

PSV-5 宇都宮市の中心市街地における駐輪対策
—駐輪実験の事後評価—

宇 都 宮 市 正 会 員 高 野 俊 彦
宇 都 宮 大 学 正 会 員 永 井 護
大 日 本 土 木 (株) 中 森 浩 和

1. はじめに

既成市街地における地区レベルの交通対策は既存施設の部分的な改良の積み重ねによるため、実験による対策案の検討が有効な分野であると考えられる。実験の役割は、試行により住民及び関係者のコンセンサスを得ると共に対策の影響を事前に把握できる所にあると考えられる。本稿は2つ観点から、実験の効果を事後的に検討したものである。

宇都宮市の中心市街地はピーク時において4千台以上の駐輪需要があり、種々の交通目的の自転車が混在しているため、特に買物交通の駐輪の取扱に対するコンセンサスが得にくい状況にあった。そこで、規制による減少量を把握すると共に、関係者のコンセンサスを得るために駐輪実験を実施した。昭和62年11月5日から8日に駐輪実験を実施し、昭和63年6月駐輪条例を設け、10月より駐輪規制を実施した。

2. 駐輪対策の実施内容

- ・駐輪実験：図-1に示す放置規制区域と実験駐車施設を設け、自転車とオートバイの路上放置の終日規制を実施した。実施内容は以下の通りである。
 - 1) 実験駐車場(無料)の設置と管理
 - 2) 標識及び表示板の設置
 - 3) 規制指導員、巡回指導員の配置
 - 4) 長時間放置自転車の移送、処分
 - 5) 実験の周知
 - 6) 実験調査の実施(表-1)
- ・駐輪対策の実施：実験結果に基づき図-1に示す規制区域と駐車場(有料)を設け上記の1から5を実施した。エリアの拡大は実験中に放置自転車が増加したためである。

図-1 駐主車輪大見岸川区域と駐主車輪施設

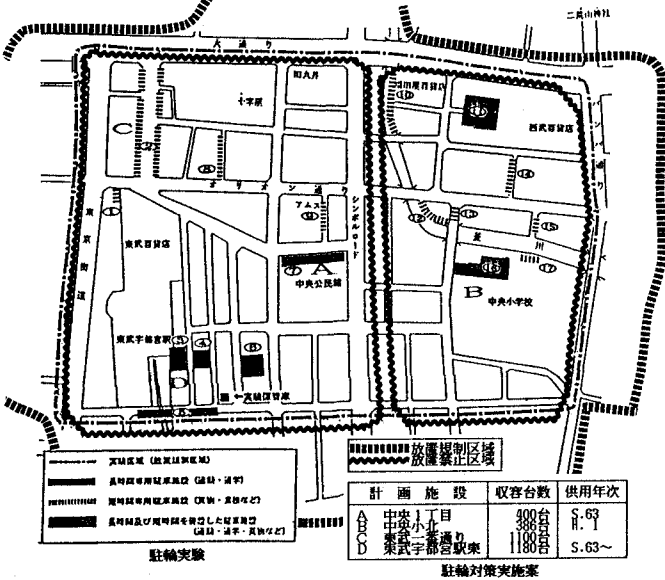


表-1 調査概要

1	駐輪実験 内容 各台	実験期間 昭和62年11月5日 から8日 計4日	実験台数 50台 うち 自転車 23台 オートバイ 27台	実験結果 放置自転車 の減少 が認められ た。
2	駐輪実験 評価 実施方法	評価項目 利用者の 利便性 安全性 環境性 など	評価方法 アンケート 調査 観察 など	評価結果 利用者の 利便性は 高いと 評価され た。
3	駐輪実験 評価 実施方法	評価項目 利用者の 利便性 安全性 環境性 など	評価方法 アンケート 調査 観察 など	評価結果 利用者の 利便性は 高いと 評価され た。
4	駐輪実験 評価 実施方法	評価項目 利用者の 利便性 安全性 環境性 など	評価方法 アンケート 調査 観察 など	評価結果 利用者の 利便性は 高いと 評価され た。
5	駐輪実験 評価 実施方法	評価項目 利用者の 利便性 安全性 環境性 など	評価方法 アンケート 調査 観察 など	評価結果 利用者の 利便性は 高いと 評価され た。

3. 市民の駐輪対策に対するコンセンサス

実験中に行ったアンケート調査より、市民各層の対策についての評価は以下の通りである。駐車場利用者では約60%が賛成、15%が反対、25%がどちらとも言えないと回答している。相対的に通学・業務目的の利用者に反対が多く、

有料化については買物・娯楽目的に反対が多い。中心市街地への来訪者全体では放置自転車は歩行の障害となり景観にマイナスとなるとし、76%が賛成という結果になっている。ここでも学生が消極的な意見を示している。

商店経営者は実験中の客の増減は61%が変化なし、10%が増加、18%が減少と回答しており、32%が賛成、49%が条件付き賛成、8%が反対となっている。

これらの結果より、有料駐車場の整備により買物を含めた駐輪規制が可能であるとの判断がなされた。また、学生に対しては学校での指導が必要とされ、協力体制が組まれた。さらに、これがきっかけとなり民間の協力が得られ、駐車場の用地の借用が可能となった。

4. 駐車需要の把握

表-2は実験前、実験中、実施後の3断面における平日の需要実績とアンケート調査の結果を用いて需要を推計したものである。実績をみると全体で約半数に減少し、通勤・通学の正利用の減少が著しい。正利用は、逆利用と比べ短いトリップが多いためと思われる。実験中と規制後の差も大きい。駐車場の量と位置、さらに有料制になったことが影響している。

3種類の需要推計を示している。通勤・通学については積極的に利用する（利用1）とした者の割合が、ほぼ実績にあっている。買物については不確定な要素が多く事前に推計することは困難であるように思われる。すなわち駐車場の位置、現場での指導体制に大きく左右される。実施後の状況は、指導体制を強化することにより違法駐車は減少するが、買物のための短時間駐車場がまだ十分に整備されていないため、必ずしも十分な効果は挙がっていない。今後駐車場を持たない既存の大規模店舗の協力が必要とされる。

5. まとめ

この事例においては、必ずしも実験により実施後の状況が正確に把握されたわけではないが、実験は市民のコンセンサスを得るための方策として有効な手法である。行政が実施に踏み切る考えであることが明らかになり、市民の関心が高まった。また、反対意見に対処する糸口となった。予測機能としては、特に買物目的についてさらに改善の余地があるが、通勤・通学については簡便な推計作業で予測することが可能であることが分かった。

<参考文献>

- ・民営自転車駐車場の育成方策に関する調査研究報告書 S. 63 総務庁
- ・宇都宮市自転車駐車対策答申書 H. 1 宇都宮市自転車駐車対策審議会
- ・地方都市の交通渋滞とバス輸送 - 日立市の交通実験を評価する - 新谷洋二他 運輸と経済 第41巻 第7号 1981
- ・「都市の部屋」としての住宅団地における駐車問題とその対策 久保田尚 都市計画 No. 148 1987

表-2 目的別駐輪需要の推計と実績

(台)	需要実績			推計需要量		
	実験前	実験中	規制後	無料施設利用	有料施設利用1	有料施設利用2
通勤正利用	448.4	394.0	196.8	387.0	191.5	339.9
通勤逆利用	495.2	425.9	251.4	427.4	211.5	375.4
通学正利用	1026.6	902.0	455.2	915.7	382.9	714.5
通学逆利用	1133.8	975.1	581.6	1011.3	422.9	789.1
通勤合計	943.6	819.9	448.2	814.4	403.0	715.3
通学合計	2160.4	1877.1	1036.8	1927.0	805.8	1503.6
正利用合計	1475.0	1296.0	652.0	1302.7	574.4	1054.4
逆利用合計	1629.0	1401.0	833.0	1438.7	634.4	1164.5
合計	3104.0	2697.0	1485.0	2741.4	1208.8	2218.9
買物max.	1734.3	1335.9	958.9	1543.9	544.6	927.9
合計	4838.3	4032.9	2443.9	4285.3	1753.4	3146.8

利用1 利用する
利用2 利用する+他に止めるところがなければ利用する