コンパクトシティプロジェクトのための自転車利用促進に関する基礎研究
～田原市市民アンケートを通して～

豊橋技術科学大学　非会員　○岡本　正臣
豊橋技術科学大学　正会員　　廣畠　康裕
豊橋技術科学大学　正会員　　中西　仁美
豊橋技術科学大学　非会員　　松葉　直樹

１．はじめに

近年、自動車に過度に依存した交通体系により、交通問題や地球規模の自然環境問題が引き起こされている。京都議定書においても温室効果ガス削減の義務化が行われ、実効性のある取組の必要性に迫られている。これらの問題を解決するために、身近な交通手段として普及している自転車をより積極的にTDMの手段として活用し、自動車交通から自転車交通への転換が1つの方法であると考えられている。

現在、田原市では公共施設や商店街などを中心部に集約し、郊外居住者のために公共交通を整備し、農村や工業地帯の機能向上、公共投資の効率化、都市全体での省エネを実現しようとする都市計画「コンパクトシティ」を目標としており、環境と共生する地域を目指し「たはらエコ・ガーデンシティ推進計画」を策定し、その主要施策のひとつとして、市街地の都市機能を充実し、より利便性が高く、市民が快適に暮らすことのできる環境負荷の少ない省エネ型のまちづくり「コンパクトシティ・プロジェクト」を推進している。

２．背景と目的

ハード事業として、自転車走行空間や駐輪空間が整備されれば、これにより、歩行者及び自転車の利用空間が分離され、安全･快適･迅速な都市交通手段として自転車を活用することができる。しかし、ハード事業は、整備が待たれる状況でもあり、これにより自転車の利用を促進することは実現可能性に乏しい。そこで、自転車や徒歩による移動や健康づくり等スロームーブなまちづくりを推進するためにも、ソフト事業であり、多くの自治体で導入が検討されているレンタサイクルに着目する。

本研究では、田原市において行った交通に関する市民アンケートを用いて、田原市における自転車利用実態や利用者の意識、交通体系や交通政策の問題点等を整理し、それらをもとに今後の田原市における自転車利用促進の可能性を検討し、考察することを目的とする。

３．田原市の概要

田原市は概ね温暖であり、比較的平坦であることから自転車利用が促進されやすい環境と考えられている。田原市の人口動向を見ると、1970年以降は一貫して増加しており、2007年現在の人口は約6万7千人である。田原市では、人口の増加率に比べ、世帯数の増加率の方が大きく、世帯分離や単身世帯、小家族世帯の転入などの要因が想定されている。

４．研究方法

アンケート調査はH19年11月に田原市の15歳以上を対象とし、世帯票1通、個人票2通をそれぞれ1000世帯に配布した。集計結果をもとに、分析・考察を行う。

アンケートは大きく分けて「自転車利用」、「自動車利用」、「公共交通利用」、「田原市のぐるりんバス利用」、「田原市全般の交通の問題点や交通政策」の5つで構成されている。世帯票164票、個人票250票の回答が得られた。現時点（H19年12月）での回収率は世帯票16.4%、個人票12.5%である。

５．アンケート集計結果

田原市の各交通体系の満足度は自動車に関する満足度は高いが、バスや電車等の公共交通に関する満足度は低い。これは、田原市においては電車やバスが通っていない地域が多いためであると考えられる（**図－1**）。

田原市が運行しているぐるりんバスの満足度においては運賃の満足度が高く、運行本数に関する項目

の満足度が低くなっており、バスの運行本数や路線を増やすことが求められている（**図－2**）。

自転車は一般的にはメリットをより多く有する優れた移動手段であるといえるが、利用目的や利用距離、勾配、天候など利用時の自然条件などに左右される（**表－1**）。しかし、それらの条件などが許す範囲において、自転車の持つメリットを最大限生かすことは、利用者本人や社会全体にとって有用であるといえる。したがって、でき得る限りの条件整備をすることが、自転車利用の促進策を検討する際に必要な点であると考えられる。田原市において、自転車交通に関しては、心理的要因や個人属性による変化が大きく表れる快適性や安全性が総合的な満足度に関係する結果が得られた。

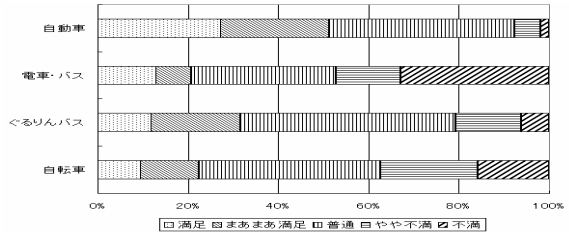
田原市で行われたレンタサイクル社会実験について、半数以上の人が知らなかったと答えており、レンタサイクル社会実験の知名度は低い。また、レンタサイクルの社会実験の利用においても、利用したことがない人がほとんどで、利用率も低い結果となっている。利用しなかった理由として、自転車利用の必要性がなかったとの回答がもっとも多く、他手段の利便性の方が高いことが自転車利用に影響していると考えられる（**図－3**）。

田原市における交通体系の問題点として高速道路へのアクセスが悪いことがあげられている（**図－4**）。

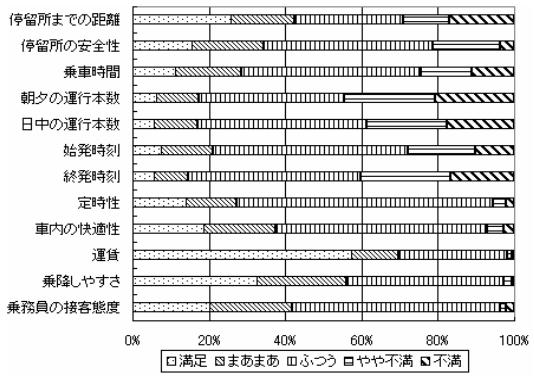
交通政策の方向性として、幹線道路における自動車交通の円滑化や交通事故を減らす交通安全対策の推進が多くあげられているが、全体で見るとお年寄や身体障害者の移動支援の充実が多い（**図－5**）。

６．おわりに

本稿において、現段階では大まかな集計にとどまっているため、今後は利用実態や問題点等について詳細に把握･分析するとともに、田原市における自転車利用促進の可能性の検討等についてより詳細に進めていく予定である。



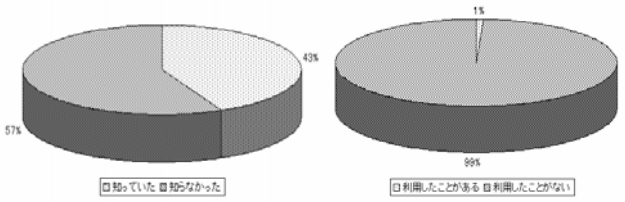
図－1　各交通体系の総合満足度



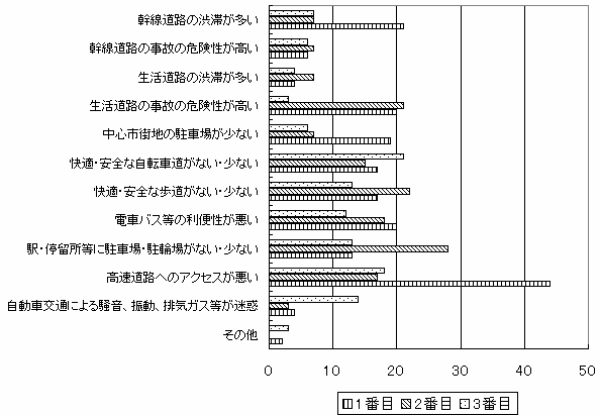
図－2　ぐるりんバスの満足度

表－1　自転車のメリット・デメリット

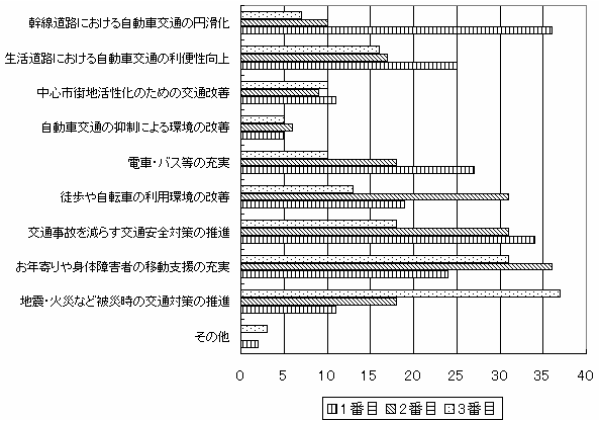
メリット	走行及び駐車空間が比較的自由
	化石燃料の消費がない
	二酸化炭素等の排出がなく地球環境に負荷をかけない
	取得費用及び維持管理費が小さく経済的
	極めて手軽な移動手段
デメリット	雨や勾配などの自然的な条件に左右される
	多くの荷物などを運べない
	速度が他交通手段と比較し相対的に遅い



図－3　レンタサイクルの知名度と利用状況



図－4　交通体系の問題点



図－5　交通政策の方向性