

葛飾区営駐輪場の利用実態に関する研究

正会員 熊野 崇*
(財)日本開発構想研究所 フェロー会員 新谷 洋二**

1. 研究の背景

自転車は子供から高齢者まで市民の身近な私的移動手段として日常生活に欠くことが出来ない移動手段として広く普及している。一方で駅周辺に押し寄せる大量の自転車が引き起こした駅前放置自転車問題が発生して 20 年以上経つが、現在も問題の解決には至っていない。よって自転車を交通機関として捉えて、その適正な利用について考える必要がある。

2. 研究の目的

自転車対策は市区町村の定める条例により駅前の放置自転車の撤去と駐輪場の整備を中心に行われている。それらの既存研究は民営駐輪場の整備方策⁽¹⁾についての研究、トリップ距離から他交通機関との利用の比較をしたもの⁽²⁾、サンプル調査による研究⁽³⁾などがある。自治体の整備している有料駐輪場の定期利用者の申込書などから得られる正確なデータは、サンプル数が多く貴重なものである。しかし個人情報であるため非公開が原則である。実際には駐輪場管理の事務処理に使われているだけの場合が多く、駐輪対策に有効に利用されているとは言い難い。本研究では研究対象として、公営駐輪場利用者の住所を調査する許可が得られた東京都葛飾区を取り上げる。調査から得られた利用者データより公営駐輪場の利用実態の把握、比較を行い、今後の有料駐輪場整備の方策に寄与することを目的とする。

3. 調査方法

葛飾区内の主要駅である JR 新小岩駅、JR 亀有駅、JR 金町駅と京成金町駅の対象地域について平成 11 年 9 月・10 月・12 月にそれぞれ駐輪場の定期利用者の調査を行った。定期利用者のうち、逆利用の人や住所の記載の不備、間違いなどを除いた正利用の人を駐輪場利用申込書から選び、新小岩で約 5000 件、亀有駅で約 1800 件、金町駅で約 3600 件のサンプルを得た。それらの利用者データから以下の方法で研究を行った。

- 1) 利用者の住所のデータから、町丁目番地別に実走行距離を求める。
- 2) 1) から走行時間を求める。
- 3) 駐輪場から駅への距離と、駅施設状況などを考慮して利用駅までの利用時間を求める。
- 4) 以上から駅別や駐輪場別に利用者の駅までの実所要時間を求める。

これらから自転車定期利用者の利用実態を把握し、比較分析を行った。

4. 調査対象地区の自転車利用に関する特徴

葛飾区は埼玉県・千葉県に接し、対象地区はそれぞれ区の端に位置する。新小岩駅は江戸川区、亀有駅は足立区、金町駅は千葉県松戸市と埼玉県三郷市と隣接する。葛飾区の定める 3 駅の利用制限をみると、新小岩では制限なし、亀有駅では距離での制限と他県からの利用者の禁止、金町駅でも距離での制限と自区外からの利用に対しては一部を除いて許可されていない。このように自転車法により自治体が条例を定めて独自に自転車対策を行っていることが、逆に他地区から流入する自転車対策の遅れの一因になっている。

5. 利用に関する分析と考察

各駅について時間と人数の関係を求めた。自転車の走行速度を時速 15km、歩行者の歩行速度を時速 5km と仮定し、実走行距離から走行中の時間と、駐輪場から駅までの徒歩時間を求め、各駐輪施設内での所要時間も加えることにより、利用者が自宅を出てから駅に到着するまでの時間を求めている。図 1～6 は各駅における利用者の走行距離と所要時間に関する利用者数の関係を示したものである。図 4～6 より金町駅、亀有駅では駅から離れた位置にある

キーワード: 自転車 駐輪場 連絡先: * 〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 TEL03-3259-0679

** 〒101-8308 東京都港区虎ノ門 1-16-4 TEL03-3504-1766 FAX03-3504-0752

団地の住民の利用によって利用距離のピークが2つ生じている。所要時間で見ても各駅とも10分以内と15分以内で利用のピークがあり、利用者の駅到着時間に違いが見られる。図1,2で新小岩北口駐輪場と西井堀駐輪場が隣接しているにもかかわらず距離分布に違いが起こる現象は、駐輪場内の所要時間が関係している。これらから利用者は駅までの所要時間を重要な要素としていることが推測される。金町駅では埼玉県・千葉県からの自転車の利用が特徴である。他県からの利用が認められている金町高架下駐輪場は区外からの利用が全体の半数以上になっている。金町駅は民営駐輪場も多くあり、許可を得られない地域からの利用があると推察される。

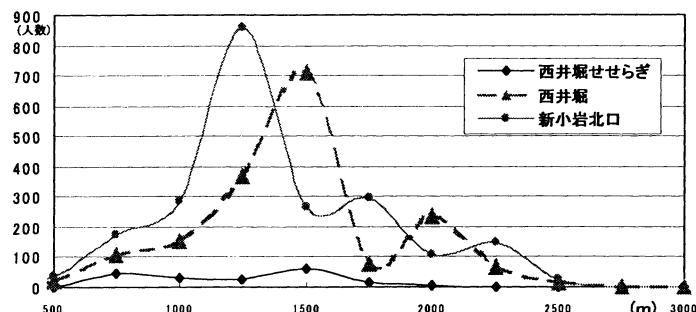


図1 新小岩駅利用者の実走行距離と人数

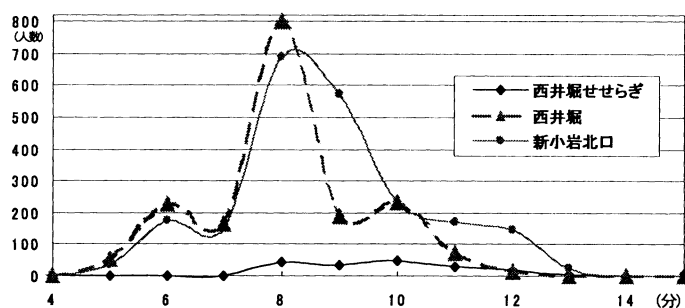


図2 新小岩駅利用者の駅までの所要時間と人数

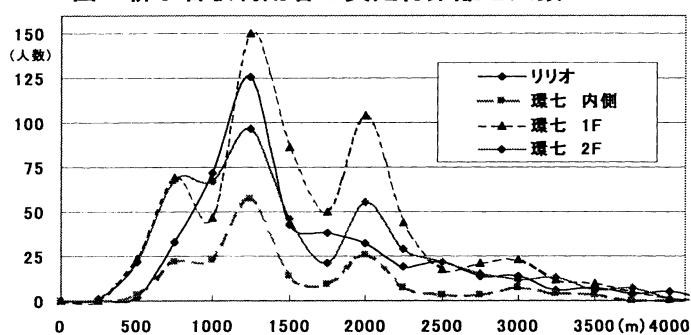


図3 亀有駅の利用者実走行距離と人数

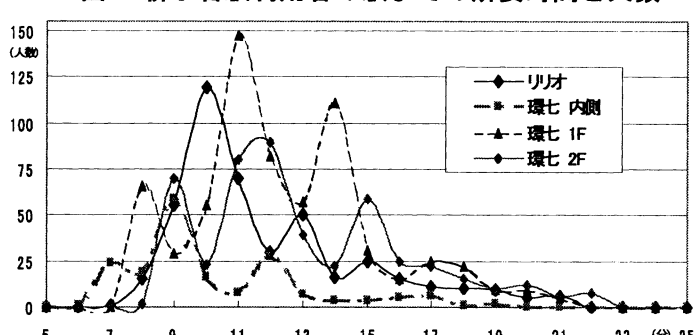


図4 亀有駅利用者の駅までの所要時間と人数

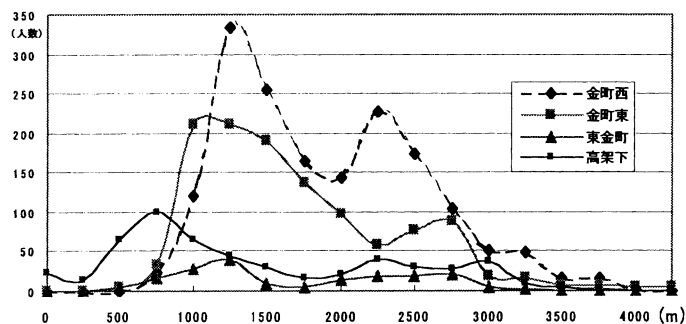


図5 金町駅利用者実走行距離と人数

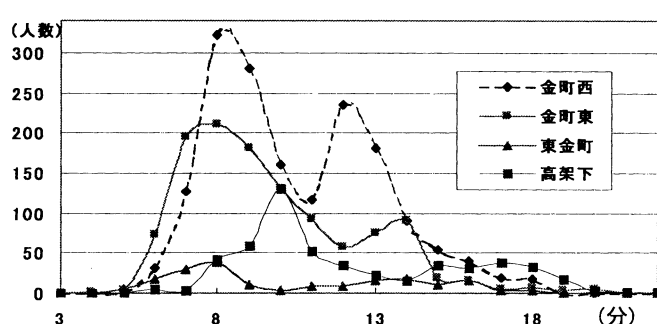


図6 金町駅利用者駅までの所要時間と人数

6. まとめ

データ分析より考察すると以下のことが分かった。

- 1) 自転車利用者の動向から距離は多少遠くても駅までの時間を重視した駐輪場の選択をしている。
- 2) 自転車の利用圏が駐輪場整備を行っている自治体の区域外に広がっている。
- 3) それにもかかわらず葛飾区のように都外からの駐輪場利用を認めていないため、駐輪対策が有効におこなわれているとはいえない。

隣接他県から流入する自転車について対策が遅れているのは、自治体ごとで行われてきた自転車対策の問題点でもある。駅前への自転車対策について警察などの関係団体や隣接自治体が広域な協力をしていく必要があると思われる。駐輪場利用者の貴重な情報は自転車対策を考える上で蓄積された実証的資料であり、有効な対策の為に積極的に利用されるべきであると考えられる。

【参考文献】(1) 池田文洋, 「有料駐輪場の整備方策に関する研究」, 日本大学理工学研究科修士論文要旨集, (1998年) (2) 高岸節夫, 「サイクル&ライドにおける自転車トリップ距離と他手段への転換」, 第34回年次学術講演会講演概要集第4部Ⅳ-13, (1979年) (3) 山川 仁, 「鉄道駅の自転車利用の発生原因に関する分析」, 第32回年次学術講演会講演概要集第4部Ⅳ-22, (1977年)