

1. 背景と経緯

開成町は、神奈川県南西部の平野に位置する、東西 1.7km・南北 3.8km、県下最小の面積を持つ自治体である。米、ナシ、イチゴなどを生産する農村地帯であるが、高度経済成長期以降は製紙、金属加工、ゴムなどの工場誘致が進み、現在は足柄上郡内でも屈指の製造品等出荷額を誇るようになっている。

町は酒匂川（さかわがわ）が形成したなだらかな扇状地に位置することから、地形は平坦である。町域の南部には小田急小田原線開成駅が位置するが、この駅にはバスが乗り入れられておらず、公共交通機関の整備は必ずしも十分とは言えない。そうした事情から、町民の日常の足としては自家用車と共に自転車が多く利用されてきたが、町として自転車交通に焦点を当てた本格的な施策は今まで無く、自転車の交通環境の向上は町の交通施策における課題の一つとなっていた。

一方、近年は地球温暖化の防止など、地球環境への負荷を低減させることが世界的な課題となっており、そのための方法の一つとして、環境にやさしい交通手段である自転車が注目を浴びるようになっている。しかし、日本の場合は欧米諸国の都市に見られるような自転車走行空間が十分に確保されてこなかったことから、自転車利用の安全性・快適性は必ずしも高いとは言えない状況である。このような状況を改善するため、国では平成 11（1999）年に「自転車利用環境整備のためのモデル都市」の募集を行い、自転車利用環境整備の具体的な取り組みを開始した。

町は交通安全対策として昭和 40（1965）年に全国に先駆けて交通指導隊を設置し、また、交通死亡事故が 19 年 9 ヶ月間ゼロという 1 万人以上自治体の中では全国第 1 位の実績を有しており、以前より交通施策には力を入れてきた経緯がある。自転車利用環境の整備を行政課題の一つとしていた町ではこの事業に注目して応募を決定し、応募企画書である「自転車利用環境整備基本構想 提案書」を国に提出した。

同事業には全国 34 都市の応募があったが、最終的には開成町を含む 14 都市がモデル都市の認定を受け、国の支援の下にそれぞれの地域の実情に応じたモデル事業を展開することとなった。



2. 具体的内容と特色

本事業の目的は、町の魅力向上や個性的なまちづくりを進めるため、交通安全に取り組みながら、自動車から自転車への利用転換を図り、豊かな自然環境に適した環境共生型の移動手段である自転車の利用環境整備を推進し、『人に優しい』サイクルシティ・かいせいの実現を目指すことである。

このための具体的な手段としては、ヒューマンスケールな都市規模と平坦な地形を活かした自転車道、自転車ハウス、自転車公園などのハード面のネットワーク整備と、それらを基盤として展開されるレンタサイクルや交通安全教育などのソフト面の整備が挙げられている。また、一連の取り組みを通じて自転車を町のイメージの一つとして位置づけ、町の個性創出につなげていくことも狙いの一つである。

事業費は約9億1,800万円であり、そのおおよその内訳は、町一般財源1億5,000万円、町債7,200万円、県費2億5,500万円、国補助4億4,000万円となっている。

①自転車道の整備

自転車道の整備は、自転車利用環境整備の最も基本的な要素の一つである。町域は、北部の田園地帯、中部の既存市街地、南部の開成駅を中心とした新市街地の三つの地域に区分することができるが、本事業ではそれぞれの地域の特性に配慮した自転車道ネットワークを整備していく方針である。

市街化調整区域にあたる北部の田園地域は、レクリエーションや歴史的資源などの観光スポットを回遊する「レク・サイクルゾーン」として位置づけられている。既存市街地や開成駅を中心とした地域は、日常生活の舞台としての「ライフ・サイクルゾーン」として位置づけられ、ここでは既存市街地と開成駅とを連結するなどの骨格的な「コリドー（回廊）路線」と、地域とコリドー路線とを連結する「コミュニティ路線」から成る自転車走行空間ネットワークの形成が図られる。現在、平成15（2003）年度までに暫定の自転車道ネットワークの骨格を形成する予定で事業が進められている。

水田地帯である町域では、集落や幹線は用排水路に平行した幅員の狭い道路によって結ばれており、また集落内部の道路は狭小で入り組んでいるものが多い。このため、自転車道の整備は個々の道路環境に即した形で推進する必要がある。

歩道の設置されていない狭小な道路においては、道路端の一部を歩行者と自転車の安全を優先する空間としてマーキングやカラー舗装を施し、併せてパンフレットなどにより道路利用者に共存利用のあり方について周知する。また、沿道の状況などを踏まえて、可能であれば道路拡幅を行う。

歩道は設置されているが幅員の狭い道路においては、電柱の移動や高低差の解消、蓋掛

けによる用排水路の上部利用などにより、自転車と歩行者が共有する安全な通行空間を確保する。

十分な幅員を持つ道路においては、自動車道と歩道を分離し、さらにマーキングやカラー舗装により歩道を歩行者の通行部分と自動車の走行部分に区分する方針である。

②自転車のための諸施設の整備およびソフト事業

自転車公園や自転車ハウス、自転車の駅などの拠点施設の整備、およびこれらを活用したレンタサイクルや交通安全教育の取り組みなど、ハード・ソフト両面での事業展開も、本事業の特色の一つである。

自転車公園は、町の東縁を南北に流れる酒匂川に沿って整備された町営スポーツ公園の南端にある空地に整備される予定であり、小学生などを対象とした交通安全教室や自転車乗り方教室を開催するなど、自動車教習所の自転車版のようなものがイメージされている。

自転車ハウスは、駐輪場の他、シャワー設備、更衣室などを備えた休憩室を備え、レンタサイクルやメンテナンスサービスなどのソフト面の機能を持つ、自転車利用の拠点となる施設として整備することが検討されている。

平成 13（2001）年 7 月より、スポーツ公園において、あじさい祭などのイベント時に公園内と酒匂川沿いに整備された「酒匂川青少年サイクリングコース」において用いることのできる貸し出し自転車の事業を開始しているが、自転車ハウスで実施されるレンタサイクルについては、そのような観光利用のみではなく、駅までの自転車交通網の整備進展に従って日常の用途にも提供していくことを想定しており、事業の枠組みについては現行の貸し出し自転車の事業の進捗などを見ながら検討していく方針である。

自転車の駅は、言わば「道の駅」の自転車版であり、駐輪場の他、トイレなど休憩のための施設を備えた小公園として、町内の中央部と南部の 2 箇所に整備する方向で検討されている。

3．成果と効果

自転車道の整備は、本事業の開始以来、最も重点的に進められている。町の中央部を東西に貫く県道においては、既に町内全区間で自転車道の整備がなされている。また、川沿いにも既に自転車道が整備されていた。そのため、本事業では、駅と町役場を中心としたネットワーク化に重点を置いた整備が進められた。

平成 13（2001）年度は、市街化区域北端の道路において、歩道の電柱移動や高低差解消などの工事が行われた。平成 14（2002）年度は、市街化区域西部の道路において、路肩を流れる用排水路の暗渠化による歩道・自転車道の整備を行う予定である。

町の中心部を南北に貫く都市計画道路では、平成 13（2001）年度末現在、一部で歩道の拡幅が行われている。将来的には、この区間はカラー舗装などにより歩道を歩行者専用道と自転車専用道とに分離させていく方針である。

町の南部は市街化調整区域となっているが、この中央部を南北に縦断する道路について、車道との共存型の自転車の整備が検討されている。カラー舗装と標識の整備を中心に進めていく方針であるが、安全確保に関する警察との協議が難航しているため、整備はやや遅れることが予想されている。この地域は将来的には区画整理などにより開発が行われる可能性があるため、それと共に検討を進めていく方針である。

小田急線開成駅が位置する町の南東部では、区画整理事業がほぼ一段落し、既にマンションなどの立地により人口が増加している。この地区においては、人口増加と合わせて自転車などの整備も進めていく方針である。

住民の反応は、「旧県道 200 号は整備後走りやすくなった。もっと整備区間を拡張して貰いたい」という意見、「雨天時にも滑りにくい素材を利用して欲しい」という意見などがみられ、本事業を契機として、道路に対する住民の関心は少しずつ高まりを見せつつある。

なお、同事業の目的である「『人に優しい』サイクルシティ・かいせい」の実現は、平成 13（2001）年に策定された町の総合計画においても、九つの重点プロジェクトの一つとして位置づけられている。

4．問題点と対応策

自転車を歩道と共存させることに比べ、車道と共存させることは難しい。現在は自動車道の路肩のカラー舗装などによる自転車の整備を検討中であるが、安全性を十分に確保することは難しく、警察との協議が長引いている。町内には狭小な車道が多いが、そうした道路において自動車と自転車とが共存するためには、道路構造の改良などハード面での整備のみではなく、自転車と自動車との関係を重視した交通ルールづくりとその普及など、ソフト面での整備も必要である。

事業開始当初は補助金の対象についての制限は緩かったが、現在は対象が道路整備に限定されている。自転車公園や自転車ハウスなどの道路以外のハード整備を町単独で整備することは財政的に難しいこともあり、現在は道路整備以外の事業は進んでいない。

また、町では、全国から選ばれたモデル都市として本事業に取り組んでいるということをホームページを始め各種の手段でPRしている。しかし、町民からの反応としては、自転車道が整備されて自転車が走り易くなったというような意見がいくつか見られたのみであり、住民参加で積極的に自転車のまちづくりを進めていこうという気運が見られない。

町に商工会が無いため、自転車店など関連業界の動きがまとまらないという事情も、町

民に動きが見られないことの一因になっている。また、町民からは「自転車道よりも自動車道を拡げて貰いたい」という意見もある。担当課の中では、日常生活における自動車への依存度も依然として高いため、行政主導でなされてきた自転車施策に関する一連の取り組みの理念が町民に十分伝わっていないのではないかという見方もある。

5. 今後の展望

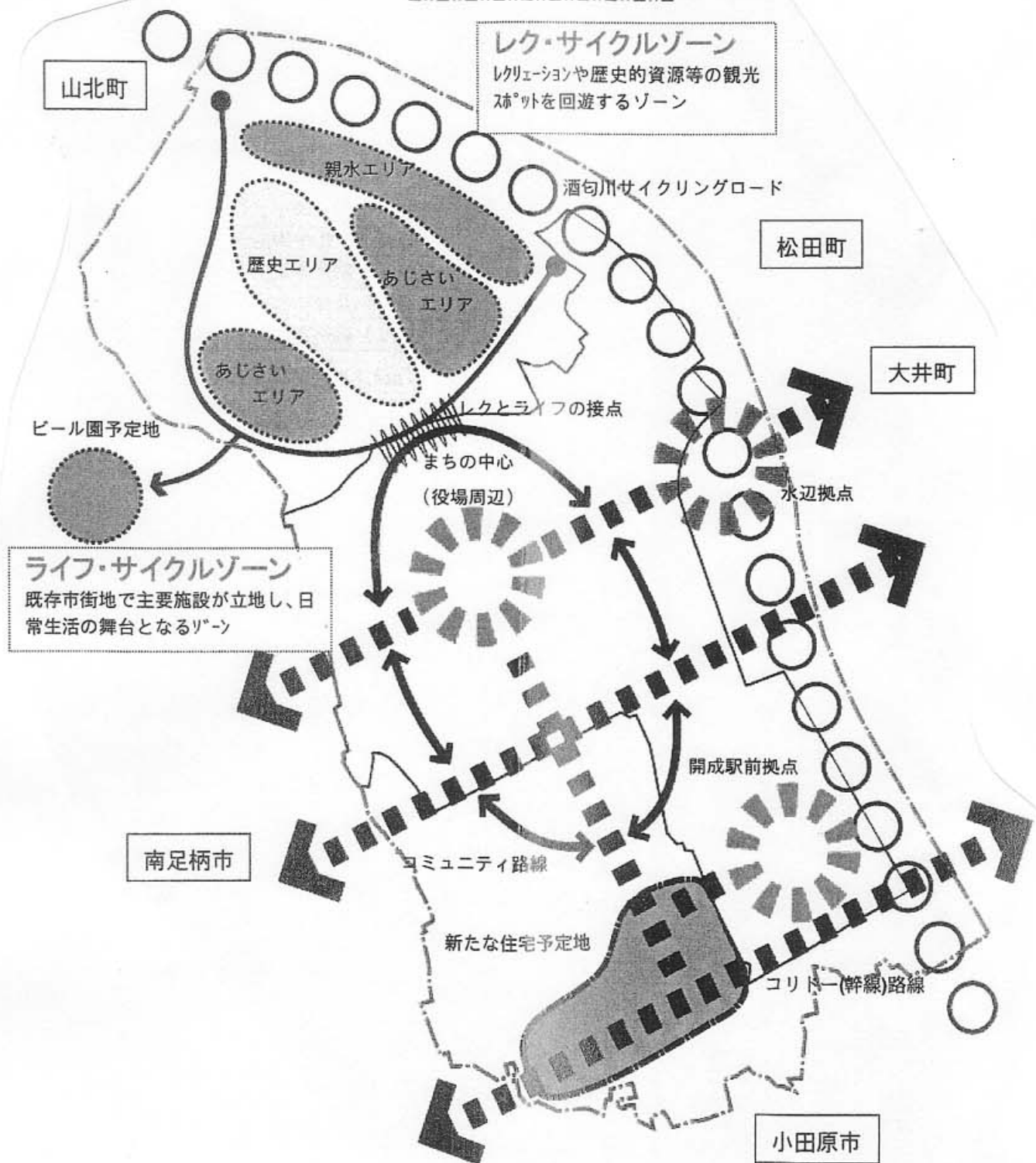
当面は平成 15(2003)年度までの暫定的な自転車道ネットワークの骨格形成を目指す、その次の段階として、平成 20(2008)頃までには南部の区画整理実施(予定)地域にも事業を拡大していく方針である。

また、さらに将来的には、「基本構想」には町内の緑の空間として位置づけられている北部の市街化調整区域「レク・サイクルゾーン」にも、レクリエーションや歴史的資源などの観光スポットを回遊するためのネットワーク整備を進めていく意向である。

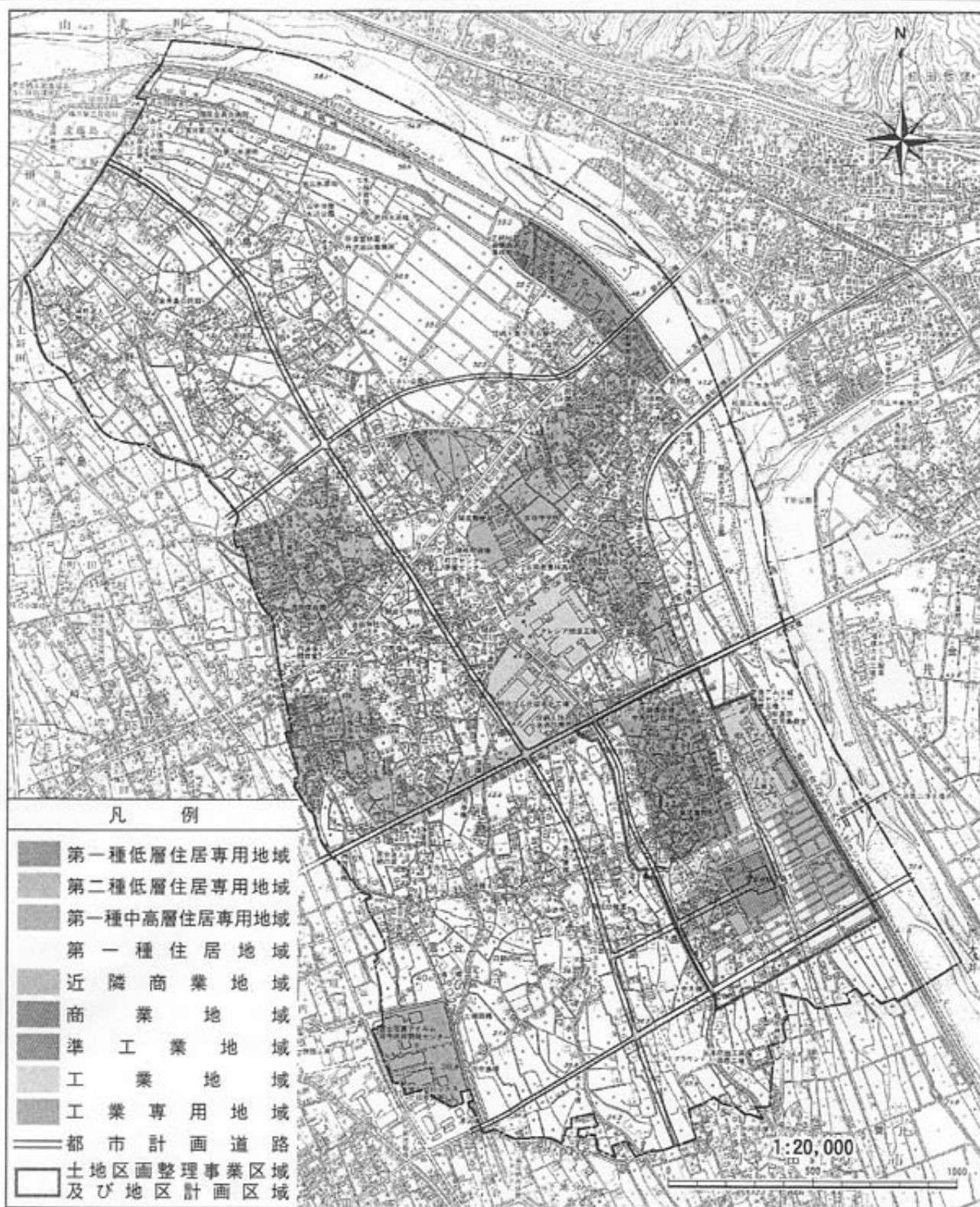
現状は、自転車利用環境整備の理念と共に、その具体的取り組みとして自転車道整備のあり方のいくつかを住民に示したという段階である。今後、住民との意見交換を重ねながら本事業を進めていくためには、事業のPRをさらに充実させていく必要がある。

町としては、今までの事業成果に対する住民の反応を見ながら、自転車道の整備を継続していくと共に、隣接する市町との協議、イベント開催やルールづくりや自転車マップの作成などによる住民や企業へのPR、レンタサイクルの試行、街頭サインの設置など、事業を多角的に展開していきたい意向である。

概念図



「自転車利用環境整備モデル都市事業 基本計画の概要」に示された概念図



開成町の都市計画図