

# 商店街における路上駐輪場実験と店主の参加意識\*

## Consciousness for Shop Keepers' Participation for Social Experiment Involving about Bicycle Parking\*

寺内義典\*\*・阿閉絵梨子\*\*\*・村木崇洋\*\*\*\*

By Yoshinori TERAUCHI\*\*・Eriko ATOJI\*\*\*・Takahiro MURAKI\*\*\*\*

### 1. はじめに

近隣型商店街は、軽度の移動困難者にとっては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っている。近隣型商店街をバリアフリー化し、同時に維持活性化を図ることは、福祉的にもある一定の意義を持っていると考えられる。そのような背景から、商店街のバリアフリー整備がすすめられるものの、来客者の自転車や、陳列物や看板のはみだしによって、効果が得られないケースもある。ハード整備だけでなく、来客者や店主の心のバリアフリーへの理解と実践が必要である。

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<sup>1)</sup>によるものがあるが、主として歩者分離された歩道上を対象としている。いっぽうで、筆者ら<sup>2)</sup>は継続して、歩車分離のない単断面道路の商店街を対象に駐輪の問題に取り組んでいる。ここでは限られた空間に多様な交通手段の利用者が混在する。商店街であることから、その道路空間の利用方法について、店主の意向もさまざまである。道路整備や道路空間利用の変更とあわせて、関わる主体の意識も同時に変えていくことが有効であると考えられる。

ここでは、東京都世田谷区にある松陰神社通り商店街において、路上駐輪場実験を繰り返し実施し、店主の実験への参加意識の向上を促す取り組みを行った。まず、対象となる商店街とその社会実験の概要を説明する。次に、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の実験への評価について述べる。最後に、店主の意識調査の結果について報告する。

\*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

(東京都世田谷区世田谷4丁目28-1、

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

\*\*\*正員、学(工)、世田谷区役所

(東京都世田谷区世田谷4丁目21-27)

\*\*\*\*正員、修(工)、株式会社タカハ都市科学研究所

(東京都港区西麻布1-3-2、muraki@udit.co.jp)

### 2. 対象地域の課題と実験のねらい

#### (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年間で、東京都福祉のまちづくり「特区」モデル事業に指定され、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(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、「やさしい商店街づくり」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、道路づくりにおいては障害当事者を交えての検討を重ね、まちづくりの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成される一方で、通勤・通学や買い物客による放置自転車や違法駐輪、また沿道商店によるはみ出し看板や陳列によって依然として障害者の方や歩行者にとって危険な箇所が残され、「やさしい商店街」としてソフト面による整備の必要性が重要視された。その対策として道の使い方に関してルールを定めた「まちづくりルール」の作成や地区街づくり計画への提案が図られてきた。

この社会実験もソフト面の取り組みの一つとして位置づけられており、実験の際にはまちづくりの会や地域住民の方々も参加し、協議を重ねるなど協力体制のもと行われた。

#### (2) 路上駐輪の課題

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、バリアフリーの面からは、そうした店舗前の両路側端での駐輪は、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。

当該商店街は、夕方の車両通行止め規制の時間帯では、図-1に示すように歩行者と駐輪が混在する状況となる。この道路の両側端に幅15cmの誘導ブロックが敷設されているが、来客の駐輪があり、それらの排除なしではブロックが活用できない状況にある。

しかし、日常的に買い物客が使用できる常設の駐輪場はなく、また駐輪場を設置できるような場所も確保できない。さらに、商店街中央に松陰神社前駅があり、駅周辺の近隣の小公園や路側には放置自転車も存在する。このような利用者のマナーにも問題のある状況で、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、商店主の同意も得られない。駐輪自転車利用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した。

そこで、限られた商店街の道路空間の利用方法について、まちづくり的なアプローチから検討することとなった。ここでは、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商店主の意識を探ることを目指す。①すべての人に良い駐輪場を模索すること、②同時に関わる人達の理解を得ていく必要がある、という2点の理由から以下に述べる社会実験を企画した。

### (3) 実験のねらい

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、可能な場所が少ない。目的とする店にできるだけ近い場所で買い物客が駐輪でき、かつ障害者も含む歩行者と空間を共存する方法として、車両通行規制時間帯での道路中央部を利用した駐輪について実験することとした。

この駐輪の社会実験は、将来的な実用化の検討のために実施するものだが、単断面の道路上での「駐輪場」の実現は困難である。さらに、緊急車両の通行時の対応や規制時間の終了時に店主らの対応が必要となる。この方法を実験として実施し、利用者や商店主からの理解を得ることが前提となる。その上で、最終的には、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がねらいである。

## 3. 実験概要

### (1) 駐輪場の設置方法

まず車道の中央に、図-2に示すように5箇所の駐輪場を設置した。その他、商店のセットバック部分（壁面後退）を駐輪場としたものを6箇所設置している。いずれの場合も仮のラインを斜めに引くことによって整列を促すと同時に、歩行者が通行できる道幅を確保できるように試みた。路上での実験ということもあり、実験可能時刻は当該商店街の車両通行止めの規制がかかる16～18時であり、この2時間を実験時間とした。また、臨時駐輪場の場所が利用者に周知できるように各設置場所にサインを置くものとした。



図-1 問題となる誘導ブロック上の駐輪

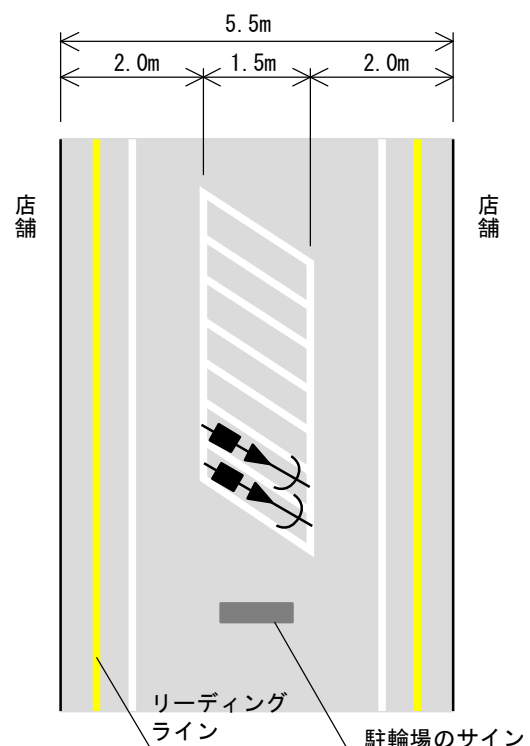


図-2 路上駐輪場の平面図



図-3 路上駐輪場の様子

## (2) 実験のながれ

この実験を2006年から2007年にかけて実施した。最初の予備調査実験では、路上駐輪場設置に対する来客者の賛否意識と、駐輪場に対する評価を明らかにすることを目的として、平日と休日の両方でのべ3日間実施した。2007年には、商店主の取り組みへの理解と参加意識を高めるために2回の実験を実施した。この実験は、プレ調査で明らかになった実験実施上の諸問題を改善している。また、第2回実験の前に、利用者の賛否に対する意識や評価を商店主にフィードバックし、さらなる商店主の参加意識の向上を試みた。それぞれの実験の日程を表-1に示す。

## 4. 来客者の評価

予備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。3日間で合計利用者数は259人で、アンケート調査には利用者の約7割である181人から回答を得た。その結果は以下の通りである。

### (1) 商店街の印象 (図-4,5)

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。

自転車利用者にとっては、走りやすさの項目では否定的な意見が3割程度みられたが、他の項目では少数であった。商店街への来やすさや買い物のしやすさなど、良くなったとする回答が多く、自転車利用者増加による商圏の拡大も期待される。

歩行者にとっては、自転車利用者よりやや評価が下がる傾向にある。この実験では、誘導ブロックを使う視覚障害者以外の歩行者には大きなメリットはないが、否定的な意見は少数派である。

### (2) 実験の賛否 (図-6)

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。その結果、自転車利用者で8割弱の人が「良い」と回答している。歩行者についても高い評価を受けることが出来た。前述の通り実験によるメリットがなく、駐輪場の設置により買い物がしづらくなる歩行者も、7割が「良い」と回答しており、取り組みに前向きに理解をしてもらっていることがわかった。

表-1 実験の日程

	日程	調査の目的
予備調査実験	2006年11月	来客者アンケート ・実験の賛否、影響 商店主へのヒアリング ・問題点の指摘
	17日(金)	
	18日(土) 25日(土)	
第1回実験	2007年7月 28日(土)	商店主へのヒアリング ・参加意識 (商店主へのフィードバック)
第2回実験	2007年12月 18日(土)	商店主へのヒアリング ・参加意識の変化

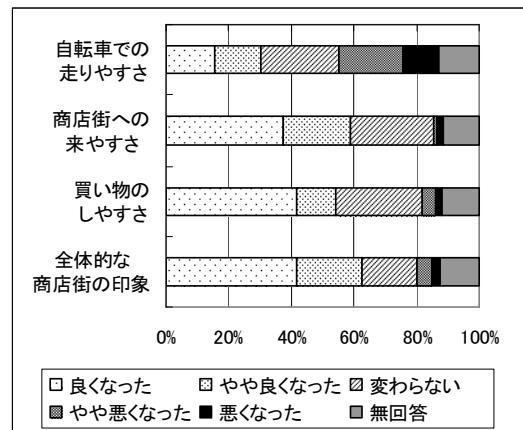


図-4 自転車利用者から見た商店街の印象

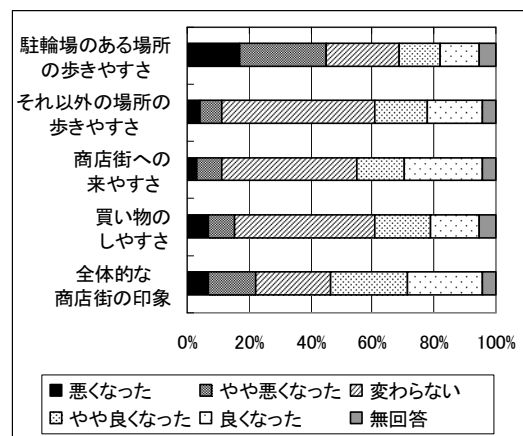


図-5 歩行者から見た商店街の印象

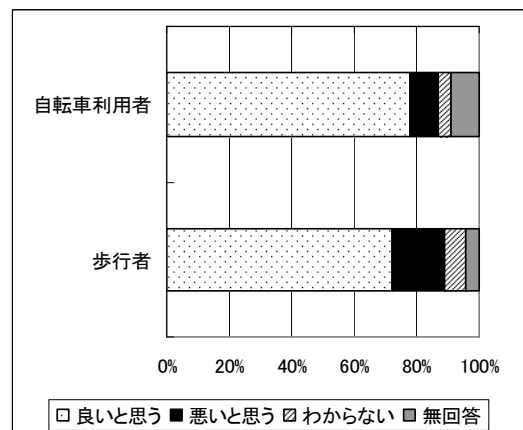


図-6 取り組みに対する賛否

## 5. 商店主の参加意識

### (1) 店主への配付チラシの作成

予備調査実験のアンケート結果をもとに、商店主の参加意識を高める情報提供の配付チラシを作成した。そこには、まず歩行者・自転車利用者ともに取り組みへの賛意が高いことを記した。その上で、問題点とそれに対する改善策を示した。こうした情報は、商店主の来客への配慮から来る反対を緩和するものと考えられる。また、緊急車両進入時における対応など、商店主への依頼も同時に示した。このような課題など否定的な情報も掲載して、理解を求めるものとした。

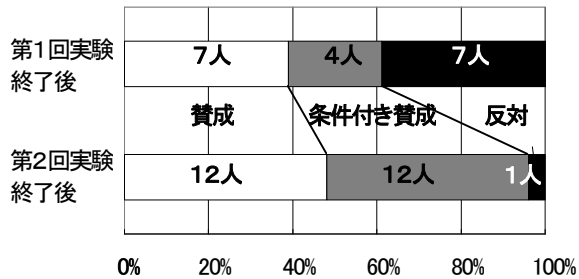


図-8 参加意識

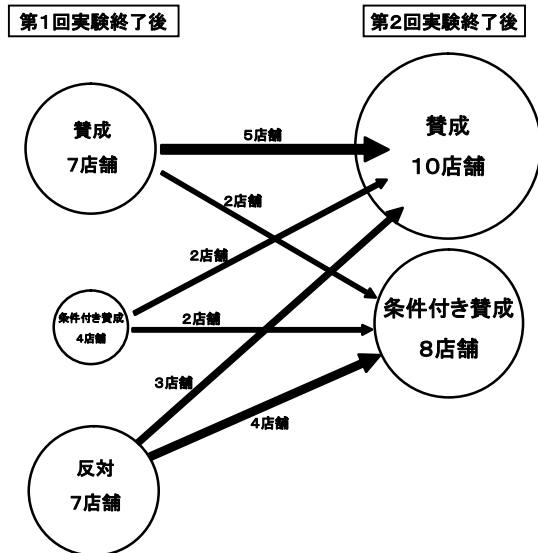


図-9 参加意識の変化

表-1 主な否定的意見

	具体的意见
実験による成果への疑問	視覚障害者が通行しないかもしれない。 来客が増加するか疑問である。
自転車置き場の設置位置の問題	お店の前に停められないと荷物が心配。
手間が増える問題	開始時や終了時の案内プレート設置に人手が出せない。 物販店でないと、長時間駐輪となるため、終了時の自転車の移動が必要となる 緊急車両の対応が難しい。
個店のまちづくりへの協力意識	他のお店も協力するのならやってもよい。 他のお店が協力しないからできないのではないか。 まちづくりの取り組みで商店街が活性化するか疑問である。
運営側への要望	PRをもっとしてほしい。

### (2) 店主の参加意識とその変化

第1回と第2回のそれぞれで、取り組みに対する店主の賛否をヒアリングした結果を図-8に示す。ヒアリングは、駐輪場を設置した道路区間に面する店舗の店主である。第1回では18人の店主を対象としたが、第2回では駐輪場の規模を拡大したため、25人の店主を対象としている。

第1回に比べて賛成や条件付き賛成が増えたことはもちろん、反対が1人に減少したことは大きな成果である。条件付き賛成や反対者の主な理由を表-1に示す。

両方の実験に参加した店主の意識の変化をまとめたものを図-9に示す。ここでも「反対」の店主が、「賛成」や「条件付き賛成」へ変化していることがわかる。「賛成」から「条件付き賛成」へ変化した店主もいるが、これは本格実施に向けた具体的な課題についての理解が深まったためである。一方で、駐輪だけでなく、はみ出し陳列による誘導ブロックへの影響も大きいのが、今回の実験を通じて、店主から配慮するような意見もあった。

## 6. おわりに

商店街のまちづくりに関わると、店主の意識を変えることの困難に直面することは多い。しかし、繰り返しの実験のなかで、歩行者や自転車利用者の意識を調査して、情報を提供しながら意識を啓発していくことで、ある程度の参加意識の高まりをひきだすことができた。

### 謝辞

本研究は、元気でやさしい松陰神社通りまちづくりの会、松栄会商店街振興組合、そのほか松陰神社通り商店街の各個店、世田谷区の担当者、NYネットワーク山崎靖之氏と実施した社会実験によるものである。また、調査については中村亮祐君、高橋誠君の努力があった。ここに記して感謝を申し上げる。

### 参考文献

- 寺内義典, 阿閉絵梨子, 村木崇洋, 山崎靖之: 近隣型商店街における路上駐輪場設置社会実験, 土木計画学研究・講演集, p.23, Vol.37, 2007.
- 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
- 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