

Ⅳ-149 中心商業地内における自転車放置問題対策についての基礎研究 -宇都宮市-

東武鉄道 羽生 峰夫
宇都宮大学 正会員 中島 克彰
宇都宮大学 正会員 古池 弘隆

1. はじめに

高度経済成長を経て、バイコロジー運動・オイルショック・持ち家対策に伴う駅周辺ミニ開発などによる町のスプロール化など、種々の社会条件の変化のもと、自転車放置問題が社会に出てきたのがすでに10年前である。昭和55年に政府がこの問題に重い腰を上げ、初めて法律を制定してから、昭和57年ごろより条例規制を伴う抜本的な対策が各市町村で行われ始めている。宇都宮市でも近年急速な工業化の進む一方、市街地の交通網整備の急がれる中、自転車放置が社会問題化となっている。現在、その具体的な対策の実施段階への過渡期にある同市において、自転車放置状況の実態を把握をし、対策を考えるうえでの問題点を抽出し考察することを本研究の目的とする。なお、考え方のフロー図は（図1）に示す。

2. 調査目的と方法（調査番号はフロー図参照）

今回対象地域は、JR宇都宮駅付近を除く中心商業地域とする。

調査(1):利用者トリップ特性・置場特性の把握をすることを目的とする自転車利用者を対象としたアンケート調査。アンケート用紙を自転車に止め置き、後日郵送で返却する方法をとる。配布は9ゾーン、4時間帯に分けて行う(回答表318票、回答率11.3%)。

調査(2):放置自転車の時間別総数及び、ゾーン（図2）による駐輪形態の違いを把握することを目的とする。調査はタイムラグを少なくするために、対象地域内を4つに分けて同時に計測する。

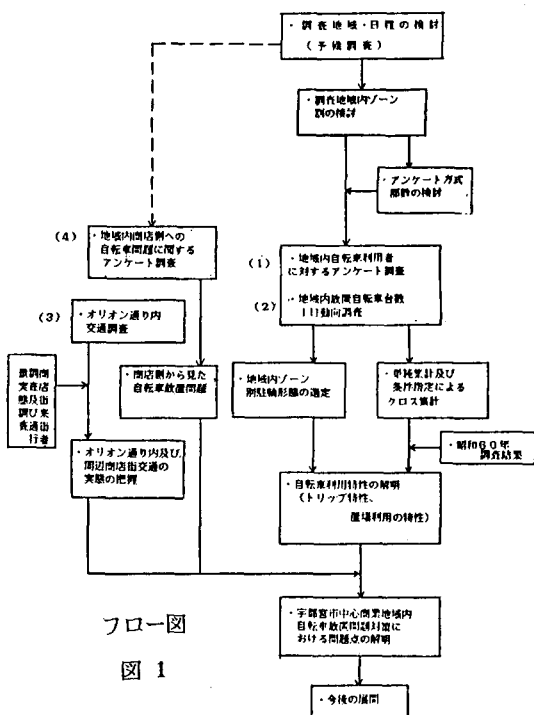
調査(3)と調査(4)についてはフロー図参照

3. 自転車利用実態（バイクを含む）

(1) トリップ特性

a 利用圏域

家⇄置場利用について、手段別では、自転車=2.1km、バイク=6.6km、目的別にみると、通勤=2.4km、通学=3.2km、買物=2.5km、仕事その他=3.8kmであった。これと1昨年買物圏の調査結果の2kmと比較すると利用圏は0.5km広がって



フロー図

図 1



調査(2)ゾーン区分図 図 2

いる。また、1km以内からの利用率を目的ごとにみると通勤17%、通学13%、買物21%である。

b 利用形態

通勤では昼置き型、通学では、夜置き型が多い。これを端末交通手段としての利用に絞ると、昼置き型：夜置き型=47%：53%と、ほぼ半々の割合となる。（図3）

c 駐輪時間

買物目的の平均時間は78分と比較的長い値であるが、これは調査地点が大型店周辺のためと思われる。

d バイク率

今回の調査結果は17%となり、一般に地形的に起伏のない地域でのバイク率11～18%に同市は含まれている。

（2）置場利用特性

ゾーンごとの時間帯別駐輪割合を変数にとり、非類似度によりユークリッド平方距離を使った群平均法によりクラスター分析を、調査2の結果について行った。その結果56のゾーンを7グループにまとめることができた。そのグループ分けを（表1）に示す。

（3）商店側意識

現状の自転車の放置状況に満足している店は極めて少いが、自転車問題の対策については消極的なものが多かった。

4. 放置対策における問題点と今後の課題

（1）地域住民の積極的なコンセンサスを得るのに困難な状況にあり自転車問題に関する意識の低さが見受けられる。（2）オリオン通り内自転車交通の排除した場合オリオン通りの売上低下の可能性もある。（3）傾斜の多い市街地北部開発によるバイク率の増加が懸念される。（4）駐輪場有料化への抵抗は強く（図4）全体でも半数を見込めず、利用者特性の違いによっては20%弱の回答率もある。（5）自転車利用は昼置き型と夜置き型が駅周辺に同じ程度あるためレンタサイクルシステムの可能性がある。（7）駐輪形態のグループ化により、同形態には位置的及び周囲の環境条件により画一化される傾向がある。各々のニーズに合わせた小規模駐輪場を整備することが効率的と言える。

5. 今後の展開

今回調査の結果、対策を考える際一番の妨げとなるであろうと思われるのは、利用者のモラルもさることながら、商店側の問題意識の低さである。これだけ社会的に大きな問題となった自転車問題を、商店側がみないふりをして通れる時代ではない。今後は、迷惑施設的な受け止められ方をして現在の駐輪場の見方を変えて、商業地活性化の大きな武器にもなりうる駐輪場、シンボルマーク的な駐輪場のイメージを全面に出し、住民のコンセンサスを得ながらの、または住民意識を誘導しながらの対策計画が必要であろう。

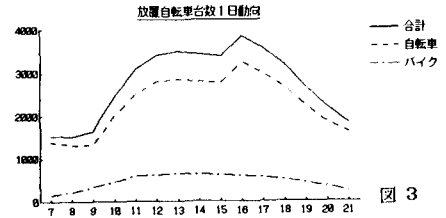


図 3

表 1

グループ分け	主要交通目的	時 間 帯
グループ 1 1, 6, 8, 24, 55	自転車を主な通勤手段と午前中買物	朝 — 昼 — 晩
グループ 2 4, 5, 9, 10, 11, 13, 15, 35, 47	大型店舗利用	朝 — 昼 — 晩
グループ 3 7, 12, 14, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 36	自転車を主な通勤手段と午前中買物が半々	朝 — 昼 — 晩
グループ 4 14, 16, 17, 18, 25, 41	パチンコ店周囲	朝 — 昼 — 晩
グループ 5 20, 32, 37, 42	買物目的利用と高校生利用	朝 — 昼 — 晩
グループ 6 33, 34, 38, 40, 46, 50, 52, 53, 54, 56	端末交通通学夜留置型と昼置き型同程度ある約3割は買物利用	朝 — 昼 — 晩
グループ 7 44, 45, 48, 49, 51	端末交通通学夜留置型は昼置き型の2倍程度あるその他なし	朝 — 昼 — 晩

駐輪場が有料化した場合どうするか

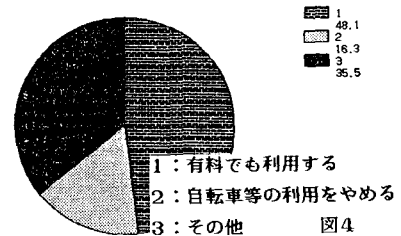


図 4