

近隣型商店街における路上駐輪場設置社会実験*

A Social Experiment Involving about Bicycle Parking on the Shopping Street *

寺内義典**・阿閉絵梨子***・村木崇洋****・山崎靖之*****

By Yoshinori TERAUCHI**・Eriko ATOJI***・Takahiro MURAKI****・Yasuyuki YAMAZAKI*****

1. はじめに

近隣型商店街の地盤沈下と言うべき現象が進行している。地方都市の現状は深刻だが、大都市圏でも危惧されている。八百屋、肉屋、魚屋といった店舗が姿を消すと、衰退が始まると言われる。東ら¹⁾は、東京都心においても「郊外化」した都市の風景と生活が現れていると指摘する。商圈の大きい大型店には自動車や公共交通で来店する必要があるため、それらの手段について移動抵抗の大きい者には負担となる。商圈の小さい近隣型商店街は、軽度の移動困難者にとって、生活をささえる食品や日用品の買い回りの場になる可能性を持つ。近隣型商店街のバリアフリー化のみならず維持活性化は、福祉的にある一定の意義を持つだろう。

本稿は、近隣商店街のバリアフリー化と活性化の両面から、路上の駐輪問題に取り組んだひとつのケーススタディである。自転車での来客は、荷物の存在もあり、店舗にちかい場所に手軽に駐輪できることを望む。店主は、自転車での集客にも期待している。しかし、店舗前の路側端における駐輪は、移動困難者を含む歩行者にとって、買い回り行動の安全性と円滑性を大きく阻害する。ここでは、全ての立場の人にとって良いと思えるまちづくり的なアプローチから、限られた商店街の道路空間の利用方法について検討する。

道路空間の自転車利用に関する既往研究の多くは通行区分に関するものである。駐輪に関する実践的なものとして、和田ら²⁾によるものがあるが、主として歩車分離された歩道上を対象としている。本稿は、商店街の単断

面道路を対象に、社会実験を通じて利用者や店主の意識を探ることを目指す。すべての人に良い駐輪場を模索すること、そこに関わる人達の理解を得ていく必要があること、という2点の理由から社会実験を実施した。この実験について、駐輪場設置に対する歩行環境や駐輪環境の評価、及び歩行者や自転車利用者、また店主の協力意識に関する調査の結果について報告する。

2. 対象地域における実験のねらい

(1) 松陰神社通り商店街のまちづくり

対象とした商店街は、東京都世田谷区の住宅地内に位置する全長約500mの松陰神社通り商店街である。当該商店街及びその周辺では、2004年度から2006年度の3年間、東京都「福祉のまちづくり「特区」モデル事業」の指定を受け、ユニバーサルデザインのまちづくりが行われてきた。その中で「元気でやさしい松陰神社通りまちづくりの会（以下、まちづくり協議会）」と「松陰神社通り松栄会商店街」が協力してまちづくりを進めており、音声案内装置の導入や段差のない道路づくりが行われてきた。特に、道路整備においては障害当事者を交えての検討を重ね、まちづくり協議会から行政にユニバーサルデザインとして望ましい道路構造の提案を行っている。このようにハード面での整備が進む一方で、買い物客による自転車の駐輪や駅周辺の放置自転車、また沿道商店によるはみ出し陳列やはみ出し看板によって、依然として歩行困難者を中心とする歩行者にとって、危険な箇所が残されている。運用ルールやマナー向上も含めて、店主や来客側の使い方の課題である。その対策として、商店の建築、商売の方法、道路の使い方等に関する規範を定めた「まちづくりルール」を作成し、呼びかけるとともに、世田谷区の地区街づくり計画にもルールの提案を図っている。

この駐輪社会実験も、この取り組みの一つとして、まちづくり協議会のみならず地域住民の方々も参加し、協議を重ね、商店街との協力体制のもと行われた。

(2) 実験のねらい

次に、本研究で実施した社会実験のねらいを述べる。

*キーワード：市民参加、交通弱者対策、自転車交通行動、交通計画評価

**正員、博（工）、国土館大学理工学部准教授
(東京都世田谷区世田谷4-28-1、

TEL03-5481-3280、terauchi@kokusikan.ac.jp)

***学生員、国土館大学大学院 建設工学専攻
(同上)

****学生員、武蔵工業大学大学院 都市基盤工学専攻
(東京都世田谷区玉堤1-28-1)

*****非会員、NY ネットワーキング
(東京都渋谷区代々木1-13-9)

当該商店街は、16～18時の車両通行規制の時間帯では、幅員5.5～6.0mの単断面道路に、図-1に示すように歩行者と駐輪が混在する状況となる。バリアフリーの道路整備により、両側端に幅15cmの誘導ブロックが敷設されるため、そこでの駐輪を排除する必要がある。

しかし、日常的に買い物客が利用できる常設の駐輪場はなく、また設置できる場所もない。さらに、商店街中央に松陰神社前駅があり、駅周辺の小公園や路側には放置自転車も存在する。このような自転車利用者全体のマナーにも問題がある状況で、買い物客の駐輪のみを規制することは難しい。買い物客への規制は来客に影響するおそれがあり、店主の同意も得られない。自転車の駐輪のマナー向上をよびかけつつ、商店街の来客の助けとなる方法を模索する必要があった。

この課題に対して、筆者らを含むまちづくり協議会では、セットバックした店舗への駐輪を呼びかけてきたが、可能な場所は少ない。買い物客が目的とする店にできるだけ近い場所で駐輪でき、かつ障害者を含む歩行者と自



図-1 店舗前の駐輪



図-2 北側の駐輪場



図-3 南側の駐輪場

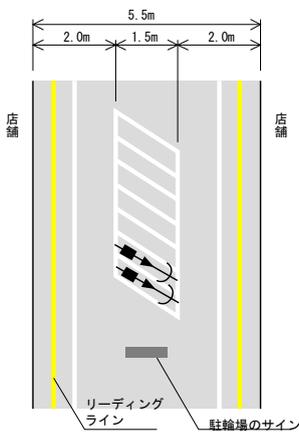


図-4 南側の駐輪場（平面図）



図-5 駐輪場配置図

転車とが空間を共存する方法が求められる。そこで、車両通行規制の時間帯に限定して、道路中央部を利用した駐輪の可能性を検討することとなった。しかし、通常は車道である単断面の道路上における駐輪場は、実現の見通しとしては困難である。緊急車両の通行時や、規制時間の終了時に、自転車を撤去する等の対応が必要となる。

そこで、利用者や店主の理解を得ながら、両側端の駐輪やその他の障害物を排除していくルールを定着させることを最終的なねらいとして、その普及啓発のための実験として、道路中央部の駐輪場を設置する。

3. 実験概要

(1) 駐輪場の設置方法

今回の実験では、道路中央部の6箇所に駐輪場を設置することとした。なお、商店のセットバック部分（壁面後退）を用いた駐輪場（図-2）も5箇所設置した。

いずれの場合も仮のラインを斜めに引くことによって駐輪の整列を促すとともに、歩行者が通行できる道幅を確保できるように試みた。中央部の駐輪の様子を図-3、4に示す。

また、臨時駐輪場の場所が利用者にわかるように各設置場所に説明の看板を置くと共に、チラシによる社会実験の周知に努めた。緊急車両の通行時等の対応も可能なように、各駐輪場には1～3人の誘導員を配置した。

(2) 実施日時

実験時刻は、当該商店街の車両通行規制のかかる16～18時の2時間とした。同時刻での実験を、2006年11月17日（平日通常時）・18日（休日平常時）・25日（休日イベント時）の3日に分けて実施し、より一般的な結果が得られるよう試みた。

(3) 利用者へのアンケート調査

実験時に、駐輪場を利用した自転車利用者と歩行者に、任意のアンケート調査を行った。アンケート項目は以下の3項目である。（自転車利用者；8問、歩行者；6問）

a) 駐輪場を設置する取り組みについて

自転車利用者と歩行者の両者から、この取り組み自体良いか、悪いか評価してもらった。

b) 駐輪場の感想

自転車利用者にはのみ、駐輪場への自転車の出し入れのしやすさ・各駐輪場に設置してある標識の見やすさ・駐輪場のある場所の道幅について評価してもらった。

c) 商店街の印象について

自転車利用者からは自転車での走りやすさを、歩行者からは駐輪場がある場所の歩きやすさ・駐輪場以外の場所の歩きやすさをそれぞれ評価してもらうとともに、両

者から商店街への来やすさ・買い物のしやすさ・全体的な商店街の印象について評価してもらった。

(4) 店主へのヒアリング調査

店舗前に駐輪場を設置させていただいた商店 15 店舗に対し、ヒアリング調査を行った。調査期間；2006 年 11 月 27 日～30 日で、ヒアリング項目は以下の 5 項目である。

- a) 駐輪場の設置が商店にとって良かった点、悪かった点
- b) 場所ごとの駐輪場について
- c) 駐輪場の設置による商店街全体の印象について
- d) 今後、どうなしてほしいか

4. 実験結果

(1) 駐輪場の利用状況

表-1 に示すように、3 日間の合計利用者数は 259 人で、休日では 100 人近く利用していた。各駐輪場の利用状況は表-2 に示すとおりである。なお、アンケート調査には利用者の約 7 割である 181 人から回答を得ている。

表-1 駐輪場利用者数

| | アンケート回答者数 | のべ利用者数 |
|-----------|-----------|--------|
| 11/17 (金) | 44 | 62 |
| 11/18 (土) | 74 | 99 |
| 11/25 (土) | 63 | 98 |
| 合計 | 181 | 259 |

(2) 自転車利用者・歩行者の意識

図-6 に示すように、駐輪場を設置する取り組みについては自転車利用者、歩行者ともに 7 割以上の人々が「良い」と回答しており、高い評価を受けることが出来た。

ただし、図-7 に示したように駐輪場への感想としては、標識や道幅に関して「満足」と回答した人は 3 割弱、自転車の出し入れに関しても 5 割弱であり、改善の余地がある。図-8 に示すように自転車での走りやすさに関してもあまり良い評価は得られていないが、中央部の設置による自転車の速度抑制への効果が期待できるだろう。一方で、商店街への来やすさや買い物のしやすさに関しては「悪くなった」と回答する人は 1 割～2 割程と少ない。なかには、「自転車がおけるといふ安心感があってよい」とする意見もあり、自転車による来客の評価は高い。

しかし、歩行者から見た商店街の印象は、図-9 に示すように全ての項目で「良くなった」、「やや良くなった」という回答は 5 割に満たず、「歩きやすさ」に至っては「悪くなった」、「やや悪くなった」という回答が 5 割を越えている。この事から本来歩行者の安全性・快

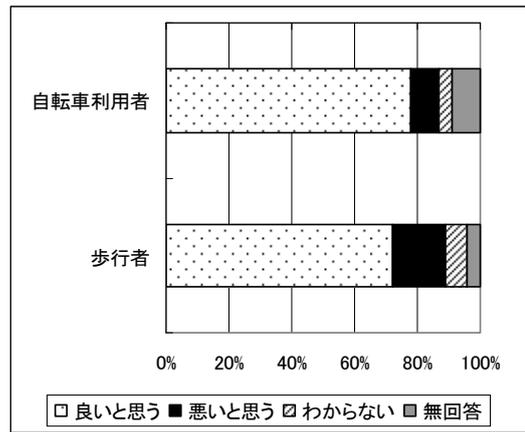


図-6 商店街に駐輪場を設置する取り組みについて

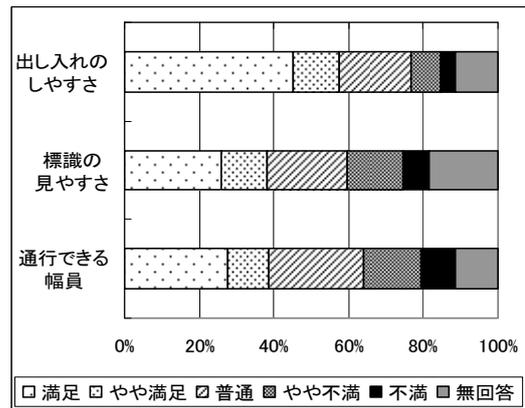


図-7 駐輪場についての感想 (自転車利用者のみ)

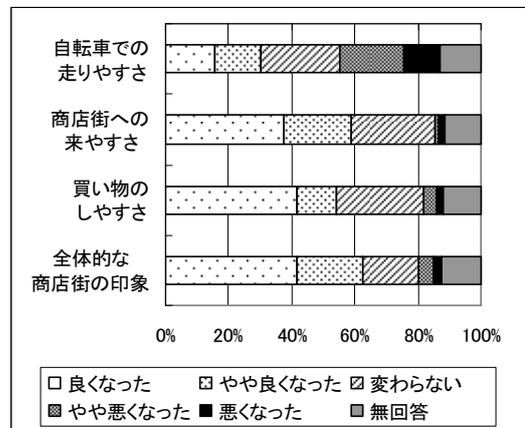


図-8 商店街の印象 (自転車利用者からみて)

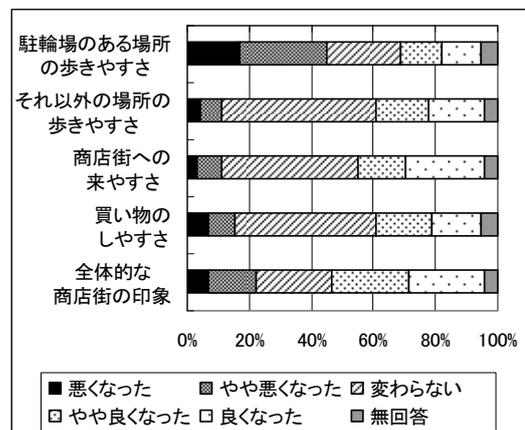


図-9 商店街の印象 (歩行者からみて)

表2 商店主へのヒアリング結果

| | |
|---------------------|--|
| a) 実験に対して | |
| 良かった点 | 自転車を店の前に置かれないから、安心・安全 |
| | 現在でのやり方がベストだと思う |
| | 駐輪場を設置した方が安全 |
| | 取り組みは続けた方がよい |
| | 小さい子がいるから安全になる |
| | 駐輪場に停めることで、店の商品を見てもらえる |
| 悪かった点 | お店の商品の出し入れがしやすかった |
| | 目が届くところに自転車があるから安心 |
| | 必要ない |
| | 向かいのお店との間に駐輪場を設けたため、そこで分散され買い物の流れが変わった |
| | お客が通りづらそうだった |
| | もっと考えてやった方がよい |
| その他 | バリアフリーの調査が必要だったのでは |
| | 2時間の制限が問題 |
| | 緊急車両や時間外になったときに、誰が自転車を動かすのか |
| | 長くやればこういう取り組みも定着するかも |
| | 端の方がよい |
| | |
| b) 商店街全体の印象について | |
| | 店の立場で考えればセットバックの方が良いかも |
| | 少し見たとき、人の流れが違って見えた |
| | マナーが出来ていない人が多いので、駐輪場を設置しても無駄 |
| | 道の真ん中での駐輪は見慣れない光景だった |
| | 駐輪場のおかげで歩行者の流れがスムーズだった |
| | 駐輪場があるほうが逆に客離れしていく |
| | 店のお客さんが止めるスペース確保は悪くない |
| | 緊急車両が通るときは、店の人が協力する |
| | 気軽に買い物ができなくなる |
| c) 今後、どうなっていってほしいか | |
| | 商店街に駐輪場は必要だと思う。それも無料であること。 |
| | 16~18時の時間帯に関係なく停められる駐輪場がほしい |
| | 小さい駐輪場がたくさんある方がよい |
| | 細かくいろんな所に駐輪場を置ければよい |
| | 買い物時間帯だけでも何とかしてほしい |
| | 商店街に駐輪場を設置するのは難しいと思う。仮に駐輪場を作ったとしても、現在の状態では、駐輪する人はいない。なので、違法駐輪をなくするのは難しい。 |
| | |
| d) 場所別・方法別での意見 | |
| 店舗のセットバック | セットバックの利用は良い |
| | 真ん中を区切るよりは良い |
| | セットバックの場所をそろえた方がよい |
| | 店のスペースが空いていたら、便利だと思う |
| | こちらのほうが理想 |
| | オープンしたら意味が無い |
| 道路中央 | 店の前だとお客さんが入りづらい |
| | 難しいと思う |
| | 真ん中に駐輪場を設置する方法は、定着しないと危ないと思う |
| | 単発的にやらないで、周期的に実験した方がよいと思う |
| | 道の真ん中の方がよい |
| | 歩きづらいし、店に入るお客も減り商店街が壊れる |
| どこに駐輪場があるか分かりやすくてよい | |

適性を保持するために設けた駐輪場であるが、歩行者にとって良いものとなっていない。この原因として、自転車利用者、歩行者ともに「はみ出し陳列」を挙げており、一部の商店主の問題も明らかになった。

(3) 商店主の意識

商店へのヒアリング調査の結果から、出された意見の一覧を表2 に示した。商店主は駐輪場の取り組みについ

て協力的であった。良かった点として、商品の出し入れなどの指摘もあったが、来客にとって安全安心に買い物できる点なども挙げられた。なにより、はみ出し陳列を自粛すべきという意識が商店主より出たことは大きな成果であった。

問題点としては、道路中央部での設置に対して、来客の歩行環境悪化による客離れの懸念があった。よりよい形の駐輪の方法を検討するとともに、緊急車両等の対応といった運用上の不安も含めて、継続した実験実施と協力の呼びかけが必要であろう。

5. おわりに

本研究では、松陰神社通り商店街の課題を整理し、課題解決のため社会実験を行った。「駐輪場設置に対する歩行環境や駐輪環境の評価」に関して、自転車利用者からは比較的良好な評価を得たが、歩行者にとっては歩行環境が悪化したという意見が多かった。このことで、商店主からも否定的な意見が出ており、この点については改善の必要性が高い。駐輪の角度や場所を改良し、通行の妨げにならない設置方法を検討したい。

一方で、はみ出し陳列による影響も大きい。今回、商店のはみ出し商品を下げる意識も出たことから、今後歩行環境が良くなることは期待できる。

意識の面では、「歩行者や自転車利用者、また商店主の協力意識」に関しては概ね好意的であったと言える。今後は、社会実験を繰り返して行っていくことでさらに商店街利用者や商店主に印象付けさせ、意識を啓発していくと同時に、設置方法に関しても、小さい駐輪場を数多く設置する等、実験を重ねていく過程で改善していく必要がある。

参考文献

- 1) 東浩紀, 北田暁大: 東京から考える 格差・郊外・ナショナルリズム, NHK ブックス, 2007.
- 2) 和田章仁, 木戸伴雄: 歩道上自転車駐車区画利用者の実態とその意識—福井市を事例として—, 土木計画学研究・講演集, pp.165-168, Vol.24-1, 2001
- 3) 山中英生, 塩飽洋平, 西本充希: 道路空間再配分を伴う交通社会実験の交通主体から見た効果, 土木計画学研究・講演集, Vol.32, pp.21-25, 2005