



自転車社会の環境改善を目指して No.53

## 自転車活用推進法の成立で 何が変わるのか

文

事務局長

内海 潤

自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>



### カジノ法案の影に隠れて

2016年12月9日(金)13:04、参議院本会議において自転車活用推進法案が可決されて成立した。一緒に審議されたカジノ法案に耳目が集まる中、どさくさに紛れて成立したようにも見えるが、念入りな根回しが功を奏して、与党はもちろん野党各党までもが全て賛成して通過したためニュースにすらならなかった。関係者一同ホッと胸をなでおろしたものの、なんだか肩透かしを食らったようで質疑応答くらいやってもらいたかったというのが本音である。

ともあれ構想から16年、超党派の国会議員で構成する自転車活用推進議員連盟内に自転車活用プロジェクトチームが結成されてから3年を経て、議員立法形式で成立させることができた。ご尽力いただいた先生方には、この場を借りて改めてお礼を申し上げたい。さて、自転車活用推進法とは、どういう法律なのか。何が書かれていて自転車の扱いはどう変わるのか。一緒に見て行くとしよう。

### 国レベルで自転車活用を推進する

そもそも日本には自転車という名前の付いた法律が3つあった。古い順に競輪に関する自転車競技法(1948)、自転車道のネットワークを整備するための自転車道整備法(1970)、そして駐輪場法とも呼ばれる旧自転車

法(1981)である。いずれも課題に対して具体的な対処を示した各論であり、あくまで個別法の域を超えず総論を語る理念法と呼べる物は存在しなかった。これが成立前の出発点だ。

一方で2013年11月、難産の末に交通政策基本法が成立したが、これは少子高齢化の時代に求められる交通政策全体を俯瞰する理念法であり、社会資本整備重点計画法と共に国のあり方を再設計するために作られたのだが、この法に基づいて既に国は交通政策基本計画を作成した。この計画には自転車活用についても書かれているが、肝心の自転車の利活用について理念をまとめた法律がなく、早急に法案を作らなければという声が挙がった事も背景にあった。議連と協力して2013年12月には提言を提出し法案の骨子を固めていったのだが、自他共に認める自転車大好きな谷垣禎一会長を筆頭に自転車好きの先生方が党派を超えて協力する姿には感動すら覚えた。

この法律には国が自転車活用推進計画を作成して国会で報告することと書いてある。欧米の各自転車先進国には国レベルの自転車活用推進計画が作成されているが、ようやく日本も追いつくことができそうだ。これまで自転車は迷惑な存在でしかなく、街の景観を汚し、通路をふさぎ、歩道を暴走して歩行者を脅かす悪者だったはずだが、初めて国が自転車は国民にとってメリットの大きい乗り物だと定

義した。これまで私はテレビなどで自転車を正しく普及させるには、3点が欠かせないと訴えてきた。1)インフラの整備、2)教育・広報、3)取り締まりなのだが、これらが法の成立で一気に進むと期待したい。では、条文にある「公共の利益の増進に資する」とは一体何を意味するのだろうか？

### これから各担当省庁が 作文をする

法律成立を報告する会が昨年12月16日に参議院会館で催され、各省庁からも関係者が多数参加した。国交省内に自転車活用推進本部を置き、国交大臣が担当大臣に就くこととなったが、自転車が関係する役所は国交省だけではない。もちろん国交省はシェアサイクルなどの拡充を狙うが、例えば、厚労省は運動する人が増えれば医療費の削減ができると考えるだろう。経産省では自転車の安全基準を国として設ける事で粗悪な自転車を統制できると考えるに違いない。かつては国産の自転車が産業を牽引していた時代もあった訳だから夢よ再び、と思うかもしれない。文科省が自転車を教材として生活リスク全般について教えられるようでも不思議ではない。現に欧米では社会に出るための訓練として、子ども達に自転車の楽しさだけでなく、家庭と地域と学校が力を合わせて義務と責任を学ばせている。免許がなくても乗れるという事は、

ある意味チャンスである。大人になる前に社会で期待される振る舞いが出来るよう教育するためのツールとして自転車を最大限活用しているのだ。これから日本でも教育カリキュラムに自転車が組み込まれる可能性は高い。環境省はゼロエミッション自動車だけでなく、自転車利用者が増える事で温室効果ガスを削減できると考えるはずだ。観光庁は昨年2,000万人を超えた外国人観光客を4,000万人にする計画の中で自転車を観光の足として使ってもらえるよう国交省と組んでシェアサイクルなどの拡充を考えるに違いない。法の成立をきっかけとして各省庁が予算化のための作文を始める。自転車が全ての課題に効く万能解だなどと言うつもりは毛頭ないが、公共の利益の増進に資する部分は大きい。基本方針の中で各省庁が携わる内容を明文化したのは、それぞれが持ち場で活動しやすくするためである。

## チャンスに乗り遅れるな

今年の夏前に法が施行されるのに合わせて、自転車活用推進本部で計画作成に着手することとなるが、県や市区町村など、それぞれの自治体は独自の活用推進計画を準備しておきたいものだ。施行初年度はご祝儀相場になることが多いので、国に対して提案して欲しい。道路などインフラ系は計画から着工まで年単位の時間がかかるので、とにかく早めの仕掛けが必要だ。2020年には東京五輪がやってくる。今回、成立を急いだ理由のひとつは東京五輪が視野にあったからだ。

二重の神風が吹くことになる。50年前の東京五輪では新幹線や首都高速道路ができた。青山通りは聖火ランナーが走るので道路幅が2倍の40mになった。国家百年の計と言うが、税収も厳しい中でビッグチャンスは減多に巡ってこない。せっかくのチャンスなのだから、他の自治体の動きを見てからなどと言っていると後塵を拝すことになる。ぜひ、自転車の活用推進計画を前倒して準備していただきたい。

## 5月を自転車月間、 5月5日は自転車の日に

旧自転車法の施行を記念して業界では5月を自転車月間、5月5日を自転車の日としてイベントやキャンペーンを実施して来たが、法が追認する格好になった。風薫る五月は自転車で走るには最高の季節であり、従来から数多くのイベントが開催される月なので、ますます盛り上げたい。そのためには各団体が行ってきたイベントの予算を増やし、きちんと広報して認知度を上げていかないと勿体ない。ことさらに予算をかければ良いというものでもないが、現状は手弁当に毛が生えたくらいしか予算がないので、ほとんどの人が存在すら知らない。国として推進していくと腹を括ったのだから出来るはずだ。やはり接点がないし、周りに詳しい人がいなければパイは増えていかない。東日本大震災のあと、自転車人口は飛躍的に増えたが、最近是一段落している気がしている。日本では子どものうちに自転車に乗れるようにするので、

自転車に乗れる人が多いが、お隣の韓国は価値観が異なり自転車に乗れない人が多い。この差は大きい。例えば、シェアサイクルひとつ取っても日本では公共の利益の増進に資するポテンシャルがあるが、韓国では無駄な投資になってしまう危険性が高いのだ。イベントなどを通して素晴らしい自転車に触れる機会を増やし、興味を持ってくれる人を増やしたい。

## これまでとこれから

お世話になった自転車活用推進議員連盟の谷垣禎一会長は昨年、自転車事故で負った怪我の治療で入院して連日ハードなリハビリを続けていると聞く。同じく議連の前事務局長で元参議院議員の岩城光英前法務大臣は昨年夏の参議院選挙で落選して捲土重来を目指し充電中。議連プロジェクトチーム座長だった小泉昭男先生は議員定年で選挙に出馬せず、毎月1,000km以上も自転車で走り回る日々だ。谷垣先生には一日も早く快復して元気な姿で自転車に乗ってもらいたいし、岩城先生には次の選挙で返り咲いてほしい。小泉先生は自活研の顧問に就任してくださったので、これから様々な相談に乗ってもらおうつもりだ。法は成立したが、スタートラインに立ったというだけで本番はこれからである。

かつては放置対策ばかり議論して来た自転車を有効活用する方向へ大きく舵を切ったという事実は、歴史的に見ても政策の転換期に来ているのは間違いない。若くて元気な人が多かった50年前と比べ、少子高齢化で体力も自信も失った現代日本を東京五輪きっかけに自転車で生き生きとさせることは可能だろうか？ まさにこれからの数年間が勝負になる。ひとつでも多くのレガシーは遺したいが、いたずらに時間を浪費して悔いばかり残さないよう気を引き締めたい。PP



自転車活用推進議員連盟の事務局と各党代表



岩城光英前法務大臣もお祝いに駆けつけてくれた