

秋葉原駅周辺の違法駐輪の実態と駐輪空間についての研究

都市空間生成研究室
 1541070 坂本 悠輔
 指導教員 中島 伸

秋葉原 違法駐輪 都市空間
 駐輪場 まちづくり 自転車

1. 研究の目的と背景

2016年の日本の自転車保有台数は約7238万台で自動車保有台数の約7609万台に迫っている。

人口当たりの自転車保有台数は自転車大国として名高いオランダやドイツと肩を並べる5位(2015年)となっている。自転車は子供から高齢者まで多くの人利用できる気軽な移動手段である。しかし、その気軽さが現代においては問題を抱える原因になっている。違法駐輪と放置自転車の問題は深刻であり、現在の日本では歩道でさえ放置自転車が障害物になっている状態である。

本研究は2014年に東京都内の駅周辺での違法駐輪台数がワースト1で2012年から2017年までワースト10にランクインしている駅である秋葉原駅周辺を対象に、地区ごとの環境、構成物や専有物などについてと自転車利用者の行動特性を調査して、違法駐輪が発生しやすい空間の持つ特徴を明らかにして、違法駐輪が減る空間づくりの知見を得ることを目的とする。

表1. 都内主要駅放置自転車台数調査*1

都内の駅前放置自転車台数ランキング (単位: 台数)												
	2012年度		2013年度		2014年度		2015年度		2016年度		2017年度	
1位	赤羽駅	781	錦糸町駅	731	秋葉原駅	840	赤羽駅	624	赤羽駅	462	赤羽駅	431
2位	藤生十番駅	762	新宿駅	717	赤羽駅	636	秋葉原駅	584	渋谷駅	428	南北有楽駅	400
3位	新宿駅	688	秋葉原駅	676	新宿駅	623	新宿駅	545	南北有楽駅	370	上北台駅	389
4位	秋葉原駅	672	赤羽駅	624	錦糸町駅	486	錦糸町駅	449	新宿駅	365	神田駅	388
5位	王子駅	654	西新宿駅	582	TX流草駅	480	王子駅	389	錦糸町駅	360	渋谷駅	356
6位	西新宿駅	587	王子駅	537	王子駅	457	高円寺駅	381	王子駅	357	王子駅	335
7位	TX流草駅	531	TX流草駅	451	千歳烏山駅	371	上野駅	342	高円寺駅	313	前本町駅	311
8位	上野駅	503	鳥塚町駅	435	高円寺駅	360	千歳烏山駅	336	上北台駅	310	末広町駅	311
9位	新小岩駅	498	押上駅	430	上野駅	355	神田駅	321	TX流草駅	303	高円寺駅	304
10位	立川・北・南駅	481	亀戸駅	414	調布駅	354	清田駅	320	秋葉原駅	302	秋葉原駅	298

2. 研究の方法

まず、秋葉原駅周辺の現地調査ならびに区役所などで必要なデータを入手し、分析と問題の把握を行う。また、千代田区の放置自転車対策と空間を構成する要素の分析を行う。そして最終的に違法駐輪空間の特性を考察する。

3. 秋葉原駅における違法駐輪の調査

3-1. 調査の方法

現地調査による違法駐輪が多い場所の調査と違法駐輪が発生する時間帯の調査を行う。秋葉原駅半径500mの地図に違法駐輪がどこに何台あるのかを平日に現地調査して、違法駐輪の多い地区を分類して書きこんだ調査図を

製作する。また、駐輪利用状況が日常的な結果であるかを確認と調査の為に千代田区環境まちづくり部環境まちづくり総務課交通対策・監察係にヒアリング調査を行う。

3-2. 実地調査

実地調査をした結果、違法駐輪が発生するのは違法駐輪が目立たない場所ではなく、大型商業施設や幅員が広い通りという特徴がある空間に違法駐輪が多いという結果が出た。

違法駐輪が多い地区をAからHの8つの地区に分けて分析した結果、IからVIの類型に分けることができ、表にまとめた。そこで実地調査による結果から違法駐輪が発生する空間は幅員の広い人通りの多い歩道で発生するという仮説をたてた。

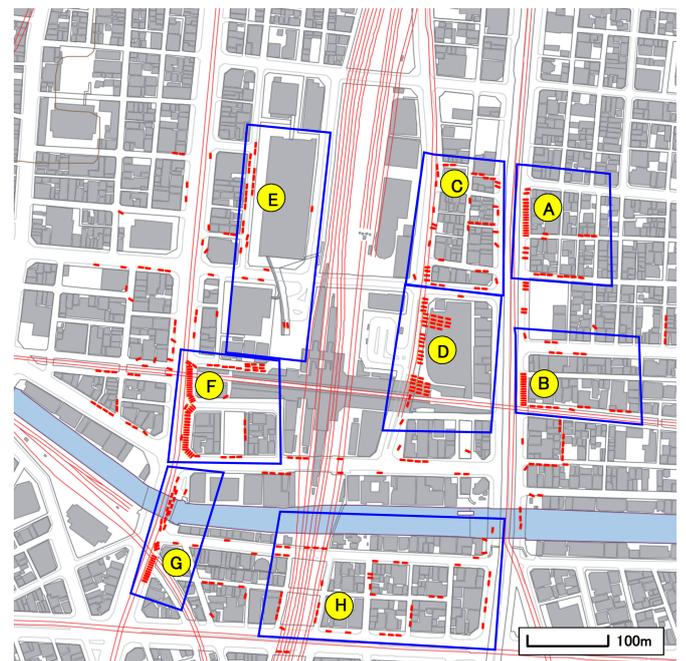


図1. 違法駐輪の分布図と8つの地区*1

表 2. 放置パターンの要素とタイプによる分類

分類	該当地区	要素	違法駐輪のタイプ
I	A	昭和通り沿い歩道	違法駐輪集中型
II	B	昭和通り沿い歩道 総武線高架下	違法駐輪集中型
	F	昭和通り沿い歩道 総武線高架下	違法駐輪集中型
III	G	中央通り沿い歩道 中央本線高架下 万世橋	違法駐輪集中型
IV	C	ビジネス街	違法駐輪分散型
V	D	商業施設	違法駐輪集中型
VI	E	商業施設	違法駐輪集中型
	H	雑居ビル地区 山手線京浜東北線高架下	違法駐輪分散型

3-3. ヒアリング調査

千代田区環境まちづくり部環境まちづくり総務課交通対策・監察係へのアリング調査の結果より、地図上の違法駐輪状況は千代田区の認識と一致であることが明らかとなった。秋葉原駅中央口から西側の地区はヨドバシカメラを中心として違法駐輪が発生している。北側は放置自転車が少なくなる傾向にある。北側の一部は台東区の管轄であることが影響していると考えられる。大型商業ビルなどの開発があれば新たに駐輪場を作ることはできるが、現状は土地が足りないため新しい駐輪場を作るのは不可能であるという回答を得た。

4 秋葉原駅の違法駐輪の分析

4-1 秋葉原駅周辺の違法駐輪対策の分析と考察

千代田区は 2015 年東京都が発表した「都内主要駅放置自転車台数調査」において秋葉原駅が都内ワースト 1 位であったことを受けて地域ぐるみで駐輪問題を解決するために秋葉原駅周辺放置自転車対策会議を発足した。

その結果、2015 年度の放置自転車台数は前年度の 872 台に比べて 275 台減少した。コミュニティサイクルを中心としたさまざまな違法駐輪対策を行っている。

放置自転車の見回りと撤去などの業務的なものだけでなく秋葉原駅でサイクリング漫画とコラボした啓発看板の制作や「秋葉原駅周辺放置自転車クリーンキャンペーン」などの自転車利用者に親しみを持てるような楽しい啓発活動も行っている。

これらのイベントやコミュニティサイクルというツールで、違法駐輪が改善される方向に向かうのではないかと考える。



図 3. 秋葉原駅周辺放置自転車クリーンキャンペーン^{*3}

4-2 秋葉原駅に見られる違法駐輪状況の分析。

表 2 で得られた放置パターンの分析より、についての考察を試みる。

A から H 地区で自転車利用者の行動調査と観察の結果より違法駐輪は幅員が広く、目的地となる施設からアクセスが良い場所に発生するということが明らかになった。また、違法駐輪が発生する場所の特徴は幅員が広く目的地となる場所のある歩道である。

違法駐輪集中型は大型商業施設が隣接していて、分散型はオフィス街にあることが明らかとなった。

千代田区でのヒアリングをもとに改善の提案をするのであれば自転車駐輪場を増設する以外の方法である必要があると考えられる。

5 結論

秋葉原駅周辺の放置自転車について研究を行った結果、違法駐輪が多い場所には歩道幅員の広く、目的地がある場所に発生がしていることがわかった。

更に各地区ごとに違法駐輪空間を分析した結果、分類 I は通勤客が多く通過し商業施設を利用する、分類 II は人の通りが多く駅に近い高架下である、分類 III は、分類 IV は昼休みの時間帯に自転車の移動が活発になり目的地となるオフィスがある、分類 V は大型商業施設の利用者が、分類 VI は勤務地となる場所と利用する場所の両方が点在しているという特徴があることが明らかになった。

幅員が広く商業施設や勤務地などの目的地となりうるものがある場所に駐輪場を設置すれば違法駐輪問題は解決するが、千代田区区役所のヒアリングによると新しく駐輪場を増設することは不可能である。

改善の提案をするのであれば自転車駐輪場を増設する以外の方法である必要がある。

分類別にすると分類 I では植栽を中心とした空間、分類 II ではベンチの設置、分類 III ではコミュニティサイクルの増設、分類 IV では、分類 V では植栽と歩道の色彩、分類 VI では和泉橋南児童遊園と植栽の改善で違法駐輪が緩和されるのではないかと考える。

注

- 1) 違法駐輪分布図は実地調査、駐輪場の場所は千代田区ホームページより
- 2) 東京都青少年治安対策部 都内における駅前放置自転車の現況 より引用
- 3) 駅前放置自転車等の現況と対策 平成 27 年度調査 より引用

参考文献

- (1) 東京都青少年治安対策部 都内における駅前放置自転車の現況