

第5章 海外のノーカーデー等についての情報収集

5-1 調査の目的

日本及び諸外国において、交通安全対策等を目的としてノーカーデー（カーフリーデー）を都市ごとに実施している。国内で主に交通安全対策を目的にノーカーデー（カーフリーデー）を実施している都市及び IRTAD のデータベースにおける人口 10 万人当たりの交通事故死者数が比較的少ない国 10 カ国の都市で、代表的な都市を対象に、以下の項目に関して文献調査を行う。

- ・目的
- ・実施概要
- ・実施主体、関連団体
- ・実施期間
- ・効果

5-2 調査対象国

世界の多くのカーフリーデーの取組は、欧州委員会によるキャンペーンである EUROPEAN MOBILITY WEEK に参加している。同キャンペーンはアクティブモビリティ、公共交通、クリーンでインテリジェントな交通ソリューションによる行動変容の促進を目的としており、交通事故削減は副次的な効果としてあり得る。

諸外国については、IRTAD のデータベースにおける人口 10 万人当たりの交通事故死者数が比較的少ない国 10 カ国のうち EUROPEAN MOBILITY WEEK に例年参加している国の中から、当該取組を日本の参考とする場合にある程度の人口規模（指定都市程度）を有している自治体でなければ新たな施策を講じる人的・財政的余裕がないことが想定されるため、人口 50 万人以上の都市のうち、事前調査によりある程度の情報が得られそうであるロンドン（英国）、マラガ（スペイン）に加えて、第 1 回意見交換会で話題提供のあったパリ（フランス）を調査対象とする。

日本については、EUROPEAN MOBILITY WEEK に例年参加しており、事前調査によりある程度の情報が得られそうである金沢市を調査対象とする。

図表 5-1 調査対象国・都市

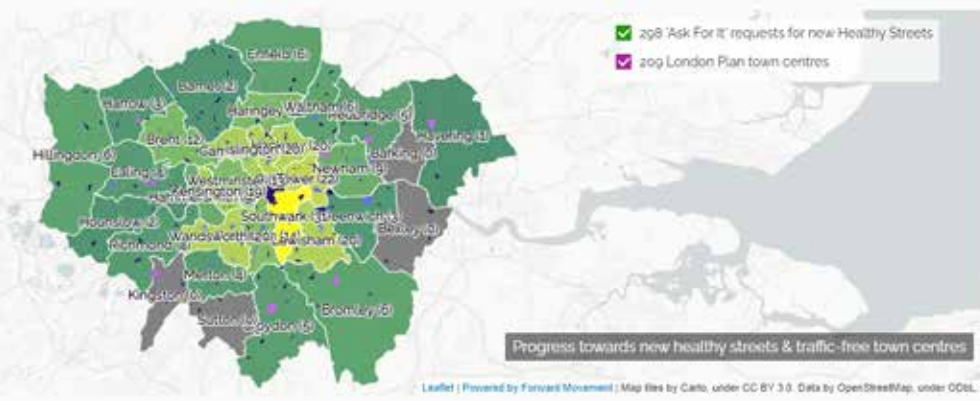
国名	都市名
英国	ロンドン
スペイン	マラガ
フランス	パリ
日本	金沢市

5-3 調査結果

(1) ロンドン (英国)

項目	調査結果
取組名称	REIMAGINE: Car Free Day 2020
背景・目的	2017 年に大気汚染による健康被害を訴える意識啓発のため、ロンドンにおいてカーフリーデーの実施を求める 1 万人以上の署名がロンドン市に提出された。元々大晦日等特定の日に一部エリアでカーフリーデーを設けていたが、この署名を受けて 2018 年に市の後援のもと有志団体がカーフリーデーを初開催。2019 年にロンドン交通局が公的に World Car Free Day (9 月 22 日) 及び EU Mobility Week に併せて大規模に交通を制限し、イベントを組織。2019 年の成功を受け、2020 年はロンドン市長の交通戦略 (2041 年までに移動の 80% を徒歩、自転車、または公共交通機関に移行)、ヘルシー・ストリート・アプローチ (Healthy Street Approach、人々の健康と体験を都市計画の中心に据えるための政策アプローチ)、ロンドン環境戦略に沿って、歩行者及びサイクリングの促進、大気環境の改善、自動車使用の削減を目指し実施されることとなった。 2020 年の目的は、COVID-19 からの復活期間であることも踏まえ、(1)人々がロックダウン後職場や学校に復帰することを契機に、これまでの移動手段を見直し自転車や徒歩に切り替えることを共に祝う、(2)新たに設置された歩行者専用空間等ロンドンの歩行者及びサイクリング用インフラの認知度の拡大、(3)移動に際し自動車ではなく他の手段を推奨する、(4)車両通行量を減らすことで得られる大気質の質、ハイ・ストリート (商店の密集した通り) 及びロンドン市民の健康と福祉をショーケースする、(5) 地元の商店を支援することでロンドンの経済回復を支援する、である。
実施概要	【2019 年】 ロンドン市プレスリリースによると下記を実施。 ・タワーブリッジ、ロンドンブリッジ (バスのみ通行可) を中心にシティ・オブ・ロンドンの延べ 27km 以上、サッカーグラウンド 200 面に相当する面積の道路の車両通行を禁止。 ・市内中心部各所で Chill (チル)、Move (動く)、Taste (味わう)、Play (遊ぶ)、Show (魅せる) というカテゴリ別に各種イベントを開催。トレイルやトレジャーハントなどのガイド付きウォーキングツアー、サイクリングツアー、BMX ライド、スケートボード用グラウンド、期間限定の公園、ライブ・ミュージック、ストリート・パフォーマンス、路上ヨガ、ゲーム大会等。 ・車両通行を禁止し、子供たちが安全に遊べる道路空間を創出する Play Street プロジェクトを周辺区 200 ヶ所以上で実施。 ・ロンドン交通局が提供する自転車のオンライン安全講習コース (計 4 モジュール、https://tfl.gov.uk/modes/cycling/cycle-skills 参照) の受講修了者に対して、ロンドン市のシェアサイクルシステム (Santander Cycles 社が提供) の 24 時間無料クーポンを提供。 ・Santander Cycles 社は 9 月 22 日には誰でも無料でシェアサイクルを利用できるチケットを配布。また当日年間契約を結ぶと会員費が 25% 割引となるキャンペーンを実施。 【2020 年】 ロンドン市プレスリリースによると下記を実施。 ・Play Street プロジェクトを実施。 ・イベントはコロナ禍により大幅にオンラインに移行。 ・意識啓発キャンペーンを実施。 ○ ハッシュタグ (#MyCarFreeTrip 及び #LondonIsOpen) キャンペーン (車を使わないことを約束し、決意表明や実際の移動の様子を SNS に投稿)。事後に市交通局が金銀銅賞及び景品を提供。 ○ SNS 用のプロフィール用フレームの提供。 【2021 年】 London Car Freeday の Web サイトによると下記 8 つの柱で実施。 (1)600 の「プレイ・ストリート (Play Street)」で公共空間を祝う 指定の道路を歩行者専用とし、安心して遊べる公共空間とする。2021 年はカーフリーデー日以降に 32 の行政区とシティ・オブ・ロンドン全体で少なくとも 600 のプレイ・ストリートを実現することを目指している (図表 5-2)。

図表 5-2 カーフリーデー・プレイストリート暫約に参加した行政区



【出典】London Car Free Day HP

(2) 600 の「ヘルシーな通学路 (Healthy School Streets)」で通学路の安全性及び快適性を向上。学校周辺の道路を車両通行禁止にし、安全に徒歩やサイクリングで通学できるようにする。まずは通学時間帯から開始するが、道路の一部を景観を確保した公共スペースや緑地として学校教育に利用できるよう、恒常化を目指す。ロンドンには 3,000 校以上の学校があるため、2021 年はカーフリーデーに合わせて少なくとも 600 本の道路を「ヘルシーな通学路」としての利用要請することを目標としている (行政区ごとに約 20 本)。

(3) 王立公園内の自家用車の通行禁止

EU Mobility Week に併せて自家用車の通行を禁止。ゆくゆくは恒常的な自家用車の通行禁止を目指す。

(4) 歩行者優先のゼロエミッション・スクエアマイル

スクエアマイル (ロンドン中心部の広場) を歩行者と自転車のための空間として開放。英国は COP26 の開催国であることから、交通量が減り、世界初のゼロエミッションの金融センターとなったスクエアマイルを象徴的な存在として PR する。

(5) 歩行者天国による地元商店の応援

ロンドンの商店が連なる道路 (ハイ・ストリート) を週末を中心に部分的または全面的な歩行者天国にすることで地元商店を応援。同様の取組みは既にロンドン交通局の計画に応じて区レベルで複数導入されているが、EU Mobility Week やカーフリーデーに伴い試験導入を促進するものである。

(6) 200 のタウンセンターの歩行者優先化への機運醸成

ロンドンの長期計画であるロンドンプランで位置付けられた 200 以上のタウンセンター (主要な交通拠点の周辺エリアであり、商業が集積) を歩行者と自転車に優しいハイ・ストリートに移行するためのビジョンの作成、発信。

(7) 定期的なサイクリングの推奨

週末サイクリングゾーン (Ciclovias) の創出のための啓発。王立公園で週末サイクリングツアーを実施。

(8) 定期的なカーフリーデーのための意識啓発

市内のさまざまな場所で毎週または毎月カーフリーデーを開催し、ゼロエミッションのモビリティ、きれいな空気、健康的で開放的な道路の未来を目指す。

実施体制

【実施主体】

ロンドン交通局 (Transport for London)

※ロンドン交通局が世界カーフリー・デー・イベントのすべての側面を調整・準備し、実施するためには通常ロンドン交通局に法的に与えられた権限を超える可能性があるため、2020 年からカーフリーデーの実施に限りその他公的機関からロンドン交通局に対し一部の権限を委任する市長令を施行した。

【関連団体】

London Car Freeday (署名を集めた団体)、シティ、ロンドン市各公団、Tower Hamlets 及び Southwark をはじめとした 18 の区、オープンハウス・ロンドン (世界最大の建築フェスティバル) 等フェスティバル団体、London Play (道路を車両通行禁止にすることで子供たちが安心して遊べる公共スペースとして活用することを目指す団体)、Mums for Lungs (大気汚染による子供の健康被害を予防するための活動を展開する団体) 他多数

実施期間

2019 年: 9 月 22 日 (日) 7:00～19:00 時車両通行禁止、イベントは 10:30～17 時頃

2020 年: 9 月 4 日 (日) ～9 月 22 日 (木) キャンペーン期間、

	9月22日(木) ロンドンカーフリーデー 2021年:9月22日(日) ロンドンカーフリーデー
主な代替手段	徒歩、個人の自転車、PedalMe(自転車タクシーサービス)、バス及び地下鉄・船、排出量ゼロタクシーの実証実験、各種新たな交通手段の貸し出し(手漕ぎ自転車、三輪車、車椅子用電動モーター等)
交通安全の視点からの取組の効果	【市民の意識変化】 2019年のカーフリーデー直後に行われた YouGov による調査によると、65%のロンドン市民がカーフリーデーのイベントに触発されて車の使用を減らした、また、57%がロンドンでのカーフリーデーのイベントは良いアイデアだと回答。
	【人出】 ロンドン市プレスリリースによると、2019年の市内中心部のイベントには7万人以上が参加。関連イベントを開催した27の行政区では更に多くの参加者が参加。2020年は参加者15万人を想定していたが、コロナ禍により多くのイベントはバーチャルに移行した。
	【交通量】 ロンドン市プレスリリースによると、イベント当日のロンドン中心部の交通量が10%減少(2019年実績)。
	【公共交通の利用状況】 Santander Cycles社によると、2019年9月22日に配布した24時間無料レンタルプロモーションコードの利用件数は1,373件であり、1日あたりの利用件数としては同社がロンドンでサービス提供を開始して以来過去最高となった。
	【交通事故状況】 ・死者数 112人(2018年)→125人(2019年)→96人(2020年)

図表 5-3 交通手段別 2019 年死者数 (2005-09 年の平均及び 2018 年比)

Table 2 Fatalities during 2019 compared with the 2005-09 average and 2018.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2019 over	
		2005-2009		2019	2005-2009	
		average	2018		2018	average
Fatal	Bus or coach occupants	2	1	2	100%	-17%
	Car occupants	49	16	17	6%	-66% *
	Motorcyclists	43	22	31	41%	-29%
	Pedestrians	96	57	68	19%	-29% *
	Pedal cyclists	17	12	5	-58%	-70% *
	Other vehicle occupants	3	4	2	-50%	-38%
	Total	211	112	125	12%	-41% *
Children (under 16yrs)		12	0	5	-	-57% *

Source: STATS19.
Note: Figures in grey and italic are back estimated for the number of serious, slight and all casualties in the 2005-09 baseline.
Asterisks (*) indicate where changes are significant at the 95 per cent confidence level, applying the Poisson probability distribution.
The number and severity of child casualties are a subset of the total number of reported fatal, serious, slight and all casualties in London.

【出典】ロンドン交通局

図表 5- 4 交通手段別 2020 年死者数 (2005-09 年の平均及び 2019 年比)

Table 2 Fatalities during 2020 compared with the 2005-09 average and 2019.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2020 over	
					2005-2009	
		2005-2009 average	2019	2020	2019	average
Fatal	Bus or coach occupants	2.4	2	2	0%	-17%
	Car occupants	49.4	17	11	-35%	-78% *
	Motorcyclists	43.4	31	31	0%	-29%
	Pedal cyclists	16.6	5	6	20%	-64% *
	Pedestrians	96.0	68	45	-34% *	-53% *
	Other vehicle occupants	3.2	2	1	-50%	-69%
	Total	211.0	125	96	-23% *	-55% *
	Children (under 16yrs)	11.6	5	3	-40%	-74% *

Source: STATS19.

Note: Figures in grey and italic are back estimated for the number of serious, slight and all casualties in the 2005-09 baseline.

Asterisks (*) indicate where changes are significant at the 95 per cent confidence level, applying the Poisson probability distribution.

The number and severity of child casualties are a subset of the total number of reported fatal, serious, slight and all casualties in London.

【出典】ロンドン交通局

・重傷者数

※重傷は骨折、脳震盪、内傷、圧迫、熱傷(摩擦熱傷を除く)、重度の切り傷、治療を必要とする重度の全身性ショック、事故後 30 日以上経過してから死亡した傷害を指す。

3,953 人 (2018 年) → 3,780 人 (2019 年) → 2,974 人 (2020 年)

図表 5- 5 交通手段別 2019 年重傷者数 (2005-09 年の平均及び 2018 年比)

Table 3 Serious injuries during 2019 compared with the 2005-09 average and 2018.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2019 over	
					2005-2009	
		2005-2009 average	2018	2019	2018	average
Serious	Bus or coach occupants	275	111	89	-20%	-68% *
	Car occupants	1,724	607	557	-8%	-68% *
	Motorcyclists	1,353	1,058	988	-7%	-27% *
	Pedal cyclists	641	770	773	0%	21%
	Pedestrians	2,004	1,309	1,282	-2%	-36% *
	Other vehicle occupants	194	98	91	-7%	-53% *
	Total	6,192	3,953	3,780	-4%	-39% *
	Children (under 16yrs)	608	241	211	-12%	-65% *

【出典】ロンドン交通局

図表 5- 6 交通手段別 2020 年重傷者数 (2005-09 年の平均及び 2019 年比)

Table 3 Serious injuries during 2020 compared with the 2005-09 average and 2019.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2020 over	
					2005-2009	
		2005-2009 average	2019	2020	2019	average
Serious	Bus or coach occupants	275	89	44	-51% *	-84% *
	Car occupants	1,724	557	405	-27% *	-77% *
	Motorcyclists	1,353	988	737	-25% *	-46% *
	Pedal cyclists	641	773	862	12% *	34% *
	Pedestrians	2,004	1,282	823	-36% *	-59% *
	Other vehicle occupants	194	91	103	13%	-47% *
	Total	6,192	3,780	2,974	-21% *	-52% *
	Children (under 16yrs)	608	206	153	-26% *	-75% *

Source: STATS19.

Note: Figures in grey and italic are back estimated for the number of serious, slight and all casualties in the 2005-09 baseline.

Asterisks (*) indicate where changes are significant at the 95 per cent confidence level, applying the Poisson probability distribution.

【出典】ロンドン交通局

・死傷者数

30,591 人 (2018 年) → 30,007 人 (2019 年) → 24,345 人 (2020 年)

図表 5- 7 交通手段別 2019 年死傷者数 (2005-09 年の平均及び 2018 年比)

Table 5 Total casualties during 2019 compared with the 2005-09 average and 2018.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2019 over	
		2005-2009			2005-2009	
		average	2018	2019	2018	average
All	Bus or coach occupants	1,711	1,451	1,174	-19% *	-31% *
	Car occupants	14,617	11,804	11,457	-3%	-22% *
	Motorcyclists	4,989	5,122	5,391	5%	8% *
	Pedal cyclists	3,410	4,755	4,634	-3%	36% *
	Pedestrians	5,877	5,762	5,662	-2%	-4% *
	Other vehicle occupants	1,215	1,697	1,689	0%	39% *
	Total	31,819	30,591	30,007	-2%	-6% *
	Children (under 16yrs)	2,413	1,961	1,841	-6%	-24% *

Source: STATS19.

Note: Figures in grey and italic are back estimated for the number of serious, slight and all casualties in the 2005-09 baseline.

Asterisks (*) indicate where changes are significant at the 95 per cent confidence level, applying the Poisson probability distribution.

The number and severity of child casualties are a subset of the total number of reported fatal, serious, slight and all casualties in London.

【出典】ロンドン交通局

図表 5- 8 交通手段別 2020 年死傷者数 (2005-09 年の平均及び 2019 年比)

Table 5 Total casualties during 2020 compared with the 2005-09 average and 2019.

Casualty severity	User group	Casualty numbers			Percentage change in 2020 over	
		2005-2009			2005-2009	
		average	2019	2020	2019	average
All	Bus or coach occupants	1,711	1,174	645	-45% *	-62% *
	Car occupants	14,617	11,457	8,852	-23% *	-39% *
	Motorcyclists	4,989	5,391	5,012	-7% *	0%
	Pedal cyclists	3,410	4,634	4,789	3%	40% *
	Pedestrians	5,877	5,662	3,677	-35% *	-37% *
	Other vehicle occupants	1,215	1,689	1,370	-19% *	13% *
	Total	31,819	30,007	24,345	-19% *	-23% *
	Children (under 16yrs)	2,413	1,841	1,229	-33% *	-49% *

Source: STATS19.

Note: Figures in grey and italic are back estimated for the number of serious, slight and all casualties in the 2005-09 baseline.

Asterisks (*) indicate where changes are significant at the 95 per cent confidence level, applying the Poisson probability distribution.

The number and severity of child casualties are a subset of the total number of reported fatal, serious, slight and all casualties in London.

【出典】ロンドン交通局

・交通違反

N/A

・LondonWorld 記事

<https://www.londonworld.com/news/londons-car-free-day-when-its-taking-place-and-how-you-can-get-involved-3387266>

・ロンドン市プレスリリース

<https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/londons-biggest-ever-car-free-day>

<https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/car-free-day-celebrations-will-return-to-london-0>

・REIMAGINE EVENT FAQs

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/car_free_day_-_reimagine_faqs_17092019.pdf

・カーフリーデーを実施するための市長令「MD2602 World Car Free Day 2020」

<https://www.london.gov.uk/decisions/md2602-world-car-free-day-2020>

・REIMAGINE Car Free Day 2020 Stakeholder Toolkit

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/health/healthy-schools-london/awards/sites/default/files/Reimagine%20Car%20Free%20Day%20toolkit%202020.pdf>

・London Car Free Day

<https://londoncarfreeday.com/>

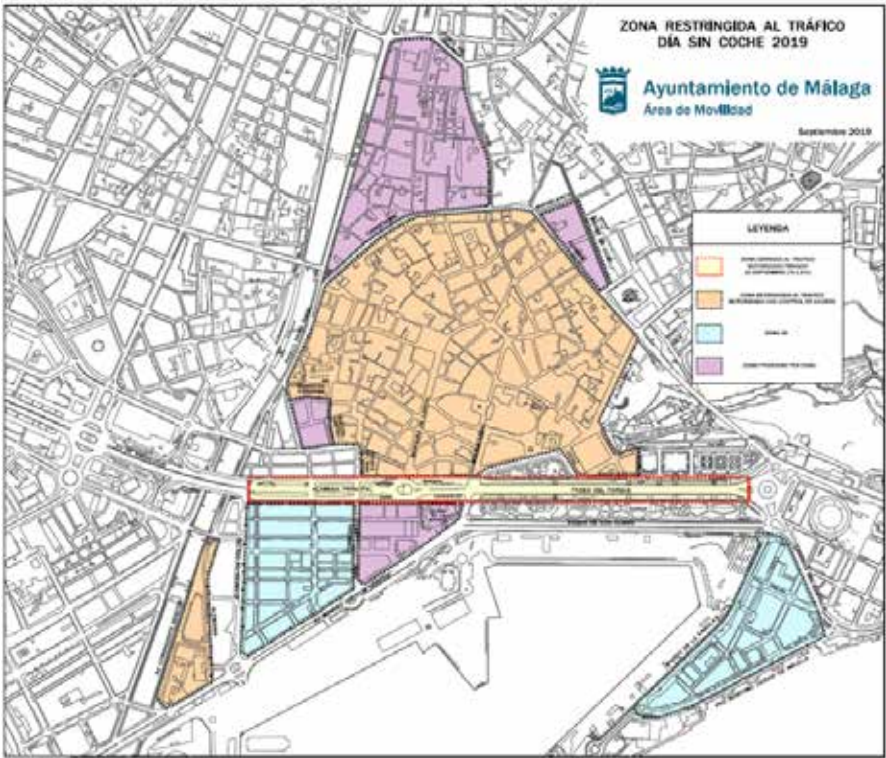
・ロンドン交通局「GLA における死傷者数」

<https://content.tfl.gov.uk/casualties-in-greater-london-2019.pdf>

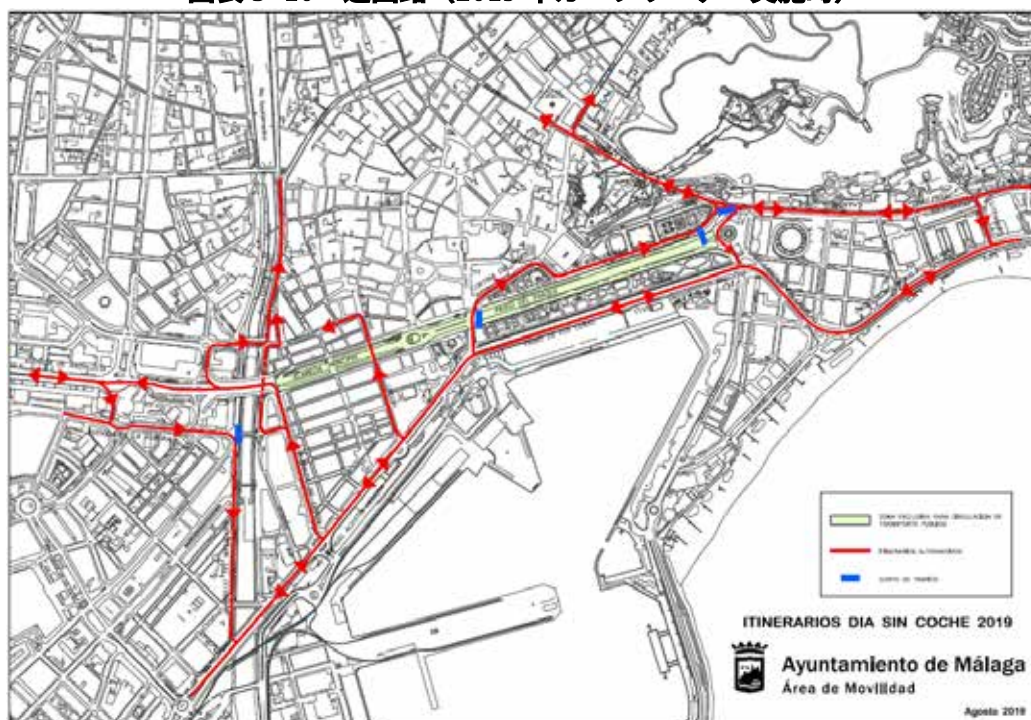
<https://content.tfl.gov.uk/casualties-in-greater-london-2020.pdf>

出典

(2) マラガ (スペイン)

項目	調査結果
取組名称	DÍA SIN COCHES
背景・目的	2000年に欧州でカーフリーデーが実施されて以来、理念に共感して実施。自動車交通を制限し、持続可能な交通手段の利用を奨励することで、交通手段の選択が環境に与える影響について市民の意識を高めることを目的としている。なお同日に「自転車の日 (DÍA DE LA BICICLETA)」を開催することで、街中での自転車利用を同時に促進し、イベントの相乗効果を狙っている。
実施概要	(1) 交通制限 Alameda Principalと Paseo del Parque の間の道路交通が禁止され、公共交通機関と自転車のみ通行可。また、その他の市内主要道路についても自家用車には迂回道路を推奨。(図表 5- 9、図表 5- 10) 図表 5- 9 交通規制 (2019 年カーフリーデー実施時)  凡例： 黄色…車両通行禁止エリア、オレンジ…車両入域制限エリア 青…ゾーン 20、ピンク…歩行者優先エリア 【出典】マラガ市 HP 「Semana de la movilidad」

図表 5-10 迂回路（2019 年カーフリーデー実施時）



凡例： 緑…車両通行禁止エリア、赤…迂回路、青…通行止め

【出典】マラガ市交通局「Semana de la movilidad」

(2) 自転車の日 (DÍA DE LA BICICLETA)

幅広い年齢層の市民を対象に自転車利用を促進するため、市内中心部を通過する 12km 及び 5.5km のサイクリングコースを設定、順位を競わない市民参加型のレースを実施。

(3) 国際イベント「Par(king) Day」の併催

アーティスト、デザイナーや市民が、駐車場を一時的に公共の公園に変え、音楽、ゲーム、ワークショップなどのレクリエーションや教育活動を展開する年に一度の国際イベント「Par(king) Day」を併催。通常は自動車占有している駐車場という空間の公共空間としての利用可能性を意識啓発するために実施。

(4) 交通安全教育のリーフレット配布

実施体制	【実施主体】 マラガ市 【関連団体】 協力・後援： Park(ing) Day 実施団体、民間企業（百貨店、スーパー等）
実施期間	2019 年：9 月 22 日（日）カーフリーデー 7:00～21:00 時車両通行禁止 2020 年：9 月 22 日（火）カーフリーデー 時間等詳細不明 2021 年：9 月 26 日（日）カーフリーデー 7:30～20:30 時車両通行禁止
主な代替手段	徒歩、自転車、公共交通機関（バス運転手に車のキーを見せると、乗車運賃が 1 日限定で無料）、タクシー（自宅への迎車料金を 1 日限定で無料）
交通安全の視点からの取組の効果	【市民の意識変化】 N/A 【人出】 N/A 【交通量】 N/A 【交通事故状況】 ※2019 年以降は未公開 ・死者数 9 人（2018 年） ・重傷者数 ※事故後入院した人数

107 人 (2018 年)
 ・死傷者数
 3,521 人 (2018 年)

図表 5- 11 重傷度別交通事故状況 (2018 年)



左から：軽傷、重傷未満、重傷、死亡
 【出典】マラガ市「持続可能な都市交通計画」 p258

図表 5- 12 月別交通事故件数 (2014～2018 年)

	2014	2015	2016	2017	2018
ENERO	408	428	437	456	420
FEBRERO	397	399	433	424	435
MARZO	504	495	558	609	377
ABRIL	553	497	547	554	415
MAYO	490	538	497	543	461
JUNIO	466	499	571	533	451
JULIO	500	514	523	487	485
AGOSTO	454	463	482	470	395
SEPTIEMBRE	446	474	498	495	354
OCTUBRE	463	486	500	496	407
NOVIEMBRE	455	487	540	480	375
DICIEMBRE	507	502	495	524	371

Tabla total accidentes por meses (2014-2018).

【出典】マラガ市「持続可能な都市交通計画」 p257

・交通違反

N/A

なお市プレスリリースによると、効果測定として交通規制区域での環境ガス測定や騒音測定などが行われたものの、交通安全の視点からの評価は実施されていない。

出典

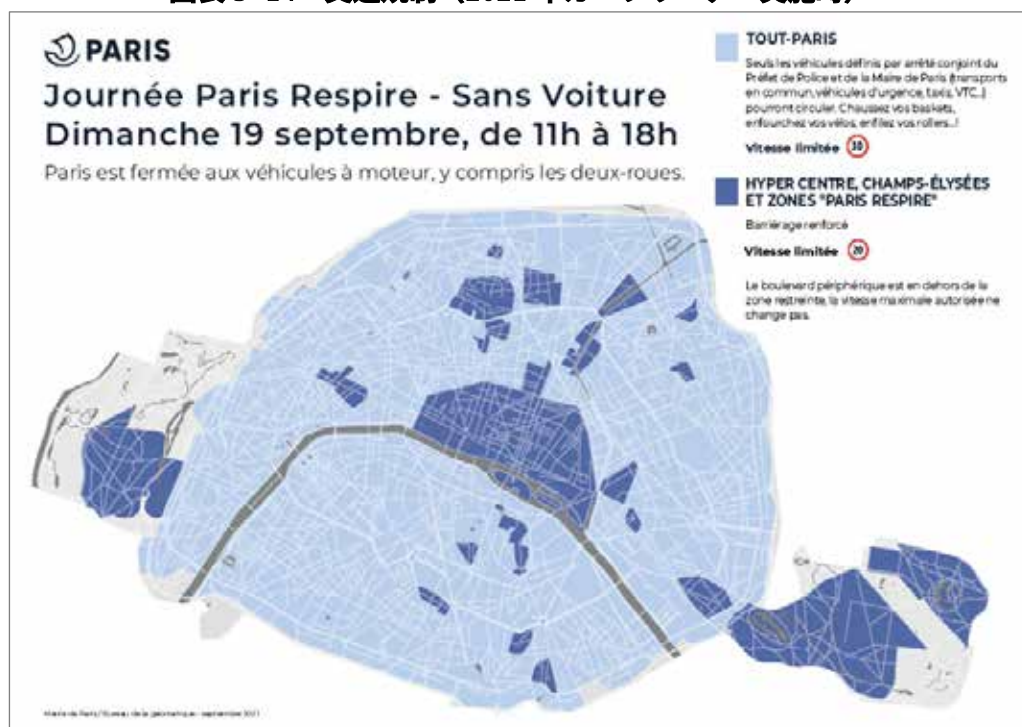
・マラガ市 HP「Semana de la movilidad」
<https://movilidad.malaga.eu/es/lineas-de-trabajo/campanas-de-sensibilizacion/semana-de-la-movilidad>
 ・マラガ市プレスリリース
<https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/SEMANA-DE-LA-MOVILIDAD-2019.pdf>

	https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/Dia-de-la-bici-2019.PDF ・codigo29 誌「Día sin coche en Málaga, todo lo que debes saber」 https://www.codigo29.com/2017/09/21/dia-sin-coche-en-malaga-todo-lo-que-debes-saber/ ・マラガ市「持続可能な都市交通計画 (PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MÁLAGA)」 https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/PMUS.pdf ・Park(ing) day https://www.myparkingday.org/
--	---

(3) パリ（フランス）

項目	調査結果
取組名称	la Journée Paris Respire sans voiture (2021 年に上記に名称改訂、以前は la Journée sans voiture)
背景・目的	2015 年に市民有志からなる「車のないパリ (Paris Sans Voiture)」が二酸化炭素の削減、大気汚染対策及び騒音対策としてパリ市にカーフリーデーの実施を提唱し、初めて実施。当初車両通行止めにした区間は少なかったが、持続可能な都市づくりを目指すパリ市のイニシアチブに合致し 2017 年より範囲を市内全域に拡張。パリ市では自動車を自転車や公共交通機関など「ソフトな交通手段 (mobilités douce)」で代替することを政策的に推進している。なお Paris Sans Voiture ではフランスにおける二酸化炭素の主な発生源である運輸部門は 2018 年に 1 億 2100 万トンの二酸化炭素を排出しており、うち 54% が自動車由来であると指摘。パリ都心部の 1 日の移動距離の 40% が 3km 未満の短距離移動と言われており、特に環境負荷が高いことから、市内から車を減らすことを訴えている。2021 年には 9 月の EU Mobility Week に併せて実施されるカーフリーデーに加え、毎月第 1 日曜日の 10 時から 18 時の間、市内繁華街を中心とした「パリは呼吸する (Paris Respire) 地区」において歩行者天国を実施することを決定。 なお 2021 年 5 月 12 日、パリ市は 1～4 区全域及びセーヌ川左岸のサンジェルマン北部エリアに及ぶ「交通制限エリア (la Zone à Trafic Limité, ZTL)」を新たに創出し、当該エリアへの通過車両を原則として禁止する計画を発表した。この計画は 2024 年の実現に向けて調整中である (図表 5- 13)。 図表 5- 13 交通制限エリア (ZTL) 予定図  凡例：黄色…車両侵入禁止エリア 【出典】 Le Parisien 紙「Paris : la zone de restriction pour les voitures sera mise en place «au second semestre 2022»」
実施概要	(1) 交通規制 (図表 5- 14) パリ市内を 2 つのエリアに分類し、交通規制。最も厳しい「パリは呼吸する (Paris Respire) 地区」ではバス、緊急車両、タクシーのみ通行を許可し、最高時速 20km に制限される。その他の地区ではバス、緊急車両、タクシー、VTC (ハイヤー) が許可され、最高時速 30km に制限される。日中市内主要拠点に警察官を配備し、違反者は罰金 135 ャ。なお市内駐車場の指定管理者である aemes は事前オンライン予約にて当日駐車場を無料提供、シェアサイクル Vélib' は当日 45 分間利用券を無料提供する。また、郊外路線 RER 及び Transilien の全列車で自転車の搭載料金が無料となる。

図表 5- 14 交通規制（2021 年カーフリーデー実施時）



凡例：群青色…速度制限 20km エリア（市内繁華街、シャンゼリゼ、「パリは呼吸する地区」、
水色…速度制限 30km エリア（群青色を除くパリ環状線内全域）

【出典】パリ市 Web サイト「Retour en images sur une journée sans voiture」

(2) 自転車の祭典

イル・ド・フランス圏（パリを含む広域エリア）で日常の交通手段としての自転車の推進を目指す団体「La Convergence」が主催する自転車の祭典を併催（2020 年は第 13 回目）。市内 6 つのチェックポイントからパリ中心部のコンコルド広場に向けて集団サイクリングを行い、到着地コンコルド広場で自転車利用の促進を祝う。

(3) 市民団体による意識啓発

コンコルド広場に各種市民団体が出展し、参加型ワークショップや政策提案等参加型のイベントを実施。モビリティを通じたパリの大気汚染と気候変動に声を上げる団体「La Rue Est À Nous」が主催しており、同様に都市の気候変動やモビリティに関連する NGO/NPO 団体等が参加。

(4) 「子供たちのための道路 (La Rue aux enfants)」

徒歩や自転車といったアクティブな交通手段を推進することで道路を若者や子供の手に取り戻し、住人や若者が身近な生活環境及び未来について自己表現することを促進する活動。当日路上で子供や若者向けのイベントを実施。

(5) その他イベント

Paris Sans Voiture の HP によると、そのほか小規模な路上パレード、車のいない街中で自由に指定のステッカーを貼り写真を撮ってもらう子供たち向けのキャンペーン、自転車の装飾ワークショップ、路上ピクニック等、各種団体が同時多発的にイベントを実施。

実施体制	【実施主体】
	(1) 交通規制… パリ市 (2) 以下各イベント…各 主催団体 【関連団体】 (1) 仏内務省、警察 (Préfecture de police)、パリ市内各区、Saemes、Vélib'、パリ交通公団 RATP、Ile-de-France Mobilités 等 (2) 以下は各団体にて関連団体を組織。個別にパリ市や内務省、イル・ド・フランス圏など公的機関が後援している。
実施期間	2019 年: 9 月 22 日 (日) 第 5 回カーフリーデー 11:00～18:00 時車両通行禁止 2020 年: 9 月 27 日 (日) 第 6 回カーフリーデー 11:00～18:00 時車両通行禁止 2021 年: 9 月 19 日 (日) 第 7 回カーフリーデー 11:00～18:00 時車両通行禁止
主な代替手段	徒歩、自転車 (シェアサイクル含む)、スケートボード、公共交通機関等

【市民の意識変化】

N/A

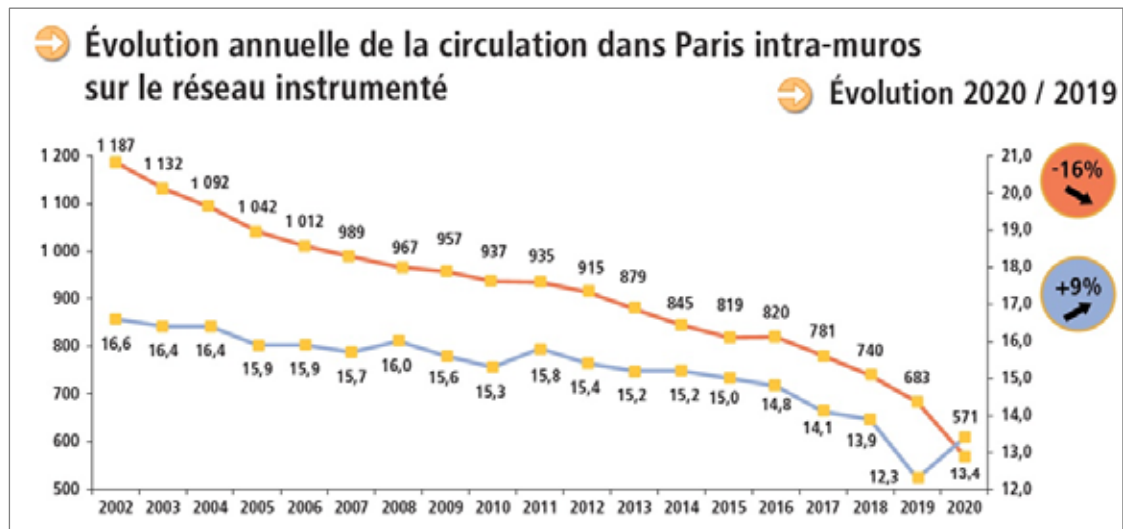
【人出】

N/A

【交通量】

パリ市「2020 年パリの交通状況」によると、車両交通量は減少を続けており 2019 年から 2021 年にかけて 16% 減、平均速度は 12.3km/h から 13.4km/h へ 9% 増となった (図表 5- 15)。

図表 5- 15 パリ環状線内における車両交通量及び平均時速の経年変化



凡例：赤…車両交通量、青…平均時速

【出典】パリ市「2020 年パリの交通状況」

交通安全
の視点から
の取組
の効果

【交通事故状況】

・死者数

36 人 (2018 年) → 34 人 (2019 年) → 45 人 (2020 年)

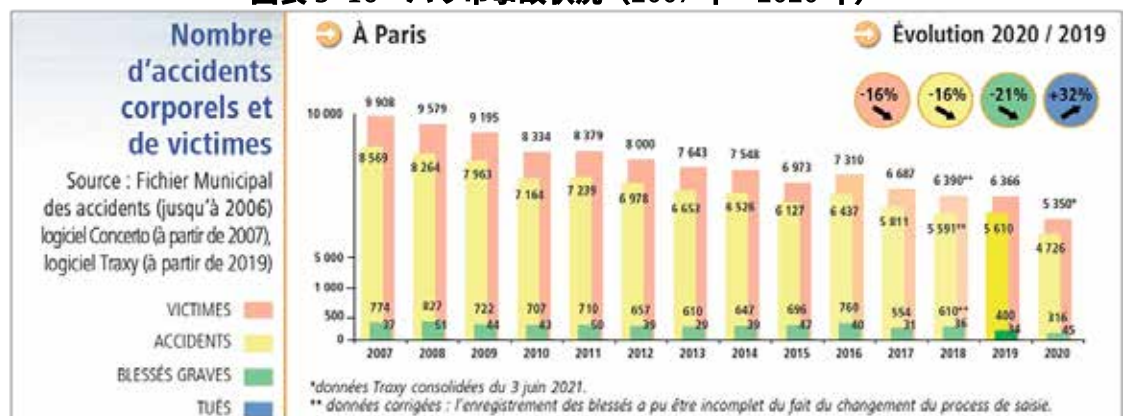
・重傷者数 ※事故後入院した人数

610 人 (2018 年) → 400 人 (2019 年) → 316 人 (2020 年)

・死傷者数

6,390 人 (2018 年) → 6,366 人 (2019 年) → 5,350 人 (2020 年)

図表 5- 16 パリ市事故状況 (2007 年～2020 年)



凡例：青…死者数、緑…重傷者数、黄色…事故数、オレンジ…死傷者数

【出典】パリ市「2020 年パリの交通状況」

2020 年の交通種類別の死傷者数としては、四輪車は前年比 21% 減、歩行者は同 27% 減、自転車は同 37% 増となった。また、パリ市内で導入された電動キックボード (2019 年より計上開始) は 47% 増となっている (図表 5- 17)。

図表 5- 17 交通種類別死傷者数（2007 年～2020 年）



凡例：オレンジ…二輪車、青…歩行者、黄色…四輪車、緑…自転車、紫…EDP（電動キックボード）

【出典】パリ市「2020 年パリの交通状況」

・交通違反

N/A

上記は交通事故統計の結果であり、カーフリーデーに関する市の効果測定としては環境ガス測定や騒音測定などが行われているものの、交通安全の視点からの評価は実施されていない。

出典

・パリ市 Web サイト「Retour en images sur une journée sans voiture」
<https://www.paris.fr/pages/journee-sans-voiture-10107>
 ・パリ市 Web サイト「Le centre de Paris, piéton chaque premier dimanche du mois」
<https://www.paris.fr/pages/le-centre-de-paris-sera-pieton-un-dimanche-par-mois-6098/>
 ・パリ市 Web サイト「Paris Respire」
<https://www.paris.fr/pages/paris-respire-2122>
 ・パリ市「2020 年パリの交通状況」
<https://www.paris.fr/pages/bilan-des-deplacements-a-paris-en-2020-8121>
 ・Saemes 社リリース
<https://www.saemes.fr/fr/la-journee-paris-respire-sans-voiture-2021>
 ・Vélib'社リリース
<https://blog.velib-metropole.fr/2021/09/15/journee-sans-voiture/>
 ・Le Parisien 紙「Paris : la zone de restriction pour les voitures sera mise en place «au second semestre 2022»」
<https://www.leparisien.fr/paris-75/la-zone-de-restriction-pour-les-voitures-a-paris-sera-mise-en-place-au-second-semestre-2022-19-09-2021-VJXOWP4DTVA3JG3D7WAXFKACJQ.php>
 ・Le Monde 紙「La Mairie de Paris veut rendre le centre de la capitale piéton et interdire le trafic de transit dès 2022」
https://www.lemonde.fr/politique/article/2021/05/13/la-mairie-de-paris-veut-rendre-le-centre-de-la-capitale-pieton-et-interdire-le-traffic-de-transit-des-2022_6080121_823448.html
 ・国立交通安全観測所 (ONISR) 事故統計
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents>
 ・Paris Sans Voiture
<https://www.parissansvoiture.org>
 ・La Convergence
<http://convergencevelo.fr/>
 ・La Rue Est À Nous
<https://larueestanous.fr/>
 ・La Rue aux enfants
<https://www.ruesauxenfants.com/>

(4) 金沢市（日本）

項目	調査結果
取組名称	カーフリーデー2020 in 金沢
背景・目的	金沢市では、第二次金沢交通戦略の目指す「歩行者と公共交通優先のまちづくり」、「まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり」を市民に広く発信するとりくみの一つとして、カーフリーデーを実施（2017年より実施。2020年は4回目）。

【2020年】
カーフリーデーでは、バスやタクシー車両の展示、自動運転車両の展示や走行実験、キッズバイク試乗会など移動に関するものから、アカペラや楽都音楽祭の特別演奏ステージを実施。
また、会場に隣接した道路を一部交通止めとするとともに、昨年度に引き続きバスだけが通行可能なトランジットモールも創出。さらに付近では、「KANAZAWA JAZZ Plus 2020」も同時開催。たくさんの方に、車がない道路空間を楽しみながら、公共交通について考えるきっかけづくりが提供された（図表 5-18）。

図表 5-18 カーフリーデー2020in 金沢 チラシ



実施概要



【出典】金沢市

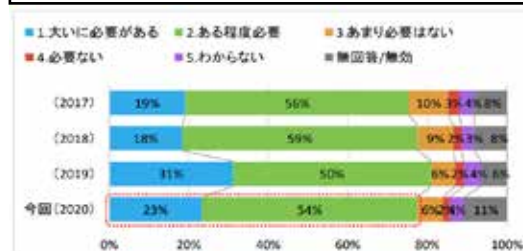
	カーフリーデーの来場者数は約 5,100 人（一昨年度：約 4,000 人（晴天）、昨年度：約 4,500 人（雨天）、昨年度比約 13%増）。
実施体制	【実施主体】 金沢市都市政策局交通政策課、金沢市交通まちづくり協議会 【関連団体】 北陸信越運輸局石川運輸支局、JR いしかわ鉄道（株）、（一社）石川県タクシー協会、（公社）石川県バス協会、西日本ジェイアールバス（株）、北陸鉄道（株）
実施期間	2020 年 10 月 1 日（木）～10 月 31 日（土）：都心軸バス専用レーン時間帯拡大実験（15:00～19:00） 2020 年 10 月 3 日（土）：カーフリーデー 10:00～16:00 車両通行止（広坂→市役所前）
主な代替手段	徒歩、自転車、公共交通機関等

【市民の意識変化】

来場者アンケートでは、回答者の約 8 割が中心市街地の公害や渋滞、交通問題を減らすためには、自動車の利用を抑制（交通規制など）する必要があると回答。また、約 6 割が公共交通機関や自転車を使いやすくするために自動車のための道路スペースを減らすことは良い考えだと回答。約 9 割が「カーフリーデー」について良い考えだと回答。約 6 割が「トランジットモール」について良い取組だと回答。（図表 5- 19）

図表 5- 19 カーフリーデー2020in 金沢 来場者アンケート

問1：中心市街地の公害や渋滞、交通問題を減らすためには、自動車の利用を抑制（交通規制など）する必要があると思いますか



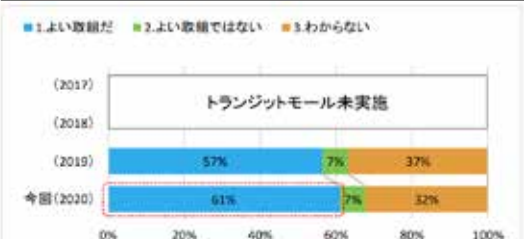
問2：公共交通機関や自転車を使いやすくするために自動車のための道路スペースを減らすことは良いと思いますか



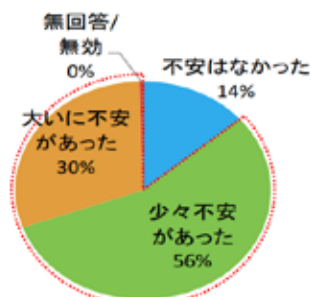
問3：「カーフリーデー」についてどのようにお考えですか



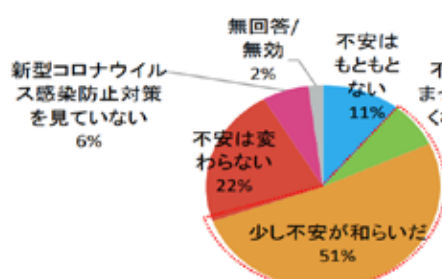
問4：「トランジットモール」についてどのようにお考えですか



問5：新型コロナウイルスが発生してから公共交通機関の利用に不安を感じていましたか



問6：今回のカーフリーデーでは各交通事業者が新型コロナウイルス感染防止策を紹介していますが、左記の不安について変化がありましたか



【出典】金沢市交通政策課「令和2年度金沢市都心軸交通環境整備検討委員会資料」（令和3年2月16日）

交通安全
の視点か
らの取組
の効果

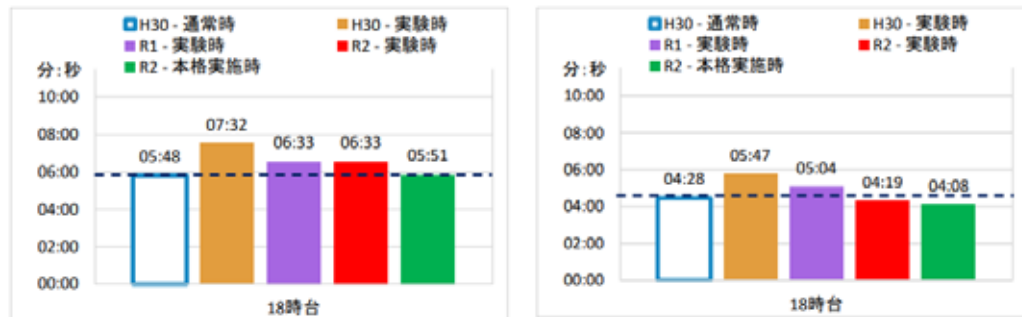
【人出】

N/A

【交通量】

都心軸バス専用レーン時間帯拡大実験における一般車の走行性(平日)について、実験による一般車への影響は見られず、本格実施後も影響は見られなかった。(図表 5- 20)

図表 5- 20 都心軸バス専用レーン時間帯拡大実験における一般車の走行性(平日)



武蔵→片町 (南行)

片町→武蔵 (北行)

【出典】金沢市交通政策課「令和2年度金沢市都心軸交通環境整備検討委員会資料」(令和3年2月16日)

【交通事故状況】

・死者数

4人(2018年)→4人(2019年)→11人(2020年)

・負傷者数

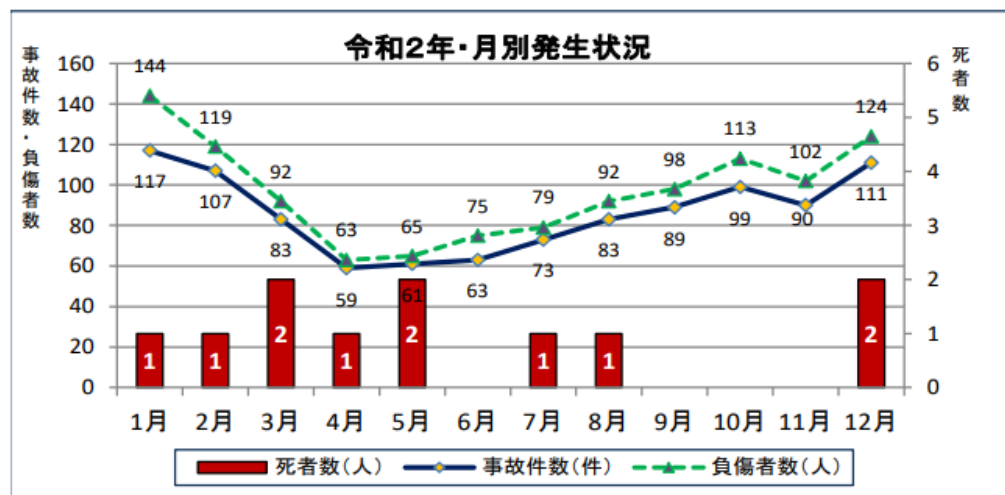
1,540人(2018年)→1,438人(2019年)→1,166人(2020年)

・死傷者数

1,544人(2018年)→1,442人(2019年)→1,177人(2020年)

・交通違反

図表 5- 21 令和2年 月別発生状況(事故件数・死者数・負傷者数)



【出典】金沢市「令和2年 金沢市の交通事故」

図表 5- 22 交通事故主要原因別発生件数

原因別	年別 総 数	平成29年		平成30年		令和元年		令和2年		対前年 増減数 (件)	対前年 増減比 (%)
		件数(件)	構成率	件数(件)	構成率	件数(件)	構成率	件数(件)	構成率		
① 運転者側 計		1,591	98.8%	1,332	99.0%	1,246	99.1%	1,024	98.9%	-222	-17.8%
信号無視		49	3.0%	44	3.3%	58	4.6%	48	4.6%	-10	-17.2%
通行区分等違反		9	0.6%	1	0.1%	1	0.1%	3	0.3%	2	200.0%
車両通行帯違反											
最高速度違反								1	0.1%	1	-
横断・転回・後退等違反		6	0.4%					1	0.1%	1	-
車間距離不保持				4	0.3%	2	0.2%	2	0.2%		
追越し違反		1	0.1%			2	0.2%	1	0.1%	-1	-50.0%
右左折違反		10	0.6%	5	0.4%	5	0.4%	3	0.3%	-2	-40.0%
優先通行違反		11	0.7%	23	1.7%	35	2.8%	12	1.2%	-23	-65.7%
交差点安全進行義務違反		120	7.4%	90	6.7%	64	5.1%	92	8.9%	28	43.8%
歩行者保護違反		74	4.6%	71	5.3%	56	4.5%	47	4.5%	-9	-16.1%
横断自転車妨害等違反		12	0.7%	18	1.3%	6	0.5%	8	0.8%	2	33.3%
交差点・指定場所徐行違反		27	1.7%	21	1.6%	17	1.4%	5	0.5%	-12	-70.6%
一時停止違反		37	2.3%	34	2.5%	26	2.1%	16	1.5%	-10	-38.5%
飲酒運転						1	0.1%	3	0.3%	2	200.0%
過労運転		4		1				2	4.2%	2	-
ハンドル・ブレーキ操作不適當		107	6.6%	104	7.7%	63	5.0%	49	4.7%	-14	-22.2%
前方不注意		260	16.1%	211	15.7%	218	17.3%	144	13.9%	-74	-33.9%
安全不確認		535	33.2%	454	33.8%	495	39.4%	431	41.6%	-64	-12.9%
安全速度		35	2.2%	25	1.9%	13	1.0%	16	1.5%	3	23.1%
その他安全運転義務違反		278	17.3%	216	16.1%	170	13.5%	135	13.0%	-35	-20.6%
幼児等通行妨害											
その他		16	1.0%	10	0.7%	12	1.0%	3	0.3%	-9	-75.0%
不明						2	0.2%	2	0.2%		
② 歩行者側 計		1	0.1%			1	0.1%	1	0.1%		
信号無視											
横断歩道外禁止場所横断											
車の直前直後横断											
路上遊戯											
飛出し		1	0.1%			1	0.1%			-1	-100.0%
左側通行											
幼児のひとり歩き											
酩酊・徘徊											
その他								1	0.1%	1	-
③ その他の当事者		19	1.2%	13	1.0%	10	0.8%	10	1.0%		

【出典】金沢市「令和 2 年 金沢市の交通事故」

・ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー日本公式サイト
<http://www.cfdjapan.org/carfreeday-nihon.html>
 ・カーフリーデー2020in 金沢 チラシ
<https://info2.city.kanazawa.ishikawa.jp/attachments/2456>
 ・金沢市「第 2 次金沢交通戦略」
<https://digilib.city.kanazawa.ishikawa.jp/doc/49/>
 ・金沢市交通政策課「令和2年度金沢市都心軸交通環境整備検討委員会資料」(令和3年2月16日)
https://www4.city.kanazawa.lg.jp/data/open/cnt/3/24748/6/20210216_tosinjiku_siryou.pdf?20210304135327
 ・金沢市「令和 2 年 金沢市の交通事故」
https://www4.city.kanazawa.lg.jp/data/open/cnt/3/19162/1/2020_honbun.pdf?20211224165010

5-4 考察

事例調査の結果、ノーカーデー等の取組について以下のことがわかった。

- Ⅰ 調査を行った3都市（ロンドン、マラガ、パリ）について、カーフリーデーを実施するに至った背景はいずれも自動車利用による環境への影響やそのことによる健康被害であることがわかった。一方、金沢市におけるカーフリーデーは、「歩行者と公共交通優先のまちづくり」の一環として行われており、まちなかの交通渋滞緩和や賑わい創出を目的にしていると考えられる。
- Ⅰ カーフリーデーの主な取組内容は、いずれも特定区間における車両通行禁止等の交通規制、交通規制により車両が排除された空間における各種イベントの開催（音楽、スポーツ、ゲーム、ワークショップ等）の開催、自転車利用の促進（シェアサイクル、自転車レース等）であった。なお、パリでは、一般車両の通行禁止区域の設定に加えて、速度制限を設けていることが特徴として挙げられる。
- Ⅰ カーフリーデーの実施体制について、ロンドンやパリのように、民間団体の活動を契機に自治体が参画するようになった場合もあれば、マラガや金沢市のように自治体主導で取組が始まった場合もある。いずれも実施にあたって交通規制等は自治体が担い、関連するイベント等の開催は企業や団体と連携・協力のもとで実施されている。
- Ⅰ カーフリーデーの実施期間について、いずれも年1回（1日）の頻度で実施されている。ロンドンでは、カーフリーデーのほか19日間のキャンペーン期間を設けたり、金沢市ではカーフリーデーにあわせて1か月間のバス専用レーン時間帯拡大実験が行われたりしている。
- Ⅰ カーフリーデーの主な代替手段について、いずれの都市も徒歩、自転車、公共交通（バス、電車、タクシーなど）となっている。ロンドンではカーフリーデーにあわせて、新たな交通手段（手漕ぎ自転車、三輪車、車椅子用電動モーター等）の貸し出しが行われている。
- Ⅰ 交通安全の視点からのカーフリーデーの取組の効果について、上述のとおりカーフリーデーは単発の取組のため、いずれの都市においてもカーフリーデーによる交通事故削減効果の定量的な評価はなされていない。しかしながら、カーフリーデー実施後の市民の意識変化として、例えばロンドンではカーフリーデーのイベントに触発されて65%の市民が車の使用を減らしたり、金沢市では来場者の約8割が心市街地の公害や渋滞、交通問題を減らすためには自動車の利用を抑制（交通規制など）する必要があると回答したりしており、カーフリーデーの実施による自動車利用の抑制につながり、結果として自動車の交通事故の削減に寄与しているものと考えられる。なお、パリでは、カーフリーデーが開始された2015年以降、車両交通量及び平均速度の減少幅が大きくなっており、一般車両通行禁止区域の設定に加えて、速度規制を設けていることによる効果と考えられる。パリでは、2024年に向けてパリ1～4区全域及びセヌ川左岸のサンジェルマン北部エリアに及ぶ「交通制限エリア（la Zone à Trafic Limité, ZTL）」を新たに創出し、当該エリアへの通過車両を原則として禁止する計画を発表している。

