

# ○自転車活用推進法の概要と意義 ～自転車政策の立場から～

三井住友トラスト  
基礎研究所  
古倉 宗治  
2017.6.10



# 自転車活用推進法の概要

○平成28年12月16日に公布され、6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行予定。

<p><b>目的・基本理念</b> (1~2条)</p> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること</li> </ul> <p>&lt;基本理念&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であること等の特性を有すること</li> <li>自転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こと</li> <li>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</li> <li>交通の安全の確保が図られること</li> </ul>	<p><b>基本方針</b> (3~5条)</p> <p>17.5.1施行 1号~2号、4号</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備</li> <li>②駅前駐輪場の整備、駅前駐輪場区域の指定見直し</li> <li>③シェアサイクルの整備</li> <li>④自転車競技施設の整備</li> <li>⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備</li> <li>⑥自転車の安全な利用に関する人材の育成及び普及啓発</li> <li>⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化</li> <li>⑧交通安全に係る教育及び啓発</li> <li>⑨自転車活用による国民の健康の保持増進</li> <li>⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上</li> <li>⑪自転車と公共交通機関との連携の促進</li> <li>⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備</li> <li>⑬自転車を活用した国際交流の促進</li> <li>⑭観光客等の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する</li> </ul> <p>走行空間 3号、5号</p> <p>ソフト施策 6号~8号</p> <p>活用施策 9号~14号</p>
<p><b>国等の責務</b> (3~4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する</li> <li>地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国の適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する</li> <li>国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得よう努める</li> </ul>	<p><b>自転車活用推進計画</b> (9~13条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政府は、基本方針に即し、目標及びすべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する</li> <li>都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める</li> </ul> <p><b>自転車活用推進本部</b> (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p><b>その他</b> (14条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする</li> <li>自転車の損害賠償保障制度の検討(附則3条)</li> <li>市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置しよう努める旨の自転車道の整備に関する法律の一部改正(附則4条)</li> </ul>
<p><b>公共交通関係事業者の責務等</b> (5~7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力しよう努める</li> <li>国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力しよう努める</li> </ul>	

# 法律の内容で良い側面(評価面)

○14の施策の各論の内容を議論しているが、もっと着目すべき重要な点

1	国が前面に出て自転車施策先導	地球温暖化対策、超高齢社会での健康、社会保障費の削減、災害対策における活用、広域的な観光手段など地方レベルで対処不可の課題への対処のための自転車活用
2	国の計画策定義務の創設	世界の先進国の自転車政策ではほとんどの国が国家全体の自転車計画や自転車戦略を策定。国が、自転車を優遇・利用促進の方針を持つかつ総合化されかつ体系化の自転車政策が可能
3	都道府県及び市町村のレベルでも自転車施策の推進の責務	自転車施策を非検討・非着手の市街地あり市町村849団体の84%(716)。区域の実情に応じた自転車施策の策定・実施の責務。都道府県も同様に自転車施策の策定・実施の責務。自転車施策が全国展開。
4	自転車施策の一元化	各省がばらばらに実施してきた施策を横断的にするというだけでなく、それぞれが独立して単独で実施してきた自転車の位置付けや目標値など自転車政策の基本的な考え方が国全体で統一。また、不統一のまま各論が先行してきた点が改善。統一的な位置づけ目標のもとに総論先行での総合政策が推進。

ただし、この趣旨のしっかりとした理解のもとに、よほど強固な推進がないと絵に描いた餅(空文化)

# 法律の条文・内容で要検討(課題面)

1	目的 §1	「総合的計画的な推進」とあるが、基本方針の項目にも自転車の位置づけ(他の交通手段との関係)、目的等の総論がない
2	基本理念 §2	①自転車の特性やメリットが書かれているが(環境、災害、健康など)、住民が強く期待する経済性、利便性、手軽性など ②位置付け、目的などが無い(交通基本計画にもなし) ③コンパクトシティ等まちづくりや高齢者の移動手手段の視点なし
3	国と地方公共団体の責務 §3・4	地方公共団体の責務として、実情に応じた施策とあり、基本的な自転車の活用推進の方向性や視点が無い。
4	公共交通関係事業者の責務等 §5~7	事業者の自転車と公共交通との連携の促進と協力の責務はあるが、自らアクセス手段として自転車活用するという視点が無い
5	自転車活用推進の基本方針 §8	①自転車の走行空間の確保施策はあるが、二本柱のインフラとしての駐輪空間がない。 ②自転車の他の目的での活用推進に関する法律のため、自転車そのものの利用促進策という視点があまりない。 ③通勤、通学、買物、通院等での自転車の日常目的での利活用という視点が希薄
6	活用推進計画 §9-11	国の策定義務は無条件であるが、都道府県及び市町村は「区域の実情」に応じ、かつ、策定の努力義務にとどまり、全国展開希薄
7	組織体制 §12~13	①国の自転車活用推進本部の設置 ②関係各省を法定 ③国交省が主④道路局とりまとめで、走行空間等のハード施策中心の構え
8	雑則	①自転車の日 ②自転車月間 ③表彰等があるが、白書等がない

## 自転車活用推進法で総論の可能性（意義）

1 国自身の主体的積極的関与の重点	今までは地方に自転車レーン整備⇒国が前面に出て、地方をリードして推進(国が直轄国道で模範)存在意義
2 横断的な自転車政策強化	国交省・警察庁ガイドラインなどがろうじてあるが、コンパクトシティ、健康医療福祉まちづくり等での横断的な連携した自転車活用政策
3 一人前の自転車政策の始まり	今まで道路政策、交通安全対策等の一環であったが、一人前に自転車オンリーの計画の策定、施策の実施
4 都道府県の自転車政策の着手	都道府県が主体的な自転車政策は少なかったが、今後は市町村をリードし、広域的なネットワーク等で実施
5 市町村の自転車政策の本格化	市町村は自転車活用推進施策は少なかったが、自転車に関係ないというところを含め全国的な取組努力義務
6 公共交通事業者連携	今までは公共交通との連携の視点が貧弱⇒主体的取組
7 全体として主体間の連携の推進	国、地方公共団体、事業者、住民等が自転車の活用を推進することを連携するきっかけを提供(自転車活用推進計画策定、自転車の日、月間等)
8 全国レベルでのネットワーク、質の向上、施策の推進	全国レベルでの走行空間、駐輪空間、その他のソフト施策のネットワークでの形成、質の切磋琢磨、満足度の競争などにより、自転車施策の質の向上や推進

○今後の運用次第⇒各省庁、地方公共団体、関係団体等の積極的取組期待

5

## 基本方針各論の今後の策定方向（期待）

0 優先順位	施策相互間の優先順位やストーリー明示かつメリハリが必要
1 走行空間	都道府県を超えて連携。全国自転車道ネットワークの形成
2 シェアサイクル	公共的な位置づけ及びシェアサイクルの利用をマイサイクルより優先する施策
3 良質の自転車	電動アシスト自転車の優先的利用促進。自転車ポテンシャルと安全性の飛躍的拡大(一般利用者クルマに代替する範囲の大幅拡大)
4 安全教育	事故データ等に基づいた実証的な教材人材
5 情報通信技術	自転車の走行空間・駐輪空間等の情報の提供(交通量、満空等表示、自転車のナビ等)
6 教育啓発	利用促進教育、ドライバー教育等の総合化
7 健康利用	自転車通勤、自転車買物等の目的別の利用促進方策
8 公共交通との連携	列車の自転車車両の連結、列車内へそのまま・時間制限無の持ち込み、バス停駐輪場など公共事業者の義務化
9 津波対策	自転車での避難が速い。渋滞惹起なし津波対策有効。普段使い重要
10 国際交流	放置自転車供与とともに走行空間、自転車施策のあり方等をセットで提供
11 観光	イベント至上主義から脱却。一般観光客と住民の取り込みと積極的誘導、テーマ・シーン別、国家自転車道ネットワークの形成

6

## 参考 ドイツ国家自転車計画



電動アシスト自転車  
①距離地域季節拡大②目的拡大③安全性拡大④主体の拡大

出典 下ドイツ連邦交通・建築・都市開発省「国家自転車計画2020」

7

## 参考 世界の国レベルの自転車計画の策定

表 欧米各国の自転車計画の策定状況(策定年順)	
オランダ	1990年「自転車マスタープラン」制定。2000年自転車施策は国から、自治体でつくる自転車協議会に移行
オーストラリア	1993年「国家自転車戦略」を制定、1999年(1999-2004)、2005年(2005-2010)2010年(2011-2016) 改定
米国	1994年連邦政府「国家自転車・歩行者調査」、自転車政策推進のISTEA法(1992-97)、TEA21法(98-03)、SAFETEA法(04-09)、その後MAP21法案を連邦が制定。
英国	1996年「国家自転車戦略」策定。2005年には体制を改定。
ドイツ	2002年「国家自転車計画 2002-2012年」、2012年「国家自転車計画2020」策定
ノルウェー	2003年「国家自転車戦略2006年-2015年」策定。2013年の国家交通計画(2014-2023年)中で自転車戦略を策定
ニュージーランド	2005年国の「歩行者自転車利用促進計画」を策定。
オーストリア	2006年「自転車マスタープラン」策定2011年改訂(2011-2015年)
フランス	2007年「国家自転車計画」策定 2014年交通行動実施計画(ソフトな交通手段～歩行者自転車)策定
フィンランド	2012年「国家歩行者自転車戦略2020」を策定。
ポルトガル	2012年「国家自転車計画2013-2020」を策定。
ハンガリー	2013年「国家自転車構想2014-2020」を策定。
チェコ	2013年「国家自転車戦略2013-2020」を策定。
スロバキア	2013年「国家自転車・マウンテンバイク戦略」を策定。
デンマーク	2014年「国家自転車戦略～自転車でデンマークを～」策定。1990年代に開始
スウェーデン	2014年「自転車安全利用戦略」策定。

2010年以降動き活発化

出典 古倉「実践する自転車まちづくり」学芸出版社pp234-239、ヨーロッパサイクリスト連盟資料及びドイツ連邦政府資料等に基づき、古倉作成

デンマーク=1990年から2013年比較=国レベルで自転車利用10%以上も低下

8