

自転車利用環境の 充実に向けた取組みについて

自転車を取り巻く社会情勢

新型コロナウイルス感染症、カーボンニュートラル、大規模災害等



自転車を地域の政策にしっかり位置付け、自転車利用環境を充実させる取組を急ぐ必要

取組の着眼点

着眼点① 自転車利用空間の形成

- 自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定
- 自転車利用空間の量・質の向上

着眼点② 自転車利用機会の創出

- 自転車保有形態の多様化(シェアサイクル等)
- 自転車活用目的の広範化・深化(サイクルツーリズム等)

= 下記の取組を
活かしながら推進

さらなる取組として

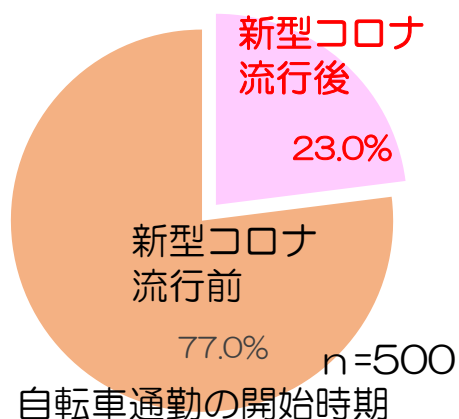
+

- ① **カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化**
- ② **地域における自転車活用の推進力強化**
- ③ **自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大**

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界中で自転車利用のニーズが高まっている。
- 国内では、公共交通機関での混雑を避けるための自転車通勤やシェアサイクルの利用が増加。
- 海外では、自転車通行空間の整備といったハード対策の他、自転車の修理・整備、自転車の安全利用のための講習等のソフト対策により、新型コロナウイルス対策として自転車の利用を促進。

国内

<4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始>



出典: au損害保険㈱ R2.7アンケート調査

<シェアサイクルの月額会員延数の変化>

金沢市	1,270 人/月 (令和2年3月)	➡	10,460 人/月 (令和3年10月)
		8.2倍	
福岡市	11.6万回/月 (令和2年1月)	➡	40.5万回/月 (令和3年10月)
		3.5倍	

海外の例

【フランス】

- ・ フランス環境連帯移行省は、自治体が臨時の自転車専用レーン（コロナピスト（ピスト=走路））を整備するため、**技術面、制度面また、財政面の支援**を発表。
- ・ パリ市は、**約50kmのコロナピストを整備**。2019年から2020年にかけて、**自転車利用者数は年間平均で47%増**。
- ・ その他、フランス環境連帯移行省は、計6千万ユーロ（約72億円）規模の**自転車利用促進策「Coup de Pouce Vélo」**により、自転車の修理・整備やかかる費用補助や安全講習等を実施。

出典: 一般社団法人自治体国際化協会パリ事務所「フランス自転車新時代の幕開け～コロナ禍における自転車利用促進政策～(2020.7.21)」、パリ「Plan Vélo 2021-2026」

【イギリス】

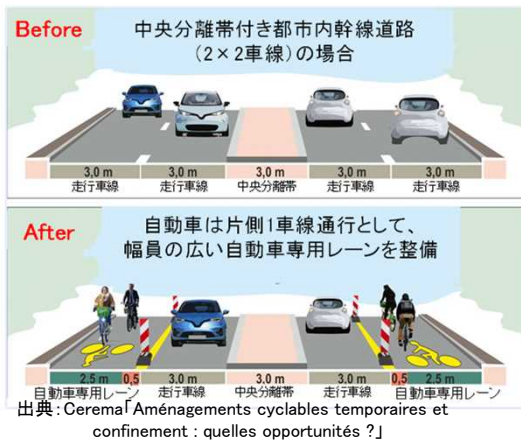
- ・ ロンドン交通局（Transport for London）は、**自転車で移動を促進させるため、暫定的な街路空間の考え方をまとめた「London Streetspace Plan」**を発表。
- ・ 市民向けに、自転車をより便利に利用するため等の情報をまとめたウェブサイトを開設し、**自転車の利用に関する技術を習得できる無料オンライン講座**などを実施。

出典: まち座「ロンドン交通局が自転車のメンテナンスや子ども向けの講習案内など利用技術向上のためのプログラムをまとめたウェブサイトを開設 無料のオンライン講座も(2020.7.29)」

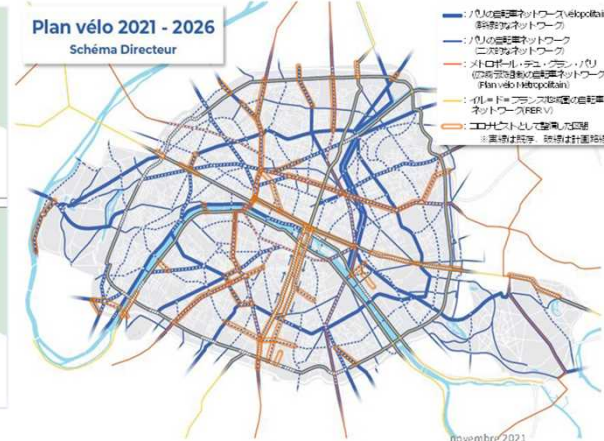
自転車を取り巻く社会情勢

- パリ市は、自宅待機解除後の公共交通機関の混雑を避けるため、臨時の自転車専用レーンである「コロナピスト(ピスト=走路)」を52km設置。2021年10月には、パリの新しい自転車計画「Plan Vélo 2021-2026」において常設となることが発表。同計画には、130kmの自転車道及び390kmの車道上の自転車専用車線の整備等も位置づけ。
- ロンドン交通局においても、ロックダウン緩和時に公共交通需要の受け皿として自転車が10倍、徒歩が5倍になる可能性へ対応するため、暫定的な街路空間の考え方をまとめた「London Streetspace Plan」を作成し、自転車通行空間等を整備することを発表(イギリス運輸省による2.5億ポンド(約330億円)の緊急資金を一部活用)。新たに約100kmの自転車通行空間が整備された。

＜コロナピスト (ピスト=走路) の断面構成 (例)＞



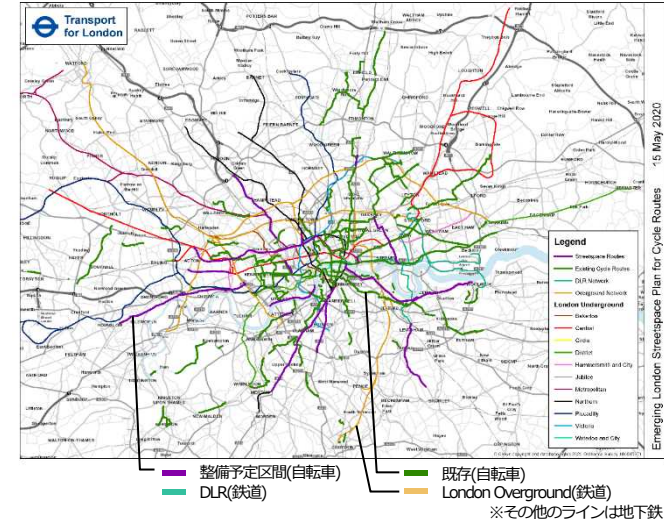
＜パリ市 自転車ネットワーク整備計画図＞ (Plan Vélo 2021-2026)



＜コロナピストの様子 (パリ)＞



＜ロンドン交通局 自転車ネットワーク整備計画図＞ (London Streetspace Plan) ※2020年5月15日時点



＜ロンドン市内に設置された臨時の自転車専用レーン＞



- ドイツベルリンでは、2050年カーボンニュートラルに向け、市計画である「ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030(BEK2030)」を策定。都市政策とともに、自転車政策はカーボンニュートラルな都市を目指す政策の一翼となっている。
- 2019年には、1990年比41.1%のCO2排出を削減し、予定よりも早く2020年目標(40%削減)を達成。

ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030 における主要なアクション

環境対策は分野横断的な課題であるため、以下の主要なアクションを組み合わせながら、戦略的にアプローチする。



【エネルギー】

- ・エネルギー需要を減らし、再生可能エネルギーに変更する。



【建物と都市開発】

- ・エネルギー効率の高い建造物への改善と都市のコンパクト化。

都市政策と
交通政策



【交通】

- ・徒歩や自転車の魅力を高め、次世代の環境対応車を増やす。



- ・自転車通行空間の整備、駐輪場の整備
- ・シェアサイクルの拡大
- ・公共交通等との連携によるマルチモーダルの推進 等



【経済】

- ・プロモーション等を通じてエネルギー効率を高め、化石燃料から転換。

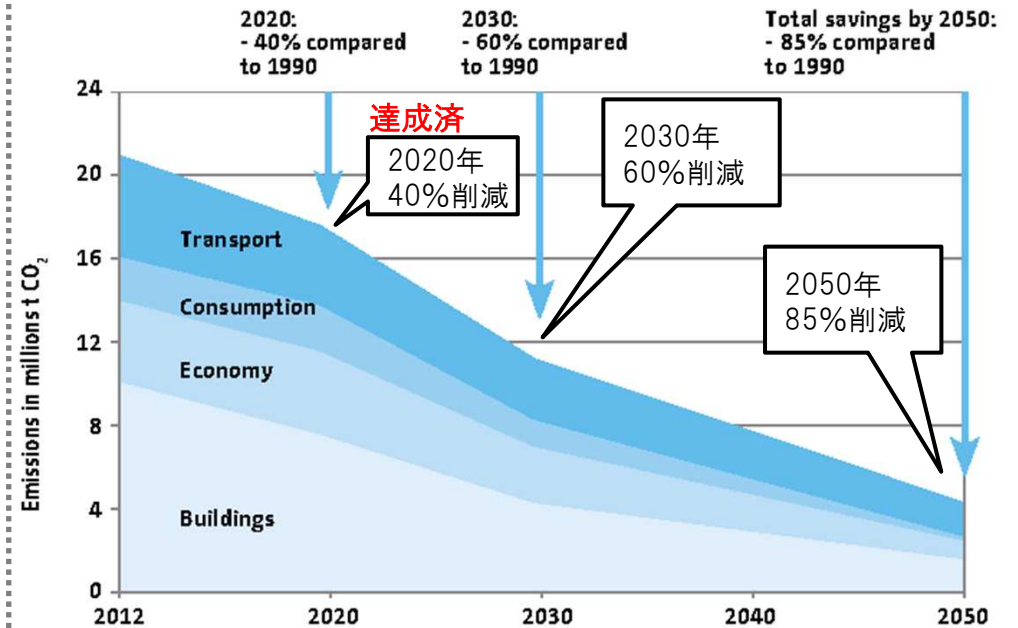


【個人世帯と消費】

- ・教育等を通じて、環境にやさしい行動を促進。

<2050年までのCO2削減目標(1990年比)>

Development of CO₂ emissions in Berlin envisaged in the Berlin Energy Turnaround Act



自転車を取り巻く社会情勢

- 東日本大震災時、被災地では鉄道が寸断され、自動車は燃料不足に。都内でも多数の帰宅困難者が発生。
- 災害時に自転車は有用であるが、2021年の関東地方 震度5強の地震時には、都心のポートが空の状態に。
→ 自転車を政策に位置付け、自転車利用環境の更なる充実を急ぐ必要がある。
(例えば、国土交通省防災業務計画(第16編)の自治体による「地域防災計画」の作成基準には、「帰宅困難者」や「自転車利用」に関する記載は無い状態。)

<灯油購入を求めてSS店頭に並ぶ被災者の列>
(宮城県多賀城市)



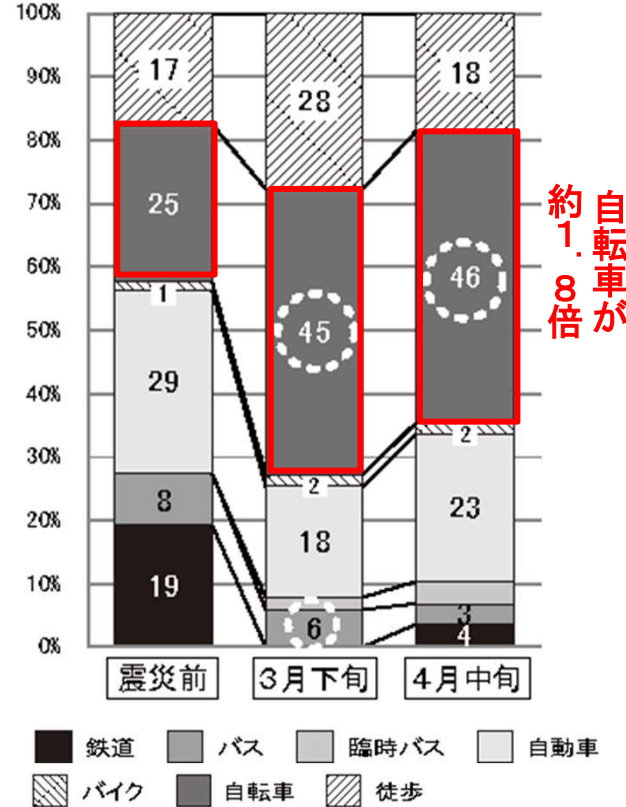
出典: 経済産業省「第1回災害時の燃料供給の強靱化に向けた有識者会議 資料4」

<3.11当日の帰宅困難者の様子>
(品川駅付近)



出典: 東京都「東京都帰宅困難者対策ハンドブック」

<3.11前後の交通手段(仙台市)>
仙台駅から概ね3km圏(都心部除く)



出典: IBS Annual Report 「東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題」より作成

<都心のポートが空になった様子>
(2021年10月8日 地震翌早朝)



着眼点① 自転車利用空間の形成

- 第2次自転車活用推進計画において、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定促進や自転車通行空間の計画的な整備推進を明記。
- 「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」(2021年2月、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所)において、直轄国道の放射軸路線のうち、延長約104kmを整備検討対象区間と位置付け。

<第2次自転車活用推進計画（令和3年5月28日閣議決定）>

(別紙) 自転車の活用の推進に関する施策 (抜粋)

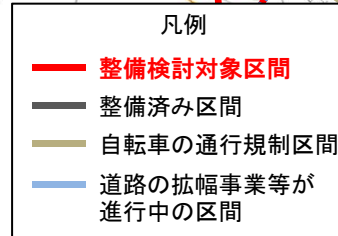
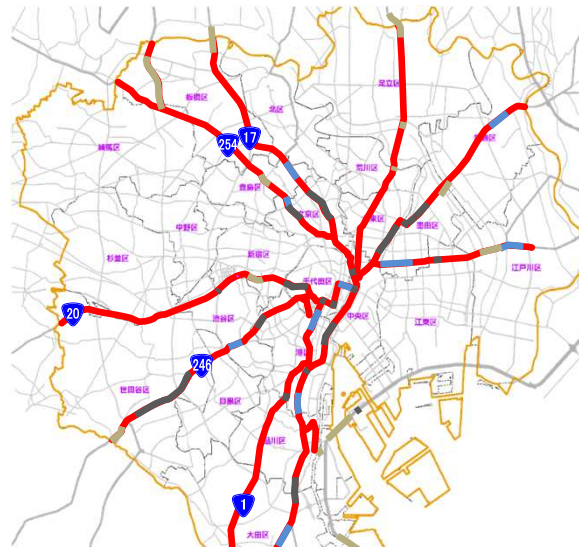
1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進する。(※1)
2. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(※2)

(※1) 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進計画の策定数は97市区町(令和3年10月末時点)。令和7年度の目標は400市区町村。

(※2) 車道通行を基本とした自転車通行空間の整備形態は、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3形態であり、整備延長は約2,930km(令和2年3月末時点)

<東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画（令和3年2月）>

・自転車通行空間 整備検討対象区間



【検討例】



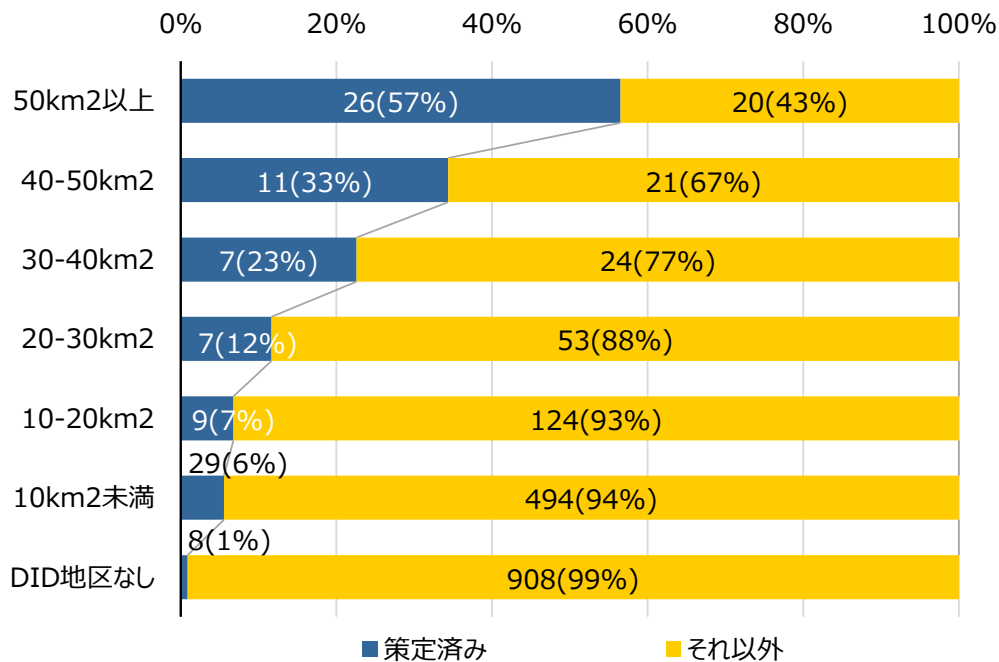
出典：令和3年2月24日 関東地方整備局東京国道事務所記者発表資料に加筆

➡ 国自らも自転車利用空間の形成に関する取組を推進するとともに、地方公共団体における取組を促進。

着眼点① 自転車利用空間の形成

○ 計画策定は、DIDの広さに比例しているが、最も広いグループであっても半数は未策定。また、自転車関連事故の件数に比例しているが、最も多いグループであっても8割は未策定。

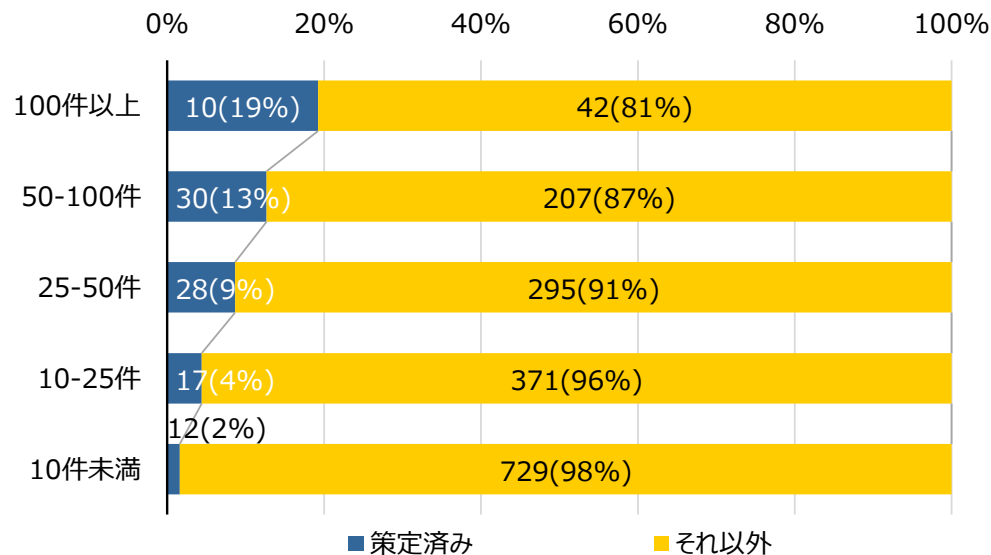
DID地区面積別の策定数



DID地区面積別の自転車ネットワーク計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定状況

DID地区：H27国勢調査

自転車関連の事故件数別の策定数



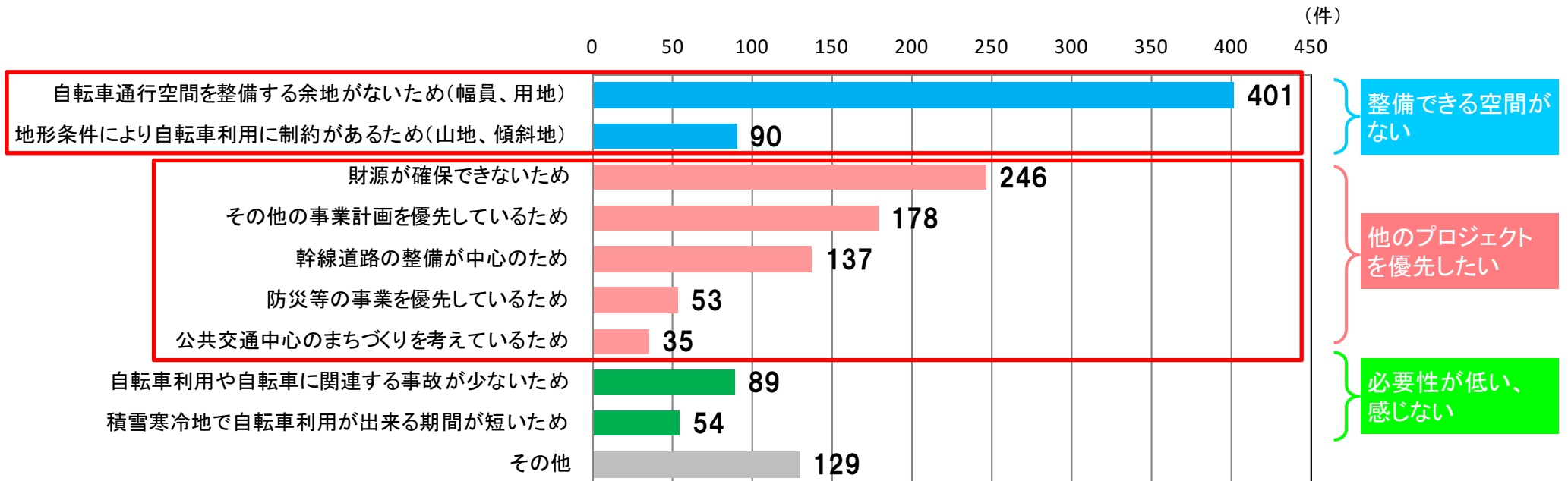
10万人あたり自転車関連事故件数別の自転車ネットワーク計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定状況

R2警察庁交通事故オープンデータ

着眼点① 自転車利用空間の形成

○計画未策定の理由の上位は「整備できる空間がないから」、「他のプロジェクトを優先したいから」。

＜自転車ネットワーク計画策定が困難な理由＞



対象市区町村：市街地のある市区町村のうち計画検討を考えていない654市区町村
 総回答数：N=1,412（複数回答）

※「市街地のある」とは、DID地区(人口集中地区)を有すると定義

出典：国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 平成26年4月1日現在

➡ 地域における自転車施策のプレゼンスを向上するとともに、施策を進める工夫を伝える必要。

着眼点① 自転車利用空間の形成

- 市民・自転車利用者との協働による計画策定を通じて、自転車の効用等に対する認識を向上。
- 環境、防災、まちづくり、安全、観光など他の計画体系と連携し、自転車施策のプレゼンスを向上。

■市民・自転車利用者との協働

みやざき自転車ワークショップ

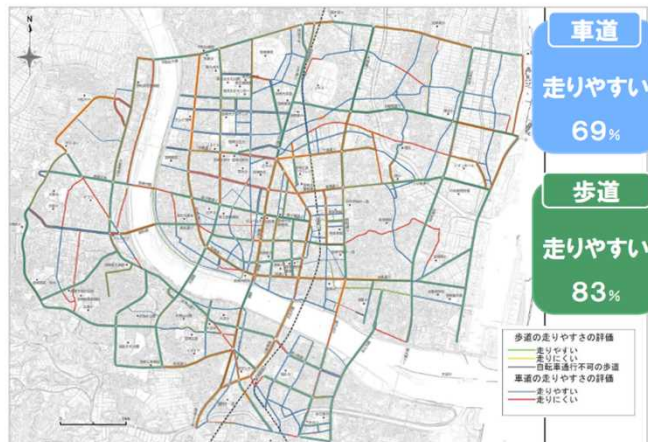
自転車にとっての道路の走りやすさを情報提供するとともに、自転車ネットワーク計画の基礎資料とするため、国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所が平成 23 年度に実施

ワークショップの概要（平成 24 年）

- 第 1 回 1 月 14 日：63 人(うち一般参加者 47 人)
- 第 2 回 2 月 4 日：56 人(うち一般参加者 43 人)
- 第 3 回 2 月 25 日：34 人(うち一般参加者 26 人)



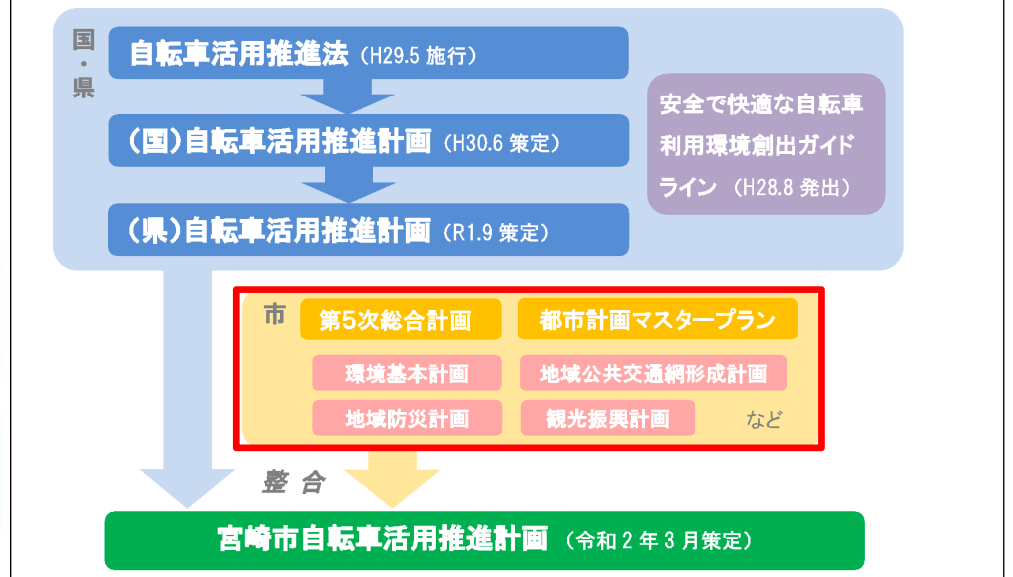
ワークショップで作成した「走りやすさ評価マップ」



出典：宮崎市自転車活用推進計画(R2.3)

■他の計画体系との連携

国や県の自転車活用推進計画をはじめ、市の上位計画である総合計画や都市計画マスタープラン及び環境基本計画などの関連計画との整合を図り、本市の自転車活用を推進する施策に関する最上位計画として位置づけるものです。



出典：宮崎市自転車活用推進計画(R2.3)

➡ 自転車の効用等に対する市民の認識を高め、地域における自転車施策のプレゼンスを向上。

着眼点① 自転車利用空間の形成 ~自転車利用空間の量・質の向上~

○様々な工夫により、新たな用地確保を要せず自転車通行空間の量・質の向上が可能な場合もある。

■空間の再編成をベースにした整備

＜横断面の構成要素の省スペース化（静岡県静岡市）＞

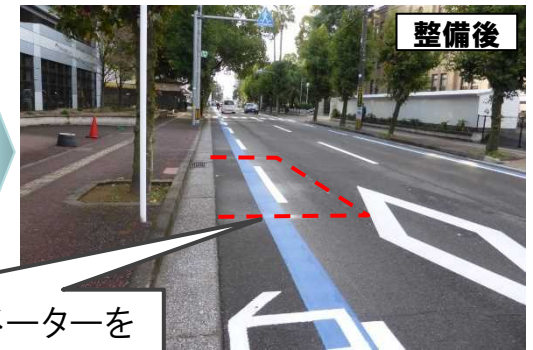


平坦かつコンパクトな街渠を整備することで自転車通行空間の有効幅員を確保

＜横断面の構成要素を削減（宮崎県宮崎市）＞



整備前



整備後

利用率の低いパーキング・メーターを撤去して自転車通行空間を整備

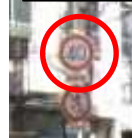
■規制速度の抑制を組み合わせた空間の創出

（愛知県名古屋市）



車線の幅員を減少して自転車通行空間を整備 & 車両の規制速度を40→30km/hに変更

整備前



整備後



■ゴム製ポール等による路上駐車対策

（埼玉県三郷市）



ゴム製のポール設置により駐停車を物理的に抑制

（バリエゼロナ）



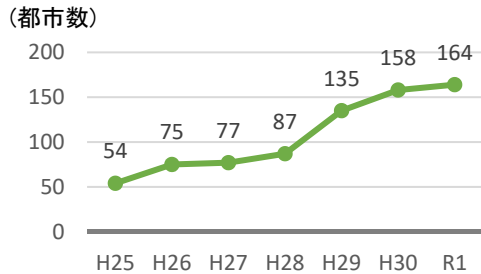
ハンプのような簡易分離構造物を設置

空間の再編成をベースにした整備や制限速度の低減、路上駐車対策等の工夫を組み合わせることで自転車利用空間の量・質を向上させることのできる人材育成・ノウハウ蓄積（「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」のブラッシュアップ等）。

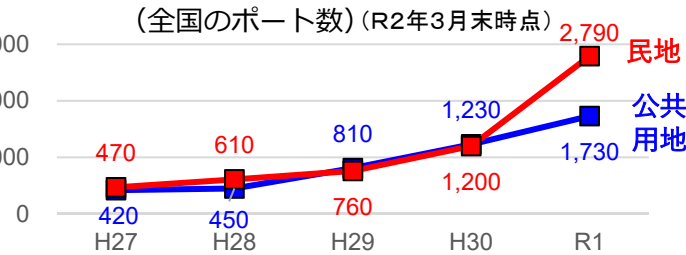
着眼点② 自転車利用機会の創出

- 全国のシェアサイクルの本格導入都市数は164。導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」が多い。
- ポート設置割合は公共用地:民地=4:6であり、公共用地の設置が少ない。
- 海外先進国と比べてポート密度が小さく、シェアサイクル利用を高めるために、ポート設置を拡大させる必要。

<本格導入都市数の推移>



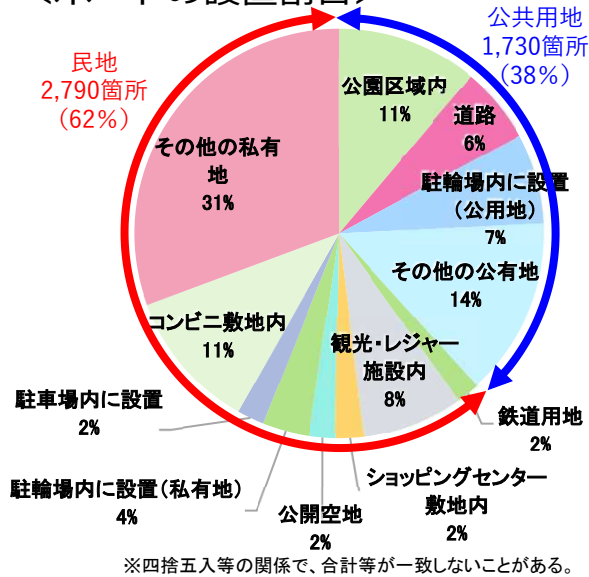
<全国のポート数>



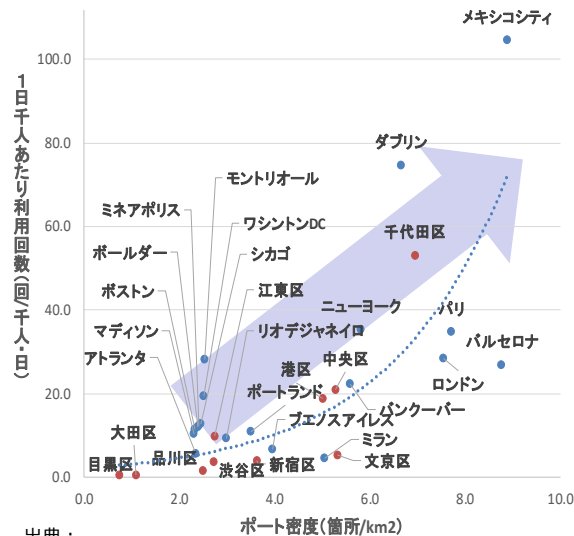
<歩行者利便増進道路制度(ほこみち)制度>

- 制度の概要：道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度
- 占用期間：5年間(公募占用の場合は最長20年)
- 占用料：減免措置(1/10)
- 占用物件：下表のとおり

<ポートの設置割合>



<ポート密度と平均利用回数>



歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令第16条の2
・ 広告塔 ・ ベンチ ・ 街灯 ・ 電飾、提灯、ランプ ・ フラワーポット ・ 音響機材(スピーカーなど)	第1号、第2号 第6号イ
・ 看板 ・ 標識 ・ 旗ざお ・ 幕 ・ アーチ	第1号、第3号 第6号ハ
・ 食事施設 ・ 購買施設 (テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。)	第4号
・ サイクルポート	第5号
イベントのために設けられる ・ 露店 ・ 商品置場 ・ ステージ、やぐら、観客席(テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。)	第6号ロ

特に公共用地へのポート設置を促すための工夫等を取りまとめたガイドラインを作成し、シェアサイクル利用環境を向上させることのできる人材育成・ノウハウ蓄積。

着眼点② 自転車利用機会の創出

- 自転車(サイクルツーリズム)を活用した地域振興、観光振興の取組に各地で関心が高まっている。
- サイクルツーリズムを地域振興・観光振興に活用する取組として、日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルート指定する「ナショナルサイクルルート」制度を創設。

＜官民連携によるサイクルルート整備＞
※検討中も含む



＜サイクルツーリズムの地域への経済波及効果事例＞

	丘のまちびえ いせんちゅりー らいど	利尻島一周ふ れあいサイク リング
経済波及効果 (a)	約6,800万円	約1,200万円
イベント開催事業費 (b)	約1,800万円	約145万円
事業費に対する 経済波及効果 (a)÷(b)	3.8倍	8.3倍

出典: 経済産業省北海道経済産業局

＜ナショナルサイクルルートの指定状況＞

- ・日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」として指定する制度(令和元年9月創設)。
- ・これまで6ルート指定。(第1次ルート: 令和元年11月、第2次ルート: 令和3年5月に指定)



○JNTO(日本政府観光局)によるPR
外国人向けに、ナショナルサイクルルート沿線の観光情報等の魅力を英語で発信。国のポータルサイトにリンク。



(1) サイクリストへの情報発信

- サイクリストのスキル(初級者・上級者)等に応じて、適切なルート選択のもとで楽しんでもらえるように情報を発信。

(2) 継続的なルート環境の改善

- 改善状況に関する継続的なフォローアップを実施。

➡ ルート環境やサイクリストへの情報発信を磨き上げることでルートの誘客力を向上させるとともに、地域経済への波及効果などの効用を市民が実感することで、自転車関連施策のプレゼンスを向上。

『自転車利用空間の形成や利用機会創出に、 地方公共団体が積極的に取り組める「仕組み」づくり』

① カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化

○カーボンニュートラル、防災、まちづくり、安全、観光、健康福祉等施策への自転車施策のビルドイン

⇒地球温暖化対策実行計画、地域防災計画など他の計画体系に自転車施策を位置づけることで、地方公共団体における自転車施策のプレゼンス向上、多方面の財政補助の活用へ

② 地域における自転車活用の推進力強化

○継続的な地方公共団体の人材育成・ノウハウ蓄積

※国による人材育成・ノウハウ蓄積支援(育成プログラムの開発・実施、ガイドライン・手引類の充実)
⇒市区町村長をサポートして地域における議論をリードする人材の継続的育成へ

③ 自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大

○国民が自転車の個人的・社会的効用を認識し、「乗る気スイッチ」を入れる機会の創出拡大

※自転車の効用を定量的・定性的に表現できるようにした上で、効果的な普及啓発・情報発信

⇒サイクルツーリズムによる地域振興、自転車通勤促進による交通環境向上、健康増進に伴う福利厚生効果、免許返納後の交通手段確保等の効果を「見える化」し、“有効な”自転車人口の拡大へ

①カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化 国土交通省

- 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)において、「地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」とこととされている。
- 並行して、その取り組みをより政策横断的かつ実効的に進めるためには、カーボンニュートラル、防災、まちづくり、安全、観光、健康福祉等施策など他の計画体系に自転車施策を位置づけることが必要。

国の施策への位置づけ

■国土交通省 環境行動計画(令和3年12月策定)

2. 都市における省エネ・省CO₂化等の脱炭素に配慮したまちづくりへの転換
- ・**自転車の利用促進**
- 交通における自動車への依存の程度を低減することを明記した自転車活用推進法による自転車活用推進計画に基づき、駐輪場の整備、シェアサイクルの活用・普及等の自転車利用環境の整備と、自転車の活用促進のための自転車通行空間の更なる整備を推進し、自転車利用を促進する都市・道路空間の再編を図る。
5. スマート交通の推進
- ・**自転車の利用促進**
- 公共交通と連携しつつ、交通における自動車への依存の程度を低減するため、シェアサイクルの普及促進のほか、「自転車運動推進企業」宣言プロジェクト制度の活用等による自転車運動等の促進により、自転車の利用促進を図る。

出典:国土交通省「国土交通省 環境行動計画」(令和3年12月)」

■国土交通グリーンチャレンジ(令和3年7月策定)

- (1) 省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくり
- (4) デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開

○交通における自動車への依存の程度を低減することを明記した自転車活用推進法による自転車活用推進計画に基づき、駐輪場の整備、シェアサイクルの活用・普及等の自転車利用環境の整備と、自転車の活用促進のための自転車通行空間の更なる整備を推進し、自転車利用を促進する都市・道路空間の再編を図る。

出典:国土交通省「グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」(令和3年7月)」

■交通政策基本計画(令和3年5月策定)

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

○地方公共団体における地方版自転車活用推進計画の策定促進、歩行者、自転車及び自動車と適切に分離された自転車通行空間の整備促進、シェアサイクルの普及促進、地産の配送・サービスに付いた駐輪場の整備促進など、自転車の活用に向けた取組を推進する。

出典:国土交通省「交通政策基本計画」(令和3年5月)」

■交通安全基本計画(令和3年3月策定)

1 道路交通環境の整備

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 生活道路等における人混みの安全・安心な歩行空間の整備(11)
- 生活道路における交通安全対策の推進(11ア)
- 生活道路等における交通安全の確保(11イ)
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備(11ウ)
- 高速道路の更なる活用促進による生活圏との機能分化(12)
- 幹線道路における交通安全対策の推進(13)
- 事故ゼロプラン(宮城圏外周部広域計画)の推進(30ア)
- ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現(40オ)
- 高齢者等の移動手段の確保・充実(55)
- 無暗黒の推進(71)
- 自転車制気流の総合的整備(99)
- ITSの活用(100)

出典:中央交通安全対策会議「交通安全基本計画」(令和3年3月)」

地方公共団体の施策への位置づけ

■地球温暖化対策実行計画

<横浜市地球温暖化対策実行計画>

第5章 2 (6) 持続可能なまちづくりの例

イ 交通まちづくり
市民・事業者・行政が協働し、鉄道やバスなど、公共交通機関の利用促進、自転車活用の推進、モビリティマネジメント ^① の取組等を進め、過度にマイカーに依存するライフスタイルを見直し、公共部門を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、移動の円滑化などを含め、運輸部門の低炭素化を実現します。
対策・施策
モビリティマネジメントの推進
駅及び駅周辺のシームレス化 ^② の推進
鉄道ネットワークの整備
地域交通サポート事業の推進
バスカーケーションシステム(バス運行状況把握)導入支援
都心臨海部における連節バスを活用した「高度化バスシステム」の導入
道路ネットワークの整備
次世代交通(低炭素交通)に関する取組(超小型モビリティの活用等)
カーシェアリングの普及促進
コミュニティサイクル(共有自転車)の活用
自転車活用の推進
自転車通行空間の形成

出典:横浜市「横浜市地球温暖化対策実行計画(平成30年10月)」

■地域防災計画

<東京都地域防災計画(震災編)>

第2部 第9章 帰宅困難者対策の例

【事業所における帰宅困難者対策ガイドライン】における一斉帰宅抑制における従業員等の備蓄の考え方について】

- 1 対象となる企業等
国、都、区町村等の官公庁も含む全ての事業者
- 2 対象となる従業員等
雇用形態(正社員、非正規)を問わず、事業所内で勤務する全従業員
- 3 自身の備蓄量の目安
水については、1人当たり1日3リットル、計3リットルとする。
主食については、1人当たり1日3食、計3食とする。
毛布については、1人当たり1枚とする。
その他の品目については、物資ごとに必要量を算定する。
- 4 備蓄品目の例示
(1) 水 : ペットボトル入り飲料水
(2) 主食 : アルファ化米、クラッカー、乾パン、カップ麺
※水や食料の選択に当たっては、賞味期限に留意する必要がある
(3) その他の物資(特に必要性が高いもの)
・ 毛布やそれに類する保温シート
・ 簡易トイレ、衛生用品(トイレットペーパー等)
・ 寝物(ビニールシート等)
・ 寝具(寝巻き、寝具等)、ヘルメット、軍手、自転車、炬燵
・ 携帯電話、懐中電灯、乾電池
・ 救急医療用品類

(備考)
1 上記品目に加えて、事業継続等の要素を加味して、企業ごとに必要な備蓄品目を見直し、(例)非常用発電機、燃料、工具箱、調理器具(携帯用ガスコンロ、鍋等)、副食(缶詰等)、ヘルメット、軍手、自転車、炬燵
2 企業等だけでなく、従業員自らも備蓄に努める。
(例)非常用食品、ペットボトル入り飲料水、運動靴、常備薬、携帯電話充電器

帰宅困難者の一つとして、事業者による「自転車の備蓄」を記載。

出典:東京都「東京都地域防災計画(震災編)(令和元年修正)」

■都市計画マスタープラン

<金沢市都市計画マスタープラン2019>

- 鉄道駅やバス停などにおけるサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を行うとともに、既存駐輪場の適正利用や駐輪需要に応じた駐輪施設の整備を推進します。
- 金沢レンタサイクル「まちのり」は、電動アシスト自転車の導入や新たなポートの整備拡充をはじめ、サービス内容の見直し・改善を行っていきます。
- 「金沢市における自転車の安全な利用に関する条例」の主旨に則り、自転車走行ルールや自転車駐輪マナーの周知徹底を図ります。



▲金沢市「まちのり」(左写真) ▲金沢市都市計画マスタープラン2019(右写真)

②地域における自転車活用の推進力強化

- 継続的な地方公共団体の人材育成・ノウハウ蓄積を図るため、国による人材育成・ノウハウ蓄積支援（育成プログラムの開発・実施、ガイドライン・手引類の充実）が必要。
 ⇒市区町村長をサポートして地域における議論をリードする人材の継続的育成へつなげる。

＜bicycle and pedestrian coordinator（アメリカ）＞

自転車・歩行者関連の課題に対して適切にアプローチできる人材を確保するため、1991年の総合陸上輸送効率化法（ISTEA）に基づき、州政府単位で「bicycle and pedestrian coordinator」（自転車・歩行者関連課題への対応を専門とする役職）を設置。

【bicycle and pedestrian coordinator の主な職務内容】

- ・自転車・歩行者ネットワークの計画
- ・自転車・歩行者用施設的设计、予算計画
- ・データ収集作業の管理
- ・他地域との調整
- ・開発計画のレビュー
- ・教育プログラムの開発および教育活動の実施 等

出典：米国運輸省「The Role of State Bicycle/Pedestrian Coordinators」

＜他施策の例＞

メンテナンスサイクルを回す仕組みとして、各県毎に「道路メンテナンス会議」を設置。

- ・自治体職員を対象にしたメンテナンス技術者育成のための研修や現地講習会を実施
- ・定期点検要領や基準類の説明会等の実施
- ・技術的な相談対応 等



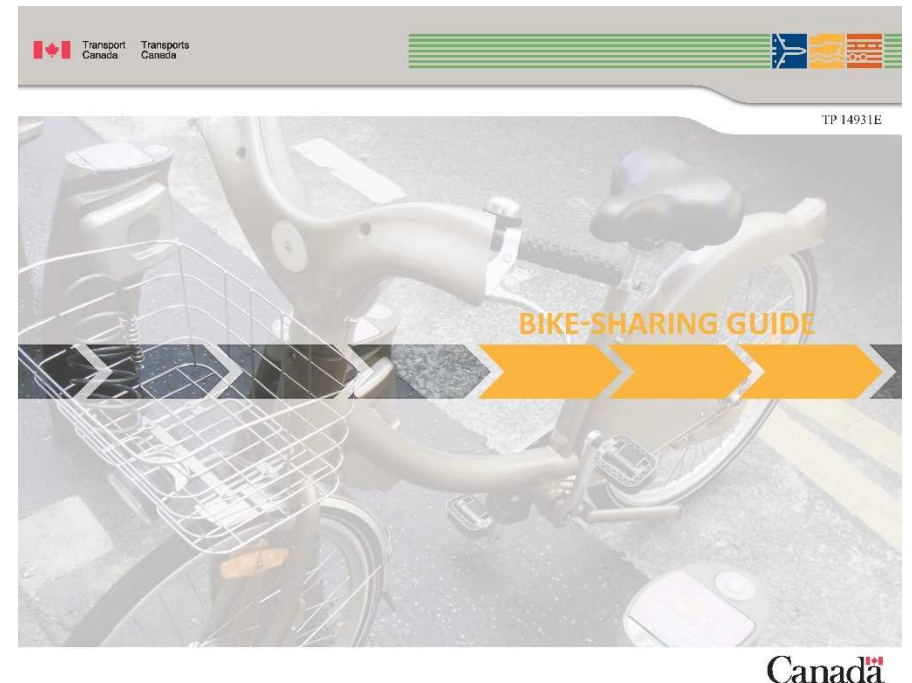
（道路メンテナンス会議の様子）

出典：国土交通省 中部地方整備局HP「道路の老朽化対策」

＜海外におけるシェアサイクルのガイドライン事例＞ （カナダ運輸省（Transport Canada））

【BIKE-SHARING GUIDE】

- ・主に欧州の事例を参考に、シェアサイクル導入可能性の検討方法や、シェアサイクルを成功させるための設計、実装、運用方法に関してとりまとめたガイドライン。



出典：Transport Canada「BIKE-SHARING GUIDE (2012)」

③ 自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大

○ 国民が自転車の個人的・社会的効用を認識し、「乗る気スイッチ」を入れる機会の創出拡大を図るため、自転車の効用を定量的・定性的に表現できるようにした上で、効果的な普及啓発・情報発信が必要。
 ⇒ サイクルツーリズムによる地域振興、自転車通勤促進による交通環境向上、健康増進に伴う福利厚生効果、免許返納後の交通手段確保等の効果を「見える化」し、“有効な”自転車人口の拡大へつなげる。

＜自転車の効用の例＞

(イギリスの国家計画「Gear change」より)

(オランダ・サイクリング・エンバシー「Dutch Cycling Vision」より)

医療費削減
 運動不足は、直接的な費用としてNHS (National Health Service: 英国の公的医療保険)を年間約10億ポンド増やします。さらに間接的費用は年間82億ポンドと試算されています。
£8.2bn

健康
 1日20分のエクササイズ(運動)は、うつ病の発症リスクを31%軽減させ、労働者の生産性を向上させます。
福利厚生効果

交通環境向上

交通混雑解消
 ロンドンの新たなサイクルロードは道路空間の約30%しか占めないが、人々の移動の46%を担っている。

地域振興
 良好な計画による歩行空間の整備により、地域の売り上げが最大40%増加。
+40%

環境と大気汚染の低減
 サイクリングとウォーキングの増加という目標を達成すると、5億6700万ポンドの節約につながります。また、大気改善は毎年8,300人の延命につながり、緑地と生物多様性に寄与します。
£567m

気候変動への配慮
 アクティブモビリティへの転換は、CO2排出削減の最も費用対効果の高い方法です。

経済効果
 サイクリングの経済効果は年間540億ポンドに及び、64,000人の雇用を生み出します。
£5.4bn

地域振興

社会参加

サイクリングは高齢者と社会的なつながりを確保します
 サイクリングは、高齢者がより長く社会的に活動し続けることを可能にします。

サイクリングは高齢者の交通手段確保

サイクリングは社会活動を活発にします
 サイクリングでは、他の道路利用者の意思疎通や交通流の調整が求められます。その結果、サイクリングは社会活動の経験を増進します。

幸福度

サイクリングは楽しさを向上させます!
 全サイクリストの59%がサイクリングを楽しんでいると感じており、苦痛を感じるはわずか2%です。
59%

サイクリングは子供たちに自由を与えます
 オランダの子供は世界一幸せです。サイクリングは子供たちが行きたいところ安全に行くことを可能にし、彼らに自由を与えます。

サイクリングは生活の質を高めます
 サイクリングは、利便性、独立性、柔軟性を高めます。
 自律心、楽しみ、利便性、柔軟性、定時性

出典: GOV.UK「Gear change: a bold vision for cycling and walking」より作成

出典: Dutch Cycling Embassy「Dutch Cycling Vision」より作成