

熊本市の自転車利用環境向上を目指して ～駐輪場の美化を通して～

熊政会

濱崎 真孝¹・矢野 啓介²・國岡 万聖³・末田 夕貴⁴・松永 賢太郎⁵
石垣 有太⁶・河田 里実⁷・石川 和佳奈⁸・上村 涼太⁹
水城 歩¹⁰・田川 絵理奈¹¹・平江 みなみ¹²・平野 由梨¹³

^{1,2,3,4}熊本大学 法学部法学科 3年

⁵熊本大学 法学部法学科 4年

⁶熊本大学 法学部法学科 2年

⁷熊本大学 医学部保健学科 3年

⁸九州ルーテル学院大学人文学部人文学科 3年

⁹九州ルーテル学院大学人文学部心理臨床学科 2年

^{10,11,12,13}熊本大学 法学部法学科 1年

環境に優しい乗り物として自転車が注目を集めている。しかし、その自転車を利用する環境は満足のできるものではなく、その大きな要因の一つが利用者の行動である。こうした現状の改善のため、我々は駅周辺の自転車利用環境の改善策に取り組むこととした。視察の結果、状況が悪いと判断したJR水前寺駅に絞り、インタビューと台数調査、駐輪場美化実験を行った。これらの結果を踏まえ我々は、駐輪場の利用状況に課する問題は水前寺駅と熊本市の意思疎通不足、利用者のマナーの欠如、改善に向けた取り組みが継続できていないことの三つに要因があると結論付けた。この要因を解決するために駅、市、市民が改善に向けて共同するための協議の場を設けることを進言する。

1. はじめに

地球温暖化が深刻な世界的問題といわれて久しい。そうした中で、ガソリンや電気を使わない乗り物として自転車に注目が集まっており、社団法人自転車協会の調べによると、我が国における自転車保有台数は年々増加し、2008年度は約7,000万台に達している。環境にやさしい乗り物として、今後ますます需要の増加が見込まれるが、その自転車を利用する環境は決して満足できるものではなく、その大きな要因の一つが利用者の行動である。熊本市の場合特に、利用者の多い駅周辺の駐輪場では、自転車が駐輪スペースからはみ出し通路を塞ぎ、多くの自転車が長期間放置されている状態が恒常化している。ルール無視の駐輪が一台あることによって、その周りに同様の駐輪が増えていくという負の連鎖も見られる。こうした現状改善のため、我々は調査を実施し、快適な駐輪環境の整備へ向けて、学生という視点から提言することを目指した。

2. 方法

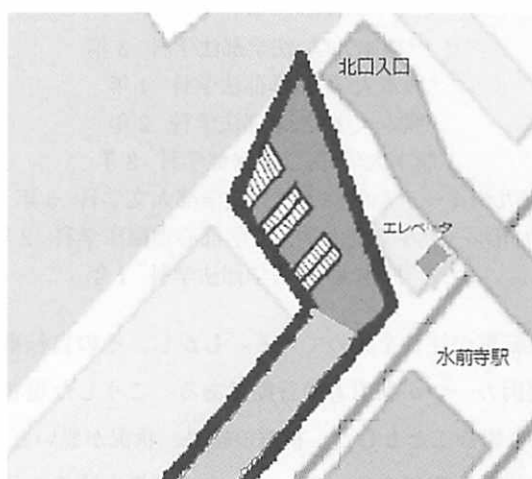
我々は今回の提言を行うにあたって、まず駐輪場の現状を把握する必要があると考え、メンバー内で特に状況が悪いとの声があったJR水前寺駅及びJR竜田口駅の現状を視察した結果、状況が悪いと判断したJR水前寺駅に絞り調査を行うこととした。

調査方法としては水前寺駅の駅職員、近隣住民、さらに利用者へのインタビューを実施した。また、JR水前寺駅の駐輪場において、朝及び夕方のラッシュ時を避け、平日と休日に分けて2日間の台数調査を行った。さらに、調査で見えてきた結果を基に簡易にできる物理的な誘導方法を実験的に検証した。

3. 調査方法

(1) 水前寺駅の概況

水前寺駅は、熊本県熊本市中央区水前寺一丁目にある、九州旅客鉄道（JR九州）豊肥本線の駅である。同駅には北口側及び南口側にそれぞれ駐輪場がある。（図1参照）



図一 1 水前寺駅北口駐輪場概略図

(2) インタビュー調査結果

インタビュー調査の結果、この駐輪場の利用者のうち学生が占める割合が非常に高いことがわかった。駅周辺には大学や高校が多数あり、水前寺駅駅長の話によると、北口の駐輪場では学生のマナーは悪く、多くの自転車が放置された状態は長期にわたるものであるとのことだった。これまでも、動いていない自転車に「放置禁止」の紙を貼り付けたり、駐輪違反の自転車を移動させたりするなど駅側が改善に向けた努力をしているものの、改善は見られない。また、放置自転車の処分に関しては、駅側と市側の見解にずれ違いがみられた。駅側は放置自転車を自由に処分することは難しいと市側から指摘されたとし、そのため、処分できない自転車を別の場所で保管している。一方、市側はJRの私的所有地内に放置された自転車の処分は駅の自由裁量に委ねられるものであるとの見解であった。

さらに、地元自治会が複数人で自転車の整理をボランティアで行うことがあったというが、人数が集まらない等の問題が生じ長続きしなかった。現在は自治会の役員が見回りや時には整理を行ってはいるが、単独の場合が多く、整理に対し難癖をつける利用者がいるとの声もあった。

(3) 駐輪場の台数測定の結果

JR水前寺駅の駐輪場において、朝及び夕方のラッシュ時を避け、平日と休日に分け

て2日間の台数調査を行った。(結果を表1、表2にまとめて示した。)

表-1 平日(9月6日)の台数

	午前6時半	午前9時	午後4時	午後7時
北口駐輪場 (内バイク台数)	387台 (5台)	294台 (5台)	309台 (4台)	343台 (2台)
南口駐輪場 (内バイク台数)	363台 (10台)	未調査	256台 (17台)	304台 (14台)

表-2 休日(9月8日)の台数

	午前6時半	午前9時	午後4時	午後7時
北口駐輪場 (内バイク台数)	395台 (3台)	390台 (3台)	385台 (2台)	397台 (2台)
南口駐輪場 (内バイク台数)	360台 (12台)	320台 (11台)	338台 (10台)	379台 (12台)

この結果から、休日は台数の変動があまりなく、平日は利用者が多いため、変動幅が大きいと推測できる。

次に、JR水前寺駅北口の駐輪場は先に示した図1のようになっており、その中の青色で示した北口の入り口に近い部分に写真-1、写真-2のように、駐輪が集中しており、入り口から遠い黄緑色の部分には、写真-3のようにあまり駐輪されていない。これは、入口から二輪車で入った利用者が奥へ進まずに入り口付近に駐輪し、後から入ってくる利用者の駐輪スペースを遮ってしまう状況をつくっている。また、駐輪場所に設けられた白線が無視したはみ出し駐輪も多く、駐輪禁止区域における違反駐輪によってエレベーターや近くの公園への通路を塞いでしまい、駐輪場利用者以外の通行者にも迷惑がかかっている。以上から、収容台数は不足しているというわけではないが、利用者のマナーの悪さから駐輪状況が悪化しているとの実情が確認できた。細長い駐輪場である等の構造的な問題はあるが、状況悪化の大きな要因は利用者のマナーの悪さにあると考えられる。



写真-1：入り口付近の駐輪の様子(1)



写真-2：入り口付近の駐輪場の様子(2)



写真－3：駐輪所の奥側の様子

4. 駐輪場美化実験

(1) 駐輪場美化実験の意図

我々は駐輪場の利用者のマナーの悪さは現状の劣悪な駐輪場の状況により誘引されているのではないかと考え駐輪場の美化により利用者のマナーはどう変化するか考察することとした。

(2) 駐輪場美化実験の具体的な方法

駐輪場の現状として、駐輪スペースは白線で囲まれているだけであまり目立たず、駐輪禁止も明確な表示がなかった。故に、駐輪禁止スペースと白線の駐輪スペースをはっきり区別し、通路には通路と分かるように緑色のテープで矢印や外線を作った。そのうえで、北口駐輪場の入口付近の駐輪禁止スペースに置かれた自転車を図－1の黄緑色の場所に移動させ、白線のスペース内に、当会が独自に北口駐輪場を測量した結果、自転車を整然と並べられるとともに、収容能力を極度に低下させないと考えた35cm間隔で、テープを使い白線を引いた。(写真－4参照)

9月29日(日)に北口中心上の駐輪スペースにテープで白線等を引き、翌日の9月30日(月)から10月5日(土)までの6日間で、自転車の駐輪状況がどう変化していったかを記録した。



写真－4：白線を引いた駐輪所の様子

また、駐輪場内の駐輪禁止スペースには、赤いテープで「駐輪禁止」の表示を設け(写真-5)、駐輪場隣りにある公園への通路には自転車を置かないよう、同じく赤いテープで駐輪禁止の「×」印を設けた(写真-6)。



写真-5 : 「駐輪禁止」の表示



写真6 : 「×」の表示

(3) 駐輪場美化実験の結果

駐輪場整理後の9月30日(月)〈実験1日目〉と10月1日(火)〈実験2日目〉は、午前7時頃と午後5時半頃に我々のサークルメンバー数人が駐輪場内に立ち、駐輪スペース外の自転車の移動や利用者へのあいさつなどを行った。以下の2枚の写真は、実験開始前と実験中の駐輪場入口の自動販売機付近の様子を撮影したものである。



写真-7 : 8月30日(金) 午後5時半頃〈実験前〉



写真-8 : 10月1日(火) 午後5時半頃〈実験中〉

写真一七と写真一八を比較すると、実験中には、駐輪場入口に駐輪されている自転車がなくなったことがわかる。

実験1日目・2日目の午前7時、午後5時半頃の状況を表一三にまとめた。

表一三 駐輪場の状況

	午前7時	午後5時半
1日目<9月30日(月)>	○	○
2日目<10月1日(火)>	△	○

(記号)○：通路や駐輪禁止スペース内に駐輪したのが10台未満、
 △：15台未満(10台~15台)、
 □：20台未満、
 ×：20台以上

この実験により、駐輪禁止スペースに止められた自転車や通路に止められた自転車は、実験開始前と比べ大幅に減少した。特に実験の効果が見えたところは駐輪場内の通路(写真一九、写真一〇を参照)及び駐輪場隣の公園への通路(写真一七、写真一八を参照)である。

さらに、我々は実験中、駐輪場利用者にヒアリングし、利用者の認識を探った。「使いやすくなった。×印のおかげで、駐輪禁止の区域にとめる自転車が減り通路を通りやすくなった」{社会人・男性}や、「一つひとつ駐輪スペースが区切ってあって自転車をとめやすかった」{大学生・女性}との肯定的な声が多くを占める一方で、「実験で貼られたテープの間隔が狭く、自転車が倒れそうで怖い」{社会人・男性}との声もあった。駐輪スペースの間隔などは今後の検討課題である。



写真一九：10月1日(火) 午前7時頃(実験中)



写真一〇：8月30日(金) 午後5時半頃

10月2日(水)<実験3日目>から5日(土)は、迷惑自転車等の整理を行わず、駐輪場の

状況を観察した。駐輪場の整理を行わなかった4日間は、迷惑駐輪の自転車の台数が整理していた日に比べ増加した。また、水前寺駅北口駐輪場では駐輪禁止となっているバイクも数台見られるようになり、帰宅ラッシュが終わった頃の迷惑駐輪の台数が1番多く、通勤時間前も多いことが分かった。そのため、駐輪場の改善には、通勤時と帰宅ラッシュ時に駐輪場の監視員を置くこと、駐輪場の整理を頻繁に行うことが重要であると考ええる。

5. 政策提言

(1) 実験結果を踏まえた分析

これまでの我々の調査で判明したことは以下の3つにまとめることができる。

一つ目は水前寺駅と熊本市の駐輪場問題に関する意思疎通不足である。駅側は駐輪場の整備を市側に要請しているが、市側はJRの私有地である駐輪場を整備するのは筋が通らないとしている。さらに、放置自転車の処分を巡って食い違いが生じている。駅は放置自転車の処分は問題があると市職員から助言されたとし、一方市の自転車対策室は放置自転車の処分は駅の裁量によって自由になし得るとの見解を示している。

このような認識の齟齬が駐輪場の問題について駅が円滑に対策を講ずることの妨げとなっていると考えられる。

二つ目は駐輪場の利用者のマナー違反、そして利用者の大半を占める学生のマナーの欠如である。今回の調査では明らかに卒業後放置したままと見られる車両を何台も発見した。このような悪質なケースは駅や周辺住民も指摘している。学生のマナー向上は駐輪場の問題を解決するためには必要不可欠である。

三つ目はこれまで駅そして周辺住民が試みた改善の取り組みの効果が継続出来ていないことである。今回我々が行ったような取り組みだけでは利用者のマナーは向上せず、問題の終局的解決にはつながらない。解決には複数人が駐輪場に定期的に立ち、整理等を行うことが必要であると考えられる。

(2) 提言

以上の調査結果の考察を踏まえ、我々は長期的観点から、駐輪場の問題解決のための協議の場を設けることを提言したい。具体的には民間事業者たる駅、行政主体たる市、そして利用者として市民（特に近隣の学校）が改善に向けて協同する必要があると考える。現状では改善に向けて駅と周辺住民のみが活動を単発的に行っているのみである。改善のためには利用者たる市民（特に生徒や学生）の参加と行政主体としてこのような問題に対処してきた市のノウハウが必要になる。この協議を通じてお互いの問題認識を一致させ、今後の解決の方向性を定めることが駐輪状況の改善につながるだろう。また、放置自転車の処分を如何にするかは避けがたい問題として存在する。故に、まだ使える自転車については、その売却によって処分費用の抑制を図るべきであり、自転車販売事業者にもこの協議会に加わって放置自転車の新たな販売ルート開拓等に貢献してほしい。

協議会の利点としては、駐輪場に人をおく場合、常駐が必要なわけではなく、ラッシュ時に人員を配置すればそれで改善が見込まれるのであるから、協議会で話し合い各々が出せる人員数を決めて駐輪場に配置する、といったようなものが考えられ、その他にも

協議会に生徒・学生を含む利用者が参加することによって、一般市民の意向が駐輪場運営に反映される点等がある。

市内の多数の駅は同様の問題を抱えていると考えられる。この取り組みが軌道に乗り他の駅にも同様の動きが広まれば市の目指す「自転車でお出かけしたくなる町」に大きく近づくことが期待でき、観光客の利用も少なくない駅周辺の良好な景観の維持にも寄与すると考える。

6. おわりに

最後になるが、本提言は駐輪場問題を完全に解決する特効薬とはなり得ないかもしれない。だが、この問題を改善するための「エッセンス」を含んでおり、それを多くの人々に理解してもらいたい。そしてそれが快適な駐輪場実現の一助となることを、我々は切に願っている。

謝辞：今回の提言を作成するにあたっては、熊本大学政策創造研究教育センターの円山琢也、河村洋子両准教授から適確な助言をいただいた。実験については、JR水前寺駅の駅長をはじめとする職員の方々の助けがなければ成立しなかった。関係者の方々に改めて深甚なる謝意を表するものである。

(参考としたホームページ)

- ・ http://www.mlit.go.jp/road/ir/ircouncil/bicycle_environ/4pdf/s1.pdf 国土交通省HP
- ・ http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/Content/Web/Upload/file/Bun_64311_21honpen3.pdf 熊本市HP

FOR MORE BICYCLE-FRIENDLY ENVIRONMENT
IN KUMAMOTO CITY

Masataka HAMSAKI, Keisuke YANO, Bansei KUNIOKA, Yuki
SUETA, Kentaro MATSUNAGA, Yuta ISHIGAKI, Satomi
KAWATA, Wakana ISHIKAWA, Ryota KAMIMURA, Ayumu
MIZUKI, Erina TAGAWA, Minami HIRAE, Yuri HIRANO

These days, bicycles get more people's attention, because they are environmentally -friendly. But the situations of our using are not so good, and we tackled to make bicycle parking areas much user-friendly, as the first step toward to improve these states. We conducted interviews, counted the number of bicycles, and experimented the means that we think can change the situation. For various reasons, we chose JR Suizenji station, which is in one of the worst conditions. As a result, two identified major causes of the situation are the lack of communication between the station and Kumamoto City, and the bad manners among users. We propose to set up the opportunities to promote corporation among the residents the city and the station to improve the situations in a sustainable manner.