

第3回自転車活用の推進に向けた有識者会議

# 自転車の活用推進に関する目標



# 法の基本理念及び自転車を巡る現状と目標の整理



法の目的・基本理念	自転車を巡る現状	計画の目標
<p><b>【法の目的】</b>            自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題</p> <p><b>【基本理念】</b>            ●自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。            ●自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。</p>	<p><b>【環境】</b>            ●家庭から排出されるCO<sub>2</sub>の約3割が自動車から排出されており、地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要。            ●自動車による移動は一人での利用が約8割を占め、約4割が5kmまでの移動であり、これらの自転車利用への転換を図ることが、渋滞対策となる可能性。            ●平成19年～平成29年の10年間で自転車乗用中の事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は、約1割の減少に留まる。            ●これまで長らく、自転車通行空間は歩道上での整備が中心。歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間は、断片的な整備に留まっている。            ●コンパクトシティの形成等を進める上で、環境にやさしく、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が重要な役割。</p> <p><b>【高齢化・人口減少】</b>            ●全国の自転車の交通手段分担率は微減傾向。都市によるばらつきが大きい。地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。通学利用の多い未成年では高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向。            ●過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加。地域を支える交通手段として、自転車の役割が拡大する可能性。</p> <p><b>【健康・スポーツ】</b>            ●糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等数は年々増加。生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するために、サイクリング等による効果的な運動が重要。            ●子どもの基礎的運動能力は依然として低い状況にあり、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著。</p> <p><b>【観光】</b>            ●「モノ消費」から、体験型観光の「コト消費」への消費スタイルのシフト等、訪日外国人旅行者のニーズが変化。            ●訪日外国人旅行者数は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中。インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望。            ●サイクリストの走行ニーズが高い地域やルートにおいて、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、サイクリング環境に課題。</p> <p><b>【安全・安心】</b>            ●平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準。            ●自転車に関係する製品事故は、製品と利用者の双方に問題がある場合等複合的な原因で発生。            ●東日本大震災において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等、災害時における移動手段として自転車が活躍。</p>	<p><b>【目標1】</b>            自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p><b>【目標2】</b>            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</p> <p><b>【目標3】</b>            サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p><b>【目標4】</b>            自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>

# 自転車の活用推進に関する目標(案)



## 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

### 趣旨

- コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境を形成。
- このため、自転車を公共交通と対等なモビリティと位置付けた上で、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し、公共交通との組み合わせを含め、自転車利用を促進。
- また、自転車を地域を支える必要最小限の移動手段ととらえ、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子育て世代から高齢者に至るまで、誰もが目的に合った自転車を無理なく安全に利用できる環境を創出。

### 基本方針

- ①自転車専用道路等の整備
- ②路外駐車場の整備等
- ③シェアサイクル施設の整備
- ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑪公共交通機関との連携の促進
- ⑮その他特に必要な施策

## 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

### 趣旨

- 自転車について、競技スポーツや、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、健康寿命の延伸を目指す。
- このため、まちづくりの取り組みと連携して、地域住民の日常の身体活動量の増加・底上げを図ることにより、生活習慣病や寝たきりの予防、地域住民のQOL(暮らしの質)の向上等を図る。
- また、体力の向上や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を創出。

### 基本方針

- ④自転車競技施設の整備
- ⑨国民の健康の保持増進
- ⑩青少年の体力の向上

## 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

### 趣旨

- 自転車を楽しむ、あるいは自転車で楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、魅せる自転車競技の誘致・開催等を通じた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目指す。
- 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、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境を創出。
- また、地域間の連携と、国内外への戦略的なプロモーションにより、国内外のサイクリストの全国津々浦々への誘客を図る。

### 基本方針

- ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

### 趣旨

- 自転車利用者が、交通ルールの遵守を徹底し、歩行者へ思いやりをもって運転することが重要。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し、自転車交通事故ゼロの社会を目指すとともに、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等により、安全で安心な社会の実現を目指す。
- このため、自転車に関する交通安全教育等の推進による交通事故の削減を図るとともに、自動車の製造・出荷段階、出荷後の組立・販売段階及び販売後のアスターサービス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。
- 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・安心の確保につなげられるよう、平時において自転車の活用に関する体制を構築。

### 基本方針

- ①自転車専用道路等の整備(再掲)
- ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑫災害時の有効活用体制の整備



目標	論点
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	1. <u>安全で快適な自転車利用環境の創出</u> に向けて何をすべきか 2. <u>自転車通行空間をふさぐ車両を減らす</u> には何をすべきか 3. <u>シェアサイクルの普及促進</u> には何をすべきか 4. <u>駐輪場の確保を進める</u> ために何をすべきか 5. <u>情報通信技術による自転車活用の利便性向上</u> に向けて何をすべきか 6. <u>まちづくり施策との連携</u> に向けて、どのような方策を講じるべきか
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	7. <u>サイクルスポーツの振興並びに青少年の体力の向上</u> に向けて何をすべきか 8. <u>国民の健康増進のため自転車の活用を進める</u> ために何をすべきか
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	9. <u>世界に誇るサイクリング環境の創出</u> に向け何をすべきか。また、どのように情報発信すべきか
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	10. <u>安全な自転車の供給(製造・点検整備)</u> のために何をすべきか 11. <u>全ての道路利用者に対して、互いの特性や交通ルールを理解させ、尊重させる</u> ために何をすべきか 12. <u>交通安全教育において、学校教育はどのような役割を果たす</u> べきか 13. <u>災害時に地域の安全・安心を向上させる</u> ため、どのように自転車を活用すべきか

# 自転車の活用推進に関する論点整理表



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字：有識者会議 黒字：関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>1. 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて何をすべきか</p>	<p>①自転車専用道路等の整備に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車活用推進法の基本理念にある「自転車の活用の推進が、自動車依存を低減することが、健康増進及び交通混雑緩和等、公共の利益増進に資するもの」が重要であり、フランスでは、自動車の利用を見直し、空間再配分等に取り組んで来ているが、日本でもそのような流れができてきたことは非常に良いこと（屋井座長）</li> <li>・ 停めると走るの関係性をしっかり考えて融合するべき。停める場所を考えながら走るネットワークを考えていくことが重要。これから車道を走って路外の駐輪場に入ることが基本となるが、その際に歩道を横切るようになる等、具体的に自転車がどのように利用されるか考えながら検討することが必要（久保田委員）</li> <li>・ 高齢者は歩道を通行することができるため、高齢者が増えれば歩道を通行する方が増えることも考えて施設整備を考えるべき（長嶋委員）</li> <li>・ 小規模路上駐輪施設について、通行空間等を考慮した計画的な配置検討が必要（久保田委員）</li> <li>・ 車道に安全な通行空間がないと、歩道から車道への転換が進まない</li> <li>・ 車道に通行空間の整備に必要な十分な幅員がない</li> <li>・ 歩行者の安全確保のために歩行者と自転車の分離が必要</li> <li>・ 車道通行や左側通行の周知、ドライバーへの注意喚起として、自転車専用通行帯や矢羽根設置を進めるべき</li> <li>・ 通行空間の整備・維持に対して財政的支援が必要</li> <li>・ 自動車速度抑制とセットでの通行空間整備が必要</li> <li>・ 計画検討に当たっては、通行量や事故等の十分な調査を行うことが必要</li> <li>・ 通行空間の整備にあたっては道路空間再配分や新設・改良に合わせた整備を検討するとともに、自動車の規制速度の抑制も検討することが必要</li> <li>・ 通行空間整備のための道路空間再配分は、交通渋滞、自動車側のニーズに配慮が必要</li> <li>・ 自転車の速度に応じた通行空間・通行位置の検討が必要</li> <li>・ 自転車道・歩道等の一方通行の標準化が必要、既存双方向についても交差点・切替部の設計の標準化が必要</li> <li>・ ピクトグラム、レーンの色彩等の統一、自転車利用に関する情報提供の充実が必要</li> <li>・ 自転車道を縁石等で分離すると、交差点等の分離していないところから逆走する可能性がある</li> <li>・ 自動車と自転車の並走は危険なので、物理的な分離が必要</li> <li>・ 交差点での安全かつ円滑な通行のために、信号制御の見直し、立体交差化などの通行環境改善が必要。</li> <li>・ バス停、パーキングメーター、駐車場出入口等の通行空間の安全対策が必要</li> <li>・ トンネル・橋等の走行危険箇所について、自転車歩行者道等の設置や、看板表示、迂回路設定等の安全対策が必要</li> <li>・ 生活道路内の歩行者・自転車優先の規制が必要</li> <li>・ 自転車ネットワーク計画の策定が必要であり、ネットワーク計画策定にあたり財政的支援や手引きなどが必要</li> <li>・ ネットワーク路線の選定にあたり交通管理者との調整、また複数の自治体にまたがる場合の調整等において、ガイドラインの考え方の徹底とともに、統一的な考え方の下で検討を行うことが必要</li> <li>・ 通行空間やネットワークの整備にあたり、市町村の税投入に対し、市民・利用者の理解を求めながら進めることが必要</li> <li>・ 道路構造令に自転車専用通行帯の設置基準がない、ガイドラインでは幅員構成の根拠基準にならない等、制度面の見直しが必要</li> <li>・ 段差、側溝、雑草除去等、安全で走りやすい自転車通行空間の整備・維持が必要</li> <li>・ 積雪寒冷地域の冬場の通行空間の安全確保が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「自転車は、車道が原則、歩道が例外」という原則に基づき、歩行者と自転車の通行空間の分離を進めること。このため、地方自治体の策定する自転車活用推進計画においては、自転車ネットワーク計画の策定・組み込みを必須とした上で、歩道上への自転車通行空間の整備ならびに自転車に関する表示を行わないこと。</li> <li>・ 車道における自転車通行空間整備について自治体による計画・事業推進の責務を明確に示して、地方による整備の偏りを排すること。</li> <li>・ 計画において、車道に安全を確保した自転車レーンを整備して自転車通行の連続性を確保するため、国道、県道、市道、広域農林道などの道路管理者、および河川管理用通路、臨港道路などの管理者を一同に会した広域の自転車ネットワーク形成のための横断的協議機関の設置を促すこと。</li> <li>・ 法律に則って車道を通行する自転車を保護するため、可及的速やかに安全快適自転車利用環境創出ガイドラインが示す暫定整備を進める方針を計画に明記すること。その際、法定外表示の自転車通行明示の表示方法を全国的に統一し、自転車利用者の視線に無理なく捉えられるよう工夫すること。</li> <li>・ 道路改修を行う際には、暫定の車道混在や通行位置明示を自転車専用車両通行帯、さらには自転車専用道に発展させること。</li> <li>・ 都市計画道路や高規格のバイパスなどにおいても、自転車や緩速交通を前提とした新設、再整備が行われるよう計画において指示すること。</li> <li>・ 自転車用の道路標識・道路標示、信号機について設置および運用について早急に検討すること。</li> <li>・ 自転車の車道走行速度を考慮した信号現示のタイミングに変更すること。</li> <li>・ 道路管理者と交通管理者に対して、橋梁・トンネルなどを自動車専用とした場合、自転車を最小限の迂回で安全に通行できる道路環境整備を義務づけるとともに、既存の道路形状または交通規制によって自転車の通行が妨げられ、あるいは安全な通行ができない道路の調査と解決施策の検討について計画すること。</li> <li>・ 自動車と歩行者、自転車の通行が交錯する都市部において、自動車の速度と交通量を減じる施策を講ずること。</li> <li>・ 自転車を活用しやすい地図を作成するための地図データの作成計画を盛り込むこと。</li> <li>・ 自転車通行空間整備にあたって、清掃のしやすさ、マンホールのフタや排水口など障害物の処理、邪魔にならない植樹帯、無電柱化後の地上機の処理、交差点付近の死角の排除、自転車走行のしやすい滑りにくい路面舗装と表示に配慮するよう計画に明記すること</li> <li>・ 道路構造令に自転車レーンや通行位置明示を追加することを求める。</li> <li>・ 近未来に登場することが期待されている緩速交通手段を視野に、自転車の並進禁止は解除し、欧米で広く普及している BikeBox（車道の自動車用停止線と交差点との間に自転車用の停止位置を明示し、自転車の発進を優先させる交通規制）の導入を可能とすること。当面、二台までの並進を認めるなどの経過措置も検討すること。</li> <li>・ 歩道を通行させるために設けられた普通自転車の規定を廃し、自転車の定義を道路交通法に一元化すること。</li> <li>・ 新たに道路が整備されて経路が変更される場合など、旧道の自動車通行を規制し、自転車道として整備すること、また、廃線跡を利用して、歩行者と分離した自転車専用道の整備を求める。その際、自転車などの軽車両の通行に見合う耐荷重である 5,000N/m<sup>2</sup> の等分布荷重適合とすれば整備費用はきわめて低く抑えられることに鑑み、欧州などで整備が進む軽車両専用通行路や軽車両橋梁について研究し、我が国においても採用するべきである。</li> </ul>



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>2. 自転車通行空間をふさぐ車両を減らすには何をすべきか</p>	<p>②路外駐車場の整備等に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通行空間上の路上駐車が問題</li> <li>・ 通行空間の整備区間における駐停車禁止、1.5m追越し等の法整備や、ポール等での物理的な路上駐車の排除が必要</li> <li>・ 荷捌きスペースの確保に向けて、物流事業者による共同配送・行政による共同配送スペースの確保等の官民一体の対策や、路上への駐停車が必要な物流事業者・沿線商業施設への配慮の理解が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 警察庁通達に示されたとおり、時間制限駐車区間の見直しを急ぐこと。その際、路線バスのルート上にあるものは早急に廃止すること。</li> <li>・ 自転車ネットワーク計画に位置付けられた道路については、路上駐車に対する規制を強化すること。さらに、関係者の理解を得ながら必要に応じて荷捌き用の駐車スペースの確保を図ること等により、路上で違法駐車をを行うことがないように配送業者に対して指導し、駐車場事業者には荷捌き用の駐車について駐車料金の一定時間内の無料化、あるいは割引制度の導入を奨励し、協力事業者に対する優遇策を検討すること。</li> <li>・ 自転車レーンや車道混在の通行位置明示をふさぐ駐停車を排除するため駐車スペースの確保とあいまって運送・宅配業者、コンビニの配送業者、自販機のドリンク配送業者等への指導、取り締まり強化について計画すること。</li> </ul>
<p>3. シェアサイクルの普及促進には何をすべきか</p>	<p>③シェアサイクル施設の整備に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シェアサイクルを公共交通として位置付けた上で、導入に対する財政的支援や規制緩和が必要</li> <li>・ 公共駐輪場や歩道、路側帯、公開空地等の公共空間に、サイクルポートが設置できるような規制見直しが必要</li> <li>・ シェアサイクルの利便性向上のために、サイクルポートの密度向上、自転車ネットワークと連動した配置、市町村を跨ぐサービス等が必要。</li> <li>・ シェアサイクルの導入・維持コストの抑制が必要</li> <li>・ シェアサイクルを安全に利用できる条件などの最低要件を定めることが必要。</li> <li>・ 市街地のサイクルポート密度向上や自転車ネットワークと連動したサイクルポート設置が必要</li> <li>・ シェアサイクルがどんな地域で有効か事例の情報共有が必要</li> <li>・ 自転車利用環境向上のためのシェアサイクル普及、来訪者・観光客へのPRが必要</li> <li>・ シェアサイクルを公共交通と位置づけるとともに、モビリティ・アズ・ア・サービスのような一体的な公共交通サービスとして、公共交通とシェアサイクルを連携させて、利便性を革新的に向上させることが必要</li> <li>・ 観光ツールとして、道の駅等のモビリティの結節点へのサイクルポート設置が必要</li> <li>・ 自治体運営のシェアサイクルは、民間ができることを侵食している面もあり、低価格でのサービス提供等、民業圧迫になっており、事業の持続性も乏しく、将来的な再生が必要なものも出てくるのでは</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市内の「公共」交通手段としてシェアサイクルシステムを位置づけ、路上における駐輪ポートの設置を積極的に認めるよう制度を見直すとともに、シェアサイクルの標準的な規格の制定、及びシェアサイクル等に利用される情報通信技術等について規格の標準化を推進することを計画に盛り込むこと。</li> <li>・ シェアサイクルを広く整備するため、財政的な支援について計画に盛り込むこと。</li> <li>・ シェアサイクルを都市の公共交通手段の一環として位置づけ、鉄道や路線、バス等との有機的な連携を図るよう都市交通計画や都市計画に位置づけること。</li> </ul>

# 自転車の活用推進に関する論点整理表



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
4. 駐輪場の確保を進めるために何をすべきか	⑪公共交通機関との連携の促進に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪施設を整備する鉄道事業者に対する財政的支援が必要</li> <li>駅周辺の駐輪施設整備のために、道路空間等の公共用地の活用や、駐車場等の低未利用地の活用、鉄道事業者による用地提供等が必要</li> <li>駅周辺の結節点整備の全体計画として自転車駐車場の位置づけを明確にすべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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項による鉄道事業者の用地提供等の協力を進めるとともに、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に国も参画して鉄道事業者に対して個別事案の解決に向けた指導・助言を行うなど、鉄道事業者の協力の実効性を確保するための取組を計画に定めること。</li> </ul>
	⑮その他特に必要な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部や駅周辺の駐輪施設が不足しているため整備が必要</li> <li>通勤・通学時の長時間利用、買物時の短時間利用等の多様なニーズに対応した中心施設が必要</li> <li>駐輪場の上屋や様々な自転車が利用できるラック等の利便性向上が必要</li> <li>公共用地等を柔軟に活用しながら、小規模な路上駐輪施設の設置を進めていくことが必要</li> <li>自治体や附置義務措置施設が駐輪施設の整備を行い、適切に運営するべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地での自転車活用を推進するため、公道の占用要件を緩和し、歩道の空間や植栽帯の一部を利用した「まちかど駐輪場」を設置するよう求める。</li> <li>自転車を正しく安全に駐車するためのラックについて、業界の自主基準となっているサイクルラック等技术基準の認定品を設置するよう強力に指導がなされることを求める。</li> </ul>
5. 情報通信技術による自転車活用の利便性向上に向けて何をすべきか	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICタグ等を活用した、自転車の管理システム、防犯登録、反則金制度の導入が必要</li> <li>自転車登録制度の統一化が必要</li> <li>ICTによるデータ収集を、急ブレーキ多発箇所等の危険箇所抽出に活用すべきでは</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車防犯登録制度を見直し、ICTを活用するとともに全国規模の制度とすること。（ただし、マイナンバー制度と連動しないこと）</li> <li>自転車のフレームにICチップを埋設し、生産・流通・管理を効率化するとともに、個人情報に抵触しない範囲でビッグデータを収集して、交通政策の高度化に活用すること。</li> </ul>
6. その他自転車交通の役割拡大に向けて、まちづくり施策との連携など、どのような方策を講じるべきか	⑮その他特に必要な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトシティなどまちづくりの方向性と自転車活用推進の関係を示すことが必要</li> <li>オランダは通勤のほとんどが自転車、スイスの市街地は電気自動車以外乗り入れ禁止であるから自転車の利用が多く、このような国を模倣すべき</li> <li>各市町村に対しても、自転車だけの計画を立てなさいという話でなく、各市町村の交通計画の中に、色々の交通手段の中のひとつとして、自転車の話も入れて行くべきでは</li> <li>車を減らすための方策とセットと考える必要があると思う。通過交通を排除するために一方通行化するなど、車を不便にするのもひとつ</li> <li>本気で車を減らして自転車に転換させるなら、車線数を減らして車が少々渋滞しても構わないという考え方が必要</li> <li>自転車活用推進法では、超高齢社会、コンパクトシティ、健康医療福祉のまちづくり、などまちづくり、地域づくりでの自転車活用の視点が必要</li> <li>今後コンパクトシティ、健康医療福祉のまちづくりなどにおいて、自転車(特に高齢者は電動アシスト自転車)を近距離の最重要移動手段としての位置づけが必要</li> <li>シェアサイクルは、そのサービスの提供の仕方によって、公共交通の敵にも味方にもなるという性質を持っていることから、都市における総合交通体系の中に明確に位置付けた上で、計画的に発展させていくべき</li> <li>一定エリアの中は自動車を入れないというのはヨーロッパの基本的な概念であり、このような概念を模倣すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車と歩行者、自転車の通行が交錯する都市部において、自動車の速度と交通量を減じる施策を講じること。</li> <li>シェアサイクルを都市の公共交通手段の一環として位置づけ、鉄道や路線、バス等との有機的な連携を図るよう都市交通計画や都市計画に位置づけること。</li> </ul>



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
7. サイクルスポーツの振興並びに青少年の体力の向上に向けて何をすべきか	④自転車競技施設の整備に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ジャパンカップでは20万人以上の入込があり経済効果も大きいので、トラックやBMXだけでなくロードやMTB等、競技の切り口を施設があるもの以外にも広げ、国際交流の枠以外でもきちんと取り上げるべきではないか（絹代委員）</li> <li>• 自転車競技はスポーツとしてマイナーな位置づけである。2020オリパラでメダルを取って、自転車が魅力的であるということを、スポーツを通じてPRすることが、自転車の普及や健康増進につながる（佐藤委員）</li> <li>• 自転車競技は速く・長く走ることが対象だったが、BMX等の技術を競う競技もあり、体力だけでなく技術を高めることができる施設も重要（宮地委員）</li> <li>• トラックレース・BMX・タンデム自転車等の国際規格の競技施設の整備が必要</li> <li>• サイクリング施設整備や、公道を活用した大会がしやすい環境づくりが必要</li> <li>• 競技施設やレースでの事故防止のために、安全教育・対策が必要大会時の安全対策が必要</li> <li>• 施設整備の前に、国際的なイベント等で、競技人口を増やすことが重要</li> <li>• オリンピックの成績を上げるために、自転車のスポーツ面の取組を充実させることが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国際規格に合致した多様な自転車競技施設の整備を各自治体に呼びかけ、東京オリンピック・パラリンピックに向けた支援体制の確立を計画に盛り込むこと。</li> <li>• ロードレースなど市街地の公道を利用して行われる自転車競技を推進するため、道路管理者、交通管理者、自治体、消防関係などの理解と協力を促すよう計画すること。</li> </ul>
	⑩青少年の体力の向上に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日本学術会議から子供の日常動作の質が落ちているということについて提言が出されており、自転車に乗る子供の能力低下が危惧されている。安全に対する知識も含めて仕組みを構築していくことが必要（宮地委員）</li> <li>• 幼少期からの自転車に接する機会を与え、自然と自転車に触れる機会が必要。</li> <li>• 学校トレーニング施設へのエアロバイク・固定ローラーの設置等が必要</li> <li>• 自転車の競技力・体力面の向上に取組む際には安全面の配慮が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 青少年を含めた自転車活用に資する環境づくり、指導体制の構築を図る。</li> <li>• 自転車通学可能な地域環境の見定め、条件整備、安全対策などの知見形成のため、専門家による検討制度の提唱と支援を計画すること。</li> </ul>





## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>8. 国民の健康増進のため自転車の活用を進めるために何をすべきか</p>	<p>⑨国民の健康の保持増に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車活用による寿命の増加、介護費用の削減に結びつくようなスキームが必要(久野委員)</li> <li>• 国がいくら促進しても実際に進めるのは自治体であり、その時に必要なのは政策ツールとその予算、介護費・医療費の抑制といったエビデンスが示されれば自治体も取り組みやすい(久野委員)</li> <li>• 歩いていくことでの医療費抑制といったエビデンスは示されているが自転車ではまだ示されていないので、エビデンスづくりが必要(久野委員)</li> <li>• ヘルスリテラシーの中に運動が必要で、その中に自転車がある(久野委員)</li> <li>• 自転車はこれくらい乗らないと健康には寄与しないよ、という視点が必要(久野委員)</li> <li>• 団塊の世代が70代になる2025年問題、どこかで自転車から降りていただくことも必要(久野委員)</li> <li>• ヘルスライフモビリティと呼んでいる自転車を、スポーツを通じたアプローチにするべきではないか(佐藤委員)</li> <li>• 自転車普及はよいことだが、ユーザーの対象が通勤や健康な人に偏っているような印象があり、自転車を積極的に利用する人にとっては専用通行帯などの取り組みはよいが、これからの超高齢社会を踏まえて考えるべき(長嶋委員)</li> <li>• 自転車保険の取り組みを始めたが、65歳以上の被保険者が多く、自転車を活用しようとしている高齢者が多いことも考えて検討すべき(長嶋委員)</li> <li>• 身体活動量の増加は健康に良く、欧米を中心に、自転車利用ががん死亡リスク等に良いという研究もあり、それらをエビデンスとして、自転車活用を進めていくことが必要(宮地委員)</li> <li>• 我が国においては、自転車による健康効果、医療費削減効果についてはまだ研究がなく、研究の促進、調査データを分析する取り組みが必要(宮地委員)</li> <li>• 自転車による健康増進を考える際、高齢者にいつまで乗ってもらうか考えることが必要(久野委員)</li> <li>• 高齢者の身体機能にあった自転車の選び方、自転車の開発が重要(楠田委員)</li> <li>• スポーツタイプの電動アシスト自転車も出てきており、短距離では効果は薄いですが、長距離の移動による健康増進も考えていくことが必要(絹代委員)</li> <li>• 免許返納後でも困らない習慣作りが必要であり、自動車やバイクを持ってしまうと自転車離れになってくる。便利な乗り物をもつと自転車に戻りにくいので、ずっと乗り続けられる環境づくりと体づくりと習慣が重要(楠田委員)</li> <li>• 自転車での運動は膝の負担も少ないので、子供から高齢者まで幅広い層の健康増進・体力向上に活用することが必要</li> <li>• 健康増進に向けたサイクリング環境づくりや、ソフト施策の展開、自転車利用を普及させるための人材確保が必要。</li> <li>• 健康の保持増進に向けて、サイクリストを増やすことが重要。</li> <li>• 障がい者がサイクリングできる環境整備が重要。</li> <li>• 自転車利用時の心拍数・運動量等のデータを示すことや、自転車利用者の骨密度等に関するエビデンスの整理・実地・研究の体制づくりが必要。</li> <li>• 自転車活用した健康増進に関する統一的な指針が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車利用に関する調査を、省率的に実施、共有し、健康、環境などへの貢献を、具体的な数値を以て国民に広く啓発できる根拠を求める研究機関の創設あるいは既存機関への支援を行うこと。</li> <li>• 指導者の育成、専用道路、競技場施設の充実により安全に乗れる場所で、日常的にスポーツとして楽しめる環境整備(自転車道沿いのトイレ・休憩・給水・駐輪施設など)と活動団体と自治体との連携を強化すること。</li> <li>• 諸外国の自転車活用推進の主な動機となっている医療費の削減効果についての検証作業を計画し、開始すること。</li> <li>• 高齢化社会における未病対策として「自転車を活用した健康コンテンツ」を「観光」と連携させ、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムの各地方自治体の事業への導入とコンテンツ整備や広報・PR活動を促すこと。</li> </ul>



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>8. 国民の健康増進のため自転車の活用を進めるために何をすべきか</p>	<p>⑨国民の健康の保持増に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通勤で自転車利用が進まない理由を調べる必要がある。運転免許取得後に自転車ばなれが進んでいるので、通勤等で日常的に乗ってもらって健康や環境により自転車を活用すべきである。（楠田委員）</li> <li>• 働ける層について自動車通勤している人を自転車に転換できるか、どうやったら車だけでなく自転車の選択肢が出てくるか、自転車が好きかどうかに関わらず選択肢として自転車が出てくる環境づくりが必要（久野委員）</li> <li>• 自転車通勤は健康によく、やる気・落ち着き等の生産性向上にもつながることをPRすることが必要</li> <li>• 自転車通勤を一定以上している職員がいる場合には、社会保険減額等を検討することが必要</li> <li>• 自転車通勤に関するモデル企業の認定等を通じて、労働生産性等の変化に関するデータを蓄積することも重要</li> <li>• 自転車通勤の導入に必要な規定類の雛形や、必要な環境整備等を体系的にとりまとめたガイドラインの作成が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通勤時間をアスレチックタイムに充てようとする国民のニーズに応えるため、自転車通勤の奨励、手当や駐輪施設、ロッカーやシャワー施設など利用環境を充実させるための支援と、安全教育、運動生理学的な啓蒙などソフト対策への補助制度を計画すること。</li> <li>• 事業者は自転車を活用した通勤を奨励するため、自転車通勤をする者に公共交通機関を利用した場合と同額の通勤交通費を支給するよう求める。</li> <li>• 国や自治体は、すべての事業者に対し、自転車の活用を妨げている自転車通勤を禁止する就業規則を定めている場合はこれを見直し、ルール遵守や賠償保険加入、ヘルメット着用などを前提に、通勤手当の設定、駐輪場所の確保などに前向きに取り組める規定、支援を計画に盛り込むこと。</li> </ul>

# 自転車の活用推進に関する論点整理表



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>9. 世界に誇るサイクリング環境の創出に向け何をすべきか。また、どのように情報発信すべきか</p>	<p>⑬自転車を活用した国際交流の促進に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際交流のためのサイクルイベント・サイクルレースの実施が必要。</li> <li>外国人に対する交通ルールの周知が必要</li> <li>外国人向けサービスとして、標識や案内表示の多言語化や外国語ガイドの人材確保などが必要</li> <li>外国人向けのツアーやシェアサイクルの利用の周知、団体向けレンタサイクルシステムの構築が必要</li> <li>外国人向けのカード決済や空港出荷用段ボール等が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>できる限り早い時期にVelo-city Global を日本の都市で開催する旨を計画に書き込むこと。</li> <li>国際的にも注目される「東京マラソン」に匹敵する都市部におけるサイクリング大会の開催による国際交流計画を立案すること。</li> <li>国際的に公認されたサイクルスポーツ大会（「ツアー・オブ・ジャパン」や「ジャパン・カップ」など）の定期的な開催を支援し、自転車活用推進のシンボルとすること。</li> </ul>
	<p>⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルツーリズムについて本格的に取り組んでいる自治体がどの程度あるか整理が必要(矢ヶ崎委員)</li> <li>サイクルツーリズムに関しては広域の対応が必要となるので、広域連携の状況を把握することが必要(矢ヶ崎委員)</li> <li>サイクリングロードが自歩道になっているということも、混乱を招いており、守れるルールに変えていくことが必要(絹代委員)</li> <li>サイクリングルートについて、どのように自転車環境の整備を行うべきかガイドラインのようなものがなく、地域によっては交通量が少ないルートを選定して、ブラインドコーナーの連続やガードレールがない危険なルートを設定しているケースもある(絹代委員)</li> <li>サイクリングにいくインバウンドも増えてきており、誰でもわかるような共通の案内表示が必要(絹代委員)</li> <li>サイクルツーリズムに取り組む自治体がかかり多く、インバウンド観光の重要なコンテンツと考えるところも多い。日本としてのサイクルツーリズムのブランド化として、ルールづくり等の品質確保が必要(矢ヶ崎委員)</li> <li>観光で楽しむ人と、自分の自転車でがっちり走りたい人がおり、それぞれで技術・難易度が違うため、サイクリングマップの中で難易度を示す必要があり、途中でリタイアした時の対応等も必要(矢ヶ崎委員)</li> <li>サイクルツーリズムについては大枠のルールをつくることが必要であり、広域連携が必須となることから一定の基準があると自治体も取り組みやすい(矢ヶ崎委員)</li> <li>サイクルツーリズムをインバウンド観光のツールとするのであれば、海外のより複雑なバックグラウンドを持っている人達を対象とすることからもルールづくりは重要(矢ヶ崎委員)</li> <li>サイクリストが、サイクルートから外れて人々の日常生活にまで侵入しているという問題もある(矢ヶ崎委員)</li> <li>国内外に発信できる魅力的なサイクリングコースの設定、安全な通行環境の整備、維持管理体制の構築が必要</li> <li>サイクリングルートの整備・維持管理、サイクリングコース沿線の休憩施設やトイレ等整備に対して財政支援が必要</li> <li>標識設置、レンタサイクル充実、駐輪スペース確保、荷物受取サービス、トラブル対応、ガイド育成、休憩・宿泊施設の充実、マップ作成などが必要。</li> <li>鉄道・バス等の公共交通と連携した観光利用環境の向上が必要</li> <li>民間企業との連携や取り組みに対する財政支援が必要</li> <li>自治体などの地域の取組、ノウハウの共有が必要</li> <li>民泊・歴史案内等の地域視点・地域住民と連携したサイクリングルートの設定や地域密着型の自転車ツアーが必要</li> <li>幅広い層へ全国的なPR、観光情報の発信、利用促進イベント、PRツール開発が必要</li> <li>サイクルツーリズムに向けた国内外へのプロモーションやポータルサイト等の立ち上げ等が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模自転車道をはじめとする全国各地のサイクリングロードについて、自転車専用道路とすることを旨とする。このため、サイクリングロードについては歩行者と自転車の通行空間を分離することを原則とした上で、特に歩行者と自転車の衝突や接触が懸念される区間においては、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題を把握し、改善策を検討すること。</li> <li>ナショナルサイクルートの選定に当たっては、既存の自歩道の利用を最小限とするとともに、近い将来に自歩道指定の解除を前提として選考すること。</li> <li>道の駅などの道路拠点にサドルラックなどの駐輪施設や給水設備・Wi-Fi付きの休憩場所など、自転車のための環境整備を計画すること。</li> <li>観光客の受け入れに当たって、ニーズとサプライ側のミスマッチを招くことがないようルート設定、Map作成、案内表示、ガイド付きツアーなど成功している先行事例の情報提供を行い、利用者目線で計画立案を助ける研究機関、NPO団体などの活用を奨励すること。</li> <li>旅先での万一のトラブルに対応する救急システム(自動車におけるロードサービス)の普及を推進すること。</li> </ul>



## 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

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>9. 世界に誇るサイクリング環境の創出に向け何をすべきか。また、どのように情報発信すべきか</p>	<p>①公共交通機関との連携の促進に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方部では、サイクルトレインなどにより自転車を活用することでシームレスな移動空間を構築することが可能ではないか(屋井座長)</li> <li>公共交通機関に自転車を持ち込める、輸行等の環境整備として、輸行利用者の組み立て場所や着替え場所等、サポートの充実が重要</li> <li>自転車との連携に取り組む鉄道・船舶等の事業者に対して財政支援が必要</li> <li>サイクルトレイン導入には、安全確保のための車両改良や円滑な持込みのための駅舎改良が必要</li> <li>サイクルトレインの実施には混雑時を避けた運用、利用者マナーの向上、料金体系整理やルールの統一化も必要</li> <li>バスの前部や車内・トランク等に自転車を搭載できるサイクルラックの開発・導入が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道及びバス等の車両内への自転車の持込を欧米並みに緩和することを、目標時期を明示して計画に盛り込むこと。特に、キャスター付き大型ケースやベビーカーとキャスター付き自転車を差別的に扱う現状は早急に見直すとともに、まずJR各社の旅客営業規則の見直しを要請すること。</li> </ul>



## 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>10. 安全な自転車の供給(製造・点検整備)のために何をすべきか</p>	<p>⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車普及率や事故について、電動アシスト自転車と一般自転車を分けた整理が必要（屋井座長）</li> <li>• 地方部等で、販売店のなり手不足の問題もあるので、地域の販売店の状況の把握が必要（楠田委員）</li> <li>• 自動車免許返納後のモビリティが確立されていない問題があるので、これからの社会にあった、誰でも利用できる新たな自転車の開発状況の把握、開発が進んでいないのであればその要因の整理が必要（楠田委員）</li> <li>• 中国等で進んでいるフルアシストの電動自転車の状況などの関連するモビリティの動向把握が必要（屋井座長）</li> <li>• 自転車の活用としてカーゴバイクの普及も重要であり、日本には普通自転車を超えた自転車についてのルールがないことが問題（網代委員）</li> <li>• 誰でも乗れる自転車の開発販売について、安全で安心して乗れる自転車が必要だが、仮にそのような自転車が存在していても知られていない。そのような自転車を買える・乗れる環境が必要（楠田委員）</li> <li>• 市場に不整備の自転車が出回ることは避けるために、今の業界ルールであるBAA・TSを、法令化するのではなく、今よりも一段階重い基準にすることが必要（佐藤委員）</li> <li>• 自転車技士、自転車安全整備士。これも国家資格でも何でもなく、業界の自主的なライセンスなので、このステータスを上げていくことが必要（佐藤委員）</li> <li>• 自転車を活用していく上で日本として画期的な自転車を開発して自転車の機能そのものをあげることが必要（宮地委員）</li> <li>• 有資格者による組立は、自転車と電動アシストの区分が必要（佐藤委員）</li> <li>• 不適合な電動アシスト自転車の販売事業者に対する指導が必要（佐藤委員）</li> <li>• 不適合な電動アシスト自転車を販売する際、「公道では乗れない」ことを明示する等、販売者への義務付けが必要（屋井座長）</li> <li>• 安全基準の種類が多く、購入する側からはわかりづらい（網代委員）</li> <li>• 東京オリパラ開催を見据えて、障がい者の自転車利用の検討が必要（楠田委員）</li> <li>• 自転車の廃棄処理に係るCO2抑制のために、自転車リサイクルが必要（宮地委員）</li> <li>• 有資格者による組立・点検・整備を着実に実施する体制作りが必要</li> <li>• ミラー・方向指示器・尾灯等の安全対策器具の開発・普及が必要</li> <li>• 坂道・長距離利用が可能な電動アシスト等、機能性の高い自転車の開発・普及が必要</li> <li>• 電動アシスト自転車のアシスト比率の適合状況表記の義務付けや、粗悪品の流通防止等、安全性に関する規制が必要</li> <li>• 障がい者向けのタンDEM車等の複数人乗り自転車に対する安全性・法的要件等の明確化が必要</li> <li>• 自転車の規格に合致した供給体制構築や点検・整備の仕組みづくりが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• JIS規格、SG基準、BAA及びISOの各規格等について、消費者利益の観点から、安全性の確保のために規格等の統一に向けた研究を行うこと。</li> <li>• 定期的な試買テストによる不良品のあぶり出しと、結果の公表制度を計画すること。</li> <li>• 基準に適合し、六に合致する有資格者による組み立て・調整が行われた自転車であることを証する表示制度の創設を計画すること。</li> <li>• 自転車の安全な活用を促進するため、駐輪可能台数500台以上の駐輪場に、自転車の点検・整備が可能な拠点の設置を義務化することを求める。</li> <li>• 電動アシスト自転車が性能的に「歩道を徐行できない」現実を踏まえ、歩道通行を禁止する方向で制度の見直しを図り、諸外国に比べて低く設定されているアシスト率の見直しを検討する方針を計画に明記すること。</li> </ul>
	<p>⑥自転車安全に寄与する人材の育成等に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 安全に関する人材育成について、さまざまな関係者が総合的に人材育成を行っていくことが必要。春と秋の交通安全週間は習慣化してきているが、機会を活用できていない。安全だけでなく、まちづくりや環境等をみんなが考えられる機会にするためのプログラムやツールが必要で分野横断的に取り組むべき（楠田委員）</li> <li>• 安全教育・指導・啓発活動を行う人材育成が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車の組み立て・整備を通じて安全性を高めている自転車技士ならびに自転車安全整備士の資格は、いずれも2年の実務経験を受験資格としているが、自転車の組立、点検、整備等に関する教育、訓練を受けた専門学校の卒業生にも受験資格を与えることを検討すること。また、両資格については、今後、受験者の負担軽減の観点から、更なる共通化を図っていくとともに、技術レベル、専門性、透明性を考慮した資格制度の改革について検討すること。</li> </ul>



## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>11. 全ての道路利用者に対して、互いの特性や交通ルールを理解させ、尊重させるために何をすべきか</p>	<p>⑧交通安全に係る教育及び啓発に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車事故について、自転車と車両が同一方向に進行中に右折もしくは進路を右に変更した際の事故が2割程度であり、このような事故発生状況別の整理が必要（長嶋委員）</li> <li>• ルールを守っていない事故が多く、自動車の免許を持っていない人も多い。ルールを守ってくださいと言ってもルールそのものを知らない人もいて加害者や被害者になっている（絹代委員）</li> <li>• ルールを守ってもらうこと、守れるようにするルールに配慮、ルールや乗り方の伝え方の3点を組み込んでほしい（絹代委員）</li> <li>• 子供乗せ自転車は5歳までだが、違反とわかりながら小学校でも乗せている実態もあり、時代に合わせた一般的に守れるルールに変えていくことが必要（絹代委員）</li> <li>• 専用通行帯への駐車や幅寄せ等の問題もあり、ドライバーに対して自転車に対する理解を得ることが必要（絹代委員）</li> <li>• 自転車事故対策として、自動車の自賠責のような救済措置や、保険加入への呼びかけが必要（長嶋委員）</li> <li>• 自転車の通行空間整備もずいぶん進んでおり、このようなルールを守れる条件を整えながらルール周知を徹底していくことが必要（屋井座長）</li> <li>• ルール違反したときに罰則が切られないため、ルールを軽視している面もあり、ルール遵守の意識づけが必要（屋井座長）</li> <li>• 学生・免許保有者にとどまらず、幅広い層への安全教育が必要</li> <li>• 安全教育を実施する際、自治体、学校、民間、交通事業者、販売店等の連携が必要</li> <li>• ルール・マナーの教育を行う団体に対する財政的支援が必要</li> <li>• 教育・規制・取締の一体的な運用や、企業や学校に指導するアドバイザー制度等、ルール・マナーの教育を行う仕組みづくりが必要</li> <li>• 自転車を安全に利用するために、CM・イベントによる大規模な周知、整備と連動した啓発、地域での声掛け等の啓発活動が必要</li> <li>• 歩道通行、逆走、並走、一時停止しない等、ルールを守らない自転車が多いため、自転車利用者へのルールの周知徹底が必要ルール・マナー啓発活動に対する財政支援が必要</li> <li>• 自転車運転講習制度の拡大が必要</li> <li>• 反則金の導入等、取締の強化が必要</li> <li>• 自転車利用増加によるマナー低下・事故増大や、車道走行徹底により怖いから利用しない人が増えることが心配</li> <li>• 道交法違反行為や、賠償責任保険加入ルール違反者に対する対応の検討が必要</li> <li>• 違反・罰則からルール遵守者へのインセンティブに転換すべき</li> <li>• 自転車の安全な通行環境と自転車利用者の法令遵守意識が確立されるまでの間は、引き続き現行の規制を継続することも検討すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路交通法で車両として位置づけられており、自転車安全利用5則において原則とされている自転車の車道左側通行を徹底するため、公務員が率先して原則を遵守し、手本を示す運動を展開することを計画に定めること。</li> <li>• 電動アシスト自転車が性能的に「歩道を徐行できない」現実を踏まえ、歩道通行を禁止する方向で制度の見直しを図り、諸外国に比べて低く設定されているアシスト率の見直しを検討する方針を計画に明記すること。</li> <li>• 欧州で常識化している8歳以下の児童の自転車運転には必ず保護者が付き添うことについて義務化を検討すること。</li> <li>• 一部の自治体で制定している自転車に関する条例で導入されている賠償保険加入やヘルメット着用の奨励義務の効果を検証し、より効果的な先事例を計画に盛り込んで普及すること。</li> <li>• 車道を共用する自動車運転者に対する自転車との共存に関する教育を強化し、まず自動車教習場と運転免許試験場の模擬コースに通行明示表示や自転車専用通行帯などを設けること。</li> <li>• 車道上での自転車と自動車の安全な共存を推進するため、双方の危険な違反行為を日常的に注意警告し、必要に応じて取り締まりを行う「自転車交通指導員(仮)」制度の創設を検討すること。同時に、現行の駐車監視員の運用を強化し、ICTを活用して違反車両の撮影を以て当該車両の所有者の管理責任を問う、欧米などで実施されている方法を検討すること</li> <li>• 自転車運転の違反行為に対する道交法の罰則は事実上適用がむづかしいので、青切符のような制度を検討するか、道交法から軽車両の違反の罰則規定を切り離し、全国の自治体と同じ条文で同時期に発効する条例に移行する策を検討すること。</li> <li>• 幼児同乗自転車利用時「安全」への意識の高い時なので安全講習受講を条件に子供用ヘルメット購入の補助制度を設けるよう求める。</li> <li>• 電動アシスト自転車でリヤカーをけん引して歩道を通行することが法律違反であることを徹底し、取り締まりを強化すること。</li> </ul>



## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

論点	基本方針	主な意見（赤字:有識者会議 黒字:関係者ヒアリング）	自転車活用推進議員連盟からの要望
<p>12. 交通安全教育において、学校教育はどのような役割を果たすべきか</p>	<p>⑧交通安全に係る教育及び啓発に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドイツやオランダ、デンマークでは中学校の先輩や警察や保護者が実技指導をしてそれをクリアするといった教育をしている。学校で伝えること、今子供を乗せている親に伝えるべきことがあり、そのような教育システムが必要（絹代委員）</li> <li>自転車教室の現状として、教室の品質で選ばれているのではなく、受託しやすい人にやってもらっているのが現状であり、質の高い教室を実施している団体へのサポートができないか（絹代委員）</li> <li>生涯教育として交通安全教育が必要だが、本当に講習を受けてほしい人が講習を受けていないのが実情で、家庭で教えたくても教えられない、こういった現状の改善が必要。一番ルールを知ってほしい人に、制度として教育できるような仕組みが必要（長嶋委員）</li> <li>交通安全教育は、生まれた時から道路交通社会の一人として教育していくべきであり、学校教育の中で時間が取れないという現実もあるが、幼稚園・保育園のお母さん方と連携しながら機会を設けることが必要（長嶋委員）</li> <li>幼児から高校生、保護者を含めた教育課程における安全教育が重要</li> <li>属性種類別教育内容、検定制度、継続的な実施等の効果的な教育手法を検討することが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車に乗り始める就学前から小学校低学年時における自転車スキルの習得と安全指導ができる施設整備と指導者育成事業、安全指導事業の推進を計画に盛り込むこと。その際、欧州などで子どもが楽しみながら運転を学び、自発的に安全意識を身につけることのできる、たとえばウィラースクールなどの手法を奨励すること。</li> </ul>
<p>13. 災害時に地域の安全・安心を向上させるため、どのように自転車を活用すべきか</p>	<p>⑫災害時の有効活用体制の整備に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に自転車が利用できる体制づくり、活用に対する財政的支援、習慣的な自転車利用、ノーパンクタイヤ導入が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災グッズの範疇に小型小径ノーパンク仕様の自転車を加え、自動車に代替する移動手段として自転車を利用した避難訓練を計画すること。</li> <li>レンタサイクルやシェアサイクルの災害時緊急無料利用のシステムを構築すること。</li> <li>災害対策基本法に基づく避難勧告、あるいは避難指示発令時にのみ電動アシスト自転車のアシスト制限が解除されるシステムの導入を研究し、早急に採用して万々に備えること。</li> </ul>