

□ 計画策定の背景【資料1】

- ・自転車活用推進法
- ・沼津市のこれまでの取組
- ・自転車のメリット
- ・計画の内容（項目）
- ・計画策定スケジュール

◎ 本日の内容

□ 沼津市の自転車を取り巻く 現状と課題【資料2】

- ・現状、特性
- ・アンケート結果抜粋（速報値）
- ・課題のまとめ

□ 計画の骨子案【資料3】



- 自転車活用推進法（平成29年 5月施行）
- 自転車活用推進計画（国の推進計画）（平成30年 6月閣議決定）
- 都道府県・市町村は、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が記載（地方版推進計画）

■ 静岡県自転車活用推進計画（平成31年 3月策定）

平成29年度												平成30年度												令和2年度											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
●																	●																		
自転車活用推進法 H29.5.1施行																	・国の推進計画 H30.6.8閣議決定 ・地方版推進計画策定に 努めなければならない																		
												静岡県自転車活用推進計画 H31.3策定					沼津市自転車活用推進計画策定																		



目的

極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題

課題解決のため、基本理念を定め、自転車の活用を総合的に計画的に推進することを目的とする

基本理念

自転車の活用の推進は、

- 1 交通の安全の確保を図りつつ、行わなければならない
- 2 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果があるという基本的認識の元に行わなければならない
- 3 自転車による交通が、二酸化炭素等を発生させず、災害時において機動的であるという基本的認識の元に行わなければならない
- 4 交通体系における自転車による交通の役割の拡大することを旨として行わなければならない



自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| 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自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時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観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑮その他特に必要な施策 | |

自転車活用推進計画の要件（法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

地方版自転車活用推進計画（法第10条及び11条）

都道府県(市町村)は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県(市町村)の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。



1 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通貨交通の抑制や無電柱化と併せた自転車通行空間の整備

3 サイクルツーリズムの推進による 観光立国の実現

- 1 1. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 1 2. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

2 サイクルスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 1 0. 自転車通勤の促進

4 自転車事故の無い 安全で安心な社会の実現

- 1 3. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 1 4. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
- 1 5. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
- 1 6. 学校における交通安全教室の開催等の推進
- 1 7. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
- 1 8. 災害時における自転車の活用の推進



○まちづくり

- ・コンパクトな都市構造（土地利用施策 + 公共交通施策）
- ・都市骨格となるインフラ整備

○観光

- ・サイクルツーリズムの推進

○運動・健康

- ・ぬまづ健康マイレージの実施

○安全・安心

- ・通学路等における交通安全の確保、交通安全教室の実施
- ・自転車無料点検の実施、交通安全子供自転車大会への参加



都市の拡散と人口減少に伴う様々な課題

- ⇒ コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導
- ⇒ 居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上

市街地の拡散・人口減少

低密度な市街地の拡散

公共交通の利用者の減少

福祉・医療・商業等の都市機能が維持されなくなるおそれ

公共交通事業者の経営悪化

公共交通サービス水準の低下

低密度に拡散した市街地

いずれのバス路線も低頻度の運行回数

マイカーが主要な移動手段

中心駅

拠点エリア

公共交通空白地域

コンパクトシティ + ネットワーク

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築

都市の持続可能性が確保

持続安定的な公共交通事業の確立

拠点エリアへの医療・福祉・商業等の都市機能の誘導

拠点を結ぶ交通サービスを充実

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

公共交通沿線への居住の誘導

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

歩行空間や自転車利用環境の整備

乗換拠点の整備

デマンド型乗合タクシー等の導入

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

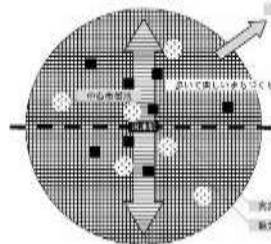


■「**持続可能なまちづくり**」を実現するため、平成31年3月、都市計画マスタープランの高度化版であるとともに、**将来の目指すべき都市像を実現するための戦略として「沼津市立地適正化計画」**を策定した。

【立地適正化計画の基本方針】（本編P.26～30参照）

(1) 中心市街地の方針

- ①プレイスメイキングによる歩いて楽しいまちづくり
- ②過度に自動車に依存しないライフスタイルの実践

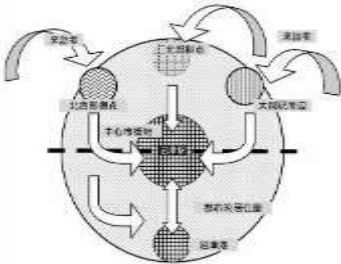


□プレイスメイキングとは
・都市空間の魅力を向上を目的に、にぎわいを創出し、居心地をよくすること



(2) 都市的居住圏の方針

- ①中心市街地と各拠点をネットワークで接続させ、都市的居住圏で市全体の活力向上
- ②拠点とネットワークで、広域の「ヒト・モノ・コト」の流れを引き込み、中心市街地を活性化
- ③過度に自動車に依存しないまちづくり
- ④市全体の防災安全性向上に寄与する、拠点とネットワークの形成



□「ヒト・モノ・コト」とは
・「ヒト」とは、本市に住む人だけでなく、働く人、訪れる人等
・「モノ」とは、商品・サービス・情報等
・「コト」とは、活動・アクティビティ・イベント等

(3) 既存市街地と集落・田園居住地の方針

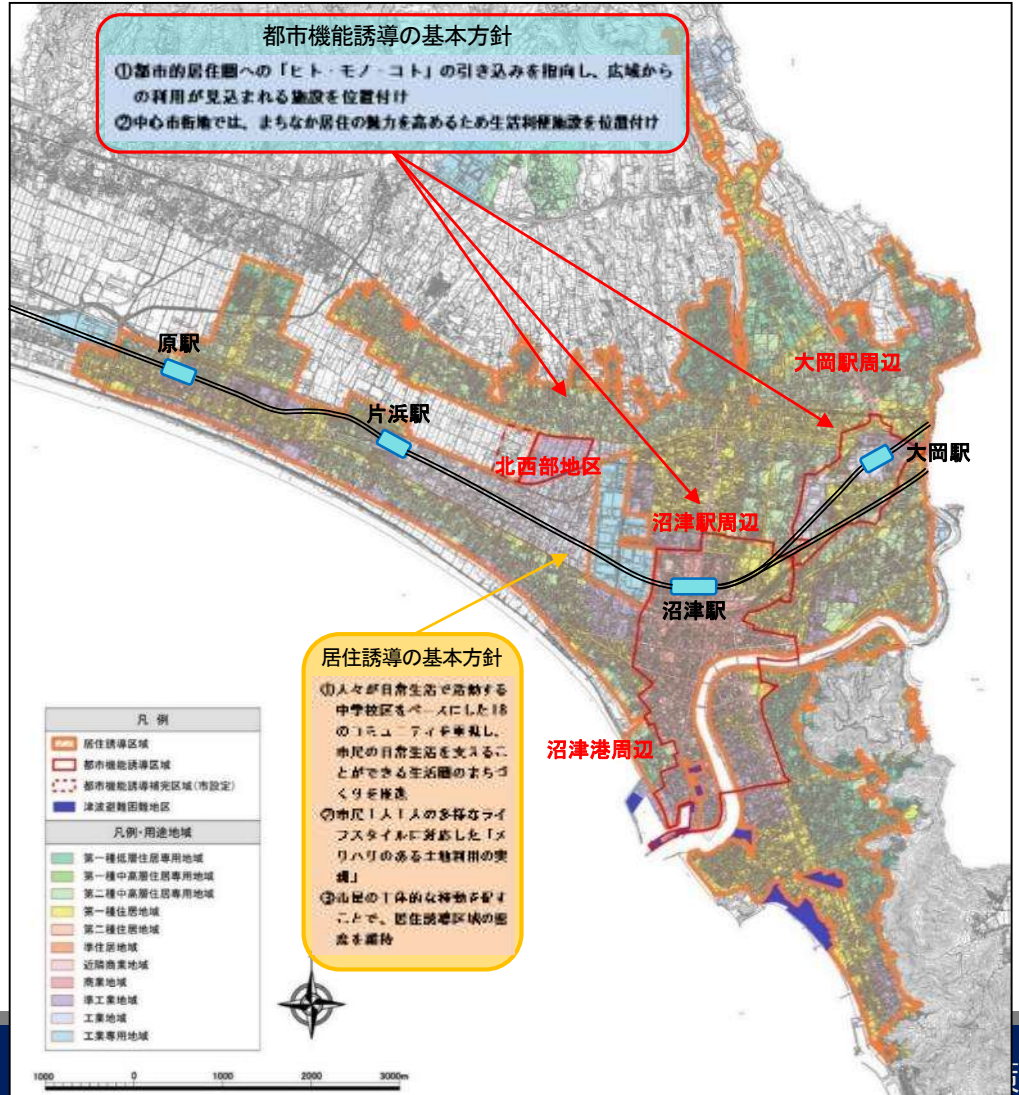
- ①ライフスタイルに応じたメリハリのある土地利用
- ②主体的な移動を促して適正な密度を誘導
- ③多様な居住環境を提案することにより移住を促進

(4) 安全・安心のまちづくりの方針

- 津波浸水想定区域における総合的なまちづくり

都市機能誘導の基本方針

- ①都市的居住圏への「ヒト・モノ・コト」の引き込みを指向し、広域からの利用が見込まれる施設を位置付け
- ②中心市街地では、まちなか居住の魅力を高めるため生活利便施設を位置付け



居住誘導の基本方針

- ①人々が日常生活で活動する中学校区をベースにした18の「コミュニティ」を形成し、市民の日常生活を支えることができる生活圏のまちづくりを推進
- ②市民一人一人の多様なライフスタイルに対応した「メリハリのある土地利用の変換」
- ③市民の主体的な移動を促すことで、居住誘導区域の形成を維持

凡例	
[Red outline]	居住誘導区域
[Red outline]	都市機能誘導区域
[Red outline]	都市機能誘導補充区域(市設定)
[Blue outline]	津波避難困難地区
凡例・用途地域	
[Green]	第一種低層住居専用地域
[Light Green]	第一種中高層住居専用地域
[Yellow-Green]	第二種中高層住居専用地域
[Yellow]	第一種住居地域
[Light Yellow]	第二種住居地域
[Orange]	学生居地域
[Light Orange]	近隣商業地域
[Pink]	商業地域
[Purple]	準工業地域
[Light Purple]	工業地域
[Dark Purple]	工業専用地域

沼津市中心市街地まちづくり戦略

沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、「4つの戦略」を位置付け

- 中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行いながら、具体的な施策展開を図る -



戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出
■ 沼津駅周辺の公共空間を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
■ ヒト中心の公共空間を創出するため、駅周辺の地区交通体系を再編

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進
■ 鉄道跡地を活用し、広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上
■ スポンジ化を踏まえた居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携
■ 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化

- 持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・確保・改善を図るため、利便性向上や利用促進等に資する各種施策位置付けた「沼津市地域公共交通網形成計画」を令和2年3月に策定した。

【基本方針】 「行きたいまち、住みたいまち。」
～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも、誰でも安心して利用できる使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたいまちを目指します。

1. 計画期間：6カ年（令和2年4月～令和8年3月）

2. 計画目標

①おでかけの手段として選ばれる公共交通

②市民とともに支え育む公共交通

③まちのにぎわいをサポートする公共交通

3. 推進プロジェクト

I. 公共交通軸形成プロジェクト

II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

III. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

V. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト

沼津市
地域公共交通網形成計画

2020-2026



<図 沼津市広域位置図>

自転車関連施策	
富士市	・ 4市1町富士山一周サイクリングマップ、自転車利用者のマナーアップ活動等
三島市	・ シェアサイクル(ハレノヒサイクル)、駐輪対策 等
長泉町	・ シェアサイクル(ハレノヒサイクル)等
清水町	・ 清水町交通安全対策の推進に関する条例、シェアサイクル(ハレノヒサイクル)等
伊豆の国市	・ KANOGAWAサイクリングMAP、狩野川ペロ(レンタサイクル) 等
伊豆市	・ いずペロ(レンタサイクル)、自転車が苦手な小学生のための自転車教室 等

関連計画		
富士市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 富士市集約・連携型都市づくり推進戦略(H30.3) ・ 富士市地域公共交通総合連携計画(H26) ・ 富士市自転車利用総合計画(H23.3) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数の公共交通(鉄道・路線バス・コミュニティ交通・タクシー)やマイカー・自転車等との、乗継ぎ利便性の向上 ・ 自転車走行空間の整備、総合的な駐輪対策 ・ 関係機関との連携によるマナー向上、利用促進
三島市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三島市地域公共交通網形成計画(H30.7) ・ 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画(R2.6) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行空間を整備 ・ 自転車利用の促進(駿豆線におけるサイクルトレイン)
長泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長泉町立地適正化計画(H30.7) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用促進のための自転車道の整備促進 ・ コミュニティサイクルの導入検討
清水町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 清水町自転車ネットワーク計画(R1.12) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行空間の整備
伊豆の国市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊豆の国市立地適正化計画(H30.6) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ー
伊豆市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊豆市生活交通ネットワーク形成計画(H29.3) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停への駐輪場整備によるアクセス性の向上



沼川流域豪雨災害対策アクションプラン

・青野地区の浸水被害の軽減

県
市

東駿河湾環状道路（西区間）

・広域交通と生活交通の分離による国道1号の渋滞解消

国

（都）沼津南一色線

・東名、新東名等の広域ネットワークから中心市街地へのアクセス向上

市

沼津駅周辺総合整備事業

- ・市南北分断解消、交通渋滞解消
- ・中心市街地の一体化、高度土地利用
- ・鉄道高架事業や区画整理事業等による拠点整備

県
市

沼津市自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備の推進

・自転車通行環境の充実

国 県 市

下河原地区護岸整備

国

沼津港みなとまちづくり推進計画

・沼津港が目指す将来像
・将来像を実現するための方策

県

大平地区豪雨災害対策アクションプラン

・大平地区の浸水被害の軽減

国
市

国道414号静浦バイパス

・伊豆地域からの観光客の取込み

県

サイクルツーリズムに関する取組

- ・沼津市では、誰もが気軽にサイクリングをしながら観光を楽しむことができる「**サイクリストフレンドリーエリア**」**としてのブランド形成を実現**させ、サイクルツーリズムによるまちづくりを推進し、**市への観光交流客数の増加**を目指している

■サイクリストフレンドリーエリア創造プロジェクト

【概要】

2016年度に立ち上げられた「海越しの富士山が見える日本有数の景観」等の魅力を発信し、沼津・伊豆エリアをサイクリストや観光客が選ぶ、日本一・世界一のサイクリストフレンドリーエリアに育てるプロジェクト。

本市ならではのサイクルアクティビティのコンテンツを提供することにより、自転車を利用したスポーツツーリズムによる観光交流客数の増加を図る。



SKILL PARK



MTB PARK



CYCLING

2-3-14 サイクリストフレンドリーエリアの創造

スポーツ交流推進課

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を背景に、伊豆半島における自転車への注目度が高まる中、自転車を利用した本市での新しい楽しみ方を発信することにより観光交流客数の増加を図るため、舟運を活用するなど既存の観光資源と自転車を組み合わせた観光コンテンツの開発、地域のおもてなし意識の醸成、交流拠点となる施設の整備等を行う。

自転車の周遊範囲の広さを踏まえ、近隣市町と連携して取り組みを進めることにより、観光交流客数の増加への相乗効果を狙う。

取組内容

- 観光資源を活用したサイクルイベントの開催
- 舟運を活用するなど海とサイクルをつなぐ観光プランの提案
- 地域のおもてなし意識向上に向けた企画の実施
- 地域と観光客との交流拠点となる施設の整備
- サイクリストに応じた推奨コースの設定
- サイクリストの利便性向上に向けた環境整備

出典：沼津市まち・ひと・しごと創生総合戦略



- 「サイクリストフレンドリーエリア創造プロジェクト」の一環として、これまで**各種サイクリングイベント実施、サイクリング拠点や休憩所の整備、レンタサイクル等**を実施

■各種サイクリングイベント



<図 初心者ロードバイク体験教室>

【概要】

ロードバイクを安全に運転するために必要な知識・技術について学び、初心者層の拡大・拡充を図る



<図 沼津ゆる〜りCYCLING>

【概要】

駿河湾と富士山の絶景スポットなどをガイドスタッフ先導のもと、ゆっくりサイクリングで巡る

■バイシクルピット



<図 沼津御用邸記念公園>

【概要】

店舗などのスペースで自転車修理工具や空気入れの貸出や休憩場所を提供

【登録数】

37箇所

■NUMAZUサイクルステーション静浦東の整備・運営



【概要】

伊豆半島をサイクリングする県内外のサイクリストと地域をつなぐサイクリング拠点（旧小学校を活用）

【ステーション設備】

自転車の整備エリア、コミュニケーションエリア、男女別更衣室、給湯室 他



【スキルパーク設備】

パンプトラック、バームセクション、ボックスセクション

<図 NUMAZUサイクルステーション静浦東>

■レンタサイクルの貸出し



<図 レンタサイクル「ぬまクル」>

【概要】

- ・レンタサイクル「ぬまクル」ステーションを開設
- ・スポーツ自転車による有料レンタサイクルの実証実験

【貸出し箇所】

ST静浦東、くら戸田、三の浦総合案内所、沼津リバーサイドホテル

【参加協力金】

1,000円/日

出典：NUMAZU CYCLING



(1) 第5次沼津市総合計画 基本構想

■ まちづくりの柱 笑顔があふれ健康で心豊かに暮らせるまち

子どもから高齢者までの誰もが心身ともに健康で明るく元気に生活できるよう、スポーツの振興や芸術文化活動の支援、健康づくりの推進、医療提供体制の確保に努める。

また、全ての市民が支えあいながら、笑顔でいきいきと健やかに暮らせる、地域共生社会の実現を目指す。

(2) 沼津市スポーツ推進基本計画 (平成26年3月)

■ 基本理念

・するスポーツ・みるスポーツ・ささえるスポーツ ～市民ひとり 1スポーツの推進～

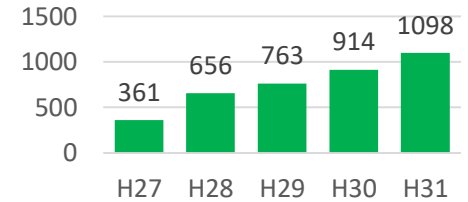
(3) 沼津市健康増進計画 (平成23年3月)

■ 基本理念

・「生涯健康！笑顔で暮らせるまち沼津」

■ 健康づくりに関する取組(自転車関係)

- ・「ぬまづ健康マイレージ」は、県と市の協働事業で、市民の健康づくりを応援する制度
- ・チャレンジ期間中に健康メニューを実践し、たまったポイントを「ふじのくに健康いきいきカード」と交換
- ・令和2年度は、「運動」分野の健康メニュー項目として「自転車通勤をする」を記載



<図 参加人数の推移(市実績)>



<図 (左)ポイントシート、(右)ふじのくに健康いきいきカード>

(1) 沼津警察署と協力し自転車一斉指導強化の日実施、各高校および沼津警察署と連携した沼津市高校生自転車マナー向上委員会による街頭指導

各季の交通安全期間中や、7月・12月の一斉指導、5月・10月の自転車一斉指導の日を設けて交通ルールを守るよう、街頭指導を実施。主に、高校生の通る学園通りや沼津駅周辺で沼津市交通指導員、交通安全地区委員、沼津警察署員の協力で街頭指導・広報を行う。



(2) 交通安全教室の実施(市内全小中高等学校)

市内の幼児から児童・生徒を対象とした交通安全教室を実施し、交通安全指導員の指導のもと、交通ルールの基本的な知識、自転車の運転技術、交通マナーなどを講話や体験により学ぶ。

特に小学4年生では、発進の仕方やブレーキのかけ方、交差点の曲がり方などを、実際に自転車に乗りながら身に着ける



(3) 市内事業者の協力による自転車無料点検の実施

市内の小中学校児童・生徒を対象とした自転車無料点検を実施し、自転車の整備不良による交通事故を防止するとともに、自転車の整備の重要性についても学ぶ。(年間あたり約7校実施)
(協力：自転車軽自動車商業協同組合沼津駿東支部)



(4) 交通安全子供自転車大会への参加

子どもたちが交通ルールを身に着け習慣化することを目的に、子供自転車静岡県大会に参加。4人1組のチームを組んで、放課後に練習を積み重ね、大会で知識と技術を競いあいながら交通ルールを身に着ける。主催：(一財)交通安全協会



これまでも自転車に関する様々な取組みを実施しており、市内の自転車の通行空間等の整備に計画的、継続的に取り組んでいるが、今後さらなる整備が望まれるほか、自転車の通行ルールやマナーの浸透不足に伴う自転車関連の事故など解決すべき課題がある。

⇒沼津市の特性や現状・課題、市民からの意見を踏まえ、関係機関や庁内での横断的な連携・取組みを効率的・効果的に進め、自転車施策の総合的な展開を図っていくことを目的とする。

加えて、

新型コロナ危機 ⇒ 三つの密(密閉・密集・密接)の回避が必要

- ・ゆとりある都市空間の形成
- ・過剰な「密」の解消、「新しい生活様式」への対応
- ・健康、生活をさらに重視した「コンパクトでゆとりあるまちづくり」

そのため、これまで進めてきたヒト中心の都市拠点形成、公共交通で拠点同士を結ぶネットワークの実現に加えて、自転車の活用がさらに必要となってくる



① 地域のメリット

■ 環境負荷の低減

- 自転車のCO²排出量はゼロ、他のどの乗り物よりも**地球環境にやさしい**

■ 交流人口や消費の拡大

- サイクルツーリズムは**体験型観光コンテンツ**として、**国内外からの誘客**につながる
- 自転車とクルマでは自転車のほうが買い物回数が多い傾向にあり、**地域での消費活動増加**につながる

■ 渋滞の緩和

- 自転車を積極的に利用し、クルマの利用量を減らすことで**渋滞緩和につながる**



<人を運ぶのに必要なスペースの比較>
(左がクルマ、右が自転車)

出典：ドイツ、ミュンスター

「Fahrradhauptstadt Münster - Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen」

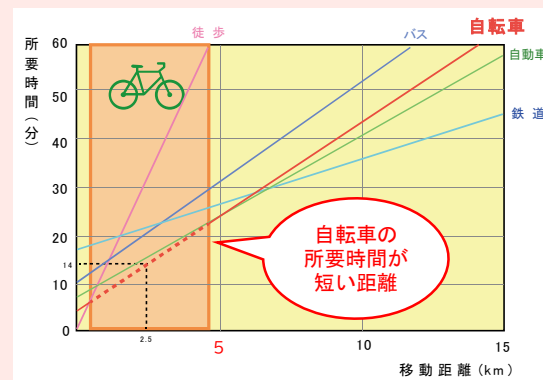
② 市民のメリット

■ 健康の維持や増進と医療費の削減

- 有酸素運動・自転車のペダリングによる健康効果の例
 - ・ 体重と体脂肪の低減 → 肥満や肥満症の予防・改善
 - ・ 中性脂肪と悪玉コレステロールの低減 → 動脈硬化の予防
 - ・ 血糖値の改善 → 糖尿病の予防
 - ・ その他、**ロコモ、心臓疾患、がんの予防**につながる など
- 上記の効果が**医療費の削減**につながる

■ 移動時間の短縮

- 自転車は約500m～5km弱の都市移動において、他のどの交通手段よりも**所要時間が短い**



<交通手段の移動距離と所要時間の関係>

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会(国土交通省)

③ 事業者のメリット

■ 経費の削減と事故リスクの低減

- 自転車通勤を推奨することにより、
 - ・ **固定費の削減** (通勤手当や駐車場)
 - ・ 従業員の**事故リスクの低減**につながる

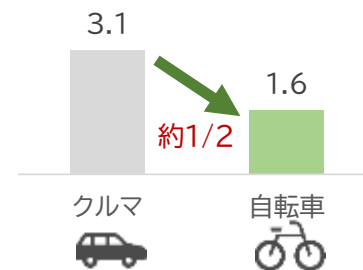
■ 生産性の向上

- 自転車通勤をしている従業員は**労働生産性の向上 (仕事の質や量・スピードの向上)**につながる

■ 事業者のイメージアップ

- 自転車通勤の促進に取り組むことで社会的評価、**健康経営企業への認定**につながる

【豊橋市】通勤中の事故率(件/100人・年)



<豊橋市における通勤中の事故率の比較>
(H24年)

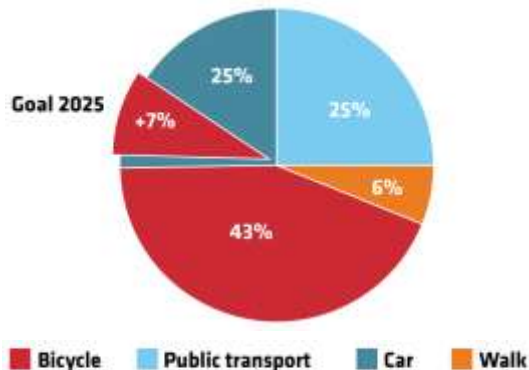
出典：豊橋市資料より作成

デンマークの首都・コペンハーゲンは、「世界で最高水準の自転車都市」を目指す

- 15カ年計画の「自転車戦略2025」を2011年に策定し、走行空間等の自転車利用環境整備を推進
- 現在、通勤通学時の43%に自転車が利用されており、2025年には分担率を50%に向上させる目標
- 市民への自転車利用促進においては、「自転車が最も早くかつ最も使いやすい交通手段」であり続けることが重要としている

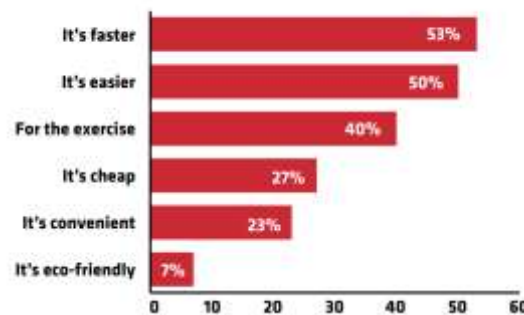
<コペンハーゲン市内の
通学・通勤時の交通手段>

Trips to work or study in Copenhagen



<コペンハーゲン市民が
自転車を利用する理由>

COPENHAGERNERS' REASONS FOR CYCLING



<コペンハーゲンの様子の一例>



広幅員の自転車通行空間 ← 歩行者と自転車は分離

出典：COPENHAGEN CITY OF CYCLISTS FACTS AND FIGURES 2017

自転車戦略2025における取組内容(抜粋)

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏内の自転車スーパーハイウェイ整備 ・自転車歩行者専用橋の建設 ・自転車道の広幅員化、カラー化 ・GPSを活用した最適ルート案内 | <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な駐輪場の整備 ・新しいシェアサイクルシステムの導入 ・e-bikeのプロモーション ・思いやりと行動に関するキャンペーンの展開 |
|--|---|



<クルマよりも早く青になる自転車信号>

- コロンビアの首都・ボゴタでは、毎週日曜日の午前7時から午後2時まで、約130kmもの主要な道路を自転車、ローラースケート、スケートボード等に開放する「シクロビア」を実施
- 参加者：約150万人/日

【目的】

- ・市民の社会的統合と全ての市民が平等である場の提供
- ・街路は公共スペースであるというマインドチェンジ
- ・住民へ無料のレクリエーションの提供
- ・心身の健康の向上
- ・環境負荷軽減（大気・騒音の改善）

<シクロビアの様子>

<シクロビアの対象区間>



対象道路：127.69km

出典：ボゴタ市HP



ポートランド、ニューヨークの自転車に関する取組 | 北米における先進都市²

ポートランドは、「世界クラスの自転車都市」を目指し、多種多様な施策展開

- ポートランド自転車計画2030を策定し、①安全快適で魅力的な空間、②密度の高い自転車ネットワーク、③いずれの目的地にも直行できる質の高い自転車ネットワーク空間を基本戦略としている

自転車を選択してもらうための方策	
自転車の快適(道路の舗装スムーズ、ネットワーク情報)	comfort
自転車の安全(事故がなく安心できる)	Safety
自転車の魅力(まちづくりでも、クルマより自転車が魅力的)	attractiveness
自転車の直行(直線的に目的地に行ける直線ルートが完備)	Direct routes
自転車のネットワーク(走行空間がつながっている)	Connected system



<自転車施策の対象として、興味があるが、自転車に乗るのが心配な人をターゲット>

<目的地等で、自転車を駐車できる機能を提供>
出典: Portland_Bicycle_Plan_for 2030,2010

ニューヨークでの駐輪場に関する取組



民間の広告企業に
広告権を付与＝
バイクシェルター
(屋根付き路上駐輪場)



路上駐車を駐輪場に転用

出典: 北米における自転車先進都市について
株式会社三井住友トラスト基礎研究所 古倉宗治
160315宇都宮市自転車のまち推進協議会



- ▶ 国の推進計画の構成を参考とし、地方版推進計画の構成を検討する。

※自転車活用推進法には、地方版推進計画の構成は示されていない

- ▶ 下記に計画の標準的な構成（例）を示すが、地域の実情を反映し、必ずしもこの構成にとらわれる必要はない。
- ▶ なお、計画の記載内容については、各策定主体の判断により決定するものであり、基本的な方針のみを示す基本計画と、詳細な施策まで示す実施計画を分割し、策定することも考えられる。

【地方版推進計画の構成（例）】

- （１）計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
- （２）現状及び課題、計画の目標
- （３）実施すべき施策、実施スケジュール
- （４）計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

