

さいたま自転車総合利用計画 ～人と環境にやさしい 安全で元気な自転車のまち さいたま～

Saitama Comprehensive Bicycle Utilization Plan

-Good for People and Ecology, Safe and Healthy City for Bicycles, Saitama-

高砂子浩司* 須永大介** 松本浩和* 宮木祐任***

By Koji TAKASAGO, Daisuke SUNAGA, Hirokazu MATSUMOTO and Masataka MIYAKI

1. はじめに

近年、国内における自転車を取り巻く状況として、全国の全交通事故が減少する中、歩行者を相手とした自転車事故については増加傾向にあり¹⁾、自転車を安全に利用するために車道通行が促進されている。平成24年11月には国土交通省及び警察庁が共同で策定した『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）』²⁾において「今後、自転車にとって重要な路線では車道通行を基本に整備する方針」が示されている。平成25年12月に施行された『改正道路交通法』において「路側帯での走行は左側通行」に限定されるなど、車両という感覚が薄れたこれまでの利用方法の見直しが進められている。また、東日本大震災において災害時の有効性が再認識されるなど、環境・健康・観光面からも都市にとって有効な交通手段の一つとして「自転車」が改めて注目されてきている。

各地方自治体では、これまで自転車については駐輪対策を中心に検討がなされてきたが、近年では、自転車ネットワーク計画の作成手順が示された国のガイドライン発出を受けて、自転車ネットワーク計画の策定数が増加¹⁾している。また、これら個別施策を総合的に推進する自転車総合利用計画についても、宇都宮市、静岡市、金沢市、豊橋市、堺市などの大都市を中心に策定されている状況にある。

さいたま市においても「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」の開催や、自転車に関する事業を総合管理する専門部署として「自転車まちづくり推進課」が新設されるなど、自転車政策に注力している中、今後、総合的に自転車政策を推進していくために『(仮称)さいたま自転車総合利用計画(以下、「自転車総合利用計画」という。)]の検討が

進められている。

本稿では、さいたま市の『自転車総合利用計画』における、計画の全体構成、自転車利用の現状と課題、計画の将来像と目標について紹介する。なお、本稿の内容は、IBSがさいたま市都市局都市計画部自転車まちづくり推進課から受託した業務成果より作成したものである。

2. 計画の全体構成

さいたま市では、計画の基本理念や将来像などを定めた『さいたま自転車まちづくり大綱』を平成27年4月に策定し、平成27年度には具体的な施策の実施計画にあたる『自転車まちづくりアクションプラン』を策定し、それらを包括的にとりまとめて『自転車総合利用計画』とする予定である(図-1)。

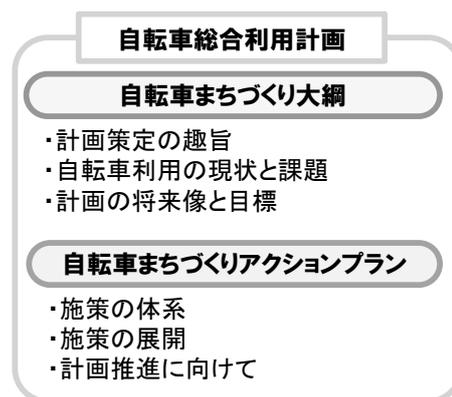


図-1 自転車総合利用計画の全体構成

3. さいたま市の自転車利用の現状と課題

『自転車総合利用計画』では、自転車利用の現状と課題として、(1)自転車の魅力、(2)さいたま市の地域資源・自転車利用の現状、(3)自転車に関す

*都市交通研究室 研究員 **都市交通研究室長 ***都市交通研究室 研究助手

これまでの取組みを整理し、今後の自転車政策の方向性を定めている。

(1) 自転車の魅力

『自転車総合利用計画』では、市民のための計画であるため、市民に自転車の有効性を理解して貰うことを意図し「自転車の魅力」を多角的に整理した。自転車の魅力として、近距離で最も早く移動が可能な交通手段であること（図-2）、経済面（図-3）・健康面（表-1）・防災面（図-4）に優れ、地域活性化や環境面にも有効な交通手段であることを示した。

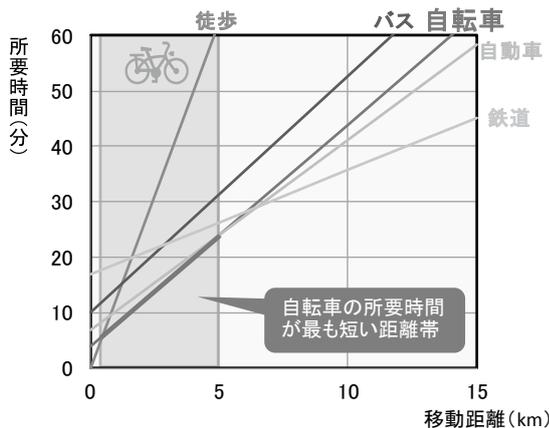


図-2 近距離移動における時間的利便性³⁾



※さいたま市内で5kmの通勤を行う場合の一般的な費用

図-3 自転車通勤と自動車通勤のコストの比較

表-1 自転車による健康向上⁴⁾

自転車 で運動	体重の 平均変化量	体脂肪率の 平均変化率
週1回以上	-0.4kg	-1.2%
週2回以上	-1.5kg	-1.2%
週3回以上	-1.7kg	-1.6%

(2) さいたま市の地域資源・自転車利用の現状

さいたま市の自転車に関する特徴を把握するため、自転車関連の地域資源・利用の現状について整理した。なお、地域特性を定量的に把握するために、市町村別統計値を用いた他都市との比較を行っている。

さいたま市の特徴としては、地形が平坦であり、鉄道網が充実していることから、自転車が利用しやすい環境が整っている（図-5）。そのため、自転車の保有率は非常に高く（表-2）、若年層から高齢者まで幅広い層に（図-6）、駅までの通勤・通学や買い物など、日常的に自転車が利用されている状況である。その他、自転車関連企業や駅周辺の商業施設、郊外の自然景観、自転車イベントなど、自転車を活かせる多様な資源に恵まれた都市である。

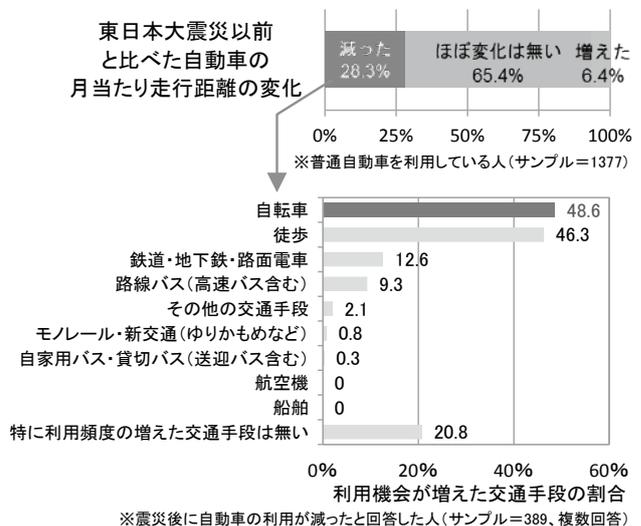
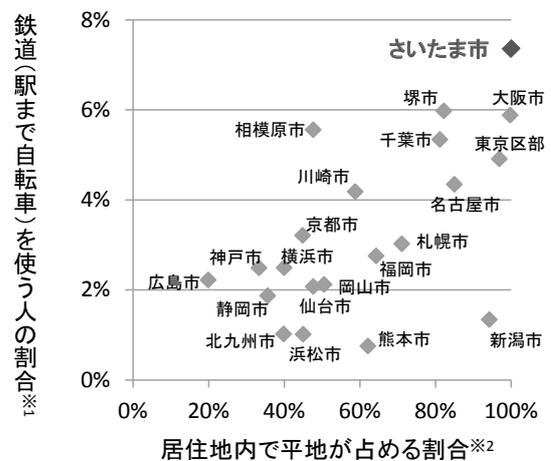


図-4 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段（関東、関西、宮城、広島）⁵⁾



※1 H22 国勢調査（15歳以上の通勤・通学時の交通手段）

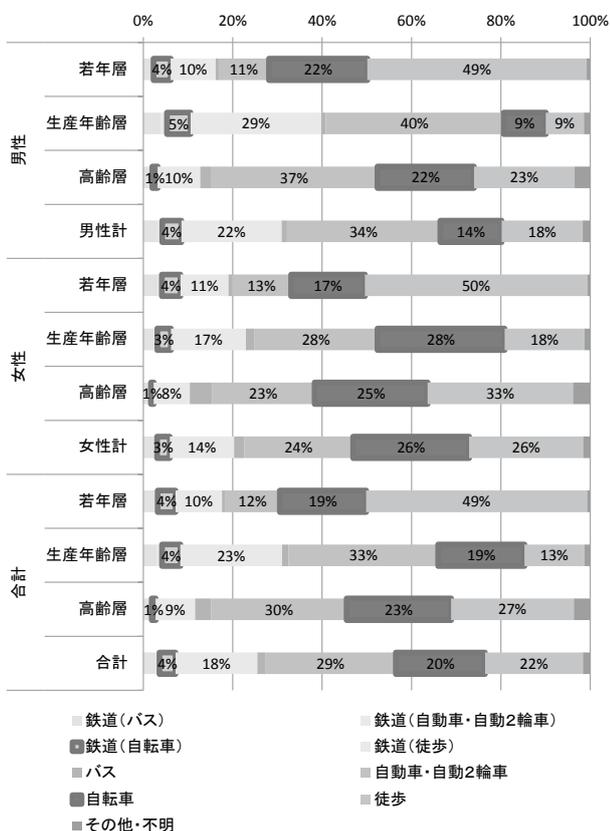
※2 H23 国土数値情報（傾斜3°未満の面積割合）

図-5 平坦性と自転車利用の関係（政令市）

表一 2 自転車保有状況 (14 大都市)

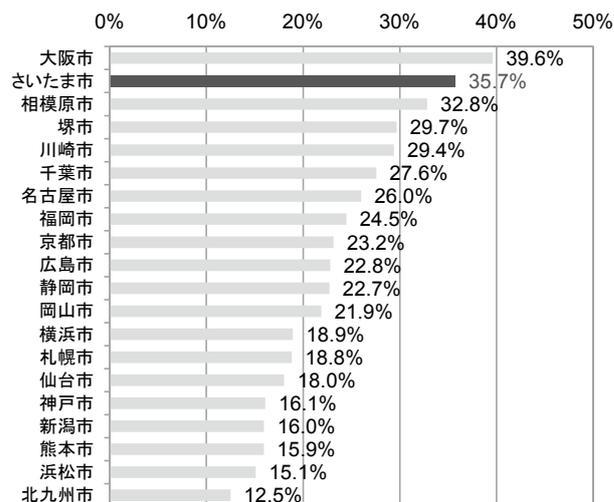
	世帯での 自転車保有率
さいたま市	83.5%
京都市	82.9%
大阪市	82.0%
名古屋市	74.5%
福岡市	72.3%
千葉市	71.3%
札幌市	69.8%
広島市	69.7%
川崎市	68.2%
東京区部	65.8%
仙台市	63.6%
神戸市	60.2%
横浜市	55.3%
北九州市	52.7%

※平成 24 年度自転車保有実態に関する調査報告書 (自転車産業振興協会)



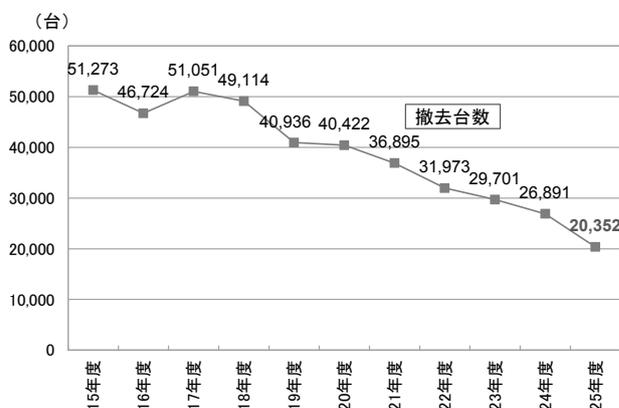
※ H20 東京都市圏パーソントリップ調査
図一 6 性・年齢階層別交通手段分担率 (さいたま市)

このように自転車利用が多く、活用できる地域資源が豊富な一方で、自転車関連事故が非常に多く (図一 7)、放置自転車も減少傾向ではあるが依然 2 万台以上が撤去されていることから (図一 8)、事故削減・駐輪対策が必要である。加えて、自転車移

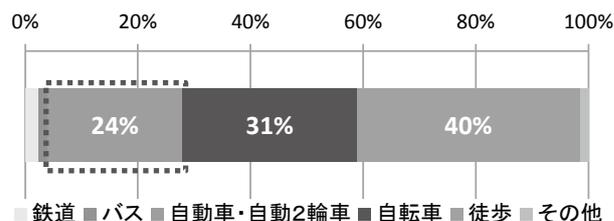


※ H24 イタルダデータ

図一 7 全交通事故中の自転車関連事故割合 (政令市)



図一 8 放置自転車の撤去台数の推移 (さいたま市)



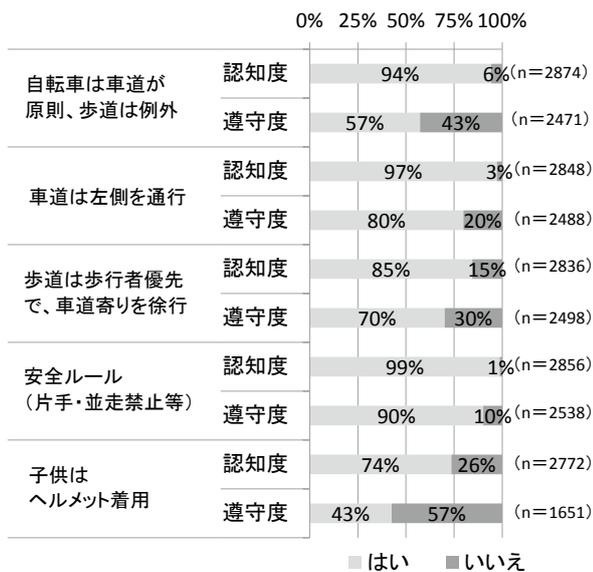
※ H20 東京都市圏パーソントリップ調査

図一 9 5km 未満の交通手段分担率 (さいたま市)

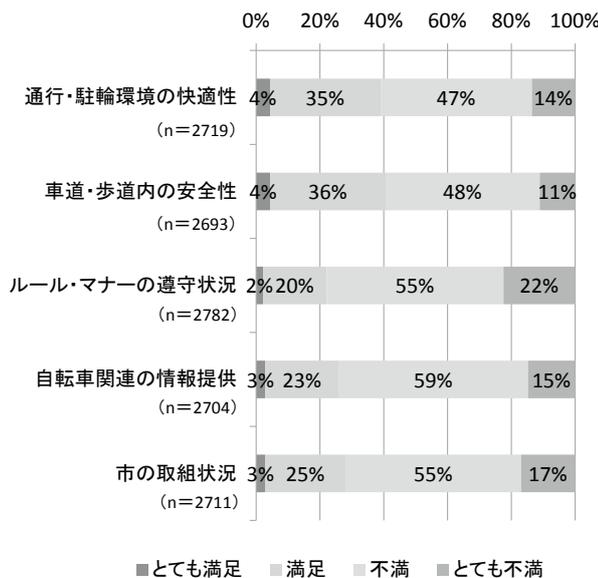
動が最も速くなる 5km 未満の距離帯での自動車分担率が高く (図一 9)、渋滞緩和・環境負荷軽減のためにも、これら近距離での自動車利用の自転車への転換をどのように進めていくかが課題である。

自転車事故については、操作ミスもあるが安全不確認などの法令違反が要因の場合も多い¹⁾。さいたま市全域を対象にアンケート調査を実施した結果、

利用ルールの認知度は高いが遵守度が低いことが明らかとなった(図-10)。また、自転車に関する満足度については、一般的にそれほど高くなく、特にルール・マナーに関して不満を持っている人が多いことが確認された(図-11)。自転車のルールを守る必要性が低いと認識している人が多い一方で、迷惑・危険と感じている人も多く、自転車通行空間整備による車道通行促進だけでなく、ルール遵守の必要性を訴える実効性のある広報・啓発活動が重要であると考えている。



※ H26 年度さいたま市アンケート調査結果
図-10 ルール認知度・遵守度



※ H26 年度さいたま市アンケート調査結果
図-11 自転車に関する満足度

(3) 自転車に関するこれまでの取組み

さいたま市では、これまで「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」の4つの視点から、様々な自転車政策に取り組んでいる。特徴的な施策としては、国際的な市街地レースである「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」を開催しており、市内外から多くの来場者が訪れている。また、平成25年5月から運営を開始し、大宮駅を中心とした半径3km以内に20箇所のポートが設置されている「コミュニティサイクル」は通勤・通学利用が多いことが特徴となっている。「自転車ネットワーク」については、平成26年4月に策定し、10年で200km整備と挑戦的な目標を掲げており、自転車専用通行帯や車道混在(矢羽)の整備が進められている。その他、自転車事故の危険性を実感してもらうため、中・高校生を対象としたスタントマンによる模擬演習である「スケアード・ストレイト教育法」の実施や、小学校4年生を対象に「子ども自転車運転免許制度」の導入がなされている。



図-12 自転車ネットワーク路線



写真-1 スケアード・ストレイト教育法

(4) 現状と課題のとりまとめ

さいたま市の自転車利用の現状としては、全国的にも自転車利用が多く、特に鉄道駅までの端末利用が多い。また、若者から高齢者まで幅広い層が、通勤・通学・買い物で日常的に利用していることが特徴となっている（余暇の利用は少ない）。一方で、課題としては、学生を対象とした交通安全教室や、ルール・マナーの啓発に取り組んでいるが、自転車事故が非常に多く、ルール・マナーの遵守も低い状況にある。また、駅前を中心とした駐輪場整備などの駐輪対策により、放置自転車は減少傾向にあるが、俄然として約2万台存在している。これらの現状と課題を踏まえて、今後の方向性として、若者から高齢者、居住者から来訪者の様々な人の生活を支える自転車利用環境の充実が必要である。そのためには、交通体系における自転車の位置付けを明確化し、市街地の自転車利便性の向上することが必要であり、さらにマナー向上・観光活用により自転車文化の熟成を図っていくことが重要であると考えられる。

4. 計画の将来像と目標

(1) 計画全体の枠組み

『自転車総合利用計画』の将来像と目標について、単純に計画に記載するだけでは、自転車利用者（市民）と政策実施者（庁内の関連部署）に理解が得られず、関係者協働による政策実現が困難となると考える。そのため、自転車の現状と課題を踏まえて「自転車の基本的な考え方」「計画の基本理念」を明確にし、これに基づき目指すべき自転車の都市像「計画の将来像」を設定した。そして「目標」については、これら将来像の達成度を確認するための指標とし、「計画の柱（施策）」を将来像の実現するための手法として位置付けることで、基本理念から将来像・目標・施策まで体系的な枠組みとして整理を行った（図-13）。

(2) 各項目の考え方と内容

「自転車活用の基本的な考え方」として、交通体系における自転車の役割を明確にすることを狙いとし、「近距離で最も重視する交通手段」「市民の健康⁶⁾を増進し、環境にやさしい交通手段」とした。

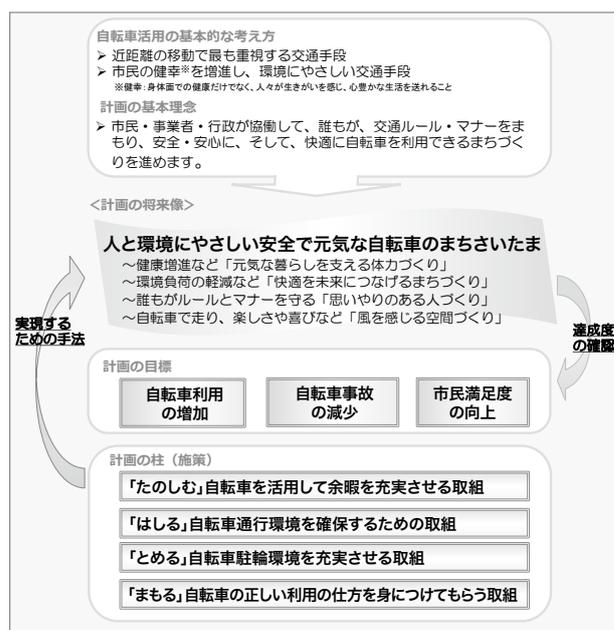


図-13 計画の将来像と目標の体系的な枠組み

また「計画の基本理念」として、自転車は市民の日常生活に深い関わりがある手段であること、余暇や観光など幅広い活用が期待できるなど、政策推進のために地域の様々な主体を巻き込んだ連携が不可欠であることから「市民・事業者・行政の協働」を示した。さらにさいたま市の特徴として幅広い層・移動目的に自転車が利用されていること、自転車だけでなく歩行者・自動車運転者も含めた相互理解が必要であることから「誰もが安全、安心、快適に自転車を利用できるまちづくり」を示した。

これらの考え方に基づき目指すべき「計画の将来像」として「人と環境にやさしい安全で元気な自転車のまちさいたま」を掲げた。また、「人」「環境」「安全」「元気」の各キーワードにどのような意味が込められているか説明を補足している。

将来像の実現手法として「計画の柱」について、「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」の4つ柱を示している。自転車が快適・楽しいということを市民に認識して貰うことを重視することから「たのしむ」を4つの柱の最初に位置付けている。また、「まもる」については、ルール遵守だけでなく定期的な点検・保険加入も含めた正しい利用方法の周知・啓発を掲げている。

さらに先述したように『自転車総合利用計画』は市民のための計画であるため、「将来像の実現により期待される効果」について図示することで、市民

や多くの関係者に計画イメージを簡便に伝えられるようにした。(図-14)



図-14 自転車まちづくりにより期待される効果(例)

5. 今後について

平成26年度は、自転車総合利用計画の計画趣旨、自転車利用の現状と課題、計画の将来像と目標を『自転車まちづくり大綱』としてとりまとめた。平成27年度以降、具体的な施策体系や展開内容、計画推進方法として『自転車まちづくりアクションプラン』を検討することとなるが、このアクションプランを有効な施策内容とするためには、現状の課題を適切に捉えて、解決につながる施策を検討することが必要と考える。例えば、自転車のルールは一定程度理解されているが守られていない実態があるため、周知・啓発として、ルールとセットで、通行位置による事故発生確率の違いや、高額賠償事例、罰則・罰金状況などを伝えて、遵守する意味を理解して貰うことが重要である。さらに施策の実現性を高めるためには、庁内関連部署との意識共有や継続的な連携、民間協働、市民へのPRなどの方策について、実施体制・役割分担などの具体的な工夫が必要となる。

今後は『自転車総合利用計画』で位置付けた自転車活用の基本的な考え方について、鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩を含む全ての交通手段の計画で

ある『総合都市交通体系マスタープラン』や『都市・地域総合交通戦略』などの関連計画との整合を図り、さいたま市全体の計画体系の中で自転車政策を位置付けることが重要である。

6. おわりに

本稿では『自転車総合利用計画』について、さいたま市を例にその検討内容を整理した。今後、都市における一交通手段として、自転車の役割が見直され、多くの都市で自転車に関する総合的な計画が検討されることを期待している。

なお、本論文は、さいたま市都市局都市計画部自転車まちづくり推進課の委託業務の成果について、筆者がとりまとめたものである。業務を進めるにあたり、さいたま市都市局都市計画部自転車まちづくり推進課、さいたま自転車総合利用計画検討懇話会の各委員には多大なご協力をいただいた。ここに記して感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 国土交通省：政策レビュー，平成26年度自転車交通，pp.29-30・pp.51，H27.3
- 2) 国土交通省・警察庁：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン，H24.11
- 3) 国土交通省：第1回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料，H19.5.18
- 4) 株式会社シマノ：プレスリリース（30～50歳のシマノ社員50人を対象に、2007年8月より3カ月間実験）
- 5) 日本モビリティ・マネジメント会議：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（1回目）
- 6) スマートウェルネスシティの理念：健幸＝健康で幸せ（身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活を送れること）