

計画骨子に関する関係者ヒアリング結果

(関係団体等への書面ヒアリング)

意見内容 (全文)

目次

(公財) 自転車駐車場整備センター	1
同 自転車総合研究所所長 古倉 宗治 氏	2
(一社) 自転車協会	10
(一財) 自転車産業振興協会	11
(一財) 日本車両検査協会	12
(公財) 日本交通管理技術協会	13
(一財) 全日本交通安全協会	14
(一社) 全国道路標識・標示業協会	15
(一財) 日本交通安全教育普及協会	16
(一社) 日本損害保険協会	17
NPO法人 自転車活用推進研究会	18
(株) シマノ	19
ブリヂストンサイクル(株)	20
自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会	21
さいたま市	21
稲城市	22
東京都江戸川区	23
つくば市	24
水戸市	25
三島市	26
海南市	27
橋本市	28
守山市	29
東近江市	30
高松市	31
真庭市	32
九州ブロック	33
【参考】自転車活用推進計画施策一覧	34

(公財) 自転車駐車場整備センター

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進（施策番号4.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

・骨子に対する特段の意見はありません。

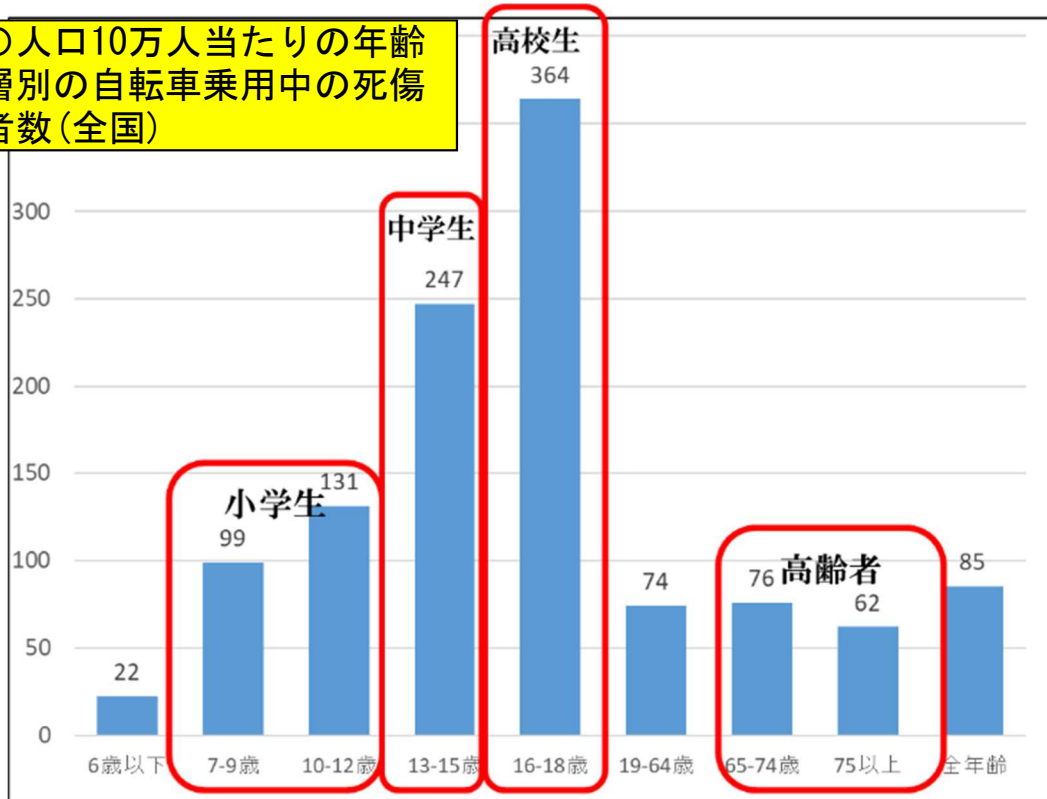
古倉 宗治 氏

(公財) 自転車駐車場整備センター・自転車総合研究所 所長

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

- 意見内容
1. 自転車活用による2050年ゼロエミッションの実現に国民サイド参加の最大項目であることを強調。P2 (3)の都市環境「地球温暖化」⇒「家庭が貢献できる大きな地球温暖化対策」
 2. 日常利用が継続的な運動による生活習慣病の予防に重要 P3 国民の健康増進 「サイクリング等による」⇒「通勤・通学・買物等日常での継続的利用やサイクリング等による」
 3. サイクルツーリズムは人口の1-2%程度の上中級の層に多く依拠、観光での自転車活用を国民の幅広い層への拡大によるサイクルツーリズム人口の拡大を図る必要(参考資料)。お金の落ちる活性化と帰宅後の日常利用や観光地の地域住民の利用促進に寄与可能。 P3. 観光地域づくり 「走行環境づくりは不十分」⇒「走行環境づくりは不十分。また、サイクルツーリズムが国民の一部の層になっており、全国的な裾野の拡大が課題」
 4. 自転車活用推進計画にもかかわらず、高齢者の自転車事故の記述が、高齢者の自転車利用をシュリンクさせる内容である。高齢者の健康と外出手段の確保のため自転車活用は必要で、歩行中などの他の移動手段での高齢者割合や人口当たりの比較(添付)を踏まえ前向きな記述が必要。自転車乗車中の高齢者の死傷事故に占める割合は2割と同歩行中の3割より低い割合(警察庁令和元年中の交通事故の発生状況)。また、死者数については、2018年の交通事故統計年報p226-227では、歩行者の同割合は71.5%(899/1258)自転車乗車中は65.0%(294/453)であるので、歩行中よりも低い。 P3.安心・安全(事故)下から5行~3行「高齢者の他の交通手段と比較すると必ずしも事故率が高いわけではないが」など(添付参考資料は人口当たり人数)
 5. 中高生の人口当たり事故は他年齢層に比較して圧倒的に高く対策が必要。p4 5行のあとに「中高生の通学時の事故が多いことから、通学路の安全の点検や確保が重要」(参考資料)
 6. 自転車を活用してどのようなまち・地域・国を実現したいのかを目標1から4をまとめたトータルで1本化して示すべき(健康・環境等)。p4 2.「自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策」で明示 例自転車活用で地球環境や国民健康の増進のまち・地域の実現
 7. 目標については、アウトプット指標とアウトカム指標を峻別すべき。本来の目標値はアウトカム指標であるべき(アウトプット指標はアクションプランなど)。自転車分担率(ドイツの国家自転車計画のように実情で変えるなども)や事故の削減目標を明確に出す必要。p4関係
 8. 走行空間は分離と連続性がセットで重要。p5 上5行「歩行者、自転車及び自動車が適切に分離され、かつ、連続性を有する安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を促進。」
 9. コンパクトシティの取組の中での自転車を強調するならp2、立地適正化計画と連携して、居住誘導区域から都市機能誘導区域(中心市街地等)への自転車のアクセス強化必要。P5下11行「歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し」の次に「特に都市機能誘導区域を中心とした居住誘導区域でのネットワーク密度の強化等を図るとともに」を入れる。
 10. 電動アシスト自転車の普及促進を入れるべき。これは運動効果が普通自転車とあまり変わらないが疲れが出ないことから、自転車による運動効果と移動距離の拡大、勾配荷物等自転車利用の阻害要因の払拭が可能。(参考資料) p6下11行目及び次ページ施策一覧15
 11. p7 4について 国、都道府県、市区町村の役割分担を国として明確にする(参考資料独)。施策相互のメリハリや実施の順番優劣などを明示する(困難の場合並べる順で示す)
 12. コロナは、昨7月英国新自転車ビジョンで禍を最大に強調したように、密を避け健康免疫力増進等の大胆な自転車の位置づけ及び体系的な施策の強化が必要(施策一覧に付加等)

○人口10万人当たりの年齢層別の自転車乗用中の死傷者数(全国)



○中高生は、他の年齢層に比較して、死傷者数が多い。

○高齢者層も19-64歳と同じぐらいの死傷者数となっている。絶対数で見ると、超高齢社会で、高齢者人口の絶対数が多いから高齢者の死傷者数が多くなるのは当然。

出典 交通事故総合分析センター 「平成26年交通事故統計データ」

○人口100万人当たりの死者数(2014)

年齢層	(単位:人)				
	歩行中	自転車乗用中	原付乗車中	自動二輪乗車中	自動車乗車中
15歳以下	2.4	1.1	0.0	0.1	1.2
16-24歳	2.8	2.0	3.4	8.8	13.6
25-29歳	3.9	1.3	1.2	4.9	9.6
30-39歳	3.2	1.0	0.8	4.0	6.7
40-49歳	4.1	1.5	1.3	6.0	8.1
50-59歳	6.7	3.1	1.9	4.4	10.5
60-64歳	10.6	5.5	1.2	2.0	11.7
65歳以上	33.3	10.8	4.1	1.5	18.9

65歳上の年齢層での人口当たりの死者数で見ると、歩行中が最悪で、自動車乗車中が次であり、自転車乗車中はこれら比較して低い。高齢者の自転車のみが危険であるというわけではない。

出典 内閣府「平成27年交通安全白書」

○電動アシスト自転車乗用中と全自転車乗用中の事故率

電アシ	使用率	事故割合(電アシ/全体)
全体	7.5%	1.4% (1,396人/全体101,219人)
高齢者	11.2%	3.2% (630人/高齢者19,510人)
主婦	19.8%	3.4% (221人/主婦6,498人)

いずれも電動アシスト自転車の使用率に比して、事故割合は低い。

出典 使用率は、(一財)自転車産業振興協会「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」2018年自転車使用者23,692人の車種別の電アシ及び60歳以上・主婦の電アシ使用率による。事故割合は、(公財)交通事故総合分析センター依頼データ2015年に基づく乗用中の死傷者数での割合。

○年代別の自転車使用頻度

年代別	使用日(月)
9才以下	7.4日
10才代	14.5日
20才代	12.9日
30才代	11.4日
40才代	10.6日
50才代	10.0日
60才以上	10.7日
全体	10.6日

出典 自転車産業振興協会「平成30年度自転車保有実態に関する調査」(N=23692 ウェブ調査)による。

60歳上の自転車の使用頻度は、他の年齢層に比較して、同じくらいの使用頻度であり、高齢者の使用頻度が他の年齢層と異なるわけではない。

○自転車利用者の人口構成(「サイクリスト国勢調査」2018年)

① 「レース層」	レースイベント参加	0.27%・25.2万人
② 「サイクリングイベント層」	サイクリングイベント参加	0.33%・30.9万人
③ 「ツーリング層」	自らサイクルツーリング	0.6%・60.9万人
④ 「旅行・レジャー手段層」	旅行・レジャー・行楽時移動手段	1.9%・177.9万人
⑤ 「健康エクササイズ層」	健康増進/運動不足解消	3.0%・278.0万人
⑥ 「日常の移動手段層」	「通勤・通学」「仕事時」「日常」「災害時」	50.2%・4701.5万人
⑦ その他	営業など26.8% 「自転車非利用者層」16.8%	

人口構成から考えて、①から③の層は、117万人で、全人口の1.2%程度あり、④以下の層を取り込み、すそ野を広げないと、サイクルツーリズムは拡大しにくい。

○電動アシスト自転車の特徴

全体として、安全な利用促進に寄与できる。(上記のように事故率も使用率に比較して低い)

従来	①勾配・向かい風
1.利用距離・地域の拡大	②距離の拡大(疲れない自転車の可能距離拡大)
	③地域の拡大(農村部自転車低利用地域等への拡大)
	④季節の拡大(雨具、防寒具等の利用時抵抗を削減)
2.安全の拡大	⑤ルール遵守(一時停止、赤信号後の再発進が容易のため励行可能、徐行可能)
	⑥安定性の向上(ふらつきが少ない)、ライト点灯容易(クルマからの認知ミス生じにくい)
3.主体の拡大	⑦脚力不足・クルマ危険な高齢者、体力弱者等の受け皿
	⑧買物難民、医療難民、引き籠り等外出困難者の足
4.目的の拡大	⑨運動量の確保の拡大(運動継続、低疲労、座り)
	⑩買物・子育て・営業・運送の量と利用回数の拡大

○静岡県袋井市での高齢者に対する電動アシスト自転車レンタル制度

実際に貸与を受けた高齢者等は、その行動範囲が4.1割拡大、外出範囲が3.5割拡大している。古倉ら「自転車活用による高齢者の外出の足及び健康の同時確保の可能性に関する研究」土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.74, No.5 (土木計画学研究・論文集第35巻), I_897-I_908, 2018. 添付同論文参照

参考 各国の国家自転車計画における電動アシスト自転車に関する記述(少し長くなりますが、参考に引用しておきます)

○「デンマーク国家自転車戦略」2014.7 p34 古倉「デンマークの自転車政策その7」 自転車バイク自動車駐車場 バーンキングプレス 2018.6月号より引用

第2章第2節第1款 電動アシスト自転車

「より長距離の通勤にその機会を提供し、モペット(電動バイク)やスクーターより環境に優しい電動アシスト自転車は利用のポテンシャルが高い。電動アシスト自転車は、例えば、より多くの人々が、より長距離の通勤や通学に自転車スーパーハイウェイを使用することを可能にするものである。

買い物やレジャー、公共交通利用といった日常活動へ行く距離がもっと長い地方では、電動アシスト自転車を通じて、より多くの人々が自転車を自分たちの交通手段として利用し続けることを意味する。電動アシスト自転車に乗れば、若者も高齢者も同様に、より簡単に、距離や坂、さらに向かい風を乗り越えることができる。それゆえ、(普通自転車に比べて)より多くの人々が、自転車を自分の交通手段として位置付け、日常的により長距離、かつ、より頻繁に、自転車を利用する可能性がある。

5km以上の通勤者へ、市が電動アシスト自転車を貸与することで、貸付期間終了後でも、より多くの人々が自転車を選択することが、ランダース(自治体)で実証されている。ランダース自治体の評価によると、自分の普通の自転車をもっと使い始めた人もいるし、参加者は、ほとんどがより体を動かすようになった。

最近、自転車都市ランダースでは、普通の自転車ではバランスがとりにくい市民のために、三輪の電動アシスト自転車の貸し出しを始めた。電動アシスト三輪自転車は、使用者が日常生活でもっと体を動かす助けとなるよう設計されている。また、そういった自転車は、移動可能性を拡大し、より広い地域の範囲を動き回る自由を与える。電動アシスト三輪自転車は、ランダース自治体の老年保険料の資金援助を受け、一回につき6か月間貸し出される。電動アシスト自転車は、この数年、人気が高まり、ますます多くの人々が日常生活で使用している。その傾向はより強くなり、電動アシスト自転車は徐々に、質的な向上と低価格化が見られる。

また、電動アシスト自転車は、特により高齢の人々に、一層の多くの自転車利用を奨励するのに重要になりうる。また、このことは、従来他の年齢層より自転車利用が少ない年齢層にとって特に重要である。」

○ドイツ国家自転車計画 2020 (2012年10月策定) 古倉「ドイツの自転車政策その15」及び「ドイツの自転車政策その16」 自転車バイク自動車駐車場 バーンキングプレス 2016.10月号及び同11月号より引用

B章6節(p46-49) ((1)、①等の表題は筆者による便宜上のものである)

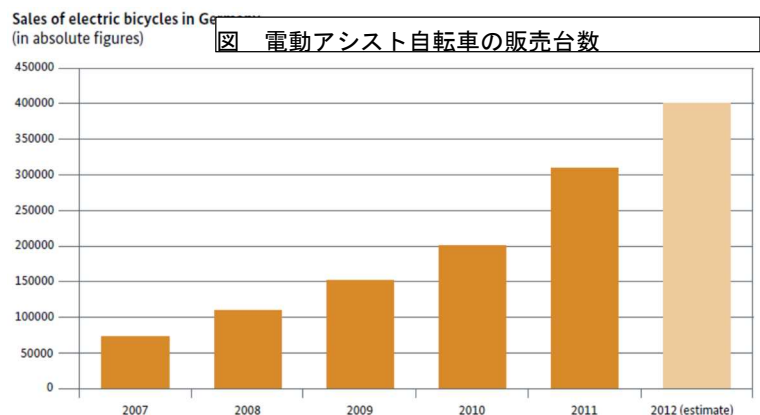
第6節 電動モビリティ(ここでは、電動アシスト自転車のことを記述している)

第1款 現状

(1) 電動アシスト自転車の販売状況

自転車市場では、最近電動アシスト自転車が、特に劇的なスピードで伸びている。この数年電動アシスト自転車の売り上げは、30%から50%の割合で増加している。電動アシスト自転車は、一般的に、乗っている人がペダルをこぐ時に、

単にモーターが補助するという電氣的補助自転車を意味するようになっている(コラム1参照)。2007年



Source: ZIV, 2012

では、このような自転車の販売数は7万台だけであったが、2011年までに、この数字は31万台まで伸びた。最近の予測と調査によれば、この流行は衰退することなく続いていくとされている。2009年の“自転車モニター”調査ではその24%だけが電動アシスト自転車に興味があると答えていた。今日、この数字はすでにその倍(47%)になっている。新しく自転車の購入を計画している人の全体の24%が、電動アシスト自転車購入を検討している。60才以上の年齢層ではその割合は54%にまで高まる。

コラム1 電動アシスト自転車はどのような条件の時に足こぎ自転車といえるのか。

車両が、足こぎ自転車か、モーター付き車両かの決定に際し、ドイツ連邦政府と州は、現在、EC訓令2002/24をその根拠にしている。この背景に対して、乗っている人がペダルをこぐときに、もし、最大250Wの力で継続的にアシストできる、補助電動モーターを備えているなら、道路交通法の目的に照らして、電動アシスト自転車は、足こぎ自転車だと考えられる。その出力はスピードが出てきた時は徐々に減少しなくてはならない。もし、電動アシスト自転車が時速25kmに達するか、又は、自転車に乗っている人がペダルをこぐのを中止した場合、直ちに出力を止めなければならない。しかしながら、前述のEC訓令が適用される電動アシスト自転車は、モーター付き車両(電気自転車または、高速アシスト自転車)である。電動アシスト自転車は、異なる要請や規則の適用を受ける(例えば、保険の証明プレートが必要であること、ヘルメット着用を義務付けたりする可能性もある)ものであり、**電気自転車の規制は、国家自転車計画2020ではカバー範囲ではない。**

(2) 電動アシスト自転車の可能性

電動アシスト自転車によって、新しい地域をサイクリング可能な場所として開設し、新しいターゲットとなる人々に向けて発信することになる。すなわち、電動アシストは、自転車利用者が、より速い平均速度に達することができ、より長い距離をカバーし、そして勾配のある道路をより容易に利用できるということの意味するからである。これは、自転車利用者と自転車産業両方の新しい可能性を開くものである。

したがって、たとえば、特に都市と都市郊外間のより長距離の通勤に、自転車通勤という新しい選択肢を提供する。また、丘陵地帯や山間地では、実用的な自転車と観光的な自転車の双方の幅広い利用者層にとって、この新しい技術によって、自転車利用がより魅力的なものになっている。そして最後に、電動アシスト自転車により、公共交通機関のハブの受け持つ地域が‘普通’の自転車で行くことができる通常の距離以上に拡大されたことを意味する。これによって、ラッシュアワー時の鉄道の駅などまでのバスの繁忙を減らすことができる。さらに最後ではあるが重要なのは、バスと電動アシスト自転車のくみあわせは、人口の少ない地区で、クルマに代わる魅力的な選択肢となるということである。

従来の自転車に乗るより、電動アシスト自転車に乗るほうがあまり努力を要しないという事実は、特に、年配の人に電動アシスト自転車に対する興味を持たせる。しかし、電動アシスト自転車はまた、新しいターゲットとなる層の人々により利用されたり、新しい目的のために利用されたりすることが可能である(コラム2参照)。さらに、魅力的なデザインの新しいモデルは、レジャーの時のスポーツ目的のために自転車に乗る人々の興味を引くことになる。

コラム2 足こぎ自転車による運送手段

○足こぎ自転車は、私的目的・商業運搬両方の荷物の運搬にも動員される。新しいタイプの二輪あるいは三輪(例 貨物自転車やこどもをのせる自転車)そしてそれに適した装備品(例 トレーラー)が絶えず進化し、ますます一般的になっていく。

○様々な場所で、自転車宅配サービスは、長い間実施されてきた。様々な会社が手紙や小包の配達に自転車を使ってきた。将来、電動アシスト自転車の使用や、助成の開始、新しく発展した集配戦略によって、もっと物流機能を発揮させるために、商業



部門が足こぎ自転車を使うことが可能になるだろう。足こぎ自転車を使うことによって、宅配業者は、特に適切な自転車インフラがある都市での“最後の1マイル”で、高いレベルの生産性に到達できる。しかし、地方自治体も利益を得る、なぜなら、従来の流通業務に伴う問題（例 二重駐車、騒音、汚染物質排出）が減少するからだ。

○商業輸送について、この可能性を生かすために、他の事柄の中で、様々な運送業者が合同で使用できる“最後の1マイル”のための配送基地を設置することが必要である。貸貨物自転車は、短時間の輸送手段を必要とする人々にとって、実際的なレンタカーの代替になり得る。

○電動アシスト自転車は、また、こどもを保育所に連れて行ったり、買い物をしたりするのに、利用できる地方の自転車店や教育機関と協力して、活動日（action day）を、体系化することができる。たとえば、子どものいす付きのどの自転車で、実演するかといったようなことである。

○二輪以上の（貨物）自転車か、トレーラーをけん引するような自転車に乗る道路使用者の、具体的な要望をかなえるために、インフラを連動させることによって、この流れは、支援されるだろう。



第6節第2款 必要な実施策

(1) 駐輪場の対応

電動アシスト自転車は、一般的に、高所得者層向けの価格帯で、重量も重いので、盗難防止機能付き駐輪施設が求められ、また、可能な限りいずれの場合も、自転車利用者の家と目的地（職場、鉄道の駅等）での両方においてアクセスしやすいことが求められる。

(2) 道路構造の対応

さらに、電動アシスト自転車は、より一般的になったので、道路状況に関する基準と自転車走行環境の基準に要求される要件は、いくつかの場合、より厳しいものになるだろう。十分に広い自転車の車線や広い曲線半径、滑り止め路面、ポラードやねじれた空間や階段の回避などが、すでに求められているということは、確かである。しかしながら、特に、電動アシスト自転車では、簡単に高スピードまであげられるのであるから、このような要請は、拡大すると予想される。高速で移動する自転車が、ゆっくり移動する自転車を追い越すことを可能にする必要性もより重要になってくる。技術基準では、すでに、必要な項目が含まれている。電動アシスト自転車の数が継続的に増加するならば、こういった基準が、実用設計において実行されることが、ますます必要不可欠となってくる。

(3) 自転車利用者及びその他の道路利用者の対応

また、電動アシスト自転車によって、すべての道路利用者に新しい対応が必要となる。まず、電動アシスト自転車利用者は、従来の自転車とは、運転特性が異なる車体を、完全にコントロールしなければならない。次に、他の道路利用者、特に、クルマの運転者は、新しい交通状況に適応しなければならない。たとえば、曲がろうとする車は、走っている電動アシスト自転車の速度を低く見積もってはいけない。

この電動アシスト自転車の市場分野における急速な成長と、電動アシスト自転車の多様な、際立った、技術的特性を示していることを前提とすれば、法の解釈の明確化とその状況への対応も必要となってくる。

第6節第3款 問題解決戦略（注 各主体の役割分担を記述）

(1) 連邦政府（一部州政府）の役割

① 電動アシスト自転車の推進の基本的な方向性

連邦政府は、電動アシスト自転車を、電気を使用する交通手段の推進方策の一つに位置付けて推進する

こととしている。この主な目的は、電動アシスト自転車を、色々な交通手段の利用の適切な組み合わせを可能にして交通戦略に組み込む方策とこれに必要なインフラの新しい取り組みの方策を推進するためである。ドイツ自転車計画の各実施施策は、この電動アシスト自転車を基礎に構築し、そして、電動アシスト自転車を発展させるものである。

②電動アシスト自転車の車体の安全性確保

電動アシスト自転車が極めて普及してきたため、連邦政府と州政府はこの新しい需要分野の自転車に対する認可、装備及び道路利用者の行動に関して規定する法制度を整備することと、電動アシスト自転車利用者とその他の者の道路における安全性を強化するための法の統一的な解釈を明示することは、連邦政府と連邦州の役割である。これの主な基本となるのは、連邦ハイウエイ研究所により行われた研究結果に基づくものである。

さらに、電動アシスト自転車に関する基準と法律を安全性の要求に対応させることは、電動アシスト自転車利用者の事故のリスクを減らすために大きく貢献することができる。電動アシスト自転車の設計は、その移動の平均速度とより重い重量についての一層厳しい要求を十分に反映しなければならない。これは特に、ブレーキの性能と車体フレームの安定性に当てはまる。

③電動アシスト自転車の充電

さらに、連邦政府は充電システムの標準化により、電動アシスト自転車が利用しやすくなるように働きかけを行う。このことは、統一された充電インフラを整備することに寄与する。電動アシスト自転車の市場の拡大の速度を考えると、このような基本的事項は、なるべく早く作られる必要がある。

④電動アシスト自転車の点検整備

さらに、最後に重要なことは、電動アシスト自転車の発展が自転車小売業者の新しい要望、とりわけ、車両の点検修理についての需要を喚起することになる。連邦政府は、したがって、自転車整備士の訓練を充実させることが必要かどうか、もしそうなら、どの程度まで必要かを判断するために、州政府及び雇用主と従業員を代表する団体と協議する。これには、二輪の電動車体の訓練規則においてを電動アシスト自転車に対応する事項を取り込むかなども対象となる。

(2 州政府の役割

①駐輪施設と盗難対策

州政府は、鉄道の駅や公共交通の停留所での駐輪施設に関するスキームの改良により、電動アシスト自転車やバッテリーの盗難防止の対策を求められる。駐輪空間の節約技術の助けを借りるとともに、設計コンペを企画することで、魅力的に設計された統合的解決法を開発することができる。公有地や私有地のそれぞれの場所に応じて、充電設備（“太陽光発電ステーション”）やさらに、バッテリー交換設備を備えた屋根付き駐輪場として設計することもできる。

②自転車利用施設への投資

自転車利用施設への投資に関する技術的な規則を考慮しておけば、このような規則（すなわち、安全な車道の路線）に求められる整備レベルが、より大きな電動アシスト自転車の利用が起こるような将来の要求を確実に満たし、不適切な投資を確実に防止することができる。

(3) 利害関係団体の役割

道路交通安全活動にかかわる人たちなど社会の関係者は、電動アシスト自転車利用者や道路利用者を対象とし、彼らに電動アシスト自転車の特性およびこれにより生ずる道路利用者行動について認識させる道路安全キャンペーンを高度化させることが求められる。同時に、適切な訓練コースも提供されなければならない。

(一社) 自転車協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発・普及（施策番号 15.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

① 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発と普及をしていくにあたり、具体的にどのような自転車を開発・普及していくかは、各自転車メーカーが検討すべき内容と思われませんが、自転車メーカーが開発・普及していくためには、相応の費用が掛かると思われることから、国としてこのような自転車の開発・普及している企業に対し助成を検討いただけないかと思えます。

② その他
次期自転車活用推進計画 骨子 P3の最下部について
文章の順番の入れ替えと「行うことも」→「行うことが」に変更した方が宜しいかと思えます。

（現在）

- ・ 自転車乗用中の交通事故の死亡者の約6割が頭部に致命傷を負っていることから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要。
- ・ 消費者が安全性の高い自転車製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要。

（修正案）

- ・ 消費者が安全性の高い自転車製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことが重要。

自転車乗用中の交通事故の死亡者の約6割が頭部に致命傷を負っていることから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要。

意見内容

(一財) 自転車産業振興協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発・普及（施策番号 15.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

1. 当協会が実施している取り組み

当協会では、2001年より中小の自転車等製造事業者に対し自転車・自転車部品の研究開発を公募・選考の上、研究開発費の一部を助成する「新商品・新技術研究開発事業」を継続実施していますが、これまでの成果物にはシニア向けや障害者向けのものも含まれており、2020年度においても「シニア世代にアピールできる自転車・自転車部品」をテーマに開発事業を実施しています。

2. 国が強化すべき取り組み

多様な自転車の開発・普及には、次の2点に関する取り組みが必要と考えます。

- ① 現行規制の見直し（普通自転車の長さ・幅、乗車定員、電動アシスト基準等）
- ② 安全利用のための環境整備（特に高齢者や障害者が安全で安心して利用できるため）

以上

意
見
内
容

(一財) 日本車両検査協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発・普及（施策番号 15.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

意見
内容

施策番号15 多様な自転車の開発・普及について、積極的に進めることを期待します。

日本車両検査協会は、長年にわたり自転車の各種基準（日本産業規格（J I S）、自転車協会のB A Aマーク基準、製品安全協会のS Gマーク基準、警察庁の駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）等の型式認定基準、当協会のV I Aマーク基準等）に基づき、自転車及び同部品の試験・検査を実施してきました。また、国の登録機関として、自転車及び同部品について、日本産業規格（J I S）認証業務を実施し、さらに、関係団体が、自転車（電動アシスト自転車を含む。）の基準を作成・改定する作業にも、協力してきました。

今後、ますます需要が増大すると見込まれる高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる新たな自転車についても、その開発や普及のためには、当該自転車に関する基準を制定し、当該基準に基づく試験・検査を実施することが必要です。また、J I S認証業務も役立ちます。

当協会は、これまで培った自転車の試験・検査等に関する豊富な経験と幅広い知識を生かし、新しい自転車の基準制定への協力、制定された基準に基づく試験・検査やJ I S認証業務を実施することにより、新しい自転車の開発・普及に貢献してまいります。

(公財) 日本交通管理技術協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、自転車の安全利用に寄与する人材の育成、より安全な自転車の点検整備の促進（施策番号 14.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

意見内容

- 自転車の点検整備に関する広報啓発活動を積極的に推進していただきたい。

自転車の使用過程での安全性等のチェック（点検整備）は、利用者個々に任されており、自転車本体の安全レベルの維持は利用者の意識にかかっているといえるが、自転車の点検整備に対する意識は、国民に浸透していないのが現状である。
また、都道府県等では、いわゆる自転車安全条例で自転車利用者に対して定期的な点検整備の義務（努力義務）を課しているところが多いが、現実問題として、同条例に基づき、具体的な推進施策を講じている自治体は極めて少ない実状にある。
従って、国において、自転車の点検整備の重要性を広く国民に呼びかけるために、テレビ、新聞等のメディアを活用した広報啓発活動を積極的に推進していただきたい。

(一財) 全日本交通安全協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動、学校における交通安全教室の開催等（施策番号 16.、17.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

意見内容

- 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動について（施策番号16）
 - 1 交通安全意識の向上に資するため、自転車関連事故の発生状況・特徴等を踏まえた計画的・効果的な広報啓発活動、街頭指導等のあり方について、さらに検討すべきではないか。
 - 2 1の推進に際しては、全国・地域における自転車関連事故の発生状況や傾向等のデータの共有に加え、交通安全意識の向上に向けた対策、広報啓発活動の方法・進め方等に関して、関係機関・団体等における連携等のあり方について、さらに検討すべきではないか。
- 学校における交通安全教室の開催等について（施策番号17）
 - 1 学校における自転車安全教室の開催等については、児童・生徒等の交通ルールの理解と実践、遵法意識の醸成等による自転車関連事故の防止など所期の目的を達成するために、交通安全教室の実施体制の充実・整備（人的・物的資源）に関し、さらに検討すべきではないか。
 - 2 自転車関連事故については、自転車側に法令違反が認められた割合が高い水準にあることから、その分析データを踏まえつつ、特に自転車利用者の多い年齢層に対する効果的な交通安全教室のあり方について、さらに検討すべきではないか。

以上

(一社) 全国道路標識・標示業協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動、学校における交通安全教室の開催等（施策番号 16.、17.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見をお願いします。

意見内容

16. 交通安全意識に関する広報啓発、取締りの重点的な実施について
- (1) 自転車利用者に対し、自転車は原則として自転車専用通行帯を走ることを徹底させるため、広報啓発のうえで取り締まりの強化を検討する。
 ドライバーに対し、自転車通行帯への自動車の侵入、自転車通行帯での駐停車を禁止とするため、広報啓発のうえで、自転車通行帯への駐停車を違反行為として重点的に取り締まる。
 付近に駐車場がない、あるいは駐停車需要が多い路線の場合は、車道側に駐停車空間を確保し、設置箇所等についての情報をドライバーにわかりやすいよう提供する。
 道路管理者等による、路外駐車場や荷降ろし用駐車スペースの更なる整備も促進する。
 自転車の歩道走行が認められた歩道として整備されている場所においては歩行者に対し自転車通行帯を歩かないよう、自転車利用者に対し自転車が歩行者空間を走らないよう、周知する。併せて、このような場所では構造的に自転車通行帯は分離し、歩行者と自転車を混在させないように再整備する必要がある。
- (2) 「思いやり 1.5m」運動の更なる展開に向けて、ドライバーに周知する。
 自転車が安全に走行できる 1.5m の車幅を確保できない車道混在道では、自転車の側方を走るとき自転車との安全な間隔の保持に努めるか徐行することが求められる。
 (1.5m は具体的な数値として示されたもの) そのような思いやり精神が育まれるような広報啓発に努めるとともに、罰則を検討する。
17. 学校における交通安全教室の開催等の推進について
 交通安全教育指針（国家公安委員会作成）では、幼児を対象とした自転車に関する記載はない。これは自転車に乗れないまま小学校に入学する子どもが一定数いることを表す。
 楽しみながら乗り方を学ぶ自転車教育プログラム（幼児向けデンマーク式自転車教室）の普及に期待している。
 ペダルのない自転車（キックバイク）を使って安全で楽しい乗り方を学ぶ／「シンプルに」「楽しく」の 2 点を重視／幼稚園までは自転車技能トレーニングを重視／小学校から自転車交通安全教育 がポイント
 交通ルールを教えるだけの従来型の自転車教室だけでなく、自転車を楽しんで乗るという自転車文化を根づかせる。
- * その他
 路面表示の夜間の視認性の向上策について、全標協では「自転車活用推進計画」へのヒアリングを受けた際（2017年8月）、「夜間の視認性を考慮した高輝度路面標示材を使用」した工事写真を添付して、提案している。
 （矢羽の右端・車道側に高輝度路面標示材を使用した白線を設置）
 夜間の安全性の向上のために、このような施工を標準仕様にしていただきたい。

(一財) 日本交通安全教育普及協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動、学校における交通安全教室の開催等（施策番号 16.、17.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見をお願いします。

17. 学校における交通安全教室の開催等を推進

「自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催、**教職員に対する研修、地域指導者の協力**等を推進。」

学校を管轄する教育委員会（学校安全担当課）では、安全担当教員に対して、年数回の研修会を主催して、県警等からの交通事故等の情報提供や安全教育の研究指定校での授業公開等を通じて、危険回避能力を高めるための指導方法等、貴重な情報交換の機会となっている。また、学校安全教育研究会主催の全国大会（東京都で開催）で毎年、安全担当教員が参加し、文科省安全教育調査官による最新の情報提供や公開授業の参観等により、資質の向上を図っている。

意見
自転車安全利用に関する教職員研修は、確かに必要を感じるが、そのために職員を参加させる学校は、その教員を出張させるために授業が欠課となり、替わりの教員を補充させるのは、上記の研修で精一杯である。悉皆研修でないかぎり厳しいことが予想される。

見
そのため、国に対して、学校における交通安全教育受講機会を確保するとともに、教職員の他にも交通安全教育を担う地域指導者の協力を得られやすい体制づくりを要望したい。警察や交通指導員、地域の交通安全教育センターとしての自動車教習所、その他関係団体など地域で交通安全教育を行える指導者は学校以外にもいることから、そのような外部人材との協力が必要と考える。

内容

(一社) 日本損害保険協会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、自転車損害賠償責任保険等への加入促進（施策番号 20.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を願います。

自転車活用の推進には事故対策は重要である。特に、事故の被害者保護を図るためには、加害者側の十分な賠償資力を確保する必要があることから、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を、次期自転車活用推進計画における施策として追加することに賛同する。

これまで自転車活用推進本部を中心に、都道府県等に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を働きかけてきた結果、条例制定が進んでいると認識している。引き続き、こうした働きかけや情報提供を推進することで、より多くの都道府県等において条例が制定されることを期待している。

損害保険業界としても、自転車損害賠償責任保険について、国民へのわかりやすい情報提供、加入促進に取り組んでいく。

意見内容

NP0法人 自転車活用推進研究会

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意見内容

第二期自転車活用推進計画の策定及び施策の実施にあたり、私から以下の3点について、意見を述べます。

①地方版自転車活用推進計画の策定を促す上で、国の計画を丸写しするのではなく、地域の実情に合った計画を作ってもらいたいと思います。既に策定済みの地方版計画全てに目を通してありますが、ネットワーク計画と駐輪計画を内包するという手引きを無視して策定されている地方公共団体が散見されます。これから策定する推進計画の底上げを図るため、内容の優れた地方版計画を例に取って、事例説明会をオンラインで開催してもらいたいです。私が優れていると思う地方版の計画は茨城県土浦市、茨城県神栖市、石川県金沢市、大阪府茨木市、鳥取県、愛媛県今治市、大分県大分市です。

②歩行者、自転車、自動車適切に分離された安全で快適な通行空間の計画的な整備促進について、一部の都道で整備済みの駐車帯を自転車レーンの内（中央線）側に設置する形態を複数車線ある幹線道路の標準形にしてもらいたいと思います。ニューヨークではこの整備形態をパーキング・プロテクテッド・バイク・レーンズ（クラス1）と呼んで最も安全かつ快適な空間と位置付けています。縁石や柵を設ける自転車道よりも費用が安く済み、利用者が安心して通行できる空間が作れて、レーン上に違法駐車する問題も解決できます。ただ都道で整備済みの区間は助手席ドアを開けた際の緩衝帯が無いので接触事故を防ぐためには、できれば駐車帯の両側に緩衝帯が欲しいところです。



都道301号線



NYC PPBL (CLASS1)

③自転車通勤の促進について、コロナ禍で社内制度を見直す企業が増えているタイミングを見逃すと、しばらくチャンスを失いかねません。テレワークが増えて出社機会が減少しており、自転車の通行量が道路の許容量を超える心配も無いので、官民連携協議会の宣言プロジェクトを拡大させて自転車通勤者・推奨企業を応援したいです。認定された企業の法人税を下げるとか、自転車通勤者へのインセンティブとして、新しい自転車の購入補助をすとか、通勤手当が出ない企業の従業員に支給するとか、諸外国の事例も参考にして広報啓発の強化だけでなく、実感できるメリットを供与したいと思います。

以上です。ご検討のほど、宜しくお願いいたします。

(株) シマノ

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、自転車通勤の促進（施策番号 10.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見をお願いします。

昨年6月に提出させていただいた意見と重なる部分もありますが、以下に述べさせていただきます。

1. 健康増進効果に関する調査研究のバックアップ
 前回も述べた通り、自転車の効能を裏付けるために身体面、精神面の健康づくりへのエビデンスを蓄積することが、継続的な自転車通勤や活用の推進に不可欠です。具体的な調査内容やバックアップの形を示し、民間と協力してエビデンス収集を進めていくことが重要かと存じます。その際、身体機能の形態的、生理学的な効果に焦点を当てるよりも、公衆衛生学的な視点で調査を実施する事が必要です。自転車は距離に対する移動効率が高いこと、感覚よりも実際の運動強度は高いこと、移動の手段として日常生活に取り入れやすい事などから、無理なく習慣化しやすいという特徴があります。その点に着目し、自転車通勤習慣の有無と心臓血管系疾病のリスク、生活習慣病、気分・うつなどの障害との関係を調査・分析していくことが必要です。今後は地域や職域において大規模な横断的・縦断的調査を実施し、自転車通勤習慣と脳を含めた心身の健康の関係を分析していくことが重要と考えます。

2. 企業への自転車通勤拡大について
 コロナの影響により通勤しなければならない人にとって、「自転車通勤」という選択肢が以前よりも明確に加わったことは重要であると考えます。そのような中、従来は自転車通勤を禁止している企業も時限的にそれを認める企業も出てきておりますが、その動きを一過性ではなく定着させるには企業が正式に自転車通勤を認める動きを後押しすることが必要だと考えます。すでに自転車活用推進官民連携協議会からは「自転車通勤導入に関する手引き」が公表されていますが、この存在と内容を周知させ、自転車通勤導入に前向きな企業の動きを加速させることが必要です。特に自転車通勤を実施するためにも自転車通勤以外の方法でも通勤することを認める、柔軟な制度づくりが普及のカギになると考えます。様々な機会での手引きを周知していただきたいと考えます。さらには、自転車通勤を推進する企業への税制優遇措置（個人への購入補助ではなく）や、駐輪場の付置義務に伴う費用の補助制度、また経産省が進める健康経営の取組みと連動させる（ex. 健康経営銘柄の指標の一つとする）など具体的な施策を実施していただきたいと思えます。

3. 自転車通勤推進における地方行政の役割
 地域での自転車通勤促進（広くは自転車活用推進全般において）について、地方行政が担う役割は重要であると考えます。各地域での自転車活用推進計画が進む中、最近ではその促進のための動画による啓発、企業への出張講座（制度導入、安全利用など）、市職員が自ら自転車通勤を実践することでの広報活動など、様々な取り組みが実践されています。一方で、計画には盛り込んだものの何を施策として取り組むかに悩む自治体も多いと聞きます。今、世の中で実施されている地方での取り組みを自転車活用推進本部が取り上げ、それを広く周知する仕組みをつくることで、自分の地域の取り組みに参考にすることができると考えます。国と地域が連携し、企業と個人の両方を後押しする施策が求められていると思えます。

4. 自転車通行環境の整備
 最後に、コロナの影響で自転車通勤を始めた人からは「車道は車が多く走りにくい」「歩道は段差が多く快適ではない」といった声が聞かれます。基本的な部分ではありますが、改めて自転車専用道や自転車レーンなどの通行環境の整備は重要な部分であると考えます。

ブリヂストンサイクル（株）

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、自転車通勤の促進（施策番号 10.）に関し、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見をお願いします。

【自転車通勤の促進】 ※安全に、快適に自転車通勤するために	【現状・社会情勢】	【特に国が強化すべき取組み】
（1）人		
①自転車通勤者		
・安全に走るための交通ルールの理解	小学校3、4年生以降、交通ルール・マナーを学ぶ機会・場が少ない ※自転車通学する中学・高校、自転車通勤する社会人が学ぶ機会が少ない	・中学校、高校での 自転車交通安全カリキュラム化 ・社会人向け講習への助成
・歩行者への配慮（対人事故防止）	歩道での自転車の追い越しなどがあり危険がある（自転車の徐行不徹底）	
・ヘルメットの着用義務	スポーツバイク、車道走行者が増加し、ヘルメットの重要性が高まっている	都道府県への 条例整備の働きかけ
・自転車保険の加入	自治体による自転車保険義務化のばらつきと、非義務化自治体での保険加入率が低い	
②自動車ドライバー		
・自転車通勤者に対する理解（交通ルール含む）	自動車免許取得・更新時に自転車についての内容が不十分	免許取得・更新時の 講習内容充実化の助成
（2）自転車		
①点検・整備（自己点検・販売店での整備）		
	利用者の認識不足により、点検・整備が不十分	公共広告機構などによる PRの強化
（3）走行空間		
①自転車専用レーンの整備		
	・整備は進んでいるが、自宅から会社までのレーン整備にはまだ不十分 ・全都道府県で整備推進するための地方都市でのモデル事例がない	・レーン整備の継続 ・地方都市での先進事例の支援（成功事例の創出）
（4）駐輪・保管場所		
①自宅、駅、勤務先での保管場所の確保		
	勤務先となる都市部は不動産価格が高いため駐輪場を設置する事業者が少ない（費用対効果が合わない）	公共の駐輪場の充実
（5）企業		
①自転車通勤に対する就業規則見直し		
	通勤災害への懸念から自転車通勤を禁止する企業がある	自転車通勤推進企業への支援（社労士ら専門家にかかる助成など）
②交通安全講習の実施		
	ノウハウがないため自転車通勤者への交通安全教育ができない	交通安全講習、企業への助成
③シャワー、ロッカーの整備		
	自宅から会社までの自転車通勤（距離：5～10キロ）、汗かき、着替え必要 ※服装のカジュアル化、リュック型ビジネスバッグの普及により、以前と比べ自転車通勤しやすい。	シャワー、ロッカーなどの整備、企業への助成
④自転車通勤のメリットの理解		
	・学術的なエビデンス不足（健康・環境面での貢献） ※自転車通勤の心身への影響、良いと言われているが、エビデンスとなる論文少ない。 ・電動アシスト自転車の普及に伴い、シニア世代になってから購入・利用検討する人増えている。 ※現役世代での自転車経験が、シニアになってからの安全な走行に寄与する。	・大学・研究所への助成 ・健康（未病）施策との連携、助成

自転車の活用の推進に係る意見等回答様式

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (さいたま市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

- 意 見 内 容
- 1 自転車安全利用における実効性が伴う取組の強化
本市では、さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～に基づき、小学生を対象に自転車運転免許証の交付や、中高生及び市民向けの交通安全講習等を開催するなど、自転車のルール・マナーの周知を進めています。
しかし、令和2年9月に実施した自転車利用に関する市民アンケートの調査結果では、自転車利用者のルール・マナーへの不満が高いことに加え、自転車による歩道又は車道の走行すべき道路区分を明確に理解されていない市民が多い現状であります。
つきましては、周知等による啓発活動には限界があることから、交通管理者等が主体となり、道路交通法の罰則規定等に基づき、現場での徹底した指導を行うなど、実効性が伴う取組を強化すべきと考えます。
 - 2 官公庁へのシェアサイクルポートの設置
本市では、平成30年11月より、シェアサイクル普及事業実証実験を開始し、官民が連携して、民間及び公共用地にポートを配置するとともに、利用状況の分析などを実施しています。現在のポート数は約320箇所まで増加し、利用実績は実験開始当初の9倍以上まで増加しております。
しかし、駅周辺に立地している国等の官公庁には、シェアサイクルポートを設置することができず、近隣の利用実績が鈍化している状況です。
つきましては、自転車活用推進計画の目標1に掲げているシェアサイクルポートの設置促進等の取組の一環として、駅周辺等の好立地にある国等の官公庁に、シェアサイクルポートの設置に向けて、省庁間の連携強化を図るべきと考えます。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(稲城市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

良好な都市環境の整備と合わせて、安全・安心を確保する意味合いからも、自動車、自転車及び歩行者が適切に分離され、また路上への違法駐車等による自転車の走行妨害が無くなるよう、自転車通行空間の整備について特に取組強化を図っていただきたい。
また、自転車の利用促進が、違法駐輪を呼び込む契機となり得ることからも、地域のニーズに合わせた駐輪スペースの確保についても、同様に取組強化を図っていただきたい。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (東京都江戸川区)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

20の実施すべき施策のうち

- ・シェアサイクルの普及促進
- ・駐輪場整備など公共交通機関との連携

を実施するため、より一層の財政支援の拡充を要望します。

骨子案の中にも

「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」に「○国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討。」と記載はありますが、特に「シェアサイクルの普及促進」「駐輪場整備など公共交通機関との連携」を実施するために財政上の措置を講ずる旨の記載を要望します。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (つくば市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

自転車活用推進計画施策一覧（次ページに記載）から以下の項目について意見します。

意見内容

【3. シェアサイクルの普及促進】

シェアサイクルを「公共交通」として位置づけ全国的に普及促進していくために以下2件意見します。

- ・シェアサイクル民間事業者が、自治体や公営企業等と連携せずに独自で事業展開できるエリアは、都内23区や政令市等に限られており、自治体や公営企業等が主導で実施するシェアサイクル事業へのトータルパッケージ（自転車購入等の初期費用から再配置・メンテナンス等の運用費用）となる補助金制度が必要である。

※現状は、多くの自治体が地方創生推進交付金を充当

- ・利用者の利便性の向上について、現状は各々の事業者によって独立したシステム（スマホアプリ）が構築されており、利便性向上の妨げとなっている。そこで、ある程度統一感をもったシステムやプラットフォームのガイドラインを国が定め、それに基づき各事業者がシステムを構築することで、利便性向上を実現することが必要である。

【10.自転車通勤の促進】

- ・自転車通勤を促進するにあたり、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」に認定された企業に対して、更なるインセンティブが付与されることが望ましい。

例）駐輪場の高機能化や拡充等に対する整備費用の助成

自転車通勤促進に係る費用の損金処理適用範囲の拡大

- ・地方公共団体における自転車通勤を強く推進するため、自転車通勤をおこなう職員へ支給可能な手当（案：環境手当、道路渋滞解消手当、等）を地方自治法へ位置付けることが望ましい。

【12.走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出】

- ・自転車による広域移動を推進するため、バスへの自転車ラック取付推進や規制緩和、サイクルトレインの全国的な普及支援を行うことが望ましい。

【14.自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進（資料02では「点検整備等の人材育成」）】

- ・公共事業としてレンタサイクルやシェアサイクルを実施する場合、サイクリング中の自転車の故障等の不測の事態に対応できるサービスが必要であるが、地方では自転車の点検整備が可能な人材や店舗が不足している。そこで、点検整備等の人材育成に加え、点検整備に対応できる人材や店舗を国がデータベース化し、自転車利用者がアクセス可能なシステムが構築されることが望ましい。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (水戸市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見を申し上げます。

- 意見内容
- 1 自転車ルール等の啓発
自転車利用者が、自転車のルールを正しく理解することで、安全な交通環境を創出することができるが、自転車の車道通行への理解がないドライバーがいることで、歩道を通行せざるを得ない状況がある。自転車利用者だけでなく、歩行者やドライバーにとっても安全で安心な交通環境を創出するためには、交通安全や自転車のルール等についての広報啓発を、自転車利用者だけでなく、ドライバーに対しても、更に強化して取組むべきである。
 - 2 警察組織との連携
自転車利用者等の指導・取締りを行う警察組織との連携も不可欠である。しかし、自転車の歩道通行や逆走、自転車通行空間上の駐停車違反等に対して、指導・取締りの意識が低い警察官も見られるのが現状である。警察組織に対して、自転車に対する意識の向上を図るべきである。
 - 3 自転車通行空間の整備
現在、地方自治体において、地方版自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備が行われている。しかし、都道府県道や市区町村道の整備が行われる一方、国道への自転車通行空間整備が進んでいない地域があることから、自転車活用推進計画の中で国道整備についての指針を示し、国自らが国道への自転車通行空間整備を更に強化して取組むべきである。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (三島市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

○自転車通行空間の整備について

私有地から樹木が道路上に張り出して自転車等の通行に支障をきたしているケースが多くみられるため、越境した枝の切除について民法第233条第1項の見直しによる道路内空間の適正確保に対する措置検討をお願いします。(妨害排除権の付与、切除権限の付与)

○空間整備への支援

自転車活用推進法第八条第一項に規定する良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路および自転車専用車両通行帯等の整備に対する継続した国の支援(交付金)

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(海南省)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

- ・ 交通分野のデジタル化と高齢者への普及対策
情報通信技術の飛躍的发展に伴い、交通分野でもデジタル化が進展することが考えられる中、デジタル化が高齢者への自転車普及の妨げとならないようにサポート強化に努める。
- ・ 自転車通行空間の整備
自動車と自転車、歩行者の通行空間を明確にしている道路の増加、路上駐停車対策、路外駐車場の整備、荷さばき用駐車スペースの整備の推進により、自転車対歩行者事故の減少につなげる。
- ・ シェアサイクル利用促進に伴う感染症対策の強化
不特定多数の人が利用するシェアサイクルが新型コロナウイルスの感染源とならないよう利用者情報の管理や自転車消毒等、利用者が安心して使用できるよう対策強化に努める。
- ・ サイクリングイベント開催時の安全対策
感染症の他、様々な災害が発生する環境にある中で、サイクリングイベントのスタッフ、参加者ともに安全に参加できるよう基準を定める。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(橋本市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意見 見 内 容	<p>自転車活用推進計画 骨子 (案) 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について</p> <p>和歌山県では、紀の川流域のサイクリングロード及び地域の資源を活用したサイクリングイベント「わかやまサイクリングフェスタ」を通じて、地域のサイクリングへの理解を高め、サイクリングによる観光振興と交流促進により地域活性化を図っているところである。</p> <p>加えて本市では、橋本市観光振興アドバイザーとしてサイクリングリスト平野由香里氏を招き、橋本市の魅力を市内外に広く紹介し、市の知名度及びイメージの向上並びに観光振興を図ることとしている。来年度はレンタルによるE-bikeを活用し、老若男女関わらずサイクリングを通してまちの魅力を楽しむ、平野氏と本市との官民連携のイベントを計画しているところである。</p> <p>しかし、サイクルツーリズムのネックとして、ある程度体力が必要であること、自身で高価なバイクを調達する必要があるなど、些か敷居の高い部分が挙げられる。</p> <p>これらを解決する取り組みとして、E-bikeをはじめとしたアシスト機能付きバイクが旅行先の観光地にて容易にレンタルできる環境の整備が、骨子(案)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に強く結びつくものとする。次期自転車活用推進計画の策定にあたり、是非とも検討をお願いしたい。</p>
-------------------	--

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(守山市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

「健康増進」や「環境負荷の低減」を目的とした自転車活用の推進策に関しては、一定の判断基準となるような数値をもって、指標や目標の設定をする項目も含まれると思われるので、根拠となる数値や調査結果について明確にされ、公表する必要があると考えます。

ナショナルサイクルルートの国内外へのPR策の展開については、国策としてより牽引力を発揮されるような体制を示し、実践的なプランを企てる必要があると考えます。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(東近江市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

意
見
内
容

・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、電車などの公共交通の利用を避け、自家用車や自転車の利用について改めて見直されている。観光客の2次交通や新たなツアー造成としてのサイクルツーリズムに活用するレンタサイクル購入及び駐車場などの環境整備に伴う経費補助。

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(高松市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

骨子内容については、異論ありません。

その上で、目標4の「実施すべき施策」の2点目「高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及を促進。」につきましても、目標2の「実施すべき施策」の2点目「公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、～」に続く、「障害者や幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。」する中で、場や環境の創出とともに、そこで利用する道具（自転車）としても関連してくるものと考えられますが、場の創出や、普及に係る活動・催事等につきましても、全ての人のサイクルスポーツの振興、推進につながりますよう、十分な財源措置について御検討いただけますよう、お願い申し上げます。

加えて、これら安全利用の促進、高齢者のほか、自治体を実施する、学校児童、教職員等に対する交通安全教室等のソフト事業につきましても、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識の向上に向けて、財源的側面からも、より一層の御支援を賜れますよう、御検討のほど、お願い申し上げます。

ソフト事業につきましても、直接の補助メニューとして事業化されるもののほか、既存補助メニューの中でも、効果促進として認めていただけるものがありましたら、具体的な例等を示していただけますと、自治体事業の中でも、各施策内容について、推進に向けた事業や具体的措置内容の検討をしやすくなりますので、全国的な取り組み事例や、国において想定されている施策・事業、それについて活用できる財源や補助メニューについてまとめられた資料等についても、御発信いただけますと幸いです。

意見内容

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会
(真庭市)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

【岡山県真庭市】

現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、いわゆる「3密」を避けて楽しめるアクティビティが人気を集めており、サイクリングもその1つである。観光面ではもちろん、健康面・環境面からみてもサイクリングを推進することはメリットがあると考えられる。

しかし、自転車は道路交通法では軽車両に位置づけられており、「車」として道路を通行しなければならないが、実際には歩道を通行している例も数多く見受けられる。また、自動車と自転車のドライバーの交通ルールに関する互いの認識が異なることにより、事故につながる危険もある。

そこで、国にはサイクリングを推進すると同時に、自転車が通行しやすい道路環境の整備（自転車専用道、自転車専用通行帯など）や、自転車を利用する人に向けた交通ルールの徹底に向けた取り組みも行ってもらいたい。

意
見
内
容

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会 (九州ブロック)

次期自転車活用推進計画の策定にあたって、昨今の社会情勢等を踏まえ特に国が強化すべき取組などについて、ご意見ををお願いします。

当会九州ブロック会員の意見をまとめご提出いたします。

○国の取組につきましては、昨今の社会情勢等を踏まえ日々制度等は強化されていただきありがとうございます。

1 自転車活用推進計画の骨子に係る意見

■ 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

- 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進。(第8条第3号、第11号関係)
- シェアサイクルの運営、地方公共団体における自転車活用推進計画策定等の効率化・高度化に向けて情報通信技術の活用を推進。(第8条第7号関係)

意見 1.

シェアサイクルの解釈に基づいた「シェアサイクルの明記」について

主要交通機関との接続利便性の向上や、地域の移動手手段としての役割の他、運動機会の提供、健康増進、観光振興、街中の回遊性向上を通じた地域の活性化等を目的として、シェアサイクルや、コミュニティサイクル、レンタサイクルは、各種の分野での自転車活用の推進に大きな役割を担っていると共に、全国的にも既に導入されていること、現行の支援制度も整備されていることを踏まえ、次期計画においては、公共的な交通としてのシェアサイクルに加え、各種の分野に寄与する「シェアサイクルやコミュニティサイクル、レンタサイクル」を踏襲した明記(例えば「シェアサイクル等」)を採用いただくとともに、解釈や役割の可能性を考慮いただきたい。

都道府県等の地方版自転車活用推進計画においては、公共的な自転車である「シェアサイクル」のみでなく「シェアサイクル等」として各種の分野への活用も明記している団体もあります。

※本要望取りまとめの鹿児島県南さつま市においては、既に各種の分野における推進ツールとして、既存整備済のレンタサイクルを横断的に利用し、確実に利用者は増加し、一定の成果をあげています。

意見内容

【参考】自転車活用推進計画 施策一覧

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車の情報通信技術の活用の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
11. 国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
15. 多様な自転車の開発・普及 ※今回の計画改定で新規追加予定
16. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
17. 学校における交通安全教室の開催等を推進
18. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
19. 災害時における自転車の活用の推進
20. 損害賠償責任保険等への加入促進 ※今回の計画改定で新規追加予定