

中国の中規模都市における自転車交通の現状と課題

東京都 正会員 小川圭一
 埼玉大学 正会員 久保田尚
 国連地域開発センター 城所哲夫

1. はじめに

中国においてきわめて活発に自転車が利用されている事はすでに有名であるが、その理由としては、①国家として自転車利用を促進してきたこと、②路線バスが運賃・整備面等の理由から利用しづらいこと、③中国の物価では、乗用車、バイクを購入することが経済的に非常に負担となること、などが挙げられる。一方、その中国においても、経済の発展とともにモータリゼーションの萌芽がみられ、一部では、自動車と歩行者・自転車などの混合交通に伴う錯綜問題が顕在化しつつある。

本論は、自転車王国として著名な割合には実態が十分に分かっていない中国の自転車保有及び利用について、市民に対するアンケート調査や交通量調査などによる分析を行ったものである。そして、環境・エネルギー問題などの点から利点が多い自転車交通を、今後とも中国等において都市交通システムの一部として正當に位置づけるための課題を考察した。

2. 保定市における自転車の保有及び利用

(1) 自転車保有について

調査の対象として、河北省保定市を取り上げた。保定市は中国河北省に位置し、人口約59万人、面積126 km²である。市内には、化学繊維、紡績などの工場地帯が市街地周辺に散在し、市民の大半がそこに通勤し

ているという、自立性の高い典型的な地方都市である。アンケート調査は、都心部の住民を対象に行われた（サンプル数2144、世帯数748）。まず結果の概略を述べると、平均世帯数2.9人／世帯に対して、平均世帯あたり台数2.4台／世帯と、ほぼ一人が1台の自転車を保有しており、また、97%が自転車をほぼ毎日使用している。また、バイク、乗用車の保有台数は、両者で27台と極めて少なく、市民の保有している車両がほとんど自転車に限られているといった状況である。

自転車の購入価格は平均221.4元（1元＝約23円）であり、世帯支出の月額にほぼ等しい高額商品であるが、94%が新車で、しかもほとんどが現金による購入である。その他特徴的な事として、①現在保有している自転車の保有年数は、「3年以下」で約半数（48.6%）を占めており、比較的新しい自転車が多いこと、②保管場所は室内が最も多く、全台数の64.0%にのぼっていること、③家族の中での共用でなく、個人用として使われる自転車が全体の95.8%を占めること、④前照灯は97.5%の自転車がつけていないこと、などが指摘される。

(2) 自転車利用について

交通手段の分担率（図2）についても、全体で、約82%が自転車を利用しており、保定市において、自転車が交通の主役となっていることがよくわかるが、コンパクトな都市である性質を反映して、目的地は、殆どが市内

に限られている（図1、3）。自転車を利用する場合の平均移動距離は、通勤の場合1.9km、買い物の場合1.0

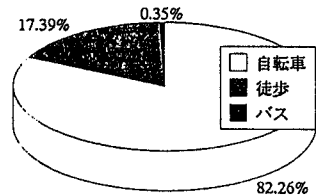


図2 交通手段分担率

kmである。図3より、短距離の移動においても徒歩より自転車が多く使われていること、逆に、7km以上の距離を自転車で移動している市民も若干みられることか



図1 通勤自転車利用経路（地図描画調査による）

ら、市街地内の移動は、距離の長短によらず、殆ど自転車に依存しているといえよう。バスについては、距離によらずほとんど使われていない。

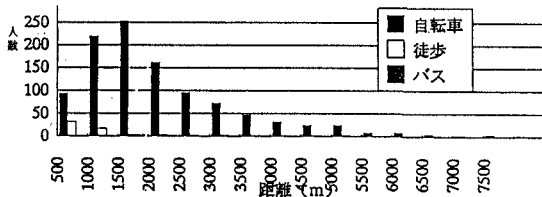


図3 距離帯別利用交通手段（通勤）

天候との関係については、約70%が「どんな悪天候でも自転車を利用する」と答えている。また「風雨が強い場合には他の手段を利用する」と答えた人のうち、52.2%は「代替手段は徒歩のみ」であり、ここでも公共交通の整備の遅れが指摘される。

(3) 自転車に対する市民の意識

身近な自転車に対して、市民はどのような意識を持っているのだろうか。いくつかの設問項目によって尋ねた意識をまとめると、次のようになる。

自転車は、健康によいと思う一方で、毎日使用することを考えれば、疲れると感じている人も少なくない。自転車を高価であるとは余り思っておらず、自転車を利用していることに対する、社会的地位の高い、低い、といった意識もない。交通事故に対する心配は余りないようであるが、盗難については、約半数の人が心配している。

また、「自転車乗車中に不快に思うこと」を複数回答で聞いたところ、「細い道路上で歩行者が多いとき」（全回答者の27.6%）、「自転車が混雑しているとき」（22.3%）などが多く、「細い道路上で自動車が多いとき」（13.6%）などを上回った。当市では、道路上を走行する自動車の数はまだ多くないことから、自転車と自動車との錯綜問題は、まだ顕在化していないと見ることもできる。

3. 自転車交通に関する課題と今後の方向

街路における自転車交通などの実態を探るため、都心部のある交差点に進入した車両の車種別交通量を観測したところ、例えば朝10分間の交通量で、自転車1301台に対し、バス11台、自動車19台、バイク19台など

ととなっており、自転車が圧倒的多数を占めることがわかった。そのため、交差点内では、右左折する自転車の大群がバスなどの通行を阻害する形となっており、今後、バスをはじめとする自動車交通の円滑性と自転車などの安全性について、問題が急激に顕在化する事が危惧される。

そのための対策を、計画・設計の様々なレベルで検討する必要があるが、ここでは、交差点設計のひとつの考え方を提案してみた（図4）。これは、次のような特徴をもつものである。①自転車レーンを道路両側に設ける。但し、自動車の量が現状では少ない事を考慮して、自転車レーンと自動車車線との間の分離帯には頻繁に開口部を設け、自転車が自動車車線を走行する事を容認する、②バス停を交通島に置くことによって、停留所に停車するバスと自転車との錯綜を回避する、③バス停部の歩道には横断防止柵を設ける。

今後急激なモータリゼーション進展が予想される中国では、交通計画が常にそれに先行する事が重要であり、特にバスなどの公共交通と自転車の位置づけを今から明確にする事が必要であると思われる。

本調査にご協力頂いた国連地域開発センター並びに保定市の方々に、深く感謝の意を表する次第です。

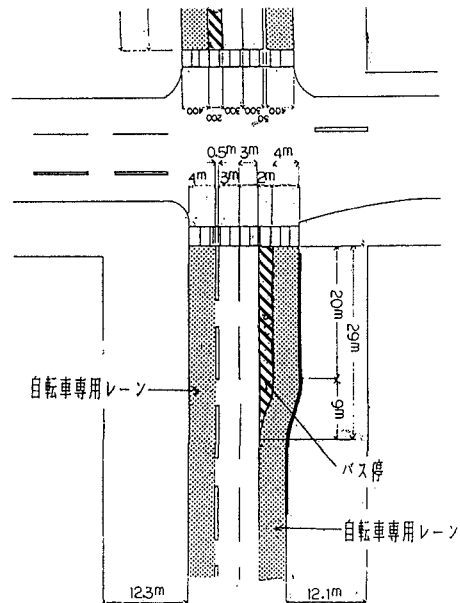


図4 市街地交差点の改良案