

名古屋市における自転車利用の実態について

名古屋工業大学 正 員 渡辺 新三
名古屋工業大学 学生員 O野崎 武博

1 はじめに

モータリゼーションの進展によって、自転車利用は一時期衰退したものの、近年省エネルギー的、健康的、手軽な乗りものとしての自転車が認められつつある。名古屋市においても自転車道、自転車置き場の整備など自転車に関する諸対策^が進められている。ここでは自転車利用実態調査の長所短所、日頃の利用距離、自転車道の有無と利用頻度、危険感の有無と危険を感じる場所等についてその利用実態および意識を集計分析した結果について報告する。

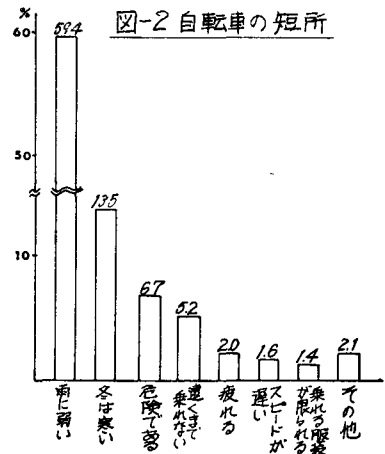
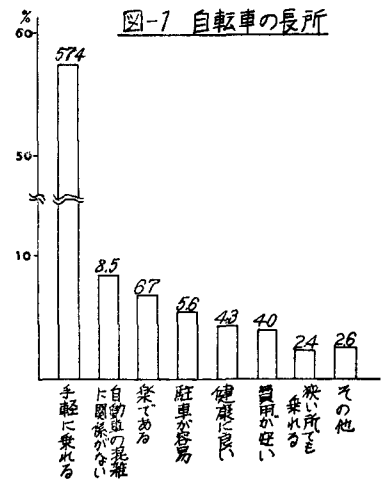
2 調査概要

調査対象者は地下鉄駅でサイクルアンドライドしている人で、調査方法としては調査日（昭和50年10月30日、11月4日）に自転車利用の多い市内16の地下鉄駅周辺に置いてあった自転車に調査用紙を配布し、後日郵送の方法をとった。配布枚数5024枚、回収枚数1135枚、有効回収枚数1125枚、有効回収率22.4%であった。

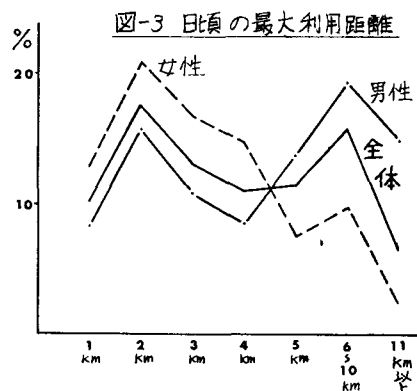
3 分析結果

最近名古屋市において自転車に乗れる人数の割合は小学生でさえ7~9割あり、また保有率についても中学生の自転車保有率が60%を超える（49年名古屋市土木局）と報告されている。本調査でも平均世帯人数4.1人で、一世帯当りの保有台数が2.6台となり、世帯人数の増加に伴い保有台数が増加する傾向があらわれている。また1人当りの保有台数が0.6/台にも達し、自転車が幅広く使われていることを示している。

自転車の長所は図-1のように「手軽に乗れる」が全体で57.4%、特に女性では65.3%を占めている。調査方法は異なるが大阪市土木局の調査報告によれば、「手軽に乗れる」49.1%「健康によい」18.2%「自動車の混雑に關係がない」6.8%「乗り所でも乗れる」6.0%となっており、「健康によい」という長所は今回の調査の方がかなり低くあらわれている。一方短所としては図-2のように「雨に弱い」「冬は寒い」といった天候や気候に影響されることをあげている人が合わせて72.9%にもなっている。上記大阪市の調査では「雨に弱い」43.7%「危険である」29.4%「遠くまで乗れない」29%「冬は寒い」4.0%となっており、「危険である」という短所は大阪市に比べ約1/4になっている反面「冬は寒い」という短所は約3倍にもなっている。



日頃の最大利用距離については図-3に示している。10km以内で78.8%を占めており、10kmが一応のめやすと思われる。平均では6.6kmであるが、性別で見ると図のように男性では利用距離が長くなり、逆に女性では短くなり、性別による差が大きい。しかし年齢別でははっきりした傾向は見られなかった。またこの図において2km付近にもピークが表われているのは、標本がサイクルアンド方式の利用者に偏っていることによる影響ではないかと思われる。

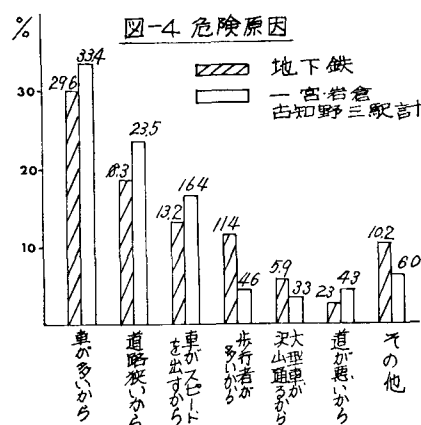


次に自転車道について見ると、「住居付近の自転車道の有無」について「ある」と答えた人は64.6%である。またその自転車道の利用については表-1に示すように、「よく利用する」とときどき利用する合わせて83.6%の人が利用していると答えており、自転車道があればほとんどの人が利用していると思われる。自転車道に対する要望では「歩道との分離が一番大きく、ついで「自転車道の拡張」「車道とのつながりのスロープ等を含め、凹凸をなくす」が続いている。

表-1

自転車道利用	人数(人)	百分率(%)
よく利用する	359	49.4
ときどき利用する	248	34.2
ほとんど利用しない	92	12.7
無回答	27	3.7
合計	726	100.0

危険性については「危険を感じますか」という問に対して、「しばしば感じる」とときどき感じるの合計が62.7%に達している。昨年の報告によれば、名古屋市郊外では「しばしば感じる」とときどき感じるの合計が70.0%となり、ほぼ同様の傾向が見受けられるが、多少市内の方が郊外に比べて危険を感じる割合が低くなっている。危険の原因については図-4のようになる。市内、市外ともに「車が多いから」「道路が狭いから」「車がスピードを出すから」という原因で危険を感じる割合の順位に変わりはないが、この3つの要因についてはいずれも郊外の方が割合が高くなっている。しかし市内においては歩行者に対する危険感が郊外に比べてかなり強いといえる。このことは先に上げた「自転車道を歩道と分離して欲しい」という要望と何らかの相関があるものと思われる。また危険を感じる場所では「交差点」が群を抜いて多くあり、ついで「狭い道路」「歩道の順になっている」。このように危険性は自動車に対するものだけでなく、歩者との関係も重要視する必要があると思われる。



4 あとがき

調査がサイクルアンドライド方式利用者のみを対象としたものであったためショッピング、レジャーなどを目的とした利用者を十分サンプリングできなかったことによる標本の偏りがあるかもしれないが、上記の項目については自転車の一般的利用と大きな差がないと考えられ、十分とはいえないまでも自転車利用の傾向を把握できるものと思われる。なお当日にはより詳細な分析を発表したい。

〈参考文献〉 都市の自転車交通 (大阪市土木局)

名古屋工業大学都市工学研究室「自転車利用実態調査報告書」昭和50年3月