

自転車ネットワーク計画策定に向けた 県内初の取組み ～自動車・自転車・歩行者の安全な通行をめざして～

平井源太¹・中嶋伸弥²・高桐美智代³

¹紀勢国道事務所 管理第二課（〒515-0005 三重県松阪市鎌田町144-6）

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの人々に利用され、自転車保有台数は自動車保有台数とほぼ同程度となっている。一方、自転車が安全に通行出来る空間は、未だ整備途上であり、全事故件数、自転車対自動車の事故件数が減少している中、自転車対歩行者の事故件数が横這いの状況にある。

そこで、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインや自転車活用推進法の理念のもと「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、地域と協働でワークショップを行い、自転車ネットワーク計画を策定し、自動車・自転車・歩行者の安全な通行を目指した取り組みを紹介する。

キーワード：ワークショップ、自転車ネットワーク計画

1. はじめに

国土交通省では、平成24年11月に警察庁と合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「ガイドライン」という）」を策定し（平成28年7月改定）、平成28年12月には自転車活用推進法が公布され、各関係者と相互に連携を図りながら、自転車の活用促進を推進している所である。

自転車利用が増加する中、これまで快適な自転車利用空間を創出するため、自転車歩行者道を中心とした整備が進められてきたが、歩行者と自転車が混在することで歩行者と自転車との速度差から接触事故が発生するなどの問題が顕在化してきている。

また、太平洋岸に沿って連続した自転車道を整備し、日本を代表する魅力的な観光地・景勝地をゆっくり味わってもらうスローツーリズムを目的とした「太平洋岸自転車道」の整備が昭和48年から進められており、紀勢国道事務所管内（以下「管内」という）においても平成32年開催の東京オリンピック・パラリンピックを一つの目標に整備を推進している所である。

南三重地域（熊野市・御浜町・紀宝町）は広域ネットワークとなる「太平洋岸自転車道（国道42号）」が縦断

するとともに、世界遺産に登録された集客力の高い観光地を有し、観光周遊のためのレンタサイクルの整備や、自転車ロードレース国際大会の実施など、自転車利用の意識が高い地域である。

本論文は、管内における各自治体の自転車ネットワーク計画策定を推進するなか、南三重地域のうち和歌山県境に隣接する紀宝町より自転車ネットワーク計画の策定の要望があり、ワークショップの事務局の一員として「対象路線の選定」や「整備形態」の検討に対し支援を行ったものである。



図-1 太平洋岸自転車道の整備ルート

2. 紀宝町における自転車の課題と期待

(1) 自転車の使われ方

紀宝町は、紀伊半島の南東部に位置し、三重県の最南端に位置している。人口は、平成27年国勢調査によると11,207人であり、65歳以上の人口が3割を占める高齢化の進展している地域である。紀宝町町民バスやJRなど公共交通は整備されているものの、バスは1時間に1本、JRは2時間に1本と必ずしも利便性が高い状況になく、自動車や二輪車、自転車などの利用が多く、特に中学生や高校生は自転車が主な移動手段となっている状況にある(図-2)。



図-2 自転車による通学利用状況

自転車利用状況を見ると、紀宝町市街地に自転車交通は集中しており、特に隣接する新宮市を結ぶ熊野大橋周辺部において350台/12h以上の利用がみられる(図-3)。

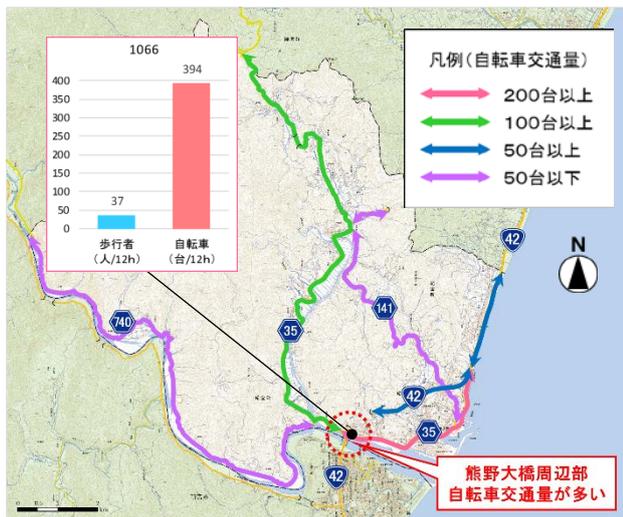


図-3 紀宝町における自転車交通量 (H17センサス)

(2) 自転車の課題

紀宝町では自転車関連事故が過去10年間に約100件発生しており、自転車交通量が集中する市街地の特に通学路において事故が集中して発生するなど、自転車利用環境として望ましい状況にあるとはいえない(図-4)。



図-4 紀宝町市街地における自転車関連事故発生状況

一方、自転車通行空間の整備状況を見ると、国道42号及び県道35号紀宝川瀬線等の一部において、自転車歩行者道が整備されている状況に留まっている(図-5)。



図-5 紀宝町市街地における自転車通行空間整備状況

(3) 自転車への期待

紀宝町には「七里御浜」や「熊野川」、「御船島」などの世界遺産を始めとする豊富な観光資源や、景観的にも魅力的な道路があり、近年のロードバイクなどによるレジャー目的の自転車利用が増加していることから、自転車通行空間の整備により観光集客による地域活性化に対しても期待が寄せられている(図-6)。



図-6 紀宝町サイクルツーリズム

こうした背景から、紀宝町では自転車が安全に利用できる環境整備や観光集客を目的に早期に安全で快適な自転車通行空間の整備が求められている。

3. 紀宝町自転車ネットワーク計画（案）の策定

(1) 紀宝町自転車ネットワーク計画（案）の検討手順

自転車ネットワーク計画は、地域のニーズに対応しつつ、連続性が確保された面的な自転車通行空間を整備することを目的に、自転車ネットワークの整備方針について検討し、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するための計画である。

紀宝町における自転車ネットワーク計画の検討では、人口、自転車交通が集中し、事故の危険性が高い「中心市街地」と、周辺に観光施設が点在し景観的にも魅力的な3つの「基幹ルート」を中心としエリアを含む、4つのエリアを対象とした（図-7）。



図-7 グループ討議の対象エリア(優先的策定エリア)

以下の手順に従い、紀宝町自転車ネットワーク計画（案）の検討を行った（図-8）。

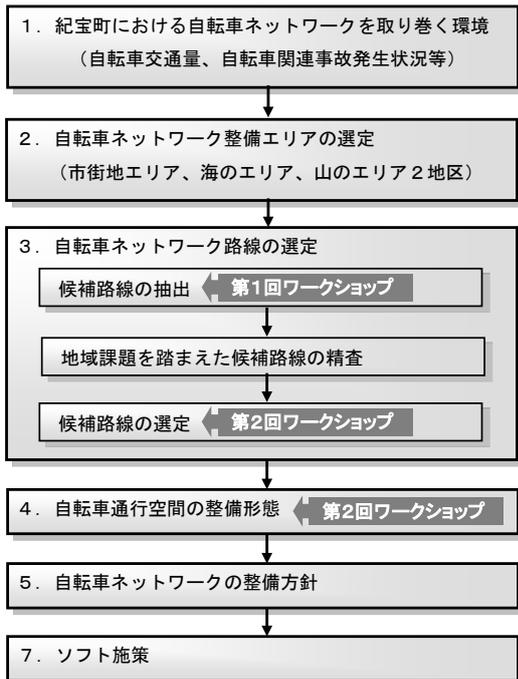


図-8 紀宝町自転車ネットワーク計画(案)の検討手順

(2) ワークショップの概要

検討に際しては、地域の方々と協働して利用しやすい整備方針を考えるとともに、適切な自転車利用促進のためにルールやマナーも理解してもらうことを目的に、ワークショップ方式で検討した。

ワークショップメンバーは、紀宝町における自転車の利用実態を計画に反映させるため、警察や行政機関以外に、地域の自転車利用実態に精通するメンバーで構成した（表-1）。

表-1 ワークショップメンバー

分類	機関	山のエリア1	山のエリア2	市街地と海のエリア
交通安全関係	紀宝町交通安全対策協議会	●	●	●
警察	三重県紀宝警察署	●		
行政機関	国土交通省（紀勢国道事務所、紀南河川国道事務所）	●		●
	三重県（県土整備部 道路管理課、熊野建設事務所）	●	●	●
	紀宝町（企画調整課、産業建設課、教育委員会、総務課）	●	●	●
学校	紀宝町校長会			●
沿道住民	区長会(会長、副会長)		●	●
プロドライバー	バス協会、トラック協会、タクシー協会	●	●	●
自転車利用者	NPO法人、自転車協同組合、自転車販売	●	●	●

グループ討議は、3つのエリア（山のエリア1、山のエリア2、市街地+海のエリア）を設定し、各エリアに対し同じ機関が集中しないよう留意し、ひと班6～8名程度のグループを構成し、討議を行った。

(3) 第1回ワークショップ

第1回ワークショップは、ワークショップメンバーに自転車通行空間の整備や自転車の通行ルール・マナーに関する概要について事前説明を行った上で、「自転車ネットワーク計画の候補路線の抽出」を目的にグループ討議を行った。

各エリアにおいて自転車利用の拠点となる施設や自転車利用の多いルートについて意見を出し合い、図面上（国土地理院地図）に整理を行った（表-2）。

その後、各グループが発表し、質問・回答を行い、全体共有を図った。

表-2 第1回グループ討議で挙げた主な利用拠点と路線

市街地 海の エリア	拠点	鶴殿駅、矢渕中学校、生涯学習センターまなびの里
	路線	国道42号、県道35号、町道（主に自転車通学ルート）
山の エリア1	拠点	御船島、三反帆、屋嶋、飛雪ノ滝、浅里小学校
	路線	県道740号
山の エリア2	拠点	神内小学校、相野谷中学校、深田グラウンド、平尾井薬師、大里親水公園、大里自然プール、ふるさと資料館、田代公園、田代体育館、保健センター
	路線	県道35号、県道141号、町道（主に観光地を結ぶ路線）



図-9 第1回ワークショップのグループ討議結果発表状況



図-10 第1回ワークショップのグループ討議結果

候補として挙げたルートに関しては、第2回ワークショップまでに対象路線として適切か確認するとともに、ルート上での課題の有無について確認を依頼した。

(4) 第2回ワークショップ

第2回ワークショップでは、警察から、ルールを正しく理解した上で検討してもらえるように自転車の通行ルール・マナーについて具体例でのクイズ形式で参加者に解いてもらうことにより、意識向上を図った。

その上で、「自転車ネットワーク計画の対象路線の確定」と「整備形態の確認」を目的にグループ討議を行った(図-11)。



図-11 第2回ワークショップのグループ討議状況

・対象路線の確定

グループ討議では、第1回ワークショップで選定された候補路線について、他の候補路線や追加路線がないか確認を行い、自転車通学のルートや観光ルートの追加などを行った上で、対象路線を確定した。

表-3 第2回グループ討議での追加路線

市街地 海の エリア	路線	県道141号(自転車事故の多い路線) 町道(主に観光ルート)
山の エリア2	路線	町道(自転車通学ルートの追加、観光目的ルートについて近隣の市町まで連続させる)

・整備形態の確認

未整備区間(自動車の速度が40km/h以下かつ交通量が4,000台以下の路線)の整備形態は、ガイドラインに従い、車道混在(自転車と自動車を車道で混在)とし、矢羽根路面表示を基本とすることを確認した。

ただし、整備済みの自転車歩行者道では、歩道を利用する歩行者が少なく、歩道が自転車専用道のようになっているところもあるため、敢えて車道を通行させる必要性は低いとの意見が出された。

また、郊外における観光目的のルートでは、「迷わない」ための整備が求められ、観光案内を充実させて欲しいといった意見や、ロードバイクでは矢羽根路面表示の段差が気になるなどの意見があり、目的に応じて整備形態を区別してはどうかとの意見が出された。

・その他意見

自転車ネットワークを整備する上での問題点として下記の意見が出され、対応方針も盛り込むこととした。

表-4 グループ討議で頂いた意見と対応(案)

周知・案内	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の整備を進めながら、周知・説明をしていくことも重要である。 ⇒自転車利用のマナーやルール、自転車通行空間の整備方針など周知・説明を併せて行う。 ・ダンプ(砂利運搬)に対し安全対策していただくようアナウンスしていくことも大事。 ⇒ソフト対策の一環として広報活動などを実施する。
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・道幅が狭く、草木や落ち葉などを避けて車道側を走行するため危険な状況にある。草刈の時期や側溝の蓋をするなど考慮してほしい。 ⇒道路の維持管理にも注意する。 ・路面が荒れており、また落石の危険性がある。 ⇒道路の維持管理にも注意する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・地域外からの車両に対し、自転車利用者の存在について注意喚起が必要。 ⇒地域外からの車両に対しては、矢羽根路面表示などにより自転車利用に対し注意喚起を行う。 ・今後の整備方針として、自転車利用の実態に応じた整備が必要。 ⇒利用実態を踏まえ、適宜ローカルルールを設けながら、整備を行う。

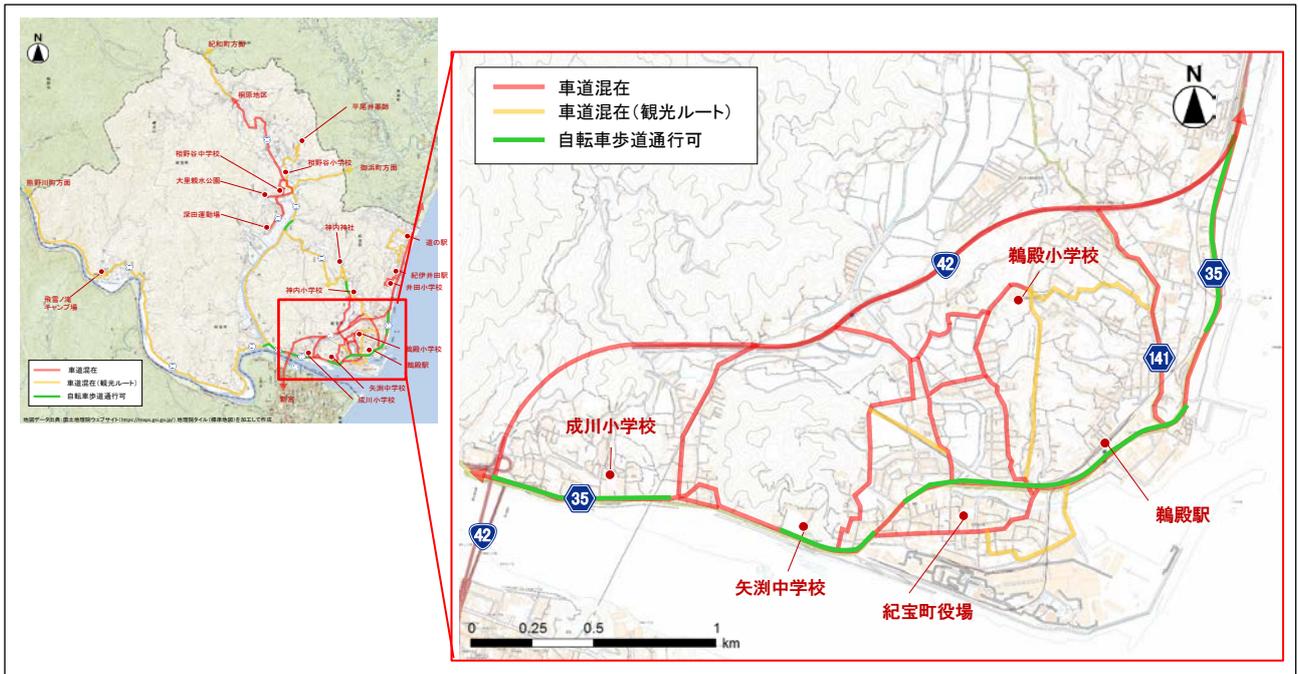


図-12 自転車ネットワーク計画および整備方針

(5) 紀宝町自転車ネットワーク計画（案）の策定

・自転車ネットワーク計画及び整備方針

グループ討議で選定された対象路線のうち、市街地エリア内の路線に対しては、周遊性を考慮し、連続したネットワークとなるよう接続路線を追加した上で、最終的な自転車ネットワークを決定した。また、整備形態については、車道混在（矢羽根路面標示）を基本に紀宝町におけるローカルルールとして、自転車歩行者道の整備済み区間は暫定整備済みの扱いとし、他の路線を優先的に整備し、観光目的の路線についてはブルーラインや案内看板の設置など簡易な整備を行う方針とした。

(図-12)

・ソフト施策

ハード対策に合せて、「自転車ネットワーク走行への誘導」や「安全な自転車利用の周知徹底（ルールの遵守、マナーの向上）」といったソフト施策を総合的に実施することで、自転車ネットワークのより有効な活用が可能になることが期待される。

紀宝町及び紀宝警察署では、広報や交通安全教室、交通安全キャンペーン等を通じ、自転車利用ルールの周知や自転車に関わる交通安全教育を行っており、今後も引き続き取り組んで行くこととした。

(6) 計画策定後の取組予定

今後の優先区間の選定を行うに当たり、ワークショップメンバーの意見を参考に優先度の高い路線から各関係者が順次整備を進めるとともにソフト施策を実施していく予定である。

4. 結び

自転車活用推進法の施行後、三重県初の自転車ネットワーク計画の策定支援を行ったが、ワークショップ形式を用いることで、自転車利用のルールやマナーの周知を行うとともに、地域の意見を反映することで円滑に計画を策定することができた。また、グループ討議の意見を踏まえ、ローカルルールを含むハード対策の導入や、周知・広報などのソフト施策を併せて実施するなど、効率的かつ効果的な計画とすることができた。

今後、他の自治体においても自転車ネットワーク計画を推進するため、関係機関と連携を図るとともに、ワークショップ等により地域の声を反映させることで、自転車のより安全で快適な通行空間の整備の円滑な促進に努めてまいりたい。