

第2章 自転車を取り巻く環境の変化

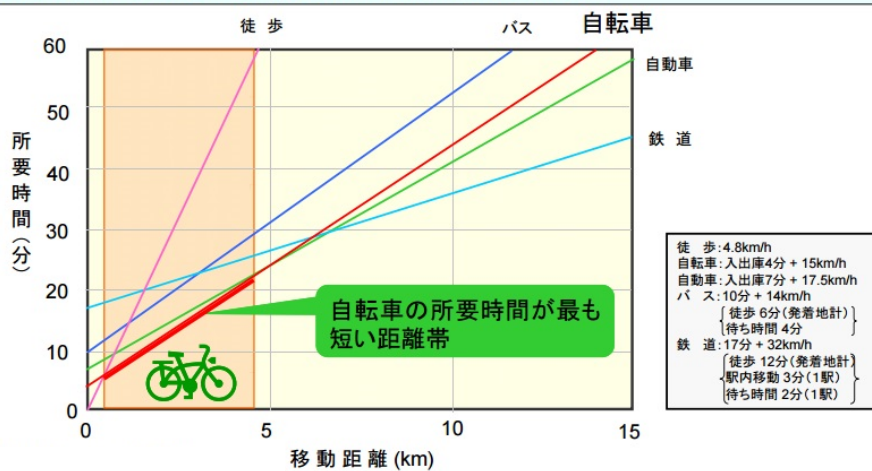
2-1 自転車の特性

自転車を生活に取り入れることで健康、経済、環境など様々な利益をもたらすとともに、私たちの日常生活における課題の解決の一助となることが期待されています。本計画では自転車をもつ様々な特性やメリットについて以下のようにまとめました。

特性1 5km程度の近距離移動に最適

自転車は5km程度の近距離の移動においては、他の交通手段よりも移動時間が短く、主に都市内交通として最も効率的な移動手段とされています。本市は、市街地が平坦でおおむね半径5kmの円内に収まる規模であることから、市街地部での近距離移動は自転車利用が適していると言えます。

- 自転車は5km程度の短距離の移動においては、他の交通手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である



出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

特性2 健康に良く心身のリフレッシュに最適

自転車を活用することで、日常生活の中で無理せずに運動することができます。特に日々の移動を自家用車から自転車に転換するだけで、新たに運動する時間を設けることもなく、メタボリック症候群や生活習慣病の予防に役立ちます。また、自転車は有酸素運動に適しており、身体への負担が少なく継続しやすいため、日々の運動不足の解消から高齢者の健康維持まで気軽に行うことができます。例えば、体重 50kg の人が 20 分間乗る場合、水泳を 10 分間行った場合の運動量に相当します。自転車に乗ることで普段とは違ったまちの景色や季節の移ろいを感じることができ、心身のリフレッシュや社会生活におけるストレス軽減にもつながります。

さらに、感染症等の拡大防止の観点からも密閉・密集・密接を回避することができる移動手段としても見直されています。

身体活動で消費するエネルギー								
	 普通 歩行	 速歩	 水泳	 自転車 (軽い負荷)	 ゴルフ	 軽い ジョギング	 ランニング	 テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170
エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。								

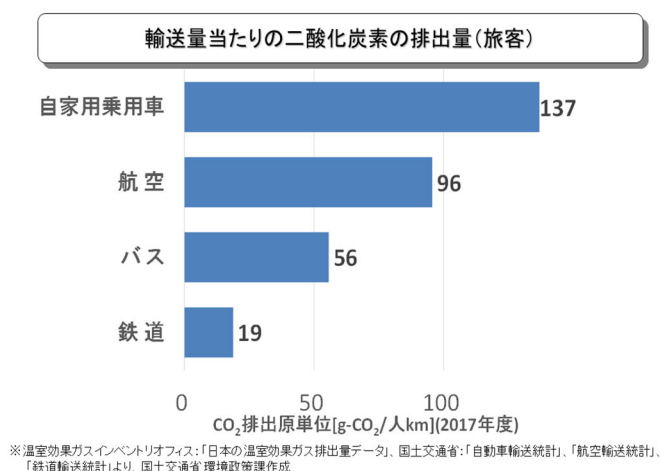
出典：厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2013」

特性3 環境にやさしく経済的

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が世界規模で喫緊の課題となっています。我が国においても豪雨災害や猛暑リスクなどの急激な気候変動は地球温暖化が一因と考えられており、国・自治体・企業等をはじめ、私たち一人ひとりが持続可能な未来に向けたライフスタイルの転換へ取り組む必要があります。

これらを背景として、2015年に国連総会で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中において、持続可能な開発目標（SDGs）が掲げられており、世界各国が共通で温室効果ガス排出削減などの環境保全をはじめとした持続可能な社会づくりを実現するための取組みが進められています。また、日本政府においても2050年の温室効果ガスの排出ゼロの実現に向け、脱炭素社会への動きがより一層加速している状況であり、温暖化への対応が経済と環境の好循環を作っていく『グリーン成長戦略』として位置づけられています。

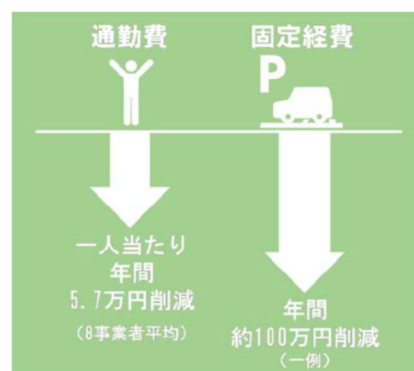
そこで、私たちにできる取組みの一つとして自転車の活用があります。自転車は二酸化炭素などの温室効果ガスを全く排出しない環境にやさしいクリーンな乗り物です。一方で、自家用乗用車は他の交通手段に比べ、輸送量当りの二酸化炭素排出量が最も多い乗り物になります。よって、私たちのライフスタイルを少し見直し、自転車を生活に取り入れることで環境負荷の低減に大きく寄与することができます。



出典：国土交通省ホームページ

また、自転車はとても経済的な乗り物です。車や公共交通機関と比べても必要な費用が少なく、また駐車スペースも取らないため、様々な経費の削減につながります。

一例として、国が行った自転車通勤を導入した事業者を対象とした調査では、従業員一人当たりの通勤費削減額は平均で年間約5.7万円という結果が出ています。



出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

特性4 観光振興や地域活性化に大きく寄与

近年、全国各地で自転車を活用した観光振興や地域活性化の取り組みが活発に進められています。国内のみならず海外からの利用者也増加しており、観光立国を目指す我が国においてインバウンド効果を全国に拡大するため自転車がその一翼を担っています。

しまなみ海道



出典：尾道観光協会

琵琶湖サイクリストの聖地モニュメント



出典：滋賀県

長崎県においても平成 31 年 3 月「長崎県自転車活用推進計画」の策定に伴い、サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化を図るため「長崎県サイクルツーリズム推進協議会」が設立されました。本協議会では、県を主体として国や本市を含む県内自治体、自転車関連団体等が参加し、県内におけるサイクリングルートを設定し、沿線協力店の情報発信をはじめトイレ、休憩所の貸し出しなどのサイクリスト受け入れ体制の構築や、サイクリングコース明示のための標識、路面標示の設置などソフト、ハードの両面においてサイクルツーリズムの推進に向けた環境整備が進められています。

また、本市においても大村湾沿岸 5 市 5 町と連携した自転車イベント「大村湾 ZEKKEI ライド」を 2017 年から開催しており、そのほか、県内で開催されている複数の自転車イベントを契機として、市内外のサイクリストも増加傾向にあります。こうした自転車を活用した取組やイベント等により、更なる観光交流・資源の発掘、地域の情報発信、自治体間の連携強化が図られています。



出典：大村湾 ZEKKEI ライド実行委員会

2-2 自転車を取り巻く環境の変化

2-2-1 国及び長崎県の自転車活用推進計画

(1) 自転車活用推進法・自転車活用推進計画

自転車活用推進法は、議員立法によって平成 28 年 12 月に成立し、平成 29 年 5 月に施行された法律です。自転車活用推進法の概要は以下のとおりです。

自転車活用推進法（平成 29 年 5 月施行）

基本理念・目的	・ 自転車は二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的 ・ 自動車依存の低減により、国民の健康増進及び交通混雑の緩和 ・ 交通体系における自転車交通の役割拡大 ・ 交通安全の確保  自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること
基本方針	① 自転車専用道路・自転車専用通行帯の整備 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 自転車安全に寄与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 自転車の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の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 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備 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の活性化の支援
役割分担	国：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 地方公共団体：国との役割分担を踏まえ、区域の実情に応じた施策を策定、実施 公共交通関係事業者：自転車と公共交通機関との連携に努める 国民：国、地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

なお、同法第 11 条において、市町村は、国及び都道府県が策定した自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならないとされています。

また、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。計画の概要は以下のとおりです。

自転車活用推進計画の概要

1 総論
(1) 自転車活用推進計画の位置付け (2) 計画期間（長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度まで） (3) 自転車を巡る現状及び課題（都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心）
2 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策
目標 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地域の駐車ニーズに応じた駐車場の整備推進 ⑤自転車の IoT 化の促進 ⑥生活通路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康寿命社会の実現 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 ⑩自転車通勤の促進
目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 ⑪国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑫走行環境整備や受入環境整備等による世界に跨るサイクリング環境の創出
目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 ⑬高い安全性を備えた自転車の普及促進 ⑭自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ⑮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 ⑯学校における交通安全教室の開催等の推進 ⑰自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） ⑱災害時における自転車の活用の推進
3 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置
施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理
4 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
(1) 関係者の連携・協力 (2) 計画のフォローアップと見直し (3) 調査・研究、広報活動等 (4) 財政上の措置等 (5) 附則に対する今後の取扱方針

（２）長崎県自転車活用推進計画

長崎県では、県内の自転車活用推進に向けて平成 31 年度に「長崎県自転車活用推進計画」を策定しています。国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、「長崎県総合計画チャレンジ 2020」の下部計画として位置づけられ、2020 年度までを計画期間として定めています。長崎県自転車活用推進計画の計画概要は以下のとおりです。

長崎県自転車活用推進計画の概要

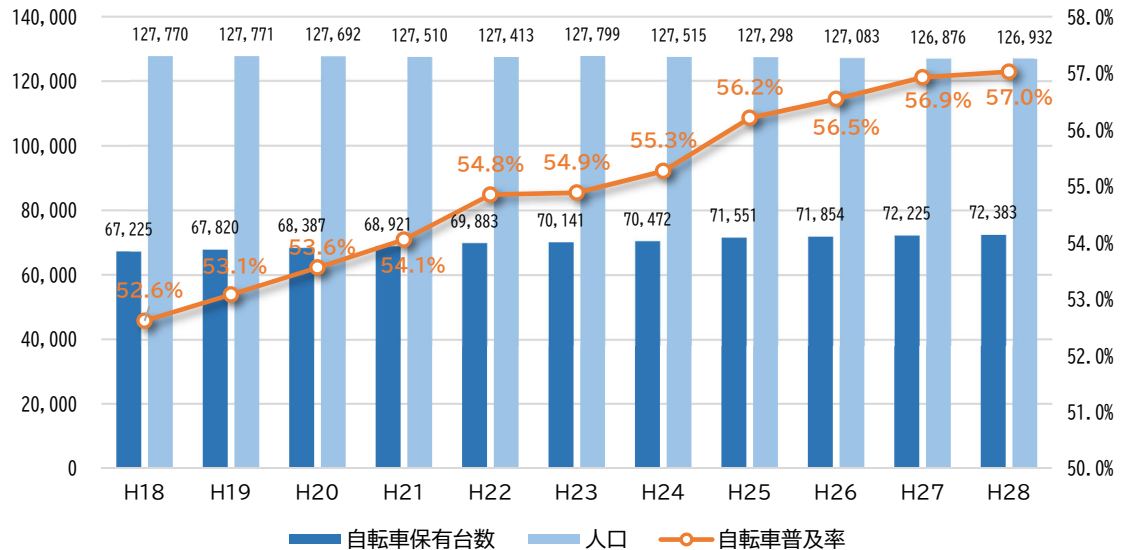
目 標	施 策
①自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成 コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車などの交通を中心としたまちづくりを推進し、良好な都市環境の形成を図る。また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自転車利用が見込まれる地域等において安全で快適な自転車利用環境を計画的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。	施策 1 自転車通行空間の計画的な整備促進 施策 2 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保 施策 3 まちづくりと連携した総合的な取組の実施
②サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化 自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行や、サイクルイベントの開催等を通じた観光地域づくりを促進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。	施策 4 サイクルイベント開催における支援 施策 5 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進
③自転車事故のない安全で安心な社会の実現 歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、自転車の点検整備を図ることなどにより、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。	施策 6 自転車の安全利用の促進 施策 7 学校における交通安全教育の推進 施策 8 自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）
その他の取組み	・健康寿命に関する取組 ・保険などの加入を促進させる取組
指 標	
・自転車活用推進計画を策定した市町数 【実績値 0市町（2017 年度） → 目標値 4市町（2020 年度）】 ・地域の協議会で設定したモデルルートに対して走行環境の整備に着手した地域の数 【実績値 0地域（2018 年度） → 目標値 3地域（2020 年度）】 ・自転車乗車中の交通事故死傷者数 【実績値 197 人（2015 年） → 目標値 145 人以下（2020 年）】 ・交通安全について指導している学校の割合 【実績値 99.8%（2015 年度） → 目標値 100%（2020 年度）】	

2-2-2 自転車利用の多様化

(1) 自転車保有台数

国内における自転車の保有台数は年々増加傾向にあり、自転車普及率はおよそ6割弱となっています。

国内の自転車保有台数及び普及率の推移



*自転車普及率 = 自転車保有台数 / 総人口

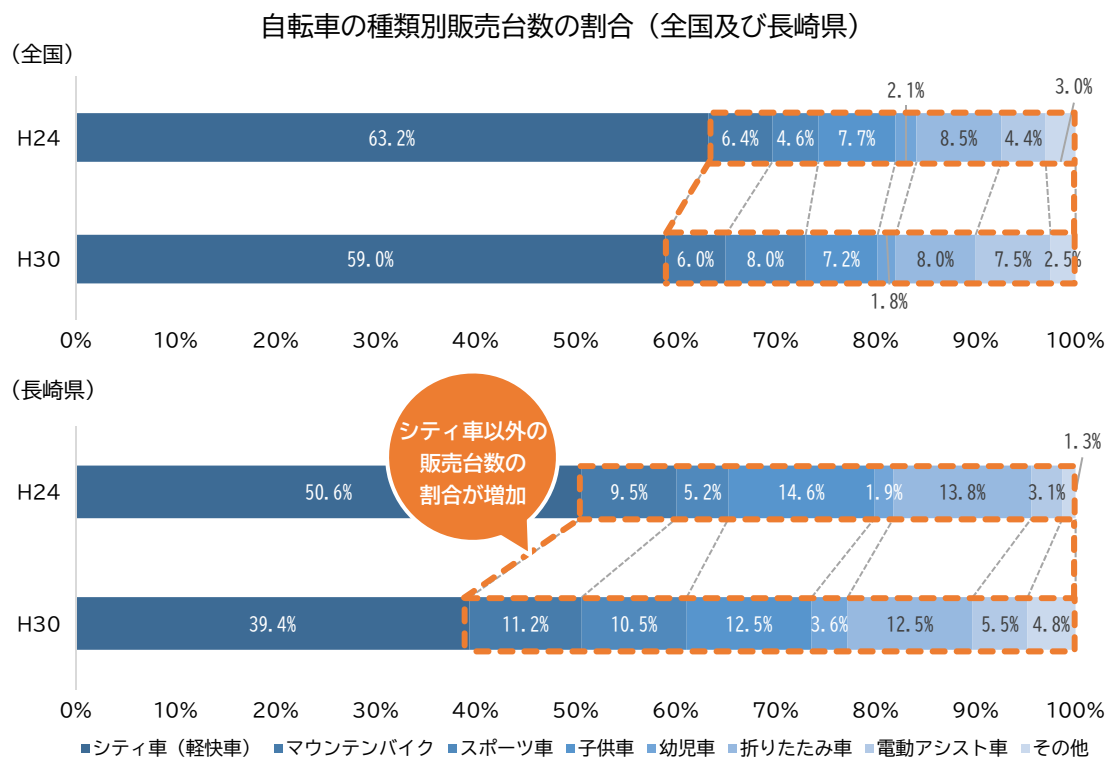
出典：(一財) 自転車産業振興協会

(2) 車種別ニーズの多様化

また、近年、個人の生活環境や生活習慣は多様化しており、それに伴いスポーツ車や電動アシスト自転車など様々な車種へのニーズも多様化している状況です。



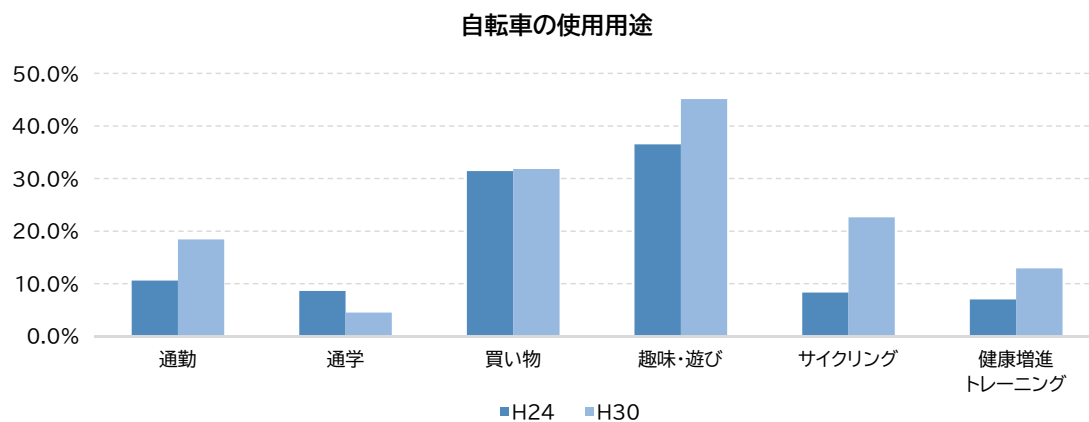
自転車の種類別販売台数の割合をみると、全国に比べ長崎県ではシティ車（軽快車）以外の販売が伸びており、顕著に車種の多様化が進んでいることが分かります。



出典：（一財）自転車産業振興協会

（３）自転車の使用用途

また、下図は長崎県の自転車の使用用途に関するアンケート調査結果（平成 24 年及び平成 30 年）を示したものです。平成 24 年に比べ平成 30 年では、通勤をはじめ趣味やレジャー、健康維持の目的での使用が増加していることが分かります。



出典：（一財）自転車産業振興協会

2-2-3 自転車施策の経緯

自転車施策については、自転車を取り巻く環境の変化や自転車利用の多様化などに伴い、これまでも関係法規などの改正や見直しが行われてきました。主な施策の改正の経緯は以下のとおりです。

自転車施策の経緯

施行年月	所管省庁	内容
平成 20 年 1 月	国土交通省 警察庁	自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区（98 地区）」を指定 ※本市も指定
平成 20 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化 ①「歩道通行可」の標識がある場合 ②運転者が 13 歳未満、又は 70 歳以上、身体障害者の場合 ③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき
平成 23 年 10 月	警察庁	警察庁通達：自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通知
平成 24 年 11 月	国土交通省 警察庁	『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の策定
平成 25 年 12 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備（自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る）
平成 27 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備
平成 28 年 5 月	国土交通省	自転車活用推進法の施行
平成 28 年 7 月	国土交通省 警察庁	『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の改定
平成 29 年 6 月	国土交通省	自転車活用推進計画の閣議決定
令和 2 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車の「あおり運転」等を危険運転として規定