



第4章

市町村における「自転車とまちづくり」 の方法論

1. 先進都市にみる「自転車とまちづくり」の留意すべき
ポイント

2. 「自転車とまちづくり」の展開事例

- ① 金沢市
- ② 宇都宮市
- ③ 安城市
- ④ 茅ヶ崎市
- ⑤ しまなみ海道沿線地域〔尾道市・今治市〕

第4章 市町村における「自転車とまちづくり」の方法論

1. 先進都市にみる「自転車とまちづくり」の留意すべきポイント

様々な政策分野や空間整備等において積極的な自転車まちづくりを展開する5つの先進都市・地域への事例ヒアリングを踏まえ、「自転車を活かしたまちづくり」を今後進める上で、市町村職員が構想や事業を立案する際に留意すべき取組方のポイントについて、3つの視点（走行空間・政策分野・推進体制）から10点を抽出した。

事例ヒアリングにより把握した先進都市・地域での取組の経緯を踏まえ、自転車を活かしたまちづくりを進める上での重要なポイントは、「A 走行空間」、「B 政策分野」、「C 推進体制」の3つの視点から整理することができる。

また、3つの視点は、まちづくりの進展のプロセス（初動期→計画検討・策定期→事業実施期→取組拡大期）全般にわたり共通して在るものである。

そして、これらのプロセスの各段階において留意すべき事項として、10点のポイント（「A1～A3」、「B1～B3」、「C1～C4」）を挙げる事ができる。【図表66】

図表 66 「自転車を活かしたまちづくり」に向けた取組視点・ポイントと進展プロセス【標準例】

	初動期	計画検討・策定期	事業実施期	取組拡大期
A 走行空間	A1 スポットで試行 A2 客観的事実の把握・活用	A3 段階的なネットワーク化		➤
B 政策分野	B1 目的を絞る B2 分野連携を意識	B3 計画期からの住民参加		➤
C 推進体制	C1 警察や道路管理者との目的共有	C2 「促進策」と「抑制策」の所掌を分ける	C3 官民実行組織設立と継続的情報発信 C4 政策立案に注力できる体制づくり	➤

(1) 「A：走行空間」の視点

①【A1：ネットワーク化を見据えつつも「スポットで試行」】

「自転車ネットワーク計画」の策定が求められる中で、明確なコンセプトなしに、市町村域全般にネットワーク路線の絵を描き、十分な幅員のある既存・新設路線などの“整備しやすい道路”から着手していくといった手法では、ネットワークの形成途上で、期待した成果が得られず、計画の完遂が立ちゆかなくなるおそれがある。

走行空間整備の初動期では、「危険性が高い所（事故多発地帯等）」、「通行量が多い所（通行空間整備の恩恵を受ける人が多い所）」など、合意・協力・成果が得られやすい箇所を対象に、ネットワーク化を見据えつつも「スポット的に事業を試行」することにより、着実に成果を重ね、徐々に拡大を図っていくことが重要である。

②【A2：「客観的事実」に基づく適切な整備と拡大対象地域の選定】

自転車の走行空間整備の計画の検討・策定に当たっては、現地調査や統計データに基づき、自転車利用の集中や事故発生などの「客観的事実を把握」することがまず重要である。

スポット的に事業を試行する地域も、各地域の自転車利用環境の実態や住民・来訪者のニーズなどを正しく捉え、地に足のついた検討の上に選定されることが望ましい。

また、試行的に実施した事業を他地域に展開していく際にも、客観的な視点を踏まえ、優先順位を付け、拡大すべき地域を選定することが望ましい。

③【A3：「段階的な発想」でネットワーク化を計画・実施】

自転車通行空間のネットワーク化に当たっては、ロードシェアリングや法定外の空間整備も考慮した上で、法定の自転車通行空間の新設にこだわらない手法により、「段階的な発想」で計画・実施することが重要である。

こうした整備手法の基本的な考え方は、国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示されているほか、先進都市（金沢市、宇都宮市等）では、同様の考え方にに基づき独自のガイドラインを策定し実践されている。

（２）「B：政策分野」の視点

①【B1：「政策目的を絞って」試行事業に着手】

自転車まちづくりに取り組んでいる自治体の中には、通行空間整備に関して明確なコンセプトを持たずに、実施しやすい箇所に偏って取り組んでいる状況や、明確な利用者ターゲットを定めずにレンタサイクルを展開し、成果が上がらない、事業収支が合わないなどといった状況に陥る例が見受けられる。

先行的に行った事業において期待した成果が得られない場合は、次の展開を図るに当たり関係者の合意を得ることが難しくなるため、初期の段階では、「安全（どの街区においてどういった利用者の事故を減らすのか?）」や「観光（どのような属性の人をターゲットにどの地域へどのように誘導するのか?）」などの切り口から検討し、住民や来訪者からのニーズが高く、合意・協力・成果が得られやすいテーマ・事案に「政策目的を絞って」、試行事業から着手し実績を積み重ねていくことが重要である。

②【B2：試行事業の段階から「分野連携を意識」して着手】

財政緊縮の状況下にあつて、自転車政策を広範に展開し、“まちづくり”にまで高めていくためには、庁内関係部署と政策目的を掛け合わせ共有しながら連携・協働し、より着実に相乗的に成果を挙げていくことが重要である。

試行事業の段階から、特定分野の政策担当、自転車施策担当、道路管理担当の庁内関係部署が、お互いの政策課題解決に向け自転車の利活用を検討し、「分野横断的な協力関係を構築」していくことが重要である。また、計画に位置付けた施策・事業の実施に際しては、所管間の緊密な調整のもとに、一体的かつ効果的に取り組んでいくことが求められる。

③【B3：「計画策定からの住民参加」により自転車政策の分野的広がりと推進力を担保】

計画策定や事業実施に当たっては、前述B2のような分野連携・協力型の検討・実施が望ましいものの、どうしても自治体内では、各所掌の範囲内での「縦割り」の弊害が発生しやすい。

そこで、「計画策定段階から住民参加」の機会（特に現地調査やワークショップ等の直接参加型の機会）を積極的に設けることにより、自転車政策や計画の内容に、所管の縦割りを超えた、「自転車利用者本意の分野横断的な視点」を取り入れていくことが求められる。

計画策定段階から住民の主体的な参画を得ることは、計画の実現に向けた事業実施段階における貴重な担い手の候補として、民間の推進力を担保することにもつながる。

（3）「C：推進体制」の視点

①【C1：早期からの「警察や他の道路管理者との目的共有」】

試行事業の実施段階の早期から、来たる本格的な事業実施期に備え、道路空間整備のネットワーク化や通行方法の規制等において必ず連携が求められる「警察（本部・署）や国、都道府県など他の道路管理者との目的の共有化」を図り、協力体制を構築しておくことは、肝要であり、取組推進の基礎となるものである。

②【C2：自転車「促進策と抑制策は別々の担当」で所掌】

市町村における自転車政策の担当者は極めて限られており、1名（かつ兼務）であることも多い。1名の担当者のみで自転車政策の実務のほとんどすべてを担う場合においては、放置自転車対策等の「自転車利用抑制策」と、自転車通行空間整備やレンタサイクルの導入等の「自転車利用促進策」の双方を同時に抱える状況となり、抑制策の効果減少を懸念する余り、促進策への積極的な取組がなされにくくなることが推察される。

そこで、庁内体制として、「自転車利用の「促進策」（通行空間整備等）と「抑制策」（安全・放置自転車対策等）の所掌や組織自体を分ける」ことで、担当職員が自転車利活用に関する計画や事業の検討・実施に専念できる体制を整えることが望ましい。

例えば、促進策の担当者は都市政策や交通政策の部署に置き、抑制策の担当は安全対策の部署に置くことなどが考えられる。

③【C3：「官民実行組織」の設立と新たな協力者を得る「継続的情報発信」】

自転車のまちづくりにおいては、行政主導による施策展開だけではなく、市民や事業者の参加・協働による活動がなければ、“まちづくり”にまで広がることは期待しにくい。

そのため、自転車のまちづくりでは、熱意を持つ市民や事業者の参加を促し、役割分担のもと、行政と民間・市民の連携により取り組んでいくことが求められる。

そのためには、計画策定段階から直接的な市民参加等の機会をつくるなどし、事業実施期においても取組の担い手となり得る実行組織（茅ヶ崎市における計画推進協議会の事例等／P.81～82）の設立の機運を醸成することにより、その設立や主体的な取組にまで発展するよう、あらかじめ企図しておくことも必要である。

また、各種取組を持続し拡大するため、小規模なイベントであっても継続的に実施し、情報発信に努めることで、関係者や住民の理解を得ていくとともに、自転車利活用によるまちづくりの機運醸成を図っていくことも重要である。

④【C4：庁内外の人材・活力を取り入れ、「政策立案・推進に注力できる体制」づくり】

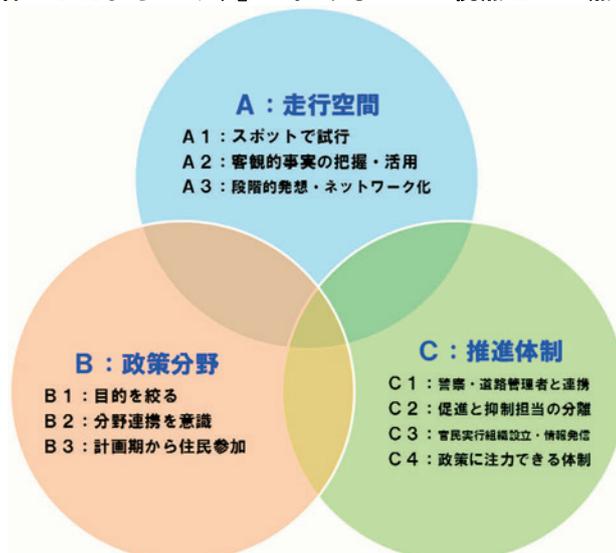
計画に位置付けられた事業を本格実施するに当たっては、事業の企画や関係機関との連携調整などのため、より多くの人材・人員が必要となってくる。

庁内の職員だけでは、専門性を有する多様な人材の確保に限界があり、また、予算的な制約から正規職員の増員は難しいのが現状である。

そこで、自転車対策や交通安全対策など自転車まちづくりに携わった経験を有する自治体や警察等のOBを嘱託職員として採用することなどにより、人材・人員の増強を図ることも考えられる。

また、自治体職員が直接実施するよりも、民間で実施する方が有効性や効率性が高いと考えられる業務の外部委託化や、自転車施策推進のため民間団体や住民からの各種協力やボランティア・寄付を募るなど、民間の担い手や資源を活用して、限られた担当職員が政策の立案・推進に注力することができる体制づくりを進めることが重要である。

【「自転車を活かしたまちづくり」における3つの視点と10点のポイント】



2. 「自転車とまちづくり」の展開事例

前述の取組上留意すべき3つの視点と10点のポイントを踏まえ、5つの先進都市・地域（金沢市、宇都宮市、安城市、茅ヶ崎市、しまなみ海道沿線地域〔尾道市・今治市〕）における自転車まちづくりの具体的な展開プロセスを、「初動期」、「計画検討・策定期」、「事業実施期」、「取組拡大期」に区分して整理した。

（1）先進都市・地域の「自転車利用環境」

5つの先進都市・地域に関して、既存統計データから把握できる「自転車利用環境」からみた地域特性は、以下のとおりである【図表67】。

展開事例を参照する際は、これらの自転車利用環境も前提として踏まえられたい。

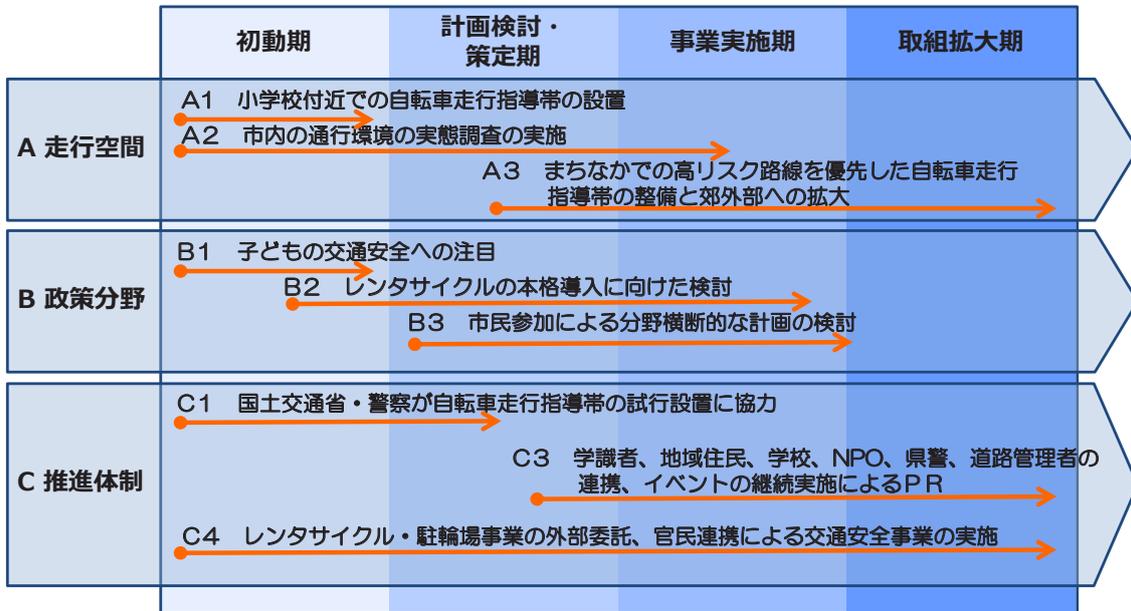
図表 67 全国の先進都市・地域の「自転車利用環境からみた地域特性」

分野	指標	単位	時点	金沢市	宇都宮市	安城市	茅ヶ崎市	尾道市	今治市
人口流動	昼夜間人口比率	%	平成22年	108.0%	104.6%	102.7%	79.6%	99.4%	101.2%
	自市町村内に自転車のみで通勤・通学する割合	%	平成22年	9.3%	13.2%	9.9%	14.3%	9.0%	16.1%
	他市町村内に自転車と電車で通勤・通学する割合	%		0.9%	0.6%	1.8%	3.2%	0.4%	0.1%
利用環境	平均傾斜角度	度	平成25年	6.74	1.89	0.24	0.58	6.46	6.23
	可住地面積／総面積	%	平成22年	41.0%	79.6%	100.0%	91.6%	49.1%	46.7%
	年間日照時間（平年値）	時間	昭和56-平成22年平均	1,681	1,911	2,003	1,964	2,042	2,017
	道路実延長（舗装済主要道路）／総面積	km/ha	平成22年	0.0058	0.0081	0.0126	0.0129	0.0103	0.0079
	道路実延長（市町村道）／総面積	km/ha	平成22年	0.0450	0.0661	0.1427	0.1834	0.0472	0.0368
	道路実延長（主要道路＋市町村道）当たり自転車交通事故発生件数	件/km	平成24年（安城市は平成25年値）	0.159	0.273	0.224	0.579	0.798	0.132
地域資源	都市計画区域人口当たり都市公園面積	m ² /人	平成22年度	12.07	10.75	4.92	2.64	148.28	11.36
	総面積に占める林野面積の比率	%	平成22年	58.4%	0.2%	0.0%	8.4%	50.9%	53.4%
	全事業所数に占める宿泊業・飲食サービスの割合	%	平成21年	12.4%	13.2%	13.0%	13.1%	11.8%	12.2%
利用ニーズ	就業者・通学者の利用交通手段における自転車・自家用車比率	%	平成22年	0.14%	0.26%	0.17%	1.31%	0.22%	0.28%
	自転車分担率×総人口	人	平成22年	65,471	87,876	30,016	67,965	19,031	29,874
	1人当たり自転車保有台数	台/人	平成20年	1.00	0.46	0.97	0.60	0.49	0.52

(2) 先進都市・地域における自転車まちづくりの「展開プロセス」

① 金沢市

図表 68 金沢市における「自転車まちづくりの進展プロセス」



1) [初動期]: 市民団体主導で子どもの安全に着目した「自転車走行指導帯」試行設置

金沢市では、市民の利用交通手段に占める自転車分担率は 15%程度と決して高い水準ではなく、自転車は都市交通体系を構成する交通手段の一つとして位置付けられている。

歩行者を優先した都市交通政策に取り組まれており、通行空間の整備方針でも、歩行者、自転車、自動車の順で優先順位が明示されている。

このような中、市内の市民団体が、平成 14~18 年度にかけて国土交通省の事業として、子どもの視点からみた道路の危険箇所の調査を行っている【図表 68/ポイント A 2】。

その結果、ある小学校付近の歩道において、自転車と歩行者の接触が通勤・通学時間帯を中心に頻発していることが明らかになり、車道への自転車通行帯の設置が提案された。

これを踏まえ、国は平成 19 年に同区間への「自転車走行指導帯」【図表 69】を整備し、警察も自転車走行指導帯での走行を指導することとなった。【図表 68/ポイント A 1・B 1・C 1】

2) [計画検討・策定期]: 客観データに基づく庁内外の多様な主体による計画の検討

平成 21 年には、当時の市長らが自転車政策に関する欧州視察を行い、まちなか（中心市街地）におけるレンタサイクル導入など自転車の利用環境向上に向けた計画の検討を進めた。その際、計画策定に必要な歩行者・自転車交通量データ等については、国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所の協力を得て、取得している。【図表 68/ポイント A 2・B 2】

金沢市では、計画策定前から自転車走行指導帯の整備等で学識者、地域住民、学校、NPO、県警、道路管理者の連携が図られており、計画の検討においても円滑に機能していた【図表 68/ポイント B 3・C 3・C 4】。

検討の結果、平成 23 年 3 月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」が策定され、「はしる（自転車通行空間整備）」、「とめる（駐輪環境整備）」、「つかう（自転車利用促進）」、「まもる（ルール・マナー向上）」の 4 つの観点から、分野横断的に施策が位置付けられた。

図表 69-1 生活道路における「自転車走行指導帯」の設置状況

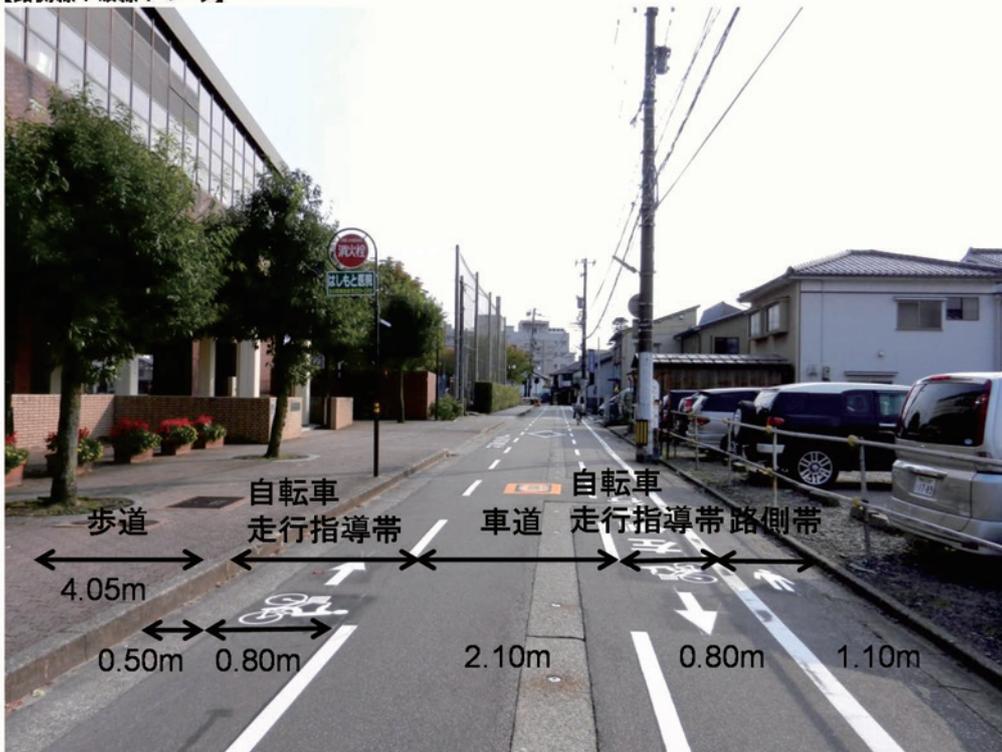


図表 69-2 「自転車走行指導帯」の設計例

【路側線+マーク】



【路側線+破線+マーク】



資料) 金沢市資料

3) [事業実施期]: 走行空間の段階的整備と官民連携によるレンタサイクルの運営

「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の4つの柱のうち、「はしる（自転車通行空間整備）」に関しては、原則として歩行者、自転車、自動車の通行空間・位置を明示するとともに、車道左端の通行、歩道上でも左側歩道の車道寄り通行を基本とし、既存の道路空間の再配分を検討することとした。

また、あわせて「金沢市中心市街地活性化基本計画」（平成19年5月策定）で定義された「中心市街地（まちなか）」約860haを計画区域として、自転車交通量調査や自転車経路調査の結果を踏まえ、自転車ネットワーク路線を設定し、自転車走行指導帯などの設置を進めた。【図表68/ポイントA3】【図表70】。

まちなかでの自転車ネットワーク整備に際しては、自転車交通量調査に基づき、通勤・通学時間帯に歩行者と自転車が錯綜する危険箇所を抽出し、事故発生リスクの高い小学校付近の路線を対象に、車道に自転車走行指導帯を設置することとした【図表68/ポイントA2】。

当初は、ネットワーク全体の整備に取り組むことはせず、特定地区での重点的な事業実施により整備実績を築き、市民の理解を得ながら整備路線を拡大することとした【図表68/ポイントA3】。

自転車走行指導帯は、新たに道路構造を変更して設置するものではなく、路面に白色のペインティングを施し、既存の走行空間を再配分するものである。整備費用は500mで130万円程度、1～2日の工事で済み、予算規模や工事の負担を抑えることが可能である。

整備に当たっては、金沢市が平成23年度から開始した「協働のチャレンジ事業」を活用し、学識経験者や地域住民、学校関係者、事業者、警察、道路管理者等が参画するほか、地区説明会や社会実験実施時の街頭指導などを通じて、地元での協力が得られるよう工夫している。【図表68/ポイントB3・C3】

これまでに10kmほどの路線が整備され、徐々にまちなかでの自転車ネットワークが構築されつつある。自転車走行指導帯の整備により、自動車と混在して自転車が走行する生活道路でも安心して通行することができ、かつ自転車利用者の交通ルール遵守への意識啓発などの効果も期待できる。

また、「つかう（自転車利用促進）」に関しては、欧州の都市で導入されている公共レンタサイクルシステムの導入に向け、計画策定以前の平成 22 年度には社会実験を実施し、平成 24 年 3 月 24 日より、市民や来街者が気軽に利用できるレンタサイクル事業「まちなり」【図表 71】を開始している【図表 68／ポイント B 2】。

「まちなり」は、まちなかに 19 か所のサイクルポートを設置し、クレジットカードでの利用を基本として、事前登録が不要であり、基本料金 1 日 200 円で、30 分以内の利用であれば繰り返し利用が可能な仕組みとなっている。また、各ポートでの乗り捨てが可能で、かつ、一般的なコミュニティサイクルでは満車時には空きのあるポートへの返却が必要となるところ、まちなりではポート満車時の返却にも対応が可能となっている。

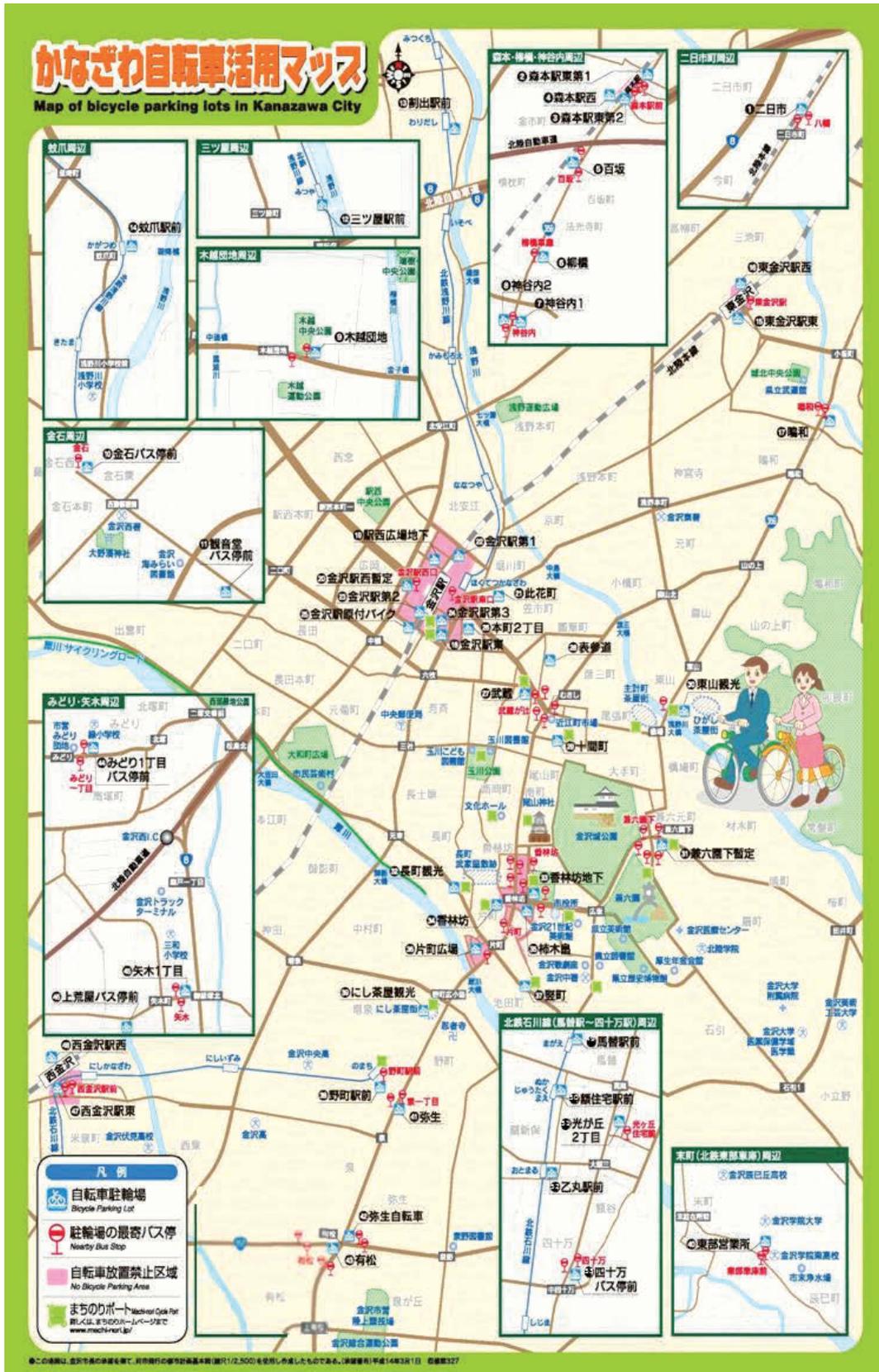
システム導入に当たり、総事業費約 1.2 億円のうち約 1 億円については、国の補助を受けて創設した「グリーンニューディール基金」を活用している。また、年間の運営コストは 4,000 万円程度であるのに対して、利用料収入や事業者からの協賛金等は 2,000 万円程度となっている。

「まちなり」の運営は民間コンサルタントが、駐輪場の管理は外郭団体が行っており、放置自転車対策やレンタサイクルなど労力を割かれる業務に民間等のノウハウを活用する体制をとっている。これにより、市担当者は施策の検討・推進や事業の進捗管理に専念できる体制となっている。【図表 68／ポイント C 4】

図表 71-1 「まちなりポート」の様子〔左上・左下〕と利用方法の案内〔右〕



図表 71-2 「まちのりポート」や駐輪場の設置状況



資料) 金沢市「かなざわ自転車活用マップ」

4) [取組拡大期]: 郊外部での走行空間整備と交通安全に関する施策の拡充

平成 25 年より高校周辺のコンビニエンスストアを「サイクルパートナー店」とし、自転車空気入れを配置して、利用者の利便性の向上とともに、安全利用の啓発も行っている【図表 72】。

まちなかでの自転車ネットワークの整備が進む中、郊外部においても、事故リスクが高い地点や自転車交通量の多い高校・大学の周辺路線などで自転車走行指導帯の設置を行っている。郊外部でのネットワーク整備を検討する中で、県や近隣自治体との連携も深められている。【図表 68/ポイント A 3】

また、あわせて高校生を対象とした「自転車マナー検定」などにも取り組んでいる。

こうした自転車まちづくりの進展に伴い、平成 26 年には「金沢市自転車の安全な利用の促進に関する条例」が施行されている。同条例に基づく施策として、市ホームページでの「自転車ルール&マナー読本」の掲載や、自動車学校との連携による「地域サイクルマナー教室」の開催、PTAによる小学生のヘルメット着用の普及促進など、民間主体との連携により、金沢市における自転車まちづくりの原点ともいえる「子どもの安全」に関する各種施策が拡充されている。【図表 68/ポイント C 4】

このほか、自転車の利用環境向上に向けた市民や関係主体の機運を高めるため、「まちなか回遊ツアー」などの小規模なイベントを定期的実施しており、地元新聞で紹介されることにより、市民から一層の自転車まちづくりへの理解や協力を得ることに寄与している【図表 68/ポイント C 3】。

図表 72 サイクルパートナー店のロゴ (左) とマナーアップ強化の取組の様子 (右)

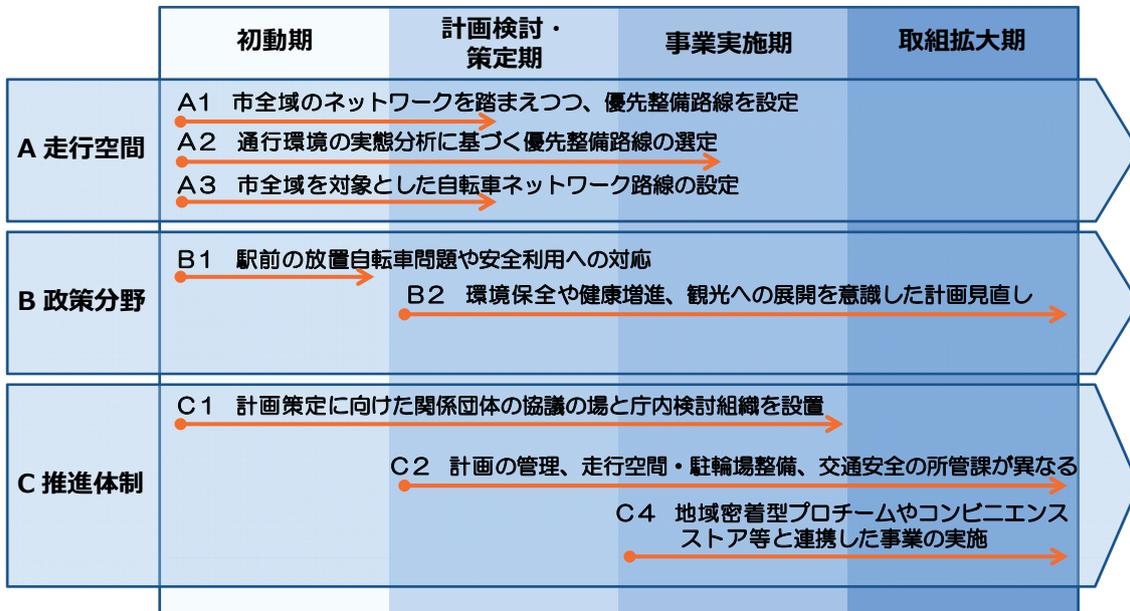


資料) 左図: 金沢市資料

右写真: 金沢市「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」

② 宇都宮市

図表 73 宇都宮市における「自転車まちづくりの進展プロセス」



1) [初動期]: 自転車対策や道路整備、交通施策、安全教育に着目した計画の策定

宇都宮市では、幹線道路ネットワークが整備され、自動車社会が進展している一方、平坦で雨量が少ないため、自転車の通勤・通学利用率が全国平均を上回るなど、自転車利用も盛んである。

また、平成4年から自転車ロードレース「ジャパンカップ」の開催地として、自転車スポーツが身近なものとなっている。こうしたことから、駅前の放置自転車問題や安全利用への対応など、自転車対策の必要性がクローズアップされていった。【図表 73/ポイントB1】

そこで、平成13年度から総合的な自転車対策に向けた検討を開始し、自転車通行量や事故発生地点、放置自転車等の実態を把握・分析し、平成15年度に「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」を策定した。検討に際しては、関係団体による協議の場と庁内検討組織が設置された【図表 73/ポイントC1】。

当計画では、「走る」、「止める」、「休む」、「借りる」、「運ぶ」、「守る」の視点から、自転車対策や道路整備（ネットワーク）、交通施策、安全教育に関する施策を示した【図表 73/ポイントA1・A2・A3】【図表 74】。

2) [計画検討・策定期]: P D C Aに基づく次期「自転車まちづくり計画」の策定

「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」は、5年後を目途に計画内容を見直すこととしていたことから、平成19年度には計画に位置付けられた取組施策の評価が実施され、優先整備路線の拡大や短時間駐輪スポットの整備、レンタサイクルの本格導入、あらゆる世代に対する交通安全教室の実施、ヘルメットの着用推進などに取り組むこととされた。

その後、環境保全や健康増進、観光分野などでの自転車利活用への関心が高まり、「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」の次期計画として、平成22年に「宇都宮市自転車のまち推進計画」が策定された【図表73/ポイントB2】。

3) [事業実施期]: 官民連携による分野横断的な事業の展開

「宇都宮市自転車のまち推進計画」では、「安全性の向上」、「快適性の向上」、「観光やスポーツの推進」、「健康増進と環境保全」の4つの柱から25の具体的施策を位置付けている。

「安全性の向上」に関しては、自転車走行空間の整備、交通安全教室や自転車運転免許事業、街頭指導などを拡充した。また、道路整備については、平成15年度に策定した「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」で位置付けたネットワークを拡充するとともに、自転車交通量や事故発生状況を踏まえた優先整備路線を選定し、空間整備を進め、市民の理解・協力を得るよう努めてきた【図表73/ポイントA2】【図表74】。

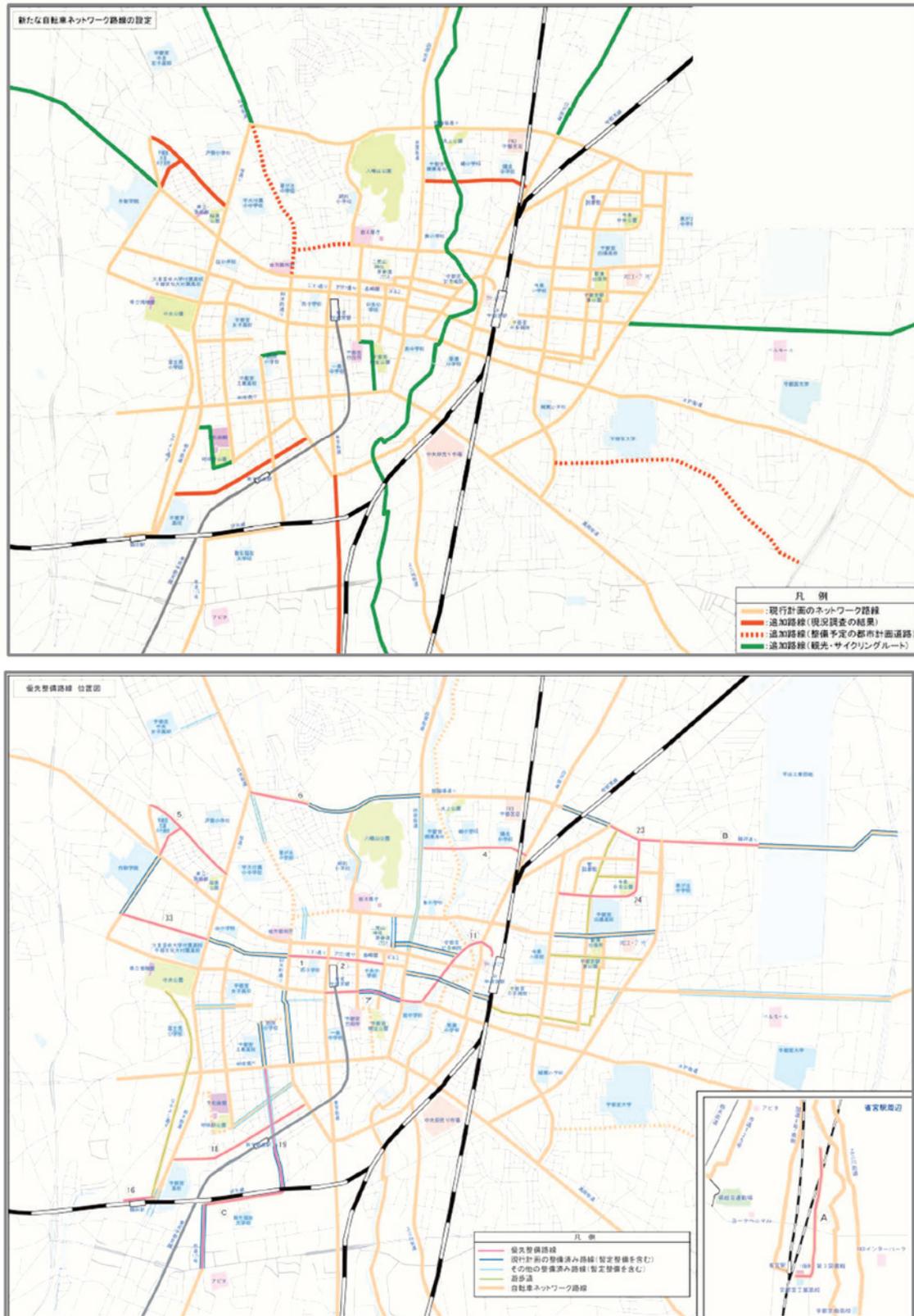
「快適性の向上」に関しては、市内の公共施設やコンビニエンスストアとの連携により自転車休憩スポット「自転車の駅」をサイクリングルート上に設置するほか、鉄道駅・バス停付近での駐輪場や、商店街内での短時間駐輪場の整備を進めている【図表73/ポイントC4】。

このほか、「観光やスポーツの推進」に関しては、平成22年10月に宇都宮駅前に「宮サイクルステーション」【図表75】を整備し、スポーツ車のレンタサイクル事業を開始したほか、市内宿泊施設の協力を得て当該施設における宿泊者向けのレンタサイクルなどに取り組んでいる【図表73/ポイントC4】。

市では、交通政策課が計画の進捗管理を担当するほか、走行空間整備や駐輪場整備と、交通安全事業については、それぞれ別の部署が所管しており、部署間の情報共有を図っている【図表73/ポイントC2】。また、警察など関係機関等との連携も積極的に図っている。

このほか、平成20年には日本初の地域密着型プロロードレースチーム「宇都宮ブリッヂ」が誕生し、自転車利活用の観点での地域貢献にも取り組んでいる。同チームの運営母体が「宮サイクルステーション」の指定管理者として携わるほか、市民向けの自転車イベントや介護予防事業【図表76】など市の複数の事業において連携した取組を行っている【図表73/ポイントC4】。

図表 74 宇都宮市の中心部における「自転車ネットワーク」
 【上：ネットワーク路線 下：優先整備路線】



資料) 宇都宮市「宇都宮市自転車のまち推進計画」(平成 22 年)

図表 75 「宮サイクルステーション」(レンタサイクル等の拠点施設)



図表 76 地域密着型のプロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」との連携による「介護予防事業」



いきいき健康自転車教室

日時 平成26年 **11月25日(火)** 9:30~12:00
(9:00受付開始)

場所 ふれあい荘 (宇都宮市陽東 2-3-1)

内容 体に負担が少なく、身近な乗り物である「自転車」で、宇都宮ブリッツェンと一緒に楽しく汗を流しましょう!

- ① ストレッチ運動
- ② 自転車に必要な筋肉トレーニング
- ③ サイクリング with 宇都宮ブリッツェン

参加選手/宇都宮ブリッツェン選手数名

対象/宇都宮市在住の65歳以上の方で、運動に支障のない方。

定員/30名(先着順)

費用/無料(参加者は障害保険に加入します)

持ち物等/運動しやすい服装、運動靴、汗拭き用タオル、着替え等。

*ご自身の自転車、ヘルメットをお持ちください。ご用意できない場合は、貸与いたします。

参加特典/宇都宮ブリッツェン選手愛用ドリンク&ドリンクボトルをプレゼント!

お問合せ・申し込み/

宇都宮ブリッツェン ☎028-643-6626

資料) 宇都宮市資料

4) [取組拡大期]: 趣味・嗜好の面を重視した計画の見直し

現行の「宇都宮市自転車のまち推進計画」の目標年次は平成 27 年度であり、現在計画改定に向けて通行量調査、意識調査等の基礎調査に着手している。

宇都宮市では、都市ブランドイメージとして「“住めば愉快だ” 宇都宮」とのメッセージを打ち出しており、自転車に関する現行計画においても「自転車で“走れば愉快だ” 宇都宮」とのメッセージを発信している。

このような中で、次期計画は、これまでの日常利用に重点を置いた取組から、より観光に特化していく方向であり、「自転車に乗る楽しさ」を前面に出した取組が展開される予定である【図表 73/ポイント B 2】。

また、平成 4 年から開催されている自転車ロードレース「ジャパンカップ」の運営担当部署も、スポーツ振興課から観光交流課へと移るなど、自転車が単なる乗り物としてのみならず、さらに趣味・嗜好の面からも幅広く捉え直されて、新たな自転車まちづくりに積極的に取り組まれている。

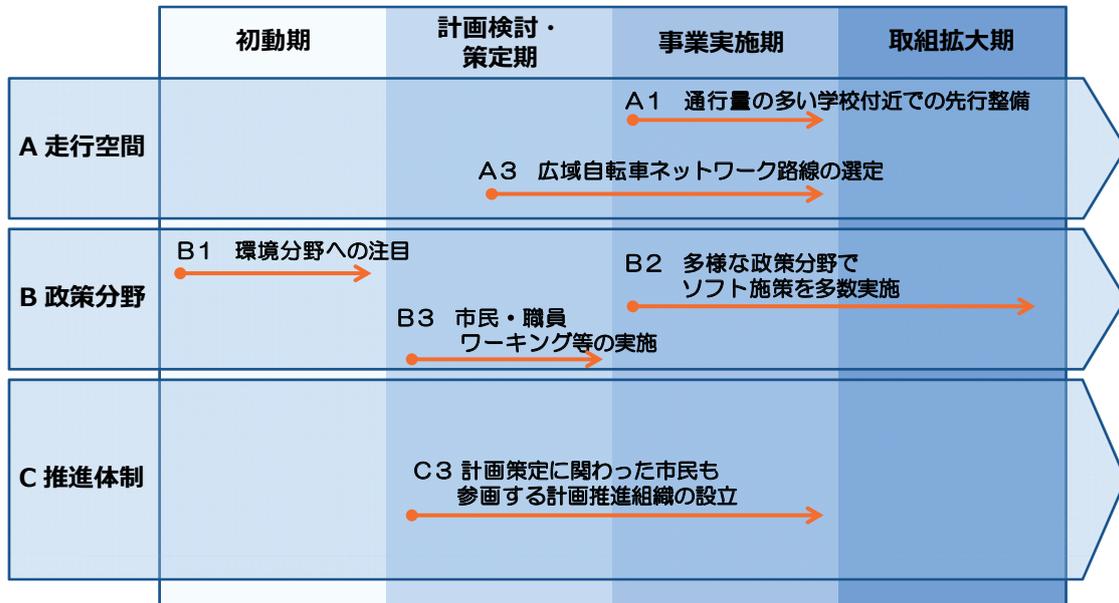
図表 77 「ジャパンカップ」(自転車ロードレース) の開催風景



資料) 宇都宮市「宇都宮市自転車のまち推進計画」(平成 22 年)

③ 安城市

図表 78 安城市における「自転車まちづくりの進展プロセス」



1) [初動期]: 環境分野に重点を置いた総合計画への自転車利活用の位置付け

安城市では、現市長が「環境首都」を目指しており、平成 17 年策定の総合計画において、自転車利活用が主要施策として位置付けられている【図表 78/ポイント B 1】。

2) [計画検討・策定期]: 市民や関係主体が計画策定に参加

こうした背景のもと、自転車利活用施策の具体的な取組を示す 8 年間の計画として、平成 19 年 3 月に「安城市エコサイクルシティ計画」が策定された。この計画では、「意識づくり」、「空間づくり」、「仕組みづくり」の 3 つの柱において、分野横断的な施策・事業を位置付けている。「空間づくり」においては、主要公共施設を結ぶ路線、緑道、用水路、近隣都市との連携に資する道路など、整備すべきネットワーク路線を選定している。

計画の検討に当たっては、市民や各種団体が計画策定委員会に参画したほか、庁内にも関係部署が参加する検討組織や、公募市民や職員で構成されたワーキンググループを設置した【図表 78/ポイント B 3】。

また、一般市民や小中高生、市内の企業に対するアンケート調査も実施し、自転車利用の実態やニーズを把握した。なお、検討に際し警察との連携においては、警察署の管轄が安城市と知立市にまたがり、交通事故データも管轄区域全体で集計していることから、安城市内のみを対象とした自転車事故データの取得には制約のある状況であった。

このような市民参画を通じて、エコサイクルシティ計画の推進体制として、「エコサイクルシティ実行委員会」を設置したほか、市民協働による事業を行う市民団体として、「エコりんりん」を発足させた【図表 78/ポイント C 3】。

3) [事業実施期]: 高リスク箇所での先行的な空間整備と小規模ソフト事業を多数展開

安城市では、自転車走行空間の整備やレンタサイクル事業には一定の予算を充てているほか、予算規模が小さいながらも多数のソフト事業もあわせて展開している。

走行空間の整備については、「安城市エコサイクルシティ計画」の下位計画として、平成20年に「自転車ネットワーク整備計画」を策定し、主要公共施設を結ぶ路線や緑道等を優先してネットワーク路線に選定している【図表 78/ポイントA3】。

整備事業の実施に当たっては、緑道の舗装や、自転車通行量の多い学校付近の市道を対象に、先行的に自転車歩行者道の整備などを行った【図表 78/ポイントA1】【図表 79】。

図表 79 緑道の舗装〔左〕と学校付近での自転車歩行者道の整備〔右〕



ソフト施策については、複数の分野を対象に自転車を活用した施策を多数展開している【図表 78/ポイントB2】。

「教育・子育て分野」では、自転車運転免許証の交付、交通安全教室の開催、講習会受講者への幼児2人同乗用自転車やヘルメットの購入費用助成等を実施している。

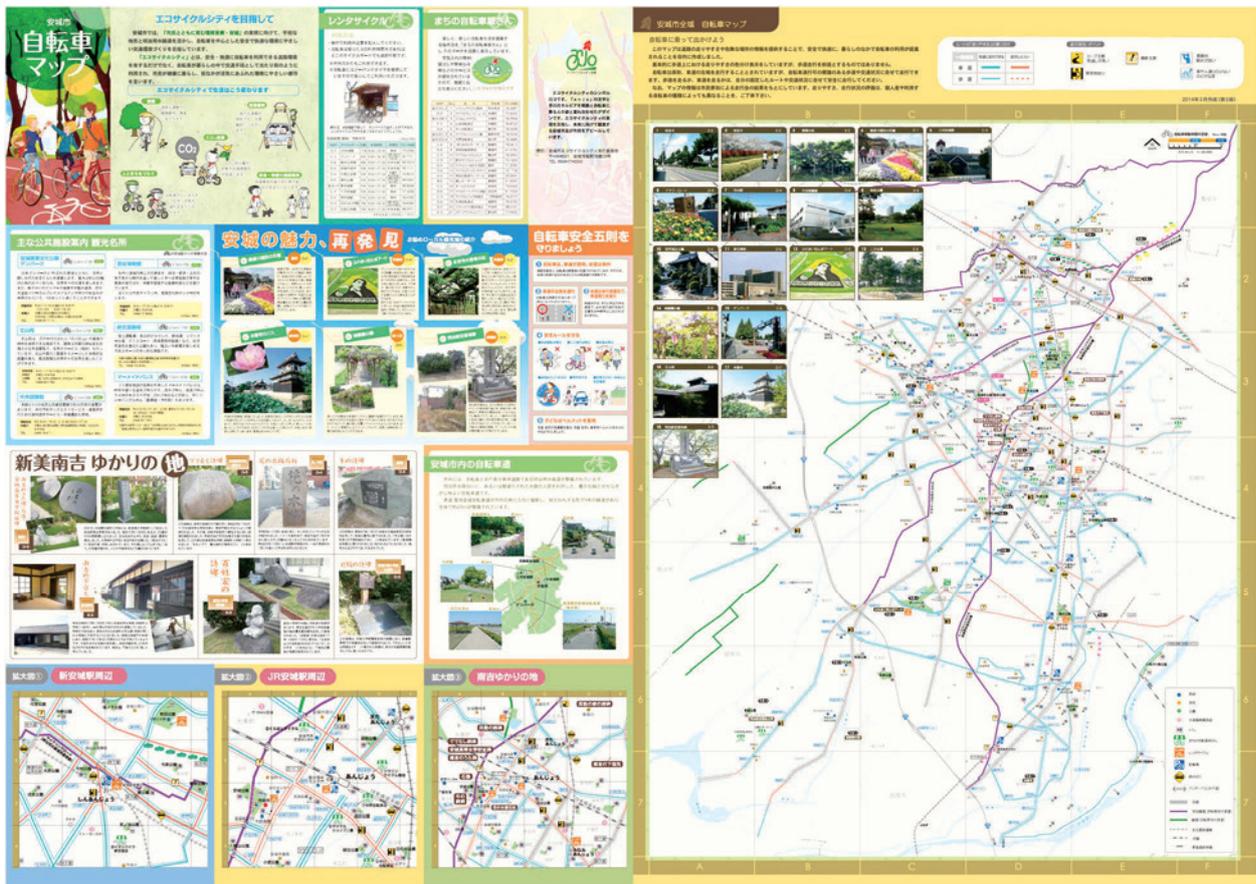
「医療・介護・福祉分野」では、自動車運転免許返納者へのシニア向け自転車購入費用の助成や、健康増進を目的としたサイクリングイベントの開催などに取り組んでいる。

また、「産業・文化・観光分野」では、放置自転車を活用した無料レンタサイクルを運営し、「環境分野」では、市内事業所におけるマイカー通勤者への通勤用自転車購入費用の助成のほか、市職員の互助会で自転車通勤者への金券配布等を行っている。

「都市づくり・交通分野」では、市内全域の自転車利用環境を市民有志が点検し、危険箇所や走行環境の良好さなどを示す「自転車マップ」を作成している【図表 80】。

なお、こうした分野横断的な取組を進める中で、関連部署での自転車利活用の取組に対する温度差や、自転車施策の担当者が必ずしも明確化されていないといった状況も生じており、課題となっている。

図表 80 市民有志が作成した「自転車マップ」



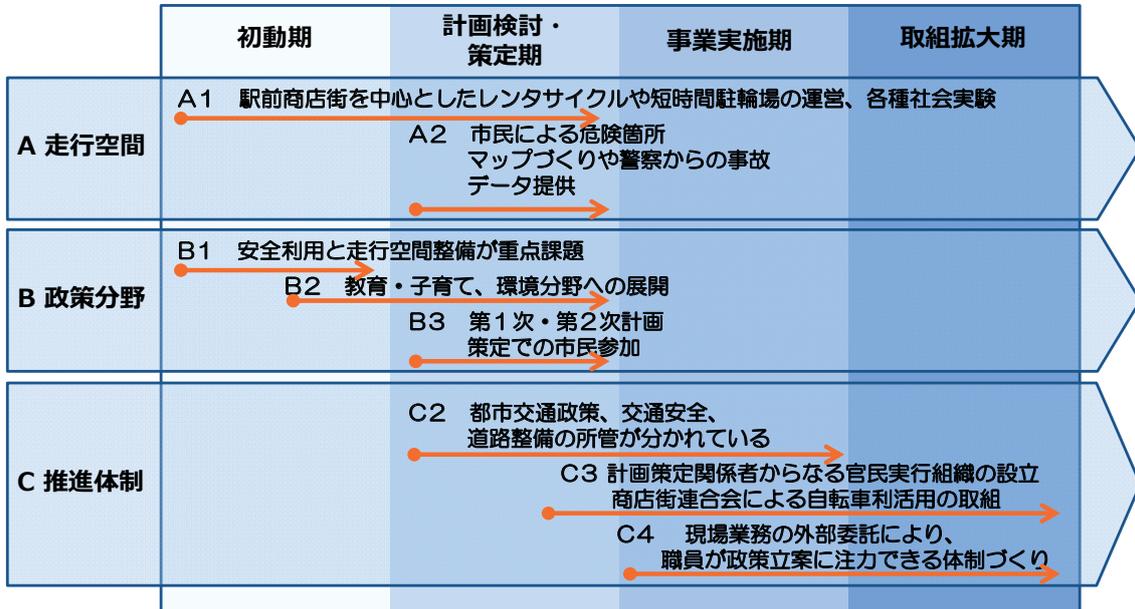
資料) 安城市「自転車マップ 南吉バージョン」

4) [取組拡大期]: 計画見直しに向けた検討・実施体制の見直し

安城市では、総合計画の改訂と連動して、エコサイクルシティ計画の見直しも予定されており、国のガイドラインに対応したネットワーク整備方針の見直しや、走行空間整備に関する近隣自治体との連携、市民を巻き込んだ検討体制の再構築、取組の推進を担保する市民の担い手の育成などが検討課題となっている。

④ 茅ヶ崎市

図表 81 茅ヶ崎市における「自転車まちづくりの進展プロセス」



1) [初動期]: 商店街関係者による通行環境向上の先行的取組

茅ヶ崎市では、行政主導の取組だけではなく、例えば駅前商店会連合会によるレンタサイクルや短時間駐輪場の運営、自転車のまちづくりに関する自主研究などが行われてきた【図表 81/ポイント A 1】。

また、茅ヶ崎市の自転車利用率は、パーソントリップ調査で 23%と全国平均に比べても利用が活発な地域であり、また全事故に占める自転車事故の割合が高いことから、安全利用と走行空間整備が重点課題として認識されていた【図表 81/ポイント B 1】。

2) [計画検討・策定期]: 計画策定への市民参加とその関係者等による実行組織の設立

市の総合交通プラン（平成 14 年度策定）の個別計画として、平成 16 年度に 10 年後を目標年次として「ちがさき自転車プラン」（以下「第 1 次プラン」）が策定された。

第 1 次プランの検討には公募市民が参加したほか、自転車通行量や事故データの収集・分析を実施して、「事故マップ」を作成した【図表 81/ポイント A 2・B 3】。

また、まちなかを中心に、自転車レーンの設置や、サイクル・アンド・バスライド レンタサイクル、コミュニティサイクルなどの社会実験を複数回実施し、本格導入に向けた検討や市民意識の醸成を図っている【図表 81/ポイント A 1】。

第 1 次プランでは、走行空間の整備に加え、自転車利用の適正化や、市民生活と自転車が共存できる仕組みづくり、使いやすい駐輪場の整備と見直し、他の交通機関との連携、自転車を通じて茅ヶ崎を知ってもらう仕組みづくりなど分野横断的な事業を位置付けている【図表 81/ポイント B 2】【図表 82・83】。

その後、第1次プランの計画期間が終了し、平成26年4月に「第2次ちがさき自転車プラン」が策定された。この計画では、「おもいやりの人づくり（自転車利用ルールへの周知徹底）」、「風を感じる空間づくり（自転車の走行空間・駐輪場確保）」、「暮らしを楽しむ仕組みづくり（自転車の有効活用・利用促進）」の3つの柱に関連施策・事業を位置付けている。

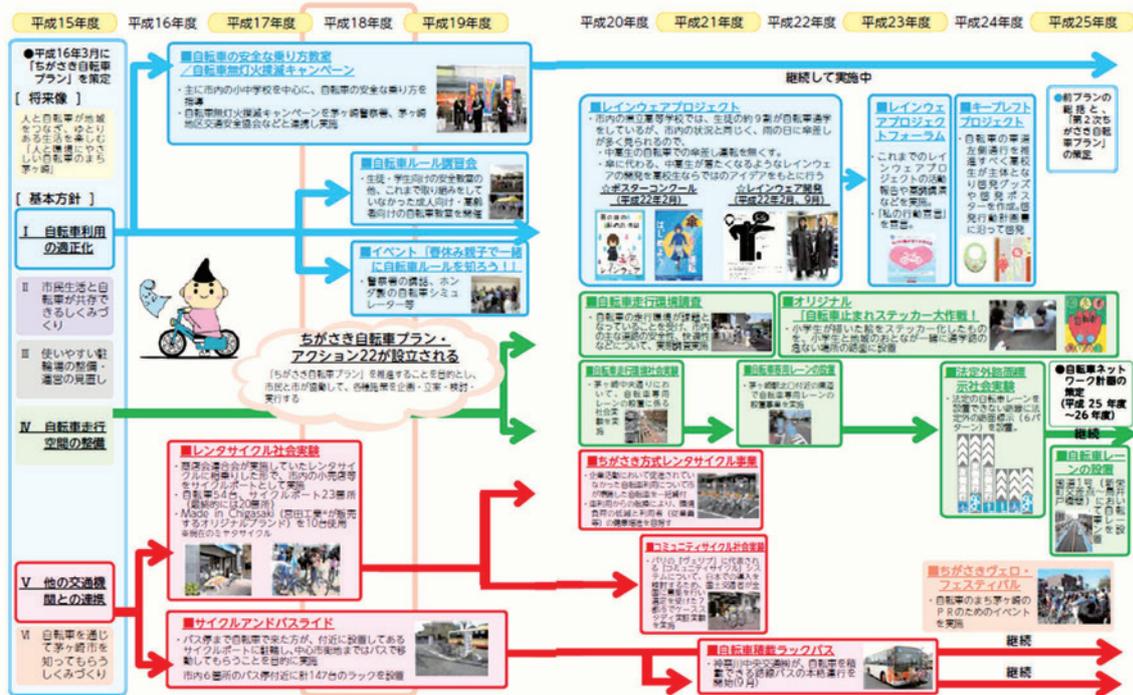
第1次プラン策定時に参加した公募市民による任意の計画推進協議会が発足し、地域の高校と連携し生徒が企画したレインウェアなどの自転車関連グッズの開発や、市民による自転車走行環境調査、市が主催する自転車関連イベントの来場者による「危険箇所マップ」づくりの実施などを通じて、自転車まちづくりの機運が高まっていった。こうした活動は第2次プランの推進に当たっても継続して取り組まれている【図表81/ポイントA2・B3・C3】。このほか、事故データの提供や法定外路面表示の設置に関して、警察との連携も積極的に図っている【図表81/ポイントA2】。

3) [事業実施期]：共感を得やすい地域・分野への注力と施策検討に専念できる体制づくり

事業実施においては、通学利用の多い高校付近やまちなかで法定外路面表示の社会実験を実施したほか、児童・学生の安全利用に着目し、市民との協働により、マナー啓発、危険箇所へのステッカー設置等のプロジェクトを展開するなど、地域住民の共感が得られやすい教育や安全分野を中心に取組を展開した【図表81/ポイントC3】。

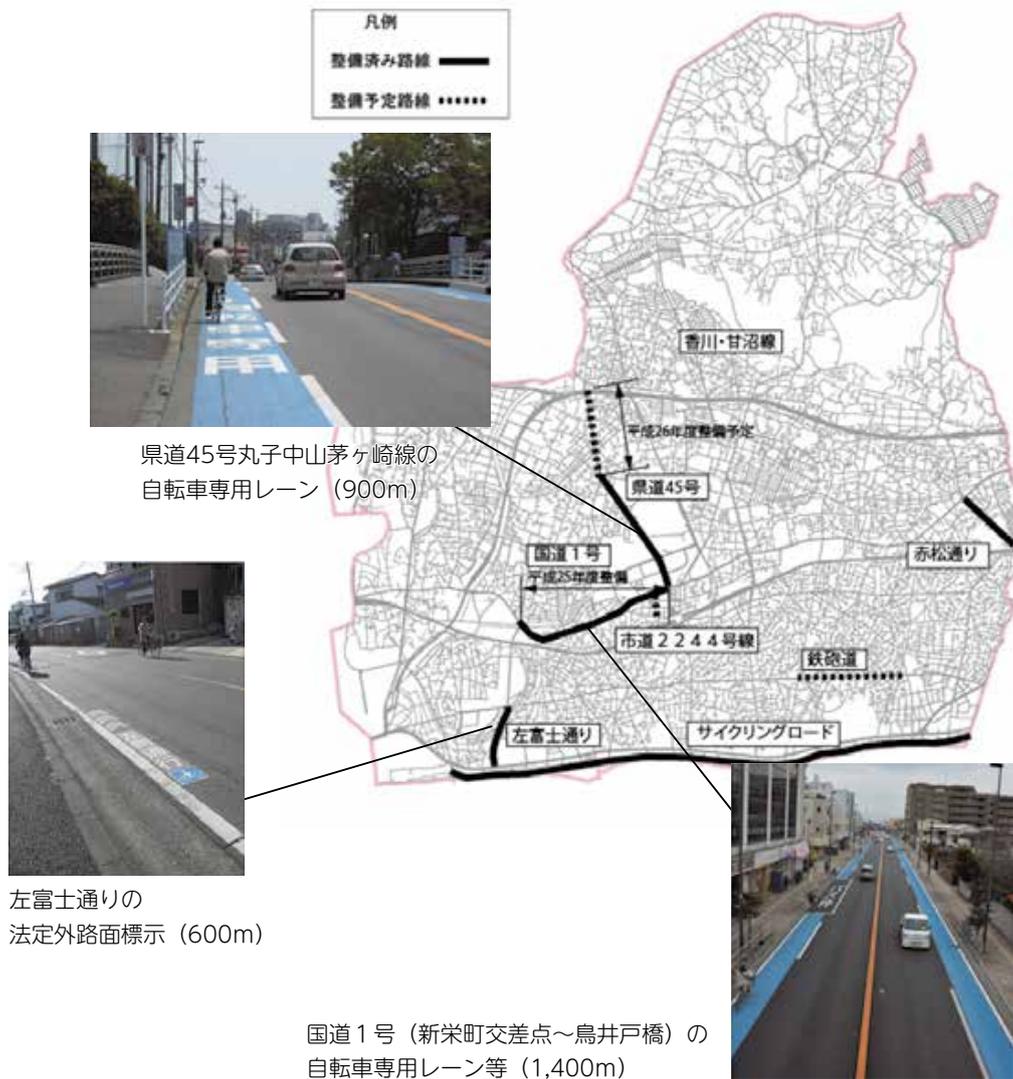
また、自転車施策の所管は、主な担当課は都市政策課、安全対策課、道路建設課などで分担されているとともに、庁内の推進会議には他の部署も参画し、自転車レーン整備など関連部署が多い事業に際しては綿密な調整をしている。また、現場業務の外部委託なども進め、職員が施策検討に専念できる環境を整えている【図表81/ポイントC2・C4】。

図表 82 「ちがさき自転車プラン（第1次）」に基づく施策の取組経過



資料) 茅ヶ崎市「第2次ちがさき自転車プラン」

図表 83 茅ヶ崎市における「自転車ネットワーク」の整備状況



注釈) 平成 26 年度には県道 45 号線、市道 2244 号線の整備が完了している。

資料) 茅ヶ崎市「第 2 次ちがさき自転車プラン」

4) [取組拡大期]: 安全・健康面への注力と官民実行組織の活性化

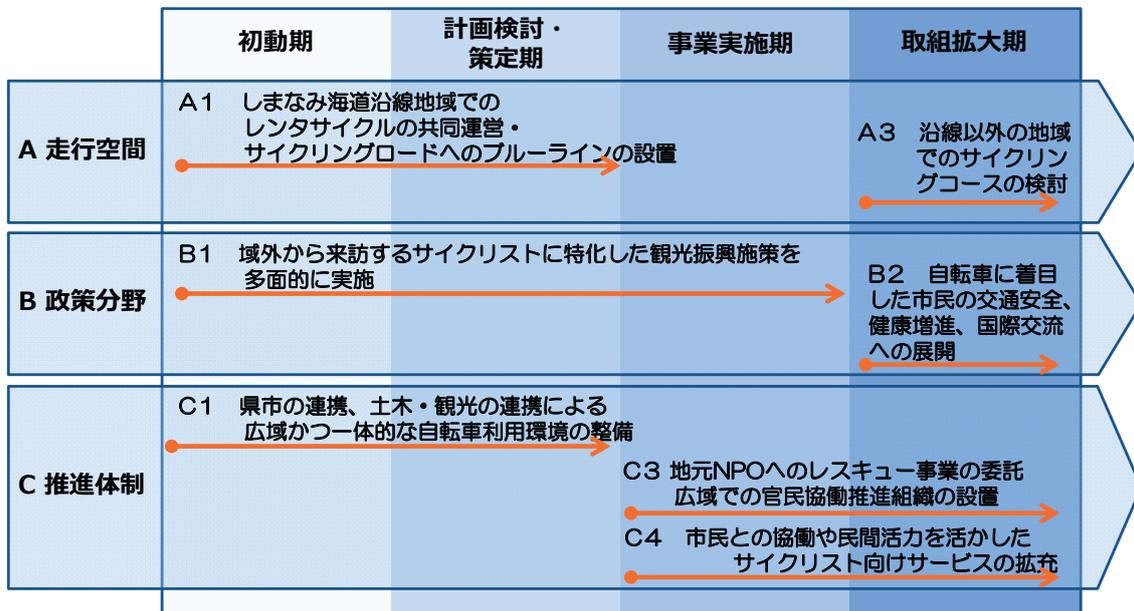
茅ヶ崎市では、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の公表以前から走行空間の整備に取り組んでおり、平成 26 年度中にネットワーク計画が策定される見込みである。

また、「第 2 次ちがさき自転車プラン」の新規事業としては、教育分野などでの取組に注力するとともに、「自転車のまち」としての PR 活動を展開していく予定である。

さらに、市民により発足した計画推進協議会については、従来の連絡調整中心の場から、機動的な活動が可能な実行組織へと更なる活性化を図るための仕組みづくりが進められている【図表 81/ポイント C 3】。

⑤ しまなみ海道沿線地域〔尾道市・今治市〕

図表 84 しまなみ海道沿線地域〔尾道市・今治市〕における「自転車まちづくりの進展プロセス」



1)〔初動期〕：自転車を活用したしまなみ海道沿線における広域観光振興

しまなみ海道開通前から、一部の沿線自治体では独自にレンタサイクル事業に取り組んでいたが、平成 11 年のしまなみ海道の開通後は、市町村を超えた広域的な利用が増え、車両の返却方法などへの対応が必要となった。その後、沿線自治体間では協定を取り交わし、レンタサイクルターミナルの料金や乗り捨てなどについて運営方法が統一され、市町村合併を経て、現在ではしまなみ海道沿線のターミナルは 15 か所までに広がり稼働している【図表 84/ポイント A 1】。

尾道市・今治市ともに、合併を経て、しまなみ海道沿線地域のサイクリングロードが新たな観光資源として加わったことから、「スポーツ自転車で長距離移動するサイクリスト」に着目した広域観光に取り組むこととなった【図表 84/ポイント B 1】。

なお、今治市側においては、平成 11 年のしまなみ海道開通イベントで好評を得た JR 予讃線の松山～今治間でのサイクルトレインを、愛媛県と今治市が連携し、近年では継続して運行している。

2)〔計画検討・策定期〕：県・市の連携による県域を越えた通行空間の整備

しまなみ海道沿線では、広域連携による自転車走行空間の整備にも取り組んでおり、先行していた愛媛県側では自転車専用道（大規模自転車道）の整備を進めてきた。愛媛県においては、平成 22 年より県全域での自転車利活用による広域観光振興策について、「愛媛マルゴト自転車道」と銘打って推進する方向性が打ち出された。

また、県土木事務所の管轄地域ごとに「愛媛マルゴト自転車道推進会議」が設置されており、県・市町の土木、観光、スポーツ振興の各所管部署、警察、民間団体が参加している。サイクリングコースの検討に際しては、スポーツサイクルの知識を有する行政担当者や地元プロライダーが実際に現地を自転車で走行し、行政の思惑ではなく、プロの目線を通じた「利用者・サイクリストにとって魅力的なもの」を最重視して、快適に走行することができる路線を選定している【図表 84/ポイントC1】。

一方、尾道市では、しまなみ海道開通 10 周年を機に、平成 21 年度に広域観光振興の担当を政策企画課から観光課へ移管するとともに、サイクリングロードの整備に向け、観光協会や地元サイクリング協会、広島県も参加する組織を設置し、「しまなみ海道サイクリングロード整備促進計画」を策定した。

同計画に基づき、翌年度より尾道市と広島県の共同事業として、国・県・市道を含むサイクリングロード沿線に、案内サインや「ブルーライン」【図表 85】の設置が進められた。

ブルーラインは多額の予算を費やさない路面表示であるとともに、サイクリストにとっては長距離を迷わずに、手元に地図を持たずともストレスなく走行することが可能となる点で大きな効力がある上、ドライバーにとっても分かりやすい表示であるとの好評を得ている。このことから、自転車専用道の整備を進めていた愛媛県側でも順次統一的なブルーラインの設置が進められた。

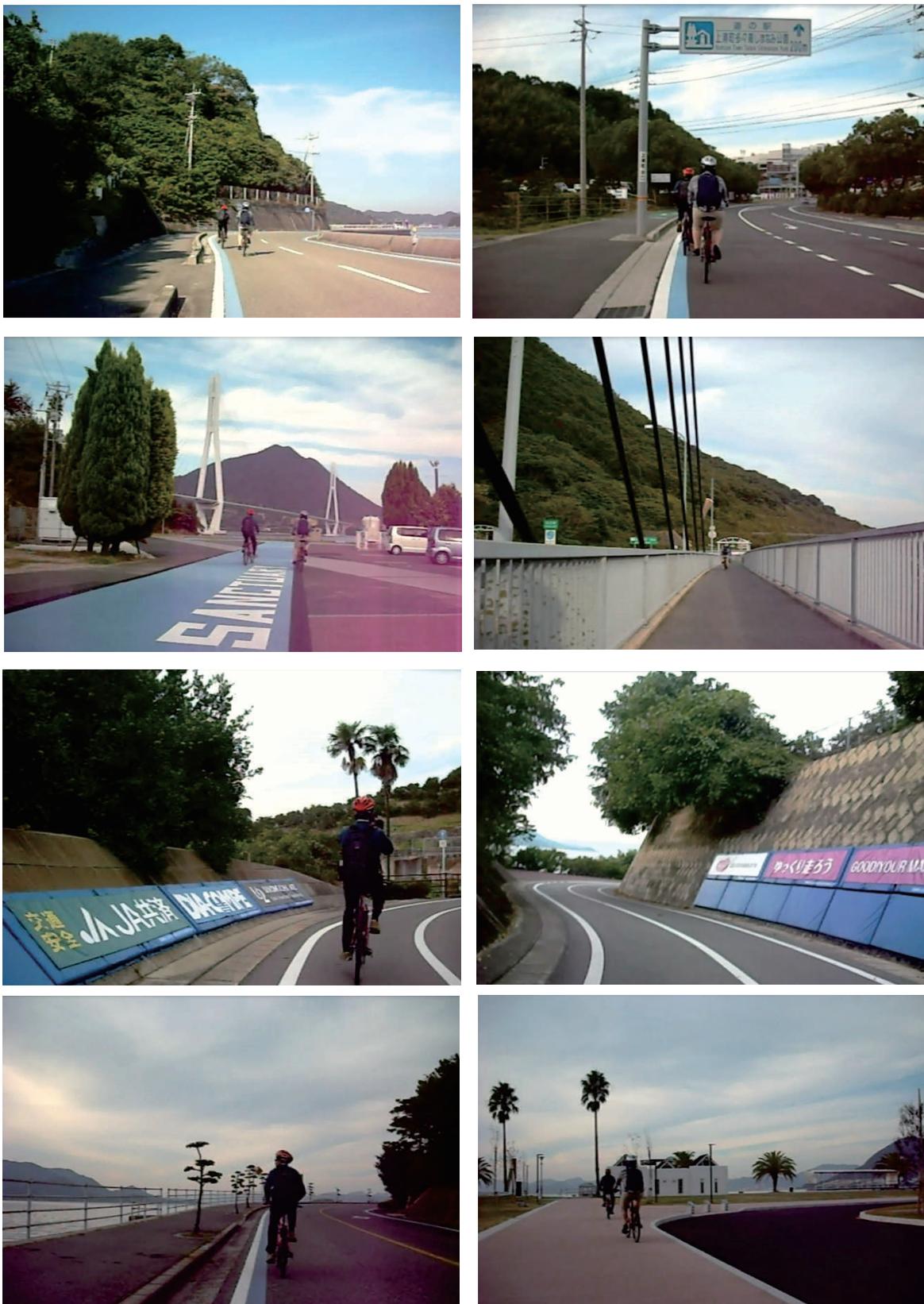
設置に際しては、愛媛県側では道路管理者（国・県）や県警との協議、土木・観光担当部署の連携による検討が行われ、広島県側でも県と尾道市の役割分担により、それぞれ県道・市道への路面表示が進められた。現在では、しまなみ海道サイクリングロード全線で、案内サインやブルーラインが設置済みである【図表 84/ポイントC1】【図表 86】。

このほかでは、平成 22 年には愛媛県において、タンデム自転車（複数人が同乗・駆動できる自転車）の公道走行の解禁がなされ、次いで広島県でも同様の措置が取られている。

図表 85-1 レンタサイクル【左】とサイクリングコースを示す「ブルーライン」【右】



図表 85-2 しまなみ海道の「自転車走行ルート」での走行風景



図表 86 しまなみ海道と「自転車走行ルート」



資料) 瀬戸内しまなみ海道振興協議会ウェブサイト

3) [事業実施期]: 観光振興に関連する各種ソフト事業が両市により多面的に展開

今治市では、平成 23 年度から県東予地方局の事業として、地元NPOへの委託により、「しまなみサイクルオアシス」【図表 87】の設置が進められた。

これは、民家や飲食・物販店、ガソリンスタンド、コンビニエンスストア等が、行政からベンチやスポーツバイク用の自転車スタンド、空気入れ、「サイクルオアシス」の目印となるのぼり等の貸与を受け、サイクリストの休憩・交流の場を提供するものである。

【図表 84/ポイントB1・C3・C4】

尾道市内においても、愛媛県側からの働きかけにより同様の取組が実施され、今治市、尾道市内に各 28 か所、合計 59 か所が設置されている（平成 26 年 10 月現在）。

愛媛県では、今治市からの提案を受け、包括協定を結ぶコンビニエンスストア 3 社の協力を得て、しまなみ海道沿線地域に立地するコンビニエンスストア各店でも「サイクルオアシス」を開設している。

図表 87 「しまなみサイクルオアシス」(サイクリストの休憩・交流の場の提供)



また、平成 23 年度には、尾道市では、「しまなみ島走レスキュー事業」を開始した。市内のタクシー会社 7 社の協力による「レスキュータクシー」は、トラブルに見舞われたサイクリストが、タクシー車両後部に自転車を分解せずに搭載し、最寄りの拠点施設まで移動することができるサービスであり、今治市側でも同様の取組が実施されている。

このほか、尾道市内の自転車店を「レスキューポイント」と位置付け、域外からのサイクリストに対し各店舗の営業時間やサービスに関する情報発信を行っている。同様に、愛媛県側のレンタサイクリングターミナルの指定管理者による自主事業「しまなみサイクルセーバー」の取組では、島しょ部への自転車の出張修理を行っている。【図表 84/ポイント B 1・C 3】

さらに、尾道市ではサイクリスト向けの宿泊施設に関する情報発信、今治市では愛媛県との共同によるサイクルトレインの運行に加え、台湾に拠点を置く世界的自転車メーカー GIANT 社を中心とした台湾の自転車関係団体との交流事業などを複数実施している【図表 84/ポイント B 1・C 4】。

図表 88 今治駅構内への「自転車組立場」の設置〔左〕・自転車メーカーGIANT 直営店〔右〕



4) [取組拡大期]: しまなみ海道以外への波及や分野横断的な施策展開、官民連携の活発化

しまなみ海道におけるソフト・ハード両面での走行環境整備の取組が、沿線地域以外にも広がりつつある。

愛媛県側では、今治市と松山市など、複数自治体にまたがる県全域でのサイクリングコースの設定が進められているほか、尾道市においても、中山間地域や周辺自治体とのサイクリングロードの設定と推奨ルートの整備が検討されている【図表 84/ポイント A 3】。

また、広域観光振興を契機とした両市の取組が、他の政策分野においても横断的に展開されている。

尾道市では、警察や学校との連携による住民・学生に対する自転車利用マナーの啓発として、「クールサイクリスト運動」や「尾道しぐさ」、住民の健康増進を目的としたウォーキングやサイクリングに適したルートを紹介する「おのみち散歩散走マップ」の作成など、住民を対象とした取組が拡充されている。

今治市においても、平成 26 年度より観光課内に自転車による観光振興に取り組む「サイクルシティ係」が設置されたほか、交通安全政策の一環として、愛媛県と同様の内容を規定した「自転車の安全な利用の促進に関する条例」が制定されている。このほか、国際的な自転車レースの開催、台湾との「姉妹自転車道協定」締結などの国際交流にも取り組んでいる。【図表 84/ポイント B 2】

さらに、官民連携による取組も活発化しており、尾道市では、平成 26 年 3 月に県営の遊休施設を活用し、自転車を施設・客室内に乗り入れできるなど、サイクリストに特化した宿泊・飲食等の複合施設「Onomichi U2」【図表 89】が開業した。施設内には GIANT 社の販売店も出店し、今治駅構内の同店舗【図表 88】を含めたしまなみ海道沿線 2 市の両端での高品質スポーツ自転車の乗り捨て可能なレンタサイクルが運営されている。

同年 4 月には、スポーツ自転車の持込みが可能な尾道～今治間の直行バス路線「しまなみエクスプレス」【図表 90】の運行が開始されたほか、同年 7 月からは、しまなみ海道での自転車通行料金の無料化が期間限定で試行されている。

このほか、今治・尾道両市において、「しまなみサイクルオアシス」の増設や、資材の寄付、広告掲示による事業費の確保に向けた取組【図表 91】が行われている。【図表 84/ポイント C 4】

また、愛媛県では、官民協働による自転車を活用した地域活性化に向け、平成 26 年 9 月に、県内の複数の経済団体などから成る「サイクリング・パラダイス推進会議」が設立されるなど、既存組織を含め、自転車利活用や観光振興に関して官民が参画する広域の協議体が多数設置されている【図表 84/ポイント C 3】。

図表 89 「Onomichi U2」(サイクリスト向け宿泊・飲食等の複合施設)



資料) photo-Tetsuya Ito/Courtesy of Discover Link Setouchi

図表 90 スポーツ自転車の持込みが可能な両市間の直行バス「しまなみエクスプレス」の座席



資料) 尾道市資料

図表 91 しまなみ海道の沿道における広告掲出(事業費の確保策)

