

大阪市立大学工学部 学生員 ○井田 将史
 大阪市立大学工学研究科 正会員 吉田 長裕

大阪市立大学工学研究科 正会員 日野 泰雄
 大阪市立大学工学研究科 正会員 内田 敬

1. はじめに

近年、適正な自転車利用促進のための専用通行路整備の必要性が指摘されているが、実際には歩行空間の利用が中心となっている。そのため、歩行空間に多様な目的の自転車が混在し、自転車同士の錯綜はもちろん、歩行者保護が十分ではない状況がみられる。また、歩道上駐輪施設による周辺放置自転車の誘発や、商店街での駐輪場未整備による周辺道路への放置自転車、歩行者の間のすり抜け走行などが問題となっている。そこで、大阪市では、「とめる」、「はしる」、「きちんと使う」の視点から自転車利用環境整備方針について検討している¹⁾。

以上のことから、本研究は、都心部歩行空間での自転車と歩行者の共存の方向性を探るため、広幅員歩道と商店街を取り上げ、それぞれの事例調査の結果に基づいて、自転車利用の課題を明らかにすることを目的とした。

2. 広幅員歩道での自転車の安全利用とその課題

(1) 調査概要

本研究では、大阪市が実施した「自転車をきちんと使う」キャンペーン²⁾での各種調査データを用いて、広幅員歩道での自転車利用の現状と課題を抽出した(表-1)。

表-1 キャンペーンと調査概要

対象区間	御堂筋の淀屋橋交差点(土佐堀通) ~ 難波西口交差点前の歩道上
実施期間	平成23年9月21日(水)~10月20日(木)(土日祝含む)
参加者	地元住民、企業、啓発員、市職員等
啓発活動内容	①「走行ルール」「駐輪ルール」等の『チラシ』配布 ②『のぼり』を持って「走行ルール」等のよびかけ ③(交通量が多い時)自転車の押し歩きの呼びかけ ④立て看板や路面シートの設置 ⑤イベントPRによる、社会実験の周知
調査	◆交通量(自転車・歩行者) ◆ビデオ調査等(交通流) ◆アンケート調査(自転車・歩行者・自動車)

(2) 自転車利用の特徴

アンケート調査のサンプル数は、平日 542 票、休日 307 票であった。平日は「業務・仕事」、休日は「買い物」が多いが、いずれも 2 割程度は通勤であった(図-1)。

(3) 自転車利用上の課題

「歩道での車道寄り徐行」の認知度は半数にとどまるなど、自転車走行ルールの周知は十分とは言えない(図-2)。押し歩きについては、歩行者が多くなるとその割合は

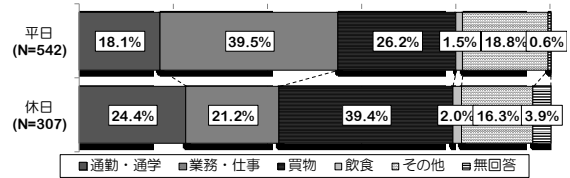


図-1 自転車利用者の目的

高くなるが、実際には約 6%とかなり低い(図-3)。一方、アンケートでは約 66%が押し歩きしたと回答しておりその乖離が大きい。また、「押し歩きしない」と回答した人が 2 割、「警察の指導」があればする人が 2 割あり、歩行者保護の観点から課題が多いことがわかった(図-4)。

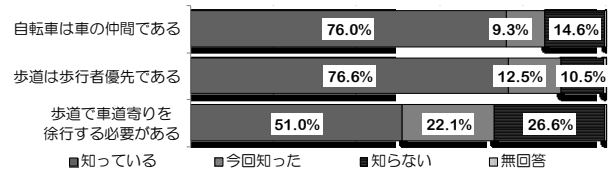


図-2 自転車走行ルールの認知度 (n=849)

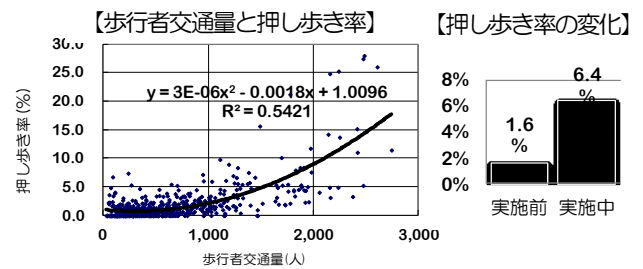


図-3 押し歩きの状況

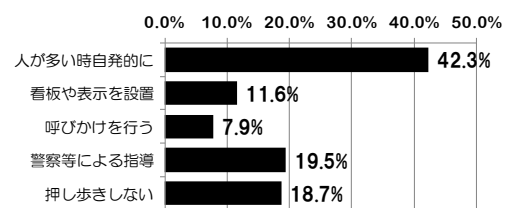


図-4 押し歩きする条件 (押し歩きしなかった人 n=262)

(4) 手段による意識の違い

歩行者と自動車は、自転車との危険経験を指摘しているのに対して、自転車は危険を感じておらず、事故危険性の観点から問題であると言える(図-5)。

一方、歩行者は自転車の車道走行を主張しているのに対しており、自転車と自動車は歩道を通行すべきと考えていることから、歩行者保護の意識はみられない(図-6)。

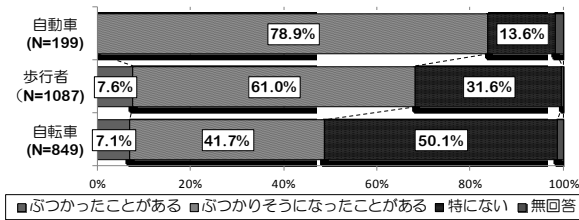


図-5 手段別にみたヒヤリハットの経験

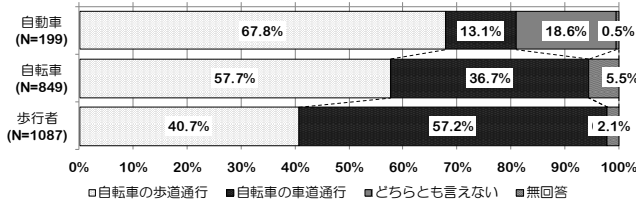


図-6 手段別にみた自転車の通行すべき道路

(5) キャンペーンの効果

このキャンペーンでルールを知った人が 10-20%あったことから、教育の場としての効果がみられる(図-2 参照)。一方、キャンペーン前後での押し歩き割合の増加から、安全通行への行動変容の効果も認められた。

3. 商店街での自転車の安全利用とその課題

(1) 商店街実態調査概要

本研究では、規模の大きさから 3 つの商店街をケーススタディとして取り上げ、そこでの調査結果から課題の抽出を試みた(表-2)。調査内容は、対象エリア内の放置自転車台数の推移と商店街の歩行者自転車交通量であり、平日・休日で 1 日 3 回ずつ計 6 回測定した。

表-2 各商店街の特徴

	天神橋筋5丁目商店街	我孫子商店街	生野銀座商店街
アーケード	有	無	有
通行規制	・歩行者専用道路	・自転車歩行者道	・歩行者専用道路
最寄駅からの距離	・地下鉄天神橋筋六丁目駅から約30m ・JR天満駅から約100m	・地下鉄御堂筋線あびこ駅から約10m	・JR寺田町駅から約630m
備考	・商店街隣接(天五中崎商店街、池田町本通り等)	・御堂筋歩道上駐輪場あり ・一時利用駐輪場は遠い	・シャッター街化の傾向 ・スーパー以外駐輪場なし

(2) 商店街の自転車利用実態と課題

交通量を見ると、規模が大きくアーケードのある天神橋では歩行者が圧倒的に多いのに対して、我孫子では相対的に自転車が多く、放置台数も多い(図-7, 8)。

いずれの商店街も駅から近いのか、周辺道路に放置自転車が多くみられた。生野は小規模で需要そのものは少ないが、むしろ駅利用の駐輪に利用されているとも考えられる。また、歩行者の間をすり抜ける自転車も見受けられ、放置自転車で狭くなった空間でさらに危険な錯綜が生じている(写真-1)。これらのことから、商店街の規模や形状と利用状況によって、駐輪場所と通行方法を検討する必要があると言える。特に、駐輪場整備に当た

っては、線的に伸びる天神橋筋では区間前後、面的に拡がる我孫子では商店街の交差する箇所への駐輪場所の設置が期待される。



写真-1 自転車すり抜け走行

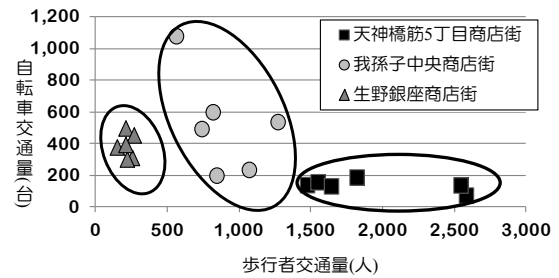


図-7 歩行者と自転車交通量の関係

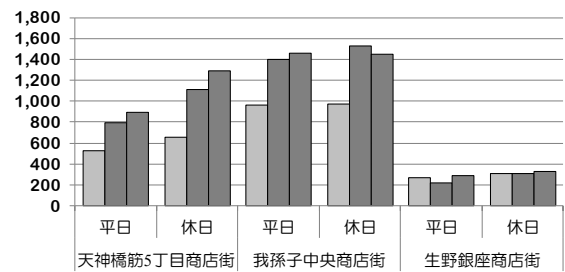


図-8 放置自転車台数の推移

4. まとめと今後の課題

本研究では、①広幅員歩道(御堂筋)と②商店街(3種類)を代表的歩行空間として取り上げ、そこでの自転車利用の実態から、以下のような共存のための課題を把握した。①広幅員歩道では、走行ルールの認知度も歩行者優先の認識も低いことから、今回のようなキャンペーンの継続の実施が教育面で効果的と言える。②商店街では、共同駐輪場の整備とその案内・誘導、自転車の危険通行防止のキャンペーンと、そのための行政による調整機能(規制緩和や用地の確保とその調整など)が必要と考えられる。また、多数存在する同様の商店街等への対応を念頭に、関係者による協働の取り組みのためのケーススタディが必要であろう。

謝辞

本研究の遂行に協力を頂いた大阪市の関係各位並びに調査に協力頂いた方々に、記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 大阪市：自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方(案)2012.3
- 2) 大阪市：御堂筋・「自転車をきちんと使う」キャンペーンについて、平成23年度大阪市建設局業務論文集、2012.3