

コンパクトシティにおける自転車利用推進施策の現状と その位置づけに関する研究

国立大分工業高等専門学校 学 竹中 裕基
同 正 亀野 辰三

1. 本研究の背景と目的

近年、都市のコンパクトシティ化の動きが広がってきている。コンパクトシティとは都市機能を中心市街地に集約させることにより、高度な土地利用による交通負荷の低減などを目指した都市形態である。コンパクトシティでは自家用車よりもバス等の公共交通機関の整備が重要となってくるが、トリップ長が短く、燃料の消費を必要としない自転車はコンパクトシティに適しており、なおかつ交通負荷の低減にも有効に働きかけることができると考えられる。浜岡ら¹⁾など、自転車に関する論文はいくつか見られるが、自転車とコンパクトシティとを関連づけた研究は見られず、自転車利用推進施策がどの程度コンパクトシティ形成に有効かどうかは不明瞭な状況である。

そこで、本研究では全国 809 の市区を対象にアンケート調査を行い、自転車とコンパクトシティに関する基礎的なデータの収集を行い、自転車の位置づけについて検討することを目的とする。

2. 研究の方法

本研究では、全国 809 の市(東京 23 区を含む)を調査対象とし、「自転車利用推進施策とコンパクトシティに関する全国自治体調査」を郵送法により行った。期間は平成 22 年 11 月 17 日から平成 22 年 12 月 16 日までの 1 ヶ月間とした。主な調査項目は、1)自転車利用基本計画の策定状況、2)自転車利用推進の必要性、3)自転車利用推進施策の実施状況、4)コンパクトシティを将来像に定めているか、5)コンパクトシティを目指すときに自転車利用推進の重要性はどの程度か等である。

3. 調査結果

(1) 回収状況

アンケート回収状況は、表-1 のように、全国で見ると 43.6%であり、地方別に見ると北海道・東北地

表-1 アンケート回収状況

地方	対象数	回収数	回収率
北海道・東北地方	110	53	48.2%
関東地方	202	88	43.6%
東海・北陸地方	162	76	39.9%
近畿地方	125	47	37.6%
中国・四国地方	92	36	39.1%
九州地方	118	53	44.9%
全国	809	353	43.6%

方が 48.2%と最も多く、九州地方がそれに続く。しかし、近畿地方は 37.6%と低い結果になった。

(2) 自転車利用基本計画の策定状況

自転車利用基本計画の策定は、全国で 40 市が行っており、また、25 市が策定予定があると回答した。自転車利用基本計画を策定している市はほぼ全国に均等に散らばっており、地域ごとの特色は見られなかった。しかし、人口規模が大きくなるに伴い「策定している」「策定する予定がある」と答えた市の割合が増えており、特に人口 20 万人(表-2 参照)を境に急激に増加している。

(3) 自転車利用推進の必要性

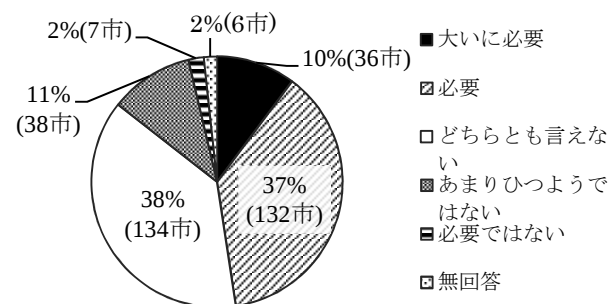


図-1 自転車利用推進の必要性

自転車利用推進の必要性については図-1 のように「大いに必要」「必要」と回答した市が 47%あり、約半数の市が自転車利用推進が必要であると答えている。特に人口 50 万人以上の都市では図-2 のようにほぼ全ての市が必要であるとした。また、自転車利用

推進の必要性については、人口、都市化度²⁾が上昇して行くにつれて必要とする割合が増加している。

図-2 では表-2 の人口別の略称を用いる。

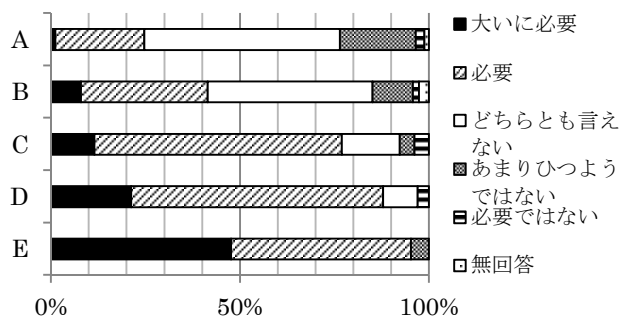


図-2 人口規模別自転車利用推進の必要性

表-2 人口規模別略称

人口規模(人)	市数	略称
~49999	85	A
50000~199999	188	B
200000~299999	26	C
300000~499999	33	D
500000~	21	E

(3) 自転車利用推進施策の実施状況

自転車利用推進施策の実施状況は、図-3 に示すように全国で 57%の市が何らかの取り組みを行っていた。地域別では、関東地方が最も実施している市の割合が多く、九州地方が最も少なかった。また、人口や都市化度が大きくなるほど実施する市の割合が高くなっており、人口増加や都市の拡大に伴い自転車利用施策が必要になると考えられる。また、多く行われている施策には、「放置自転車の回収」「駐輪場の整備」等が挙げた。

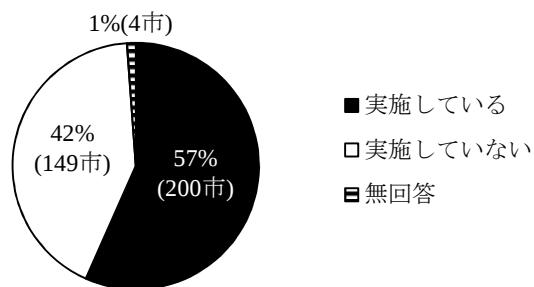


図-3 自転車利用推進施策の実施状況

(4) コンパクトシティを将来像に定めているか

コンパクトシティを都市の将来像に定めているかという設問では全体の 37%に当たる 132 市が定めていた。また、現在制定中と回答した市は 70 市あり、両者を合わせると 57%となり半数以上の市がコンパクトシティを目指していることが明らかとなった。人口別にみると人口増加と共にコンパクトシティを

目指す傾向が見られたが、都市化度、市街化度²⁾の大きな市は定めていると回答した割合が低く、これは、交通網が整備され、既にコンパクトシティが形成されているとした市が多いためであると考えられる。また、コンパクトシティを目指すための施策として「中心市街地活性化方針の策定」を 188(58%)の市が挙げた。

(5) コンパクトシティを目指す場合の自転車利用推進の重要性について

コンパクトシティを目指すときに自転車利用推進の重要性はどの程度かとの設問に対しては、図-4 のように「大変重要」「重要」とした市が 31%を占めた。また、「普通程度」と回答した市が 42%と最も多かったが、この中には、地形的に自転車利用は厳しいが、中心市街地の平地部では有効とした市や、積雪地域のため冬期間は自転車の利用が不可能であるが、夏期間については有効であるため自転車利用を推進していきたいと行った前向きな回答も含まれている。

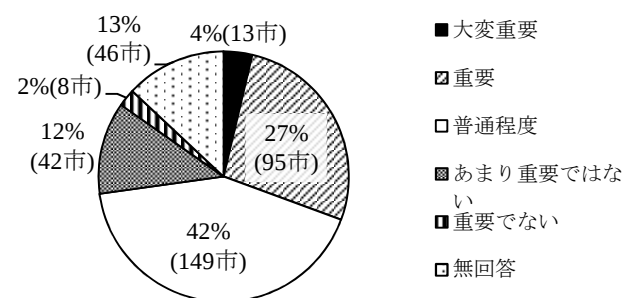


図-4 コンパクトシティを目指すときの自転車利用の重要性

4. おわりに

自転車利用基本計画の策定は、策定予定も含め 65 市が行っており、自転車利用推進施策は 6 割弱の市で行われていた。また、自転車利用推進は人口の増加と共に重要となっており、都市化度、市街化度の小さな市では自転車利用推進の重要性があまり高くなかったことから、ある程度コンパクトシティが形成されることによって自転車利用が重要になってくるものと考えられる。

参考文献

- 1) 浜岡秀勝ら：短距離自動車通勤者の自転車利用への転換可能性に関する研究，都市計画論文集，No.38-3，pp.535-540，2003
- 2) 丸田成城ら：地方都市における都市のコンパクト化と持続可能性に関する研究，計画行政学会第 29 回全国大会報告要旨集，pp.105-108，2006