
第6章

多摩・島しょ地域における 「自転車とまちづくり」展開方法の提案

第6章 多摩・島しょ地域における「自転車とまちづくり」展開方法の提案

多摩・島しょ地域の「自転車利用環境・利用状況」、「自転車施策の取組状況や今後の意向」、「国等の政策動向や今後の多摩・島しょ地域での環境変化の見通し」などを踏まえ、以下のコンセプトをベースとして、多摩・島しょ地域における3つの「自転車とまちづくり」の展開方法を提案する。

- 「にぎわいづくり」×「買い物自転車の適正利用」の視点からの展開
- 「地域コミュニティの醸成」×「子ども・高齢者の事故削減」の視点からの展開
- 「インバウンド観光による産業振興」×「広域での通行空間整備促進」の視点からの展開

(1) 3つの展開方法の提案に当たっての基本コンセプト

①自転車の「利用促進と適正利用の両立を図る展開方法」を提示する

自転車まちづくりを巡る実態（利用環境、事故実態等）や政策動向を踏まえ、自転車の利用促進だけでなく、適正な利用もあわせて図る展開方法を提案する。

3つの展開方法では、まず各見出しを「利用促進（効用）面」×「（適正利用（対策）面）」という意図の形式となるように表現しており、それぞれ自転車まちづくりのキーワードとして掲げた双方の面を両立し、一体的・相乗的に推進することを念頭に提案内容を構成している。

②「既存事業からの展開」と「大きな予算のかからない方法」を重視する

自転車政策に関わる市町村の「予算・人員の不足」が大きな課題であることから、各展開方法は既存事業からの展開と、大きな予算のかからない方法を重視して提案する。

特に多摩地域では、「自転車通行の空間的不足」が課題となっているため、大規模な新設の空間整備を前提としない提案としている。

③関心の高い「都市交通環境の向上」、「自転車事故の削減」、「観光・回遊性の向上」に着目して提示する

市町村や住民のニーズを踏まえ、いずれの展開方法も、今後の取組への関心の高い「都市交通としての通行環境整備」をベースとしつつ、「自転車に関連する事故の削減」、「観光・回遊性の向上」にもつながる提案としている。

④「様々な連携を視野に入れた共同プロジェクト」を含めて提示する

自転車とまちづくりを展開していく上では、市町村単独だけでなく、国・都・近隣関係市町村・警察等との連携により、広域でのまちづくりの機運を高めて取り組んでいくことが重要である。先進事例においても、都道府県や都道府県警が重要な役割を果たしているケースも多い。

このようなことから、展開方法の3つ目においては、インバウンド観光振興に関わる広域での連携を視野に入れた共同プロジェクトとして提案を構成している。

(2) 多摩・島しょ地域における「自転車とまちづくり」展開方法の概要

① 「にぎわいづくり」×「買い物自転車の適正利用」の視点からの展開

1) 政策目的～きっかけ・ねらい～

■ 増加が想定される「買い物」目的の自転車。特に高齢者層で増加

多摩・島しょ地域の自転車利用者のうち、約5割が買い物を主たる目的として自転車を利用しており、年齢階層が高いほど買い物利用の割合が高くなる傾向にあることから、今後の更なる高齢化に伴い、買い物目的での自転車利用が増加することが見込まれる。

主に買い物目的で自転車利用をする者について、高齢者に限定してみると、2010年の約28万人から2030年には約37万人と約10万人(32%)増加することが見込まれている。

また、買い物目的の自転車利用者は、他の目的の自転車利用者と比べて、日常の自転車利用環境や安全性に対する評価が総じて低い傾向にあり、事故やヒヤリ・ハットに、より高い確率で遭遇している可能性がある。

これらを踏まえ、自転車の安全利用を促進する観点から、買い物目的の自転車利用者の安全利用・適正利用を促していくことは重要なポイントとなる。

■ 「にぎわい」の創出・維持・再生に活用可能な自転車

一方、多摩・島しょ地域全体では、2015年以降、人口が減少局面に転じていくことが見込まれており、まちの商業地のにぎわいを創出・維持し、再生していくことはこれまでに以上に重要な課題となっていく。

まちなか（中心市街地）における買い物頻度は、自動車よりも自転車利用で高まる傾向が既往文献でも検証されており、この課題に対して自転車が有効に機能する可能性がある。特に道路・駐車スペースの限られる多摩地域の市街地においては、自動車から自転車での買い物へと適切に転換・誘導していくことは、少ない空間でより多くの買い物利用者を受け入れることにもつながると考えられる。

2) 展開方法

〔初動期〕

まず高齢者は、駐輪場から駅・店舗までの荷物を持ったままでの移動の負担感が大きい
ため、利便性の高い駐輪場を既存空間活用によって駅や商業施設至近に小規模分散で整備
することが考えられる。

例えば、既存の自動車用駐車場の一部転用、通勤・通学者向け駐輪場の買物利用者も
考慮した利用体系への転換、歩道の一部活用、空き店舗の暫定的な利用等により、小規模
空間において短時間駐輪に対応する電磁ロック式駐輪機器等を設置することが挙げられる。

取組の初期は、中心街の大型商業施設や商店街等の協力を得ながら社会実験として一定
期間実施し、買い物利用の実態（商圈、時間帯、徒歩移動の許容距離、駐輪料金の妥当額
等）を調査・分析することが考えられる。

【計画検討・策定期、事業実施期】

利用実態調査の結果を踏まえ、より利便性の高い駐輪場の配置や利用時間・料金設定等を市民参加やフィールドワーク等も行いながら計画・実施していく。この際、「通勤・通学利用の減少」と「買い物利用の増加」という長期的なトレンドも加味して、配置や時間帯、料金設定を検討することも重要である。これに合わせて駐輪場整備が進む区域では、引き続き放置自転車の撤去等も適切に行う。

また、自動車からの利用転換が期待できるエリア（駐輪場利用者の居住圏域）などにおいては、環境貢献や健康増進等も政策目的の視野に入れ、例えば、商店街等と連携した「まちなか自転車買い物 Day」（自転車で来訪した人に対する特典として、限定・特売商品の購入券や、防犯ネット、カップ等の自転車関連グッズの贈呈）など相乗効果をねらった取組も交えることで、複数の政策面から自転車まちづくりへ発展させることも考えられる。

また、買い物利用者に対するマナー向上・交通安全の啓発を効果的に行うため、市町村主催の交通安全講習を受けた人には「駐輪場利用優先権」を提供するなどのインセンティブを与えることで、利用促進と適正利用の両立を図ることも考えられる。これらと並行して、買い物利用者の多い路線、その中でも特に事故発生地点を対象に、自転車通行環境の整備を重点的に行い、安心して自転車で買い物ができる環境を整えることが欠かせないものとなる。拠点となる駐輪場では、レンタサイクルやメンテナンスサービスなどを一元的に提供する機能を備えていること（近くにテナントとして自転車店が入居等）も自転車利用の安全・快適性を高める大切な要素となる。

これらの取組に際しては、駐輪場管理や放置自転車撤去等の適正利用を担う部署（担当者）と、商店街への利用促進、通行空間整備、駐輪場整備を担う部署（担当者）を分けることが重要である。なお、特に前者については、外部委託等により効果的な運用を図ることも考えられる。

図表 101 「にぎわいづくり」×「買い物自転車の適正利用」の展開イメージ

	初動期	計画検討・策定期	事業実施期	取組拡大型
A 走行空間	A1 駅前・商業施設近隣で駐輪スペース設置	A2 自転車利用者の動向調査	A3 買い物利用動線で法定・法定外の空間整備延長	
B 政策分野	B1 買い物目的・商業振興に絞る	B2 環境や健康増進、安全教育分野と連携	B3 市民・事業者参加での駐輪場やにぎわい創出計画の検討・調査	
C 推進体制	C1 警察や道路管理者との目的共有（歩道への駐輪場整備等）	C2 「駐輪場管理」と「駐輪場整備・にぎわい創出（計画）」の担当者を分ける	C3 事業者や市民参加の管理協議組織の設立	C4 駐輪場管理を担える民間組織の確保

3) 参考事例

都市・地域	概要															
<p>姫路市</p>	<p>電磁ロック式駐輪場を歩道等の有効活用により、小規模・分散的に約 500 台分設置し、商店街での「放置自転車削減」と「来街者増加」の両立を図っており、一定の成果が得られている。このことから社会実験期間の延長や本格導入に結びついている。</p> <p>図表 102 姫路市における「買い物需要対応の駐輪場」整備例</p> <p>【設置箇所】</p>  <p>【料金体系】</p> <table border="1" data-bbox="517 1155 1267 1279"> <thead> <tr> <th>路上駐輪場の表示</th> <th colspan="2">利 用 料 金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>最初の1時間無料</td> <td>以後 6時間(最初の無料時間を含む)おきに100円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>最初の1時間30分無料</td> <td>以後 8時間(最初の無料時間を含む)おきに100円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>最初の2時間無料</td> <td>以後24時間(最初の無料時間を含む)おきに100円</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">無料 ※ここは、駐輪機器を設置していませんので、指定された区域内に駐輪してください</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料) 姫路市ウェブサイト</p>	路上駐輪場の表示	利 用 料 金			最初の1時間無料	以後 6時間(最初の無料時間を含む)おきに100円		最初の1時間30分無料	以後 8時間(最初の無料時間を含む)おきに100円		最初の2時間無料	以後24時間(最初の無料時間を含む)おきに100円		無料 ※ここは、駐輪機器を設置していませんので、指定された区域内に駐輪してください	
路上駐輪場の表示	利 用 料 金															
	最初の1時間無料	以後 6時間(最初の無料時間を含む)おきに100円														
	最初の1時間30分無料	以後 8時間(最初の無料時間を含む)おきに100円														
	最初の2時間無料	以後24時間(最初の無料時間を含む)おきに100円														
	無料 ※ここは、駐輪機器を設置していませんので、指定された区域内に駐輪してください															
<p>宇都宮市</p>	<p>宇都宮駅前に自転車利用を促進する拠点施設として、レンタサイクルやメンテナンス用具等を備えた「宮サイクルステーション」を整備している。</p> <p>図表 103 「宮サイクルステーション」</p> 															
<p>茅ヶ崎市</p>	<p>駅前商店街連合会を中心に、レンタサイクルや短時間駐輪場の運営、これに関係する自主研究等に取り組んでいる。</p>															

② 「地域コミュニティの醸成」×「子ども・高齢者の事故削減」

の視点からの展開

1) 政策目的～きっかけ・ねらい～

■ 自転車利用に伴う「事故・死傷者の削減」

多摩・島しょ地域における自転車関係事故による自転車利用中の死傷者数は、平成19年の7,483人から平成24年には5,247人まで約3割減少したが、未だに1日当たり約15人のペースで警察に事故の届出がなされている状況であり、警察に届出がなされない事故負傷者を含めると、この数倍となることが見込まれ、より安全な交通環境の確保は重要かつ切実な課題である。

このような中で、今後、高齢の自転車利用者の増加が見込まれることから、若年層だけでなく高齢層の安全利用に向けた交通安全講習等の徹底はより重要である。

また、住民アンケートでは、交通量が多い幹線道路の車道上の通行環境は特に評価が低いところであるが、次いで交通量が比較的多いとされる幹線道路の歩道や信号のある交差点などでの利用環境は比較的高評価となる一方、歩道のない道路や信号のない交差点など街区内等の道路にあっては交通量が比較的小さいと想定されるが比較的低評価となっている。

これらの道路環境の特徴を十分に踏まえ改善に努めることにより、事故削減を図っていくことが重要である。

■ 安全対策・利用促進を通じた「地域コミュニティの醸成」

多摩・島しょ地域においても「自動車社会」が浸透しているが、特に自動車利用が制限される若年層や高齢層では、自転車は重要な外出手段となっている。この手段が、走行環境の安全性の欠如によって制限されるようなこととなれば、日常生活のほか、地域における様々な活動や交流も制限されることとなり、地域コミュニティにも負の影響を与えかねない。

他方、既往文献において自転車は、高齢者の外出促進や近隣住民との交流促進に寄与する可能性があることが示されている。

また、学区単位での学校や保護者・児童生徒等との協働による道路環境の安全調査・街頭啓発活動などは、地域の安全な自転車利用環境の確保に資することは言うまでもなく、地域への愛着や自治力の向上にもつながることが期待できる。

自転車の安全対策（特に子ども・高齢者の事故削減策）と利用促進の取組は、地域コミュニティを育み、その醸成にもつながるものと考えられる。

2) 展開方法

〔初動期〕

まずは多摩・島しょ地域市町村の9割が実施している「交通安全教室」の実施方法の工夫・改善により、地域ぐるみで交通安全に取り組み、利用環境の向上を図っていく。

交通安全教室の開催に先立ち、学校やPTA、児童・生徒の参画により、学区の道路の危険箇所等を実際に点検する「サイクリング・ワークショップ」等を企画・実施する。児童・生徒の親や祖父母のほか、地域住民の参加も促すことで、ルールや危険性の認識がおろそかになりやすい層もできるだけ巻き込むよう工夫する。

この取組と合わせ、各地域の行事・イベント会場等において、住民が日常的に認識している地域の危険箇所等について、掲出したマップ等に自由に書き込んでもらうことにより可視化し、互いに注意喚起し合う場を創出するという手法も考えられる。

なお、これらの活動においては、警察と一体的に取り組み、警察が保有する事故データの提供を受けながら、実際に発生した事故の場所、状況など詳細な事実を踏まえた危険箇所の精度の高い把握と、その分かりやすい住民周知を広く行うことも重要である。

その後、これらの取組を踏まえ、子どもの安全確保のため、優先的に通行環境整備を行っていく箇所や手法を特定していく。

【計画検討・策定期、事業実施期】

学区の中などで、事故削減と通行環境整備の有効性に関する意識醸成が図られた段階で、事故データから高齢者など他の利用者層にとっての危険箇所なども考慮しながら、通行環境整備、意識啓発事業を計画的に展開する。

通行環境整備は、各道路に通行帯を整備するほか、街区全体の安全性を向上させるため、「ゾーン 30」を導入するなど、面的に一体的に地域の通行環境を向上していく方法も考えられる。

なお、地域ぐるみの取組による事故削減の成果やその継続的な活動が顕著な地域については表彰するなどし、住民に地域の安全・安心とその取組を実感してもらえるような仕組みを整えることも重要である。

図表 104 「地域コミュニティの醸成」×「子ども・高齢者の事故削減」の展開イメージ

	初動期	計画検討・策定期	事業実施期	取組拡大型
A 走行空間	A1 協力の得られる学校・PTAと危険箇所点検の試行	A2 事故分析により危険箇所を特定・改善	A3 段階的なネットワーク化、他学区へ展開	
B 政策分野	B1 子どもの事故削減を図ることに目的を絞る	B2 高齢者の事故削減や外出支援など分野連携	B3 地域住民参画による安全マップの作成等	
C 推進体制	C1 警察や道路管理者との目的共有	C3 住民参加による街頭啓発組織の立ち上げ		

3) 参考事例

都市・地域	概要
<p>金沢市</p>	<p>事故データ分析に基づく学校周辺道路の自転車通行空間整備（法定外表示による効果的な対応）を実施し、事故削減を果たしている。また、「自転車利用ルール遵守宣言校」制度を導入し、「ルール・マナー検定」の全校実施、学校周辺での街頭指導等を地域ぐるみで推進している。</p> <p>図表 105 金沢市における「事故データに基づく通行環境改善」整備例</p>  <p>注釈) 写真の赤丸枠は、一方通行路に、逆向きに走れる自転車走行指導帯を整備したもの</p>
<p>相模原市</p>	<p>生活道路における歩行者や自転車の交通安全対策として、速度 30 キロの区域規制「ゾーン 30」¹²を、警察署と連携し、市内 10 か所で運用している。ゾーンの入口には最高速度規制の標識を設置し、併せて路面表示等の整備を行い、設定区域であることを明確にしている。</p> <p>図表 106 相模原市における「ゾーン 30」導入例</p>  <p>資料) 相模原市ウェブサイト</p>
<p>上尾市</p>	<p>郊外部の団地において、「買い物弱者」の高齢者の支援策として、電動自転車の貸出しを社会実験として実施している。</p>

¹²生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策〔資料〕警察庁交通局「ゾーン30」の概要

③ 「インバウンド観光による産業振興」×「広域での通行空間整備促進」

の視点からの展開

1) 政策目的～きっかけ・ねらい～

■ 増加が見込まれる「外国人観光客」による「地域の価値の再評価」、「観光産業の振興」

多摩・島しょ地域は都心からの好アクセス地でありながら、豊かな里山・里海といった自然環境と暮らしの景観・風土を持つ地域であるが、観光面からみると未だその地域資源を活かしきれていない。

今後、増加が見込まれる外国人旅行者においても、高尾山などには多くの来訪がある一方、その周辺地域や島しょ地域への誘導は未だ十分ではない。

里山・里海といった景観や風土は、日本人にとってなじみの深いものであるが、外国人にとっては希少であり、「日本らしいもの」として評価されやすい。

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催や、政府のインバウンド観光の促進により増加が期待される外国人旅行者の誘客に対して、多摩・島しょ地域の豊かな資源を改めて評価し、「多摩・島しょ地域の景観・風土の魅力」をより良く伝えるためには、レンタサイクル等の回遊手段を整備することは有効である。

このことは、あわせて地域住民のサイクリングや関連消費も促すとともに、観光関連産業の発展にもつながるものと考えられる。

■ 「広域的な通行空間整備のルール化」を図り、安全・快適利用の促進や地域活性化に向けた広域的体制を整備

既に多摩地域では、都と複数の市による通行サインの統一化の検討が進むなど、広域的に自転車通行環境を整備しようとする先進的な取組がみられる。

これをより一層促進していくためには、安全・快適利用の促進だけでなく、産業の活性化など、より広範な合意が得られるコンセプトを付与していく必要がある。

例えば、増加するインバウンド観光（観光産業振興）を意図したサイクリングの誘致やルート設定は、市町村域をまたぐことが想定されることから、これを機に広域的な通行空間整備のルール化を進め、かつ広域的な協議・推進体制を構築することが望まれる。

2) 展開方法

〔初動期〕

外国人観光客のサイクリング誘致には、良質なレンタサイクルサービスの整備が不可欠である。先進事例をみると、「高品質な自転車の提供」、「乗り捨て型の利用が可能」、「明確な推奨ルートの設定」といった特徴がみられる。

乗り捨て型のレンタサイクルに関しては、都内をはじめ、大都市を中心に無人型のコミュニティサイクルシステムの導入が進んでいる。しかしながら、多摩・島しょ地域では外国人に認知されている人気訪問地が多いわけではなく、ほとんどが適切な案内がなければ、その景観や風土の魅力を伝えていくことは難しい状況にある。

そこで、初期段階では、乗り捨て型のポート設置は最小限に抑え、「ガイドによるサイクリングツアー」（高品質自転車による推奨ルートのご案内）に重点を置いたサービスの展開を行うことが考えられる。（また、将来的には、多言語サインのある回遊ルートの整備や、ルート情報等の発信状況の進捗とあわせて、ポートの設置・拡充を図っていくことも考えられる。）

取組初期には社会実験として、自転車メーカー、プロショップ、都内で事業展開する外国人向けツアー会社等の共同事業体との連携などで、高品質なサービスの早期提供を図るとともに、警察や道路管理者とも目的共有を図る。なお、社会実験で構築された実行体制をその後も継続させていくため、これらの主体による協議会等を早期に設立しておく。

図表 107 ガイドによる「サイクリングツアー」の推奨ルート〔イメージ〕

テーマ	概要	代表的風景
多摩の杜・武蔵野サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ■特徴：市街地に残された貴重な多摩の自然をつなぐルート ■形態：回遊型・乗り捨て型 ■所要：半日 ■ルート例：「JR東小金井駅～武蔵野公園～野川沿い～調布飛行場～野川沿い～深大寺～JR武蔵境駅」 	
多摩の森・里山サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ■特徴：都心から1時間強で満喫できる多摩の大自然を走り抜けるルート ■形態：回遊型・乗り捨て型 ■所要：半日・終日 ■ルート例：「JR武蔵五日市駅～檜原街道旧道～払沢の滝～武蔵五日市駅」 「JR青梅駅～昭和の街並み～周辺の里山風景～JR武蔵五日市駅」 	
東京の島・オーシャンサイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ■特徴：羽田空港・調布飛行場から1時間程度で満喫できる伊豆諸島の臨海ルート ■形態：回遊型 ■所要：終日・1泊2日 ■ルート例：「八丈島ひょうたんライドコース」「伊豆大島周回コース」など 	 <p data-bbox="852 1982 1094 2004">資料) 八丈島観光協会</p>

【計画検討・策定期、事業実施期】

社会実験において利用者調査を行い、評価の高いポイントやルート、危険性を感じているルートや事故データを分析し、より集客性の高いルートと乗り捨てできる拠点の増設を検討するほか、優先的に通行空間を改善すべき箇所を明らかにする。

なお、インバウンド観光では、利用者が土地に不慣れであるため、ルートを明示するサインの統一化・ネットワーク化も早期に実現する。

この際、住民参加により日常的に住民利用の多いルートや、地域の文化財を巡るルートもうまく取り込むことで、サイクリングを楽しむ外国人が、多摩・島しょ地域の住民や日常風景・名所に触れられる機会も演出する。

多摩・島しょ地域のサイクリング利用者は、他地域の事例からも、個人旅行者が多いことが想定される。現在、これらの層は、個人旅行に関する口コミ情報サイトや SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）で情報収集するケースも多いことから、「ガイドによるサイクリングツアー」や推奨ルートなどについて、これらの媒体に積極的に情報発信していくことが誘客に向けて重要となる。

また、利用者調査等から、利用集中地点には拠点施設（サイクリストが立ち寄りやすいレストラン、休憩施設、物産店等）を誘致するなど環境整備を行うとともに、関連産業の振興を図ることも重要となる。このことから、計画検討・策定期では、これらも念頭に関係部署・機関との連携調整をしておくことが求められる。

図表 108 「インバウンド観光による産業振興」×「広域での通行空間整備促進」の展開イメージ

	初動期	計画検討・策定期	事業実施期	取組拡大型
A 走行空間	A1 社会実験で推奨ルートを設定・サービス提供	A2 利用者調査の実施	A3 サインの統一・推奨ルートのネットワーク化	
B 政策分野	B1 インバウンド観光振興に注目した展開	B2 拠点施設等の誘致を見据えた関連部署・機関との連携		
		B3 住民参加による日常的な利用ニーズや文化振興とマッチするルートの設定		
C 推進体制	C1 警察や道路管理者との目的の共有		C3 関係事業者や公共団体による協議会の設立・積極的な情報発信	

3) 参考事例

地域	概要
<p>飛騨古川</p>	<p>飛騨への外国人観光客にターゲットを絞り、「SATOYAMA EXPERIENCE」(日本の原風景であり、美しい暮らしがある里山をカラフルなマウンテンバイクで巡るガイド付きサイクリングツアー)を民間事業者「(株) 美ら地球」(ちゅらほし)が展開している。</p> <p>地域に根差し、地域そのものの良さを見つめ直し、里山文化をあるがままに活用する視点を大切に、ツーリズムを通じて、地域に新しい風を吹き込むとともに、地域の営みが継承されていくことなどを目指している。</p> <p style="text-align: center;">図表 109 「SATOYAMA EXPERIENCE」の風景</p> 
<p>しまなみ海道</p>	<p>民間事業者の誘致による高品質レンタサイクル(乗り捨て可)を提供するとともに、県をまたいでのサイクリングルートにおいて、サイクリストの休憩・交流の場の整備や、統一的・多言語での路面・サイン表示を実現しており、外国人観光客が増加している。</p> <p style="text-align: center;">図表 110 しまなみ海道の「サイクリングオアシス」[左]と路面表記の統一・多言語化[右]</p> 