

名古屋市都心部における自転車駐車の実態と課題*

Results of the Bicycle Parking Surveyed in the Main Part of Nagoya*

舟渡悦夫**・嶋田嘉昭**

By Etsuo FUNAWATASHI**・Yoshiaki SHIMADA**

1. はじめに

(1) 近年の名古屋市自転車駐車場整備の状況

平成17年4月から道路法施行令が改正され、歩道上での自転車駐車場の設置が可能となり、平成18年11月からは道路管理者以外の民間業者による歩道上での自転車駐車場の設置、管理運営が可能となった。名古屋市では上記の法改正に呼応して、平成20年6月名古屋駅周辺において歩道上自転車駐車場が供用開始された。¹⁾その後、平成21年度11月までに13箇所の地下鉄駅周辺において同様の整備が実施され、平成22年度5月には合計21箇所の地下鉄駅周辺で、民間業者による駐車場建設、管理運営の有料自転車駐車場が供用される。

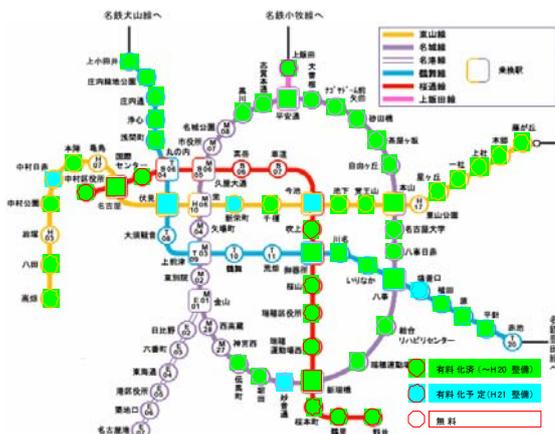


図-1 有料化された名古屋市地下鉄駅

(2) 名古屋市栄地区における自転車問題

図-1に示すように、名古屋市の都心の内、名古屋駅周辺の地下鉄駅では自転車放置禁止区域の指定ならびに有料化がほぼ済み、後述するように伏見駅においても平成22年3月から同様の措置がとられる。しかしながら、名古屋市の都心部の中央に位置する栄駅および周辺駅(丸の内、大須観音、久屋大通、矢場町)においては自転車放置禁止区域の指定ならびに有料化が進んでいない。



図-2 名古屋市中心部の鉄道駅と調査地区

さらに、名古屋市の都心エリアでは「名チャリ」と呼ばれる、CO2排出量の削減、まちの活性化、放置自転車対策の手段の一つとして「コミュニティサイクル」の導入社会実験が平成20年度、21年度に実施された。平成22年1月に実施された市政アンケート²⁾では、“「名チャリ」のようなコミュニティサイクルの市中心部への導入”に関し、55%が「良い」、27%が「どちらともいえない」の回答を得ている。今後、この市民の要望をいかに反映し、実現するかが問われている。

また、平成20年7月に供用された国道19号伏見通の自転車走行空間整備が、国道19号桜通においても計画実施されているが、高い利用をめざした自転車の走行空間整備のありかたが今後さらに模索されよう。³⁾

*キーワード：自転車駐車場，放置率，歩道幅員

**正員，工博，大同大学工学部都市環境デザイン学科

(愛知県名古屋市南区白水町40，TEL:052-612-5571，
Fax:052-612-5953)

(3) 本研究の位置づけと目的

上述したように、名古屋市の栄を中心とした都心地区において、自転車駐車場、自転車走行空間の整備、コミュニティサイクル計画をいかに推進すべきかが問われている。そのとき、自転車駐車の実態、自転車走行空間の利用実態などを正確に把握することが欠かせない。

そこで、本研究では、自転車駐車場の利用実態とその課題を、既存資料ならびに筆者らが実施した駐車実態調査から報告し、今後計画されている栄地区の駐車場整備計画の一助とすることを研究の目的とした。

なお、自転車駐車実態調査地区を、図-2に青色で示した。伏見地区は500m×1,300m、栄地区は600m×1,800mのエリアであり、伏見は午前11時、栄は午後1時を中心に、平日と休日に調査を実施した。(注1)

2. 名古屋市における自転車等放置の状況⁴⁾

(1) 名古屋市の自転車等放置率の推移

図-3は、地下鉄鶴舞線で自転車駐車場の有料化が始まった平成6年以降の名古屋市の自転車等放置率の推移を見たものである。平成6年から平成17年までの放置率は20%であったが、それ以降は減少傾向にあり、平成21年には10%となった。その理由としては、平成18年以降に名古屋駅をはじめとして13の地下鉄駅において、歩道上に有料自転車駐車場整備を進めたことが大きい。収容台数は平成17年の24,584台から平成21年の70,398台へ約3倍に増大した。この間、駐車場の利用率は50%から68%まで上昇したが、平成21年には65%に減少している。これは、無料から有料に移行した駅の有料自転車駐車場の利用率低下によるものと思われる。

(2) 自転車放置禁止区域における自転車等放置率

表-1は、有料化開始年別にみた駅群の自転車等駐車台数と放置率を見たものであり、自転車放置禁止区域駅全体では20%の放置率であるが、既に有料化された駅での放置率は8%~19%となっている。

図-4は、自転車放置禁止区域駅における自転車等駐車台数と放置率の関係を、有料化開始時期別にみたものである。1994年の有料化開始となった駅では地下など立体駐車場が多く、利用者から敬遠される傾向にあり、放置率は平均で19%とやや高い値となっている。歩道上での自転車駐車場の整備が始まった2006年から2009年までに有料化された駅での放置率は平均で8%と低く、2010年以降に有料化となる駅（資料作成時では無料）の放置率は平均で25%とやや高い。また、放置禁止区域の指定はあるが未だ有料化されていない駅での放置率は平均で34%と高い値になっている。

(3) 名古屋市都心地区における自転車等放置率

表-2は、名古屋駅、伏見、栄など名古屋市都心地区における自転車等放置率を見たものである。2008年に有料化となった名古屋駅地区での放置率は34%、2010年に有料化される伏見駅を含む伏見地区の放置率は68%、有料化が数年先と見込まれる栄地区の放置率は70%、都心3地区の放置率は57%となっている。名古屋市の有料化駅での放置率10%、名古屋市全域での放置率22%と比べると、都心地区での放置率の高さが顕著となっている。

自転車駐車場の収容台数から見ると、名古屋市全体では100%とほぼ充足しており、有料駅全体では72%と十分に余裕があることが分かる。都心の名古屋駅ですら収容率は85%と15%の余裕がある。地下鉄駅直近での有料駐車場の利用率は高いが、駅から離れた有料駐車場では利用率が低くなっている。また、地下鉄駅直近での有料駐車場の街路の裏通りにおける放置自転車を如何に対処するかが大きな課題といえる。

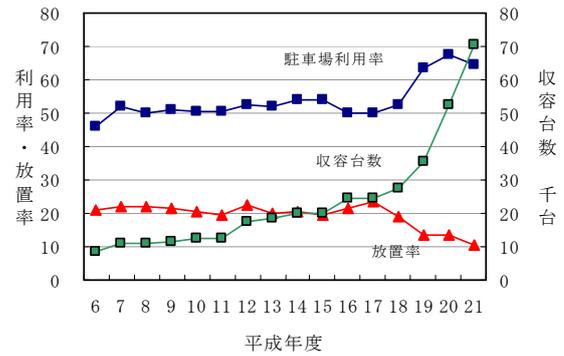


図-3 名古屋市の自転車等放置率の推移

表-1 有料化開始年別の自転車等放置率

有料開始年	駅数	駐車台数計	放置台数計	放置率
1994-2000	16	10,031	1,947	19
2001-2005	18	8,279	646	8
2006-2009	35	32,429	2,654	8
2010-	8	11,224	2,811	25
Free	28	29,688	10,118	34
計	105	91,651	18,176	20

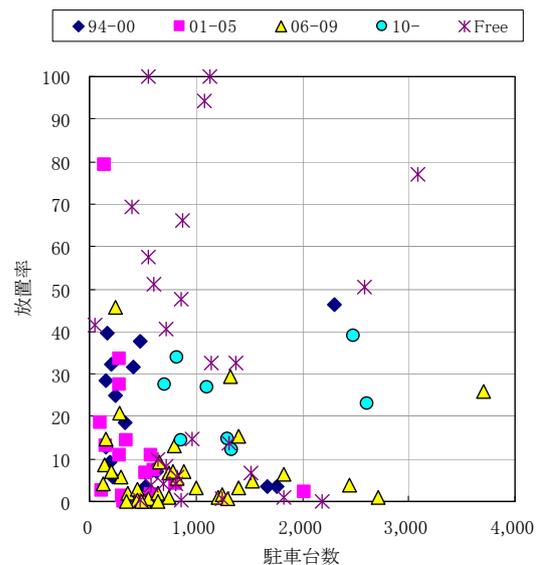


図-4 放置禁止区域駅の自転車駐車台数と放置率

表-2 名古屋市都心地区の自転車等放置率

駅・地区	指定年	有料年	収容台数	駐車台数	収容率	放置率	放置順位
名古屋駅東	1988	2008	5,887	3,706	85	26	2
名古屋駅西	1989	2008		1,319	29		
国際センター	2008	2008	395	245	62	46	39
伏見	2010	2010	574	2,476	431	39	7
丸の内	無	無	110	1,076	978	94	6
大須観音	無	無	80	395	494	69	19
久屋大通	無	無	0	1,138		100	4
栄	1988	無	450	3,084	685	77	1
矢場町	無	無	719	1,373	191	33	11
名古屋駅地区 (3駅)			6,282	5,270	84	34	
伏見地区 (3駅)			764	3,947	517	68	
栄地区 (3駅)			1,169	5,595	479	70	
都心3地区計 (9駅)			8,215	14,812	180	57	
名古屋市有料計 (69駅)			70,398	50,739	72	10	
名古屋市計 (173駅)			105,917	107,318	101	22	

3. 伏見、栄地区における自転車等駐車実態調査の結果

(1) 伏見地区の自転車等駐車実態調査の結果

伏見地区を貫く国道 19 号伏見通では 2008 年 7 月に自転車専用空間、自転車駐車場の整備が実施され、2010 年 3 月に自転車放置禁止区域の指定、自転車駐車場の有料化がなされた。表-3 は、有料化前後の平日、休日の自転車等駐車実態調査の結果をまとめたものである。

a) 伏見地区全域の自転車等駐車実態

平日の駐車台数をみると、事前が 3,820 台、事後が 2,932 台であり、平日の事前対事後比は 77 となる。休日では、事前が 1,700 台、事後が 1,249 台、その事前対事後比は 73 である。また、平日に対する休日の駐車台数の比は、事前が 45、事後が 43 となっている。要約すると、駐車場有料化により自転車等駐車台数は約 25% 減少し、休日は平日の約 44% の駐車しかない。

b) 歩道幅員ランク別にみた自転車等駐車実態

ここでは、街路の歩道幅員ランクから自転車等の駐車実態を見る。正方形の一街区に東西南北 4 辺の街路があるとする、表-3 に示すように、伏見地区には 163 の街路があり、歩道のない街路は 4% と少なく、大部分の街路には歩道がある。なお、表中ランク 5 に分類される伏見通の歩道幅員は、自転車通行空間の整備前は 7 m であり、整備後は歩道幅員が 4.5 m、有料自転車駐車場幅が 2.5 m、自転車通行空間が 2 m となった。

伏見通における駐車実態を有料化の事前対事後比から見ると、平日が 47、休日が 37 と大幅に減少している。その反面、ランク 4 の街路での事前対事後比は、平日が 70、休日が 86 とやや減少し、ランク 2, 3 の街路の事前対事後比は、平日が 120~130、休日が 100~130 と増加した。

図-5 は、歩道幅員ランク別の平日事前の自転車等駐車台数と平日の事前対事後比の関係を示したものであり、有料化前には 50 台以上の駐車台数があった伏見通の街路で事後軒並みに駐車台数が減少し、歩道幅員が 1.5~4 m のランク 2, 3 の街路では事前の駐車総台数は 50 台以下と少なかったが、有料化後には駐車が増加した様子がわかる。

図-6 は、歩道幅員ランク別の平日事後の自転車等駐車台数と事後の平日対休日比を示したものであり、街区の駐車台数は 100 台以下となり、平日に対し休日は半分以下の台数となっている街路が多数ある。

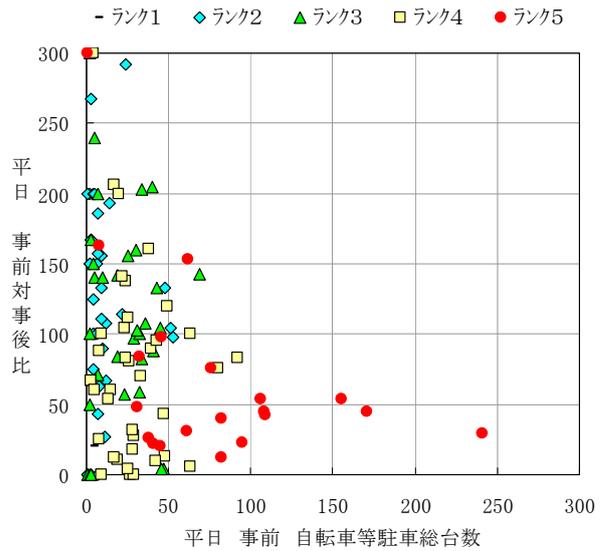


図-5 伏見地区の歩道幅員ランク別の平日事前自転車等駐車台数と平日事前対事後比の関係

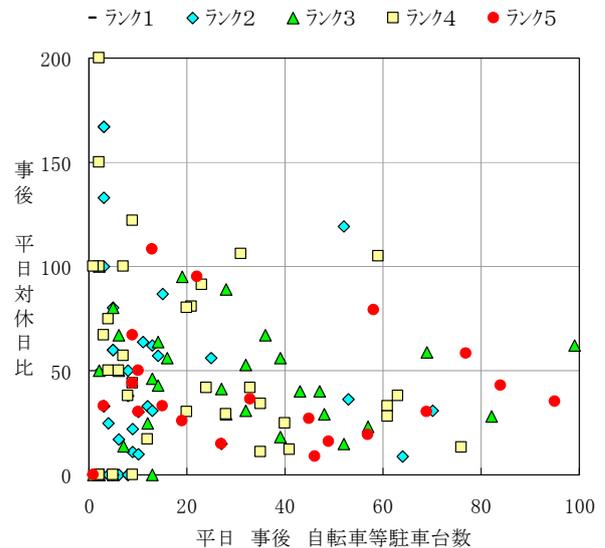


図-6 伏見地区の歩道幅員ランク別の平日事後自転車等駐車台数と事後平日対休日比の関係

下の台数となっている街路が多数ある。

以上に述べた駐車実態調査から、伏見地区では自転車駐車場の有料化により表通りの駐車が減り、違法な放置自転車が裏通りに増えたことがわかった。今後、裏通りの駐車対策をいかに進めるかが大きな課題といえよう。

表-3 伏見地区の歩道幅員ランク別の事前事後・平日休日別1街路当り自転車等駐車台数

歩道復員 ランク	m	街路数		平日事前台数				平日事後台数				休日事前台数				休日事後台数				平日対休日比		事前対事後比	
		数	%	総台数	最大	平均	SD	総台数	最大	平均	SD	総台数	最大	平均	SD	総台数	最大	平均	SD	事前	事後	平日	休日
1	無	7	4	10	5	1	2	4	2	1	1	3	2	0	1	3	1	0	0	30	75	40	100
2	1.5-3.5	52	32	382	53	7	12	513	70	10	16	214	50	4	8	219	62	4	9	56	43	134	102
3	4.0	39	24	741	69	19	18	897	99	23	24	295	38	8	9	389	61	10	12	40	43	121	132
4	4.5-5.5	41	25	1,097	92	27	21	767	76	19	21	396	31	10	8	342	62	8	11	36	45	70	86
5	7.0-14.0	24	15	1,590	241	66	60	751	95	31	29	792	169	33	41	296	46	12	14	50	39	47	37
合計		163	100	3,820				2,932				1,700			1,249					45	43	77	73

(2) 栄地区の自転車等駐車実態調査の結果

a) 栄地区全域の自転車等駐車実態

表-4 は、栄地区の平日、休日の自転車等駐車実態調査の結果をまとめたものである。栄地区全域の駐車台数は、平日で 10,862 台、休日で 8,262 台であり、平日対休日比は 76 である。前述の伏見地区の平日対休日比が 44、名古屋駅地区の平日対休日比（注 2）が 63 であることと比較すると、栄地区は名古屋を代表する商業施設が集中しており、平日のみならず休日においても自転車の利用が高い地区といえる。

b) 歩道幅員ランク別にみた自転車等駐車実態

伏見地区と同様に、街路の歩道幅員ランク別の自転車等の駐車実態を見る。表-4 に示すように、栄地区には 378 の街路があり、歩道のない街路は 15%あるが、両側ともに歩道がない道路は少ない。

栄地区を南北に貫く久屋大通の歩道幅員は 10.5 m であり、表中ランク5 に分類され、その自転車等駐車台数は、平日が 3,823 台、休日が 2,712 台ある。栄地区全体に対するその割合は平日が 35%、休日が 33%を占める。

ランク3、4 の街路の自転車等駐車台数は、それぞれ 22%、32%となっており、平日、休日ともにその割合に変わりが無い。

図-7 は、歩道幅員ランク別の平日の自転車等駐車台数と平日対休日比を示したものであり、街区の駐車台数は 100 台以下の街区が多いものの、100 台以上の駐車がある街区も多い。また、歩道幅員ランクが上がるにしたがい、駐車台数の平均、分散が大きくなっている。

4. まとめと課題

本研究の結果をまとめると、以下のようである。

- ① 有料化駅での自転車等放置率は平均で 8%~19%であるが、未有料化駅での放置率は 34%と高い。
- ② 地下鉄駅直近での有料駐車場の利用率は高いが、駅から離れると利用率が低くなり、裏通りの放置自転車対策が大きな課題である。
- ③ 伏見地区では、駐車場有料化により自転車等駐車台数は約 25%減少し、休日は平日の約 44%の駐車しかない。また、有料化により表通りの有料自転車駐車場の利用が減り、裏通りに放置自転車が増えた。
- ④ 栄地区は他地区と比較して、平日のみならず休日においても自転車の駐車が多い。また、歩道幅員が広い久屋大通における自転車等駐車割合が栄地区全体の約 34%に達している。

また、今後の検討課題を記すと、以下のようである。

- ① 栄地区の駐車場整備は、東西南北の隣接する地下鉄駅と一体的に計画する必要がある。
- ② 歩道上の有料自転車駐車場の整備に当たっては、歩道

表-4 栄地区の歩道幅員ランク別の平日休日別1街路当り自転車等駐車台数

歩道幅員 ランク	m	街路数		平日台数				休日台数				平日対 休日比
		数	%	総台数	最大	平均	SD	総台数	最大	平均	SD	
1	無	58	15	72	18	1	3	108	36	2	5	150
2	1.5-3.8	72	19	423	88	6	12	309	74	4	10	73
3	4.0-4.2	98	26	2,346	145	24	24	1,843	118	19	21	79
4	4.5-6.5	92	24	3,439	161	37	37	2,638	186	29	34	77
5	7.0-10.5	58	15	4,582	293	79	68	3,364	277	58	58	73
合計		378	100	10,862				8,262				76

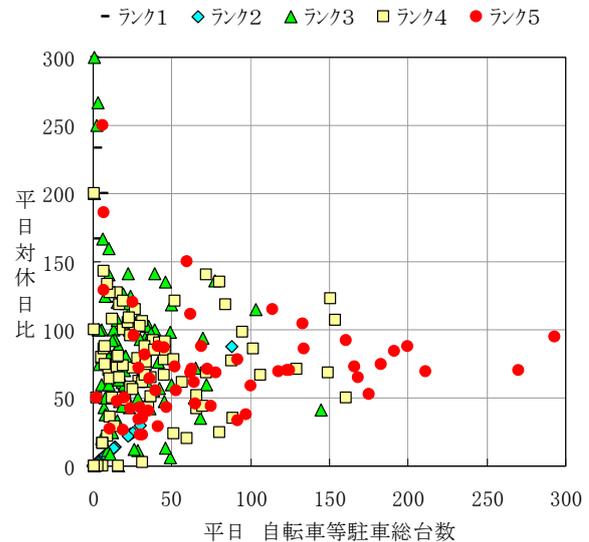


図-7 栄地区の歩道幅員ランク別の平日自転車等駐車台数と平日対休日比の関係

上を自転車が無秩序に走行しないように、自転車走行空間整備と整合した新たな対策が求められる。

(注 1) 駐車実態調査の方法：調査区域内の全街路の歩道の上に駐車された自転車、原付、バイクの駐車台数を目視で調査した。伏見地区は平成 21 年 9 月、平成 22 年 4 月の 10~12 時に、栄地区は平成 21 年 11 月の 12~15 時に調査した。

(注 2) 筆者らが平成 21 年に実施した名古屋駅地区の自転車駐車実態調査によれば、平日は 8,578 台、土曜日は 5,391 台の駐車台数があり、自転車等の放置率を見ると、平日は 50%、土曜日は 43%という結果が得られている。

参考文献

- 1) 舟渡悦夫, 嶋田喜昭：名古屋駅周辺における歩道上自転車駐車場の整備に関する一考察, 第38回土木計画学研究発表会・講演集, 2008.
- 2) 名古屋市市民経済局地域振興部広聴課：平成21年度第6回市政アンケート(調査結果)
- 3) 舟渡悦夫, 嶋田喜昭：国道19号線(伏見通)における自転車走行空間の利用実態, 第40回土木計画学研究発表会・講演集, 2009.
- 4) 名古屋市緑政土木局自転車駐車対策室：自転車等駐車状況調査, 平成16年度~平成21年度