

自転車国際会議（Velo-city Global2022）招致について

平成30年1月31日 都市経営戦略会議資料
都市局 都市計画部 自転車まちづくり推進課

自転車国際会議（Velo-city Global2022）の開催都市としての立候補について、ご審議をお願いいたします。

1. Velo-cityについて
2. 現在の情勢・今後の予定
3. Velo-city Global2022
さいたま市開催のねらい・課題

1.Velo-cityについて

① Velo-cityとは

- 欧州サイクリスト連盟(ECF)が主催する、世界最大規模の自転車国際会議。
- Veloはフランス語で「自転車」。「自転車に、よりやさしいまちづくり」を基本に都市の持続可能性を向上させることを目的としている。
- 自転車の研究者、有識者、愛好家など(1,000~1,500人規模)が集まり、学術会議として自転車の交流促進、観光、安全利用、都市計画など様々な議題について会議を行う。

② 開催都市

- 1980年にドイツのブレーメンで第1回が開催。以来、13か国で25回開催されてきた。
- 2010年より奇数年はEU域内、偶数年はEU域外で開催されるようになり、偶数年をVelo-city Global(ベロシティ グローバル)と呼称している。

年月	開催都市(国)	参加者数(人)	参加国数
2007年6月	ミュンヘン(ドイツ)	958	50
2009年5月	ブリュッセル(ベルギー)	980	52
2010年6月	コペンハーゲン(デンマーク)	1100	60
2011年3月	セビリア(スペイン)	930	50
2012年6月	バンクーバー(カナダ)	950	40
2013年6月	ウィーン(オーストリア)	1400	62
2014年5月	アデレード(オーストラリア)	700	40
2015年6月	ナント(フランス)	1500	80
2016年3月	台北(台湾)	1000	43
2017年6月	アルンヘム・ネイメーヘン(オランダ)	1500	—
2018年6月	リオデジャネイロ(ブラジル)	—	—
2019年	ダブリン(アイルランド)	—	—

1.Velo-cityについて

③ 会議形式・規模

- 学術会議としては、本会議・分科会・ワークショップ・視察など多種形式で4日間開催され、全体のプログラム数は100以上、講演者は200人を超える。
- 市民参加、5000人規模の公道封鎖バイクパレードや展示会などのイベントも開催されるほか、夕方は社交プログラム、参加者配偶者や随行者のための文化プログラムも開催。



本会議



分科会

写真出典：
<https://ecf.com/resources/photo-gallery>



展示会



バイクパレード

1.Velo-cityについて

④ 会議会場に求められる規模

- メイン会場1500名以上1つ
- 分科会会場200名以上4つ以上
- 展示会場
- その他会議室・控室5~6室



第8回世界盆栽大会
inさいたまと同程度

<参考> Velo-city2017 展示会会場図(出典:<https://www.velo-city2017.com/>)



1.Velo-cityについて

⑤Velo-city招致・開催の意義

自転車のまちとしての国際的知名度の向上

- 自転車に関する世界最大規模の国際学術会議を日本で初めて、アジアで2番目に招致開催した都市として、国際的知名度の向上が見込める。

自転車まちづくりに関する知識の深化・市民意識の高揚

- ハイレベル学術会議として、自転車、都市計画、交通、環境等に関する最新最良の知見が共有されるとともに、国・県・市・企業・民間団体・研究機関の関係が深まる。
- 市民参加の5,000人規模バイクパレードにより、市民に自転車の良さや自転車のまちの意義を実感していただくことで、自転車のみならず健康や環境に関する意識の高揚が見込める。

展示会やバイクパレード実施による経済効果

- 100以上の自転車関連企業展示会やバイクパレードの実施により、商談機会の提供やパレード参加者の宿泊、市内観光等の経済効果が見込める。

世界に誇れる自転車施策の検討と実施による効果

- ECFは開催都市の選定にあたり、現有の自転車インフラではなく、会議開催を機としてその都市の自転車まちづくりがいかに深化・加速化されるかを重視しており、開催都市への要求事項として世界に誇れる自転車施策の検討と実施を求めている。
- 当該施策の実施による自転車利用環境の向上効果が見込める。

2.現在の情勢・今後の予定

① これまでの経緯と現在の情勢

年月	情勢
H28	NPO法人自転車活用推進研究会(自活研)が、「Velo-city Global誘致準備会」を立ち上げ
H29.5	自転車活用推進法が施行され、国土交通省内に「自転車活用推進本部」が設置される
H29.夏	自活研が愛媛県での開催を軸にVelo-city Global2020を誘致すべく動くが、断念
H29.12	自活研と自転車活用推進本部が、共同でVelo-city Global2022の誘致に向け開催候補都市を募集開始
H30.1末	国内開催候補都市募集締切
H30.2	東京都内で候補都市によるプレゼンテーションを実施
H30.3	国内開催候補都市決定

② 国の支援見込みについて

- 自転車活用推進本部はVelo-city Global誘致準備会にオブザーバーとして参加しており、国内開催都市の募集の際も、自治体への周知に協力している。
- 国内開催候補都市決定後の組織的、財政的な支援については、現時点で決定している事項はない。

2.現在の情勢・今後の予定

③招致・開催にあたり開催都市に求められている事項

- ECF・自活研はVelo-cityの招致を希望する都市に、以下のような要求事項を設けている(募集要項より抜粋、要約)。
※網掛けは所管課が実行にあたってのハードルが高いと判断しているもの

	要求事項
招致活動	Velo-city開催のねらいの説明、世界に訴える会議テーマの設定
	世界に誇れる、発信できる自転車施策の実行とアピール
	会議参加者の興味を引く既存の自転車インフラ
	会議開催に関する高位責任者(副市長級以上)と専任担当の設定
	会議招致・開催に伴う予算・財源の確保
	会議スポンサー・協賛金調達計画の策定
会議関連	開催日程(5月を基本とする)の明確化、適切な場所の確保
	会議プログラム(本会議・分科会・視察等)の企画
	会議における質の高い講演者、参加者の募集
	多様な参加者用宿泊施設(5つ星・3つ星・ホームステイ・民泊等)の確保
	会議参加者のための無料レンタサイクル(1,000台以上)の確保
	複数言語の通訳、多言語コミュニケーションへの対応
バイクパレード	5000人規模のパレードのテーマ、キャッチフレーズ、コースのアイデアの提示
	コンサート、飲食等の盛り上げイベントの実施
	交通規制に伴う警察協議の対応
	当日の適切なパレード運営(多言語対応等含む)

2.現在の情勢・今後の予定

④ 今後の予定(国内開催都市として選ばれた場合)

- 平成30年度以降、国際招致競争に勝ち抜くため毎年のVelo-city及びECFが主催する国際会議に高位の責任者が参加し、関係者と交流するほか、国内にてECFの主要メンバーを交えた国際自転車フォーラムを開催することが望ましい。

年月	予定
H30.3	国内開催候補都市決定
H30.4～	招致・開催費用予算要望
H31.4	<u>Velo-city Global2022 入札マニュアル公開</u>
H31.8	<u>Velo-city Global2022 入札・提案締切</u>
H31.10	ECFによる現地視察
H31.12	<u>Velo-city Global2022 開催地決定</u>
H32.1～	ECF負担金の支払い(約3,000万円、4分割)
H32～	開催準備
H34.5	<u>Velo-city Global2022 開催</u>

3.Velo-city Global2022さいたま市開催のねらい・課題

①:さいたま市開催のねらい・テーマ設定

なぜ、さいたま市でVelo-city Global2022を開催するのか？

Challenge to be “The bicycle city” ～世界に誇れる「自転車のまち」への挑戦～

現状

- さいたま市は元来、平坦でコンパクトな都市形状から、自転車利用が盛んな都市である。
- これまで、全国に先駆けてコミュニティサイクルの導入、自転車ネットワークの整備、自転車総合利用計画(さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～)の策定等を行い、自転車政策に関して先進的に取り組んできた。

課題

- 自転車のまちづくりはまだ始まったばかりで、市民が自転車を通じた質の高い生活を実感するまでには至っていない。
- ECFはVelo-cityを単に開催するだけでなく、開催によってその都市が「自転車に、よりやさしいまちづくり」を強く目指し、宣言・発信し、その取組がいかに加速されるかを開催都市の選定において重視している。

Velo-city Global2022の招致・開催をばねに...

- 「さいたまは一と」の取組を加速・発展させ、欧州の過去の開催都市を模範とした世界に誇れる自転車施策(ハード・ソフト両方)の実施を計画し、一部を前倒し実施
- 自転車を軸にした質の高いライフスタイルを市民が誇りに思う「自転車のまち」へと進化する決意を表明 → 日本を代表する自転車都市としてその名を世界に発信

3.Velo-city Global2022さいたま市開催のねらい・課題

②:立候補する場合におけるアピール事項について

イベント開催能力の高さをアピール

- ・ ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム、さいたま国際マラソン、さいたまトリエンナーレ等市による大規模イベント開催実績の豊富さをアピール

東日本交流拠点都市、環境未来都市など、さいたま市の個性的な取組をアピール

- ・ 東日本交流拠点都市として、多方面からのアクセスの容易さと交流の深さ、連携各都市を巻き込んだ開催をアピール
- ・ 環境未来都市として、健幸・環境をテーマとした自転車と親和性の高い取組に熱心であることをアピール

さいたま市の都市と緑の魅力を発信するバイクパレードの実施をアピール

- ・ 首都高速さいたま新都心線、旧中山道、国道463号、新見沼大橋を封鎖した、「人と自転車が主役のまち」を体感し、同時に市街地と見沼たんぼの緑地空間が織りなすコントラストを存分に感じられるバイクパレードの実施をアピール

世界に誇れる自転車施策の企画と実施をアピール

- ・ 自転車を日常的に楽しみ学ぶ場所の整備(競技場、練習場の整備や市民レースの実施等)
- ・ 片側2車線道路等における構造分離型自転車道の整備
- ・ 市有地や歩道上、駅前広場における共同型シェアサイクルスペースの整備
- ・ 県や近隣自治体と連携したサイクリングロードの環境整備と市・県による直接管理の実施
- ・ 全世代型・先進自転車安全教育・啓発プログラムの計画と実施
- ・ 都心部での機械式立体駐輪場の整備

3.Velo-city Global2022さいたま市開催のねらい・課題

③: 招致・開催組織体制

国際招致競争に勝ち抜くための体制づくり

- 毎年のVelo-cityやその他会議への参加
- Velo-city開催準備委員会の構築
- 世界に誇れる自転車施策の検討と実施

④: 開催内容の検討

- 会議開催日程の決定(平成34年5月、4日間)
- 会議開催場所の確保
- プレイベントの計画・実行
- 本会議、サブ会議、ワークショップ、レセプション、懇親会、視察、配偶者・随行者向けプログラムなど詳細の検討
- 質の高い会議参加者を募る戦略の立案

⑤: バイクパレード

- 公道完全封鎖、5,000人規模の市民参加バイクパレードの実施
- パレードに伴うコンサート、体験、飲食など盛り上げイベントの実施
- 招致競争に勝つための魅力的なコースの立案、警察との調整

自転車まちづくり推進のための部相当組織の必要性

- 国際招致競争を勝ち抜くにあたって、世界に誇れる自転車施策の検討と実施が必要



- Velo-city招致・開催担当の設置だけでなく、庁内自転車まちづくり関連担当を集約し、これまで以上に自転車のまちづくりを強力に推進するための体制整備が必要

<部相当組織のイメージ>

担当	担当業務概要
自転車政策推進担当	予算・決算、条例、計画推進、イベント、 <u>安全利用等ソフト事業</u>
自転車利用環境整備担当	駐車場、駐輪場、 <u>自転車ネットワーク、サイクリングロードの整備・維持管理等ハード事業</u>
国際自転車会議招致・開催担当	<u>Velo-city Global2022招致・開催専任担当</u>
車両対策事務所	放置自転車対策

太字下線は現在の自転車まちづくり推進課が所管していない事業

3.Velo-city Global2022さいたま市開催のねらい・課題

⑥: 想定される予算・財源

招致、開催費用だけにとどまらず、開催都市としてふさわしい「自転車のまち」になるための予算が求められている。



時期	費目	概要	想定費用
H30～H33	国際会議参加費	ECFが主催する国際会議に参加するための費用	<u>約3,000万円</u> (300万円×10回)
H31～H34	ECF負担金	会議開催のためECFに支払う負担金	<u>3,000万円</u> (4分割)

- 上記以外の経費については、内訳・規模ともに詳細不明である。

3.Velo-city Global2022さいたま市開催のねらい・課題

現在の情勢や課題等を踏まえた結論

現時点においては、開催にかかる経費の詳細や開催内容が不明確な部分もあるため、

- Velo-cityについては今回立候補せず、その内容について調査・研究を行っていく。
- また、Velo-cityに限らず、類似のテーマの国際会議についても、今後、調査・研究を行っていく。