市3)、COGICOGI(北杜市実証2)、PiPPA(大月市1)
京都府	215	HELLO CYCLING(京都市29、向日市5、長岡京市4)、COGICOGI(京都市2、亀岡市4)、PiPPA(京都市117)、KCTP(京都市9) 京都ECOトリップ(京都市3)、レンタサイクル京の楽チャリ(京都市3)、Kotobike(京都市39)
大阪府	709	HUBchari(D大阪市他288)、Luup(大阪市約145)、COGICOGI(大阪市1)、PiPPA(泉佐野市6、枚方市3) さかいコミュニティサイクル(7)、ミディコミュニティサイクル(茨木市3) HELLO CYCLING(大阪市70、堺市79、豊中市29、池田市24、吹田市35、松原市10、摂津市4、茨木市2、東大阪市3)
兵庫県	115	こうべリンクル(D17)、姫チャリ(20)、HELLO CYCLING(姫路市29、西宮市実証38、神戸市7)、神出山田自転車道シェアサイクル(4)
奈良県	40	奈良バイクシェア(D奈良市39)、PiPPA(斑鳩町1)
三重県	10	くまのレンタサイクル(6)、津市美杉白山レンタサイクル(4)
滋賀県	21	めぐりんこ(彦根市3、愛荘町2、豊郷町1、甲良町2、多賀町2)、北びわこ広域レンタサイクル(米原市2、長浜市9)
和歌山県	21	PiPPA(有田市10)、紀の川エリア観光レンタサイクル(6)、HELLO CYCLING(紀の川市5)
広島県	128	しまなみレンタサイクル(13)、広島市シェアサイクルびーすくる(D113)、COGICOGI(大崎上島町実証2)
岡山県	39	ももちチャリ(岡山市36)、矢掛町レンタサイクル(3)
山口県	23	下関市レンタサイクル(2)、ecobike(山口市実証16)、TRICYCLE(萩市5)
島根県	5	出雲市レンタサイクル(5)
鳥取県	0	
徳島県	13	PiPPA(阿南市4、海陽町6、東洋町3)
香川県	40	高松市レンタサイクル(7)、HELLO CYCLING(高松市1、小豆島32)
愛媛県	8	サンライズ糸島レンタサイクル(8)、machicaBIKE(松山市実証中止中4)
高知県	14	四万十川りんりんサイクル(9)、PiPPA(宿毛市5)
福岡県	394	Charichari(福岡市約370)、COGICOGI(福岡市5)、ecobike(宗像市19)
佐賀県	32	HELLO CYCLING(佐賀市13、鹿島市8、白石町5、太良町5)、キマチャリ(基山町1)
長崎県	0	
熊本県	9	水俣市自転車市民共同利用システム(4)、HELLO CYCLING(入吉市5)
大分県	74	おおいたサイクルシェア(D74)
宮崎県	68	PiPPA(宮崎市64、延岡市4)
鹿児島県	35	かごりん(27)、いぶりん(8)
沖縄県	133	CYCY(106)、ちゅらチャリ(D27)
計	8,143	

（出典）地方公共団体及びシェアサイクル運営事業者ウェブサイト

⁴ 各地方公共団体やシェアサイクル運営事業者のウェブサイトを参考に一覧とした。全国のすべてのシェアサイクル事業の網羅しているのではないことを留意いただきたい。

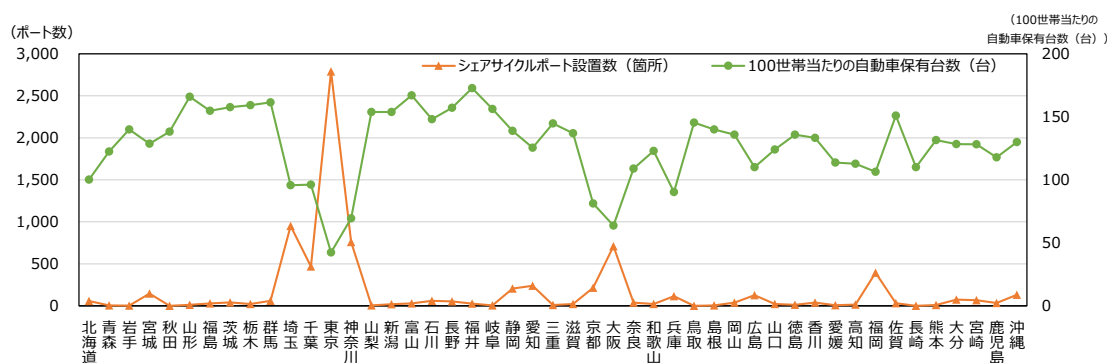
サイクルポート設置数から都道府県別のシェアサイクル普及状況を見ると、概ね人口が多い地域の設置が多いことが分かる。なお、沖縄県は観光利用を目的とした導入が進んでいることから人口に対して設置数が多い。また、自動車保有台数との関係においては、都市圏を中心として世帯当たりの自動車保有台数の少ない地域の設置数が多い（図表 1-5、1-6）。

図表 1-5 都道府県ごとのサイクルポート設置数と人口分布



（出典）総務省「令和 2 年国勢調査」及び図表 1-4 調査結果

図表 1-6 都道府県ごとのサイクルポート設置数と 100 世帯当たりの自動車保有台数



（出典）一般社団法人日本自動車整備振興会連合会ウェブサイト及び図表 1-4 調査結果

(3) 自転車通勤について

「第 2 次自転車活用推進計画」では、自転車通勤の促進が自転車の利活用に有効な方策とされており、また本部と自転車関連団体により構成される「自転車活用推進官民連携協議会（以下、「協議会」という。）」では、重要な取組の一つに「自転車通勤の拡大」を掲げ、「経費の削減」「生産性の向上」等の自転車通勤制度導入のメリットの提示や、「自転車通勤導入に関する手引き」の策定により、企業への積極的な導入支援を行っている。

そして、協議会では『「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト』という認定制度の運用により、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を発信し、自転車通勤利用の拡大推進を図っている。認定基準には「宣言企業」と「優良企業」の 2 種類があり、認定企業は協議会ウェブサイトにて紹介されている。2022 年 2 月 14 日時点では、優良企業には 2 社、宣言企業には 48 社が認定されている⁵。

⁵ 事業所単位での認定を含む。複数の事業所が認定されている場合は 1 社として合算している。

(4) サイクルツーリズムについて

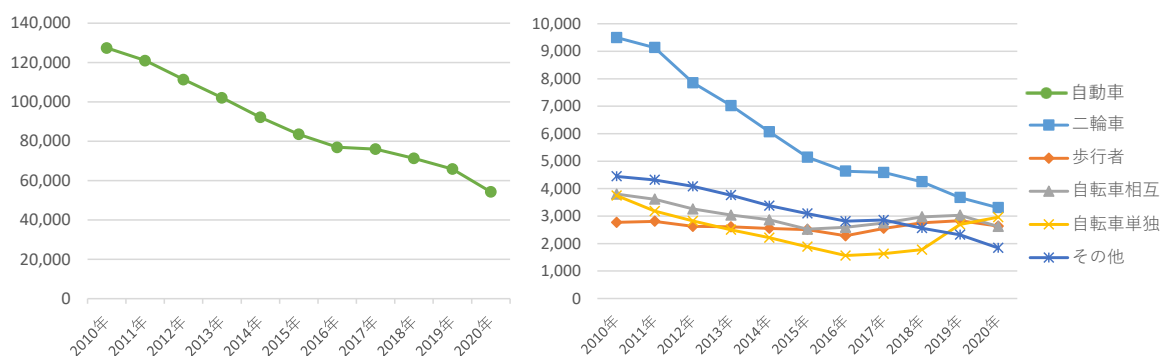
「第2次自転車活用推進計画」では、自転車の活用推進の目標として「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」を掲げ、自転車を活用した地域の活性化を図るとしており、本部により積極的な活動が行われている。そして、協議会では重点的な取組の1つに「サイクルツーリズムの推進」を掲げ、「GOOD CYCLE JAPAN」による取組を実施している。

「GOOD CYCLE JAPAN」は、官民一体となった自転車の活用への取組を呼称したものであり、専用ウェブサイトも設けられている。取組には「環境」「健康」「観光」「安全」の4つの分野での整備が推し進められ、分野ごとの具体的施策をサイト上で示している。また、サイトでは国内のサイクリングルートを都道府県ごとに紹介しており、2022年1月末時点では、31道府県で56のルートが設定・紹介されている他、「ナショナルサイクルルート⁶」の指定により、日本におけるサイクルツーリズムの強力な推進を目指している。「ナショナルサイクルルート」には、同時点で6ルートが指定され、サイト内で各ルートの概要が紹介されている。

(5) 自転車関連交通事故

次に自転車関連交通事故の状況については、自転車乗用者の相手当事者別交通事故件数は「自動車」や「二輪車」との事故件数が年々減少傾向にあるものの、近年は「自転車単独」の事故件数が増加傾向にある（図表1-7）。また、自転車乗用中の年齢階層別死傷者数は「16～19歳」「75歳以上」の件数が多くなっている（図表1-8）。

図表 1-7 自転車乗用者の相手当事者別事故件数の推移⁷

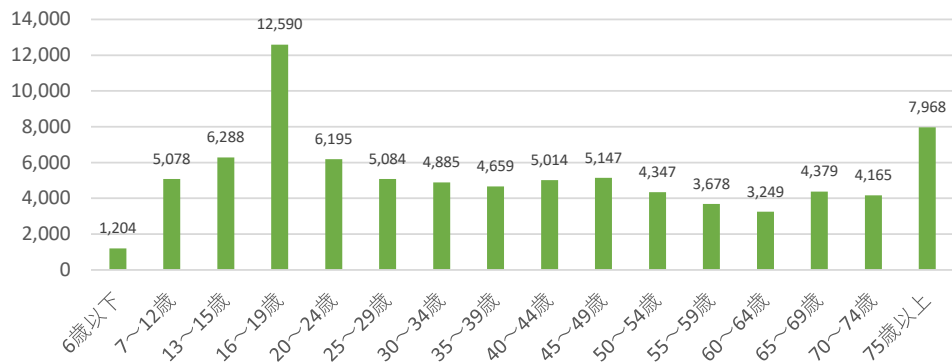


（出典）警視庁「自転車関連交通事故の状況」

⁶ 自転車活用推進本部により2019年9月に創設された「ナショナルサイクルルート制度」に基づき設置された「ナショナルサイクルルート審査委員会」による審査にて指定される。

⁷ 自転車が第1・第2当事者となった事故を計上している。

図表 1-8 自転車乗用中の年齢階層別死傷者数（2018 年）



（出典）公益財団法人交通事故総合分析センター「交通事故統計年報（平成 30 年版）」

前述の状況を受けて、本部では 2019 年に「自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会」を実施し、地方公共団体に対する条例等による自転車賠償責任保険等への加入義務付けの要請や、標準条例の作成と地方公共団体への周知についての議論を行っており、協議会や各地方公共団体等と連携による加入促進の活動の結果、2021 年 10 月時点での地方公共団体の条例の制定状況は、義務化条例制定が 23 都府県、努力義務条例制定が 11 道県となっている。

2. 企業・団体への調査

国内における自転車の利活用の促進に向けた状況と課題の把握及び優良事例・先行的事例を把握することを目的として、以下の企業・団体に対する取材を実施した。

取材題目	取材先	取材方法
シェアサイクル	ハレノヒサイクル（加和太建設株式会社）	オンライン取材
	HUBchari（NPO 法人 Homedoor）	メールによる調査
	一般社団法人日本シェアサイクル協会（JSCA）	オンライン取材
自転車通勤	加和太建設株式会社	オンライン取材
	旭建設株式会社	オンライン取材
	日本電子株式会社	訪問取材
	株式会社保健同人社	オンライン取材
サイクルツーリズム	一般社団法人しまなみジャパン	オンライン取材
	石川県	オンライン取材
	株式会社ルーツ・スポーツ・ジャパン	訪問取材
全般	公益財団法人日本サイクリング協会（JCA）	訪問取材
	一般社団法人グッド・チャリズム宣言プロジェクト	訪問取材
	一般財団法人自転車普及協会	訪問取材

各企業・団体への取材にていただいた貴重な意見等のうち、各題目についての課題と対応策の考察に当たって参考とした取材内容を以下に示す。

(1) 「シェアサイクル」

- ・自治体による支援に対する格差を感じている。自治体ごとの要望も異なる。(ハレノヒサイクル)
- ・自治体の支援なくして事業の拡大は難しく、まずは実績を作ることで、今後自治体を巻き込んでいくことを目指す。(ハレノヒサイクル)
- ・事業エリアは自転車走行に快適な環境とは言えず、自転車が安全に走行できる空間整備を望んでいる。(ハレノヒサイクル)
- ・自治体ごとの環境整備ではなく、地域が一体となった整備を望む。(ハレノヒサイクル)
- ・シェアサイクル利用拡大するために他の公共交通機関との連携も有効だと考えている。既存の交通経路案内との連携も有効。(ハレノヒサイクル)
- ・自治体には道路拡幅による自転車通行帯の確保が困難な道路への代替策の検討を望む。(ハレノヒサイクル)
- ・事業開始当初は、シェアサイクル事業の公共交通としての側面から、他の自治体では行政主導で運営していることが多く、民間団体が自主財源で実施しているという例もほとんどなかったことからなかなか運営が軌道に乗らなかった。(HUBchari)
- ・事業開始当初は自治体の支援が受けられずポート設置に苦慮しており、ポート設置数の拡大には民間企業からの設置場所の提供の効果が大きい。(HUBchari)
- ・シェアサイクル事業は事業収入のみでの採算確保は難しく、海外では主流である広告収入を得ながらの運営でないと厳しい。(JSCA)
- ・現状では事業開始 5～6 年は採算確保が厳しい。ドコモ・バイクシェアが昨年度やっと単年度黒字化を達成した状況である。(JSCA)
- ・利用者確保のためには、利便性向上に向けてポート設置密度を高めることが必要。パリの 300m 間隔のポート設置が好事例である。(JSCA)
- ・広域的な普及には民間事業者の参入が不可欠であるが、現状では採算性が厳しいことから、設備投資への支援や運営資金の助成が必要。(JSCA)

(2) 「自転車通勤」

- ・利用者へ効果は測定できていないが、気持ちよく通勤できているといったプラスの意見が多い。(加和太建設)
- ・「宣言企業」に認定されたことで、取材等が増え広告効果があり、採用応募者の増加に寄与している。(加和太建設)
- ・バス等への自転車の乗り入れ等、他の公共交通機関との連携できれば、自転車通勤拡大に有効と考えている。(加和太建設)
- ・安全教育は、社員が資料を作成し講義を行っている。(旭建設)
- ・ハード面について、自転車の走行環境整備や他の交通機関との接続があまり進んでいないと感じている。(旭建設)
- ・地元警察署の担当者の積極的取組もあって、優良企業認定への取組を開始。(日本電子)
- ・優良企業認定以降、世間からの注目度が増し、自転車通勤に関する取材が増えた。(日本電子)
- ・会社近辺は工業地域であり、トラック等の大型車両が多いため、自転車走行時は危険を感じることも多く、自転車専用道路の整備拡大を望む。(日本電子)
- ・社員に対する自転車通勤の健康面での評価については特に実施しておらず、また自転車通勤はかねてより行っているため評価が難しいと感じている。(日本電子)
- ・感染拡大防止対策として、在宅勤務の導入は時間を要することから、すぐに取り組める方策として自転車通勤を導入した。(保健同人社)
- ・自転車通勤推進宣言企業認定後は当社ウェブサイトの閲覧数が増加し、一定の広告効果があったことを感じている。(保健同人社)
- ・安全教育に参考となるような資料が少なく、国や自治体から安全教育関連の情報提供があると助かる。(保健同人社)
- ・自転車走行空間が狭く、路上駐車も多いため歩道を走行しなければならない場面も多い。ルール・マナーの周知も十分ではない。(保健同人社)

(3) 「サイクルツーリズム」

- ・イベントには外国人観光客も多く訪れており、今般のコロナ禍が原因で集客は減少している。(しまなみジャパン)
- ・ルールやマナーを学習する機会は、小中高の各学校や免許更新時と定期的にあるが、理解度に差があり、全体的に底上げが課題である。(石川市)
- ・現在の利用者は、コアな自転車ファンが多く、ライト層の参加数増加を目指す必要がある。(石川市)
- ・サイクリングガイドの養成も行っているが、課題として地元で養成者がまだ少なく、地域のガイド養成環境が整っていない。また、ガイドを要請しても、地元でガイドが安定収入を得るだけのコンテンツが整備されていないのも問題である。せめて副業レベルでの収入を得られる環境が必要。(ルーツ・スポーツ・ジャパン)
- ・自治体と地元民間企業（商店等）の連携不足により、サイクリストの参加・消費活動と地元民間企業の間に認知・理解のミスマッチが起こっているケースもある。(ルーツ・スポーツ・ジャパン)

(4) 「全般」

- ・自転車利用者のルール遵守、マナー向上は必須であり、先決だと考えている。(JCA)
- ・運転免許保持者への再教育により自転車と共生する運転を周知、道交法の理解向上が必要。(JCA)
- ・健康寿命を延ばすには自転車は最適であり、活用方策を見つけることが重要である。(JCA)
- ・アフターコロナのインバウンド回復を見据えて、サイクリングガイドを職業化し、養成することが必要。(JCA)
- ・警察の取り締まりの強化が望まれるところではあるが、やはりサイクリストのマナーアップが一番好ましい。(グッド・チャリズム宣言プロジェクト)
- ・幼少期から自転車に関する教育をしっかりと行う必要がある。(グッド・チャリズム宣言プロジェクト)
- ・自転車専用道路帯での自動車の路上駐車がが多く、都市部ではうまく機能していない箇所もある。(日本自転車普及協会)
- ・自動車の教則本には自転車関連の規則も記載しているが、内容を把握している運転手は少ない。(日本自転車普及協会)
- ・若年者への自転車安全教育が十分でないため、町単位で地域の特性に応じた教育ができるのが望ましいが、安全講習を実施する担い手確保が難しい。(日本自転車普及協会)
- ・自治体の自転車活用推進計画の策定は努力義務に留まっているが、各自治体は策定に向けて、総合計画の段階で自転車活用推進計画を意識した計画策定を図るのが重要である。(日本自転車普及協会)

3. 課題の整理と今後の対応策案

本調査における各題目に関する調査及び企業・自転車関連団体への取材結果から、今後の更なる自転車の利活用に向けた課題と、展開に向けた対応策を次のとおりとした。

(1) 「シェアサイクル」における課題と対応策案

課題① 導入地域拡大のための採算性確保

- ・採算確保には5～6年程度の期間が掛かり、投資回収への中長期的な観点が必要
- ・地方部は日常利用によるシェアサイクル普及が難しく、民間事業者の積極的参入に障壁

対策案

- ・シェアサイクル導入コストへの助成等の支援策の拡充（自転車及びポート設備）
- ・公有地の積極的無償提供、道路占用対象物件の無余地性の基準緩和の積極的活用
- ・民間企業に ESG 投資としてポート設置用地の提供を促すためのインセンティブ付与

課題② 地方公共団体同士の連携

- ・地方公共団体間で自転車移動が多い地域では、シェアサイクルの普及格差により利用が妨げられることが考えられる
- ・災害時に交通インフラ停止時の代替交通手段として活用する際、普及格差が障壁となり得る

対策案

- ・広域的なシェアサイクル普及に向けた自治体間協議会の設立

課題③ 他の公共交通機関との連携

- ・地方部での観光利用も含めたシェアサイクル事業の展開には、交通結節点へのサイクルポートを設置することにより利用者の利便性確保に努めることが必要
- ・シェアサイクルを移動手段の選択肢の一つとして世間一般に認知させるべく、交通経路検索への連携を加速させることも必要

対策案

- ・公有地の積極的無償提供、道路占用対象物件の無余地性の基準緩和の積極的活用
- ・交通経路検索サービスにシェアサイクルの交通手段としての連携を促進

課題④ 自転車の偏在への対応

- ・利用者の経路の偏りによる自転車偏在への自転車再配置コストの抑制

対策案

- ・シェアサイクル偏在解消ルートの利用者へのインセンティブ付与
- ・シェアサイクル維持管理（自転車偏在対応、設備メンテナンス）を活用した雇用創出

(2) 「自転車通勤」における課題と対応策案

課題① 環境整備へのハードル

- ・一定規模の企業は設備面の確保や制度面の素地により運用へのハードルが低いが、中小規模の企業ではハードルが高く、加えて企業立地等の外的要因も問題

対策案

- ・自転車通勤の誘因となるシェアサイクル及び周辺環境の整備

課題② 自転車通勤による企業への具体的効果の例示

- ・自転車通勤のメリットとして企業にもたらされる「生産性向上」や「健康増進」についての具体的効果の例示が少ない

対策案

- ・自転車通勤制度導入後の企業への具体的効果の調査と公表
- ・「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用した SDGs の観点からの推進

課題③ 自転車通勤利用者への教育

- ・教育資料の準備が教育担当者の大きな負担になっており、また、資料選好により企業ごとに教育格差が生じることが懸念される
- ・全社員教育実施後の新規自転車通勤利用者に対する教育の未実施も懸念される

対策案

- ・定期的な自転車安全教育用教材の作成と公表

(3) 「サイクルツーリズム」における課題と対応策案

課題① 幅広い利用者層の獲得

- ・サイクルツーリストはコアな利用者層が多く、家族同士等のライト層の利用が少ない

対策案

- ・スマートフォンアプリを活用したサイクルツーリズム振興

課題② 持続的な利用者確保

- ・持続的なイベント開催に向けた安定した予算の確保に向けた取組
- ・イベント開催時の官民の連携不足による利用者とのミスマッチ

対策案

- ・積極的な官民連携強化による地域振興

課題③ サイクリングガイドの担い手不足

- ・コロナ禍収束後の観光復興時のサイクリングガイドの担い手不足への懸念
- ・ライト層が安心して利用できる環境維持への懸念

対策案

- ・安定利用のために修学旅行等へサイクルツーリズムを組み入れ
- ・サイクルツーリング用音声ガイド機能サービスの普及

(4) 各題目に共通する課題と対応策案

課題① 安全マナー・ルールの周知

- ・自転車利用までの規律が存在せず、安全面に関する個々の利用者の認識度や地域差が著しい
- ・自動車ドライバーへの自転車の走行ルールの周知も十分ではない

対策案

- ・学校での交通安全教育の活用による自転車事故の多い高校生（16～19歳）を中心とした学生への自転車の安全マナー・ルールの浸透
- ・自動車運転免許取得時及び更新時の自転車走行のルールの周知徹底

課題② 自転車走行空間の整備

- ・走行自転車台数の多い生活道路に対する自転車走行空間の整備が十分ではない
- ・地方公共団体ごとの整備により、整備状況の地域差が著しい

対策案

- ・行政区分によらない広域的な自転車走行空間の整備
- ・利用者からの危険箇所等の意見を適時把握し、自転車走行空間整備への反映

4. その他自転車利活用に向けた包括的視点

現在国で実施されている政策や、社会情勢に対する自転車の利活用の可能性について考察を行った。以下に概要を示す。

(1) 地域包括ケアシステムへの利活用

厚生労働省では、高齢者の尊厳の保持と自立生活の支援の目的の下、可能な限り住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、地域の包括的な支援・サービス提供体制である「地域包括ケアシステム」の構築を推進している。

地域包括ケアシステムの構造のうち、「介護予防」に対しては、スポーツ・趣味関係のグループ等への社会参加の割合が高いほど、転倒や認知症、「うつ」のリスクが低い傾向⁸にあるとのデータから、これらの実施を推奨している。宇都宮市の事例⁹等からも、介護予防という観点からの自転車の活用が

⁸ 厚生労働省の第113回社会保障審議会医療保険部会の資料において、日本老年学的評価研究が実施した調査データを基に言及している。

⁹ 宇都宮市の介護予防事業である「いきいき健康自転車教室」では、ストレッチ運動のほか、自転車に乗るために必要なトレーニングや、自転車コース内での自転車の運転を実施しており、事業内で自転車を活用している。

十分可能であると考える。

利活用案

- ・コミュニティ活動や介護施設レクリエーションでの活用
 - ・徒歩や自動車に代替するフレキシブルな移動手段として活用
 - ・高齢ドライバーの運転事故への対策として活用¹⁰
- ※安全面から、高齢者向けの電動アシスト三輪自転車、「こげーる¹¹」、タンDEM自転車を普及

課題検討事項と対策案

- ・課題①：事業者の自転車購入費用の確保
対策案：地方自治体による購入補助制度の創設、事業者による制定済の制度の活用
- ・課題②：走行経路や走行環境への安全面での懸念
対策案：GPS トラッカーの活用、高齢者の走行を前提とした自転車専用道路の整備

(2) 脱炭素社会への利活用

「国・地方脱炭素実現会議」により示されている「地域脱炭素ロードマップ」において、脱炭素の基盤となる重点対策として、「コンパクト・プラス・ネットワーク¹²等による脱炭素型まちづくり」が掲げられている。本対策では、公共交通の脱炭素化と更なる利用促進への創意工夫の例として、LRTやEVバスの活用、駅前のトランジットモール化と合わせて、駐車場配置適正化区間の導入に伴うシェアサイクル等の活用が示されている。また、「第2次自転車活用推進計画」においても、脱炭素化による良好な都市環境の形成を図るとしており、自転車の利活用は脱炭素社会実現に向けて一層の推進を図るべき事項であると言える。

利活用案

- ・地方公共団体の自転車活用推進計画に交通分担率の目標数値¹³を設定し、目標達成を具体化
- ・地方公共団体の策定する立地適正化計画¹⁴への自転車利活用の明文化
- ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向けた自転車の効果的な活用を検討

課題検討事項と対策案

- ・課題①：公共交通機関におけるLRTの導入や「グリーンスローモビリティ¹⁵」の活用等がその中心であり、環境省による二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金における「地域の脱炭素交通モデル構築支援事業¹⁶」の対象には自転車関連整備事業は含まれていない。

対策案：自転車の利活用による脱炭素化推進の支援を目的とした支援事業の整備

¹⁰ 豊橋市では、「高齢者運転免許証自主返納 電動アシスト自転車購入補助金制度」により、運転免許証を自主返納した高齢者に対して電動アシスト自転車の購入補助を行っている。

¹¹ 株式会社サギサカが販売している高齢者向け自転車。

¹² 人口減少により医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となることで、徒歩や公共交通による日常生活を営むことも困難となる恐れがあることから、生活サービス機能と住居を集約・誘導し人口を集積するコンパクトシティの考え方と、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再構築というネットワークの考え方を合わせた手法。

¹³ 宇都宮市の「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」では、施策それぞれに成果指標を定めている他、計画全体に関わる成果指標として自転車の交通分担率の数値目標を設定している。

¹⁴ 居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版。

¹⁵ 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

¹⁶ 直近の2021年に実施されている支援事業は、「自動車CASE活用による脱炭素型地域交通モデル構築支援事業」であり、自動車が支援の対象となっている。

おわりに

本調査では自転車の利活用推進に関して、「シェアサイクル」「自転車通勤」「サイクルツーリズム」を中心として各題目についての現況を整理しつつ、石川県、自転車関連団体及び民間企業に対して取材を実施し、そこから得られた知見や各取材先からの意見を基に、それぞれの課題及び対応策を示した。

2017年の自転車に関する初の理念法である「自転車活用推進法」の施行後、同法に基づき定められた「自転車活用推進計画」による自転車活用の推進は社会的な広がりを見せており、今日の脱炭素化や新型コロナウイルス感染症の拡大、健康志向への取組といった国内の情勢も相まって、各題目は自転車の利活用に向けた可能性を多分に内包していることを確認した。

「シェアサイクル」は、都市圏を中心として近年全国的な普及が本格化している一方で、地方部では日常利用を想定した普及は難しいことが推察され、他の公共交通機関と連携を前提とした普及に向けて、シェアサイクル事業者への国・地方公共団体の支援を拡大し、利用者の利便性向上に努める必要があることを確認した。

「自転車通勤」は、自転車活用推進官民連携協議会に代表される官民が一体となった取組の効果や、感染症予防の観点からその需要が高まっている一方、企業への導入については、企業規模や実務担当者への負担等の内的要因や企業立地等の外的要因が妨げとなっており、国や地方公共団体による継続的な環境整備及び関連データの提供が必要であることを確認した。

「サイクルツーリズム」は、各地方公共団体が主体となって地域の特性に応じたサイクリングルートの設定によりその普及が図られ、また民間レベルでも幅広い利用者の獲得に向けた先進的な取組が実施されていたが、ライト層の利用者の獲得やサイクリングガイドの担い手不足等の問題を抱えており、これらに対する各法人の有効な取組を広く共有し、関係者が一体となってサイクルツーリズム振興を推進していく必要があることを確認した。

そして、各方面への取材から、各題目の共通の課題として自転車利用者や自動車ドライバーの安全マナー・ルールの認知度に差があることや、自転車走行空間の整備状況の地域差に対する安全な走行環境の構築に向け、広域連携による自転車関連施策の一層の推進が必要であることを確認した。

本調査が自転車の利活用に向けた更なる推進の参考となることを期待する。

以上