
第5章

多摩・島しょ地域の「自転車とまちづくり」 を巡る環境変化の見通し

第5章 多摩・島しょ地域の「自転車とまちづくり」を巡る環境変化の見通し

先進都市・地域の事例を見ると、いずれの事例からも、「自転車のまちづくり」として市民から認知され、総合的な取組に至るまでには、中長期的に取り組むことが必須のものとして捉えられる。

このことを踏まえ、各種統計データに基づく推計などから、多摩・島しょ地域市町村が、これから自転車まちづくりに取り組んでいくに際し、今後 10 年程度を見据え、想定しておくべき社会動向・環境変化の特徴としては、「高齢者の買い物目的での自転車利用の増加」、「高齢者の自転車事故や高額訴訟リスクの増加」、「観光・交流の活性化手法としての自転車活用可能性の増大」の3つが挙げられる。

多摩・島しょ地域における将来の自転車まちづくりを巡る環境変化の見通しについて、「人口構造の変化により高齢者の買い物目的での自転車利用が増加する」、「高齢者の増加に連動して高まる重大事故発生リスク」、「自転車のまちづくりが国際的な都市ブランドにつながる時代へ」の3点から整理した。

(1) 人口構造の変化により「高齢者の買い物目的での自転車利用が増加」する

多摩・島しょ地域の人口は、2015 年の 427 万人をピークに人口減少局面に転じ、2030 年には 413 万人まで減少する見通しである。これを年齢階層別の人口で見ると、65 歳以上の高齢者は 2010 年の 87 万人から、2030 年には 118 万人まで約 30 万人増加する見通しである。一方で、15 歳～64 歳の生産年齢人口は、2010 年の 281 万人から 2030 年には 254 万人まで約 30 万人減少する見通しである。

住民アンケートで把握したとおり、自転車の利用目的は年齢階層によって大きな違いが見られるため、仮に現状の年齢階層別の自転車利用目的の割合が将来も一定とすると、今後、多摩・島しょ地域における自転車の利用目的別台数が変化していくことが予測される。

そこで、仮定に基づく簡易的な算出となるが、以下の方法により、「将来の多摩・島しょ地域における年齢階層・利用目的別自転車利用者数」を推定した【図表 92】。

図表 92 多摩・島しょ地域の「将来の年齢階層・利用目的別の自転車利用者数」の推計方法

$$\begin{aligned} \text{将来の年齢階層別・利用目的別「自転車利用者数」} = \\ \text{各年年齢階層別「人口」(15歳以上)} \\ \times \text{年齢階層別「自転車利用率」} \times \text{年齢階層別「自転車利用目的割合」} \end{aligned}$$

【資料】

各年年齢階層別人口：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（出生中位・死亡中位仮定）

年齢階層別自転車利用率：多摩・島しょ地域住民アンケート結果（一定）

年齢階層別自転車利用目的割合：多摩・島しょ地域住民アンケート結果（一定）

その結果、「通勤」目的で主に自転車を利用する人は2010年の約44万人から2030年には約40万人まで減少する一方、「買い物」目的で主に自転車を利用する人は約104万人から約110万人にまで増加する。

特に「買い物」目的の利用についてみると、65歳以上の高齢者の利用者数は2010年の約28万人から2030年には約37万人と約10万人増加することが見込まれる【図表93・94】。

また、住民アンケートにおける自転車利用目的別の鉄道との組合せ利用の割合を用い、鉄道駅を利用する自転車利用者数を推定すると、2010年には「通勤・通学」目的が約39万人に対して「買い物」目的が約18万人であるが、2030年には「通勤・通学」目的が約34万人まで減少する一方、「買い物」目的が約19万人に増加する【図表95】。

図表 93 年齢階層・利用目的別の「自転車利用者数」の推計 【主な利用目的別／単位：人】

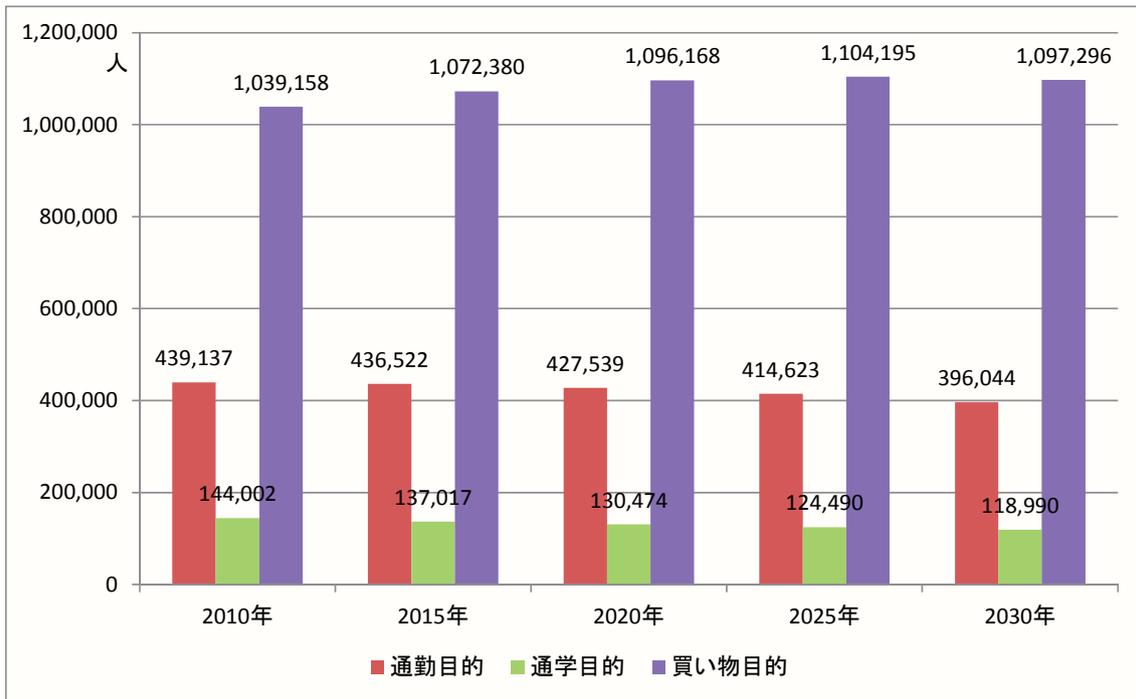
総数	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
15～24歳	282,822	266,638	251,841	240,297	230,887
25～34歳	233,455	213,570	200,008	189,612	179,485
35～44歳	352,327	337,521	292,991	268,077	251,356
45～54歳	306,716	359,448	398,945	380,447	330,553
55～64歳	556,583	481,648	507,961	593,998	660,041
65歳以上	400,716	471,628	504,454	517,503	540,821
合計	2,132,617	2,130,454	2,156,201	2,189,934	2,193,143

通勤目的	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
15～24歳	57,719	54,416	51,396	49,040	47,120
25～34歳	102,492	93,763	87,809	83,244	78,798
35～44歳	121,293	116,196	100,866	92,289	86,532
45～54歳	82,156	96,281	106,860	101,905	88,541
55～64歳	41,614	36,011	37,978	44,411	49,349
65歳以上	33,863	39,856	42,630	43,733	45,703
合計	439,137	436,522	427,539	414,623	396,044

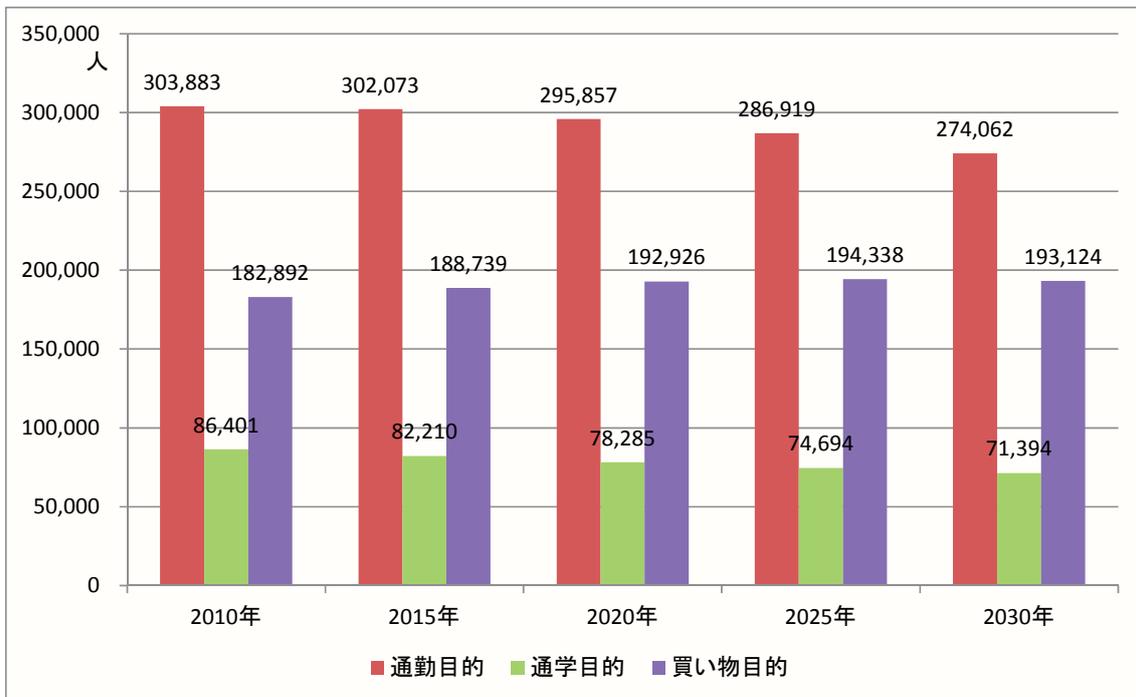
通学目的	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
15～24歳	138,525	130,598	123,350	117,697	113,087
25～34歳	0	0	0	0	0
35～44歳	0	0	0	0	0
45～54歳	5,477	6,419	7,124	6,794	5,903
55～64歳	0	0	0	0	0
65歳以上	0	0	0	0	0
合計	144,002	137,017	130,474	124,490	118,990

買い物目的	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
15～24歳	80,806	76,182	71,954	68,656	65,968
25～34歳	108,186	98,972	92,687	87,869	83,176
35～44歳	179,051	171,527	148,897	136,236	127,738
45～54歳	191,698	224,655	249,341	237,779	206,596
55～64歳	202,866	175,554	185,145	216,504	240,576
65歳以上	276,550	325,490	348,144	357,150	373,242
合計	1,039,158	1,072,380	1,096,168	1,104,195	1,097,296

図表 94 利用目的別の「自転車利用者数」の推計 【主な利用目的別】



図表 95 自転車利用目的別の「鉄道との組合せ利用者数」の推計 【主な利用目的別】



(2) 高齢者の増加に連動して「高まる重大事故発生リスク」

多摩・島しょ地域の自転車利用人口は、現状の年齢階層別の自転車利用率が将来も変化しないと仮定すると、総数は約 210～220 万人と 2030 年まで大きな変化はみられないが、年齢階層別の利用者数で見ると、15～24 歳は約 28 万人から約 23 万人まで約 5 万人減少する一方、65 歳以上は約 40 万人から約 54 万人まで約 14 万人増加することが見込まれる【図表 93 (P.93)】。

また、「多摩・島しょ地域における年齢階層別自転車利用者数当たりの自転車事故死傷者の発生率」を以下の方法【図表 96】により試算してみると、15～34 歳までの若年層が 0.5% 程度と最も高く、次いで 65 歳以上が 0.3%となっている【図表 97】。

図表 96 多摩・島しょ地域の「年齢階層別の自転車利用者数当たり自転車事故死傷者発生率」の推計方法

<p>年齢階層別の自転車利用者数当たり「自転車事故死傷者発生率」＝ 平成 24 年市町村別・年齢階層別「自転車事故死傷者数」／年齢階層別「自転車利用者数」 (2010 年推計値)</p> <p>【資料】 市町村別・年齢階層別自転車事故死傷者数：公益財団法人 交通事故総合分析センターの調べ 年齢階層別自転車利用者数（推計値）：【図表 92・93】のとおり</p>
--

図表 97 年齢階層別の自転車利用者数当たり「自転車事故死傷者発生率」

年齢階層	自転車事故死傷者発生率
15～24 歳	0.48%
25～34 歳	0.48%
35～44 歳	0.26%
45～54 歳	0.26%
55～64 歳	0.11%
65 歳以上	0.30%

これらの前提を踏まえ、「将来の多摩・島しょ地域における年齢階層別の自転車事故死傷者発生数」を推定すると、15～24 歳では 2010 年の 1,368 人から 2030 年には 1,116 人まで減少する一方、65 歳以上の高齢層では 1,188 人から 1,603 人とおよそ 1.3 倍に増加することが見込まれる【図表 98】。

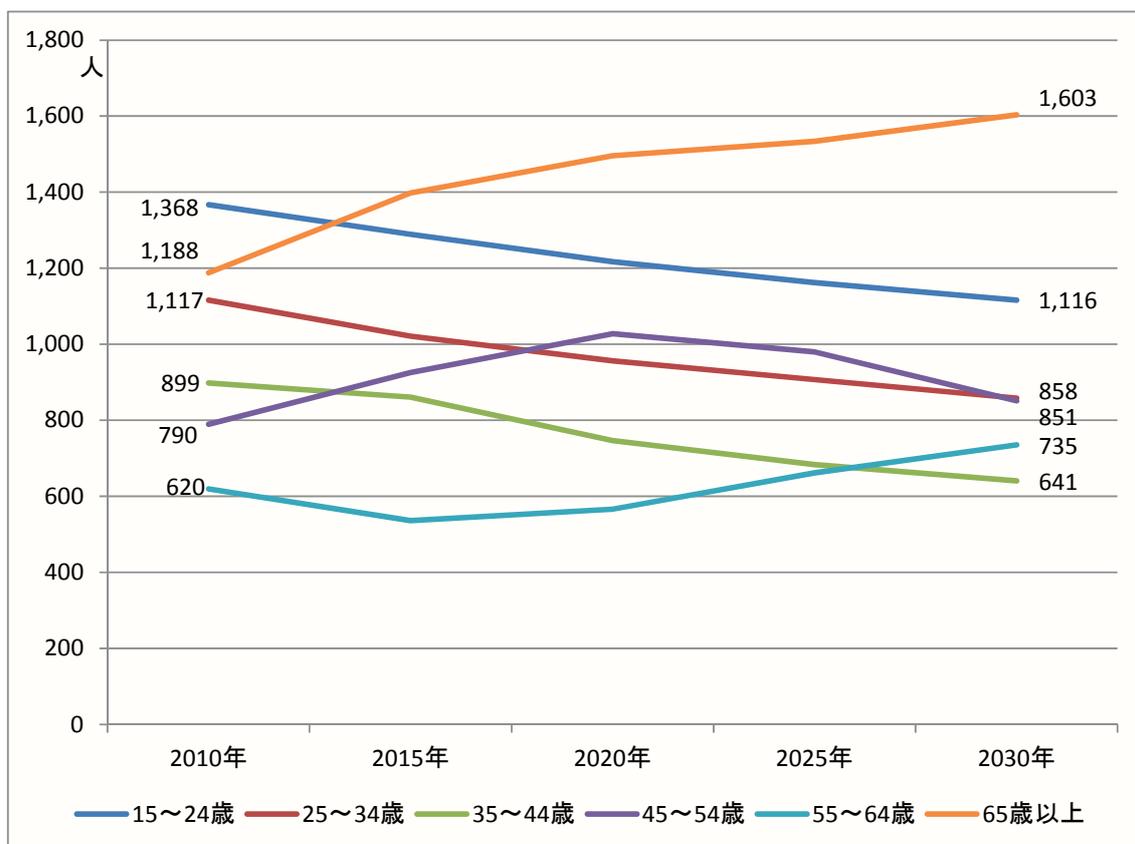
また、自転車事故死傷者数の総数も 2010 年の 5,981 人から 2030 年には 6,150 人に増加することが見込まれる。

警察庁によると、平成 25 年の自転車乗用中の死者数のうち、65 歳以上が占める割合は 63.0%に上っており、高齢者の自転車利用者数が全体の 2 割程度にとどまるのと比較しても、非常に高い割合を示している。高齢者の自転車利用は、いったん事故に遭遇すると重傷化・深刻化するリスクが高いことが推察される。

この見通しを踏まえると、今後、多摩・島しょ地域では、自転車事故による高齢者の負傷者数の増加、そして死亡に至るケースの増加が懸念されることから、より一層の安全対策を講じていくことが重要となる。

これは、自転車乗車中の高齢者が加害者となり、かつ、自らも怪我をするケースが増加することが危惧されるものであり、自転車利用者の損害賠償責任保険等への加入を進めるなど、死傷者発生に伴う市民の損害の最小化を図る施策も自転車まちづくりには求められてくる。

図表 98 年齢階層別の「自転車事故死傷者発生数」の推計



単位:人	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
15～24歳	1,368	1,289	1,218	1,162	1,116
25～34歳	1,117	1,021	957	907	858
35～44歳	899	861	747	684	641
45～54歳	790	926	1,028	980	851
55～64歳	620	537	567	662	735
65歳以上	1,188	1,398	1,496	1,534	1,603
合計	5,981	5,974	6,048	6,141	6,150

(3) 「自転車のまちづくりが国際的な都市ブランドに」つながる時代へ

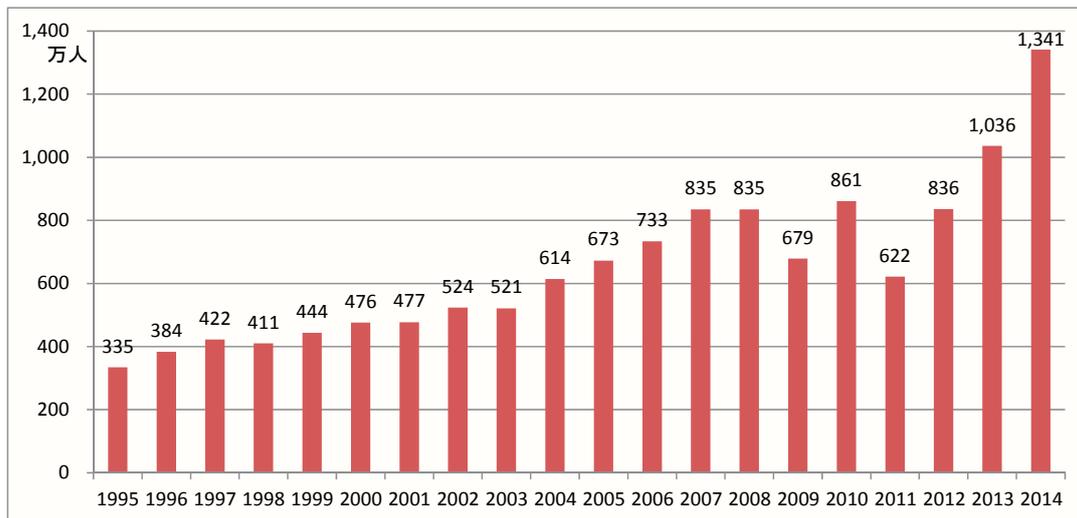
我が国の総人口は減少しており、地方部だけでなく大都市圏の郊外部も減少局面に入りつつある。こうした社会環境の変化の中で、地域経済の活性化を図る方策として、「交流・観光人口の増加を図る」ことが一つに考えられる。

国は、「インバウンド観光」施策を強力に推進しており、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、より積極的な施策展開が予想される場所である。

既に訪日外国人客数は大幅な増加傾向となっており、2005年に673万人であったものが、10年後の2014年にはほぼ倍となる1,341万人となっている【図表99】。

政府は2020年までに2,000万人を目指すとしており、国内外の社会・経済情勢に影響されるものではあるが、今後も国を挙げた施策によって外国人旅行者は増加していくものと見通される。

図表 99 「訪日外国人旅行者数」の推移



注釈) 2014年の数値は2015年1月20日の日本政府観光局のプレスリリースによる。

資料) 日本政府観光局「年別訪日外客数の推移」より作成

また、東京都「平成25年度国別外国人旅行者行動特性調査」(平成26年3月)によると、東京都を訪問した外国人旅行者(サンプル数11,890)のうち、6.2%が「吉祥寺・三鷹」、2.5%が「八王子・高尾」、1.2%が「伊豆諸島・小笠原諸島」を訪問しており、外国人旅行者が一定の割合で多摩・島しょ地域の各地を訪問している状況にある。

また、それぞれの地域において最も満足した活動としては、「吉祥寺・三鷹」では「美術館・博物館巡り」が最多のところ、他の2地域では「自然・景勝地観光」が突出して多かったことから、「多摩・島しょ地域の豊かな自然」が重要な外国人誘客の資源となっている様子がうかがえる。

今後、多摩・島しょ地域への外国人の訪問をさらに促進していくためには、現状で好評を得ている「自然・景勝地観光をより魅力的なものにしていく」ことが一つの方策であり、自転車は、その環境整備(回遊等)の有効な手段として大きな可能性を秘めている。

先進事例のしまなみ海道沿線地域では、決して開通当初から外国人向けの自転車利用環境整備を行っていた訳ではなく、この5年ほどでの通行環境・受入れ態勢整備の取組が実を結び、海外のメディアやメーカー等からも評価され、年間 5,000 人規模（平均して 1 日 10～15 人）の外国人がレンタサイクルを利用するまでに至っている。

しまなみ海道沿線地域は、大都市圏や国際空港からのアクセスが決して良い所ではないが、「異国の自然・景勝地を自転車で自由に回遊できること」がオンリーワンの観光資源となり、誘客に成功していると考えられる。

この他にも、近年、自転車をまちづくりに活かすことで、外国人をはじめとした誘客を図ろうとする都市・地域も出始めている。

宇都宮市は、国際的なロードレースの誘致やその継続的な開催によって海外への認知度を高めており、近年は駅前にロードバイクのレンタサイクル拠点を整備するなどして、外国人に人気の高い日光へのゲートウェイとして地域活性化につなげようとする動きも出てきている。

2020 年の東京オリンピックでは、2012 年のロンドンオリンピックにおける「ロンドン・プラス」の取組を参考に、外国人旅行者に東京都内だけでなく、もう 1 つの地域を楽しんでもらう「プラス東京」のプログラムの検討もなされており、「まちづくりに自転車活用の視点も加えながら、外国人旅行者にとって魅力ある環境を整える」ことで、オリンピックの波及効果を地域にも呼び込む可能性が広がるものと考えられる。

図表 100 近年「自転車都市・地域」としてプロモーションに成功している例

都市・地域	概要
宇都宮市	<ul style="list-style-type: none"> ・1993 年から国際ロードレース「ジャパンカップ」を郊外で開催 その後、中心市街地においてクリテリウム¹¹を開催【図表 77 (P.77)】 ・「走れば愉快だ”宇都宮”」をキャッチコピーに都市ブランド化を図る。 駅前ロードバイクレンタルを開始し、外国人利用者も見られる状況
しまなみ海道沿線地域 〔尾道市・今治市〕	<ul style="list-style-type: none"> ・1999 年に全線開通、2010 年頃から通行環境や観光利用環境を整備 ・2013 年には国際的な自転車メーカー GIANT の社長が全線走破プロショップのオープンとロードバイクレンタルを開始 ・路面表記を 3 か国語にし、レンタサイクル利用者は年間 5,000 人程度 ・2009 年には、フランスの観光ガイドブック「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」で一つ星に選ばれたほか、2014 年 6 月には米 CNN により、世界の 7 大サイクリングロードの一つとして紹介されるなど、海外からも日本でのサイクリングの適地として評価が高まっている。 ・2014 年には、しまなみ海道途上に「サイクリストの聖地」のモニュメントを整備【図表 44 (P.42)】
さいたま市	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年から「ツール・ド・フランス」のクリテリウムを誘致 同年、コミュニティ・サイクルシステムを導入 ・平成 26 年度には「自転車まちづくり推進課」を設置したほか、市内に全長 200km の自転車道整備の方針も掲げており、ハード・ソフト両面で積極的な施策を展開

資料) 各種文献・ヒアリング調査結果より作成

¹¹自転車競技ロードレースの一形態で、市街地等で短いコースを何度も周回する形態