

徳島駅前路上駐輪解決に向けた有料駐輪場の最適化

本研究では、徳島駅前に多く存在する放置自転車を減らすためにはどのような施策が必要なのかを主に駐輪場という観点から検証・分析した。どのような駐輪場のニーズがあるのかを確かめるため、自転車が放置されている時間についてのリサーチを行った。はじめに行った徳島駅前交番でのインタビューに加え先行研究の結果から、比較的短時間の駐輪が徳島駅前放置自転車の大半を占めているものと予想していた。しかし、実際に徳島駅前で調査したところ、比較的長時間の駐輪が多かった。そのため、もともと路上に無料駐輪場の設置を考えていたが、調査結果から、有料駐輪場の設置が適切であると考察した。よって、我々は「Tokushima Short Parking (TSP)プロジェクト」を提言する。以下はその研究の過程と提言内容を示したものである。

1.背景

1.1.これまでの徳島駅前路上駐輪対策

徳島駅前では長年にわたって路上駐輪が問題視されてきた。昭和59年に「徳島市における自転車の放置の防止に関する条例」が制定され、同時に徳島駅前の東西500m南北200mの範囲が「自転車放置禁止区域」と定められた。〔1〕

現在では放置自転車を減らす取り組みとして、撤去活動が行われている。2013年に徳島駅前駐輪場が2時間無料化されてからは大幅に撤去台数が減少したが、それ以降は1600台程度で下がり止まっており、放置自転車は依然問題としてあることがわかる。(図1)

また、その駐輪場も、「週末などには満車状態で駐輪できない状況がしばしば見られる」、「商業施設などの目的地から遠い」、「出入口スロープが急勾配で高齢者の方などにとって不便である」といった問題を抱えており、更なる機能強化が求められている状況である。〔2〕



図1 自転車放置禁止区域における放置自転車撤去活動状況

1.2.放置自転車のもたらす悪影響

放置自転車の悪影響は主に「通行の妨害」、「景観を損なう」であり、〔3〕〔4〕特に通行の妨害に関しては歩行者の障害になるだけでなく、自動車の進路の妨害となることもあり、深刻である。

1.3.代表的な放置自転車減少の先事例

・広島市では駅周辺の民間事業者へ駐輪場設営の補償をする政策を行い、駅周辺に3ヶ所の路上駐輪場を整備した。その後、整備前と後の放置自転車数を比較したデータでは約9割も放置自転車が減少したことが確認された。そして、市内の利用者からも多くの満足の意見が集まった。〔5〕

駐輪場整備及び放置規制区域拡大後の の放置自転車台数



図2 駐輪場整備及び放置規制区域拡大後の放置自転車台数〔5〕

・放置自転車数が日本1位(H15)となってしまう、福岡県天神市。年間放置自転車数のピーク時(H13)では4530台もの台数が確認されたものの、行政による定期的な路上駐輪場の設置、増設により数を40台(H31)にまで減少させることが出来た。〔6〕



図3 広島市で導入された民間路上駐車場

精算機は電子マネー決済に対応している。精算機の上には防犯カメラが設置されているため、防犯上の対策にもなっている。〔7〕

1.4.徳島市自転車活用推進計画

2020年に徳島市では徳島市自転車活用推進計画が策定され、放置自転車対策として複数の対策が講じられた。その中でも駐輪場に関連する内容は次の2つである。

- ・鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備：自転車や公共交通の利用促進を図るため、鉄道駅やバス停の周辺における駐輪場の整備を、交通事業者などと連携して行う。また、すでに駐輪場が整備されている場所については、機能強化を行うことで利用者の利便性を向上させ、自転車の利用促進を図る。

- ・短時間駐輪需要を満たす駐輪場の整備：自転車利用の利便性を向上させるため、道路などの公共空間や民地空きスペースなどを活用した小規模駐輪場の整備を、商店街や駐輪場事業者などと連携して推進する。

徳島市は自転車利用の活性化を図るため、短時間利用を主眼とした小規模駐輪場の整備を進める方向性である。

2.検証方法と結果

2.1. 調査場所の絞り込み

リサーチの結果、徳島駅周辺で特に路上駐輪が多発している下記画像の4箇所を「多発スポット」と呼称し、本研究では重点的に調べることにした。

- ・スポット1:能開センター前
- ・スポット2:アミコビル東側
- ・スポット3:ポッポ街入口駅側
- ・スポット4:ポッポ街入口道路側



図3 徳島駅周辺図
出展:Google衛星画像

2.2. 交番でのインタビュー

次に徳島駅前交番にて直接インタビューを行った。徳島駅前交番は能開センター前の多発スポットに近いので、その場所についての有用な情報が得られると感じたからである。しかし、あくまで主観であることには注意が必要である。

〈インタビューから得た情報〉

- ・駐輪をしているのは、比較的若い人である
- ・周囲にあるコンビニやクレメントプラザに、短時間で買い物をしたい人が停めている傾向がある
- ・昔から平均して路上駐輪が多い場所である

2.3. 徳島市への質問

徳島市HPの質問フォームを使い、徳島市道路建設課に小規模駐輪場について質問をした。

〈回答内容 2022/11/28〉

- ・小規模駐輪場は短時間駐輪需要が多いと見込まれる地域の徳島市道の歩道上等を想定している。

- ・具体的な場所や規模については検討中である。

2.4. 駐輪時間の調査

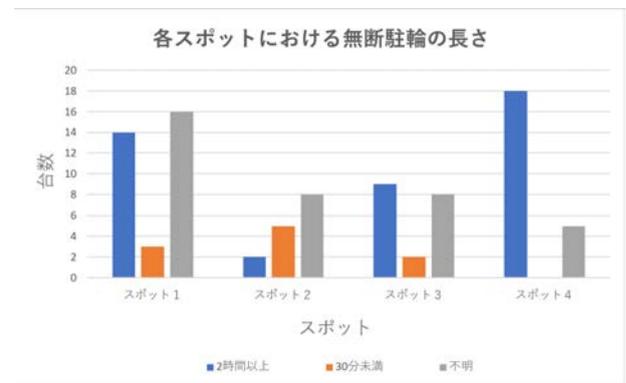
実際に短時間駐輪需要が多いのかを確かめるために、徳島駅前地下駐輪場が有料となる2時間以上の駐輪を長時間駐輪と定め、どの程度長時間駐輪が存在するのかを調査した。

〈調査方法〉

4つの多発スポットをおよそ24分ごとに6回ずつ定点写真を撮って回り、その後、写っている自転車を判別し、2時間通して写っているもの、30分未満であるもの、撮影開始か撮影終了の時点で写っていて、判別ができないものに分ける。

〈調査結果〉

全部で4スポットの定点撮影を行ったが、それぞれの結果は下のグラフのようになった。



全てを合計すると、2時間以上停めていたのが約48%、30分未満であったものが約11%、それ以外のものが約41%であった。

3. 考察

我々は先行研究や徳島市自転車活用推進計画での施策、また徳島駅前交番でのインタビューから、徳島駅周辺の路上駐輪は短時間のものが大半を占めているものと予想していた。買い物などでの短時間の駐輪に徳島駅前地下駐輪場を

使いたくないという層が一定数存在しているものと考えていた。

しかし調査の結果は我々の予想とは真逆であった。短時間駐輪は全体の1割であるどころか、ほぼ半数が2時間以上の長時間駐輪だった。

事前のリサーチと実地調査にこのようなズレが生じたのは主にこれらの原因によるものと考えられる。

①撮影間隔の長さ

撮影間隔が24分であったため、その間に短時間駐輪していた自転車は数に含めることができていない。実際数はより多いと考えるべきである。より短い間隔での撮影が求められるだろう。

②「その他」の存在

最初の写真と最後の写真に写っている自転車は駐輪時間が不明である。より長い時間の調査が必要とされるだろう。

しかし、これらの要因があったとはいえ、2時間以上の駐輪が多数存在したことは事実である。単に小規模駐輪場を設置するだけでは、徳島駅前前の放置自転車はあまり減らないと考えられる。

また徳島駅前地下駐輪場がすぐ近くにあるスポット1においても長時間の無断駐輪が多かったことから、路上駐輪をする原因として「地下である」や「料金がかかる」などが考えられる。しかし短時間の路上駐輪もあることを考えるとやはり「地下である」という煩わしさが最大の原因だろう。

4.提言

地下駐輪場には、短時間利用の場合は、駐輪するのが煩わしいという大きなデメリットがある。

さらにこのようなデメリットもある。

- ・地下駐輪場の出入り口がバリアフリー化されていないため、高齢者等の方には使いにくい
- ・電子マネー決済に対応していない

これらのデメリットが路上駐輪及び放置の横行を招いている。そのため、短時間駐輪の自転車利用者をターゲットとした路上駐輪場を設置する「Tokushima Short Parking (TSP) プロジェクト」を我々は提言する。

そしてその内容としては以下を提案する。

【仕様】

- ・検証2.1で明らかになった4つの多発スポットに設置する。
- ・道幅を圧迫しないために、屋根などは設置しない簡易的なものとし、ラックと料金所のみを設置する。(料金所は電子マネー対応)

【運営方法】

短時間の駐輪を勧めるため、駐輪料金は1時間までは無料とし、以降1時間ごとに300円増加するものとする。(図5)

これは徳島駅前地下駐輪場と比較して、高い値段設定となっている。(図4)

駐車期間	駐車料金(1台につき)
2時間未満	無料
2時間以上24時間まで	100円
24時間を超える場合	24時間までごとに100円

図4 徳島駅前地下駐輪場の料金表

駐輪期間	駐輪料金
1時間未満	無料
1時間以上	1時間毎に300円

図5 「TSPプロジェクト」の料金表モデル



図6 「TSPプロジェクト」の駐輪場イメージ

【導入のメリット】

- ・短時間利用の買い物客増加
- ・放置自転車の減少
- ・路上になることによるバリアフリー化
- ・電子マネーへの対応による利便性の向上

現在多くの放置自転車がある場所に設置することにより、それらの放置自転車を減らすことができる。また、図4と図5を比較してわかるように、路上駐輪場の1時間あたりの料金を駅前地下駐輪場に比べ高くすることで、1時間未満の短時間駐輪の自転車はアクセスしやすい路上駐輪場へ、それ以上の長時間駐輪の自転車は駐輪代の安い地下駐輪場へと誘導できる。このように、2種類の駐輪場をうまく作用させることで、放置自転車を減らすことができる。また、路上駐輪場は急勾配がないため、バリアフリーである。

我々はこのような「Tokushima Short Parking (TSP)プロジェクト」を提言し、徳島県の路上駐輪問題の解決につなげていきたい。

5.参考文献

〔1〕 徳島市 徳島市における自転車の放置の防止に関する条例

1984年

http://reiki.city.tokushima.tokushima.jp/reiki_honbun/o002RG00000235.html

〔2〕 徳島市 徳島市自転車活用推進計画

2020年6月

https://www.city.tokushima.tokushima.jp/kurashi/koutsu/road/bicycleuse.files/tokushimashi_jitensha.pdf

〔3〕 松戸市 なぜ放置自転車はいけないの？

2022年4月1日

https://www.city.matsudo.chiba.jp/kurashi/douro/jitensha/why_houchi_forbidden.html

〔4〕 徳島新聞 止め放題？ 徳島駅西側の放置自転車 特例で禁止区域外も苦情の声【あなたとともに～こちら特報班】

2020年1月20日

<https://www.topics.or.jp/articles/-/311801>

〔5〕 道路新産業開発機構 国道54号の放置自転車対策

2018年6月

https://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2018data/1806/1806chiiki-cgr.pdf

〔6〕 西日本新聞 放置自転車「ほぼゼロ」臨時駐輪場閉鎖へ 福岡市・天神サザン通り

2021年1月18日

<https://www.nishinippon.co.jp/sp/item/n/682430/>

〔7〕 鯨党α AND BUILD HIROSHIMA Icaya払いに対応した路上駐輪スペースが登場

2014年9月24日

<https://ab-hiroshima.com/f1181>