

# 大都市近郊地域における人にやさしい自転車と車のあり方に関する実証的研究\*

## Empirical research about the state of a bicycle gentle to people, and a car in a big city suburbs area

一井 亮二 丸田 雅裕 岩崎 泰賀 中野 雅弘

By Ryoji ICHII\*\*・Masahiro MARUTA\*\*\*・Taiga IWASAKI\*\*\*\*・Masahiro NAKANO\*\*\*\*\*

### 1. 背景と目的

現在、自動車は人々に欠かせない移動手段となっている。しかし、自動車の増加により様々な問題が生じている。それらの問題に対応するため、日本各地、また世界各地で都市政策の空間形態として挙げられているのがコンパクトシティである。本研究では、それら諸課題のうち、違法駐車問題、放置自転車問題を取り上げ、大東市内の鉄道駅三箇所（住道、野崎、四条畷）での放置自転車状況の実態調査と違法駐車状況の実態調査を行うと共に、周辺店舗と違法駐車との関係性を調査した。また、歩行者の安全を守る取り組みとして、豊新地区のコミュニティゾーンを現地調査し、8つの項目別に評価した。そして、それぞれの調査について課題と要望をまとめ、今後の課題等について検討することを目的としている。

### 2. コンパクトシティとは

コンパクトシティは持続可能な都市（サステナブル・シティ）の空間形態として提起された EU 諸国で推進されている都市政策モデルであり、都市空間の基本的概念である。また、都市の中心に機能を集中させることにより、自動車の利用を減らせるため、地球環境問題の解決方法の一つでもあり、効率的な公共投資もでき、なによりも都市の機能を強め、持続可能な都市を実現するための「わかりやすい解決策」と区を好む人々の嗜好性、実際的な効果、実現手法などが考え

られている。しかし、拡散した都市の現状、低密な居住から、プランナーや研究からは異論も出され論争となっている都市政策でもある。

### 2. 大都市近郊都市における実態調査

#### (1) 豊新地区（大阪市東淀川区）の評価

##### a) 目的

コミュニティゾーンが形成された豊新地区（大阪市東淀川区）を評価することによって、他地域との違いを発見し、人と環境に優しく誰もが安心・安全に歩けるためにどのような整備や工夫がなされているかを学ぶために、現地調査を行い、整備状況について考察し、課題等について検討する。

##### b) 調査方法

豊新地区が、安心・安全に生活を送れることについて、地区内の、それぞれ 30 箇所の道路において三段階評価で評価を行い、その状況について考察し、今後の課題等について検討した。調査場所は図 - 1 に示す。



図 - 1 豊新地区の調査場所

##### c) 結果と考察

図 - 2 については、主に歩道にゆとりがあるかどうかについて調査したが、ほぼ豊新地区全域にわたって高い評価の結果が得られ、ほとんど場所で整備が行き届いているように見受けられたが、一部未だ整備がなされていない箇所があった。

\*キーワード：コンパクトシティ、コミュニティ道路、違法駐車、違法駐車

\*\*正員、(株)エース(京都市下京区七条通木屋町上る, TEL 075-361-1326)

\*\*\* (株)レッドパロン、(愛知県岡崎市大平町字才勝 TEL0564-24-5373)

\*\*\*\* 東大阪市役所、(東大阪市荒本北 TEL06-4309-3000)

\*\*\*\*\* フェロー会員、工博、大阪産業大学工学部都市創造工学科

(大阪府大東市中垣内3丁目1-1 TEL072-875-3001)

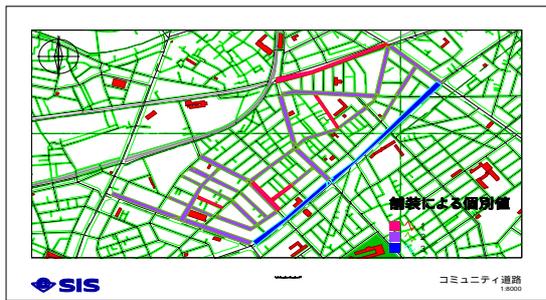


図 - 2 コミュニティ道路の評価結果

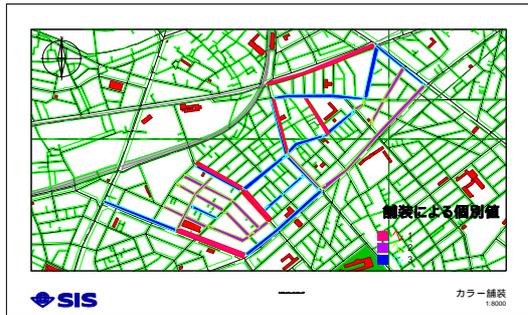


図 - 3 カラー舗装の評価結果

図 - 3 については、カラー舗装による車の速度を落とすための整備度合について調査したが、全体的にカラー舗装が満遍なくなくされており、立体的にブロックが見える舗装や車道とランプを色分けする際に使用されるなど、速度を落とすための工夫がされていた。

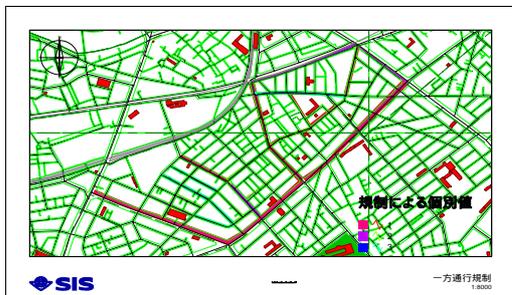


図 - 4 一方通行規制の評価結果

図 - 4 については、一方通行規制の整備について調査したが、道幅が細い道路に関しては一方通行の対策がしっかりなされていた。しかし、そういった場所には駐輪やお店の看板などが道路を塞いでいた光景がみられた。今後は、駐輪などの撤去を行い、安全を確保し、車の速度を落とし且つ人に優しい歩行空間を整備しなければ、一方通行道路がただの通行しづらい道路になる恐れがある。

## (2) 駐車状況の調査

### a) 目的

大都市近郊地区として大東市を取り上げ、大東市三

駅前商店街において路上駐車の実態を調査を行い、路上駐車傾向と駐車を引き起こす要因等を調べ、今後の課題等について検証することを目的とする。

### b) 調査方法

調査方法については、大東市三駅前商店街において17:00~19:00まで2時間調査を行い、住道駅前商店街においては図 - 5 に示すようにA, B, Cの3区間に分け、更にそれぞれの区間内で左・中央・右の3箇所に分けて、路上駐車の数とその駐車時間を記録用紙に記録する。野崎・四条畷駅前商店街については、A, Bの2区間に分け、それぞれの区間内で左・中央・右の3箇所で調査を行った。



図 - 5 住道駅の調査場所

### c) 駐車台数と店舗との関連性

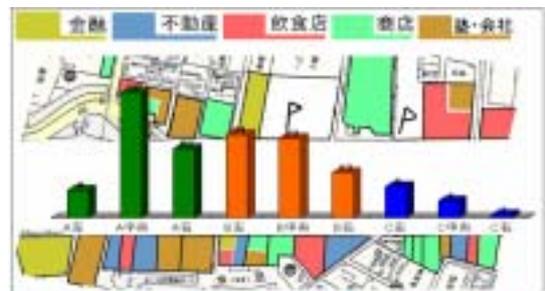


図 - 6 住道駅前商店街の地図と駐車台数の相対

「A 左」が一番駅に近い位置だが、駐車台数が非常に少ない結果となっており、ロータリー部分となっており、バスやタクシーで混雑し非常に駐車しづらい状況となっていたからだと思われる。そのため「A 中央」に駐車台数が集中したため、荷捌きをするトラックと塾への送迎などが多く見られた。調査区間 C 周辺には商店が幾つか並んでいたが、交差点付近であるため駐車をして渋滞することから、車を停めたくても駐車するスペースがなかったとも考えられる。調査区間 B では、金融機関や飲食店、塾など満遍なく店舗が並んでいたため、平均的に多くの駐車台数を確認できた。「B 中央」には駐車場があったが、短時間の駐車のために有料の駐車場を利用するのをためらう人が路上に駐車したと考えられる。(図 - 6)

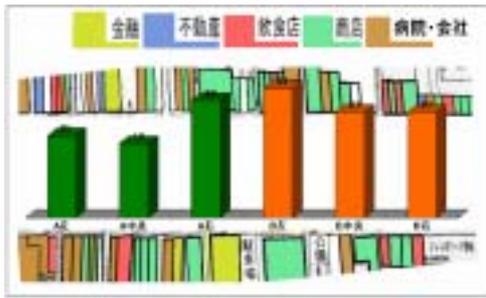


図 - 7 野崎駅前商店街の地図と駐車台数の相対

野崎で一番多く駐車が見られた「B左」の区間の周辺には、商店が多く、パンやお弁当など、気軽に買うことの出来るお店が密集していたため、それらを買おうとする利用客が集まり、結果的に駐車台数が一番多くなったと考えられる。

調査区間 A は全体的に駐車台数が少ないという結果が得られた。特に駐車台数の少ない「A左」と「A中央」の周辺の建物の種類を見てみると、病院や会社など短時間では用事が終わらないものが多いことが見受けられる。(図 - 7)

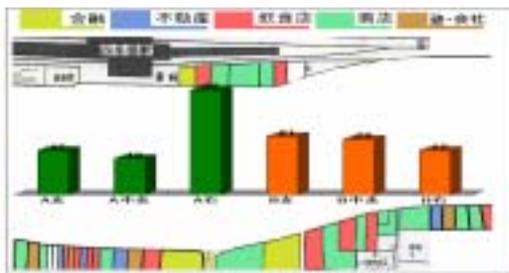


図 - 8 四条畷駅前商店街の地図と駐車台数の相対

全体的に駐車台数は低めだが、調査場所「A右」だけは異様に多く見られた。その要因として、コンビニ利用者が多い、駅の出入り口のすぐそばに位置する場所のため送り迎えのために駐車する方が多かったことが挙げられる。同じ駅前にある「A左」と「A中央」区間は共に「A右」より若干道幅が狭い程度だが、放置自転車や看板等の露出により、駐車できない状態になっているため駐車台数が少なく、「A右」の区間に駐車が集中してしまったと考えられる。(図 - 8)

d) 駐車時間割合について

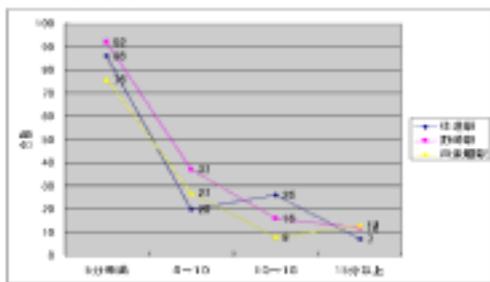


図 - 9 各商店街における駐車時間割合

大東市三駅前商店街においては、図 - 9に示すように短時間の駐車がほとんどであり、駅の送り迎えなどで駐車されている状況であり、長時間駐車を引き起こすであろう商店などの買物に関しては、たくさん買物をするよりも手で抱えられる程度の買物にとどまっているため、自転車を利用する方が多く、長時間駐車する車が少なかったと考えられる。また、大都市とは違い主婦の方が多く、車の免許を取得していないことや自宅から近いため車を使用することをためらったなどの要因も考えられる。

(3) 駐輪状況の調査

a) 目的

コンパクトシティを目指す上で、自転車は有効な交通手段であるがその反面、違法駐輪という問題も抱えている。そのため、大東市三駅周辺地域において違法駐輪の実態調査を行い、結果を考察し、より街づくりにおける今後の課題を検討することを目的とした。

b) 調査方法

大東市内の三駅周辺地域(四条畷駅、野崎駅、住道駅)での駐輪状況について朝(10:00~11:00)、昼(14:00~15:00)、夕方(16:00~17:00)の三つの時間帯に分け駐輪台数調査を行った。なお例として住道駅周辺地域の駐輪調査場所を図 - 10に示す。

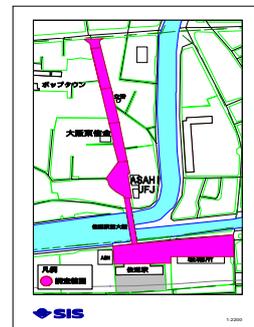


図 - 10 住道駅周辺地域における駐輪の調査場所

c) 結果と考察

( ) 住道駅周辺地域



図 - 11 時間帯別の住道駅周辺地域の駐輪台数の変化

住道駅周辺地域においては、図 - 1 1 に示すように駅周辺では、朝から昼にかけて駐輪台数が一気に増加したが、夕方になるにつれて駐輪台数が減少している結果が得られた。これは住道駅付近にはイズミヤやスーパーなどがあるため、昼の時間帯において買い物に来た主婦などの駐輪が大半を占めていたが、夕方前になると、夕食の支度等のために帰宅された方が多くなり、駐輪台数が減少したと考えられる。駅から少し離れた場所においては、どの時間帯でもあまり大きな変化は見られず、住道駅北側にある商店より、住道駅構内の店舗のほうが魅力があり、そちらの方に人が集まるからだと思われる。

( ) 野崎駅周辺地域



図 - 1 2 時間帯別の野崎駅周辺地域の駐輪台数の変化

野崎駅周辺地域においては図 - 1 2 に示すように朝、昼、夕方と徐々に駐輪台数が増加傾向にあるということが分かった。特に駅東側にある出口付近ではその傾向が顕著に現れており、野崎駅の利用者が高校生や大学生が多く、学校が終わる夕方が近づくにつれてコンビニや飲食店の利用者が増え、それに伴い駐輪台数が増加するのではないかと考えられる。図 - 1 2 の中心部分は商店街となっており、商店街東側にある交差点の辺りには、スーパーやコンビニなど便利なお店が立ち並んでいたため、これらが多くの駐輪を呼び寄せたと考えられる。

( ) 四条畷駅周辺地域



図 - 1 3 時間帯別の四条畷駅周辺地域の駐輪台数の変化

朝は駅出口付近に駐輪が集中しており、昼・夕方と時間が経つにつれて周辺の駐輪台数が徐々に増加しているのが分かった。これは駐輪台数が集中している場所の周辺には飲食店が立ち並んでいたため、昼夜問わず、利用できる飲食店が多かったため時間帯に関係なく違法駐輪が減少していない要因であると考えられる。(図 - 1 3)

### 3 まとめ

本研究では、豊新地区のコミュニティゾーンの現地調査並びに違法駐輪・駐車問題の実態調査を取り上げたが、豊新地区においては、様々な事業を行われていたが、もっとも整備されていたのがコミュニティ道路であることが分かり、このことから歩行者が安全・安心して歩くことの出来る歩行空間の確保を優先して整備していることが分かった。違法駐車問題については、三駅共に5分以内という短時間駐車が大半を占めていることから、地域ごとの特性の違いはなく、大東市そのものの特性が顕著に表れていることが確認できた。また、店舗との関連性については、今回職種別に分けて調査をしたが、正確な関連性は得られなかったものの駅や塾等の送り迎えやコンビニ・銀行等職種に関係なく短時間で用事を済ますことの出来る店舗の前に多くの駐車がされていることが新たにわかった。違法駐輪に関しては大東市三駅周辺地域で調査を行ったが、住道駅周辺地域においては、主婦の方の割合が高く、夕食の買出し等により昼の時間帯に駐輪台数が多くなっており、野崎駅周辺地域においては、学生など若者の割合が高く、学校帰りに店舗による人が多いため夕方の時間帯に駐輪台数が多くなっているなど地域ごとに異なった特性が見られた。

今後の課題として、大東市で2008年4月に住道駅前に新駐輪場の開設による違法駐輪の変化、道路交通法改正適用地区における駐車と店舗の関連性、豊新地区における違法駐輪や違法駐車対策を行うなどの課題が挙げられる。

#### 参考文献

- 1) 事例集(歩行者・自転車優先のみちづくりホームページ)  
[http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/jirei\\_syu/index3.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/jirei_syu/index3.html)
- 2) 土木計画学研究委員会 : 一井 亮二 花見堂 弘明 平野 陽一 中野雅弘 「持続可能な都市を目指す大都市近郊都市の諸課題に関する実証的研究」土木計画学研究・講演集 Vol.36 2007.11
- 3) 土木計画学研究委員会 : 一井 亮二 乙村 忠司 上久保 優 中野 雅弘 「都市圏周辺地区における安心・安全(バリアフリー、駐輪、景観に関する実態調査)」土木計画学研究・講演集 Vol.34 2006.12