

首都圏近郊都市における自転車交通に関する考察

日大生産工(院) ○ 岡崎 雄介
日大生産工 五十畑 弘

1. はじめに

自転車は交通手段として利便性が高く、駅周辺には駐輪自転車が数多く見られる。環境・健康・活性化などの視点からも、自転車を中心としたまちづくりが注目されており、自転車走行空間の整備が進められている。¹⁾

しかし、快適で利用しやすい自転車空間はいまだ発展途上である。混合交通により引き起こされる歩行者と自転車の事故は平成8年から28年までで4.8倍に増え、2,767件の事故が起こっている。

近年国土交通省が、自転車通行環境整備のモデル地区を全国98箇所選定し実験を行っており、これからの自転車交通の発展が望まれている。しかしながら、各駅周辺ではいまだに放置自転車、駐輪場の問題が解決されていない所が多い。

2. 目的

本研究では JR 本八幡駅周辺の駐輪場を事例として取り上げ必要スペース及び放置自転車対策を含む運営上の課題について考察することを目的とする。

3. 概要

3.1 自転車の運営問題点

放置自転車対策のために、市川市は「放置禁止区域」に指定し、シルバー人材センターを動員して放置対策にあたっている。本八幡駅では、9月1日から、「本八幡駅南口ロータリー周辺および市道6053号」の放置自転車対策を強化した。²⁾

自転車撤去では「市川市自転車などの放置防止および自転車駐輪場の整備に関する条例」、「市川市自転車駐輪場の設置および管理に関する条例」により、自転車の撤去を市川市は行ってきた。平成19年より、自転車の

撤去負担量を4,000円から3,000円に改め、撤去を行った自転車などの取引率向上を図った。

駐輪場の管理費用の問題は、市川市は平成18年の放置自転車対策や駐輪場管理費用、放置対策費用を合計すると7億7870万円を費やしている。駐輪場使用料、撤去保管代金の支払いを考慮しても4億6887万円の金額がかかっている。

盗難問題では市川市内では平成19年に1984件の自転車の盗難が発生している。平成20年には4月から8月までの発生件数が約1400件発生しており、このうち発生状況が明らかとなっている499件の内、盗難発生率が一番高いのが駐輪場で278件(55.8%)という結果が出ている。また、本八幡駅周辺には商業施設の駐輪場も数多く存在しており、放置自転車減少へ大きく役立っていると考えられ、民間と行政の協力の必要性が見られる。³⁾

表-1 運営問題点

項目	一般的な問題	説明
運営問題	放置自転車	自転車の安全利用の促進および自転車などの駐車対策の総合的推進に関する法律(自転車法)
	自転車撤去	市が撤去をし、各市町村が独自の条例で取り締まっている。対策費用の問題
	駐輪場の管理費用	駐輪場の建設費、維持費など費用が高額になってしまっている。
	盗難問題	防止策のために、監視カメラなどを設置
	行政と民間の協力	必ずしも、行政だけで解決する問題ではない。商店側も行政と協力するべきだ
	料金設定	妥当な料金価格の決定
	駐輪場不足	駐輪場を利用できない状況が生じている。
	無料化の是非	コスト意識低下、駐輪場不足を引き起こす原因

(文献4を参考にして作成)



写真-1 商業施設の一定時間無料駐輪場
(2008年10月撮影)

3.2 定期利用価格

各駐輪場の料金価格は本八幡では1,050円となっている。地下駐輪場では2,100円や1,800円と通常の価格より高くなってしまいが、利用者は増加傾向を見せている。(表-2～表-5)

表-2 本八幡駅駐輪場⁵⁾

駐輪場名 (自転車)	収容台数	定期使用料金 (一ヶ月あたり)	定期利用 空き状況
第1駐輪場	2,030	1,050	×
第2駐輪場	1,380	1,050	×
第3駐輪場	2,900	1,050	×
第4駐輪場	270	1,050	×
第5駐輪場	780	1,050	×
第6駐輪場	350	1,050	×
第7駐輪場	600	1,050	×
第8駐輪場	530	1,050	×
第9駐輪場	250	1,050	×
地下駐輪場	1,050	2,100	×
第2地下駐輪場	451	—	—
第3地下駐輪場	340	2,100	×
合計	10,931		

表-3 行徳駅駐輪場⁵⁾

駐輪場名 (自転車)	収容台数	定期使用料金 (一ヶ月あたり)	定期利用 空き状況
第一駐輪場	3800	1,050	○
第二駐輪場	1800	1,050	○(2階)
第三駐輪場	500	—	×
第四駐輪場	700	—	×
合計	6800		

表-4 市川駅駐輪場⁵⁾

駐輪場名 (自転車)	収容台数	定期使用料金 (一ヶ月あたり)	定期利用 空き状況
第1駐輪場	2200	1,050	×
第2駐輪場	1050	1,050	○
第4駐輪場	1600	1,050	×
第6駐輪場	1200	1,050	×
地下駐輪場	1900	2,100	×
第7駐輪場	90	—	—
合計	8040		

表-5 葛西駐輪場⁶⁾

駐輪場名 (自転車)	収容台数	定期使用料金 (一ヶ月あたり)	定期利用 空き状況
西口駐輪場	4,900	1,800	○
東口駐輪場	4,500	1,800	○
合計	9,400		



写真-2 満車状態の駐輪場
(2008年10月撮影)

3.3 本八幡駅周辺

八幡の街は、市川市の中心であり市川市役所も八幡に存在している。JR 総武本線、都営地下鉄新宿線の本八幡駅、京成電鉄の京成本八幡駅が存在している。JR 本八幡駅は各駅停車のみ停車するが、京成電鉄と都営地下鉄新宿線は特急、快速も停車する。都営地下鉄では唯一の東京郊外にある駅でもある。

JR 本八幡駅の利用状況を見ると2007年の1日乗車人員は58,509人であり、千葉県内では9位となっている。

4 調査結果

4.1 本八幡駅における必要駐輪可能台数の概算

本八幡駅周辺の駐輪場施設はすべて満車状態のため、駐輪場施設の増設が必要である。そこで、駐輪場設置に空きのある3駅を選び、駅の1日利用者数と駐輪場の収容台数から比を求め、本八幡と比較することで必要駐輪台数を概算すると表-6のように、比率が5.22となった。

本八幡駅の1日の駅利用者数は78,204人で、最大収容数は10,931台である。この比率は7.154である。比率が5.22になるためには本八幡の最大収容数を約15,000台にすれば飽和状態を緩和できる。

表-6 利用者数と収容数の比率

駐輪場名 (自転車)	1日の駅 利用者数	最大収 容車数	駅利用者数と 最大収容車数 の比率
市川駅	52193	8040	6.492
葛西駅	48211	9400	5.129
行徳駅	27459.5	6800	4.038
		平均値	5.220

4.2 放置自転車対策強化

市川市は9月1日から、「本八幡駅南口ロータリー周辺および市道 6053 号」の放置自転車対策を強化した。²⁾

取締りをする前は本八幡駅南口ロータリー周辺と市道 6053 号の違法駐輪台数は 97 台と 57 台であったが、取締り強化後の 9 月 1 日には 2 箇所共 0 台となった。放置対策強化は効果を発揮した。

駅前ロータリーでは景観性を考えて地域住民の人々が植えた花壇をカラーコーンの変わりに置き、自転車を放置しにくい状況を作りだしている。

表－7 放置対策前後の放置自転車台数

	本八幡駅南口 ロータリー周辺	市道6053号
H20.8.29	97台	57台
H20.9.1 (取り締まり後)	0台	0台



写真－3

市道6053号の放置対策前とその後の風景
かつまた竜大「新しい風を竜大まっしぐら」
2007年2月13日より引用



写真－4 駅前ロータリーの花壇
(2008 年 10 月撮影)



写真－5 商業施設の隣にある駐輪場
(2008 年 10 月撮影)



写真－6 時間を識別するためのシステム
(2008 年 10 月撮影)

4.3 商業施設を利用した駐輪場

平成 20 年 10 月 10 日から情報プラザ 1F にて、商店を改装して作った商業施設利用者のための無料駐輪場が作られた。

商業施設を改装して造ったので、屋根つきの駐輪場となっている。利用は 1～2 時間を目安としている。2 時間以上を過ぎると撤去の対象となる場がある。識別方法として 11 時、1 時、3 時とそれぞれの色のついたマグネットを自転車に貼り、駐輪時間を把握している。マグネットを使用することにより、駐輪場設備代のコストを下げている。

利用可能時間は 10:00～19:00 までとなっており、19:00 を過ぎると、店のシャッターを下ろし利用不可能な状態になる。

商店を改装して駐輪場を作るのは全国から見ても珍しいケースといえる。この駐輪場は 2009 年 3 月までの期限で試用されている。



地図－1 駐輪場の位置

出典) 市川自転車情報局自転車対策課駐輪場MAPより

5. 考察

本八幡駅周辺に求められる駐輪場の台数は、市川駅、行徳駅、葛西駅の駐輪場対策を元として考え、約 15,000 台となった。この数値を参考として考えると現在の駐輪場収容台数は 1,0931 台であるので、4,000 台分の増設が必要であり、駐輪場の飽和状態を緩和できると考える。しかし、4,000 台の増設は現実問題として非常に難しく、場所も建設費も必要である。それに比例して、定額使用料金も高額なものになってしまうことが、葛西駅の例(表－3)を見て分かる。

葛西駅では、江戸川区が新システムの地下駐輪場を 36 億円の建設費をかけてまで増設した。本八幡では商業施設などを駐輪場として使用するなど各行政はさまざまなアイデアを考え試行錯誤している。しかし、商業施設を利用する駐輪場の候補は必ずしも十分ではない。

これに対して、放置自転車対策強化の効果は大きいといえる。人員を導入することによって、違法放置自転車を 0 台にするまでに至った。(表－7)市道 6053 号は本来の 2 車線道路の姿を取り戻し緊急車両などの妨げになることはなくなった。南口駅前ロータリーは放置自転車がなくなったことにより景観性がよくなり、歩道も広くなり歩行者の移動がスムーズになった。



写真－7 葛西駅地下駐輪場
出典) 浦安市議会議員宝新氏ブログより

参考文献

- 1) 国土交通省の自転車施策自転車走行環境整備の取組，道路交通安全対策室 平成 19 年 7 月 12 日
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/06/060712_.html
- 2) 市川市「広報市川」，記事，平成 20 年 8 月 23 日発行
<http://www.city.ichikawa.lg.jp/common/000041259.pdf>
- 3) 渡辺千賀恵：自転車と街づくり pp. 93-114, 学区芸出版社 1999
- 4) 太田勝敏, 岡並木, 高田邦道, 山本雄二郎：自転車の役割とマネジメント pp. 45-54, 地域科学研究会, 1998
- 5) 市川市自転車情報局自転車対策課空き情報 自転車対策課 平成 20 年 5 月 15 日
<http://www.city.ichikawa.chiba.jp/bicycle/aki.htm>
- 6) 江戸川区駐車駐輪場情報ホームページ駐輪場情報 江戸川区 平成 20 年
http://www.city.edogawa.tokyo.jp/sec_churin/index.html