

第2章 自転車を取り巻く現状・環境

2.1 自転車に関する全国的な動向

(1) 自転車利用の状況

近年、全国の自転車保有台数および販売台数は横ばい傾向にありますが、どちらも2019年以降は微増しています。また、電動アシスト自転車の販売台数は右肩上がりで推移しています。



図 自転車保有台数の推移

※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

出典：国土交通省（自転車活用推進の取組状況および次期自転車活用推進計画の検討状況について）

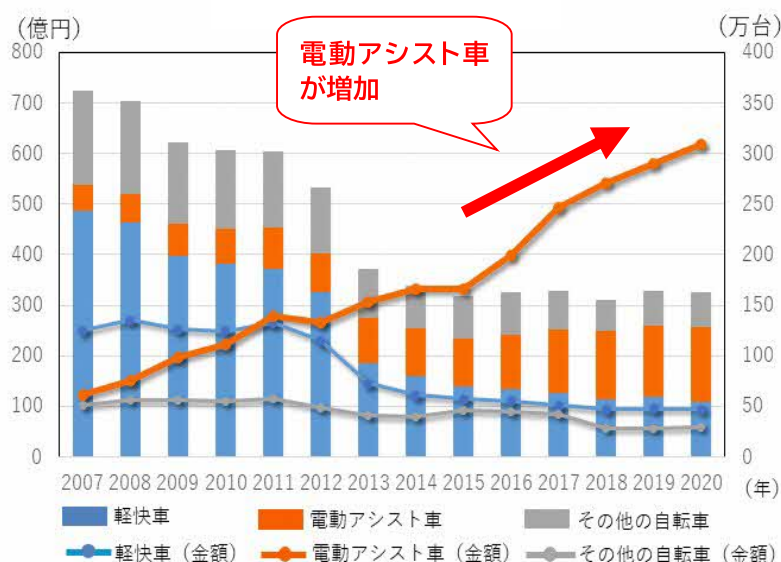


図 自転車販売台数・金額の推移

出典：経済産業省HP（電動アシスト車が牽引、堅調な自転車産業）

(2) シェアサイクルの導入状況

近年ではシェアサイクルを導入する都市が急増しており、令和4年度末時点で305都市が導入済みとなっています。

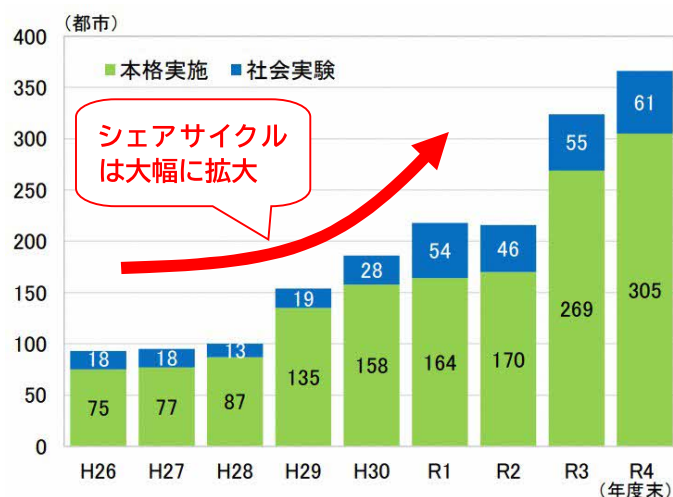


図 シェアサイクルの導入推移(全国)

出典：国土交通省 都市局 街路交通施設課（公共交通とシェアサイクル）

(3) 環境への影響

家庭からのCO₂（二酸化炭素）排出量は、自動車が約2割を占めています。自転車はCO₂や大気汚染物質も排出しない環境にやさしい移動手段として注目されています。

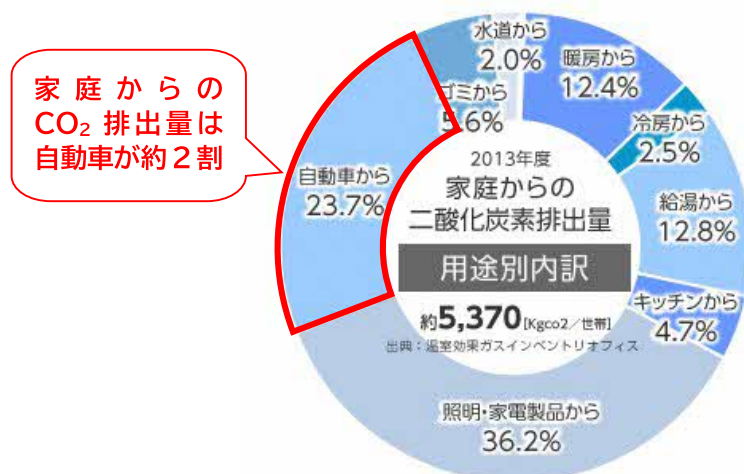
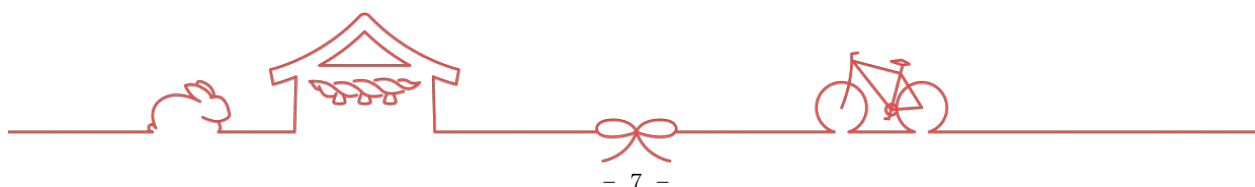


図 家庭からの二酸化炭素排出量(2013年度)

出典：内閣府大臣官房政府（広報室政府広報オンライン）



(4) 自転車の特性・メリット

① 移動距離と所要時間の関係

自転車は、約500mから5km弱の近・中距離の移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

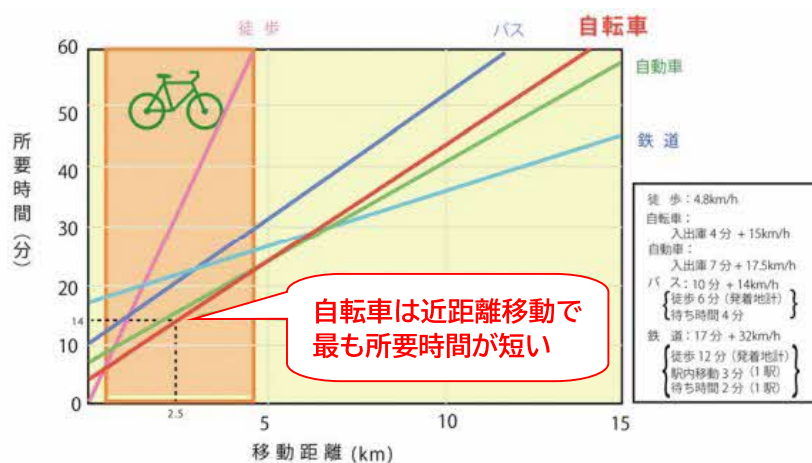
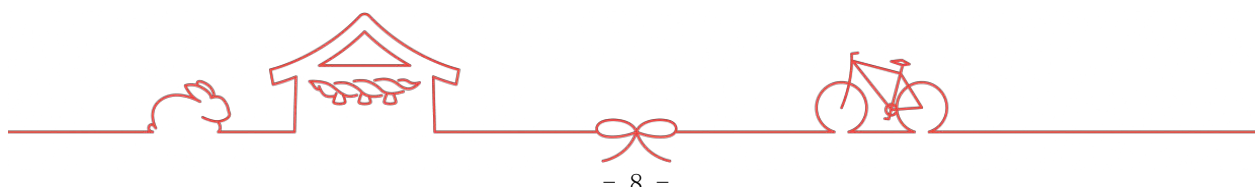


図 交通手段別の移動距離と所要時間

出典：自転車通勤導入に関する手引き（R1.5 自転車活用推進官民連携協議会）



② 自転車利用と疾患予防の関係性

自転車を組み合わせて通勤している人は、心臓疾患やがんの発症リスクが低く、活動的に身体を動かす習慣が疾患予防につながっています。

なお、出雲市の死因は、「がん」と「心疾患」が上位にあり、約8割を占めています。

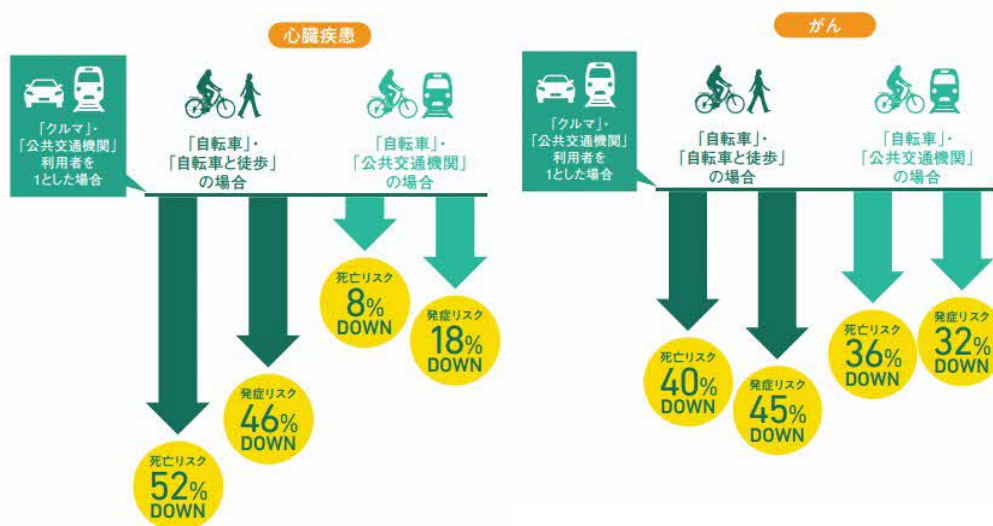


図 心臓疾患・がんによる死亡／発症リスク

出典：株式会社シマノ（Cyclingood）

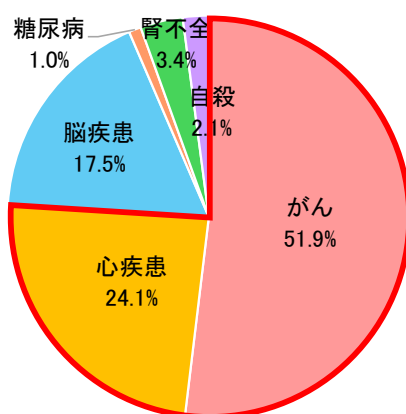


図 出雲市の死因(R4)

出典：出雲市国民健康保険 第3期データヘルス計画R6.3

③ 自転車通勤による気分・労働生産性の変化

自転車通勤をすることで前向きな気持ちになる、メンタルヘルスへの効果があります。

また、2か月間の自転車通勤の前後に、労働生産性の向上に寄与する4項目の調査をしたところ、すべての項目で上昇が見られ、仕事を円滑かつ効率的に推進する効果も明らかになっています。

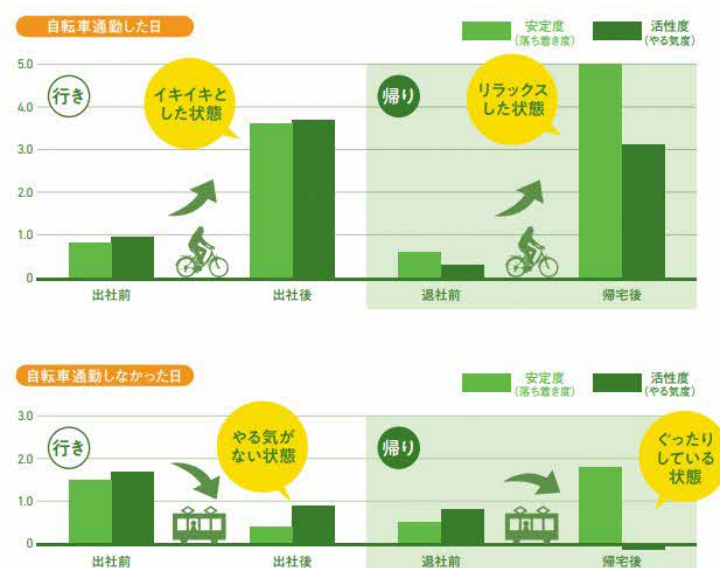
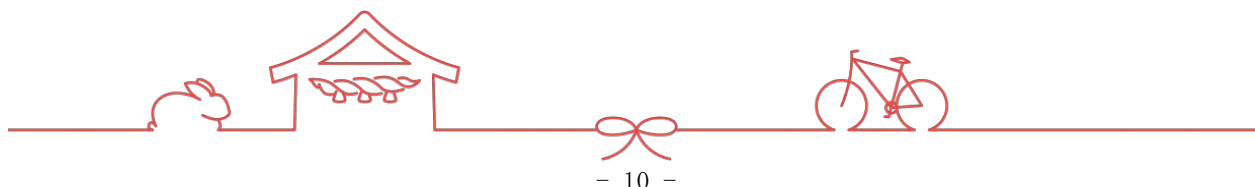


図 自転車通勤による気分・情動の変化



図 自転車通勤による労働生産性の変化

出典：株式会社シマノ（Cyclingood）



(5) ナショナルサイクルルート

① ナショナルサイクルルートの取組

ナショナルサイクルルートは、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムを推進し、日本における新たな観光価値の創造、地域の創生を図るために創設された制度です。

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを「ナショナルサイクルルート」として、国が指定します。現在、全国で6地域が一定の条件を満たしており、ナショナルサイクルルートに指定されています。

NATIONAL CYCLE ROUTE
ナショナルサイクルルート

ナショナルサイクルルートは、ルートの魅力や自転車の走行環境、サイクリストの受入環境などが高い水準にあるサイクルルートとして国が指定したものです。サイクルツーリズムを活かした新たな観光価値の創造や地域の魅力向上に繋がる取組が各ルートで進められています。

① トカプチ400 (北海道) 	② つくば霞ヶ浦りんりんロード (茨城県)
③ 太平洋岸自転車道 (千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県) 	④ 富山湾岸サイクリングコース (富山県)
⑤ ビワイチ (滋賀県) 	⑥ しまなみ海道サイクリングロード (広島県、愛媛県)

GOOD CYCLE JAPAN

表 ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件	
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること	
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること	 走行環境の整備
受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること いつでも休憩できる環境を備えていること ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること	 受入環境の整備 (ゲートウェイ)  受入環境の整備 (サイクリスト専用ホテル)
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること	
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること	

出典：ナショナルサイクルルートHP（国土交通省）

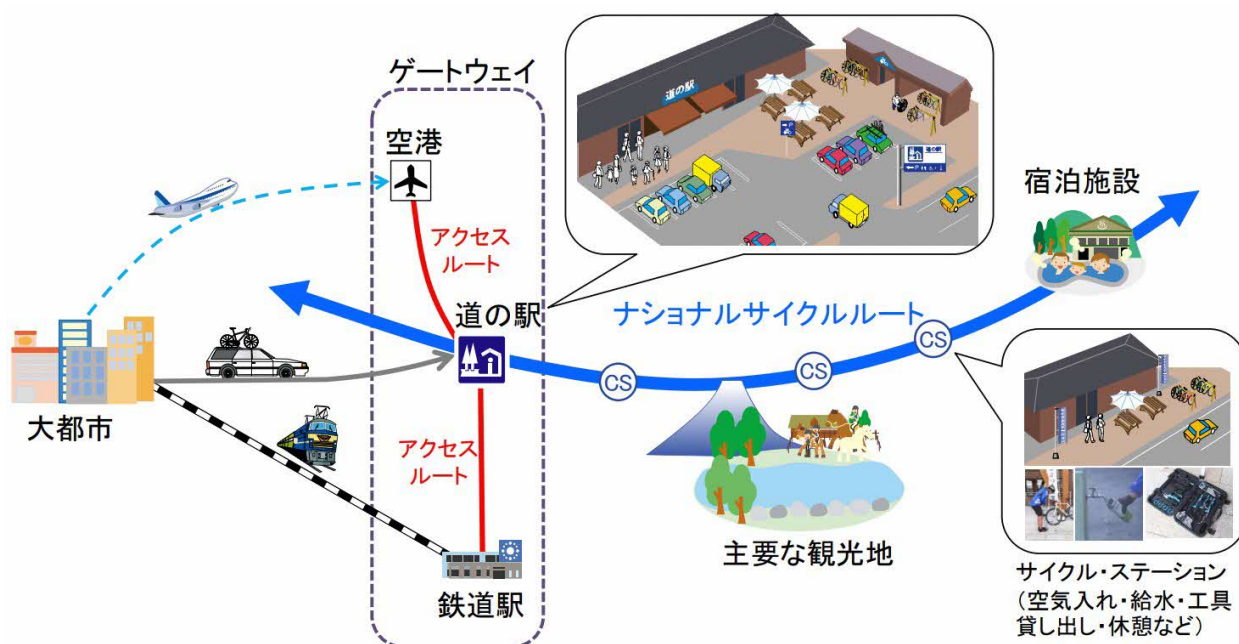


図 ナショナルサイクルルートのルート設定イメージ

出典：ナショナルサイクルルートHP（国土交通省）

② しまなみ海道レンタサイクル利用実績

ナショナルサイクルルートの一つであるしまなみ海道サイクリングロードでは、県外・国外からの多くのサイクリストで賑わっており、レンタサイクルも10万台/年を超える利用があります。

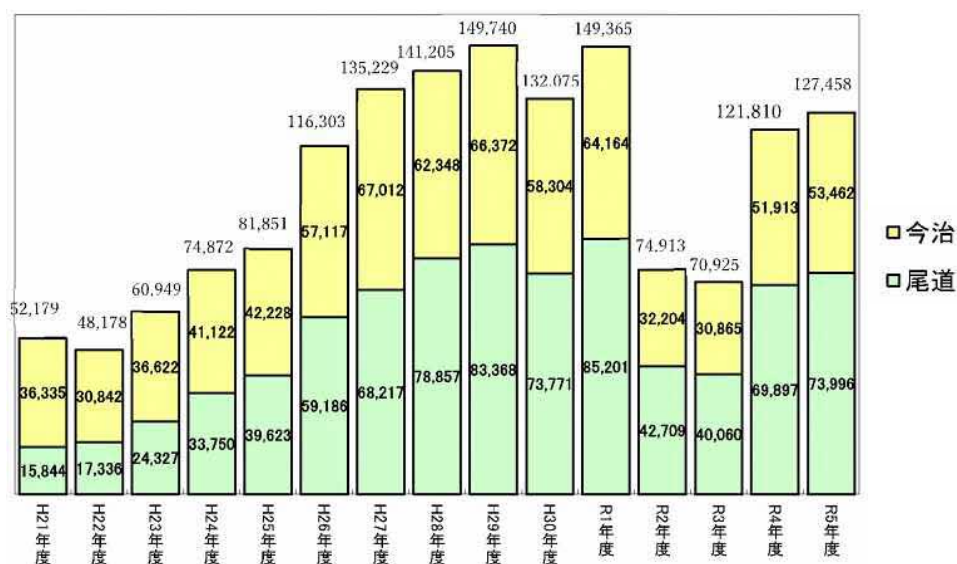


図 レンタサイクル利用実績の推移

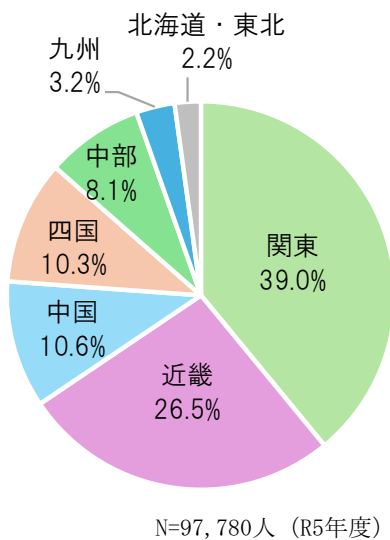


図 レンタサイクル利用者(国内居住者)

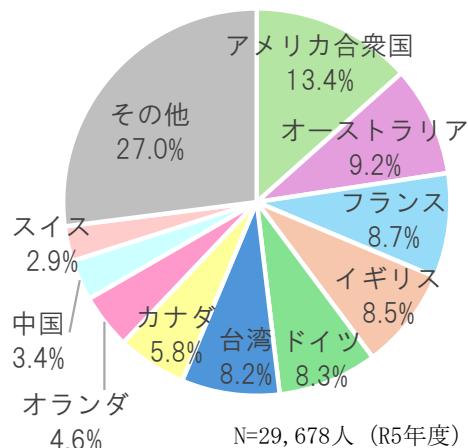


図 レンタサイクル利用者(国外居住者)

出典：観光庁ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001769375.pdf>) を加工して作成



(6) 自転車事故

① 事故件数

全国の自転車関連事故件数は減少傾向にある一方、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は近年増加傾向にあります。



図 自転車関連事故件数の推移

※自転車乗用車が第1当事者・第2当事者となった事故を計上。ただし、自転車相互事故は1件として計上。

出典：警視庁HP（自転車関連交通事故の状況）

② 交通違反件数

全国的に自転車の取締りを強化していることもあり、自転車の違反摘発件数は年々増加し、令和5年では4万件を超えています。

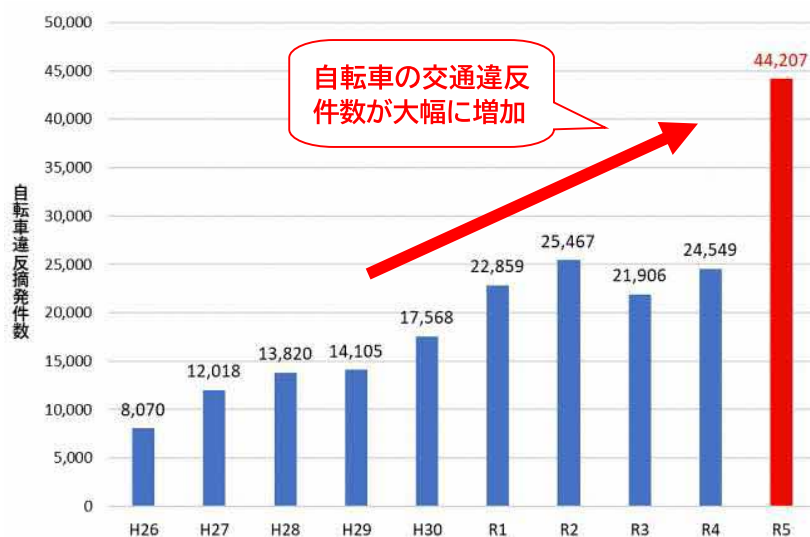


図 自転車による交通違反件数

出典：警視庁HP（自転車の交通指導取締り状況）



③ 道路交通法改正

令和6年11月1日から改正道路交通法が施行され、自転車の酒気帯び運転や、自転車運転中に携帯電話を使用する行為（ながらスマホ）等が禁止されて罰則の対象となりました。



図 酒気帯び運転等の禁止

出典：警視庁HP（自転車に関する道路交通法の改正について）

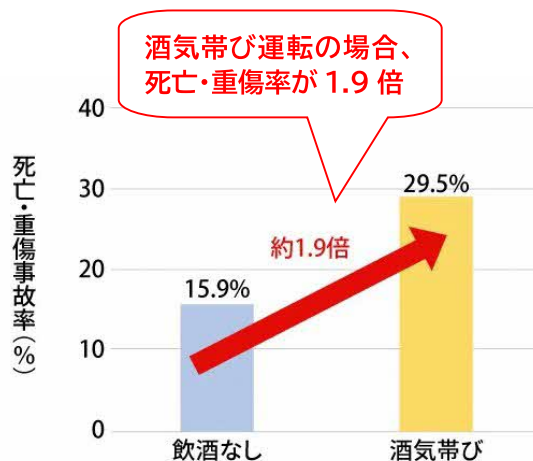


図 自転車（第1当事者）の交通事故における死亡・重傷事故率(H26 から R5 の累計)

出典：政府広報オンライン



図 ながらスマホの禁止

出典：警視庁HP（自転車に関する道路交通法の改正について）



図 自転車（第1当事者）の運転者が携帯電話等使用の状態であった場合の交通事故件数の推移

出典：政府広報オンライン