

提 言

平成 25 年 12 月 20 日

自転車活用推進議員連盟
自転車活用プロジェクト・チーム

自転車活用推進議員連盟・提言

国民の健康増進と地球環境保全及び交通混雑緩和に寄与する自転車は、東日本大震災などにおいても避難の足として、あるいは交通困難時の連絡・移動・輸送手段として有効に活用され、その有用性が改めて見直されている。

今や化石エネルギー価格の高騰など社会環境は大きく変化する中で、超高齢社会に対応するコンパクトシティ化などにもふさわしい交通手段として、自転車を安全・快適に利用できる環境を整備し、過度の自動車依存傾向を是正することは喫緊の課題となっている。

また、7年後の西暦2020年に開催する東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界最高水準の自転車利用環境を含む都市交通の多様な選択肢を用意し、わが国らしい「おもてなし」を実現するとともに、競技スポーツとしての「自転車」を強化し、選手層の裾野を拡大するため日常的に訓練ができる環境の整備を進めなければならない。

この認識に基づき、自転車活用推進議員連盟は、自転車活用に関する基本法の制定・国家戦略の構築等について下記のとおり提言する。

(1) 「社会構造の変化に対応した自転車活用の推進のための提言」

- 1) 国は、自転車政策の一元化及び政策実現を促進するため、国民の意見を広く取り入れることを前提とし、自転車総合対策閣僚会議（仮称）を設置して、主にこの任に当たる特命担当相を設けること。なお、特命担当相は「サイクリストであること」が望ましい。
- 2) 国会は政府とも協議し、高齢化などの社会構造の変化に対応する道路、及び交通に関する法律の見直しを含め、国民がルールの解釈で迷うことがないように簡素化の方向で改正を目指すこと。特に、自転車の違反などに適用する反則金制度や賠償責任保険の義務化などを検討すること。
- 3) 国は、自転車利用がもたらす国民の健康増進効果や医療費削減、交通混雑緩和や環境負荷の軽減による経済的メリットを適正に評価し、利用を推進するための総合的な都市交通政策を立案し、利用環境の戦略的改善計画を国民に示すこと。
- 4) 国及び地方自治体は、平成11年に決定された「歩いて暮らせるまちづくり」の精神に則り、路線バスなどの公共交通を優先させるとともに、

パーソナルな移動手段としての自転車や歩行者などに配慮した交通政策を進め、高齢者など自転車を利用する人の安全性・移動性を維持し、過度な自動車依存・優遇施策を抜本的に見直すこと。

- 5) 国及び地方自治体は、平成24年11月に政府が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、速やかに自転車レーン及び自転車ネットワーク路線を選定し整備を進めるとともに、その他の路線においても歩行者・自転車・自動車すべての交通の安全を高めるため、車道における自転車走行場所を、自転車利用者のみならず、特に自動車の運転者から視認しやすいよう明示するよう努力すること。また、複数の幼児や荷物を安全に運ぶことができる3輪あるいはそれ以上の車輪を持ついわゆるカーゴバイクや、障がい者が利用するハンドバイクなどが利用できる走行空間と駐輪空間の整備計画を検討すること。
- 6) 国及び地方自治体は、車道に明示した自転車の通行部分が自動車の駐車によって妨げられ、危険を生じさせることのないよう配慮するとともに、道路外の荷捌き場所の確保に努め、バスレーンにおける自転車と路線バスの共存を促すため車線幅を拡大するなどの施策を講ずること。また、パーキングチケットなどによって一定時間の路上駐車を認めている道路を見直すこととした警察庁の方針を速やかに実現できる代替の駐車環境整備に努めること。
- 7) 国及び地方自治体は、平成23年10月に警察庁が発した通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の実施を徹底するため、自動車の運転者に自転車の車道左側通行原則を正しく認識させるとともに、自転車を利用するすべての公務員にその遵守を促し、国民の模範となる車道左側通行の原則に則った自転車利用のあり方を示すよう啓発すること。
- 8) 国及び地方自治体は、公共交通機関との連携により地方と都市部とともに活性化させる策として「サイクルトレイン」の活用などを検討すること。
- 9) 国は、推進してきた交通安全政策を強化し、省庁横断的な協調体制を構築して、学校教育の一環として交通リテラシーを盛り込むとともに、特に幼児を乗せている母親への自転車の安全運転に対する教育制度と指導者育成システムを構築すること。
- 10) 国は、「防犯のため」にのみ限定されてきた自転車の登録制度を発展させ、自転車駐車の適切な管理や整備にも利用可能な制度とすることを検討し、進みつつあるICT化を促進して各都道府県の防犯登録協力会の連携

による情報の共有化を支援すること。また、安全性確保の観点から自転車を通信販売する者に対して、整備士による組み立てと対面貼付による登録の徹底を指導すること。

- 1 1) 担当大臣は、自転車の活用推進に功績のあった人や組織を「自転車カリスマ（仮称）」として選考し、活用する制度の創設を目指すこと。また、歩行者やランナーと混在させない安全快適で世界に誇りうる質の高い自転車専用道を「ナショナル・サイクリング・ロード（仮称）」として認定し、その整備計画に対して、国と地方自治体が、その整備促進に向けて財政支援制度を構築すること。
- 1 2) 国は、工業製品としての自転車の安全性を確保するため、設計製作、整備に携わる人材の育成、整備士の国家資格化、及び業界の自主的な基準となっているBAA及びSBAA制度を国認定の安全基準として制度化を検討するなど、国民が安心して利用できる良質な自転車の供給体制の整備を急ぐこと。
- 1 3) 上記の施策を実現するため、国は「自転車活用基本法（仮称）」を制定し、国及び地方自治体は、新法に基づいて自転車活用についての国家戦略・地域戦略を強力に推進すること。

（２）「東京オリンピック・パラリンピックに向けた準備のための緊急提言」

- 1) 国及び地方自治体は、東京オリンピック・パラリンピックに向けた都市交通の新たな手段として、自転車利用を選択肢のひとつと位置付け、安全快適な利用環境を整備するとともに、国際的に普及が進んでいるシェアサイクル（共用自転車システム）の導入について支援し、パーキングメーターによる駐車を認めている車道部分を自転車にも解放し、利用者が見つけやすい利便性の良いサイクルポート設置場所の確保を容易にするなど、必要な運用の見直し、及び導入予算についての措置を講ずること。なお、シェアサイクルについては国会周辺において先導的に実施すること。また、環境にやさしく人にやさしい「おもてなし」の人力車や自転車タクシーの一層の普及と活用を図ること。
- 2) 国及び東京都、各特別区は東京オリンピック・パラリンピックに向け、選手村を起点としてすべての会場及びその周辺までの道路の

車道部分に「自転車通行帯」を設置する路線の選定を行い、整備計画を策定するとともに、盗難やいたずらの起きにくい駐輪場を確保できるよう一層の支援強化をすすめること。

- 3) パラリンピックの正式種目でもあるタンデム自転車の公道での通行を規制している都道府県においては、障害者の自転車利用の利便性を高めるため、規制を緩和し自転車の座席数に応じた乗車を可能とするよう可及的速やかに規制を見直すこと。また、自動車、歩行者やランナーと交錯しない独立したスポーツ自転車の練習のための走路設定と整備、さらにはオリンピックの正式種目であるMTB、BMXの練習場所を整備するため、用地の提供や公認コース設計などについて前向きな地方自治体を国として支援すること。

平成25年 12月 20日

自転車活用推進議員連盟

「自転車活用プロジェクトチーム」

座長 小泉 昭男