

生涯自転車

～誰もが生涯にわたって自転車を利用する社会へ～

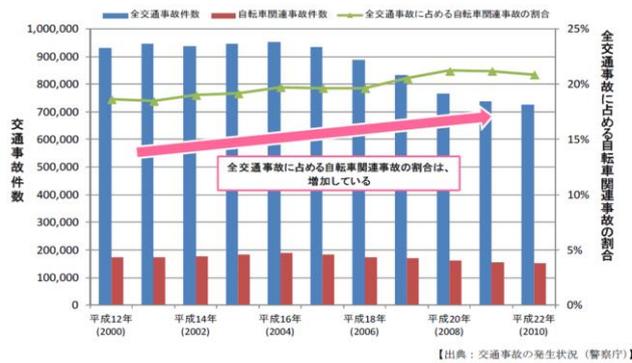
神奈川大学 大竹ゼミ チーム J

内田 周作 大津 杏奈 佐藤 美紗 地挽 圭祐 ○安田 あとり

1. 緒言

(1) 研究のきっかけ

2015年6月1日に道路交通法が改正された。これらの規制強化の背景として、自転車の事故率の高さが挙げられる。警察庁の交通事故発生状況のグラフを見ると、交通事故発生件数全体は減少しているのに対し、自転車関連事故発生件数は横ばいで、交通事故に占めるその割合は高くなっている（①図）。



②表：自転車を利用するメリット

利用者	地域	国
<ul style="list-style-type: none">交通手段お金の節約交通渋滞や回避ストレス解消健康増進	<ul style="list-style-type: none">排気ガスや騒音の軽減渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none">石油輸入の減少医療費減少
環境	企業	商業施設
<ul style="list-style-type: none">排気ガスの軽減化石燃料資源の節約	<ul style="list-style-type: none">社員の仕事の効率向上営業車の削減企業イメージの向上	<ul style="list-style-type: none">自動車来店者の排気ガス等によるクレーム減少施設滞留時間増大企業イメージ向上

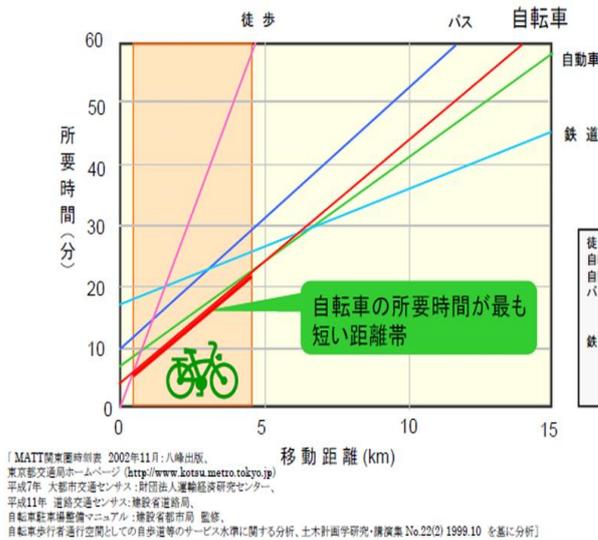
①図：全交通事故に占める自転車関連事故の割合（警察庁）

(2) 自転車利用のメリット

道路交通法改正により注目された事故率が高い反面、自転車は多くのメリットがあるというプラスの面でも再注目されている。②表に挙げたように、自転車は多方面に対して、メリットがあることもその特徴である。危険であるというマイナス面を克服し、多くのメリットを持った自転車利用の拡大をすべきである。生涯にわたって自転車を利用する社会が実現すれば、医療費削減や渋滞緩和、健康増進、利便性の向上などのメリットが国民にもたらされる。

(3) 自転車の可能性

自転車は5km未満の短距離移動において、鉄道や自動車をはじめとした、どの交通手段を用いるよりも所要時間が最も短い効率的な移動手段である（③図）。都市部における5km未満の自動車移動は、全体の4割を占め、この部分が自転車へ転換されることが期待されている（④図）。また、高齢化の進展により自動車の運転に不安を感じる高齢者の代替移動手段として、自転車の役割はより一層大きくなることが予想される。国及び自治体は自転車の利用を積極的に推進していくべきである。



④表: 乗用車移動距離帯別トリップ数割合 (国土交通省)



③図: 自転車利用が適している走行距離 (国土交通省)

2. 研究の目的

(1) 現状

現在の日本には自転車が安全に走行、快適に駐輪できる環境が整っていない。道路構造令の10条により、自動車や自転車の交通量が多い道路等では、自転車が走れる空間の確保が定められている。しかし全国の120万kmの道路のうち、歩行者と自動車から自転車がしっかりと分離されている道路は、2010年の時点で3千kmしかなく、全道路の400分の1と非常に低い割合だ。その整備は進んでおらず、自転車の正確な居場所の確保がなされていないことがわかる。この道路状況において、今後自転車利用の拡大が進めば、ますます安全性や快適な走行空間の確保は困難となる。

(2) 目的

本提言を「生涯自転車」と名付け、「国民が世代・利用シーンに応じて自転車を一生生涯利用する社会」の実現を目的として提言していく。その研究として、訪問インタビューを行い、自転車の生活利用・余暇利用の両面から、「生涯自転車を実現するにあたっての課題と、不足部分を明確にすること」を研究の目的とした。本研究は行政に対する提言であり、加えて、鉄道会社、自転車メーカー等、交通に関する機関も対象とする。

3. 研究方法と研究結果

本研究は、自転車の利用シーンを、通勤通学や買い物などの「生活利用」と、サイクリングやレジャーなどの「余暇利用」の2つに分けて行った。「生活利用」では藤沢市、「余暇利用」では日本サイクリング協会(以下JCA)に訪問インタビューを行い、それぞれの現状と課題を次のように明らかにした。

対象	藤沢市 [生活利用]	JCA[余暇利用]
選 定 理 由 と 対 象 概 要	藤沢市は、「都市交通として役割を担える安心安全の環境づくり・市民生活を支える交通手段の環境づくり・健康増進・環境に優しい交通手段の環境づくり」を目的として2014年より、2030年を見据えた「ふじさわサイクルプラン」を策定した。市民の生活利用の環境向上を目的として掲げており、近隣の都市と比べても「生活利用」において先進的な取り組みをしており、その中の課題や展望を聞くため、藤沢市を選定した。	JCAでは、「余暇活動、生涯学習としてのサイクリングの提唱、自転車の社会環境の整備推進、円滑な交通社会の実現、国民の健康増進と生活環境の向上」を目的に、イベントの開催や、情報誌の発刊などの活動をしている。JCAは競輪の補助を受けている公益社団法人である。「余暇利用」での自転車利用普及を目的として掲げており、その中での課題や自治体に求めることを聞くため、JCAを選定した。
日 時	2015年9月8日	2015年9月11日
場 所	藤沢市役所 土木計画課及び都市計画課	日本サイクリング協会
調 査 内 容 と 結 果	<p>①「ふじさわサイクルプラン」の「はしる：自転車の走行空間整備」の進行状況と課題 [結果] 走行空間整備においては、自転車道の圧倒的な不足が問題として挙げられた。しかし、その整備は、既存の道路や建物があり、多くの予算を必要とするため、難航している。これに対し、藤沢市は先導的な取り組みとして、「矢羽根」などの道路標示や看板、路面のカラー化などを検討している。</p> <p>②「ふじさわサイクルプラン」の「とめる：駐輪環境」における藤沢駅周辺駐輪場不足問題に関する進展と課題 [結果] 藤沢駅周辺の駐輪場の不足は、民間の駐輪場建設の際に補助金を出すなどして、官民連携で駐輪可能台数を確保している。需要と供給のバランスが取れ、放置自転車が減少したことがわかった。</p> <p>③「ふじさわサイクルプラン」の「つかう：利用促進」における他交通との連携の進行状況と課題 [結果] 他交通との連携として、ラックバスの導入や、サイクルアンドバスライド等、新しいシステムの導入を検討はしているものの、実現はしていなかった。</p>	<p>①サイクリストの生活や練習場所などの現状 [結果] 余暇として自転車を楽しむ人の多くは、普段から自転車通勤などで自転車を利用しており、対応してくれた事務局長も自転車で千葉から東京まで通勤していた。「道が整っていないからこそ、個人の安全意識が大切である」と指摘していた。</p> <p>②生涯に渡って自転車を利用するために必要なこと [結果] 生涯自転車の実現にむけては、ルールの理解と実践を挙げており、道路交通法改正によって認知はされたものの、実行には至っていないことを問題として挙げている。</p> <p>③自転車利用促進のために自治体に求めること [結果] 自転車が本来走るべきである路側帯を平らにする整備と、義務教育中の交通ルールの刷り込み教育を挙げている。道路はすべての国民が利用するのに、その道路についてのルール教育がなされていないことを問題として挙げている。</p>
課 題	<ul style="list-style-type: none"> 資金面や他交通機関との連携などの課題によるハード整備の限界 安全教室や啓発冊子の不実施と偏り 	<ul style="list-style-type: none"> ルールやマナーの周知とその実践 自転車へ興味がない人への啓発の難しさ

4. 研究結果からのキーワードと提言

研究結果から以下の3つのキーワードに沿って提言をしていく。

官民連携	自転車走行空間	利用促進
指定管理者制度を利用した自転車メーカーによる駐輪場の運営とサービス提供の場の創出。	道路のネーミングライツを売却し、ネーミングライツ料による自転車走行空間の整備。	ポイント制を導入。買い物や安全教室参加でポイントが貯まり、修理などでそれを利用できる。

5. 提言

(1) サイクルサービスステーション (CSS) ～駐輪場の管理から経営へ～

ア：駐輪場空間の確保・拡大

自治体が土地（場所）を確保することが困難なため、現状の駐輪場は駅から離れた場所で運営されることも少なくない。一方、鉄道会社は駅ナカ・駅上の空間を商業施設など営利目的での利用が中心である。そこで利便性の確保といった公共貢献の観点から鉄道会社は駐輪場の空間を駅構内及び隣接地に提供していくことが求められる。その確保のために国及び自治体は鉄道会社に対して積極的に働きかけを行う。

イ：駐輪場の民間経営

駅構内等に確保した駐輪場を「サイクルサービスステーション」と名付け、自転車メーカー（あさひ自転車等）が指定管理者として運営することで、駐輪機能に加え自転車修理や販売、情報発信などのサービス提供も行う。

(2) 自転車走行空間～ネーミングライツ活用と整備～

市道にネーミングライツを導入し、その資金で路面のカラー化や路側帯など自転車走行空間の整備を行う（10年以上の長期契約が望ましい）。道路が企業名になるだけでなく道路上での看板設置などで企業へのメリットを拡大していく。

(3) サイクルポイント制～利用促進と安全教育～

駐輪場利用や安全教室の参加、買い物、自転車の走行距離などで獲得できる「サイクルポイント」を導入する。ICカードにて指定管理者である自転車メーカーが管理し、買い物や自転車修理・購入などに充当できる。

6. まとめ

CSSを中心とした民間事業者による良質なサービス提供、ネーミングライツによる快適な走行空間の整備、サイクルポイント導入といった事業モデルが全国に展開されることで、「生涯自転車」社会は現実的なものへと近づくであろう。生活での利用が拡大し、特に5km未満の利用は一層拡大していく。車社会と言われる地方にも本モデルが導入されることを期待したい。

<参考文献>

- ・都市交通としての自転車の利用について[国土交通省]2012年：Web
- ・自転車利用促進のためのソフト政策[古倉宗治]2006年：書籍
- ・自転車を取り巻く環境 資料1・2[警察庁]2011年：Web