

1. 背景と目的

自転車は手軽で便利な交通手段である。しかし、鉄道駅周辺における放置自転車問題は深刻であり、多くの地域・自治体が頭を悩ませている。

そこで本研究では、まず駅前放置自転車の現状を把握するために、東武東上線ふじみ野駅西口周辺を対象として現地調査と各放置場所において平日にビデオ調査・アンケート調査を行う。ビデオ画像からは違法駐輪者の行動実態を、アンケート調査からは行動・意識データを収集し分析することで違法駐輪者のニーズを生かした放置自転車対策の方向性を提案していきたい。

2. 駅前放置自転車の現状

本研究では、埼玉県富士見市ふじみ野駅西口周辺を調査対象に設定し調査を行った。周辺地図および放置状況、違法駐輪者の駅までの経路を図1に示す。

ふじみ野駅は、埼玉県の駅周辺の放置自転車に関する調査で、平成11年に2位・平成13年には8位と、順位・台数ともに減少しつつあるが上位10位内に入っており、今後も更なる対策が必要な地域である。地域の特性としては、平地が多く坂が少ない、バスの経路や本数が少ない、歩道が広く自転車が利用しやすい、人口層が比較的若いことが挙げられる。

図2は駅前周辺の放置自転車台数を1時間毎に観測した結果である。ビデオ調査と合わせて分析した結果、5時～9時までは会社員・学生、9時以降は大学生・買い物客の放置であると考えられる。市では放置自転車対策として、自転車放置禁止区域を定め、放置自転車への警告・撤去を行っている。しかし、駅前に民間の駐輪場がないことや、市営の西口地下有料駐輪場の利用が予約待ちであること・駅から徒歩5分の仮設無料駐輪場も満車状態にあることから、駅周辺の放置自転車は後を絶たない。

3. ビデオ調査による違法駐輪者の行動データ収集

違法駐輪者の駐輪する際の行動を詳細に把握す



図 1.ふじみ野駅周辺

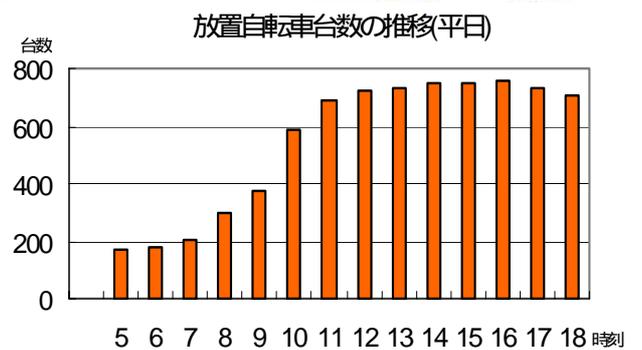


図 2. 平日のふじみ野駅西口周辺 放置自転車台数 H16年9月14日現在

ることを目的として、平日の平成16年11月18日(金)午前5時～正午まで図1に示した4箇所の放置場所においてビデオ調査を行った。取得したビデオ画像からは、「放置時間」、「個人属性(性別・年代・服装)」、「どの方面から来たか」、「放置場所」、「他の放置車両に便乗したか」、「放置後どこに向かったか」、「その他特徴」等を収集した。

まず、「個人属性」では女性に比べ男性が比較的多く、20歳・30歳前後に集中している傾向が見られた。「どの方面から来たか」からは、アンケート調査と合わせて分析した結果、違法駐輪者は駅までの経路上に放置をしているケースがほとんどであった。そして、「放置場所」からは、それぞれの放置場所において、その場所の中でも駐輪スペースが少ないにも関わらず、なるべく駅に近い場所に放置したいと思っている違法駐輪者が多く、止めやすさよりも歩く距

離を縮めたいという意識が行動に表れていた。また、場所による特徴として、店舗側にある放置場所では、撤去を避ける為、店の客になりすました放置が多いこと、放置後に店舗を利用して駅に向かう違法駐輪者も少なくないことが分かった。

4. アンケート調査による行動・意識データ収集

アンケート調査は平成16年12月19・20日に行い、駅周辺の放置場所7箇所と西口地下有料駐輪場内において調査票を配布し、違法駐輪者と駐輪場利用者の結果を比較できるようにした。調査票の配布数は、違法駐輪者には510枚配布し、有効回答数は42枚、有効回答率は8.24%、駐輪場利用者には400枚配布し、有効回答数は73枚、有効回答率は18.25%であった(総配布数910枚)。調査の対象は、帰宅時の自転車利用者とし、放置車両に接触した駅からの帰宅者に直接声をかけ、アンケートへの協力をお願いし手渡しした後、郵送回収する形式をとった。質問項目は、表1に示すとおりである。

5. 分析結果を踏まえた放置自転車対策への提案

アンケート調査データの分析結果から、駐輪場についての質問である問7では、「駐輪場が駅から遠く不便」12.9%、「駐輪場料金を払いたくないから」11.5%、「駐輪場が満車で止めるスペースがない」10.8%、「月契約したいが予約待ちで契約できないから」10.8%であった。よって駐輪場を利用したいのに利用できないと感じている人が全体の21.6%存在することが明確になった。更にその他の意見として「無料駐輪場の存在自体を知らない」「無料駐輪場へは幹線道路をまたぐため危険である」「無料駐輪場に止めていくと自転車がぼろぼろになる」等の既存の駐輪場の欠点が露出された。

また、雨でも自転車で来る人は全体の60%を占め、それに次いで、徒歩が20%、バスに転換するという人は10%にも満たない。更に、普段利用しない交通機関についての質問では、バスの本数が少ないことやバス路線が通っていないことに不満を持っている事実が分かった。以下では、本調査で得られた様々な知見をもとに駐輪場整備についての提案を行う。

< 駐輪場を整備する場所 >

違法駐輪者は駅に向かうまでの経路上に放置することから、経路途中の空き地に小規模の駐輪場を整備するべきである。そうすることで、放置時と

表1. アンケート調査 質問項目概要

質問項目	
問1.	目的別の駅への交通手段 利用頻度
	天候による交通手段の転換
問2.	朝の駅利用時刻 駅までにかかる時間
	目的地到着時刻
問3.	帰宅時刻到着時刻
問4.	過去の交通手段転換の有無
問5.	他の交通機関を利用しない理由(バス・徒歩・車)
問6.	駐輪場選択時の優先事項(料金・駅までの近さ・営業時間・混雑の具合・屋根の有無)
	駐輪場を利用しない理由(13項目)

駐輪場利用時の行動とで費やす時間に差が出ず、駐輪場を利用することによるロスを感じなくなる。

< 駐輪場利用者への店舗連携サービス >

店舗に近い放置場所では、放置後に店舗を利用してから駅に向かう人が多い。また、全ての放置場所でも帰宅時に店舗を利用してから放置車両に乗って帰宅するというケースが見られる。そこで、店舗経営者と駐輪場経営者との共同経営を提案することで、店舗経営者の利益の向上や違法駐輪者の駐輪場への誘導ができると考える。そのためには、違法駐輪者が駐輪場を利用することで得をするサービスが必要である。例として、自転車かごに衣服を入れて駐輪場に預ければ、帰宅時にはクリーニングされてかごに入れてある、夕食の材料を携帯電話で注文しておく、帰宅時にはすべてかごに入れてあり、電子マネーで支払いをする等が考えられる。

< 駐輪場とバスの提携によるサービス提供 >

アンケート調査結果から、違法駐輪者・駐輪場利用者ともに雨天時にバスに転換する人が少ない。バスのサービス水準を上げることはもちろんのこと、自転車利用者にバスの割引券配布し、バス利用の可能性について検討する機会を与えることでバスへの転換を促す。そうすることで、その分の駐輪場の空いた部分に、駐輪場を利用したいと思っている違法駐輪者を誘導することができる。

6. まとめ

本研究では、違法駐輪者の行動・意識データを用いることによって、違法駐輪者の利用しやすい駐輪場の提案を行った。なお、ふじみ野駅のような自治体が整備費用を負担する請願駅では、自治体が地域交通計画の一貫として、事前に駐輪場用地を駅舎用地とともに取得し、放置自転車への対策を講じておくべきであると考えられる。