

自転車文化の創造に向けた施策展開 ～大和川沿川整備計画の事例を通して～

飯田哲徳¹・西井匠²・山崎友絵³

¹正会員 株式会社建設技術研究所 大阪本社 道路交通部都市室
(〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町1丁目6-7)
E-mail : y-iida@ctie.co.jp

²非会員 株式会社地域資源バンクNIU (〒519-2211 三重県多気郡多気町丹生1718-1)
E-mail : niu-info@ma.mctv.ne.jp

³非会員 株式会社建設技術研究所 大阪本社 道路交通部都市室
(〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町1丁目6-7)
E-mail : tme-yamazaki@ctie.co.jp

堺市では、自転車を利用しやすいまちを目指し、様々な自転車施策を展開している。本稿では、市北端に位置する大和川沿川で進む高規格堤防整備事業等と連携しながら、都市部に広がる水辺の風景を活かした自転車ネットワークと拠点整備により、賑わい創出と自転車文化の醸成を目指した整備計画の事例を報告するものである。

本計画では、広域的なネットワークを考慮して、市内の自転車ネットワークを構築し、スポーツ利用だけでなく一般市民の生活交通や観光利用、気軽なスポーツとしての自転車利用促進を目指す。拠点整備は、かわまちづくりと連携した高水敷の利用や道路用地の活用により、新たな自転車文化の発信の場として、MTBやロードバイクなどのスポーツサイクルにとどまらず、幼児・未就学児への自転車教育、子供から高齢者までの多様な自転車ユーザーの育成を目指す。上述した自転車文化の醸成を企図した多様な取り組みを官民連携で行うことにより、自転車を基軸としたまちづくりの可能性を考察するものである。

Key Words : 自転車文化, 自転車走行空間, 自転車教育, サイクルスポーツ, 公共空間

1. 研究の背景と目的

(1) 研究の背景

自転車活用推進法（2017年5月1日施行）に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画として、自転車活用推進計画が2018年6月8日に閣議決定された。本計画では、これまで自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、放置自転車対策、自転車通行空間の確保などが主体の自転車施策に対して、サイクルスポーツの振興やサイクルツーリズムの推進などを掲げるなど、自転車の活用推進に対する意欲的な施策が追加された。自転車利用を促進していくためには、こうした自転車関連資源を活用して、より多くの人々が自転車を楽しみ、安全に乗りこなすことが望まれるが、これまでに自転車を楽しむという視点で施策展開される事例は少ない。また、自転車が安価に手軽に購入できてしまう環境は、自転車に対する意識や価値

を貶め、自転車の文化度が低い状態を生み出している可能性は否定できないと考えられる。

(2) 本稿の目的

本稿では、自転車施策の基本となる自転車通行空間の安全性、連続性の確保や安全教育、啓発活動などの自転車利用環境向上を目指す段階を経て、自転車文化の醸成を企図して、自転車施策の新たな展開の方向性を示す大和川沿川整備計画の事例を報告する。

(3) 対象地

本稿の対象地となる堺市は、鉄砲鍛冶から受け継がれてきた自転車産業のまちとしての顔を持ち、自転車施策においても、自転車活用推進法の施行以前から「堺市自転車利用環境計画¹⁾²⁾（以下、利用環境計画）」を策定しており、「自転車を利用しやすいまち」の実現を目指し、「つかう（利用促進）」「まもる

「安全利用」「とめる（駐輪環境）」「はしる（通行環境）」の4要素を柱とした施策を設定している。また、民間事業者と連携したSAKAI散走や特徴ある自転車用周遊地図の制作、参加・体験型の自転車教室の開催、自転車に関する先進的な取り組みを進めてきた状況である。また、ツアー・オブ・ジャパンの開催地や堺浜クリテリウムの開催、自転車博物館サイクルセンターの立地、BMXコース（大泉緑地）の立地など、自転車資源を豊富に抱えているのも、堺市の特徴であり、自転車利用環境の先にある自転車の楽しみ（資源）をバリエーション豊かに揃えている自治体である。

2. 自転車文化の創造に向けた試論

利用環境計画が定める施策は、自転車利用を促進する基本的な環境を整えることを目的としたものである。一方、自転車文化の醸成を目指すには、その基本的な環境に一步踏み出した施策展開が必要と考えた。そのため、整備計画の作成にあたって着目したのは、サイクルライフを想定し、利用者のニーズを把握することである。そのニーズの中からこれまで対応できていない施策展開に結び付けることであった。以下にその考え方を示す。

(1) サイクルライフ（自転車のある生活）

一般的な家庭のサイクルライフを想定すると、幼児期に補助輪外しをして、小学校低学年までは自転車に乗れることそのものの楽しみを体験した後は、興味が薄れ、中学進学とともに遊びとしての自転車利用は激減し、やがては通勤・通学や買い物などの移動手段として使用するようになり、一部に興味で乗る人がいるという状況ではないだろうか。

このようなサイクルライフを、マズローが提唱した欲求段階説の各階層を参考に、サイクルライフの段階を設定すると、下図のとおりである。「自転車に乗る」行為自体を基本的な必要行為とすれば、第2段階は自転車の安全利用であり、そのための施策は、安全に乗るための運転技術講習や交通安全教育となる。（ただし、一般にはこの安全の欲求を認識することは少ないため、自ら講習や教育に参加することは少なく、小中学校などで教育を受けることになる。）多くの人はこの段階にとどまることになる。また、第3階層はスクールや地域コミュニティなど組織に所属することを求める「社会的欲求」にあたるであろうし、自転車競技者を例にすれば自分の価値を周囲に認められたいという段階においては「承認欲求」、その次元から脱して大会制覇や自己ベストの更新を

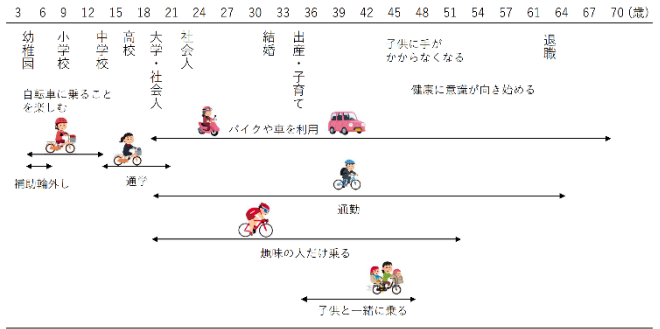


図 1. 一般的なサイクルライフの設定

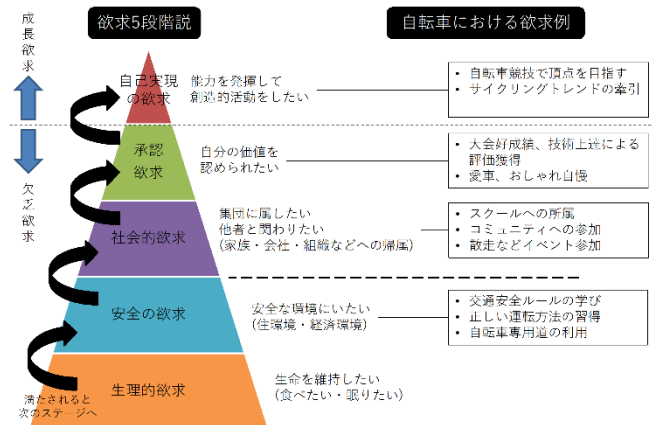


図 2. サイクルライフにおける欲求

目指す段階においては「自己実現の欲求」と捉えられる。また、サイクルスポーツに限らず、おしゃれな自転車を見せたい、自転車ファッションを提案するということも考えられる。

(2) 自転車文化の創造に向けた施策展開

以上のように考えた場合、「安全の欲求」を満たす安全教育・啓発活動といった取り組みは、これまでその重要性が指摘され、実践されてきた。また、高い次元におけるサイクルスポーツの振興も取り組みが進みつつあるところである。

一方で、その間をつなぐ「社会的欲求」～「承認欲求」の段階の取り組みは、これまで行政の自転車施策に位置づけられることは少なかったと言える。この段階に対応する施策を補完し、安全な環境下で子どもの頃から自転車に慣れ親しみ、子供の頃に覚えた自転車の楽しさをできる限り長く持続させ、変化するライフステージに合わせて様々な自転車の使い方を楽しみ、自転車が傍に然るべくしてある状態になることが、自転車文化（自転車のあるライフスタイル）として定着されたことになると考える。

3. 整備計画への展開

(1) 基本方針の設定

自転車文化が根付くと、必然的に立ち現れてくるであろう「自転車のある風景」を堺のまちなかに創出していくことをイメージして、テーマを設定し、X(ナニカ)×自転車という新たな接点を創出し、堺のモノやコトが集まり、人々が集い、体験できる場所とした。また、自転車利用のすそ野を広げていくにあたっては、自転車利用を主目的としない利用者にも、ふとした瞬間に「自転車」というテーマに触れることができる状態を目指した。

サブコンセプトの設定には、大和川沿川で可能性のある利用の仕方のアイデアを抽出し、自転車の多様な使い方・遊び方を引き出すことを念頭に、自転車との掛け算が生み出す7つのサブコンセプトに整理し、大和川沿川のネットワークと2つの大拠点に位置付けることとした。(図3参照)

大和川沿川ネットワークは、都市部に広がる水辺の風景を活かし、連続する自転車道・歩行者道(L=6.7km)を計画し、拠点(ランドマーク)は、自転車への関心層向けのエリアと、一般人向けの施設エリアで構成し、人々を魅了するコンセプトを明確化しつつ、老若男女を問わず、幅広いターゲット層を対象とした施設とする。



図3. 整備計画のコンセプトシート

表1. サイクルライフを想定した自転車メニュー(プログラム)の設定

	幼児・未就学	小学生 低学年・高学年	中学生	高校・大学	社会人
利用タイプ のイメージ		一人で自転車で移動する		趣味として自転車に乗る	
		自転車を知る			
自己実現の欲求 競技等			自転車競技(BMX・MTB・ロードレースなど)	自転車部(高体連・インカレ)	本格的なコースは周辺施設で対応
	承認欲求 社会的欲求	キックバイク教室(デンマーク式) ↑ 本計画で対応	スポーツとしての自転車利用(バンクトラック・フロートレイル・ミニバンクなど)		ファッションとしての自転車(デザイン性・機能性等)
MTBの学校			自転車教室(ヘルギー式)	健康づくりとしての自転車(体力向上・運動機会の増加等)	
安全の欲求 生活		旅行・娯楽としての自転車利用(旅先でのレンタサイクル・サイクリング・イベントへの参加等)			
		自転車の安全教育・運転技術講習・日常管理		移動手段としての自転車利用(通勤・通学・送迎・買い物等)	

(2) 自転車拠点整備

遠里小野西地区、三宝地区を拠点として、各拠点に位置付け、各敷地特性に合わせて施設レイアウトを計画した。各拠点で展開する自転車メニューは、サイクルライフを想定した設定(表1)とし、自転車利用の基礎となる安全教育や運転技術講習に加えて、自転車を楽しむアクティビティを通して、より多くの世代が自転車に触れ、親しむ機会を提供する場として整理した。これにより、自転車利用全体の底上げが可能となり、生活の必需品として、スポーツ競技としては素より、様々な機会が自転車が利用される姿が見られるものと考えた。

- 遠里小野西地区：一般の利用者も比較的アクセスしやすい立地にあり、BMXやロードレース等のサイクルスポーツを含め、自転車と出会い自転車の楽しみを知るきっかけづくりの場所とする。
- 三宝地区：本格的な練習が可能なゾーンを位置づけ、大和川沿川をフィールドとしたサイクルスポーツ育成の場を提供する計画とする。

4. おわりに

本稿では、「大和川沿川整備計画」における検討事例を元に、自転車文化を創造していくという視点で、必要な施策の展開可能性を示した。

本整備計画作成にあたっては、自転車専門家や行政関係機関との協議を重ね、実現性にも十分に配慮した計画としてとりまとめている。今後は、その実現に向けて、官民連携による施設整備を実施し、整備後の持続可能なスキームを構築していくこととなる。とりわけ、自転車安全講習や自転車教育という



図 4. 拠点整備のイメージ (遠里小野西地区)

公共性が比較的高い施策メニューに対して、民間事業者の創意工夫による魅力あるプログラム構築が重要であり、持続可能な運営・維持管理体制を検討していく必要がある。

謝辞 本稿作成にあたって、本整備計画の作成主体である堺市建設局道路部大和川線推進室のご協力をいただいた。ここに記して、感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 堺市：堺市自転車利用環境計画，2013
- 2) 堺市：堺市自転車利用環境計画<追補版>—重点アクションプランナー，2019

Policy development for creation of bicycle culture ～ A study on practices toward a creation of bicycle culture

Yoshinori Iida, Takumi Nishii, Tomoe Yamazaki

Various measures are being developed in Sakai City with the aim of making it a more bicycle-friendly environment. This paper reports the case study of an infrastructure development project undertaken to foster a bustling atmosphere and bicycle culture by establishing a bicycle network that takes advantage of the waterside areas throughout the city, in collaboration with the high standard embankment development project being carried out along the Yamato River at the northern end of the city.

The scope of the plan covers a wide area and the construction of the bicycle network within the city is intended to encourage bicycle use not only for sport, but as a general means of transport for city residents, as well as for sightseeing and light exercise. By collaborating with riverside development projects and making use of land for roads and high water channels, the aim is create a space for disseminating a new form of bicycle culture, which is not just suitable for mountain bikes and road bikes, but also for infants and preschoolers learning to ride, and a diverse range of cyclists of all ages, from children to the elderly. This study considers the possibilities for urban development based on bicycles, through the aforementioned public-private initiative to foster bicycle culture.