

## IV-185

## 意識調査に基づいた大規模自転車道の利用促進方策に関する考察

大阪大学工学部 正員 山田 稔

摂南大学工学部 正員 毛利 正光

## 1. はじめに

サイクリング等のレジャーで利用されることを主目的として大規模自転車道の建設が各地で進められてきている。これに対する利用者からの評価に関して、筆者らは建設事例に対する意識調査を行い分析している<sup>1)</sup>。しかし一方で、このような施設は利用目的が比較的限定されるため、利用者層も限定されるのが実状と思われる。より整備効果をあげるために、また一層の施設整備・拡充を行うことに社会的合意を得るためにある程度の利用者層の拡大策が進められることも必要と考えられる。

そこで本研究では、利用者層拡大の方策を考えるための基礎情報として、まず大規模自転車道の利用の形態を分類・整理しそれに基づいて利用促進のために重要と考えられる要因をまとめた。また、潜在的に利用可能性を持っている自転車道沿線の居住者に対して意識調査を行い、利用の意向の実態や利用の障害となる問題点、また整備に対する希望等を明らかにし、利用促進を考える際の方向を示すことを目的とした。

## 2. 自転車道の利用形態と利用促進の要因

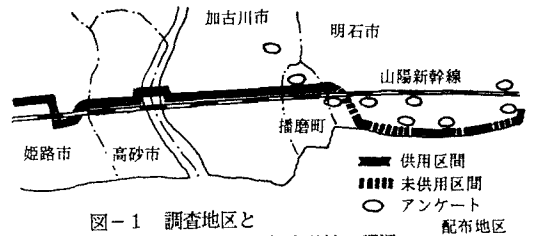
表-1 自転車道のレジャー利用の分類と利用促進の要因

大規模自転車道を利用するレジャー交通は様々な形態が考えられ、利用促進を考える場合にもそれに即して考えることが必要である。そこで表-1のように現状で考え得る多様な形態をその目的とアクセスの手段という2点から分類し、それぞれで利用促進に影響すると考えられる特徴的な要因をまとめた。本研究ではこの中で基本的な形態と考えられる、サイクリング目的で自宅から直接に利用するものを中心に考えることとした。

|        | 分類                    | 特徴                               | 利用促進の要因                          |
|--------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 利用の目的  | サイクリング                | 走ること<br>そのものが目的                  | 自転車道そのものの<br>魅力向上・PR             |
|        | その他レジャー<br>の移動手段      | 利用者層はレジャー<br>の内容で決まる             | レジャー拠点の<br>整備・PR                 |
|        | これらの複合型               | 両者の中間的性質                         | 両者を一体で考える                        |
| アクセス手段 | 自宅から自転車               | 利用者の圏域は小<br>利用パターンは多様            | 自宅や多様な目的地<br>を含めた自転車道路<br>網を整備する |
|        | 他の手段でアクセス<br>のサイクルを利用 | 利用者の圏域は大<br>利用パターンは<br>サイクル施設に拘束 | サイクル施設の配置<br>や内容の考慮が重要           |

## 3. 周辺居住者の意識調査の概要

調査対象としたのは図-1に示す兵庫県一般県道「姫路明石自転車道線」であり、姫路市と明石市を結ぶ延長35kmであるが、このうちサイクリング環境として良好と考えられる明石市海岸部に限定して利用の意向等をたずねることとした。整備の実状を知らない人の場合、与える情報により意識が大きく影響されることが考えられるが、ここでは最小限の情報として、整備されているという事実と地図によりその位置とを示すこととした。なお一部未供用の区間があるが、利用の意向を知るという目的から全区間完成後を想定した設問にしている。

図-1 調査地区と  
姫路明石自転車道線の現況

調査は、沿道約2km以内で比較的住居が集まっている地区を9箇所無作為に選定し、さらに各地区で50世帯を抽出し、これを対象としてアンケート調査を実施した。調査票は1987年10月20日～11月3日に各世帯を訪問して2票ずつ配布し、10才以上の個人に回答してもらい郵送回収とした。11月13日までの回収分 118世帯 216票を以下の分析の対象とした。世帯回収率は26.2%となった。

|                  |                  |                |                 |
|------------------|------------------|----------------|-----------------|
| 全区間走ったことがある(2.6) | 一部走ったことがある(40.2) | 走ったことがない(26.3) | 自転車道を知らない(30.9) |
|------------------|------------------|----------------|-----------------|

図-2 姫路明石自転車道線の周知及び利用の実態

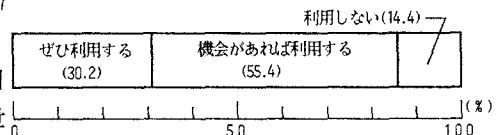


図-3 利用の意向の実態

図-2に周知及び利用の実態を示す。これをみると、全体

の約7割は少なくとも部分的にこの自転車道の存在を既に知っており、また約半数が利用経験がある。郵送回収の影響もあり、比較的関心の高い人が多い結果になっていると考えられる。

#### 4. 周辺居住者の自転車道の利用の意向の分析

利用者として考え得る層の属性等を明らかにするため、居住者の属性と利用の意向についてたずねた。利用の意向の集計結果を図-3に示す。居住者の属性を説明変数として数量化Ⅱ類分析を行った結果を表-2に示す。これを見ると、最も偏相関の高いものとして、この自転車道の建設に対する評価が上っており、良い評価をする人は利用する意志も強い傾向がみられる。この選択子の「わからない」はこの自転車道のことをよく知らない人に対応すると考えられるが、これらの人が最も利用の意志が薄いことがわかる。次に自転車道までの距離が大きな要因になっている。これに続き、自転車に乗ることの好き嫌い、そして年齢・職業にも影響されることがわかる。一日の自由に使える時間が多くても自転車道利用が増大することはなく、逆に小さくなる結果となっている。これはレジャーの多様化の中でサイクリングが比較的手軽なために自由な時間の少ない人ほどこれを選ぶ傾向があるものと考えられる。

利用する意志がないと答えた人についてその理由を聞いた結果を図-4に示す。これを見ると先の分析と同様、自転車に乗ることの好き嫌いと自宅からの距離が主要な要因であることがわかる。

調査対象者が自転車道整備と合わせて望んでいる施設としては、図-5に示すように、トイレの他、公園や駐輪場が多い結果となった。

#### 5. 利用促進策の方向

自転車道の実状をよく知らない人はあまり利用しない傾向がみられたが、この背景の一つには関心のない人は実状を知ろうともしないし利用の意志もないためと思われる。しかし場合によっては、自転車道までの経路や所要時間等を知らな

いたために利用しにくくなっていることも考えられ、アクセス経路をも含めてPRすることも重要と考えられる。

また、先の分析より自転車道利用の障害になっている重要な要因として、自転車の好き嫌いの問題と、自宅からの距離の問題が指摘された。これらに対し、トイレ前述した自転車道の多様な利用形態を考えれば、距離の問題にはレンタサイクルの整備で、またサイクリングの意志のない人でも他のレジャー拠点と合わせて整備することによって利用の可能性もでてくるものと考えられる。さらに、公園・駐輪場といった施設整備の要望が高いことから、サイクリングだけでなく、他のレジャーとの複合型での自転車道利用を促進させることが重要であるといえよう。

参考文献 1) 毛利、山田、大西：大規模自転車道整備に対する周辺住民の意識に関する一考察，昭和63年度土木学会関西支部年次学術講演概要

表-2 利用の意向を外的基準とした数量化Ⅱ類分析

| 説明変数        | 回答数                                                  | カゴリスコ                            | 偏相関                                                          |
|-------------|------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 姫路明石自転車道の評価 | 大変良かった<br>良かった<br>役立っていない<br>わからない                   | 35<br>28<br>25<br>42             | 0.8604<br>0.1686<br>0.0183<br>-0.8409                        |
| 自転車道までの距離   | 0.5km未満<br>0.5～1km未満<br>1～2km未満<br>2～5km未満<br>5km以上  | 41<br>19<br>30<br>11<br>29       | 0.0798<br>0.6533<br>-0.0545<br>-0.1474<br>-0.4285            |
| 自転車に乗ること    | 好き<br>どちらでもない<br>嫌い                                  | 65<br>51<br>14                   | 0.1981<br>-0.0283<br>-0.8241                                 |
| 年齢          | ～19才<br>20～29才<br>30～39才<br>40～49才<br>50～59才<br>60才～ | 20<br>24<br>31<br>26<br>19<br>10 | -0.2711<br>0.0697<br>-0.0946<br>0.4487<br>-0.0712<br>-0.3632 |
| 職業          | 会社員<br>学生<br>主婦<br>その他                               | 41<br>24<br>45<br>20             | -0.2669<br>-0.0224<br>0.3897<br>-0.3029                      |
| 一日の自由に使える時間 | 1時間未満<br>1～2時間未満<br>2～3時間未満<br>3～4時間未満<br>4時間以上      | 15<br>33<br>28<br>25<br>29       | 0.2791<br>0.0203<br>0.0165<br>-0.1946<br>-0.0157             |
| 自分の自転車      | 持っている<br>持っていない                                      | 106<br>24                        | 0.0485<br>-0.2142                                            |
| 性別          | 男<br>女                                               | 59<br>71                         | 0.1214<br>-0.1009                                            |
| 屋外にでること     | 好き<br>どちらでもない<br>嫌い                                  | 66<br>35<br>9                    | 0.0167<br>-0.0021<br>-0.1516                                 |
| 外的基準        | 回答数                                                  | ΣT平均                             | φ                                                            |
| 利用意向        | ぜひ利用する<br>機会があれば利用<br>利用しない                          | 68<br>57<br>38                   | 0.7403<br>-0.1558<br>-1.2708                                 |
|             |                                                      |                                  | 0.655                                                        |

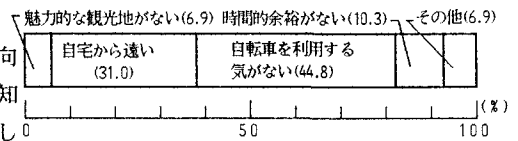


図-4 自転車道を利用しない理由

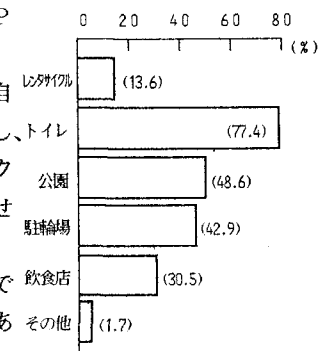


図-5 整備してほしい施設（複数回答）