

健康的なまちづくりの国際動向と自転車の活用推進 —持続可能な社会の実現に向けて—

笹川スポーツ財団 スポーツ政策研究所 特別研究員
本間恵子 (Keiko Homma, PhD. Health Promotion Science)

概要

- 国連は、2030年をゴールとした「持続可能な開発目標 (SDGs)」を2015年に採択した。それを受けて、様々な国際機関・団体や各国政府・自治体でも2030年に向けた目標設定が行われている。2018年には「世界自転車デー (World Bicycle Day)」を制定し、持続可能な開発に向けて、自転車が格差解消や環境改善に貢献できると期待している。
- 従来から健康的なまちづくりを推進してきた国連の一機関「世界保健機関 (WHO)」は、運動不足を世界的な重要課題と捉え、身体活動を増やすため、2030年をゴールとする国際的な行動計画を2018年に策定した。そこには、ウォーキングとサイクリングを推進するまちづくりも含まれ、その経済的評価の方法も開発が進められている。
- COVID-19によって人々の健康意識が高まり、屋外での運動、特に道路を使った運動が増えている。安全で快適な走行空間が、社会課題解決の観点からも一層重要となる。

17のSDGsのうち、11の目標達成に自転車が貢献できる

 1 貧困をなくそう	通勤・通学・買い物等の移動手段として安価で気軽に利用できる	 9 産業・イノベーションの基盤を構築する	自転車利用増加による、持続可能な交通インフラの構築やレジリエンスの向上
 2 飢餓をゼロに	食料生産者・購入者が農場や市場等への移動手段として利用できる	 11 持続可能な都市とコミュニティを構築する	自転車は利用しやすく安全で公害もなく健康的、持続可能な経済・交通システムを推進
 3 健康と長寿を促す	自転車での運動による健康効果、自転車利用増による安全性向上	 12 持続可能な消費と生産を実現する	都市部では商品搬送の半分は自転車で行える、サイクルツーリズムは持続可能な観光となる
 5 性別平等を達成する	女子・女性も平等に通勤・通学・買い物等で移動できる	 13 気候変動に具体的な対策を	自転車は脱炭素社会の象徴、気候変動対策の政策・教育・意識向上に自転車を活用できる
 7 持続可能なエネルギーを確保する	自転車は単独でも公共交通機関と組み合わせてもエネルギー効率向上	 17 パートナーシップを強化する	自転車活用推進のための国際的な連携や公民連携、環境に良い技術の開発、自転車政策の立案
 8 持続可能な経済成長を促進する	自転車業界が持続可能で包摂的なサービス・商品・観光を提供		

(出典: United Nations in Western Europe "Cycling and Sustainable Development Goals")

世界の70都市・地域が自転車利用増加の目標値を設定

例: ロンドンは2026年までに2.5倍、ポートランドは2030年までに4.2倍など

(出典: ECF "Cycling Delivers on the Global Goals")

6月3日を世界自転車デーとする

自転車利用による健康増進、環境改善、格差解消、持続可能な移動等を推進するため、2018年の国連総会で制定

(出典: UN "World Bicycle Day 3 June"ほか)

身体活動を推進する国際的な行動計画(GAPPA)でも、自転車の活用に言及



【戦略的目標】

アクティブな社会づくり
(社会規範・意識)

アクティブな環境づくり
(空間・場所)

アクティブな人づくり
(プログラム・機会)

アクティブな制度づくり
(ガバナンス・政策)

- WHOが推奨する身体活動基準を満たしていない運動不足の人が多く、非感染性疾患(NCD)の増加が世界的な課題となっていることから、WHOは健康的なまちづくりを推進してきた
- 2018年には行動計画を策定、2030年までに運動不足の割合を各国で15%減少させることを目標とする
- ウォーキング、サイクリングなどアクティブな移動手段による健康・環境への効果、持続可能なモビリティ(車椅子での移動など)の推進も計画に盛り込まれる
- 誰もが日常的に身体活動やスポーツに参加できるような環境づくりが求められている

(出典: WHO "Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030"ほか)

COVID-19の影響で、ウォーキング・サイクリングを活用したまちづくりがさらに重要に



2022年10月に発行された状況報告書

- COVID-19の影響で行動計画GAPPAの15%減少という目標達成に遅れ、エビデンスベースの政策実行が重要
- ウォーキングやサイクリングは車による大気汚染・騒音公害を軽減し気候変動対策となり、スポーツ参加はコミュニティのつながりやライフスキルの獲得につながり、国の医療費適正化にも貢献できると指摘
- しかし、ウォーキング・サイクリングに関する政策がある国は全体の42%、ウォーキング・サイクリングを推進している国は40%、歩行者・サイクリストの安全性に配慮した道路設計基準がある国は53%にとどまる
- COVID-19パンデミックでスポーツ施設が使えない状況でも実施できるウォーキング・サイクリングは、心身の健康を保てる運動であり、近場への移動手段としても重要であるにもかかわらず、安全性に問題のある道路が多いことが明らかになったと指摘

GAPPAの提言

- すべての国の交通政策・都市計画でウォーキング・サイクリング環境を重視し、ウォーキング・サイクリングのネットワーク構築や公共交通機関とのアクセス向上を図ること
- すべての国の道路安全政策・基準において、歩行者・サイクリストの安全を確保できるようなインフラを提供すること
- 道路利用者の行動が事故の原因となるため、速度超過やアルコール摂取に関する法規制を行うこと
- 人々が日常生活に必要なことを短距離の徒歩・自転車移動圏内で済ませられる"15-minute cities"や"20-minute neighborhoods"を実現するために、ウォーキング・サイクリングの推進が重要

(出典: WHO "Global status report on physical activity 2022")