

自転車活用推進計画と 地方公共団体の動向

三井住友トラスト基礎研究所
NPO自転車政策・計画推進機構
古倉 宗治
BICYCLE CITY EXPO 2018
2018年5月29日

地方公共団体と自転車活用推進計画・アンケート調査

1	自転車活用推進法の中での公共団体	「区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」(法§4①) (地球環境健康医療費など)
2	自転車施策=すべての公共団体の責務	「区域の実情に応じた施策」の策定と実施であり、区域の実情に応じて策定しなくてもよいものではない
3	自転車活用推進計画の策定=すべての公共団体の努力義務	「区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない」(法§10①、§11①) すべての公共団体の努力義務(国の計画案では当面200、有識者会議資料10年以内に900)
4	全国の公共団体の自転車施策の実態・意向=都道府県と市区町村に対して調査	「自転車利用・自転車施策等に関するアンケート調査」(H30.2) 施策と自活計画の状況平成30年2月から3月実施 ○全都道府県⇒配布47 回収24 回収率51.1% ○分担率*上位1/3市区町村+全市⇒配布959 回収508 回収率53.0% 参考全国の市区町村数1747 (2018.3現在。特別区を含む)の55% ○郵送配布(自転車担当部局あて)、郵送又はメール(PDF添付)回収

※ 分担率上位1/3とは、2010年国勢調査の通勤通学時利用交通手段での自転車(1種類)割合

市区町村の集計結果

○市区町村別の回収状況

市区町村	配布数	回収数	回収率
市	791	418	52.8%
特別区	23	16	69.6%
町	135	62	45.9%
村	10	8	80.0%
不明		4	
合計	959	508	53.0%

人口規模別	回答数	構成比
30万人以上	60	12.0%
10-30万人未満	116	22.8%
5-10万人未満	132	26.1%
5万人未満	196	38.5%
不明	4	0.6%
合計	508	100.0%

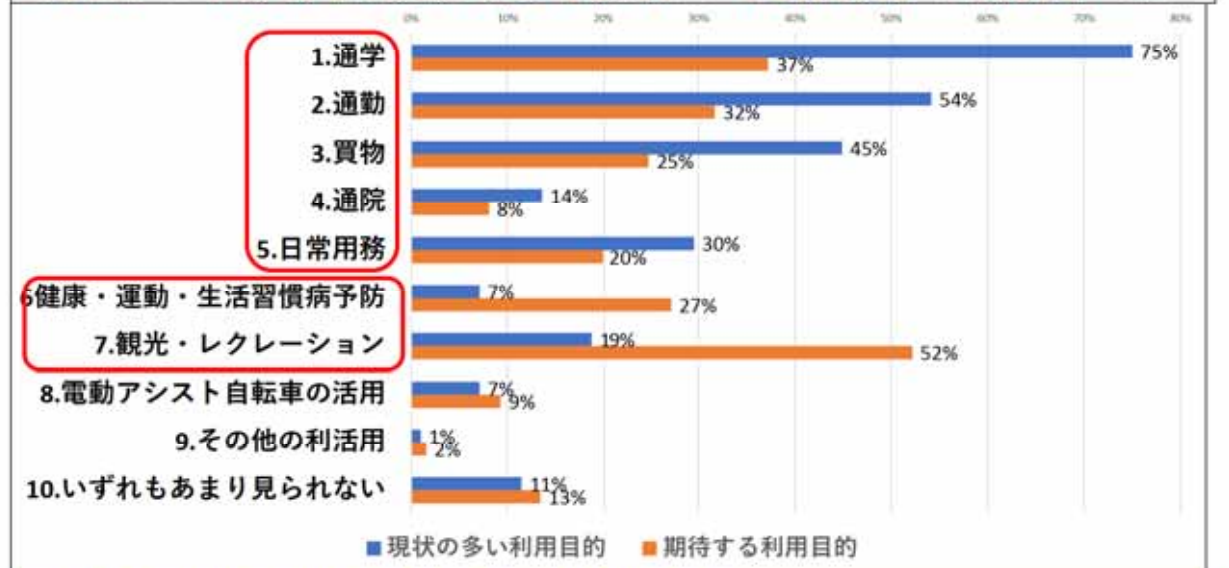
人口規模別の自転車分担率別の回答状況	通勤通学での自転車の分担率					総計	100.0%	
	高※	中※	低※	合計	100.0%			
30万人超	44	73.3%	11	18.3%	5	8.3%	60	100.0%
10-30万人以下	57	49.1%	37	31.9%	22	19.0%	116	100.0%
5-10万人以下	22	16.7%	52	39.4%	58	43.9%	132	100.0%
5万人以下	46	23.5%	68	34.7%	82	41.8%	196	100.0%
総計	169	33.5%	168	33.3%	167	33.1%	504	100.0%

※高=11.07%以上
中=7.08%~11.07%未満
低=7.08%未満
注 高中低は、回答のあった市区町村を国勢調査分担率が上中下位各1/3に分けたもの

○回答市区町村の特徴

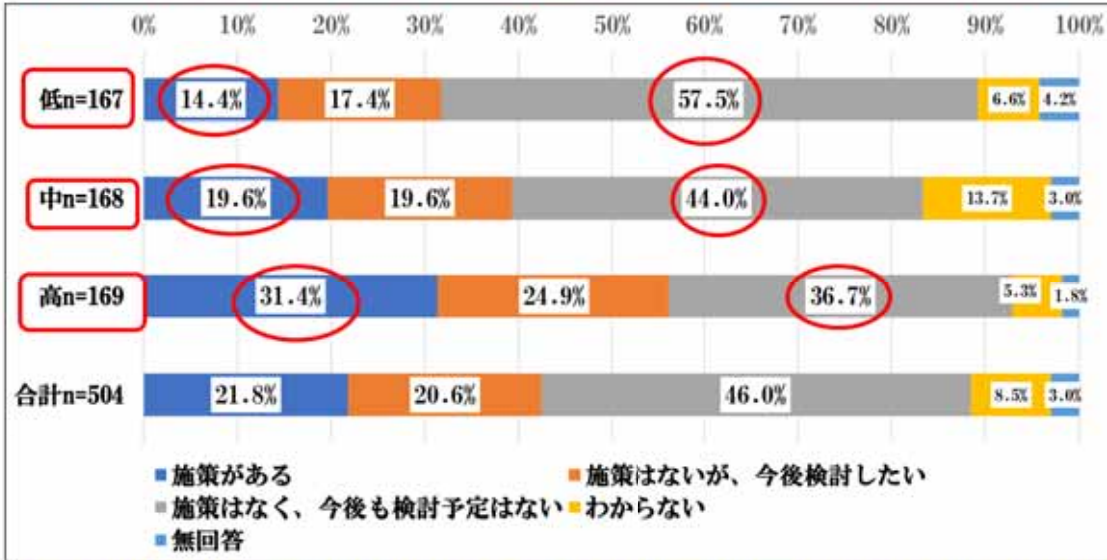
- (1) 回収率は比較的高い(民間の実施したアンケート調査としては高い)
- (2) 町及び村も比較的高い割合で回答している
- (3) 人口規模別にも、5万人未満が多く、全体にはバランスは取れている

現在の利用状況及び将来の利活用の期待 MA



- 盛んな自転車利用の現状は、通学が最多、通勤買物の順。
- これに対して今後は観光と健康が伸び、日常利用目的の期待が大きく減少

自転車利用に関する施策の現況（分担率別） SA

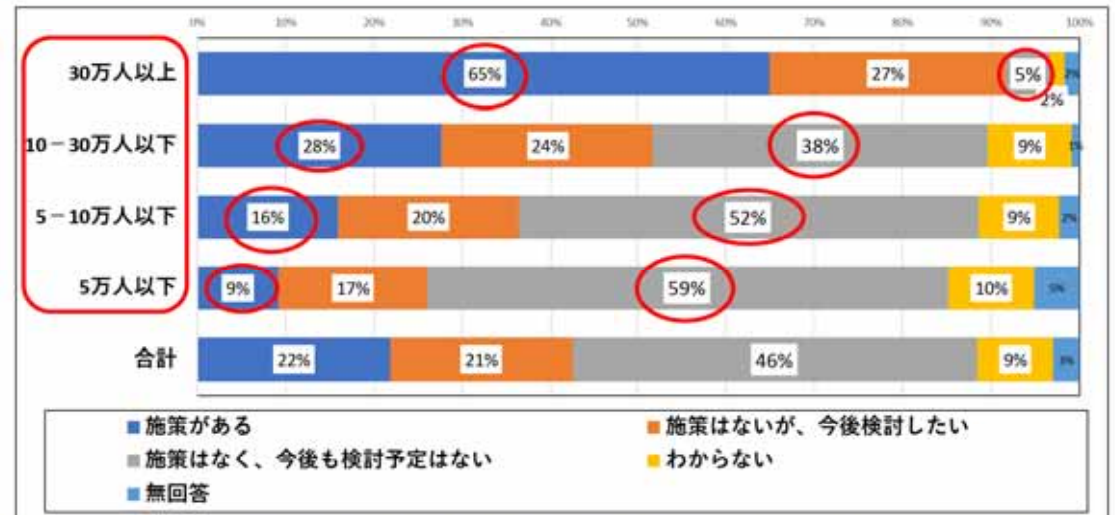


注 低、中、高は、当該市区町村の通勤通学時の自転車分担率で上位、中位及び下位各1/3

○自転車分担率が高い方が、施策あり及び今後検討が多いが、4割弱で施策・検討の予定がない。
○低の方発表会、施策・検討の予定がないところが過半数。今後の大きな課題である。

5

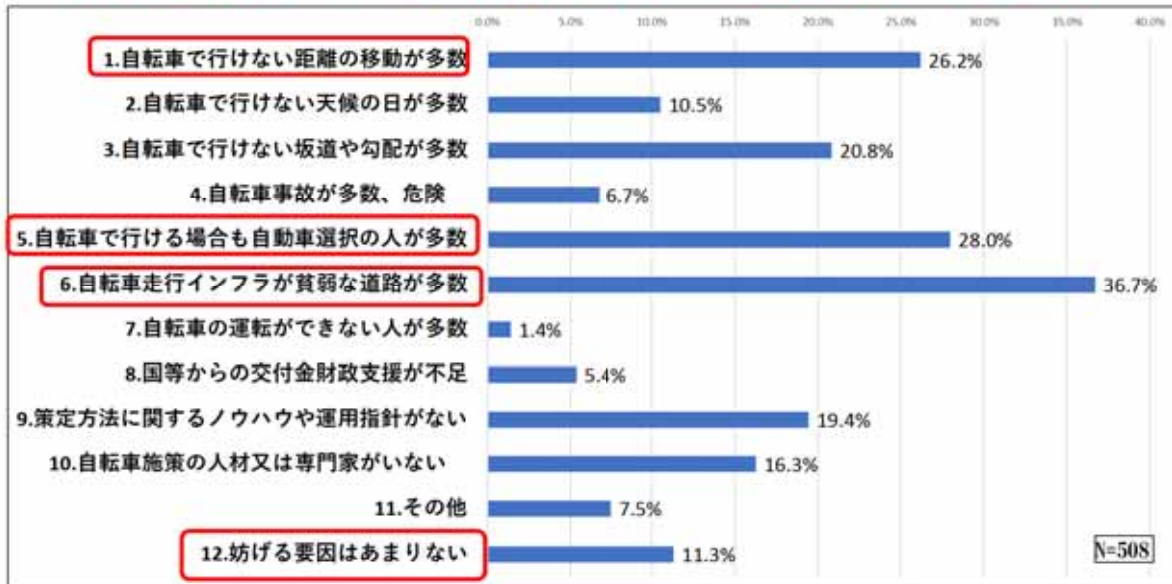
自転車利用に関する施策の現況（人口規模別） SA



○人口規模が大きいほど、自転車施策を持っている。○5万人以下では、施策も検討予定もないものが6割。○自転車施策は人口規模が小さいほど行われていない。

6

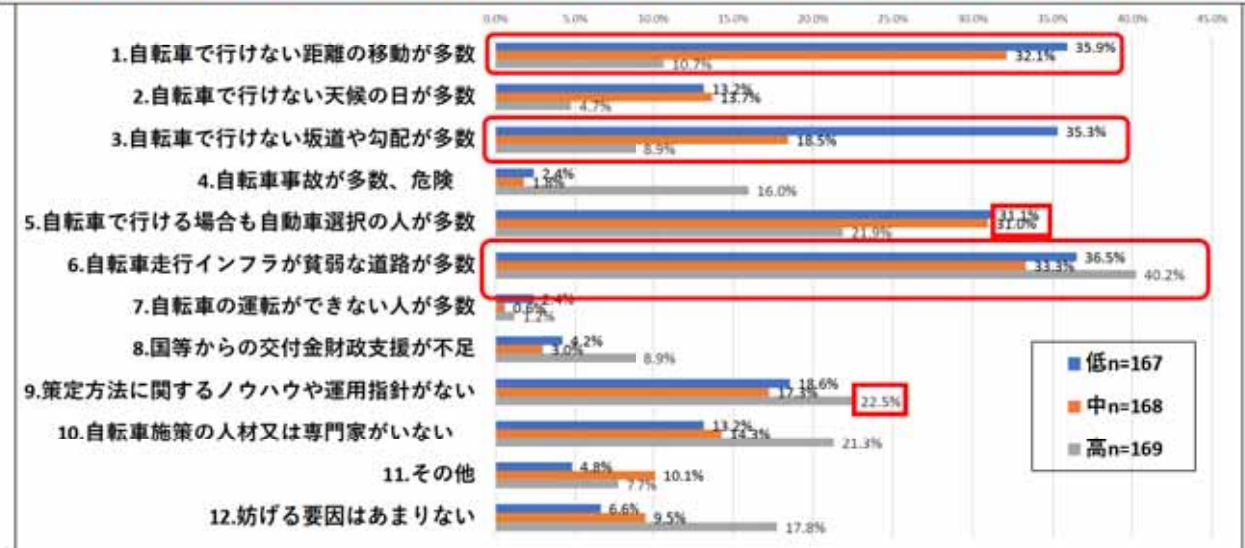
今後自転車の利活用を妨げる要因（全体） MA



○インフラと自動車の依存を指摘、実際の移動距離や勾配天候はこれより少ない。ノウハウ等も指摘。

7

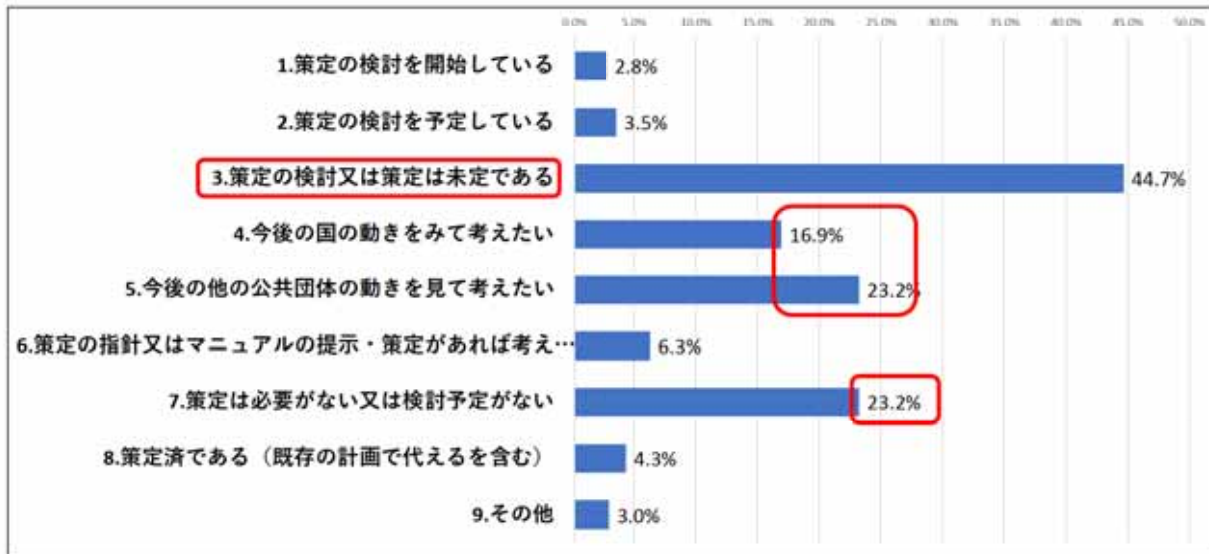
今後自転車の利活用を妨げる要因（分担率別） MA



○インフラ貧弱が共通して多い○差があるのは、移動距離の長さや勾配、低中では自動車依存が多い。

8

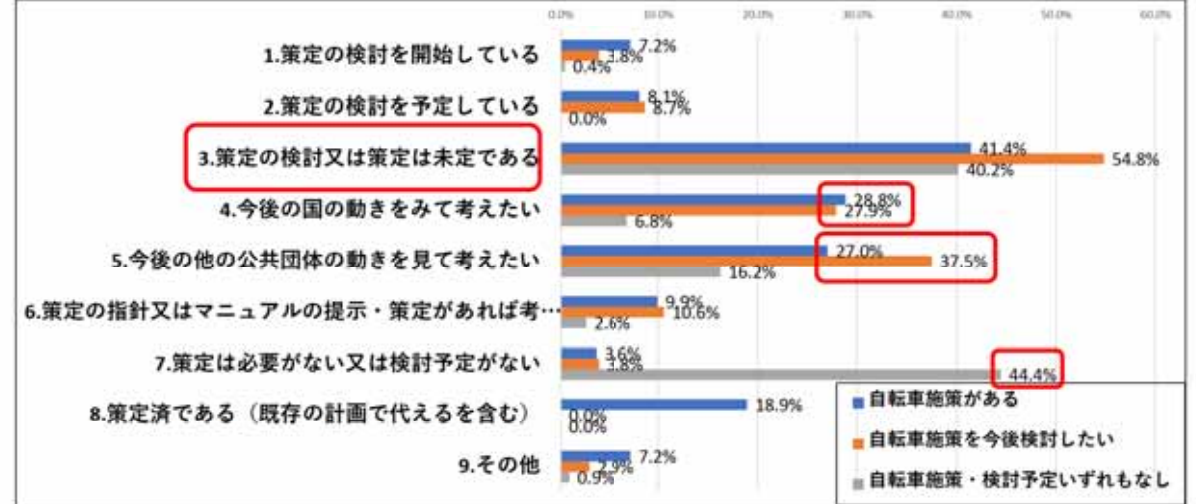
自転車活用推進計画への対応（全体） MA



○未定が半数近く、他の公共団体や国の動きが一定あり、必要や予定がないのも一定ある。

9

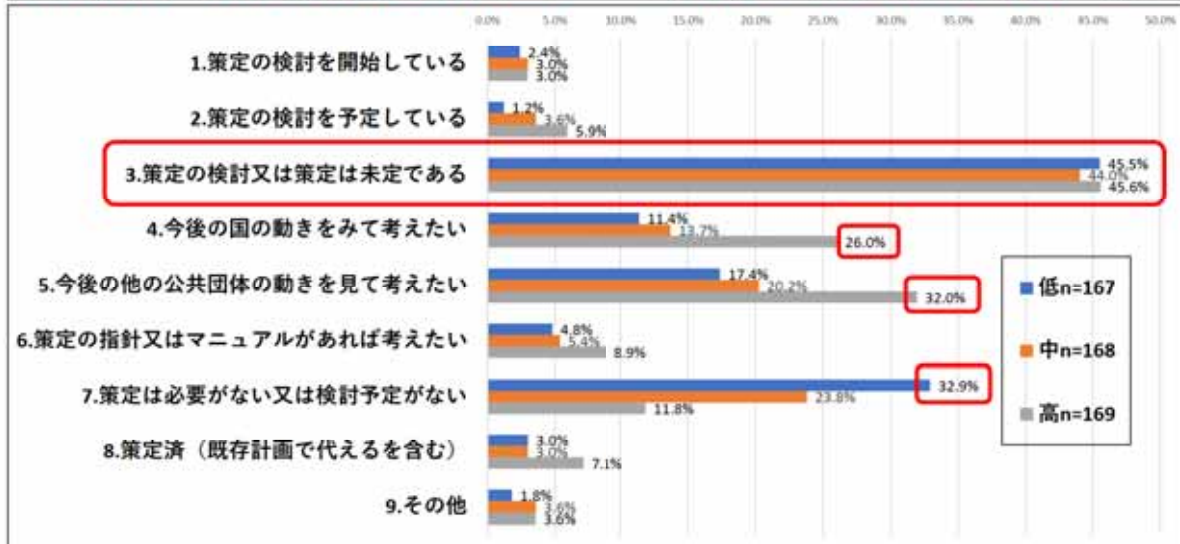
自転車活用推進計画への対応（施策の有無別） MA



●自転車施策の有無による差異はあまりなく、多くが未定。○自転車施策・検討予定いずれもないところは策定の必要も予定もないところが多い。施策のないところの対応が課題

10

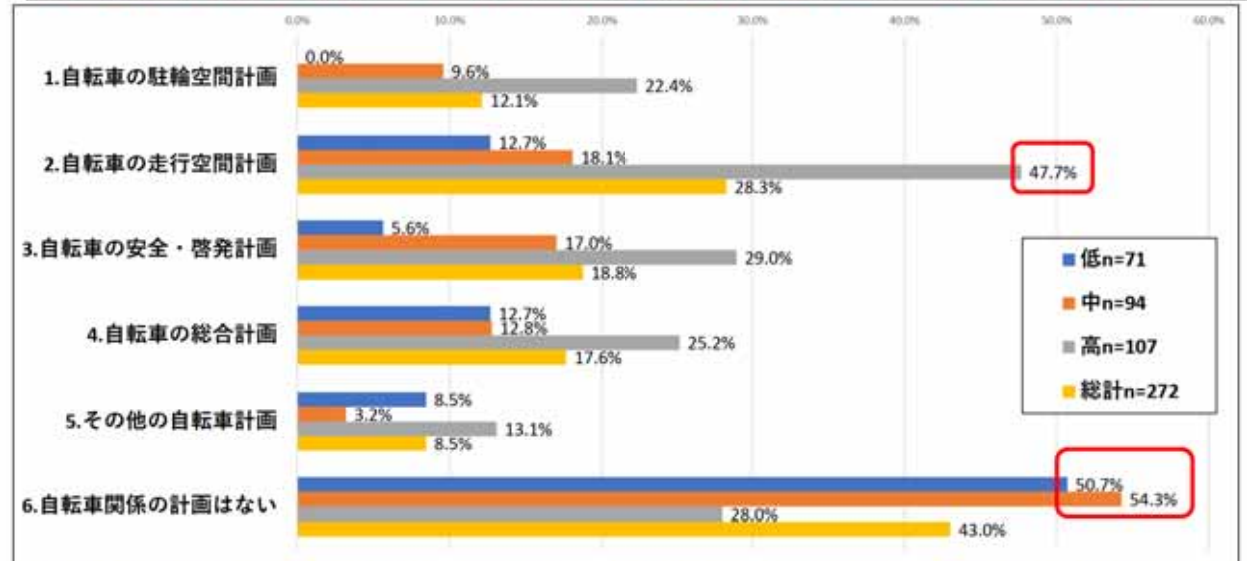
自転車活用推進計画への対応（分担率別） MA



○三者とも未定が半数近くで同じ傾向。○低のところは、必要又は予定がないが多い。
○高のところは、他の公共団体や国の動きをみてが高い割合である。

11

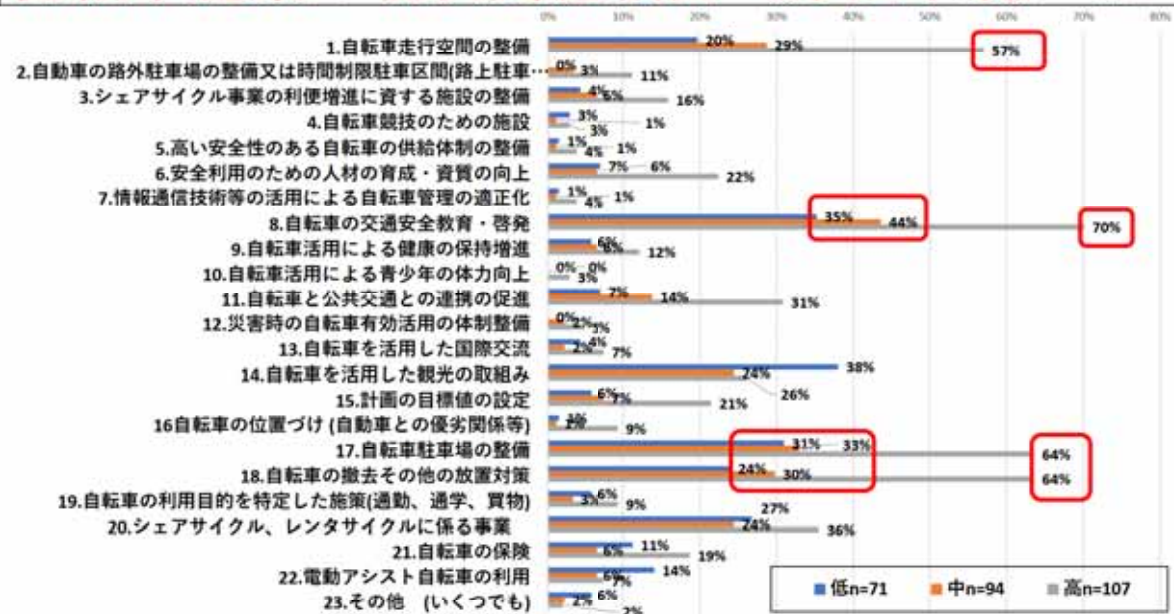
各種自転車計画の存否（策定中含む、分担率別） MA



○高は走行空間の計画を半数近く有しており、その他の計画も一定は有している。○中低は、半数以上が計画を有していない。○低はいずれの計画も1割程度以下である。

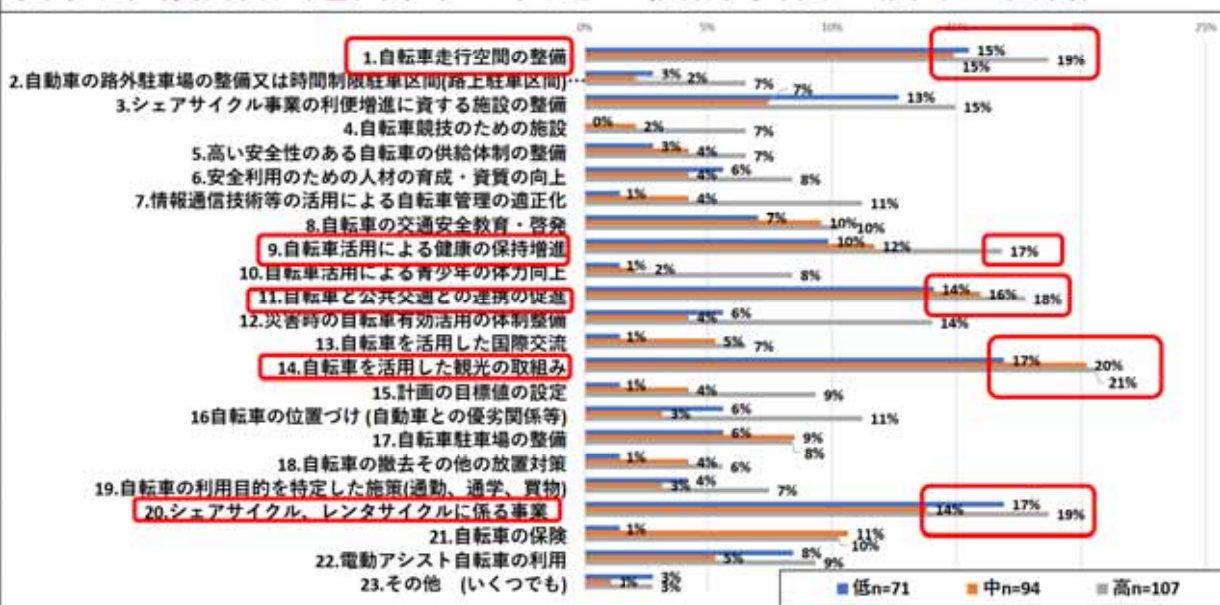
12

自転車施策の現状実施項目 (分担率別) MA



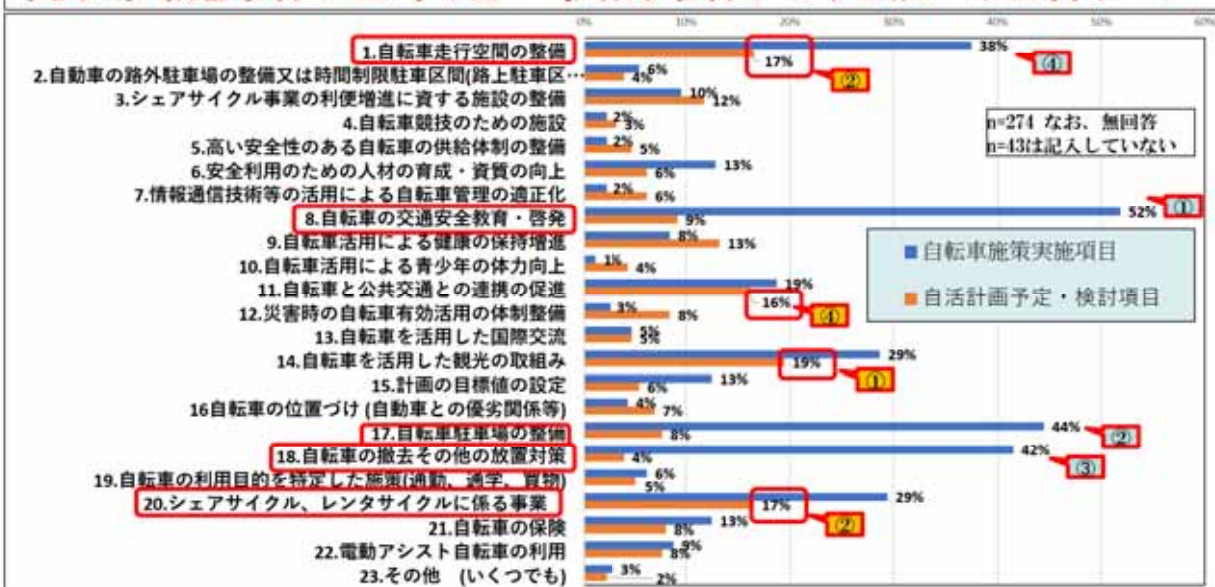
○高いのは安全教育、駐輪場整備、放置対策等の伝統的な施策が中心。中や低になるほど割合は低い。

自転車活用推進計画の予定・検討項目 (分担率別) MA



○全体的に、観光、走行空間、シェアサイクル、公共交通連携など自転車施策の新しい分野が比較的选择されている。
○高は、健康も重視している

現状実施項目と予定・検討項目の比較 (全体) MA



○実施項目と予定検討項目で乖離があるのは、交通安全教育、駐輪場、放置対策、走行空間等の既存の施策
○予定検討項目で比較的高いのは、観光、走行空間、シェアサイクル等新しい分野もあり

まとめ

1. 自転車のテーマに対する関心の高さ (回収率は、過半数超)
2. 「利用の現状」と「期待する利用目的」は乖離、日常利用から観光、健康などに移動
3. 「自転車の利活用を妨げる要因」は貧弱なインフラと自動車依存
分担率が低いところは、距離や勾配など施策で対処しにくい点の指摘が多い
4. 施策の実施又は検討予定もないところが半数近くあり、課題である
5. 「自転車活用推進計画の策定」に対応しているところわずか(未定、様子見多数)
6. 「自転車計画を持たない」ところが多いので、自転車活用推進計画の策定を通じて、計画的な自転車施策の促進に誘引するべきである。
7. 「現状実施項目」は走行空間、安全教育、放置対策といった伝統的な施策であるが、「自活計画の対象項目」は、観光、走行空間、シェアサイクルなどである。特に、観光などの新しい項目には、分担率を問わず関心が持たれている。
8. 今後自転車活用推進計画の策定を全市区町村対象として、「区域の実情」に応じた普及戦略の検討 (分担率などにより、施策の峻別など)