

全国自転車通行環境整備モデル事業の整備効果 と周辺地区への波及効果・影響に関する一考察

金沢大学大学院自然科学研究科	学生員	○ 付 偉
金沢大学理工研究域環境デザイン学系	フェロー	高山 純一
金沢大学理工研究域環境デザイン学系	正会員	中山晶一郎
日本海コンサルタント（株）	正会員	埴 正浩
日本海コンサルタント（株）	正会員	片岸 将広

1. はじめに（研究の背景と目的）

クリーンかつエネルギー効率の高い都市内交通体系を実現するために、乗用車から自転車への転換を促進することが必要である一方で、交通事故全体に占める自転車関連の事故の割合は増大傾向にあり、自転車事故対策が喫緊の課題となっている。このような状況を踏まえ、国土交通省ならびに警察庁は歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図ることを進めるために、全国で 98 自転車通行環境整備モデル地区を選定し（平成 20 年 1 月）、自転車通行環境整備の課題把握や対応策の検討を行ってきた¹⁾。

そこで、本研究では、全国 98 地区で指定された自転車通行環境整備モデル地区における整備が、どのような役割を果たしているのか、その周辺地域の自転車通行環境整備につながっているのかどうか、明らかにするとともに、自転車ネットワーク整備につながっている地域とそうでない地域の特徴を明らかにしたい。そうすることにより、今後の自転車通行環境整備推進の課題が明確になると考えている。

2. 既存研究の整理

阿部宏史²⁾は岡山市内国道 53 号線沿線に整備された分離型自転車道の整備効果を検討するために、ビデオ撮影による歩行者及び自転車交通の観測を行った。さらに、アンケート調査による自転車道整備前後における利用者意識の変化を分析した。これらの調査結果に基づいて、自転車道整備効果と今後の円滑な利用に向けた課題を検討した。

しかし、自転車通行環境整備効果に関する調査は多いが、自転車通行環境整備モデル事業と周辺地域への影響を明らかにした研究は少ないようである。

3. 研究の方法

全国 98 の自転車通行環境整備モデル地区を対象に、具体的には、モデル事業を具体的に進めてきた事務局（国土交通省、都道府県、市町村の道路整備関係課）に対して、アンケート調査を実施した。なお、平成 25 年 7 月現在の回収数は 61 件で、回収率は 62. 2%であった。

調査日：平成 25 年 6 月 11 日～平成 25 年 6 月 28 日
調査対象 全国 98 の自転車通行環境整備モデル地区
配布回収方法：郵送配布、郵送回収

配布数：98 通

回収数：61 通

4. 調査結果

各モデル地区における自転車通行環境整備事業の整備状況については（図-1）、25 年 7 月まで整備を完了したとの回答が 73. 8%、完了していないとの回答が 24. 6%となった。また、完了していない理由については（図-2）、「地元住民や関係行政機関などとの合意形成が不十分」が半分以上（53. 3%）で最も多く、「荷捌きスペースがない」、「道の幅員（2m）が狭い」といった反発があるそうである。

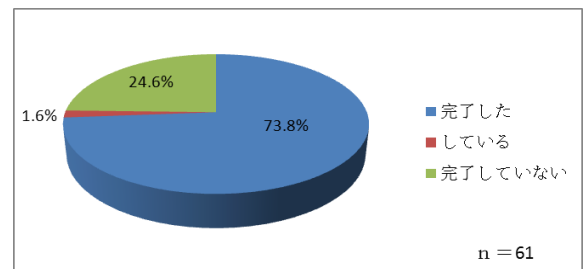


図-1 自転車通行環境整備事業の整備状況

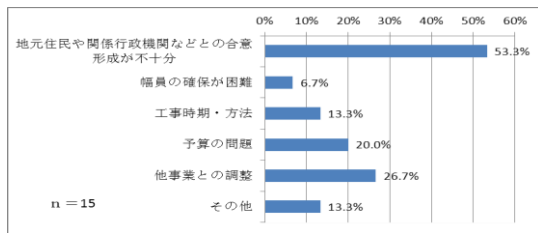


図-2 整備完了していない理由（複数回答）

各モデル地区における自転車通行環境整備事業のため、個別的な組織を設立する状況については（図-3）、回答のあった地区の 54.1%が個別的な組織を設立したが、45.9%が設立していない。また、モデル事業のため、設立した組織の構成メンバーについては、ほとんど組織は警察、道路管理者と行政機関者がいるほか、「沿道住民代表」が 47.1%と最も多く（図-4）、次いで「学校関係者」が 35.3%、「学識経験者」と「バス事業者・関係団体」がそれぞれ全体の 29.4%を占める。

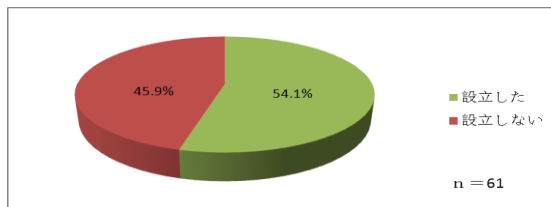


図-3 整備事業のための組織を設立する状況

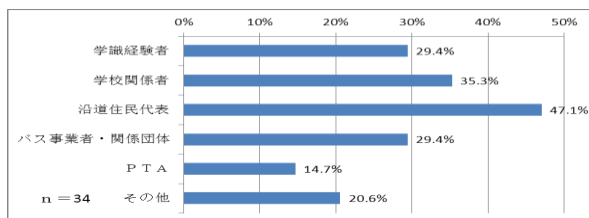


図-4 組織の構成メンバー（複数回答）

各モデル地区の整備効果に対する全体的な評価は（図-5）、「良かった」「まあ良かった」の合計が 75.4%、「あまり良くなかった」との回答が少なく、全体の 1.6%を占める。このことから、モデル地区における自転車通行環境整備事業について、良い評価が得られたということが明らかとなった。

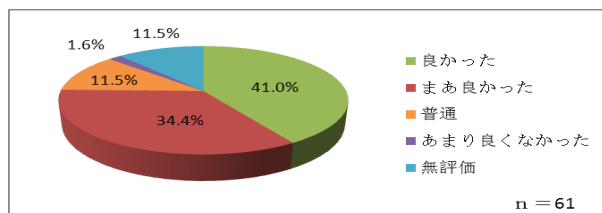


図-5 整備効果に対する全体的な評価

各モデル地区における整備を実施した後に、モデル地区以外の地区で整備を実施する状況については（図

-6）、回答のあった地区の 34.3%で、モデル地区以外の地区で整備を実施したが、全体の 60.7%で、モデル地区以外の地区で整備を実施していない。

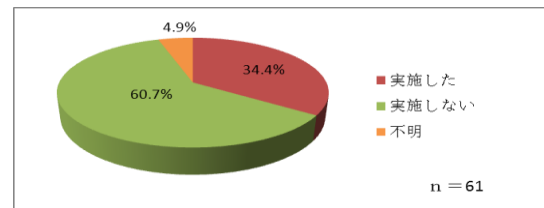


図-6 モデル地区以外の地区で整備を実施する状況

5. まとめ

本研究では、全国 98 の自転車通行環境整備モデル地区を対象に、モデル事業の整備効果と事業を進める上での課題、また周辺地域への波及効果などについてアンケート調査を行い、その結果から、以下に示す知見を得ることができた。

モデル地区における自転車走行空間の整備を完了していないとの回答が全体の 24.6%を占める。

自転車通行環境整備事業のため、半分以上のモデル地区で、個別的な組織を設立している。また、整備目的と路線を選定理由に、関係がある人が組織に参加したという事例が多い。

各モデル地区の整備効果に対する全体的な評価は、「良かった」「まあ良かった」の合計が 75.4%、モデル地区における自転車通行環境整備事業に対して、良い評価が得られたということが明らかとなった。

自転車通行環境整備事業の整備効果について、良い評価が得られたが、モデル地区以外の地区で自転車通行環境整備を実施したモデル地区は少ない。よって、自転車通行環境整備モデル地区における整備を実施した後、その成果がほかの地区に波及し、地域全体の自転車通行環境整備につながっている地区は少ないようである。

6. 参考文献

1) 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000190.html。

2) 阿部宏史、崎大樹、岩元浩二、富田修一：岡山市内国道 53 号線における自転車道整備効果の検証、土木計画学研究・論文集、pp. 647-654、2009。