

平成26年度 調査研究報告書の解説

「自転車とまちづくりに関する調査研究報告書」について

株式会社三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 古倉 宗治

1. 調査研究報告書の意義

～地域特性に合わせた自転車利用の促進策の提案

(1) はじめに ～自転車利用促進のために

自転車は、健康によく、環境にやさしい乗り物として、最近特に注目を集めている。世界の先進国でも同様にこれを取り上げており、一定の条件の下で、自動車から自転車への転換を目指して、施策が展開されてきている。しかし、一方では、クルマ社会を前提としたまちづくりや生活様式が形成されていて、自転車の効用はわかっていても、実際にこれを交通手段として、その持つ能力に応じ、または、その能力を十分に引き出して、利活用することは、世界の自転車先進都市でもなかなか苦勞している。しかも、わが国では、世界の自転車先進都市にはないマイナス点がいくつかある。

第一に、自転車の利用に関する走行や駐輪などのルールマナーがあまりにも悪いことである。

第二に、自転車が安全・快適・迅速に走行できる空間があまりにも脆弱であることである。すでに、世界の自転車先進都市では、走行空間ネットワークの量は、延長が優に数百キロを超えて整備され、走行空間の質の時代に入っている。自転車レーンの連続性や幅員、安全対策などきめ細かく確保されて、極めて高い水準を目指している状態にある。

第三に、世界の自転車先進都市における、これらを支える自転車や走行空間の基本的な位置づけや考え方に、わが国と大きな差異があることである。例えば、自転車を「都市の交通手段」としてクルマとの優劣を明確にする点や、「歩行者にしわ寄せをしない」ため、車道における走行空間の整備が当然であるとの基本理念が設定されていることなどである。

このようなわが国の都市特有のいわば「悪条件」の中で、どのようにすれば、自転車を活か

したまちづくりが可能かについて、「促進論」と「抑制論」の両方を考察して、いかに後者の課題を乗り越え、前者を進めていくかを提示する点が、この報告書の大きな意義であると理解する。

さらに、自転車まちづくりは、わが国でも、すでに様々なところで試みられている。しかし、一つの都市のみに当てはまる利用促進の方法や計画であったり、または、多数若しくは全国的な都市の取組であっても、走行空間整備など特定の各論の内容のみに関する施策の推進方策であったりしている。この点、本件調査研究は、東京都の全市町村という、地域特性や環境の異なる多数の都市について、かつ、総合的な自転車施策の在り方を考えるための方策を提案しており、他に例が少ないユニークな取り組みである。この観点からも、重要な意義があるといえる。

この報告書の成果を十分に活かして、各市町村がその置かれた地域の特性に応じた自転車のまちづくりを、すでに実施している場合は、これをより高度化し、未着手の場合は、これを始めるようにすれば、これから東京都の区部を中心に進められている2020年のオリンピックに向けての自転車環境の整備と相まって、東京都全体の自転車利用環境の形成が推進されるものである。

(2) 調査研究の手法

～自治体と住民への

アンケートからのアプローチ

この調査研究の特徴的な点は、第一に、自転車利用環境の統計データを比較分析して、その特徴を把握しようとしていること、これにより、各都市はその都市特性の客観的な分類や把握を行い、データに基づき可能な方策を検討することができる。

第二に、先進自治体及び地域内の自治体に対するアンケート調査並びに住民に対するアンケート調査をセットで実施して、自転車施策の在り方を行政と住民の双方から検討する材料としていることである。このような広範囲の自治体の意向と広域的な住民の利用実態や意向を対比することは他にあまり行われていない。

第三に、統計データによる客観的な都市特性の把握と自治体・住民の意向とのマッチングによる施策の検討により、実効性のある内容が期待されることである。

2. 自転車とまちづくりの現状について

(1) 自転車走行空間に課題

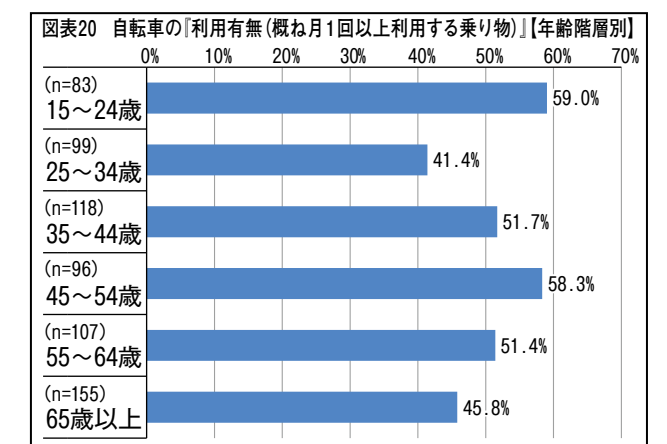
自転車利用の環境については、多摩地域が、わが国の自転車先進都市に比較して、「平坦の土地で走行しやすい」ことや「市域をまたぐ移動が活発」であることなどデータ的には、自転車利用のポテンシャルは高いと考えられる。しかし、住民アンケートによると、「駐輪環境」、「歩道」や「信号のある交差点」の走行のしやすさの評価が高いが、「車道」や「信号のない交差点」の評価が低く、国交省等の進めている原則車道を中心としたネットワーク形成に課題がある。また、走行の安全性について、買い物利用者の評価が低く、高齢化社会を迎えて、高齢者の買い物の自転車利用を考える際に、課題があると考えられる（報告書P10）。

(2) 自転車利用状況は高い

多摩地域は、自転車分担率が2割程度であり、東京都市圏や全国と比較すると高い傾向にあり、自転車利用は活発である。また、住民の自転車の利用頻度も、多摩・島しょ地域全体で「約半数が月1回以上」利用している。また、「約4.5割が毎週定期的に」利用をしている点でも自転車が生活に定着している（P19）。特に、自転車利用者（月一回以上）の住民全体に占める割合は、年齢層別にみると、若者層（15～24歳）が約6割と高い（図表20）。

これとともに、高齢層（65歳以上。以下「高齢層」という）でも約46%と極めて高く、かつ、自転車利用者の利用頻度が、週4～5日以上利

用する割合が、高齢層を除き各年齢層とも5割を超えており、高齢層でも約45%となっている（P23）。高齢層と高齢層以外の両方について、極めて高い自転車利用が行われていることがわかり、他の地域でも同じ様な傾向がみられる都市（豊橋市など）が多い。高齢層の健康・医療・福祉のまちづくりにおける移動手段について、都市部でも今後深刻になる買い物難民・医療難民・ひきこもり等の対策として、高齢層の自転車利用は、重要な観点を提供する。



(3) 利用目的は買い物が多い

自転車の利用目的（最もよく利用する目的）では、買い物が最も高い割合であり、通勤・通学の2倍以上の割合である（図表22）。特に高齢層では、約7割と非常に高い割合であり、高齢者の生活を支えている（次頁の図表23）。このように目的別にみた場合に、一般的な自転車利用の促進ではなく、買い物目的の自転車利用、特に高齢者の買い物利用を重点にして、これに必要なルートの整備や駐輪空間の確保、利用の促進、ルールの啓発、安全確保などを図ることも今後の課題である。

