

令和2年度第5回自転車の活用推進に向けた有識者会議

# 第4回における委員等からのご意見



# 第4回における委員等からのご意見



## 委員・関係団体の主なご意見

### 安全・安心(車両の安全性の確保)

- ✓ 身体機能に合った自転車を推奨していく上で、自転車販売店の役割が重要。SBAA PLUS認定者等、知識を持ち、意識の高い販売者を通じて、自転車選びのサポートや交通ルールの伝達を行うことが大事。
- ✓ 学生や従業員の安全のため、BAAマーク等により安全性が保証された自転車を利用させるよう、学校や企業への働きかけを行うことも大事ではないか。

### 安全・安心(多様な自転車の開発・普及等)

- ✓ 地域のタンデム自転車の解禁については、生活・観光の観点から、警察のみならず、各都道府県の障害者福祉担当や観光協会との連携を図るべき。
- ✓ 海外では、障害者が一般のレースに参加可能である等、障害者が自転車に参入しやすい。また、対応した自転車の需要も大きいため低価格での購入が可能。他方、日本では海外製の輸入に頼るため、高額となる。
- ✓ タンデム自転車について、日本には安全基準がないため製造しにくい。
- ✓ 欧州のように自転車のバリエーションを豊富にすることが大事。また、センサーの技術等を活用して、安全の確保が出来ればと思う。
- ✓ 今回、多様な自転車の開発普及が挙げられたのはとても良いこと。一方、歩行支援のモビリティも多様化しており、新たなモビリティと自転車との区別の仕方を念頭に置くべき。
- ✓ スポーツ系電動アシスト自転車(E-BIKE)のアシスト比率の規制の見直しを検討すべき。
- ✓ E-BIKEは、(普通自転車と同じ扱いで)歩道走行を事実上認めることを前提とすると、アシスト比率の基準を厳しくせざるを得ない面もあると聞く。アシスト比率の緩和は、走行位置との関係も考える必要。
- ✓ 新しいモビリティの話が出てきたが、我が国は自転車の走行環境すら整理できていない状況。まずは、自転車活用推進法の枠組みの中で安全を最大限確保し、そのうえで3つのK(環境、健康、観光)が生きてくるような施策に結び付けていくことが必要。

### 安全・安心(交通安全教育)

- ✓ 新型コロナ禍でも、学校でのオンライン端末の活用等の工夫により交通安全教室を継続するべき。また、安全教育の量だけでなく質も大事。
- ✓ 自動車教習所の役割は大事。教本に自転車専用通行帯や矢羽根について記載すべき。

### 健康

- ✓ 自転車の活用による医科学的効果のエビデンスを確保することは、困難だが非常に大事。更なる調査を推進計画に書き込むようにしたい。
- ✓ 日本では実用の観点から自転車を「やむを得ず」乗っている人が多い。健康の観点からも「自転車に乗れるが、今乗っていない人」の需要拡大を考えている。

### その他

- ✓ 自転車レーン上に駐停車が並ぶことも多い。自転車通行空間の整備と駐停車スペースの確保をセットで行うことが重要。
- ✓ 徒歩と自転車で暮らせるまちを増やすことが大事。
- ✓ 自転車利用の促進について、地域の芸術祭への道中に電動アシスト自転車を配置した例もある。こうした観光・イベントとの連携を推進してはどうか。

# 今後の進め方(案)

