

特集

世界の自転車政策

日本においてもさまざまな自治体が自転車施策の導入・検討を行っている。世界の取り組みを見ると、その目的や形態など、バラエティ豊かな政策が展開されている。自転車施策の先進地とされるヨーロッパでは、貸自転車サービスをいかにその他の公共サービスと連動させるかという取り組みも始まっている。

国内の地方自治体や各国各都市での自転車施策の事例をみながら、コミュニティサイクルの持つ可能性を探ってみたい。

1

概論



コミュニティサイクルを活かした街づくり

国土交通省都市局街路交通施設課 東 智徳

自転車は、環境負荷の少ない移動手段であり、また健康志向の高まりを受けて、近年その利用ニーズが大きく高まっている。特に、多くの人が気軽に活用でき、移動の自由度の高い自転車は、街づくりとの親和性が高く、現在各地で自転車を活用した街づくりが進められている。本稿では、国内におけるコミュニティサイクルの取組状況等を紹介し、街づくりにおけるコミュニティサイクルの活用等に関する所見を記述したい。

団体がシステムから運営まで行うものもあれば、地方公共団体がシステムを導入し、運営は民間事業者で行う場合もあり、各地域でさまざまな運用が行われている（民間事業者が単独で実施しているものもある）。地方公共団体が関与しているコミュニティサイクルとして本格運用されているものは全国で40都市（2012年10月1日時点）あり、国内に広く展開されている（図1）。

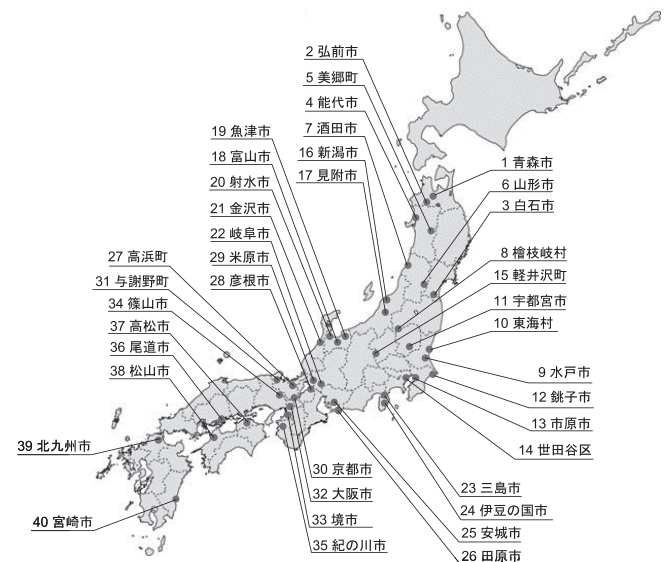
図1 コミュニティサイクル本格運用自治体

コミュニティサイクルとは

明確な定義はないが、整理上の取扱として、レンタサイクルは、鉄道駅等に隣接して設置された一つのサイクルポートを中心に、往復の線的使用を基本とした交通システムとしていることに対し、コミュニティサイクルは、相互に利用可能な複数のサイクルポートに対して、面的な移動をサポートする交通システムとして取り扱っている。

全国の取組状況

コミュニティサイクルの事業主体は、地方公共



実施規模としては、自転車台数が約1,600台を超える地域から10台程度まで地域でさまざまであり、返却・貸出を行うサイクルポート数も最大19か所で実施されている地域もあるなど、地域の利用目的に応じた運用が行われている。

各都市におけるコミュニティサイクルの導入のねらいとしては、「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」、「観光戦略の推進」の順に多くなっている。また、最も重視度の高い導入目的に着目すると、「観光戦略の推進」が最も多くなっている。「その他」のなかには、自転車のシェアリングによる総台数抑制、健康の増進等といったものも見られる(図2)。

なお、導入のねらいを人口規模で見ると、人口10万人以上の都市では、「公共交通の機能補完」が最多であるのに対して、人口10万人未満の都市では、「観光戦略の推進」が最多となり、都市規模の違いによる特徴が見られる。

導入の効果については、約9割の都市で効果が現れているとしている。導入のねらいとの関係では、観光戦略の推進が最も高く、「観光施設へのスポット的な見学から周遊する観光スタイルが増

加した」、「観光地での回遊性が高まり、観光地での滞在期間の延長に繋げることができた」等となっている。次に、「公共交通の機能補完」が高く、「利用者の移動手段が自動車から転換した」等となっている(図3)。

街づくりにおける コミュニティサイクルの活用

コミュニティサイクルを導入することを目的にすることは本末転倒であり、コミュニティサイクルは、目指す街づくりを実現するためのツールとして活用すべきものである。初期の導入段階や、導入後の運営段階においても一定のコストを必要とするため、地域の街づくりの目標を明確にし、そのための移動手段として、コミュニティサイクルが適切かどうか、他の交通機関との連携をどのように行うのか等について社会実験を重ねながら、ニーズや課題の整理等を行うことが適当である。

地方公共団体や運営する事業者のみならず、コミュニティサイクルの実施に際しては、交通事業者、商工・観光事業者、自転車修理事業者、サイクリング団体など複数の幅広い関係者との連携が必要である。導入を検討する早い段階から、地域の「繋がり」を広げていくことが、コミュニティサイクルの効果的な運営にも、街づくりのさらなる展開にも期待される。

安全な自転車利用が第一に大切である。観光振興のツールとしてコミュニティサイクルを活用する場合であっても、施策手段として自転車を利用するのであれば、「自転車安全利用五則」の活用等により、自転車利用ルールの周知徹底を図ることが必要である。

図2 コミュニティサイクル導入のねらい

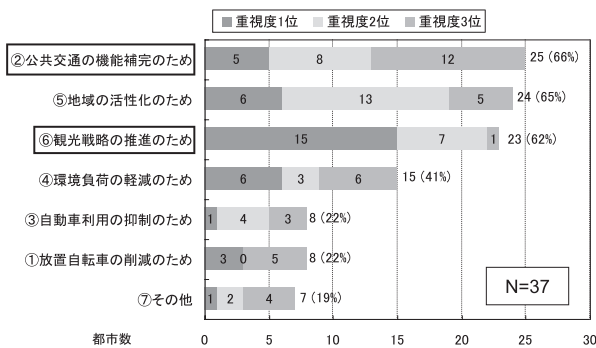
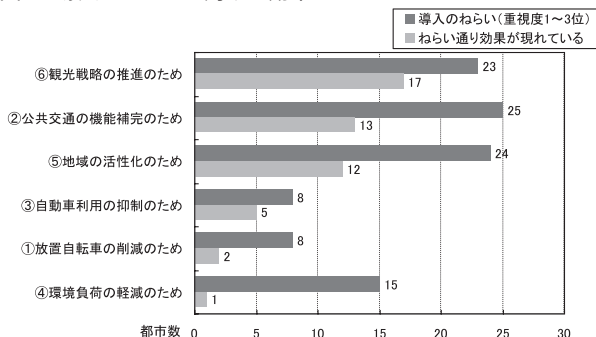


図3 導入のねらいに対する効果



最後に

コミュニティサイクルに関する情報提供を当課のホームページで実施している。本稿をお読みになり興味を持たれた方は、是非ご覧いただきたい。

<http://www.mlit.go.jp/>

[toshi/crd_gairo_tk_000015.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html)

2

日本における先進事例



2-1 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」から見てくると

金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課 小村 正隆

「まちなり」とは

金沢市では、藩政期からの城下町の形態が残るまちなかエリアにおいて、自動車ではなく徒歩や公共交通で移動できるようにすることを目指している。「まちなり」はその交通手段の一つであり、市民や来街者の気軽な足として、欧米を中心に導入が進んでいる自転車シェアリングシステムを2012（平成24）年3月24日にスタートした。（<http://www.machinori.jp/>）

実施主体は金沢市だが、運営主体は公募プロポーザルを経て（株）日本海コンサルタントとなっている。

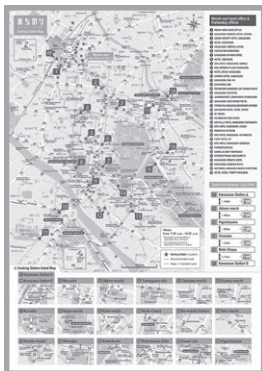
現在、貸出・返却を行う「ポート」は19か所あり、各箇所に設置している無人の路上端末機においてタッチパネルを操作し、クレジットカードに



東山ポート

より最初の登録から貸出まで最短1分で利用できるようにしている。また、まちなり事務局および市内のホテル・旅館等35軒において、現金での1日利用にも対応している。

さらに、路上端末機のタッチパネルは、日本語のほか、英語、韓国語、中国語にも対応していると同時に、同言語の案内パンフレットを作成（写真参照）しており、外国人利用者にも気軽に使用していただけるようにしている。加えて、十間町、香林坊および東山のポートには公衆無線LANを設置し、インターネットアクセス環境の向上にも寄与している。



英語版まちなりパンフレット

走るところも一緒に

まちなりを推進するにあたっては、自転車の走行空間の確保やルール遵守なども併せて実施しなければならない。安全で快適にまちなかを巡ることは難しいことである。金沢市では、2011（平成23）年3月に「まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の自転車利用シーンごとに具体的な施策を展開している。



自転車走行指導帯の整備

特に「はしる」において、幹線道路ではなく、金沢の歴史的な風情の一つでもあり、かつ市民の自転車ルートとして利用されている細街路に自転車走行指導帯（写真参照）を整備している。このことにより、歩行者の安全確保とともに、ドライバーに対しても自転車への注意喚起を促している。

またルール遵守については、まちなり自転車のハンドル中央部に簡単なルールを記載しているが、自転車ヘビーユーザーである高校生と中学生を対象に、「自転車ルール・マナー検定」を実施し、基本的に遵守すべき事項を知らせる取り組みも行っている。

単なるレンタサイクルに終わらない

まちなりは、単に自転車を利用者に貸すだけでは事業として成り立たず、運営主体が中心となって、さまざまな取り組みを行っている。

一つには、自転車後輪ドレスガードへの協賛事業者名の掲載である。広告というよりも環境に優しい取り組みに対する企業のCSRの一環として活用されている。

二つには、商店街等との連携である。まちなり自転車を商店街のサマーバーゲンのPRツールとして

使用したり、まちのりユーザーに周辺商店街の店舗で利用できるクーポンを配布するなど、双方にメリットのある取り組みを行っている。

三つには、まちのりサポーター制度で

ある。ポート周辺の町会、商店街、企業等がポートの簡単な清掃を行ったり、ボランティアでポート周辺の案内などをしたり、まちの人々がまちのりを支える仕組みを作っている。

最後に、まちのり事務局でのサービスである。コインロッカーに入らない大型の荷物預かりや、地元



老舗菓子舗とコラボしたせんべいをはじめ、Tシャツやポストカードなどのオリジナルグッズの製作・販売などを行っている。無人で利用してもらうだけでなく、有人での対応を組み合わせることで、おもてなしを具現化している。

今後に向けて

およそ2年後の2015年春、北陸新幹線が金沢まで開業し、東京から約2時間半で来ることができるようになる。これを一つのターニングポイントとして、単なる交通手段ではなく、まちと人をつなぐコミュニケーションツールとしての価値を高め、利用者、商業者、まちのいずれもが笑顔になれるような仕組みとしていきたい。

2-2 世界初 次世代コミュニティサイクル DATE BIKE

仙台コミュニティサイクル
DATE
BIKE
DATEバイク

仙台市交通政策課 岩淵 伸

仙台と自転車行政

仙台を初めて訪れた友人から、「仙台は放置自転車が少ないですね」「さすが杜^{もり}の都ですね」という言葉を頂戴することがある。何気なく住み続けている私たちにはピンとこない言葉だったが、自転車行政について少し紹介したいと思う。

本市の自転車行政は、1987年にスタートした。全国的にも稀^{まれ}であった、自転車附置義務条例を制定し民間と公の自転車駐車場整備の役割分担を明確化した。それと共に、良好な都市空間を創出するため、行政では都心に地下駐輪場を5か所整備した。

「学都仙台」といわれるように、仙台は京都について、学生が多い街でもあるため、自転車利用にとどまらずスクーターや大型バイクも学生の「足」として活躍している。そのため、地下駐輪場には、大型自動二輪まで駐輪可能な設備を設けていた。これは当時の財政制約条件の中であっても当時のスタッフの知恵と勇気をもった判断があったからこそ、ハード的な環境整備に至ったといえる。

震災と自転車

2011年3月11日、未曾^{みぞう}有の東日本大震災やその後の余震により、仙台も大きなダメージを受けた。ガソリンなどのエネルギー供給が断絶したため、徒歩に続く移動手段がバスと自転車だった。

本市の地元自転車業者の話では、店から自転車が1台も無くなる状態が3回程度続いたと聞いた。

このような自転車を使って移動する状況が公共交通が復旧するまで続いた。

社会実験から本格実施に向けて

本市では震災の半年前に、コミュニティサイクルの本格導入を確かなものとするために、1か月間の社会実験を行った。

その結果は以下のとおりで、多くの方に利用いただき、本格実施に向けた期待も高いことがわかった。

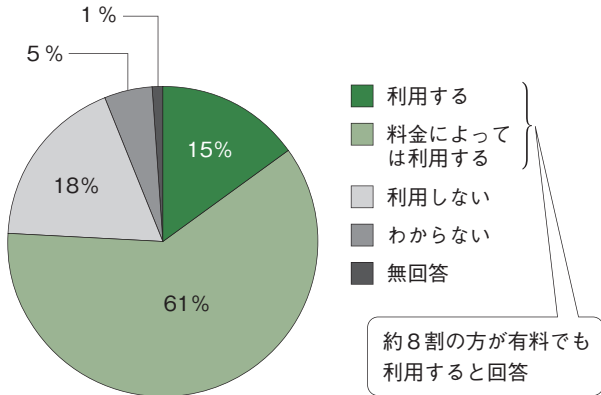


2010年社会実験の様子

2010年 社会実験の利用回数

述べ利用回数 (30日間の合計) 〈回〉	17,884
平日 (20日間)	13,115
休日 (10日間)	4,769
利用回数 (30日間の平均) 〈回/日〉	596.1
平日 (20日間)	655.8
休日 (10日間)	476.9
利用時間 (30日間の平均) 〈分/回〉	29
平日 (20日間)	27
休日 (10日間)	31
回転率 (30日間の平均) 〈回/台・日〉	5.96
平日 (20日間)	6.56
休日 (10日間)	4.77

2010年 社会実験の利用者アンケート調査



しかし、市民の利用意向は強いものの、本格実施に向けて以下の課題が残った。

- (1) 過大なイニシャルコスト
- (2) 過大なランニングコスト
- (3) 有料化した場合の低い利用率

DATE BIKE (ダテ バイク)

2012年7月に運営事業者を公募、その結果、株式会社エヌ・ティ・ティ・ドコモをパートナーとして仙台の街を共に創っていくことにした。



DATEとは、ダテ、デートなどいろいろな呼び方があるが、主なイメージは以下のとおり。

- ・仙台藩主伊達政宗をイメージ
- ・伊達に乗りこなしてほしい
- ・デート = 1日中乗れる自転車 etc.

仙台コミュニティサイクル (CC) モデル

2010年の社会実験の課題解決や、民間活力を継続的に地域で生かしていただくための、民間と行政とのパートナーシップによる、仙台コミュニティサイクルモデルとして重点的に以下の4つの項目について取り組んでいる。

- ICTの積極的な活用**
 従来型の機械式ラックを設置することなく、自転車単体でのオペレーションが可能、大幅なイニシャルコストとランニングコストの縮減
ex. 将来的な事業拡大を容易に
- 付帯事業**
 コミュニティサイクル事業に留まらず、「自転車」を切り口に様々な事業を展開
ex. 親子を対象に、自転車のルール・マナーの勉強会に盛り込む「ダテバイク キッズ・サイクル・スクール」の定期的な開催
- ALL仙台でのバックアップ**
 仙台市と地域の協働で事業を支援
ex. 伊達武蔵隊、むすび丸など共催事業、文化・スポーツ振興への貢献、商店街のプレゼント企画
- 復興支援**
 利用料金の一部を東日本大震災の被災者の支援に還元

①ICTの積極的な活用とは

- ・自転車本体に、通信機能やGPS機能を搭載。
- ・自転車本体のみで運営できるため、従来よりも、駐輪スペースがコンパクトに設置が可能。また、駐輪場の柔軟な設置・再配置が可能。従来必要であった専用の駐輪場システムが不要なため導入コストが大幅に低減可能。

	従来システム	次世代システム
電動アシスト機能	無	有
外部電源工事	必要	不要
専用の駐輪場システム	必要	不要

ダテバイクは、通信機能+GPS=遠隔操作機能付きの電動アシスト自転車であるため、携帯端末さえあれば、登録、利用開始、返却ができる、いわば次世代のコミュニティサイクルと言える。このシステムは世界中どこにもなく、世界に先駆けて仙台から発進することとなった。



加えて電動アシストであるため、高齢者や女性にもやさしい乗り物となっている。

②付帯事業

単なる自転車の貸し借り事業ではなく、「自転車」をキーワードに、DATE Kids Cycle Schoolを定期的に開催することで、参加する子どもだけではなく、保護者も一緒に学んでいる。



補助輪ははずしとルールとマナーを学ぶ むすび丸もダテバイクに乗って安全運転

③ALL仙台でのバックアップ

企業単独では取り組むことが難しい事業を行政がさまざまな面からサポートしている。



くの一と与六を先頭に地域の魅力再発見のためのツアーに出発

例) 地域の魅力再発見のため伊達武将隊との連携

④復興支援

仮設住宅入居者の方を対象に、最初の60分を無料とするサービスを開始し、通院や買い物の足に使っていただくことにした。



奥山仙台市長も一緒に街を巡り自ら利用を呼びかけた

まちづくりとDATE BIKEの融合

DATE BIKEはインシャルコストが縮減でき、事業運営者と協力する側の街（企業・商店街）の双方が利益を得られるwin-winの関係性を秘めた街の一つのツールである。これをどう活用していくか、そ

れはわれわれ自治体職員が一丸となって、知恵を出し、汗を掻き、組織の垣根を越えて取り組む事業であると考えている。皆さんの街でも導入を考えてみてはいかがでしょうか。

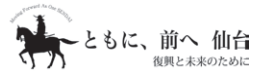
新たな街づくりのヒントになることは確かだ。

最後に

東日本大震災においては、全国の皆さんにご支援をいただき、いまだ数多くの自治体の職員の派遣をいただきながら復興に取り組んでいる。東北の中核である仙台は、他の被災地よりも一日も早く復興することが命題であり、それが支援いただいている全国の自治体の皆さんへの恩返しと思っている。

仙台は七夕などイベントも盛りだくさんだ。ご存じのとおり、牛タン、冷やし中華など「食」も充実している。東京から、新幹線はやぶさ、はやて、こまちだと、約90分で仙台だ。

ぜひ、仙台へ、『おもてなしの心』でお待ちしている。



3

海外の特徴的な事例



3-1 ロンドンのコミュニティサイクルシステム

(財)自治体国際化協会元業務部企画調整課主査 濱田 啓介 (さいたま市派遣)

ロンドンのコミュニティサイクルシステム “Barclays Cycle Hire”

ロンドンのコミュニティサイクルシステムBarclays Cycle Hireは2010年7月にサービスを開始している。ロンドンのあちこちで目にする青い自転車はBarclays Cycle Hireの貸し出し用自転車である。市街中心部44km²に315か所の自転車貸し出しポートと5,000台の自転車を整備してスタートしたロンドンのコミュニティサイクルシステムは、事業開始から2年の間に継続的に拡大を続け、現在で



Barclays Cycle Hireイメージ (BCHホームページ)

は65km²に570か所の自転車貸し出しポートと8,000台の自転車を用意してロンドン市民とロンドンを訪れる人々にサイクルシェアリングのサービスを提供している。サービスの登録会員数はロンドン市民18万人、利用回数はこれまでに2,000万回を超え、通勤・通学やレジャーなど日々の交通手段としてBarclays Cycle Hireは利用されている。

新しい都市交通としてのサイクルシェアリング

ロンドン市街の都市交通はロンドン地下鉄TubeやロンドンバスDouble Decker、ロンドンタクシーBlack Cabなどの公共交通で有名である。そしてこれら充実した都市交通がもたらす交通渋滞や環境への負荷、市民の健康への影響はここロンドンでも

切実な課題である。この課題に対してロンドン市長 (Mayor of London) Boris Johnsonは交通政策マニフェスト London's Cycling Revolutionを策定し、2025年までにロンドンの都市交通における自転車の利用を2001年度比で400%とする目標を掲げた。市民の生活に自転車を取り入れることによって、都市環境の改善と市民の健康の増進を図るものである。Barclays Cycle Hireはこのマニフェストの旗艦政策としてロンドンに導入された新しい都市交通である。事業はロンドン交通局 (Transport for London、TfL) に所管され、名実ともにロンドンの公共交通として Barclays Cycle Hireは運営されている。

手軽に利用できるコミュニティサイクル

実際に Barclays Cycle Hire を利用してみるとそのサービス利用の手軽さはとても印象的である。Barclays Cycle Hireのサービスは24時間365日無休で提供され、利用手続きはドッキング・ステーションと呼ばれる無人の自転車貸し出しポートで行われる。サービス料金は自転車のレンタル利用権であるレンタル料金と自転車利用時間に伴って加算される利用料金から精算され、支払いはクレジットカードまたはデビットカードを使用する。事前に会員登録をしなくてもサービスを利用することが可能であり、クレジットカードを用意するだけでその場限りで自転車のレンタルができる手軽さはとても魅力的である。ドッキング・ステーションの操作パネルは日本語を含む18の多言語に対応し、Barclays Cycle Hireはロンドンを訪れる旅行者にもサービスの利用を大いにアピールする。TfLによって毎月公表される統計資料によればサービス登録会員以外の一般利用者による利用は全体の30%を占めるという。



300mごとに配置されるドッキング・ステーション

自転車のレンタル利用権であるレンタル料金は24時間2ポンド、7日間10ポンド、サービス登録会員は割引となる1年のレンタル利用権を90ポンドで購入することができる。なお、ロンドンバスの1回の乗降料金は現金支払の場合で2.4ポンドである。自転車走行時間に伴う利用料金は最初の30分までが無料、

その後30分ごとに加算されることになるが、レンタル利用権の期限内は何度も自転車のレンタルが可能であるので、利用者は30分以内の走行で自転車を返却することで利用料金の追加を受けることなく何度も自転車を乗り降りすることができる。自転車の返却手続きはドッキング・ステーションのサイクルポートに自転車を固定するだけであり、好きな場所で自転車を借りて好きな場所で返すという軽快なコミュニティサイクルシステムのサービスを Barclays Cycle Hireは570か所のドッキング・ステーションで実現している。

サービスの拡充によりさらなる利用を

事業の中間報告である利用者調査によれば、Barclays Cycle Hire登録会員の利用の46%は通勤を目的とすることが示されている。また、Barclays Cycle Hireのサービス利用をきっかけに自転車を購入し、日々の生活に自転車を取り入れるロンドン市民が増えていることも利用者調査はあわせて報告する。これらの調査結果からは、市民の生活における自転車利用の促進という Barclays Cycle Hireのコンセプトが効果を上げていることが窺える。TfLはサービスの拡充にますます力を入れ、現在 Barclays Cycle Hireは2013年12月に予定される southwest Londonでのサービス開始に向けて、さらなる事業拡大を継続中である。

一方で、570か所のドッキング・ステーションと8,000台の自転車という規模で運営される Barclays Cycle Hireにかかる費用は、これまでの設備投資費及び運営費を合わせて総額1億4千万ポンドといわれており、18万人の登録会員を有する Barclays Cycle Hireであっても採算の見通しは今のところ不明瞭であるとされている。30分の無料利用時間と以降加算される利用料金の仕組みは自転車の共有を実現する反面、93%の利用が無料時間内という結果を導くことになっている。事業拡大には巨額の費用が必要であり、事業収入をレンタル料金だけに頼らざるを得ない Barclays Cycle Hireは、2013年1月からレンタル料金の値上げを実施している。レンタル料金はそれぞれ以前の2倍の価格に改訂され、これによる収入増は年間600万ポンドの額が見込まれている。

事業開始以降初めてとなるレンタル料金の値上げは、実質として Barclays Cycle Hireの事業の見直し

を意味するものである。今のところ大幅なサービス利用減など目立つ影響は出ていないが、料金値上げによる収入は事業拡大の費用となることが予定されているところ、その事業拡大がどれだけ新たなサービス利用に結びつくことができるかが注目される。

事業拡大の計画では200か所のドッキング・ステーションの増設と2,000台の自転車の投入が予定されており、サービス環境を充実させることによって、新たなエリアでの事業開始による新規利用者の開拓とあわせてサービス利用の一層の増加が期待されている。

3-2 ドイツ；国家レベルでの自転車施策への取り組み

(財)自治体国際化協会ロンドン事務所 山口 敦子 (佐賀県派遣)

2013年1月、ドイツ連邦政府(注1)が発表した「全国自転車計画2020年」が実施開始された。この計画は、2002年ドイツで初めて定められた「全国自転車計画：Nationaler Radverkehrsplan, NRVP」を引き継ぐかたちで発表されたものである。自転車活用先進国と言われるドイツでの取り組みを報告する。

歴史的背景

ドイツでは戦後復興期であった1950～60年代に、モータリゼーションも急速に発展した。

しかし、時間の経過とともに住環境の向上が求められるようになり、騒音・振動の解消、環境負荷の軽減、健康増進への寄与など自転車利用がもたらすプラスの側面が注目されるようになってきた。

また、自由な移動の保証という理念が基盤にあるヨーロッパにおいては、車以外の移動の選択肢も必須といえる。欧州連合(EU)では「CIVITAS (City ViTality Sustainability)」と呼ばれる持続可能なエネルギーと都市交通の実現を目的とする政策プログラムが2002年から開始された。このプログラムでは、革新的な取り組みを行う都市に対して補助金を支給する取り組みなどが展開された。

ドイツ初、国家レベルの計画

「全国自転車計画」

以上のような周辺環境に後押しされ、2002年、ドイツで初めて自転車利用促進戦略の実施を目的とした国家レベルでの計画が策定された。

第1章「目的と指針」では、連邦政府の役割は憲法の範囲内で利用促進に貢献することとし、活動主体は州政府や地方自治体であることが明記されている。また、州政府や地方自治体に自転車利用促進に

努め、その目標を定めることを期待すると明記されている。

このほか、連邦道路における自転車道路の建設・整備(注2)や自治体の交通インフラ向上のための資金融資制度(注3)(第7章)、自転車に関する研究活動に対しての助成(第10章)などについて規定している。

また地方自治体の取り組みを支援するため「自転車施策アカデミー」が2007年にこの計画に基づき設立された。このアカデミーは連邦政府の交通・建設・都市問題省の補助金を受けドイツ都市研究所が運営している。なお、地方自治体の代表組織(ドイツ都市会議、ドイツ市町村連盟、ドイツ郡会議)(注4)もこのアカデミーを後援している。このアカデミーは定期的に全国会議を開催しており、会議では自治体間の自転車施策や関連事業実施のためのネットワーク作りと情報交換、先進事例の共有などを目的とするとともに、連邦政府等に地方自治体の立場を明らかにする役割も果たすなど、自転車施策の実施主体である地方自治体からも非常に高い評価を受けている。

ドイツにおける取り組みは、連邦政府レベル、州レベル、地方自治体レベルにおいて役割を明確にし、相互に連携しながら取り組みを推進しているといえる。

地方自治体での取り組み

ドイツ国内でも最も人口の多い州であるノルトライン・ヴェストファーレン州は自転車利用促進が特に進んでいると言われている。その州都デュッセルドルフ市(人口60万人)は、自転車利用を交通システム全体の中に組み込み、各交通手段間の垣根をできるだけなくし自家用車なしでも容易な移動を可能

とするような新しい取り組みを2012年3月から導入している。

これは、電車・バス・路面電車などの公共交通機関を運営する市営交通事業社が、民間の自転車レンタル業者およびカー・クラブ(注5)業者と連携することで実現した。具体的には公共交通機関の定期券の購入者のうちカー・クラブ加入登録者にICチップ内蔵の公共交通機関定期券を発行することで、公共交通機関利用だけではなく、利用時間の制約はあるものの自動車や自転車のレンタルサービスを事前予約なしに利用することを可能とするものである。

これは、民間業者の協力を得ながら既存のシステムをうまく取り込み、各サービスを連結させ面的な広がりをもたせることで、利便性と選択肢を拡大し市民の移動の自由を拡大させることで住民サービスの拡充を図っている。また、このシステムは参加するための経済的インセンティブが構築されている。例えば、1か月の定期券を購入しサービスに登録すると、本人プラス大人1人子ども3人まで週末の公共交通機関の無料利用が可能になる。このことにより、週末の家族での外出において公共交通機関や自転車利用の促進につながっている。

「全国自転車計画2020年」

先の計画により、連邦政府、州および地方自治体

における自転車政策の強化につながったとの評価の上に立ち、2013年1月からは新計画に基づき自転車利用のさらなる促進が図られている。

この新しい計画の中では具体的な数値目標が設定されており、全ての移動における自転車利用率を15%に向上させるとしている。また、各自治体を自転車利用率に応じて、初級、中級、上級の3つにカテゴリー分けし、「初級自治体」向けに連邦政府は自転車施策推進に役立つ自転車道路や施設整備に役立つ情報を提供するとしている。

ドイツ国内では、新計画において利用率の向上を目標としながらも連邦政府の予算措置が現状維持に徹していることに対しては批判が上がっている。

しかしながら、国家レベルでの計画を策定することで目指すべき目標を共有し、役割分担を明確にししながら各行政レベルで相互に補完しつつ、国家として取り組みを進めているドイツの動向は、今後も継続的な注目に値する。

(注1) 行政システム詳細：<http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/series/pdf/j39.pdf>

(注2) 2012年度における連邦政府予算は1億ユーロにのぼり、対前年度比100%増となっている。

(注3) 年間予算約16.8億ユーロ。

(注4) 日本における地方6団体のような組織。

(注5) 会員制の短時間から利用できるレンタカーシステム。

3-3 オランダにおける自転車利用の現状

(財)自治体国際化協会ロンドン事務所所長補佐 細越 俊矢 (宮城県派遣)

自転車王国として有名なオランダ。その自転車利用促進の現状、課題と、公共交通機関と連動している自転車レンタルシステム「OV-fiets」(注1)を紹介する。

自転車利用の状況

以下の表(注2)は、自転車利用に係る指標について日本と比較したもののだが、オランダでは国民1人1台以上自転車を持っていて、4人に1人が通勤、買い物、旅行等に自転車を使っており、自転車が日常生活に定着していることがわかる。この数字は他の先進国と比べても群を抜いている。

	自転車保有率 (対人口比)	自転車分担率 (徒歩含め全ての 交通手段における)	人口 (単位：千人)
オランダ	1.11	27%	16,613
日本	0.55	15.7%	126,536

自転車利用が進んだ背景

オランダで自転車利用率が高い背景としては、以下のものが挙げられる。

- 平坦な地形、年間通して比較的温暖かつ降水量が少ない気候条件等、自転車を利用しやすい条件が整っている。
- 国土の約1/4が海面下であり、地球温暖化による

影響を受けやすい土地柄であるため、環境に対する意識が高い。

- ・国、自治体が自転車利用促進のためのさまざまな政策を積極的に行ってきた。

自転車利用促進政策の流れ

1991年に国が主導して「Bicycle Master Plan」(注3)を策定し、総合的な自転車政策を展開してきたが、自転車利用促進を統一的に展開することは難しく、2000年からは再び自治体主導での政策推進に転換している。以降、北ブラバント州が2009年に2020年までの自転車利用促進計画「Cycling in the next gear」(注4)を策定するなど、州や基礎自治体が独自の自転車利用促進計画を策定している。

自転車政策の分権化とともに、知識・情報面の役割も外郭団体に分散化した。自転車協議会(Fietsberaad)は、交通・公共事業・水管理省の外郭団体として2001年に発足し、各自治体の自転車政策に係る協議や利用促進のための普及啓発活動を行っているほか、2008年に設置された国際部門では、海外に向けてオランダの先進的な自転車政策等を発信している。

駐輪スペース不足の問題

各種政策により順調に自転車利用者が増加している反面、駐輪スペースの確保が大きな問題となっている。駐輪スペースが不足しているため、街中



路肩に放置されている自転車

に自転車が無秩序に停められている。アムステルダムでは、現在約20万台分の駐輪スペースがあるが、今後も利用者の増加が見込まれることから、2020年までに38,000台分の駐輪施設を新たに設けることとしている。その他の自治体も同様の問題を抱えており、デン・ハーグでは2020

年までに11,400台分、ロッテルダムでは2013年までに7,000台分、ユトレヒトでは2015年までに23,000台分の駐輪スペースが、それぞれの中央駅周辺に必要と試



アムステルダム・セントラル駅近くの巨大駐輪場「バイシクル・タワー」

算されている(注5)。

鉄道と連動した自転車レンタルシステム「OV-fiets」

自転車レンタルシステムは世界の多くの都市で導入されているが、オランダでも、公共交通機関周辺のアクセス改善のために、自転車レンタルシ



無人貸出設備の一例

ステム「OV-fiets」が導入されている。運営主体はオランダ鉄道会社(国の出資有)で、国内の主要な鉄道駅等およそ240か所に無人もしくは有人の貸出設備が設置されており、駅から目的地等への移動手段として日常的に利用されている。概要は次のとおり。

- ・現在の会員数は10万人以上、利用者の90%は鉄道定期券保持者。
- ・年会費10ユーロ、貸出1回3.15ユーロで、24時間利用可。
- ・主要駅の無人貸出設備は24時間年中無休営業。
- ・会員申し込み(要パスポートコピー)をして会員パス「OV-fiets pas」を入手する。
- ・貸出設備でパスをスキャンし、番号キーが貸与される(事前予約不要)。
- ・1つの会員パスで同時に2台まで貸出可。
- ・料金は口座引落のため、利用にはオランダの銀行口座を持っていることが必要。
- ・貸出から24時間以上で自動的に3.15ユーロが加算され、72時間以上経過すると、1日ごとに5ユーロの追加料金が科せられる。
- ・自転車を盗まれた場合は45ユーロ、自転車と鍵の両方を盗まれた場合は250ユーロの制裁金が科せられる。
- ・主要駅では50km走行可の電気スクーターを3時間7.50ユーロ、24時間15ユーロで貸し出している。
- ・アムステルダムでは、全ての鉄道駅に貸出設備がある。
- ・今後は、鉄道駅以外にも、市街地やバスターミナルにも貸出設備が設置される予定。

【主な参考資料】

- ①Cycling in the Netherlands、オランダ自転車協議会、2009
- ②オランダ自転車協議会ウェブサイト：
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en>

- ③自転車産業資料、(社)自転車協会、2010
- ④全国都市交通特性調査資料、国土交通省、2005
- ⑤自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書(参考資料編)、内閣府、2011

(注1) OV-fietsの語源は、OVはOpenbaar Vervoerの略で公共交通、fietsは自転車の意味。

(注2) オランダの自転車保有率・自転車分担率は参考資料①、日本の自転車保有率は資料③、自転車分担率は資料④、人口は国連「世界の人口推計(2011年度版)」をそれぞれ参照し作成。

(注3) 1988年に策定された第2次交通構造計画を受け、1991

年に自転車利用の国家戦略として策定し、(1)自動車から自転車への転換、(2)自動車から自転車+公共交通への転換、(3)自転車利用者の安全、(4)駐輪場の整備及び自転車の盗難防止等の目標を掲げ、自転車政策を総合的に展開した。

(注4) (参考) 北ブラバント州ウェブサイト：
<https://www.brabant.nl/subsites/english/portfolio/traffic-and-transportation/cycling.aspx>

(注5) (参考) 各自治体の人口規模：デン・ハーグ475,904人(2008)、ロッテルダム588,718人(2006)、ユトレヒト316,277人(2012)(各公式ウェブサイト掲載の統計資料参照)

3-4 パリ市の貸自転車サービス「ヴェリブ(Vélib')」

(財)自治体国際化協会元パリ事務所所長補佐 小林 晶子(東京都派遣)

自動車での移動を減らし大気汚染を軽減することを目的とし、パリ市が2007年7月15日にスタートさせたセルフサービスの貸自転車サービス「ヴェリブ」(注1)は、導入から5年が経過した。

当初パリ市内に限定されていたこのサービスは、2009年に近隣の30自治体まで拡大、利用件数は2011年6月に1億件を突破した。

現在フランスでは、30以上の都市で同様のサービスが導入されており、そのきっかけとなったと言われているのがこのヴェリブである。

ヴェリブは、借りたステーションに返す必要がないことと、携帯電話のアプリケーションを用いて近隣のステーションや利用可能な自転車の台数等の検索が可能であることが、利用しやすいのポイントである。

ここでは、スタートから5年を経過した現在のヴェリブについて、課題を含め報告したい。

サービスの概要

(1) 運営方法について

パリ市が大手広告代理店JC Decaux社(ジェー・シー・ドゥコー)に10年契約で事業を委託、同社の子会社であるSomupi社(ソムピ)が実際のサービスを運営している。

パリ市はソムピ社から、利用者の登録料を収入として受け取るとともに一定額の営業利益の還元を得ている。

ソムピ社は、ヴェリブの運営とセットで市内における広告パネルの設置および管理業務を受託、ヴェ

リブを運営するための経費は、広告パネルの貸し出しによって得られる収入により賄われている。

(2) 利用料金システムについて

料金は、登録基本料と利用時間の実績に応じた利用料からなる。

登録基本料は利用期間により分けられ、1日では1.7ユーロ、1週間では8ユーロ、1年間の登録については、29ユーロの登録料で最初の30分が無料になるもの、または、39ユーロで最初の45分が無料となるものの2種類のメニューが選べる他、若者向けの割引料金も用意されている。

利用料金は利用時間に応じて加算され、最初の30分を経過してから60分までの料金は1ユーロ、90分までは2ユーロ、90分を経過した後は30分ごとに4ユーロが加算される。

(3) 設備と利用方法

2011年6月現在、サービス提供地域内の1,800件のステーションに、20,000を超える台数のヴェリブが整備され、1つのステーションには、利用登録や貸し借りの手続きを行うためのボルスと呼ばれる装置と、ヴェリブの駐輪機が備えられている。

1日および1週間の短期利用であれば、ステーション備え付けのボルスで利用登録の手続き可能である。

1年間の利用登録については、インターネット等で事前登録をした後、郵送または、市内にある



ヴェリブのステーション。右に見えるのがボルス

引き渡し場所に出向いて利用カードを受け取る。

利用実績について

パリ市によると、年間登録者数等の実績は以下のとおりである。

- 利用登録者数（年間契約者）：245,000人、短期利用登録件数：180万件以上
- 年間利用件数：3,500万件
- 1日当たりの平均利用件数：11万件、最大件数は144,189件（2012年9月）
- 利用者で最も多い年齢層は26～35歳で、割合は38%

サービス導入の効果と課題

パリ市が作成した報告書によると、パリ市内の移動手段のうち自転車による移動の割合は0.9%から1.6%へと、2001年に比べて2倍近くにまで増えた。一方で自動車利用の割合は2001年の43.9%から2011年は37.8%に減っている。移動量の絶対数が増えていることから、この数字をもって自動車の台数が減ったと推測するのは難しいが、自動車から自動車以外の交通手段の利用へと市民の意識がシフトしていることは言えるだろう。

自転車利用を促進するためにパリ市は、2001年からの10年間で398.7kmの自転車道路を整備、うち255.5kmはヴェリブ導入後に整備されたものである



車道と歩道の間を整備された自転車専用道路

(注2)。2011年末の市内の自転車専用道路の総延長は654.8km、市は最終的に700kmの整備を目標にしている。

心配されていた安全面については、ヴェリブが関係する事故は2011年に155件発生、うち重傷事故は9件、死亡事故は0件であった。

委託業者に対する評価

委託業者については、契約上明記されているヴェリブの台数に比べ実際に配備されている台数が足りないこと、自転車の移動が一部のステーション間に偏っていることから自転車が1台もないステーションがあり、利用したい時に利用できない状況が発生しているなどの問題が指摘されている。



場所によってはヴェリブが全て出払っているステーションも

パリ市は、地理的な問題に起因する配備台数の偏りを改善するため、坂道の上にあるステーションへヴェリブを返却した際に15分間無料で利用できる特典がもらえる「ヴェリブ・ボーナス・プラス（Vélib' Bonus +）」制度を導入するなどの対策を講じている。

これからのヴェリブ

パリ市は、ヴェリブの破損や盗難などの軽犯罪を犯した若者に、罰としてヴェリブを修理するなどの労働を課すことで社会復帰を促す取り組みを予定するなど、交通や環境政策だけにとどまらない、ヴェリブの多面的な活用が始まりつつある。

今後のさらなるヴェリブの利用拡大に注目したい。

(注1)「ヴェリブ（Vélib'）」の名前は、フランス語の自転車「Vélo」と自由「Liberté」を合せた造語である。

・ヴェリブ導入時のレポート（クエアパリ事務所）

<http://www.clairparis.org/ja/news/2007/72-070808-01.html>

・導入1年後のレポート（クエアパリ事務所）

<http://www.clairparis.org/ja/news/2008/96-080718-01.html>

(注2) この255.5kmのうち201.3kmは、2009年から2010年に、Zone30（自動車の走行を時速30kmに制限している地域）内での自転車の対面通行を可能にしたことによって距離数が増えたもの。

3-5 イベントと都市計画からみた自転車政策（オーストラリア）

（財）自治体国際化協会シドニー事務所所長補佐 奥野 公彦（和歌山県和歌山市派遣）

自転車のイベントが盛りだくさん

オーストラリアの玄関口シドニーやその属する

ニューサウスウェールズ（NSW）州内では、自転車のイベントが実にたくさん催されている。そして、数あるイベントの中でも特に中心的なイベントとし

て、『NSWバイクウィーク』があげられる。1995年に始まったこのイベントは毎年開催されており、2012年は、9月15日から23日までの9日間開催され、街中や公共交通機関の広告などに『Bike Week』



Batemans Bay Public School Bicycle Ride (Photo : How to prepare a NSW Bike Week Event 2011より)

の宣伝が掲げられていた。その目的は、健康・簡単・低コスト・環境にやさしいサイクリングを促進することである。NSW州交通局がスポンサーとなり、NSW州内の50か所以上で実施される自転車イベントをサポートし、バイクライド、ファミリー・ファン・デー、自転車の展示会、自転車の安全教室等の催しが行われ、自転車の利用促進を図っている。このイベントには、1万人以上が参加し、上記の目的以外にも、歩行者や他の自転車、その他の車両等に対する自転車の責任を学ぶことの重要性がアピールされていた。

いろいろな人が参加できる自転車イベント

シドニー市の北部に位置するマンリー市では、2011年9月にユニークな自転車イベント『マンリー・レトロ・ライド』が開催され、レトロな服装にドレスアップした人たちが、ビンテージ物のクラシック自転車に乗ったり、^{おのおの}各々の自転車で参加し、決められたコースを自転車で走りゴール地点へ向かった。ゴールの後はバーベキューを楽しみながら、自転車話に花を咲かせていた。このイベントは州政府やマンリー市、民間団体が協力して行っている。

また、Bike Week以外にも、NSW州内では、ロードバイクからマウンテンバイク、アマチュアからプロまでさまざまな人が参加できる自転車レースが頻繁に行われている。中には1週間かけて幾つかの町を回る自転車レースやチャリティーを目的としたものもある。このようなイベントの開催情報は、州政府のBicycle information NSWや民間の自転車関係団体Sydney CyclistやBicycle NSW等のWebページでも紹介されており、オンラインサイトを通じて多くの人に興味を持ってもらえるように工夫されている。

都市計画の中での自転車関連整備

各州が定める長期交通マスタープランの中に必ず

自転車に関する町づくりについて記載されている。NSW州の長期交通マスタープランでは、Cyclingの章が設けられており、自転車に関するインフラ整備（自転車専用道路、自転車駐輪設備の整備、自転車と他の交通機関とのインターチェンジの整備等）や自転車道路や推奨道路の情報提供等、自転車の利便性を高め利用促進を図るための計画が多く見られる。

長期交通マスタープランをさらに具体的に示したものの一つにNSW自転車ガイドラインがある。この中では、例えば、自転車専用道路の整備手法、その



シドニー近郊のリバプール駅構内の自転車ロッカー (Photo : RTA)

レイアウトや自転車用の標識の設置の仕方についてまで細かく示されている。また、自転車の利用をレジャーとしてだけでなく、通勤や通学等に利用しやすくするために電車の駅に駐輪場ならぬ自転車ロッカーが設置されている例（NSW州リバプール駅）や、バイク・アンド・ライドでバス停の前に自転車駐輪用設備を設置して、バスと自転車の併用を促す政策を実施している例（パース市）などもある。ブリスベンやメルボルンの市内中心部では貸自転車の政策も充実している。

自転車は一般車両と同じ

自転車は一般の車両と同じ扱いとされていることから、基本的に、自転車道路が整備されていないところについては、道路を走ることになる。オーストラリアのハイウェイを自動車で走行していると、車線の左端レーンを自転車ですべて走っている光景をよく見かける。時速110kmで走っている車の横を自転車は走っている。危険を伴うこともあるので、特に都市部のハイウェイや主要道路では自転車の通行を禁止しているところも多い。当然、自転車の走行できるルートを把握することは重要になってくる。そこで、NSW州の場合、自転車の通行可能な道路を地図上に示し情報提供を行っている。最近では、パソコンやスマートフォンで手軽に確認できるようにして、自転車の安全なルートを示し利用を促している。

CyclewayFinder

Learn about existing cycle infrastructure across NSW on your desktop and now on your mobile device

Now with 30,405 segments of cycleway data!

NSW州が提供する自転車道路検索サイト

もちろん、安全なルートの情報だけではなく、安全に自転車を利用するためのルールや、時には罰則が科せられることがあることも周知されており、また、自転車専用道路の敷設にあたっては、安全面を考慮した細かな計画が施されている。自転車用の標識も多岐にわたっており、街中で標識を容易に見つけることができる。

おわりに

オーストラリアでは、州政府が長期計画の中に自

転車政策の目標を掲げ、カウンスル（市町村）や民間の自転車関係団体と連携して自転車政策が進められている。関係機関が連携しながら、自転車利用者の安全対策を周知し、交通機関の一つとしての利用促進や環境への配慮、健康増進等住民へのさまざまな利点があることを広めている。また、イベント等を通じてレジャーとしても楽しめる自転車を、さまざまな方法でPRしており、今後もさらに自転車人口が増えていくことが期待される。

3-6 韓国の自転車利用活性化の取り組みについて

（財）自治体国際化協会ソウル事務所所長補佐 宮下 豊大（愛媛県派遣）

韓国では、通勤時間帯に自転車で通勤する人々を見かけることはほとんどない。自転車といえば、スポーツや趣味で使用するものだという考えが一般的であり、交通手段として定着しているとはいえない。

そのような中、2010年に李明博政権が国家自転車道路基本計画を策定した。また、大田広域市では、自転車活性化施策として市民公共自転車の運用を行っている。そこで、国家レベル・自治体レベルの自転車振興の取り組みについて見ていくこととする。

国家自転車道路基本計画とは

李明博政権は、グリーン成長戦略の一環として自転車の積極的な活用を目的とし、2010年に国家自転車道路構築計画と自転車利用施設の設置および管理指針を中心とする「国家自転車道路基本計画」を策定した。

国家自転車道路は、韓国全土を窓枠のような四角状に連結する「全国循環網」と格子状に縦と横にそれぞれ3つの道を作る「内陸連結網」に区分し構築される。

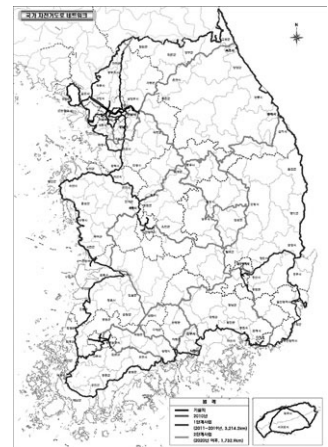
全国循環網は既存の道路を最大限に活用しながら、その他の開発事業に含まれる区間を除く2,175 kmの区間を1兆205億ウォンの予算を投入して2010年から2019年まで、10年かけて構築し、内陸連結網は自転車利用の需要増加や社会・経済的要件によって事業時期を調整して推進される。

この計画は、各自治体の自転車道路の計画を勘案

し、近隣自治体との連結を図ること等を目的としている。具体的には、国家自転車道路—広域自転車道路—自治体自転車道路を体系的に整理して、総合的管理を図るための中・長期的計画である

この計画により全国が自転車道路を通して、ネットワークで結ばれるようになる。

また、自転車利用活性化のための自転車利用施設設置および管理指針を改善し、自転車を利用しやすくするための環境整備を行った。具体的には、自転車道路の幅が狭く、自転車利用環境が劣悪だという指摘があったため、既存1.1mの道路幅を1.5m（やむを得ない場合は1.2m）に拡大すること、自転車利用者の安全を確保するために一般道路と自転車道路の間に0.2～1mの分離空間を確保することが挙げられる。



国家自転車道路計画路線

韓国の自転車利用者・自転車道路の現状

全国を自転車道路でつなぎ、自転車利用を活性化させるという壮大な計画が進行中であるが、現在では自転車道路に見合うほど自転車利用者が多いとはいえない状況である。

日本の(社)自転車協会の資料によると、2008年時点で日本での自転車保有台数が約6,900万台といわれているが、韓国統計庁の資料によると、2011年時点で韓国では約620万台となっている。つまり、日本は2人に1人以上の割合で自転車を所持しているが、韓国では10人に1人程度しか所持していないことになる。

さらに、韓国安全行政部によると、現在全国に配置されている自転車道路総延長は、2011年には15,308kmとなっている。(自転車専用道路、自転車歩行者兼用道路、自転車・車両専用道路の合計) 2009年には11,387kmであったことから年々急激に伸びていることがわかる。

自転車道路整備は進んでいるが、自転車利用者はまだ少なく、自転車利用活性化のためには利用者増加の取り組みが必要といえる。

大田広域市の市民公共自転車「タシュー」 ～自治体の自転車利用活性化の取り組みについて～

札幌市と姉妹都市提携を結んでいる大田広域市は、人口約152万人の韓国第5の都市である。この大田広域市では、市から委託を受けた大田広域市施設管理公団が、市民公共自転車「タシュー」という無人自転車貸与システムの管理・運営を行っている。タシューとは、韓国語の「乗る」という言葉を地域の方言で表した言葉で「乗ってください」の意味を持つ。

タシューは、試験運用期間を経て2012年7月1日から本格的に運用が開始された。無人貸与場所には、自転車、自転車設置台、キオスク(無人情報端末システム)が設置され、この3つがそろっている場所をステーションと呼んでいる。

利用形態は、1年会員(3万ウォン)、30日会員(5,000ウォン)、7日会員(2,000ウォン)、1回利用(500ウォン)に分類される。利用できるのは韓国の携帯電話を契約し、個人が特定できる場合のみである。つまり、携帯電話を契約している韓国人及び韓国に居住している外国人は対象になるが、旅行等で訪問した外国人は利用できない仕組みとなっている。

2012年7月1日～12月31日までの利用件数は、312,040件に上り、一日平均1,696台、一日最高では2,500台を貸し出した。また、2013年1月時点で会員

数は13,410名で、自転車台数は1,172台、自転車レンタルは107か所で行っており、現在も拡大している。

大田広域市施設管理公団が行った市内アンケート調査では、余暇目的が53%、他交通機関からの乗継が20%、短距離移動の交通手段が14%、その他13%であった。他の交通機関の代替交通手段として使用されているケースがあること等から、都市交通の新形態として一定の効果を上げているといえる。

さらに、自転車利用者を活性化させるための特徴的な取り組みをいくつか行っている。まず、市内に自転車専用道路を作り、手軽に自転車に乗れる環境作りを行っている。例えば、市内を流れる3つの河川の両側に自転車道路を整備したり、市街地の自転車道路の整備を進めている。二つ目は、タシューを利用する大田広域市民には、特別に作った保険制度が適用され、事故が起こった場合に、補償の対象となる。三つ目は、自転車利用を促進するため、利用料を安く抑えるマイレージ制度を作った。このマイレージ制度は、会員になれば、会員に対して、1回300ウォン、年間最大25,000ウォンのマイレージが貯まる制度である。30,000ウォンの年間会員であれば、マイレージを貯めることで一年間5,000ウォンで利用できることになる。

このように、大田広域市では、自転車利用を活性化させ、自転車都市として、より快適に自転車を利用できる環境整備を進めている。



ステーションの様子

現在、韓国では、大田広域市と同様のシステムを運用している自治体が複数あり、増加傾向にある。タシューのようなシステムを活用することで、自転車に馴染みのない住民に関心を持ってもらうことは、自転車利用者を増やすための効果的な方法といえる。

今後の展開

韓国では、交通手段として自転車がまだ定着していないため、さまざまなことを試している段階であるといえる。国家レベルでは国家自転車道路を作っているところであるが、実際利用者を増やすためには、個々の自治体のさらなる取り組みが必要といえる。