



全国自転車議員ネットワーク リレー寄稿 No.4

## 堺市から全国へ、自転車のまちづくり

文

堺市議会議員 西 てつし (にしてつし)

本ページの担当事務局：特定非営利活動法人 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 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>



## 「チャリてつ」と言われて

大学2年時に、温暖化防止キャンペーン「TOMORROW MAP 自転車きゃらばん98」の実行委員長として、大学生約150名と共に、エコライフと自転車の利用を促進した街づくりを訴え、全国をキャンペーンしました。その経験を基に、Eco-League (全国青年環境連盟)のメンバーとして、自転車のまちづくりの提言活動を行っていましたが、大学4年時に、小林成基さん(現自転車活用推進研究会理事長)に声をかけて頂いて、大学生ながら13名の自転車活用推進研究会委員の一人に加えて頂き、様々な議論に参加させていたことが、私が今、サラリーマンを経て、自治体議員として自転車政策に取り組む大きなきっかけとなっています。

小林理事長や学生時代の多くの自転車仲間からは「約束を忘れるな」とプレッシャーをかけられ、地域の同世代の親しいお母さん方からは、自転車の乗り方や自転車政策を語る度に「チャリてつ」と茶化されていますが、今、全国に普及しうる自転車の街づくりのモデルづくりの為、全力でとりこんでいます。

## 自転車のまちづくり

私が一期目(平成19年～平成23年)と二期目(平成27年～)の間、本

会議で質問に登壇するたびに自転車政策を取り上げ、同僚議員のみならず市長からも、市民の方に対して「自転車の事は西に言っといて」とまで言われるようになっていますが、特に以下の4点で取り組みを進めてきました。

## ●自転車まちづくり部

議員として、最もやりがいを感じたのが「自転車まちづくり部」の設置です。平成19年度に私が初めて本会議で会派代表質問を行い、様々な自転車関連の内容で質問通告を行ったところ、行政側の担当は、なんと5局7部9課にわたっていました。そして、それぞれが、縦割りになっており、責任の所在も不明確でした。そこで思い出したのが、自転車活用推進研究会の議論の中で出てきた、全米の多くの州で設置が義務付けられ自転車政策を一元的にコーディネートしている「自転車歩行者統括官」でした。そこで、自転車関連のハード整備とソフト施策を一元的・総合的に推進していく組織の設置を求め、必要性について様々な議論をしました。結果として、平成20年度に、当時の政令指定都市ではおそらく唯一の、自転車道の整備を担当する「自転車道整備推進室」(課相当)が設置され、平成

21年度には、自転車道整備推進室と自転車対策事務所に企画機能や庁内外の総合調整機能を付加して、建設局に「自転車まちづくり推進室」(部相当)が設置されることになりました。これも、おそらく平成26年度に京都市に自転車政策推進室ができるまで、政令指定都市では唯一の部相当の自転車政策の推進組織でした。そして、平成27年度には、より総合的に自転車のまちづくりを推進するべく「自転車まちづくり部」へと組織改編がおこなわれました。現在、堺市ではこの「自転車まちづくり部」を司令塔として、自転車のまちづくりや交通安全についての政策前進に取り組んでいます。他の部署が自転車のまちづくりについて、他人事のようになってしまうが、政令指定都市の中でも稀有な存在である、この組織のコーディネート機能が強まるように尽力していきたいと考えています。

高層館	
21	展望ロビー (Observation lobby) 観光情報コーナー (Tourist information corner) 観光コーナー
20	環境局 環境事業部 環境施設課
	建設局 土木部 河川水路課 自転車まちづくり部 自転車企画推進課 自転車環境整備課
19	建設局 用地部 用地第一課 用地第二課
	監査委員事務局 監査課 代表監査委員室 監査室 人事委員会事務局 建設総務課 土木監理課 路政課 法定外公共
18	建設局 土木部 道路計画課 道路整備課 連続立体構造課
	建設局 道路部 公園緑地部 公園緑地整備課
17	建設局 公園緑地部 都市政策課 都市計画課 都市景観課

## ●自転車レーンの整備

平成19年に議員に初当選してすぐに始めたのが、平成13年の道路構造令改正の反映の有無のチェックでした。平成13年当時、私は自転車活用推進研究会委員の一人として、多くの自転車政策にかかわる方々と共に画期的な改正と受け止め喜んでいました。しかし、実際には、都市計画決定の時期や、自転車政策のプライオリティの低さから、平成13年度改正に基づいて、自転車の走行空間が設置された例は平成19年当時の堺市には全くなく、また他の政令指定都市を調査しても、そのような事例は皆無に等しい状態でした。何度となく、本会議でこの事について議論をしましたが、中央で政策が変わっても、なかなか自治体レベルで簡単に政策が変わるわけではないことを痛感しました。そのような中で、国土交通省と警察庁が、自転車通行環境整備のモデル地区の募集を行うことになり、堺市にも応募することを求め、モデル事業の実施をすることになりました。国土交通省や警察庁が、自転車の走行空間を確保することをバックアップしてくれるように政策転換をしたことは、非常にありがたい状況でした。しかし、交通管理者や、自治会などは、自転車の走行空間を確保するにあたって、交通安全を理由に歩道上での視覚分離を求める声がほとんどでした。国土交通省や警察庁の方針が変わったこと、そして、交通安全の観点からも自転車レーンの方が有意義であることなど、何度となく何時間も議論をしました。結果として、堺市は現在、自転車レーンの意義を認め、平成34年度末までに自転車レーンの総延長を75キロメートルへ延ばす計画を進めています。まだまだ整備距離が短く、一部には歩道上での視覚分離もある状況ですが、道路改修時に自転車レー



堺市でも整備がすすみつつある自転車レーン 堺市役所前のさかいコミュニティサイクルポート

ン設置も併せて行うようにする等取組強化を求めているつもりです。

## ●コミュニティサイクル

大学2年時から練馬区のタウンサイクルに何度となく足を運び、堺市でも、コミュニティサイクルが開設されることが望ましいと考えてきたので、平成19年度の代表質問でその意義について取り上げると共に、同僚議員と共に視察を行い、議員間の理解を深めるようにし、平成22年から堺でも運用が始まりました。共用の自転車を低価格で貸し出す拠点「サイクルポート」を主要駅中心に開設し、現在は8カ所に約700台を用意し、利用率は約8割に達する等、関西圏で最大級の規模となっています。自転車や公共交通の利用を促進し自動車からの転換を図るため「コミュニティサイクル・バス情報システム」も採用しています。日中と夜間の利用率の差の大きさが課題ですが、コミュニティサイクルの普及によって、自転車に乗りやすいまちづくりがすすむきっかけともなってくれば良いと考え、更なる拡大をはかっています。

## ●指標づくり

ここ1年間議論していることは、自転車のまちづくりの効果検証をするための指標管理についてです。堺市も、他のいくつかの政令指定都市と同様に、国勢調査を基にした「通勤・通学目的における自転車の分担率」を施策運営の指標としています。しかし、この項目は、国勢調査の詳細調査の内容である為10年毎しか

数字が発表されず、細かな効果検証ができない状況となっています。政令指定都市の他都市においても同様の状況のようですが、細かな効果検証ができる定量的な効果指標がないか、今私自身も研究すると共に、当局とも議論をしているところです。

## 全国へ

9年前、堺市議会で、自転車のまちづくりの議論を始めた時、多くの自治体議会の議事録を検索しましたが、殆ど自転車政策の議論はありませんでした。今、公共交通の発展や環境政策、健康政策などの観点から、全国各地で自転車のまちづくりの議論がはじまっています。

自治体議会の一員として感じるのは、まちづくり分野全般において、政令指定都市では、他の政令指定都市ではどのような事例があるか、政令指定都市平均ではどのように取り組んでいるか、また一般市でも、同じ都道府県内でどのような取り組みが行われているかを参考にすることが多いのが実状です。

そこで、多くの自治体議員の友人達と、堺で、全国で、どのように困難な議論を乗り越えてきたかを共有していくことは非常に重要と考え共有をすすめています。多くの志ある自治体議員の皆さんと、日本中で一歩でも自転車のまちづくりを前へ進めたいと考えています。応援よろしく  
PP