

大阪市立大学工学部 学生員 ○新鷺 昌代

大阪市立大学工学部 正会員 日野 泰雄

大阪市立大学工学部 正会員 吉田 長裕

1. はじめに

高齢化社会へ移行しつつある現在、誰もが社会参加可能な環境の創出が必要である。これを実現するためには、移動時に制約や危険を感じない、安全・快適で利便性の高い「みち」づくりが望まれ、中でも移動の基本となる歩道を容易とする歩行空間づくりが求められている。そこで、本研究では歩行者・自転車利用者の経路選択の際に重視する事項と実際の経路の整備状況との比較、さらに施設整備に対する利用者の意識との関連性を分析し、今後の歩道整備のあり方を検討することを目的とした。

2. 歩道整備に関する調査の目的とその概要

(1) 調査場所と方法

駅へ向かう歩行者、自転車及びバス利用者を対象に、アンケート票を配布、郵送で回収した(表1)。

表1 調査の概要

調査場所	南海高野線堺駅周辺
調査日	2000年12月21日(木)
調査時間	7:30～9:00、10:00～13:00
調査対象	堺駅へ向かう人々
調査方法	その日の交通手段を尋ね、徒歩・自転車・バスそれぞれ専用の調査用紙を配布
配布枚数	500部(徒歩200・自転車150・バス150)
回収率	41%(徒歩41%・自転車48%・バス33%)

(2) アンケート調査の内容

歩行者と自転車利用者に対しては、自宅から駅までの経路を記入してもらい、①経路の選択理由と不快に感じる道路条件に関する評価、②歩道上での歩行者・自転車の混在に対する考え方、③歩道整備への要望等についての意見を中心に質問した。一方バス利用者に対しては、①自宅からバス停、バス停から駅までの道路の評価、②バス待ち空間の評価、③バス利用のための要因、④自転車とバス利用時の比較評価を中心に質問した。

3. 調査結果

(1) 道路に対する不快要因

不快に感じる道路条件に対する評価は図1、2のようであり、特に歩道幅員や通行障害等の空間的阻害要素が強く指摘されており、これらの評価は性別、年齢や目的等

の個人属性に左右されないことがわかった。また、歩行者が通行時の安全、環境等を重視しているのに対して、自転車利用者は通行の中断や妨げになる要因をより重視していることも明らかになった。

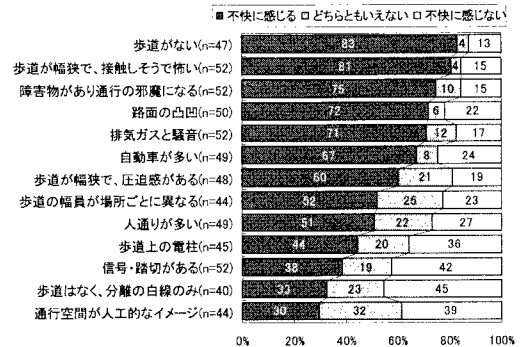


図1 不快に感じる道路に関する主観的な評価(歩行者)

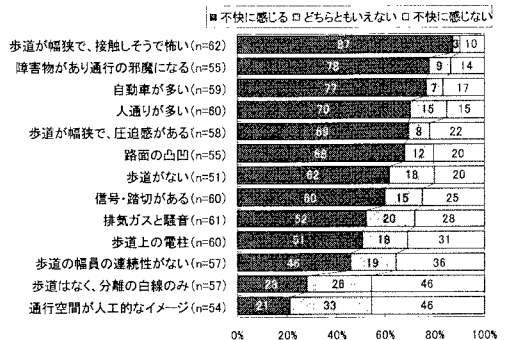


図2 不快に感じる道路に関する主観的な評価(自転車)

(2) 経路選択要因と施設整備量との関連性

歩行者の61%、自転車利用者の78%が目的に応じて自宅から駅までの経路を変更していた。主な経路と代替経路の各々の選択理由を見ると(図3)、前者の場合には時間に関する要因の割合が高く、後者では、「歩きやすい」、「歩道がある」、「自動車の通行が少ない」、「沿道の店で買物をする」等の道路の整備状況や沿道の条件に係る割合が高いことから、快適性や安全性を重視していることがうかがえる。次に手段別にみると、いずれも時間を重視しているが、その傾向は歩行者に強く、自転車利用者の方は信号の数や段差といった快適性にもウエイトを置いていることがわかった。

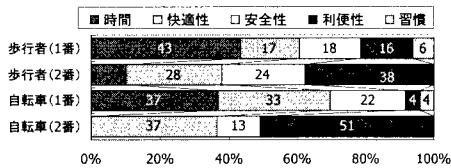


図3 経路選択理由の構成要素(歩行者・自転車)

図面上に記入してもらった実際の主経路と代替経路を比較すると、①「時間」を重視している人の場合、主経路は代替経路より距離は短いのにに対して、②歩道の整備状況(歩道の有無・幅員・舗装仕上げ等)はむしろ代替経路の方が良好である(整備の割合:歩行者+21%、自転車利用者+32%)ことが分かった。

(3) 自転車通行空間の整備のあり方について

近年の自転車利用の増加にもかかわらず、その通行空間の整備はほとんど進んでおらず、通行方法も曖昧である。そこで歩行者・自転車利用者各々に自転車通行空間の整備のあり方を質問したところ、図4、5のように、①いずれも自転車と歩行者の共存を支持しているものの、②歩行者の場合、その比率は自転車利用者より低くなっていることから、歩行者は自転車に対する脅威も併せて感じているようである。このことから、法規上の位置づけを含めて、改めて自転車通行空間整備の検討が必要であるといえる。

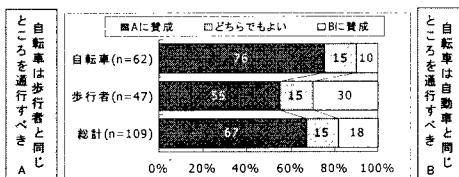


図4 自転車の通行場所について

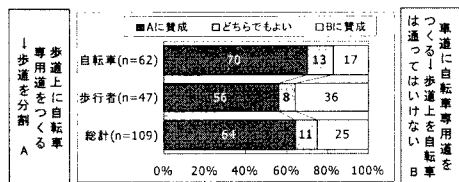


図5 歩行者道と自転車道を分離する場合

(4) バス利用者の通行空間評価

自宅から最寄りのバス停までの道路についての不快感に対する具体的項目としては、「照明設備」・「歩道の幅員」・「路面の凹凸」等が挙げられた。

また、バス停での待ち空間に関しては、図6に示すように、通過車両を不快に感じている人が最も多く、次いで、自転車や歩行者との錯綜に不快を感じつつ、一方で通行障害に対する遠慮も感じているようである。これに、

「バス停と歩道は別に整備した方がいい」という回答も含めると待機スペースの整備が急務であるといえる。

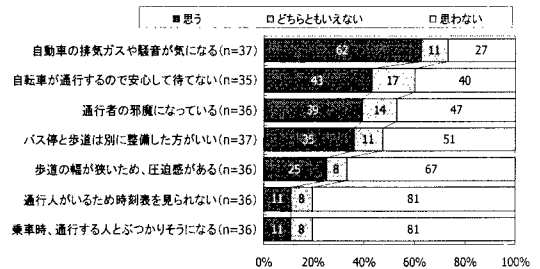


図6 バス停での待機空間での評価

さらに、鉄道駅との連絡については、「バス停は駅の近くに配置すべき」という意見が多数であったが、一方で「快適に歩ければ多少離れていても構わない」と回答する人も多かった。このことから、バス利用者にとっても、バス停の設置位置のみならず施設までの歩行空間の整備が重要な課題であることがわかる。

一方、バスと自転車の利用比較をみると、全体としてはバスに対する評価の方が高いものの、費用や正確性に関しては自転車の方が高くなっている(図7)。さらに、自転車利用に望ましい整備(費用と時間の改善)が行われた場合、バスから自転車に変更するとの回答も少なかったことから、各施設の整備を個別に判断せず、両者の手段分担を考慮した検討が必要であるといえる。

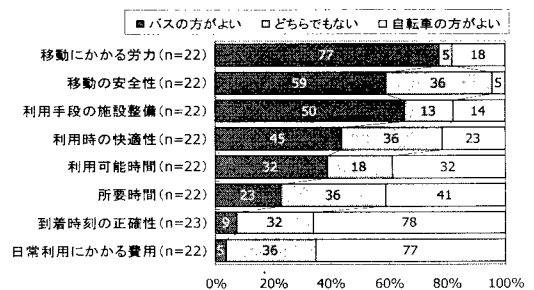


図7 バスと自転車の比較

4. おわりに

本稿ではアンケート調査結果に基づいて、歩行者、自転車及びバス利用者の道路空間評価に影響する要因を明らかにするとともに、バス利用のための通行や待機空間整備の必要性を指摘した。また、自転車利用については、その通行空間において歩行者と、また移動手段としてバスと競合関係にあることが再認識されたことから、今後自転車利用者やバス利用者を含めた歩行者系道路としての整備の充実が求められよう。