

大阪工業大学 正員 金丸次男
大阪府立工業高専 正員 高岸節夫

1. まえがき

最近、急速な自転車の普及に伴って種々の交通問題も発生し、とくに鉄道駅周辺における大量の放置自転車に対しては社会の批判も強く、その対策が急がれている。著者達は昭和52, 53年の両年にわたって、大阪市内の9鉄道駅において駅周辺に駐車している自転車群を対象に駐車実態調査と調査票によるアンケート調査を実施した。調査結果の1部はすでに昭和53年度全国大会¹⁾²⁾、関西支部³⁾に発表している。本報告はこれら調査データをもとに、自転車置場の有料化について利用者側から種々の分析を行なったものである。調査場所は表-1に示す9鉄道駅で、アンケートの有効回答数は2389(このうちC&R 2248, 通勤通学 2113)である。調査概要、回答者の属性等については既報を参照されたい。

2. 現在の置場利用について

まず、現在の置場利用については図-1のように、「たいてい置場に置いている」人が約70%、「あまり置場に置かない」人は30%である。置場に置く理由としては「c. 置場にいれるべきである」(34%)、「d. 雨にぬれない」(28%)、「a. 盗難・イタズラの心配がない」(24%)の3つをあげる人が圧倒的に多い。一方、あまり置場を利用しない理由としては、やはり「g. 置場が満杯であることが多い」と答えた人が(46%)もっとも多いが、「j. 置場が離れていて時間がかかる」(16%)、「i. 横断歩道や歩道橋を渡るのが面倒である」(9%)と乗り換えの不便さや徒歩距離の長さをその理由にあげる人もかなりあり、遠い置場や利用に不便な置場が敬遠される傾向にある。このことは駐車実態調査の際にも観察され、まだ満車になっていない置場があるにもかかわらず放置車群が出現する。また「f. 置場に入れると自転車の出し入れに時間がかかる」をその理由にあげる人が23%もあり、置場通路の狭さと利用者のマナーの悪さが原因と考えられる。

図-1 自転車置場の利用度とその理由 (通勤通学者)

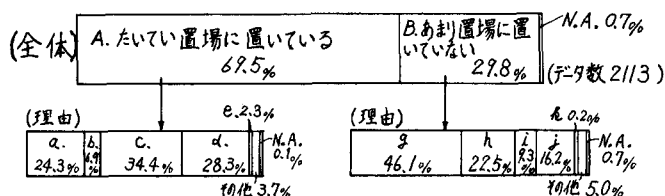


表-1. 自転車置場の有料化について (通勤通学者)

3. 置場の有料化について

最近、自転車置場の整備を上回る駐車需要の増加に耐えかねて、施設整備費の1部を利用者に負担させる意味で、また駐車需要を抑制する見地から、置場の有料化が論じられるようになった。著者達は置場の有料化についてアンケート調査から以下の結果を得た。

まず、置場が有料化された場合の利用については(表-1)、「料金額によって利用を考える」が全体の56%、「有料化されたら置場に置かない」が44%で、通勤通学者の場合、半数以上の人達が置場の

鉄道駅	A. 料金額により置場利用を考える。		B. 置場には置かない。 1) 仕方がないので有料置場に入れる。 2) 速くも無料の置場あるいは禁止区域に置く。 3) 白帯車の利用をやめる。			標本数	
	9駅合計	55.6%	43.6%	12.6%	18.7%		10.9%
国鉄							2113
寺田町	52.0	47.4	12.7	24.3	9.8		173
弁天町	44.8	54.7	15.5	20.3	18.4		212
大阪							
肉目	49.6	49.6	12.0	22.4	13.6		125
地下鉄							
肉目	45.9	54.1	14.9	21.6	13.5		74
あびこ	60.5	37.6	10.6	17.6	8.3		478
阪和線							
代子町	47.5	52.5	18.0	14.8	16.4		61
阪急							
上新庄	62.1	37.0	10.8	17.0	7.5		546
地下鉄							
長居	55.5	44.2	14.3	15.4	11.5		364
阪和線							
長居	42.5	57.5	16.3	22.5	18.7		80

有料化を受け入れている。置場の料金については月額1000円(28%)
 がもっとも多く、最低100円、最高7900円、平均876円である。日額
 では50円(28%)、10円(25%)がもっとも多く、平均36円である。

一方、置場が有料化された場合には利用しないと答えた人達に対し
 て、「もし、有料置場附近での自転車の放置が禁止されたならばどうす
 るか」という質問には、「仕方がないので有料置場に入れる」が13%、「遠
 くても無料の置場を利用するか、あるいは禁止区域外に置く」が18%で
 ある。しかし、有料置場附近の放置が禁止されたら「自転車の利用をや
 める」と答えた人が全体の11%もいる。以上から自転車置場が有
 料化され、置場附近での放置が禁止された場合、約3分の1の人達が有料
 置場を利用するものと推測される。

つぎに、置場が有料化され、置場附近での放置が禁止された場合の
 有料置場の利用有無(将来)をトリップ距離、自転車利用頻度、常日頃
 の置場利用(現在)との関連でみると、図-2、表-2、図-3のようであ
 る(図-表においてA,B,B-I,B-II,B-IIIは表-1と同じ)。(1)トリップ長と
 の関連では実距離が1km以上とそれ以下とで差異がみられる。有料置場の利用者(A+B-I)は600m以下で48%、
 600~1000mで68%であるが、1km以上では70%である。また自転車利用をやめる人が600m以下で31%、600~
 1000mで15%もあり、歩いて苦にならない程度の近距離利用者は徒歩へ転換する可能性が強いことを示してい
 る。(2)自転車の利用頻度別についてみると、有料置場の利用(A+B-I)は週3日以上の自転車利用者ではほとん
 ど差がなく、1~2回の低頻度で若干低い。また「自転車の利用をやめる」割合は自転車の利用頻度が低い人ほど高
 くなっている。(3)常日頃の置場利用との関連では、常日頃「たいてい置場に置いて」と答えた人は「有料置場を
 利用する」割合が高く、「仕方がないので利用する」までを含めると71%に達する。一方、常日頃「あまり置場に置いて
 いない」と答えた人は「有料置場を利用する」が半数以下で、「仕方がないので利用する」を含めても63%である。また「遠
 くても無料の置場、あるいは禁止区域外に置く」が
 約1/4あり、現在、放置している人達には置場有
 料化にかなり抵抗感があるようである。(4)性別
 年齢別について、有料置場の利用割合は男性(A:
 55%, B-I: 11%)より女性(A: 63%, B-I: 12%)
 の方が高い。また年齢層別では年齢が高くなるに
 つれて利用割合が高くなっている(10代: A 41%,
 B-I 20%, 20代: A 51%, B-I 14%, 30代: A 65%,
 B-I 8%, 40代: A 72%, B-I 6%, 50代: A 70%, B-I 5%,
 60代以上: A 77%, B-I 7%)。

参考文献

- 1), 2) 金丸・高岸, 「サイクル&ライトに関する調査研究」,
 (その1), (その2), 第33回土木学会年次学術講演会概
 要集, 35~36, 37~38
- 3) 金丸・高岸, 「サイクル&ライトに関する調査研究」, (そ
 の3), 昭和54年度土木学会関西支部年次学術講演会
 概要集, IV-27

図-2 有料時の置場利用とトリップ長

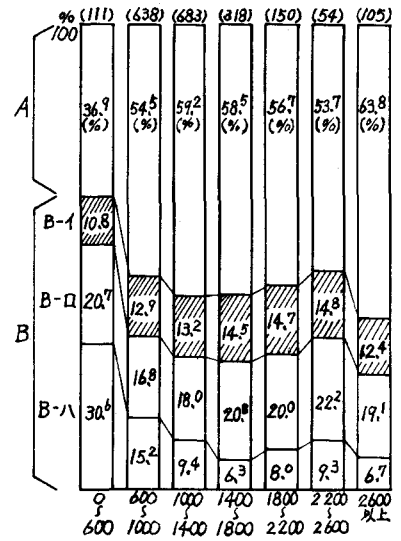


図-3 常日頃の置場利用と置場が有料化された場合の利用

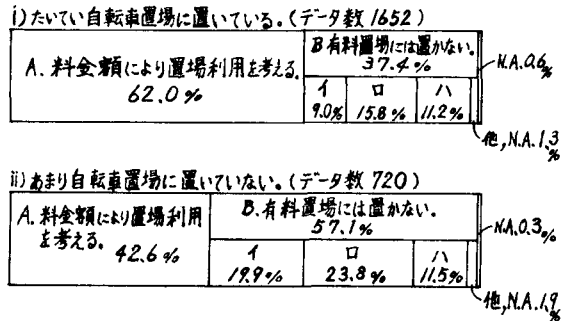


表-2 有料置場の利用と日頃の自転車の利用

利用頻度	A	B	B-I	B-II	B-III	標本数
毎日	55.3%	43.0%	12.3%	21.2%	8.1%	770
5~6回/週	55.4	43.9	13.0	17.0	12.1	1203
3~4回/週	54.9	43.6	10.3	16.9	15.9	195
1~2回/週	54.8	45.2	7.8	20.0	16.5	115

* 週当たり利用日数は当該鉄道駅に自転車で乗る日数を表わす。