

宇都宮市市政研究センター「まちづくり提案」

宮っ子自転車おかたづけ大作戦

宇都宮大学 中村祐司研究室 まちづくり提案Aチーム

上田紗織 大嶺さなえ 金田朋子 倉島智代

1.問題意識と目標

1)問題意識

宇都宮市の中心市街地は、オリオン通り商店街やパルコ、東武が立ち並び、高校生から主婦、高齢者など幅広い年代が訪れ、買い物などを楽しむ宇都宮市の繁華街のひとつである。その中心市街地への主な交通手段として、自転車が挙げられる。

自転車は、身近な交通手段として多くの人に利用されている。その利点としては、自動車やバスなどに比べて渋滞などの交通状態に左右されないで目的地に行ける、目的地のすぐそばまで行けるということなどが挙げられる。また、駐輪場所をあまりとらないということも挙げられる。自転車はガソリンを使わず環境にやさしく、エコロジーな乗り物として、現在、注目を集めており、今後ますます利用者の増加が予想される。

そこで、自転車の駐輪マナーをあらためて見直す必要があるのではないだろうか。中心市街地は、自転車で訪れる利用客が多く、以前から自転車の交通マナーが問題視されている。中心市街地では、通りに駐輪されている自転車をよく見かけることがある。通りに停めてある自転車は、通行できる歩道のスペースを狭めるだけでなく、歩行者や自転車の通行の妨げとなり、危険である。また、整備もされず、乱雑に停められているため、その通りの景観を損ねてしまう。中心市街地における駐輪のマナーはどうなっているのだろうか。これからますます問題となるだろう自転車における駐輪について検討したいと思う。

2)目標

前述したように、通りに無秩序に停められた自転車は、安全上の問題、景観の面からみて、迷惑であり、なくしていかなければならないものである。そこで、路上駐輪をしてしまう背景や要因を探り、そのことから宇都宮市の中心市街地、特にオリオン通りにおける路上駐輪をなくし、景観の向上を図ると共に市民にとっての憩いの場を提供することを目標に施策事業を提案したい。また、これらの施策事業を通じて、商店街での連携・協力を促し、中心市街地の活性化にも繋げたい。

2.現状分析

路上駐輪をなくし、安全で利用しやすく景観の良い中心市街地とするために、まず実際の市営駐輪場の利用状況、中心市街地の現状をフィールドワークなどから見てみようと思う。さらに、他市の路上駐輪に対する対策や宇都宮市の対策もみてみることにする。

1) 市営駐輪場の利用状況

オリオン通りを中心とした中心市街地には、図1のように中央小北、中央1丁目、東武東の3ヶ所の市営駐輪場がある。市営駐輪場の利用状況は、表1のように駅周辺の駐輪場の利用率は高いが、中心市街地にある中央1丁目駐輪場、中央小北駐輪場は、他の駐輪場に比べて明らかに利用率が低い。さらに年々利用率が低くなっている。このことから、駐輪場にはまだ多くの空きスペースがあり、利用者が少ないということが明らかになった。



図1:市営駐輪場¹

表1:市営駐輪場の収容台数に対する利用率(%)

駐輪場 (収容台数)	中央一丁目 (400台)	中央小北 (386台)	東武駅東 (1080台)	JR東口 (2290台)	JR西口 (2984台)
年度					
平成5年度	61.1	37.7	64.3		
平成10年度	23.7	32.1	63.1	73.1	92.9
平成15年度	11.6	13.3	69.7	81.5	92.1
平成17年度	8.1	10.7	62.2	90.2	90.6

2) フィールドワーク

はじめに、自転車の路上駐輪の現状を把握するために、中心市街地、特にオリオン通りを中心にフィールドワークを行った(2006年10月18日実施)。また、市営駐輪場の使用状況なども見てきた。

まず、オリオン通りについて述べる。オリオン通りで目に付いたのは、通りの中央に路上駐輪がされていることだ(写真1)。オリオン通りが広いとはいえ、中央に自転車が停めてあっては道幅が狭くなり危険である。特にこのように路上駐輪されている場所は、ゲームセンターや八百屋の前に多く、その商店を利用している人が路上に自転車を停めているようだ。また、路上駐輪が通行する人の妨げとならないように、店舗の前にカラーコーンを置き、路上駐輪の抑制を図っている店もあった(写真2)。店側では、警備員を配置し、自転車の整備や通りに自転車が広がらないように注意をするなどの対策をしていることが分かった。

次に、市営駐輪場だが、中央小北駐輪場はオリオン通りから一本裏手にあり、5分の1程度自転車が停めてあった(写真3)。中央1丁目駐輪場は、地下になっており、坂を上り下りして駐輪場に入出入りしなければならないため使いづらさを感じた(写真4)。利用状況は悪く、停められていたのは十数台ほどのみであった。東武東駐輪場は、駅に近いため他の2ヶ所に比べ、利用している人が多かった(写真5)。フィールドワークをした結果、どの駐輪場も利用状況が非常に悪いことが分かった。

さらに、もう一点気づいた点がある。それは、駐輪場の看板が、どこにあるのかわかりにくく、看板があったとしても、そのまわりに自転車が停められており、まったく意味をなしていないということである。オリオン通り内には、看板がなく、オリオン通りの横の小道にしか見当たらなかった。これでは、看板に気づく人が少ないであろう。また、自転車放置禁止区域であるということを示す看板も東武付近の2ヶ所しか見つけることができなかった。その看板では市営駐輪場の場所の明記がわかりにくく、これでは路上駐輪の抑止につながらないであろう。

以上のように、路上駐輪に対する対策を抜本的に変えていかなければならないということが明らかになった。



写真1:オリオン通り内



写真2:フェスタ前



写真3:中央小北駐輪場



写真4:中央一丁目駐輪場

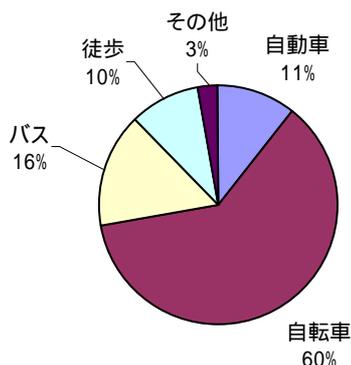


写真5:東武東駐輪場

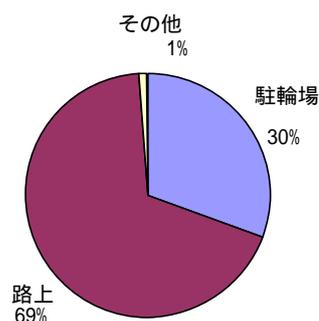
3) アンケート

宇都宮大学の学生 130 人を対象に 06 年 10 月 26 日(木)から 31 日(火)まで『中心市街地への交通手段』『オリオン通りでの駐輪場所』等のアンケート調査を行った。アンケートの結果は以下の通りである。

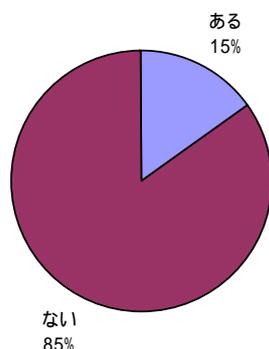
中心市街地への交通手段



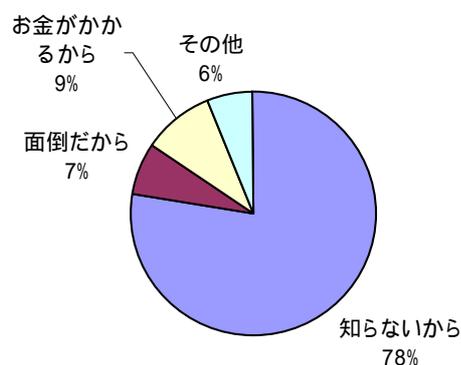
オリオン通りでの駐輪場所



市営駐輪場の利用状況



市営駐輪場を利用しない理由



以上の結果から、中心市街地への交通手段として大多数の学生が自転車を利用していることがわかる。また、宇都宮は自転車の利用人口が多いことから、中心市街地での自転車数がかかなりの数に上るであろう。更に、アンケート・フィールドワークから自転車利用者の多くが路上駐輪していることがわかった。商店街の景観のためにも、路上駐輪対策を進め、尚且つ自転車利用者にとって利用しやすい商店街であることが求められる。

アンケートから、駐輪場の認知度が低いために、駐輪場の利用率が低いことがわかった。また、意外にも、駐輪場を利用しない理由として『面倒だから』を挙げる人数が少ないことから、認知度を上げることが駐輪場の使用率を上げることにつながるであろう。

4) 宇都宮市の取り組み

宇都宮市がこれまで行ってきた取り組みとして、まず「短時間専用駐輪施設」が挙げられる。オリオン通り内には数ヶ所、わき道などに短時間専用駐輪施設として、利用客が目的地の近くに停められるように駐輪できるスペースを設けている。これは、目的地のすぐ近くまで行けるといふ自転車の利点を生かしつつ、簡単に停められるという利用者のニーズにうまく応えている駐輪場といえるのではないだろうか（写真6）。

また、フラワーポットを道路わきに置くことも良い対策であると考えられる。JR 宇都宮駅東口にある足利銀行前は、以前ひどい路上駐輪に悩まされていた。それが車道のすぐそばの歩道にフラワーポットを置くことによって、路上駐輪の数が激減している。フラワーポットは環境にも良く、景観の上でもきれいなまちづくりができています（写真7）。



写真6:一時駐輪指定区間(10/18)



写真7:フラワーポット(10/18)

シルバー人材派遣の方々による駐輪指導、駐輪整備も路上駐輪対策の一つとして挙げられる。パルコ前などでは自転車が乱雑に停められ危険な状態だが、彼らのおかげでちゃんと整備され歩きやすい状態になっている。しかしその一方で、シルバー人材派遣の方が整備しているために専用駐輪場には停めず、路上に駐輪してしまうという意見もアンケートから寄せられた。しかし禁止区域である JR 宇都宮駅西口付近の路上駐輪は、シルバー人材派遣の方々の活動のおかげで次第にその数を減らしてきているようである。禁止区域であるので、シルバー人材派遣の方が立っているだけで抑止力となっているようだ。ただ、彼らに支払う給料が全体的にみて大きな割合を占めていることは問題となっているという。それと同様に、高校生のオリオン通りなどでの呼びかけも交通マナーを考える上で効果があると考えられる。宇都宮市の高校では「交通マナーを考える会」を作り、各学校から何名か選出し、彼らは月に何度かオリオン通りの数ヶ所で看板を持ち、呼びかけを行っている。

5) 他市の取り組み

広島県広島市では、駐輪場の利用を促進するため、買い物駐輪券の配布を約1ヶ月間、試験的に行った。買い物駐輪券を参加店舗に提示すると、買い物代金から駐輪場利用料1000円が値引きされるというものである。参加店舗は250店舗で、そのうち45店舗で利用があり、延べ666枚が利用された。券が利用できる買い物の最低金額を1000円以下に設定した店舗に利用が集中した。一方で、駐輪場利用者の約8割は買い物駐輪券を利用しておらず、参加店舗の増加や、利益に支障をきたさない適度な利用金額設定が今後の課題として残った。

また、大阪府大阪市は、駐輪場対策として小学校などを利用して330台分の仮設駐輪場を設置し、同時に自転車利用者にボランティアの人々が駐輪場利用の呼びかけや誘導を実施した。その結果、実験実施区間では路上駐輪が約6分の1にまで減少し、大きな抑止効果がみられた。しかし、人手に頼る方式では継続的な実施が困難であるという点が課題となった。

さらに、東京都千代田区では、放置自転車対策の一環として、地元団体が、人々のモラルに訴え、心理的圧迫をかける方法を探り、歩道のガードレール下にフラワーポットを設置した。花の世話については、里親制度を設け、道路に面する商店が水やりなどを行った。その結果、フラワーポット設置地域における放置自転車はなくなった。

以上のことから、路上駐輪の問題として市営駐輪場がほとんど使用されていないことが挙げられる。アンケートからわかるように、駐輪場の存在を知らない人が多く、認知度が低いこともわかった。路上駐輪を減らすためには、まずこの駐輪場の存在を知ってもらい、利用してもらうことが重要であり、駐輪場をどのように広め、多くの人に利用してもらうかが課題である。現状分析や他市の例を参考にオリオン通りの景観も考え、路上駐輪の抑止と、それに伴い市営駐輪場利用率の向上のための施策事業を提案しようと思う。

3. 提案

1) オリオン通りの整備

現在オリオン通り内は路上駐輪禁止区域に指定されているにもかかわらず、路上駐輪が非常に多い。その原因のひとつとして挙げられるのが、通りの幅が広いため、中心部分に自転車を置いても十分人が通れるスペースがあるということである。そのために、オリオン通りの中心部分にフラワーポットとベンチを一定間隔で交互に設置することを提案する。それぞれの間には、人が通りを横断するのに十分で、しかし自転車を停めるには不十分といえる、1メートルほどの間隔をあけることが重要だ。

フラワーポットとベンチを設置するためにはまず、オリオン通り内の放置自転車をすべて撤去し、通り内をきれいに整備することが必要である。設置後の効果としては、自転車の路上駐輪を防ぐだけでなく、オリオン通りを利用する人々の休憩などの憩いの場を提供すること、またオリオン通りの景観を美しく保ち、訪れる人々に明るい印象を与えることが期待できる。

フラワーポットに植えられる草花の手入れについては、里親制度のように、各ポットの前に位置する商店の方等に里親になっていただき、水遣りなどを依頼することが適切であると考えられる。

詳しくは下記のイメージ図参照

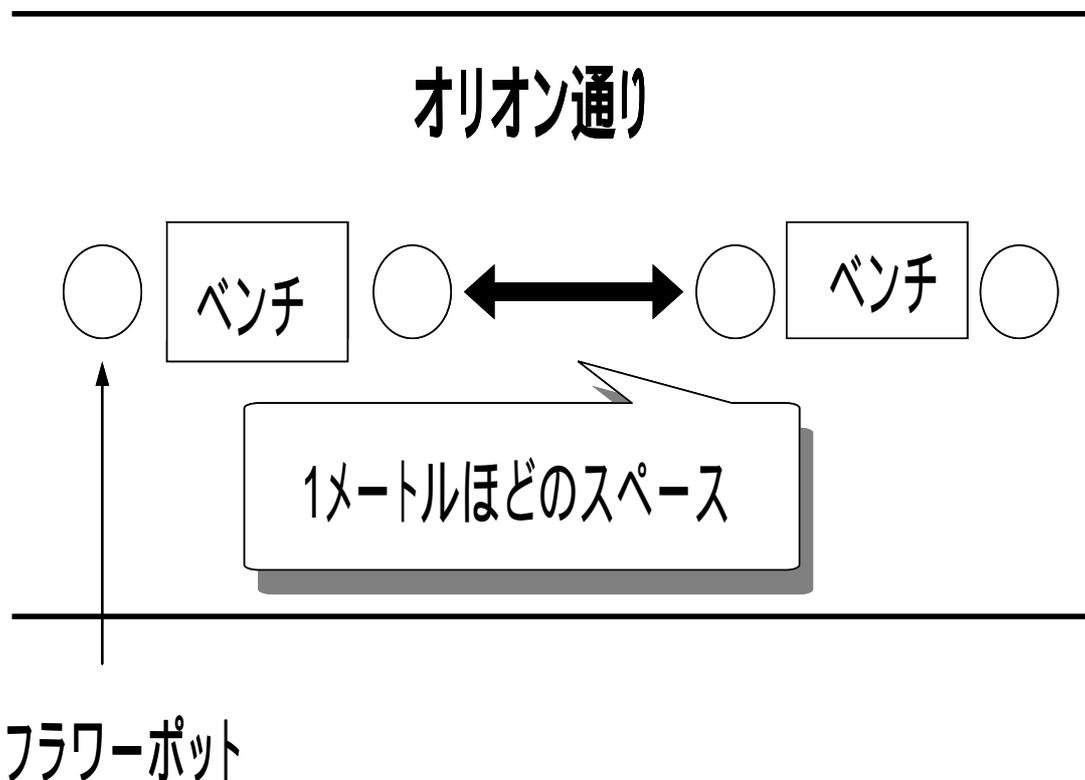


図2：オリオン通りの対策施行後のイメージ図

2) 駐輪場の認知度上昇のための取り組み「看板の整備」

前述したように、駐輪場の利用率が非常に低く、路上駐輪が多いのは人々の駐輪場への認知度の低さが大きな要因の一つであると考えられる。そのため、人々に駐輪場の所在や駐輪禁止区域について明確に知らせるための取り組みが必要である。そこで私達は現在ある看板の整備を提案する。

駐輪場の場所を示す看板を、今まで以上に簡潔で、大きく見やすいものにし、さらに設置場所をより多くの人が目にする場所におく必要がある。例えば、最寄りの駐輪場の場所を示す看板を駐輪場付近や、路上駐輪の多い場所に数箇所設置するなどが考えられる。

さらに、禁止区域の看板についても同様に、「ここに自転車を停めることは禁止されているのだ」という警告をもっと目立たせるように整備するべきである。加えて、その禁止区域を示す看板に、代わりに駐輪することのできる場所や駐輪場の位置を明確に告げることも有効な方法であると考えられる。そうすれば、禁止区域への駐輪を抑止すると同時に、適切な場所への駐輪を促す効果も得られるであろう。

3) “宮っ子買い物駐輪券”の発布

ベンチとフラワーポットを設置することで、路上駐輪できるスペースをなくし、看板の整備で駐輪場や駐輪禁止区域の所在を人々に明らかに出来ることが期待される。そして、利用率の低い市営駐輪場の利用率向上のために、買い物駐輪券を発布することを提案する。この駐輪券の名前については宇都宮にちなんで「宮っ子買い物駐輪券」と命名する。これは市営駐輪場を一度利用するごとに買い物駐輪券が渡され、オリオン通り商店街の加盟店舗で買い物をしたときにそれを提示すると、100円オフになるというものである。考えられる効果としては、駐輪場の利用を促すだけでなく、商店街での買い物を促進し、オリオン通り全体が潤うことが期待出来る。

4) キャンペーン活動の実施

最後に、市営駐輪場へ駐輪を促し、“宮っ子買い物駐輪券”を市民の方々に広く知らせるために、オリオン通りの整備後、キャンペーンを行うことを提案する。この活動ではオリオン通り内、特にオリオン市民広場などでチラシ配布や呼びかけを行う。それと同時に、「宮っ子買い物駐輪券」の発布についても大々的にアピールする。各店舗や駐輪場付近にポスターを掲示することも必要である。

4. 提案を受けての課題

上記の提案を受けて考えられる問題として、まず浮かび上がるのが「宮っ子買い物駐輪券」のお金の負担をどうするかである。市の予算から引き落とすことが出来れば一番なのだが、それが無理ならば宇都宮市と商店街で半分ずつ折半する案が考えられる。半分という和一チケット50円の負担ということになるのだが、これが成功して利用率が上がれば、商店の売り上げ増加に繋がるので、最終的にみれば損な話ではないだろう。

オリオン通りの真ん中にベンチとフラワーポットを設置するという案については、これらの設置までは宇都宮市の方々に任せる形になると考える。ベンチに関しては、本来、幅広く多くの人に休息の場所として利用される場が、学生のたまり場となり、他の人々が利用しにくいということが懸念される。以前、オリオン通り内のエッグステージ前に試験的にベンチを設置した際、学生たちのたまり場となり失敗に終わってしまったという話を耳にした。もともと、エッグステージは学生が運営するお店であるため、学生が集まりやすいのは必至であったと考えられる。しかし、オリオン通り全体を通してベンチを設置できれば、若者のみがそれらすべてのベンチを利用することはないだろうから、買い物などで疲れたときに高齢者の方々が座り、休息をとることが出来るのではないだろうか。

この施策事業には、何よりも商店街の意識の向上と市の取り組みに対する協力が不可欠である。

参考文献

(1)宇都宮市役所インタビュー(06.10.11)

建設部道路維持課 管理調整グループ 主事 鈴木祐介氏

(2)宇都宮市役所 資料

(有料自転車駐輪場利用状況、自転車等放置状況の推移、放置自転車の撤去及び処分等状況)

(3)海星高校インタビュー(06.10.30). 佐藤先生

(4)小林成基、古倉宗治、石田久雄 著

(2005 リサイクル文化社) 「自転車市民権宣言～都市交通の新たなステージへ～」

(5)国土交通省道路局ホームページ <http://www.mlit.go.jp/road/index.html>

(6) 1 宇都宮市役所ホームページ <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>

路上駐輪対策についてのアンケート

Q1. どのくらいの頻度で大通り商店街(パルコ、オリオン通り)に行きますか。

月に一度程度 半月に一度程度 週に一度程度 ほぼ毎日
ほとんど行かない

Q2. 大通り商店街への交通手段は何ですか。

車 自転車 バス 徒歩 その他()

Q3. 自転車と答えた人に質問です。

大通り商店街では、どこに自転車を停めますか。

駐輪場 路上 その他()

Q4. 路上と答えた人に質問です。

なぜ路上に駐輪してしまうのですか。

Q5. 大通り商店街の近くには、市営駐輪場が3ヶ所(中央1丁目、中央小北、東武)あるが、
利用したことはありますか。

ある ない

Q6. . 利用したことがある人に質問です。

どこでその存在を知りましたか。

. 利用したことがない人に質問です。

その理由はなんですか。

知らない 面倒だから お金がかかるから その他()

Q7. パルコ・東武の駐輪場は使ったことがありますか。

どちらもある どちらもない パルコのみある 東武のみある

ご協力ありがとうございました。