

★印: 推進計画案に対する当方の解釈および疑問

※印: 当方の活動指針に基いた解説

※自転車市民権という山に「サイクリストライセンス & ツーリズムメンテナンス」という登頂ルートで挑む

## ※自転車市民権獲得計画

### 自転車活用推進計画（案）

#### 1. 総論

##### (1) 自転車活用推進計画の位置付け

★自転車に関する諸課題: 第一次サイクリングブームからの「忘れ物」と、MTB ブームでの「見落とし」

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）

に基づく自転車道の整備 ※忘れ物: マナーアップ、インフラ整備、人材育成、と言った自転車の多様性問題の駐車対策の総合的推進 ※見落とし: 日常利用と余暇利用の溝、または活動時間確保という休日事情の壁づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

この結果、大規模自転車道については、平成28年度末時点で、計画延長約4,330kmに対して約8割が整備済みとなっている<sup>1</sup>。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時であった昭和56年度と比べて、10分の

★交通安全施設: これって何ですか？

下の約8万台（平成27年度）<sup>2</sup>まで減少したほか、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り等の実施により、自転車乗中の死者数は、統計上最も多かった2,084人（昭和35年）と比べて約

4分の1の480人<sup>3</sup>となった。 ★新たな課題: 自転車の良さは昔から普遍です。しかし棚上げにされた「カビた餅」があって、それに対して「新たな餅」として今回の自転車活用推進法が出来たと捉えています。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。

★基本理念: この中で、自転車市民権獲得を目指していますか？  
または、日本のサイクリングを認識していますか？

1 国土交通省調べ。  
2 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（平成28年3月内閣府）より。  
3 「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」（平成30年2月警察庁）より。

★自転車活用推進法: この中で、自転車についての定義や区分はありますか？

※移動の道具としての自転車: 別紙目標1の措置③に「普通自転車」とあるように、特殊な自転車があることは認識しているようですが、自転車の二面性や多様性は認識していますか？

※警察見解としての二面性: 自転車には、歩行的利用と、自動車の利用がある。



★国の責務:サイクリングの法的根拠を示して欲しい。

本計画は、この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的にのっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるものである。

※サイクリングの法的根拠:その前に日本の実情の分析が必要。

※日本の多くのスポーツサイクリングは目的外使用に分類されています。

【自転車ソフト6分割チャート】

ソロ < クラブ ≤ ガイド ≤ コンペ ≤ イベント < レース  
|←自由→|←--- グレーゾーン ---|←目的外→|

ソロ活動(自由使用:日常利用と日本的サイクリング)と、レース活動(道路の目的外使用)の狭間に曖昧な状態でグループ活動が存在する。それが日本の実情。

(2) 計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が国民一人一人のQOL<sup>4</sup>の向上につながるものである。自転車の活用は、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

★自転車利用者の利便性:個人利用とグループ利用の違いを考慮していますか?

※道路交通法によって、集団走行が規制されているためクラブやチームの活動が未成熟。

さらにその延長で、ガイド付きツーリングも法的に濃いグレー。

また、本計画と関連を有し、2020年度を計画期末とする交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、東京を自転車フレンドリーな先進都市として、東京以外の地域においても、自転車の活用の推進について国民の賛意・協力を得て、地域の創意工夫により世界に誇れるレガシーを創出し、次世代へ継承していくことが必要である。

★競技大会の開催を契機:サイクリング・フォア・オールの提案

★国民の賛意・協力:これが自転車市民権獲得です。

これらを踏まえて、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度までとする。

★長期的な展望を視野に:と言いながら、2020年度と区切っているのは何故?

※サイクリング・フォア・オール:「サイクリングとは、レースを含むスポーツサイクリング全般」とするUCIでは、一般道を交通ルールに則って走る個人タイムトライアル的ツーリングが行われており、

4 Quality of Lifeの略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どこで見出しているか、ということも尺度として捉える概念。

全てのサイクリストやサイクルツーリストの受け皿となっている。

※グランfond:レース側から発生した自転車ソフトの呼称。

※ブルベ:ツーリング側から発生した自転車ソフトの呼称。

※日本的サイクリング:「青春サイクリング」という歌謡曲にある、仲間と郊外をはしる、のんびりとした走行風景が、日本人のイメージする「サイクリング」のため、欧米人のイメージとは異なっている。

それは大人のサイクリスト不在の歪な自転車文化を形成している。

※警察庁交通規制課の呟き:関係団体で「自転車ソフトの標準化」を進めてもらえれば、道路利用の指針を作れるのだが。。



**★現状及び課題:** 自転車遊び実証実験として、日本の実情に合った自転車ソフトを模索し、三種のツーリングコンペティションを探り当て、それにもうひとジャンルを加え、「街道」「山道」「町の道」「ザッピング」として、課題解決方法を提案中。

### (3) 自転車を巡る現状及び課題

**★サイクリングを通じた健康づくり…:** 個人や任意グループでの道路の自由使用!

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイ

**★コミュニケーションツール…:** 呼び掛け人のいるグループサイクリングは、道路の目的外使用?

ことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化している。

**★多様化している。:** もともと多様性を持っている!

#### (都市環境)

**★都市環境:** 「町の道」と「ザッピング」を応用。

家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている<sup>5</sup>中、自動車による移動は、一人での利用が約8割<sup>6</sup>、5km以内の利用が約4割を占める<sup>7</sup>ことから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、**※町の道の実績:** THT26 ◆ 自転車さんぼとして21都府県で実施。合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、平成28年度末時点で、約1,300kmにすぎ**※ザッピングの実績:** THT26のドライブ版とバス版を山口県内で実施。成29年の間に、自転車が関係する事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまる<sup>9</sup>等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。

このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は減少

5 「2015年度(平成27年度)の温室効果ガス排出量(確報値)について」(平成29年4月国立研究開発法人国立環境研究所)より。

6 「平成22年度道路交通センサス」(国土交通省)より。

7 「平成22年度全国都市交通特性調査」(国土交通省)より。

8 国土交通省調べ。自転車専用道路(道路法第48条の13第1項)、自転車道(道路構造令第2条第2号)、自転車専用通行帯(道路交通法第20条第2項)及び車道側在(矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る)の合計。

9 「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」(平成30年2月警察庁)より。

傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい<sup>10</sup>。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある<sup>11</sup>。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向がある。

今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

**(国民の健康増進)**

**★国民の健康増進:「街道」を応用。**

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドローム<sup>12</sup>やロコモティブシンドローム<sup>13</sup>の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツを楽しむ機会が減少していること、子どもたちの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる環境づくりを進めることが重要である。

**※街道の実績と提案:「ルートエヌ」として、日本初のブルベを実施。また、「ナショナルブルベ」を強く提案。**

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。

さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

10 「平成27年度全国都市交通特性調査」

**★タンデム自転車やハンドサイクル:障害者スポーツは流石に守備範囲外だが、**

11 「平成27年度全国都市交通特性調査」

**それも含め「サイクリングの自由法」が必要!**

12 内臓脂肪症候群。内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上を有する状態。

13 運動器症候群。運動器(身体運動に関わる骨、筋肉、関節、神経等)の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態。



★観光地域づくり:「街道」「山道」「町の道」を応用。

(観光地域づくり)

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高い評価を受ける等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へシフトし、滞在コンテンツの充実が求められている。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっている。

※スーパー先達の提案:「三種のツーリングコンペティション」を実施するには、

自転車目線で地域資源の掘り起こしを行う人材が必要。

※山道の反省:MTBブームを創出したが、無知であったため、欧米に引き離されている。

このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているものの、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

(安全・安心)

★安心安全:「テトラバランス」と「地域貢献型マルチサイクリングクラブ」の提案。

平成29年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割<sup>14</sup>と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題である。このような状況下では、交通安全の向上を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要である。

※テトラバランス:下図参照

※地域貢献型マルチサイクリングクラブ:別紙、「THT Japan SUT」参照

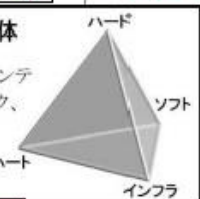
さらに、東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段としての自転車の利用が増加していること等を踏まえ、安全性を高めることにより、さらに災害時の対応力を向上させる必要がある。

ソフト:  
ツーリズムメンテナンス

ハード:春需でソフトも売ろう!

【テトラバランス】 自転車環境正四面体

自転車多様性を、ハード:自転車(作る、売る、使う、メンテナンス)、ソフト:使い方(楽しむ、仕掛ける、ネットワーク、日常と余暇)、ハード:人(ルール、マナー、テクニク、スクール)、インフラ:環境(道路、セキュリティと保険、イベント、サイクリングクラブ)の4つに凝縮。



本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

インフラ:  
マルチサイクリングクラブ

★現状及び課題に対応・・・:THTジャパンとして「外堀・内堀・多様性」に向き合う方向です。

※「外堀・内堀・多様性」に向き合う理由:「サイクル県やまぐち Project」と「サイクルエイドジャパン」の

14 「平成29年における交通事故の概要」

コラボ企画を構築するに当たり、サイクリングの法的根拠を示す必要性が浮上!

別紙の「THT Japan SUT」をご参照下さい。

この推進計画案のP6以降の目標や施策、さらに指標、措置において、道路の自由使用の範囲としての個人の判断に委ねる部分と、逆に、道路の特殊使用におけるスポーツ振興が語られているが、最も重要なレクリエーションとしてのグループ活動が抜け落ちている。

それは、インバウンド需要にも直結する部分でもあり、言い換えるなら、自由使用は「個人の責任」、特殊使用は「主催者の責任」、そしてグループ使用は責任の所在が曖昧で、誰も手を出さないカピタ餅となっており、今回の新たな餅でも、それを再調理出来ないのではと、非常に危惧しています。