

各種データに基づく 自転車活用推進方策(抜粋)

三井住友トラスト基礎研究所

古倉 宗治

2017.06.21

自転車活用推進研究会in関西

1. ヨーロッパ自転車先進都市の動向（最新調査の一部）
2. 自転車事故の動向
3. 高齢者自転車活用方策の方向
4. 自転車活用推進法の重要な視点と今後のあるべき方向

1. ヨーロッパ自転車先進都市の動向



対象都市

- アムステルダム現調 (蘭)
- ユトレヒト (蘭)
- フローニンゲン (蘭)
- オルデンプルク (独)
- キール (独)
- コペンハーゲン (丁)

期間2017.4.2-4.9



アムステルダム走行空間・駐輪空間



出典 コペンハーゲン市資料

各国・市の自転車の状況

1	オランダ	自転車政策で最先進国 最も早くから国家自転車計画でリード 地形的特徴を生かして自転車都市が多い 自転車分担率欧米 第一位
2	デンマーク	自転車分担率欧米 第二位 世界で最も自転車利用者にやさしい最先端の都市コペンハーゲンを持つ 国家自転車計画は最近
3	ドイツ	自転車分担率米欧 第三位 独創的な優れた2012国家自転車計画 地方も環境都市が多いフライブルク、カッセルなど

	都市名	特徴
1	ユトレヒト蘭	人口34万人。オランダ第4の都市。CNN2014「世界最高の自転車都市群」の一つ(コペンハーゲン・アムス)
2	フローニンゲン蘭	人口20万人。世界最高の自転車都市。40%
3	オルデンプルク独	人口16万人。ドイツ最高の自転車分担率の都市43%
4	キール独	人口24万人。ドイツ最大の自転車分担率の上昇都市。 8⇒20%以上
5	コペンハーゲン丁	人口59万人。「世界最高水準の自転車都市」として、最も自転車利用者に優しい都市をめざす。35%

オルデンブルク独=国の計画と財源

○国家自転車計画2020 抜粋

(1) 2020年までに自転車の全国的なシェア拡大 (スターター、クライマー、チャンピオン別に予算等の施策の区別) (2) 持続可能でかつ高度化された交通政策の一環として推進 (3) 近距離のまちとしての社会的に受容性があり環境にやさしい交通として推進 (4) 交通安全の推進

①全国すべての地方自治体を対象とする施策の推進 (予算確保)

②2002計画よりも目標を修正 (実質的に下方)

③連邦、州及び自治体の役割分担を要請 (段階別に要請)

④自転車観光施策は観光より全国の走行空間ネットワーク形成と地域自転車利用促進に重点

⑤電動アシスト自転車により自転車政策を根本的に高度化

⑥駐輪政策は公共交通との連結を重視など ⇒画期的な政策内容

(古倉「ドイツの自転車政策」
パーキングプレス参照)

○市の財源で賄う分

一般財源 6-15ユーロ/住民 (インフラ整備) 1-1.5ユーロ/同 (メンテ) 1-2.5ユーロ/同 (駐輪空間) 連邦の国家自転車計画に定められている (1人当たり等に準拠)

○連邦 自転車施策に3.2百万ユーロ⇒充電装置の開発・充電施設、カーゴバイク、温暖化防止施策と自転車交通

○州 自転車高速道路 (2017) 自治体の交通事情改善補助

オルデンプルク=独自自転車分担率最高の都市

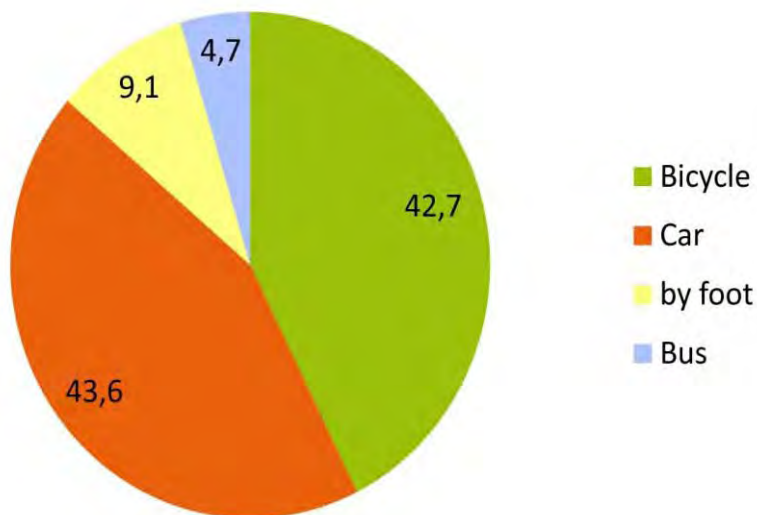
- 南北14km 16万人 住民は戸建て住宅・緑多く 愛着あり・自然と一体に生活
- シティセンターは面積が狭く、建築物でおおわれる
- 都市地域は人口密度薄い
- 公共施設は分散 ○住居は公共交通と連携せず ○クルマ文化が確立8.48万台
- 市街地は中心市街地から4-6kmの範囲

ミュンスター (38%)、フライブルク (22%)

○交通分担率

Traffic distribution

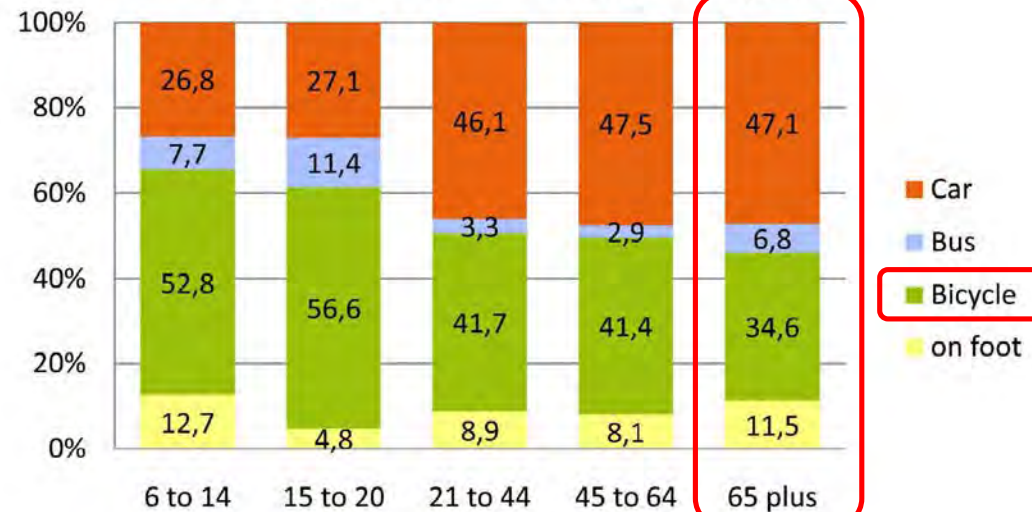
自転車42.7%
クルマ43.6%
徒歩 9.1%
バス 4.7%



○自転車=高齢者もモビリティ確保
50才以上でも自転車を楽しむ
リタイアー・低収入になっても自転車
利用可能

年齢別の利用交通手段

Modal Split in relation to age categories



自転車利用促進策の基本と例

...für ein mobiles Oldenburg!

Strategieplan

Mobilität und Verkehr 2025

Strategy plan
Mobility and
transport 2025
sustainability

自転車単独の計画は策定なし

○交通移動戦略プラン2014-2025が基本



○交通戦略プランの目標
①自転車のイメージの改善
②道路交通安全の改善を通じた自転車利用促進
③市の交通システムの中での自転車と自動車の対等化
(2014.3市議会満場一致で採択)

Ratsbeschluss vom 31. März 2014

Übermorgenstadt Oldenburg.
Gut für Menschen unterwegs.

Verkehrsplanung
STADT OLDENBURG i.o.

自転車データと施策体制

- 典型的な自転車利用の距離 5km
- 1960年から自転車インフラ拡張
- 小学校からの自転車通学促進
- 主要自転車道の通行量 1.5万台/日
- 交通事故556件 自転車280件 盗難2066件

○自転車の走行空間=まず自動車道を狭くし、次に歩道を狭くして、自転車の空間確保

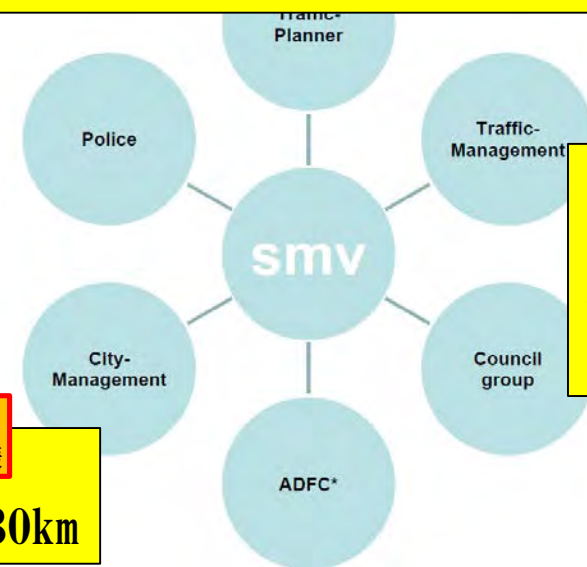
- 周辺の移動も含めて検討
大学、企業従業員等の広域移動の検討も必要20-30km

広域性を重視=オランダ、デンマークも同様

市との連携の中で
自転車利用促進

- 市のソフト施策の例
- 州の自転車利用促進のためのコンセプトの策定2017
 - 自転車利用促進のためのガイドブック(親及び先生用)
 - 自転車利用推進団体との連携

- 交通連略プラン(SMV2025)と実施体制



交通プランナー
交通管理
市議会
ADFC
都市管理
警察

* ADFC = General German Bicycle Association

- Development of mobility concept for bicycles in Lower Saxony (2017)

- Guidebooks for teachers and parents



- working group bike „AGFK“



通勤用自転車ネットワークと方向

○郊外とのネットワーク重視
(通勤重視)

- (1) 自転車ネットワークの格差解消 (郊外が薄い)
- (2) 自転車交通量に応じた自転車信号の拡大
- (3) 他の交通手段との連携重視
- (4) 周辺郊外地との連結
- (5) 居住エリアでの良質かつ安全な駐輪施設

○カーゴバイクの推進



方向性

- ハード施策=自転車走行空間技術面のみならず、道路改良面で自転車空間優遇
- ソフト施策=交通制御面、情報提供、サービス提供など

自転車と自動車・公共交通の連携



自転車と自動車の連結
(無料駐車場に駐車・
自転車に乗り換え)

bike and car



駐輪場にシェアカーを設
置(駐輪後シェアカーへ)

bike and car sharing



バス停の駐輪場

bike and bus



主要駅に屋根付きの安全
な駐輪場

secure and „dry“ parking in the bicycle
station at the main station

キール中央駅
1500の駐輪空
間 60ユーロ
/年 15ユー
ロ/月 駅施
設と併設
二段ラックは
上が人気(汚
れないなど)

自転車駐車場

○ダウンタウン=シティセンター周辺に多くの自転車ラック設置・歩行者ゾーンの周辺に1444の駐輪場

○駐輪空間の不足 (利用促進に障害)



○自動車駐車スペースからの転用で対処
クルマ1台で10台分のスペース



○移動式駐輪場



○幼稚園や学校で駐輪場を整備



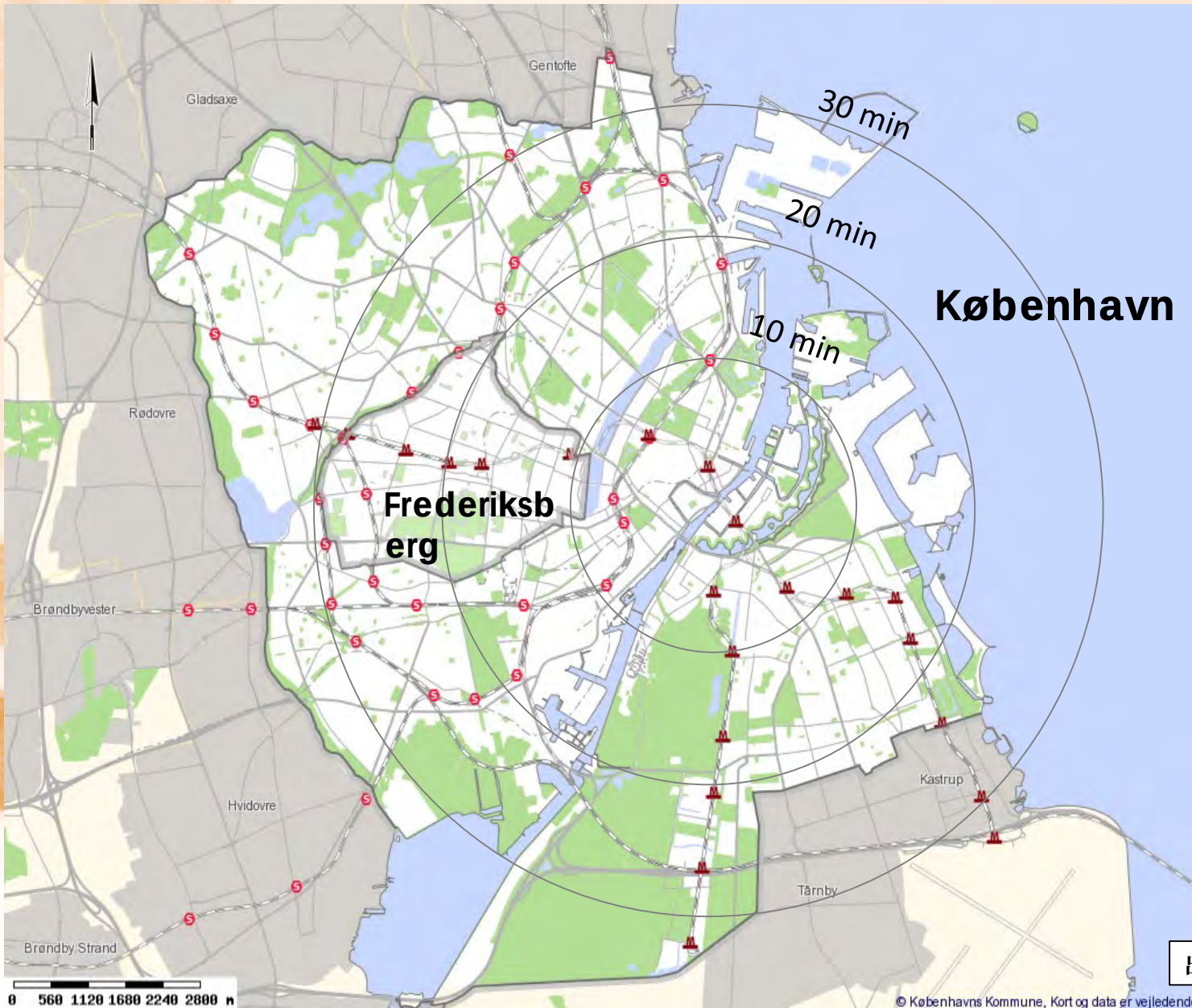
○公共施設は公が設置

○私有地は民間が設置新築の際に義務



コペンハーゲン (目標「世界最高水準の自転車都市」)

人口58万人
90km²
6445人/km
市内は自転車
30分圏内



出典 コペンハーゲン市資料

© Københavns Kommune, Kort og data er vejledende.

利用の状況・歴史

出典 コペンハーゲン市資料



コペンハゲンは昔から自転車生活

大臣閣僚も自転車で通勤



○皇太子も子供づれで自転車活用



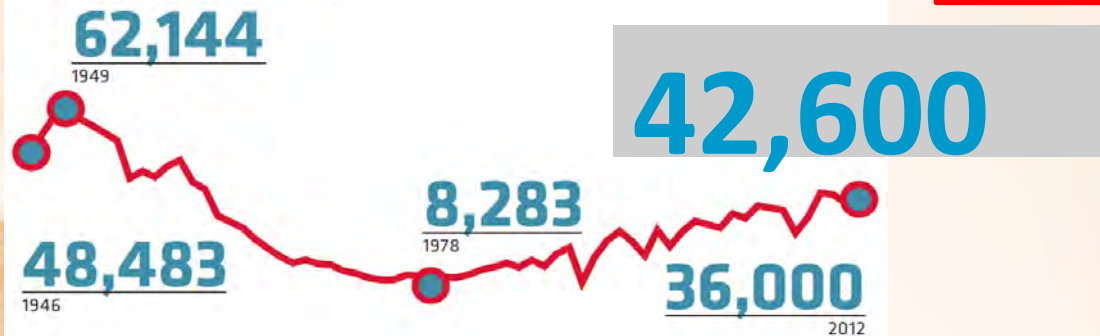
コペンは常に自転車都市ではなかった



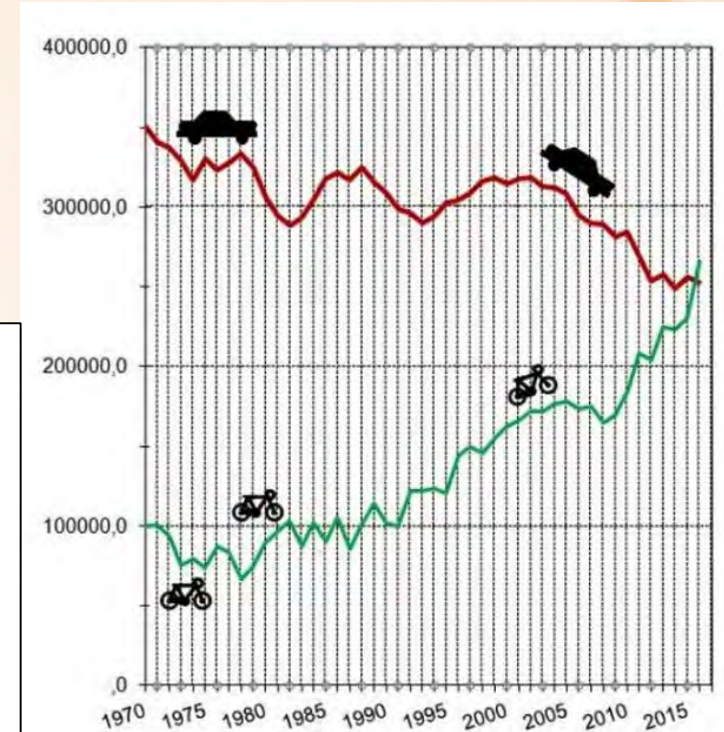
BICYCLES ON NØRREBROGADE:



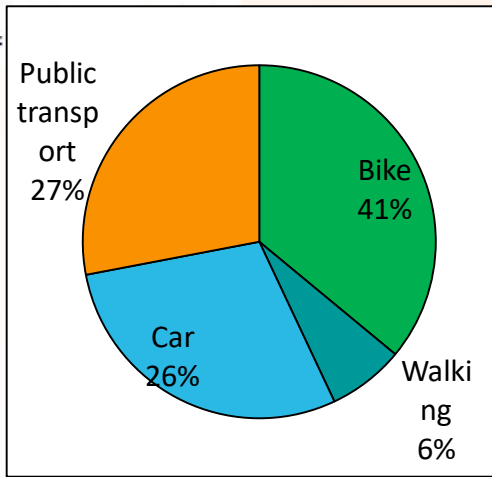
交通政策は自動車⇒市民反発
自転車重心に転換1978ごろ



Nørrebrogade at Dronning Louises Bro 1946-2012, bicycles in weekday traffic
Cycle tracks were introduced in 1982.



2015自転車分担率41%



自転車利用の状況



42600台/日の箇所

- 平均週日1,360,000kmの自転車走行
- 自動車保有台数対自転車保有台数=1:6
- 人口一人当たり自転車1.2台 カーゴバイク26%
- 市内住民の移動(内々)の56%は自転車
- 市外からの移動(内外)は41%
- 年間自転車通勤者 全自転車通勤者の75%



冬の自転車通勤風景 (75%は通年自転車通勤)



カーゴバイクの利用が盛ん (これを支える広幅員の走行空間が存在)

自転車予算

出典 コペンハーゲン市資料



三車線拡幅工事

○整備費用の比較

PRISEKSEMPLER PÅ INFRASTRUKTUR

CYKEL 16 MIO. 1 km cykelsti (begge sider) (kr.)

自転車16MIO/km (25百万円)

CYKEL 900 MIO. Net af cykelsuperstier (300 km)

自転車900MIO/300km (144億円)

BIL 1.800 MIO. Nordhavnsvej (kr.)

自動車1800MIO (288億円)

BIL 2.000 MIO. Udvidelse af

自動車2000MIO (320億円)

METRO 1.000 MIO. 1 km Metro Cityring (kr.)

地下鉄1000MIO (160億円) /km

S-TOG 1.500 MIO. Evt. overhalingspor Høje Taastrupvej (kr.)

電車1500MIO (240億円)

BUS 400 MIO. Københavns Kommunes årlige tilskud til busdrift (kr.)

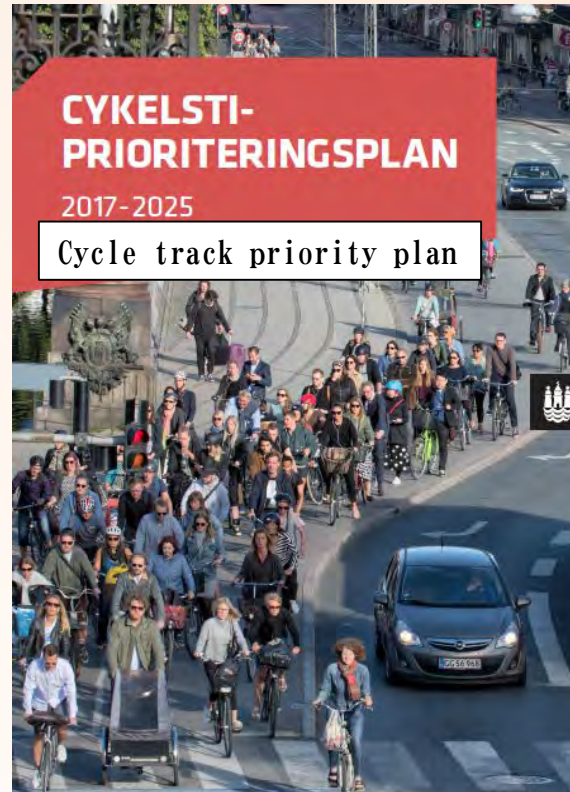
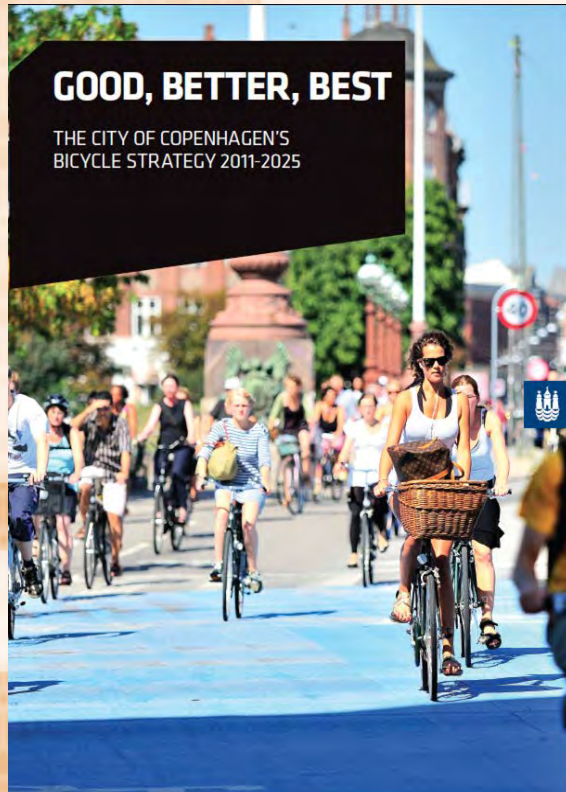
バス400MIO (64億円)

- 過去10年間で1億5千万ドル (165億円)
- 赤が国の補助、青が市の支出



○支出の根拠
渋滞の減少
二酸化炭素の減少
交通騒音の減少
大気の改善
都市生活の享受

自転車戦略・走行空間優先計画



自転車戦略2011-2025

- 自転車の位置づけ=市の交通の中心的役割
- 目標値=自転車通勤比率50% (←35%) ・ 死傷者70%減
- ・ 主要ネットワークの3車線化80% ・ 満足度向上 (安全性90%等)

自転車優先計画2017-2025

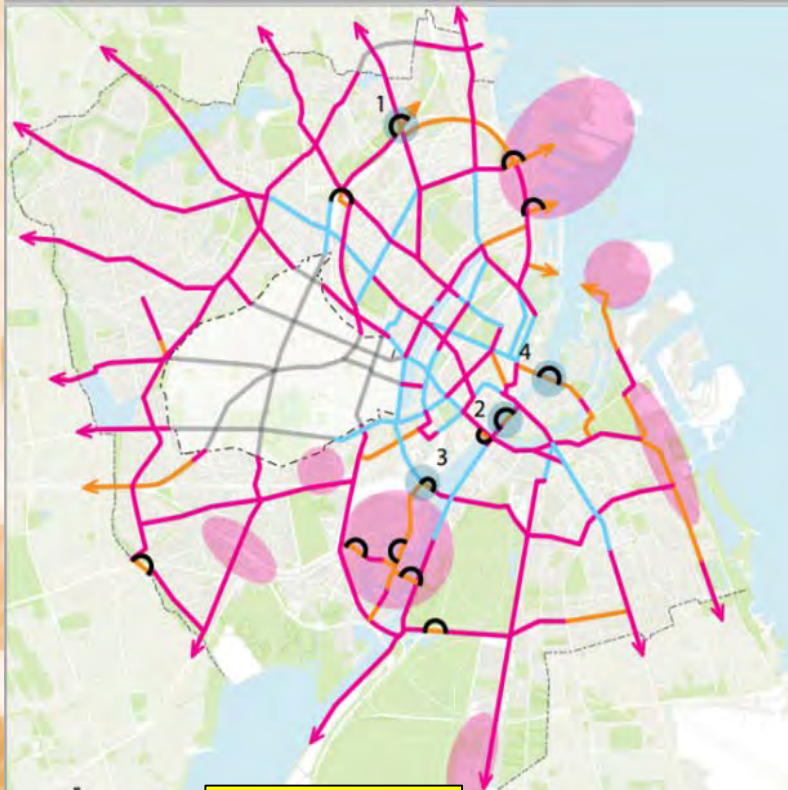
自転車走行空間優先整備計画2017-2025

- 市民の点検・報告によるネットワーク整備
- 自転車スーパーハイウェイ市外からの28ルート



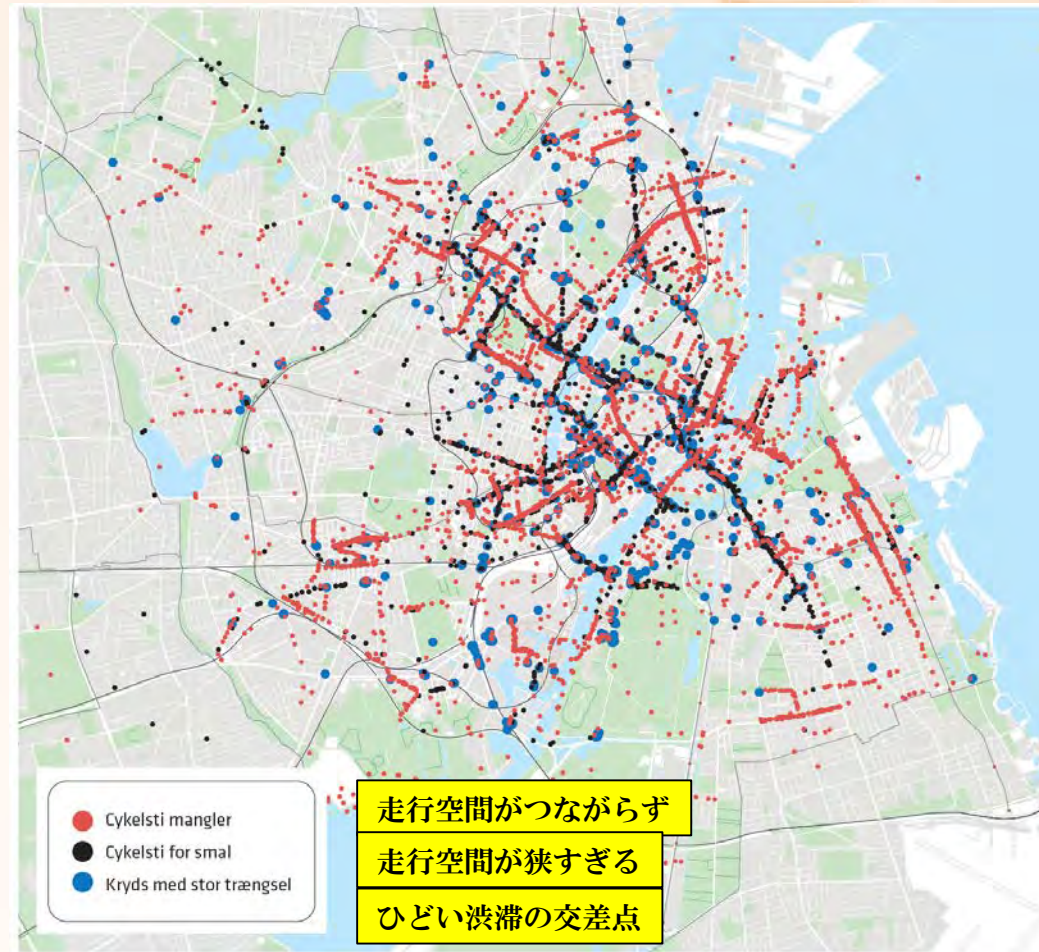
自転車ネットワーク (既存の改良)

PLUSNET (幹線自転車道)



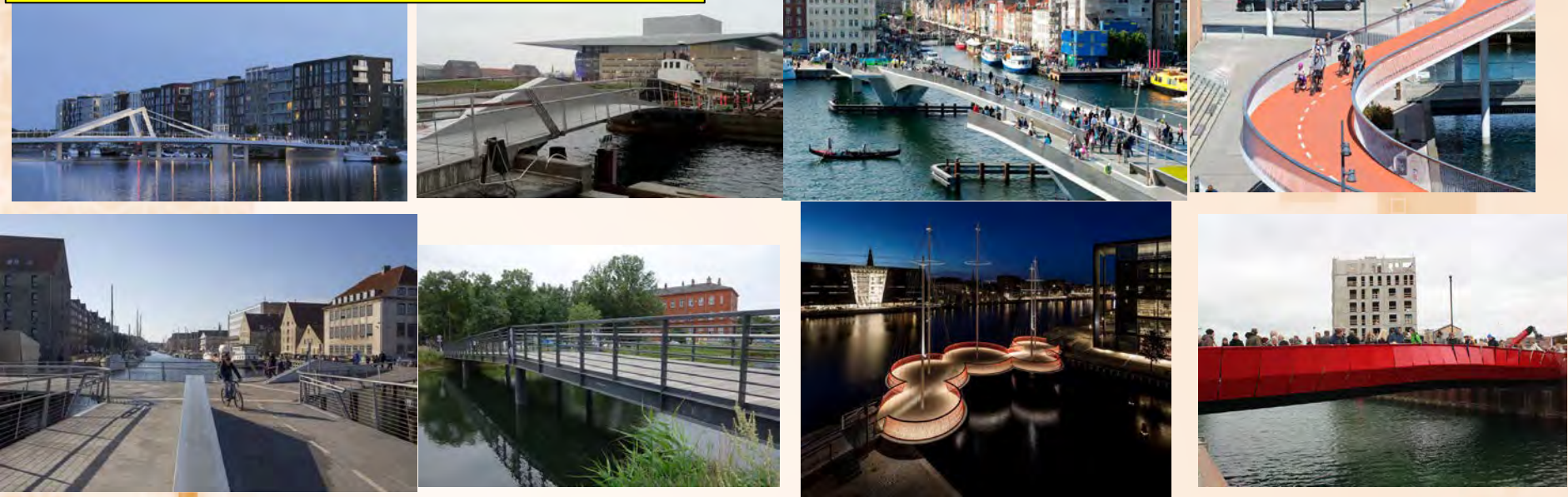
従前350km

○自転車利用者からの提案ネットを受け付け
(優先順位等の設定も)



自転車ルートへの優遇

○ショートカット自転車橋 (2011-16)



○交差点のカラー化・三車線化・前出し・クルマより先に信号を青にする



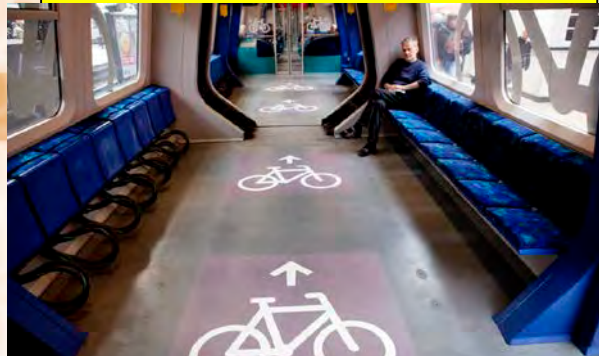
公共交通との連携・シェアサイクル



鉄道終日持ち込み可能無料



地下鉄ラッシュNG10クローネ



自転車専用車両にわかれる=遅れ防止



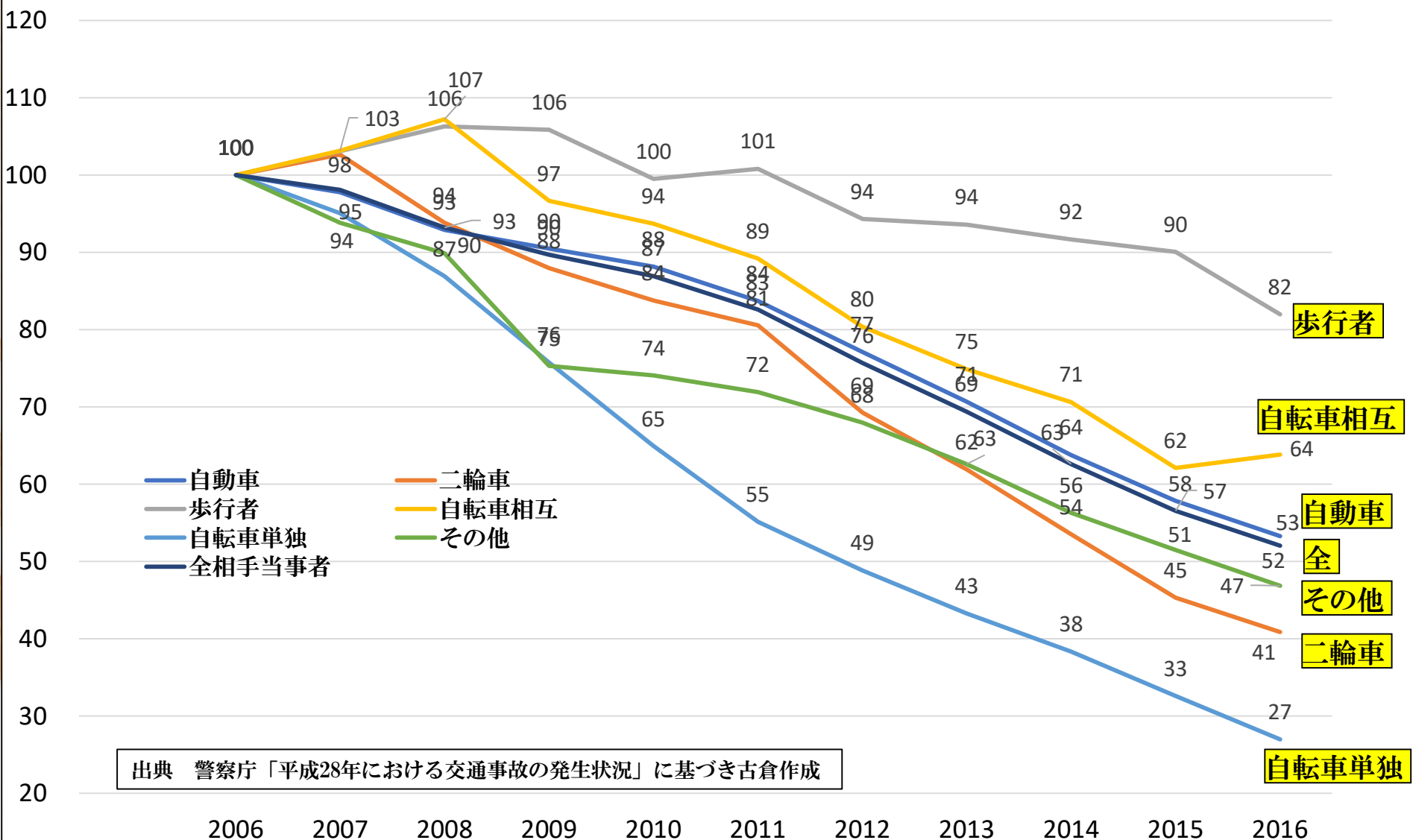
タクシーに自転車積載器具の義務付け

○シェアサイクル (ホワイトバイク)
電動アシスト20クローネクレジット



自転車事故の相手当事者別の推移1

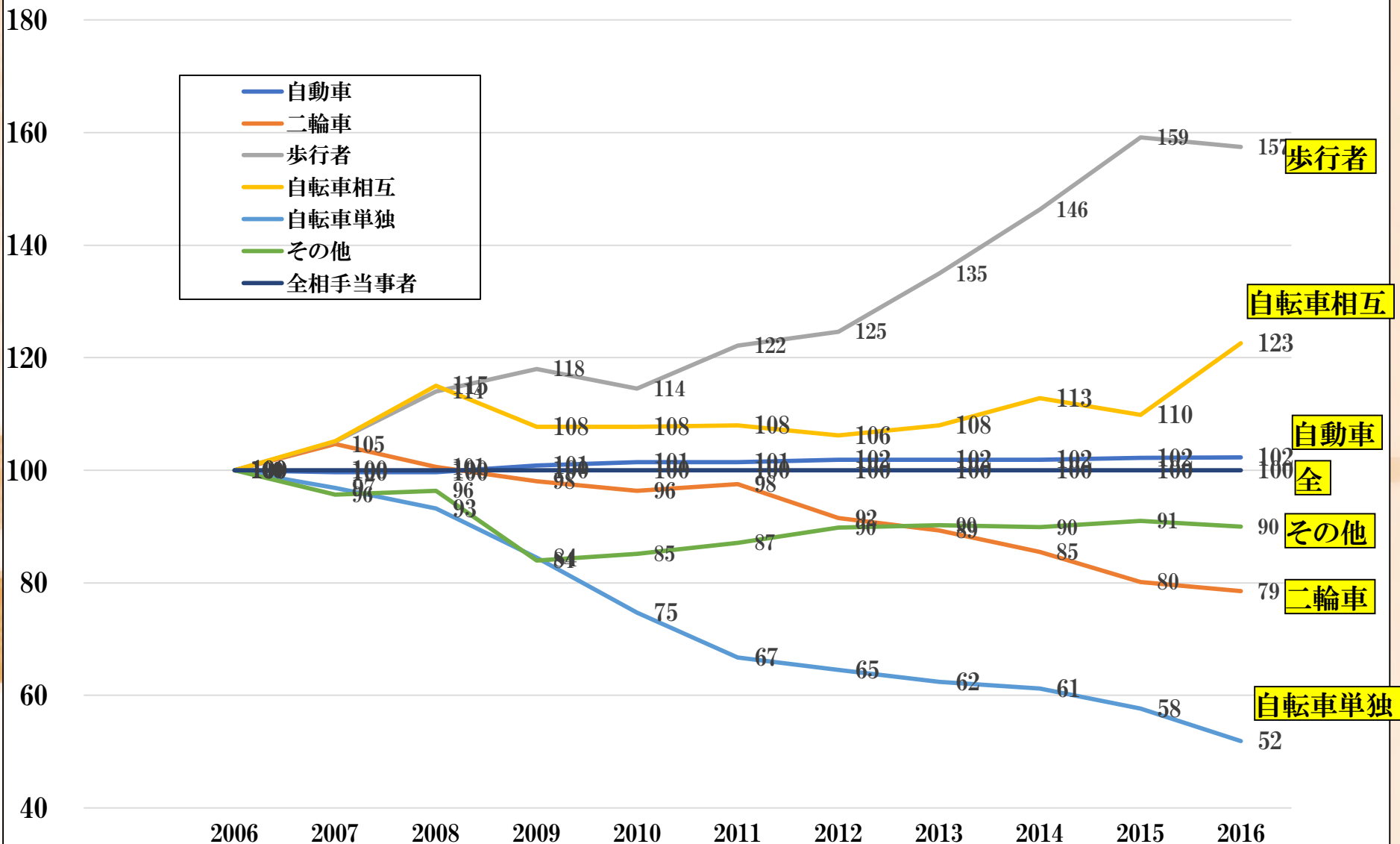
自転車事故の相手当事者別の事故件数推移 (2006年=100)



出典 警察庁「平成28年における交通事故の発生状況」に基づき古倉作成

自転車事故の相手当事者別の推移2

自転車事故の相手当事者別の事故件数推移 (各年の全相手当事者=100)



自転車事故の都道府県別の件数

●1万人の当たりの自転車事故件数 全体(8.6)よりも中学生は低い(7.76)、高校生は3.3倍(28.63)である。

●都道府県別 中学生と高校生の両方で、群馬県が最も高く(各41.07人及び97.71人)、全国平均7.76及び28.63に比較すると、各5.3倍及び3.4倍である。

●全体 大阪、香川、愛知、群馬、埼玉の順である。(件数でも大阪が最大)

順位	中学生(通学)			高校生(通学)			全体		
	都府県名	1万人当たり	事故件数	都府県名	1万人当たり	事故件数	都府県名	1万人当たり	事故件数
1	群馬	41.07	236	群馬	97.71	522	大阪	14.97	13,228
2	佐賀	28.75	77	静岡	81.92	828	香川	13.91	1,365
3	香川	27.14	77	宮崎	59.68	199	愛知	13.05	9,727
4	徳島	22.60	47	佐賀	53.67	138	群馬	12.94	2,556
5	岡山	21.98	122	香川	46.84	124	埼玉	12.67	9,175
6	宮崎	19.54	64	山形	44.45	142	福岡	12.42	6,324
7	滋賀	16.66	72	埼玉	44.31	791	兵庫	12.31	6,821
8	三重	16.03	85	長野	41.46	245	静岡	12.27	4,545
9	高知	14.12	28	岡山	41.41	229	佐賀	11.87	991
10	山形	12.83	41	愛知	40.21	800	岡山	10.71	2,060
11	静岡	12.76	135	兵庫	40.18	583	宮崎	10.57	1,177
12	茨城	12.51	105	岐阜	35.64	202	徳島	9.67	739
13	奈良	11.40	46	福岡	35.10	467	東京	9.46	12,666
14	愛媛	11.03	41	徳島	33.53	67	京都	8.36	2,182
15	広島	10.24	82	広島	33.31	248	広島	7.82	2,216
	全国	7.76	2,720	全国	28.63	9,545	全国	8.6	109,269

(参考) 事故件数順		
都府県名	事故件数	1万人当たり
大阪	13,228	14.97
東京	12,666	9.46
愛知	9,727	13.05
埼玉	9,175	12.67
神奈川	6,900	7.59
兵庫	6,821	12.31
福岡	6,324	12.42
千葉	4,662	7.52
静岡	4,545	12.27
群馬	2,556	12.94
広島	2,216	7.82
京都	2,182	8.36
岡山	2,060	10.71
北海道	1,873	3.47
茨城	1,619	5.55

出典 学校基本調査及び住民基本台帳に基づく、生徒数及び人口に基づき、古倉計算

2015年度自転車の安全利用促進委員会記者発表資料 イタルダ依頼資料に基づき古倉作成

3. 高齢者 移動と健康の問題点

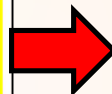
○高齢者の外出と健康の確保の問題点と徒歩活用の問題点

1	高齢者の 外出のバリアー対策の問題点	①徒歩では500mが一応の目安。 ②クルマでの移動は危険性を増している。 ③公共交通は必要な場所・時刻に少なく、減便や廃止の傾向も。 ④福祉タクシーや相互扶助運転等の公助共助は常でない。
2	買物難民・医療難民・引籠りの 健康対策の問題点	①徒歩圏内に生鮮食料品店の立地が希薄。 ②身体活動(厚労省97種類を提案)による健康増進・生活習慣病や介護状態の予防の必要性高いが、実施の担保薄い ③クルマの運転は自信がない、又は、家族へ依拠は気兼ね
3	徒歩活用による 対策の問題点	①交通事故の可能性が高い ②運動量の確保が歩行距離の限界で効果発揮しにくい ③生活活動(買物・通院等)に活用できにくい

○健康・医療・福祉のまちづくり (国土交通省)

＜基本となる5つの取組＞

- ・住民の健康意識を高め、運動習慣を身につける。
- ・コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る。
- ・日常生活圏・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する。
- ・街歩きを促す歩行空間を形成する。
- ・公共交通の利用環境を高める。



○自転車による外出と健康の確保

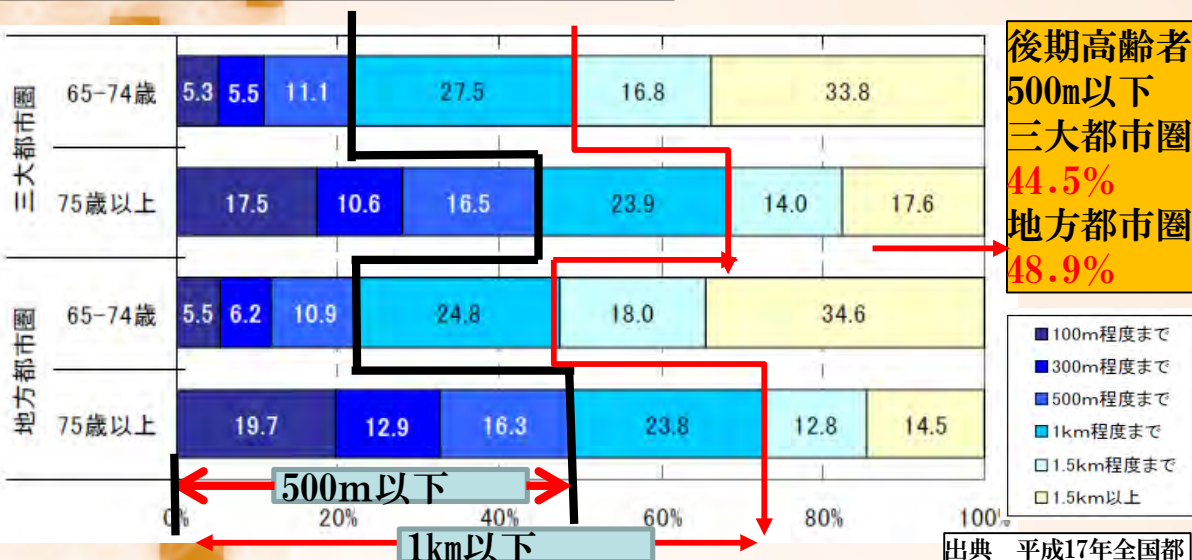
1	移動手段確保 (特に電動アシスト自転車)
2	身体活動(厚労省)の量的質的な確保
3	買物・通院等途上で身体活動
4	経済的・手軽に・座って身体活動



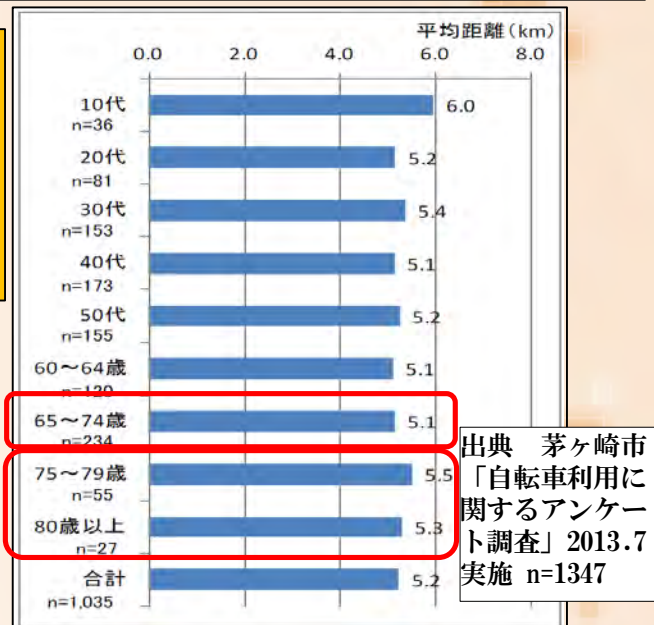
○目標=自転車活用で高齢者の移動と健康の確保の可能性を追究

高齢者1 移動手段の必要性と可能性

○高齢者の徒歩移動可能距離



○高齢者の自転車移動可能距離



○生鮮食料品販売店舗まで500m以上の人口

500m以上の人口 (単位万人、%)	全国計		うち三大都市圏		うち地方圏	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
人口	4,676	36.6	1,719	26.8	2,957	46.5
うち65歳以上	1,017	39.6	320	27.5	697	49.7

500m以上の人の平均距離	年齢	500m以上平均距離
全国	全体	1283m
	65歳以上	1508m
DID (人口密度5千人/ha以上の地域)	全体	727m
	65歳以上	724m
非DID (人口密度5千人/ha未満の地域)	全体	1678m
	65歳以上	1881m

出典 薬師寺「食料品アクセス問題の実態と市町村の対応」(左)、同「食料品アクセス問題における店舗への近接性」フードシステム研究 (§ 20v1.2013)

○年代別の自転車の使用頻度

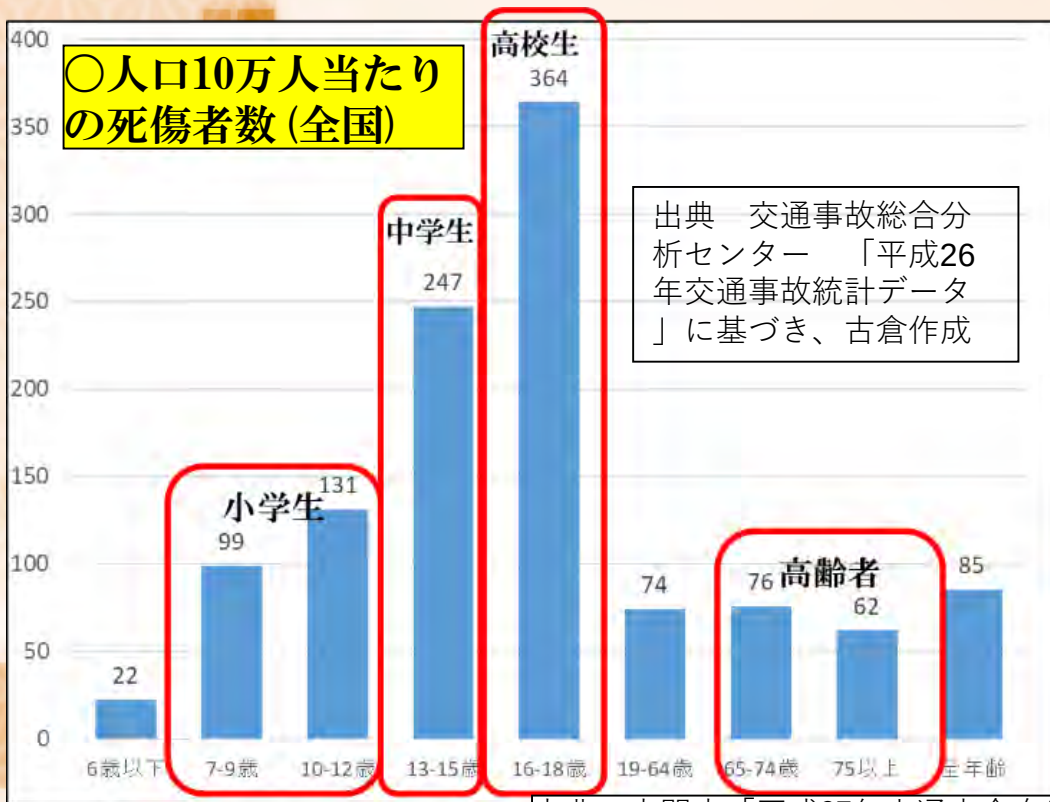
年代別	使用日
9才以下	6.0日
10才代	15.1日
20才代	13.4日
30才代	11.0日
40才代	10.6日
50才代	10.2日
60才以上	11.9日

出典 自転車産業振興協会「平成24年度自転車保有実態に関する調査」(N=29761 ウェブ調査)に基づき、古倉作成

高齢者2

高齢者の自転車事故と運動

○人口10万人当たりの死傷者数(全国)



○電動アシスト自転車の事故

2015年	使用率	事故割合(運転者数対全体)
電アシ	4.4%	1.4%(1,396人/100,096人)
高齢者電アシ	9.2%	3.2%(630人/19,510人)

出典 (一財)自転車産業振興協会「平成24年度自転車保有実態に関する調査報告書」自転車使用者28229人の車種別の電アシ使用率、60歳上の電アシ使用率並びに(公財)交通事故総合分析センターへの依頼データに基づく事故運転者数による。

○身体活動基準(97種類)と自転車

- 必要な身体活動量(65才以上)=10メッツ・時/週(厚労省基準)
- 必要量=自転車(3.5M)又は電動アシスト自転車(3.0M) 毎日40分(片道20分)
- 自転車こぎの特徴=①日常可能 ②無料 ③一人で可能 ④場所付不要 ⑤座って可能 ⑥買物・通院等と一緒に可能 ⑦息切れ最少で可能 ⑧膝悪くても可能(体重の3割しかかからない) ⑨早起きせず可能

○人口100万人当たりの死者数(2014)

	歩行中	自転車乗用中	原付乗車中	自動二輪乗車中	自動車乗車中
15歳以下	2.4	1.1	0.0	0.1	1.2
16-24歳	2.8	2.0	3.4	8.8	13.6
25-29歳	3.9	1.3	1.2	4.9	9.6
30-39歳	3.2	1.0	0.8	4.0	6.7
40-49歳	4.1	1.5	1.3	6.0	8.1
50-59歳	6.7	3.1	1.9	4.4	10.5
60-64歳	10.6	5.5	1.2	2.0	11.7
65歳以上	33.3	10.8	4.1	1.5	18.8

(単位:人)

高齢者4 電アシアンケート調査

1	方法	①高齢者等の市民に対するアンケート調査 (一次 H27年度) 自転車活用の可能性等を調査。 ②電動アシスト自転車利用高齢者に対するアンケート調査 (二次 H28年度) 電アシ自転車利用による効果等を調査。 ③結果の分析 高齢者の健康増進と外出のための自転車活用の可能性と電動アシスト自転車の効果を分析。
2	対象 選定	①日本一健幸文化都市を目指す静岡県袋井市対象=自転車活用による健康まちづくりを推進している数少ない都市。 ②高齢者の市民及び電動アシスト自転車の貸与及び補助の受給者。実際使用者を特定しアンケート調査を実施することができる。
3	アン ケート 調査の 実施	①高齢者の市民等に対するアンケート調査 50歳以上の市民 (65歳以上の高齢者及び50歳以上65歳未満の高齢者予備軍) を対象 平成27年11月～12月 配布2800票 (自治会等を通じ直接配布1500票、郵送配布1300票、回収845票 (回収率30.2%)) ②電動アシスト自転車の利用者アンケート調査 電動アシスト自転車の利用経験のある原則60才以上の袋井市民 平成28年7月～8月、郵送配布郵送回収 配布138票、回収95票 (回収率68.8%)

高齢者5 健康と自転車への関心

高齢者の市民等に対するアンケート調査
(一次アンケート結果)

○回答者の属性

分類	回答	構成比 (%)
ア.50歳未満	23	2.7
イ.50歳以上-65歳未満	265	31.4
ウ.65歳以上-75歳未満	343	40.6
エ.75歳以上	199	23.5
オ. 80歳未満	105	12.4
カ. 80歳代	88	10.4
キ. 90歳代	6	0.7
無回答・不明	15	1.8
合計	845	100.0

選択肢	回答数	構成比 (%)
①男性	403	47.7
②女性	432	51.1
無回答	10	1.2
合計	845	100.0

選択肢	回答数	構成比 (%)
①会社員	97	11.5
②公務員	26	3.1
③農業	2	0.2
④自営業	87	10.3
⑤専業主婦	168	19.9
⑥パート・アルバイト・派遣	116	13.7
⑦無職	297	35.1
⑧その他	33	3.9
無回答	19	2.2
合計	845	100.0

○高齢者の健康に対する関心=関心あり8割以上、運動実施6割

選択肢 (65歳以上単数回答) n=542	回答数	割合 (%)	参考 (65才未満) (%)
1大いに関心あり予防の運動実施している	338	62.4	45.1
2関心があるが運動していないので実行したい	101	18.6	30.6
3関心があるが身体的にできない状態	51	9.4	8.3
4あまり関心はない	34	6.3	11.8
5その他	6	1.1	2.4
無回答	12	2.2	1.7
合計	542	100.0	100.0

○自転車で行ける距離の交通手段

選択肢	回答数	比率 (%)
①車 (自分で運転)	403	47.7
②自転車	273	32.3
③車 (他の人の運転)	67	7.9
④タクシー	16	1.9
⑤バス	12	1.4
⑥鉄道	7	0.8
⑦その他	4	0.5
⑧中距離はいかない	10	1.2
無回答	53	6.3
合計	845	100

○自転車で行かない理由

選択肢	回答数	構成比 (%)
持っていない	191	42.6
危険	96	21.4
車が怖い	55	12.3
体力がない	50	11.2
自転車が走れる場所がない	42	9.4
荷物がある	26	4.7
その他	96	17.2
合計 (除無回答)	556	

○電アシ自転車により自転車転換の余地・ポテンシャル高い

高齢者7 電動アシの外出効果

(以下 電動アシスト自転車利用者アンケート調査 二次アンケート結果)

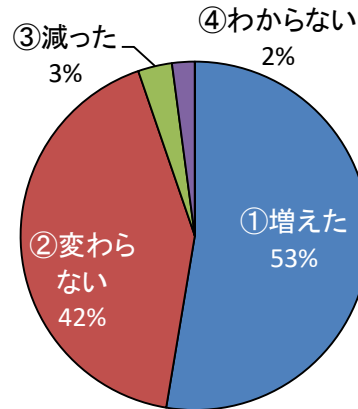
○回答者の属性

分類	回答数	構成比 (%)
ア.60歳未満	1	1.1
イ.60歳～64歳	18	18.9
ウ.65歳～69歳	22	23.2
エ.70歳～74歳	25	26.3
オ.75歳～79歳	16	16.8
カ.80歳～84歳	7	7.4
キ.85歳以上	4	4.2
無回答	2	2.1
合計	95	100.0

選択肢	回答数	構成比 (%)
①男性	46	48.4
②女性	47	49.5
無回答	2	2.1
合計	95	100.0

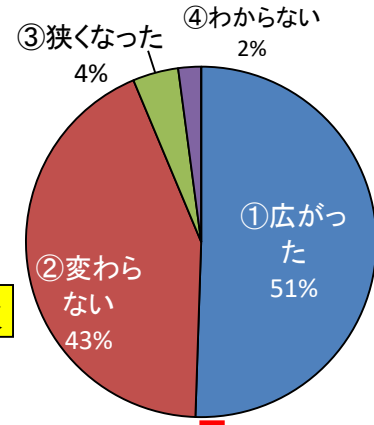
選択肢	回答数	構成比 (%)
①会社員	3	3.2
②公務員	0	0.0
③農業	1	1.1
④自営業	4	4.2
⑤専業主婦	20	21.1
⑥パート・アルバイト・派遣	15	15.8
⑦無職	45	47.4
⑧その他	3	3.2
無回答	4	4.2
合計	95	100.0

○電動アシストでの外出回数の変化 (n=95)

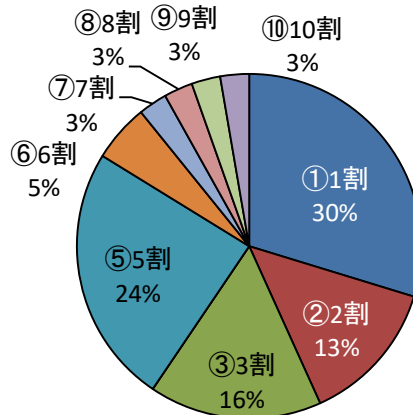


過半数が拡大

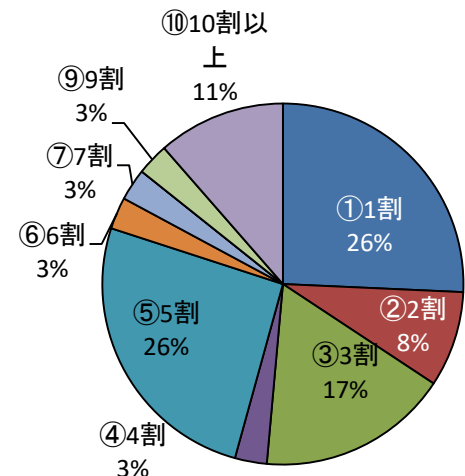
○電動アシストでの行動範囲の変化 (n=95)



○電動アシストでの外出回数の増加した割合 (n=37、平均割合3.5割)

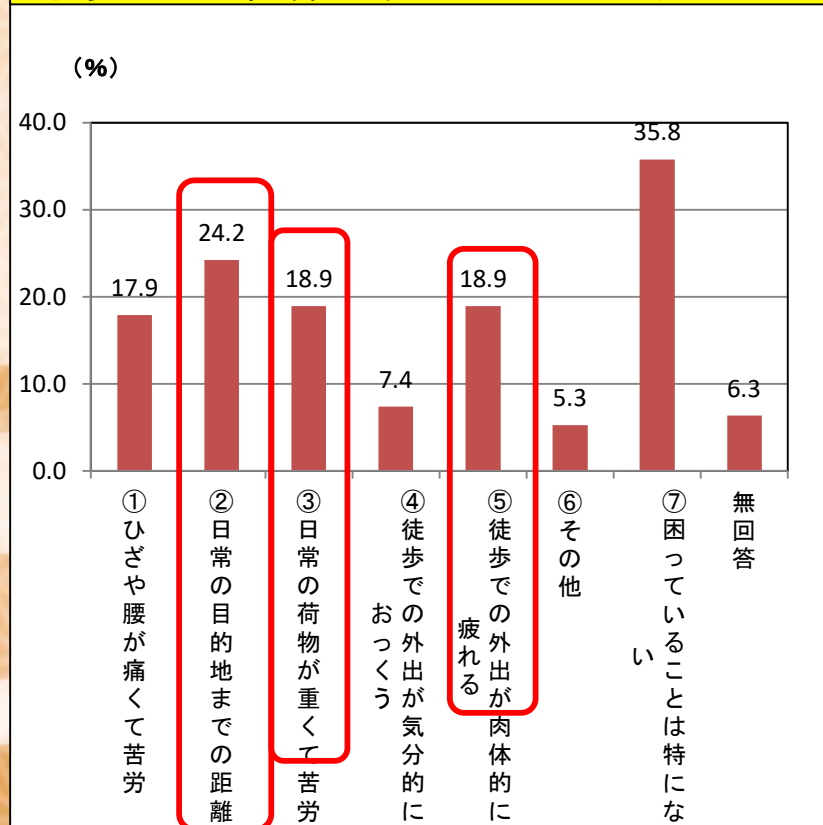


○電動アシストでの行動範囲の広がった割合 (n=35、平均割合4.1割)

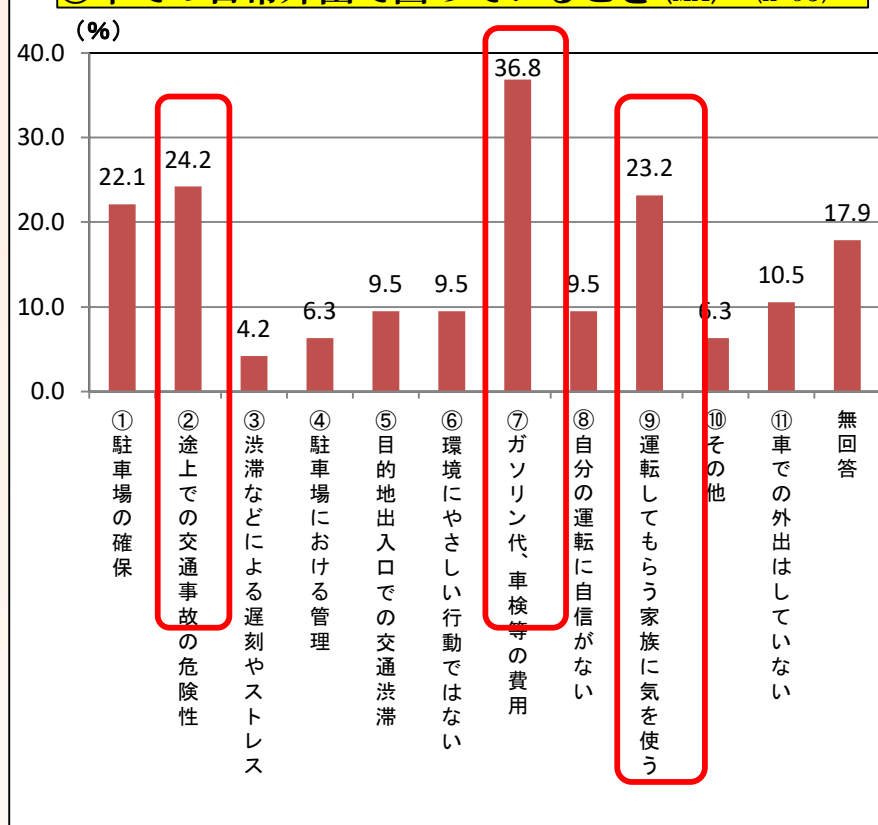


高齢者9 徒歩及び自動車の問題点

○徒歩での日常外出で困っていること (MA) (n=95)



○車での日常外出で困っていること (MA) (n=95)

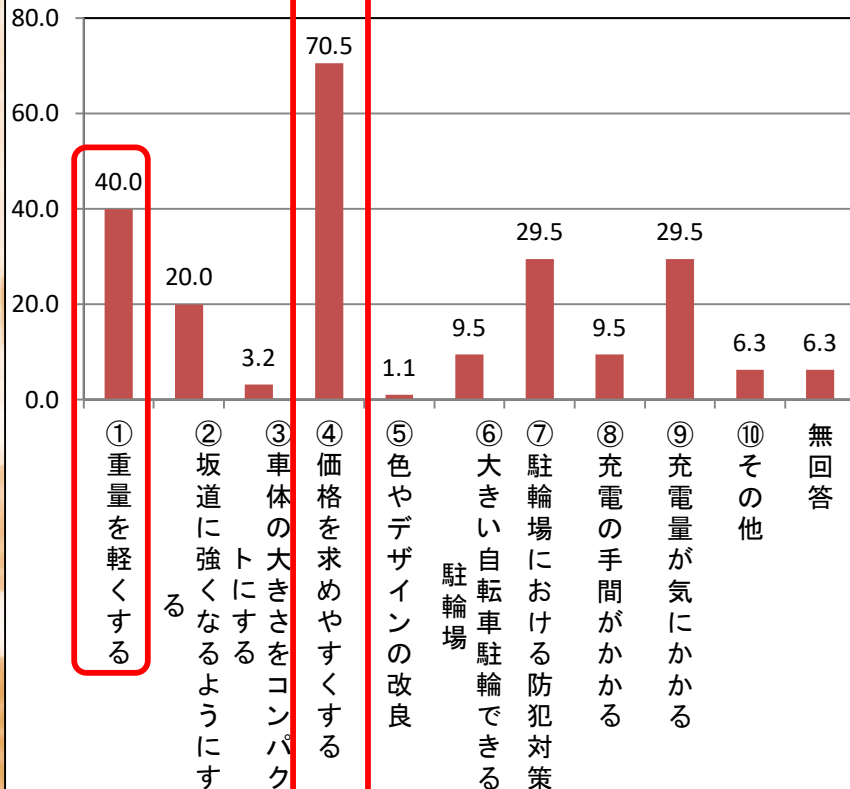


○距離、荷物、疲れ、事故、費用等が高齢者の外出のバリアー

○多くは、電動アシスト自転車の活用により、相当程度解消可能

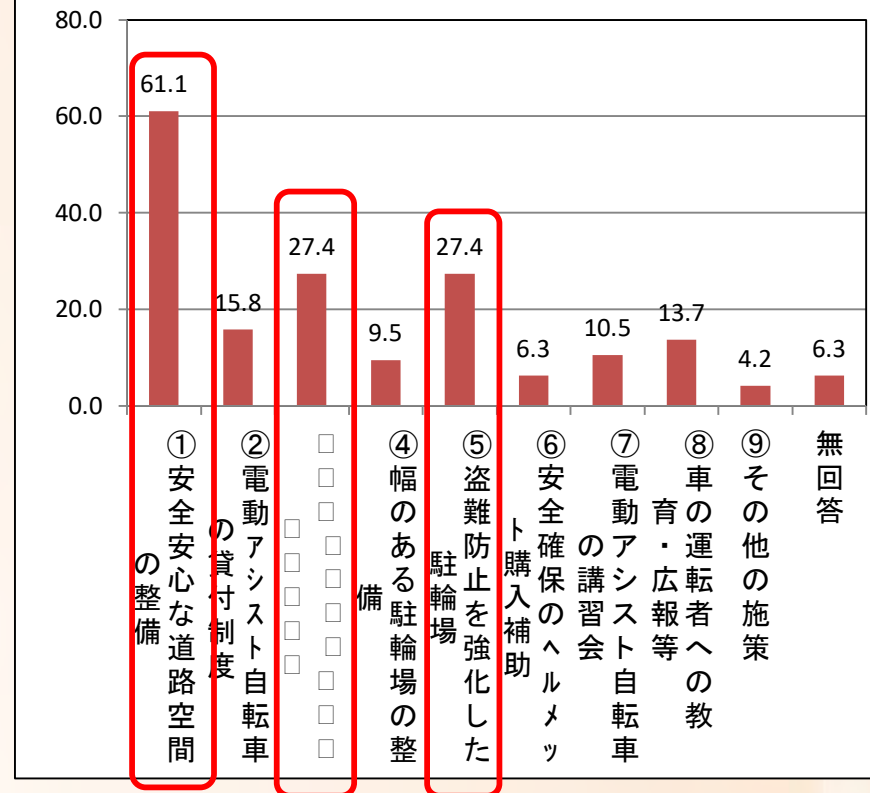
高齢者11 電動アシの利用課題

○電動アシスト自転車で改善してほしい点 (MA)
(n=95)



○重量よりも、価格が群を抜いて高い⇒低価格化と購入補助が期待される

○電動アシスト自転車利用に関して行政からの必要な支援策 (MA) (n=95)



○安全な走行空間が圧倒的に高い割合で期待。
⇒電アシは危険性の削減にも寄与
⇒購入補助も一定希望

高齢者12 自動車に代えてもよい片道距離

自動車に代えて**徒歩**で行ってもよい
片道の距離 **(平均575m)**

選択肢	回答数	構成比(%)
①100m未満	4	4.2
②200m未満	4	4.2
③300m未満	9	9.5
④400m未満	1	1.1
⑤500m未満	33	34.7
⑥600m未満	5	5.3
⑦700m未満	3	3.2
⑧800m未満	10	10.5
⑨900m以上	23	24.2
無回答	3	3.2
合計	95	100.0

自動車に代えて**普通自転車**で行っても
よい片道の距離 **(平均2.4km)**

選択肢	回答数	構成比(%)
①1km未満	16	16.8
②1km以上～2km未満	38	40.0
③2km以上～3km未満	21	22.1
④4km以上～6km未満	15	15.8
⑤6km以上～8km未満	0	0.0
⑥8km以上～10km未満	2	2.1
⑦10km以上	0	0.0
無回答	3	3.2
合計	95	100.0

自動車に代えて**電動アシスト自転車**で
行ってもよい片道の距離 **(平均3.9km)**

選択肢	回答数	構成比(%)
①1km未満	0	0.0
②1km以上～2km未満	7	7.4
③2km以上～3km未満	31	32.6
④4km以上～6km未満	30	31.6
⑤6km以上～8km未満	11	11.6
⑥8km以上～10km未満	12	12.6
⑦10km以上	3	3.2
無回答	1	1.1
合計	95	100.0

○電動アシスト自転車は、自動車からの転換距離を、従来の普通自転車に比較し、大幅に延ばす可能性を有する (2.4/3.9=1.6倍)

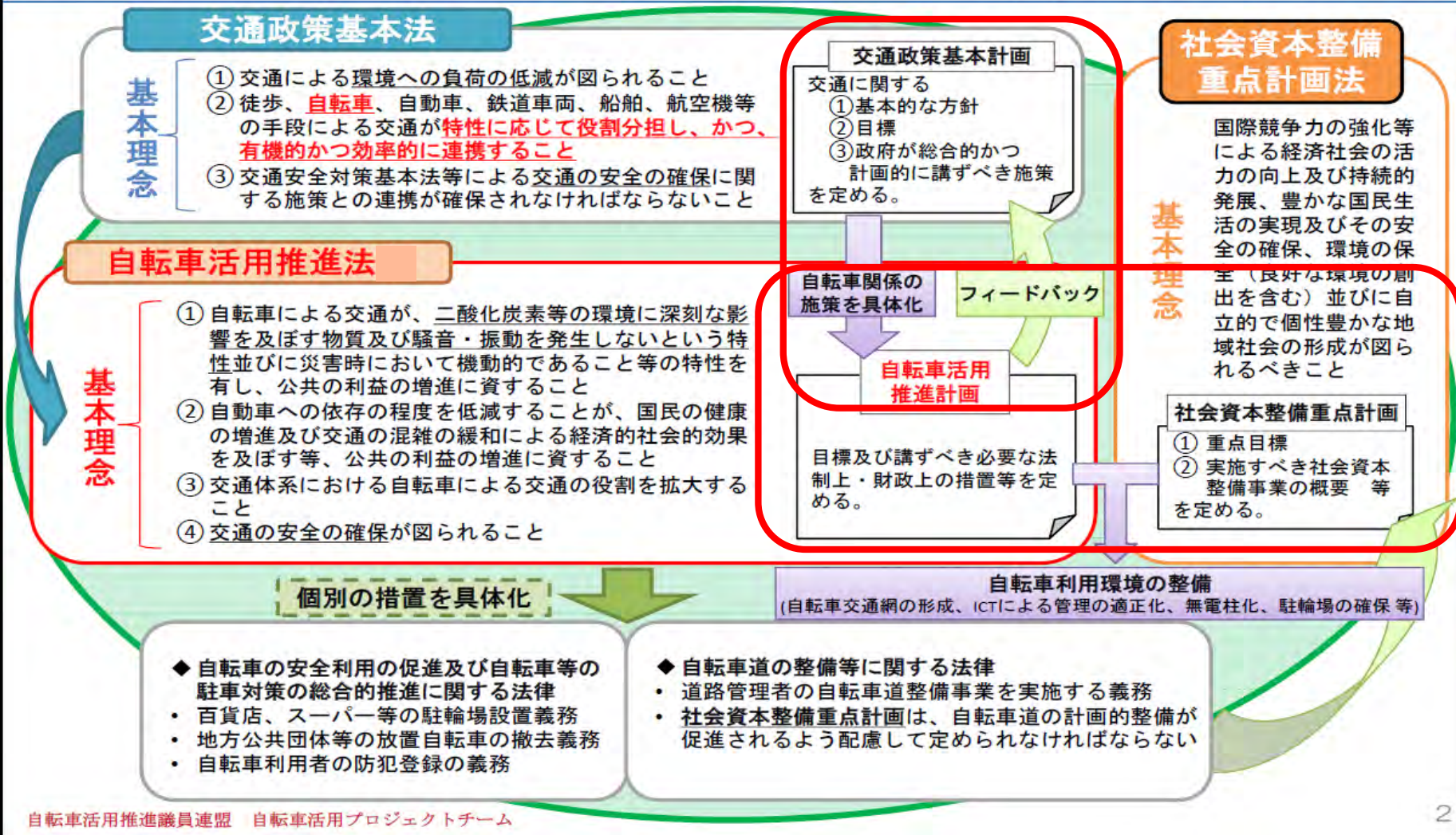
高齢者14 高齢者自転車電アシ・結論

1	高齢者は健康に対する関心が高く、 運動を実践又は要望 が強い
2	自転車で行ける距離でも現実には 半数以上が自動車 を利用。
3	高齢者の自転車利用は 積極的に支持 。自らも健康等のため実践の希望
4	電動アシスト自転車は 外出の回数や範囲を増加 させ、 買物、日常用務、運動、通院等の目的 に寄与。生活面での改善もみられる
5	電動アシスト自転車は徒歩や自動車のマイナス面をカバーする可能性
6	電動アシスト自転車による外出増は、 自動車や普通自転車を主として削減
7	改良点は価格、重量であり、この改善と走行空間の整備も期待される
8	特に シニア高齢者 は電動アシスト自転車の活用により、外出回数や範囲の拡大等が見られ、通院、レクリエーション、日常用務等で活用の効果が期待

○自転車、特に電動アシスト自転車の活用により、高齢者の外出の回数や範囲を拡大し、かつ、様々な生活面の改善等を期待することが可能であることから、**高齢者の外出の足と健康の同時確保の手段となる可能性を有する。**

4. 自転車活用推進法1 枠組み

自転車活用推進法と関係法律の整理



自転車活用推進議員連盟 自転車活用プロジェクトチーム

- 交通政策基本計画=交通手段の相互の位置づけ優先順位がない
- 自転車の独立した計画が不存在(交通安全基本計画、社会資本重点整備計画等)

自転車活用推進法2 概要の注目点

○平成28年12月16日に公布され、6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行予定。

目的・基本理念

(1・2条)

<目的>

- 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- 交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5～7条)

- 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める

基本方針

- ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
- ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- ③ シェアサイクル施設の整備
- ④ 自転車競技施設の整備
- ⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- ⑥ 自転車の安全な利用に関する人材の育成及び資質の向上
- ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進
- ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
- ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備
- ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭ 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

2017.5.1施行

1号～2号、4号

走行空間

走行手段
3号、5号

ソフト施策

6号～8号

活用施策

9号～14号

自転車活用推進計画

(9～11条)

- 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))

その他

(14条)

- 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする
- 自転車の損害賠償保障制度の検討(附則3条)
- 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

自転車活用推進法3 法律内容の評価すべき重要点

○14の施策の各論の内容を議論しているが、もっと着目すべき重要な点

1	国が前面に出て自転車施策先導	地球温暖化対策、超高齢社会での健康、社会保障費の削減、災害対策における活用、広域的な観光手段など 地方レベルで対処不可の課題への対処のための自転車活用
2	国の計画策定義務の創設	世界の先進国の自転車政策では ほとんどの国が国家全体の自転車計画や自転車戦略 を策定。国が、自転車を優遇・利用促進の方針を持つかつ総合化されかつ体系化の自転車政策が可能
3	都道府県及び市町村のレベルでも自転車施策の推進の責務	自転車施策を非検討・非着手の市街地あり市町村849団体の84% (716)。 区域の実情に応じた自転車施策の策定・実施の責務。 都道府県 も同様に自転車施策の策定・実施の責務。自転車施策が全国展開。
4	自転車施策の一元化	各省がばらばらに実施してきた施策を横断的にするだけでなく、それぞれが独立して単独で実施してきた自転車の位置付けや目標値など自転車政策の基本的な考え方が国全体で統一。また、不統一のまま各論が先行してきた点が改善。統一的な位置づけ目標のもとに総論先行での総合政策が推進。

ただし、この趣旨のしっかりとした理解のもとに、よほど強固な推進がないと絵に描いた餅(空文化)

自転車活用推進法4 法律の課題 (運用・改正)

1	目的 § 1	「総合的計画的な推進」とあるが、基本方針の項目にも 自転車の位置づけ (他の交通手段との関係)、 目的等の総論がない
2	基本理念 § 2	①自転車の特性やメリットが書かれているが (環境、災害、健康 など)、住民が強く期待する 経済性、利便性、手軽性 など ② 位置付け、目的 などがない (交通基本計画にもなし) ③ コンパクトシティ等まちづくりや高齢者の移動手段 の視点なし
3	国と地方公共団体の責務 § 3・4	地方公共団体の責務として、実情に応じた施策とあり、基本的な自転車の活用推進の方向性や視点がない。
4	公共交通関係事業者の責務等 § 5～ § 7	事業者の自転車と公共交通との連携の促進と 協力の責務はあるが、自らアクセス手段として自転車活用するという視点がない (自転車と連結して車からの転換を図る視点がない)
5	自転車活用推進の基本方針 § 8	①自転車の 走行空間 の確保施策はあるが、二本柱のインフラとしての 駐輪空間 がない。 ②自転車の他の目的での活用推進に関する法律のため、自転車そのものの 利用促進策 という視点がない。 ③通勤、通学、買物、通院等での自転車の 日常目的 での利活用という視点が希薄
6	活用推進計画 § 9-11	国の策定義務は無条件であるが、都道府県及び市町村は「区域の実情」 に応じ、かつ、策定の努力義務にとどまり、 全国展開希薄
7	組織体制 § 12～13	①国の 自転車活用推進本部 の設置 ② 関係各省 を法定 ③ 国交省が主 ④ 道路局 とりまとめで、 走行空間等のハード施策中心の構え
8	雑則	①自転車の日 ②自転車月間 ③表彰等があるが、 白書等がない

自転車活用推進法5 施策期待項目(総論)

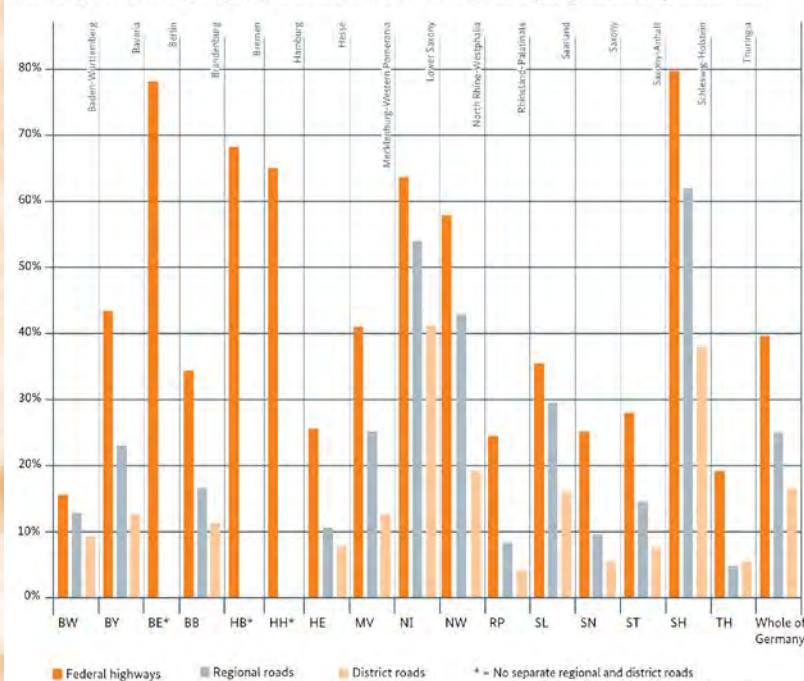
1	国自身の主体的積極的関与の重点	今までは地方に自転車レーン整備⇒ 国が前面 に出て、地方をリードして推進(国が直轄国道で模範) 存在意義
2	横断的な自転車政策強化	国交省・警察庁ガイドラインなどがかるうじてあるが、 コンパクトシティ、健康医療福祉まちづくり等での横断的 な連携した自転車活用政策
3	一人前の自転車政策の始まり	今まで 道路政策、交通安全対策等の一環 であったが、一人前に 自転車オンリー の計画の策定、施策の実施
4	都道府県の自転車政策の着手	都道府県 が主体的な自転車政策は少なかったが、 今後は市町村をリードし、広域的なネットワーク 等で実施
5	市町村の自転車政策の本格化	市町村は自転車活用推進施策は少なかったが、自転車に関係ないというところを含め 全国的な取組努力義務
6	公共交通事業者連携	今までは公共交通との連携の視点が貧弱⇒ 主体的取組
7	全体として主体間の連携の推進	国、地方公共団体、事業者、住民等が自転車の活用を推進することを連携するきっかけを提供(自転車活用推進計画策定、自転車の日、月間等)
8	全国レベルでのネットワーク、質の向上、施策の推進	全国レベル での走行空間、駐輪空間、その他のソフト施策の ネットワーク での形成、質の切磋琢磨、満足度の競争などにより、自転車施策の質の向上や推進

○今後の運用次第⇒各省庁、地方公共団体、関係団体等の積極的取組期待

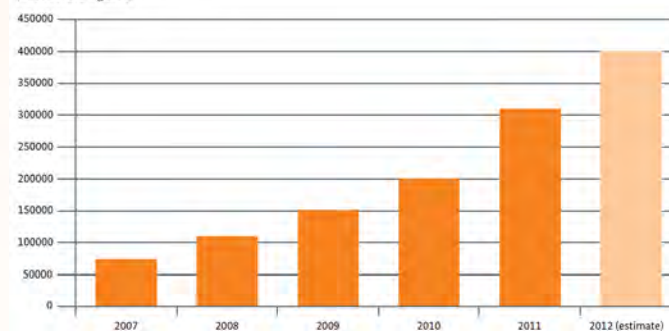
自転車活用推進法参考1

ドイツ国家自転車計画

Percentage of federal highways, regional roads and district roads with cycling facilities (by federal state)



Sales of electric bicycles in Germany (in absolute figures)



電動アシスト自転車

①距離地域季節拡大②目的拡大③安全性拡大④主体の拡大

出典 ドイツ連邦交通・建築・都市開発省「国家自転車計画2020」