

首都圏近郊都市の自転車駐車場

日本大学生産工学部研究科 学生会員 ○岡崎 雄介
 日本大学生産工学部研究科 学生会員 剣持 藍子
 日本大学生産工学部 フェロー会員 五十畑 弘

1. 背景

都市計画マニュアルⅡでは自転車利用の促進、放置自転車対策推進を促しているが自転車駐輪問題は、首都圏の鉄道駅周辺でいまだ共通的な問題となっている。そこで、本研究では駐輪問題がかなり深刻な状況にあり、問題を包括的に含むことが予備調査で明らかとなった。具体事例を調査し、首都圏近郊都市の駐輪場のもつ共通的な問題を明らかにする。

2. 目的と方法

首都近郊都市として本研究では千葉縣市川市にあるJR本八幡駅周辺を対象とした。インターネット調査などより問題点を整理し、現在あげられている駐輪問題をハード面とソフト面の2つに分けてJR本八幡駅を対象として調査した。

3. 調査結果

3.1 ハード面

3.11 延べ床面積

延べ床面積は無料施設の第3駐輪場面積が一番広く確保されていた(表-1)。次に第1駐輪場、第2駐輪場と線路したに作られた駐輪場のスペースが大きく確保されていることがわかる。

3.12 駐輪場の出入り口の幅

表-1 より、各駐輪場の出入り口の幅を測定した。出入り口の幅の平均値は2.4mであった。ここで問題となったのが、第3駐輪場と第8駐輪場の出入り口である(写真-1)。第3駐輪場の出入り口は人の出入りが多いにもかかわらず、出入り口の幅は1.5mと狭く傾斜がある。第8駐輪場では、出入り口の左右に目線の高さの位置に障害物あり、視野を阻害している。

キーワード 駐輪場 自転車 放置自転車 本八幡
 連絡先 〒275-8575 千葉県習志野市和泉町 1-2-1
 日本大学生産工学部 TEL047-474-2201

3.13 駐輪場施設内の道路幅

表-1 より、各駐輪場の施設内道路幅を測定した。この表は最小幅と最大幅を記録したものである。スロープ付の2階建て駐輪場である第1～第3駐輪場の施設内道路幅は1m～1.5mと狭い道路幅となっている。地上の駐輪場では安定した道路幅の確保ができていることがわかる。地下駐輪場も余裕を持った道路幅であるといえる。



写真-1 第3、第8駐輪場の出入り口(10月撮影)

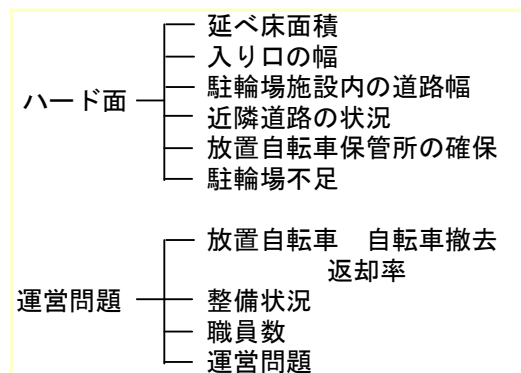


図-1 問題点表

表-1 駐輪場データ表

駐輪場	出入り口の幅(m)	施設内道路幅(m)	面積(m ²)
第1駐輪場	1.9 1.8 1.6 1.7	1.0~1.3	2,152.28
第2駐輪場	1.7 1.8 3.1	0.8~1.15	1,764.35
第3駐輪場	1.5	1.0~1.5	3,266.00
第4駐輪場	2.6	1.4	515.70
第5駐輪場	2.0 1.9	1.5	1,119.02
第6駐輪場	5.4	1.4~2.1	363.63
第7駐輪場	3.8 2.8 2.5 4.2	1.4~1.10	1,039.89
第8駐輪場	1.8	1.1~1.5	732.79
第9駐輪場	1.5 1.6	1.5~1.7	310.42
地下第1駐輪場	2.4	1.7~3.5	1,377.00
地下第2駐輪場	2.6	1.1~1.9	703.05
地下第3駐輪場	2.0	1.6~1.8	448.81
平均/合計	2.0	2.0	13,792.94

3.2ソフト面

3.21放置自転車、自転車撤去、返却率

JR本八幡駅周辺の放置自転車および撤去台数のデータが得られなかったため、市川市全体のデータを用いて結果を示した。自転車対策には「自転車駐輪等駐輪場の施設及び管理に関する条例」と「自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」の2つで行われている。表-2より1日放置自転車推移を見ると大きな減少が見られる。撤去台数も減少の傾向を示していることがわかる。

3.22職員数

各駐輪場の担当人数は表-3のようになっている。スロープ付の2階建て駐輪場である第1～第3駐輪場と駅から近い第8駐輪場では担当人数が多くなっている。

担当面積を見ると第7駐輪場のみ1,040m²と広い面積となってしまう。第3駐輪場では、昼間の職員数を増やしてほしいという要望の声が多く聞こえた。

表-2 自転車の放置、撤去、返却台数の推移¹⁾

	1日放置 台数(台)	撤去 台数(台)	返却(台)	返却率(%)
平成19年	3,551	13,751	3,699	26.9
平成18年	3,966	14,824	3,853	26.3
平成17年	4,215	18,032	5,200	28.8
平成16年	5,125	21,690	7,315	33.7
平成15年	8,443	22,141	7,161	32.3
平成14年	11,218	19,532	5,876	30.1
平成13年	11,836	18,796	6,375	33.9
平成12年	11,742	17,512	6,787	38.8
平成11年	10,517	20,456	11,003	53.8
平成10年	11,653	23,806	14,977	62.9
平成9年	10,284	21,871	13,940	63.7
平成8年	10,284	22,818	14,503	63.6

表-3 各駐輪場の職員数の担当面積²⁾

駐輪場	面積(m ²)	収容可能台 数(台)	最大担当 人数(人)	1人の担当 面積(m ²)
第1駐輪場	2,152.28	2,030	6	359
第2駐輪場	1,764.35	1,380	3	588
第3駐輪場	3,266.00	2,900	4	817
第4駐輪場	515.70	270	1	516
第5駐輪場	1,119.02	780	5	224
第6駐輪場	363.63	350	1	364
第7駐輪場	1,039.89	750	1	1,040
第8駐輪場	732.79	530	5	147
第9駐輪場	310.42	250	2	155
地下第1駐輪場	1,377.00	1,050	4	344
地下第2駐輪場	703.05	451	4	176
地下第3駐輪場	448.81	340	2	224
合計	13,792.94	11,081		

4. 考察

延べ床面積が広く確保されている場所は、路線下のスロープつき2階建て駐輪場である。やはり、通常の陸に建設される駐輪場では地価の影響を受けており、確保が難しいことが予測される。

出入り口の幅のでは、第3駐輪場の改善点が必要であると考えられる。その理由は朝の通勤ラッシュ時に、駐輪場へ入る為の渋滞が発生。自転車が2台すれ違える幅が確保されていない為、衝突事故なども発生していることがわかった。

施設内道路幅では、統一性が見られない。極端に狭い道路幅となっている第2駐輪場ではかなり窮屈な感じが受けられた。

放置自転車は条例により取締りの効果が大きく現れている。平成15年に放置自転車防止条例の改正がされ、平成20年9月1日より「本八幡駅南口ロータリー周辺及び市道6053号」の放置対策強化が行われた。また、強化地区を含む放置自転車禁止区域の取締りは12名で行うなど、撤去を強化するのではなく、違法駐輪を防ぐことに力を注いでいることがわかる。

返却率は平成12年に放置自転車移送保管料が4,000円に引き上げられたことが原因となり、返却率の低下が引き起こされたと考えている。

職員数の問題では、出入りの激しい第3駐輪場の増員を求める声が多かった。職員の方々は高齢者の方が多く、休憩も取ることができず常に整備と監視をし続けなければならない重労働となっている。

5. 今後の予定

船橋市と千葉市からそれぞれ駅周辺の駐輪場を選定し、JR本八幡駅周辺の駐輪問題と比較をすることによって、首都圏近郊都市における自転車駐輪問題の共通点を見つける。

6. 参考文献

- 1)平成15年～19年 データにみる市川市の都市基盤
- 2)平成9年～19年 市川市統計年鑑