

熊本市中心市街地における小型バイクの利用促進に関する研究

熊本大学工学部 学生会員 ○西川 眞哉
熊本大学大学院 学生会員 増山 晃太

熊本大学大学院 正会員 星野 裕司
熊本大学大学院 学生会員 尾野 薫

1.はじめに

1.1 背景

近年、排気ガスによる環境への影響や交通混雑の緩和などのために自動車から自転車・公共交通への転換が進められている。しかし、自動車の方が自宅から目的地まで行けて楽である、自転車は体力を使う等の理由から、受け入れられにくいのが現状である。

そこで、自動車社会を脱却できないギャップを埋めるための手段として、走行空間や駐車空間の占有率が自動車に比べて著しく小さく、燃費がよく、環境に優しいというメリットを持った小型バイクの利用を促進させていく方法があると考えられる。買い物などの目的のために市街地へ訪れる人が自動車ではなく、バイクを使うことで交通渋滞を緩和でき、市街地へ訪れる人が増えることが予想され、街の活気にもつながる。

しかし、自動車用駐車場や自転車用駐輪場の問題ばかりに目が行き、原付や自動二輪車の駐輪場問題は注目されにくかった。熊本市中心市街地においても二輪車(自転車・バイク)の乗り入れ総数のうち平日は22.5%、休日は15.2%をバイクが占めており、決して無視できない問題ではない。

1.2 目的

本研究では中心市街地へのアクセスにバイクの利用を促進させるためにはバイク用駐輪場が十分に整備されていることや、利用者にとって本当に必要な場所に確保されていることがあると考えた。また、古賀らの研究¹⁾よりバイク利用者が駐輪場に求めることは「目的地に近いこと」「駐輪場に入りやすいこと」などが挙げられている。そこで、本研究では放置バイクのある場所がバイク利用者にとって駐輪場が必要な場所であると考え、その周辺の平面コインパーキングからバイク用駐輪場への転用について提案することを目的とする。

2.対象地と研究の流れ

2.1 対象地

本研究では熊本市中心市街地活性化基本計画より商業・業務地区として指定されている通町・桜町地区を

研究対象地とする。(図-1)

また、対象地内には6つの無料駐輪場と2つの有料駐輪場が設置されている。

2.2 研究の流れ

3章では海外・日本でのバイクの利用環境について調査し、熊本市中心市街地において自動車用駐車場からの転用が効果をあげるのかを検討する。4章では熊本市中心市街地においてバイクが放置されている位置を調べ、それらが正規の駐輪場に駐輪されない理由などについて考察を行う。また、考察する上で山野の研究²⁾の中からSpace Syntax理論を用いた熊本市中心市街地の解析結果も参考に考察を進める。

3.バイクの利用環境

3.1 海外のバイク利用環境

バイク利用者にとって使いやすい駐輪場を考えるために、他都市の事例を調査した。都市部でのバイク利用が普及しているロンドン・ミラノ・台北について駐輪場の整備方針や特徴について調査したレポート³⁾を見てみると、ロンドンや台北では駐輪スペースを路上に設置することにより駐輪台数を確保し、ミラノでは自動車用の駐車場をバイク用駐輪場に転用している。

3.2 日本での駐輪場設置事例

日本での駐車場整備のレポート⁴⁾によると仙台駅西口や新宿駅新南口に設置された路上駐輪場など、歩道を削って駐輪場を設置したケースがあり、車道から気軽に入庫できる等の理由から買い物などの一時利用の利用者に好評である。

また、大阪市や横浜市では既存の自動車用駐車場の一部をバイク用駐輪場に転用したケースがある。こちらは通勤・通学のための定期利用者が多くなっている。

このように自動車用駐車場からの転用という方法は日本でも効果をあげていることが分かる。

4.熊本市中心市街地の放置バイクについて

4.1 放置バイクの実態

平成22年に行われた熊本市の自転車等利用状況調査をもとに、中心市街地の放置バイク台数を平日、休日

に分けて地図上に丸印でプロットした。丸印の大きさが放置台数を表わしている。また、山野の Space Syntax 理論を用いた熊本市中心市街地の Axial Map も同じ地図上に表示し、比較した。(図-1)

この地図を見てみると、Int.V が高い街路沿いには放置バイクが多く、Int.V が低い街路沿いには点在している程度であることが分かる。このように熊本市中心市街地では均等な分布ではなく、①メルパルク熊本周辺、②蓮政寺駐輪場前、③熊本市役所横、④花畑電停の歩道橋周辺、⑤辛島公園地下駐輪場周辺の大きく 5 つの放置バイクのまとまりがあることが分かった。(図-1)

5ヶ所のまとまりのうち4ヶ所が Int.V が高い街路に近接していることが分かった。これは国道 3 号線や電車通りなどの大きな道路からやってきたバイクが停めやすく、駐輪してから他の街路にアクセスしやすいところにバイクを放置していることが考えられる。

このような Int.V が高い街路沿いにバイク用駐輪場を設置すると駐輪場から目的地までアクセスしやすくなると考えられる。

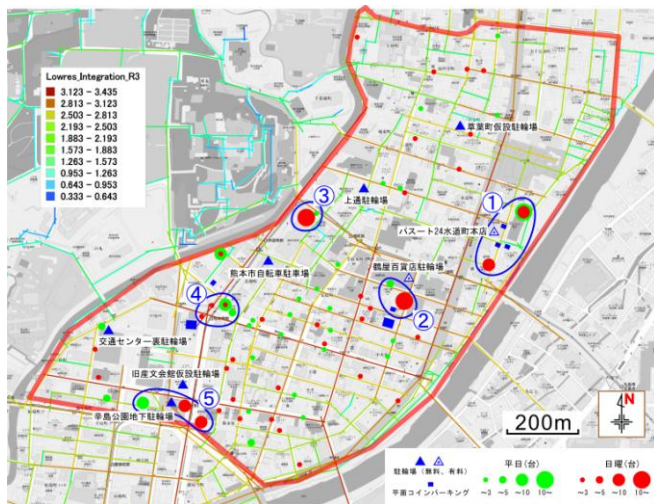


図-1 対象地での放置バイクのまとまりと Axial Map

4.2 放置バイクのまとまりに関する考察

①のまとまりについては周辺に有料駐輪場があるが、Int.V が低い街路に面していて、人通りが少ないのでビルの陰や寺院横の小道など、車道の両脇に多く停められている。

②～⑤のまとまりは Int.V が高く、目的地までアクセスしやすい。その中でも②、③、⑤のまとまりの周辺には市営や民営の路外駐輪場が設置されているが、駐輪施設の上階や地階に停めなければならないという煩わしさがある。また、駐輪場への入口が電車通りなど

の大きな道路に面していないため、分かりづらく入りづらい駐輪場になってしまっている。(写真-1)

④のまとまりは Int.V が高い Axial Line が何本もあり、目的地までのアクセス性が高いと考えられる。歩道橋下に隠れるようにバイクが放置されており、歩行者交通量も多いため非常に危険である。(写真-2)

この④のまとまり周辺には大きな自動車用平面駐車場が存在し、バイク用駐輪場が周辺にないことから自動車用駐車場からバイク用駐輪場への転用という対策が有効であると考えられる。



写真-1 地下駐輪場入口



写真-2 歩道橋下の放置バイク

5.おわりに

本稿では具体的な駐輪場設置場所の提案の前段階としてバイクの利用環境や駐輪場の事例などについて調査し、放置バイクのまとまりと Axial Line との関係について考察を進めた。

今後は放置バイクのまとまりを基に、自動車用駐車場からバイク用駐輪場へ転用する位置やその設えについて提案できるよう研究を進める。特に④花畑電停の歩道橋周辺のまとまりは目的地までのアクセス性が高く、駐輪場の需要も高いと考えられるので④について深く研究を進めていく。

【参考文献】

- 1) 古賀浩樹 他 2 名:都市における自動二輪車の駐車問題—東京都千代田区大手町・丸の内・有楽町地区を事例として—,土木計画学研究・講演集,2005 年
- 2) 山野弘隆: Space Syntax と歩行者交通量からわかる都市構造と街路の特性に関する研究,熊本大学工学部社会環境工学科平成 21 年度,卒業論文
- 3) 社団法人 日本自動車工業会 二輪車特別委員会:二輪車駐車環境レポート,2008 年
- 4) 社団法人 日本自動車工業会 二輪車特別委員会:自治体の二輪車駐車場・事例集 2011,2011 年