

第4回「北海道自転車活用等推進連携会議」の 書面開催に係る資料説明要旨

議事1. 北海道自転車利活用推進計画の推進状況について

○資料1-1（資料1-2及び資料1-3は補足資料）

【1頁目】

まず北海道自転車利活用推進計画の趣旨でございます。

社会環境が複雑に変化、多様化し、自転車の役割が、これまでの生活使用から、環境負荷の軽減や健康増進、観光振興などといった視点からくる役割も加わり、大きく変わる中、平成29年5月、国において「自転車活用推進法」が施行され、また道においても、30年4月に「北海道自転車条例」を施行しました。

そして、この条例に掲げる理念の実現を目指し、法に基づき、翌31年に北海道自転車利活用推進計画を策定し、関係部局が相互に連携を図りながら、自転車関連施策の取組を行っているところです。

なお、推進期間にあたっては、国の「自転車活用推進計画」期間に準じ、「2020年度まで」としており、今年度が計画の最終年度となっております。

下の部分をご覧頂くと、大きく3つの視点、「自動車を知る・使う」、「安全・安心に利用する」、そして「楽しく・快適に利用する」、この3つの視点をベースに、取組を展開し、「誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる「感動！自転車北海道」をめざす姿として掲げております。

【2頁目】

まず一つ目の視点「知る・使う」に関して、「環境に◎観光に◎健康に◎もっと自転車北海道」という、キャッチフレーズを作りまして、平成30年度から継続してキャンペーンを実施しております。

主な内容としては、AIR-G'さんと連携したラジオのCM放送、チカホでのイベントの開催、ビギナー女性をターゲットとした体験ライドの実施、「自転車と自動車が互いに思いやりを持ってマナーを守りながら道路を使いましょう」という「フレンドリーロード北海道」キャンペーンなど、自転車の幅広い魅力を知っていただき、使っていただく取組を進めております。

【3頁目】

2つ目の視点の「安全・安心」でございます。

自転車の安全利用に関する普及啓発ということで、街頭啓発や、幼児や小中高校生を対象にした自転車教育、ホームックさん等、民間の方と連携した自転車安全教室の実施、条例にも定めております自転車損害賠償保険の加入促進に向けて、様々な団体と連携した普及啓発活動を行っております。

また、安全な利用に欠かせない自転車道路等の環境整備を進めていただいております。なお、建設部でまとめました大規模自転車道の整備状況等について資料1-2に付けておりますので別途ご覧いただければと思います。

【4頁目】

3つ目の視点、「楽しく・快適に」ということで、サイクルツーリズムの推進です。まず、「北海道スポーツツーリズム戦略的誘客促進事業」では、サイクリングが盛んな国にターゲットを絞った取組を進めておりまして、昨年度は台湾、香港、シンガポール、それからオーストラリアをターゲットとして、サイクルイベントへの参加や、インフルエンサーの招聘等を行いながら、北海道のサイクルツーリズムの魅力を海外への発信しております。経済部でまとめたサイクルツーリズムに関する取組を資料1-3として付けておりますので別途ご覧いただければと思います。

この他、各地域で取り組まれているサイクルツーリズムの取組への支援や、来道者の増加に向けた受入体制の整備ということで、データベースの構築、サイクルツアーの検証、拠点整備、意識啓発に向けたセミナーの開催などを行っております。

そして、下から二つ目の○になりますが、サイクルツーリズムの推進に向けて、開発局さんと共同事務局で、北海道サイクルルート連携協議会を設置し、各ルート協議会の連携による取組を進めているところでございます。

【5頁目】

これまで条例を策定した平成30年度から、条例を知っていただくとか、関係団体間での連携をより一層図るなかで、計画による大きな方向性や、取組の道標を作るという、自転車振興の「キックオフ」的な部分を進めてきました。

この後、令和2年度は、計画が最終年を迎えるということで、自転車振興のさらなる「ステップアップ」として、自転車利用の裾野を拡大するための持続的な普及啓発や、自転車の安全利用や自転車損害賠償保険等の加入促進に向けた取組拡大に向け、自転車関係団体や民間事業者等と一体となった取組の展開等を図るため、これまで培った関係者との連携やネットワークの活用とともに、国内外の事例等を参考としながら検討を進めて参りたいと考えております。

【6頁目】

先ほどの方向性を踏まえまして、令和2年度における「自転車活用等促進事業」ということで、左側にお示ししているように、関係者との更なる連携による取組を進めて参りたいと考えております。また、右側にありますように、昨今の新型コロナウイルスの感染症の状況も踏まえ、関係者のご意見を伺いながら、自転車の利活用促進に向けたイベントやPRなど今できることを公募型プロポーザル方式でご提案をいただきながら、委託事業として実施いたします。

また、先進地調査については、今後の状況を見極めながら、進めてまいりたいと考えておりますので、引き続き、よろしくお願いいたします。

議事2. 北海道自転車条例の見直し検討等について

○資料2-1

まず、下に参考と記載しておりますが、条例については、「施行の日から3年を目処に自転車活用等の状況等を踏まえ必要な措置を講じる」としており、また、計画についても、2020年度までを推進期間としております。

このため今年度、条例の見直し検討と次期計画の策定を進めるにあたり、本資料にございますとおり、「基本的な考え方」、「主な論点」などをまとめさせていただいております。

基本的な考え方ですが、条例の見直し検討につきましては、「北海道における自転車の利活用の現状と課題を踏まえるとともに、国や他都府県の動向などを参考としながら、北海道自転車条例の見直しの必要性も含めた対応方向の検討を行う」ということで考えております。

また、次期計画策定につきましては、「北海道の特性に合った更なる利活用の促進に向け、実効性のある推進計画の策定」に向けまして、「現行の推進計画における推進状況や道内外の先進地事例などを踏まえ、新たに盛り込む内容を検討」を進めてまいりたいと考えております。

なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの喫緊の課題に配慮するとともに、終息後、更なる利活用の促進に向けて速やかに取り組める対策の検討もあわせて進めてまいりたいと考えております。

次に、条例の見直し検討などを進めるにあたっての、「主な論点」として、特に3つを上げさせていただきます。

まず1つ目に、条例制定時にも議論されました、「ヘルメット着用」や「自転車損害賠償責任保険の加入促進」について、国などの動向も踏まえながら議論を進めたいと考えております。

2つ目に、先端技術等の活用や道内外の先進事例といった「新たな視点」を踏まえ、条例や次期計画に盛り込むべき内容を検討してまいります。

3つ目に、基本的な考え方で、「条例の見直しの必要性も含めた対応方向の検討を行う」といたしましたが、計画の推進期間が今年度までということから、新たな計画を策定す

るにあたっては、条例見直しの時期との整合性を図る必要がございます。

こういった主な論点を押さえながら検討を進めることとなりますが、検討の進め方については、今回書面開催としております北海道自転車活用等推進連携会議など、関係の皆様からご意見を頂戴しながら進めてまいりたいと考えてしております。

○資料 2-2 (資料 2-3 及び資料 2-4 は補足資料)

次に、資料 2-2 において、主な論点に係る現状を整理させていただきました。

まず、国の動向ですが、国では、平成 29 年に施行された自転車活用推進法の附則におきまして、自転車損害賠償保険に関し、「損害賠償を保障する制度について検討を加え、必要な措置を講じる」としております。

また、(2)の計画の中で、記述が前後しますが、4.(5)附則に対する今後の取組方針、において、「地方公共団体に対して、条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請する」としており、実際、平成 31 年 2 月に、国から技術的助言という形で、「保険加入の義務化」と「小売事業者による保険加入確認の努力義務」を記載した標準条例が通知されております。

また、計画の 1.(2)において、東京オリ・パラの開催を契機に、世界に誇れるレガシーを創出するなど、長期的な展望を視野に入れ、計画期間を 2020 年度までとするとしておりますが、国に確認しましたところ、東京オリ・パラに関わらず、今年度中に次期計画を策定する予定と伺っているところです。国で作成しましたスケジュールについて資料 2-3 として付けておりますので別途ご覧いただければと思います。

次に都道府県における主な現状でございますが、表(1)におきまして、本年 4 月時点で自転車に関する条例を施行しているのは、26 都道府県となっており、このうちヘルメット着用を義務化しているのは 3 府県でございます。

保険加入を義務化しているのは、一般利用者に対しては 15 都府県、事業者に対しては 15 都道府県、貸付業者に対しては 14 都道府県が義務化をしている状況となっております。

小売事業者が、自転車を購入し、使用しようとする人に対し、保険加入の有無を確認することを義務化しているのは 7 都府県という状況になってございます。なお、カッコの数字は努力義務としている数となります。

表の(2)には、道を含めました他都府県の条例を例示しておりますが、都道府県ごとに義務化の状況やその対象などに違いがございます。

例えば、ヘルメット着用につきましては、道路交通法におきまして、幼児及び児童に対しては、その着用が努力義務となっているところですが、北海道では、幼児及び児童を含めましては幅広く自転車利用者の着用を努力義務としておりますが、ヘルメットの着用を義務としております 3 府県については、いずれも幼児用座席に乗車する幼児のヘルメット着用が義務化となっております。

その他、北海道における主な現状となりますが、自転車事故発生数や自転車死傷者のヘルメット着用率についてはほぼ横ばい、貸付業者における保険加入率は増加している状況となっております。なお、道警でまとめた自転車関連事故の分析について資料 2-3 として付けておりますので別途ご覧いただければと思います。

また、本年 4 月には二人で乗ることの出来るタンデム自転車の公道走行が解禁になったほか、公共交通との連携では、昨年から、道内の一部のバス事業者において、自転車積載の取組が実施されているところでございます。

○資料 3

資料 3 に、条例の見直しと次期計画策定を進めるとした場合のスケジュールをお示ししております。関係の皆様に十分にご議論をいただき、9 月の道議会にそれぞれの骨子を報告しました後、11 月の道議会で素案を報告し、ハブリックコメントを経て、翌年 2 月の道議会に案を報告するといったスケジュールにより、条例の議決、及び次期計画の決定というイメージを想定しております。

以上