

都市における道路上駐輪施設の設置実態*

A reality of a bicycle parking area on the sidewalk of cities

和田章仁**
by Akihito WADA

1.はじめに

大都市およびその周辺部、あるいは地方の中心都市においては、鉄道駅周辺および中心商店街では、今もなお放置された自転車によって歩行者の安全性や商業活動、あるいは緊急時の諸活動に支障をきたしており、さらには、その周辺住民の生活環境にも悪影響を及ぼしている。このため、各自治体ではこれらの放置自転車対策として、自転車放置防止条例に伴う放置禁止区域の指定による放置自転車の撤去と、自転車駐車（以降「駐輪」という）場の整備を中心とした施策が鋭意推進されつつある。

しかしながら、このような施策が実施されているにもかかわらず、昨今の地方自治体における財政状況の逼迫により、駐輪場の整備や放置自転車対策にも制約があり、さらに、放置自転車問題は自転車の利用をめぐる社会要因が複雑に絡み合っていることから、現在においても、その解決には至っていない。

このような状況から、現在では全国のいくつかの都市で鉄道駅周辺および中心商店街における放置自転車対策の一環として、道路上に駐輪スペースを設置する施策が実施されてきている。

そこで、本稿の目的は、今後の駐輪施策の方向への示唆を得るため、現在全国的に実施されている新規施策の実態を把握するとともに、歩道上駐輪スペース設置に対する各自治体の拡大・縮小意向の実態を把握するものである。

2.調査の概要

* キーワーズ；自転車、路上駐輪施設、全国調査

** 正会員 工博 福井工業大学建設工学科

〒910-8505 福井市学園3-6-1

TEL.0776-22-8111 FAX.0776-29-7891

表-1 道路上駐輪施設の有無

	都市数	割合
設置している	48	43.2%
設置していない	63	56.8%
合計	111	100%

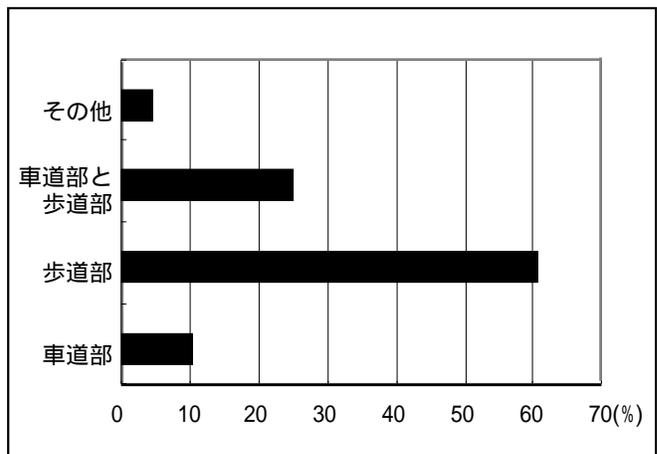


図-1 道路上駐輪施設の設置場所

調査対象都市として、東京23区および全国の20万人以上の都市を選出し、既存の駐輪施策と新規施策としての道路上駐輪スペースの設置およびその賛否に関するアンケート調査を実施した。この調査概要は次のとおりである。

- ・ 調査年月；平成14年7月
- ・ 調査方法；郵送による配布回収
- ・ 配布票数；128票（都市）
- ・ 回収票数；111票（回収率：86.7%）

3.道路上駐輪施設の導入実態

(1) 道路上駐輪施設導入都市の駐輪施策の実態
車道や歩道など道路上に駐輪スペースを設置している都市は48都市あり、調査対象都市の約43%を占めている（表-1参照）。さらに、これらの都市が

表-2 道路上駐輪施設の有無と各種施策の比較

	道路上駐輪施設有り	道路上駐輪施設無し
自転車撤去強化区域有り	87.5%	84.1%
付置義務制度有り	62.5%	50.0%
公営の路外駐輪場有り	91.1%	88.9%

表-3 道路上駐輪施設設置箇所数からみた都市数

設置箇所数	都市数	割合
1～4箇所	25	52.1%
5～9箇所	9	18.8%
10～19箇所	10	20.8%
20箇所以上	4	8.3%
合計	48	100%

道路上に駐輪スペースを設置している場所は、「歩道部」が60%と過半数を超えており、次いで「車道部」「車道部と歩道部」が続いている（図-1参照）。

一方、道路上に駐輪スペースを設置している都市と、設置していない都市に分けて、自転車撤去強化区域の設定の有無、民間施設に対する駐輪場の付置義務制度の有無および公営の路外駐輪施設の設置の有無について比較したものが表-2である。これを見ると、各都市が導入しているこれらの駐輪施策に対して、全てに道路上に駐輪スペースを設置している都市の方が、設置していない都市と比較してその施策の導入割合が高くなっている。

これらから、駐輪問題に対して多種の施策を実施して、高い意識を持っている都市が、駐輪施策の一方策としての道路上駐輪スペースの設置といった新規施策を導入していることがわかる。

また、都市毎の設置箇所数は、4箇所未満が25都市と半数を占めているものの、10箇所以上が約3割を占め、さらに20箇所以上設置している都市も4都市存在している（表-3参照）。

（2）道路上駐輪施策の運用形態

新規施策を導入している各都市の、道路上に設置された駐輪スペースの利用料金をみると、有料箇所がある都市は約6割で、無料箇所がある都市は5割

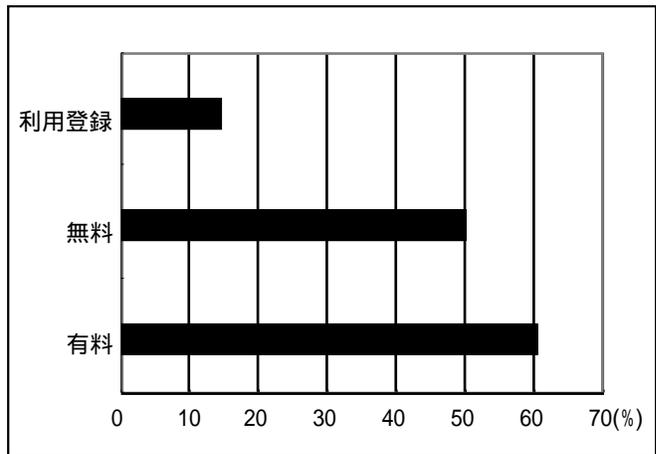


図-2 道路上駐輪施設の利用料金

表-4 道路上駐輪施設の料金範囲

	年利用	月利用	日利用
最高値	6,600円	2,200円	150円
最安値	2,000円	600円	80円

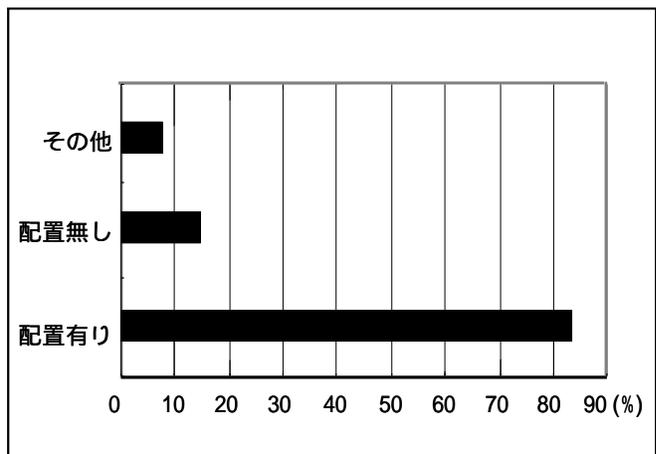


図-3 道路上駐輪施設に対する整理員の配置

である。また、登録者に限った利用方法、すなわち利用登録制度がある都市は約15%である（図-2参照）。さらに、この道路上駐輪スペースにおける駐輪料金の、最高値と最安値を表-4に示した。これによると、利用期間（時間）や都市（箇所）が異なることにより、その料金にもかなりの幅があることが判明した。

次に、これらの道路上駐輪スペースにおける自転車整理員の配置の有無をみると、整理員が配置されている都市は83%であり、配置されていない都市は15%であることから、道路上における環境に配慮するため、多くの都市は自転車整理員を配置していることがわかる（図-3参照）。

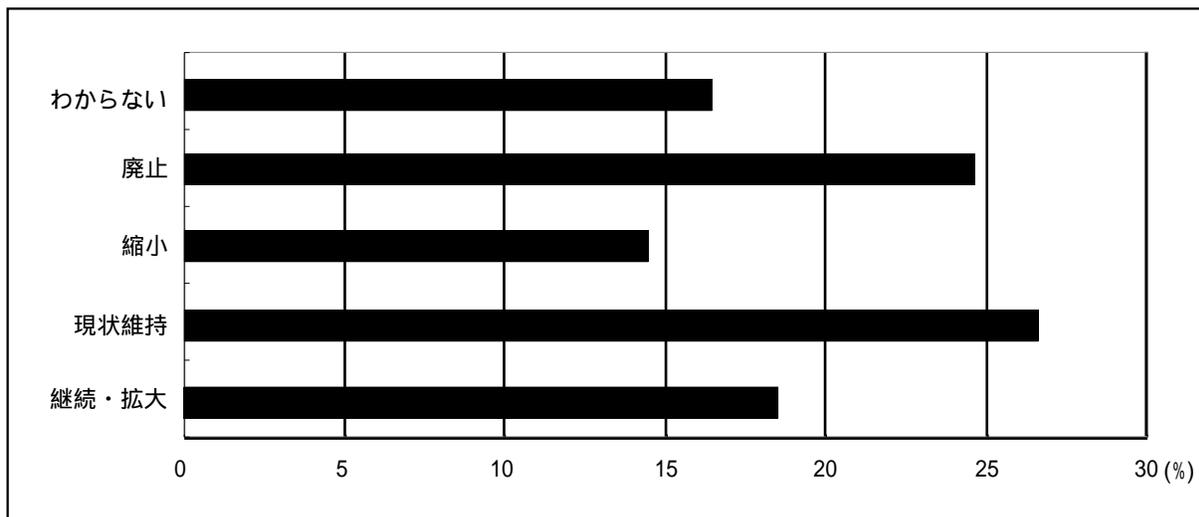


図-4 道路上駐輪施設設置都市の今後の施策継続の意向

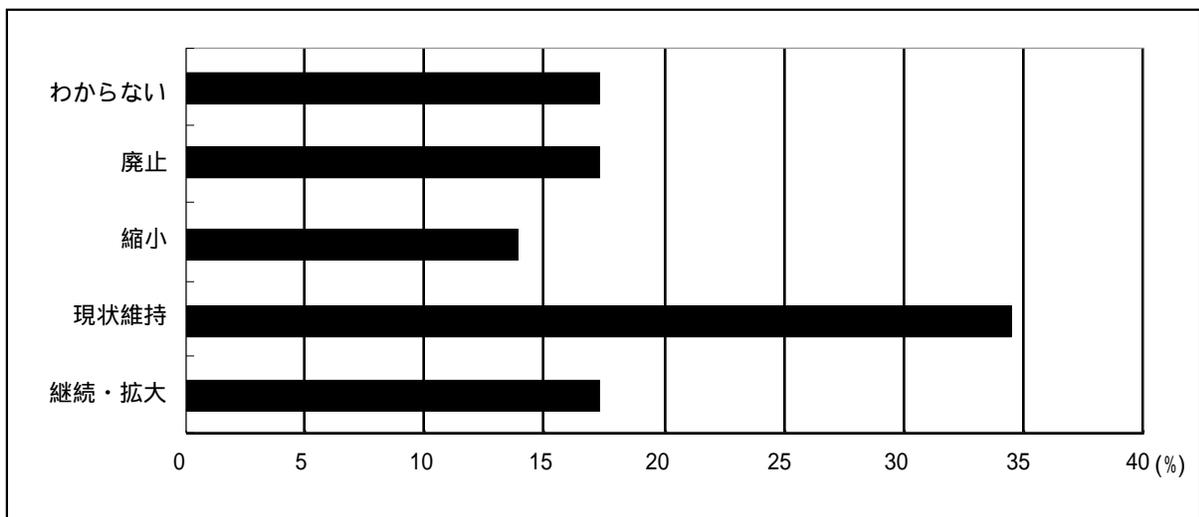


図-5 歩道上駐輪施設設置都市の今後の施策継続の意向

4. 今後の道路上駐輪施策の方向

新規施策である道路上への駐輪スペース設置に関する将来の自治体の方向性を探るため、道路上に駐輪スペースを設置している都市と、設置していない都市の双方を対象に、今後の新規施策に関する意向を把握し、比較した。

(1) 道路上駐輪スペースの設置都市

道路上に駐輪スペースを設置している都市の新規施策に対する将来の考えは、図-4に示すように新規施策を「今後とも継続し、拡大も考えている」や「現状維持で継続する」といった継続発展させる意見が45%を占める一方、この新規施策を「あくまでも臨時的な措置で、縮小も考えている」や「将来的には廃止する予定である」と考えている都市は39%であった。また、将来に対して判断がついていない

都市も16%存在している。

さらに、このうちから最も多く駐輪スペースが設置されている「歩道部」に着目して集計すると、図-5に示すように「継続・拡大」と「現状維持」の新規施策を肯定する意見が約52%と、駐輪スペース設置都市全体と比較して高く、逆に臨時的な措置であることによる「縮小」「廃止」とした新規施策を否定する意見が31%であった。

これらから、現在、道路上に駐輪スペースを設置している都市では、将来にわたってこの新規施策の維持・拡大を表明している都市の数が、縮小・廃止を考えている都市の数を上回っている。その中でもこの駐輪スペースを「歩道部」に設置している都市では、その傾向が大きいものの、まだ、その方向を決めかねている都市があることから、今後の動向を注目する必要がある。

(2) 道路上駐輪スペースの非設置都市

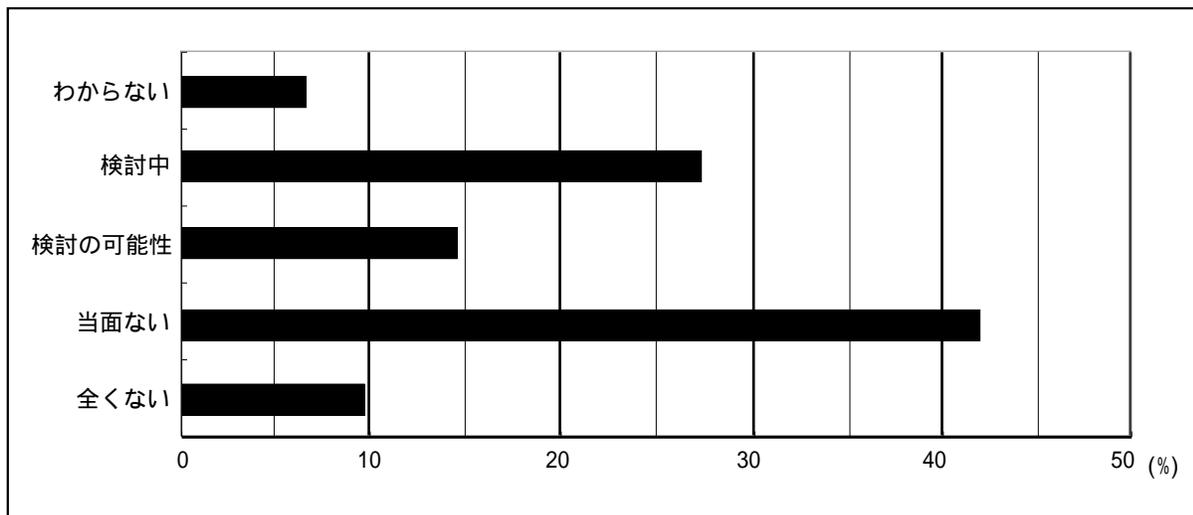


図-6 道路上駐輪施設非設置都市の今後の施策への対応

道路上に駐輪スペースを設置していない都市における今後の駐輪スペースの設置に対する考えは、図-6に示すように「全く設置する意志はない」が約1割を占め、「当面設置する予定はない」が約4割であることから、否定的な意見が半数を占めている。一方で、「現在検討している」が27.4%であり、「検討するの可能性はある」の14.5%を加えると42%にもものぼっている。

以上のことから、現在この新規施策を導入していない都市においても、将来に向けての検討や導入の可能性が示されていることから、この新規施策に対しての将来性が伺えよう。

5.まとめ

本稿は、今後のわが国の駐輪施策に及ぼす有用性を検討するための基礎データを取得するため、全国の大都市および中都市を対象として道路上駐輪スペースに関するアンケート調査を実施した。この結果、次のような実態を把握することができた。

- ・ 現在、道路上に駐輪スペースを設置している都市は43%であり、そのうちの85%の都市が歩道部に駐輪スペースを設置している。
- ・ 駐輪問題に対して高い意識を持っている都市が、駐輪施策の一方策として道路上に駐輪スペースを設置している。
- ・ 道路上駐輪スペースの運用形態は、有料が約6割で、その料金も利用期間や箇所によって異なっ

ている。また、ほとんどの都市では自転車整理員が配置されている。

- ・ 道路上に駐輪スペースを設置している都市では、この施策を将来も継続・発展させる意見が45%と、縮小・廃止の39%を上回っているものの、まだ、その方向を決めかねている都市があることから、今後の動向を注目する必要がある。

- ・ 一方、道路上に駐輪スペースを設置していない都市では、将来的にもこの施策を導入する意志がない都市が約半数を占めているものの、検討中や検討の可能性を示唆している都市も4割強にのぼることから、この新規施策の将来性が伺えよう。

以上のように新規施策を導入している都市が4割を超えており、その施策を導入している都市も、していない都市も今後の設置意志については慎重であることから、今後はさらにこれらの動向を精緻に把握し、新規施策導入の将来的な方向性を研究する必要がある。

[謝辞]

本稿を執筆するにあたり、調査にご協力いただいた全国各都市の自転車担当部署の方々に、衷心より感謝を申し上げます。また、本研究は、財団法人佐川交通社会財団の平成14年度交通安全調査研究振興助成を受けて実施したものであり、ここに記して謝意を表します。