

「地域のニーズに応じた駐輪場整備」とは？


～自動車vs自転車 驚きの駐車場格差～

クルマ社会を問い直す会 里見 岳男（名古屋市在住）

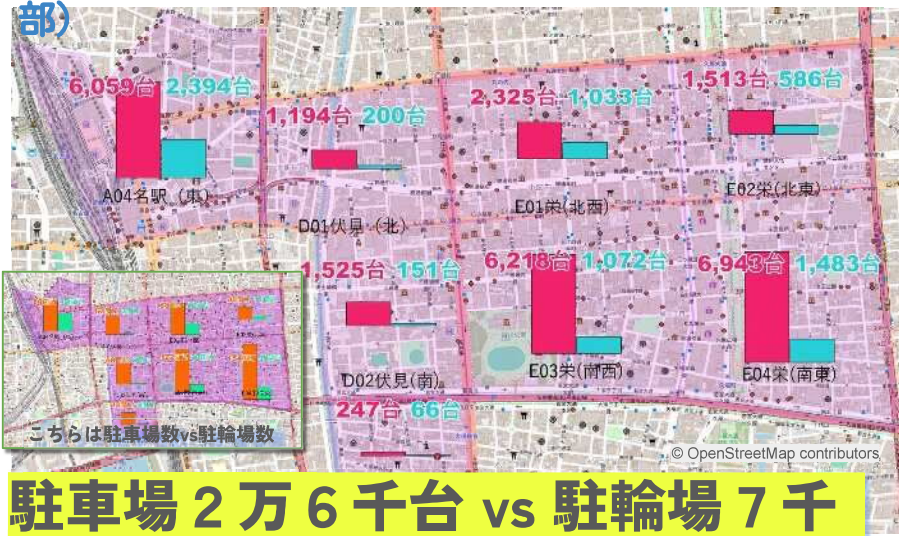
（名古屋市自転車活用推進計画より）

利用者・自動車運転者など、誰もが安全で使いやすい道
 ・自転車利用者のニーズに合った自転車駐車場の整備や放
 車の適正な利用を促します。

でも「ニーズ」ってどうやったらわかるんだろう。なにか他のものと比べてみる？



① 駐車場と駐輪場の台数比較（名古屋市都心部）




② 車と自転車の延べ来訪台数

	軽乗用車	乗用車	電動アシスト自転車	自転車
中村区	22,164	118,530	285	35,250
中区	13,300	105,846	623	33,371
合計(人/日)	259,840		69,529	
合計(台/日)	16万		7万	

平成23年バーソトリップ調査、休日の集中量より
 R3年度東海ブロックの休日の乗用車の平均乗車人数1.62人/台
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualization_carR3/index.html

乗用車16万台 vs 自転車7万台

みんなが乗ってきた台数は
 車16対自転車7なのに、駐車場は
 車26対自転車7？ それってずいぶんバ
 ランスが悪いような...



駐車場2万6千台 vs 駐輪場7千台

駐車場データは名古屋市作成『駐車場整備地区等需要量供給量調査委託報告書』（令和6年1月）より

たしかに、 $26 \div 7 = 3.7$ 、 $16 \div 7 = 2.3$ ですから不均衡といえますね。
 でも「述べ来訪台数」は10年以上まえのデータです。

ほかにもこんな問題が...

《駐輪場の附置義務が守られていない件》
 名古屋市の条例では、各種商業施設に駐輪場の設置を義務付けているのですが、とくに都心部で守られていない例が数多くみられます。

ここ数年、都心部では自転車等放置禁止区域を大幅に拡大し、駐輪場をすべて有料化しました。じつは名古屋市では「駐輪場を有料化すると利用者は6～5割程度まで減る」ことが前提とされているんです。栄地区に有料駐輪場を整備するときも、それまでに駐められていた台数の6割ほどが駐輪できればいいという前提で収容台数を確保しました。来訪台数7万台のうち中区のぶんが3万4千台ですから、仮にこれが半減したとすれば中村区と合わせて5万3千台。16÷5.3=3.0ですから、有料化前の2.3に比べればずいぶんと改善されました。


Q. 鎮二丁目の駐輪場不足及び精算機の新規格対応について（令和7年6月）

A. ご提案・ご回答

●提案内容等
 鎮二丁目について、駐輪場は伏見駅周辺にしか無く出勤する通勤（14:00～）には乗車たくさんで駐輪場の空きが足りません。また、精算機の新規格対応も必要です。


●回答
 鎮二丁目の自転車駐輪場についてご不便をおかけして申し訳ございません。道路上の自転車駐輪場については、非常に十分な整備があります。かつ地先や地域の了解が得られた箇所について整備を行っています。詳細は別途ご説明させていただきます。必要に応じて駐輪場の増設も検討しております。設置できる場所には限りがあるため、ご希望の場所でも増設できない場合もあるかと思っております。少し離れた自転車駐輪場をご利用いただくなど、自転車の適切な駐輪に努めていただきますようお願いいたします。

...そういうもの？
 ところで有料化で自転車を使う人が減ったってことは放置自転車が増えたりはしてないということ？




R5の年間撤去台数は+1万台でした。

ちよっ...



駅ごとの違いを無視してどこも「6割まで減らす」のは「ニーズに合った」とはとも書えないよね。撤去された人もした人も気の毒。それに自転車活用推進ってほんとうは「ニーズが高まるようにする」ことを目指すべきじゃないかなあ。




会報118号にて詳しく報じています！

《クルマ社会を問い直す会》

1995年に設立された全国的な市民団体。クルマが優先される社会に疑問を投げかけ、歩行者・自転車が尊重される「人優先」の交通社会の実現を目指しています。

当会では学習会や講演会の開催、国や自治体への政策提言、会報の発行などを行っています。会報はホームページにて公開中です。

