

6 . 吉祥寺駅周辺の自転車駐車場整備に関する提案

A Proposal for Providing Bicycle Parking Lots around Kichijoji Station

東京大学工学部都市工学科 80142 中本 陽介

Kichijoji is located in the east of Musashino City. The number of illegally parked bicycles around Kichijoji Station is the worst throughout the country in 1991 and the second worst in 1993. After that, they have taken various measures, so it has been decreasing. But the bicycle parking lots for shoppers are still in short supply.

To solve this problem, I study general measures to decrease illegally parked bicycles and make my own proposal. I hope this proposal will be useful to the development of Kichijoji.

1 . はじめに

吉祥寺駅のある武蔵野市は放置自転車問題に悩まされ、克服してきた都市の一つである。吉祥寺駅周辺の放置自転車の台数は平成3年度には全国ワースト、平成5年度にも全国2位というように、最悪の状態であった。しかし、それに対して様々な策を講じることにより、現在ではランキングに顔を見せることはなくなっている。

しかし現在でも、撤去があまり行われない場所に自転車の放置が殺到したり、買物客等の一時利用の駐輪スペースが不足しているという問題がある。歩行者の立場や防災上の観点からもやはり放置自転車には危険なことはあってもいいことはない。

今回は未だ残る吉祥寺駅周辺の放置自転車問題を解決するために、放置自転車対策の事例を研究し、吉祥寺駅周辺について自分なりの提案を試みることにする。

2 . 放置自転車の現況・対策

自転車利用の増大に伴って、鉄道駅周辺の放置自転車の数も年々増加していき、昭和56年には全国で約100万台に達した(図1)。しかし、その後は様々な放置自転車対策によって徐々に減少してきている。やはり、自転車駐車場の設置や撤去回数増加といった自治体の努力によって、放置自転車問題はある程度の効果が得られるということだろう。

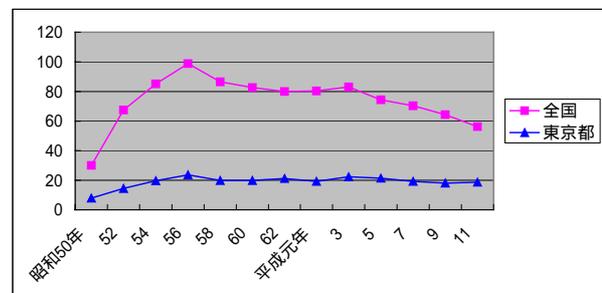


図1 駅周辺における自転車の放置状況(万台)

次に一般的な放置自転車対策例を挙げてみる。

駐車需要の発生

駐車場の整備・容量の確保

自転車放置防止条例・附置義務条例等の制定・

禁止区域の設定

PR・指導、協議会の設立

放置自転車の発生

警告・強制撤去

運搬・保管

返還、修理・リサイクル、処分

このような流れになるが、やはり一番の問題となるのが駐車場の整備である。

3 . 自転車駐車場の整備計画

3章では一般的な自転車駐車場の整備方法を収集し、評価した。評価結果については5章で述べることにするので、ここでは省略。

4. 吉祥寺駅周辺の放置自転車対策

表1 放置自転車の多い駅（平成3年）

順位	駅名	主な路線名	放置台数
1	吉祥寺	JR中央線	4949
2	八王子	JR中央線	4543
3	稲毛海岸	JR京葉線	3853
4	福島	JR東北本線	3586
5	園田	阪急神戸線	3396

表2 放置自転車の多い駅（平成5年）

順位	駅名	主な路線名	放置台数
1	立川	JR中央線	4082
2	吉祥寺	JR中央線	3997
3	行徳	地下鉄東西線	3969
4	長岡	JR信越線	3703
5	赤羽	JR京浜東北線	3687

表にあるように、吉祥寺駅周辺は放置自転車の台数で常に上位にランクインしてきた。その後、武蔵野市は様々な対策を講じたのである。

平成5年の自転車法改正を受けて、平成6年に武蔵野市は放置自転車防止条例を全面改定した。その要点は、

- ・自転車の放置禁止区域を指定
- ・放置自転車等の撤去・保管に要する費用を有料化した（自転車1台当たり3000円）
- ・公営駐輪場を全て有料化したこと（駐輪場の利用登録制の導入）
- ・民間の駐輪場建設に対する助成制度を創設

これに加えて、18人の指導員を配置して、警告札を貼り付けたり、撤去を週3回行うなど、ソフト面の強化にも努めている。

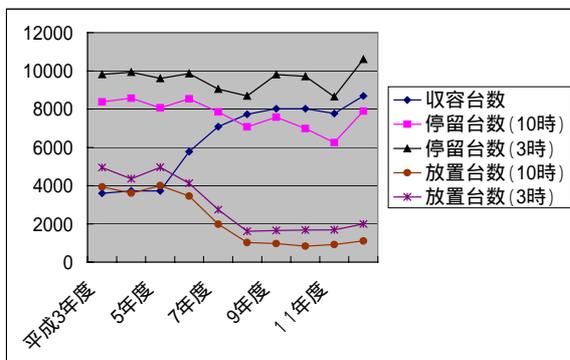


図2 吉祥寺駅周辺の放置自転車（台）

図2をみると武蔵野市の政策が確実に効果をあげていることがわかる。しかし、平成12年の数字を見ると、15時における停留台数が収容可能台数を2000台も上回っており、単純に考えても一時利用の駐輪スペースが不足していることになる。また、このグラフには表れていないものの、管轄外の井の頭公園に流れている放置自転車も多く、通勤通学者用の自転車駐輪場も不足していることになる。

以上のことから、私の提案の流れは

通勤通学者用駐輪場の増設

一時利用駐輪スペースの確保

ということになる。

5. 提案

5-1. 駐輪場の増設

表3 吉祥寺での駐輪場新規設置の可能性

	可能な場所	吉祥寺での可能性
路上駐車場	車道上	交通量が少なく広い車道が無い
	歩道上	吉祥寺通り沿い
	横断歩道橋下	歩道橋が存在しない
路外駐車場	駅前広場	駐輪スペースのある広場が無い
	公園・緑地	存在しない
	鉄道上空	鉄道は高架化されている
	高架下駐車場	既に存在する
	河川敷駐車場	河川敷がない
	公共施設併設	既に存在する
	商業施設併設	既に存在する
	道路に面した空地	空地がない
	用排水路上	存在しない
	自動車駐車場	駐車場によっては可能
地下	可能性はある	

上の表より、吉祥寺で新しく駐輪場を作ることができるのであれば、歩道上、自動車駐車場、地下となる。また、増設という観点からだと既存の自転車駐車場の立体化という案もある。

今回は地下については考えないことにするのでその他について可能性を探ってみる。

自動車駐車場

現在ある自動車駐車場を駐輪場として利用できないかという案である。吉祥寺駅周辺は自動車駐車場の需要が高く、多くの駐車場が存在する。とりあえず放置禁止区域内にある駐車場を対象として、可能性のありそうな駐車場を探した。

条件を

- ・敷地が広く立体化されてないこと
- ・出口が1箇所ではないこと
- ・周辺に放置自転車があること

とすると、**明和パーキング**が該当する。

明和パーキングとは？

- ・五日市街道沿い（駅北側）にある
- ・77台収容、24時間営業
- ・休日は満車、平日は5割ほどの駐車率
- ・吉祥寺駅まで徒歩距離300m

案の内容

- ・西側の敷地5台分を駐輪場に移行する。
スペース的には100台ほど、2段式にすると150台を超える自転車が収容可能。
- ・現在ある利用登録駐輪場と同等の契約料（年間4000円、学生3000円）で停められる。
平日以外は別の利用登録駐輪場を利用。
- ・平日限定とする。
休日に自転車が残ったままになっているならHOP（東京三菱銀行駐車場）へ移動。
- ・管理は市が行う。
- ・ロンロン東口を早い時間に開放する。
駅まで直線で200mになる。

歩道上

吉祥寺通り沿いに、吉祥寺大通り沿いにある駐輪場と同じ性格のものを作る。料金等も既存の駐輪場と同様にする。

現在吉祥寺大通り沿いの歩道にある駐輪場は、
吉祥寺第2駐輪場（98台収容）
吉祥寺第4駐輪場（196台収容）
吉祥寺第5駐輪場（152台収容）

であるが、吉祥寺通りには、**第4、第5と同等の駐輪場**を設置できるスペースがある。つまり350台の収容を見込める。また契約料や管理等は既存の駐輪場と全く同じとする。

既存駐輪場の立体化

既存の公営駐輪場で立体化の可能性のあるところを挙げると、

吉祥寺第1駐輪場（500台収容）

吉祥寺第3駐輪場（240台収容）

吉祥寺第6駐輪場（260台収容）

これらを立体化することにより、かなりの収容可能台数の伸びが期待できる。1000台くらいは伸びるのではないだろうか。また、**と**は通勤通学者用の駐輪場にする計画であるが、この案では立体化による1階部分は、買物客等の一時利用駐輪スペースとする。

5 - 2 . 一時利用駐輪スペースの確保

前項でもあったように、立体化した駐輪場に関しては、1階部分を一時利用駐輪場とする。これまで買物時に駐輪場を利用してなかった人にも利用してもらうため、商店街と連携して買物客は無料となるようなシステムを用いる。

内容としては、加盟している店舗において1000円の買物をすれば、駐輪料金として払った100円が無料となるチケットをもらうことができ、実質的に料金が無料となる。

これは、平成12年4月にできた吉祥寺大通り東駐輪場において、武蔵野市が試験的に導入しているものであるが、これを新しくできた駐輪スペースにおいても導入する。また民営駐輪場においても導入を奨励する。

また、撤去は今まで通り厳しく行うものとして、買物客も積極的に駐輪場を利用できるようなネットワークづくりを目指す。駅から遠い駐輪場は料金を下げるなどして、通勤通学者を中心に集められるようにして、商店街に近い駐輪場に空きスペースを残しておくことも重要である。

5 - 3 . 提案のまとめ

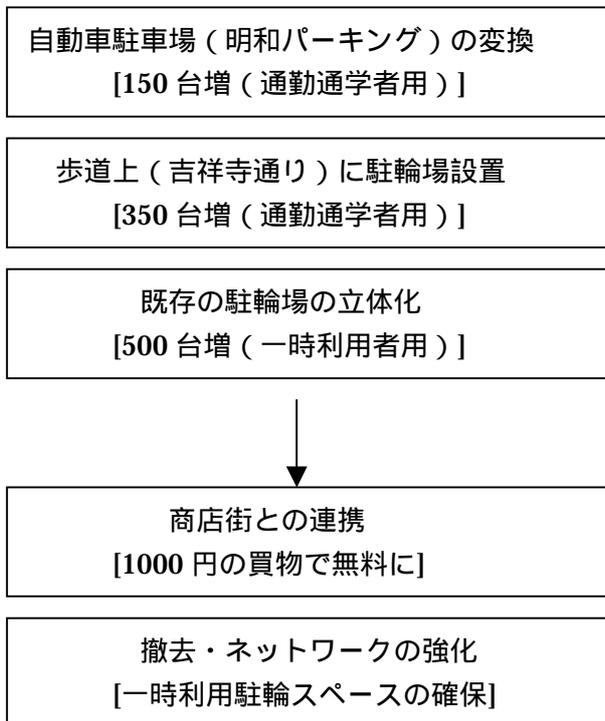


図3 提案のまとめフロー

5 - 4 . 行政側の評価

この提案を評価するために、武蔵野市役所建設部交通対策課自転車対策係に行き、意見を伺ってきた。

自動車駐車場の変換について

駐輪場を新規設置するようなスペースが残っていない吉祥寺駅周辺において、空きスペースとして駐車場に目をつけたのは素晴らしい。しかし明和パーキングは個人経営の駐車場であり、長期的に駐輪場として利用したいと考える市としては、地主の方針変換が心配。逆にいうと大手の駐車場業者の場合は、将来実現する可能性はある。

歩道上の駐輪場設置について

現在歩道上に設置している駐輪場も暫定的に認められたもので、将来的にはなくしたいと考えている。新規に設置することは法律上の問題が大きく、困難だろう。

既存駐輪場の立体化について

駐輪場として利用しているスペースはかなり利用価値があり、立体化によって可能性を狭めることは避けたい。現在の駐輪場の不足状況を考えても今のところ立体化する考えはない。

商店街との連携等について

市としてもこれからはソフト面の強化に力を入れていくつもりである。買物による無料サービスは実験中であるが、これからの重要な政策になるだろう。またネットワークの強化も検討中である。

5 - 5 . 今後の展望

行政側の評価として、実現は困難という話もあったが、今回の提案は無理のない提案であるので、実現すれば効果があると確信している。

駐車場の変換について、立体化という作業のいらない手法を提案できたことが良かったのではないかと。

これからも吉祥寺という街が、人気のある住みやすい街として発展していくことを期待している。



図4 駅周辺図（放置禁止区域内）