

国土交通大臣

石井 啓一 様

要　望　書

全国自転車施策推進自治体連絡協議会（略称「全自連」）は、自転車問題の抜本的解決を図るために、全国の市区町村が結集して平成4年に結成いたしました。以来、私ども全自連の活動に対しまして、国土交通省には多大なるご支援、ご協力を賜りました。ここに、深く感謝申し上げます。

さて、去る平成29年5月1日には、「自転車活用推進法」が施行されました。

この法案の施行により、今後は貴省に新たに設置された「自転車活用推進本部」を中心に、自転車活用推進計画の策定などを通し、国、都道府県と全国の市区町村が連携、協力して、自転車活用推進に向けた取り組みを進めていくこととなります。

つきましては、私ども市区町村が今後の自転車活用の推進に積極的に取り組めるよう、別添の第27回自転車問題解決促進大会決議文のとおり要望いたします。何卒、本要望の趣旨をお汲み取りいただき、引き続き一層のご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成30年5月18日

全国自転車施策推進自治体連絡協議会

会長　内繁樹

別添

第27回自転車問題解決促進大会大会決議

第27回 自転車問題解決促進大会 大会決議

「全国自転車施策推進自治体連絡協議会」は、駅周辺における放置自転車問題の解決に向け、平成4年に「全国自転車問題自治体連絡協議会」として発足した。その後、四半世紀にわたり、会員自治体をはじめとする各市区町村の懸命な取り組みの結果、全国の駅周辺における自転車放置台数は大幅に減少した。

しかしながら、相変わらず駅周辺における放置自転車に対する近隣住民等からの苦情や、放置自転車対策への要望は絶えず、各市区町村は引き続き、駅周辺を重点とした放置自転車対策に積極的に取り組む必要がある。また、近年では鉄道駅周辺だけでなく、中心市街地等での通勤や買い物などによる放置自転車が目立ってきており、新たな対策も必要となってきている。

一方で、健康や環境意識の高まりを背景にした自転車の利活用が注目されているなか、昨年5月には自転車の活用を総合的かつ計画的に推進していくため、「自転車活用推進法」が施行された。今後は、単に自転車問題の解決を図るだけでなく、自転車に関する諸課題を解決しながら、新たな自転車の利活用に向けた取組みを展開していくことが求められる。

よって、このたび会の名称も「全国自転車施策推進自治体連絡協議会」と改め、全国の会員が自転車施策を推進する市区町村の核となり、自治体としての責務を再認識しながら、新たな自転車施策の推進に寄与していくものである。

この決意のもと、「21世紀の交通の主役」たる自転車に関する諸課題の解決と、更なる利活用を図るため、全国の会員が一致団結し、関係各位に下記の事項を要望する。

記

1 駅周辺における放置自転車台数は全体としては減少したが、地域によっては鉄道駅周辺の放置自転車は相変わらず劣悪な状況にあり、歩行者の通行の妨げになっているほか、駅周辺の環境悪化の要因となっている。しかしながら、駅周辺に自転車駐車場用地を確保することは困難であり、市区町村の財政負担も過大となっている。

各鉄道事業者においては、鉄道利用者の利便性を図るためにも、自ら自転車駐車場を整備・運営するほか、自転車駐車場の用地を市区町村へ無償提供するなど、自転車駐車対策をより一層積極的に推進すること。また、各市区町村が行う放置自転車対策に対して、積極的に連携、協力すること。

国においては、未だに放置自転車対策に苦慮している鉄道駅に対し、自転車駐車場の付置を義務付けるよう関係法令の改正を行うとともに、鉄道事業者自らが自転車駐車場設置を推進するための支援・助成措置を講じること。

国及び都道府県の道路管理者においては、自らが管理する道路上の放置自転車対策は自らの責任で行うべきことを再認識し、自らも自転車駐車場を整備するとともに、市区町村と連携、協力して、放置自転車等の撤去など放置自転車対策に積極的に取り組むこと。

交通管理者においては、駅周辺における違法駐車の取り締まりを強化するとともに、特に「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」の対象とならない50ccを超える原動機付自転車や自動二輪車については、歩

道上も含めて警告や取締りを強化すること。

2 自転車活用推進法の趣旨を実現するためには、自転車専用道路・自転車走行レンの整備やナビラインの設置など、自転車走行環境を向上させるとともに、駅周辺だけでなく、中心市街地など中間点にあたる路上などにも小規模な自転車駐車場を整備していく必要がある。また、新たな自転車活用策として、シェアサイクルの普及・啓発等にも取り組む必要があり、環境配慮の面からは撤去自転車の再利用を一層促進する必要もある。

国においては、自転車対策の最前線を担っている市区町村の意向を尊重して、市区町村が行う自転車走行環境の整備やシェアサイクルの普及・啓発等に対する支援・助成措置を大幅に拡充・拡大すること。また、自転車の再活用を促進し保管の負担を軽減するため、遺失物の例に倣い関係法令を改正し、公示の日から所有権移転までの期間を6か月から3か月に短縮すること。

国及び都道府県の道路管理者および交通管理者においては、自らが管理する道路について、市区町村の模範となるよう、自転車走行環境の整備を積極的に推進すること。

3 自転車は他の交通機関に比べ、環境にやさしく健康的であるほか、災害時に強い移動手段としても見直されている。自転車の利活用を推進し、適正な利用を住民レベルで定着させるためには、自転車走行環境の整備に加え、すべての道路利用者の順法意識やマナーの向上が不可欠である。また、全国的には、自転車事故による高額賠償事例等が発生し社会問題となっている。こうした状況は、全国共通したものであり、一地方公共団体による条例整備等で解決するものではない。

国においては、自転車の安全な利用の促進を図るため、自転車損害賠償保険等への加入義務化並びに児童又は幼児のヘルメット着用の義務化について、強制力を担保した法整備を早急に実施されたい。

国及び都道府県は市区町村と連携して、近年、社会問題となりつつある自転車と歩行者の事故を未然に防ぐため、自転車利用者に交通安全に係る教育及び啓発を積極的に行うこと。

交通管理者は、自転車関連交通法規の分かりやすい啓発を行うほか、車道での自転車と自動車等の安全な共存を図るため、取り締まりの向上を含めたドライバー教育の徹底など、全国民に対する交通安全教育の充実を図ること。併せて、全ての自転車の歩道走行を誘導しかねない自転車の歩道通行の例外規定を、自転車走行環境の整備と合わせて抜本的に見直すこと。

以上決議する。

平成30年5月17日

全国自転車施策推進自治体連絡協議会