

地方自治体における自転車活用推進計画の 策定内容に関するレビュー

立野 勝真¹・吉田 長裕²

¹学生会員 大阪市立大学 工学研究科都市系専攻 (〒558-8585 大阪市住吉区 3-3-138)

E-mail:m18td025@jf.osaka-cu.ac.jp

²正会員 大阪市立大学准教授 工学研究科都市系専攻 (〒558-8585 大阪市住吉区 3-3-138)

E-mail:yoshida@eng.osaka-cu.ac.jp

国土交通省は2018年6月に、自転車の活用を推進し、自動車依存の程度の軽減による公共の利益の増進を目的とした「自転車活用推進計画」を策定した。また、全国の都道府県に対しては、地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」を策定することが義務付けられ、徐々に策定されつつあるが、各自治体が策定した自転車活用推進計画の策定内容については、各自治体の実情に委ねられているのが現状である。

そこで本研究では、自転車の活用を推進していくうえで国、都道府県、市町村における計画内容の特徴や違い、相互の関連性に着目して、その策定内容についてレビューを行うこととした。結果として、市町村に比べ都道府県の方が準拠率が高く、市町村については、準拠率は低い、国交省の施策とは別に地域特有の取り組みに関する記載も数多くみられた。

Key Words: bicycle, bicycle utilization promotion plan, local government, compliance rate

1. はじめに

近年、環境負荷の低減や健康増進、災害時における交通機能の維持などの観点から自転車の活用による効果的な側面に注目を集めており、自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進することで、一定の成果を上げてきた。そして国土交通省は、自転車の活用増進による新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資することを基本理念とした「自転車活用推進法」を2017年5月に施行した。さらに、「自転車活用推進法」の基本理念に加え、自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めた「自転車活用推進計画」を2018年6月に策定した¹⁾。この計画では、自転車の活用の推進に関する目標として、①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、②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、③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、④自転車事故のない安全で安心な社会の実現、といった4つの目標を掲げ、それぞれの目標に見合った実施すべき施策が記載されている。

また、全国の都道府県に対しては、地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」を策定することが義務付けられ、徐々に策定されつつある状況にある²⁾。各自治体が策定した自転車活用推進計画においては、都道府県と市町村のものがあるものの、その策定内容については、各自治体の実情に委ねられているのが現状である。

既往研究において、各地方自治体が作成した自転車ネットワーク計画を対象として、市区町村ごとの自転車走行空間整備に関する政策を比較分析し、課題や計画推進体制に関する考察をおこなった事例³⁾⁴⁾も存在するが、都道府県と市町村における自転車走行空間整備に関する方針や政策を比較し、国、都道府県、市町村それぞれが連携し、担うべき役割の位置付けについて調査、考察した研究はおこなわれていない。

そこで本研究では、自転車の活用を推進していくうえで国、都道府県、市町村における計画内容の特徴や違い、相互の関連性に着目し、その策定内容についてレビューを行い、自転車政策を推進するための計画策定のあり方について考察することを目的としている。

2. 研究方法

2019年9月時点で自転車活用推進計画を策定済みの地方自治体として、表1に示す16の都道府県と13の市町村を分析対象とした。

2018年6月に国交省が策定した自転車活用推進計画において掲げられている4つの目標に見合った実施すべき施策が表2の18の項目で構成されており、これらの実施すべき施策それぞれに対する、講ずべき措置が複数記載されている。本研究では、地方版自転車活用推進計画に記載されている施策に対する講ずべき措置が、国交省が推進するものとどれだけ一致しているかを調査し、実施すべき施策の準拠状況を以下の基準で判断した。判断基準としては、記載された措置の数が0個の場合を×、1個以上半数を下回るものを△、半数以上のものを○とした。また、国交省が推進する4つの目標に対する地方版推進計画の準拠状況についても同様に、○△×を用いて以下の基準で判断した。実施すべき施策の準拠状況について、○を1点、△を0.5点、×を0点として合算した場合の目標ごとの点数が、0点のものは×、5割以下のものを△、5割以上のものを○として判断した。

表1 分析対象の地方自治体リスト

地方自治体名		策定年月
都道府県	北海道	2019年3月
	山形県	2019年8月
	茨城県	2019年3月
	群馬県	2019年3月
	東京都	2019年3月
	富山県	2019年3月
	山梨県	2019年9月
	長野県	2019年3月
	静岡県	2019年3月
	和歌山県	2019年3月
	岡山県	2019年3月
	広島県	2019年3月
	香川県	2019年3月
	愛媛県	2019年3月
	福岡県	2019年3月
	長崎県	2019年3月
市町村	石狩市 (北海道)	2019年3月
	寒河江市 (山形県)	2019年3月
	石岡市 (茨城県)	2019年3月
	宇都宮市 (栃木県)	2019年3月
	千葉市 (千葉県)	2018年3月
	横浜市 (神奈川県)	2019年3月
	新潟市 (新潟県)	2019年3月
	岡谷市※	2019年3月
	諏訪市※ (長野県)	2019年3月
	下諏訪市※	2019年3月
京都市 (京都府)	2015年3月	
守口市 (大阪府)	2019年3月	
大阪市 (大阪府)	2019年3月	

※合同で「諏訪湖周自転車活用推進計画」を作成

3. 準拠状況の比較分析

(1)地方自治体における実施すべき施策の準拠状況

地方版自転車活用推進計画における国交省が推進する実施すべき施策への準拠状況を以下に示す(都道府県: 図1・市町村: 図2)。16の都道府県のうち半数が準拠率(ここでは○の割合)5割を越えており、○と△の合計で比較した場合、特に静岡県や中国四国地方のような自転車通行帯整備やサイクルルートの設置などの施策を重点的に進めているような地域において、準拠率が高い傾向がみられた。また、市町村については、11の市のうち、準拠率5割を越えている市町村が1つしかみられず、○と△の合計で比較した場合においても、準拠率が約6割と都道府県に比べると低くなっている。しかし、

表2 自転車活用推進計画における施策項目

目標	施策項目
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	1 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の促進、交通モードが適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進
	2 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等による、自転車通行空間の確保の促進
	3 シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等による、シェアサイクルの普及の促進
	4 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等による、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の促進
	5 社会実験等を踏まえ、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のbTIS化の促進
	6 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組の実施
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	
施策	7 自転車競技の普及・振興に向けた、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等の促進
	8 公道や公園等の活用による、安全に自転車に乗れる環境創出の促進、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興の促進
	9 国民の健康に関する理解力の底上げによる、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の促進
	10 企業等への呼びかけ等による、自転車通勤等の促進
目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	
施策	11 関係者の連携による、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致の促進
	12 官民が連携した走行環境の整備、サイクリングの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等による、世界に誇るサイクリング環境の創出とサイクルツーリズムの推進
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
施策	13 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民への提示と、高い安全性を備えた自転車の普及の促進
	14 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上の促進による、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組の促進
	15 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施による、自転車の安全な利用の促進
	16 自転車を含む交通安全教育を推進するための、学校における交通安全教室の開催等の促進
	17 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定の促進、交通モードが適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進
	18 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用の促進による、地域社会の安全・安心の向上

国交省の施策とは別に、外国人旅行者に対するルール・マナーの普及啓発や多言語の案内誘導看板の設置、サイクルフェスの開催など地域特有の取り組みに関する記載も数多くみられた。

(2) 地方自治体における目標の準拠状況

地方版自転車活用推進計画における国交省が推進する目標への準拠状況と各目標における準拠率を以下に示す（都道府県：表 3・市町村：表 4）。都道府県において、目標 3「サイクルツーリズム推進」と目標 4「自転車事故のない安全安心な社会」についての準拠率が非常に高くなっている。目標 2「自転車による健康長寿社会の実現」については、都道府県、市町村ともに準拠率が低く、自転車通勤等の促進に関する施策に関する記載があまりみられなかった。

4. 地方自治体間の比較

都道府県とその県内の市町村における実施すべき施策の準拠状況を比較した結果（北海道・石狩市、山形県・寒河江市、茨城県・石岡市、長野県・諏訪湖周）、山形県・茨城県・長野県の 3 県では、市に比べて県の方が準拠率が高かった。北海道については、×の割合が多く、石狩市の方が準拠率が高いという結果になった。

5. まとめ

国土交通省が策定した自転車活用推進計画が掲げる 4 つの目標と施策、講ずべき措置について、地方版自転車

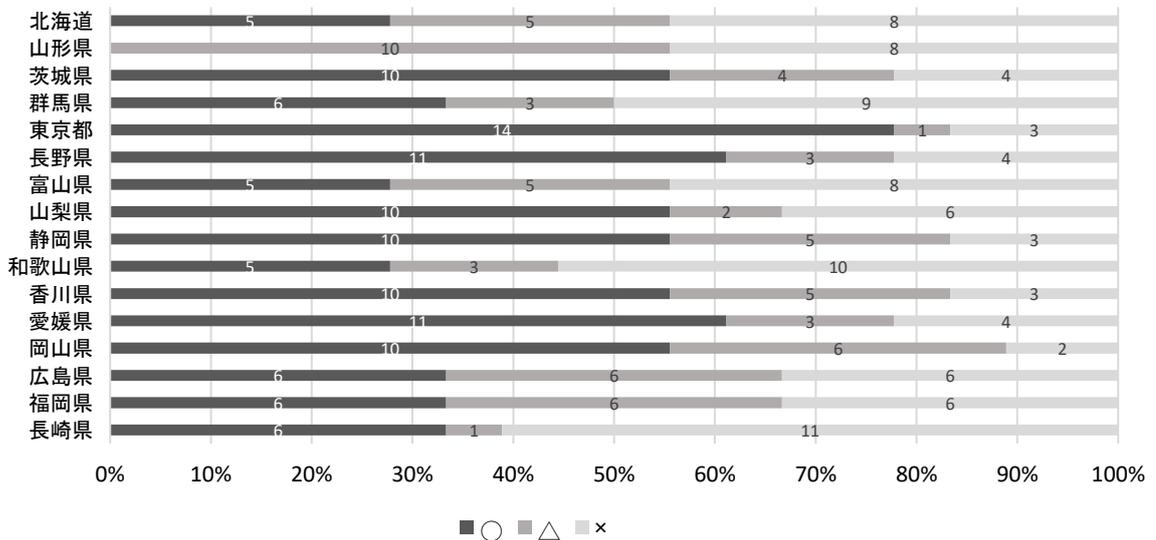


図 1 都道府県における施策の準拠状況

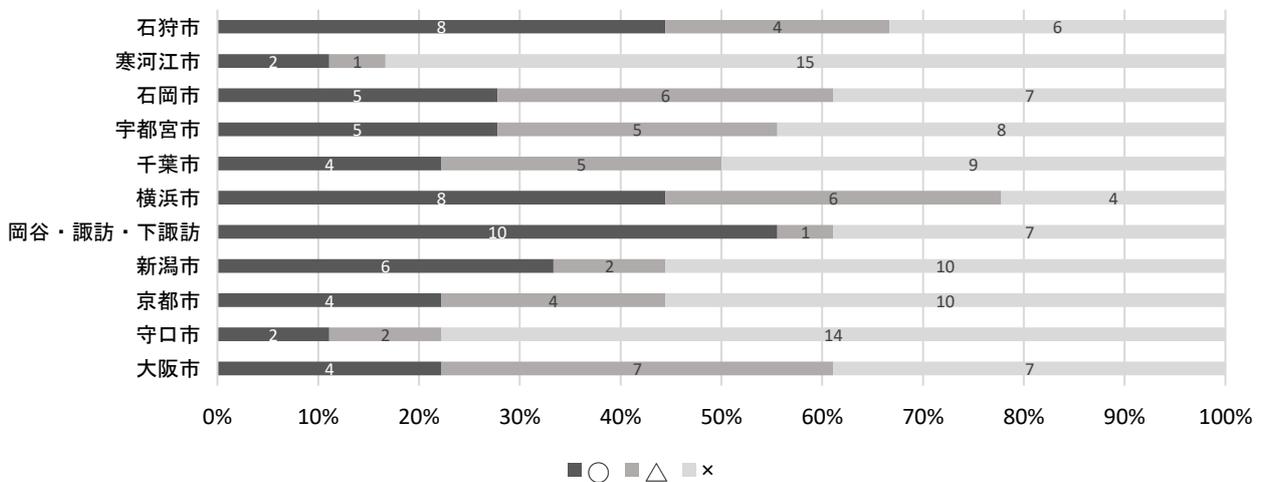


図 2 市町村における施策の準拠状況

表 3 都道府県における目標の準拠状況と準拠率

	目標 1	目標 2	目標 3	目標 4
北海道	△	○	○	△
山形県	△	△	○	△
茨城県	△	○	○	○
群馬県	○	×	○	○
東京都	○	○	○	○
長野県	○	○	○	○
富山県	△	△	○	△
山梨県	△	○	○	○
静岡県	○	○	○	○
和歌山県	△	△	○	△
香川県	○	△	○	○
愛媛県	○	○	○	○
岡山県	○	○	○	○
広島県	△	○	○	○
福岡県	○	△	○	○
長崎県	△	×	○	○
準拠率	75%	72%	100%	88%

表 4 市町村における目標の準拠状況と準拠率

	目標 1	目標 2	目標 3	目標 4
石狩市	△	○	○	○
寒河江市	△	×	×	△
石岡市	△	○	○	△
宇都宮市	△	○	○	△
千葉市	△	△	○	△
横浜市	○	○	△	○
岡谷・諏訪・下諏訪	○	○	○	○
新潟市	○	×	○	△
京都市	○	×	×	○
守口市	△	×	×	△
大阪市	○	△	○	△
準拠率	73%	55%	68%	68%

活用推進計画がどれだけ準拠しているか比較した結果、都道府県の準拠率は概ね高く、国交省の策定した計画、目標に沿った推進計画を作成している傾向がみられた。特に、自転車通行帯整備やサイクルルートの設置などの施策を重点的に進めているような地域においては、他の県に比べてもより準拠率が高いといった傾向もみられた。また、目標 2「自転車による健康長寿社会の実現」に対

する準拠率が、都道府県、市町村ともに低いため、自転車を用いた健康増進についての取り組みなど、各地方自治体においても積極的に推進していくべきであると思われる。

また、都道府県とその県内の市町村における実施すべき施策の準拠状況を比較した結果、市町村に比べて都道府県の方が準拠率が高い傾向がみられた。市町村は準拠率が低い、国交省の施策とは別に、地域特有の取り組みに関する記載も数多くみられたため、都道府県は国が推進する計画に沿った取り組みをおこないつつ、市町村が独自に取り組む地域特有の施策を支援する相互の役割を担っていきける可能性があるのではないかとと思われる。

今後、各地方自治体が作成する地方版自転車活用推進計画の数も増えると思われるため、同様に分析をおこない、国、地方自治体間の相互連携の在り方の可能性を検討していきたいと考えている。

参考文献

- 1) 国土交通省：自転車活用推進計画（2019年10月4日閲覧）
http://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_katsuyo.pdf
- 2) 国土交通省：地方版自転車活用推進計画策定済都道府県一覧（2019年10月4日閲覧）
http://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/
- 3) 古倉宗治：進化する自転車まちづくり～自転車活用推進計画を成功させるコツ～、大成出版社、2019。
- 4) 鈴木美緒・吉田長裕・山中英生・金利昭・屋井鉄雄：わが国の地方自治体における自転車走行空間整備政策の動向、土木計画学研究論文集、第 29 巻、I_867-I_881、2012。
- 5) 小島拓郎・山中英生：自治体における自転車ネットワーク計画の策定内容の比較分析、交通工学論文集、第 3 巻、第 2 号（特集号 A）、ppA_187-A_193、2017。

(2019.10.4 受付)

A REVIEW ON THE CONTENTS OF BICYCLE UTILIZATION PROMOTION PLAN FORMULATED BY LOCAL GOVERNMENTS IN JAPAN

Katsumasa TATSUNO and Nagahiro YOSHIDA

In June 2018, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism formulated “Bicycle Utilization Promotion Plan” with the aim of promoting the use of bicycles and increasing public interests by reducing the degree of dependence on automobiles. In addition, it was obliged for prefectures nationwide to formulate “Regional Bicycle Utilization Promotion Plan” according to the local situation, and it is gradually being formulated. At present, the contents of the Regional Bicycle Utilization Promotion Plan are entrusted to local governments.

Therefore, in this study, we decided to focus on the features and differences of the plan contents in the country, prefectures, and municipalities, and the relevance of each other in promoting the use of bicycles. As a result, prefectures had a higher compliance rate than municipalities, but municipalities have taken a number of regional initiatives that are different from the measures promoted by the MLIT.