

駐輪場整備に関する一考察

J R 東日本 東京工事事務所 正会員 遠藤 敦子
 J R 東日本 東京工事事務所 正会員 永井 好紀
 J R 東日本 東京工事事務所 フェロー 井上 晋一

1. はじめに

放置自転車の問題は今や社会的な問題として取り上げられており、その処分や費用の負担、および駐輪場整備の在り方について、新たな方策が求められている。特に駅周辺で顕著な問題であることから、鉄道事業者に対し積極的な協力を求める動きもある。そこで本論文では、放置自転車および駐輪場を巡る現状と課題を整理するとともに、鉄道事業者側からの考察を行ったので、以下に報告する。

2. 自転車を巡る現状

放置自転車の実態

- ・ 図1に示すように、駅周辺（概ね半径500m、以下「駅周辺」とのみ記述）放置自転車の台数は全国的には減少しているが、東京都は横ばいである。全国の放置台数に占める東京都の割合は増大傾向であり、主に都心に集中した問題である。東京都の平成13年10月の調査によると、都内の駅周辺では駐輪場に約55万台駐輪しており、約20万台が放置されていた。
- ・ 図2に示すように、自転車撤去数は全国的に増加の傾向にあり、自治体の放置自転車取締りの強化が伺われる。都内においては平成12年の撤去後返還率は約90%であった。原動機付自転車のみで見ると返還率は約90%であり、自転車に比べ高価なことが返還率の高さの理由と考えられる。

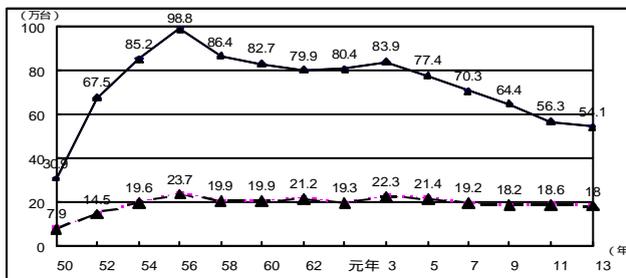


図1：駅周辺放置自転車数の推移（全国・東京都）

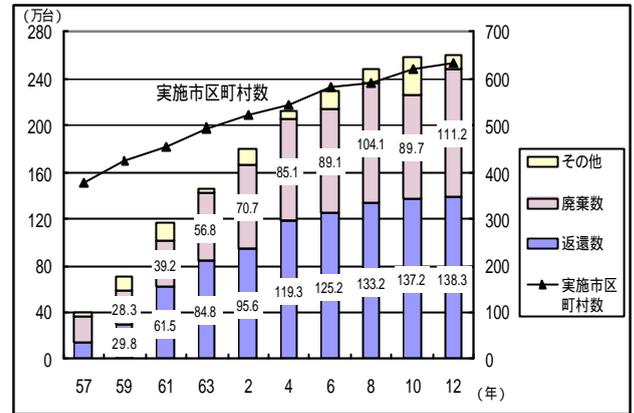


図2：自転車撤去数の推移（全国）

駐輪場の整備状況および利用状況

駐輪場整備数、収容台数、実収容台数の推移を図3に、平成13年8月における設置者別の駐輪場箇所数を図4に、駅からの距離別の駐輪場利用状況を図5に示す。

- ・ 駅周辺における駐輪場数は年々増加しているが、増加率は小さくなっている。
- ・ 駐輪可能台数の増加に対し、実収容台数の伸びは低く、十分に利用されていないことが推察できる。一方、調査によると、都内において駅から300m以内では、駐輪可能台数は約67万台であり、乗入れ台数75万台（放置自転車数20万台+駐輪台数55万台）に対し約10%が不足している。
- ・ 整備主体としては区市町村の割合が大きい。
- ・ 利用率は、概ね駅からの距離に比例して低下する。
- ・ 駅から100m以内の駐輪場利用率も約80%に満たない状況であり、モラルの低さに加え、利用者の利便性にあっていないことが考えられる。駅からの動線、料金やシステム等のサービスレベルが要素として考えられる。

キーワード：駐輪場、放置自転車

〒151-8512 東京都渋谷区2-2-6 J R新宿ビル 開発調査室 TEL:03-3299-7962 FAX:03-3372-8026

- ・ 有料に比べ、無料の方が利用率が高い。利用率の差は、駅からの距離が 500m以内の場合には 5～10%程度だが、500m超では約 15%と大きくなる。

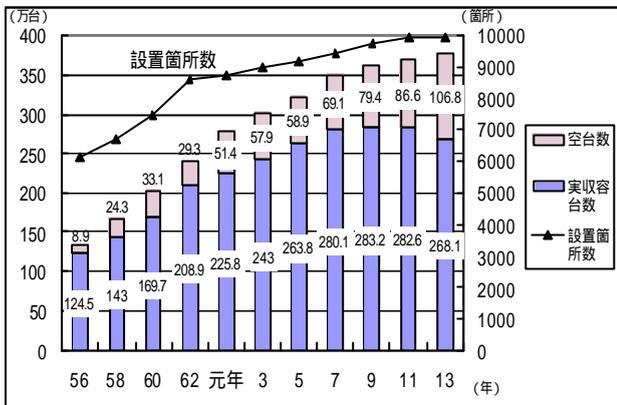


図 3：駐輪場整備状況及び利用状況の推移（全国）

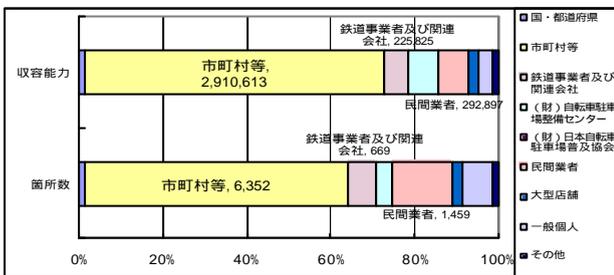


図 4：設置者別駐輪場箇所数（全国）

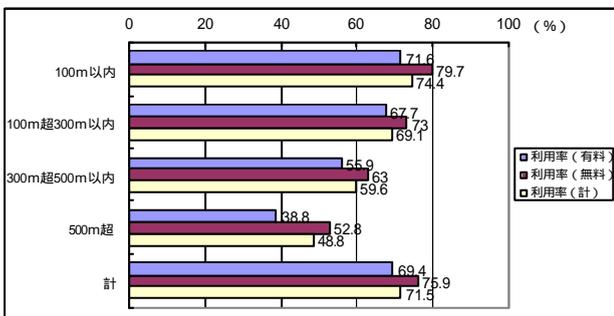


図 5：駅からの距離別駐輪場利用率（全国）

3. 駐輪場整備の課題

現状を踏まえ、以下のような課題が考えられる。

自転車対策は基本的に市区町村が行うこととなっており、整備や撤去の負担に限界がある。

自転車の撤去の可能性、撤去された場合支払う費用（引取手数料および新たな自転車の購入費用）が低く考えられている。

通行者等、他人への迷惑よりも利便性が重視されている。（モラルの低下）

利用者の条件にあった駐輪場が提供されていない。

さらに、 の原因として以下のことが考えられる。

- 1 利便性の高い用地が不足している。

- 2 一般的に駐輪場事業は収益性が低いとの認識から、民間の積極的な事業参加がなく、競合によるサービス向上が促されない。

4. 駐輪場整備の方向性

課題から今後の整備の方向性を探った。

- 1) 国庫補助の実態に即した制度の見直し
- 2) 自転車所有者の明確化（例：自動車の車検証）
- 3) 駐輪場を重層階とし、空間を有効する。
上層階の利用率が低くなるという問題が考えられる。使用料に差をつける等、利用率を促進するインセンティブが必要である。
- 4) 鉄道高架下を有効活用する。
鉄道高架下では騒音や振動が不可避であるが、これらは駐輪場としては問題にならない。
- 5) 駅改良や自由通路の設置等の他の整備事業に伴い、駐輪スペースの一体的整備を図り、利便性の高い用地や空間を生み出す。
- 6) 折りたたみ自転車等、自転車の小型化による駐輪場の省スペース化を図る。

鉄道事業者としては、用地の提供というかたちでの行政への協力が考えられる。現在当社においては、4) の一例として自治体への鉄道高架下や駅周辺の用地の貸付（グループ会社を介する場合が多い）を行っている。また、グループ会社に貸し付け、グループ会社が駐輪場運営を行っている例もある。このような事例をもとに、高架構造の線区において未利用の高架下スペースを活用していくことは有効な対策案となる。

今後は、5) で述べたように、他の事業や整備を行うなかで利便性の高いスペースを効率的に生み出す工夫をすることが考えられる。また、その実現のためには、事業スキームや補助金のあり方について検討していくことが課題である。

5. 終わりに

本論では、全国あるいは東京都というマクロなレベルのデータから課題を整理し、今後の方向性について考察した。今後は、個々の駅周辺の特性と放置自転車数との関係を探る等、より詳細な調査・分析の必要性が考えられる。さらには、駐輪場整備の効果の定量的な把握、前章で述べたような対策案のケーススタディ等により、具体的な提案へと発展させていく必要がある。