

地方都市中心駅周辺の自転車・バイク駐車実態とそれに対する市民意識について

豊橋技術科学大学 学生員 ○松原 範明
 豊橋技術科学大学 正会員 青島縮次郎
 豊橋技術科学大学 学生員 野坂 博之

1. はじめに

都市域における鉄道駅への自転車・バイク（以下、二輪車と略す）の需要増大に伴い、駅周辺で大量の二輪車が駐車されている。これら、中心駅へ集中する二輪車は道路機能の低下、美観上の問題等の放置問題のみならず、鉄道端末交通手段として競合関係にあるバス交通の衰退、交通事故の増加等、種々の問題を生じさせている。本研究は、愛知県豊橋市を対象として、地方都市中心駅である豊橋駅に集中する二輪車の駐車実態と放置駐車に対する市民意識とを分析し、その対策について検討するものである。

2. 豊橋駅周辺の二輪車駐車状況

豊橋駅周辺において昭和61年6月の平日午前11時前後の二輪車駐車状況を見たのが表-1である。収容台数をはるかに上回る二輪車が駐車されており、問題が深刻な状態である。特に自転車の放置率が53.8%に対し、バイクは76.3%と非常に高い値を示している。また、図-1は豊橋駅周辺における二輪車の駐車状況の推移を見たものである。二輪車の駐車台数の増加に比例して放置駐車も増加していることを示している。そして最近では自転車が緩やかな増加であるのに対し、バイクはなお急角度の増加傾向を示しており、このことが二輪車の放置駐車を継続的に増加させる原因となっている。

表-1 豊橋駅周辺の二輪車駐車状況

	収容台数	駐車台数	放置台数	放置率
自転車	3,353	4,643	2,497	53.8%
バイク	200*	2,137	1,631	76.3%

*バイク専用駐車場

3. 二輪車の駐車実態と市民意識

(1) 市民意識調査の概要

調査は昭和62年8月に、豊橋市内に居住する年齢満20歳以上の市民を対象に、選挙人名簿より等間隔無作為抽出で郵送配布・回収で行った。総配布数5,000、有効回収数2,453（回収率49.1%）であった。調査項目は豊橋駅への通勤・通学時の二輪車利用頻度、トリップ長、置き場所、放置理由と代替交通手段、放置意識、規制に対する意識等について行った。

(2) 二輪車の駐車実態

トリップ長と二輪車利用頻度との関係を見たのが図-2である。全トリップ平均で利用率が毎日利用+時々利用で23.1%であり、トリップ長1km前後で最大になり、それより長くなると減少傾向であるが、3km以上の長距離からの利用もかなり存在する。また500m未満の短距離では毎日利用に比べ時々利用が高くなり、500m~2kmでは毎日利用が高く、利用頻度により差異が見られる。

トリップ長と放置率とを見たのが図-3である。全体的に毎日利用に比べ時々利用が高くなっている。特に500m未満の近距離トリップでは非常に高い値を示す。また毎日利用では500m~1kmで最大となり、それ以上からの利用でも減少傾向は見られない。それら放置

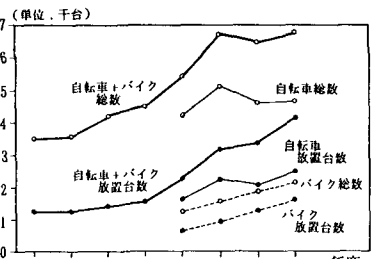


図-1 豊橋駅周辺の二輪車駐車状況の推移

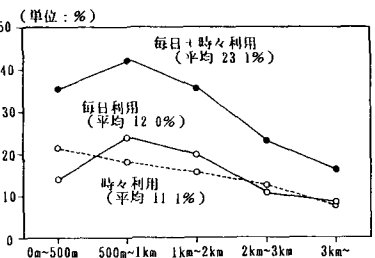


図-2 トリップ長別利用率

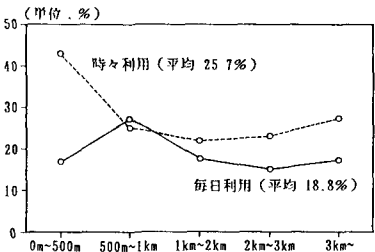


図-3 トリップ長別放置率

者の放置理由は、全体で「収容施設がない」が61.8%を占める。また「施設利用は面倒」という理由も次いで25.0%と多く、それを利用頻度別に見ると、毎日利用で18.2%を占めるのに対し、時々利用で31.7%と高くなる。

そこで放置者に対し、規制等により二輪車の利用が出来なくなった場合の代替交通手段を見たのが図-4である。全体で徒歩、電車・バスへの転換が高い割合を占め、特に500m未満において7割が徒歩への転換が可能であるのに対し、2km以上からは5割が電車・バスへの転換が可能であるとしている。

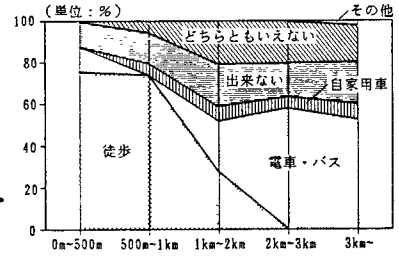


図-4 トリップ長別代替交通手段分担率

(3) 放置駐車に対する市民意識

放置されている二輪車に対しての意識をまとめたものが図-5である。全体で「よくない」「規制すべき」の2項目で7割を占めており、その傾向は非利用者において強くなる。一方、利用者に限ると「規制すべき」が減少し、「現状では放置もやむをえない」という意識が高くなり、特に放置者では5割を占める。さらに放置者の意識をトリップ長別に見たのが図-6である。トリップ長が長くなるにつれ「現状では放置もやむをえない」が増す傾向にあり、代替交通手段がないため仕方ないという意識の為と考えられる。

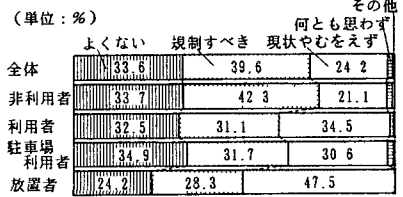


図-5 放置駐車への意識

また放置車に対する規制の法制化に対する意識をまとめたのが図-7である。全体では「積極的賛成」「賛成」「現状では法制化もやむをえない」という法制化受け入れが8割を占め、「反対」が少ない。その傾向は非利用者において強く、殆どが受け入れ傾向である。一方、利用者に限ると賛成意見は減り、「現状では法制化もやむをえない」という意見が増加する。特に放置者においてその傾向は顕著であり、「反対」も8%程度存在するが、全体的に見て受け入れ傾向にある。これを放置者に限り、トリップ長別に見たのが図-8である。全トリップ長を通じて受け入れ傾向であるが、そのうち長距離においては「現状では法制化もやむをえない」という意識が大半を占める。

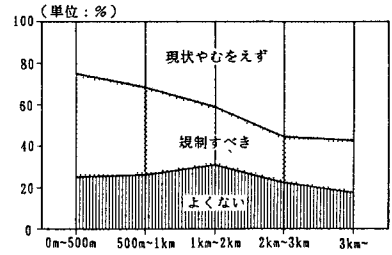


図-6 放置者の放置意識

4. まとめ

以上の分析結果に基づいた駐車対策を考える。まず放置車規制の法制化に対し、受け入れ傾向が強いことをうけ、中心駅周辺における放置禁止区域の設定、罰則の強化等の二輪車駐車対策の強化を行う。一方で、二輪車駐車需要を抑制する為に他交通手段への転換を図る必要がある。まず、駅への利用率、放置率が高い近距離トリップに対しては、近距離利用の規制、歩きやすい環境整備等により徒歩への転換を促進する。また中長距離トリップに対しては、代替交通手段で見られたように電車・バス需要は潜在化しており、郊外部拠点バス停への駐車場整備による誘導等のサービス改善によりバス利用への転換を促進する。これら、駅周辺での二輪車駐車対策と二輪車駐車需要の抑制という2つの対策の相互効果により、中心駅周辺における混乱は解消され、ひいてはバス交通の健全化が期待される。

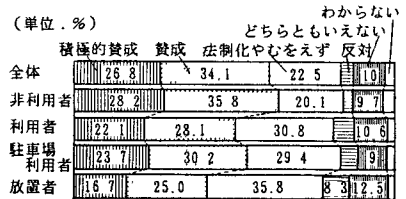


図-7 規制の法制化に対する意識

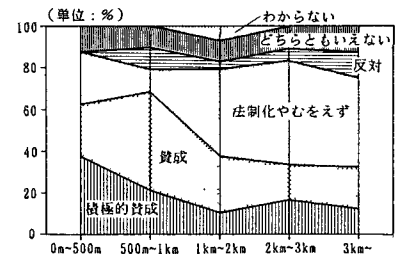


図-8 放置者の規制の法制化に対する意識