

自転車政策の今後について

～自転車活用推進計画による新たな自転車社会構築に向けて～

Future Bicycle Policy -Toward to New Bicycle Society with Bicycle Use Promotion Plan

高砂子浩司¹ 小美野智紀² 松本浩和³ 蛸子 哲⁴ 杉田 溪⁵

By Koji TAKASAGO, Tomonori OMINO, Hirokazu MATSUMOTO, Akira EBIKO and Kei SUGITA

1 はじめに

地球環境問題、渋滞緩和、震災時の自転車有効性の再発見、地域活性化への活用、健康意識の高まり等、自転車への交通手段として期待が高まる中、2017年5月に自転車活用推進法が施行され、この法律に基づく国の自転車活用推進計画が2018年6月に閣議決定された。本稿では、これら計画策定の背景・概略を解説し、この計画に基づく自転車社会構築に向けた取り組みの方向性について論じる。

本稿の構成は、2章で法律施行までの自転車政策の変遷について整理する。3章で日本の自転車を取り巻く現状を整理する。4章で自転車活用推進計画の概要・特徴等を解説し、5章では今後の自転車社会構築に向けて必要な施策立案の視点・推進方を考察する。

2 我が国における自転車政策の変遷

本章では、1960年の道路交通法への自転車の位置付けから、2017年に施行された自転車活用推進法までの主要な自転車政策の変遷を整理し、自転車活用推進計画策定に至る経緯に関して述べる。

(1) 自転車政策のこれまでの取組

自転車政策は、道路交通環境の変化と共に、形を変えて進められてきている(図-1)。1960年の道路交通法の施行時点では、自転車は軽車両に位置付けられ、「車道左側通行」が義務付けられた。その後、乗用車を中心とした自動車の急速な普及に伴う交通事故死者数の激増を受け、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入されて「自転車歩行者道」の整備による自動車との分離を進めることで、交通事故死者数の減少等、一定の成果を上げてきた。その後、通勤利用者による駅周辺の放置自転車増加への対応や、交通安全対策が進められてきたが、歩行者との交錯事故増加等を

受けて、2007年、自転車の歩道通行見直しが交通安全対策本部で決定された。その後、あらためて「自転車は車両」であることの徹底、車道を基本とした自転車通行空間の整備促進に向けた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定、道交法改正による「路側帯の左側通行」の徹底等、自転車は車両であることを原則としたインフラ整備・通行ルール of の徹底が進められてきた。

このような中、自転車をより活用・推進していくことを目的に、2016年12月に、自転車活用推進法が公布され、翌2017年5月の同法施行を受けて、自転車活用推進本部事務局が国土交通省道路局に設置され、国の総合的・計画的な自転車政策を打ち出すため、自転車活用推進計画の検討が始まった。

1960年	道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として「車道左側の走行」が原則となる。
1970年	乗用車普及に伴い、交通事故死者数が激増した「交通戦争」を背景に、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入され、以降、「自転車歩行者道」の整備等による自転車と自動車の分離を推進。
1980年	「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進。
2007年7月	普通自転車の歩道通行の見直しとともに「自転車の安全利用の促進について」(自転車安全利用五則を添付)が交通安全対策本部で決定。
2011年10月	警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を推進。
2012年11月	自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省・警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。
2013年3月	道交法の一部改正により、「路側帯の左側通行」の徹底を規定。
2016年7月	自転車ネットワーク計画の早期進展、通行空間の早期整備に向け、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定。
2016年12月	自転車活用推進法の公布。
2017年5月	自転車活用推進法の施行。本部発足、本部事務局が設置。
2017年6月	第1回 自転車活用推進本部会合の開催。

図-1 我が国の主な自転車政策の変遷

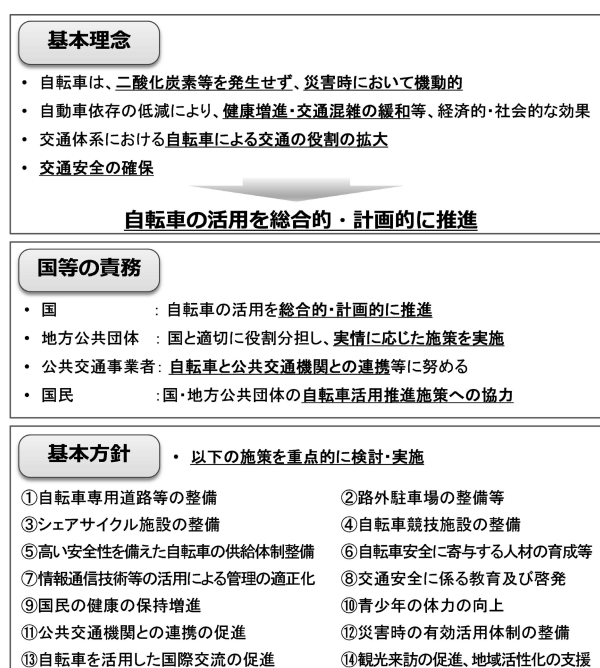
(2) 自転車活用推進法について

2016年12月に公布された自転車活用推進法は、衆・参全会一致で成立した議員立法であり、自転車活用

¹都市地域・環境部門 グループマネジャー ²株式会社ドーコン 東京支店 事業部 グループ長

³都市地域・環境部門 グループマネジャー 博士(工学) ⁴都市地域・環境部門 研究員 博士(経済学) ⁵交通・社会経済部門 研究助手

に向けた基本理念、国・自治体等の責務、基本方針等が示されている（図－2）。基本理念として、自転車が環境・災害・健康増進・交通混雑緩和に優れていること、交通体系全体の中で自転車の役割を拡大すること、交通安全の確保等が示されており、これらを基本に、総合的・計画的に自転車活用を推進していくことが示された。また、国、地方公共団体、公共交通事業者、国民、それぞれの役割が明記され、更に、重点的に検討・実施すべき施策として、インフラ整備・供給・管理、健康、観光、災害活用等、非常に幅広く具体的な14の基本方針が示されていることも特徴的である。これら基本理念、基本方針等を受けて、国の自転車活用推進計画の検討が行われ、計画策定に至ったところである。



図－2 自転車活用推進法の概要 1) より作成

3 日本の自転車利用を取り巻く現状

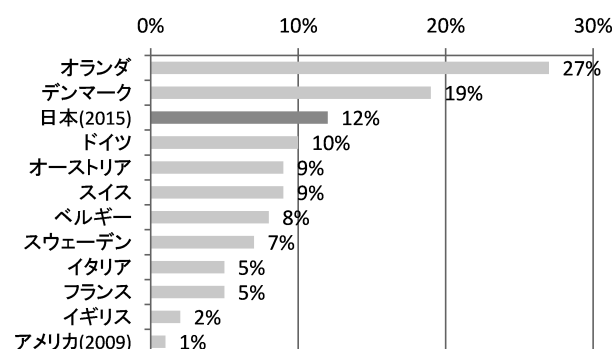
本章では、自転車利用に関わるいくつかの統計データについて、主に欧米諸国との比較を通じて日本の特徴を整理し、計画が立ち上がった日本の現時点の立ち位置に関して述べる。

日本の自転車分担率は、欧米諸国と比べて高い位置にあり、オランダ、デンマークに次いで3番目に高く、多くの人に日常的に親しまれている交通手段である（図－3）。また、販売車両の種類としては、日本は一般用自転車（俗に言うママチャリ）が多い。ドイツ

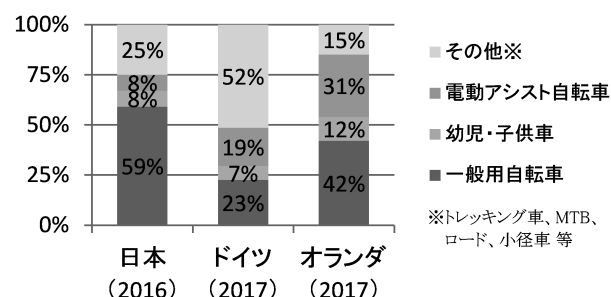
ではトレッキング自転車を中心としたその他車両が多い。オランダでは一般用車両も多いが、近年急増している電動自転車が約3割を占める状況である（図－4）。

自転車の事故発生状況としては、自転車利用が多いこともあり、全体の交通事故に占める自転車の割合も非常に高く、人口あたり自転車乗用中の死者数はオランダに次いで2番目に高い水準となっている（図－5）。また、日本の特徴として、自転車関連全体の事故は、ここ10年で半減しているにも関わらず、自転車対歩行者との事故の減少は約1割に留まる（図－6）点、車道上の通行空間整備も国際的に低い水準となっている点が挙げられる（図－7）。その他、鉄道駅周辺の放置自転車台数は、1980年頃のピーク時約99万台から、駐輪場整備により順調に減少してきたが、2015年時点で約8万台残っており、駅周辺の歩行環境改善が求められる状況である（図－8）。

このように日本では広く利用されている自転車だが、自転車事故対策、通行空間や駐輪等の利用環境構築等、様々な課題がある。こうした中において、自転車活用推進計画は、初めて国としての自転車政策のあり方、今後の推進方針を打ち出していく計画となる。



図－3 自転車分担率の国際比較 2) より作成



図－4 車種別販売台数構成比の国際比較 3) より作成

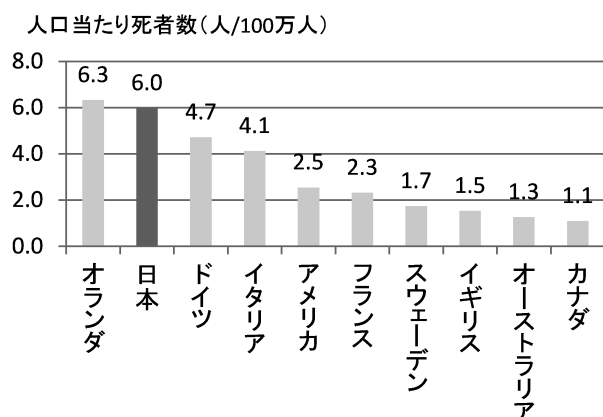


図-5 人口100万人当たり自転車乗用中死者数の国際比較(2015)⁴⁾より作成

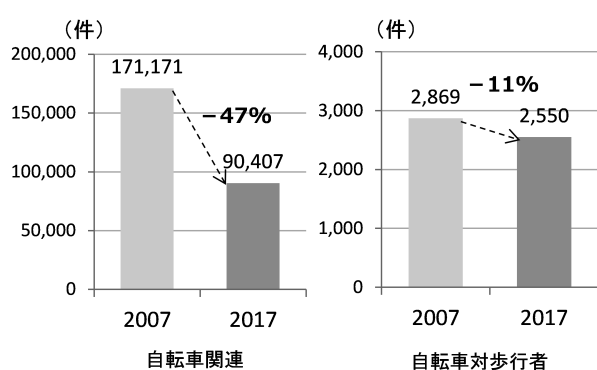


図-6 自転車関連事故件数、自転車対歩行者事故件数の推移⁵⁾より作成

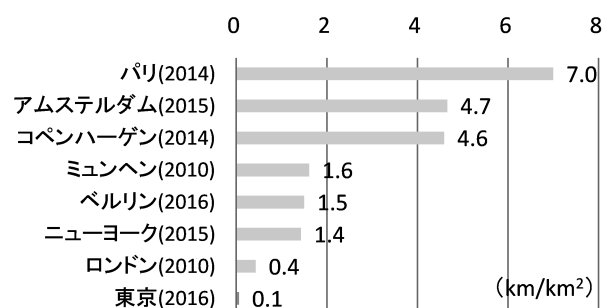


図-7 面積当たり車道上の自転車通行空間整備延長の国際比較⁶⁾より作成

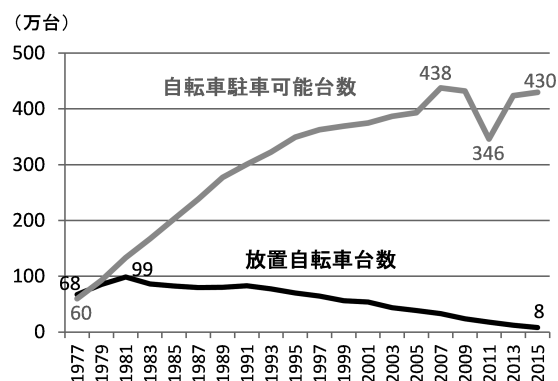


図-8 鉄道駅周辺の放置自転車台数と自転車駐車可能台数の推移⁷⁾より作成

4 自転車活用推進計画について

本章では、自転車活用推進計画の概要及び特徴について解説し、筆者らが考える計画策定後の施策展開の方向性に関して述べる。

(1) 自転車活用推進計画の概要

自転車活用推進計画の計画構成として「総論」「目標及び実施すべき施策」「講ずべき措置」「計画推進に必要な事項」の大きく4つの項目で構成されている(図-9)。

総論として「計画の位置付け」「計画期間」「現状と課題」が示されており、計画期間については「長期的な展望を視野に2020年度まで」とされている。これは、安全で快適な通行環境整備や交通安全確保は一朝一夕に達成することが難しいことから、「目標及び施策」については長期の視点で設定し、それら施策の中で、計画期間の3年間で具体に実施する取組みは「措置」として記述されている。

また、目標及び目標達成のために実施すべき施策については、法律に示されている基本方針に則して、4つの目標と18の施策が記述されている(図-10)。

目標1については、自転車による良好な都市環境を形成するため、計画的な通行空間の整備、違法駐車取締り等による通行空間の確保、シェアサイクル普及、まちづくりとの連携等を施策としている。

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置づけ(経緯、法律の基本理念等)
- (2) 計画期間(長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで)
- (3) 自転車を巡る現状と課題(自転車の多様化、通行空間の整備が断片的、自転車対歩行者事故への対応、コンパクトシティ形成に向けた自転車利用促進等)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

- ・ 長期的な展望を視野に入れつつ、自転車の活用の推進を通じて目指すべき目標と実施すべき施策を記述

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- ・ 計画期間中に講ずべき具体的な措置を記述

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

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップ・見直し
- (3) 調査・研究・広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取組方針

図-9 自転車活用推進計画の構成⁸⁾より作成

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
1. 自転車通行空間の計画的な整備推進(基本方針①)
2. 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進(基本方針②)
3. シェアサイクルの普及促進(基本方針③、⑪)
4. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進(基本方針⑪、⑮)
5. 自転車のIoT化の促進(基本方針⑦)
6. まちづくりと連携した総合的な取組の実施(基本方針①、⑮)
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
7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進(基本方針④)
8. サイクスポーツ振興の推進(基本方針⑩)
9. 自転車を活用した健康づくりの推進(基本方針⑨)
10. 自転車通勤等の促進(基本方針⑨)
目標 3 サイクツーリズムの推進による観光立国の実現
11. 国際的なサイクリング大会等の誘致(基本方針⑬)
12. 世界に誇るサイクリング環境の創出(基本方針⑭)
目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
13. 安全性の高い自転車普及の促進(基本方針⑤)
14. 自転車の点検整備の促進(基本方針⑥)
15. 自転車の安全利用の促進(基本方針⑧)
16. 学校における交通安全教育の推進(基本方針⑧)
17. (再掲)自転車通行空間の計画的な整備推進
18. 災害時における自転車活用の推進(基本方針⑫)

図-10 自転車活用推進計画の目標・施策 ⑧より作成

目標2については、サイクスポーツ振興等による健康長寿社会を実現するため、競技施設の整備、自転車を活用した健康づくりの研究・啓発、自転車通勤の促進等を施策としている。

目標3については、サイクツーリズム推進による観光立国を実現するため、国際的なイベント誘致、世界水準のサイクリング環境創出等を施策としている。

最後の目標4については、事故のない安全・安心な社会を実現するため、安全な供給・点検体制の構築や、安全意識向上のための周知・啓発、指導・取締りの重点実施、交通安全教育の推進、災害活用等を施策としている。

(2) 自転車活用推進計画の特徴

自転車活用推進計画の特徴としては、有識者会議の設置やヒアリング・アンケートにより、専門家、関係者、国民、利用者の多くの意見聴取の機会を設けて、計画策定プロセスにパブリック・インボルブメントが採用されたことが挙げられる(表-1)。全4回開催された有識者会議における学識経験者等の専門的な見地からの意見、自転車関係団体・交通事業者・地方公共団体等の128団体へのヒアリングによる現状・課題に関する意見、全3回実施された国民・利用者へのアンケート等によって意見を収集し、非常に開かれた形式で計画が検討された。

表-1 計画検討段階のパブリック・インボルブメントの実施状況 ⑨より作成

第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議(H29.8)	有識者会議の設立趣旨、自転車の活用の推進に関する現状の取り組み、今後のスケジュールを確認し、今後の方向性等について意見交換が行われた。
関係者ヒアリング・自治体意見聴取(H29.8)	関係各府省庁担当者により、全国の有識者及び関係団体等(128団体・者・自転車関係団体15、公共交通事業者等12、道路利用者3、地方公共団体67、各種団体4、有識者27)を対象に意見聴取。
第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議(H29.11)	関係者ヒアリングの結果を報告。有識者が「自転車活用推進研究会」、「自転車産業振興協会」等の4団体との意見交換が行われた。骨子をとりまとめる前にさらなる議論が必要とされた。
自転車の活用推進に関するアンケート(H29.11)	自転車活用を推進する上での課題や、自転車活用を推進するために取り組むべき事項等についてのWEB・関連会議でのアンケート調査を実施(回答4,667票)。
第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議(H30.2)	自転車活用推進計画について、計画の構成や目標、施策について意見交換が行われた。今後、計画に記す措置について具体的な検討を行うこととされた。
自転車活用推進計画骨子に対するアンケート(H30.3)	自転車活用推進計画骨子についてのWEBアンケート調査を実施(回答957票)。
第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議(H30.4)	主に自転車の活用の推進に関し講ずべき措置について意見交換が行われた。今後、本会議の意見を踏まえて自転車活用推進計画(案)の作成を行うこととされた。
自転車活用推進計画(案)に対するパブリック・コメント(H30.5)	自転車活用推進計画(案)についてのパブリック・コメントを実施(意見数115件)。

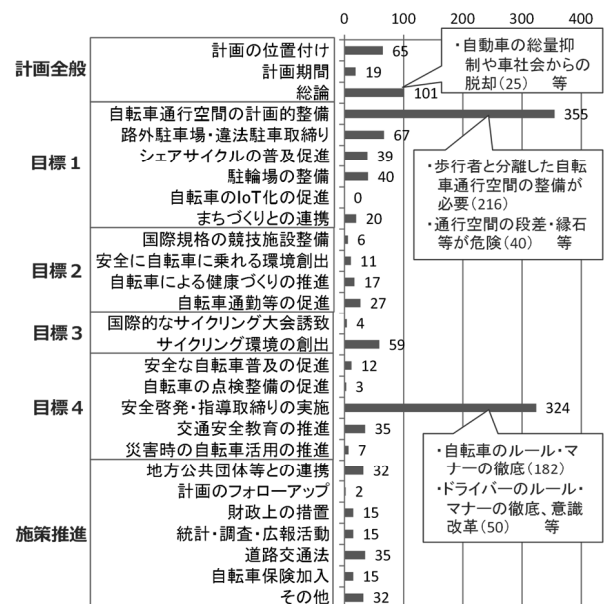


図-11 自転車活用推進計画骨子に対するアンケート結果概要 ⑧より作成

一例として、計画の基本的な構成・内容が示された骨子に対するアンケート結果概要を示す(図-11)。計画全般から各施策、施策推進に関して広く意見が集まっているが、特に「通行空間整備」と「交通安全啓発・取締り」に関して意見が集中しており、自転車活用推進に向けて、通行空間整備とルール遵守への関心・期待が高いということがわかる。

また、関係府省庁が一体となって検討されたことも

特徴として挙げられる。自転車活用推進本部事務局は、国土交通省の道路局長・審議官・参事官に加えて、内閣府、警察庁、総務省、文部科学省スポーツ庁、厚生労働省、経済産業省、環境省大臣の担当課長から構成されており、前述の有識者会議の事務局、関係府省庁連絡会議への参画等で、計画内容が一体的に検討されている。このような省庁横断的な体制によって、自転車活用推進法に示されている幅広い基本方針に則した、具体の実施すべき施策、計画期間に実践する講ずべき措置及び措置に対する指標（数値目標）が記載された。

（3）自転車活用推進計画の策定後について

自転車活用推進計画が策定された後、関係府省庁による施策推進が図られることとなるが、国、地方公共団体、公共交通事業者、国民等と相互に連携・協力して取組んでいくことが重要となる。特に、基礎自治体である地方公共団体の役割は大きく、自転車活用推進法においては、都道府県・市町村の地方版推進計画の策定は努力義務とされているが、より多くの地方公共団体が自転車活用推進計画を作成し、地域・市民にコミットを与えて、その計画の下、関係者と協力・合意しながら、自転車を活用した良好な都市環境を実現していくことが望まれる。

そのためには、計画策定に意欲のある地方公共団体に対する国の支援が不可欠であり、財政的支援だけでなく、技術的な支援、各種データ等の統計整備等も必要となってくるであろう。特に統計値については、自転車事故に関しては交通管理者によって一定程度のデータ整備が進められているが、各地域の自転車の保有台数や交通量等は殆ど把握されていない状況にある。

また、今回の自転車活用推進計画の計画期間は2020年度までと短期であり、良好な自転車社会実現に向けて、あくまでスタートアップという位置づけになる。計画の中では地方版推進計画を策定する地方公共団体数として、2020年度までに200団体という目標値が掲げられており、この3年間で、各地域でどこまで自転車活用推進の機運が高まるか、今後の自転車政策を占う極めて重要な期間となる。

5 自転車活用推進計画による新たな自転車社会構築に向けて

本章では、自転車活用推進計画によって、新たな自転車社会を構築するために、筆者らが重要と考える施策立案の視点や推進方策に関して述べる。

（1）自転車を交通手段として一人前に扱うこと

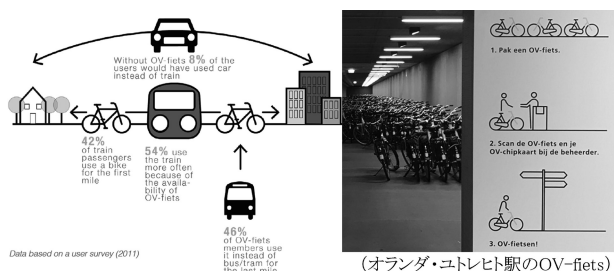
自転車を交通手段の一つとして一人前に扱い、利用環境を用意し、その機能性を最大限に発現させることが今後の活用推進に必要となってくる。自転車は、機動性・経済性に優れ、健康増進につながる等、個人メリットが大きい手段である。他の交通手段に比べて占有面積が小さく、交通混雑緩和・環境負荷低減等、社会的メリットも大きく、自転車は公共性を有するモビリティであり、鉄道、バス、自動車と同様に、交通手段の一つとして選択できる環境構築が必要である。

例えば、自転車通行環境として、歩道上では歩行者と混在し、段差もあり、速度が出せない。これを自動車に置き換えると、歩行者や段差が多い道路でノロノロ運転を強いているようなものである。一方で、車道の自転車専用レーンが一部区間に限られていたり、レーン上に停車車両があったりする。鉄道で考えると、線路が途切れることはないし、線路上に停車車両はない。自転車と自動車、鉄道は違うものだが、このように利用環境が整っていない状況では、使われ方がせいぜい徒歩の延長程度となり、車両という認識も薄く、ルールを守る意識も希薄になる。交通手段として利用環境を用意して貰い、一人前に扱われるということは、利用者側もルール遵守に努める責任が問われることにもつながってくる。

（2）利用場面を連続的に捉えた施策のパッケージ化

施策を検討する際、基本的には自転車の利用が多いところに通行環境を整備し、放置自転車が多い駅に駐輪場を整備する、ということになる。しかしながら、自転車を交通システムとして捉え、これを活用して良好な都市環境を構築する必要がある。自動車利用から転換を図るためには、自転車の利用場面を連続的に捉えて、様々な施策を組み合わせ、利便性の高い利用環境を構築することが重要となる。

例えば、自転車と鉄道との連携強化により自動車が

図-12 欧州の「Bike Train Bike」¹⁰⁾より作成

らの転換を図る施策の組合せが考えられる。自宅から最寄り駅まで自転車で行き、駐輪して鉄道に乗るという従来型のC&R(サイクル&ライド)を発展させて、C&R&SC(サイクル&ライド&シェアサイクル)を行えば利用範囲が広がり、これまで駅から離れた会社に勤めている人や、都心の営業先を回っている人の自動車利用からの転換可能性が高まる。EU(欧州連合)では「Bike Train Bike」という取組みのパンフレット・ガイドブック・事例レポート等が作成されており、鉄道と自転車の組合せによる自動車からの転換施策の普及が進められている(図-12)。オランダ・ユトレヒト駅には、駅直結型の駐輪場に「OV-fiets」という24時間利用可能な無料レンタサイクルが数百台設置されており、鉄道と共有の個人認証型ICカードによりワンタッチで借りることができる。駐輪場出入口には自転車道が直結しており、鉄道利用者がストレスなく自転車を利用できる環境が整えられている。

また、総合的な自転車通勤環境の創出により、自動車通勤からの転換を図る施策も考えられる。自宅から幹線道路にでると、通勤先の都心部まで構造的に分離された自転車道が整備されており、路上駐車もなく、安全かつ快適に通行できる。通勤先では、大規模なオフィスには駐輪場があり、近くの駅や公園に駐輪施設が集約されている。保険加入・ルール遵守を条件に、会社から自動車以上の通勤手当が支給されることが実現されれば(現状、通勤手当の非課税上限の条件は自転車も自動車も同等)、自動車からの転換や満員電車解消にもつながる大きな可能性がある。企業側にとっても、駐車スペースの削減、健康増進による医療保険の負担軽減、メンタル強化による生産効率向上等、メリットは大きい。

(3) あらゆるライフステージ支えるモビリティとしての可能性

日本では、一般的には、小学生から自転車に乗り始め、中高校生になると自転車によって活動範囲が広がり、学校生活が終わると鉄道・自動車がメインになり、自転車に乗る機会は近所の買物程度になってしまう。地方都市では、昔は自転車で買物していた主婦が、数百メートル先のスーパーに軽自動車で行ってしまう光景も珍しくない。一方で海外では、荷物を運搬できるカーゴバイクを多く見かけることができる。結婚して自動車ではなくカーゴバイクを購入して日常生活に利用し、子供が生まれたら送迎に、高齢者になっても3輪の自立性の高い自転車で移動し、自転車に乗れなくなった高齢者は自転車で送迎される等、ヨーロッパでは様々なライフステージで自転車が利用されている(写真-1)。

近年、交通渋滞、過度な自動車依存、高齢ドライバー事故、買物難民・移動制約者への対応、乗合バス運転手の高齢化等、様々な都市交通問題を抱えている中、超小型モビリティや自動運転等、様々な先端技術の社会実装が試されているが、自転車という既存の交通手段を見直し、電動化やカーゴバイク等の機能拡張を行い、インフラ整備やいくつかの交通規制を見直すことも、それら都市交通問題を解消する大きな可能性のひとつではないか。



写真-1 欧州におけるカーゴバイクの活用状況

(4) マイノリティからの脱却、継続的な取組みにより、日本型の自転車社会構築を目指す

自転車施策を進めるためには、自転車関係者だけで実施できることは、限定的である。自転車という交通手段について、都市計画・まちづくり担当者、道路管理者、交通管理者等、多くの行政職員が当然のように検討できうることが望ましく、自転車のための対策ではなく、より良い都市環境を形成するために自転車を活用していくという共通理解・認識を広げていくことが重要となる。また、公共交通事業者との役割分担や、駐輪場整備事業者・シェアサイクル事業者とのパートナーシップ等、民間との連携・協力も不可欠であり、より多くの人を巻き込んで、継続的に実践していくことが必要である。

そのためには、ゴールを共有し、ゴールまでのステップを考えることが必要である。自転車活用推進計画の検討段階で行われた多くのヒアリングやアンケートでも、現状認識や目指すべきゴールは、人によって様々であることを踏まえると、現在どの段階にあり、どこを目指すのか、将来ビジョン・実現までのステップを共有していくことが、今後の自転車政策を進める上で重要な視点となる。欧州の自転車通行状況も様々であり（写真－2）、イギリスでは、ヘルメットや蛍光ジャケットの着用率が高く、自動車の中を掻い潜って通行している状況にある。オランダでは、市街地の自動車流入を制限し、ゆとりある専用空間で、老若男女がリラックスして通行している（スマートフォン片手にカーゴバイクを運転している女性も）。また、ドイツでは、歩道上の自転車通行位置に歩行者が立ち入ることはなく、駐車車両が車道の右脇を空ける等、歩行者・ドライバーの自転車に対する相互理解が非常に高い社会が構築されている。

今後、日本型の自転車を活用した都市像を考えていく必要があり、各地域で、目指すべき都市像を関係者で議論し、地方版推進計画の目標像として位置付けていくことも有効であろう。例えば、日本の大都市は鉄道網が充実していることが特徴であり、これらとの連携が一つの形になり得るだろう。業務・商業が集積する都心部では、鉄道・地下鉄を補完する形でシェアサイクルを導入して周遊性を向上させる。郊外部では、バス以外の鉄道駅アクセス手段として、自転車利用環境を充実させる等、広域移動を鉄道に、駅からのラストワ

ンマイルとして自転車を活用する方向性が考えられる。

地方都市では、鉄道よりも道路ネットワークが充実しており、自動車中心の生活スタイルが定着していることから、自動車からバス・自転車への機能転換・空間再配分が必要である。郊外部でのP&BR・P&Cの促進や、中心部までの幹線道路空間見直しによるバス・自転車専用空間創出により、自動車の流入を抑制する。これにより中心部の道路空間にもゆとりができ、歩行者・自転車の空間確保につながる等、自動車依存抑制に自転車を活用する方向性が考えられる。



（イギリス・ロンドン）



（オランダ・フローニンゲン）



（ドイツ・ベルリン）

写真－2 欧州における市街地内の自転車通行状況

6 おわりに

本稿は、自転車活用推進計画の概略を解説し、自転車政策の今後として、自転車活用推進計画による新たな自転車社会構築に向けて、筆者らが重要と考える施策立案の視点や推進方策について整理を行った。今後、多くの都市で自転車の活用推進が進み、良好な都市環境が実現されることを期待している。

なお、本論文は、国土交通省道路局より、株式会社ドーコン・計量計画研究所共同提案体で業務委託を受けた「平成29年度自転車の活用推進に関する検討業務」の成果を参考に、筆者らが、あるべき自転車社会実現に向けた課題や方向性をとりまとめたものであり、自転車活用推進本部事務局及び関係者に感謝の意を表す。

参考文献

1) 自転車活用推進法(平成28年法律第113号), 平

成28年12月16日公布, 平成29年5月1日施行.

2) 欧州:Cycling in the Netherlands 2009, 日本:全国都市交通特性調査, アメリカ:National Household Travel Survey 2009.

3) 自転車国内販売動向調査・ドイツ自転車市況・オランダ自転車市況, 自転車産業振興協会, 2017.

4) 平成29年交通安全白書, 内閣府, 平成29年7月.

5) 平成29年中の交通事故の発生状況, 警察庁, 平成30年2月15日.

6) 歩行者自転車中心の道路空間構築に関する検討業務報告書, 国土交通省, 平成29年3月.

7) 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果, 内閣府, 平成28年3月.

8) 第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料, 国土交通省, 平成30年4月13日.

9) 自転車の活用推進に向けた有識者会議資料, 国土交通省, 平成29年8月8日~平成30年4月13日.

10) The BiTiBi Booklet, BiTiBi.EU, 2017.2.