

特集

自転車利用環境の向上とまちづくり

昨年3月、国土交通省と警察庁は、「みんなにやさしい自転車環境」をまとめ、自転車走行路を車道に整備することを提言しました。さらに、11月には、自転車専用通行帯（自転車レーン）などの整備指針や利用ルールを示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、市民がより自転車を利用しやすい環境づくりに注力しています。

今回の特集では、ガイドラインをはじめとした自動車利用環境の課題やその整備内容、さらには市民が自転車を楽しむための環境づくりや施策のポイントを紹介、あわせて都市自治体における自転車利用促進に向けた取り組みをご紹介します。

寄稿 1

自転車利用環境向上の目指すもの

徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授 山中英生

寄稿 2

世界の視点から見た日本の自転車まちづくり

～自転車の持つメリット、特性、能力などを最大限に引き出す自転車まちづくり～

(株)三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 古倉宗治

寄稿 3

りんりんつくば 自転車のまちづくりを目指して

つくば市長 市原健一

寄稿 4

新しい自転車文化の創造に向けて

尾道市長 平谷祐宏

寄稿 5

九州一の自転車を活かした まちづくりを目指して

西都市長 橋田和実

自転車利用環境向上の目指すもの

徳島大学大学院シオテクノサイエンス研究部教授

山中 英生
やまなか ひでお



はじめに

平成24年11月末に国土交通省と警察庁は、23年度の有識者会議の提言を受けて、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」¹⁾を発出した。これまでも、さまざまな自転車施策が実施されてきているが、自転車にかかわってきた者にとって、今回のガイドラインは従来とは異なる、画期を成すとの感慨を持っている。

日本の自転車文化

自転車を増やそうとする都市が世界中に広がっている。自転車は誰の目にも明らかに環境に負荷を掛けない、化石エネルギーを消費しない、そして利用者の健康に資する手段である。交通手段の基本の「徒歩」もこの特性を持っているが、自転車は徒歩よりも高い速度でありながら、低い体力負担で済む。その結果、都市生活に必要な移動をカバーし、しかも習慣的に利用できるという優れた特性を持

つ。このような認識から、自転車の利用を増やすことを次世代の都市づくりの基本として政策目標を掲げ、多彩な施策を進める都市が増えている。

実は、そのような国から見ると、日本はある面で羨望の的である。自転車先進国と呼ばれるオランダやデンマークに次ぐ利用率を日本は維持している。しかも、子どもから老人まで遍く層が利用している。このような国はほとんど見られない。自転車施策に熱心な都市でも、全目的で15%とされる日本の利用率の1/5しかないことも多いのである。

なのに：である。日本の自転車利用を世界に誇れるものと語る専門家はいない。自転車の利用距離は短く速度も遅い。ある推定²⁾によると日本の自転車の平均表定速度は10km/h程度しかない。自転車の利便性向上に熱心なコペンハーゲンではBicycle Accountと呼ぶレポートで自転車速度を毎年発表しているが、その値は15km/hを超えている。日本は自転車を活用できていると

は言えないのである。

その上、自転車の安全性も高いとは言えない。自転車利用を増やしている多くの国では、同時に自転車の事故死を減少させているが、日本では全事故が減少する中で自転車事故の減少は鈍く、全事故に占める自転車事故の割合が増加している。

自転車通行空間の課題

こうした特徴の理由はさまざまに語られているが、共通して指摘される課題の一つが走行空間である。

歩道を歩行者と混じって通行するため自転車本来の速度は期待できず、結果として自転車通行の快適性は低く、利用距離も短くなっている。

一方、歩道や路側など道路端を双方方向に通行するため、自動車から見ると、自転車はあらゆる場所から歩行者の4倍の速度で現れる危険な乗り物となる。その結果としてほかの車両に比べて高い比率で「出会い頭」の事故

図1 交通状況を踏まえた整備形態の選定方法

	A: 自動車の速度が高い道路	B: A, C以外の道路	C: 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 必要に応じて、路肩のカラー化、車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置
目安	速度50km/h超 例えば、速度規制がされていない法定速度60km/hの道路	A, Cの条件に当てはまらない道路 例えば、規制速度50km/hの道路	速度40km/h以下、かつ 自動車交通量4,000台/日以下

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 地方説明会 資料2

が生じる。

さらに、絶対数としては多くはないが、歩行者との事故が急増している。歩道通行を認めた昭和40年代末ごろに比べると、歩道延長も、自転車の量も、高齢者の人数も格段に増えており、両者の錯綜が深刻になるのは必須だと指摘されている。

平成23年10月に警察庁は「自転車は車両で車道走行が基本」の原則徹底を示している。しかし、十分な空間や配慮のない車道部を走れと言われても市民的な共感

は難しい。自転車が安全で快適に走行できる通行環境整備を体系的・継続的に進めることが必要との声はますます大きくなっている。

安全で快適な自転車通行ガイドラインの視点

歩道を中心とする通行環境を見直し、自転車が安全で快適に通行でき、かつ歩行者の安全性が高まるような通行環境を持続的に整備

自転車ネットワーク計画が目指すもの

する方策を整理する。これが、筆者も参加した有識者会議がガイドラインに込めようとした思いであった。

もちろん、古くから自転車通行環境整備は進められている。しかし、それには2つの重要な点が欠如していた。1つは自転車ネットワーク形成という視点、もう1つは車道部で自転車と自動車と共存するための自転車レーンという手段である。

ガイドラインの第1の重要な点は自転車ネットワークの計画である。自転車の利用実態と都市のビジョンを踏まえて、計画目標を設定し、自転車にとって重要な街路を抽出し、あるべき整備形態を選定する。住民・関係者とのコミュニケーション・合意形成を図りつつ、整備優先度を考慮しながら計画的に整備を進めるという計画手順が示されている。

ネットワーク計画を作るという方針は、モデル事業整備では細切れで連続性がないままになっているとの指摘からであった。しかし実はもっと重要な理由がある。

筆者らの研究³⁾では、日本の自転車政策に必要な点として(1)政策を一過性に終わらせない理念の明確化、(2)空間の計画、設計・事業化のための法制度の整備、を指摘している。そして、具現化の手段の一つとして、ネットワーク計画の立案が重要と提言している。つまり簡単に言うと、長期的な視点

に立ったネットワーク計画を調整・合意・公表する仕組みを定着させることで、政策の継続性を担保し、さらには計画・整備・運用のための多様な制度の形成を狙っているのである。

自転車通行環境の整備形態の選定基準

ガイドラインではネットワーク内の候補路線の整備形態の選定方針として図1⁴⁾を示している。海外の例を参考に、車道部で自転車を自動車と分離する基準として自動車速度を用いて、規制速度が60km/h以上の場合(A)には構造的な分離の自転車道を整備する。規制速度が40km/h以下で自動車交通量が4000台/日(C)なら自転車は車道に混在して利用できる。これは細街路だと思えばいい。そのほか(B)では、自転車専用通行帯(いわゆる自転車レーン)があるべき姿としている。

一般の都市で幹線道路にこの基準を当てはめると、直轄の国道などの主要道以外は大抵が(B)の場合となる。つまり自転車専用通行帯(レーン)を整備形態の中心とすることを提案しているのである。

自転車専用通行帯は車道部左端に1.5m幅の通行空間を明示し、交通規制として自転車専用とする施策である。自転車は車と同一方向に一方通行で走行する。海外でも自転車レーンは安全性の面で、双方向の自転車道や自歩道よりも有効とされている。しかし、日

世界の視点から見た日本の自転車まちづくり

「自転車の持つメリット、特性、能力などを最大限に引き出す自転車まちづくり」

(株)三井住友トラスト基礎研究所 研究理事

こくらむねはる
古倉宗治



自転車まちづくりにはしっかりと体系的なコンセプトが必要

各地で自転車のまちづくりが盛んである。自転車は、日常的にも多くの人が利用しているし、身近な存在である。自転車を施策として取り上げれば、市民にも分かりやすいし、エコであり、渋滞の緩和、健康の増進、生活習慣病の予防（最近は大腸がんなどの予防効果があると判明）などに寄与する。反対する人はなさそうである。しかも、そんなに施策として難しくなさそうなので、単発の思い付き、またはアイデアが飛び交う（例えば、観光目的に自転車ツアーやレース、レンタサイクルを始めようなど）。ここまで

は、誰でも十分に考えが及ぶ。しかし、自転車を施策として取り上げるには、自転車のメリット、デメリット、施策の特性や効果などを十分に理解し、体系的に組み立てる必要があることが重要であることを忘れてはいけない。

自転車のまちづくりの2つの方法

内外の自転車のまちづくりを見ると、大きく分けて2つの方法がある。1つは、まちの交通手段として自転車を軸に据えたまちづくりである。これは、クルマに代えて自転車利用を奨励するなど自転車そのものの利用促進を図る施策であり、自転車が主体のいわゆる自転車施策である。

もう1つは、自転車を観光、健康、環境などほかの施策の手段として、それぞれの施策目的の実現のために活用するものであり、自転車はこの施策に投入されるサブの手段である（観光、子育て支援、健康などの施策）。

この2つの施策は、しばしば混同される。自転車のまちづくりは、自転車が主体となるが、サブであろうが、それぞれの施策の中でしっかりと位置付けやストーリーで利用されれば一向に問題はない。そもそも自転車は移動の「手段」である。諸外国でもそうだが、体系的な自転車施策があ

る一方で、自転車がほかの各種施策において活用され、有効な手段として活躍している。このように自転車はそのさまざまなメリットを生かして、その利用促進を図るとともに、環境、健康、経済、産業など多様な側面で活用され得るものである。時代の変遷でさらに施策の手段としての機能は広がりがつつある。いずれにしても、自転車の位置付けや特性などをしっかりととらえた上で、施策体系を整え、活用することが必要である。

総合的体系的な自転車施策とは何か

自転車先進国や都市を長年研究・調査^{*1}してきたが、世界の自転車政策を見ると、成功や失敗を繰り返している。うまくいっている先進国や先進都市は、そろって、体系的総合的な自転車政策を組み立てている。地道であるが、これがしっかりとした自転車利用が国民や市民に根付く一番の方法である。いきなり走行空間の整備などの各論に取り掛かるの

本では道路構造令に規定がないことなどから、普及が進んでいなかった。ガイドラインでは、自転車の安全上も快適性でも優位と判断して、この形態を中心に整備することが示されているのである。

自転車レーンが目指すもの

日本では、構造的分離で双方方向の自転車道を理想的な通行空間と見なす風潮が長らく続いていた。実はこの形式は交差点処理が難しく、交差点で事故が多発する可能性が高いことが海外では知られている。そのため、ガイドラインでは双方方向の自転車道路の交差点設



速い自転車と遅い自転車を共存させるレーン

計案は提示を見送り、一方通行化の検討を促す記述がなされている。筆者らは、日本の実情と将来の動向から、速い自転車のための自転車レーンを整備し、遅い自転車のための歩道を併用する形態を目

指すべき現実的施策として提言している（写真）。この写真は尼崎市での風景だが、歩道は子どもたちの「遅い自転車」のために、「速い自転車」はレーンを走る。このような自転車レーンを普及させ、カラー化・広幅員化など快適さを増す工夫を進めることで、なるべく多くの自転車を歩道から自転車レーンへと順次移らせることが戦略になる。実際、尼崎市では幼児を乗せた自転車も自転車レーンで走行している姿が見られる。片側1車線の道路の自動車速度から見ると、1.5m幅は安全感を確保するのに十分であり、歩道のような段差もなくスムーズに走れるのである。

さらに将来的には、電動二輪や立ち乗りスクーターなどの小型パーソナルモビリティの普及に伴って、このレーンを次世代の電動中速交通のための空間としていく方向にもつながると考えている。

シビック・プライドとしての自転車施策へ

自転車の利用者に自動車が配慮を払うようにデザインされた道が至る所に見られる。しかも、統一された自転車空間のサインやカラーリング、デザインされたコミュニティサイクル、駐輪場などによってイメージづくりられ、誰もが「このまちって、自転車に優しいまちなんだ」と感じられる。そんなまちを市

民は誇り・プライドとを感じる。このような自転車を楽しく、安全に使えるまちづくりをしたいと思う都市は多いだろう。欧州にはそのまちづくりに成功しようとしている都市が現れている。

そうした都市の実現の障壁であった利用環境整備の在り方について、今回のガイドラインは一定の解決の方向を示すものとなっている。

もちろん、交通ルールや空間整備の規定などにおいて、いくつかの課題は残っている。しかも、ほかの道路利用との調整を進めることが必要なので、空間整備を具現するには市民の熱意とともに自治体のリーダーシップも必要となっている。しかし、官民一体になって、こうした試みを進めている自治体も現れ始めている。整備に掛かるコストはほかの公共事業に比べれば極めて小さなものである。必要なのは、まちのプライドとなるイメージをしっかりと共有する努力であろう。

参考文献

- 1) 国土交通省道路局、警察庁交通局…安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 2012.11.29
- 2) 大協鉄也…日本全国の自転車走行台キロの算出手法について、交通科学 Vol.40 No.2 2009
- 3) 山中英生他…自転車利用を促進する道路空間整備の提案…多様な主体の「共存」を目指す行政の取り組みを後押し、道路 2013.6月号
- 4) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 地方説明会 資料2

ではなく、自転車の持つ大きなメリットを明確に評価し、これにより優先した位置付け、利用用途、目標値の設定などを総論としてしっかりと定める。これに基づき、この目標達成に必要な範囲の通勤、乗物等の目的別の利用促進策、走行空間や駐輪空間の整備策、安全対策などの各論の施策を実施する。このような自転車施策の体系としては、次のようなものが考えられる。

図表1のうち、総論は既に述べたように、各論を導き出す根拠となる内容を定める。各論は、自転車の通勤通学などの利用用途を明確にした施策、これらとセットに走行空間と駐輪空間などの空間別施策や課題別施策を定めて、体系化すべきである。

図表1 自転車の施策体系

総論	自転車のメリット、位置付け、目的、目標	
	①メリット	具体的、数値的な内容、自転車利用促進の大義名分
	②位置付け	自転車の施策上の優遇、自動車から転換、公共交通と連携
	③目的	自転車の利活用の目的(通勤、買物、観光等)
	④目標	自転車の分担率、自転車事故の削減率等
各論	総論に基づく目標達成のために必要な施策	
	(1)用途別施策	①通勤②買物③観光・回遊④営業・業務など
	(2)空間別施策	①インフラ別(走行空間・駐輪空間) ②走行手段別(所有・レンタル)
	(3)課題別施策	①自転車放置②交通安全③ルールマナー ④天候・勾配等

出典：世界の自転車計画等を参考にして、古倉作成。自転車道などの走行空間は各論の一つにすぎない。

世界先進都市の自転車主体の自転車計画

自転車が主体の自転車計画の先進例として、3つの世界最先端の自転車都市、ロンドン、ポートランド(米国)およびコペンハーゲンの例を紹介する。これらは最近相次いで先進的かつ画期的な自転車計画を策定した都市である。

(1)卓越した総論の先進性

これらの自転車計画は、自転車を総論で最も重要なまたは最優先の移動手段として位置付け、それぞれ「自転車革命」、「世界レベル」または「世界最良」の自転車のまちづくりを標榜し、具体的な目標値と革新的なコンセプト・内容を有した先進的な自転車計画である。

図表2をよく見ていただくと、例えばロンドンでは40%の自転車利用の増加を目標として、多様なメリットを根拠に、自転車を唯一の主要交通手段とし、死傷者数の削減、市の施策での自転車の組み込みなど、

図表2 ロンドン、ポートランド、コペンハーゲンの自転車施策

ロンドン自転車革命2010年 2026年を目標(総論の一部)	
総論	①2026年までに自転車利用を400%増加(目標値)
	②首都での唯一主要交通手段(位置付け)
	③自転車利用促進の理由としてのメリット(市民、生活、交通、地球環境、生活、地域など)
	④死傷者数の削減(特に重量貨物車)
	⑤市のすべての行政施策に自転車の組み込み
	⑥自転車を毎日の健康運動として推進 など
ポートランド自転車計画2010年 2030年を目標	
総論	①自転車の具体的なメリット(安全性、環境、健康、公平性、活動的、費用対効果)
	②自転車施策の重点的対象(車両、安全、子ども、高齢者、歩行者、自転車同士)
	③施策体系の基本的あり方(他の政策体系、計画体系との連携・変更要求)
	④自転車政策の位置付け(ほかの政策より優先的位置付け、自転車が社会・環境・経済的に最良)
	⑤自転車走行空間の新たな分類(幹線自転車道、地域自転車道、自転車地区の3種)
コペンハーゲン自転車戦略2011年 2025年を目標	
目標	①コペンハーゲンにおいて、自転車通勤する人の割合を35%から50%に増加
	②自転車利用者の重傷や死亡の危険性を2005年の70%まで減少
	③安全性、迅速性、快適性の満足度+自転車文化形成による環境への好影響

出典：ロンドン、ポートランド及びコペンハーゲンの各市の資料を基に古倉整理(図表3も同じ)

の優先的な位置付けがあればこそである。

自転車を各種施策に組み込む

それでは、もう一つの側面であるほかの施策における自転車の活用する方法について、さまざまな資料から可能性のあるものを整理する(図表4)。

例えば、③の高齢者施策における自転車活用は、高齢化社会を迎えて、高齢者のモビリティと生活習慣病対策、医療費・介護費の削減などを目的とする高齢者施策を進めるために、安全快適な自転車(電動アシスト三輪車、

図表4 自転車の活用可能な各種施策

①交通施策	コンパクトなまちづくりの手段
②健康施策	体力・健康増進、生活習慣病の予防の手段
③高齢者施策	高齢者の有効な移動手段、医療・介護費の削減の手段
④余暇施策	健全なレクリエーション・スポーツの振興・スロースライフ、季節感のある散策の手段
⑤教育施策	子どもの肥満解消、体力増強、実戦的環境学習、自主性・人格形成・ルール学習の手段
⑥子育て支援施策	子ども三人乗せ自転車などによる幼稚園などの送迎、移動支援の手段
⑦観光施策	観光・回遊、まちの良さの再発見の手段
⑧地域活性化施策	中心市街地、商店街などへの身近なアクセスによる地域活性化の手段
⑨産業施策	従業員の健康増進などによる能率・生産性の向上・経費削減・メタボ解消の手段
⑩運輸施策	宅配、営業等の燃料費・駐車料金節減の手段
⑪財政施策	健保費、介護費、通勤手当等行政費削減手段
⑫環境施策	地球環境向上・自動車公害防止の手段
⑬災害対策	地震津波時の避難・帰宅・行政・医療・救助などの手段
⑭経済施策	ガソリン・医療費などの節約の手段

出典：各種資料等により古倉作成

わが国の自転車施策の在り方

総合的な自転車施策から各種施策での自転車の活用まで、自転車のまちづくりは、自転車のメリットや施策での位置付けを明確にし、これに基づいて、最大限その効用を引き出すような体系的な施策展開が期待される。その重要な視点は、行政がソフト、ハードの施策を目的に合わせて体系的に組み立て、自転車利用者に徹底してやさしい環境を提供することである。

*1月刊誌「自転車バイク自動車駐車場パークングプレス」において、連続して136回にわたり欧米自転車先進諸国の自転車政策の紹介を連載している平成25年8月現在。

りんりんつくば 自転車のまちづくりを目指して

つくば市長（茨城県）

市原健一
いちはらけんいち



はじめに

茨城県つくば市は、昭和62年11月に市制施行し、平成14年に合併・編入を完了し、5町1村が1つとなった。筑波研究学園都市は、昭和38年の閣議了解により建設が決定されて以来、日本の科学技術と高等教育の振興を図るために研究学園都市として整

備された一方、緑豊かな自然を有し、自然と科学とが調和したまちでもある。昭和60年には、「人間・居住・環境と科学技術」をテーマに国際科学技術博覧会が開催され、日本を代表する科学技術の拠点として世界的評価も高まった。

平成17年には、つくばエキスプレスを開業し、広域交通ネットワークの整備に伴い、

周辺地域では豊かな田園・緑空間を保全しながら、快適に暮らせるまちづくりを進めるとともに、研究学園地区・TX沿線開発地域では都市機能を充実させ、互いの地域が支え合いながら発展することを目指しており、行政・大学・研究機関の連携による低炭素社会の実現に向けた実験的なまちづくりを進めている。

研究学園地区には歩行者、自転車とクルマを分離した「ペDESTリアンデッキ」と呼ばれる遊歩道があり、これを生かしたまちづくりを進めることで、徒歩や自転車で暮らしやすい、クルマに依存しない新たな交通システムを構築することとしている。

平成23年3月には、セグウェイなどのパーソナルモビリティを用いて日本で唯一公道を走行できる「つくばモビリティロボット実験特区」が認定され、その実証実験の取り組みとして「ロボットの街つくば」を推



進し、さらに平成25年3月には、二酸化炭素の大幅な削減を目指す「つくば環境スタイル」などの取り組みが、「環境モデル都市」として選定されるなど、恵まれた都市環境と研究機関や企業との連携により、さまざまな分野に取り組んでいる。

なぜ自転車なのか？

本市は、市域のほとんどが平坦な地形であり、市の中心部には、市内の公園や広場を結ぶ総延長が約48kmの歩行者・自転車専用道路である「ペDESTリアンデッキ」が整備されている。また、北東部には鉄道の廃線跡地を利用した、桜川市・つくば市・土浦市を結ぶ全長40・1kmの「つくばりんりんロード」と呼ばれる自転車専用道路がある。さらに周辺には、万葉集にも歌われた関東の名峰筑波山を望み、一年中四季を感じながら自転車を楽しめる都市環境・自然環境を有している。

このような環境の中で自転車の普及を図ることで、自動車から自転車への利用転換による二酸化炭素削減や健康増進による医療費削減などの効果につながるものと期待している。

自転車のまちづくりを目指す計画

そういったつくば市の特色を生かしつつ、自転車利用ルールの啓発や利用環境整備な

どの課題を解決しながら、自転車利用を促進していくため、市民や企業からの自転車の利活用についてのアンケートを実施し、それを基に施策の方向性をとりまとめた、「自転車のまちつくば基本計画（以下、基本計画）」を平成22年に策定した。基本計画は、「安全・安心」「利便」「環境」「健康」の4つを柱として、15の施策を打ち出し、安全で快適な自転車利用環境づくりとつくばらしさを生かしたさまざまなライフスタイルの実現を目指す「りんりんつくば」を自転車のまちづくりの方針として掲げた。

基本計画に位置付けられた15の施策を着実に推進するため、平成32年度までの施策の実施スケジュールを設定した「自転車のまちつくば行動計画（以下、行動計画）」を平成23年8月に策定し、条例制定に向けた検討やサイクルシェアリングなどの施策を順次推進しているところである。

重点的な取り組み

本市では、重点的に取り組む5つの方針を行動計画に位置づけている。

基本方針1 交通ルールを理解し、より安全な利用の意識の啓発とルールづくり

自転車利用者が、ルール・マナーを遵守することは、安全・快適に自転車を利用する基本といえる。そこで、誰もが安全に道路を利用できる環境づくりを目指して、「（仮

称）つくば市自転車安全利用条例」の制定に向けて取り組んでいるところである。

また、交通安全教育にも力を入れており、従来の交通安全教室に加えて、今年度は自転車の運転シミュレーターを導入し、夏休みの子供たちとその保護者を対象に実施し、大変好評をいただいた。

基本方針2 快適に走行できる自転車走行空間ネットワークづくり

本市では、自転車の利用者が安全かつ快適に走行できる空間を確保することを掲げており、自転車レーンを積極的に整備し自





ブルーライン・距離標の路面表示

背景

今日の日本は空前絶後の「自転車ブーム」に沸いている。近年の健康ブーム、エコブームなどを背景にしたサイクリングブームと、平成23年3月11日の東日本大震災以降、都市部を中心に新たな移動手段として、またそのファッショニ性の高さからも、多くの住民がさまざまなツールとして自転車を活用し始めている。

本市は、平成16年～17年の市町村合併を経て、瀬戸内海（尾道水道）に面した商業地域を中心に、瀬戸内海の島しょ部から中山間部まで南北に長い市域を形成することとなり、島しょ部では、瀬戸内海横断自転車道（しまなみ海道サイクリングロード）を併設する「瀬戸内しまなみ海道」が本州と市内

新しい自転車文化の創造に向けて

尾道市長（広島県）

平谷祐宏



の3つの島を結んでいる。

広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」は、平成22年8月、日経ブラスワン・なんでもランキングの「おすすめのカップル等、多くの来訪者や市民がサイクリングを楽しんでいる。

このような本市の地域特性を活用した観光振興や自転車利用による環境保護など、本市の取り組みについて紹介する。

サイクリングに対する取り組み

背景でも述べたとおり、サイクリングの聖地として注目される「瀬戸内しまなみ海道」に、多くのサイクリストを迎えるため、また、来訪に伴う地域振興や人的交流の活性化のため、ハード・ソフトの諸施策を進めている。

① 走行環境の整備（ブルーライン、多言語標記の観光案内板の整備）

転車が安心して走行できる環境づくりを行っている。特に、駅周辺や自転車利用が多い道路を対象に実施しているが、自転車は車道、車の仲間だということを啓発していくことも含めて今後幅広く展開していくところである。

基本方針3 自転車を使いやすい体制・施策づくり

本市では、バスとの連携、サイクル&バスライドを掲げている。

市内各地区の市役所旧庁舎跡地は交通拠点として位置付けられており、そこに駐輪



サイクルシェアリング実証実験

場を整備することで自転車・バス両方の利用促進を図っていくものであり、平成32年度には、市内に6カ所ある地域交通拠点のすべてに設置することを目指している。

また、市で運行している「つくばス」の一部路線では、自転車を積載できる「自転車ラックバス」を実証運行しており、本格導入に向けた検討を行っている。

基本方針4 環境にやさしい仕組みづくり

レンタサイクルの新しい利用形態である「サイクルシェアリング」の実証実験を平成25年2月に行った。

携帯電話などのメールを用いて自転車の貸出・返却が可能な無人管理システムを採用し、つくばエクスプレス研究学園駅周辺にサイクルシェアリング専用自転車駐輪場を5カ所設置した。利用者は自転車を借りた場所以外の駐輪場に返却することも可能で、利用料金は無料とし、約1カ月間実施したところである。

利用者の9割以上からこのサイクルシェアリングを肯定的に評価いただいており、また、有料であっても利用する意向の方が7割以上いたことから、この地域への自転車需要がうかがえる結果となった。

基本方針5 自転車を楽しめる機会づくり

自転車利用に適したつくば市の特徴を踏まえ、新たな利用手法や新技術を活用した

自転車「つくば型自転車」の提案や、いろいろな視点から自転車をテーマに楽しんでもらうため、自転車に関係した提案を幅広く募集する予定である。

例えば、傘差し運転防止のためのカッパのデザインを中高校生に募ったり、市民提案型の交通安全教室を開催していくことなど、世代を問わず、幅広く自転車を楽しくしていく機会と環境の形成を図っていく。

今後の展望

自転車のまちづくりにより、つくばの環境を生かし、自転車を活用した市民の多様なライフスタイル、さらには車に頼らない低炭素社会の実現を目指していきたいと考えている。

そのためには、自転車の安全な環境づくりと交通ルールとマナーの周知徹底を基礎として、子供からお年寄りまで誰もが快適に過ごすことができ、四季折々のつくばの自然とふれあいながら、心も身体も健康に自転車を楽しむ、そういった多様なライフスタイルの中で、市民の皆様一人一人の「わたしのつくば」を見つけることができる、そして、つくばに住んで良かった、つくばに来て良かったと思えるような「自転車のまちつくば」を目指し、これからも取り組んでまいります。

業、商店、レストラン、宿泊施設、土産物店、ガソリンスタンドなどに協力を依頼して、軒先や庭先、駐車場等をサイクリング客向けの休憩所として開放していただいている。本市で37カ所、愛媛県で17カ所、計54カ所を登録し、シンボルタペストリー、サドルハンガー、空気入れを無償貸与して、各施設でのサービスに活用いただいている。

また、サイクルオアシスで対応できないメカニックトラブルや、本人の体調不良等によるリタイヤを支援するため、沿線の自転車店やタクシー事業者の登録により「サイクルレスキュー」のシステムを整備した。有償サービスではあるが、自転車店での専門的な修理やタクシーへの自転車積載サービスを受けられる体制を構築している。

③気軽に楽しんでもらうために（レンタサイクル）



日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング事業（前方は尾道市長（筆者））

現在の瀬戸内しまなみ海道のサイクリングブームの呼び水となったのは、平成11年の瀬戸内しまなみ海道完成記念イベント「しまなみ海道'99」からスタートした「レンタサイクル」とも言える。本四架

橋で唯一、自転車でも横断できる特性を活かした「レンタサイクル」は、身一つで手軽にサイクリングを楽しむことができるため、当時大変

な人気を得たが、いわゆる「開通ブーム」の衰退により、利用件数は平成17年度まで減少の一途を辿り、平成11年度の実績7万10件の約4割にも下がった。このような状況を打開するため、レンタサイクルシステムの改善、新車導入の導入、旅行代理店との観光券契約、PR活動等を継続した結果、平成18年からは減少傾向に歯止めを掛けることとなり、前述のサイクリングブームの影響もあって、平成24年度の利用件数はついに平成11年度を上回る7万4872件を記録した。

④PRに向けた取り組み（サイクリングイベント）

瀬戸内しまなみ海道開通10周年を迎えた平成21年からは、瀬戸内しまなみ海道を舞台にしたサイクリングイベントを展開している。平成23年までの3年間は、日本最大級のスポーツ自転車イベントを手がける「サイクルモード」と連携して、「サイクルモード・しまなみアイランドライド」を開催し、全国から多くのサイクリストを呼び込んだ。平成24年からは、瀬戸内しまなみ海道における自転車文化の拡大をテーマに、家族や初心者も安心して参加できる「瀬戸内しまなみ海道サイ



多言語標記の観光案内板

クリング尾道大会「銀輪パラダイス」に模様替えし、自転車ユーザー底辺層の拡大を図っている。

また、平成24年には本市初となる自転車レース「ツール・ド・いくちじま／レモンアイランドレース」を全日本学生ロードレースのシリーズ戦として開催し、クリテリウムとロードレースの2種類のレースを行った。この大会を機に、本市では、自転車の聖地「瀬戸内しまなみ海道」を中心としたアジア最長・全1000kmに及ぶ自転車ロードレース「ツール・ド・せとうち」の開催を目指している。

県境を越えた取り組み

本市や愛媛県の今治市、上島町を始めとした瀬戸内しまなみ海道沿線の観光関連団体等で構成する「瀬戸内しまなみ海道振興協議会」は、瀬戸内しまなみ海道を軸とした観光振興、中でも近年では、サイクリングを通じた地域の活性化に注力している。例えば、サイクリングをより安心に楽しみやすくするサイクリングマップの作成や、日本最大級のスポーツ自転車イベントといわれる「サイクルモードインターナショナル」等のイベントにおけるPRなども行っている。

近年、サイクリングが非常に盛んな台湾においても、瀬戸内しまなみ海道は注目の



日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング事業

的である。その中で広島・愛媛両県および関係自治体が連携し、平成24年5月に「日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング事業」を実施し、台湾の自転車新文化基金会理事長である劉金標氏をトップとするサイクリングツアー訪問団の受け入れを行った。メデ

アの注目度も高く、これを機に、台湾からのサイクリングツアーも企画・催行されており、平成24年度には3回のツアーが催行され、本年度も継続して実施されている。

さらに、平成26年度には広島県・愛媛県と両県の市町が連携し、瀬戸内海の島々にスポットを当てた「瀬戸内しまのわ2014」が開催される。そのメインイベントとして、瀬戸内しまなみ海道の自動車道部分を利用した国際サイクリング大会を企画している。早速、本年10月には、このプレイイベントとして、3000人規模の大会が開催される予定である。

自転車のまちとしての風格づくり（おのみちしぐさ）

健康で明るく住みよいまちづくりを進める

ために、「おのみちしぐさ」啓発事業を行っている。「おのみちしぐさ」とは、「江戸しぐさ」をモチーフに公共の場で、お互いを思いやる気遣いの所作を方言でおのみち風に表現したものである。

自転車マナーについても、全国から訪れるサイクリストや観光客に「さすがは自転車のまち」と言われるように、自転車ルールの順守やマナーアップを推進するため、尾道市立大学と協働して、「おのみちしぐさ自転車マナー編」を制作し、ポスターや冊子、看板などのオリジナル啓発物の作成、管内の警察署や市内の高等学校との街頭啓発などを実施し「自転車のまちとしての風格」を大切にしたい取り組みを推進している。

市民の自転車利用促進（バイクビズおのみち）

平成22年度から、職員の提案により、公務で移動する際に自転車を利用するとともに、職員の自転車利用のPRを始めた。公用自転車は、放置自転車をリサイクルし、尾道市立大学がデザインしたPR用の前かごを取り付けたものを利用している。



おのみちしぐさ自転車マナー編の冊子

平成23年度からは、本市の地理的条件（坂道や狭隘な道路、島しょ部の存在等）や高齢者の移動手段の確保等の観点から、手軽で移動を楽にし、潜在的な需要が高いと思われる「電動アシスト自転車」の購入費用の一部を助成し、CO₂排出削減と併せて市民の健康増進を図るとともに自転車利用を促進している。

今後の展望

平成24年に台湾を訪問し、米国CNN傘下の旅行情報サイト「CNN GO」による「世界の美しいサイクリングロードベスト10」の第5位に選ばれた日月潭の湖畔を回るサイクリングコースを走行した。私自身がサイクリングを趣味にしていることもあり、公私にわたり何度も瀬戸内しまなみ海道を自転車で行っているが、台湾での体験を通じて、瀬戸内しまなみ海道は、世界でトップクラスのサイクリングコースであることを確信した。

自転車ブームの高まりと比例するように、自転車事故が多発している現実を認識しながら、市民や関係団体との協力体制による地域での「新しい自転車文化の創造」や、海外をも視野に入れた誘客戦略の展開により、サイクリストの聖地としてのナショナルブランドを確立し、世界一のサイクリングロードを目指していきたいと考えている。

九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して

西都市長（宮崎県）

橋田和実



はじめに

西都市は、温暖な気候と豊かな自然環境に恵まれ、日本有数の生産量を誇るピーマン、良質のスイートコーンやニラ、宮崎完熟マンゴーなど、全国でも高く評価される農畜産物の宝庫である。平成23年8月には、年間4400tの生産能力を持つ九州最大規模の冷凍野菜カット工場が稼働を始めるなど、食糧供給基地としても重要な役割を果たしている。

また、本市は古代より華やかな文化が栄えたところであり、国の特別史跡に指定された西都原古墳群には、4世紀から7世紀の初めに築造されたと推定される311基の古墳が点在し、陵墓参考地である男狭穂塚や女狭穂塚をはじめとして、古代のロマンを感じる伝説が数多く残されている。

観光の現状

本市は西都原古墳群への通過型観光が主で、年間97万人の来訪者があるものの観光客

にとつてニーズの高いアミューズメント施設や温泉宿泊施設が少ないことなどから、産業活性化のために経済効果の高い滞在型観光への転換を図ることが喫緊の課題となっている。

2月に市内の観光資源を自転車で巡るポタリングイベントを開催することができた。これを皮切りに、国内自転車メーカーのレースチームと一般の方々の交流会の企画や、市内山間部までのサイクリングと地元住民との交流会を一体化したイベントなどを開催し、多くの集客を図ることができた。このような事業展開をおして自転車を持つポテンシャルの高さを再認識したところである。平成25年1月には、一連の活動の集大成である公道封鎖型の自転車レースイベント「西都原エンデューロ4時間耐久」を開催した。九州管内でも例のない公道封鎖型のイベントとして話題を呼び、初回にもかかわらず258名の参加者があった。

観光と自転車の融合

本市では厳しい雇用情勢を鑑み、平成22年2月に「西都市地域雇用創造協議会」を発足させ、厚生労働省の委託事業であるパッケージ事業と雇用創造実現事業に取り組み、各種の産業振興施策を行うこととなった。そのような中、観光分野の振興施策の一環として、観光面だけではなく環境面や健康面でも有用な自転車に着目した。折しもまちづくりを熱心に取り組む団体が市内に存在していたこともあり、その団体と協力することで、平成23年

各イベント参加者へのアンケート結果を見ると、地元住民との触れ合いや郷土料理のふるまい、神楽の講話など、地域色あふれるもてなしに感動の声が多く寄せられた。これらのイベントを通じ、自転車が交流人口を拡大させるための有効なツールとして機能すると



西都原エンデューロ4時間耐久

いうことを実証できたことは、大きな収穫であった。近年、自転車イベントが全国各地で開催されているが、今後も継続して集客を図ることのできる「息の長い」大会にしていくなめには地域色を出した仕掛けづくりがキーポイントになるものと思う。

増進を図る必要がある。平成25年度の新規事業として「銀の風プロジェクト」に着手したが、その概要について紹介したい。

（1）地域交流自転車イベント事業

タンデム自転車を活用したイベントや、自転車イベント時に地域住民とのふれあいを図るために各種の交流を実施する事業。イベント実施時において郷土料理のふるまいや、イベント参加者への応援などを通じて「おもてなし」を実践することでオリジナリティの高いイベントの創出を狙う。

（2）サイクルシフト事業

市民一人ひとりが環境・資源問題等に意識を持つってもらうことや、自転車利用を促進するための自転車交通安全教室の開催、自転車で走りやすい空間の創出について考えるワークショップを開催する。

ワークショップにおいては、本市と県内最大規模の宿泊施設であるフェニックス・シーガイア・リゾートとを結ぶ自転車道を有効活用する施策の在り方や市民が実際に道路を走ることによって自転車の走りやすい空間とは何か、ということを考えていただくことにしている。日常での自転車利用普及を促進するには行政からの押しつけ的な政策ではなく、自転車ユーザー自らが考えたものでなければ普及策の浸透は図れないものと考ええる。

（3）サイクルエイドステーション事業

市内中心部の空き店舗を活用して「エイド

ステーション」を設置した。ステーション内には観光案内、自転車やジョギング通勤者のためのシャワーブースを設置するなど、通勤における自動車の利用頻度の削減を促進していく。東京などの都市部では自転車通勤者などの利便向上のためにシャワーブースを備えたエイドステーションを整備する例はあるが、本市ほどの規模のまちで通勤者の利用を想定したシャワーブースの設置を行う事例は少ないのではないかとと思う。自転車移動の平均的な距離は3km程度という研究結果もあるようであるが、公共交通機関がバスしかない私たちのまちでの生活を顧みると、移動距離に関わらず玄関口から玄関口まで自動車を利用することが多いように思われる。そこで自転車利用促進のシンボルとしてシャワーブースを備えたエイドステーションを設置するものである。

次に、交流人口の拡大を目指して、「点」として存在する市内の観光資源を自転車を活用し、「線」で結び合わせることににより本市の新しい魅力を発見してもらうイベントを開催する。これらの事業については自転車を活用したまちづくりを目指す市内のNPO法人と協働で行うこととしており、常に住民の視点を入れ、この取り組みが市民全体の取り組みへと広がっていくことを期待している。

タンデム自転車の活用

タンデム自転車については、普段自転車に

先に紹介した事例は自転車の「非日常」的な利用に視点を置いた取り組みであり、今後は通勤や買い物など「日常」的な利用を促進していくことで、二酸化炭素排出量削減や市民の健康

乗ることができない障がいをかかえた方や高齢者等を対象にした新しい体験サービスの開発に取り組んでいる。具体的には自転車の前席に介護有資格者（ホームヘルパー・ガイドヘルパーなど）が搭乗し後席に対象者の方を搭乗させるサービスである。

今年2月には視覚障がい者ボランティア団体の協力を得てモニター事業を実施した。視覚障がい者の方々から好評を得ることができ、引き続き事業化に向けた研究を行っているところである。私も西都原古墳群内の公道においてアイマスクを着用した状態でタンデム自転車の試乗を行ったが、タンデム自転車では前席と後席の距離が近く、風景や風の



本市山間部にある東米良地区での交流イベント

流れ、草花や木々の香りを二人同時に感じられることから自然と話が弾み、あつという間に試乗の時間が終了した。この体験をたくさんの方々にしていただくことは非常に価値があると感じた次第である。

西都原古墳群では春は菜の花と桜、夏はひまわり、秋はコスモスと年間を通じて花の植栽を行うことで多くの観光客を集客している。その中には福祉施設の入所者の方やデイサービスの外出サービス利用者の方々が多数含まれていることから、西都原古墳群が醸し出す雰囲気と古代ロマンを融合させた「癒やし」のツーリズムプログラムを構築を目指して、平成25年7月より厚生労働省の委託事業である実践型地域雇用創造事業を導入し有償サービスの開発に着手したところである。

今後の展望と課題

東日本大震災以降、エネルギー政策も大きな見直しを迫られている中、クリーンエネルギーへのシフトとともにヒトの移動による化石燃料の消費を少しでも減らすことはエネルギー資源の少ない日本社会に課された課題でもあると考える。そこで、三期目の市長就任にあたり掲げたマニフェストでは、環境とまちづくりに自転車を積極的に取り入れた「九州一の自転車を活かしたまちづくり」を目標に掲げさせていただいた。

今、行政に求められる役割は多岐にわたっており、財源が不足する中、歳出削減と同時に行政サービスの質の向上を求められるという自治体にとっては大変厳しい時代となっている。そのような中で、効率的な自治体運営を行うためには、住民との協働による事業展開を図ることが重要であると考ええる。

しかし、高齢化が進み、まちづくりなどの活動に積極的に関わっていただく若い人材を確保することは、かなり難しくなってきた。そこで趣味やスポーツの分野など、若い世代の人たちが興味を持つツールを取り込み、さらにまちづくりに繋げる仕組みを創っていくことが必要であると考ええる。若者にとって興味のある分野であれば活動の継続性も期待できるものと思う。

また、本市は食糧供給基地であることから食を絡めた各種の事業展開を図っており、観光分野においても「食」が重要なキーワードになると考え、自転車と食、観光資源を組み合わせたイベントの開催やボタリングコースの開発などを検討している。

自転車は環境問題や観光、健康づくりなどのさまざまな分野で活用できる有用なツールであることは前述のとおりであり、これからも自転車利用促進に向けて積極的に取り組んでいくことで、一日も早くマニフェストに掲げた目標の実現化を図りたい。