南京都地区の駅周辺における迷惑駐輪について

関川千尋・田中利絵

Illegal Parking of Bicycles Near Train Stations in the South Kyoto Area

Chihiro SEKIKAWA and Rie TANAKA

Received, October 31, 1994

抄録： この研究では，都市における適切な自転車利用のあり方を探ることを目的としている。

目的達成のため，現在南京都地区（82駅）周辺に頻発している迷惑駐輪の実情を把握すると共に，典型的な3駅（近鉄向島駅，京阪出町柳駅，京阪六地蔵駅）の自転車利用者へのアンケート調査を通して，その解消方向・および適切な自転車利用のあり方を検討した。調査票配布数1720票，回収数246票，回収率14.3%であった。

その結果，①南京都地区の82駅周辺で，60,308台の駐輪が観察され，その28.8%（17,358台）が迷惑駐輪であった。②調査対象の自転車利用者は，迷惑駐輪を「他人には許さないが自分の行動規範の中では許す」という駐輪意識を持っていた。③この迷惑駐輪をなくす方向として，「教育や罰金によりモラルの向上を図る」，「都市で利用できる自転車の総量規制をし，レンタル制等を含む合理的な管理体制を確立する」などの方向が考察された。

索引語： 南京都地区，自転車，迷惑駐輪，モラルの向上

Abstract: The objective of this study was to clarify how bicycles should be used in urban areas.

For this purpose, illegal bicycle parking was observed near 82 stations in the south Kyoto area and found to occur frequently. Surveys were handed out to bicycle users at three representative stations (Kintetsu Mukaijima Station, Keihan Demachi Yanagi Station and Keihan Rokujizo Station). Of 1720 questionnaires handed out, 246 were returned, for a response rate of 14.3%. Based on the results of the survey, a solution to the problem as well as guidelines for bicycle use were examined.

As a result, (1) near the 82 train stations in the south Kyoto area, 60,308 bicycles were observed and 28.8% of the total (17,358) were parked illegally. (2) Bicycle users who were surveyed felt that illegal parking of bicycles is inexcusable in other people, but allowable if

they themselves were the ones who were doing it. (3) Solutions to the illegal bicycle parking problem, such as improvement of ethics through education and fines, establishment of a comprehensive rational management policy, including such measures as total regulation of bicycles used inside the city, and a rental system, were considered.

key words: south Kyoto area, bicycle, illegal bicycle parking, improvement of ethics

Ⅰ. 緒言

'60年代以降の日本の高度経済成長政策は，都市への人口集中を促し，都市の地価の高騰原因となった。適切な土地政策のないまま，日本の住宅問題は深刻さを内包しつつ現代に至っている。

都心の地価高騰に伴って，一般勤労者の居住地は次第にスプロール化していったが，私鉄などの交通網の整備は勤労者の長時間通勤を一般化した。通勤客は最寄りの駅から我が家まで，さらにバス，自転車，徒歩等により辿り着く。駅周辺には住宅地が広がり，早晩，通勤・通学者等が乗りつけた自転車が大量収容あるいは放置されることとなる。

駅周辺の駐輪問題ははじめ，周辺住民や駅利用者の問題であった。しかし，近年多くの駅で，自転車の数が増え問題が深刻化し，自転車公害を起こし社会問題として取り上げられるようになってきた。

京都府南部の当研究関連自治体などでも，1985年ころより，広報，ポスター，パンフレット等により放置自転車を減らす啓発運動を行うと同時に，特定の強化地区を定めて撤去等を行ってきている。

この研究では，住宅問題の一環としてその一領域を占めてきた通勤・通学事情に視点を置き，特に都市および都市近郊の迷惑駐輪を取り上げ，著者達の居住圏である南京都地区の駅周辺での実情を明らかにするとともに，当事者へのアンケート調査を通して，この問題の解消に関連する考察を試みるものである。

Ⅱ. 南京都地区周辺の駐輪の現状

1．実地調査の方法

南京都地区周辺において住宅地が多く，ベッドタウンとして利用されている地域に通る近鉄・京阪・阪急・叡電・地下鉄・JRの8路線の82駅について実地調査を行った（表1参照）。南京都地区周辺とは，図1のように京都市伏見区を中心とし，京都市内および宇治市，八幡市，城陽市を含む地域を指している。この地域は京都市内はもちろん，大阪・奈良・滋賀へのアクセスにも交通機関が整っているため便利である。このような都市事情にある南京都地区周辺の各社私鉄・地下鉄を対象とした。(調査期間：1993年9月16日～10月26日。雨天を除いた平日の9時～16時。)

調査項目の大要は，①駐輪場の整備状況，②駐輪場の経営システム，③迷惑駐輪の現状などである。調査は研究者が各駅を直接観察し，駐輪場の有無，駅からの距離，収容台数，料金，屋根・管理人の有無，経営母体等について調べた。

表１．調査駅の分布状況

路線名	区　間	駅数82
1　京阪本線	出町柳～樟　葉	18（5）
2　京阪京津線	三　条～四　宮	8（1）
3　京阪宇治線	中書島～宇　治	8（1）
4　叡電本線	出町柳～宝ヶ池	6（1）
5　近鉄京都線	京　都～高の原	22（3）
6　阪急京都線	河原町～　桂	5（1）
7　地下鉄烏丸線	北　山～竹　田	13（3）
8　ＪＲ奈良線*	京　都～城　陽	12（2）

（カッコ）内は他の路線と重複する駅数

＊山科駅を含む

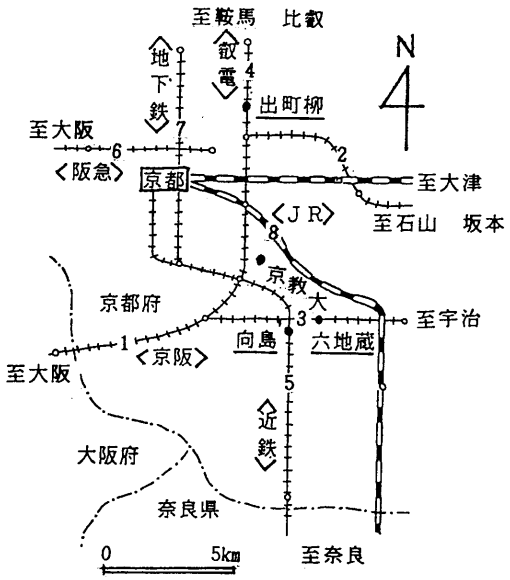


図１．調査地

２．駐輪場の実態

（１）駐輪場の有無

図２のように全体の63％の駅に駐輪場が備えられているが，路線によって18％から100％とちらばりがある。また，１駅当りの駐輪場数は全体で1.4カ所となっているが，３路線においては１以下である。

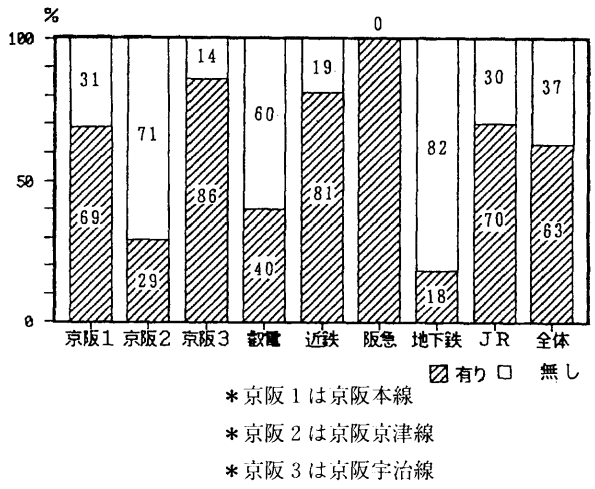


図２．駐輪場の有無

表２．各路線の駐輪場平均料金（円）

路線名	１回	月　極
京阪本線	157	2338
京阪京津線	133	2700
京阪宇治線	133	1800
叡電本線	---	----
近鉄京都線	122	1876
阪急京都線	167	2771
地下鉄	150	2500
ＪＲ奈良線	157	2126
全体	142	2160

注）有料駐輪場は77個所

（２）駅からの距離

平均距離は39.6m である。新設の地下鉄「北山駅」や再開発された阪急「桂駅」は，駅と駐輪場を一体化した開発を行っているので，さらに短縮され大変便利になっている。

（３）収容台数と利用状況

駐輪場は調査対象の82駅中，112カ所カウントされた。駐輪場１カ所当たりの収容台数については，叡電本線以外は，250台以上の収容能力をもち，平均383台である。利用はほとんどの駐輪場で満車あるいは収容台数をこえていた。しかし立地・経済・管理面等の理由により，利用の少ない駐輪場も全体の17％あった。

（４）料金体系

表２のように，叡電本線は小規模のためか全て無料であった。料金の平均は１回142円，月極2,160円である。各駅の平均料金が最も高い阪急京都線は，１回167円・月極2,771円と最も安い沿線に比べて約1.5倍の料金がかかる。料金の違いは，地価や駅からの距離，次に述べる駐輪場のスタイル等によるものであろう。

（５）駐輪場のスタイル

ここでは屋根の有無，管理人の有無で駐輪場のスタイルをみた。駐輪場に屋根があるのは全体の61％で，両方のパターンをもつものは11％，残りの28％には屋根がない。両方のパターンとは，名神高速道路や鉄道の高架下や，２階建てだが２階部分には屋根がないものなどである。屋根の有無で料金を分けている駐輪場もある。

管理人は66％の駐輪場におかれているが，管理人をおくには人件費がかかるので，利用の有料化につながっているようだ。

（６）経営母体

全体で52％が公営，43％が民間，５％が鉄道関連会社である。京都市民営駐輪場は15箇所ある。新たに駐輪場整備の用地を取得することは困難であるため，遊休地等を活用した民間の自転車駐輪場の整備を促すため，京都市は1986年５月15日から低利の融資制度を設けている。

3．迷惑駐輪の現状

路上や空き地に停められている自転車のことを一般的には「放置自転車」というが，この場合，乗り捨てられ引き取り手のない自転車を指すことが多い。本研究では，毎日のように補助交通機関として利用されている自転車を対象とし，これらが引き起こす様々な迷惑問題について取り上げる。そのため，一般的に“ルールに違反した駐輪”をあえて「迷惑駐輪」と呼ぶことにする。

そして，ここでは自転車公害，駅前公害といわれる迷惑駐輪の現状把握のために，その有無，位置，台数を調べた。

（1）迷惑駐輪の有無

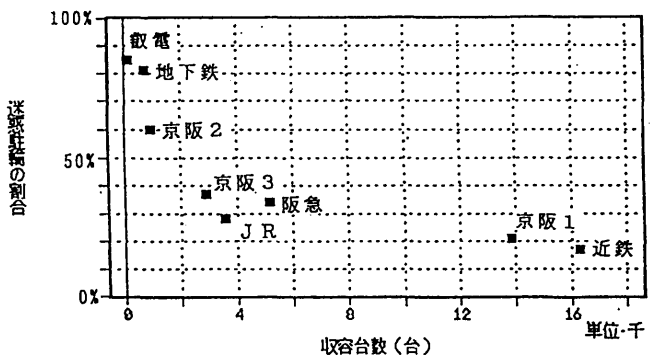
全体の88％の駅で迷惑駐輪がある。全ての駅で迷惑駐輪のある鉄道線は，調査対象の8路線中，叡電本線，近鉄京都線，阪急京都線，地下鉄の4路線であった。

（2）迷惑駐輪と駅との関係

最も遠くまで迷惑駐輪があるのは京阪宇治線の82.0mで，最も近い距離にあるのは叡電本線の19.0mであった。平均55.1mと駅から駐輪場までの距離より，迷惑駐輪までの距離の方がどの鉄道線においても長かった。駅から迷惑駐輪までの距離は，駐輪場の規模や料金，駅周辺の空き地や道路とも関係があるように思われた。

（3）駅周辺の迷惑駐輪台数

迷惑駐輪のある駅は82駅中，70駅であった。迷惑駐輪の最も多い路線は，阪急京都線の平均663台，全体平均は248台であった。図3のように，各鉄道路線毎に駐輪自転車総台数（駐輪場内・迷惑駐輪全ての合計台数）に占める迷惑駐輪の割合と駐輪場の収容台数との関係をみると，収容台数の増加にしたがい迷惑駐輪の割合は減少する傾向があった。迷惑駐輪の原因の一つに，駐輪場の収容台数の少なさをあげてよかろう。



＊京阪1は京阪本線
＊京阪2は京阪京津線
＊京阪3は京阪宇治線

図3．自転車総台数に占める迷惑駐輪の割合と駐輪場の収容台数

まとめ

今回の調査では，そのほとんどで駐輪需要が収容能力を越えており，駐輪場の整備が不十分であることがわかった。迷惑駐輪の多い場所は，琵琶湖疎水や宇治川の川岸，地下鉄駅への出入口，駅前の広場や公園，路上等であった。これらのスペースはあふれた自転車を吸収する自然のバッファである一方，迷惑駐輪誘発地の役割を果たしていた。しかし，収容能力の充分な駐輪場を駅周辺に置くことで，迷惑駐輪はある程度まで抑えられることが明らかになった。

Ⅲ．同地区の自転車利用者を通してみた駐輪事情

都市住民にとって，日常生活の中で最も頻度の高い移動空間は，2，3 km の範囲内である。[1)] より早く，経済的に目的を達する為には自転車は最適の手段である。しかし，自転車駐輪問題は，その現状をみるとかなり深刻である。このような現状を利用者はどのようにとらえ，また，どのような改善の方向を持っているのであろう。

Ⅲでは，アンケート調査を通して，自転車の利用状況，自転車観，駐輪場について，迷惑駐輪について等を尋ね，自転車利用者を通してみた迷惑駐輪を誘発する条件や問題点を顕在化させていく。

1．アンケートの調査方法

対象地は京都南部地区にある駅周辺で，①駐輪台数の多いところ ②有料の大型駐輪場が整備されているところ ③有料・無料の駐輪場が整備されているにもかかわらず，収容能力不足のため路上駐輪が多いところ等の条件で，近鉄向島駅・京阪出町柳駅・京阪六地蔵駅を選んだ。また，“駅周辺”という条件からはずれた対象として，京都教育大学構内での駐輪に注目し，ひとつの比較軸とした。

アンケートの調査項目の大要は，①自転車利用の状況 ②自転車観 ③駐輪の実態 ④迷惑駐輪について等である。調査実施概要は，調査員が駅周辺で発見される自転車を対象に1台ずつ自転車のカゴに調査票を入れ，配布地周辺の目立つところにアンケート回収箱とお願いのポスターを貼り，協力をお願いした。配布後7日目に回収した。(調査期間：1993年10月13日～11月2日。配布数：1720票。回収数：246票。回収率：14.3%)

表3．アンケートの配布・回収状況

地区	配布数	回収数	回収率(%)
向島	500	74	14.8
六地蔵	500	57	11.4
出町柳	500	67	13.4
大学	220	48	21.8
合計	1720	246	14.3

2．調査対象の概要

（1）対象地の概要

対象地のうち向島，六地蔵，京都教育大学は共に伏見区に含まれる。1992年1月1日現在，伏見区は面積61.6km，世帯数101,334世帯，人口282,362人の区であるが，面積は全市の1割ほどであるのに対し，世帯数・人口共に全市の2割に届く人口の多い区である。

向島ニュータウン計画の基本構想がまとめられたのは，1971年6月であった。入居は1977年2月から始まり，近鉄向島駅オープンは，1979年3月である。『同駅開設により，京都市内へ直結する住民の“足”が確保されることになり，同ニュータウン最大の難点が一気に解消される。』と当時の新聞は報じている。[2]1989年現在では，4,727世帯，14,117人が暮らしている。[3]駅のすぐそばには京都市住宅供給公社による2階建ての有料大型駐輪場が併設されている。しかし，迷惑駐輪も多くみられる。

六地蔵は，1931年に京都市へ編入。宇治市北部ととなりあわせである。伏見区醍醐支所は，17,691世帯と世帯数は1.5％増加しているものの，人口は減少している。駅から15m程のところに京都市の無料駐輪場や民間の有料駐輪場はあるものの飽和状態で，自転車は周辺道路や宇治川の土手にあふれている。

京都教育大学は，京阪墨染駅と藤森駅の中間に位置している。その構内には駐輪場があり，利用者は大学周辺に住まいをもつ下宿生や寮生など，近距離の人が大半を占める。

出町柳は左京区の中でも都市市街的な南部に位置し，文化財や有名な社寺・史跡・名勝をもち，京都大学をはじめ多くの大学があり駅利用者の多いところである。京阪出町柳駅新設と同時に京阪国際交通が有料駐輪場を併設したり，京都市が70m程離れた川沿いに仮設駐輪場を設置したが，自転車は数が多すぎるために道路・公園・土手等にあふれかえっている。

（2）回答者の概要

①年齢について

10代・20代共に35.4％を占めている。30代以上は全体の25.2％であった。当調査回答者の平均年齢は，26.9歳で，比較的若い年齢層である。（図4参照）

②性別について

男性が39.4％，女性が57.7％と女性回答者の方が多く，男性よりも女性の関心が強いことが分かる。（図5参照）

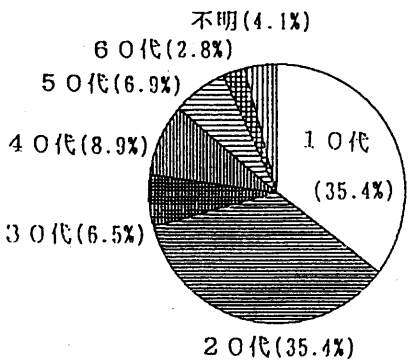


図4．回答者の年齢

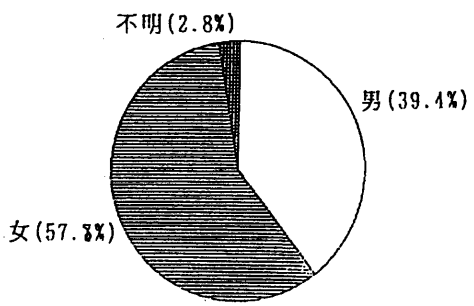


図5．回答者の性別

③職業について

表4のように，学生が61.9％と最も多く，このうち19.5％の48票が京都教育大学において回収したものである。次いで会社員が25.2％となっている。そして，公務員，パート，主婦である。

表4．回答者の職業

所属	％
学生	61.9
(教育大)	(19.5)
会社員	25.2
公務員	4.5
パート	2.4
主婦	2.0
バイト	0.8
その他	1.2
不明	2.0

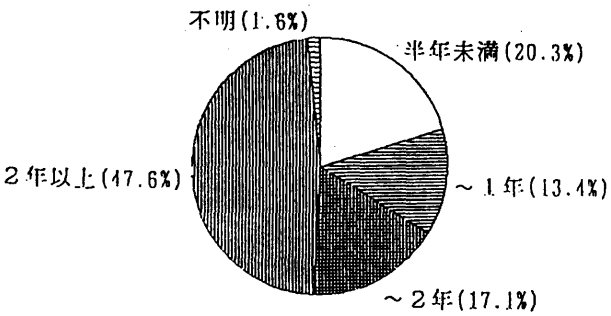


図6．利用年数

3．自転車利用について

自転車をどのように利用しているか，現在・過去の使用状況や，トラブルについて質問し，自転車の使われ方を探った。

（1）駅までの距離・時間

距離では，1～3 km 以内の人が半数以上の63％を占めている。一方時間では，10～20分の人が41.1％，次いで5～10分の人が39.8％である。

（2）利用台数・利用年数

『現在使用している自転車は何台目か？』という問いに対しては，平均4台であった。利用台数3台目が30.1％と最も多く，5台目が21.1％，4台目が20.3％である。つまり，3～5台目が全体の71.5％を占める。

現在使用している自転車の利用年数は，2年以上が47.2％，半年未満が20.7％であった。(図6参照)

（3）自転車に代わる交通手段と経費

雨や雪等の理由で，自転車が利用できない場合の交通手段として，徒歩が48.0％あり，バスが30.9％であった。(図7参照) また，自転車に代わる交通手段にかかる経費は，無料が54.1％と半数を越えていた。経費がかかる場合の平均は約260円であった。

（4）トラブルの経験と対策

自転車を駐輪場または駅周辺に置いている際に，何らかのトラブルがあった人は72.0％で，なかった人は26.8％であった。(図8参照)

また，トラブルの有無を配布地別にみると，管理されている有料駐輪場の向島よりも，無料駐輪場や路上の出町柳・六地蔵にトラブルが多いことがわかった。

図9のようにトラブルの内容は，盗まれた43.1％，壊された28.5％，部品が取られた22.4％等である。

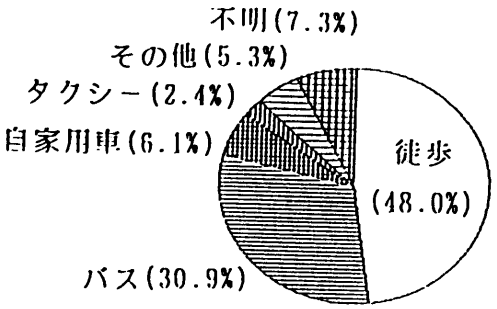


図7．自転車代替交通機関

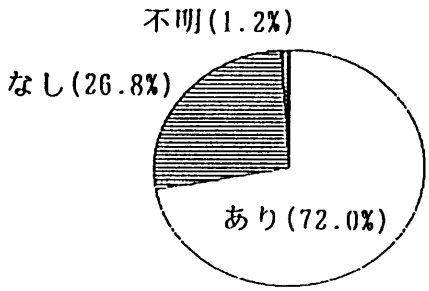


図8．トラブルの有無

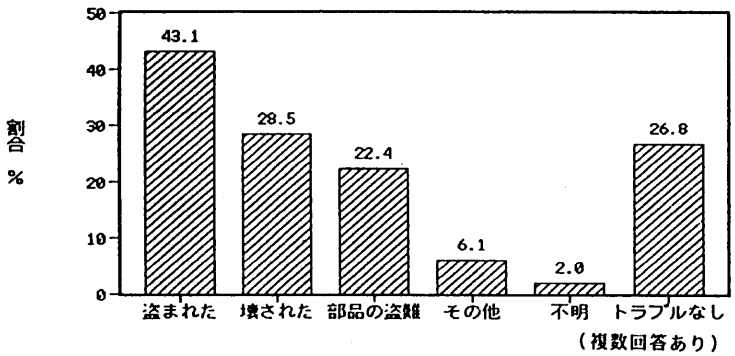


図9．トラブル内容

これらトラブルへの対応は，新しく購入が19.6%，自転車店で修理14.7%，自分で修理13.5%であった。警察に届けるは9.4%だが，見つかったという連絡のない場合が多く，自分で探してみるは10.2%で，その半数以上は見つかっているようである。

盗難防止対策として，97.6%の人がカギをつけている。名前や住所を書いている45.9%，チェーンをつけている41.5%が多い。

4．自転車観

毎日のように利用している自転車を，利用者はどのように受けとめ，生活の中でどう位置づけているのかを知るために，自転車への思い入れ，長所・短所，その評価について聞いてみた。

（1）自転車への思い入れ

現在使用している自転車を大切に使っているか聞いてみたところ，大切に使っている74.4%，大切に使っていない21.1%であった。

（2）自転車利用の長所と短所

自転車利用の長所として，徒歩より早いが96.7%と最も多く，運賃がいらない57.7%，行動範囲が広い57.3%と多い。時間的・経済的な意見が多いほか，狭い道でも通れるや荷物を乗せるこ

とができるといった，自転車利用の特性ともいえる部分を長所とみる意見や，健康面についての意見も目立っていた。

また自転車利用の短所として，雨や雪の日は不便が88.2%，盗まれやすい44.3%，坂道がこぎにくい37.4%が目立っている。

置き場所をとらないことを長所とする意見が17.9%あるのに対し，置き場所に困るが30.5%と相反する意見がみられる。他にも，行動範囲が広いが57.3%に対し，狭いが5.3%あり，荷物を乗せることができるを長所とする意見が37.0%あるのに対して，乗せる荷物に限りがあって不便が21.1%ある。そして，価格が手ごろが14.2%に対し，高いは3.3%であった。

（3）現自転車の購入価格と現在の金額評価

表5．算出方法

購入年	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
物価指数	101.1	101.5	99.6	99.1	100	104.8	107.3	102.2
		平均	100.3					

注）各年の購入台数は，図6参照

購入価格を現在値に換算するため，総務庁統計局の消費者物価指数年報の価格指数を利用した。[4] (算出方法は表5参照) 購入価格帯は，図10のように0円（もらいうけた）から12万円と幅広いが，平均22,648円という結果が得られた。購入価格が2～3万円が40.2%，次に1～2万円が24.4%，3～4万円が13.8%である。また，友人からもらい受けた人，つまり0円の人が7.3%あることも特徴的である。自転車に関しては，リサイクルが定着しつつあることを実感できる。

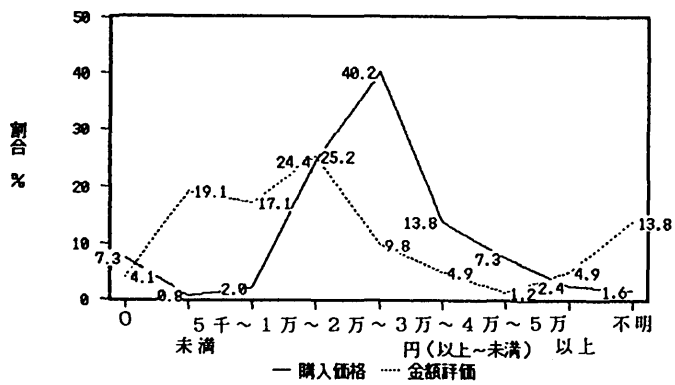


図10．購入価格と金額評価

そして，現在使用中の自転車を購入価格や利用状況などから考え，金額で評価してもらった。これは，利用者が現自転車にどの程度の経済的価値をもっているか知るためでもある。価格帯は

極端な例を除けば，０円から10万円で，平均14,041円という結果であった。１～２万円が最も多く25.2％を占め，次いで５千円未満が19.1％，そして５千～１万円が17.1％である。

これらを平均からみると，購入価格と金額評価には8,607円の減価を確認していることがわかる。図11のように購入年別に購入価格と金額評価の推移をみると，購入が以前になるほど，価格と評価の間の差が広がっている。使用している分，その経済的価値は下がり，評価を下げている。評価額自体も購入価格に比べて安くなっていることから，自転車利用者の自転車に対する経済的認識は，的確になされていると判断してよいようである。

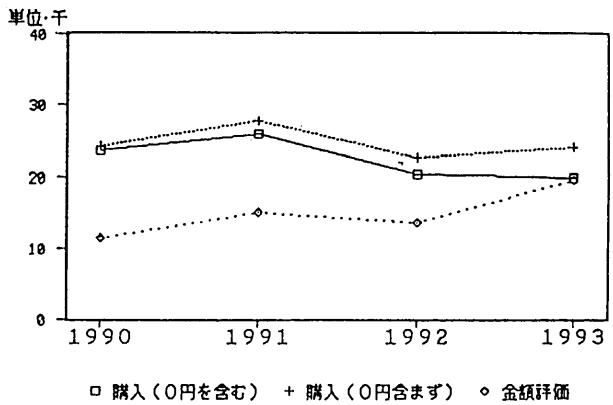


図11. 購入年別金額評価

５．駐輪場について

ここでは駐輪場についての駐輪場利用者による利用の実態や感想等から，駐輪対策について検討する。

（１）駐輪目的

対象者の駐輪目的は，「通学」が44.3％，「通勤」が26.5％で両者がその大部分を占める。（図12参照）

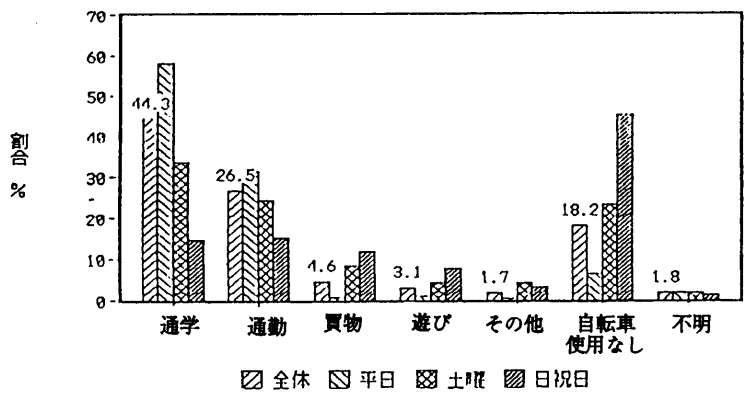


図12. 駐輪目的

これを曜日別にみると，「通勤・通学」とも平日にその割合は高くなっている。一方，「買物」や「遊び」への利用や「自転車使用なし」は，土曜・日祝日ほど高くなる。平日に自転車使用度が高く，土曜・日祝日に使用度が低くなっていることから，自転車は平日の「通勤・通学」の為の利用が主で，土曜・日祝日は使用していないことが多い。

（2）駐輪場所

駐輪場所は，図13のように全体で「駐輪場利用」が65.2%で，「路上」が14.7%であった。曜日別では，「駐輪場利用」が土曜，日祝日と徐々に減少している。一方で「自転車使用なし」が伸びている。天候別では，くもり，あめと天候が悪くなるほど「駐輪場利用」が増え，「路上」は減少している。自転車は濡れると痛みが早まるので，濡れないようにするためなら駐輪料金を惜しまない層があることがわかる。

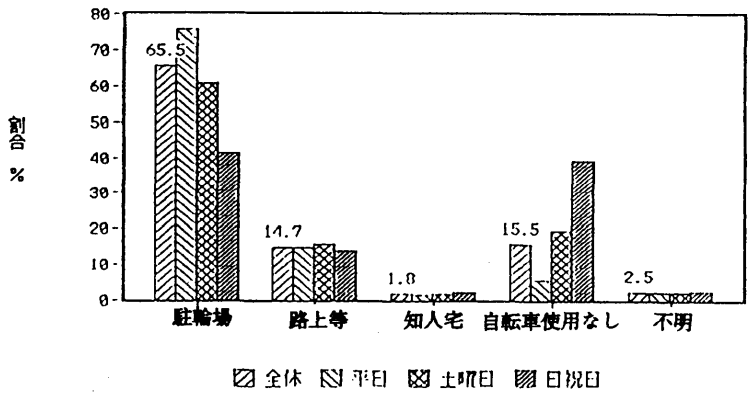
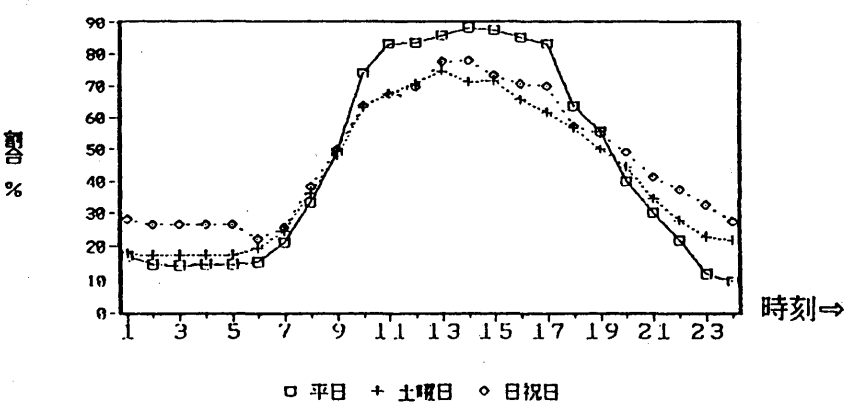


図13. 駐輪場所



母数 平日 (815) 台
土曜 (163)
日・祝日 (205)

図14. 駐輪度（曜日別）

（3）駐輪時間

一日の駐輪の流れを曜日別にみると，図14のように駐輪度は午前7時を過ぎて上昇をはじめ，正午から午後3時の間でピークに達している。平日は特に午前9時から午後5時までの駐輪度が高くなっているが，これは平日に通勤・通学者が多いためであろう。また，土曜・日祝日は夜間・早朝の駐輪度が高くなっているが，帰りが遅くなり駐輪場が閉まっていたり，平日に駅から目的地まで自転車を利用する人が置いたままになるためである。

（4）料金と満足度

路上や無料の駐輪場に自転車を停めていて，駐輪することにお金をかけていない人は56.9%で，駐輪にお金をかけている人は30.1%である。有料の内訳は，1回100円の場合が13.0%，月極で2,060円支払っている場合が12.6%である。

料金への満足度をみたところ，向島のように管理人によってきちんと管理されていると，高いという意見よりも適当という意見の方が上回る結果が得られた。

（5）利用回数

1週間のうち駐輪場を利用する回数は，6回が19.1%と最も多く，次いで5回が18.7%，毎日利用するという7回が16.3%である。駐輪場の利用度は高いが，一方で全く利用しないが11.0%と目立っている。

（6）駐輪場の評価

利用している駐輪場について，利用しやすい30.1%，利用しにくいが24.8%となった。利用しやすい理由としては「設備」について，「位置や駅までの距離」というのが目立った。利用しにくい理由としては，「設備」19.1%と最も多く，「環境」8.5%と続く。駐輪場の広さや自転車の停め方についての意見が集中している。

（7）駐輪場不利用の理由

駐輪場があるにもかかわらず，利用しなかった理由としてあげられるのが，「手間がかかる」12.6%，「満車だった」11.4%，「料金が高い」10.2%である。駐輪場の規模の問題と設備の使いやすさもさることながら，“手間がかかり面倒くさい”という利用者の意識の問題が浮き彫りになったといえよう。

（8）備えるべき条件

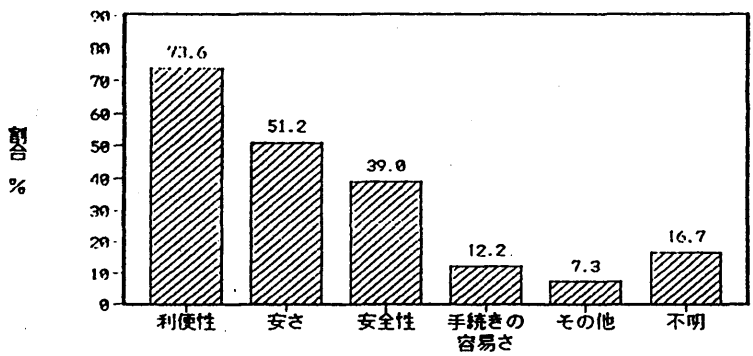


図15. 備えるべき条件1，2位

駐輪場が備えるべき条件として4項目を必要と思われる順に並べてもらった。第1，2位に選ばれたのは，図15のように「駐輪場の広さ」や「場所」といった利便性が最も重要視されており，次に「安さ」や「安全性」を求める意見が続く。「手続きの容易さ」は，他と比べれば後回しに考える条件であるようだ。

（9）施設や対策を行うべき機関

駐輪問題に対して施設整備や対策を行うべき機関として，「国や市」が74.8%，「電鉄会社」28.0%，「民間事業」5.7%があげられた。公共機関への期待が高いことを示している。(図16参照)

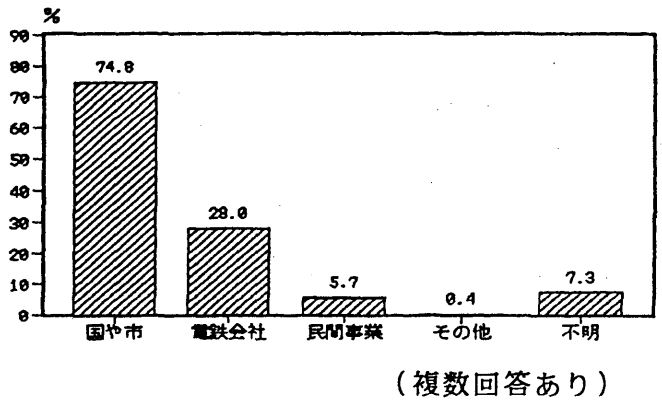


図16. 施設や対策を行うべき機関

表6．迷惑駐輪の印象

印　象	%
歩行の邪魔	80.1
危険である	36.6
景観が乱れる	24.4
かまわない	12.2
教育に悪い	8.9
不愉快だ	2.8
許せない	1.2
その他	4.9
不明	3.3

（複数回答あり）

6．迷惑駐輪について

実際に自転車を利用している人々は，駅周辺の迷惑駐輪に対してどのような意見を持っているのであろうか。

（1）迷惑駐輪の印象

表6のように迷惑駐輪の客観的な印象として，「歩行の邪魔」が80%を越え，「危険である」36.6%，「景観が乱れる」24.4%であった。ここでは近年京都でも注目されている景観問題への関心が高いことが窺える。また，出町柳駅において，車椅子使用者から「迷惑駐輪のため，車椅子が通れず，危ないので困ります。」という投書があった。しかし，「かまわない」12.2%という無責任な意見もあり，道路はあらゆる立場の人が利用する公共の場であるという認識が薄いことがわかる。

（2）許容範囲

自転車利用者という立場からみると，表7のように「交通が妨げられない程度ならかまわない」とする意見が約七割を占める。「駅のそばに空き地があっても置かない方がよい」や「どんな理由があろうと許せない」という迷惑駐輪を否定する意見は，合わせても13.8%と少なかった。

表7．迷惑駐輪の許容範囲

許容範囲	%
交通が妨げられない程度ならかまわない	68.7
駅のそばに空き地があっても置かない方がよい	11.8
多少社会的に迷惑をかけても仕方がない	5.3
どんな理由があろうと許せない	2.0
その他	3.7
不明	8.5

表8．迷惑駐輪の改善志向

改善志向	%
駐輪場を増やす	76.4
料金を安くする	53.7
意識を高める	35.4
撤去の徹底	32.1
罰金や罰則で規制	20.7
指導員をおく	18.3
交通機関の整備	13.4
家庭や学校での教育	11.8
登録の規制化	8.5
早く起きて歩く	3.3
価格を高くする	1.2
その他	3.3
不明	2.4

（複数回答あり）

（3）改善志向

利用者が考える迷惑駐輪に対する今後の改善志向は，「駐輪場を増やす」76.4%，「料金を安くする」53.7%，「意識を高める」35.4%，「撤去の徹底」32.1%であった。（表8参照）収容能力が充分であり，料金が安い，もしくは無料の駐輪場を整備することで，迷惑駐輪の減少が予想されるが，一方で撤去の徹底，罰金，指導員，ひいては教育等の他律的意見も多く，駐輪問題改善の根の深さを感じることができる。

まとめ

今回の対象者にとって自転車は雨や雪の日には不便だが，徒歩より早くて待ち時間もなく，料金もいらないので利用されている。利用者の大半は駅より3 km以内の人で，通勤・通学を目的としており，多少のトラブルを経験したとしてもなお，自転車は欠かすことのできない交通手段のひとつとして定着している。

自転車利用者の意識は，一般的に迷惑駐輪に対しては良い印象は持っていないが，自分が停めるとなると別問題になるようだ。「幼い頃から駅周辺の迷惑駐輪を見ていたため，何も感じない。」という人までおり，迷惑駐輪されている場所が公共のスペースであることなどもあって，その場所を個人の都合によって占有しているという意識は薄かった。

駅周辺の駐輪対策は，各駅によって公共・鉄道会社・民間の取り組み状況が異なるため差が生じている。今回調査を行った近鉄向島駅・管理人配置の有料駐輪場利用者は，駐輪料金に対して「高い」より「適当」が上回っていた。つまり，利用者は駅のそばでトラブルの心配がない駐輪場に対しては相応の負担を認めていた。

Ⅳ．考察：都市の迷惑駐輪の解消にむけて

今回対象とした南京都地区のJRおよび私鉄の各駅周辺には，現在，約60,308台の自転車が毎日駐輪しているが，そのうち71.2%（42,950台）が常設の駐輪場に収容され，残りの28.8%（17,358台）が駅周辺に放置されていた。いわゆる迷惑駐輪の状態であった。

この迷惑駐輪の原因は，基本的には構造的な性格のもので，利用者に対して駐輪場の収容能力が少ないことにある。適正価格で利用できる適正規模の駐輪場が，駅周辺に整備されれば，現在の迷惑駐輪の大半は解消されると考えられる。しかしながら，大抵の場合，これらの駅周辺の地価は高く，他の都市施設との土地利用の関係上，現実には無制限に駐輪場整備が進められるとは考えられない。都市の迷惑駐輪の解消問題は，まず迷惑駐輪関係者間で，どのように折り合いをつけるべく理論構築をするのか，整理される必要がある。関係当事者は，迷惑駐輪発生源たる自転車利用者，および電鉄会社（JRを含む。以下省記），そして迷惑を被る駅周辺住人（ないし周辺道路等通行人を含む。以下省記）と，これらの問題の全体的受け皿である地方自治体である。

迷惑駐輪の問題は，第一番に鉄道事業の需要者と供給者間の問題として検討されるべきである。迷惑駐輪は，鉄道利用に関連して発生する訳であるから，問題は両者間で解決の道が探られるべきであろう。迷惑駐輪が，鉄道事業に伴い構造的に発生するものであれば，鉄道会社は，それを解消する対策をすべきである。ここでは，駐輪場設置が義務づけられるべきである。これらの施設への投資は，経済的には一種の“外部不経済”への投資ということになる。迷惑駐輪を公害としてたれ流しにするのではなく，これら迷惑駐輪という外部不経済を責任をもって解消・コントロールする義務があろう。これらを視野にいれた経営になると，電鉄会社は，駐輪場利用者に当然その代価を支払うことを要求すべきである。ただ，この代価が高くなると，電鉄利用者は，駅までの足に自転車を利用せず，歩くなど他の代替手段を使うことになる。駅周辺の地価や施設の状況を背景に，利用者数に対し駐輪許容量が制約される場合，その利用料は上昇せざるを得ぬが，利便性の高い都市の空間利用の代価としては当然のことであり，それだけの代価を払う能力のない場合は，駐輪場の利用を断念することになる。この場合，駐輪場利用の代替手段として，他の交通手段がとられる方向と，更に迷惑駐輪へと流れる可能性との2方向が考えられる。前者は都市生活者として適切な行動様式であるが，後者の場合は，問題が残る。電鉄会社側には，後者の選択肢を利用者にとらせないための手法はなく，この点に関しては無力である。次に関係する当事者として，自治体が考えられる。自治体は駅周辺住民の被害を解消するという名目で，この状況に介入することができる。ただ，介入の程度についての判断は，相対的で難しい面をもっている。自治体が，関係者に助言や勧告をしたり，罰金を徴収したりすることは，被害者多数のため比較的住民の合意を得やすいが，反対に，駐輪場を設置するなどで支出を伴う場合，住民の合意形成は大変難しくなる。

迷惑さの程度にもよるが，都市の迷惑駐輪については，自動車の迷惑駐車に準じ，罰金制の強化，ないし撤去制の推進等は妥当な側面をもっている。また，利用者の便をはかる方向での問題解決方法は，特別の公共の利益にかかわる理由が示されない限り採用しにくい。具体例としては，住人利用度が高い場所において，罰金，撤去を重ねてもなお継続して迷惑駐輪が起こり，それで著しく通行人に被害がおよび，けがや生命の保証が難しいような場合等が考えられる。このような場合は，被害者の保護のため，駐輪場設置への支出は，説得力を持つ。

今回，南京都地区周辺の駅の迷惑駐輪の状況を把握し，更に，迷惑駐輪の発生源である当地域での自転車利用者の迷惑駐輪への考え方や意識について調査したが，いくつかの知見を得ることができた。

すなわち，今回の対象者が受け入れている迷惑駐輪対策像は，“国や市が中心となり，電鉄会社と協力して，利便性の高い駐輪場を増やすべし”というものであった。施設が導入されている場合は，その利用者の負担については受容的であった。現代の豊かな消費生活の中で，自転車のもたらす効用を考えるとき，所有者にとって自転車本体の品物の価値は，対象者にとって大したものでなく，いつでも再購入できる程度の苦にならない性格の財であった。ここでいう彼らの要求する駐輪場は，強いていうなら，自転車を保護・保管するための施設ではなく，どちらかというと，周囲に迷惑をかけず，自転車の朝夕の輸送機能の一助となるための施設であると性格づけることができよう。

また，一方で，これら迷惑駐輪の当事者は，その被害については敏感であったが，加害者としての意識は鈍感で，自分の行っている迷惑行為に対する自覚が少なかった。外部不経済に目をむけぬ“たれ流し”の理論である。この状況では，彼らが自発的に現状改善に努力することは，まず期待できないだろうというのがその印象である。

さて，迷惑駐輪当事者の示すこのような現状認識ないし改善意向は，今後の駐輪対策にどのように受け入れられるであろうか。

迷惑駐輪の当事者が，自治体への期待を表明していることについては，納税者からの同意は得られにくいと考えられる。今回の駐輪事情は，相応に深刻であり，自治体が介入するとすれば，むしろ反対方向の罰則の強化の方が納得されやすい。今回の調査対象のように，都市交通問題として迷惑駐輪が常態化している地域では，罰則強化の方向での政策展開は比較的現実的な手法となる。近年京都市が南区吉祥院に開設した「久世橋御前（放置自転車）保管所」の，開設意図も，この方針に沿うものであろう。この「保管」システムでは，撤去した日の翌日から四週間まで，手数料2,000円／台で返還に応じるが，それを過ぎるとスクラップ処分されるという。(表９参照)

ただ，これらのシステムに数名の職員が常駐して運営されるとしても，手数料2,000円／台，１ケ月は，今回の調査で示された１ケ月の平均駐輪料金（2,239円）より安く，この手数料が，放置回避を誘導するインパクトになるとはとうてい思えない。また，仮に，四週間経過しスクラップ処分されたとしても，その被害は，平均14,041円である。一部の利用者を除き，忙しい各人の生活の中で，生活経営上のリスクとしてその出費を納得する者も多いのではないかと思われる。迷惑駐輪当事者を，経済的インパクトにより誘導しようとする場合は，返還手数料という性質のものではなく，やはりインパクトのある罰金とする必要があろう。フランスの大衆交通機関の例などを見ると無賃乗車の取り締まりは，そのコントロールにわずかの労力しかかけない割に，厳罰を原則としており，市民社会のルールを破る場合は，相応の覚悟を必要とするものとなっている。都市生活のモラルは，行動にともなって，自分で律すべきことが徹底している。

また，近年のように，飽食の日本では，自転車の所有観は従来とは大きく変わってきている。盗難にあってもそれほど痛手に思わない一方，寸借等にあまり罪悪感を持たないのが現実である。特に若い世代ではこの傾向が進んでおり，迷惑駐輪は，より日常的になってきている。電車やバス等と異なり，非利用時の管理問題を避けて通れない性質の自転車利用においては，利用時・非利用時の取り扱いルールとのセットでそのあり方が問われるべきであろう。

近年，東京都世田谷区などでは，自転車の総量規制をも視野にいれた，自転車利用のレンタル

表9．自転車利用の経済性

自転車利用 ：駐輪場平均料金（1回）	141円
自転車代替交通機関利用：	260円
市バス利用 ：往復料金	400円
駐輪場利用との差額	
自転車代替交通機関利用：260−141＝119円	
市バス利用 ：400−141＝259円	
駐輪場平均月極料金：2,239円	
1年間利用 ：2239×12ヶ月＝26,868円	
迷惑駐輪で撤去にあった場合の手数料（京都市の場合）：	2,000 円
迷惑駐輪でスクラップ処理された場合の“被害”額：	14,041 円

化の方向を取り入れ，迷惑駐輪解消に一定の成果をあげているようである。同区のようなインナーシティにおいては，自転車の利用頻度は，時間的・地域的に局在化しにくく，自転車のレンタルシステム化は，どの居住者にとっても均質に，比較的便利な近距離移動用交通手段として位置付けることが出来る。しかしながら，都市周辺部・近郊地などでは，前述・図14の利用実態などからも推測できるように，自転車の利用が朝夕に集中し，例えレンタルシステムが有っても，昼間そのシステムを利用する人は少ないと考えられる。結果的に駐輪施設の利用が一部の利用者に長時間占拠され，居住者の誰でもが利用できる効率のよい駐輪場とはなりにくい。

現在，駅周辺に溢れる通勤・通学を中心とする自転車利用をコントロールし，迷惑駐輪の解消を図るためには，結局，厳罰主義により常に市民のモラルを喚起する一方で，自転車に親しむ幼少時から，そのモラル教育を実施してゆく方向に帰着するように思われる。

最後に，調査に御協力いただいた皆様に深謝致します。また，この研究には，元京都教育大学4回生，森芳枝さんの協力のあったことを明記します。

参考文献

1）佐野裕二：「自転車の文化史」，中公文庫 p259（1988）
2）京都新聞（1979.3.29,朝刊）
3）京都市総務局総務部統計課：「京都市地域統計要覧」（1989）
4）総務庁統計局：「消費者物価指数年報 平成5年」p333（1993）