

いまさら聞けない行政用語

自転車活用推進法について～自転車に対する意識が変わる～

調査部研究員 新井 伸次郎（小平市派遣）

1. はじめに

これまで自転車に対する施策は、駅前放置自転車の規制や学校での安全講習などが主なものでした。しかし、新たに生まれた「自転車活用推進法」（以下「法」という。）では、自転車は対策の対象から活用の対象となり、自治体の様々な部署が関わるべきものへと変化しました。

本稿では、自転車施策の振り返りから、自治体に影響する事柄を中心に法の概要を説明し、自治体職員として率先して実施すべき点などについて解説していきます。

2. 対策から活用へ

1970年代頃、自転車保有台数の急激な増加により駅前の路上への自転車放置問題が生じました。一時は社会問題と言われていましたが、駐輪場整備などにより、現在ではかなり緩和されてきています^[1]。

このような経緯に加え、近年、環境への配慮や、健康志向の増大など自転車の利用目的の多様化、また、自転車に関わる交通事故が減少しない現状などにより、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とした法が2016年12月9日に成立し、2017年5月1日に施行されました。本法は文字どおり、国として「自転車の活用を推進していく」ことを定めた法律です。

3. 自転車活用推進法の概要

法では、自転車の活用の推進が公共の利益の増進に資するものであるという認識の下、次の点を基本理念として掲げ、国、地方公共団体等の責務を定めています。

基本理念(第二条関係)

- ・自転車は二酸化炭素を発生させず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保

国等の責務(第三から第六条関係)

- ・国：自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・地方公共団体：国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・事業者：自転車と公共交通機関との連携等に努めるとともに、国等の自転車活用推進施策への協力に努める
- ・国民：国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力に努める

〈出典〉法を基に筆者作成

地方公共団体の責務は「実情に応じた施策を実施」と規定され、各種事業実施の際の根拠となりました。

また、重点的に検討・実施する施策として、基本方針を定めています。

基本方針(第八条関係)

- ・自転車専用道路等の整備
- ・路外駐車場の整備等
- ・シェアサイクル施設の整備
- ・高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ・自転車安全に寄与する人材の育成等
- ・交通安全に係る教育及び啓発
- ・国民の健康の保持増進
- ・災害時の有効活用体制の整備
- ・観光来訪の促進、地域活性化の支援 など

〈出典〉法を基に筆者作成

基本方針では、自転車専用道路の整備などの安全対策を始め、教育、健康、災害、観光など、自治体の複数部署に関わる分野での活用が位置づけられています。

さらに、法第九条から第十一条には「自転車活用推進計画」（以下「計画」という。）の策定が定められ、「政府は計画を定める」こと、また「都道府県と市町村は計画を定めるよう努める」と規定されました。

この規定に基づき、政府は本年6月に計画を策定しました。計画では、目標に実施すべき施策を設定し、具体的な取組として講ずべき措置を定めました（図表1）。

図表1 自転車推進計画の概要

自転車活用推進計画		計画期間 2020年度まで
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 施策 ● 自転車通行空間の計画的な整備の促進 ● 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 など		
目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 施策 ● 自転車通勤の促進 ● 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 など		
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 施策 ● 走行環境整備やサイクリスト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 など		
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 施策 ● 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的実施 など		
		施策 自転車通勤の促進 指標 通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%（2015年度） 【目標値】16.4%（2020年度） 措置 ・ 自転車通勤導入の手引き作成等により、通勤における自転車利用拡大の広報啓発実施 ・ 自転車通勤者や来庁者に必要な駐輪場整備、事業者によるサイクルポート設置協力 など
		施策 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的実施 指標 なし 措置 ・ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用 ・ 自転車の交通ルール遵守について、地方公共団体の職員に対し、自転車通行ルール等の周知を図り、ルール遵守について指導の徹底 など

〔出典〕計画を基に筆者作成

このように、施策によっては目標値が設定され、より具体的な内容が示されています。

4. 私たちができること

法は施行されましたが、私たち自治体職員には何ができるのでしょうか。

自治体としては、計画の策定が挙げられます。そして具体の施策としては、道路整備、交通安全対策、産業振興、健康づくり、環境対策、災害時対応など様々な部署で課題解決に活かすことが可能です。

次に、個人にも関わるものとして、ルール等の遵守が挙げられます。法では、附則第三条に「道路交通法に違反する行為への対応の在り方の検討」が規定されており、自転車活用の実現には違反行為への対応が必要だということだと考えられます。図表1に記載したように「自転車の交通ルール遵守」に関する措置が求められており、公務や通勤の際に誰にでも関わってくる可能性があります。次のような行為について改めて確認してみましょう（図表2）。

図表2 よくある自転車走行の危険な行為

- ・ 逆走（右側通行）をする
- ・ 交差点で一時停止や減速をしない
- ・ スマートフォンを見ながら、傘をさしながら、イヤホンで音楽を聴きながらなどの状態で運転をする
- ・ 夜間に無灯火で運転をする など

〔出典〕筆者作成

もちろん、守るべきはこれだけではありません。自転車活用実現への第一歩として自身の行動を改め、また自治体職員として規範となる行動を周囲の人へ広げていきましょう。

最後に、国土交通省の担当者の講演の中で、国の担当者から「国民の皆さんの自転車についての意識を変えていきたい」という説明があり、意識改革の必要性が示されていました。今後、自転車活用を推進するためには、自転車に対する「危ない」、「邪魔」などのマイナス部分のイメージを、施策などの実施により社会に無くってはならないものへと変えていくことが必要です。

5. 少し先の未来へ向けて

まだ各自治体において、自転車活用は進んでおらず、これからが始まりです。少し先の未来へ向けて、自治体職員として、また、1人の住民として、自転車活用を進めていきましょう。

法が目指す社会の実現に向けて、我々自治体職員ならではの取組が大切です。

〔1〕東京都「駅前放置自転車等の現況と対策（平成29年版）」によると、都内の自転車放置台数は、平成2年の約24.3万台をピークに年々減少傾向にあり、平成29年の調査では約3.1万台となっている。