

# 自転車を活用したまちづくりにおける 情報提供に関する研究

鈴木 美緒<sup>1</sup>, 八坂 和吏<sup>2</sup>, 吉田 健一郎<sup>3</sup>, 大方 優子<sup>4</sup>, 藤田 有佑<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 東京大学 生産技術研究所 特任助教 (〒153-8505 東京都目黒区駒場4-6-1)  
E-mail: mioszk@iis.u-tokyo.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 明治大学 研究・知財戦略機構 客員研究員 (〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台1-1)  
E-mail: kyasaka@mbc.nifty.com

<sup>3</sup>非会員 麗澤大学 経済学部 准教授 (〒277-8686 千葉県柏市光ヶ丘2-1-1)  
E-mail: ken@reitaku.jp

<sup>4</sup>非会員 九州産業大学 商学部 准教授 (〒813-8503 福岡県福岡市東区松香台2-3-1)  
E-mail: okata727@gmail.com

<sup>5</sup>非会員 株式会社藤田住環境計画 (〒108-0014 東京都港区芝5-30-6)  
E-mail: bicyclism@gmail.com

本年6月に自転車活用推進法案が施行され、交通だけではなく、環境や健康増進等の効果を期待した自転車利用推進の機運が高まっている。すでに「自転車のまち」として地域のブランディングに繋げようとする自治体は多く存在するが、何をもちて自転車のまちと称するか明確ではない。そこで本稿では「自転車のまち」に関する評価指標をレビューするとともに、わが国の事例を調査した。その結果、わが国の「自転車のまち」は、自転車分担率が高い地域で利用環境の向上を目指すタイプと自転車を観光に活用したいタイプの2つに大別されるが、そのいずれにおいても、必要な情報が自治体から発信されていない現状が明らかになった。

**Key Words :** *Bicycle Friendly Cities, Bicycle Tourism, Information Service*

## 1. 序論

本年6月に自転車活用推進法案が施行され、交通だけではなく、環境や健康増進等の効果を期待した自転車利用推進の機運が高まっている。

自転車活用推進法案<sup>1)</sup>では、「自転車交通が公共の利益への増進に資すること」、「自動車への依存の低減が公共の利益の増進に資すること」、「交通体系における自転車交通の役割を拡大すること」、「交通の安全の確保が図られること」の4つを基本理念とし、14の基本方針が掲げられている。その中には、「自転車を活用した国際交流の推進」や「観光旅客の来訪の促進その他地域活性化の支援」といった、自転車による地域の活性化も記されている。

実際には、わが国でもすでに「自転車のまち」としてプロモーションを行ない、地域のブランディングに繋げようとする自治体は多く存在するが、何をもちて自転車のまちと称するのかが明確ではなく、その評価もなされていないのが現状である。

そこで本稿では、「自転車のまち」に関する評価指標をレビューするとともに、わが国の「自転車のまち」が提供する情報を調査することで、わが国の都市がどのように「自転車のまち」を発信しているかを把握し、その課題を整理した。

## 2. 既往研究と本研究の位置付け

自転車交通に関する評価は、海外ではCycle Audit/Cycle Review (英国)<sup>2)</sup>、The Bicycle Compatibility Index (米国)<sup>3)</sup>のようなインフラ、特にネットワークの評価がなされているが、「自転車のまち」という概念に対しての評価はほとんどなされていない。

コンサルティング会社AECOMは、世界の自転車都市に関する電話アンケート調査により、自転車施策の進捗「自転車のまち」の施策の効果を分析している<sup>4)</sup>。評価には、定量的な世帯調査と住民を対象とした詳細な質的調査が含まれる。インタビュー調査によると、職場が変わる、子供が生まれる、引っ越す等のライフイベントを契

表-1 Copenhagenize Indexにおける評価指標

Code	Category	Index
1	Advocacy	自治体やNGOがどの程度の影響力を持つか
2	Bicycle Culture	自転車が交通手段として再編成されたのか、それともレクリエーションのみか
3	Bicycle Facilities	容易にアクセス可能な自転車ラック、階段に設置されるスロープ、列車やバスに割り当てられたスペース、わかりやすい道案内などがあるか
4	Bicycle Infrastructure	安全で分離されたcycle trackを使用できるか
5	Bike Share Programme	自転車シェアプログラムがあるか、それが包括的で使いやすいプログラムか
6	Gender Split	利用者属性（男女比）
7	Modal Share For Bicycles	分担率
8	Modal Share Increase Since 2006	都市型サイクリングが始まった年（2006年）以降の分担率の伸び
9	Perception of Safety	ヘルメット着用率
10	Politics	自転車が政治レベルで存在しないか、積極的かつ熱心な政治的関与が存在するか
11	Social Acceptance	サイクリストが自動車ドライバーや地域社会から受容されているか
12	Urban Planning	市のプランナーが自転車のインフラにどの程度重点を置いているか
13	Traffic Calming	歩行者やサイクリストの安全性を高めるための速度制限施策

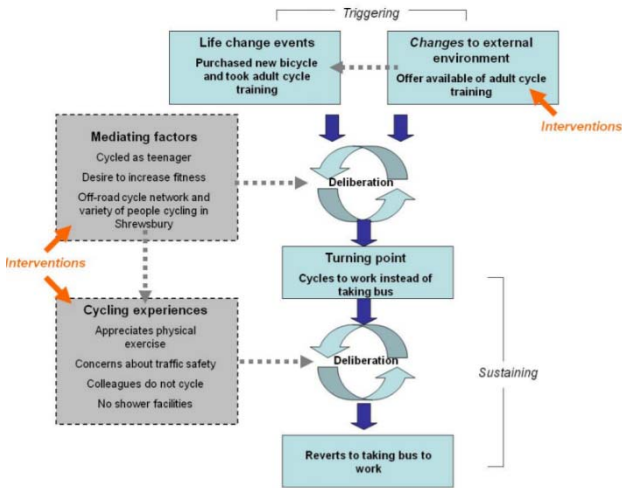


図-1 自転車のまちが住民に及ぼす影響

機に、あるいは政策等の状況変化（たとえばインフラ、自転車利用促進策等）を契機に、自転車利用に変化が生じることがわかった。また、市民がインフラの存在に気付き、体験することには効果があり、特にインフラは、住民のサイクリングに対する態度や経験によって効果が異なり、定期的に自転車に乗るか、そうではないかで印象が異なることが指摘された。このように、インフラの改善はサイクリングのイメージとその認識に影響を与える可能性があり、特に社会的・文化的意識（特に成人と子供のサイクリングイベント）に重点を置いた介入は、非常に効果があるとの結果が得られており、図-1に示すように、市民が施策によって自転車に乗ることにより、それまでの自転車利用の経験に応じて、行動や認識が変わると結論付けている。

本稿では、自転車がすでに多く存在し、日常的に利用されているわが国における「自転車のまち」を対象に、提供されている情報からその特徴を把握し、評価について考察する。

### 3. 海外における「自転車のまち」の評価方法

#### 3.1 Copenhagenize Index<sup>5)</sup>

コペンハーゲンに本拠を置くコンサルティング会社 Copenhagenize（コペンハーゲンナイゼーション）が発表する、自転車にやさしい都市ランキングがCopenhagenizeである。世界の都市を対象としており、2011年は80都市、2013年は150都市、2015年は122都市が対象となった。

Copenhagenize指数は、自転車が実用的な輸送手段として取り入れられているかを示すため、表-1に示す13のパラメータについて、0-4の5段階のポイントを与え、その集計値と、印象的な努力や成果に対する最大12ポイントのボーナスとの合算でランキングがつけられる。

図-2 FahrradKlima Testのアンケート票

#### 2 Fahrradklima Test（ドイツ）<sup>6)</sup>

ADFC（ドイツ連邦自転車連盟）によって2年ごとに行なわれる自転車交通に関するアンケートを基にした、ドイツ国内の自転車都市ランキングがFahrad-klimatestである。ADFCのよる調査結果は国にも影響力を持つといわれ、交通管制や政策の参考にされている。

対象は自転車利用者で、第7回になる2016年の調査では、539都市、12万人以上が、オンラインあるいは紙媒体で調査に参加した（図-2）。都市規模により（実施主体は「人

表-2 Fahrradklima Testにおける評価項目

Category	Code	Index
Bicycle and traffic climate	F1	Fun or Stress
	F2	Acceptance as a transport user
	F3	All ride bicycles
	F4	Advertising for the cycling
	F5	Newspaper reports
Value of the cycling	F6	Bicycle promotion in most recently
	F7	False parking control on cycle paths
	F8	Cleaning of the cycle paths
	F9	Traffic light circuits for cyclists
	F10	Winter service on cycling trails
Safety at work to go biking	F11	Security
	F12	Conflicts with pedestrians
	F13	Conflicts with motor vehicles
	F14	Obstacles on cycle paths
	F15	Bicycle theft
	F16	Driving on bike paths and wheel strips
	F17	Driving in the mixing traffic with car
Comfort cycling	F18	Width of cycle paths
	F19	Surface of the cycling trails
	F20	Storage systems
	F21	Guided tour construction sites
	F22	Bicycle transport in the public transportation
	F23	Reachability to city center
Infrastructure Cycling - Traffic network	F24	Fast cycling
	F25	Open one-way street in the opposite direction
	F26	Signposting for cyclists
	F27	Public bicycles compared to the year 2012

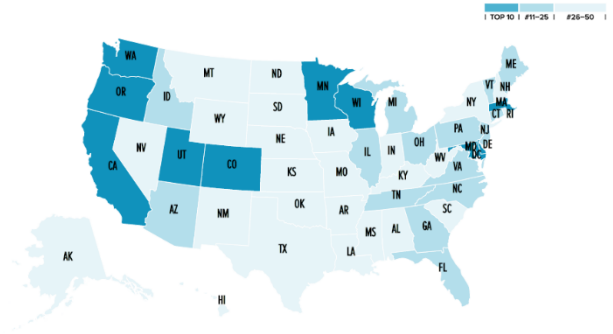


図-4 Bicycle Friendly Americaでの州のランキング

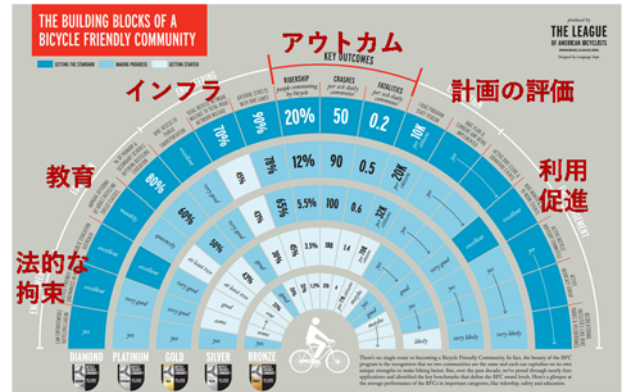


図-5 Bicycle Friendly Americaにおけるスコアの分布

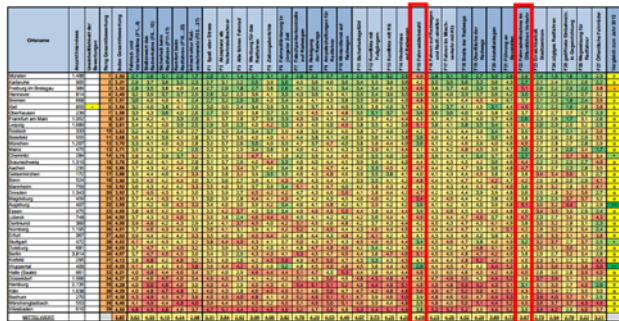


図-3 Fahrradklima Testにおけるスコアの分布 (人口20万人以上の都市)

口により」としている) 必要な最少サンプル数を、人口10万人以下の都市で50サンプル、10万-20万人の都市で75サンプル、20万人以上の都市で100サンプルと決め、それ以上が集まった都市をランキングの対象にしている。評価は、人口5万人以下、5-10万人、10-20万人、20万人以上の4カテゴリーで順位付けされる。評価指標は表-2に挙げた27項目で、集計した順位だけではなく、各項目のスコアも公表している。図-3からわかるように、「自転車の盗難」「自転車の公共交通との連携」に対する評価は、他の項目の傾向と大きく異なっていることが見て取れる。

### 3.3 Bicycle Friendly Communities (米国) 7)

League of American Bicyclistsが、1995年より毎年発表している、米国の「自転車のまち」のランキングがBicycle Friendly Communitiesである。Leagueが収集した米国国内の事例は1200以上に上り、これまでに416都市を“Bicycle Friendly Community”に、100以上の都市を“Honorable Mention community”に認定している。

Bicycle Friendly Communitiesでは、規制、施策やプログラム、インフラとファンド、教育や利用促進、計画についてポイント付けをし、それらとアウトカムの集計点で評価しており、さらに先進的な都市には、ダイヤモンド、プラチナ、ゴールド、シルバー、ブロンズのランクを付与している(図-5において、弧の外側がダイヤモンド、内側がブロンズ)。図-5からは、規則(法的な拘束)や利用促進策はランクを問わずに行なわれている一方、教育やインフラ整備が好評価を得ている自治体はまだ多くはなく、アウトカムもランクの高い都市でしか出ていない傾向が見て取れる。Leagueも、自転車交通を「多くの自治体にとって課題であるが、実用的で費用対効果の高い解決策ではない」が、「コミュニティを活気のある場所にするには必要」と位置付けているため、ランク付けだけではなく、具体的な施策の紹介をしたり、重要な設問を10のポイントでピックアップして解説したりするなど、効果的な「自転車のまち」づくりの提案を試みてい

表-3 Bicycle Friendly Communityにおける重要項目

Category	Code	Index
High Speed Roads with Bike Facilities	B15	How many miles of road network fall within the posted speed limits?
	B16c	Are there any on-street bicycle facilities on roads with posted speeds of >35mph?
	B16c1	On streets with posted speeds of > 35mph, how many miles of each of the following bicycle facilities are there that meet or exceed current AASHTO or NACTO standards?
Total Bicycle Network Mileage to Total Road Network Mileage	B13a	How many miles of the following offstreet accommodations that can be legally used by bicyclists are within your community's boundaries?
	B15	How many miles of road network fall within the posted speed limits?
	B16	Does your community have on-street bicycle facilities?
Bicycle Education in Schools	C1a	What percentage of your public and private elementary schools offer bicycle education?
	C2a	What percentage of your public and private middle schools offer bicycle education?
	C3a	What percentage of your public and private high schools offer bicycle education?
Share of Transportation Budget Spent on Bicycling	F10	What percentage of the community's total annual transportation budget – on average over the last five fiscal years – was invested in bicycle projects?
Active Bicycle Advocacy Group	F5	List all bicycle, active transportation, and transportation equity advocacy groups in your community, if any
Active Bicycle Advisory Committee	F5a	"How often does the [officially-recognized Bicycle Advisory Committee] meet?"
Bicycle-Friendly Laws & Ordinances	E5	Are there any local ordinances or state laws that protect bicyclists in your community?
	E6	Do any local ordinances in your community place restrictions on bicyclists?
Bike Plan is Current and is Being Implemented	F7	Does your community have a comprehensive bicycle master plan or similar section in another document?
	F7d	Does your plan include goals (including project lists) that are evaluated annually?
	F7d1	How many goals/projects do you evaluate progress on annually?
	F7d2	How many goals/projects did you meet annual target for in the most recent calendar year?
	F7d3	How many goals/projects have you improved your performance on without meeting your target in most recent calendar year?
Bike Program Staff to Population	A8	Total Population
	F3	How many government employees (including the Bicycle Program Manager and the Safe Routes to Schools Coordinator), expressed in fulltime equivalents (FTE), work on bicycle issues in your community?
Bike Month and Bike to Work Events	D5	How is National Bike Month/your own dedicated Bike Month promoted in your community?

る (表-3) .

### 3.4 その他の「自転車のまち」の評価とまとめ

Copenhagenize Index, Fahrrad-klimatest, Bicycle Friendly Communityのいずれも、自転車利用者の目線から「自転車のまち」を評価し、インフラの整備延長や自転車利用率など、自転車利用促進の観点で指標が用意されていることがわかる。中でも、CopenhagenizeとFahrrad-klimatestは利用者の主観指標、Bicycle Friendly Communityはインフラ等の客観指標を中心に組み立てられていると分類できるだろう。

上記に挙げた指標以外にも、土地利用と自転車に関する統計資料を用いてBicycle Friendly Citiesを発表してい

る雑誌がいくつか散見され<sup>8)</sup>、これらの指標も“日常的な自転車利用環境”という側面から評価していると捉えらると、既存の「自転車のまち」の評価は、いかに「自転車を交通手段として使いやすい」まちであるかを評価しているとまとめることができる。

## 4. わが国における「自転車のまち」の特徴

### 4.1 「自転車のまち」の分類

わが国において「自転車のまち」を謳う自治体をまとめたものが表-4である。ここから分かるとおり、わが国においても、「自転車のまち」として日常利用の環境向上を目指す自治体が多いことがわかった。なお、空欄および青い着色がなされている部分は、該当する文献を見

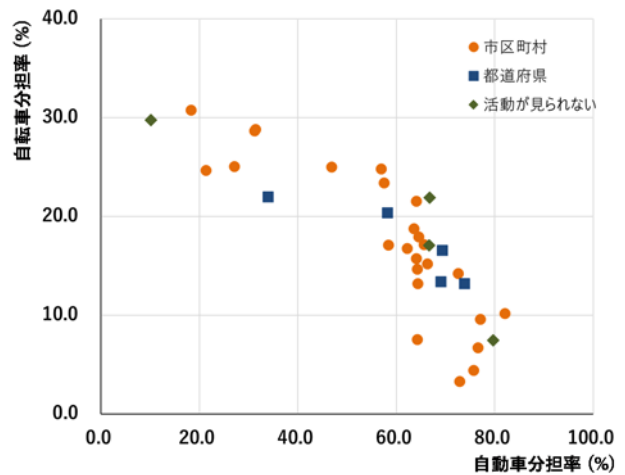


図-6 わが国における「自転車のまち」の行政区分と自転車・自動車分担率

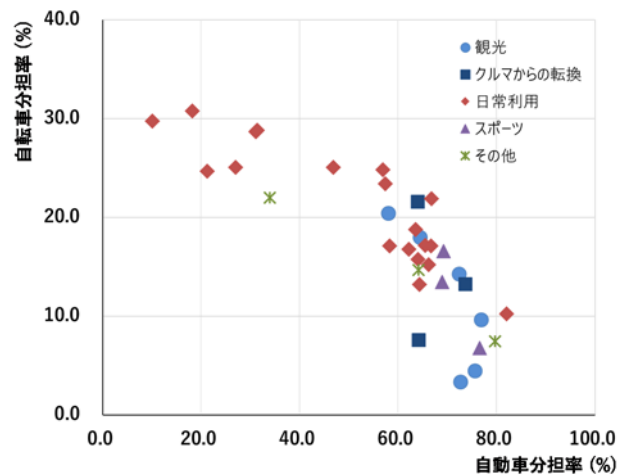


図-7 わが国における「自転車のまち」の目的と自転車・自動車分担率

表-4 わが国において「自転車のまち」を謳う都市<sup>9)</sup>

市区町村	都道府県	構想名、プロジェクト名、施策名 等	自転車利用計画	ネットワーク計画	自転車のまちに関連する計画	タイプ
	埼玉県	自転車王国埼玉		ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想(2015)		産業
	鳥取県	鳥取県バイシクルタウン構想			鳥取県バイシクルタウン構想(2013)	クルマからの転換
	山口県	サイクル県やまぐち			Webのみ(2016)	スポーツ
	徳島県	自転車王国とくしま	徳島県自転車安全適正利用推進計画(2016)		Webのみ(2009)	スポーツ
	愛媛県	愛媛マルゴト自転車道		愛媛マルゴト自転車道	愛媛サイクリングの日(2015)	観光
天塩郡 豊富町	北海道	全国初の自転車健康都市宣言			全国初の自転車健康都市宣言(1991)	健康
つくば市	茨城県	自転車のまちつくば	自転車安全利用促進計画(2010)		自転車のまちつくば基本計画(2010) 自転車のまちつくば行動計画(2011)	日常利用
宇都宮市	栃木県	自転車の街 宇都宮 自転車のまち推進計画	※宇都宮自転車のまち推進計画内に記載		宇都宮市自転車のまち推進計画(2010)	日常利用, 観光
前橋市	群馬県	自転車のまち前橋				
矢板市	栃木県	自転車を活用したまちづくり			Webのみ(2017)	観光
さいたま市	埼玉県	さいたま自転車のまち構想	※さいたま自転車総合利用計画はまちづくり大綱と同じ位置付け	さいたま市自転車ネットワーク整備計画(2016)	さいたま自転車まちづくり大綱(2015), さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～(2016)	日常利用
上尾市	埼玉県	上尾市自転車のまちづくり基本計画			上尾市自転車のまちづくり基本計画(2010)	日常利用
千葉市	千葉県	自転車を活用したまちづくり			千葉市自転車を活用したまちづくりアクションプラン(2017)	日常利用
新潟市	新潟県	自転車のまち“新潟”	自転車利用環境計画改訂版(2010)	自転車走行空間整備ガイドライン(2014)	Webのみ: 自転車のまち“新潟”の会	日常利用
大野市	福井県	大野市自転車を活用したまちづくり			大野市自転車を活用したまちづくり計画(2013)	日常利用
静岡市	静岡県	世界水準の自転車都市“しずおか” 自転車利用計画 しずおかサイクリシティ	静岡市自転車利用計画(2015)	静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画(2002)		日常利用
伊豆市	静岡県	自転車のまち・伊豆市			※自転車まちづくり計画策定委員会(2016)	観光
安城市	愛知県	エコサイクルシティ計画			エコサイクルシティ計画(2007)	日常利用
多気町	三重県	自転車のまちづくりプロジェクト			Webのみ: 多気町・自転車のまちづくりプロジェクト 公式ブログ	スポーツ
堺市	大阪府	自転車のまち堺 堺市自転車のまちづくり推進条例 堺市自転車利用環境計画 など	堺市自転車利用環境計画(2013)	堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50km(2013)		日常利用
高槻市	大阪府	たかつき自転車まちづくり向上計画 たかつき自転車まちづくり実行計画		※たかつき自転車まちづくり向上計画内で記載	たかつき自転車まちづくり向上計画(2015)	日常利用
岡山市	岡山県	自転車先進都市おかやま実行戦略			自転車先進都市おかやま実行戦略(2012)	日常利用
福山市	広島県	自転車の似合うまち 福山	福山市自転車利用促進プラン(2015)			日常利用
下関市	山口県	サイクルタウン下関			サイクルタウン下関構想(2004)	クルマからの転換
高松市	香川県	自転車を利用した都市(まち)づくり サイクル・エコシティ高松 日本のちやりんご便利都市(以前の名称)	高松市自転車等駐車対策総合計画(2012)	※高松にふさわしい自転車ネットワークのあり方の検討	高松地区における自転車を利用した都市(まち)づくり計画(2008)	日常利用
久留米市	福岡県	自転車が似合うまち	久留米市自転車利用促進計画(2015)		※利用促進計画内で「自転車が似合うまち」と宣言 ※自転車・公共交通円卓会議(2010)	日常利用
水俣市	熊本県	自転車のまちづくり			※自転車のまちづくり推進自転車購入補助金(年代不明) ※自転車・公共交通円卓会議(2010)	クルマからの転換
大分市	大分県	バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまち～	大分市自転車利用基本計画(2006)	大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画(2013)	※基本計画内で「バイシクルフレンドリータウン」を宣言	日常利用
南さつま市	鹿児島県	サイクルシティ			Webのみ: 南さつま市サイクルツーリズム	観光
今治市	愛媛県	いまばり「サイクルシティ構想」		今治市総合都市交通体系調査(2009)	いまばり「サイクルシティ構想」地域再生協議会(2015)	観光
活動がみられないもの						
	香川県	THEかがわ 自転車王国			香川の自転車利用に関する提言書～安全で快適な自転車王国香川を目指して～(2007)	日常利用
美濃市	岐阜県	サイクルシティ美濃			Webがなくなった: サイクルシティ美濃構想推進プロジェクト	
佐賀市	佐賀県	楽しく安全に自転車で出かけた佐賀市	※佐賀市自転車利用環境整備計画(2017)		Webがなくなった: 楽しく安全に自転車で出かけた佐賀市(2002)	日常利用
国立市	東京都	自転車の似合うまちづくり	※策定中(2017)	※策定中(2017)	自転車の似合うまちづくり検討会(2004)	日常利用

つけることができなかつた事例、あるいは表中に示したプロジェクト名そのもので検索しないと見つけることができなかつた事例である。このことからまず、一般市民が「自転車のまち」であることを知る機会が少なく、自治体としてアピールする先が明確になっていないことがわかる。

自転車のまちを謳う自治体がどのような環境にあるか、ここでは、2010年の国勢調査より、自動車分担率と自転車分担率の関係をとって比較した<sup>10)</sup>。「自転車のまち」の単位(都道府県あるいは市区町村)と交通分担率の関係を示したものが図-6、「自転車のまち」の目標と交通

分担率の関係を示したものが図-7である。

表-4から、政令指定都市や中核都市等、比較的大きな規模の都市が「自転車のまち」を掲げている傾向が見られ、

- ① 自転車分担率は15%以上で比較的高く、日常利用の環境を向上させたいと考える都道府県や市区町村
- ② 自転車の分担率が低く、自動車の分担率が高い自治体で、観光やスポーツ等で自転車を活用したいと考える市区町村に大別できる。

#### 4.1 日常利用の自転車環境を向上したい「自転車のまち」での情報提供

特に①については、自転車利用環境整備計画等と内容に重複があることが考えられる。実際に、自転車利用計画と自転車のまちに関する計画が同一であるケースも見られた。日常利用における「自転車のまち」として発信されるべき内容は多岐に渡るが、

- ・駐輪に関する情報は施設
- ・走行空間に関する情報は道路
- ・シェアサイクルは観光や環境

など、縦割りになっており、一元的に情報を得にくい。特に駐輪についてはどの自治体でも、「放置駐輪をやめましょう」という規制は街頭でも簡単に見つけることができるが、駐輪場所を包括的に知る方法は非常に少ない。公営駐輪場はホームページで見つけることができて、民間自転車駐車場は掲載されていない。また、走行空間に関する情報は、計画には掲載されているものの、行政のホームページ等で容易に見つけることはできず、地図とも連動していないため、スマホなどで確認することもできない。自転車マップを作成している自治体もあるが、熱心に探さないと入手できないのが現状である。

#### 4.2 自転車を観光に活用したい「自転車のまち」での情報提供

観光での自転車利用には、

- ・「参加型」：地方公共団体などが主催して、特定の日に自転車愛好家を集め、特定のコースを周回するもの。  
例：『サイクリングしまなみ』（愛媛県今治市・広島県尾道市）、『ツールド下関』（山口県下関市）
- ・「観戦型」：主としてプロの自転車レーサーが競技を公道その他の道路で行ない、それを観戦するもの。  
例：栃木県『ジャパンカップ』（栃木県宇都宮市）
- ・「コース設定型」：恒常的にまたは一定の幅のある期間において、上級、中級などに応じたサイクリングなどのコースを設定し、集客するもの。  
例：『びわいち』（滋賀県大津市）
- ・「ツアー型」：現地までの自転車の輸送などをすべて手配し、現地で自転車のツアーを楽しむことをパックで提供するもの。
- ・「企画型」：サイクルトレインなど、休日を中心に、広域からサイクリストを誘致して目的地まで自転車を積載し、そこからサイクリングを楽しむなどのもの。といった多様な形態がある<sup>11)</sup>。

八坂ら<sup>12)</sup>は、実証研究をもとにサイクルツーリズムに対する関心や興味の観点から、サイクルツーリストを類型化している。それによると、サイクルツーリストには

表-5 ウェブサイトで収集できる自治体発信の自転車の観光に関する情報<sup>9)</sup>

自治体	観光に関する情報
愛媛県	ウェブサイト『えひめの自転車ポータルサイト～ノッてる！えひめ』 「参加型」「観戦型」「コース設定型」など多様な形態のサイクルツーリズムを一元化したウェブサイト。 「どこにどんな情報があるのかわかりにくい」という指摘をうけて検討された（愛媛新聞：2016年9月28日）。 『愛媛マルゴト自転車道』というウェブサイトもあり、棲み分けが明確でない。
前橋市（群馬県）	前橋クリテリウムの情報のみ。
矢板市（栃木県）	市のウェブサイト『自転車を活用したまちづくり』 自転車の休憩所と宇都宮ブリッツェン（プロサイクルロードレースチーム）の情報 Facebook『チャリプロ 矢板市自転車を活用したまちづくりプロジェクトチーム』 ロードレース情報
伊豆市（静岡県）	なし
南さつま市（鹿児島県）	サイクリングターミナル『りんりん』（レンタサイクル）
今治市（愛媛県）	今治市ウェブサイト『自転車（レンタサイクル）』 ※しまなみ海道については『SHIMAP しまなみ海道観光マップ』等のサイトがある

- ①自転車そのものに関心があり、自転車というものがもたらす情緒的価値を重視する自転車関心群
- ②旅行中に自転車を利用することがもたらす機能的価値を重視する旅行関心群

に特徴づけられると示されており、サイクルツーリズムに対する関心も異なることが指摘されている。

そこで、“各自治体名”，“自転車”，“観光 or 計画”で検索をかけ、自治体が発信する自転車観光情報を収集したところ、表-5のようになった。情報が多く、検索しづらい自治体もあるが、ほとんどが十分な情報を発信していないことが分かった。自転車に価値を置く自転車関心群は別の情報収集手段を持つとしても、自転車の機能面を重視する旅行関心群にとっては、自転車で旅行する機会を逸するおそれもある現状が明らかとなった。

#### 4.4 まとめ

わが国における「自転車のまち」では、日常利用で得たい包括的な駐輪場情報や走りやすい場所を示した地図、観光目的の利用で（特に旅行関心群が自転車を使うために）得たい情報全般が、自治体から十分に情報提供されていないといえる。

#### 5. 結論

本稿では、わが国で今後増加する可能性のある「自転車のまち」について、海外の評価指標をレビューするとともに、わが国の「自転車のまち」を提供されている情報から調査することで、わが国の都市がどのように「自転車のまち」を発信しているかを把握した。

その結果、海外の「自転車のまち」が利用促進を目標としており、自転車利用者の主観データあるいは道路延長等の客観データが指標化されているのに対し、わが国の「自転車のまち」は、自転車分担率が高い地域で利用環境の向上を目指すタイプと自転車を観光に活用したいタイプの2つに大別されることがわかった。しかしながら、そのいずれにおいても、必要な情報が自治体から発信されていない現状が明らかになった。

より詳細なデータを用いた情報発信に関する分析結果は発表に譲る。

#### 参考文献

- 1) 国土交通省：自転車活用推進法案の概要
- 2) Department for Transport, London: Cycle audit and review
- 3) FHWA Safety: The Bicycle Compatibility Index
- 4) AECOM: Evaluation of the Cycling City and Towns Programme, 2012.
- 5) Copenhagenize Co.: Copenhagenize Index
- 6) ADFC: Fahrradklima Test
- 7) League of American Bicyclists: Bicycle Friendly Communities
- 8) たとえば, WIRED: The 20 Most Bike-Friendly Cities on the Planet
- 9) 各自治体のホームページ
- 10) 統計局：平成22年国勢調査
- 11) 吉田健一郎, 藤田有佑, 八坂和吏, 大方優子, 鈴木美緒：自転車を活用したまちづくりに関する研究—市民向けの情報提供のあり方について—, 経営情報学会春季全国研究発表大会, 2017.
- 12) 八坂和吏, 大方優子, 吉田健一郎, 藤田有佑, 鈴木美緒：自転車を活用したまちづくりに関する研究—サイクルツーリズム向けの情報提供のあり方について—, 経営情報学会春季全国研究発表大会, 2017.

(2017. 4. 28 受付)

## A STUDY ON INFORMATION SERVICE SYSTEM AS A BICYCLE-FRIENDLY CITY

Mio SUZUKI, Kazushi YASAKA, Kenichiro YOSHIDA, Yuko OHKATA,  
and Yusuke FUJITA