

自転車の駅における必要機能に関する一考察

宇都宮大学 学生会員 神 亮佑
 宇都宮大学 正会員 森本 章倫

1. はじめに

近年、自動車依存度の上昇に伴う交通渋滞や環境負荷増大などの問題を緩和する一手段として、自転車交通が見直されている。自転車は運動不足解消や、交通費の節約、さらに、5km 圏内であれば他交通手段よりも目的地に早く到達することができる¹⁾、時間の節約にもつながるなど、その利点は多い。このことから、全国の都市で自転車利用環境が整えられるようになってきている。

既存研究²⁾³⁾では、走行空間整備や駐輪施設の整備に関するものが行われているが、サイクルステーションについての研究はほとんど行われていない。

今後、自転車交通を促進させるためには、他の交通機関における「駅」のような交通拠点施設を、自転車交通においても導入することが理想的である。そこで本研究では、自転車交通の拠点施設を「自転車の駅」と位置づけた上で、まず鉄道駅、道の駅を参考に駅として備えるべき機能について整理する。次に、宇都宮市をケーススタディとして、地域の特徴をふまえた上で自転車機能を考察する。

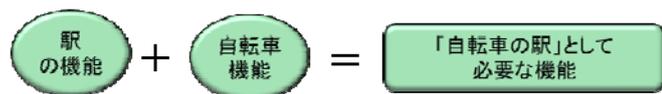


図-1. 研究の概念

2. 駅施設についての機能整理

(1) 鉄道駅の機能整理

鉄道駅について考えると、市街地形成の拠点となる駅前広場の担う役割が大きいと考えられる。この駅前広場が担う機能については、交通手段相互の乗換および歩行が効率的かつスムーズに行われるために確保すべき交通結節機能や市街地拠点形成機能、地域 PR 機能、景観機能、防災機能などがある⁴⁾。また、大規模な用地を保持しているという性質上、空間のリザーブ機能を担っており、多目的空間としての価値も保持してい

ると考えることができる。

(2) 道の駅の機能

道の駅については24時間無料で利用できる十分な量の駐車場、清潔なトイレ、公衆電話を備えており、加えて道路や地域の情報を提供する施設があることなどが登録条件として設定されている。さらに地域の自主的工夫が認められており、文化、名所、特産物などを活用した地域 PR サービスを提供している場合が多い。また、公園を設置している例などもあり、景観機能も備えているといえる。さらに近年では、防災機能を期待した研究も行われている⁵⁾。

(3) 「駅の機能」の設定

鉄道駅、道の駅に備わる機能を「駅の機能」と考え、自転車の駅の機能を整理すると図-2のようになる。レンタサイクル等により他交通機関から自転車への乗り継ぎを実現させる交通結節機能、自転車が体力を消耗する交通機関であることを考慮した休憩スペースの提供、地域情報の提供を行う地域 PR 機能などを自転車の駅の機能と考える。

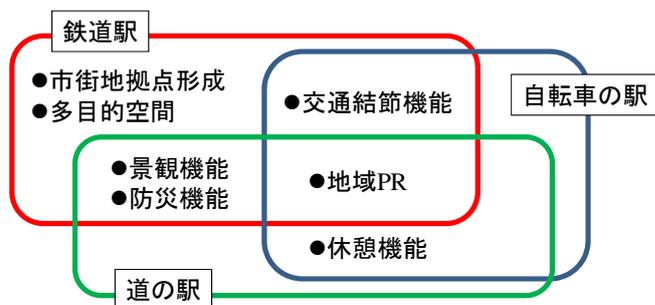


図-2. 駅の機能の関係図

(4) 自転車の駅の利用者

鉄道、自動車、自転車の駅ごとの利用対象について考えてみると、鉄道駅の場合、鉄道以外の交通機関の間での乗り換えや買い物利用客など、鉄道利用以外の来訪者も多数想定されるのに対し、道の駅、自転車の駅ではそれぞれ自動車、自転車利用者に利用対象が限定されることが考えられる。

キーワード：自転車、駅、拠点施設

連絡先：〒321-8585 栃木県宇都宮市陽東 7-1-2 宇都宮大学都市計画研究室 TEL028-689-6224

E-mail: plan@cc.utsunomiya-u.ac.jp

3. 宇都宮市におけるケーススタディ

(1) 宇都宮市の地域的特徴の把握

宇都宮市は自転車走行空間の整備を積極的に進めており、国内有数の国際ロードレース大会である JAPAN CUP CYCLE ROAD RACE の開催地となっているなど、「サイクルシティ宇都宮」を交通政策に掲げたまちづくりを行っている。宇都宮市では2010年10月2日、JR宇都宮駅西口において自転車の駅として「宮 cycle ステーション」を開業した。ここではその利用特性について調べる。

(2) 「自転車機能」の設定

自転車利用について考えてみると、通勤通学・買い物のような日常的な利用の他にも、観光時の移動手段としての利用や、乗ること自体を目的とするサイクリング利用のような非日常的な利用も考えられ、それぞれ利用者層や利用する自転車の種類が異なると考えられる(図-3)。宇都宮市の場合、国際大会の開催地となっていることやプロチームが在籍していることなどもあり、自転車愛好家の来訪が多く、乗ること自体を目的とするサイクリング利用の需要が見込まれる。

このことから、サイクリング用レンタサイクルとしてスポーツバイクの導入やプロチームと連携した自転車セミナーの開講、シャワー、更衣室等の完備、専門的メンテナンス道具の貸出などが宇都宮市における「自転車機能」として考えられ、宮 cycle ステーションではこれらの設備を備えている。



図-3. 自転車利用の分類

4. 自転車の駅の利用者特性

「宮 cycle ステーション」利用者に対して表-2に示す概要でアンケート調査を行った。

表-1. アンケート概要

調査日	2010/10/23~2011/1/10
対象者	宮cycleステーション利用者
調査目的	施設利用者属性把握 自転車利用意識把握 設備特性把握
アンケート項目	年齢、性別、職業、住所 自転車利用頻度、施設利用用途 設備印象、希望事項等
サンプル数	101部

アンケート結果より、施設利用用途に関してはレジャー目的の利用が75%以上であることが確認でき、宮 cycle ステーションはサイクリング利用を見込んだ想定に適合した使われ方をしている。

図-4に「これがあってよかったと思う設備やサービス」について、複数選択可で回答した結果の回答率を示す。それぞれの設備を交通結節機能、休憩機能、地域PR機能に分類して考えると、各機能で、レンタサイクル、休憩スペース、情報提供などは高い回答率を有しており、その重要性が確認できる。またシャワー、メンテナンス道具貸出の回答率も高く、これは自転車の駅として持つべき特徴的設備であると考えられる。また、施設全体を通しての評価(100点満点)を見ると、80点以上が73%となり、利用者から高評価を得ている。

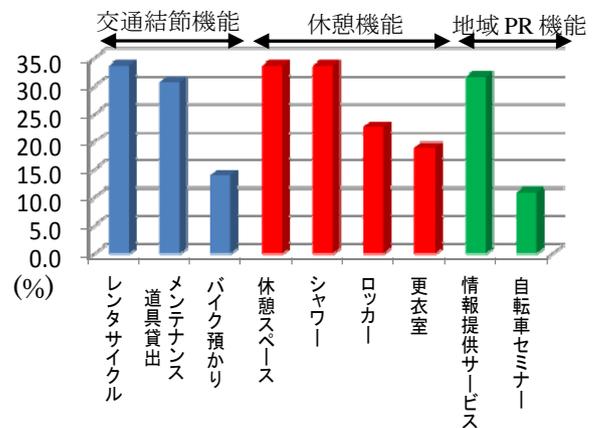


図-4. あってよかったと思う機能

5. おわりに

本研究では駅施設の機能整理を行うことで、自転車の駅として必要な機能について考察を行った。さらに宇都宮市を対象としたアンケート調査により、各機能の利用状況を確認した。今後の課題としては、他にも様々な都市において調査を行い、より一般的知見を導く必要があると考えられる。

【参考文献】

- 国土交通省道路局：「第1回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」, 2008
http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle_enviro/1s.html
- 橋本成仁：「都市交通における自転車利用のあり方に関する研究」, 日本交通政策研究会, 2005
- 庭田美穂, 今井亮介, 高田和幸：「SP調査を用いた自転車利用者の駐輪施設選択行動に関する分析」, 土木学会年次学術講演会講演概要集第4部 Vol: 58巻, 2003
- 日本都市計画学会：「都市計画マニュアルII」
- 田辺晋, 千田哲哉, 平山重和：「防災拠点として機能する「道の駅」の提案」, 土木計画学研究・講演集 Vol: 24-1巻, 2001