

## 福岡市放置自転車条例の 施行前後の自転車駐車需要分析

井上信昭\* 吉田信夫\*\*

都市の道路交通事情が年々悪化の一途をたどる中で、自転車やバイクは、最寄駅へのアクセス手段などとしての手軽さや利便性が再確認されるに及んで、その数が急増した。その結果、大量の二輪車が駅周辺などに不法に放置されることとなり、歩行者の安全性や都市景観上の面から大きな社会問題となって既に久しい。そこで筆者らは、放置自転車対策条例を制定・施行している福岡市を対象に、条例施行が自転車の駐車需要に与えた効果や問題を分析し、合わせて今後の放置自転車対策推進上の課題などを整理した。

### Analysis of Bicycle Parking Demand Before and After Fukuoka City's Ordinance Enforcement for Unruly Parking Bicycles

Nobuaki INOUE\* Nobuo YOSHIDA\*\*

Along with the worsening conditions of city traffic, the number of bicycles and motorcycles rapidly began to increase as their readiness and usefulness for accessibility to nearby train stations were commonly recognized. As a result, for a long time now, the unruly parking of numerous two-wheeled vehicles near train stations has turned into a major social problem, as regards both pedestrian safety and the cosmetic beauty of cities. The writers analyse the effects and problems which the ordinance enforcement against the disorderly parking of bicycles caused, in relation to the parking demands for bicycles in Fukuoka City, which enacted and is enforcing this ordinance. At the same time, they delineated future questions regarding the promotion of policies against the disorderly parking of bicycles.

#### 1. はじめに

自転車は日常生活に不可欠な交通手段の1つである。特に昭和50年代になって道路交通の渋滞が慢性化する中で、自宅から最寄駅までの手軽で便利なアクセス手段としての役割が見直され、保有台数は急増した。又、原動機付自転車もその手軽さに加え、ファッション性や高機能性が加えられるに及んで、女性を中心に急速に普及した。しかし、それらを受

け入れる駅前の二輪車駐車施設が質・量ともに十分に対応出来なかったため、いわゆる“放置自転車問題”が全国的に発生した。これに対処するため、全国各都市でいろいろな対策条例が施行された。

西日本の中枢管理都市である福岡市でも、昭和50年代後半に整備の進んだ市営地下鉄や旧国鉄（JR九州）、私鉄の主要駅周辺での自転車等の放置問題が深刻化するに及んで、昭和57年4月と昭和60年10月にあわせて3つの対策条例が施行された。しかし、このような条例施行だけで放置自転車等の問題が全て解決出来るわけではなく、また条例自体にも再考すべき内容もあるものと思われる。そこで本研究では、福岡市の対策条例施行前後の二輪車駐車施設の利用状況や利用者追跡調査などにより、条例の効果や問題点を整理分析し、今後の課題等を抽出した。

\* 福岡大学土木工学科講師  
Lecturer, Faculty of Civil Engineering,  
Fukuoka University

\*\* 福岡大学土木工学科教授  
Professor, Faculty of Civil Engineering,  
Fukuoka University  
原稿受理 1988年9月16日

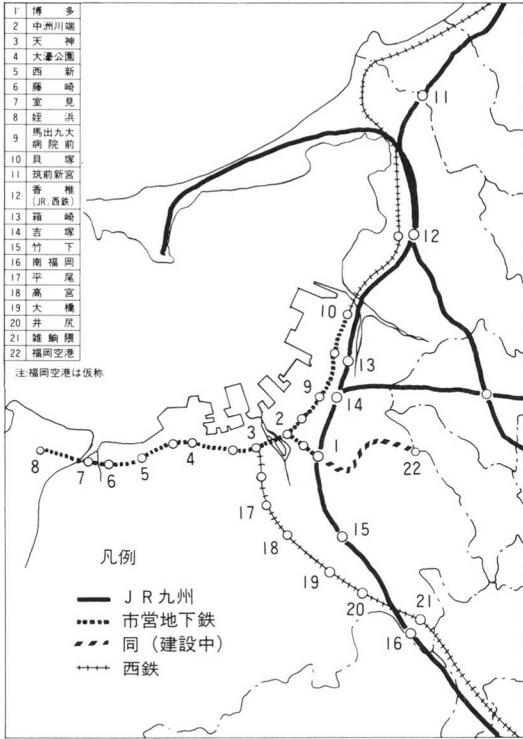


Fig.1 福岡市の鉄道網と主要駅  
Rail network and main stations in Fukuoka City

Table 1 福岡市地下鉄の概要  
Outline of Fukuoka City's subway

区 分	全 体	1号線	2号線
区 間	—	姪浜～博多	中洲川端～貝塚
建設キロ	17.0km	11.8km	5.2km
営業キロ	14.5km	9.8km	4.7km
駅 数	17	11	7 <small>(中洲川端は1号線と同一駅)</small>
建設期間	昭和49年度～昭和61年度		
開業年度	昭和56年7月～昭和61年11月		

2. 放置自転車等の状況と条例の概要

以下、本研究では次のとおり用語の定義をする。  
 バイク…原動機付自転車、自動二輪車  
 二輪車…自転車とバイク (two-wheeled vehicle)  
 駐 輪…二輪車の駐車  
 駐輪施設 (場) …二輪車のための駐車施設 (場)  
 駐輪条例…昭和60年10月施行の二つの条例を合わせた呼称 (Table 3)

2-1 放置自転車等の状況

(1) 福岡市内の鉄道網

福岡市内の鉄道網はFig. 1に示すとおりであり、JR九州4線 (鹿児島本線・筑肥線・篠栗線・香椎

線)、市営地下鉄 (1・2号線) 及び私鉄2線 (大牟田線・宮地岳線) がサービスを行っている。このうち市営地下鉄は昭和56年の第1次供用 (5.8km) を手始めに順次整備を進め、昭和61年11月には計画線全区間 (14.5km) の整備を完了した。そして現在は博多駅-福岡空港間 (3.3km) の整備が平成5年度開業を目指して進められている (Table 1)。

(2) 駐車自転車等の概況

福岡市都市整備局交通計画課が昭和55年以降毎年行っている「福岡市自転車駐車実態調査」報告書から、市内駅周辺の駐輪台数の推移をみるとTable 2、Fig. 2に示すとおりである。なおこの調査は各年9月又は10月のある1日の昼間の特定時間帯のみの調査である。

昭和55年には自転車、バイク合わせて約1.2万台であった駐輪台数が昭和61年には3.6万台にまで急増している。しかし昭和62年にはわずかながら駐輪台数の総数が減少したが、これは後に述べる条例に基づく放置禁止区域の拡大によるものである。なお駐輪場の整備の遅れもあって、昭和58年のデータまでは路上の放置台数が駐輪施設内駐輪台数を上回る結果となっている。又、伸び率ではバイクの伸び率が非常に大きいことが特徴である。

2-2 福岡市の放置自転車関連条例の概要

地下鉄開業に伴う市内主要駅周辺を中心とした放置二輪車の急増に対し、福岡市は昭和57年4月、昭和60年10月と相次いで放置自転車規制の条例を施行した。その概要はTable 3に示すとおりである。この中で放置自転車を直接規制することの出来る効果的な対策は、昭和60年制定の「自転車の放置防止に関する条例」での、「放置禁止区域」の指定である。放置禁止区域の大きさは、駅を中心に概ね半径300mのエリアが基準となっている。そしてその指定の手順の概略は次のとおりである。

- ① 放置自転車が氾濫している駅周辺地区のうち、地区内に整備済みの自転車収容台数が地区内の自転車駐車台数の7割に達している地区を対象とし、
- ② 関係住民や自転車駐車対策推進協議会との協議を経て市長が決定する。

自転車駐車場の整備とともにこの放置禁止区域は順次拡大していくことになっており、この区域指定は、現在までに既にTable 4に示す10地区に対して行われている。

Table 2 駅周辺の二輪車駐輪台数の推移

Trends of two-wheeled vehicle parking demand around stations

	s.55	S.56	s.57	s.58	s.59	s.60	s.61	s.62
自転車	4,596 6,342 10,938	5,582 7,447 13,029	6,659 9,155 15,814	10,084 10,386 20,452	13,082 10,059 23,128	13,347 12,295 25,642	16,755 11,951 28,706	18,426 10,281 28,707
バイク	431 480 911	581 809 1,390	960 1,484 2,444	1,428 2,069 3,497	2,413 2,657 5,083	2,627 5,547 8,174	2,943 4,621 7,564	3,437 3,363 6,800
合計	5,027 6,822 11,849	8,256 6,163 14,419	7,619 10,639 18,258	11,512 12,437 23,949	15,495 12,716 28,211	15,974 17,842 33,816	19,698 16,572 36,270	21,863 13,644 35,507
地下鉄営業キロ (年度末)	-	5.8	10.0	10.0	11.9	11.9	14.5	14.5

注) 上段: 施設内、中段: 放置、下段: 総数

出典) 福岡市自転車駐車実態調査 (昭和60年以降は駐輪条例施行後の調査)

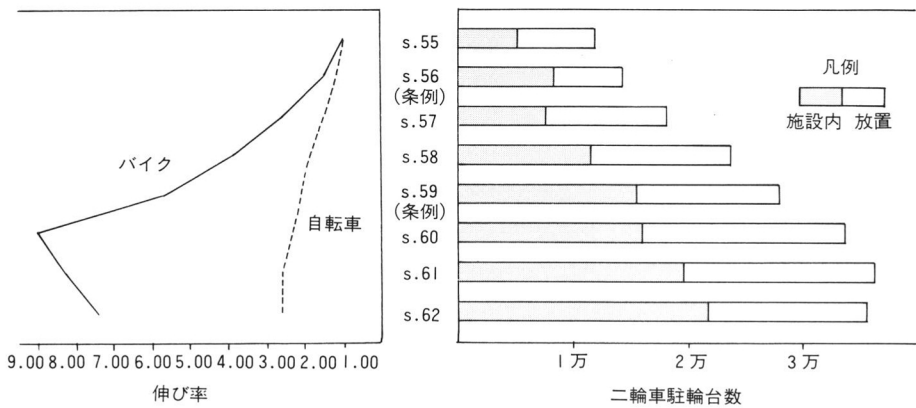


Fig.2 二輪車駐輪台数の推移  
Trends of two-wheeled vehicle parking demand

Table 3 福岡市自転車関連条例の概要

Outline of Fukuoka City's bicycle ordinance

条例名と施行年月	主な内容
①福岡市自転車場の附置及び建設奨励に関する条例(昭和57年4月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>大量の自転車駐車需要を発生させる施設を新・増築する場合、駐輪場の設置及び管理を義務付ける</li> <li>条例の規定に該当する自転車駐輪場の建設に対する奨励措置(建設奨励金や建設利子の一部交付)</li> </ul>
(駐輪条例) ②福岡市自転車の放置防止に関する条例(昭和60年10月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共の場所における自転車の放置を防止することによって良好な生活環境、都市の美観を確保、維持し、以て公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。</li> <li>4つの主体毎の責務の明示                     <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者等…公共の場所での放置禁止、所有者の明記、防犯登録</li> <li>小売業者…防犯登録の勧奨</li> <li>鉄道事業者…駅又は停留所付近での駐輪場設置、市への協力</li> <li>施設設置者…需要に応じた駐輪場を設置、市への協力</li> </ul> </li> <li>公共の場所での自転車放置禁止区域の指定</li> <li>放置自転車に対する措置等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>禁止区域内…移動・撤去・保管</li> <li>// 外…指導(移動保管も可)</li> </ul> </li> </ul>
③福岡市自転車駐輪場条例(昭和60年10月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が設置する自転車駐輪場の設置及び管理について必要な事項を規定                     <ul style="list-style-type: none"> <li>有料制の導入及び料金</li> <li>利用車両…自転車及び原動機付自転車</li> <li>利用時間…6時～22時(但し24時間利用の可能なフリースペースを別途整備)</li> </ul> </li> <li>自転車駐輪場利用者に対する規定(遵守事項)</li> </ul>

Table 4 放置禁止区域の指定状況  
Districts designated for no on-road parking area of bicycle

施行年月日	駅名
昭和60年10月1日	JR・西鉄香椎・JR南福岡 地下鉄室見
同61年2、7月	地下鉄姪浜、西鉄雑餉隈
同62年2、4月	地下鉄藤崎、西鉄大橋
同63年4、7月	地下鉄西新、西鉄井尻、 高宮

Table 5 条例施行に伴う実態調査の概要  
Outline of research on the actual condition of two-wheeled vehicle

実態調査	調査目的	調査方法、調査日時
①駐輪台数調査	条例施行による駐輪台数の時間帯別変化の把握	・駅周辺の自転車、バイクの駐輪台数を時間帯別に計測 ・昭和57年以降1~2回/年
②発生地調査	条例施行による利用者の発生地(利用距離)の変化の把握	・駅周辺の自転車、バイクの防犯登録証、ナンバープレートをもとに、利用者の発生地を追跡調査 ・昭和60年7月、昭和61年1月(13~15時)

3. 駐輪条例施行前後の実態調査と分析

福岡市の駐輪条例施行に伴う実態調査をTable 5に示すとおり行い、条例施行の効果、問題点等の分析を行った。調査対象駅は、昭和60年10月1日に放置禁止区域に指定された地下鉄室見駅と、昭和62年4月20日に指定された西鉄大橋駅である。両駅はともに都心より5km前後の位置にあるが、その性格はかなり違う。大橋駅は福岡市の副都心としての機能集積が進んでおり、また西鉄の急行停車駅でもあるため、路線バスとの乗り継ぎ客も多い。一方、室見駅は、周辺の住宅地から徒歩や二輪車によりアクセスする通勤・通学利用者が主体である。

能集積が進んでおり、また西鉄の急行停車駅でもあるため、路線バスとの乗り継ぎ客も多い。一方、室見駅は、周辺の住宅地から徒歩や二輪車によりアクセスする通勤・通学利用者が主体である。

3-1 時間別駐輪台数調査

(1) 調査の概要

駐輪条例の施行による駐輪台数の変化を把握するために、駅周辺の自転車とバイクの時間別駐輪台数を駐輪場別に、条例施行前後で経年的に調査した。

以下、自転車のデータを中心に分析する。

(2) 調査の結果

室見駅と大橋駅付近の自転車の駐輪台数の1日の動きがFig. 3であり、以下のような変化、特性をみる事が出来る。

①条例施行により駐輪台数は急減し、駐輪場容量以下に抑えられた。室見駅では条例施行後の駐輪台数は施行前に比べて60% (s.62/s.60) に、大橋駅でも64% (s.62/s.61) に、各々削減されている。

②個別の駐輪場の利用状況を室見駅の場合でみるとTable 6-2に示すとおりである。容量以上の利用がある駐輪場もあれば、反面利用率の非常に低いものもあり、駐輪場はその立地場所が非常に重要なポイントとなる事が明らかである。

③条例施行までは始発列車前の放置自転車(夜間放置)は年々増加傾向にあり、ピーク時台数の3割近くを占めていた。しかし条例施行とともに激減してピーク時台数の12~14%程度になっている。

④条例施行により減少した自転車台数の需要構造を分析するとTable 7のとおりであり、対象駅により大きな違いが見られる。即ち室見駅では始発前の駐

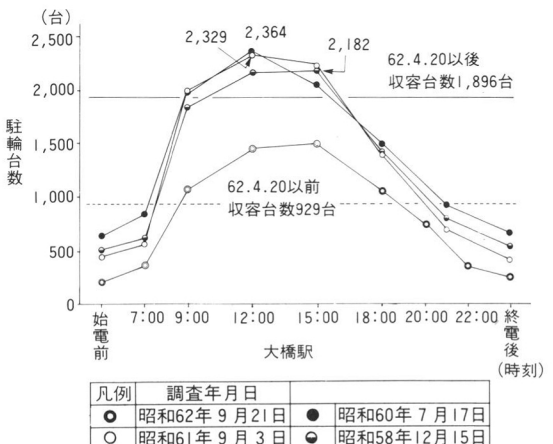
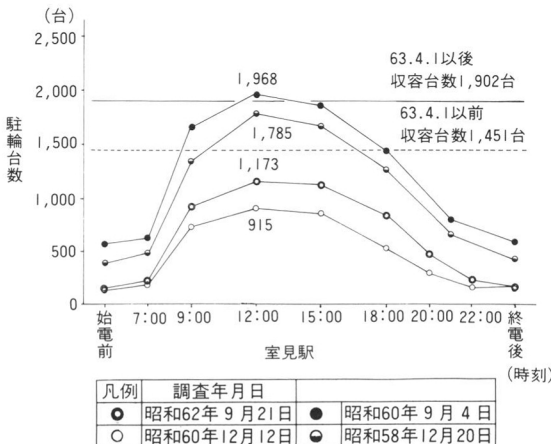


Fig.3 時間帯別自転車駐輪台数  
Number of bicycle parking demand by time of a day

Table 6 駐輪台数調査結果の概要  
Result of research on two-wheeled vehicle parking demand

条例施行前後の総駐輪台数の変化

駅名	自転車		バイク		施設容量
	前(s.60)	後(s.62)	前(s.60)	後(s.62)	
室見	1,968	1,173 (0.60)	227	81 (0.36)	1,451
大橋	2,329	1,494 (0.64)	416	301 (0.72)	1,896

注) ( )内は条例施行後の施行前に対する割合

個別駐輪場の利用状況(室見駅)

駐輪場区分		A	B	C	D	E	
容量(台)		800	200	240	151	60	
駐車台数	60/9 (前)	自転車	1,140	276	366	186	-
		バイク	107	47	52	21	-
	62/9 (後)	自転車	914	17	9	59	61
		バイク	-	44	-	5	8
備考		自転車専用	バイク専用	自転車専用	共同定期専用	共同フリースペース	

輪が大きく減少し、通勤や通学の時間帯ばかりでなく他の時間帯でも減少している。これに対し大橋駅では減少量の8割近くが通勤、通学需要時間帯に生じ、逆に昼間時間帯では需要量が増加している。

⑤自転車駐輪場は有料であり、その利用時間は6~22時に制限されている。このためフリースペース(24時間出入り自由な空間)が各放置禁止区域に用意されている。室見駅で駐輪場閉鎖(22時)以降に持ち出された台数は69台であったが、その中でフリースペースの利用はわずか6台にすぎず、残りは規則を無視した不法持ち出しである。しかし利用者が朝の駐輪時点でその日の帰宅時間を正確に予期出来るとはいいがたく、フリースペースの設定及び駐輪場施設の施錠時間には課題が多い。

### 3-2 発生地調査

放置自転車関連条例は、必ずしも利用必然性のない自転車需要(特に徒歩距離にありながら自転車を利用する交通等)を抑えることが大きな目的の一つである。そこで駅周辺に駐輪している自転車の発生地(所有者の住所)を調べ、以下の分析を行った。

- ①条例で規定している利用者の義務(車両に自己の住所、氏名等を明記し、防犯登録に努めなければならないこと)が、市民にどの程度浸透しているか。
- ②条例の施行がねらいとする利用必然性のない車両の排除に効果的に作用しているか。

#### (1) 調査の方法

Table 7 放置禁止区域指定前後の需要構造の変化  
Structural change of bicycle parking demand before and after ordinance enforcement

対象駅	最大減少量	始発前の台数減少	通勤・通学の減少	私用等の減少	備考
室見	795 (100.0)	428 (53.8)	311 (39.1)	56 (7.0)	S.62-S.60
大橋	835 (100.0)	230 (27.5)	663 (79.4)	▲58 (▲6.9)	S.62-S.61

注1) ▲条例施行後の増加を示す

2) 最大減少量は、(条例)施行前後のピーク時台数の差

3) 始発前の減少は、(条例)施行前後の始発前の台数差

4) 通勤・通学の減少は、(条例)施行前後の始発前~9時に増えた台数の差

5) 私用等の減少は、(条例)施行前後の9時~ピーク時まで増えた台数の差

Table 8 自転車所有者の発生地判明台数  
Number of bicycles whose user's residences have been indentified

項目	駅名		大橋	
	前	後	前	後
調査台数	1,903	699	2,372	1,587
発生地判明台数	746	413	330	242
判明率(%)	39	59	14	15

駐輪条例施行前後で、駅の周辺にある駐輪場及び路上に置いてある自転車の住所や防犯登録証をもとに所有者の住所を調べた。

#### (2) 発生地の判明率

条例施行前後で駅周辺に駐輪している自転車の発生地を把握出来る割合はTable 8に示すとおりであり、放置禁止区域に指定された室見駅で39%→59%と大幅に改善された。一方、調査時点では放置禁止区域に指定されていなかった大橋駅では殆ど改善されていない。この結果からみる限り放置禁止区域の指定による強い放置規制があれば、利用必然性のない利用者が淘汰されて、自転車の所有者の明確化といった条例のねらいは促進されるものと思われる。

#### (3) 発生地判明自転車の距離帯分布

発生地の判明した自転車の、発生地から駅までの距離帯分布を示すとFig. 4であり、次の点が把握出来る。

- ①室見駅では条例施行前後とも約1kmの距離に利用者が集中している。これに対し、大橋駅では総じて短距離帯から長距離帯まで幅広く分布している。しかし、施行前は3kmという長距離利用にピークがあったが、施行後は1.5km程度の距離帯にピークが移った。このような特性は駅の背後圏等の地域特性の違

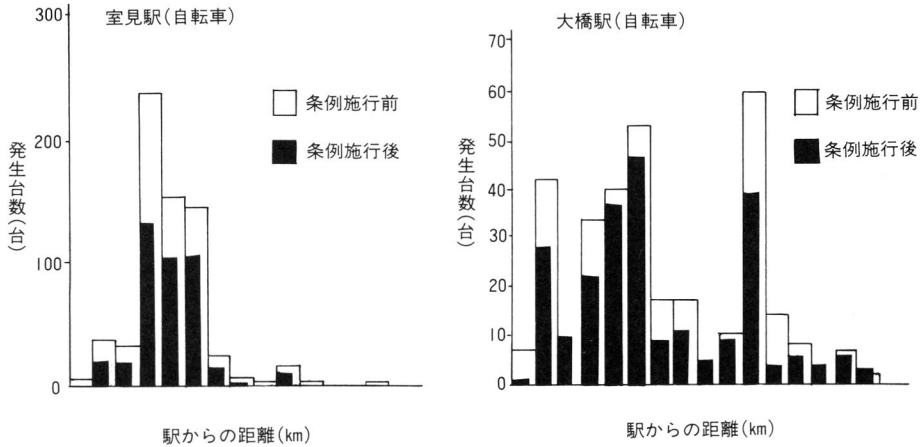


Fig.4 自転車利用者の距離帯別発生台数  
Number of bicycle users by distance from station to their residences

いによるものと思われる。

②条例施行による距離帯別の減少率はTable 9 に示すとおりである。室見、大橋両駅ともに0.6km未満のような短距離帯の減少が顕著である一方、自転車利用の利便性の高い1km前後の利用はそれ程減少していない。このことから利用必然性の少ない短距離交通の削減というねらいに対しても、条例施行が効果的に作用しているものと思われる。

4. 市内各駅の現況と課題

前章では放置禁止区域の指定が行われた室見、大橋の2駅について指定前後の状況を整理・分析してきた。そこで、ここでは市内のその他の地点での駐輪状況を整理してみる。

4-1 主要駅の駐輪状況

主要駅の駐輪場容量と駐輪台数との関係を示すとFig. 5のとおりである。図中にある45度勾配の直線より左側であれば駐輪場容量が需要量に対して十分整備されている駅であり、右側は容量不足である。

(1) 放置禁止区域指定の各駅 (昭和62年度まで)

7駅の中では雑餉隈駅及び藤崎駅の需要量がわずかながら容量を上回っている。これらの駅の放置禁止区域指定直前と最新データ (昭和62年10月) の需要量の比率をみるとTable 10-1のとおりであり、3~5割の需要削減を示している。

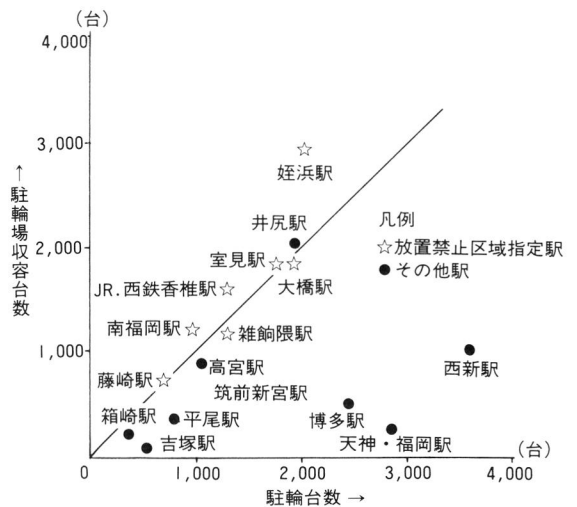
(2) 都心、副都心の中心駅

放置禁止区域以外の駅では井尻駅を除き、いずれも需要量が容量を上回っている (井尻駅は実態調査時に駐輪場が工事中であったため、駐輪台数が一時的に低下したと思われる)。特に天神・福岡駅(地

Table 9 自転車利用者の距離帯別発生台数  
Number of bicycle users by distance from station to their residences

距離(km)	発生台数(台)			合計	
	0~0.6	0.6~1.8	1.8以上		
室見	前	48	645	63	746
	後	20	366	27	413
	比	(0.42)	(0.57)	(0.43)	(0.55)
大橋	前	49	135	146	330
	後	29	116	97	242
	比	(0.59)	(0.86)	(0.66)	(0.73)

注) ( ) 内は施行後/ 施行前の比率



注) 駐輪台数は昭和62年10月、収容台数は昭和63年7月のデータである。

Fig.5 主要駅の施設容量と駐輪台数  
Parking capacity and demand of two-wheeled vehicle around main stations

Table 10 条例施行前後の二輪車駐輪台数の変化  
Change of two-wheeled vehicle parking demand before and after ordinance enforcement

10-1 放置禁止区域指定地区								
駅名	室見	南福岡	香椎	姪浜	雑餉隈	藤崎	大橋	計
施行前 (台)	(s.59) 2,061	(s.59) 1,713	(s.59) 1,728	(s.60) 3,932	(s.60) 1,643	(s.61) 1,182	(s.61) 3,426	15,685
s.62 (台)	1,813	1,044	1,216	2,028	1,183	690	1,896	9,870
比率	0.88	0.61	0.70	0.52	0.72	0.58	0.55	0.63

10-2 都心・副都心の拠点駅の駐輪台数

駅名	博多駅	福岡・天神駅	西新駅
調査年月	s.58.9 994(754)	539(539)	1,100(656)
	s.59.9 1,438(552)	732(732)	1,865(1,207)
	s.60.10 2,447(1,720)	3,291(3,073)	1,612(903)
	s.61.10 2,207(1,583)	3,154(2,893)	2,786(1,361)
	s.62.11 2,468(1,811)	2,829(2,566)	3,604(1,082)

注) ( ) はそのうちの放置駐輪台数、単位は台

10-3 その他駅の路線別駐輪台数

路線名	鹿児島本線	宮地岳線	大牟田線	地下鉄	香椎線	筑肥線	計
s.60	4,972	1,695	3,774	2,798	285	1,814	15,338
s.61	4,881	1,982	5,138	3,310	351	2,598	18,260
s.62	5,335	2,609	3,932	4,311	307	2,710	19,204

出典) 福岡市自転車駐車実態調査

下鉄、大牟田線)、博多駅(JR鹿児島本線、地下鉄)、西新駅(地下鉄)の3駅での問題が大きい。これらの駅は都心及び副都心の拠点駅であり、駅のごく近くに商業施設、事務所などが立地している。このためそれら施設への出入客等の駐輪需要も相当混在していることが特徴である。3駅の需要量の年次別変化はTable 10-2に示すとおりであり、周辺部での放置禁止区域の指定拡大に呼応するかのように近年急増している。この理由については、条例施行までは最寄駅へのアクセス手段(アンリンク・トリップ)として利用されていた二輪車が、最寄駅の放置禁止区域の指定により都心部の交通目的地まで直接乗り入れる(リンク・トリップ)ようになったとも推測されるが、実態については更に詳細な調査が必要であろう。

しかし都心部のこのような駐輪車両が折角整備されたモール空間を我物顔に占拠し、歩行者の安全性や快適性を阻害するばかりでなく都心景観をも損う結果となっている。当然これらの地区では土地の高

Table 11 主要バス停での放置台数  
Unruly parking demand of two-wheeled vehicle at main bus stops

バス停名	放置台数			備考
	自転車	バイク	合計	
1.原団地前	261	35	296	戸数約1,900
2.渡辺通一丁目	103	85	188	都心部幹線道路交差点
3.四箇田団地	174	12	186	戸数約2,000
4.室住団地	154	22	176	// 2,200
5.六本松	120	14	134	R.202号B.P交差点
6.那珂川営	109	24	133	那珂川町交差点
7.荒江四角	97	9	106	R.202号B.P交差点

度利用が進み地価も非常に高騰しているため、既存の条例の規定だけで十分な施設容量を早急に確保することはかなり困難であろう。なお西新駅は昭和62年10月の駐輪台数3,600台のうち1,000台強が放置車両であるが、昭和63年7月1日にいわば見切り発車的に放置禁止区域の指定がされた。今後の追跡調査が待たれる。

(3) その他の駅

その他各駅では、井尻駅を除き駐輪台数の絶対値は今のところ小さいが、その需要量はTable 10-3に示すように着実に増加している。特にJR各線は民営化後のダイヤ改正などにより利用客も増加傾向にあり、今後これらの駅での放置自転車の問題が顕在化してくるものと思われる。

4-2 主要駅以外での放置自転車の状況

福岡市西南部地域のように鉄道より遠く離れた地域では、近年“サイクルアンドバスライド”の利用形態も普及しつつある。そして主要バス停付近では、都心部と比べれば非常に限定された歩道空間を、自転車やバイクが無秩序に占有している場合が多々見受けられる。そこで昭和62年10月~11月にかけて福岡市及び周辺市町のバス営業所を中心に、バス停周辺の放置二輪車台数を調査した。

その結果の一部をTable 11に示す。放置台数の多いバス停は、大規模団地前バス停やバス営業所、あるいは福岡市と唐津市を結ぶ国道202号バイパスの主要交差点周辺などである。これらのバス停で放置二輪車が多く生じるのは以下の理由によるものと思われる。

①大部分の大規模団地ではその団地内にまでバス路線が導入されていないため、最寄バス停までのアクセス距離がかなり大きくなる場合がある。

②国道202号バイパスは、西南部地域と都心を結ぶバ

ス路線が相当数この道路に集約されており、快速バスも走る路線バスの幹線ルートである。しかもこの道路にはバス専用レーンが都心まで設置されている。このため周辺部から二輪車でこの道路の主要バス停までアクセスすれば、バス利用の利便性が非常に高まる（利用出来る系統数と運行本数が多く渋滞にもあまり悩まされない）。

③営業所バス停は系統数や運行本数の多さの他に、始発なので必ず座れるというメリットがある。

## 5. 今後の課題等

福岡市は九州地方の中核管理機能都市として政治、経済、文化などの機能集積が進んでおり、人口の増加率も高く、昭和63年には居住人口が120万人を超えた。しかし福岡市の道路の整備は国道と主要な県市道を除けば著しく遅れており、西南部地域を中心に補助幹線道路を含めた交通渋滞が常態化している。そしてこれが市民の重要な足の1つである路線バスの機能を低下させ、信頼性を喪失させている。

このため道路交通の状態とは独立してその機能を発揮でき、駅へのアクセス機能に優れた特性を持つ自転車やバイクの相対的役割は、今後とも一層高まることが予想される。

そこで以上みてきた結果から今後の福岡市の駐輪政策の課題を整理すると、以下のものが考えられる。

### (1) 現行の駐輪条例を運用する場合の課題

#### ①民営の駐輪場の育成

条例に盛り込まれている民営の駐輪場の育成が余り進んでいない。この理由には、駐輪場の付置義務対象建築物が新・増改築のみであること、あるいは高度利用により経済効率を最大限に追求出来る駅前の一等地に対し今の融資助成制度では土地所有者の投資意欲を魅きつけるものにはなっていない、といったことが考えられ、制度の再検討が必要である。

#### ②違反車両に対する公平な取締り体制の実現

放置禁止区域指定直後は路上放置自転車は殆ど認められないが、時間の経過とともに放置禁止区域内の路上の放置台数（特にバイク）が再び増加傾向になる、あるいは放置規制の対象外である公園や公共空地などでの放置車両が増加している、といった問題が新たに生じている。前者の問題は、放置車両の見回りが午前中1回（9時見回りの9時半撤去）でこれ以降の違反が黙認されていること、更に放置バイクは道路交通法による取締り対象であるが自転車ほどに厳格な規制が実施されていない、といったこ

とが原因である。また後者の問題はまさしく条例の不備によるものである。従って関係する全ての管理者が一体となって、不公平のない規制の在り方を改めて検討しなければならない。

### ③整備済みの駐輪場の有効利用と最新機能をもった駐輪施設の導入

駐輪施設の利用者は1mでも鉄道駅出入口に近い場所に駐輪しようとするが、一方、施設の建設場所の選定は超一等地である駅前では殆ど融通性がない。このため既に整備済みの駐輪場もその立地位置により、利用効率に大きなアンバランスが生じている。またフリースペースもそのねらいが十分には生かされていない。従って駐輪施設の全市一律の料金体系の是非や駐輪場の解放時間等、運用・管理全般について再検討が必要である。

なおこの問題への今後の有効な対応策として、大規模容量を持つ施設を一ヶ所に建設し、全利用者に対するサービスを均等化することが考えられる。このためには限られた空間の高度利用が不可欠であり、コンピュータ制御された最新鋭高層駐輪施設の導入を積極的に推進すべきであり、そのための優遇助成制度の見直しも必要である。

### (2) 今後の放置禁止区域の指定拡大に際しての課題

#### ①駅の特성에応じた規制内容の設定

駅の自転車やバイクの利用者特性は、当該駅関連のバス路線網及びこれを背景とする駅勢力圏の大きさ、駅周辺に立地する施設種類など、駅の特性により大きく異なる。これに対し全市画一的な規制内容では、ミスマッチが生じるのは当然である。従って今後の放置禁止区域の拡大に際しては、周辺駅の規制状況も含めて対象駅の特性を詳細に把握したうえで、禁止区域の範囲、駐輪場の料金体系など規制内容を弾力的に変化させ適用していくことが必要である。

#### ②都心や副都心の駅における対応

都心や副都心にある駅、特に福岡・天神駅や博多駅周辺で近年、放置二輪車が急増している。一方で都心機能の集積は一層進んでおり、その駐輪需要は今後一層拡大することが予想される。ところがこのような地域での駐輪場整備は、土地利用状況や地価から判断して非常に困難であり、既存の関連条例だけでは対応がむずかしい。

しかしこの二輪車需要の多さは、福岡市の公共交通機関の整備状況に大きな問題があることを裏付けるものである。従ってことは自転車とバイクだけの



問題ではなく、都市交通全体の中での自転車・バイクの役割、位置付けを今一度問い直し、明確にしなければならぬ。そしてそのうえでこれら都心や副都心での対応策を検討すべきである。

### ③主要バス停での対策

郊外部の歩道は整備されていない場合が多く、あっても幅は1m程度である。そこに二輪車が100台駐輪するだけでも、歩行者などに与える影響の大きさは計りしれない。既存の駐輪条例だけでこのようなバス停周辺の問題に対応出来るものかを、バス事業者を含めて早急に検討する必要があるだろう。

最後に本研究は、昭和58年より継続し積み重ねられてきた福岡大学工学部土木工学科学生の卒業論文

や、福岡市都市整備局と土木局による資料提供など、多大なご協力をもとにまとめられたものです。ここに関係各位、各機関に対し深く感謝いたします。

### 参考文献

- 1) 福岡市「福岡市統計書」
- 2) 福岡市都市整備局交通計画課「福岡市自転車駐車実態調査」昭和62年3月、同63年3月
- 3) 兼子仁・関哲夫「放置自転車条例」北樹出版
- 4) 福岡大学工学部土木工学科卒業論文（古賀、田中、井出口、鈴木、野田、日野、左山、島津）「福岡市内の自転車利用実態調査と条例の効果の分析」昭和58年～昭和62年