

令和2年度第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議

# 第2回における各委員からのご意見



# 第2回における各委員からのご意見



## 委員からの主なご意見

### 総論

- ✓ 現計画の4つの目標(都市環境、健康、観光、安全安心)に加え、新たな目標として「多様な自転車の活用推進」を追加すべき。
- ✓ 計画期間は5年間でよいが、小型モビリティの登場など世の中は早く動いている。計画の中間見直しを盛り込むべき。
- ✓ 環境基本計画や観光立国基本計画も自転車に関連する計画でかつ2020年までの計画であることから、これらも計画期間を決める根拠に加えるべき。

### (1) 都市環境

- ✓ 小型モビリティは高齢者の利用増加が期待できる。既存自転車と仲良く移動できる手段を提供すべき。
- ✓ 時速20kmで走る電動キックボードに自転車道を走行できるようにとの要望は強い。また、時速6~8kmで走る高齢者向けの電動車椅子は歩道を整備してほしいとの要望が強い。走行速度に応じた対策の整理が必要。
- ✓ 自転車走行空間について、車道混在は増えているが自転車専用通行帯は増えていない。今後は自転車を通る道の種類ごとに整備目標を立てるべき。
- ✓ 自転車通行環境の整備は引き続き重要。地方版自転車活用推進計画に自転車ネットワーク計画を組み込んでいる自治体もあるが、中には自転車歩行者道をネットワーク計画に組み込んでおり問題。
- ✓ 自転車活用推進法ができ、道路局が事務局になったので自転車通行環境の整備が進むと思っていたが、道路局の本気度が伝わってこない。是非大胆な予算措置をお願いしたい。
- ✓ 予算だけの問題ではなく、沿道や自動車利用者などの理解が重要。

### (2) 健康

- ✓ 健康は、各地域が高い重要性を感じながらも、取り組む突破口が見つからず、最も悩まれている分野。目標に照らし、競技・スポーツというよりは健康増進・フィットネスのための施策に誘導できるような方向も示せないか。

### (3) 観光

- ✓ 世界的に観光旅行のニーズは安全安心、健康維持・増進。3密を避け、快適な屋外へという傾向。サイクルツアーの宿泊型への誘導は大事な方向性。

### (4) 安全安心

#### 地方の高齢者のモビリティ

- ✓ 高齢者が免許返納してから自転車安全教育を行って遅い。地方部で車に依存しないためにも、60歳ぐらいを対象に安全教育を行って早めに移動手段の選択肢を増やすべき。

#### 安全対策

- ✓ 現状と課題の交通事故の箇所、自転車の死亡者の6割は頭部損傷でノーヘルメットであることも記載してほしい。
- ✓ 地方部で自転車を使っているのは10代の子供が多いが、大人目線で通学路の対策を行っており、子供目線で対策を講ずるべき。

#### 多様な自転車の開発・導入

- ✓ 多様な目的の自転車の開発促進と普及が重要
- ✓ 車のように自転車の安全装備の商品開発を推進することも有効ではないか。
- ✓ バックミラーは道路交通法上の義務ではないが安全装備として有効なので、推奨すべき。
- ✓ 身体機能に応じた自転車選びをアドバイスできる人材育成に努めるべき。
- ✓ 現状でも、自転車技士や自転車安全整備士が自転車の点検だけでなく高齢者への指導教育も行っている。

#### 防災

- ✓ シェアサイクルは事業者が自治体と協定を締結し、災害時に自治体職員が無料で利用できる取り組みも行っている。災害対応という視点からもシェアサイクルの利活用を推進し、その公共性をアピールすべき。

# 「多様な自転車の活用」について



## 委員からのご意見

✓ 現計画の4つの目標(都市環境、健康、観光、安全安心)に加え、新たな目標として、「多様な自転車の活用推進」を追加すべき。

## 現計画 (現状と 課題の 冒頭)

- ✓ 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。
- ✓ その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。



## 計画での 取扱案

「多様な自転車の活用推進」については、下記のとおり、4つの目標に跨るものであることから、引き続き、「現状と課題」の冒頭に4つの目標に跨る形で表現した上で、それぞれの施策の中で推進することとしたい。

	都市環境	健康・スポーツ	観光	安全・安心
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>• シティ車、電動アシスト車</li> <li>• 高齢者向け自転車</li> <li>• 実用車、カーゴバイク</li> <li>• シェアサイクル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スポーツ車 (ロード,MTB,BMX)</li> <li>• 幼児用、子供用自転車</li> <li>• タンDEM自転車</li> <li>• ハンドサイクル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スポーツ車 (クロスバイク,e-bike)</li> <li>• 折畳み自転車、小径車</li> <li>• シェアサイクル、 レンタサイクル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幼児二人乗せ自転車</li> <li>• 高齢者向け自転車</li> <li>• 電動アシスト車</li> <li>• (すべての自転車)</li> </ul>
利用目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 買物、通勤・通学等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 健康づくり、フィットネス</li> <li>• 余暇の充実</li> <li>• 競技</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車旅行(長期)</li> <li>• 都市内観光(日帰り)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 買物、通勤・通学等</li> </ul>
通行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公道等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 競技施設</li> <li>• 自転車専用道路</li> <li>• 公道[一般道]、公園等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サイクルルート</li> <li>• 観光ルート [公道、専用道路等]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公道等</li> </ul>

# 計画期間について



## 現計画(平成30年6月閣議決定)の計画期間

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画及び観光立国推進基本計画は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を見据えて、2020年度を計画期末としている他、第10次交通安全基本計画についても2020年度が計画期末。
- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京における取り組みは国内外から注目。東京を自転車フレンドリーな先進都市へと変貌させることにより、全国各地に対して自転車まちづくりの先鞭をつける好機

➤ 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

## 次期計画の計画期間(案)

### 計画期間の考え方

- 安全で快適に自転車を利用できる社会を実現していくためには、引き続き長期的な視点に立って取り組む必要。
- 自転車活用推進計画と関連を有する交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等の計画期間を踏まえる必要。

計画名	現計画の計画期間	次期計画の計画期間(予定)
交通政策基本計画	2014年度～2020年度(2015年2月閣議決定)	未定(第1次計画である現計画はおおむね5年間)
社会資本整備重点計画	2015年度～2020年度(2015年9月閣議決定)	未定(施行令に「おおむね5年間」と規定)
交通安全基本計画	2016年度～2020年度(2016年3月中央交通対策会議決定)	未定(過去10次の計画とも5年間)
環境基本計画	右記のとおり(2018年4月17日閣議決定)	策定後5年程度を目途に計画内容の見直し
観光立国推進基本計画	2017年度～2020年度(2016年5月閣議決定)	未定

追記

### 計画期間(案)

➤ 長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度までを想定

# 計画の中間見直しについて



## 委員からのご意見

✓ 計画期間は5年間でよいが、小型モビリティの登場など世の中は早く動いている。計画の中間見直しを盛り込むべき。

## 現状認識

- ✓ 国の各種行政計画において中間評価を位置づけている計画は、その計画期間が概ね10年以上のものが多い。
- ✓ フォローアップは必要であり、現計画にも毎年度のフォローアップを位置づけているところ。



## 計画での取扱案

現在、改定に向けて検討中の交通政策基本計画、社会資本整備重点計画(いずれも現計画の計画期間は5年)を踏まえ、今後検討。

## 〈中間評価を位置づけている計画等の例〉

計画名	決定	計画期間	中間見直し	規定の根拠
国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針	2012.7 厚労大臣告示	10年を目途	5年を目途	方針に記載
地球温暖化対策計画	2015.5 閣議決定	2030年	2020年、2025年	計画に記載
住生活基本計画	2016.3 閣議決定	10年	概ね5年	計画に記載
北海道総合開発計画	2016.3 閣議決定	2025年(10年)	おおむね5年後	計画に記載
水循環基本計画	2020.6 閣議決定	10年程度を念頭に置きつつ5年	概ね5年ごと	計画に記載

## 〈現計画の記載〉

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

### (2) 計画のフォローアップと見直し

本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上で、その結果を公表する。

# 新たな低速小型モビリティへの対応について



## 計画での 取扱案

○ 新たな低速小型モビリティは自転車ではないものの、自転車の走行空間に影響を与える可能性があることから、自転車通行空間の整備と安全対策の中で取り扱うこととする。

分類	立ち乗り電動スクーター		搭乗型移動支援ロボット		自動走行ロボット		電動車椅子		ミニカー・超小型モビリティ
例									
	最高速度: 25km/h 長さ: 117cm 幅: 47cm 高さ: 120cm	最高速度: 20km/h 長さ: 106cm 幅: 43cm 高さ: 110cm	最高速度: 20km/h 長さ: 65cm 幅: 63cm 高さ: 130cm	最高速度: 6km/h 長さ: 70cm 幅: 45cm 高さ: 121cm	最高速度: 6km/h 長さ: 96cm 幅: 66cm 高さ: 109cm	最高速度: 6km/h 長さ: 110cm 幅: 61cm 高さ: 60cm	最高速度: 6km/hと 15km/hに 切替え可能 ※ 現在開発中	最高速度: 6km/h 長さ: 119cm 幅: 66cm 高さ: 120cm ※ 自律走行可能	最高速度: 60km/h 長さ: 234.5cm 幅: 109.5cm 高さ: 150cm ※ ミニカー
道路交通法上の分類	定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車		定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車		定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車		「身体障害者用の車椅子」に当たる場合、通行させている者は歩行者  当たらなければ、定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車		普通自動車

出典: 警察庁「第1回 多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」【資料5】より再構成



# 免許返納前の高齢者への交通安全教育について



## 委員からのご意見

- ✓ 高齢者が免許返納してから自転車安全教育を行って遅い。地方部で車に依存しないためにも、60歳ぐらいを対象に安全教育を行って早めに移手段の選択肢を増やすべき。

## 現状認識

- ✓ 運転に不安を感じた方に対して、相談窓口を設け、免許返納後の生活の助言を行っている。

### 〈安全運転相談窓口の利用の呼びかけ〉

**運転に不安を感じたら  
まずは相談**

最近、こんな経験ありませんか？

加齢に伴い、視野障害や筋力の衰えなど身体機能が低下すると、運転操作のミスへとつながります。これにより、重大な交通事故を引き起こす可能性が高まります。

**「若い頃とちょっと違うな」「おかしいな」と感じたら、運転免許証返納の時期です。**

高齢ドライバーや家族のみならず、高齢や病気等で運転を続けることに不安を感じたらお電話ください。

安全運転相談ダイヤル

**# 8080**

シャープ ハ レ バ レ

運転免許証を返納すると「**運転経歴証明書**」の交付が受けられます。\*

各種特典も受けられます！  
「高齢運転者支援サイト」

運転経歴証明書は、運転免許証に代わる公的な身分証明書として銀行口座の開設時等に利用可能です。その他、タクシー・バスの運賃割引や、宅配料金の割引など様々な特典が受けられます。（自治体により異なります。）

\* 令和元年12月1日からは、運転免許証の有効期間が経過して運転免許が失効した方も運転経歴証明書の交付が受けられます。

警察庁・都道府県警察

### 〈東京都都民安全推進本部の活動事例〉

#### 高齢者向け自転車安全利用講習会

自転車は運転免許を返納した際の代替の交通手段の一つとなりうることや、都内では、自転車関与事故に占める高齢者の割合が増加傾向であり、自転車事故死者数のうち、高齢者の割合が高いことから、東京都は、運転免許返納者の増加に伴う自転車利用の増大を見据え、自転車安全利用講習会を開催。

#### 〈講習会内容〉

- ・実施地域周辺の交通事故発生状況等（講義）
- ・東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の解説（自転車損害賠償保険等の加入義務化について）
- ・理学療法士による健康づくり講座
- ・自転車シミュレータ体験
- ・自転車の安全な乗り方（実技）
- ・電動アシスト自転車・電動アシスト三輪車体験コーナー

など

出典：警察庁HP「安全運転相談窓口（旧運転適性相談窓口）について」より、リーフレット

# 身体機能に応じた自転車のアドバイス



## 委員からのご意見

✓ 身体機能に応じた自転車選びをアドバイスできる人材育成に努めるべき。

## 現状認識

○ 自転車関連団体である(一社)自転車協会では、自転車技士又は自転車安全整備士による点検整備と、完全に組み立てられた状態での利用者に提供を条件に、自転車の製品安全マークの一つであるBAAマークの交付するとともに、BAAアドバイザーのいるお店での自転車選びを推進している。

**ENJOY BICYCLE**  
安全・安心な自転車ライフを楽しもう!

自分にピッタリな自転車選びのポイントをご紹介します!

「何が違う?」「どれを選べばいい?」そんな疑問を解消!

「自転車を買おう!」そう決めたからお店に行ってもたくさん並んでいる自転車から自分に合ったものを選ぶのは大変です。一見同じように見えても良く見ると形は違ったり、価格帯も幅広いので、いきなり店員さんに聞くことに抵抗がある方も多いのではないでしょうか? そんな方々のために「自分のニーズに合う」そして「安全・安心」な自転車の選び方をご紹介します。

**利用目的で選ぶ**

一口に自転車といっても街中を通動やショッピングに考えるならロードレーサー、舗装されていない道を走るクロスバイクなど様々です。まずは自分の利用法、目的をイメージしてください。視野に入れておくのと良いですよ。

**サイズによる選び方**

自転車を選ぶときのサイズとしてよく使われるものの1つの表に、「タイヤ16(インチ)、22(インチ)、27(インチ)」などといったサイズから自転車を選んでください。スポーツ用自転車などを選ぶときにはフレームサイズから選ぶことがメーカーによっても対応身長は異なりますので、表はあくまで目安としてお選びの方が良いでしょう。

自転車のサイズによる対応身長 目安表

一般用自転車		ロードレーサー		クロスバイク、フレームサイズ	
車輪サイズ (インチ)	対応身長 (目安)	フレームサイズ	対応身長 (目安)	フレームサイズ	
14	91~115cm	470mm	150~167cm	340mm	
16	98~120cm	490mm	154~172cm	360mm	
18	103~125cm	510mm	158~177cm	380mm	
20	112cm以上	530mm	162~182cm	400mm	
22	120cm以上	550mm	166~186cm	420mm	
24	130cm以上	570mm	170~191cm	440mm	
26	140cm以上	590mm	174cm~	460mm	
27	150cm以上			480mm	
				500mm	

### 試乗がオススメ!

上記のサイズ表はあくまでも目安です。人それぞれで体格には差がある一方、車体の特徴や、大人用/子供用の違いなどによって、上表と異なる場合もあるため、対比表だけでは、実際の乗り心地があなたにとって最適とは限りません。個人差もありますので購入する前には必ず試乗されることを、おすすめします。

## 機能面による選び方

ご利用方法に適した車種(タイプ)・サイズが決まったら、次に確認するのはオプション等で扱われる機能面での選択です。ここでは、代表的な機能の一部をご紹介します。

**変速機(ギア)**

主に後輪に付く変速機自体が外から見える「外装式」と、ハブ部分に内蔵される「内蔵式」があります。お手入れが楽な内蔵式では、軽快車を中心とした3速以上のものが多く、これに比べて外装式ではより多段化する傾向にあり、シーンに合わせてギアを変えることで、坂道走行やスピード変換を快適に行えます。

**カゴ、荷台(キャリア)**

カゴや荷台(キャリア)は、デザイン性に富んだものも多くなってきました。選ぶ際には、デザインや機能性に加え、ご自身の愛車に取り付け可能かどうかを事前に確認することも大切です。取付け金具の形状はもちろん、キャリアには積載重量の上限による「クラス」があり、車体によっては取り付けできないため、注意が必要です。

**鍵の数**

備えとして自転車本体の鍵にも配慮する必要があります。近頃は、前後輪のそれぞれに鍵が付いている車体や、ハンドルが盗回しにくくなるロック機能を持つ車体もみられます。なお、前後どちらか一方にだけ鍵がある場合には、もう一方にも別途購入した鍵を付けることをおススメします。

**オートライト**

自転車のライトには、ブト、前輪の中心(ハブ)さらに便利なオート・オートライトとは、「暗くなるライトのこ、強さはほとんど変わら

## 安全・安心なBAAマーク貼付自転車を選び

1990年に自転車への関税が撤廃された後、市場には安価な自転車も増えました。一方で、粗悪な自転車による製品事故も増加しています。

だからこそ、価格だけでなく、品質の高い自転車を選ぶことが大切です。しかし、見るだけでは品質の良し悪しはなかなかわかりません。そこで注目していただきたいのがBAAマークです。BAAマークは「自転車安全基準」の90項目の厳しい検査に合格した自転車だけに貼られている、安全・安心で環境に優しい自転車の自印です。BAAマークはその高い安全性が支持されており、国土普及を推進※1しています。

※ 2018年に閣議決定された「自転車活用推進計画」では、BAAマークを含む自転車の安全基準に係るマークの普及率を2020年に40%とすると明記



出典(一社)自転車協会特設ページ  
<https://baa-advisor.com/safety/first.html>



# 今後の進め方(案)

