

大阪工業大学 学生会員 ○吉岡 倉男 坂口 久和 吉本 礼遵
大阪工業大学 正会員 岩崎 義一

1. 目的

近年の大阪府下の鉄道駅における自転車の放置台数は、減少傾向にある。これは、駅周辺での自転車駐車場の整備と利用促進が一つの理由と考えられる。しかし未だに放置台数は多く、問題解消に至っていない。この自転車駐車場整備と放置台数の関係は、地区ごとに大きく異なり、地区の実情にあった計画的な対策が求められている。そこで本研究で、駅周辺の自転車駐車場の実態と整備状況を調査し、その整備課題について検討する。資料は、大阪府土木部交通政策室の駅周辺自転車駐車場等実態調査報告書をもとに、各駅別の集計、整理を行い検討した。

2. 大阪府下の路線別放置自転車台数の変化

2-1 自転車駐車場設置状況

平成2年度から平成10年度までの2年おきの自転車駐車場の設置箇所数は、976箇所、903箇所、906箇所、1,001箇所、1,035箇所となっている。平成2年から平成4年にかけて設置箇所数は減少しているが、これは施設の集約統合によるものであり、収容能力は増加している。また平成2年度から平成10年度にかけて自転車駐車場箇所数は、約60箇所の増加に対して総収容能力は、約95,000台増加している。こうした自転車駐車場の規模の拡大とともに放置台数はこの期間に約40,000台減少し、整備には効果があったと想像できる。

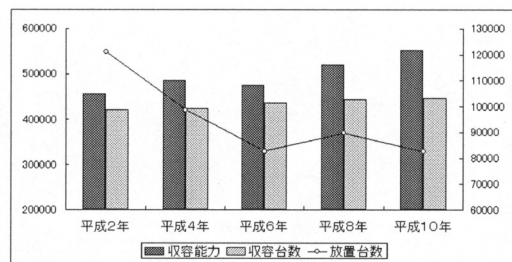
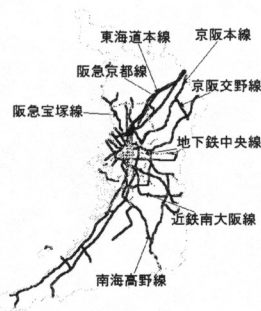


図2-1 大阪府下の自転車駐車場数

2-2 放置自転車台数の変化

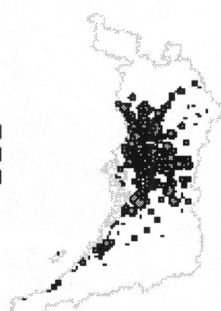
大阪府下では、減少傾向にある放置自転車台数を同一期間内で路線別にみると阪急宝塚線（路線図）、阪急京都線、京阪本線、東海道本線、泉北高速鉄道などで減少傾向にある（図2-2）。とくに泉北高速鉄道では、中百舌鳥駅での大きな減少をはじめ、全ての駅で減少し、全駅で約9,000台の減少であった（図2-3）。一方、増加している路線も見られ、北大阪急行電鉄などがその例である。この路線の放置台数増加の要因は、当該線の江坂駅で約1,800台増加していることが特筆される。また大阪環状線及び環状線内の路線（地下鉄）でも増加傾向が見られる（図2-4）。



〔路線図〕

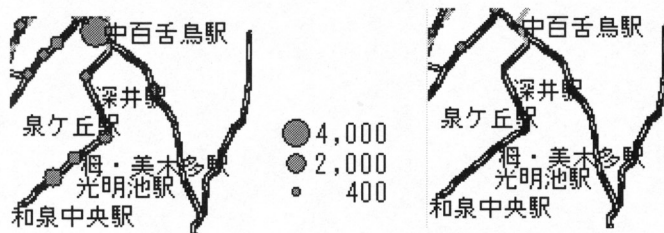


【平成10年度】



【平成2年度】

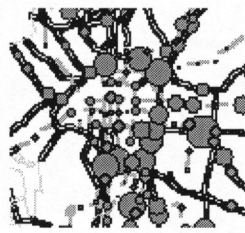
図2-2 放置自転車台数の分布図



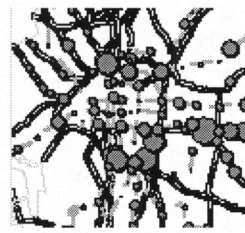
【平成10年度】

【平成2年度】

図2-3 泉北高速鉄道放置自転車台数分布図



【平成10年度】



【平成2年度】

図2-4 大阪環状線周辺の放置自転車台数分布図

2-3 自転車駐車場の収容能力と収容台数の変化

自転車駐車場の収容能力は、施設数の増加とともに増加しており、実収容台数も増えている。収容能力の増加している路線は、東海道本線、阪急京都線、阪急宝塚線、京阪本線、南海高野線、地下鉄中央線である（図2-5）。また実収容台数の増加している路線は、阪急宝塚線、京阪本線、地下鉄中央線である（図2-6）。一方、いずれも減少した路線は、近鉄南大阪線、泉北高速鉄道数である。大阪環状線内と外の路線にわけて収容能力をみると環状線外では増加傾向のものの環状線及び環状線内の路線（地下鉄）では増加はみられない。よって、大阪環状線内での放置台数の増加傾向は、自転車駐車場整備が遅れていることが大きな原因と考えられる（図2-7）（図2-8）。

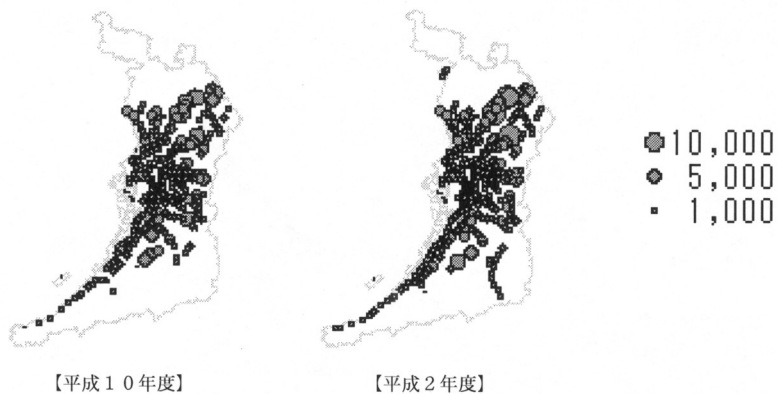


図 2-5 収容能力の分布図

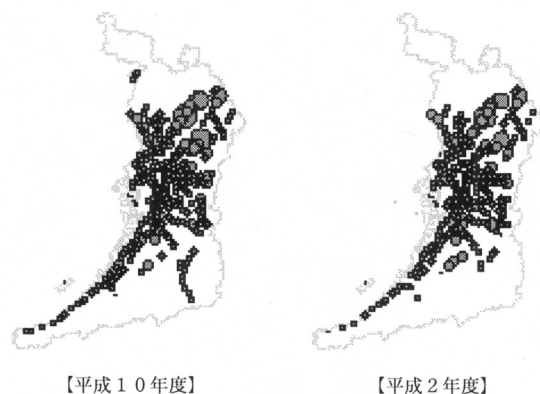


図 2-6 収容台数の分布図

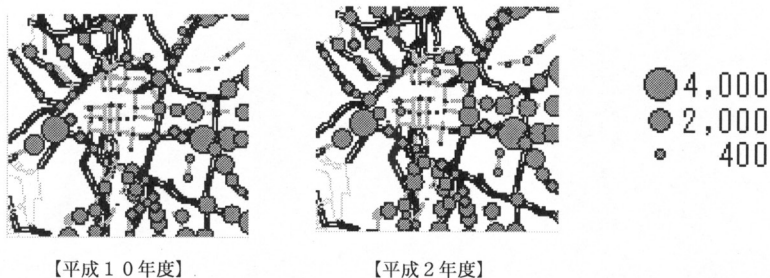


図 2-7 大阪環状線周辺の収容能力分布図

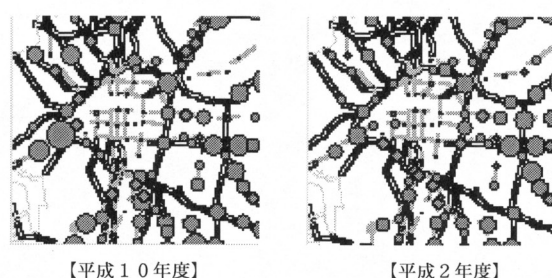


図 2-8 大阪環状線周辺の収容台数分布図

3. 自転車駐車場の充実度の評価

ここでは、駅での自転車駐輪場の充実度を次の3タイプに分類し、平成2年から10年までのタイプ間移動の特徴をみることにした。タイプとしては、タイプⅠ：自転車駐車場が充実している（収容能力台数 $\geq$ 総自転車数（総自転車数=放置台数+実収容台数）、タイプⅡ：不足している（収容能力 $<$ 総自転車数）、タイプⅢ：存在せず（放置自転車あり）とした。

これらのタイプ分類でみると期間内にほとんど変化の見られない駅かまたはタイプⅡからタイプⅠ、タイプⅢからタイプⅡなど改善の見られる駅となっている。しかしこれらのタイプ分類でみると期間内に移動が見られないが京阪交野線のほとんどの駅では、タイプⅠであったところがタイプⅡに変化し、タイプⅡであったところがタイプⅠに変化している特殊な変化を見せている路線である。また大阪環状線内外についてみると、外の駅では、タイプⅠとタイプⅡが混在しており、内の駅においては、タイプⅢがかなりの数にのぼる。この内の特徴は、ほかの地区ではあまり見られない。

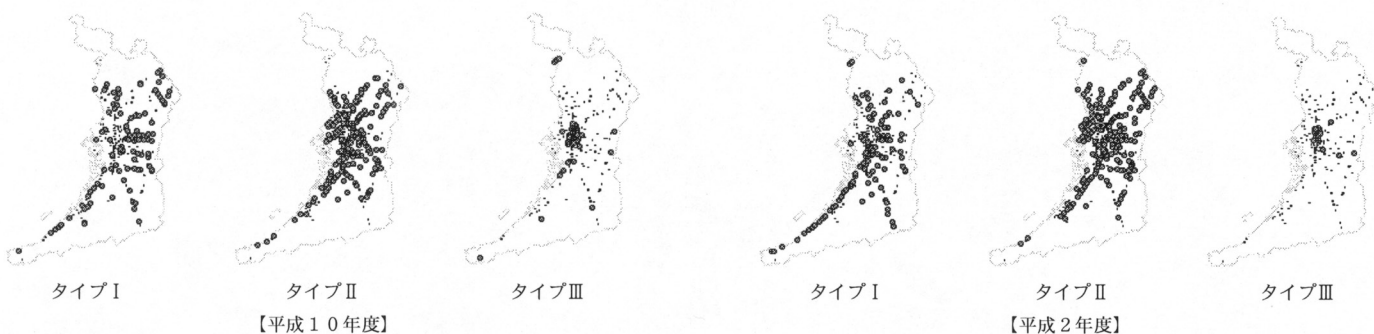


図 3-1 自転車駐車場の充実タイプの分布図

4. まとめ

大阪市以北の駅では、主として自転車総数が大きいことが関係してか自転車駐車場整備が進んだ路線が多くみられ、放置台数も大きく減少している。大阪環状線内ではほとんどの駅で自転車駐車場の整備が進んでおらず、放置台数も減少傾向がみられない。自転車駐車場の充実度評価をみるとほとんどの路線で変化がみられないが、交野線のように、一部の駅で自転車駐車場の整備が進み放置台数が減るといった充実度の変化がみられるところもいくつかある。大阪環状線内では、3章でみられたように自転車駐車場の充実度が低い。以上のことより、大阪市周辺の路線では、自転車駐車場の整備とともに放置台数も減少する傾向がみられるが、大阪市とりわけ大阪環状線内の都心部では深刻な事態と言えよう。これまで大阪環状線内では、駅間距離が短いことなどにより整備が進められなかった経緯があるが、現実が増え続ける放置自転車の抑制策として自転車駐車場の整備がいくつか新しく設置されはじめています。しかし、都心の高密度により整備を早めることは困難な要因が多いと考えられ、税の自転車駐車場整備への弾力的活用とともに、立地企業とその従業員による自転車対策のためのコミュニティづくりなどによってハードな整備だけでは追いつかない要因を克服していくことが期待される。