

駅前商業地区における二輪車の駐車行動に関する研究*

A Study on Parking Behavior of Motorcycles in Commercial District around Stations*

藤和貴**・中村文彦***・岡村敏之****・矢部努*****

By Kazutaka FUJI**・Fumihiko NAKAMURA***・Toshiyuki OKAMURA****・Tsutomu YABE*****

1. はじめに

全国各地で数多くの放置自転車や放置二輪車が見受けられる。鉄道駅周辺だけでなく、大型店舗や商店街、オフィス街などの周辺でも、道路上や歩道上に自転車や二輪車が駐車され、通行の妨げや事故の危険性増大、災害時の救助空間の確保阻害などの問題を引き起こしている。しかし、原動機付自転車（原付）や自動二輪車の駐車場は自転車ほど整備されておらず、二輪車の駐車場が存在しない都市も多い。二輪車の駐車問題は、自動車や自転車に比べて駐車需要が少ないことから小さな問題に見られがちだが、近年、特に都市部において自動二輪車の保有台数が増加し、さらに二輪車の使用用途も買い物や通勤といった日常生活に生かす用途が増え、街なかでの二輪車利用が増加するとともに駐車施設の需要も増加している。二輪車も都市交通の一端を担う重要な交通手段であり、自動車や自転車と同様に駐車スペースが確保されるべきである。

2006年6月には道路交通法が改正され、二輪車の違法駐車取締りも強化され二輪車駐車場の整備を求める声が強まる中、2006年11月の駐車場法改正により、一定規模以上の店舗や事務所に対する附置義務駐車場の対象に自動二輪車も加えられた。2007年12月には自動二輪車の駐車場の附置義務基準を定めた全国初の駐車場条例が横浜市で施行される予定であり、今後各自治体で二輪車の駐車場整備が前進することが期待される。しかし、二輪車の利用や駐車などの実態は十分に明らかにされていないのが現状である。

本研究は、対策が前進しつつある二輪車の駐車問題に着目し、二輪車の近年の使用用途の変化や駐車の実態を

*キーワード：駐車需要、交通行動分析、駐車場計画

**学生員、横浜国立大学大学院工学府

(神奈川県横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5、

TEL・FAX045-339-4039)

***正員、工博、横浜国立大学大学院工学研究院

****正員、博（工）、横浜国立大学大学院工学研究院

*****正員、博（工）、財団法人計量計画研究所

(東京都新宿区市ヶ谷本村町2-9、

TEL03-3268-9912、FAX03-5229-8081)

整理した上で、鉄道利用者だけでなく駅周辺の商業地などへ直接アクセスする非鉄道利用者も十分に存在し、鉄道端末交通と駅周辺へのアクセス交通とが混在する横浜駅西口周辺地区を対象とし、二輪車駐車場の稼働状況や路上駐車の現状を調査する。また二輪車の利用者に対してアンケート調査を行い、横浜駅西口周辺の二輪車の駐車実態を調査・分析し、路上駐車者と駐車場利用者の駐車特性の違いから路上駐車を発生させている要因を把握することで、鉄道の端末交通手段としての二輪車利用だけでなく、駅周辺へのアクセス手段としての利用も考慮した駐車施策の必要性を明らかにする。

なお、本研究では、道路交通法の区分による原動機付自転車および普通自動二輪車、大型自動二輪車を「二輪車」とする。また、一般に駐輪場と呼ばれる駐車施設は「二輪車駐車場」もしくは「駐車場」とする。

2. 二輪車駐車の実態

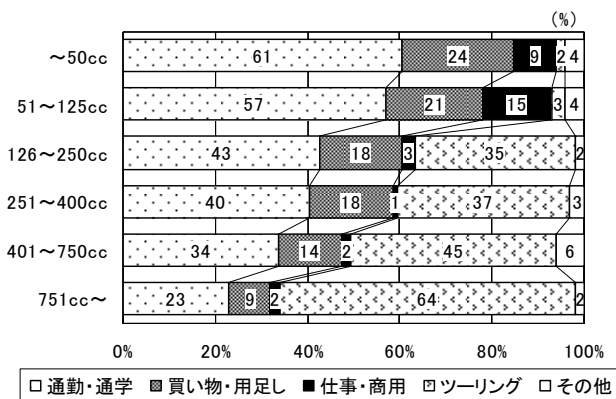
(1) 二輪車の使用用途の変化

社団法人日本自動車工業会¹⁾が調査した1997年と2003年の全国の二輪車の使用用途をそれぞれ図1と図2に示す。両者を比較すると、126～250ccで「ツーリング」の割合が13%も減少し、その分「通勤・通学」と「買い物・用足し」の割合が増加している。また125cc以下でも「買い物・用足し」が5～8%増加している。近年の二輪車は、走りを楽しむことよりも日常生活に生かす需要が増え、郊外よりも街なかで使われる場面が増えていることを示している。

また、「通勤・通学」のように鉄道駅までの移動手段として二輪車を使う用途よりも、「買い物・用足し」のように目的地まで直接二輪車で移動する用途が増えており、鉄道駅への端末交通手段としてではなく、駅周辺の商業地などへのアクセス手段として二輪車を使う場面が増えている。

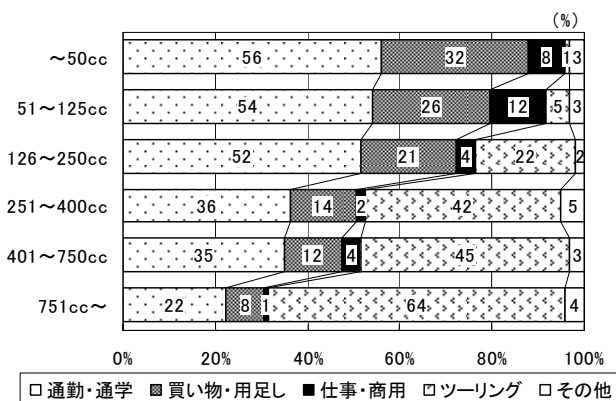
(2) 横浜駅西口周辺の二輪車駐車の実態

横浜駅はJRと私鉄を合わせて1日あたりの乗降人員が延べ205万人（2005年度）に達する一大ターミナル駅である。また横浜駅西口周辺には広範囲に渡って商業地が



出典：(社)日本自動車工業会

図1 二輪車の使用用途 (1997年)



出典：(社)日本自動車工業会

図2 二輪車の使用用途 (2003年)

集積し、市内だけでなく市外からも多くの買い物客が集まる繁華街となっている。平成10年東京都市圏パーソナルトリップ調査²⁾によると、横浜駅の端末交通手段としての二輪車の分担率は2.5%で773トリップ、西口周辺地区へのアクセス交通手段(代表交通手段)としての二輪車分担率は2.9%で1780トリップである。横浜駅西口周辺は鉄道利用者だけでなく非鉄道利用者も多く集まることから、鉄道端末交通と駅周辺へのアクセス交通が混在しており、二輪車もその一端を担う重要な交通手段となっている。

また横浜駅西口周辺には6ヶ所の二輪車駐車場があり、横浜市³⁾の調査によると、各駐車場の稼働率は定期利用で94~104%、一時利用で135~152%である。ただし、稼働率は「利用台数累計÷収容台数」で算出した。定期利用は当然ながらおおむね100%前後の稼働率となるが、一時利用は利用者の入れ替わりが多く、それだけ駐車需要が大きく、常に満車の状態であることが分かる。

また、実際の横浜駅西口周辺の二輪車駐車場利用台数(ピーク時)は1192台、放置二輪車台数は507台であることから、30%の二輪車が路上に放置され、駐車場に70%の二輪車しか収容できていないのが現状である。

3. 二輪車の駐車行動と意識

(1) 調査概要

横浜駅西口周辺に駐車する二輪車ユーザーの駐車行動や意識を把握し、駐車実態の分析を通して実際の駐車需要を明らかにすることを目的として、二輪車ユーザーに対するアンケート調査を実施した。対象は以下の通りである。

①路上駐車者： 横浜駅西口周辺の道路上・歩道上に駐車した二輪車ユーザー

②駐車場利用者： 横浜駅西口周辺の一時的な駐車場を利用した二輪車ユーザー

①は5ヶ所の路上で、②は2ヶ所の二輪車駐車場で、いずれも2005年12月20日(火)・21日(水)の2日間にインタビュー形式で調査を行った。有効サンプル数は①が100、②が137であった。

(2) 分析結果および考察

a) 駐車場と路上駐車の違い傾向

①と②の調査から、駐車目的による駐車場所(路上駐車と駐車場)の選択割合を比較して図3に示す。「駅へのアクセス」と「通勤・バイト」目的の人は駐車場利用が圧倒的に多く、それぞれ90%、89%を占めた。一方「買い物」目的の人は路上駐車が多く76%を占めた。駅利用者や駅周辺地区への通勤者は駐車場を利用するが、買い物客は路上に駐車する傾向がある。

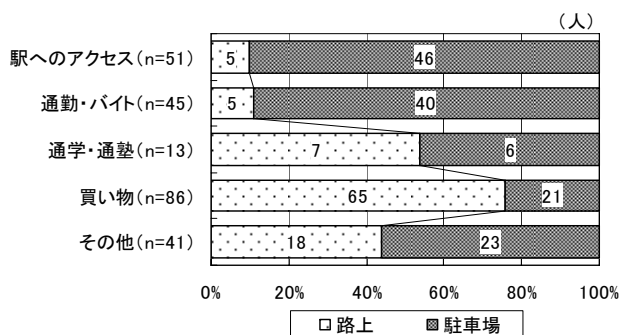


図3 駐車場所 (駐車目的別)

続いて、駐車場所から最寄り目的地までの距離を比較して図4に示す。路上駐車者は59%が「100m」、18%が「200m」と回答し、合わせると77%が200m以内に駐車している。一方、駐車場利用者は、駐車場から駅までの距離である「500m」と「600m」が多く、合わせると67%に達した。駐車場利用者は目的地から離れているにもかかわらず駐車場に停めており、言い換えれば目的地の近くに駐車場がない現状を示している。

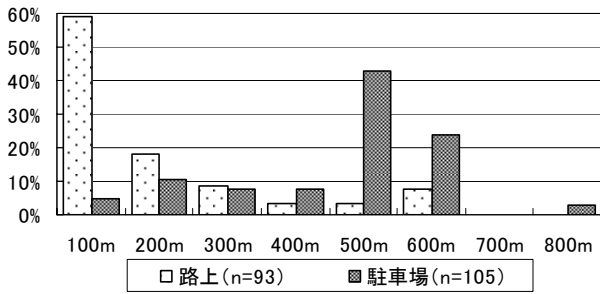


図4 最寄り目的地までの距離 (駐車場所別)

次に、駐車時間を比較して図5に示す。路上駐車者は短時間ほど割合が高く、逆に駐車場利用者は長時間ほど割合が高い。路上駐車者と駐車場利用者の割合が逆転する時間は「2時間超～4時間以内」である。2時間以内の短時間駐車は路上に、4時間以上の長時間駐車は駐車場を利用する傾向がある。

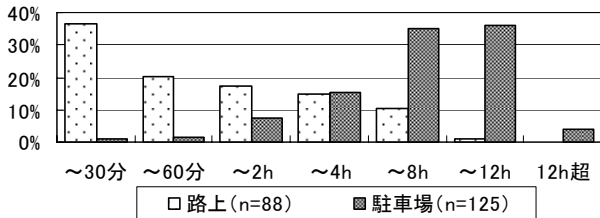


図5 駐車時間 (駐車場所別)

続いて、駐車頻度を比較して図6に示す。路上駐車者は週2～4日が最も多いものの、週1日以下の低い頻度が53%に達し半数以上を占めている。駐車場利用者は週5日以上と週2～4日を合わせると80%に達し、路上駐車者よりも高い頻度で利用している人が多い。路上駐車者は主に週1日以下の低い頻度、駐車場利用者は主に週2日以上の高い頻度、という傾向がある。

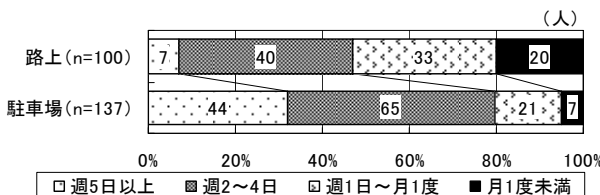


図6 駐車頻度 (駐車場所別)

b) 駐車に対する意識

①の調査から、路上駐車者に対して路上に駐車するときの理由を6つ挙げ、各理由がどの程度当てはまるかを5段階で聞いた結果を図7に示す。最も当てはまるとされた路上駐車理由は「目的地の近く」で、74%の人が「5」と回答し他の理由と大きな差があった。路上駐車者は

「短時間」や「お金がかからない」、「他の二輪車も停まっていた」といった理由よりも、目的地までの近さを優先して路上駐車している。一方で、22%の人が「駐車場が満車」に「5」と回答した。駐車場を利用したくても満車で利用できない人も相当数いることが分かる。

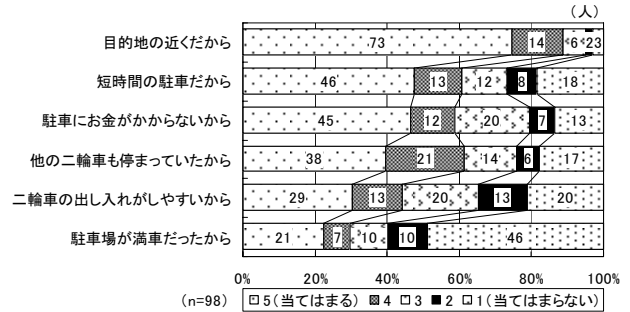


図7 路上駐車者の路上駐車理由

次に、①の調査から、駐車場利用者に対して駐車場を利用する理由を6つ挙げ、各理由がどの程度当てはまるかを5段階で聞いた結果を図8に示す。最も当てはまるとされた駐車場利用理由は「取締りが心配」で、93%の人が「5」と回答し他の理由を圧倒した。路上駐車者の取締りが駐車場を利用する最大の動機となっている。一方、当てはまらないという回答の「2」と「1」に注目すると、「二輪車の出し入れがしやすい」という理由に対して44%の人が否定的な回答をしている。容易に二輪車を出し入れできない点が駐車場の短所となっていることが分かる。

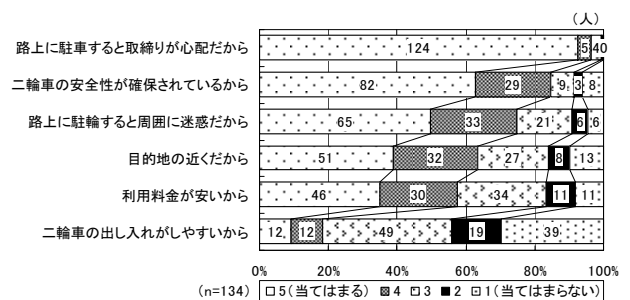


図8 駐車場利用者の駐車場利用理由

続いて、①と②の調査から、路上駐車者と駐車場利用者に対して、横浜駅周辺への移動に二輪車を使う理由を4つ挙げ、各理由がどの程度当てはまるかを5段階で聞いた結果をそれぞれ図9と図10に示す。いずれも「早さ」が最も当てはまる理由となり、それ以外の理由では駐車場利用者より路上駐車者の当てはまり度が低い。路上駐車者は「早さ」を何よりも重視する傾向が強く、これは路上駐車者が目的地のすぐ近くに駐車する行動を裏付けている。また「早さ」・「安さ」・「他の場所への移動」の3つの理由の「2」と「1」に注目すると、いずれ

も「安さ」に当てはまらないと答える人が相対的に多い。「安さ」に二輪車移動の魅力を感じる人は多いものの、他の理由に比べれば魅力と思わない人も相当数おり、必ずしも「安さ」が重要視されているわけではない。

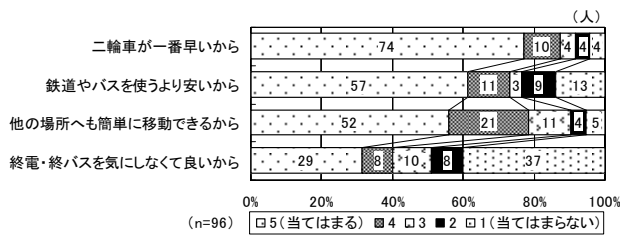


図9 路上駐車者が二輪車を使う理由

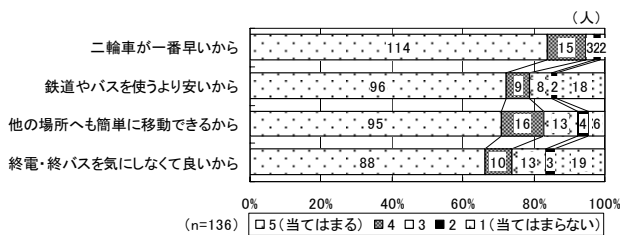


図10 駐車場利用者が二輪車を使う理由

c) 駐車施設の需要

以上の調査結果から、駐車場利用者と路上駐車者とは駐車特性が大きく異なることが分かった。この特性の違いから、駐車場で対応できていない駐車需要の特性、すなわち路上駐車を発生させている要素を把握し、これを極力満たす駐車施設を整備すれば、路上駐車の解消に向けた有効な施策となる。

路上駐車者の多くは駅端末交通手段としてではなく、駅周辺へのアクセス手段として二輪車を利用している。具体的には買い物目的の人が多く、「目的地までの近さ」を最も重視する傾向があることから、商業地から200m以内の場所に立地する駐車施設が求められている。また、実際の二輪車ユーザーの意識は目的地までの距離に比べて料金は軽視する傾向があり、有料の駐車施設であっても目的地に近ければ利用する人は多いと考えられる。ただし、短時間の駐車が多いことから、既存の駐車場（1日100円）よりも短時間の利用がしやすい料金体系（例えば駐車時間に比例する料金体系など）が求められる。また、既存の駐車場の短所である「二輪車の出し入れのしづらさ」を改善できる駐車施設が望ましい。

こういった施策は、違法駐車の取締りを強化することを前提としている。取締りの強化は駐車施設の利用動機に大きく影響するためである。ただし、①の路上駐車者に対する調査の中で、「取締りが強化された場合にどこに駐車するか」という質問をしたところ、「他に路上駐車できる場所を探す」という回答が34%に達した。このような人は新しく駐車施設が整備されても路上駐車し続

ける可能性が高く、路上駐車を完全に解消できるとは限らない。

このように、横浜駅西口周辺地区では駅周辺、特に商業地へのアクセス利用を考慮した駐車施策が必要であることが分かった。取締りの強化とともに、駐車実態に見合った駐車施設を整備することが、路上駐車の解消に向けて重要である。

4. おわりに

アンケート調査の結果、駐車場利用者と路上駐車者とは駐車時間や目的、意識などの駐車特性が大きく異なることが分かり、既存の駐車場は主に駅端末交通手段としての二輪車利用にしか対応できておらず、駅周辺の商業地などへのアクセス手段としての二輪車利用に対応できていないことが明らかになった。横浜駅西口周辺に集まる二輪車は、鉄道端末交通手段としての利用だけでなく駅周辺へのアクセス手段としての利用も多く含まれており、様々な二輪車ユーザーが存在する現状を踏まえた上で、実際の駐車需要に応じた駐車施策がなされるべきである。

本研究では、路上駐車の要因を鉄道利用者と非鉄道利用者の駐車特性の違いとして結論づけたが、二輪車の利用行動の変化が駐車行動に影響を与えることも考えられ、二輪車の使われ方の変化や利用実態も把握する必要がある。また、新しく駐車施設を整備した場合に生じる誘発需要なども考慮する必要がある。さらに、駐車施設の需要が明らかになっても、土地の確保や整備費用の問題が発生する。道路上や歩道上、公開空地などの私有地内に整備したり、あるいは既存の自動車専用駐車場の一部を二輪車用に転用したりする方法などが現実的に導入可能と考えられ、このような駐車施設を整備しやすい制度・手法の確立が今後の課題である。

参考文献

- 1) 社団法人日本自動車工業会二輪車特別委員会：二輪車の駐車環境に関する調査研究，2005.
- 2) 東京都圏交通計画協議会：平成10年東京都圏パーソントリップ調査報告書実態調査編，2001.
- 3) 横浜市道路局：横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査，2004.