

自転車利用環境とまちのにぎわいについて

秋田大学 学生会員 伊藤 瞳

秋田大学 正会員 木村 一裕

1. はじめに

地球温暖化などの環境問題が注目されている今日、自転車は環境に優しいエコ交通として有効な交通手段の一つである。しかし、わが国では、放置自転車問題や歩行者との接触事故などにより、交通手段としての自転車に対する認識は低く、諸外国に比べて自転車の長を生かした利用環境の整備は進んでいるとはいえない。本研究では、秋田駅周辺での自転車の利用実態を調査し、自転車の利用促進による安全でにぎわいのあるまちづくりを行う方法を検討することを目的としている。

2. 秋田市の現状

秋田駅周辺では、放置自転車の増加による景観の悪化や自転車の盗難が多発するなどの問題が起きていた。そこで秋田市は、平成元年に自転車の放置禁止・規制区域や放置防止に関する条例、有料自転車駐車場の設置などを行ったが、結果的に秋田駅周辺の自転車交通はとても利便性の乏しいものになった。また、郊外の都市開発が活発に行われたため、買物客らが郊外の大型ショッピングセンターなどに流出し、秋田駅周辺のにぎわいは著しく衰退している。

3. 調査概要

秋田駅周辺のにぎわいを促進するために、放置禁止・規制区域の見直し 駐輪・料金対策 自転車の走行環境の確立などの自転車の利便性を生かすための施策をあげ、秋田駅周辺での自転車利用環境について調査を実施した。表1・2に自転車利用者に対して行ったアンケートの概要を示す。また自転車利用者以外の意見を把握するため市役所と商業者に対してヒアリング調査を行った。ヒアリング調査の概要を表3に示す。

表1 アンケート調査概要

日時	2006.12.~
対象	自転車利用者
配布先	秋田駅周辺の住宅、大学生
調査内容	1. 自転車の利用実態 2. 自転車の利用環境の評価、満足度 3. 自転車の利用環境の整備について
配布枚数	585票
回収枚数	162票(回収率28%)うち有効回答139票

表2 アンケート対象者概要

対象	自転車利用者
年齢	「10代」6%、「20代」37%、「30代」5%、「40代」16%、「50代」12%、「60代」14%、「70代以上」9%、「無回答」1%
性別	「男性」53%、「女性」45%、「無回答」2%
職業	「勤め人」17%、「自営業」3%、「パート・アルバイト」9%、「高校生」4%、「学生」37%、「主婦(主夫)」15%、「無職」14%、「その他」1%、「無回答」1%

表3 ヒアリング調査概要

日時	2007.1.26、31~2.1
対象	秋田市役所、広小路商店街
調査内容	1. 秋田駅周辺のにぎわいの変化について 2. 自転車の利用環境の整備について 3. 今後の対策

4. 自転車利用者の傾向と類型化

自転車利用の実態として、“週に5日自転車に乗っていて、週に1日秋田駅前を買物に訪れている”という行動パターンが最も一般的であった。「目的地」も大型商店が存在しているエリアに多くの回答が集中していた。図1は自転車の全般的な利用環境についての評価結果を示している。

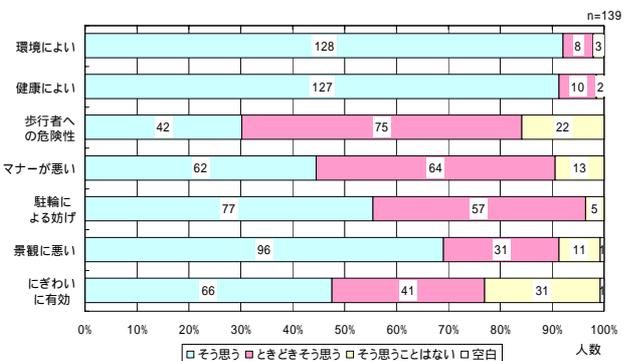


図1 自転車利用環境に対する評価

環境によいこと、健康によいこと、マナーの悪さなどについて、“ときどきそう思う”を含めるとほとんどの項目において肯定的な意見が多く、自転車の特徴を認識していることがうかがえる。まちのにぎわいに対する効果は、全体としては最も低いものの、80%弱の人が効果があるとしている。また歩行者への危険性やマナーの悪さについては、“そう思う”と考える人の割合が低いのも特徴といえる。

自転車利用環境の満足度を、目的変数を「総合的な自転車利用環境の満足度」、説明変数を「自転車の

利用環境の満足度」の各質問項目と設定し、数量化類によって分析した。図 2 は各要因のレンジの値を示している。

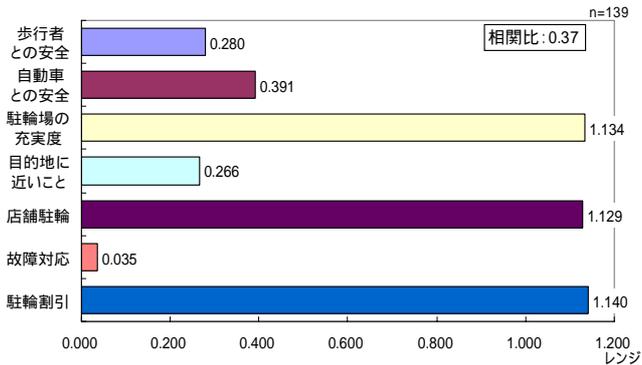


図 2 自転車利用環境の満足度

図 2 より「駐輪割引」「駐輪場の充実度」「店舗駐輪」が秋田駅周辺の自転車利用環境の満足度に最も影響を与えていることがわかる。

調査概要に示した、にぎわいを促進するための施策の評価では、「放置禁止・規制区域の範囲」については圧倒的多数が現状の広さよりも“もう少し狭くした方がよい”という意見であった。図 3 は駐輪対策として「歩道上駐輪」と「駐輪場の短時間利用無料」をした場合の駅前利用の変化、図 4 は走行環境対策として「歩道の空間的歩車分離」と「自転車専用道」の整備について示したものである。

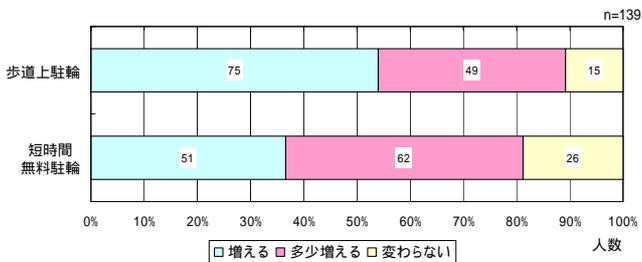


図 3 駐輪対策に対する評価

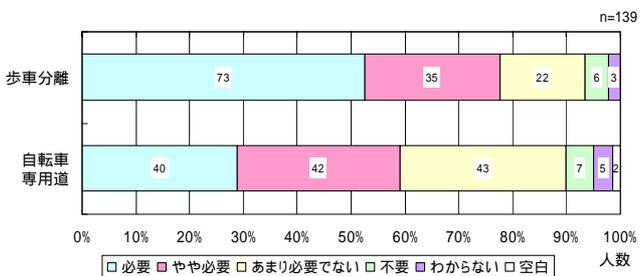


図 4 走行環境整備に対する評価

図 3 より駐輪対策については「歩道上駐輪」、図 4 より走行環境の整備については「歩道の空間的分離」を行った方が、自転車の利便性がより高まると言う結果であった。

5. 各調査対象者の認識比較

自転車利用者を対象にしたアンケート結果と市役所ならびに商業者を対象にしたヒアリング結果を比較し、自転車利用環境に対する認識を考察する。それぞれの回答のまとめを表 4 に示す。

表 4 各調査対象者の比較

	自転車利用者	市役所	商業者
にぎわい	駅前利用減少	減少	減少
駐輪場	やや不満	利用者増加	必要であれば自店舗の駐輪場を整備する
料金	不満	駐輪場の維持費として料金を設定	必要であれば自転車利用促進策は行う
責任の所在、マナー	自転車利用のマナーが悪い	条例により管理はするが、自己責任	自己責任
放置禁止・規制区域の見直し	もう少し範囲を狭くした方がよい	環境の変化に応じて変更するが、現状維持	放置禁止・規制区域自体必要ない
歩道上駐輪	駅前利用増加	条件が揃えば実現可能	大いに賛成
短時間駐輪無料	駅前利用増加	必要が検討する	
歩道の空間的歩車分離	必要	実現は可能だが、整備予定なし	
自転車専用道	やや必要	整備予定なし	

表 4 より駅前の「にぎわい」の衰退や「マナー」の悪さなどが各調査対象者共通で認識されている。しかし、自転車利用環境の満足度に最も影響を与える要因である「駐輪場所」や「料金」は歩み寄りの余地はあるものの、各調査対象者により見解が異なっている。自転車利用者や商業者は放置禁止・規制区域の廃止・縮小や無料駐輪場の整備などを求めているのに対し、市役所は現在沈静化している自転車の放置が再び悪化することを懸念し、必要性を吟味した上で検討したいという回答であった。

6. 結論

以上の点を踏まえて、今回の調査の結果、まちなぎわいを促進するための自転車の利便性を生かした施策のうち、「歩道上駐輪」が最も実現の可能性があり、かつまちなぎわいを促進する自転車施策になりえると考えられる。しかし、マナーについて“ときどきそう思う”を含めると 9 割が悪いと感じているが、“そう思う”は 45%程度であり、マナーについて認識が甘い傾向にある。過去に放置自転車があまりに多く発生したため放置に関する条例や放置禁止・規制区域を設定したように、同じことを繰り返さないために駐輪場所の整備・充実など、自転車利用環境の改善と共に、駐輪に対する厳格なルールの設定が必要と考える。