

第12回コラム 国勢調査からみる通勤通学時の自転車利用の動向③ ～市区町村の動向～

1. 市区町村別（政令指定市の行政区を除く）の自転車のみによる通勤通学

全国の市区町村の通勤通学時の利用交通手段では、その市区町村のごとの自然環境、クルマの利用動向やまちづくりのあり方などから、自転車利用が盛んなまちとそうでないまちがあります。このうち自転車利用が盛んな市区町村を2020年の国勢調査の通勤通学時利用交通手段により、見てみたいと思います。通勤通学時の利用交通手段で、自転車だけの割合が高い順に全国の50市区町村を表にしてみました。

順位	市区町村名	自転車のみ の割合	順位	市区町村名	自転車のみ の割合	順位	市区町村名	自転車のみ の割合
1	門真市	31.79%	18	久御山町	20.51%	35	昭島市	18.40%
2	東大阪市	29.27%	19	忠岡町	20.28%	36	豊山町	18.18%
3	守口市	28.67%	20	泉大津市	20.13%	37	国立市	18.12%
4	八尾市	28.59%	21	武蔵村山市	20.07%	38	府中町	18.09%
5	大東市	27.44%	22	松山市	19.86%	39	葛飾区	18.00%
6	松原市	26.68%	23	京都市	19.77%	40	高砂市	17.91%
7	姫島村	26.61%	24	高石市	19.69%	41	三鷹市	17.86%
8	尼崎市	26.50%	25	高槻市	19.69%	42	蕨市	17.81%
9	伊丹市	26.10%	26	草加市	19.53%	43	海田町	17.79%
10	摂津市	24.61%	27	東久留米市	19.45%	44	柏原市	17.79%
11	大阪市	23.65%	28	八潮市	19.33%	45	府中市	17.66%
12	寝屋川市	22.69%	29	小平市	19.20%	46	豊中市	17.54%
13	大崎上島町	21.87%	30	東大和市	19.14%	47	茅ヶ崎市	17.53%
14	茨木市	21.80%	31	高知市	19.11%	48	東村山市	17.46%
15	藤井寺市	21.54%	32	徳島市	18.87%	49	岡山市	17.40%
16	上島町	21.24%	33	足立区	18.69%	50	西東京市	17.39%
17	戸田市	20.63%	34	堺市	18.47%			

緑色は大阪府、紫色は瀬戸内海の島、青色は兵庫県、肌色は埼玉県、黄色は京都府、薄い青色は東京都、灰色は瀬戸内海及び四国の市区町村、白色はその他である。

① 大阪府を筆頭として大都市圏の自治体が上位を占める

全国第一位は、門真市（31.79%）、続いて、東大阪市（29.27%）、守口市、八尾市、大東市と続きます。1位から6位まで、9位から12位、14位と15位など大阪府が18市町と全体の3分の1強となっています（表で緑のハッチのかかった市町）。前回書きましたが、都道府県別でも、大阪府（20.39%）が群を抜いて高く、2位の京都府（15.0%）に5%以上の差を付けて圧倒的に第1位であることからこのことがうかがえます。そして、尼崎市（8位）や伊丹市（9位）などの兵庫県（都道府県別には10位、11.54%）の3市が入ります。次に戸田市（17位）、草加市（26位）、八潮市（28位）、蕨市（42位）の埼玉県（都道府県別には6位、12.66%）の4市、久御山町（18位）と京都市（23位）の京都府（都道府県別には2位）の2市町が入ります。東京都（都道府県別には5位、12.89%）も、武蔵村山市（21位）、東久留米市（27位）、小平市（29位）、東大和市（30位）など主として後半に12市区が入っています。

近畿圏の大阪府、兵庫県、京都府と東京圏の埼玉県、東京都など大都市圏の自治体が自転車の利用率が高いという特徴があります。市街地の密度が高く、交通混雑などがあるために、自転車

の利用が盛んであると考えられます。

② 瀬戸内海の島が高い

この間に、大分県の姫島村（7位）、広島県の大崎上島町（13位）、愛媛県の上島町（16位）という瀬戸内海の島に係る3町村が入っています。気候が温暖で雨が比較的少なく、海岸沿いなどの平坦な道路を走行できる瀬戸内海の島であるためと考えられます。

③ 瀬戸内海に面する市町や四国の市

さらに、松山市（22位）と高知市（31位）、徳島市（32位）、広島県の府中町（38位）と海田町（43位）、岡山市（49位）の6市町が入っています。比較的平坦で温暖な瀬戸内海に面する自治体や四国に属する県の自治体です。都道府県の順位でも愛媛県（3位、14.08%）、高知県（4位、12.96%）、広島県（7位、12.18%）、岡山県（8位、11.85%）及び徳島県（11位、11.34%）と高くなっています。

④ 上位の市区町村の特色

以上からみてみますと、大都市圏の市区町村と瀬戸内海の島、そして、瀬戸内海に面する又は四国に属する市の3つのパターンに分けられそうです。これらの市区町村では、その特色を生かして、一層自転車の活用が進められることを期待したいものです。

2. 自転車と鉄道・電車による通勤通学

(1) 自転車と鉄道・電車による通勤通学の割合

自転車のみによる通勤通学は、自宅から勤務先又は学校まで、自転車で直接行くものですが、

順位	市区町村名	自転車及び 鉄道・電車の 割合	順位	市区町村名	自転車及び 鉄道・電車の 割合	順位	市区町村名	自転車及び 鉄道・電車の 割合	順位	市区町村名	自転車及び 鉄道・電車の 割合
1	埼玉県三芳町	8.88%	26	白井市	6.91%	51	練馬区	6.30%	76	足立区	5.78%
2	浦安市	8.37%	27	寝屋川市	6.91%	52	茅ヶ崎市	6.29%	77	船橋市	5.77%
3	高槻市	8.23%	28	大阪市都島区	6.89%	53	大阪市生野区	6.26%	78	国分寺市	5.74%
4	三鷹市	7.90%	29	さいたま市見沼区	6.80%	54	府中市	6.19%	79	堺市美原区	5.73%
5	東村山市	7.80%	30	西東京市	6.77%	55	柏市	6.17%	80	大阪府田尻町	5.70%
6	茨木市	7.74%	31	桶川市	6.76%	56	藤井寺市	6.15%	81	大阪市城東区	5.70%
7	小平市	7.69%	32	松原市	6.74%	57	武蔵村山市	6.12%	82	相模原市南区	5.70%
8	狛江市	7.60%	33	大阪市東住吉区	6.73%	58	八尾市	6.12%	83	摂津市	5.66%
9	清瀬市	7.52%	34	大阪市此花区	6.73%	59	奈良県斑鳩町	6.10%	84	埼玉県杉戸町	5.64%
10	守口市	7.51%	35	立川市	6.67%	60	門真市	6.10%	85	北名古屋市	5.62%
11	上尾市	7.48%	36	さいたま市岩槻区	6.63%	61	さいたま市緑区	6.09%	86	習志野市	5.61%
12	小金井市	7.32%	37	奈良県安堵町	6.61%	62	堺市東区	6.08%	87	大阪市淀川区	5.59%
13	蕨市	7.32%	38	流山市	6.56%	63	八潮市	6.06%	88	奈良県広陵町	5.58%
14	草加市	7.32%	39	武蔵野市	6.54%	64	東大和市	6.03%	89	吉川市	5.57%
15	堺市中区	7.30%	40	大阪市東淀川区	6.50%	65	川越市	5.98%	90	さいたま市北区	5.55%
16	市川市	7.29%	41	和光市	6.49%	66	堺市北区	5.95%	91	春日部市	5.55%
17	ふじみ野市	7.21%	42	江戸川区	6.43%	67	大阪市西成区	5.92%	92	大阪市鶴見区	5.54%
18	朝霞市	7.21%	43	大東市	6.43%	68	茨城県伊奈町	5.88%	93	大阪府島本町	5.52%
19	長岡京市	7.19%	44	川口市	6.43%	69	守谷市	5.88%	94	清須市	5.50%
20	戸田市	7.19%	45	さいたま市桜区	6.42%	70	大阪市阿倍野区	5.85%	95	泉大津市	5.49%
21	新座市	7.02%	46	東久留米市	6.41%	71	三郷市	5.85%	96	柏原市	5.42%
22	国立市	6.99%	47	葛飾区	6.40%	72	昭島市	5.84%	97	交野市	5.41%
23	蓮田市	6.98%	48	尼崎市	6.38%	73	千葉県美浜区	5.83%	98	東大阪市	5.39%
24	さいたま市南区	6.97%	49	さいたま市大宮区	6.37%	74	松戸市	5.83%	99	調布市	5.37%
25	越谷市	6.95%	50	北本市	6.32%	75	吹田市	5.80%	100	大阪市東成区	5.31%

黄色は関東、青色は関西、白色は愛知県である。

これに対して、自転車で鉄道・電車の駅まで行くものについて、高い順に全国の100市区町村を表にしてみました（この場合、より細かくわかるように政令指定市は行政区を区分しています。また、100市区町村としたのは、割合の差が少ないことや駐輪場を利用する可能性の高い市区町村をなるべく多く表示するためです）。これを見ますと、全体的に「自転車のみ」よりは、かなり低い割合となっており、全国的傾向としては自転車で直接職場や学校に行く割合が高いといえます。

これら100の自治体の都道府県別の内訳は、大阪府32市区町、埼玉県29市区町、東京都20市区町、千葉県9市、奈良県3町、愛知県2市、神奈川県2市、京都府、兵庫県及び茨城県各1市となっています。「自転車のみ」が西高東低であったのに対して、この「自転車と鉄道・電車」は、大阪府の市区町村の数は多いですが、上位は埼玉県三芳町、浦安市など関東の都市が多く、全体として東高西低となっています。東京圏は、近畿圏に比べて、通勤距離が比較的長く、直接ドアツードアで自転車により行ける人が相対的に少ないこと、また、駅から距離のある居住地の人が比較的多いこと等により、駅まで自転車を利用する人の割合が高くなっているのではないかと考えられます。

(2) 自転車と鉄道・電車による通勤通学の人数

次に、駅前の自転車駐車空間の必要台数の絶対数を見るために、自転車と鉄道・電車による通勤通学の人数を整理したものが次の表です（政令指定市は全体と行政区の両方を入れた順位です）。

これを見ますと、大阪市、横浜市、名古屋市、さいたま市、川崎市の順で、三大都市圏が多く、この間に札幌市や福岡市、広島市、仙台市、岡山市、静岡市、浜松市の政令指定市が点在して

順位	市区町村名	人数	順位	市区町村名	人数	順位	市区町村名	人数	順位	市区町村名	人数
1	大阪市	57,270	26	尼崎市	12,033	51	八尾市	6,958	76	中野区	4,922
2	横浜市	40,345	27	柏市	11,754	52	寝屋川市	6,744	77	戸田市	4,901
3	名古屋市	37,097	28	西宮市	11,553	53	茅ヶ崎市	6,697	78	習志野市	4,889
4	さいたま市	36,263	29	越谷市	11,136	54	三鷹市	6,501	79	朝霞市	4,850
5	川崎市	25,310	30	東大阪市	10,516	55	さいたま市南区	6,291	80	さいたま市見沼区	4,783
6	札幌市	22,378	31	杉並区	10,516	56	小平市	6,260	81	岡崎市	4,721
7	練馬区	19,899	32	吹田市	10,253	57	静岡市	6,193	82	荒川区	4,715
8	江戸川区	19,495	33	茨木市	10,102	58	加古川市	6,132	83	守口市	4,666
9	福岡市	19,280	34	川越市	9,321	59	明石市	6,099	84	品川区	4,534
10	堺市	19,139	35	板橋区	8,719	60	西東京市	6,029	85	大阪市東淀川区	4,526
11	千葉市	18,886	36	江東区	8,548	61	春日井市	6,027	86	墨田区	4,520
12	川口市	17,916	37	豊中市	8,335	62	川崎市中原区	5,869	87	堺市北区	4,318
13	市川市	17,361	38	上尾市	8,202	63	春日部市	5,842	88	伊丹市	4,301
14	京都市	17,350	39	草加市	8,101	64	流山市	5,799	89	大阪市淀川区	4,285
15	船橋市	17,222	40	姫路市	7,922	65	横浜市港北区	5,508	90	川崎市多摩区	4,227
16	世田谷区	16,856	41	八王子市	7,842	66	調布市	5,448	91	浜松市	4,195
17	足立区	15,464	42	藤沢市	7,791	67	倉敷市	5,439	92	千葉市中央区	4,125
18	神戸市	14,723	43	一宮市	7,786	68	川崎市高津区	5,356	93	武蔵野市	4,077
19	相模原市	14,427	44	所沢市	7,692	69	新座市	5,153	94	大阪市城東区	4,006
20	大田区	13,337	45	枚方市	7,670	70	立川市	5,097	95	小金井市	4,005
21	松戸市	13,229	46	府中市	7,340	71	東村山市	5,057	96	千葉市美浜区	3,954
22	広島市	13,145	47	相模原市南区	7,211	72	相模原市中央区	5,043	97	福岡市西区	3,932
23	高槻市	12,618	48	町田市	7,100	73	大津市	5,024	98	名古屋市中区	3,892
24	葛飾区	12,293	49	浦安市	7,099	74	奈良市	5,023	99	札幌市中央区	3,879
25	仙台市	12,181	50	岡山市	6,989	75	北区	4,969	100	さいたま市北区	3,869

黄色は関東、青色は関西、緑は愛知県、白色はその他である。

いることがわかります。また、東京都 23 区も練馬区を筆頭に多く含まれています。なお、自転車と鉄道・電車の「割合」は、駅を介して通勤通学する人が相対的に高い割合でいるかどうかの地域の自転車利用の傾向を示すのに対して、自転車と鉄道・電車による通勤通学の「人数」は、駅前の駐輪空間に対する総需要を表すものですので、これらの人数を参考にして、駐輪空間の供給量を見極めていくことができます。

文：自転車総合研究所 所長 古倉 宗治