

持続的で体系的な自転車政策の制度設計にむけて

平成22年10月15日

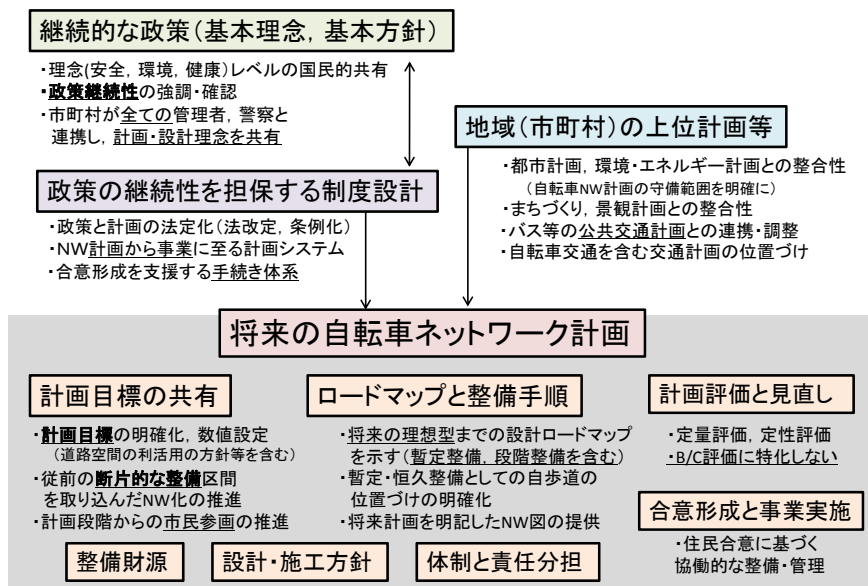
東京工業大学 大学院総合理工学
研究科 教授 屋井鉄雄

本発表の構成

持続的で体系的な自転車政策の制度設計にむけて

- ネットワーク計画を核とする自転車政策の制度(論点)
- 継続的な政策(基本理念, 基本方針)
- 政策の継続性を担保する制度設計
- 地域(市町村)の上位計画等
- 将来の自転車ネットワーク計画
 - 計画目標の共有
 - ロードマップと整備手順
 - 計画評価と見直し
 - 合意形成と事業実施
 - 体制と責任分担
- おわりに

NW計画を核とする自転車政策の制度(論点)



継続的な政策(基本理念, 基本方針)

- ・理念(安全, 環境, 健康)レベルの国民的共有
- ・**政策継続性**の強調・確認
- ・市町村が全ての管理者, 警察と連携し, 計画・設計理念を共有

国土交通省による自転車施策の経緯

- **自転車利用環境整備モデル都市**【平成10年度～平成14年度】
 全国のモデルに相応しい自転車利用環境整備・ネットワーク整備を実施する都市として、平成10年度・11年度に、『全国19の市町』を国土交通省が指定。
 平成12年度から事業着手が可能で、早期(概ね3カ年)に暫定整備の場合を含め、ネットワークの主要な箇所が実現可能である都市を公募し、選定した上で指定。
- **自転車施策先進都市**【平成14年度】
 自転車利用環境整備・ネットワーク整備を実施する都市(19都市)を含む『30都市』を自転車施策先進都市として国交省HP上に公表。
 19都市以外については、先進都市を募集。
- **サイクルツアー**【平成15年度～】
 自転車を使って地域の活性化を図るため、自転車道と観光資源等の連携により観光施策を推進する地区を国土交通省が指定『15地区』。
- **スーパーモデル地区**【平成17年度～平成19年度】
 くらしのみちゾーン、バリアフリー、無電柱化、自転車利用促進の4施策について、全国のモデルとなるような事業を強力に推進する地区を国土交通省が指定(内、自転車利用促進地区『3地区』)。
- **自転車通行環境整備モデル地区**【平成19年度～平成21年度】
 全国の模範となる自転車道・自転車レーンの整備を実施する地区を警察庁・国土交通省が指定。
 道路管理者と警察で現地調査を実施し、自転車交通量が多いことや、自転車の関連する交通事故が多いことなど課題が明確であり、整備前後の調査により、効果検証が可能である。また、指定後、概ね2カ年で対策が完了する地区を公募し、指定『98地区』
 (国交省資料より)

自転車走行空間に対する捉え方の変化(平成19年前後)

- **横浜自転車道ネットワーク整備指針**(横浜市道路局, H18.3)
 →自歩道の整備が中心
- **横浜「夢」のあるみちづくり検討会提案**(横浜市道路局, H22.9)
 →人にやさしいみち空間を確保
 (人や自転車のための空間重視)



我が国の自転車政策の理念

- 安全** 自転車に配慮するという理念 (歩行者の安全)
 ⇒このためには法制上の位置づけ、枠組みの策定
 (道路整備の目的規定、自転車レーンの位置づけ)
- 環境** 自転車を重視するという理念 (地球温暖化対策)
 ⇒多様な社会の価値からそれぞれの地域が選択
 (方針・計画、連携、合意形成、財政支援等の制度化:継続的な推進の支え)
- 健康** 自転車を楽しむという理念 (健康、地域の魅力)
 ⇒楽しく使えることは、健康と同時に地域の魅力向上に繋がる
 ・環境と健康に関わる自転車利用に関して、全都市が同じ方向ではない
 ⇒選択的に活用できる制度は必要(適正なりーダーシップで推進)

自転車政策のうち道路法制に関わる論点

- **目的規定と手続き規定:**
 道路網整備に加えて、道路法に環境改善・保全などの新たな目的を追加する。その際、整備目的が複数になることから、当該道路のありかたについて、適切な選択をするための手続きが必要になるのではないか
 ⇒パブリックインボルブメントを伴う計画手続きを、新たな目的とともに道路法に加える必要
- **自転車レーンの規定:**
 道路構造令には、自転車専用走行帯(自転車レーン)の規定がない。そのため自転車レーン設置を推進する際の根拠がない。法律や省令に基本的理念や選択肢を定めることが望ましいのでは
 ⇒具体的な構造としての自転車レーンをどこかで示す必要

昨年度地域づくり分野ロードマップの概要

(中環審小委員会資料より、H22.9)

課題

- 民生部門、運輸部門の温室効果ガスの増加は、自動車での移動を前提としたまちづくり等による市街地の拡散、移動距離の増加などの活動効率の低下が要因の一つ。
- 住宅・建築物、自動車の各個別技術に係る中長期的な対策に加えて、地域・市街地・地区・街区といった単位における体系的な対策を展開しなければ、中長期の削減目標の達成は困難。

主要な対策と導入目標

自動車走行量の削減

活動や交通全体のサービスを落とさずに、**旅客一人当たり自動車走行量を2020年に1割、2050年に3～4割削減**

実現のための手段

コンパクトシティへの転換

徒歩と自転車で暮らせるまちづくり、**LRT・BRT等の積極的活用**
(LRT/BRT:1500km、自転車レーン等:5万km)
生活の質と都市の経営効率を向上させるため、**低炭素型・集約型都市構造へと転換**

モーダルシフト

旅客輸送、貨物輸送における自動車輸送の分担率について、**現状の約6割から、2020年に5～6割、2050年には4～5割に削減**

地域エネルギーの活用

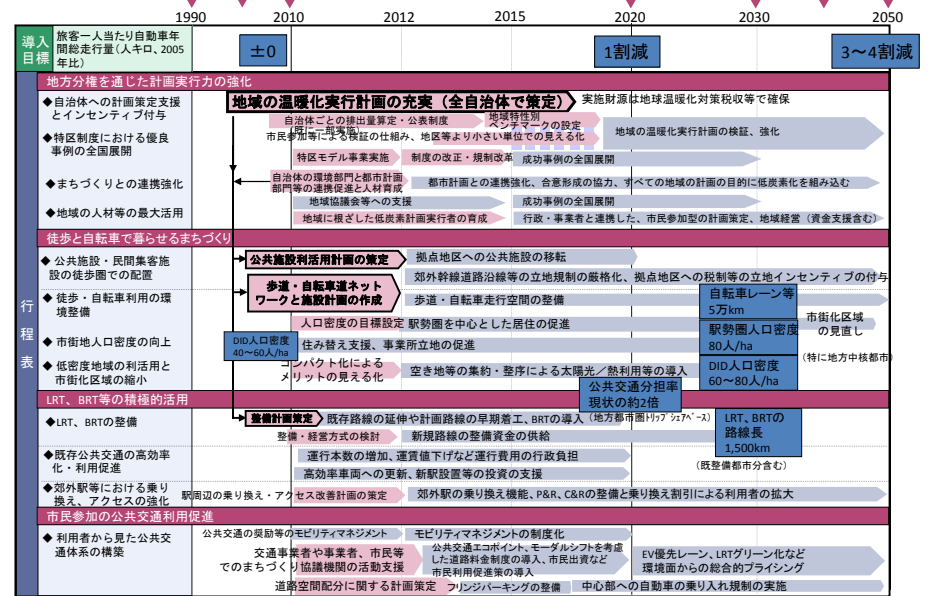
都市未利用熱の最大限の活用、様々な地域自然・エネルギー資源を組み合わせ合わせた**低炭素街区の整備、農山漁村のエネルギー資源の活用促進**

上記の対策・目標を実現するための考え方

- 多様な自然的、社会的特性、地域資源を踏まえた対策を実施するためには、地域が主体となり、参加する主体の裾野を広げることが必要。

地域主体の計画策定の充実とその内容を「絵に描いた餅」としないための制度と財源の担保

昨年度地域づくり分野のロードマップ(公共交通を骨格としたコンパクトシティの実現)



* 2011年度から実施される地球温暖化対策税による収収等を活用し、上記の対策・施策を強化。
 対策を推進する施策 (Blue arrow) 準備として実施すべき施策 (Red arrow)
 (中環審小委員会資料より、H22.9)

フランスの環境グルネル法 (2008-2010年)

- ✓ 環境グルネル第1法案(環境グルネルの実施に関するプログラム法): 2008年 可決

貨物輸送(第10条)

- ・自動車以外の貨物輸送を2012年までに25%増加
- ・鉄道貨物輸送及び水運(運河)改善のための投資

長距離旅客輸送(第11条)

- ・TGV新線の建設: 2020年を目標に2000km整備

都市公共交通(第12条)

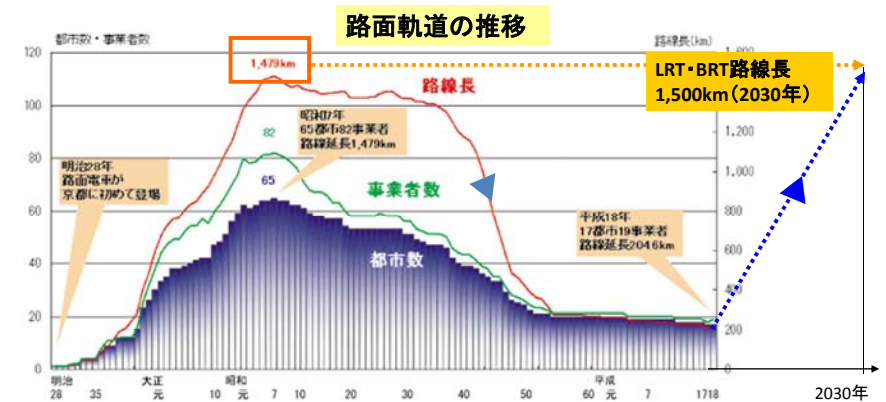
- ・自動車の燃費改善
- ・トラムやバスなど専用通路をもつ公共交通の整備
- ・**現行路線長329km→15年後に1800kmを目標とする(新規に1500kmの整備、180億€のうち国が40億€負担)**
- ・自転車、歩行者、カーシェアリングなどの推進

- ✓ 環境グルネル第2法案(環境国家契約法案): 2010年 下院審議中?

日々の暮らし～地域づくり～ロードマップ

削減対策の内容 ～LRT(路面電車)を増やす～

2030年までに、LRT(次世代路面電車)やBRT(高速輸送バスシステム)を、路面電車の最盛期並みの1500kmまで延伸し、交通の骨格にする。



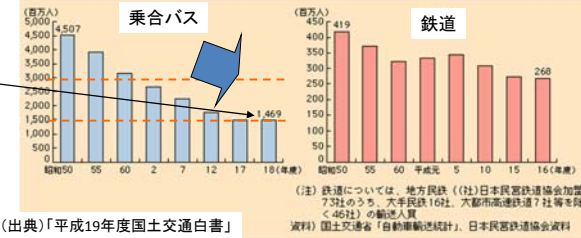
(出典)平成18年まで:(社)日本交通計画協会調べ、国土交通省道路局ホームページ「LRTの導入支援」より

(環境省HP参照)

削減対策の内容 ～既存の公共交通を強化する～

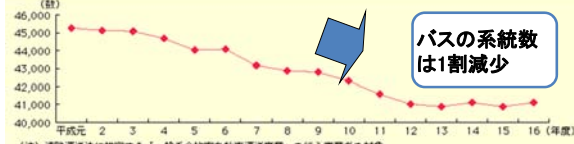
既存の公共交通の運行本数の増加、サービスの向上により、利用者数を増加させる。

地方圏における乗合バス及び鉄道の輸送人員の推移



バスの輸送人員は10～15年前の2分の1に

バスの系統数の推移



バスの系統数は1割減少

(出典)「平成18年度国土交通白書」

(環境省HP参照)

自転車ネットワーク拡大が各地で進展



サンフランシスコでは、幹線道路であるマーケットストリートに既にトラムが入り、残された車道部分を自動車と自転車との共有レーンにした

市の将来計画

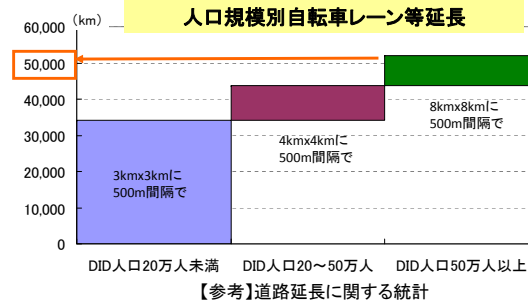
- ・自転車の安全な利用を3倍に増やす
- ・事故率を減らす
- ・600台/レーン・ピーク時以下の多車線道路の自動車レーンを自転車レーン化

127kmの自転車レーン(+158kmの共用レーン)を整備する計画



削減対策の内容 ～自転車レーンを整備する～

自転車レーン等を50,000km整備し、自転車利用を促進する。



実延長	1,196,216.5km
舗装済延長	313,057.0km
歩道設置の道路延長	165,443.1km
うち一般国道	32,504.6km
うち都道府県道	47,792.2km
うち市町村道	85,146.3km

(出典)「道路統計年報2009」

自転車専用通行帯(自転車レーン)



車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない
 →自転車専用通行帯(自転車レーン)を通行(道路交通法 第20条第2項)

(出典)国土交通省道路局「道の相談室」ホームページ

(環境省HP参照)

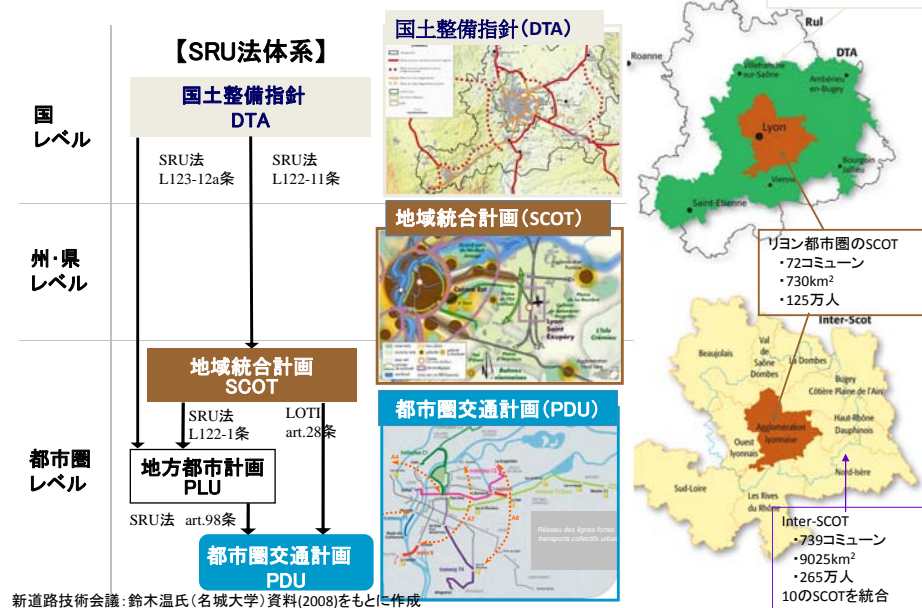
政策の継続性を担保する制度設計

- ・政策と計画の法定化(法改定, 条例化)
- ・安全, 環境, 健康等の目的を規定する法律
 (自転車の優遇政策への受容性, 自動車交通削減の大義)
- ・各法律における位置づけの再整理
 自転車法制の改正と総合計画等の強化
 温暖化対策実行計画等の環境計画との連携強化
 交通基本法の自治体基本計画等への位置づけ
 道路法制への環境, 空間等の目的と計画, 手続きの導入
 都市計画への位置づけ強化 等
- ・NW計画から事業に至る計画システム
- ・合意形成を支援する手続き体系

計画制度

- 我が国の地域計画、地域交通計画の体系は脆弱である(地球環境を契機に強化すべき)
- 環境が制約条件から計画目的に変化しつつある
- 温室効果ガス削減を計画体系に含め始めた国(英国, 米国)もある
- 我が国でも構想段階のSEAが法制化へ向かう
⇒ 今後、あるべき地域計画の制度は？

フランスの計画体系 (リヨン都市圏を例に)



交通基本法とPDU

- フランスの交通基本法 (LOTI)の制定と移動権の明確化(1982)
- 大気法 (LAURE法、1996)におけるPDU(都市圏交通計画)の位置づけ
- 連携都市再生法 (SRU法、2000)におけるSCOT(都市圏土地利用計画)、PDUの規定
- PDUにおける自動車交通削減の目標義務
- VT(企業を対象にした交通税)の用途拡大によるLRTの整備推進(2000年代中頃まで)

米国の地域計画制度の動向

- 1991年の陸上交通効率化法(ISTEA)以降、道路網計画を含む交通計画の法制度を確定
(その後、何度か改定されたが、基本的な枠組みは、政権交代でも安定的に維持)
- 州のレベルでは、温暖化対策に関わる制度化が多少進展(カリフォルニア等)
- 自転車政策のように米国が従来遅れていた分野でも近年の取り組み状況には目を見張るものがある
(政策の継続性、理念、体系化などに特徴あり)

法的枠組みのありかた

- これからの時代のみちやまちの計画は、各主体の責任が明確で、実効力を伴い、必要な施策推進に直結させるべき
- 従来のように自転車に関する一過性の取り組みでは、効果が期待できず、行政が信頼を(さらに)損なう懸念

⇒地域の合意形成に向き合い、
町並み景観にも配慮し、
現利用者の意向のみに左右されず、
将来を見据えた計画のもと、
継続的に推進するための法的枠組みが必要

自転車法(抜粋)

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年)

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

自転車法(抜粋)

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

(総合計画)

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画(以下「総合計画」という。)を定めることができる。

自転車交通の州法と都市圏および市の計画(一部抜粋)

州レベル

カリフォルニア州「完備された道路」の法律
AB1358 the California

Complete Streets Act of 2008
「地方自治体が計画策定する際に、個々の地域の状況に適する様式で道路利用者の動線を確保することを求める。ここで道路利用者とは、自転車、子供、身障者、自動車、配送車、歩行者、公共交通、高齢者のすべてを含む」(第2条h)

カリフォルニア州道路法(891.2.)

郡・市は以下の事項を含む自転車交通計画を策定できる。

- ①計画実施によって増加が予想される将来の自転車通勤者数
- ②住宅、学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等を含む将来土地利用図
- ③現在及び将来の自転車道
- ④現在・将来の学校、大型店舗、公共施設、主要事業所等の自転車駐車場
- ⑤現在および将来の他の交通との差違施設
- ⑥現在および将来の自転車駐車場設置施設(ロッカー、シャワー等)
- ⑦交通法規に関わる安全教育プログラム
- ⑧市民やコミュニティの自転車計画づくりへの参画
- ⑨自転車計画と地域計画、大気改善、エネルギー節約等の協働性の説明
- ⑩各プロジェクトと優先順位
- ⑪過去の支出と将来の必要財源規模

MTC 地域レベル

都市圏交通計画 MTC Transportation 2035

・計画期間の支出2260億ドル(約20兆円):維持管理82%、公共交通建設13%、道路建設3%、自転車歩行者他2%) ⇒本計画実行でも自動車の走行距離、渋滞は増加し、目標値(例:CO2を1990年比40%削減)は到達不可能

・地域自転車ネットワーク(RBN:2140マイル、3400km)の整備:
B/Cは1.0未満であるが、複数の目標(住みやすさ、アクセスしやすさ、地球温暖化)に関わるため計画推進
⇒法定計画制度で地域のニーズをくみ上げるため、B/Cのみの判断に陥らない
⇒RBNのうち50%は整備済み(大半は車道再配分で提供)であり、残りに14億ドル程度必要

SFOベイエリア(MTC)の地域自転車計画

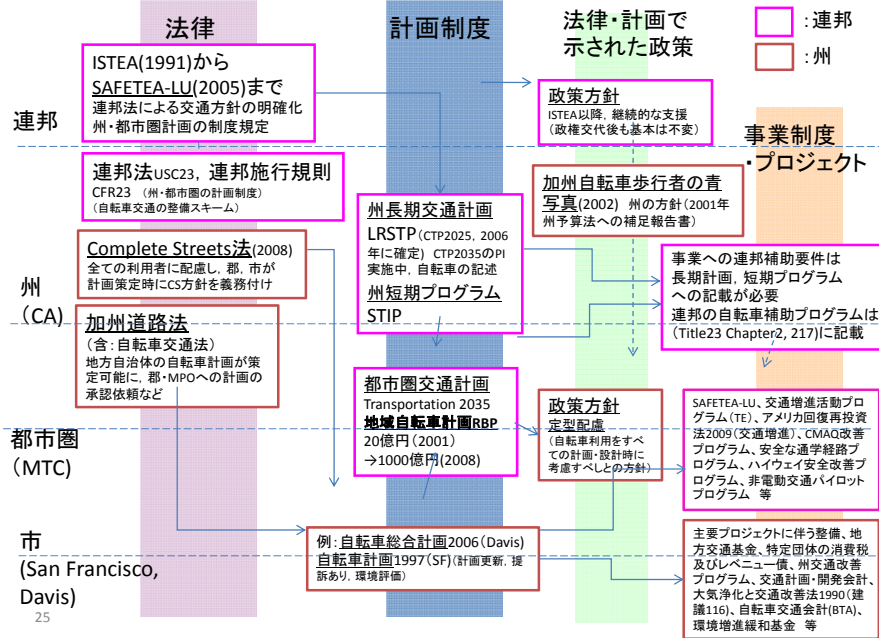
計画の目標
1. 機械的対応、2. 地域自転車道ネットワーク、3. 自転車の安全、
4. 自転車の教育とプロモーション、5. マルチモーダル統合、6. 総合的な支援、7. 財源、8. 計画、9. データ収集

サンフランシスコ市

SF自転車計画(2004更新版)の政策フレーム

- ・自転車の安全な利用を3倍に増やす
- ・事故率を減らす
- ・財源の確保(新・現)市・地域・州・連邦
- ・自転車NWの再生と拡張
- ・主要商業施設と住宅地の1/4マイル以内のアクセス整備
- ・鉄道、トラム、バスなど駅へのアクセス整備
- ・600台/レーン・ピーク時以下の多車線道路の自動車レーンを自転車レーン化
- ・自転車幹線の定義と位置付け、住民への周知
- ・道路清掃の継続、各機関の連携・調整 等

米国の自転車政策の体系(連邦とカリフォルニア州の例)



米国の自転車政策および計画・整備制度の特色

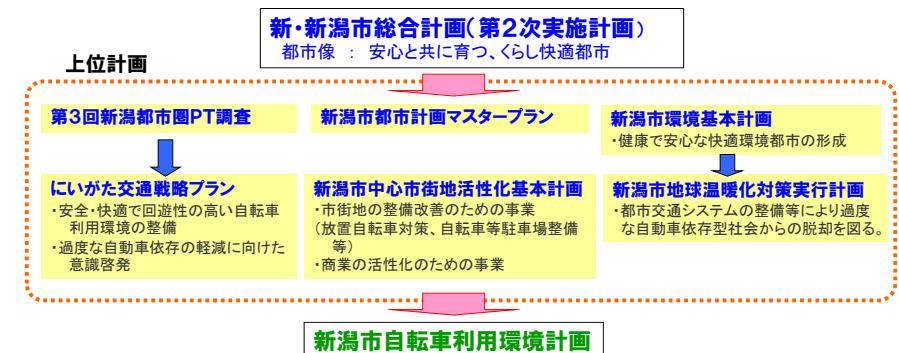
- 継続性**: ISTEА以降の18年間、変わらない計画制度 (SAFETEA-LU, USC, CFR) →わが国に必要なのは一過性で終わらせない **政策継続性 (Policy Continuity)**
- ルーチン化**: 計画・設計時に必ず自転車配慮する (MTCの長期計画) 高速道路、駅前広場、いかなる交通計画においても自転車の利用を明示的に考慮する政策 →わが国では道路整備時に自転車道、自転車レーンなどに思い至ることはない
- 法定理念**: 道路は自動車のものではなく、すべての利用者が安全に利用できるようにすること (州のComplete Street 法) 基本理念の法定化、地方計画への反映を義務づけている →わが国では基本理念が道路法、道路構造令に十分示されていない
- 計画手続き**: 長期計画、短期プログラム、事業の各段階でパブリックインボルブメントが行われ、沿道コミュニティや自転車利用者の意見を踏まえた社会的合意を形成しやすい →わが国では自転車ネットワーク整備に対応する計画・事業の手続きは曖昧
- 役割分担**: 国、州、市の役割がそれなりに明快
- 財源制度**: 多数のスキームから自治体が工夫して財源を獲得している状況

地域(市町村)の上位計画等

- 都市計画、環境・エネルギー計画との整合性 (自転車NW計画の守備範囲を明確に)
- まちづくり、景観計画との整合性
- バス等の公共交通計画との連携・調整
- 自転車交通を含む交通計画の位置づけ

「新潟市自転車利用環境計画」の位置づけ

- 新潟市の上位計画は、地方自治法第2条第4項による「新・新潟市総合計画(第2次実施計画)」があり、その考えにもとづき「**にいがた交通戦略プラン**」「新潟市中心市街地活性化基本計画」「新潟市都市計画マスタープラン」「新潟市環境基本計画」「新潟市地球温暖化対策実行計画」が作成されている。
- 「**新潟市自転車利用環境計画**」は、「新・新潟市総合計画」を実現するための分野別計画であり、上位計画の考え方にもとづき、他の分野別既成計画と連携した計画として位置付けられる。



自転車総合計画の内容の変化

世田谷区自転車等の利用に関する総合計画

平成13年計画(駐車場整備, ルール・マナー, 放置自転車の撤去・防止等)

→平成22年計画(現在パブリックコメント実施中)の基本方針

- (1)安全な自転車利用を展開する世田谷の風土づくり(ルール・マナー)
- (2)日常生活を支援する安全で快適な自転車利用の場づくり(走行環境の整備, 駐輪場, レンタサイクル)
- (3)地域交通を支える自転車利用環境のしくみづくり

→世田谷区の基本構想, 基本計画交通まちづくり基本計画等を上位計画に持ち, 「駐車対策に留まらず, 安全で安心な自転車利用環境の実現に向けた総合的な理念・方針・施策を示すものである」



将来の自転車ネットワーク計画

計画目標の共有

- ・計画目標の明確化, 数値設定
(道路空間の利活用の方針等を含む)
- ・従前の断片的な整備区間を取り込んだNW化の推進
- ・計画段階からの市民参画の推進

我が国における自転車ネットワーク計画策定の試み

新潟市自転車利用環境計画
平成22年3月

【はしる ~ 走行空間計画 ~】
自転車で気軽に楽しく“はしる”まち新潟

<基本方針>

- 歩行者の安全を第一優先とした道路空間を構築するため, 自転車は車道通行を基本に歩行者、自転車、自動車を分離する。
- 自転車が快適に走行できるようにするため, 連続した自転車ネットワークを形成する。



新潟市中心部の自転車網計画

世田谷区自転車走行環境整備指針

(1)自転車走行空間ネットワークの整備方針

- ・考えかた(総合計画を踏まえ, 拠点, 公園緑地, 観光・レク, 通勤の通過等の考慮)
- ・自転車レーン設置+道路排水施設スリム化区間によるネットワーク形成
- ・交通規制の連続性(ネットワーク円滑化)の改善

(2)道路整備計画との整合

(3)国道, 都道との連携・要請

(4)河川管理通路の利用

(5)緑道などの検討

(6)地域別のネットワーク整備方針図の明示

(運用開始版, 平成22年6月)

→東京都自転車走行空間整備方針(平成22年3月)

都道の拡幅・新設時に歩道幅員が4m以上あるか否かを整備手法選定の最上位に位置づけた方針(広幅員道路が対象)

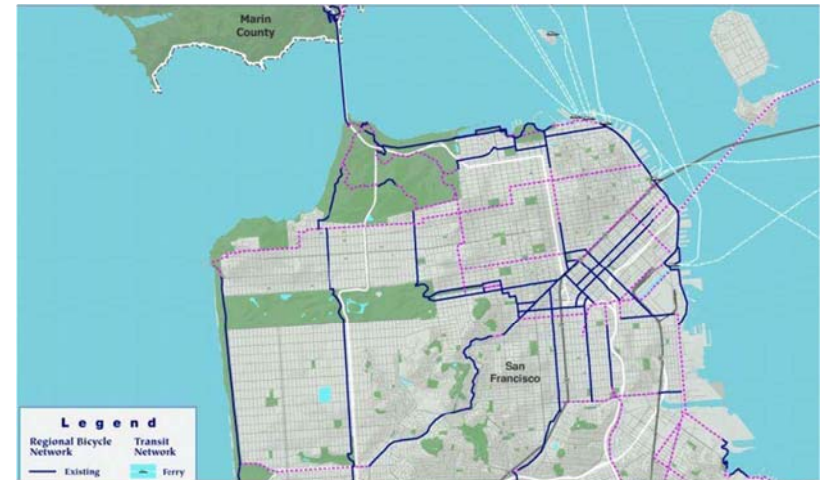
(参考: 堺市の指針では, 自転車道の整備, 自転車レーンの整備という順序)

将来の自転車ネットワーク計画

ロードマップと整備手順

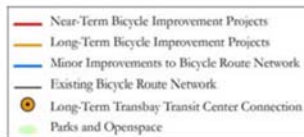
- ・将来の理想型までの設計ロードマップを示す(暫定整備, 段階整備を含む)
- ・暫定あるいは恒久利用としての自歩道の位置づけの明確化
- ・将来計画を明記したNW図の公開・提供

地域自転車計画(RBP)における自転車走行空間ネットワーク(サンフランシスコ郡、MTC)



(MTCの地域自転車計画2009より)

サンフランシスコ市の自転車走行ネットワーク計画



- ・自転車の安全な利用を3倍に増やす
- ・事故率を減らす
- ・600台/レーン・ピーク時以下の多車線道路の自動車レーンを自転車レーン化

現状では72kmの自転車レーン(+37kmの共有レーン)を127kmの自転車レーン(+158kmの共有レーン)まで整備する計画



(SF自転車計画、2009より)

将来の自転車ネットワーク計画

計画評価と見直し

- ・定量評価, 定性評価
- ・B/C評価に特化しない

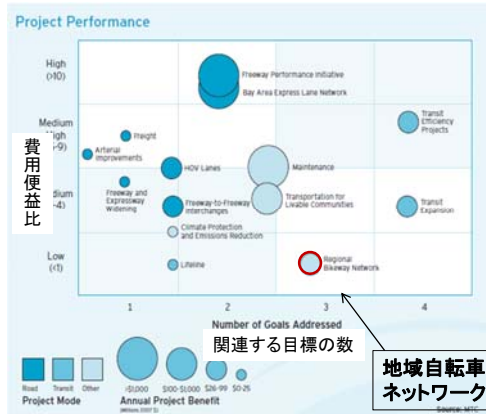
合意形成と事業実施

- ・住民合意に基づく協働的な整備・管理
- ・パブリックインボルブメントの制度化

都市圏レベルの自転車計画

サンフランシスコ都市圏の将来交通計画2035

- ✓ **計画規模約20兆円**(維持管理82%、公共交通13%、道路3%、Bike・Ped2%)
 ⇒これらの計画実行でも、自動車走行距離は伸び、渋滞も増加し、2035年の目標値(例:CO2を1990年比40%削減)には到達不可能
- ✓ **地域自転車ネットワークづくり**
 (3400kmの約半分は整備済み)
 ⇒費用対効果1.0未満でも、複数の目標(住みやすさ、アクセスしやすさ、地球温暖化)を達成可能なことから計画推進(計画制度で地域のニーズをくみ上げるため、B/C だけで判断しない)



(MTC Transportation2035より)

上位計画段階の市民参画の必要性を伝える漫画



“時間がありません！
私の町会で何か始まるなら参加しますけど”



“自転車レーンが欲しかったのに！”

米国FHWAの市民向けガイドブック(2000頃)より

合意形成と自転車ネットワーク整備(事例)

州際高速道路70号線の整備事例

グレンウッドキャニオン, コロラド(米国)

- ・ロッキー山脈を貫く高速道路計画
- ・建設の技術と合意形成・手続きの技術, 両者の発展によって漸く高速道路を整備できた
 (1970年代から90年代にPIを推進した事業)



「こんな狭い渓谷には、高速道路は
いらない！」(ジョンデンバーのCM)



戦後の土木技術の発達でようやく建設可能となるも、自然破壊に対する反対でストップ！

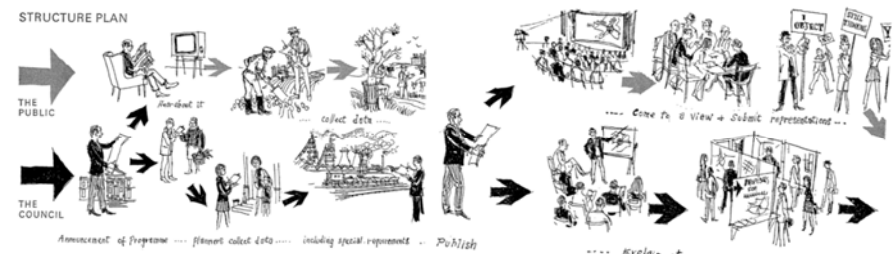


新たな自転車道の整備(旧道も活用)
週末には多数の利用者が訪れる

地域計画へのパブリックインボルブメント

英国での市民参加の提案(1969) 米国は1990年代

「参加(participation)とは、政策や計画提案の形成段階で、“共有する行為”である。地方政府による“情報提供”や“意見機会の提供”が参加プロセスの主要な一部であることは間違いないが、それらがすべてではない。参加は話すと同時に行為を伴い、計画策定プロセスの全体を通して、公衆が積極的な役割を果たす場合にのみ、十全な参加があり得る。ただし、この考え方は制約を伴い、計画を準備する責任が地方政府にあること、計画立案には専門家の高度な技術検討が必要ということである。」
 (スケフイントンレポート, 1969より)



地方政府の基本計画(Structure Plan)への市民参加の手続き(一部掲載)

将来の自転車ネットワーク計画

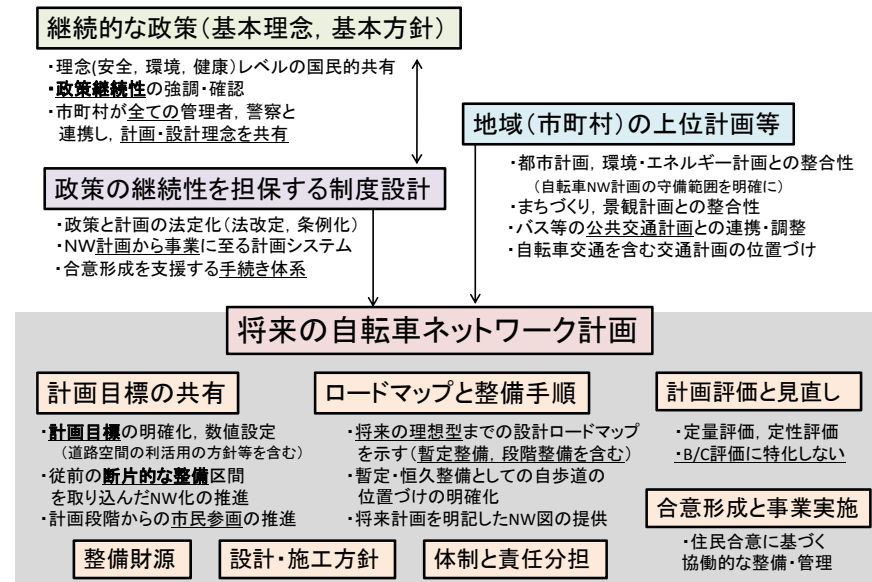
体制と責任分担

- ・国と地方の責任・役割の分担, 各管理者間の連携・協議, 住民NPOなどの協力
- ・理念レベルからの設計レベルまでの共有 (特に市町村と警察との連携, 協力)

整備財源

- ・短期的, 集中的に走行環境(路肩やレーン等)を整備する一定の財源が必要

NW計画を核とする自転車政策の制度(再掲)



指針の考え方について

- ・基本政策の法定化 (安全, 環境, 健康の位置づけ)
- ・政策推進のための計画体系 (道路交通, 道路空間, 総合交通, 公共交通, 地球環境・エネルギー, 健康等)
- ・PIを含む計画手続き(まちづくり, 景観との調整)
- ・計画目的における自転車の位置づけ
- ・手段としての自転車交通, 自転車空間の位置づけ (区間整備の考え方とNWとしてのサービス提供)
- ・ネットワーク計画の策定(段階整備, 暫定整備の位置づけ)
- ・関連施策における自転車(土地利用, 都市計画, 他交通)
- ・組織横断的な体制, 道路と警察の連携
- ・財源問題
- ・安全マナー問題との融合施策 (歩道走行の危険性, 正しい理解の浸透)
- ・技術開発, 研究推進の重要性
- ・その他

本発表のおわりに

持続的で体系的な自転車政策の制度設計にむけて

- 自転車政策の理念共有, 政策継続性が重要
⇒安全, 環境, 健康 これらの理念の選択・浸透
- 自転車政策を推進するための制度設計が必要
⇒関連法制の活用・改正を視野に, 地球環境への取り組みを含め, 体系的な計画制度の設計
- 自転車政策の推進のため, ネットワーク計画を核に
⇒地域で共有するフィジカルな将来像が必要では, 自転車レーンや路肩整備を積極的推進