

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

大阪大学工学部 正員 毛利 正光

大阪大学工学部 正員 ○山田 稔

大阪大学工学部 大西 康之

1. はじめに

通勤時の鉄道アクセス手段や短距離の業務・買物交通における自転車利用は1970年代後半に急増したが、自転車の簡便さや無公害という長所をいかした余暇交通としてのサイクリングの普及はさほどでもない。一方で道路整備の立場からは大規模自転車道の補助制度がすでにあり、これを中心に自転車道の整備が進められているが、今後の需要誘発をもねらった整備としての位置づけで考えられるべきであろう。

こういった需要誘発型の整備の方向や、また余暇時間における交通のあり方については十分な議論が必要と考えられるが、そのために不可欠となる整備による影響やその評価を明らかにする研究が十分にはなされていないのが実状である。本研究においては大規模自転車道の制度によって建設整備された事例をとりあげ、これに対する関心が高いと思われる周辺居住者の利用実態やこの整備に対する評価を明らかにし、今後の自転車道整備を考える際の基礎情報を得ることを目的とした。

2. 意識調査の概要

本研究で対象としたのは図-1に示す「姫路明石自転車道」（兵庫県一般県道、総延長35km）であり、沿道約2km以内で比較的住居が集まっている地区を18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。調査では、回答者の一般的な個人属性のほか、この自転車道に対する周知度や利用の実態および各種の評価意識を問うものとした。

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 281世帯 515票を以下の分析の対象とした。世帯回収率で31.2%となった。

3. 周知および利用の実態

姫路明石自転車道の周知の状況について、自宅から自転車道までの距離別に集計したものを図-2に示す。これを見ると一部分あるいは全体を知っていると答えた割合は6割以上とかなり高い。しかし、重要なのはこの自転車道が実質的に大規模であることが周知されることであろう。全体を知っていると答えたのは2割弱であるが、関心が高い人ほど回収率が良いという偏りを考慮すれば、実際にはあまり周知されていないものといえよう。

距離差別にみると距離が遠くなると周知度が落ちる傾向

Masamitsu MORI, Minoru YAMADA and Yasuyuki ONISHI

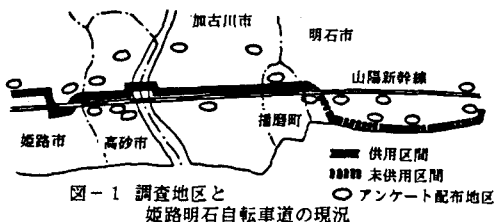


図-1 調査地区と
姫路明石自転車道の現況

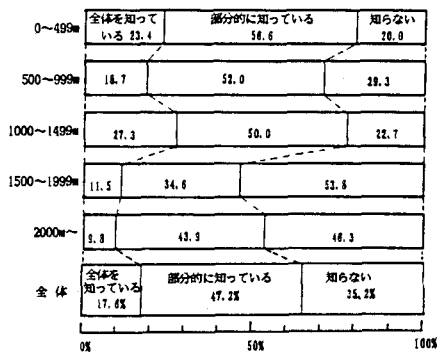


図-2 姫路明石自転車道の周知度

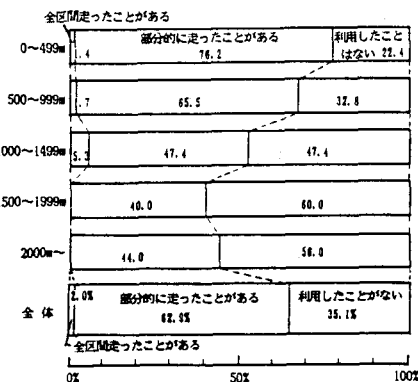


図-3 利用経験の実態

にあり、特に1500mの前後で大きな差がみられる。しかしこれ以上離れていても、回答者の約半数は部分的に知っており、全線を知っている人もある程度存在していることがわかる。

次に、一部分あるいは全体を知っていると答えた人について利用経験を分析した結果が図-3である。知っている人でもその約1/3は利用したことがなく、全区間を走ったことのある人は希であるという結果となった。距離帯別にみると、やはり距離が離れるほど知っていても使ったことのない割合が高くなる傾向がみられる。1500m以上で利用経験のあるのは40~44%となっており、知らない人も含めた回答者全体に対する比率を求めると2割程度という結果となっている。

図-4は利用目的を複数回答で答えてもらった結果である。レクリエーションが最も多いが、買物や仕事での利用も相当数あることがわかる。

4. 自転車道整備に対する評価

この自転車道の建設整備に対する全回答者による総合評価の結果を図-5に示す。「ほとんど役に立っていない」と答えたものはわずかであったが、それ以外では意見が分かれる結果となった。自転車道の整備を進める上で、利用者となる可能性の高い周辺の居住者がどのような点に評価の重点をおいているかを明らかにすることは重要と考えられる。そこで、総合評価を外的基準とし、自転車道の諸個別評価の意識を説明要因とした数量化Ⅱ類分析を行った。1次元解の結果を表-1に示す。

これをみると「他の道路との距離比較」が最も偏相関の高い結果となった。これは一般に通勤や仕事・買物で利用する人が重視する項目と考えられるが、この自転車道ではこういった利用が少なからず存在するためにこのような結果になったと考えられよう。

偏相関が2番目に高いのは「景色」であり、3番目は「他の交通との分離の効果」となっている。4番目の「速度」については、現状ではさほど混雑した状況はみられないことから、高い速度でも安心して走れる環境が望まれていると考えられる。さらに、連続性や路面の状況、見通しといったものがあがっており、規制等の運用面よりも構造面からの対処が必要な項目が比較的上位を占める結果となった。

5. まとめ

周辺居住者を対象に大規模自転車道の建設整備に対する評価を得るためにアンケート調査を行った結果、その存在が十分には周知されていないことや、自宅が1500m以上離れると利用する割合が小さくなること、レクリエーションのほか買物・仕事などで利用されているという状況が明らかになった。さらに、大規模自転車道の建設整備に際して良好な評価を得るには、レクリエーションに利用されるよう景観のよい路線を選定し、安全対策等を構造面から十分施すことが望まれることを示した。

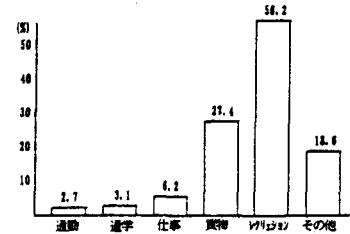


図-4 利用目的の実態

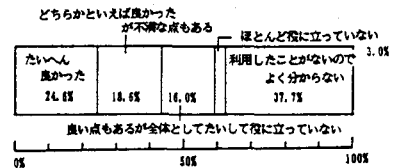


図-5 整備に対する総合評価

表-1 総合評価を外的基準とした数量化Ⅱ類の結果

説明変数	回答数	平均値	偏相関
他の道との距離比較	近道になる	55	0.340
	変わらない	74	-0.059
	遠回りになる	34	-0.679
景色	良い	69	0.432
	悪い	30	-0.275
	どちらでもない	64	-0.336
他の交通との分離	安心できる	137	0.162
	関係ない	26	-0.855
他の道との速度比較	速い	107	0.254
	変わらない	45	-0.414
	遅い	11	-0.773
自転車道の不連続	関係ない	21	0.169
	いくぶん不便	104	-0.175
	非常に不便	38	0.385
路面の状況	満足	63	0.059
	滑りやすい	5	-0.089
	凹凸が多い	56	-0.070
	汚い	47	-0.235
	水はけが悪い	30	-0.239
	その他不満あり	8	0.519
見通し	満足	82	0.216
	悪い	81	-0.219
他の道との交差点	やや注意する	119	0.107
	非常に危険	44	-0.288
自動車等の駐車	見かけない	117	-0.092
	見かける	46	0.234
勾配	満足	107	0.079
	急である	56	-0.151
幅員	満足	71	-0.097
	狭い	92	0.074
バイクの侵入	見かけない	112	0.056
	見かける	51	-0.122
自動車の侵入	見かけない	73	0.075
	見かける	90	-0.061
外的基準		回答数	平均値
総合評価	たいへん良かった	68	0.638
	どちらかといえば良い	57	-0.193
	役に立っていない	38	-0.852