

第21回 JCTA会員向けオンラインセミナー
JCTAの礎となる英国の自転車施策と日本での自転車教育展開
2022/4/6

Department for Transport, UK

“Bikeability”導入で
一人でも多くの人々が1キロでも多く
自転車を楽しめる未来へ

JCTA 西田 恵理子

本日の内容:

内 容

- 1、Bikeabilityとは？
- 2、Bikeability 導入の背景：英国の自転車施策とその成果
- 3、JCTAがなぜ英国の自転車教育メソッドを使うのか
- 4、サイクルインストラクター養成講座について
- 5、子供のためのBikeability自転車教室について

1-1、Bikeabilityとは？

Bike + Ability = Bikeability

自転車 + 能力 =

- ✓ 乗り方の基本を身につける
- ✓ 安全に乗るためのスキルと考え方を学ぶ
- ✓ 楽しく乗る

自転車は気軽に走りまわる事ができて便利ですが、それだけではありません。

サイクリングを楽しむ事は健康によいだけでなく、環境にも優しく、大人になってもずっと生涯を通じて楽しむことのできるスポーツです。

子供たちに安全に走行するためのスキルや危険回避の考え方、そして、何よりも自転車に乗ることの楽しさを教えるのが、このBikeability 自転車教室です。



JCTAの自転車教育は

いわゆる“ライディング・テクニック”を教えるではありません。

- (1) 一般道路に潜在する**危険に気づくこと。回避すること。**
- (2) 道路上の他の車両や歩行者とどのように**同じ道路を共有し、互いの安全を確保して行くのか、その仕方と考え方**

を学んでもらうことで、**人と車と自転車がうまく共存し、互いに優しい社会をつくる**ことが目的です

1-2、Bikeability プログラムの構成



Bikeabilityの基本構成モジュール



Bikeability Plus の 主なモジュール

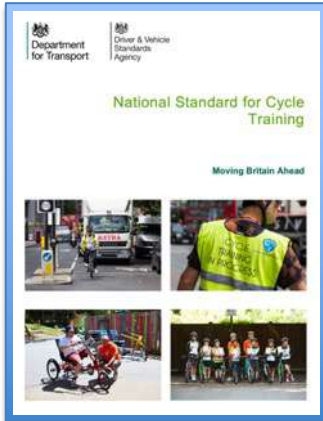


英国での実施状況

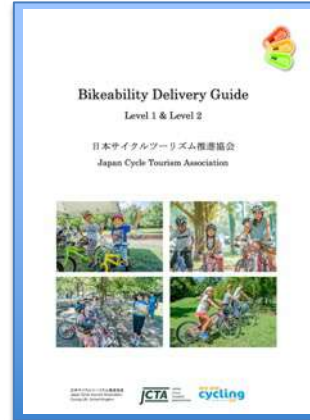
- 1、基本コース受講者 40万人/年
半数以上の小学校で実施
- 2、上記累計 (07～21) 370万人
コロナ前 (19～20) 420,407人
コロナ下 (20～21) 140,390人

1-3、Bikeability インストラクターになるには

英国交通省のNational Standardに則った 「National Standard Instructor, NSI資格」を取得



日本でBikeabilityを展開するにあたり、英国の教育母体と提携。許可を得て、日本の道路交通法や道路環境に合わせて必要な修正を加えたテキストを用い、日本独自のインストラクター資格を導入



主な違い

- 英国では国家資格：日本はJCTA資格
- 英国では4日間の講習+トレーナー監督の上、自ら自転車教室を開催する：対して、日本は2日間
- JCTAは現在、level 1, level 2, Plusのモジュールを組み合わせたインストラクターBの資格を導入

NSIには以下の6つの資格があります

Car and light van

Moped and motorcycle

Lorry

Bus and coach

Driver and rider trainer

Cycling

2-1、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

Bikeability 受講者数の推移

1996年	<p>国家自転車戦略の策定 自転車分担率を2002年までに2倍 2012年までに4倍に引き上げることを目標に地方自治体を指導</p>
2003年	<p>ロンドンで混雑課税 (Congestion Charge) 導入 ロンドン中心地に車で入る場合に税金を払う 当初は5ポンド/日 (現在は15ポンド/日)</p>
2007年	<p>交通省 (DfT) が Bikeability 導入 自治体の他小学校で放課後に自転車教室が開催され始める</p>
2010年	<p>ロンドン自転車革命 自転車を各種交通機関の最上位に位置づけ、通勤・通学に自転車を使用することを推奨 (購入費補助など、さまざまなインセンティブを準備)</p>
2016年頃～	<p>Bikeability Plus 段階的に導入開始 全方位的な自転車教育を推進</p>

財政年度	自治体	学校関係	合計
2006/2007	7,983	N/A	7,983
2007/2008	26,894	N/A	26,894
2008/2009	71,958	20,621	92,579
2009/2010	123,890	10,094	133,984
2010/2011	129,379	69,818	199,197
2011/2012	181,497	112,472	293,969
2012/2013	210,873	44,960	255,833
2013/2014	231,859	47,499	279,358
2014/2015	288,363	62,198	350,561
2015/2016	259,289	54,191	313,480
2016/2017	289,812	65,944	355,756
2017/2018	334,448	70,343	404,791
2018/2019	341,158	69,911	411,069
	352,887	67,520	420,407
	109,043	31,347	140,390
	2,959,333	726,918	3,686,251

現在は全国111の自治体、62の学校関連施設で開催されており、368万人の子供たちが交通省の予算で学んでいる

2-2、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果



The joy of cycling is that doing it doesn't just benefit you. It doesn't just make you happier. It doesn't just make you healthier. It helps millions of others too, whether or not they have any intention of getting on a bike.

It means less pollution and less noise for everyone.

It means more trade for street-front businesses.

It means fewer cars in front of yours at the lights.

サイクリングの良いところは、あなたにだけメリットがあるのではなく、あなただけを幸せにするのではなく、あなただけを健康にするのではなく、自転車に乗る乗らないに関わらず何百人もの人に恩恵があることだ。

環境汚染が減り、騒音が減る
 商店(路面店)街の商売が増える
 交差点で目の前の車が減る



Boris Johnson

2-3、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

健康

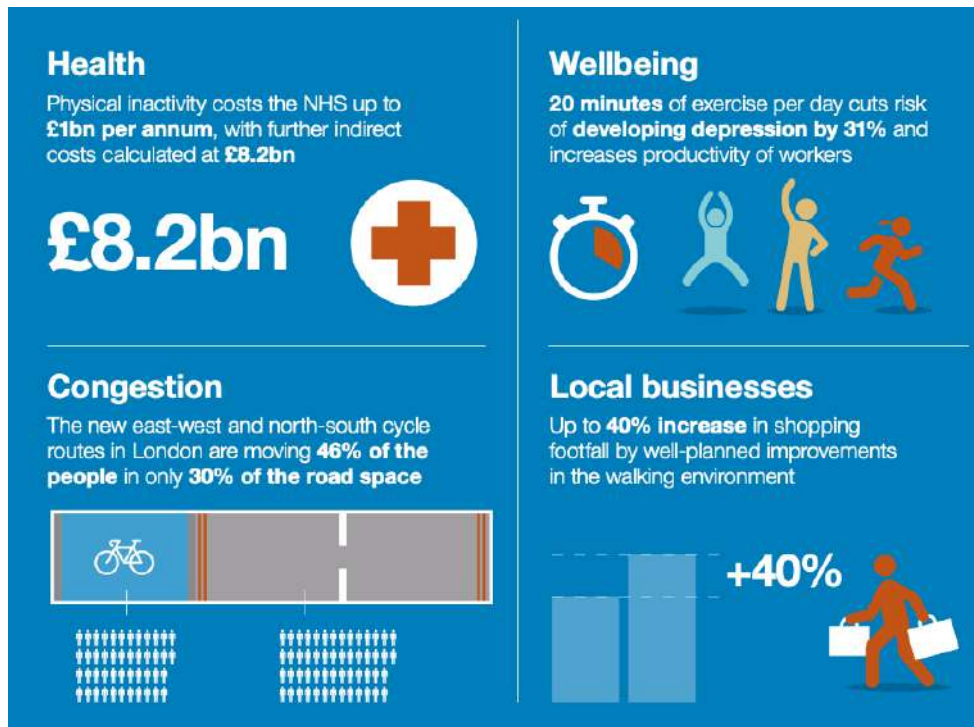
国民健康保険に10億ポンドの負荷
関節コストを入れると
82億ポンドとなる

10億ポンド: 1528.4億円
82億ポンド: 1兆2533億円

渋滞

ロンドンでのCR事例
(新東西ルート&南北ルート)

移動人数の割合
100人中
46人がCRで移動
30人が車道で移動



幸福度(ウェルビーイング)

1日に20分の運動はうつ病のリスクを31%減らし、働く人の生産性をあげる

地元のビジネス

徒歩で買い物できる道路環境を整備すると、買い物が40%増える

※ 自転車利用においても、同様の調査結果が出ている。
(バーミンガム大学の調査から)

2-4、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

環境と空気

自転車利用を2倍にし、徒歩を増やすと;

空気の質を保つだけで年間5.67億ポンド(867億円)の節約になり、毎年8,300人の未熟児を救える

さらに、緑地を増やし、多様な生き物が生息することができるようになる

Environmental and air quality

Meeting the targets to double cycling and increase walking would lead to savings of **£567 million** annually from air quality alone and prevent **8,300 premature deaths** each year and provide opportunities to improve green spaces and biodiversity⁶.



気候変動

自転車や徒歩のような移動手段に切り替えることで、排気ガスを減らせる

経済

自転車を利用することで、年間56億ポンド(8,559億円)の経済効果と64,000の雇用の創出する

Climate change

Mode shift to active transport is one of the most cost-effective ways of reducing transport emissions



Economy

Cycling contributes **£5.4bn** to the economy per year and supports **64,000 jobs**

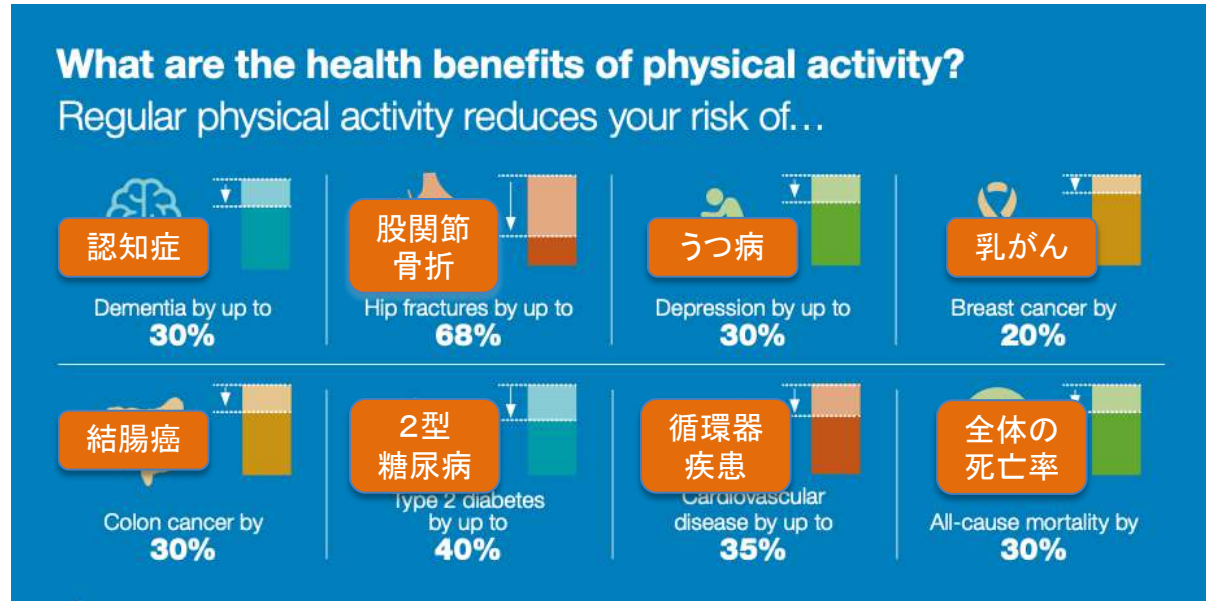
£5.4bn



2-5、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

運動で減らせる
病気のリスク

(減らせる最大値)



2-6、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

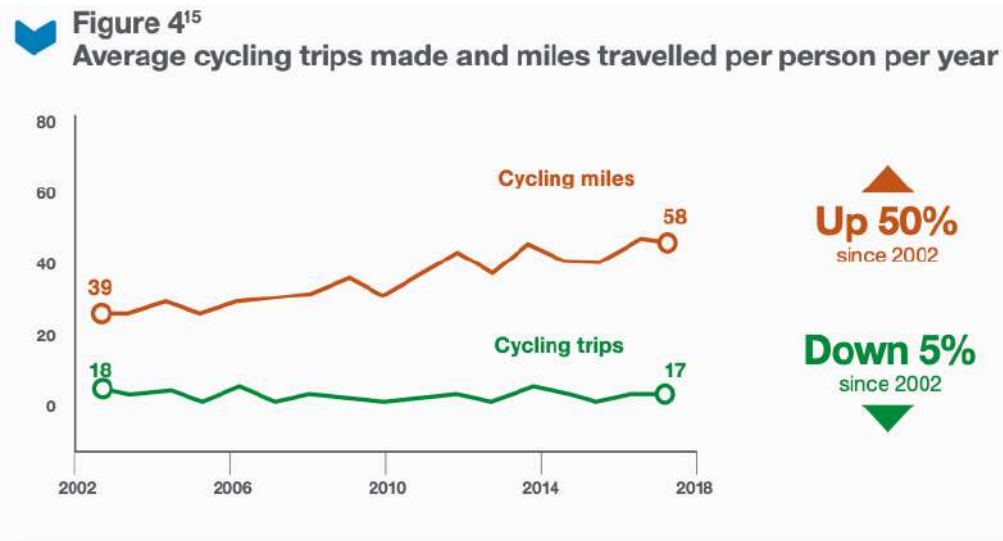
一人当たりの
自転車利用の推移
(年間ベース)

走行距離

2002年から1.5倍に
39マイル→58マイル
63km → 93km

利用回数

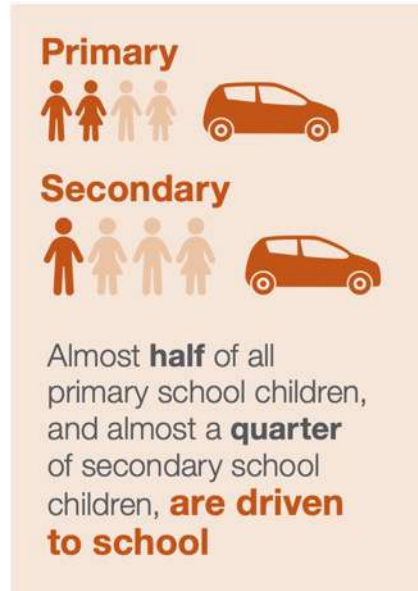
18回～17回
ほぼ横ばい



※ 2018年のデータで、5マイル以下の自動車の移動が58%を占めることから
本戦略では、この部分を自転車での移動に変えられないか模索している

2-6、英国Bikeability 導入の背景と各種自転車施策の効果

英国が子供の自転車教育を進めるもう一つの理由



英国では2020年
自動車→徒歩・自転車
へのシフトに
これまでの6倍にあたる
20億ポンド(3,057億円)
を投資

このスキームにより
車での送迎通学を
2/3に減らそうとしている

3、なぜ、英国の教育プログラムを使うのか？

1. 選手を養成するエリート教育ではなく、
一般のサイクリストや子供を対象とした自転車教育プログラムであること
2. 欧米の中では、英国はサイクリング施策で出遅れたという事情がある。
先進国にキャッチアップするために考え抜かれたプログラムであることから、同様の
立場の日本としては、ちょっと先を行く先輩で、真似しやすく、導入しやすいこと
3. 全体的に道路が狭く、交通量が多い点が日本と共通していること
4. 車両の左側通行など交通ルールが日本と似ていること
5. フランス、スペイン、イタリア、スイス、カナダなどの国々でも、広く導入されている
実績があり、内容が保証されていること
6. 英国母体とのコミュニケーションが英語で行え、教材なども利用しやすいこと

4-1、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

「サイクルインストラクターB」

子供や初心者の特化したインストラクター資格

- 子供が好きであること
- 自転車が好きであること
- チャイルドプロテクションが理解できること
- 自転車のセッティングができること
- 子供の立場に立って教えることができること
- 子供と一緒に遊べること など



お子さんが初めて出会う自転車の先生です。
一人でも多くのお子さんに楽しく、安全に自転車に乗っていただくことが目的です。

4-2、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

Bikeability とは？



8

**Bike
+
Ability**

- ✓ 乗り方の基本を身につける
- ✓ 安全に乗るためのスキルと考え方を学ぶ
- ✓ 楽しく乗る

いわゆる“ライディング・テクニク”のみを教えるではありません。

~~~~ 一般道路の安全な走行の仕方と考え方 ~~~~

道路上の他の車両や歩行者と、どのように**同じ道路を共有し、互いの安全を確保して行くのか**、その仕方と考え方を学んでもらうことで、**人と車と自転車がうまく共存し、互いに優しい社会**をつくるのが目的です

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

### 養成講座スケジュール



4

第1日目 レベル1

- Bikeabilityとは
- バイクチェックとフィッティング
- リスクマネジメント
- コミュニケーションスキル
- レベル1 理論
- レベル1 実習

第2日目 レベル2

- レベル1 実習
- レベル2 理論
- レベル2 実習
- 子供への対応



Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載



## 4-3、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

### 講習会の進め方



6

#### 基本的な進め方

- Discuss  
話し合う
- Think  
考える
- Review  
検証する

より多くの人に  
よりたくさん、より長く  
生涯を通じてサイクリングを  
楽しんでいただく

そのために、インストラクターとして  
どのような姿勢で受講者に接するのか  
自転車の楽しさを知ってもらうのか  
実習とフィードバックを通じて学びます

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

### 結果を出すための考え方 Outcome Thinking



12

結果を引き出すための3つの基本的な考え方

1. **Progressive** (段階的に進める)  
基礎的な項目からより複雑な項目へと段階的に進める。  
習得できていなければ、次のステップに進むことはできない
2. **Structured** (きちんと構成する)  
無理なく進めるように講習をプランニングする  
受講生が迅速に確実に習得出来るように構成
3. **Tracked** (継続的に評価し、その記録をとる)  
本コースでは試験は行わない代わりに、継続的に実技を評価し、  
記録をつけ、習得したかどうかチェックしていく

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

## 4-3、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

### Bikeability とは？



8

**Bike  
+  
Ability**

- ✓ 乗り方の基本を身につける
- ✓ 安全に乗るためのスキルと考え方を学ぶ
- ✓ 楽しく乗る

いわゆる“ライディング・テクニク”のみを教えるものではありません。

~~~~ 一般道路の安全な走行の仕方と考え方 ~~~~

道路上の他の車両や歩行者と、どのように**同じ道路を共有し、互いの安全を確保して行くのか**、その仕方と考え方を学んでもらうことで、**人と車と自転車がうまく共存し、互いに優しい社会をつくる**ことが目的です

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

養成講座スケジュール



4

第1日目 レベル1

- Bikeabilityとは
- バイクチェックとフィッティング
- リスクマネジメント
- コミュニケーションスキル
- レベル1 理論
- レベル1 実習

第2日目 レベル2

- レベル1 実習
- レベル2 理論
- レベル2 実習
- 子供への対応



Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

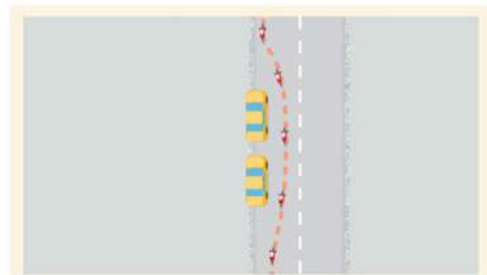
4-4、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

Bikeability Delivery Guide
Level 1 & Level 2

日本サイクルツーリズム推進協会
Japan Cycle Tourism Association

日本サイクルツーリズム推進協会
Japan Cycle Tourism Association
Cycling, UK, United Kingdom

⑦ 停車中の車やゆっくり走っている車を追い越す。



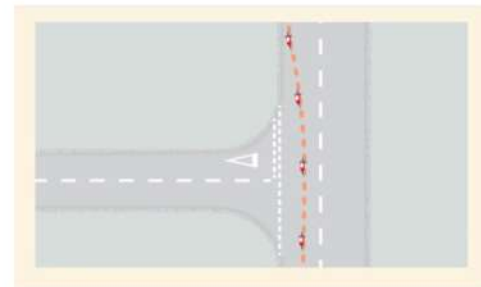
指導内容：必ず後方を確認してから行う。停車、あるいは追い越そうとする車両に運転手が乗っているか、車両は動いているか、発進しようとしているかを確認した上で、追い越そうとしている車両のドアの長さの分、車両から離れて追い越す。開こうとしている車両のドアにぶつかる可能性があるため、車両のすぐ横を走ってはならない。

追い越したら、セカンダリーポジションに戻る前に必ず左肩越しに後方確認を行う。また、前方にまだ追い越す車両がある場合は、全て追い越すまではプライマリーポジションを走行するようにする。車両の左側から追い越したり、徐行している車両を追い越したりしてはいけない。

車両が間隔をおいて駐車している場合、1台追い抜いた後、すぐにセカンダリーレーンに入りたくなるが、継続

ばUターンし、来た道に戻り、スタート地点を通過してから、停車してから歩いて横断してメンバーのもとに戻るか、あるいはもう1度Uターンをしてスタート地点に戻る。

⑧ 脇道と交差している道路を直進する



指導内容：脇道があるに近づいたら、肩越しに後方からの車両がないか確認し、プライマリーポジションに移動する。特に生活道路を走るときは、脇道から出て来ようとしている車両がないか、道路を渡ろうとしている歩行者がないかを必ず確認すると同時に、右折して脇道に入ろうとして近づいてきている車両がないか確認することも必要となる。

また、交差点では右側から出てくる車両も確認する必要がある。脇道を通り越したら、必ず左肩越しに最終の確認をしてから走行位置に戻る。

4-5、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

リスクマネジメント(3)

検証すべき3つのリスクの種類:



18

リスクには、一般的なリスク、開催する会場固有のリスク、講習会の進行に伴い、発生するリスクなどがあります。
進行に従い、発生するリスクとしては、例えば、路上講習での脇道からの急な飛び出しなどがあります。

| リスク検証:3つのリスクタイプ | | |
|-----------------|-----------|------------------|
| 共通する一般的なもの | 開催場所固有のもの | 講習会の進行に従い、発生するもの |

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

リスクマネジメント(3)

検証すべき3つのエリア:



17

人、環境、装備それぞれについて、どのようなリスクがあるのか考えましょう。例えば「人」であれば、参加者の持病やアレルギー等もリスクとなります。

| リスク検証:3つのエリア | | |
|--------------|-----------|------------|
| 人:受講生/講師 | 環境:場所、天候等 | 装備:機材、設備など |

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

4-6、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

Bikeability レベル1

2. 簡単なバイクチェックを行う



24

1. ABCDチェック

2. Mチェック

A Air 空気

B Brakes ブレーキ

C Chain チェーン

D Drop ドロップ



Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

- Child Protection Awareness 4

チャイルドプロテクション 4



67

There are five forms of abuse:

- Physical
- Mental
- Verbal
- Neglect
- Sexual

アビュース(虐待)の5つの形:

- 肉体的なもの
- 精神的なもの
- 言葉によるもの
- 無視によるもの
- 性に由来するもの

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association, All right reserved 不許複製・禁無断転載

4-7、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

Copyright 2019 Japan Cycle Tourism Association. All right reserved. 不許複製・盗刷厳禁

受講生評価シート：レベル2

開催場所： _____ 日時： _____ 年 ____ 月 ____ 日 _____ インストラクター氏名： _____

Session Plan (セッションプラン) Cycling UK/JCTA

| | |
|---|------------|
| インストラクター | |
| 受講者数 | レベル: _____ |
| 練習場所 | |
| 練習タイトル | |
| 学習項目 | |
| 学習目的 | |
| 練習時
レイアウト図 | |
| <i>IDEAS (Inform, Demonstrate, Explain, Action, Summary)を念頭に、セッションを組む</i> | 所要時間 |
| Intro イントロ | |
| バイクチェック | |
| 移動時間 (行き) | |
| 練習内容 | |
| 移動時間 (帰) | |
| 合計所要時間 (想定所要時間) | |

| 項目 | 受講者氏名 | | | | コメント |
|------------------------------------|-------|--|--|--|------|
| 1. レベル1で学んだ事が実践できる | | | | | |
| 2. 道路に出る | | | | | |
| 3. ライドを終了する | | | | | |
| 4. 道路の潜在的な危険に気付く | | | | | |
| 5. 他の道路使用者にどのように、いつ、シグナルで知らせるか理解する | | | | | |
| 6. 道路のどこを走るか理解する | | | | | |
| 7. 停車中/ゆっくり走っている車を追い越す | | | | | |
| 8. 脇道のある道路を直進する | | | | | |
| 9. 左折して狭い道路に入る | | | | | |
| 10. リターンをする | | | | | |
| 11. 左折して広い道路に入る | | | | | |
| 12. 右折して広い道路に入る | | | | | |
| 13. 広い道路を右折して、狭い道路に入る | | | | | |
| 14. 安全に走行するためにどうすべきかを理解し意思決定ができる | | | | | |
| 15. 道路標識を理解する | | | | | |
| 16. 自転車専用のレーンなどを理解し、適切に利用する | | | | | |
| 17. 狭い道路の交差点を直進する | | | | | |

日本サイクルツーリズム推進協会
Japan Cycle Tourism Association
Cycling UK, United Kingdom



講習名: _____ リスタアセスメントフォーム 氏名: _____
会場: _____ 日時: _____

| 行為・状態
行動など | 発生しかねない
リスク・危険 | リスク・危険に
さらされる人 | リスクの重篤性
1-3 | 発生の確率
1-3 | 総合的リスク度
1-9 | リスク
軽減策 | 軽減策後の
リスク度 |
|---------------|-------------------|-------------------|----------------|--------------|----------------|------------|---------------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

総合的リスク度: 低=1-3, 中=4-6, 高=7-9

4-8、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

養成講座
を受講して

体験記的に
まとめました

初日の最初のセッションは「他己紹介」から始まりました。
え？ 他己紹介って何？ 何するの？

参加者は5名、3名と2名の2グループに分かれ、グループ内で話をした後、自分では無い他のメンバーの紹介を廻り持ちでする、それが「他己紹介」でした。

その後も講義以外の全てのセッションはグループ内で議論して決めて行く方式で、大枠だけ指定され、自主性、自発性で進めます。講義も講師の問いかけに応じてみんなで議論し、納得していくプロセスです。



二日間の講習の目的は、「子供たちを、1～2時間で、楽しく安全に自転車に乗れるようにする」ためのプログラムを、計画し、実行できるインストラクターとなることです。



4-9、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

子供たちには最初にヘルメットの被り方、バイクチェックのやり方等は教えますが、「講義」はせず、実際に自転車に触って、動かして、何を感じて貰うか、が全てです。そのためにこの講習も、講義で必要最小限の基礎知識を知った後は、実習が中心となります。



自転車に乗れるようになる「レベル1」の実習は、足で蹴って進むランバイクを使います。講習生は、子供たちにして貰うゲームを考え、ペダルを外してサドルを下げてランバイク化した自転車で自分でやってみますが、これが中々楽しい。童心に帰ってわいわいとやっていると、これなら子供たちがすぐに自転車に乗れるようになるだろうな、と納得できます。



4-10、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

道路に出る「レベル2」は、実際の街、公道で実習をしますが、これも自分たちで、どこでどんな走りをお子たちにさせて貰うかを考え、お子たちの代わりに講習生に実際にやって貰い、フィードバックします。その後、子供役をした他の講習生からインストラクター役へのフィードバックや、講師との議論などしていきます。



ここでも、必要要件や推奨要件、つまりインストラクターは全員が見通せる立ち位置に、とか、子供たちも他の子供の走るのを見れるように、とかは最初には指示されません。受講生たちの計画段階の議論で気付けばよし、実際に実習する前にコメントして可能なら計画を修正して要件を満たすよう努力する、とのスタンスです。現実の教室でも色々予測しない事は起きるし、現実に合わせて柔軟な対応が必要です。



4-11、子供の教育を担うサイクルインストラクターの養成

今回も住宅街で実習していたら、住民の方より「この辺をあまり走り回らなくてくれ」と苦情を頂きました。子供たちを連れての実習だと笑って見ていてくれても、大人が群れていると怪しい集団と見られます。子供たちには大きな声ではっきり言わなければいけません。近所迷惑も考えて場所を選ぶとか、移動しつつ、とかの配慮も大事と思いました。



あっという間に二日間の講習は無事に終わりました。受講生からは、良く構成されている、自分で考える重要性、リスクと危険とは違う、目的の明確化が大事、CPA（児童保護）の重要性、等々の発見についての感想が有りました。

これでスタートラインに立ったのだと思いますが、実際に子供たちと向き合うとまた色々と教えられるのでしょう。

以上

5-1、子供のためのBikeability自転車教室について

Bikeabilityとは子供たちに、自転車の基本的な乗り方を教え、道路走行上必要な知識とスキルを身につけるためのプログラムで、Bikeability Plus, Bikeability level1 1~3までの4つのコースで構成されています。JCTAでは現在、Bikeability Level 3以外の3つのコースを日本で導入しています。

Bikeability Plus

まだ自転車に乗れないお子さんやご父兄を対象としたプログラムです。

ランバイクなどで自転車に慣れてもらい、ご家族一緒に、サイクリングを楽しめるようご支援します。

- ✓ 自転車に興味あるけれどまだ乗れないお子様や大人のためにランバイクなどを使って自転車の乗り方を学ぶ
- ✓ お子様と一緒にサイクリングを楽しむための準備として、ご父兄を対象としたバイクメンテナンスを学ぶ
- ✓ ご父兄などがお子様を初めてのサイクリングに連れ出すための基本知識/スキルを学ぶ

5-2、子供のためのBikeability Plus自転車教室について



Bikeability Plus

Bikeability Plus 教室
(ランバイクを使って)

ヘルメットの被り方

ブレーキの使い方

バイクを倒して乗ること

バランスをとって



ご父兄も一緒に
学んでいただいています

5-3、子供のためのBikeability Plus自転車教室について

Bikeability Plus



常に子供と同じ目線で、だれも取り残さない

5-2、子供のためのBikeability Plus自転車教室について



片手を離してご父兄に手を振り
障害物を乗り越えて

シャボン玉叩きや
だるまさんが転んだなど
いろんなゲームを通じて
バイクをきちんと操作すること
他の人を観察すること
相手をリスペクトして
スペースを共有すること
を学んでいきます

自転車を楽しいと
思ってもらうことが第一

インストラクターは子供たちを
飽きさせないために、必死でゲームを
いろいろ考えて、試して子供たちが
どれだけ笑ってくれるかが勝負

このセッションだけで
自転車に乗れるようになる
お子様も多数おられます

5-4、子供のためのBikeability自転車教室について

Bikeability

Bikeability Level 1

基本的な乗り方を学びます。

校庭や車の往来のない駐車場などで、1グループ12名までを対象に自転車教室を開催します。

- ✓ 自転車に乗るための準備(服装や装備)
- ✓ 補助なしで、自転車の乗り降りをする
- ✓ ふらつかずにスタート、ペダリング、ストップができるようになる
- ✓ ギアを使う、障害物をよける
- ✓ ふらつかずに後方の含め、回りを確認する
- ✓ 道路上の他の歩行者、自転車、車と同じ道路を共有する(一緒に道路を使う)

Bikeability Level 2

自信をもって路上を走行できるようになるためのスキルを学びます。

交通量の少ない道路などで、6名程の小さなグループを対象に、自宅や学校周辺など近距離を走るためのスキルと考え方を教えます。

- ✓ 路上を走るための準備
- ✓ 路上で、自転車を漕ぎ出し、終了するまでのスキルを学ぶ
- ✓ 路上の障害物を認識する
- ✓ 自分が何をこれから使用としているのか、手信号等を使い、道路上の他の歩行者や車に伝える
- ✓ 道路上のどの場所を走るか学ぶ
- ✓ 駐車している車の横などを通り抜ける

5-5、子供のためのBikeability自転車教室について



Bikeability level 1

ヘルメットの被り方と
ABCDチェック



5-5、子供のためのBikeability自転車教室について

だるまさんが転んだ！スタート&ストップ(急停止も含む)
カオス(椅子取りゲーム?) ハンドル操作&スペースの共有

Bikeability level 1



5-5、子供のためのBikeability自転車教室について

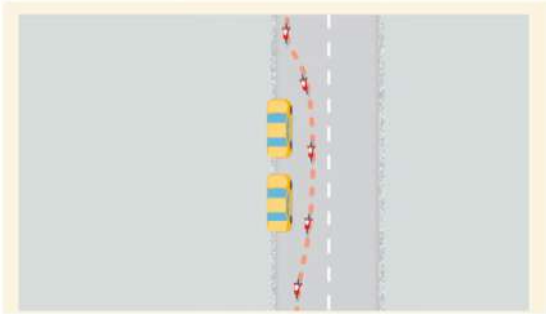
動物当てゲーム（後方確認の練習、右肩越し、左肩越し）
輪になって、タンバリン（手放しの練習）

Bikeability level 1



5-5、子供のためのBikeability自転車教室について

⑦停車中の車やゆっくり走っている車を追い越す。



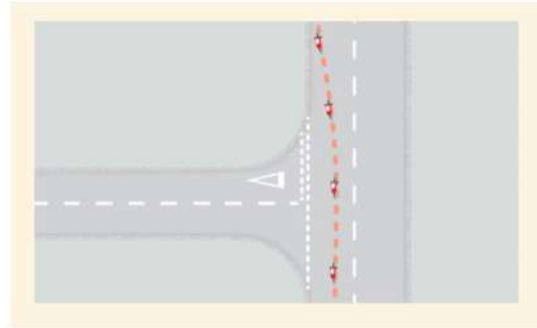
指導内容：必ず後方を確認してから行う。停車、あるいは追い越そうとする車両に運転手が乗っているか、車両は動いているか、発進しようとしているかを確認した上で、追い越そうとしている車両のドアの長さの分、車両から離れて追い越す。開こうとしている車両のドアにぶつかる可能性があるため、車両のすぐ横を走ってはならない。

追い越したら、セカンダリーポジションに戻る前に必ず左肩越しに後方確認を行う。また、前方にまだ追い越す車両がある場合は、全て追い越すまではプライマリーポジションを走行するようにする。車両の左側から追い越したり、徐行している車両を追い越したりしてはいけない。

車両が閉区において駐車している場合 1台追い抜いた

ばUターンし、来た道に戻り、スタート地点を通過してから、停車してから歩いて横断してメンバーのもとに戻るか、あるいはもう1度Uターンをしてスタート地点に戻る。

⑧脇道と交差している道路を直進する



指導内容：脇道があるに近づいたら、肩越しに後方からの車両がないか確認し、プライマリーポジションに移動する。特に生活道路を走るときは、脇道から出て来ようとしている車両がないか、道路を渡ろうとしている歩行者がないかを必ず確認すると同時に、右折して脇道に入ろうとして近づいてきている車両がないか確認することも必要となる。

また、交差点では右側から出てくる車両も確認する必要がある。脇道を通り越したら、必ず左肩越しに最終の確認をして

Bikeability level 2

実際の路上での教室



5-5、子供のためのBikeability自転車教室について

Bikeability level 2



5-5、子供のためのBikeability自転車教室について

Bikeability level 2



JCTAのすすめる自転車教室の特徴

1. 確立された教育メソッドを学んだインストラクターによる教室であること
2. 一般のサイクリストや子供を対象とした自転車教育プログラムであること
3. 自ら潜在的なリスクに気づいてもらうことが基本であること
4. 自転車を好きになってもらい、生涯を通じて安全に楽しくのる技術を身につけてもらうこと

子供の時に良い形で
自転車に出会って
もらうことで
生涯サイクリストに

サイクリストが増えれば、街が世界が変わる

一人でも多くの人が
1キロでも多く
自転車を楽しめる
未来を作ること

Walking & cycling: the economic benefits

Page 89

英国交通省が
サイクリスト(徒歩も!)を
増やすと、どんな効果があるか
をまとめたもの



自転車や徒歩の人が増えると...

HIGHER SPENDS

小売を
30%増やせる



駐輪場を設置すると
駐車場と同じスペースの
5倍、買い物が増える

来店回数

徒歩 16
自転車 12
車 8



Over a month, people who walk to the high street spend up to



than people who drive to the high street

Source: TfL, 2013

(徒歩の場合)

1ヶ月では
車でくるより
40%余分にお金を使う

自転車や徒歩を増やすと

THRIVING HIGH STREETS

商店街の空き家率が
17% 低い

Retail
vacancy
was **17% lower**
after high street
and town centre
improvements...



...and retail
rental values **rose by 7.5%**

Source: Carmona et al, 2018

商店街を
徒歩や自転車に便利にす
ると 家賃が7.5%増える

地価が上がり、
魅力的な街に

商店街は

車で来てくれた方が
繁盛すると思っているが

実際には・・・



What do BIDs say?

9 in 10

say walking and
cycling creates
vibrant areas

83%

say it attracts
more customers

Source: Aldred & Sharkey, 2017



調査では

10人に9人が
街が活発化すると考え

83%がより多くの人を呼び
込めると考えている

世界的に同じような調査結果が出ている

GLOBAL EVIDENCE

ポートランド(米国)

徒歩や自転車の方が
車で来る人より、
たくさん買ってくれた

A study of businesses in **Portland** found people walking and cycling spent more in a month than drivers.

Source: Clifton et al., 2012

Streets with dedicated cycle lanes in **New York** saw a larger rise in retail sales compared to the surrounding area.

Source: New York DOT, 2014

Businesses on two **Dublin** shopping streets overestimated how many customers travel by car and underestimated how many cycle.

Source: O'Connor et al., 2011

ダブリン(アイルランド)

2つの商店街での調査結果から、
車で買い物に来る人を過大評価し、
自転車に来る人の数を過小評価していたことがわかった

サンフランシスコ

車で来る人より、徒歩や自転車
でくる人の方が
より多くお金を使ってくれる

People who walk and cycle in **San Francisco** visit shops more often and spend more in a month than drivers.

Source: Bent and Singa, 2009

自転車専用レーンを作ったら、
周辺地域より、小売が伸びた

ニューヨーク

For every square metre of parking space in **Bern**, customers who cycled generated 7,500 EUR compared to 6,625 EUR from car drivers.

Source: Fahrradportal (online)

People who cycle to shops and supermarkets in **Copenhagen** spend more each year than people who drive. Two thirds of shopping trips and half the total revenue comes from customers on foot and cycle.

Source: Copenhagen Bicycle Account, 2012

コペンハーゲン

小売店やスーパーに自転車
で来る人の方が車で
くる人より、年ベース
でより多く買い物をして
いた。全部の買い物回数
の2/3、そして、全売り
上げの半分以上の人
たちが、徒歩か自転車
で来てた

ロサンゼルス

自転車レーンを作
たら、税収が
14%増えた

In **Los Angeles** sales tax revenue rose by two thirds after cycle lanes were built – 14% higher than unimproved areas.

Source: McCormick, 2012

ベルン(スイス)

駐車場1㎡あたりで
みると、車で来る人
は6,625€使い、自転
車で来る人は7,500€
使った

Page 96