

駅周辺の自転車問題

吉田直美

日本に自転車が伝来して約百二十年。現在では国民1.8人あたり1台と広く普及している自転車というものは非常に便利な乗り物で、ちょっと買い物に、ちょっと駅までと毎日私達の足になってくれる。しかし、私達は自転車をあまりにも気軽に使い過ぎてはいないだろうか。

自転車問題には、自転車道整備の問題、交通規制等による自転車の安全利用の問題、放置自転車対策や自転車駐車場整備の問題などがある。私は、鉄道駅周辺で見られる自転車問題を、放置自転車の発生と自転車駐車場の立地の二点から捉えることにした。鉄道駅周辺の放置自転車台数は、昭和56年（全国で98.8万台）をピークに減少傾向にある。そして駅周辺の駐車場数および収容可能台数は年々増えつつある。幸い問題は解決の方向に向かっているようであるが、残念ながらこれは根本的な解決ではない。最近十年間における放置自転車台数の減少は、あまりにも不足していた自転車駐車施設が首都圏などで次々とつくられたことによるものである。自転車駐車場の利用率（実収容台数／収容可能台数）が伸び悩んでいることから、一人一人が自転車利用に対する認識を強め、決められた場所に駐車するという社会のマナーを共有することが、今後問題解決のカギとなるように思われる。

フィールドは川越駅周辺地域である。川越駅のある川越市は、人口約30万、城下町で知られる埼玉県南部の都市である。川越市内にはJR川越線・東武東上線・西武新宿線が通っており、全部で11の駅がある。川越駅には東口側に東武東上線川越駅の改札口があり、西口側にJR川越線の改札口がある。この2駅からなる川越駅を、市内の鉄道利用者の37%にあたる約5万人が毎日利用している。

川越駅周辺一帯では、東武東上線を境に東口側と西口側で、放置自転車の発生と自転車駐車場の設置状況や自転車利用の実態が異なっているのが特徴である。これは、各々の地域性の相違が反映された結果である。川越駅の東口方面には、本庁管内（旧市内）でも特に古くから諸機能の拠点として中心的役割を果たしていた区域が広がり、その周辺部は市街地化が遅れた水田の多い地域（山田・芳野・古谷・南古谷地区）である。一方、西口側は鉄道駅が密集しているので駅勢圏は狭い。本庁管内でも近年住宅化が進んだ地域と、大東・福原地区の一部が含まれる。東口側では、バスサービスが良いこと、放置禁止区域が指定されていること、駅勢圏が広い地域にまで渡っていることなどの理由から、自宅から川越駅までの末端交通手段としてバスが最も利用されているようである。私の行ったアンケート調査ではバス40%、二輪車31%（自転車28.4%、原付2.5%）、徒歩23%という結果を得た。西口側は構成が異なっており二輪車61%（自転車56.5%、原付4.3%）、バス16%、徒歩16%となった。自転車利用が突出していることがわかる。これについては、西口側ではバス路線が東側に比べて極端に少ないこと、放置禁止区域に指定されていないこと、駅前広場の近くに大規模な放置ゾーンと仮設自転車駐車場があるので自転車をとめて駅まで行くのに便利であることなどの要因が考えられる。西口では、今後キュービックプランに基いて西部地域産業文化センター（仮称）がつけられることになっているので、そのためにも現在3ヶ所ある仮設自転車駐車場を含め、駐車施設の再構成が今後の課題となっている。