

2008.6.1

第2回3Eフォーラム

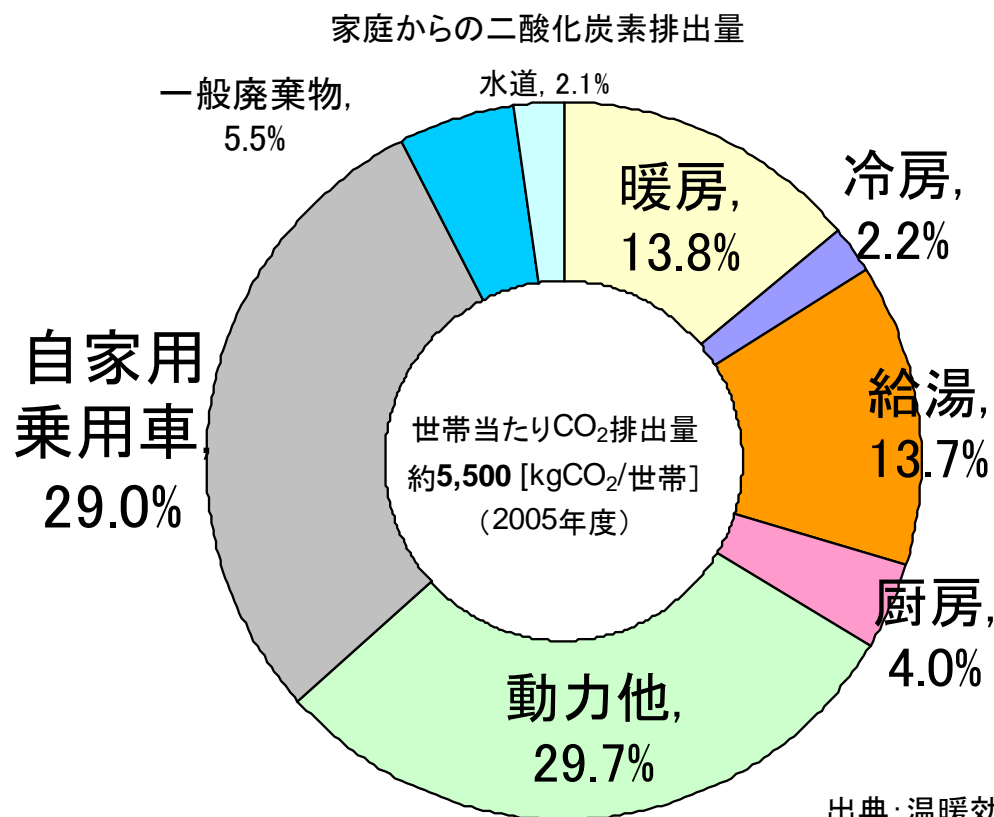
アーティクル2: 省エネで人にやさしい
交通システム

さらなる自転車の活用に向けた 市民の取り組み

国土技術政策総合研究所道路研究室
主任研究官 大脇鉄也

家庭からのCO₂排出の状況

- 家庭からのCO₂排出量の約3割が、乗用車の使用によるもの



※ 家庭からのGHGs排出量は、インベントリの家庭部門、運輸(旅客)部門の自家用乗用車(家計寄与分)、廃棄物(一般廃棄物)部門で計上された排出量、および水道からの排出量を足し合わせたものである。

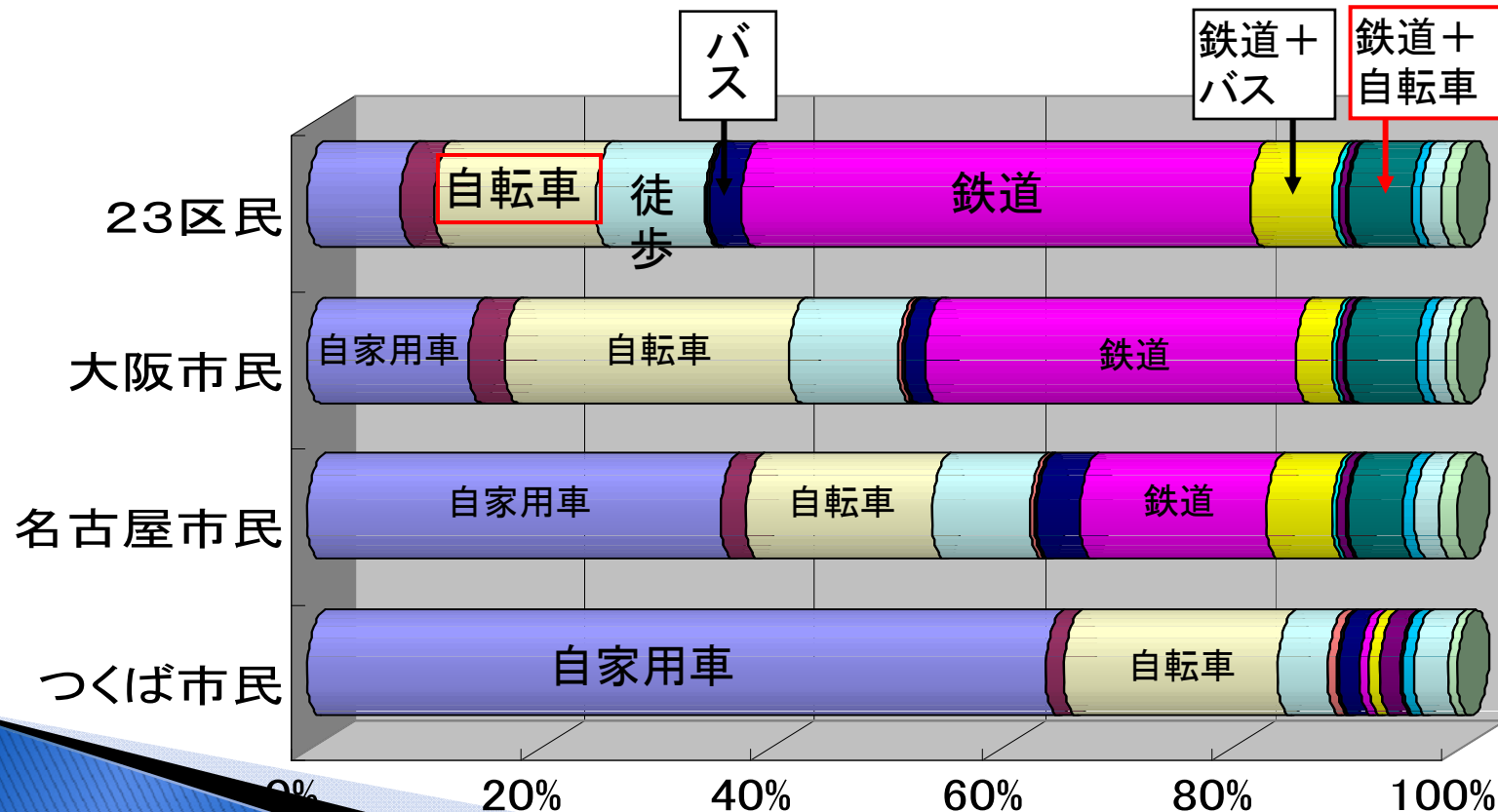
※※ 一般廃棄物は非バイオマス起源のみを対象とし、事業系一般廃棄物を含む。

※※※ 日本エネルギー経済研究所 計量分析ユニット 家庭原単位マトリックスをもとに、国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスが作成。

交通手段に占める自転車の割合の特徴 (都市別)

- ・主に利用される交通手段は都市によって大きく異なるが、自転車は15%前後の安定したシェアを占めている。
- ・駅アクセスの自転車より、目的地に直接向かう自転車がが多い。

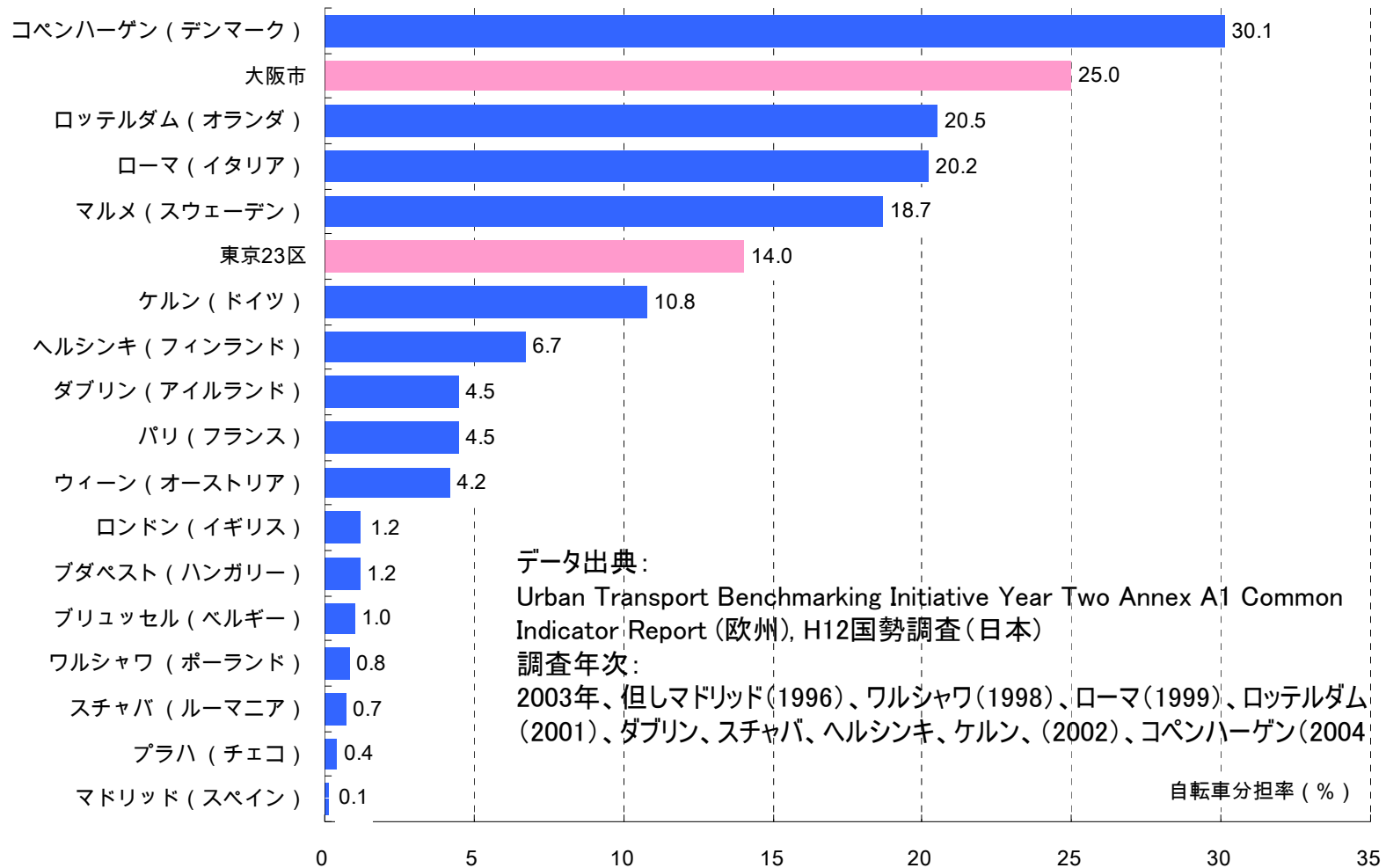
■通勤・通学に利用する代表交通手段の割合(都市別、居住地別)



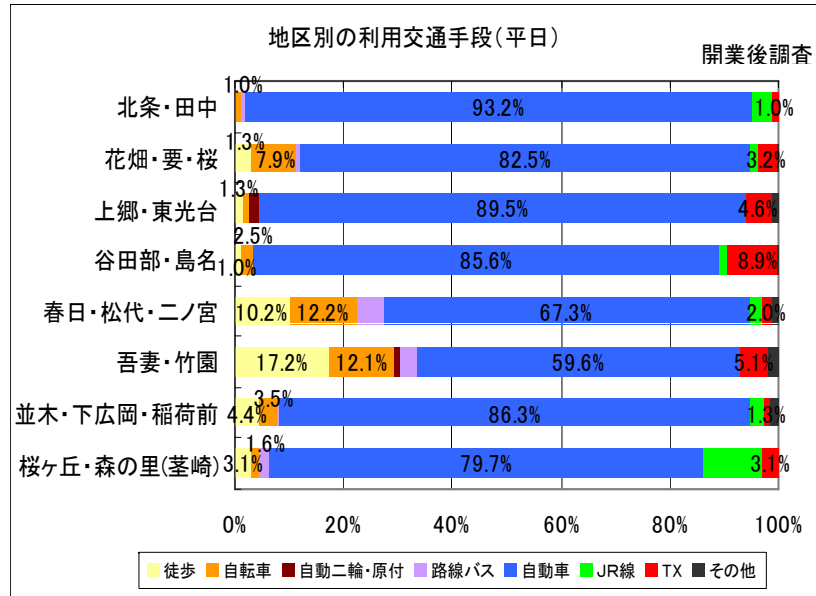
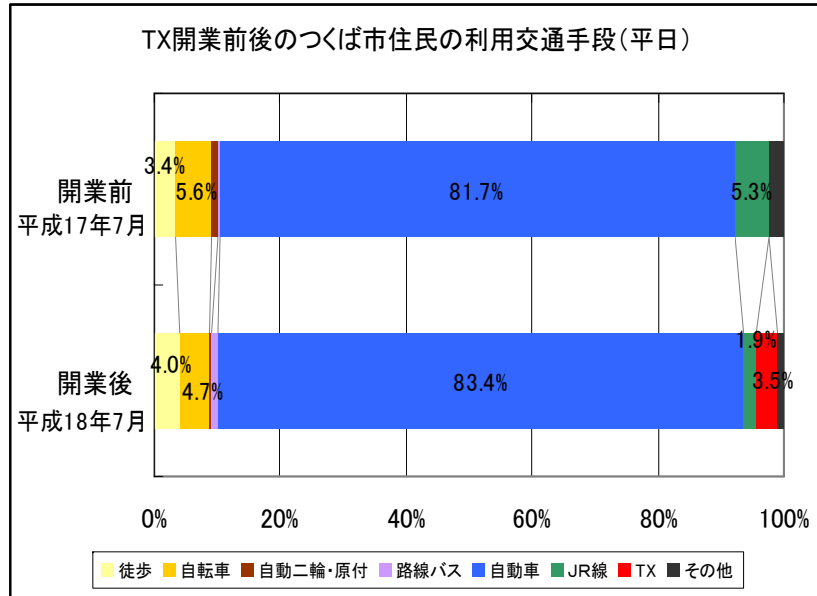
[出典:国勢調査(総務省統計局)]

交通手段に占める自転車の割合の特徴 (国際比較)

- 欧州諸都市と比べると、日本の都市の自転車分担率は高い部類

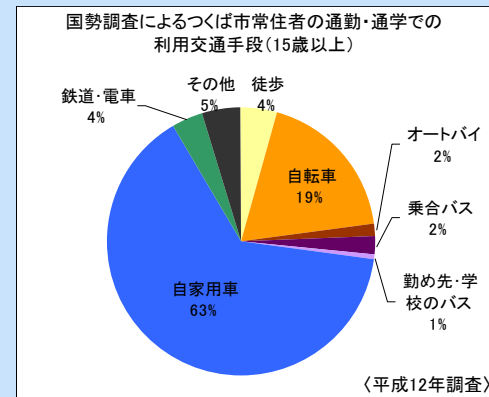


つくば市住民の利用交通手段の状況 —TXの影響—



(つくば市居住者交通行動実態調査[筑波大・国総研]より)

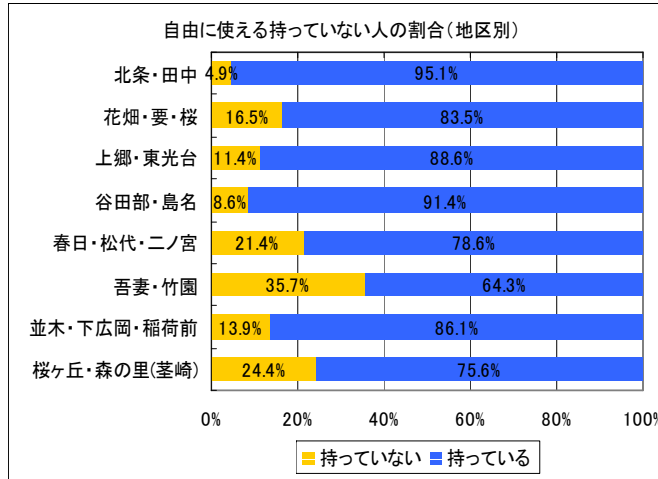
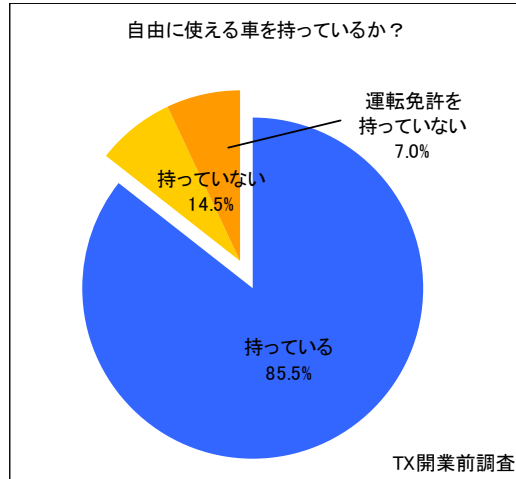
- つくば市民の利用交通手段の分担率はこれはTX開業前後とも80%以上が自動車利用
- 自転車利用は5%前後
- 吾妻・竹園地区や春日・松代・二の宮地区での自転車利用は約12%



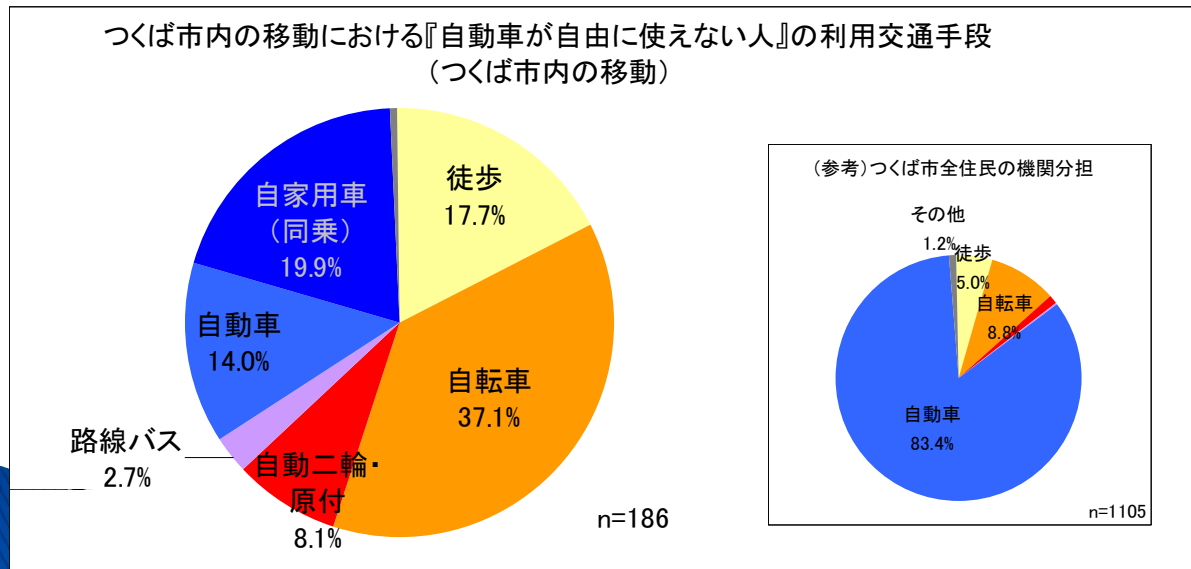
平成12年の国勢調査の結果では、つくば市常住者の通勤・通学における利用交通手段は、自動車が63%、自転車が19%を占めている

つくば市住民の利用交通手段の状況

－自由に車が使えない人の移動手段－



- ・つくば市において自由に使える車を持っていない人は人の数は、15%
- ・吾妻・竹園地区でとくにその割合が多く、36%に達する



- ・自動車が使えない人にとっての利用交通手段は、自転車37%と最も多い。

(つくば市居住者交通行動実態調査 [筑波大・国総研]より)

なぜ「自転車マップ」なのか

調査結果から、

○つくば市居住者の移動手段は自動車に偏っている
→ 環境面から是正が必要

○自動車を自由に使えない人にとっては、
自転車は重要な足



『自転車を活かしたまちづくり』の展開は合理的

なぜ「自転車マップ」なのか

・・・しかし、いくつかの問題が生じる

- ・住民にとっては、
自転車で目的地まで安全にたどり着けるかわからない = 不安
- ・行政にとっては、
市民が安全に自転車を利用できるのか = 不安



道路を改善しようにも、どこから手をつけていいかわからない



道が自転車にとってどういう状態か、整理した情報がない

なぜ「自転車マップ」なのか

そこで、『**市民参加型自転車マップ**』で、

市民自ら、自転車にとって走りやすさを評価し、情報を整理・提供を行う。

→ 次の発展の基礎を築く

今回の自転車マップづくりの特徴①

■あらゆる人が自転車に乗る際に使えるマップ

- ・普通の自転車で道路の左側(車道または歩道)を、交通ルールに従って走った道の走りやすさを評価し、示していく
- ・一般的なサイクリングマップとは違って、モデルルートは掲載しない
- ・道の評価だけでなく、沿道のおすすめスポットも紹介する

今回の自転車マップづくりの特徴②

■市民参加で行うマップづくり

- ・自転車の走りやすさを評価する外形的な基準は整っていない
- ・市民が調査員となって自転車で実際に走り、通った道の走りやすさを評価する
- ・さまざまな人の立場から評価を行うことができる
- ・自転車の正しい通行位置を遵守して、調査を行うため、通行ルールの啓発にも繋がる

第1回つくば自転車マップづくりワークショップ

- 開催日 平成20年5月24日(土)
- WS会場 筑波大芸術学系5C棟203教室
- 参加者 21名
- 所属 つくば市民
筑波大学サイクリング部
社会工学類
芸術専攻
つくば市
国土技術政策総合研究所

■当日スケジュール

受付・説明	8:30 9:00 9:20	集合、受付 オリエンテーション 班分け、班別に自己紹介 走行ルートの確認 出発準備
実走調査	9:30 14:30	目的地に向けて自転車で調査へ出発 -適宜停止し、気がついたところを写真やメモとりを行う (適宜昼食) WS開場へ帰着
調査結果の報告	15:00 16:00 17:00	情報の書き出し -各自感じたことを付箋に書き、地図に添付 4色評価 -走行ルートについて4色で評価 調査結果の発表 -班ごとに調査の感想等をみなさんの前で発表 WS終了



○オリエンテーション

参加者に対する説明・注意事項の伝達

- ・自転車マップの目的・効果
- ・走りやすさの評価の方法
- ・交通安全の確保 等



○実走調査

1班3～4名で約10kmの道のりを走行

走行した道路の走りやすさを評価

その他気付いた箇所は、メモや写真をとる



○情報の書き出し・4色評価

班ごとに実際に走った道路について、
評価結果を地図上に色分け

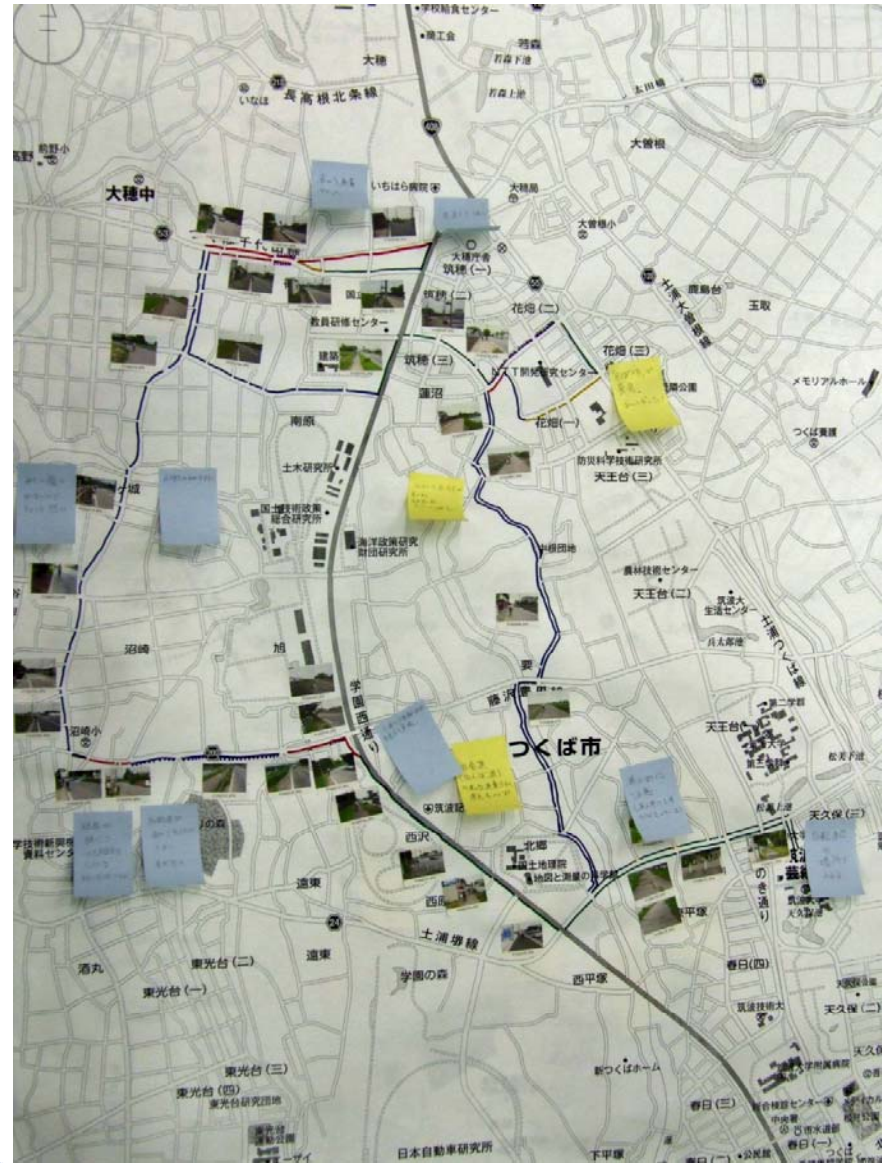
その他、気づいた箇所は付箋に情報
を書き込む



○調査結果の発表

班ごとに参加者の前で評価結果や
走ってみての感想を発表

ワークショップで作成された地図



自転車マップづくりWSでの試み

■自転車通行可の歩道（自転車歩行車道）を意識した調査

- ①実走ルートの中かで、自転車通行可の区間を調査前に確認
- ②実走調査の際も、標識を確認しつつ走行
- ③自転車通行可でない歩道の区間は、原則車道の左側端を走り評価
(この場合の歩道の区間も、記録(記憶)してもらう)
- ④ただし、安全を最優先とし、危険な個所は歩道を走って評価してよい。

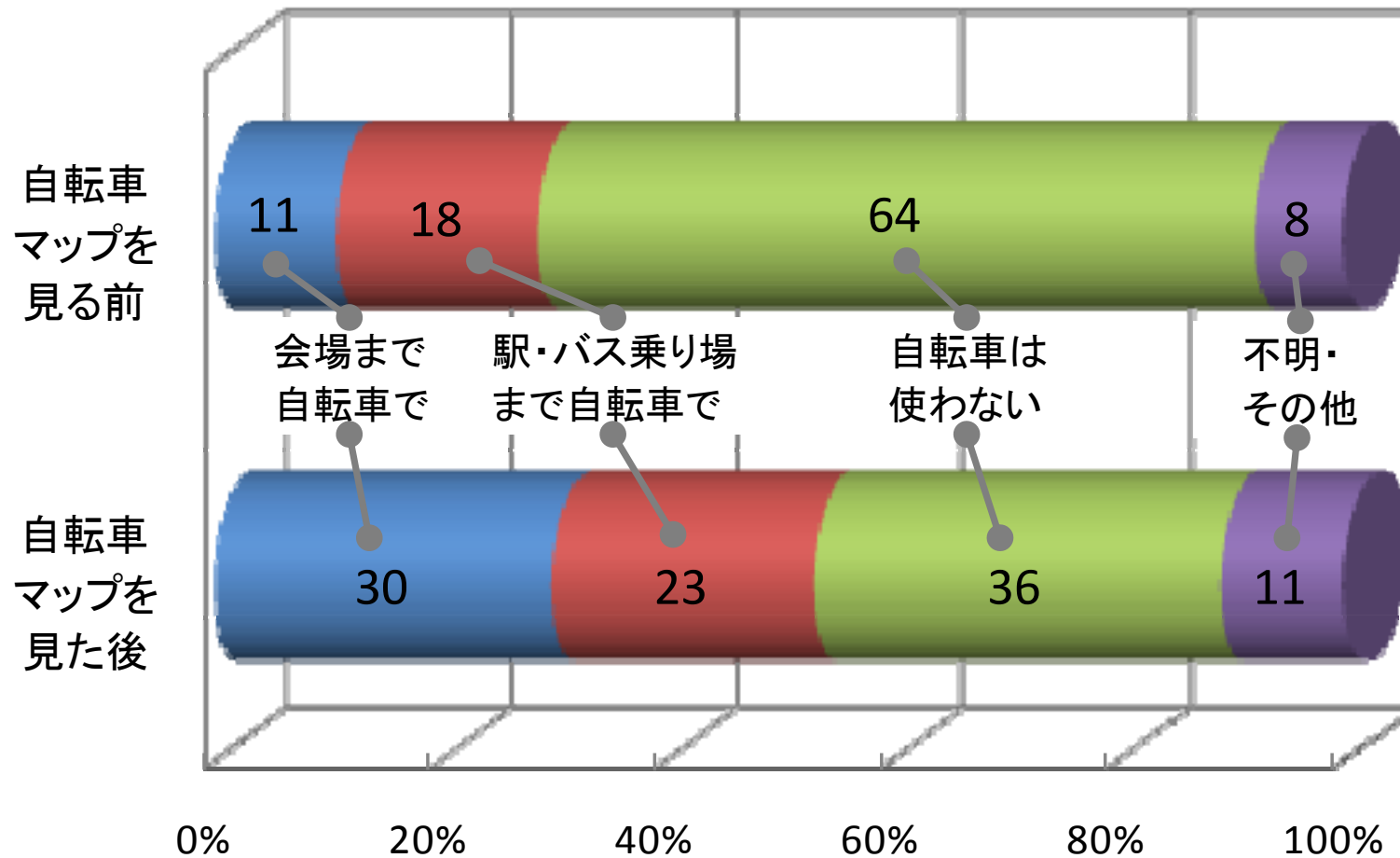
歩道あり／なし	自転車通行可／不可	走行位置	走りやすさ評価	表示
歩道あり	自転車通行可	歩道	走りやすい	
			走りにくい	
	自転車通行不可	歩道 (走ってしまった)	走りやすい	
			走りにくい	
		車道	走りやすい	
			走りにくい	
歩道なし	—	車道	走りやすい	
			走りにくい	



自転車通行可の標識

交通行動意識の変化

Q.愛・地球博に行くとしたら、交通手段は？(自転車に注目して整理)



今後の課題

マップをどう活用するのか？

【考えられる活用策】

○調査研究

- ・自転車マップを用いた市民の行動変容調査
- ・自転車の走行快適性を決定づける要因分析(コメントを活用)

○直接利用

- ・観光やまちづくりへの活用（自転車お散歩マップ？）
 - ・改善個所の抽出、優先順位づけ
 - ・災害時の避難支援
- etc...

→みなさまのアイデアを頂きたい