

大阪工業大学 正員 金丸次男
大阪府立工業高等 正員 高岸節夫

1. まえがき

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、施設整備費の一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、有料置場を建設する動きがでてゐる。著者達はサイクル＆ライド型自転車交通の特性を把握するために、昭和52、53年に大阪市内9鉄道駅(有料置場をもたない駅)においてアンケート調査を実施し、その中で置場利用の実態と置場有料化に対する自転車利用者の意識を分析し、それらの結果を順次発表してきた。⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾ 本報告は昭和54年11月、有料置場と無料置場の両方を有する3鉄道駅(表-1)において実施したアンケート調査結果の中から、置場の有料化に対する反応、料金、施設、有料置場利用以前の駐車場所などについて、有料と無料の置場をもつ鉄道駅と無料置場のみの鉄道駅との比較、有料置場利用者とそれ以外の者との比較を行なつて、有料置場整備の基礎資料を提供しようとするものである。

2. 調査概要

(1) 調査場所、日時、回収状況等は表-1に示す通りである。調査方法、調査票内容(無料置場、放置自転車)については既報⁽²⁾を参照されたい。なお、有料置場に対する調査は既報の調査項目の一部を変更し、有料置場を利用する以前の状態、委託形態(月ぎめ、1回預り)、営業時間(開始、終了)、施設(出入口、通路、照明、ラック)などに関する設問を設けた。

表-1 調査場所、日時、回収率

鉄道駅	調査場所	調査日時	回収数	回収率	有効回収数	サイクル＆ライド
京阪	有料置場	54.11.21	152	30.4	152	141
牧野駅	無料置場	(水)	83	20.0	83	72
	放置	曇りの雨	173	18.2	172	142
京阪	有料置場	54.11.21	297	29.1	296	261
寝屋川駅	無料置場	曇りの雨	291	24.0	288	277
	放置	54.11.7 雨の晴	109	14.9	109	76
関西線	有料置場	54.11.26	148	32.8	148	132
平野駅	無料置場	(月)	208	23.9	207	188
	放置	晴	48	16.2	48	44

(2) 回答者の属性(3駅合計、%)は、性別(男57、女43)、年齢(10代29、20代23、30代22、40代15、50代以上11)、職業(学生36、事務職19、技術職15、労務職5、役職管理職7、主婦8、その他9)である。

(3) 当日の自転車利用目的(3駅合計、%)は、出勤59、登校36、帰宅3、その他2%以下である。

3. 置場の有料化について(無料置場&放置自転車)

置場が有料化された場合の利用有無については(表-2)、「料金額によって利用を考へる」が3駅合計で56%、また「有料化されたら置場に置かない」が44%で、大阪市内9駅合計と同じ結果になつてゐる。しかし、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、3駅合計では「(イ)仕方がないので有料置場

表-2 自転車置場の有料化について

鉄道駅	A. 料金額により置場利用を考へる	B. 置場には置かない。	イ 仕方がないので有料置場に入れる。	ロ 遠くても無料の置場あるいは禁止区域外に置く。	ハ 自転車の利用をやめる。	ニ 本数合計
554 3駅合計	55.7%	42.5%	6.9%	12.8%	21.1%	17%
京阪 牧野駅	62.2	35.5	4.7	9.8	18.7	23
京阪 寝屋川駅	55.2	42.8	6.8	12.8	21.5	17
関西線 平野駅	50.4	48.7	9.1	15.5	22.8	13
552、553年 大阪市内9駅合計	55.6%	43.6%	12.6%	18.7%	10.9%	14%
						2113

に入れる」が7%、「(ロ) 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13%で、「(イ) 自転車の利用をやめる」のが21%であり、大阪市内9駅と比較して、「(イ)」、「(ロ)」が少なく、「(ハ)」が非常に多い点が大きく異なつてゐる。この差異は実際に有料置場を有する駅とそうでない駅とで、回答者の受取り方がかなり違うことを示しているように思われる。今後さらに調査をつづけ結論をだしたい。

4. 置場利用の理由 (有料置場、無料置場 & 放置)

表-3 は有料置場利用者、無料置場利用者の利用理由を示したものである。無料置場に関しては、置場に入れるべきである(47%)が非常に多く、これは有料置場をもたない大阪市内9駅と比べて約12%も高くなっている。このことは有料置場の存在が、有料置場を利用していない人達に対しても「放置をせめて、置場に置くべきだ」との倫理的影響を及ぼしているものと認められる。

有料置場では、「盗難やいたずらの心配がない」(39%)がもっとも多く、やはり利用者に安心感を与えていることがわかる。次いで、「雨や日照にさらされない」(29%)、「出し入れがスムーズ」(18%)の順に多い。とくに「自転車の出し入れに関しては有料置場と無料置場(& 放置)とで対称的であり、無料(& 放置)では置場に置く理由として「出し入れがスムーズ」をあげる人が3駅合計8%、9駅合計7%であるのに対して、置場を利用しない理由として「置場に入ると出し入れに時間がかかる」をあげる人がそれぞれ26%、23%もある。これは無料置場内の乱雑な駐車に原因がある。

5. 料金について (有料: 無料 & 放置)

無料置場利用者(& 放置)が希望する置場料金(利用可能な最高金額)は図-1に示すように、3駅合計で月額1,000円/月がもっとも多く、平均1,063円/月である。これを大阪市内9駅と比べると、モードは同額、平均値で約190円高くなっている(9駅平均876円/月)。

有料置場利用者が置場料金として支出できる最高金額は図-2左欄のように、3駅合計ではモード2,000円/月、平均1,843円/月となっている。しかし、駅別にみるとかなり様子が異なり、京阪牧野駅(A置場、料金1,200円/月、B置場、料金1,000円/月)ではモード1,500円/月、平均1,400円/月と低く、国鉄平野駅(料金1,800円/月)はモード2,000円/月、平均1,916円/月、また京阪寝屋川駅(料金2,100円/月)はモード2,500円/月(微差で2,000円/月)、平均2,090円/月となり、現在の料金額の高い所ほど高くなっている。

また、現在の料金額が値上げされた場合については、3駅合計で、「a. 値上げされれば置場利用をせめる」59%、「b. もう少し支出できる」22%、「その他」18%となっ

ているが、これを駅別にみると、牧野駅はa 36%、b 39%、平野駅はa 55%、b 22%、寝屋川駅はa 74%、b 13%で、料金の低い牧野駅では「もう少し支出できる」と答えた人の方が多く、料金の高い寝屋川駅では「置場利用をせめる」と答えた人が圧倒的に多い。なお現在、有料置場を利用している人達がそれ以前はどのようにしていたか?、結果は図-2のようである。無料置場からの転換がもっとも多いが、ここで特徴的なのは「以前は自転車を利用していなかった人達の有料置場利用が多いことである。

参考文献

- 1) 金丸 高岸, 「サイクルムライドに関する調査研究」(その1), (その2), 第33回土木学会年次学術講演 IV P 35-36, 37-38
- 2) 金丸 高岸, 「サイクルムライドに関する調査研究」(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
- 3) 金丸 高岸, 「サイクルムライドにおける自転車置場の有料化について」, 第34回土木学会年次学術講演会概要集 IV P 27-28

表-3 置場を利用する理由 (%)

理 由	3駅合計		552.73 大阪市内 9駅
	有料置場	無料置場	
置場においての方が盗難やいたずらの心配がない	38.6	24.1	24.3
自転車の出し入れがスムーズにできる	18.0	8.0	6.9
雨にぬれない 日にあたらぬ	27.8	12.1	30.6
他に置場がない	7.4		
他の置場が離れていて 時間がかかる	6.5		
自転車置場に入れる べきである		46.6	34.4
その他	1.7	9.1	3.7

図-1 置場の料金について (3駅合計)

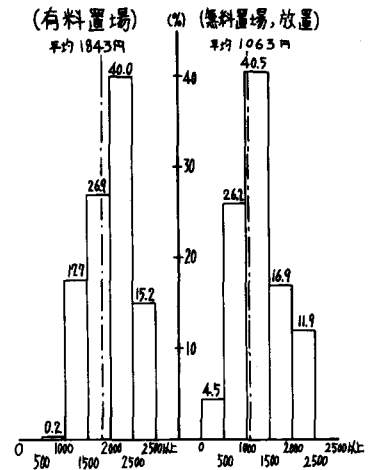


図-2 有料置場利用以前について (3駅全体)

無料の置場に置いていた	放置していた		自転車を利用しなかった		その他	N.A
	a	b	a	b		
38.2	10.3	11.6	17.4	13.9	4.5	0.9
c 0.4 d 2.8						

a: 徒歩 b: バス c: 自転車 d: その他 (総数 534)