

ア・タ・
白 転 車
イ
都 市
チ
カ
ワ



みんなどうやって移動してる？

市川市の「代表交通分担率」(%)



データ出典:

・市川市街づくり計画課「市川市都市計画マスタープランの改定について(報告)」(2025年)

※大元は東京都市圏パーソントリップ調査

自転車15%って高いの？低いの？

→世界の主要都市がうらやむレベル

自転車の走行インフラがほとんどないのに
自転車による移動が16%を超えているのだから、
少し予算をかけて走行空間を整備すれば、
コペンハーゲンやアムステルダムと
肩を並べられるはず

NACTO代表・元NYC交通局長 ジャネット・サディク＝カーン氏
(2019年の東京公演で)

自転車都市は世界中にあった



19世紀末～20世紀初頭の頃、ロンドンの公園で自転車を楽しむ富裕層の女性たち

From: John James Sexby, *The Municipal Parks, Gardens, and Open Spaces of London: Their History And Associations*



1896年頃のニューヨークの自転車メッセンジャー



1940～45年頃のコペンハーゲン

National Museum of Denmark

そして車が都市を飲み込んだ



1970年のコペンハーゲン中心部



1970年頃、年に450人もの子どもが車に命を奪われていたオランダで「安全な歩道・自転車道を」と訴える「子ども殺しをやめろ」運動の人々

日常自転車文化を失った都市



2013年、危険な自転車環境に抗議し交通局の前でダイ・インを行うロンドンの人々



2016年ニューヨーク、ダニエル・マルティネスに捧げられた「ゴースト・バイク」

年	公共交通	私的交通（主に車）	自転車	徒歩
2000	27 %	48 %	1.2 %	24 %
2011	34 %	39 %	1.9 %	24 %
2012	35 %	39 %	1.9 %	24 %
2013	36 %	38 %	1.9 %	24 %
2014	36 %	38 %	2.1 %	24 %
2015	36 %	37 %	2.2 %	24 %
2016	36 %	37 %	2.4 %	25 %
2017	35 %	37 %	2.4 %	25 %
2018	36 %	37 %	2.5 %	25 %
2019	36 %	37 %	2.4 %	25 %
2020	22 %	42 %	3.4 %	33 %

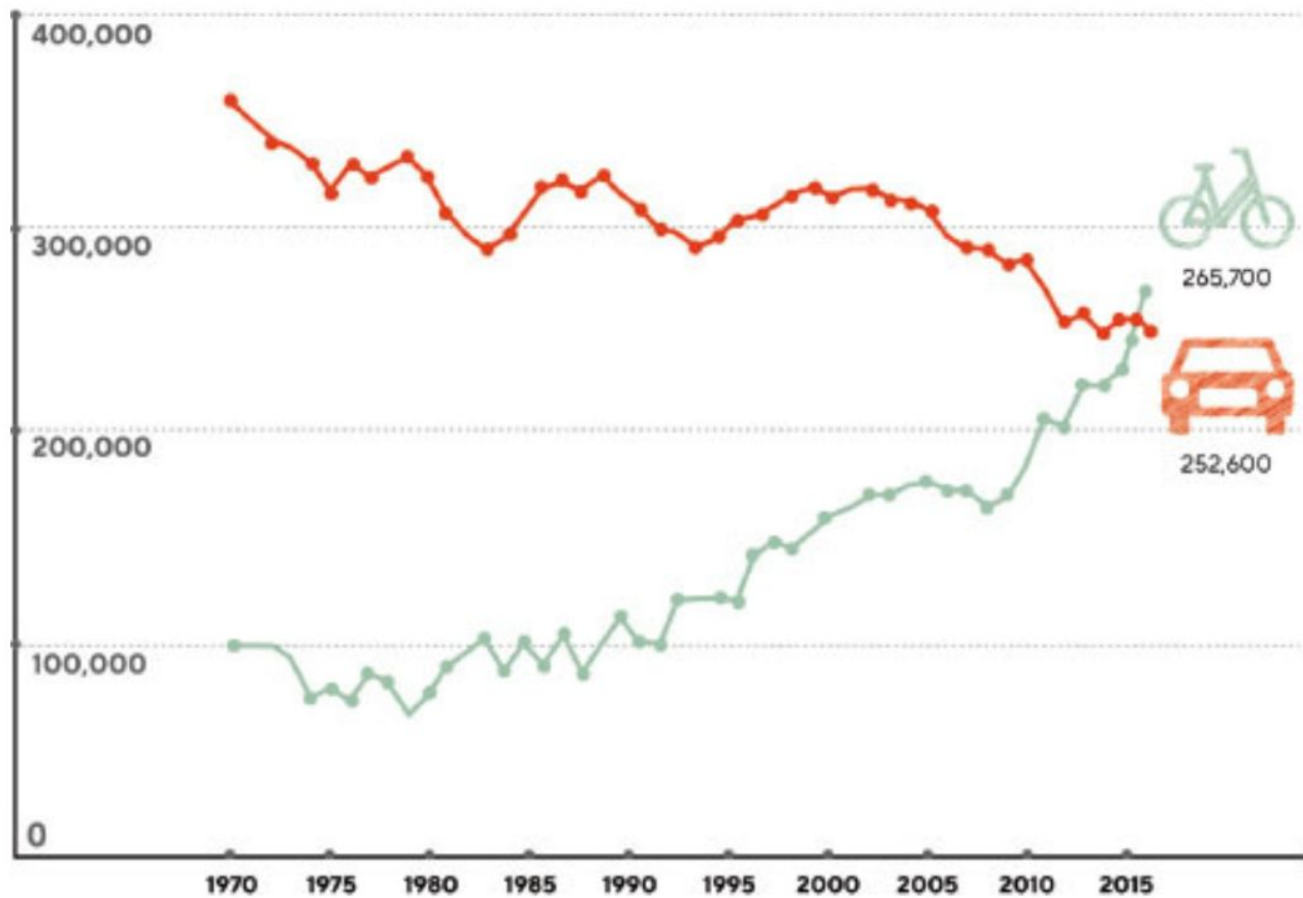
▲ ロンドンの人々の主な（一度の移動に占める距離が最長の）交通手段の変遷。2020年のコロナ禍の影響にも注目（出典：Travel in London, report 14）

日常自転車文化を守った都市

自転車に乗った人々は、
時計塔に目をやり、
ウィンドウショッピングを楽しみ、
友達に手を振り、
あるいは足を止めてお喋りをする。
歩くのと同じで、少し速いだけだ。

コペンハーゲナイズ創設者マイケル・コルヴィル＝アンダーセン

Mikael Colville-Andersen, *Copenhagenize* 2章・3章にみられる記述の要約



2016年、コペンハーゲン中心部に流入する自転車の台数は車の数を上回った

Mikael Colville-Andersen

自転車は実に深くオランダの生活文化と交通に
溶け込んでいて、それが100年以上も続いています。ヘル
メットや特別な服は要りません。
徒歩のスピードが上がっただけなのです。
「歩行者プラス」と呼んでもよいかもしれません。

ロッテルダムの建築史家 ミッシェル・プロヴォースト

Melissa and Chris Bruntlett, *Building the Cycling City* より(宮田訳)



生活自転車文化が「継承」される社会



21世紀の日常自転車ルネサンス



2016年、ニューヨーク

Kosuke Miyata



2016年、ニューヨーク

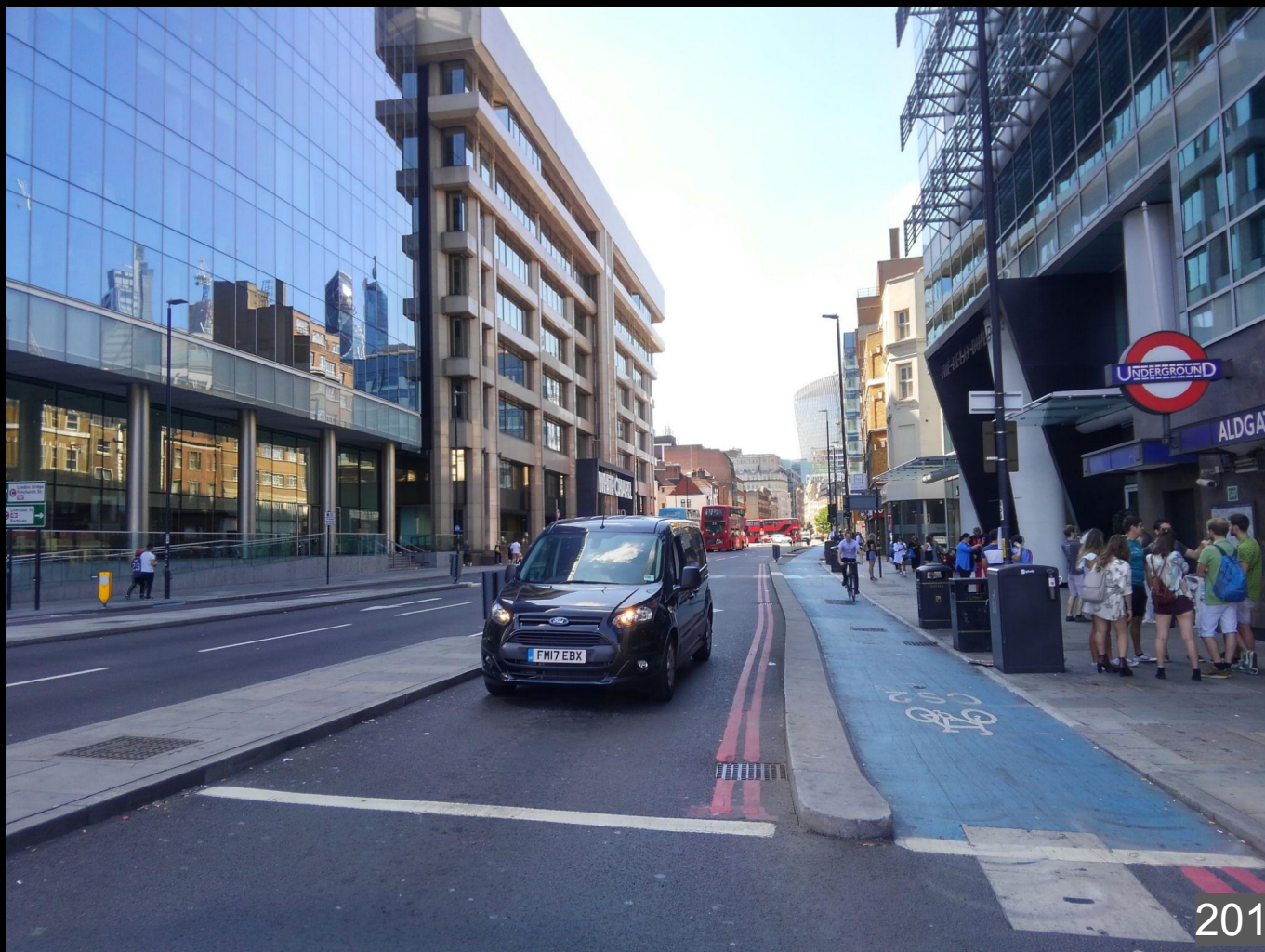
Kosuke Miyata



2017年、ロンドン

Kosuke Miyata





2017年、ロンドン

Kosuke Miyata



2017年、ロンドン

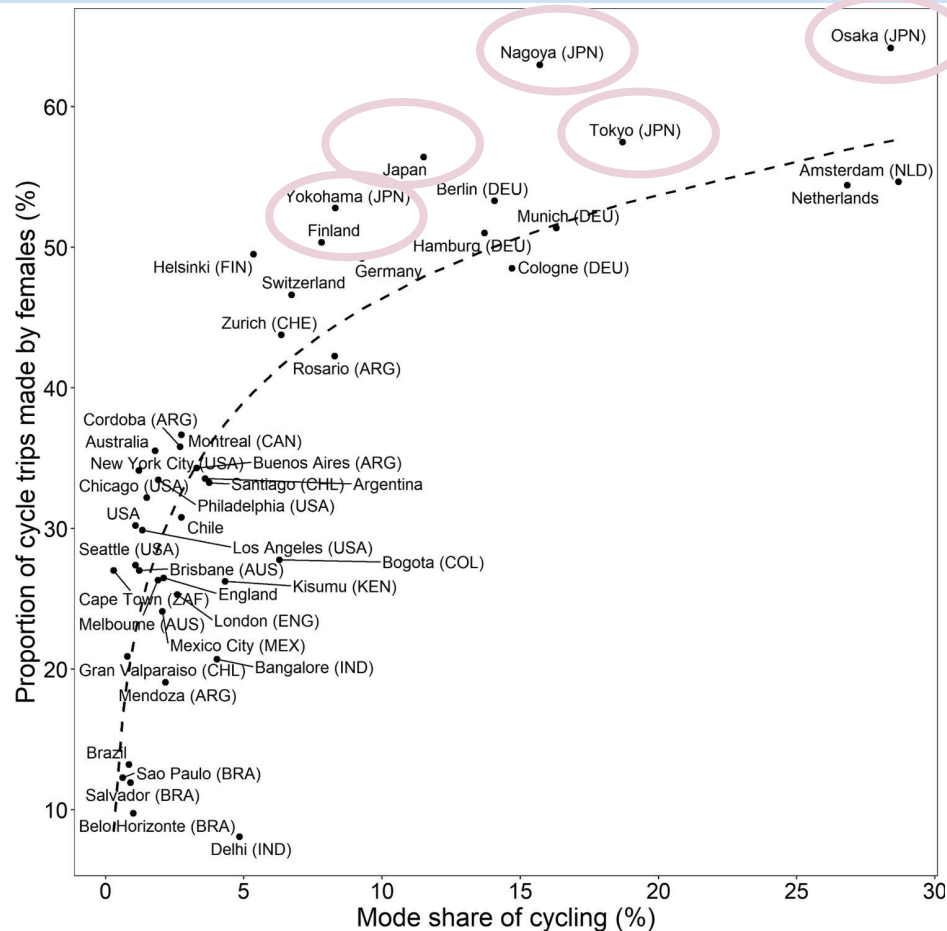
Kosuke Miyata

日本の現在地

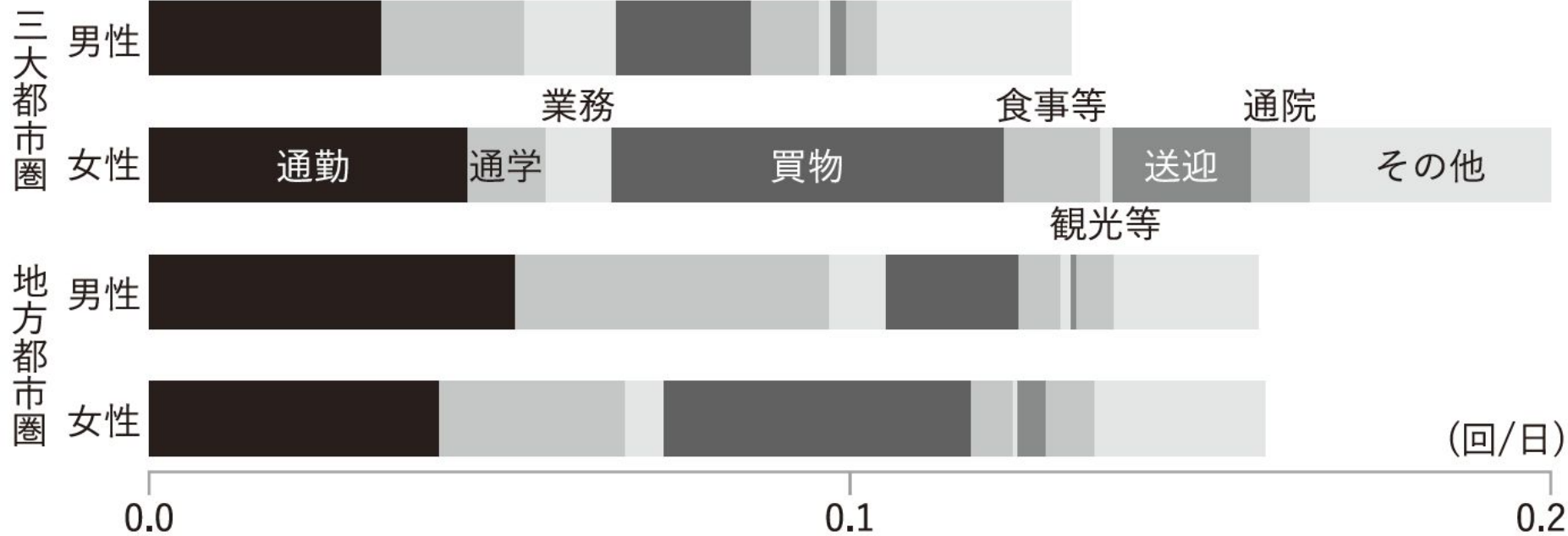


年齢や能力を問わない
豊かな日常自転車利用文化が根づいてきた日本の都市

都市部における自転車利用に占める女性の割合はオランダ以上



出典: Goel, R. et al., "Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?" (2021)



▲ 男女別にみた、移動目的ごとの1日あたり自転車利用回数（平日）。女性がい物や送迎を男性より多く負担しており、三大都市圏ではそれを主要因として女性が自転車を使う頻度が高くなっている（国土交通省「都市における人の動きとその変化～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～」所収のグラフを元に作成）



国道クラスでも車道にナビマーク(単なる案内ピクトグラム)だけ



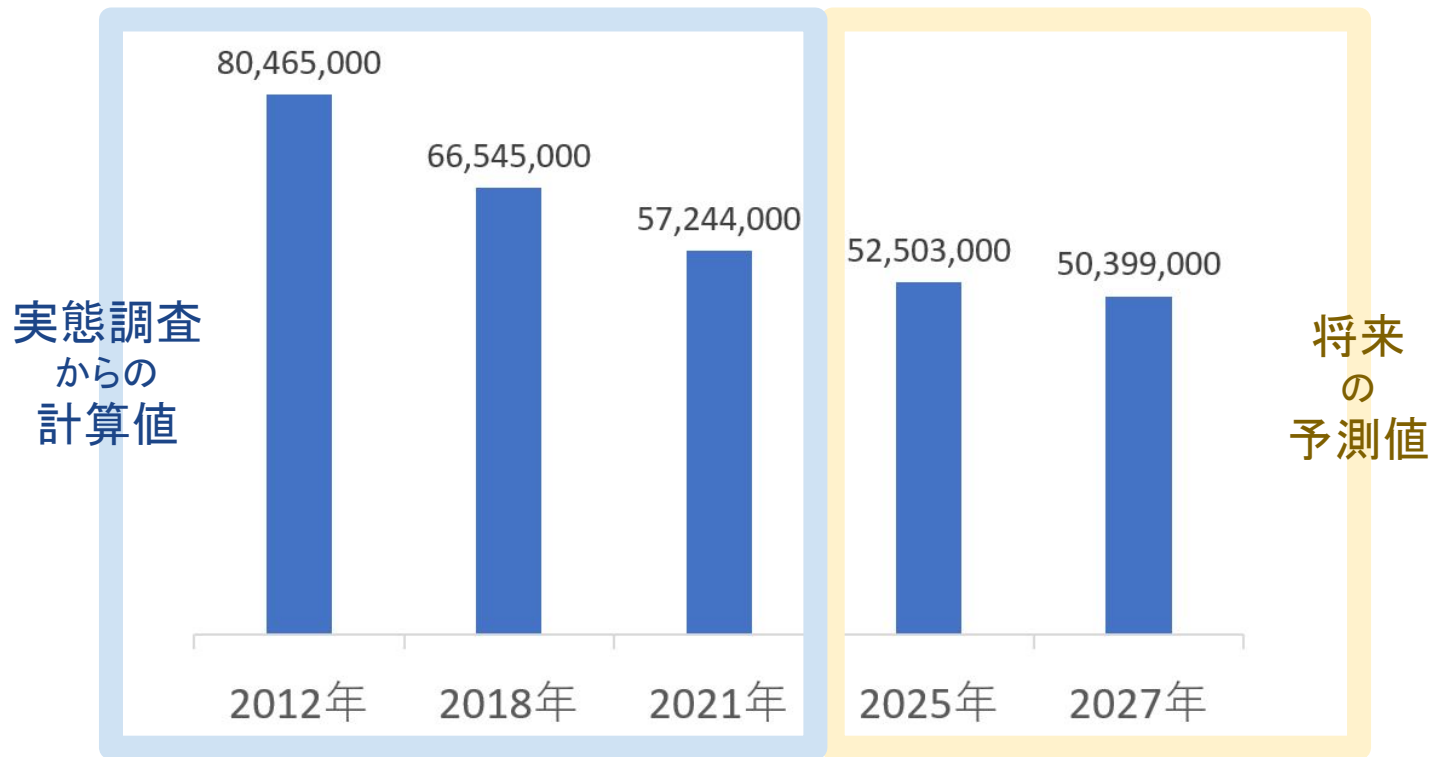
いつも路駐で埋まっている、法務省の向かい側の自転車レーン



原宿でも同様
Youhei Hayakawa

日本の自転車の台数は？

保有台数の推移と予測(2022年)



データ出典：

・自転車産業振興協会「2021年度 □ 自転車の保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版」(2022年)

日本の自転車利用度は？

2010年と2020年の国勢調査(通勤・通学)を比べると、自転車利用は全都道府県で減少、自家用車 ... は東京・神奈川以外の45道府県で増 ... 2015年の全国都市交通特性調査でも、自転車利用は三大都市圏・地方都市圏の両方で減少していることが分かる

自転車活用推進法(2017年施行)の基本理念(抜粋)

... 二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しない ... 騒音及び振動を発生しない ... 災害時において機動的である ...

自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資する ... という基本的認識の下に行われなければならない。

排出量削減率が低い運輸部門

2030年度目標に向けた2023年度実績の進捗

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：百万t-CO ₂)		2013年度実績※1	2023年度実績※1	2023年度削減率	2030年度削減目標・目安※2
		1,395	1,017	▲27%	▲46%
エネルギー起源CO ₂		1,235	922	▲25%	▲45%
部門別	産業	463	340	▲27%	▲38%
	業務その他	235	165	▲30%	▲51%
	家庭	209	147	▲30%	▲66%
	運輸	224	190	▲15%	▲35%
	エネルギー転換	104	79.6	▲23%	▲47%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		131	112	▲15%	▲14%
HFC等4ガス(フロン類)		28.9	37.0	+28%	▲44%
吸収源		-	▲53.7	-	-
二国間クレジット制度(JCM)		官民連携で2030年度までの累積で、1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			

※1 2025年4月に気候変動に関する国際連合枠組条約事務局に提出した温室効果ガス排出・吸収目録(インベントリ)(2023年度)の報告値。

※2 エネルギー起源CO₂の各部門は目安の値。

アシタノ自転車都市イチカワ

市川の移動はどう変わってきた？

代表交通分担率の推移(%)



データ出典：

- ・市川市自転車安全利用対策懇談会「自転車の安全利用促進に関する提言」(2009年)
- ・「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」(2017年)
- ・市川市街づくり計画課「市川市都市計画マスタープランの改定について(報告)」(2025年)

※いずれも大元は東京都市圏パーソントリップ調査

市川の移動はどう変わった？

 鉄道利用・・・増加  利用者のQOLはどうか？

 バス利用・・・低迷  域内の公共交通移動が弱い

 車の利用・・・減少  車依存が抑制できている

 自転車利用・・・減少  ポテンシャルが埋もれている

 徒歩移動：・・・増加  駅周辺に人口と商業地が集中

注目したい都市：パリ

徒歩15分・自転車で5分の生活圏が集まる都市へ

	2010年	2024年
自転車 	3%	11.2%
徒歩 	49%	53.5%
公共交通 	34%	30.0%
車(二輪を含む) 	14%	5.3%

データ出典：

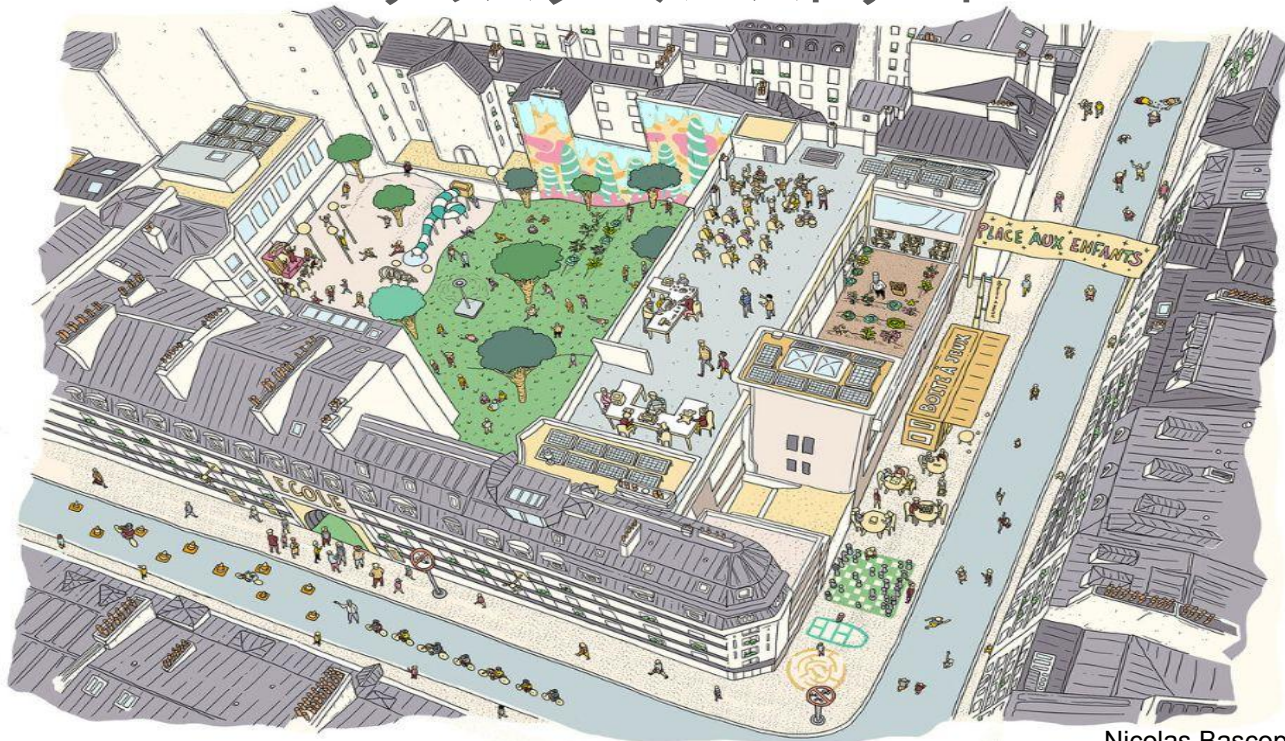
- ・Mairie de Paris, “Le bilan des déplacements en 2014 à Paris” (2016)
- ・Institut Paris Région, “Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens” (2024)

パリが目指す「15分都市」

- 住む
- 働く
- 医療を受ける
- 生活必需品を入手する
- 学ぶ
- スポーツや余暇を楽しむ

これらを 徒歩15分、自転車なら5分 の範囲内で
カバーできるコンパクトな生活圏がいくつも集まった人中心
で環境負荷も低いメトロポリス

パリのスクール・ストリート



Nicolas Bascop

2024年に向けたイメージ(2020年)。学校周辺の道は子どもをはじめ生身の人が過ごすためのパブリックスペースに(スクール・ストリート)。車道部は遊び場や自転車教室として使われている。

パリのスクール・ストリート



2026年までに300のスクール・ストリートを整備する計画。
2024年8月までに218が完了。うち70ではランドスケープと植栽も施されている。



VILLE DE
PARIS

15 09

Cyclistes cette année

2 49

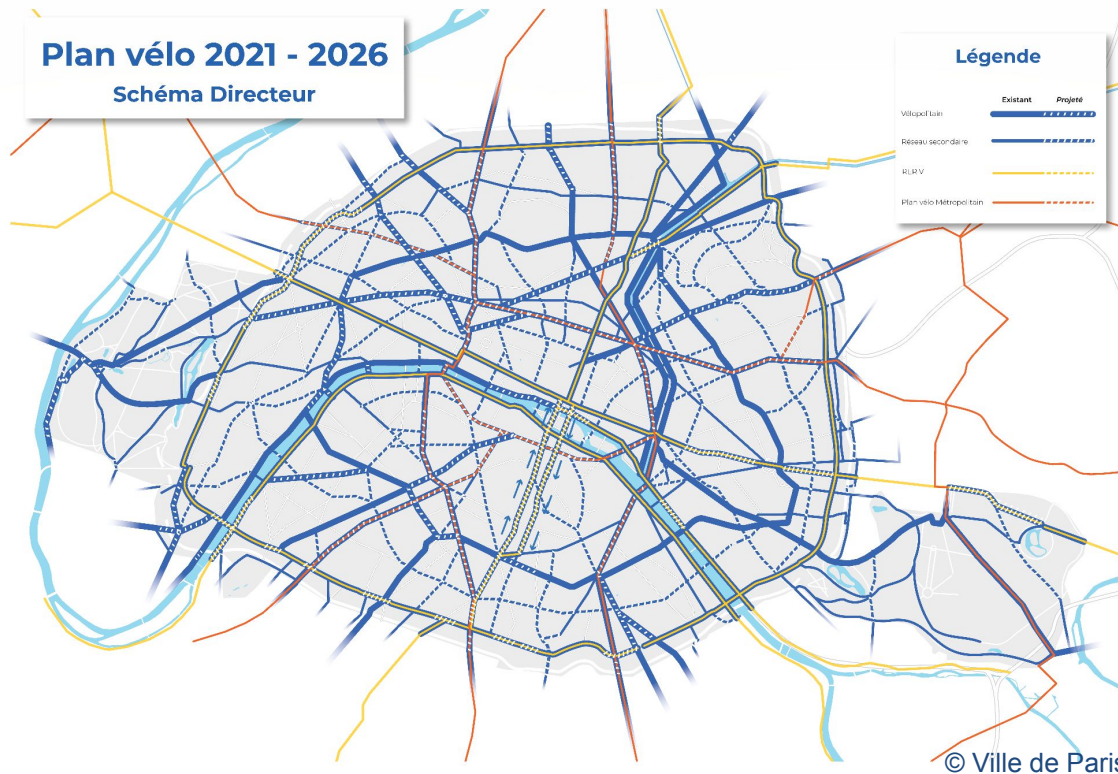
Cyclistes aujourd'hui

3785

À VÉLO



“Paris 100% cyclable” (100%自転車で走れる街パリ)



- 中心部4区の自家用車での通過を禁止(2024年11月5日～)

ワークショップに向けたヒント

自転車関連事故データ: 分母や内容の考慮が必須

市川市内の交通事故に占める自転車関連事故の割合

- 33.9% ÷ 千葉県全体の22.2%の約1.53倍(2015年)

→市川の自転車利用環境や利用者のふるまいが悪い？

→利用が多いと悪く見え、「ワースト」などとされがち

(単位人口あたりの自転車関連事故件数なども同様)

データ出典:

・「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」(2017年)

自転車 関連事故データ: 分母や内容の考慮が必須

自転車の代表交通分担率をみると

- 市川市19.9%÷千葉県12.6%≒1.58(2008年)

- 市川市15%÷千葉県10.8%≒1.39(2018年)

→市川の環境や利用者が特に悪いわけではないかも

→利用減少を安全向上と混同すると政策を誤る

データ出典:

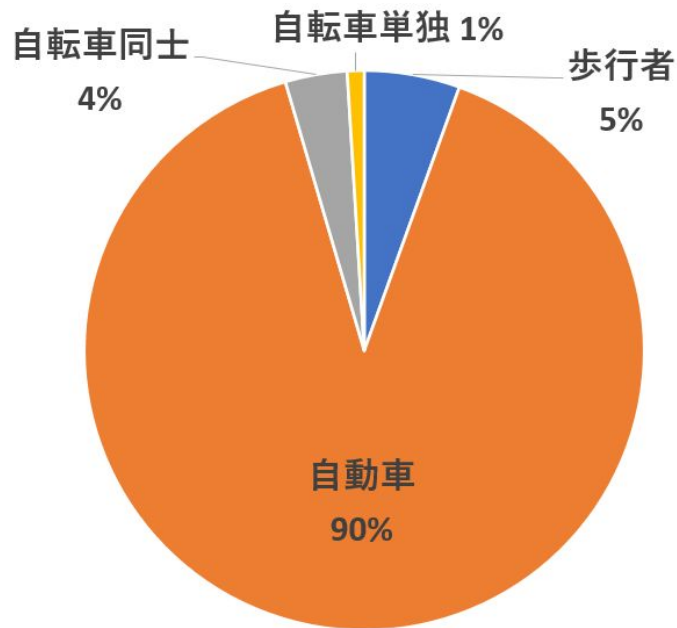
・「市川市自転車走行空間ネットワーク整備計画」(2017年)

・市川市街づくり計画課「市川市都市計画マスタープランの改定について(報告)」(2025年)

※いずれも大元は東京都市圏パーソントリップ調査

自転車🚲関連事故データ: 分母や内容の考慮が必須

市川市における自転車関連事故の相手(市川署+行徳署、2024年)

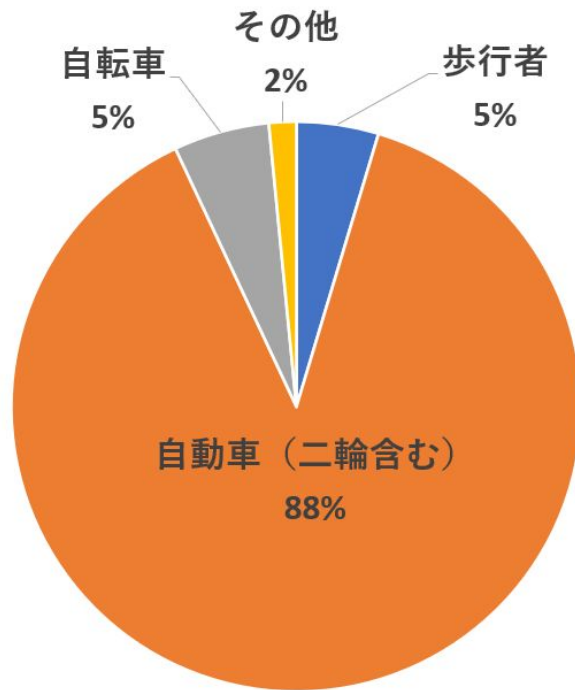


データ出典:

・千葉県警本部交通総務課「交通事故統計資料集」(2024年)

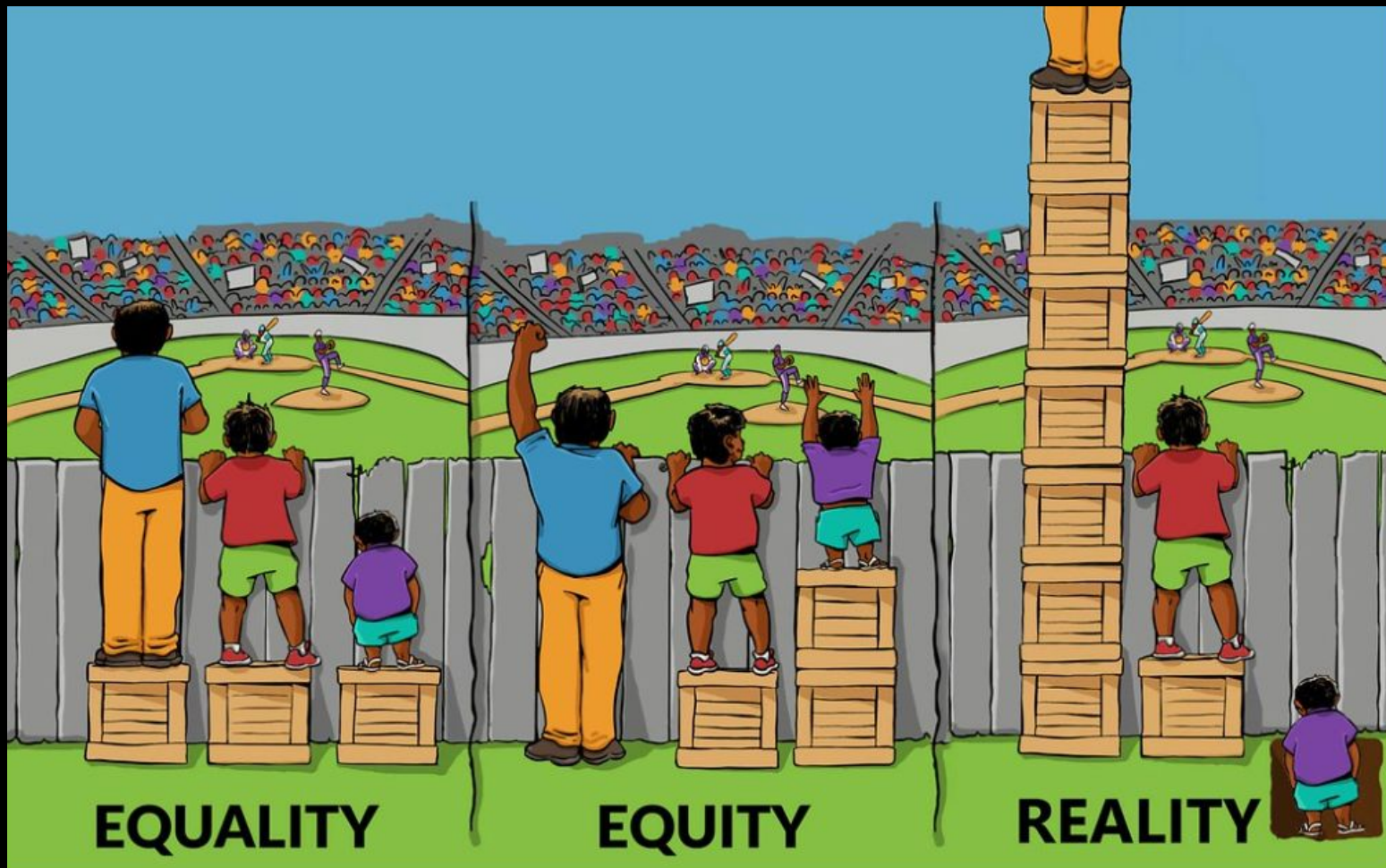
自転車🚲関連事故データ: 分母や内容の考慮が必須

千葉県内の交通死亡事故における加害者の移動手段(2024年)



データ出典:

・千葉県警本部交通総務課「交通事故統計資料集」(2024年)



・アクティブでインクルーシブな交通

生活習慣に運動を組み込むには徒歩や自転車での移動が最適。
これらが選ばれるようにすれば、ロンドンの健康度の大幅な向上が期待できる。

・ビジョン・ゼロに基づく安全な道

自転車利用の最大の壁となっている安全面の懸念を解消するために、
市はビジョン・ゼロ(交通死亡重傷ゼロ)アプローチを採用している。
これは誰もが安心して移動できる道の実現に貢献する。

・街路空間の有効利用

放っておけば2030年には年93億ポンドの経済損失を生むと推算されているロンドンの渋滞の削減には、輸送効率の高い移動手段である自転車が極めて重要な役割を果たす。

・空気などの環境の改善

排ガスや騒音の元である車からクリーンな移動手段である自転車へのシフトが進めば、健康を害し年14～37億ポンドの経済損失を生んでいると推算される大気汚染が減る。

ロンドンの「自転車アクションプラン」(2018年)が示す
自転車利用増加の社会的メリット 1/2

・公共交通もより快適に

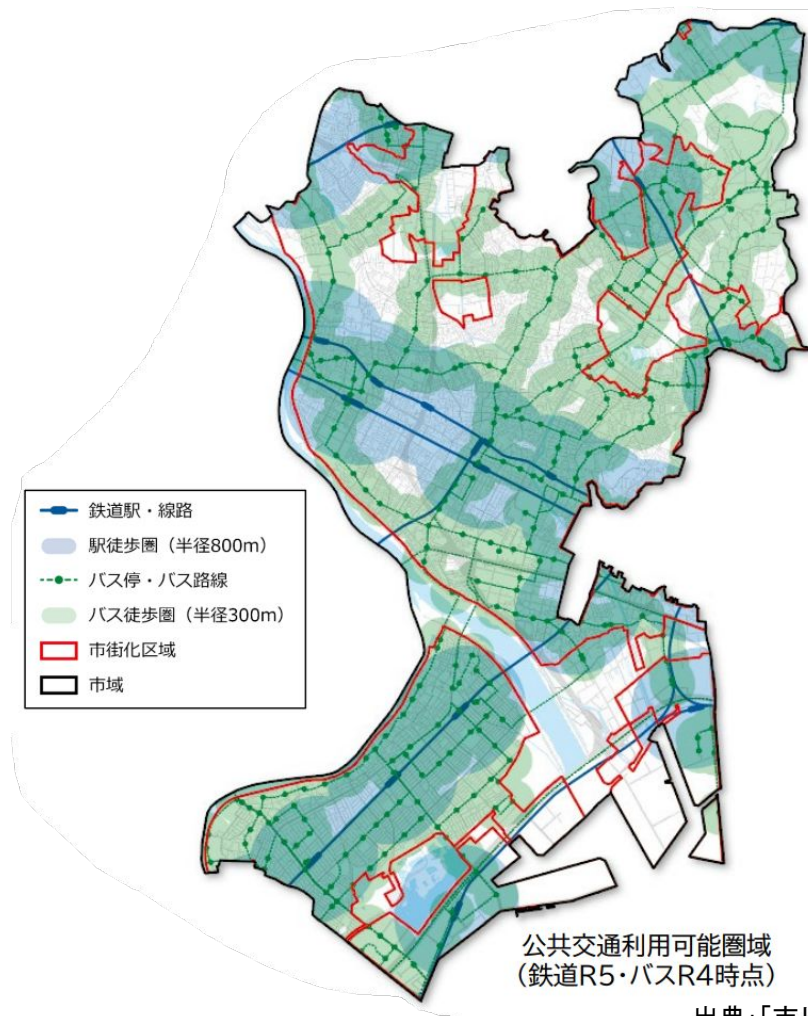
自転車へのモビリティシフトは公共交通の混雑を和らげ、車を減らすことでバスの遅延防止にもなる。自転車の利用が容易になれば公共交通にアクセスできる人も増える。

・成長し続けるロンドンのため

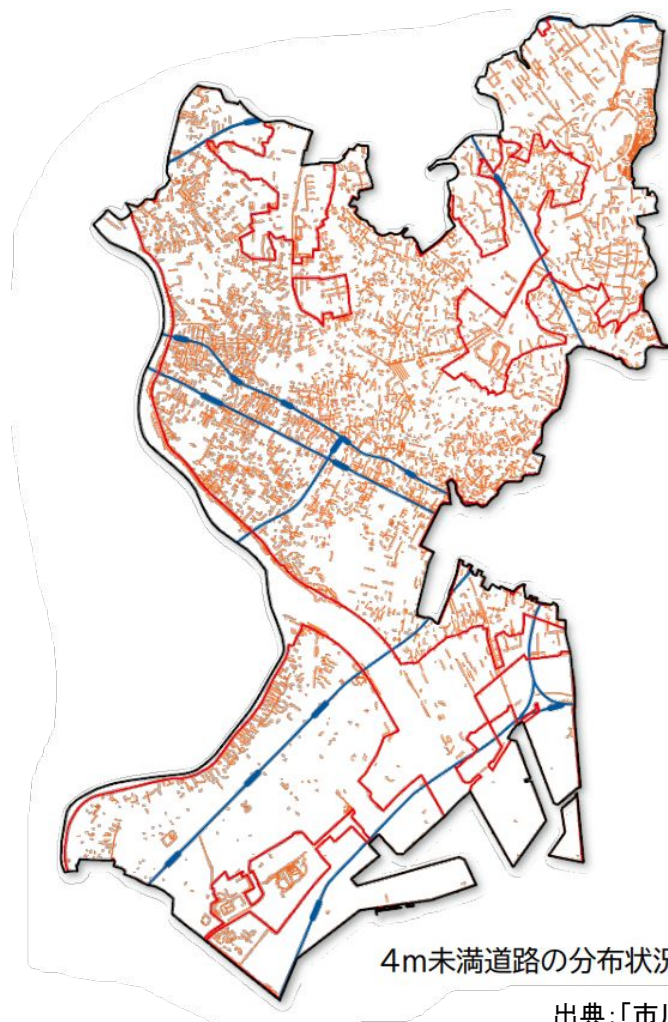
ロンドンでは2041年までに200万の人口増が見込まれている。この成長があらゆる人にプラスに働くようにするためにも、自転車という移動手段は有用である。

・みんなのための商業と文化の発展

徒歩や自転車での移動に適した場所には人が集まり、客だけでなく働き手も惹きつける。



出典:「市川市都市計画マスタープラン改定骨子(案)」2025年)



4m未満道路の分布状況

出典:「市川市都市計画マスタープラン改定骨子(案)」2025年)

駐輪関係:「放置」は満たされていないニーズの表れ

