

徳島県の自転車活用推進における一考察

四国建設コンサルタント 特別会員 ○白川 瑛一
四国建設コンサルタント 特別会員 藤川 健太
四国建設コンサルタント 特別会員 重永 雄大

1. はじめに

自転車は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進、渋滞緩和などの公益増進に資するものとして、近年、自転車を活用した取り組みへの関心が全国的に高まっているところである。徳島県においても、昨年度に『徳島県自転車活用推進計画』が策定され、当社においてその計画作成に携わらせていただいたところである。また、平成 31 年 4 月に道路構造令が改正され、自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路については、幅員 1.5m の自転車通行帯を設けることが規定された。

このような社会情勢の中、当社が本社を置く徳島県において、自転車活用を推進するための一考察を行う。

2. 我が国の自転車活用の動向

近年における我が国の自転車活用に関する法律・計画の概要を以下に示す。

○自転車活用推進法（平成 29 年 5 月）

環境負荷低減、交通機能確保、健康増進等が重要な課題となっている我が国において、自転車活用の推進に関する施策の充実が必要であることから、①自転車は二酸化炭素を発生せず、災害時において機動的、②自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果、③交通体系における自転車による交通の役割の拡大、④交通安全の確保の 4 項目を基本理念とし、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを示している。

○自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）

上法に基づき策定する、自転車活用の推進に関する基本計画であり、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、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の 4 つの目標を掲げている。また、本計画に基づき、「ナショナルサイクルルート制度」や、「自転車通勤導入に関する手引き」等、自転車活用に関する様々な制度・手引きが策定されている。

近年においては、上記法律・計画に加えて、新型コロナウイルスの感染拡大防止及び運動不足解消の観点から、都心部を中心に公共交通機関の利用から自転車通勤への転換を促進する傾向が強まってきている。

3. 徳島県自転車活用推進計画について

前項を踏まえ、徳島県において、令和元年 12 月に「徳島県自転車活用推進計画～とくしま SDGs サイクル推進計画～」が策定された。表-1 に計画の目指すべき方向性及び自転車活用推進に関する目標を示す。

計画の具体的施策には、「大鳴門橋への自転車道設置」や「お遍路サイクルツーリズム」等の徳島ならではの施策から、「サイクリングアイランド四国」実現のための四国 4 県及び国・民間企業等の連携、自転車通行空間の整備、国内外への情報発信、自転車通勤の促進、サイクルスポーツの振興、自転車交通安全、災害時の自転車活用等、基本的な自転車施策から徳島ならではの施策まで幅広い視点で計画されている。また、定量的な目標として、自転車活用推進計画策定市町村数や通勤目的の自転車分担率、自転車イベントの参加者・入場者数、自転車事故数等が掲げられている。

■計画の目指すべき方向性	
①	SDGs達成に貢献するとともに、徳島ならではの「エンシカルな暮らし」を実現
②	誰もが健康で暮らせる「長寿社会」の実現
③	攻めの「インバウンド誘客」に向けた戦略的な展開
■自転車の活用推進に関する目標	
目標1	徳島ならではの資源を活用した新たな価値や魅力の創造 徳島県の魅力やブランド力の向上を図り、交流人口の拡大による地方創生を推進
目標2	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 地球環境に配慮した脱炭素社会の推進や安全かつ円滑な道路交通の確保等、コンパクトで快適なまちづくりを推進
目標3	サイクルツーリズムの推進による魅力ある観光地域づくり 「大阪・関西万博」の開催等によるインバウンド需要への受入環境整備や、観光施策との連携による国内外への情報発信を推進
目標4	サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり 3連続の国際スポーツ大会を契機に、誰もが参加可能なサイクルスポーツの振興を図り、自転車を活用した健康・体力づくりを推進
目標5	自転車事故のない安全で安心な社会の実現 社会全体に「思いやりの輪」を広げ、安全対策に取り組むことで自転車事故がなく、誰もが安心して暮らせる社会を形成

表-1 計画の目指すべき方向性及び自転車活用推進に関する目標

4. 徳島県での自転車推進

前項の徳島県自転車活用推進計画等を踏まえて、徳島県の自転車活用推進における一考察を行った。

4-1. 社内アンケートによる自転車通勤転換可能性の実態調査

徳島県自転車活用推進計画において、健康・環境の観点から自転車通勤が推進されており、基本目標においても、通勤目的の自転車分担率の向上が数値目標として掲げられている（22.1%→23.5%）。国としても、自転車通勤のメリットや導入手法を明確化した「自転車通勤導入に関する手引き」を策定している。しかし、「自転車通勤導入に関する手引き」に示される自転車通勤のメリットは、公共交通機関が発達した都心部でのデータを元に示されたものであり、公共交通機関が少なく、自動車通勤が主な地方部では適切ではない可能性が高い。

そのため、社員の大半が自動車通勤を行う当社において、自転車通勤への転換可能性の実態調査を行った。調査結果を以下に示す。

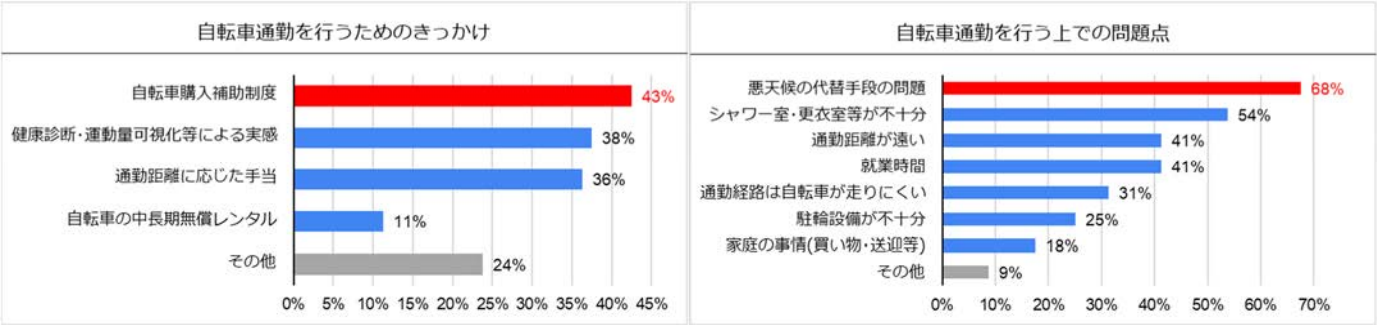


図-1 自転車通勤を行うためのきっかけ 図-2 自転車通勤を行う上での問題点

図-1 より、自転車購入補助や通勤手当等の金銭的な補助を望む声が多く、次いで健康を意識した回答が多く見られた。また図-2 より、悪天候時の代替手段の確保を問題視する声が約 7 割で、次いでシャワー室・更衣室等が不十分といった自転車通勤者への配慮、通勤距離や就業時間の問題が多く挙げられた。

また、自由記述では、健康やイメージアップ等のために自転車通勤を推進するべきだが、天候や体調によって柔軟に自動車・自転車を選択可能にすることが望ましいという意見が多く見られた。

4-2. 徳島県内道路を対象とした自転車通行空間の整備案

『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』においては、自転車ネットワーク路線については、交通状況等を踏まえ、右表のような整備形態の選定の考え方が示されている。

A,Bについては、現実性も鑑みて、暫定的な措置も許容されているものの、この考え方を踏襲した場合、大半の路線で現道拡幅や道路空間の再配分が必須となる。

しかしながら、徳島の市街地においては、四国横断自動車道や徳島環状線の供用、長期的には人口減少による発生集中交通量の減少が予測されており、それらの影響を適宜把握することで、自転車通行空間の段階的な整備も可能であると考える。

5. おわりに

自転車活用推進計画の策定を契機に、全国的に自転車活用が推進される中、企業としての自転車活用で最も身近な「自転車通勤」の推進は、社員の健康だけでなく、会社のイメージアップ等にも有効な手法であるが、企業の立地条件及び通勤距離等、様々な問題があることがわかった。

「自転車通行区間の整備」についても、地形条件や用地的な制約等、様々な問題が想定される。しかしながら、いずれも自転車活用推進の要となる要素であり、社会的動向等を経年的に把握し、柔軟に対応することで、自転車活用の推進に資する必要があると考える。

A	B	C
自動車の速度が高い道路	A、C 以外の道路	自転車の速度が低く自動車交通が少ない道路
目安は“50km/h”	-	目安は“40km/h”、“4000台/日”
【構造的な分離】	【視覚的な分離】	【混在】
歩道 自転車道 (2.0m以上)	歩道 自転車専用通行帯 (1.5m以上)	歩道 (1.0m以上)
(暫定形態としてBも可能)	(暫定形態としてCも可能)	-

表-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方
（“安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン”抜）