

大規模自転車道の整備と利用意識の関連分析

大阪大学工学部 正員 山田 稔
大阪大学工学部 学生員 ○ 増田康浩

1. はじめに

わが国における自転車利用は鉄道駅までのアクセス手段が中心であり、これに対し自転車道や自転車置き場の整備およびそれに関する研究が進められてきた。その一方でサイクリングやレジャーの交通手段としての自転車利用を対象とした自転車道整備が考えられるようになってきているにもかかわらず、利用実態や利用者の動向をふまえた整備の方向が十分明らかになっていないといえず、そのため利用者に望まれるような快適かつ安全な自転車道の整備は十分とはいえない状況にある。さらにこのような自転車利用はこれまでのような自宅周辺に限るものではなく、遠距離に居住する利用者のためにレンタサイクルを整備することが自転車道整備の一環として考えられる。これが遅れているために自転車道が有効利用されていないことも考えられよう。

そこで本研究では、既存の自転車道を取り上げ、潜在的利用者也含めた自転車道の利用者を対象としてアンケート調査を実施し、自転車道やレンタサイクル施設の利用実態や将来の利用意志を明らかにすることにより、今後の整備の方向を知ることを目的とした。

2. 意識調査の概要

本研究でアンケート調査の対象としたのは、図-1, 2に示す大阪府道「大阪吹田自転車道線」と滋賀県道「近江八幡安土能登川自転車道線」の2つである。前者(以降大阪地区と呼ぶ)は都市内の公園が中心となっている路線で自転車のみならず徒歩も含め週末の利用者が多い性格があり、通勤通学利用も見られる。レンタサイクル施設は1個所存在している。一方後者(以降滋賀地区と呼ぶ)は沿道に名所旧跡が点在し近・遠距離からの観光客が集まる性格を持ち、レンタサイクルの整備も比較的進んでいる。

中学生以上で自転車道周辺でレジャーを行っていた人や通行人を対象に、昭和63年11月12～20日の土・日曜日に大阪1150票、滋賀696票、計1846票を直接手渡して配布した。回収方法は郵送とし、大阪地区439票、滋賀地区85票が回収され、回収率は28.4%となった

3. レンタサイクルの利用実態・将来利用意志と整備の方向

レンタサイクルについて利用経験と日頃の利用頻度を聞いた結果を図-3, 4に示す。利用経験のある人は両地区とも3～4割おり、高いとはいえないが一定の利用があることがわかる。しかし頻度では「全く使わない」が両地区とも8割を超え、「年数回かそれ以下」を合わせればほとんどすべてになり、一人あたりの利用頻度は非常に小さいことがわかる。

将来の利用意志について聞いた結果は図-5のように大阪16.5%、滋賀43.6%となり、レンタサイクル施設の整備が既に進んで

Minoru YAMADA and Yasuhiro MASUDA

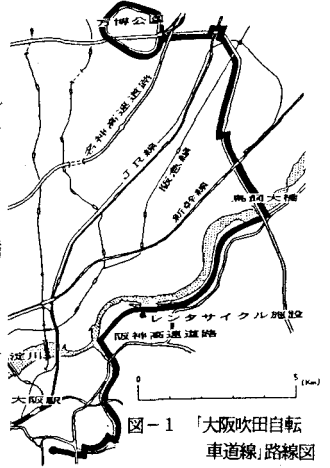


図-1 「大阪吹田自転車道線」路線図

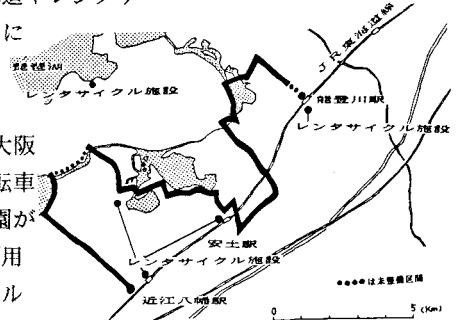


図-2 「近江八幡安土能登川自転車道線」路線図

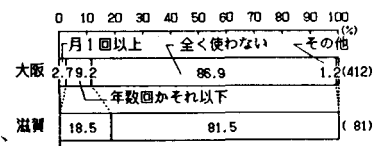


図-3 レンタサイクルの利用頻度

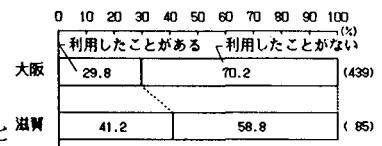


図-4 レンタサイクルの利用経験

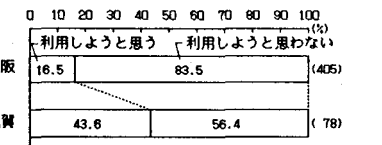


図-5 将来のレンタサイクル利用意志

いる滋賀地区で利用意志が高い傾向がみられた。利用しないと答えた人にその理由を多重回答で聞いた結果を図-6に示す。「自分の自転車があるから」が両地区とも8割近くに上り、自宅から遠い地域で自転車を利用するためのレンタサイクルという考え方に理解が薄いことがわかる。その他の理由としては「料金が安い」が約2割おり、料金の抵抗も少なからず存在することがわかる。「場所が悪い」という答えは、レンタサイクル施設が少ない大阪地区で約2割いるのに対し鉄道駅前等に施設のある滋賀地区では0となり、他の交通手段との結節を考慮することの必要性が利用者意識からも指摘できる。

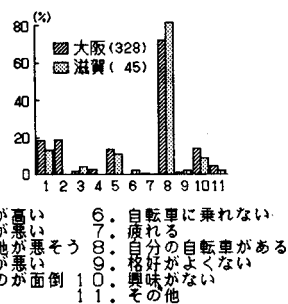


図-6 レンタサイクルを利用しない理由

4. 自転車道の利用実態・将来利用意志および整備の方向

自転車道の利用頻度については図-7のように、利用頻度が週1回以下とあまり高くない層が約半数存在することがわかった。将来の利用意志については図-8のように全体の約8割が利用意志があると答えており、一人あたりの利用頻度が高くなっても、将来も一定の利用者が存在するものと考えられる。

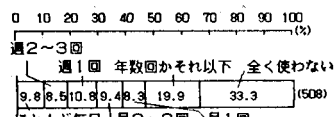


図-7 自転車道の利用頻度

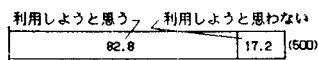


図-8 将来の自転車道利用意志

自転車道整備に対する不満点を聞いた結果、図-9に示すように「自転車道へ入る道路が不備」「幅が狭い」「車道・歩道と分かれていない」が多いことがわかった。自転車道までのアクセス道路の整備や自転車道内の幅員・分離の面での連続性が重要といえよう。

自転車道沿線に欲しい設備について聞いた結果、図-10に示すように「体育館」や「テニスコート」をはじめとするレジャー施設よりも、「トイレ」「案内看板」等自転車で走る際に関連する施設の整備を望んでいることが明らかになった。

次にクロス分析・数量化Ⅱ類分析により自転車道整備に対する不満・希望と利用意志との関連を分析した。この結果では、不満点としては「途切れている所が多い」「車道・歩道と分かれていない」が利用意志のある人の方が強く感じており、「路上駐車が多い」「景色に魅力がない」が利用意志のない人の方が強く感じているという結果となった。また希望する施設では、「案内看板」「体育館」「釣り場」「公園」については利用意志のある人が多く望む傾向にあり、「トイレ」「日陰」「グラウンド」「街灯」が利用意志のない人が望む結果となった。利用意志や関心が高い人とそうでない人で持っている情報が異なることも影響すると考えられ、今後この点を明らかにする必要があると考えられる。

5. まとめ

自転車道の周辺を利用する人を対象に、大規模自転車道とレンタサイクルの整備に対する意識を明らかにするため、意識調査を行った。その結果、自宅から遠い所でレンタサイクルを利用する意識は高くないが一定の利用意志をもつ層があり、料金を安くまた便利のよい場所に施設を整備することで利用が促進されることがわかった。また自転車道整備に関しアクセス道路の整備や、幅員・分離を連続的に行なうこと、また、トイレ・案内看板等の整備が望まれていることが明らかになった。

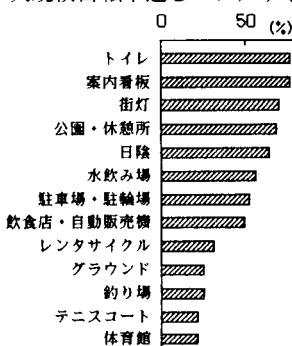


図-10 自転車道沿線に望む設備

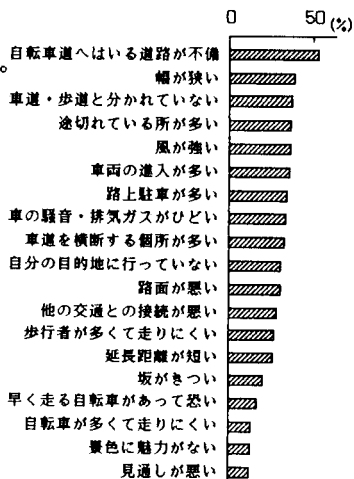


図-9 自転車道整備に対する不満点