



自転車社会の環境改善を目指して No.56

## 自転車レーン整備をめぐる市民団体 「うべこまち」の活動

文

うべ交通まちづくり市民会議

村上ひとみ



自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 1. はじめに

うべ交通まちづくり市民会議（通称・うべこまち）は車に頼り過ぎない持続可能な交通を目指し、市民の側から改善案を考え、行動することを目的として、山口県宇部市に2010年に設立された。公共交通の利用促進や自転車利用環境の改善を呼び掛けている。国のガイドラインにより、各地で自転車通行空間とネットワークを確保しようという動きが見られる。宇部市初の自転車レーン（法定外）が市の事業として施工され、2015年3月末から供用されているが、その計画過程と利用促進にあたり、市民団体・うべこまちがどのように係ったかを説明したい。

### 2. 宇部市の都市環境と自転車利用

宇部市の人口は167,484人（2017.4.1現在、住民基本台帳による）、面積288km<sup>2</sup>である。古くから瀬戸内海を干拓し、海岸埋め立てにより工場地帯ができており、中心市街地は平坦な地



図1 宇部市の地図と自転車レーンの区間（黒矢印）

形を有し、震災後の区画整理事業により道路が広く整備され、自転車を利用しやすい（図1）。一方、郊外住宅地は丘陵地帯に広がっていて、坂道が多く、狭い街路も目立つ。15歳以上の通勤・通学での自転車利用が14.9%であり、特に通学者の57.6%が自転車を利用している（2010年国勢調査）。一方、自家用車利用者は71%を占める。このような中で自転車は圧倒的に歩道での通行が多く、山口県道路交通センサス調査によると県道・国道などでの車道走行は5%程度にとどまっている。

2011年～2013年では宇部市内で平均136件の自転車事故が発生した（山口県警の統計より）。原因としては、車両相互・出会い頭が41%、車両正午・右左折時が29%、車両相互・その他が25%となっている。

### 3. 自転車レーン提案にむけた市民団体・うべこまちの活動

うべこまちは、2010年の設立当初から都市計画道路鍋倉草江線（通称・産業道路）での自転車レーンを視野に入れ活動してきた。同年11月に同区間で市民草の根通行実験を行った。2011年度～2016年度には、NPO自転車活用推進研究会の小林成基理事長や疋田智理事、地球の友・金沢の三国成子氏ら、自転車政策面でのオピニオンリーダーの方々を招き、自転車先進地の事例を学ぶための自転車



図2 うべこまち発行の自転車ハンドブック（表・裏表紙）  
うべ交通まちづくり市民会議HP <http://www.ubekomachi.net/>  
「自転車を楽しく安全に利用するためのハンドブック」内容を掲載しています

まちづくりシンポジウムや走行イベントを開催してきた。環境にやさしい交通づくりに取り組む宇部市地球温暖化対策ネットワークでは、E-サイクルモニターを募ったり、自転車安全教室を開くなど、情報発信やルール啓発に取り組んでおり、協力して自転車環境整備の足場固めを行ってきた。

また、うべこまちは、自転車の車道左側通行の大切さ、逆走による出会い頭事故の危険を啓発するため、自転車ハンドブック（B6版6P、図2参照）を作成し、2012年度から5年間、宇部市内の中学3年生1500人余りに卒業祝いとして送呈してきた。高校生になると自転車通学者が増え、通学距離も5km程度と長くなることから、ルール啓発と事故防止を呼び掛けることが目的である。

こうした活動を基に2013年には宇部市長と市民団体の意見交換会に、自転車レーン整備と自転車まちづくりを提案し、2014年度予算で自転車レーンモデル施工が決まり、市、警察、市民団体の三者協議がス

タートした。

また、自転車レーン通行安全マップづくりワークショップ(自転車政策先進地の大分市視察を含め全4回)を開催した。自転車レーン施工案に対しての意見交換により、東側起点の清水川交差点に、レーン走行に導く青色矢羽根が実現でき、速度規制の50kmから40km/時への変更が山口県公安委員会で認められた。ワークショップの成果として作成した安全マップをレーン周辺の中学校、高等学校、事業所、自治会等に配布した。

#### 4. 自転車レーン(法定外)の実現と利用促進の取り組み

施工区間は都市計画道路、鍋倉草江線のうち、神原交差点から清水川交差点までの宇部市道約900mである。JR宇部線とほぼ平行に走り、途中の東新川駅とも近距離にあり、小・中学校や高校、文化・体育施設、福祉施設、病院などが沿線に立地している。学生のみならず市民の自転車利用の可能性を持った路線といえる。

自転車レーンの断面を図3に示す。車道幅員が約10mと2車線にしては広く、右折レーン・右折スポットを入れても余裕がある。施工では、車道断面の街渠50cmの外にレーンとして1mの幅をとり車道外側線(白線)を引き、その内側に30cmの青いラインをいれ、自転車マークと矢印を白で表示した(写真1)。途中の交差点3か所と東端の清水川交差点の前後及び交差点内に自転車直進できる青い矢羽根を表示し、自転車横断帯は消した(写真2)。なお、計画にあたり、国のガイドラインの条件に従い、自動車交通量約7,000台、車道幅員、速度規制(50⇒40km/時)から、自転車レーン(法定外)の方式を選択した。自転車歩行者道の指定は解除していない。

2015年春には自転車レーンが完成し、市民団体呼びかけで完成記念走行イベントを実施し、市役所交通安全担当、宇部警察署、市民団体が協力しての立哨指導を行った。うべこまちでは、登校時間帯に週1回程度呼び水走行を継続している。2015年7月には沿道の2つの高校と1つの中学生徒への自転車レーン評価アンケートを村上研究室(山口大学)で実施した。自転車レーン利用者はその区間を通らないケースを除き、「よく利用している」、「時々利用している」を合せて、37%を占める。レーンを利用しているケースでは、「とても快適」、「比較的快適」を併せて40%である。レーンの利用率及び評価は、レーン中間点の学校より、レーン延長先の学校の生徒の方が高く、前者が400mほどの通行に留まり、後者が900m全区間を通行できることの影響が考えられる。利用しない理由としては、「車との接触が怖い」、「歩道の方が安全と思う」、「レーンの幅が狭い」が多い。

整備区間の神原町1丁目における平日朝の自転車交通量調査結果を図4に示す。レーン整備前の2014年度の2回の測定で、車道走行の自転車は約1%と低かったのに対して、レーン整備後は10~20%に増加したことがわかる。一方で、2015年7月の20%に比べ、その後は10%前後となっていて、利用率は伸び悩んでいる。2017年4月に自転車レーン整備2周年を記念して、市民団体によるデモ走行と検証ワークショップを開催した。そこで話し合った課題として、以下が挙げられる。

ハード面で凹凸、水たまりの改善。起点の神原交差点に矢羽根が必要。ソフト面で車への啓発、歩道でも左側通行啓発、走り方の動画発信などがある。今後、歩道の無いゾーン30の通学路に自転車矢羽根を入れて、左側通行を浸透させることもB/Cが高く、検討したい。

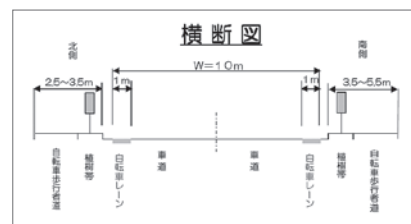


図3 うべ自転車レーン横断面図(宇部市道路河川管理課作成)



写真1 自転車マークと矢羽根



写真2 清水川交差点の矢羽根表示

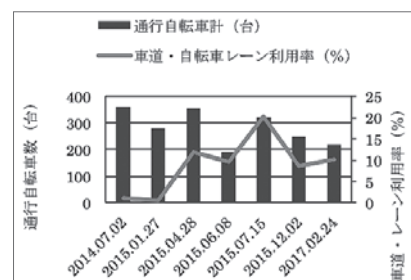


図4 自転車交通量調査結果(神原町1丁目、平日午前7時~9時)(2014年度は整備前、2015年度通行は整備後)(村上・近乗(2016)に加筆)

#### 5. まとめ

環境首都をめざす宇部市で初めての自転車レーンが整備される過程と利用啓発に関して、市民団体・うべこまちの活動をまとめた。自転車レーンを延長し、車の運転者を含め、市民や学生に広く認知されるように働きかけていきたい。自転車を歩道に野放しのままでは高齢者など交通弱者が歩道を歩くが怖くなり、人通りが少ない現状がある。自転車には、健康・福祉の面での利点が大きく、駅まで自転車に乗れば、ローカル線の鉄道利用促進も期待できる。地域で行政、警察、市民、学校、企業などが参加し、自転車ネットワーク協議の場を設け、計画的に取り組んでいきたい。 PP