

都市特性の比較による自転車の都市政策に関する考察 (その1)

—特に政令指定都市の6都市を比較して—

(公財)仙台市建設公社 正会員 ○岩崎 裕直

表 - 1 各都市の特性に関する指標

主要特性	項目	都市	仙台市	新潟市	福岡市	千葉市	堺市	京都市	6市平均
自然環境	降雨量(mm)		1,416.5	1,984.0	1,765.5	1,495.5	1,216.5	1,377.0	1,542.50
	日照時間(h)		1,762.0	1,646.7	1,870.1	1,903.7	2,029.3	1,870.1	1,846.98
	積雪量(cm)		21	74	3	2	0	24	20.7
	夜間人口(人)		1,045,986	811,901	1,463,743	961,749	841,966	1,474,015	1,099,893.3
	可住地地形平坦性割合(%)		47.7	94.2	64.3	81.2	82.2	44.8	69.07
	1人当たり公園面積(m ² /人)		12.53	9.51	8.7	9.16	8.26	4.34	8.750
交通環境	可住地人口密度(人/km ²)		1,365	1,112	4,425	3,553	5,607	1,775	2,972.8
	DID面積(km ²)		134.8	103.4	152.4	120.3	107.3	143.3	126.92
	道路区域割合(面積比%)		16.60	35.37	19.00	19.20	16.00	14.50	20.112
	鉄道駅数		52	21	74	49	45	136	62.8
	自動車保有台数(乗用車:台)		381,060	287,696	431,588	312,240	211,605	328,145	325,389.0
	運輸部門CO ₂ 排出量(t-co2/人)		2.09	2.6	1.21	2.47	1.33	1.19	1.815
	鉄道・バス利用割合(%)		26	14	33	46	40	34	32.2
	自動車利用割合(%)		40.2	62.3	26.1	26.4	24.9	16.9	32.80
	自転車利用割合(%)		13.2	9.9	17.8	11.1	18.3	23.4	15.62
	活動環境	商業施設面積(売場:千m ²)		311	247	408	324	210	386
公立図書館蔵書数(冊)			3,053,225	2,647,139	2,777,752	3,082,411	1,901,721	3,187,247	2,774,915.8
昼夜間人口比率(%)			107.3	101.8	111.9	97.5	94.4	108.5	103.57
事業所数(百貨店大規模店舗)			66	36	49	41	33	42	44.5
大学立地数(ノ人口百万人)			9.3	8.7	7.2	8.3	8.3	18.4	10.03
国際会議開催件数(2014)			80	22	336	31	8	202	113.2
自転車環境	商品年間販売額(百万円)		243,874	156,802	320,972	214,134	134,864	374,577	240,870.5
	文化施設数(博物館+映画館)		26	35	55	25	17	81	39.8
	駐輪場数		66	92	133	189	130	60	111.7
	走行走行空間整備延長(km)		18.30	7.20	72.60	22.08	18.83	44.60	30.602
	自転車等撤去台数		11,922	5,038	34,720	37,000	24,807	49,229	27,119.3
	自転車による事故件数		28	93	311	99	61	271	143.8
交通事故件数		4,487	2,573	12,065	3,257	4,367	6,330	5,513.2	

1. はじめに

長らく仙台市の交通政策に携わってきた関係から、今後の自転車施策においてコミュニティサイクルの展開可能性について研究しようとしたところ、他のコミュニティ・サイクル導入都市において「自転車利用環境計画」という名称の都市政策のプランが策定・推進されており、各都市の都市特性との関係から適切な都市政策となっているのか確認する必要がある。特に仙台市の参考となる政令指定都市5都市を取り上げ、自転車利用に関連する都市特性と自転車関連計画の施策について比較し考察したのが本稿である。すなわち6都市とは、自転車に対する取り組みを積極的に行っている都市で、地方を代表する3都市(仙台市・新潟市・福岡市)、及び大都市圏に隣接する3都市(千葉市・堺市・京都市)を選定し比較した。

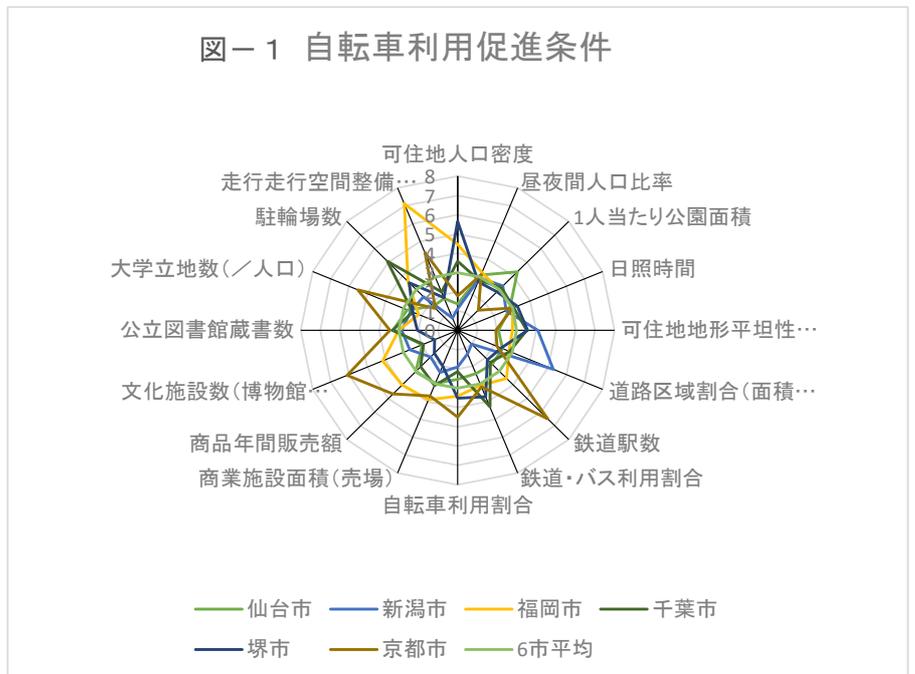
2. 指標データについて

指標データは、大都市比較統計年報及び各都市で公表し、インターネットで確認できる資料(一部他政令指定都市の資料も含む)から選択した。選択の基本は、仙台市の特性を中心としたものであり、固定化するものではないが自転車との関係で都市特性を明確にできる指標を考慮する必要がある。今回は指標について、自転車利用促進条件と自転車利用抑制条件となる都市特性に着目した。

3. 都市特性の比較と評価

地方大都市3都市で、自転車利用促進条件で特性の高い都市は福岡市で、自転車環境面及び社会環境面で際立っている。自転車利用抑制条件で特性の高い都市は新潟市で、積雪など地理環境面で際立っている。また、同じく高い特性を多く有する福岡市では交通事故や放置自転車等自転車環境面で特徴的である。

図-1 自転車利用促進条件



キーワード 自転車政策, 自転車利用環境計画, 都市特性, 自転車利用促進条件, 自転車利用抑制条件
 連絡先 〒980-0803 仙台市青葉区国分町3丁目10-10 (公財)仙台市建設公社 常務理事 TEL022-214-8469

大都市圏隣接 3 都市では、自転車利用促進条件で特性の高い都市は京都市で、交通環境面と社会環境面で際立っている。自転車利用抑制条件で特性の高い都市も京都市で、積雪もあるが放置自転車や自転車に係る交通事故が多く自転車環境面で際立っている。

4. 都市特性による自転車政策の課題

最近の自転車に関する都市政策は、自転車の安全利用に重点化している。平成 20 年頃から道路交通法の改正施行に伴い、自転車走行のルール遵守・マナー向上が求められたからである。平成 24 年自転車利用環境創出ガイド

ライン(平成 28 年更新)が国から示され、各都市自転車政策で走行空間整備への積極的な取り組みが散見できる。

しかしながら、自転車利用促進条件の高い特性(60%強)の都市は、自らの特徴を十分活かしているとは言えない。福岡市は促進条件の大半が平均より高い特性があるが、政策としてはストックの最も多い走行空間整備に対して積極的に推進している。京都市も同じく高い特性を有しながら、駐輪対策や走行空間整備に安全利用や観光利用を新たに加えているけれども、目標値を掲げないところが不明瞭となっている。この 2 都市は自転車の安全利用に関する条例を制定しているが、自転車利用抑制条件である自転車事故と放置自転車について共通して高く、その対応が従前より求められている状況にある。一方で堺市や千葉市は、利用促進条件の 40%強の特性があるが、逆に利用抑制条件で非常に低い特性のある都市なので、自転車政策が進めやすい状況にあり、政策としてもっと積極的に打ち出すべきところだが、千葉市では駐輪場と走行空間の整備に特化しており、逆に堺市では理念中心に偏っていて具体の施策が弱い。新潟市と仙台市は、先に挙げた 4 都市と比較して、自転車利用促進条件はそれほど高くないが、利用抑制条件も高くない特性の都市である。もともと北に位置する都市で他都市より条件的に劣るが中心部において自転車利用者が多いのが特徴で、最近そのエリア中心に走行空間整備に取り組んでいるが、2 都市とも BRT や地下鉄の整備により、公共交通機関の端末手段としての自転車利用に対して十分配慮する必要がある。

表 - 2 各都市の自転車関連計画

仙台市	新潟市	福岡市	千葉市	堺市	京都市
杜の都の自転車プラン(自転車利用環境総合計画) 平成25年7月策定(平成29年3月中間見直し) 目標年次:平成32年度 目標:みんなにやさしい自転車利用環境づくり	自転車利用環境計画 平成22年3月策定(平成26年3月改定) 目標年次:平成31年度 目標:歩行者の安全確保と自転車の交通事故削減と利用促進	①自転車利用総合計画 平成16年7月策定 ②自転車通行空間ネットワーク整備計画 平成26年3月策定 目標年次:①なし②平成34年度 目標:①快適かつ安全な利用環境の確保と適正な利用を促進②歩行者や自転車利用者の安全性を高める	①ちびチャリ・すいすいプラン 平成25年8月策定 ②第2次自転車等の駐車対策に関する総合計画 平成28年3月策定 目標年次:①30年間(短中期各5年)②平成33年度(前・後期各3年) 目標:①安全で快適な走行環境整備で自転車の街・千葉市を目指す②量の確保から質の確保	自転車利用環境計画 平成25年6月策定 目標年次:10年後 目標:自転車のまち堺～自転車を利用しやすいまち～の実現	新自転車総合計画 平成27年3月策定 目標年次:時期改定時期まで(H31) 目標:世界トップレベルの自転車共存都市

5. 都市特性と自転車政策に関する考察

これまで 6 政令指定都市の指標による都市特性と自転車政策を比較考量してきたが、都市特性を十分把握しながら政策をチェックし見直すことは、課題と対応を把握し易いことが判った。なお、条件や特性の選択には工夫も必要だが、基本は比較できる指標を採用することが望ましい。自転車利用環境計画は都市の特性を十分捉えた計画にすることが、今後の都市における自転車政策の実効性に貢献できると期待される。引き続き 6 都市の政策を SWOT 分析し、コミュニティ・サイクルの推進方策について研究する予定である。

参考文献

- ・「都市交通における自転車利用のあり方に関する研究」国土交通政策研究所 2005 年 11 月

