

協議会の方向性について(論点ペーパー)

論点1:自転車活用推進計画の策定について

(1)背景

令和5年度第1回木曽三川下流域広域観光連携協議会では、下流域の観光資源の相互連携不足、周遊性の乏しさを解消するために、自転車の活用が有用であるとしています。

また、木曽三川下流域は、人口が集中する東海地方の中央に位置しながら、木曽三川の雄大な自然が存在し、多くの人に自然に親んでもらえるポテンシャルのある地域であり、さらに、ビワイチ(滋賀県)や太平洋岸自転車道(三重県・静岡県など)の既存のナショナルサイクルルートに接していることから、これらとの相乗効果によって、より広域的にサイクリストを集客できる可能性があります。

今後、自転車を活用した取り組みを推進するにあたり、まずは自転車活用の基本となる計画として、自転車活用推進計画を策定することが考えられます。

地方版推進計画の策定の位置付け等



■ 地方版推進計画策定の位置付け

- 各地方公共団体における**自転車政策に関する最上位の計画**として位置付ける。
- 地方版推進計画においては、施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどを**できるだけ具体的に記載**する。
- 計画の策定に当たっては、関係する部局や団体などが連携することにより、**計画の実現・実行可能性を高める**。

■ 地方版推進計画の策定主体

- 地方版推進計画の策定主体は、**都道府県及び市区町村**となる。
- なお、設定する目標や推進すべき施策の内容によっては、**隣接都道府県や域内の市区町村と共同策定することも考えられる**ため、それらを考慮した上で、策定主体を決定する。

■ 計画期間の設定

- 地方版推進計画の計画期間については、**国の推進計画との整合を図り2020年度**とする、もしくは、**より長期の期間を設定することが望ましい**。その際、地方公共団体における関連計画の計画期間も踏まえて設定することも考えられる。

(2)論点

3県5市町に跨る木曽三川下流域を連携した自転車活用の取り組みをおこなうことで、より効果的な周遊促進や、広域的な自転車利用環境の確保を図ることが考えられます。

そのために、以下の方法が考えられます。

1案:自転車活用推進計画を連名で策定する	・ 策定費用を按分することで、1自治体あたりの負担を軽減できる。 ・ 各市町で連携した施策や、連携したネットワーク計画等を検討しやすい。 ・ 策定スケジュールを各市町で揃える必要がある。 ・ 市町で考え方が異なる場合に、表現を工夫する必要がある。
2案:各自治体単独で自転車活用推進計画を策定する	・ 各市町のタイミング・考え方で計画を策定できる。 ・ 施策・ネットワークを各市町で情報共有するものの、連携するか否かは各市町に委ねられる。 ・ 策定費用の軽減につながらない。

論点2:ネットワーク計画の策定について

(1)背景

自転車ネットワーク計画は、自転車利用環境の将来像に応じて面的な自転車ネットワーク路線を選定し、整備形態等を示した計画で、自転車通行空間を効率的に整備するために策定するものです。

地方版自転車活用推進計画策定の手引き(国土交通省 令和3年5月)では、「特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とすべきである。」とされています。

また、社会資本整備総合交付金 防災・安全交付金による集中的支援として、地方版地点者活用推進計画に基づく自転車通行空間整備が掲げられていますが、そのための整備路線・形態は自転車ネットワーク計画で策定することになります。

自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

- ・これまで様々な地域で取組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている。
- 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方

— : 自転車通行空間整備路線 — : 自転車ネットワーク路線

【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

53

防災・安全交付金による集中的支援 【地域における生活空間の安全確保】

防災・安全交付金を活用し、地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策や通学路等の生活空間における交通安全対策等の実施を支援。

《地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策》

延焼を抑制し避難路となる道路や避難場所となる公園・広場等の整備



老朽建築物の除却や延焼防止性能の高い建築物への建替え



《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

○通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策
⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

○地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備
⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化

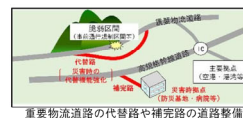


自転車通行空間の整備

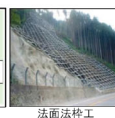
《国土強靱化地域計画に基づく事業（防災・減災）》

○重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

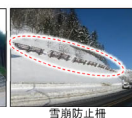
○災害時にも地域の輸送を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の道路整備



法面法枠工



雪崩防止柵

(2)論点

自転車活用推進計画と同様に、自転車ネットワーク計画を連名で策定するか否かと、ネットワーク計画をどのタイミングで策定するかを検討する必要があります。

また、自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の検討までは実施しない場合でも、「5市町の観光連携の視点での自転車ルートの検討」をおこなうことも考えられます。

(策定方法)

1案:自転車ネットワーク計画を連名で策定する	・ 市町界を跨ぐ広域的なネットワークを検討しやすい。 ・ 策定スケジュールを各市町で揃える必要がある。 ・ 観光振興、健康増進、交通安全など、目的によってネットワーク検討の考え方が異なるため、すり合わせが必要。 (※伊勢志摩地区事例など、各市町のネットワークをそれぞれ掲載している事例もあります)
2案:自転車ネットワーク計画を個別に策定する	・ 各市町のタイミング・考え方で計画を策定できる。 ・ 広域的なネットワークを検討しづらい。
3案:観光連携の視点での自転車ルートのみ検討する	・ 将来的に自転車ネットワーク計画等を検討する際の参考に出来る。

(策定期間)

A 案:自転車ネットワーク計画を自転車活用推進計画と同時に策定する	・ 自転車ネットワーク計画を策定するために時間を要する可能性があり、自転車活用推進計画の策定自体が遅延する可能性もある。
B 案:自転車活用推進計画策定の後に自転車ネットワーク計画を策定する	・ 関係機関協議の進捗に応じて段階的に計画内容の充実を図る等、柔軟に策定できる。 ・ ネットワーク計画のない自転車活用推進計画は、実効性が低い。

論点3:イベントの開催について

10月5日～11月4日に実施するサイクルポイントラリーは、自転車を活用した観光促進の試行として木曽川下流河川事務所の費用負担により実施するものです。

今後も、5市町で自転車を活用した観光促進の取り組みを実施するの可否か、実施する場合にはどのような内容・形態で実施するのか、検討が必要です。

(自転車を活用した観光促進の取り組みイメージ)

サイクルポイントラリー	- 参加者がエリア内のスポットを自転車で巡りポイントを集める。特に集合場所や走行ルート等は指定しないため、参加者が自由に周遊できる。 - 参加者の動向や、スポットでの購買行動等を把握するため、R6 年度はスマホアプリを活用したデジタルスタンプラリーとして開催する。
サイクリングツアー	- 大人数の場合は、安全確保や交通対策などが煩雑となる。 - 少人数の場合は、効果が期待しづらい。 - 走行空間が未整備の状態で、サイクリングツアーの特色を出しづらい。
サイクルロードレース	- 公道を走行する場合は、安全確保や交通対策などが煩雑となる。 - 海津市二ノ瀬峠など、愛好家が集まる道路がある。 - 既に、長良川サービスセンターの河川区域内で、定期的にレースが開催されている。 - ロードレース参加者は、アスリート指向であり、周辺地域での観光・消費活動が期待しづらい。
シクロクロスレース (※1)	- 舗装による整備が必須ではないため初期投資を抑えたレース開催が可能である。 - 河川敷の未舗装路でのレースであるため安全確保や交通対策が不要である。 - アスリート指向であり、周辺地域での観光・消費活動が期待しづらい。

BMX・MTB レース (※2・3)	・ 河川敷に仮設の障害物を設置しレース開催が考えられる。 ・ シクロクロスレース同様、河川敷の未舗装路でのレースであるため安全確保や交通対策が不要である。 ・ 本格的に自転車遊びに特化するためには専用の公園として整備が必要である。
自転車や関連商品の展示会・イベント	・ 自転車好きを集客し、エリアに来訪するきっかけになる。 ・ 実際に長良川サービスセンターで定期的にレース及び試乗会を開催しているが、現状はアスリート指向であり、周辺地域での観光・消費活動が少なく留まっている。
キャンプイベント	・ 自転車キャンプ旅を体験するイベントとして開催する。 ・ 宿泊により滞在時間を延ばすことで周辺地域での観光・消費活動が期待できる。 ・ 河川敷を利用した単発イベントの開催だけでなく、キャンプ場を整備することにより継続的な開催が考えられる。
パンフレット等の作成	・ 走行空間が未整備の状態で、具体的な走行ルートを提示しづらく、パンフレット等を作成しづらい。

※1 シクロクロス

舗装路と、土や利泥など未舗装路の入り混じるコースを周回するレース。定められた周回数を完走するのにかかる時間を競う。

※2 BMX(バイシクルモトクロス)

競技に特化し構造を簡素化させた自転車のこと。この自転車を用いる競技においては、レース種目ではタイムを、フリースタイル種目では動きのダイナミックさを競う。

※3 MTB(マウンテンバイク)

未舗装路の荒野、山岳地帯等での高速走行、急坂登降、段差越えなどを含む広範囲の乗用に対応して、軽量化並びに耐衝撃性、走行性能および乗車姿勢の自由度等の向上を図った構造の自転車のこと。