

技術紹介 15 市町村自転車ネットワーク計画への策定支援について —自転車利用促進によるカーボンニュートラルの推進—

磯海 佳那
ISOGAI Kana
道路・橋梁事業部 道路第一部



我が国では、環境保全のための脱炭素化、新型コロナウイルス感染症の拡大等の社会環境の変化・生活様式の多様化を背景に、自転車のニーズが高まってきている。一方で、自転車活用推進法（平成 29 年 5 月 1 日）が施行され、自転車活用の推進に関する基本計画として自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）が策定された。これらの背景・法的環境整備に伴い、市町村において自転車利用を推進するためのネットワーク計画の策定が求められるようになった。本稿では、市町村の計画策定を支援するため、自転車ネットワーク計画の基本案を県が策定した事例を紹介する。

キーワード：自転車、自転車ネットワーク計画、サイクルステーション、利用実態把握

1.はじめに

近年、気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている。政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現をめざしている。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人との接触を低減させる移動手段として自転車のニーズはますます高まっている。

平成 29 年 5 月 1 日に施行された自転車活用推進法に基づき、我が国の自転車活用の推進に関する基本計画として自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）が策定された。これを受けて、地方版自転車活用推進計画を策定することが求められ、A 県では自転車活用推進計画が策定された。この計画の目標は、①自転車の役割拡大に向けた人と環境にやさしい自転車環境づくり、②自転車利用の普及拡大による活力ある健康長寿社会の実現、③自転車を活用した観光の活性化と交流基盤の確立、④自転車事故のない安全・安心な社会の実現、である。このうち、①の目標を達成するために、県内市町村で自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）の策定が求められた。自転車活用推進計画策定時点で県内の策定割合は約 4 割であり、県南東部では多くの市町村が未策定で、隣接地域では策定されている状況であった。なお、A 県では令和 4 年には全ての市町村で自転車ネットワーク計画の策定を目標としている。

そこで本稿では、自転車利用推進計画を策定するための支援として、未策定の A 県 B 地域を対象に、自転車ネットワーク計画の基本案を策定した事例を紹介する。

2.存在した課題

2-1. 自転車利用を取り巻く環境の把握

自転車ネットワークの計画策定においては、道路計画と同様に、自転車利用を取り巻く環境（地域特性、利用

状況、自転車政策に関する計画等）を明らかにした上で、計画の方向性を定める必要がある。今回業務では、ネットワーク計画を進めていくため、既存の調査・統計データや上位計画等の情報を活用して、計画案を策定することとした。

2-2. 自転車利用に資する情報の分散

国、県、市町等の HP において、自転車利用に資する様々な情報が開示されている。例えば、サイクリングコースやサイクルステーション（トイレの利用、サイクルラックがある等、サイクリストが必要とする機能が備わっている施設）の情報である。しかし、これらの情報は個々のサイトにアクセスして個別に得る必要があり、情報が統合されていないことが課題であった。このため、当該地域において自転車利用を推進するための各種情報の一元化を行う必要があった。

3.解決する技術

3-1.自転車利用・地域特性を把握する手法

①国勢調査、パーソントリップ調査を用いた実態把握

自転車利用の実態把握に際して、既存の調査・統計資料として国勢調査とパーソントリップ調査を活用した。国勢調査（平成 22 年）では、通勤通学時の自転車利用の割合を、パーソントリップ調査（平成 30 年第 6 回東京都圏パーソントリップ調査）では、目的種類別の自転車利用状況を把握できるため、通勤通学以外の利用目的を把握することが可能であった。

分析の結果、当該地域では通勤通学時の自転車利用はあまり多くないという結果になったが（国勢調査）、一部市町村では、買物等の私事目的に自転車が利用されている結果が得られたことから（パーソントリップ調査）、既存データを用いて地域における自転車利用の実態を示すことができた（図-1）。

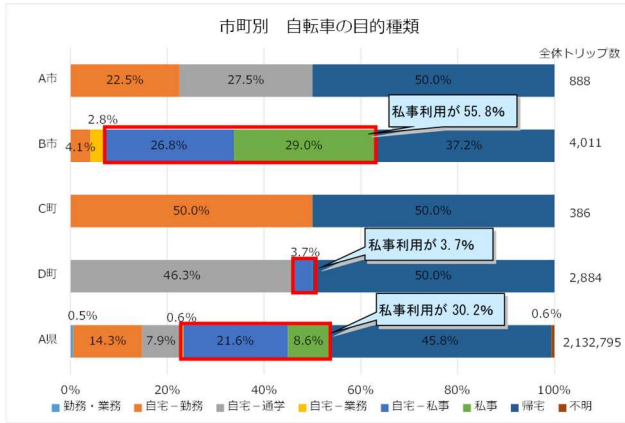


図-1 B地域の自転車利用目的（A県と比較）

②地域における自転車利用に関する政策等の把握

市町の上位計画である都市計画マスタープランや総合計画を用いて、自転車に関連する政策等を把握した。政策面では、A市、B市、D町では、観光拠点を自転車ネットワークで繋ぐことで観光産業の活性化を図ること、C町では、多くの住民が自転車に関心があることが示されていた。また、当該地域の特性として、夏は涼しく冬は暖かい温暖な気候であり、山や海の自然が豊かであることから、観光リゾート地の特性を有していることが示された。さらに、鉄道会社が、主要都市から自転車を折りたたまずに電車に乗れる「サイクリートレイン」を運行して、当該地域で気軽にサイクリングを楽しめる環境整備の取組みがあることを把握した。

以上より、当該地域の自転車利用推進においては、「観光」が主要なキーワードであることが示された。

3-2.自転車利用に関する情報の一元化

上記までの自転車利用の実態ならびに計画等を踏まえ、当該地域においては、観光利用に資する計画づくりを行うこととした。自転車利用の推進は、走行するためのネットワークづくりに加えて、駐輪するための拠点（サイクルステーション）を備えることが必要である。このため、国、県、市町等のHPに記載されているサイクリングルートとサイクルステーションに関する情報の一元化を行った（図-2）。

サイクリングルートについては、沿岸部を通るAコース、当該地域を1周するBコース等、全8ルートが設定されており、広域的なサイクリングルートが構築されていることが分かった。さらに、鉄道会社では、主要都市からE市内駅までアクセスすることが可能なサイクリートレインが運行しているなど、鉄道+自転車の利用環境が構築されていることが分かった。この整理結果から、BコースとCコースにミッシングリンクがあることが判明した。そこで、BコースとCコースを繋ぎ、ミッシングリンクを解消して広域的なサイクリングルートを構築する提案を行い、C町の合意の上、追加コースの整

備を行うことを決定した。

次に、サイクルステーションについては、Aコースでも指定されており、当該地域内にも多くの主要観光施設が立地していることから、これらを含めて主要観光施設とサイクリートレインの協力施設をサイクルステーションの候補として整理、提案した。

上記の結果を踏まえて、ミッシングリンクの改善を行ったC町を例に自転車関連情報を統合し、図化した（図-3）。

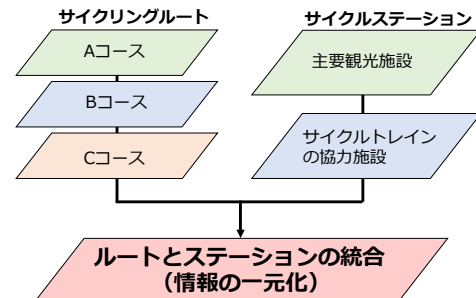


図-2 自転車関連情報の一元化 フロー



図-3 自転車関連情報の一元化（C町）

今後、自転車道整備形態については、独立した自転車道整備が望まれるものの、当面は既存道路を活用したサイクリングルートの設定になるため、車道混在型（矢羽根の設置）の整備を基本とし、バイパス整備など新設道路整備時には自転車通行帯を整備することを提案した。

4.まとめ

本業務では、既存データを活用した自転車利用の実態把握ならびに自転車ルート等の情報の一元化によって、当該地域の特性に即した観光振興に資する自転車ネットワーク計画の基本案を策定した。今後は、各市町村が本業務成果を踏まえて、観光利用に資する具体的な自転車推進施策を実行することで、地域活性化が期待される。また、提案した手法により、地域特性に応じて駅前周辺などの狭域エリアでの計画策定が可能のため、他地域への水平展開も期待される。これらの具体的な計画づくりによって、カーボンニュートラルの更なる推進が期待される。