鯖江市における自転車利用環境の向上を目指した取り組み*
（鯖江商工会議所建設業部会との協働事例）

吉村 朋矩[*1]

Report of Action for Enhances the Improving of the Bicycle Use Environmental in Sabae city
(Case of Collaboration to Chamber of Commerce in Sabae)

Tomonori YOSHIMURA[*1]

[*1] Faculty of Engineering, Department of Architecture and Civil Engineering

In this paper, I report on the “Action for enhances the improving of the bicycle use environmental” by Sabae Chamber of Commerce and Fukui University of Technology Yoshimura Laboratory in Sabae City until fiscal year 2019. We are aiming to find potential of cyclists-friendly city in Sabae city. We held a workshop, for the examination and extraction of cycling routes that connect the satoyama area and the downtown area. Through workshop, to found the development of an environment where bicycles can coexist with pedestrians, public transportation, and vehicles, and the creation of attractive urban spaces from the perspective of creating attractive urban spaces.

Key Words : Cyclists-Friendly city, Regional Alliances, Social Design

1.　はじめに

人口減少社会のなかで，2017 年には「SDGs アクションプラン 2018」を国が示している(1)．そのなかで，日本の「SDGs モデル」を特色づける三つの大きな柱の一つとして「SDGs を原動力にした地方創生，強靭で環境に優しい魅力的なまちづくり」が挙げられている．また，2017 年度より観光庁によって「特定の観光資源を活用して地方誘客を図る」ことを目的とした「テーマ別観光による地方誘客事業」を開始している(2)．

自転車を活用したまちづくりの観点からは，2014 年に国土交通省から示された国土のグランドデザイン 2050(3) のなかで，①交通政策基本法に基づき複数のモード・事業者の連携によるサービスの向上など交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する，②交通需要の偏在や，歩行者・自転車乗車中の事故が多いといった課題を効率的に克服するため必要なネットワークの整備とあわせ今ある道路を賢く使う取り組みを推進する，③公共交通や自転車の利用を含め交通手段の多様性や安全な歩行空間を確保することにより都市部の良好な環境を創出する．利用実態に合わせて，駐車場附置義務を緩和し駐輪場に転換等を行うことも推進することが示されている．最近では，今後の自転車計画の在り方や自転車通行空間の整備方法，ネットワーク計画等を示している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の発出や，自転車専用道路，自転車専用通行帯の整備といった 14 項目の施策を重点的に検討・実施することを基本方針とした「自転車活用推進法」が 2017 年に制定された．2018 年 6 月には，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按針な社会の実現を目標とした「自転車活用推進計画」が閣議決定された．

以上のことから，未来の世代によりよい社会を継承するためにも，持続可能な社会システムの構築に資する地域の悠久の歴史と薫り高い文化を引き継ぐとともに，隠れた魅力を掘り起こすことが重要である．また，過度に自動車に依存した交通環境から脱却し，均衡のとれた交通環境の創出，とりわけ“自転車が利用しやすいまち”

[*] 原稿受付　2020 年 5 月 29 日
[*1] 工学部　建築土木工学科

E-mail: yoshimura@fukui-ut.ac.jp

を実現することで，“誰もが暮らしやすいと思えるまち”の形成につながると期待している．

本稿では，鯖江商工会議所建設業部会と福井工業大学吉村研究室（FUT 交通計画研究室）が協働で，サイクリストにやさしいまち鯖江を目指そうと，2019 年度までに鯖江市で展開してきた「自転車利用環境の向上を目指した取り組み」に関する協働プロジェクトの実施プロセスを報告する． さらに，2018 年に開催したワークショップや，2019 年に実施したサイクリングイベントを中心に報告する．

2. 鯖江商工会議所建設業部会との協働プロセス

これまでの協働プロジェクトの実施フローを Table.1 に示す．2017 年 8 月に鯖江商工会議所建設業部会より，吉村研究室に自転車を活用したまちづくりに関する内容の相談があり，鯖江市の自転車利用環境の向上を目指す協働プロジェクトを開始した．建設業部会の委員の方々を対象として，自転車を活用したまちづくりへの理解や関心を向上させるためのセミナー（筆者が講演）の開催からスタートし，鯖江市街地から河和田地区までの自転車通行空間の整備提言に向けて 2018 年 4 月より本格的に動き出した．フィールド調査，アンケート調査，ワークショップの実施や勉強会等を経て，2019 年 10 月には「さばポタ de さばれぽ～まちなかと里山をつなぐサイクリングピクニック～」といったサイクリングイベントを開催した．これらの実践活動を整理することで，市民参加型の自転車を活用したまちづくりへの展開の可能性を探るための一助としたい．

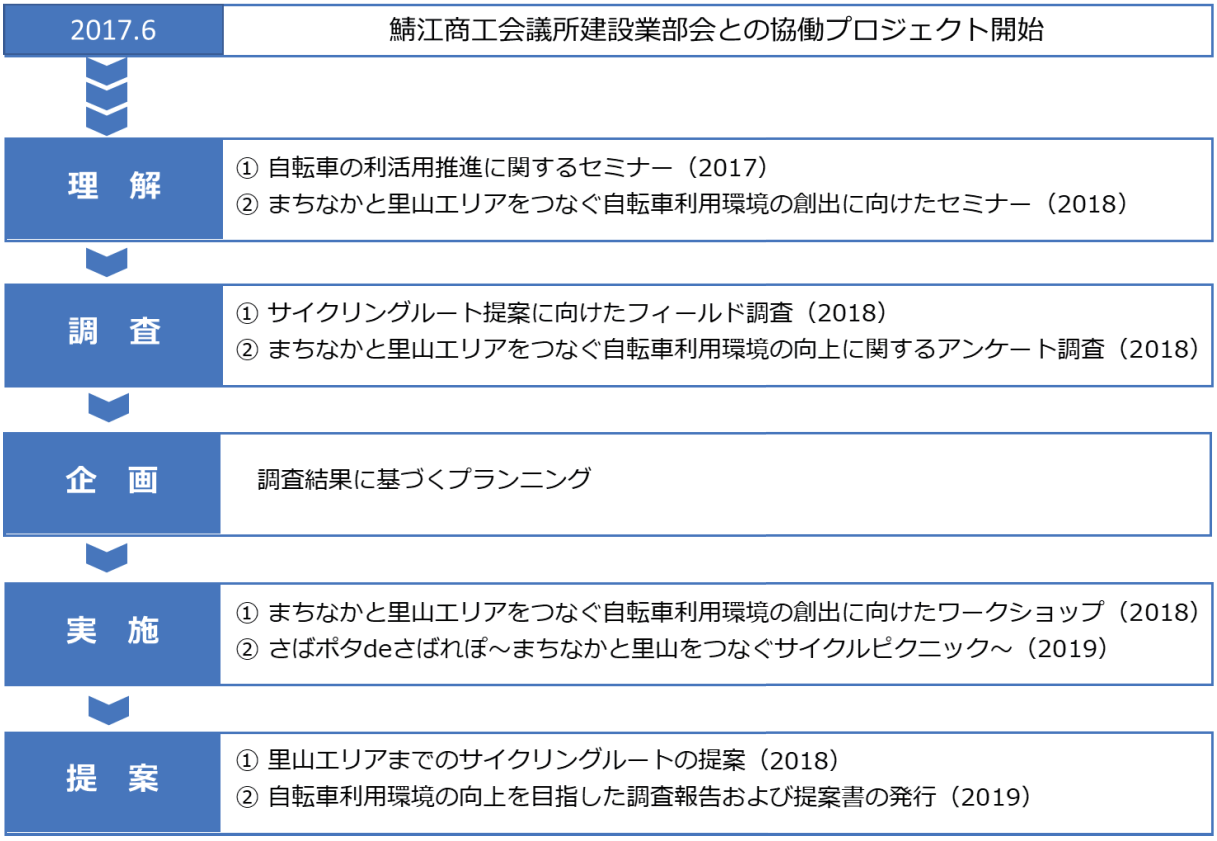

Fig.1 協働プロジェクトの実施フロー

3. まちなかと里山エリアをつなぐ自転車利用環境整備に関するワークショップ

2018 年 12 月 11 日（火），Fig.2 に示すように鯖江商工会議所建設業部会と FUT 交通計画研究室が協働して自転車道路利用提案に関するワークショップを開催した．本ワークショップは，「里山エリアとまちなかをつなぐ自転車利用環境の向上を目指して」をテーマに，鯖江市内での自転車通行空間のネットワークを充実させ，まちなかエリアから里山エリアまでの魅力を十分に感じられる自転車ルートを “中河地区”，“北中山地区”，“河和田地区”

の住民の方々と考え提案することを目的に行った．まず，筆者から鯖江市の自転車関連の取り組みと，ワークショップ開催の趣旨を説明した．つぎに，大阪府高槻市で「できるだけ車に依存しないまち」の実現に向けて取り組んでいる「たかつき交通まちづくり研究会」の代表の高麗敏行氏とメンバーの山室浩一氏をゲストとして招聘し，自転車交通まちづくりについてトークセッションを行った．さらには，2018 年度に鯖江商工会議所建設業部会と FUT 交通計画研究室が協働で実施したアンケート調査の結果（速報版）について，本学の工学部建築土木工学科 4 年生（現 : アイサワ工業株式会社）の戸田拓哉氏より報告した．報告後，ゲストや参加者の方々とともに，現状から考えるのではなく，ありたい未来から今後の自転車を活用したまちを考えるフューチャーセッションを行ったことで，住民の方々と熱い議論を交わす機会を創出するとともに，地元住民の意見を反映した「まちなかと里山エリアまでのサイクリングルート」を提案することが出来た．これは，本ワークショップの開催意義であるとともに，特徴づける点であると考えている．本ワークショップを通して，サイクリングルートの具現化および，持続可能な社会の実現に向けた地域の隠れた魅力を掘り起こすことができたとともに，次代によりよい社会を継承するためのアイディアを「自転車×まち」をキーワードに提案することができた．

Fig.2 「自転車×まち」の提案を行っているワークショップの様子

4. さばポタ de さばレポ～まちなかと里山をつなぐサイクルピクニック～

4.1 まちなかと里山をつなぐサイクリングルートの提案

提案するまでの過程で実施してきた調査やワークショップでの知見および，サイクリングデータを記録できるアプリ「Strava」のビッグデータでの検討，さらには鯖江市内の既存のサイクリングコース等との接続を考慮し

て，Fig.3 に示すまちなかと里山をつなぐサイクリングルートを吉村研究室より提案した．提案したサイクリングルートのなかで，既に JR 鯖江駅からめがねミュージアムまでは Fig.4 に示すような自転車専用通行帯が整備されているとともに，めがねをモチーフにしたストリートファニチャーが設置されている．めがねミュージアム以東には，自転車専用の通行空間が整備されていないものの，Fig.5 に示すような蔵のある町並みや田園風景を楽しみながらサイクリングが可能である．提案したサイクリングルートを基軸に置きながら，サイクリングイベントのルートを設定することとした．

Fig.3 提案したサイクリングルート

Fig.4 自転車通行空間とめがねをモチーフにしたストリートファニチャー

Fig.5 まちなかと里山エリアを自転車でつなぐための重要な要素（一例）

4.2　市民参加型サイクリングイベントの開催

2019 年 10 月 14 日（月・祝）8 時 30 分から 13 時 30 分に，鯖江商工会議所建設業部会および福井工業大学吉村研究室主催の「さばポタ de さばれぽ～まちなかと里山をつなぐサイクリングピクニック～」を開催した．開催するに当たり，福井県，鯖江市，丹南ケーブルテレビ，福井新聞社，福井工業大学，福井河川国道事務所，環境省中部地方環境事務所に後援を依頼したところ，後援いただくことが出来た．また開催日については，うるしの里会館で開催されている体験型マーケット RENEW に合わせ設定した．

開催目的は，①まちなかから里山エリア（河和田地区）までのルート（Fig.6）上で自転車が通行する際の危険個所の確認・収集，②鯖江市内の歴史と薫り高い文化に触れながら，まちを徒歩やクルマとは異なるチャリンコスケールで体感し楽しむ，③様々なステークホルダーの視点で鯖江での自転車を活用したまちづくりの未来を考えることとした．

内容は，西山公園からラポーゼ河和田までの約 15 kmを参加者がポタリング（自転車散走）するなかで，Fig.7 に示すアプリケーション「さばれぽ」を活用して危険個所や気づいた点等について写真とともに報告した．また，Fig.8 に示すように歴史的な施設（寺や神社）ではボランティアガイドによる説明を聞き，鯖江市の歴史文化に触れるとともに，RENEW に訪れ実際のものづくりの現場を見学・体験した．さらに，ラポーゼ河和田では温泉を楽しんだ後，さばレポを用いながら鯖江の自転車まちづくりの未来を考えるフューチャーセッションを行った．当日までの広報については，Fig9 の広報ツールを鯖江市商工会議所事務局にて作製し，鯖江市民を中心に広く参加を呼び掛けた．

当該イベントの参加者数は，定員 30 名のところ県内外から 28 名参加した．参加者数については議論の余地があるかもしれないが，筆者としては前途したワークショップや当該イベントを開催しマスメディア等で発信していくことで，自転車走行空間の整備や交通ルールの啓蒙など，住民や県民の自転車を活用したまちづくりに対する関心を高めることや，日常生活でも自転車を利用したいと誘引できる機会となることが大切であると考えている．参考に，参加者が持参した自転車の種類を挙げておくと，シティサイクル（ママチャリ）9 件，ロードバイク 9 件，アシスト付き自転車 6 件，マウンテンバイク 2 件，折り畳み自転車 2 件であった．

Fig.6 提案ルートに基づく実走ルート

Fig.7 さばれぽの表示画面

Fig.8 サイクルピクニックの様子

Fig.9 広報ツール

4.3　市民参加型サイクリングイベントを終えて

サイクリングイベントを終えて，参加者より Table.1 に示す意見が挙がった。

Table.1 参加者からのコメント

① 車優先から歩行者および自転車優先のまちづくりという考え方が大変良いと思いました．
② I feel conditions for bicycles could be made much better for Fukui. I feel like in Japan roads are built and designed for cars only, more thought should be given to how bicycles can safely travel down main roads.
③ 道幅が狭い．また，自転車への印象を悪く感じているドライバーがいるように思う．
④ 途中リタイアしても大丈夫という安心感がある．また，市民でも知らないことも多くあり，地元を知ることができてよかった．
⑤ とても楽しかった！たくさん人に自転車の安全な走り方を教えたら，もっと自転車を安全に利用できるまちになると思います．
⑥ I do not think road conditions are bad but I do think the city can do more to protect cyclists from bad drivers. When I ride in Fukui Prefecture (and Japan) I am most worried about drivers. Passing too closely to cyclists, passing a cyclist to turn in front of them, pulling out of parking lots too fast and not checking for bikes, parking and stopping in streets, etc. Having more bike lands, wider roads, or protected bike only areas can help increase safety. Also, the bike trails along the river are really old, could use better/newer signage, and would be great to be connected all way to Fukui city.

参加者 28 名のうち 18 名より事後アンケートの回答を得た．サイクリングイベントの自身の満足度と他者へのおすすめ度について Fig.10 に示すと，83.3%が満足（満足+やや満足）に感じており，他者へのおすすめ度については 83.4%が勧める（勧める+やや勧める）としている．不満に感じている参加者もいたが，イベント当日に途中から雨が降ったためといった理由が挙げられた．イベントを通じて，「自転車を活用したまちづくりへの関心が高まりましたか？」という問いに対しては，Fig.11 の通りの結果を得ており，回答者全員が関心を高めている．また，鯖江市で自転車を活用したまちづくりを推進するうえで，特に重要であると考える施策については，①自転車のみが通行できる自転車通行帯などの自転車通行空間整備が 77.8%，②レンタサイクル・シェアサイクルの普及や利便性向上が 50.0%，③自転車と他の交通機関との連携強化，④自転車を利用する旅行者の受け入れ環境（コース案内や休憩施設等）の充実がともに 33.3%であった．

以上，アンケート調査への回答率を高める工夫について課題はあるものの，サイクルピクニックの実施については，定員 30 名といった小規模なサイクリングイベントではあるが，参加者の意識の醸成や今後の展開に向けた機運づくりに寄与できたのではないかと考えている．

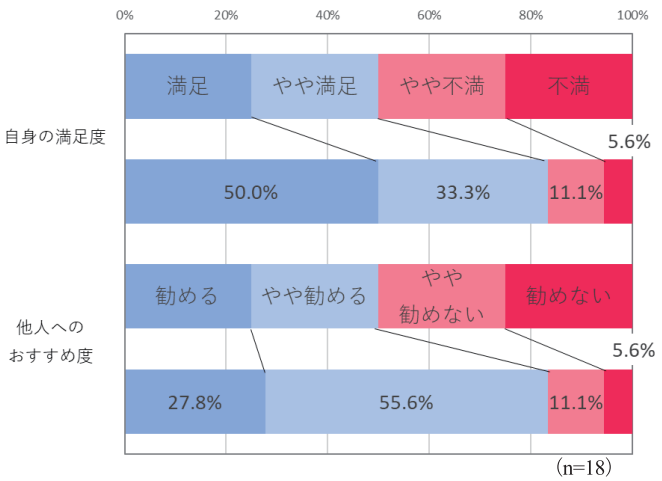

Fig. 10 参加者の満足度と他者へのおすすめ度

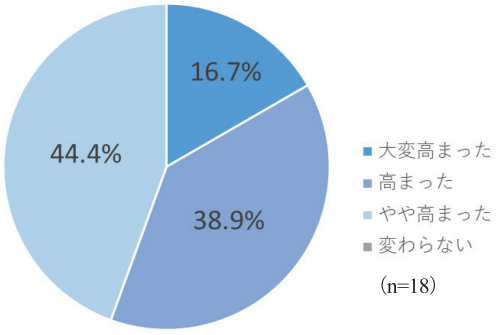

Fig. 11 自転車を活用したまちづくりへの関心の高まり

5. おわりに

FUT 交通計画研究室は鯖江商工会議所建設業部会との協働で，里山エリアとまちなかエリアをつなぐ自転車ルートの検討・抽出や，アンケート調査を通して自転車が歩行者や公共交通，自動車とも共存できる環境整備，魅力ある都市空間の創出の観点から鯖江市での自転車まちづくりの可能性について見出してきている．例えば，里山エリアとまちなかエリア間での自転車利用環境が向上した場合，自転車でエリア間を移動するといった利用意向に関する割合が 66.0%であることをこれまでに報告している[(4)]．このことから，鯖江市のまちなかエリアだけでなく，里山エリアも含んだ広域的なエリアで，自動車よりも速度が遅く歩行者よりも広域的な移動ができる自転車で鯖江市内を周遊することで，観光客を含めた来訪者には鯖江市での新たな滞在スタイルを提供することができるのではないかと考えている．住民には住む地域の良さに気づきを与えることのできる機会の創出にもつながり，商店主には新たな顧客獲得の機会になることが期待できる．

これまで日本においても，徒歩の時代から公共交通の時代を経て，とりわけ地方都市では高度経済成長期以降には自動車での移動に依存する時代へと遷り変わってきた．移動手段の変化に伴って都市の規模・構造は，飛躍的に拡がりをみせ，中心市街地ではスプロール化，郊外では大型商業施設の建設や住宅地の開発が進み，都市の人口密度が低下してきた．都市の諸課題を解決するためにも，自転車を公共的な交通であると位置づけ，社会インフラのなかで自転車と歩行者，公共交通，自動車が共存できる都市空間を構築するための方策を考え都市機能を再構築させることが魅力ある都市空間の創出に有効であると考える．また，地域の活力向上を図るためには「住んでよし，訪れてよし」の上質な鯖江地域を創出するといった高い志が必要である．今後も鯖江商工会議所建設業部会と協働で実施した未来を考えるワークショップ（フューチャーセッション）や市民参加型サイクリングイベント等の機会を継続して創出し，住民の方々との議論のなかで，様々な意見を引き出しながら合意形成を図っていくことが重要である．これらの機会を通して，地域の自転車利用環境の向上を図るための整備の推進や，地域の担い手が増えていくことにつながっていくことを期待している．

引き続き，関係機関との協働体制を構築し，今後も議論等を進め，サイクリストに優しいまちを目指した取り組みを協働で実施していくことで，早期の自転車利用環境の向上につなげていきたい．

謝　辞

本プロジェクトは，鯖江商工会議所建設業部会との協働で実施いたしました．プロジェクトを遂行するにあたり，鯖江商工会議所事務局および福井工業大学の事務局等，多くの関係機関よりご支援・ご協力いただきました．ここに記して謝意を表します．

文　献

(1) SDGs 推進本部，“SDGs アクションプラン 2018～2019 年における日本の「SDGs モデル」の発信を目指して～”，2018.

(2) 国土交通省観光庁，“テーマ別における地方誘客事業”，http://www.mlit.go.jp/common/001219169.pdf，2019 年 9 月 2 日（最終閲覧）

(3) 国土交通省国土政策局，“国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～”，2014.

(4) 福井工業大学工学部建築土木工学科 交通計画研究室（研究代表者：吉村朋矩），“里山エリアとまちなかをつなぐ自転車利用環境の向上を目指した調査～鯖江市における自転車まちづくりの可能性～”，鯖江商工会議所建設業部会との協働調査報告・提案書，P.6，2019,

（2020 年 9 月 10 日受理）