

地域交通計画でのビジョンと運用 ―自転車活用推進計画を例に

東海大学 正会員 鈴木 美緒

1. 目的

2023年4月1日より自転車乗用中のヘルメット着用が努力義務となり、多くのメディアを賑わせている。これは自転車事故による頭部損傷の致死率が高く、死者の約6割が頭部損傷を致命傷としていることから、事故被害の軽減を目的として導入されたものである。2006年の自転車の安全利用の促進に関する提言（国土交通省）や、2011年の良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（警察長通達）以降、自転車の車道通行の原則を遵守することが強化され、自転車走行空間の整備やそれを含めた自転車交通計画が多く策定されてきたが、いまだに自転車関連事故は全交通事故の約2割を占め、死者の約6割が頭部損傷を致命傷としている傾向も変化していない。少しずつ浸透してきているとはいえ、2017年の自転車活用推進法施行、その後の自治体に対する自転車活用推進計画策定の努力義務の効果も虚しく、まだまだ自転車の走行実態が変わらないことを示唆している。また、2023年7月より、電動キックボードの規制が緩和され、一部はわが国の無秩序な自転車と同様の扱いになる。これにより、自転車をはじめとした中速モードが関連する事故には新たな課題が加わることが容易に想像される。

2. 自転車活用推進計画の概要

自転車活用推進計画は2018年度に第1次が策定、2021年に第2次が閣議決定され、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、自転車事故のない安全で安心な社会の実現の4つを目標とし、さらにコロナ禍、MaaS、カーボンニュートラルの観点からも自転車利用環境を構築していくことが示されている。

2020年から2025年の5年をターゲットとした第2次自転車活用推進計画の主な目標は、上記の方向性に対応させて

○自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数：89→400

○シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数：60→240

○先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数：56→100ルート

○自転車乗用中の交通事故死者数：419人→第11次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させる

○自転車技士の資格取得者数：4,900人

○自転車損害賠償責任保険等の加入率：75%

などとされている。

3. 自転車活用推進計画の運用

ここでは自転車活用推進計画策定が努力義務となり、自治体が一度は自転車について考える機会を得たにもかかわらず活かしきれていないと考えられる解釈や運用を筆者の観点でいくつか示す。

3. 1 計画年次と暫定の概念

本計画に含まれる自転車ネットワーク計画では2016年に発出された安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの考え方が踏襲されている。この中で新たに導入された概念が「暫定形態による整備」である。自動車の速度と交通量に基づく完成形態では自転車通行帯が推奨されるが、「完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やか

キーワード 自転車活用推進計画，地域交通計画，評価

連絡先 〒259-1292 神奈川県平塚市北金目 4-1-1 東海大学建築都市学部土木工学科
TEL 0463-63-4837

に向上させなければならない場合に採用する」整備形態を暫定形態（主にピクトグラム）と呼び、「道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行う」としている。しかし、国の計画に倣って5年、長くて10年で計画を策定している多くの自治体では、計画に記載する整備形態が妥当か計画期間内では判断できず、実態では現状の自転車利用を考慮せず、単に整備が困難な幅員の狭い道路に整備するものと位置付けられている。そのため、車道上の自転車走行空間の整備延長4,686kmのうち、約81.9%がピクトグラムでの整備となっており、暫定形態から完成形態への見直し事例はない。また、ピクトグラムには交通規制がかからないが、一部に「ピクトグラムの上を走りましょう」と指導するケースがあり、これにより自動車交通流へは影響を及ぼさずに自転車走行空間の整備延長を確保できるが、幅員60cmや40cmのピクトグラムを自転車通行帯のように利用しなければならないと誤認する自転車利用者も存在している。

一方で、東京都港区のように、自転車利用が多い保育園への幼児の送迎に着目し、保育園に接続する道路には空間の要件を度外視して何らかの走行空間を設ける（子育て送迎ルート）計画を策定する自治体もある。

3. 2 シェアサイクルの位置付け

自転車活用推進計画ではシェアサイクルの導入を積極的に勧めており、第1次自転車活用推進計画においてはその達成指標がポート数や回転数で評価されていた。当初、自治体の多くは「公共交通の補完」を目的に導入を図ったが、公共交通が弱いところは人口も少なく、すでに住民が自身の交通手段を確保しているため、事業者としては採算が取りづらく、公共交通の機能と収益は両立が難しかった。現状では、収益が見込める商業地や都心部での展開が多く、自治体は積極的に投資せず公共用地の貸出等のサポートに徹する形が主流となっている。本来なら、自身の自転車を持つ前にシェアサイクルを利用できる環境を構築するなどの長期目標を念頭に置いてシェアサイクル事業を支えていくべきで、それにより将来の駐輪場の容量や、バス計画も整理されると期待されるが、自転車活用推進計画でそのようなシェアサイクルの導入意義、長期的なビジョンを描く事例はない。

3. 3 事故件数の考え方

自転車事故件数に数値目標を設定することを重く捉える自治体は多い。「事故ゼロ」は言葉の響きは良いが実現することは難しい。現状では自転車関連事故あるいは自転車乗用中の死亡者数のみが評価されるが、本来はその事故の内容により対策が異なる。事故に遭った自転車乗用者の約7割が違反していたこともわかっており、ルール遵守状況が悪いなら安全教育、道路構造や走行方法に問題があるなら道路空間整備等の対策とリンクした評価が必須である。事故の多くは歩道通行の自転車が交差点で起こしているものであることを周知するためにも、件数だけではない評価が必要である。

4. まとめ

本稿では、自転車問題を解決し、自転車交通を進展させる契機となり得る自転車活用推進計画策定が努力義務となったにもかかわらず、日常で見る自転車への影響が少ないことについて、計画側からいくつか例を挙げて考察した。（紙面の都合で挙げていない項目は発表に譲る。）国の計画は項目が網羅されている一方で、その具体性から自治体が多様な運用に目を向ける機会をなくす側面がある。地域特性が反映されやすい地区交通にこそ、自由度を持たせ、成功事例をいち早く共有して全国に広める取り組みが必要である。

参考文献

- ・自転車活用推進計画
- ・国土交通省 安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会
- ・港区自転車交通環境整備計画