



(4) 市町村では人員・予算・情報が不足

このように、自転車利用のポテンシャルが高く、利用実態も買い物を中心に、高齢者を含めて高い割合であり、自転車利用促進の条件は整っていると考える。これに対して、多摩地域の自治体では、教育・子育て、環境、都市づくり・交通等の分野で、鳥しょ地域では、観光等の分野で、それぞれ自転車に関連する取り組みが行われている。しかしその多くは、自転車対策のための人員、予算の不足や、庁内での連携・認識・情報の共有の不十分さが指摘されている(P35)。

これらは、自転車利用の具体的な有効性やメリットについての認識が抽象的であることや、これに基づく、自転車の位置づけ(特にクルマとの優劣の関係)などの自転車施策の基本的な枠組みの重点的な設定が自治体全体として不足していることに起因すると考えられる。

その状況に対応するためには、先進都市の事例を参考にして、総合的な自転車計画を策定し、その中で報告書の第3章の1(P40)にあるような具体的な自転車利用のメリットを明示し、これに基づく自転車の交通手段としての位置づけと優劣の関係を明示することが必要である。これは、鳥しょ地域においても同様で、観光や健康の切り口から、自転車をどのように活用するかの自転車の施策的な位置づけを明確にして、活用可能性や有効性を基にした利用促進策を検討することが必要である。

3. 自転車とまちづくりの方向性について

(1) 自転車まちづくりの政策

自転車利用の推進に当たっては、その効用と課題等の「促進論」と「抑制論」を丁寧に検討

して、説得力のある自転車政策を進めていくことが必要である。自転車の効用と課題等については、報告書の第3章で具体的に述べられ、また、第4章では具体の先進事例も示されている。これらの報告書の内容を活かすに当たっては、次の点が重要である。

第一に、自転車の交通手段としての施策を推進するという位置づけを自治体として総論で明確に出すことである。これがないと、各論の施策で、必ずつまづくことになる。

第二に、自転車をどのような目的に利用するのか、または、どのような政策の手段として活用するのかを明確にすることが必要である。報告書にあるような教育・子育て、医療・介護・福祉等の分野での活用などで、ハード・ソフト面の自転車施策の選択肢も大きく異なる。一般論として自転車利用を盛んにするというあいまいな目的では、自転車利用促進策は拡散し、効果の薄いものになる。しまなみ海道沿線地域では、観光に焦点を当てて様々な具体策を実施して大きな効果を上げている(P84~90)。このような重点的な活用方策は参考になると考える。

第三に、抑制論として唱えられる課題の解決を待っては、自転車利用は促進できない。せっかく自転車利用のポテンシャルがあり、観光や地域活性化に寄与できるのに、安全やルール違反などの課題に振り回され、積極的な施策展開がないケースも多い。安全やルール違反は自転車利用を抑制することによっては、解決できない。これらを前向きに実践することで、課題や問題点をつぶさに考察し、対策を真剣に考えることで、安全やルールの徹底が可能となる。金沢市の先進事例(P65~72)では、市民団体主導のもと、警察や他の道路管理者等の関係機関や部署一体で検討を進めた。極めて狭い道路空間ではあるが、ここに自転車走行指導帯を設けることなどにより、自転車事故率は20%から14%に大きく下がり、飛躍的に安全が向上している。

(2) 自転車まちづくりの方法

自転車まちづくりでは、明確なコンセプトやストーリーが要求される。そのためには、策定のプロセスが重要である。報告書の第4章では、

策定プロセスの在り方が段階を踏んで詳細に述べられており、他に例を見ないものである(特にP60~63)。これに当たって留意すべきは、次の点である。

第一に、その地域の自転車利用のポテンシャルを分析して、伸ばすべき内容や課題となる事項を具体的に検討し、そこでの自転車が何に活用できるかを明らかにしたうえで、自転車の位置づけや目標を設定し、自転車利活用のストーリーを検討する。

第二に、その位置づけや目標のために必要なネットワークや駐輪空間などのハードの施策並びに利用促進のための奨励策、広報啓発策、安全性の向上を図る安全対策等のソフトの施策の両方を体系化した施策の採用や、可能であれば、このための自転車総合計画を策定する。

第三に、これを具体的に推進するための責任と権限のある組織並びに住民団体などを立ち上げ、これと関係者による推進のための調整組織を設けて推進する。

第四に、これらを通じて、徹底的な住民と庁内の融合を図り、警察・他の道路管理者等の関係機関・利害関係者、住民等の参加を得て、自転車の有効性や課題解決の道筋等の広報啓発等を行う。なお、本来は、このような過程での専門家の参画が必要である。

4. 調査報告書の活用方法

このようなことを実践するには、この報告書を上手に活用することが必要である。この報告書には、実際の自治体と住民の実態や意向など豊富なデータと先進事例など、有効な情報が満載されている。

(1) 自転車利活用の可能性を見極める

クルマに依存してきたわが国の地域社会では、クルマなしでは生活できないというまちや地域の意識が出来上がっている。しかし、クルマの移動の半分は5km以下であり、距離的に自転車ですら十分に代替でき、また、この距離以下では時間的に早く着ける移動が多い点を重視すべきである。さらに、茅ヶ崎市の住民アンケート調査では、高齢者も含めて平均で約5.2kmも

自転車で行ける。自転車を健康環境の切り札として使い分けることが必要である。この報告書での推計等(P92~96)をも活用して、この場合の可能性や課題を認識すべきである。

(2) 自転車まちづくりのコンセプト設定

報告書では、第6章に展開方法が提示されている。この中では、「にぎわい」と買い物利用、地域コミュニティの醸成と子供・高齢者の事故削減、インバウンド観光と広域での走行空間が提示されている(P100~110)。このように自転車を活用するコンセプトを明確にする方策を各自自治体の地域環境にあった内容として樹立することが必要である。

(3) 高齢化社会での自転車活用

これらに当たっては、高齢化社会での自転車活用を考えることがこれからの自転車政策では重要である。日常的な買い物や通院等の移動手段としてのみならず、健康や生活習慣病、介護、ひきこもり等の予防に効果があり、高齢者の自転車事故率は、他の年代と変わらないので、ヘルメットや倒れにくい三輪自転車など高齢者向けの安全対策さえ十分に実施すれば、元気な高齢者は安全に利用可能であることは、上尾市等の実験でも明らかにされている(P42)。自転車は、健康・医療・福祉のまちづくりにおいて、徒歩でカバーできない高齢者の移動を十分にカバーできる。また、観光や地域活性化の手段としても、十分に活用できる。

5. おわりに

本報告書は、140ページにも及ぶ力作である。この大部の内容の中で、各自自治体に必要な部分や読み方がある。各自自治体は、自転車をいかに活用できるかを、その地域環境をしっかりと理解分析して、必要な個所を咀嚼し、参考にして、クルマ依存から脱却した健康で環境にやさしいまちづくり方策を検討することが期待される。

これにより、高齢化社会や地方創造の大きな対応策としての自転車の利活用も見えてくると思われる。