

平成19年度環境省総合環境政策局委託業務

省CO2型都市づくりのための自転車利用促進策にかかる 調査報告書

—先進都市が切り開く自転車活用策実例集—

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会
平成20年3月

はじめに

京都議定書目標達成計画において、都市構造や交通システムの見直しなど「面」・「ネットワーク」対策の重要性が謳われている。また、平成18年度の環境白書においては、拡散した都市ほど一人当たりのCO2排出量が多く、都市のCO2排出量の削減のためには、集約型の都市構造(いわゆるコンパクトシティ)の構築が重要であると指摘されている。

そこで、集約型都市構造の構築のために必要な自動車(クルマ)交通需要の抑制策の一つとして、自家用車から自転車への転換が注目を集めてきている。

自転車の活用は、環境に優しいまちづくりや交通を考える上で重要であるが、我が国の現状においては、自転車のための安心で安全な交通基盤が整備されているとは言い難い。今後、地球温暖化問題や、資源の高騰といった社会的制約要因を考えると、低炭素社会や自然共生社会、循環型社会を構築する上で、自転車利用の促進は重要である。

諸外国においては、さまざまな都市が既成概念にとらわれず、個性的な興味深い自転車活用施策を展開している。また、最近では国内の自治体でも、さまざまな制約を乗り越えて自転車活用の道を拓こうとしている。

こうした内外の動向に注目し、それぞれの実情に合致しそうな施策の検討に寄与することを目的として、事集のポイントをまとめたものである。

目 次

はじめに	3
第1章 環境問題から見た自転車のメリット	5
第2章 先進自治体の取り組み	10
■手法(1)市民に参加を呼びかける	10
■手法(2)いっそのことクルマを不便にしよう	12
■手法(3)安心して駐めればマナーも向上	17
■手法(4)専用・バス共用レーンなど環境づくり	20
■手法(5)安全確保が活用の第一歩	23
■手法(6)もっと自由に、もっと広範囲に	24
■手法(7)まず自治体職員がやってみる	26
【参考文献一覧】	28

第1章

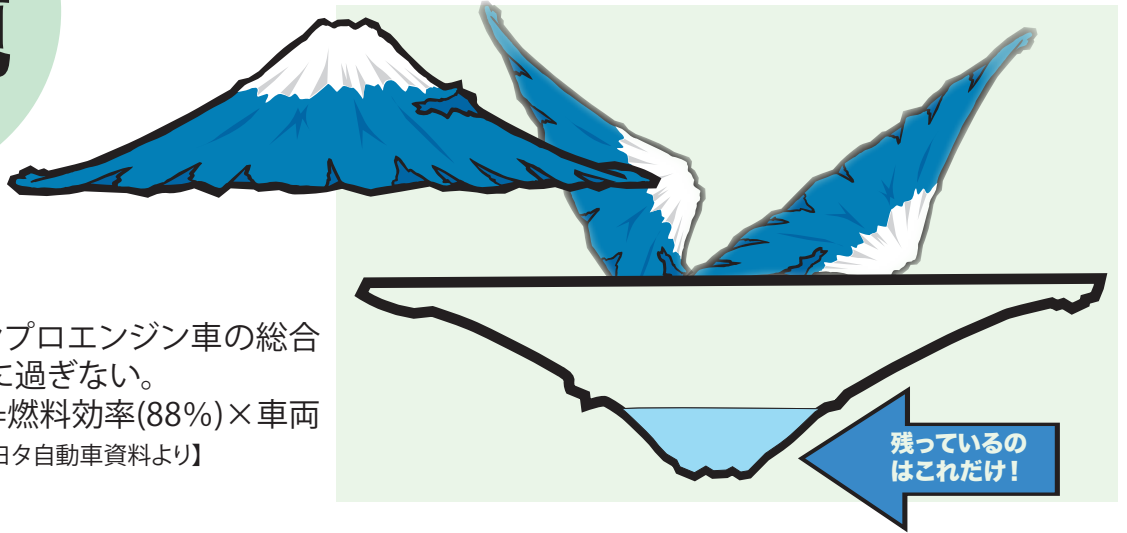
環境問題から見た自転車のメリット

- ・原油可採確認埋蔵量は富士山を器に見立てると約13.4%分
- ・ガソリンレシプロエンジン車の総合効率は約14%
- ・クルマの移動の約4割が5km未満
- ・都市での最速の乗り物は自転車
- ・大阪／東京の自転車利用は世界トップクラス
- ・問題は「放置」よりも「活用」
- ・寝たきり防止や美容と健康に
- ・まちづくり

第一章 環境問題から見た自転車のメリット

環境

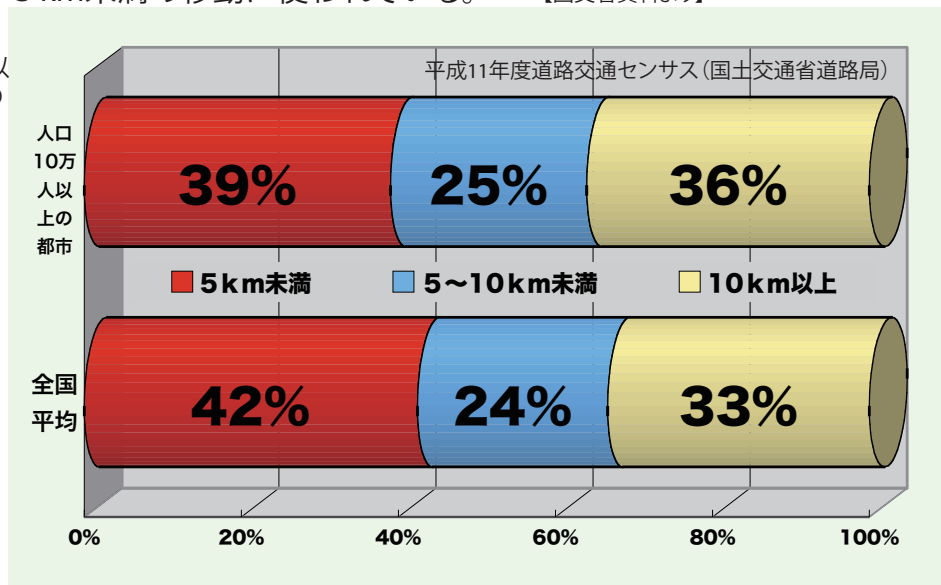
○地球上で確認されている原油の採掘可能な埋蔵量は2005年時点で約1兆2000億バレル=富士山を逆さにして器に見立てるとほんの少ししか残っていない(約13.4%)【帝国石油資料より】



○ガソリンレシプロエンジンの総合効率は約14%に過ぎない。
※計算方式は=燃料効率(88%)×車両効率(16%)【トヨタ自動車資料より】

○実はクルマの約4割が5km未満の移動に使われている。【国交省資料より】

自分の体重を運ぶのに、1トン以上もあるクルマに乗ると、移動のためのエネルギーのほとんどはクルマそのものの移動に使われてしまう。



○NPO日本都市計画家協会が2006年に実験したところ、東京都庁から虎ノ門までの約8kmを、車道を走るクロスバイクは25分で目的地に到達。一方、タクシーは30分、2,980円かかった。

