大阪市都心部における自転車利用特性の経年変化

○(株)オー・テック　正会員　市川基和　大阪府立工業高等専門学校　正会員　高岸節夫
大阪市建設局　正会員　黒山泰弘　大阪市建設局　佐藤嘉之

１．はじめに

自転車交通は環境意識の高まりを背景に都市の短距離交通を考える上で重要性が増している。しかしながら、駅周辺の放置自転車に代表されるように、歩行者、車いす、緊急車両等の通行障害や、都市景観の阻害要因にもなっており、その適正な利用が求められている。

このような状況の中、大阪市では、昭和57年から自転車問題に関する研究委員会を設置しており、その調査研究の一環として随時自転車利用者を対象にアンケート調査を実施し、その利用特性を分析してきた。

本報告は過去に行なわれたアンケート調査結果を時系列的に再整理することにより、大阪市都心部における自転車利用の変化を明らかにしたものである。

２．分析の方法

＜分析対象＞

今回は、都心部で同一の調査地点が存在する平成５年、平成10年の調査結果を主に分析した。分析地点は、都心部のターミナル駅（梅田、難波の２駅）、ビジネス街（淀屋橋、本町の２地区）である。

＜分析項目＞

アンケートの調査項目は、表－１のように多岐にわたるが、本報告では、「利用目的」「利用距離帯」「駐車時間」を中心に報告する。また、あわせて、都心部と周辺部の集中台数、放置台数の経年変化を分析した。

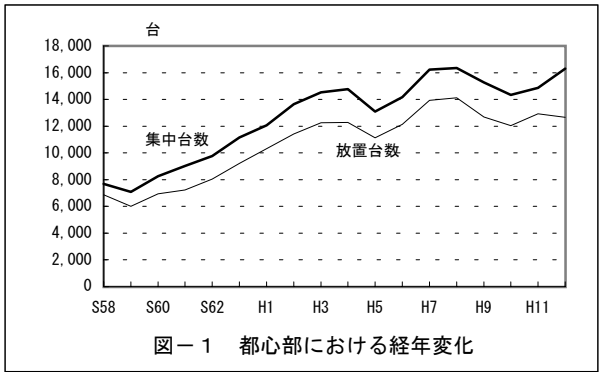
表－１　アンケートの調査項目

・利用目的	・利用頻度	・利用理由	・利用距離帯
・目的施設	・電車、バス乗降の有無	・駐車場所	
・駐車時間	・レンタサイクル利用意向等		

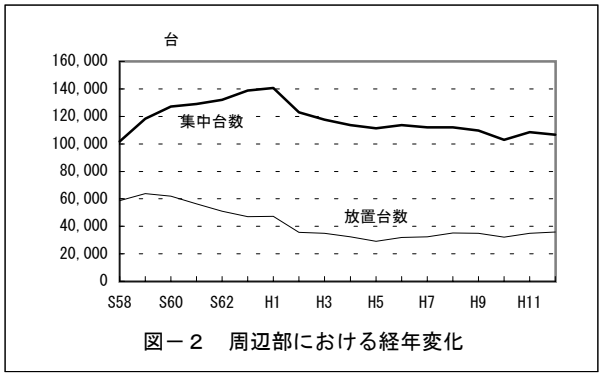
３．分析結果

＜都心部と周辺部との集中台数、放置台数の比較＞

都心部では、昭和59年から集中台数、放置台数とも増加傾向を示している(図－１)。一方、周辺部では、集中台数は有料自転車駐車場の整備が開始された平成元年以降ほぼ横ばい傾向を示している(図－２)。また、放置台数は、昭和58年から減少、そして横ばいの傾向を示している。この結果から、大阪市においては、周辺部では集中台数、放置台数とも大きく変化していないが、都心部では、集中台数、放置台数とも増加傾向を示しており、都心部における自転車対策が必要と考えられる。



図－１　都心部における経年変化



図－２　周辺部における経年変化

＜自転車を利用する目的＞

自転車を利用する目的は、「ターミナル駅」では通勤、仕事・業務が減少、通学、買物、その他が増加しているが、全体として大きな変化はない(図－３)。「ビジネス街」では、

キーワード：自転車、利用特性、経年変化、ターミナル駅、ビジネス街
連絡先：（株）オー・テック　市川基和　TEL:06-6455-7900 FAX:06-6455-7899

通勤、通学が減少、買物、その他が増加しており(図－４)、仕事・業務以外の自由目的が増加していることは、ビジネス街における自転車の利用目的が多様化していることを表していると考えられる。

＜自転車を利用する距離＞

自転車を利用する距離は、「ターミナル駅」では200～800ｍの距離帯で、それぞれ２％程度増加しているが、全体として大きな変化はない(図－５)。「ビジネス街」では、400ｍまでの距離帯が12.8％から24.6％に増加、1,000～2,000ｍが38.3％から25.5％に減少しており、全体として短距離利用が増加している(図－６)。

＜自転車を駐車する時間＞

自転車を駐車する時間は、「ターミナル駅」では30分までが減少、９時間以上が増加しており、駐車時間が長時間化している(図－７)。「ビジネス街」では、６～９時間のみ減少し、それ以外は増加している。なお、６時間以上の長時間駐車については、32.3％から18.7％に減少しており、全体として短時間駐車が増加している(図－８)。

＜ビジネス街での利用目的と駐車時間との関係＞

ビジネス街における利用目的と駐車時間との関係(表－２)を見てみると、買物、その他の目的で30分までの短時間駐車が増加している。

表－２　ビジネス街での利用目的と駐車時間との関係

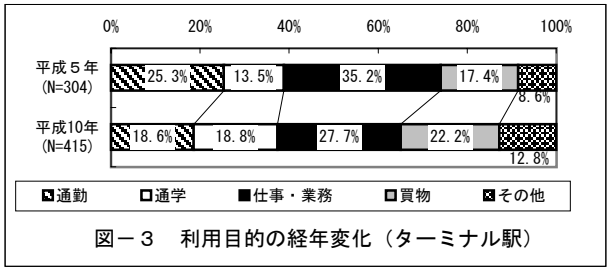
		～30分	30分～2時間	2～6時間	6～9時間	9時間～	合計
通勤	H５	10.9%	10.9%	6.5%	41.3%	30.4%	100.0%
	H10	8.7%	13.0%	17.4%	13.0%	47.8%	100.0%
通学	H５	9.5%	9.5%	19.0%	61.9%	0.0%	100.0%
	H10	0.0%	12.5%	0.0%	37.5%	50.0%	100.0%
仕事・業務	H５	66.2%	25.0%	4.4%	2.9%	1.5%	100.0%
	H10	58.7%	29.3%	6.5%	1.1%	4.3%	100.0%
買物	H５	43.8%	50.0%	0.0%	6.3%	0.0%	100.0%
	H10	52.9%	26.5%	8.8%	5.9%	5.9%	100.0%
その他	H５	42.9%	28.6%	14.3%	0.0%	14.3%	100.0%
	H10	50.0%	20.0%	13.3%	10.0%	6.7%	100.0%

４．まとめ

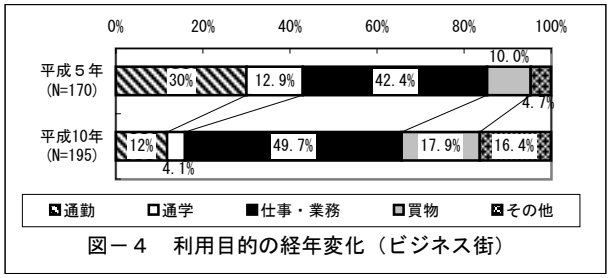
大阪市における自転車の利用は都心部におけるビジネス街を中心とした短距離移動、短時間駐車が増加してきており、従来の駅での対策に加えて都心のビジネス街においても対策を検討していく必要が生じている。今後は、この傾向がどの様に変化するかをさらに分析するとともに、その変化に応じた施策を実施する必要がある。

５．あとがき

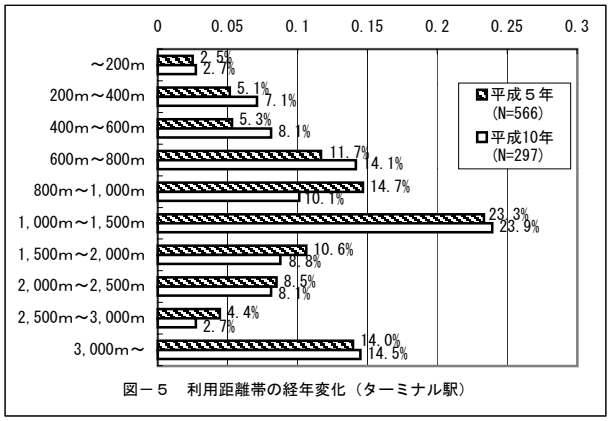
本報告は大阪市自転車問題研究委員会（委員長：佐佐木綱京都大学名誉教授）で調査検討した内容の一部を著者らが取りまとめたものである。本報告が都市部における自転車対策の一助となれば幸いである。



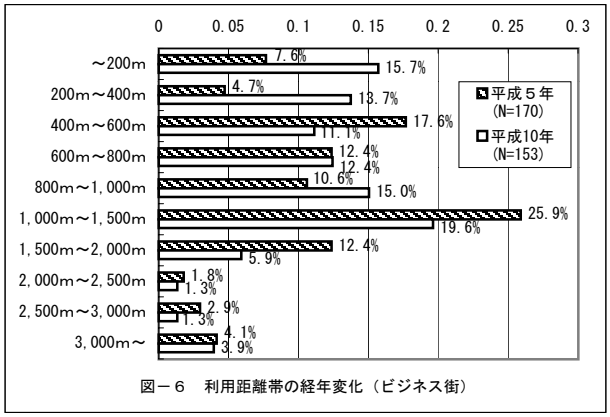
図－３　利用目的の経年変化（ターミナル駅）



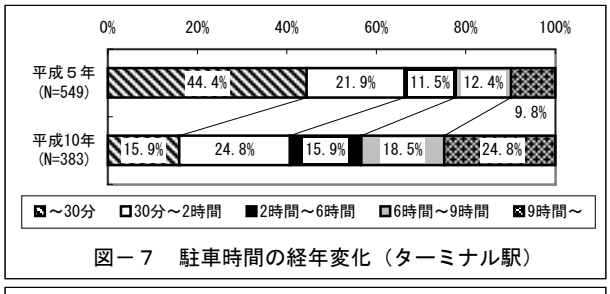
図－４　利用目的の経年変化（ビジネス街）



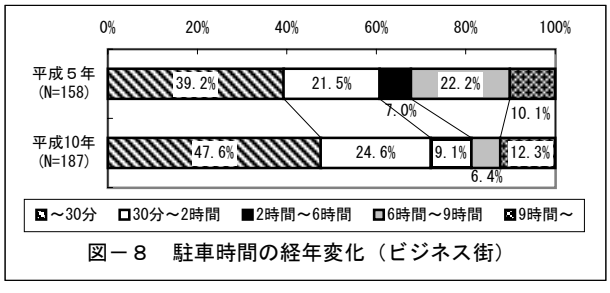
図－５　利用距離帯の経年変化（ターミナル駅）



図－６　利用距離帯の経年変化（ビジネス街）



図－７　駐車時間の経年変化（ターミナル駅）



図－８　駐車時間の経年変化（ビジネス街）