第２章　自転車利用の現状と需要予測

２-１　自転車利用の状況

２－１－１　駐輪の状況

放置自転車実態調査の結果，旭川駅～８条通７・８丁目の区間に多い時で約 2,300 台もの自転車が駐輪されていました。

特に，買物公園内では歩行者が横断できなく，また，消防車等の緊急車両通行の妨げにもなっています。

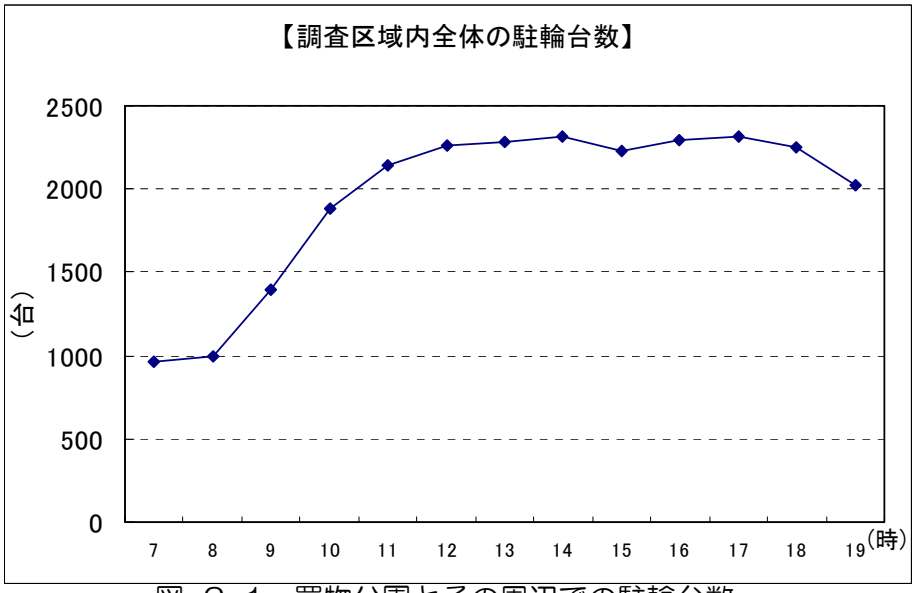


図　2-1　買物公園とその周辺での駐輪台数

駐輪自転車は旭川駅に近いほど多く「宮下通～宮下・１条仲通」での駐輪台数が最も多くなっています。

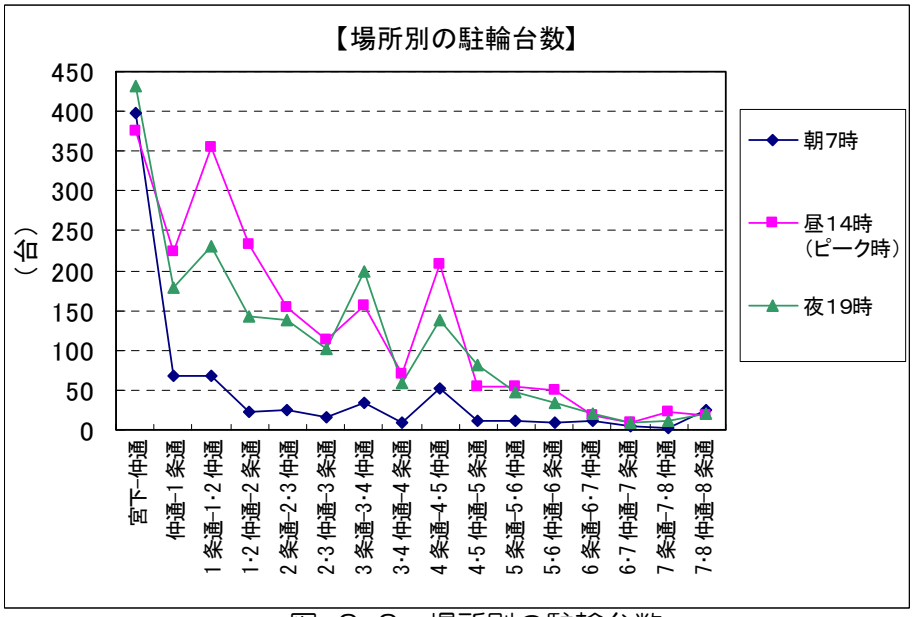


図　2-2　場所別の駐輪台数

「宮下通～宮下・１条仲通」での学生の駐輪台数については，朝（通学前）が最も多く昼過ぎから夜（帰宅時）にかけて増加しています。

また，「宮下通９丁目暫定駐輪場」は容量約 700 台に対して，利用は 200 台前後であり，学生の利用は少ない状況になっています。

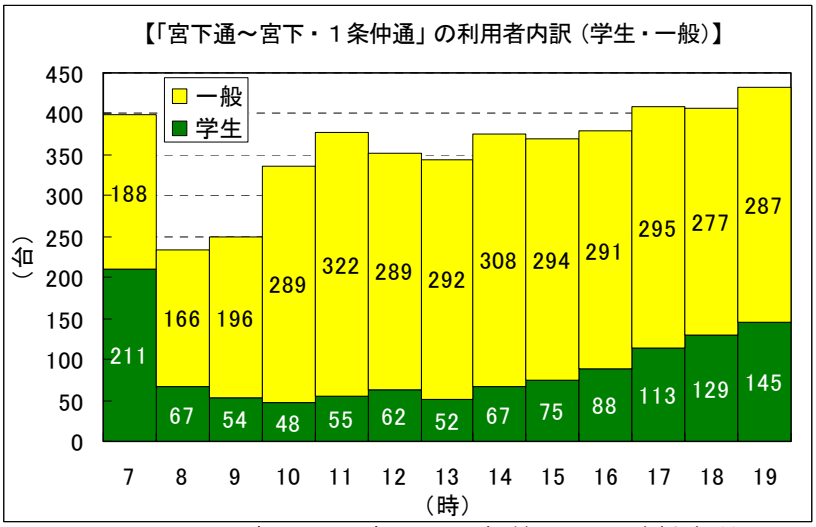


図 2-3　　宮下通～宮下・１条仲通での駐輪台数

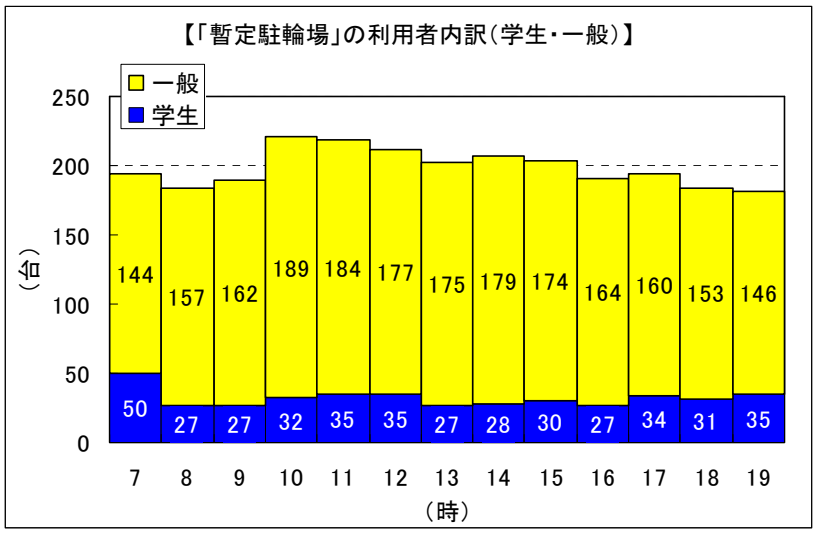


図 2-4　　宮下通９丁目暫定駐輪場の駐輪台数

図 2-5　宮下通９丁目暫定駐輪場の様子

２－１－２　自転車利用の状況

旭川市民 3,000 人，市内の高校６校と中学校３校を対象とし，自転車利用に関するアンケート調査を実施しました。

市民の自転車利用目的は「買物」が多く，高校生は「通学」が最も多くなっています。

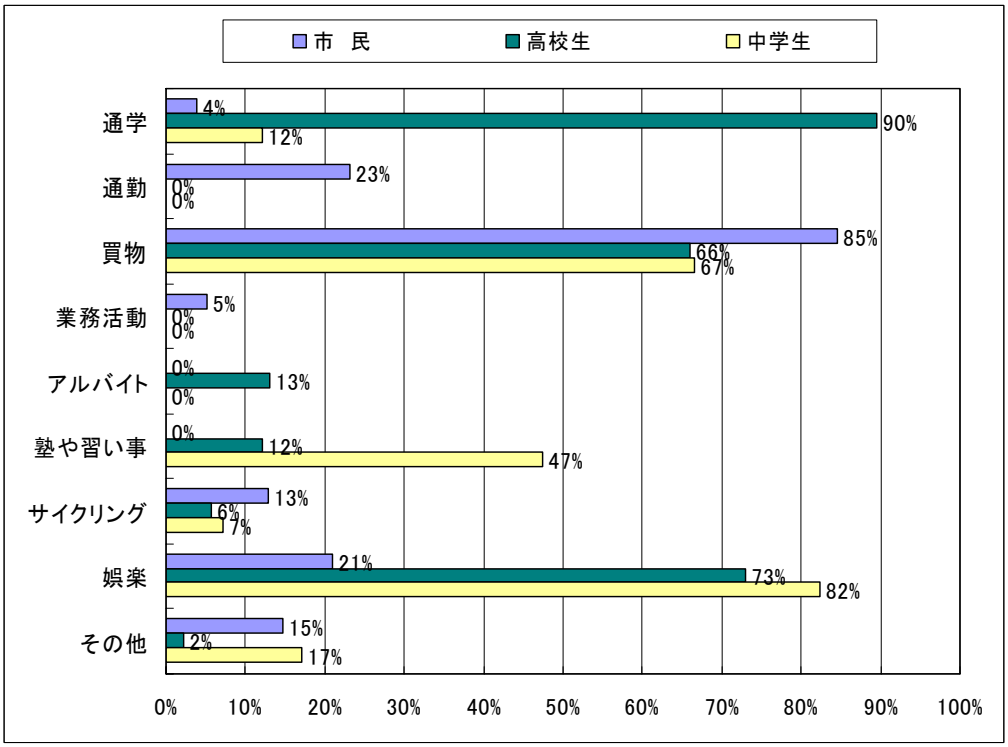


図　2-6　自転車を利用した移動目的

※複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

「歩いている時，走行中の自転車に危険を感じたことがある」割合は，高校生・中学生では３割程度ですが，市民では７割を占めています。

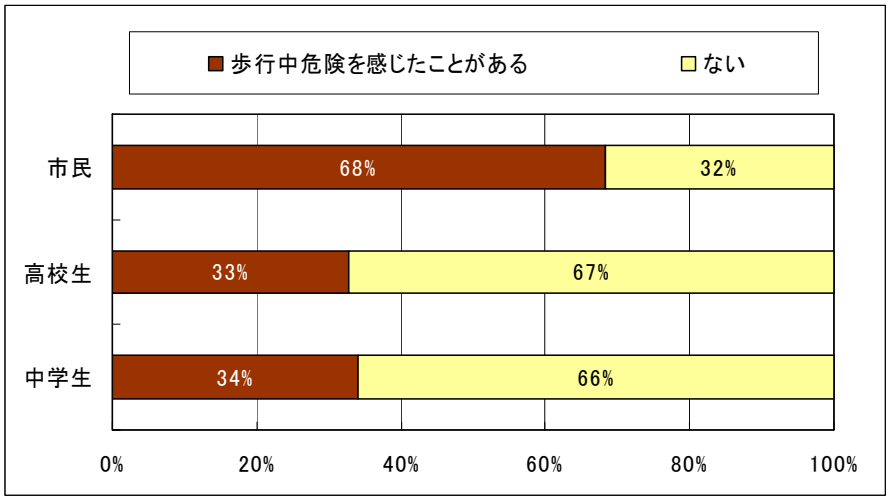


図　2-7　歩行中に走行自転車に危険を感じた経験

駐輪自転車に「迷惑を感じたことがある」割合は，市民５割，高校生・中学生で３割となっています。

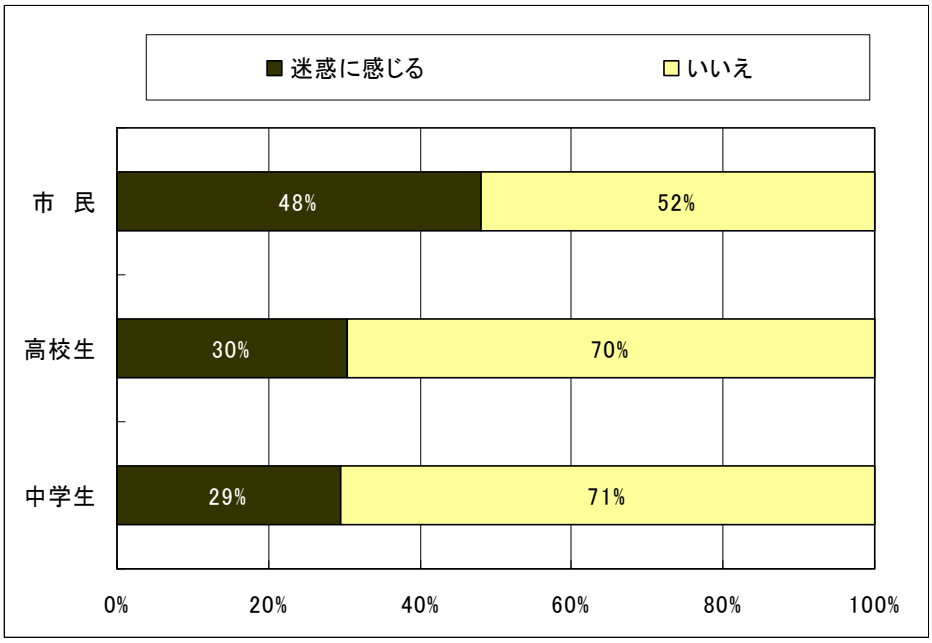


図　2-8　駐輪自転車に迷惑を感じた経験

『買物公園内は自転車走行禁止』であることを知らない割合が，高校生・中学生で約４割と多くなっています。

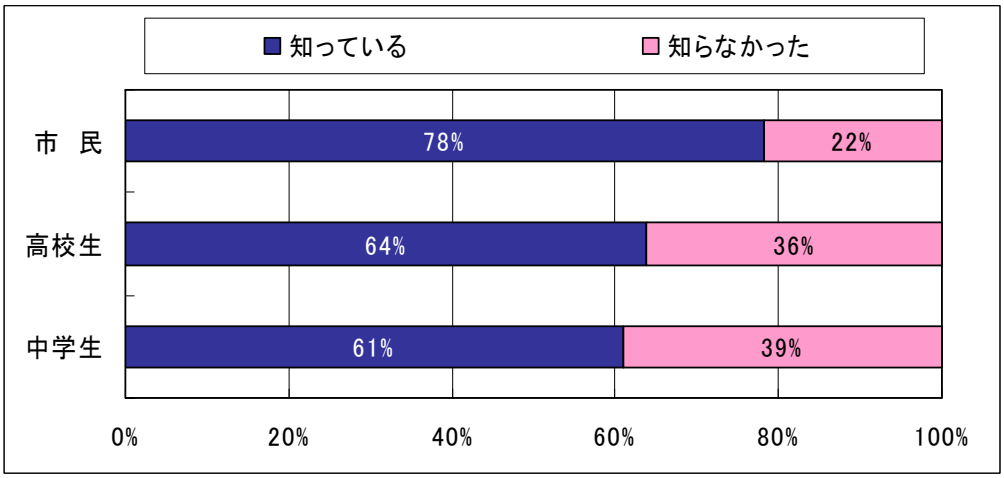


図　2-9　買物公園内自転車走行禁止の認知割合

「買物公園内に停められている自転車についてどう思うか」との問いに対し，市民や中学生では「歩行の邪魔になる」が６割弱と最も多くなっています。一方，高校生は「別に問題だとは思わない」が５割と最も多くなっています。

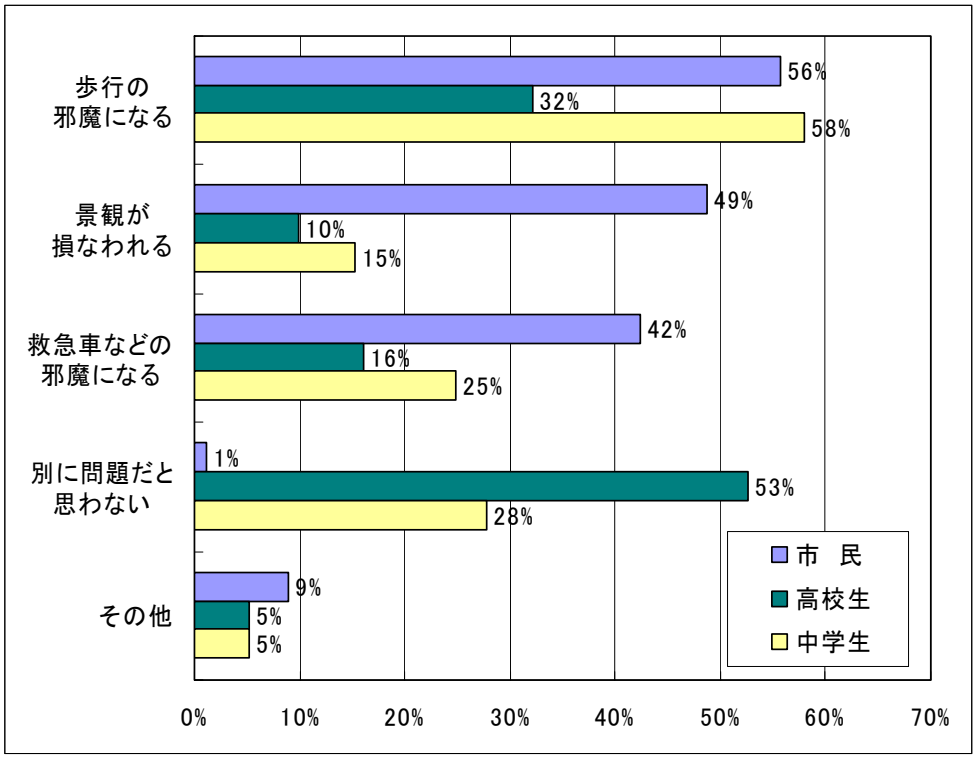


図　2-10　買物公園内の駐輪自転車に対する感想

※複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

買物公園内の駐輪について「対策が必要だと思う」割合は，市民では９割弱を占めていますが，高校生で４割弱，中学生では５割程度となっています。

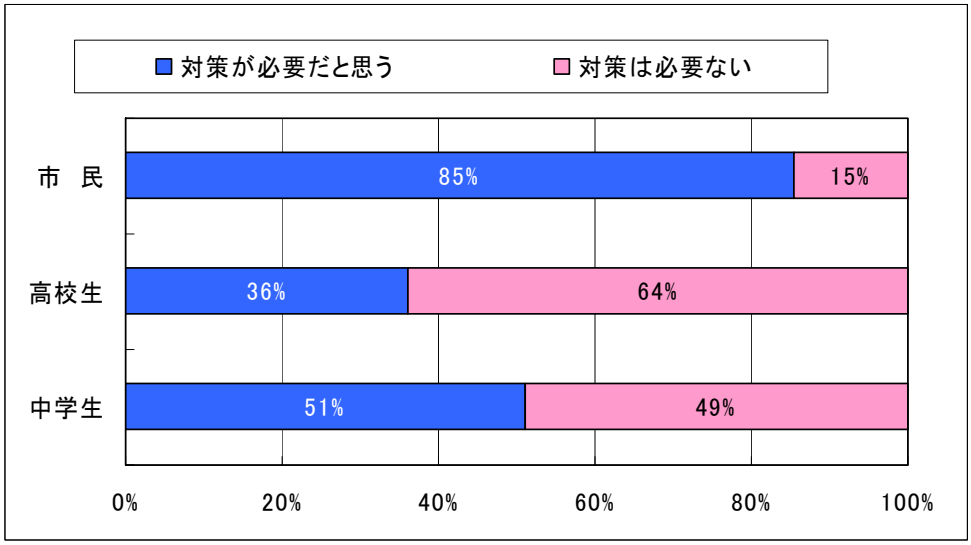


図　2-11　買物公園内での駐輪対策の必要性

自転車利用実態アンケート調査（平日）では，その場所に駐輪する理由は「目的地に近いから」が７割と最も多く，次いで「目的地への通り道にあるから」との理由が挙げられています。

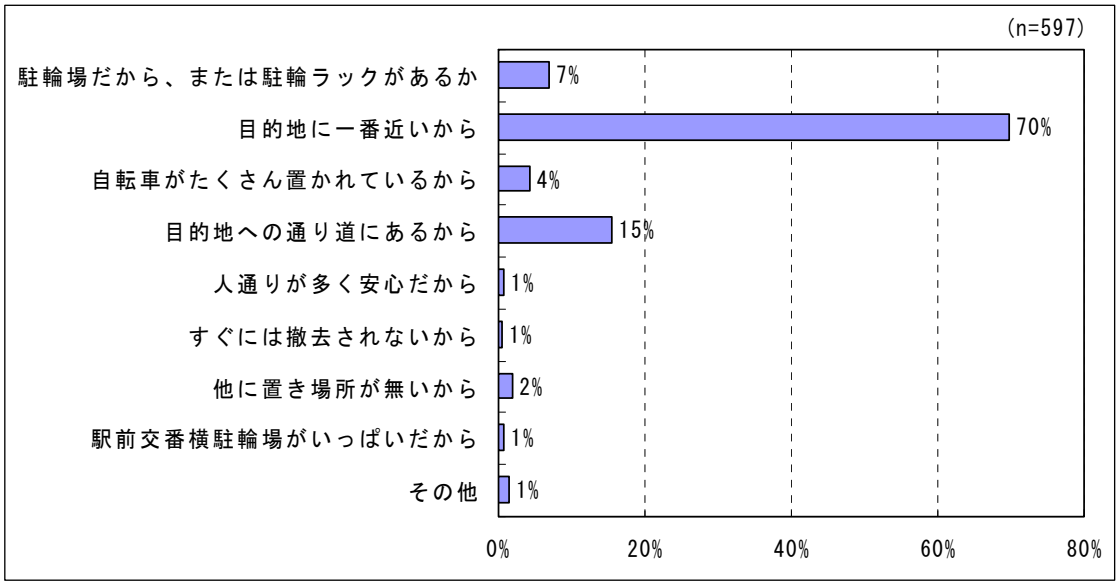


図 2-12　その場所に駐輪する理由（平日調査）

※複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

「駅前交番横に駐輪場（宮下通９丁目暫定駐輪場）があることを知っているか」との問いに対し，同暫定駐輪場利用者以外で「知っている」のは５割となっています。

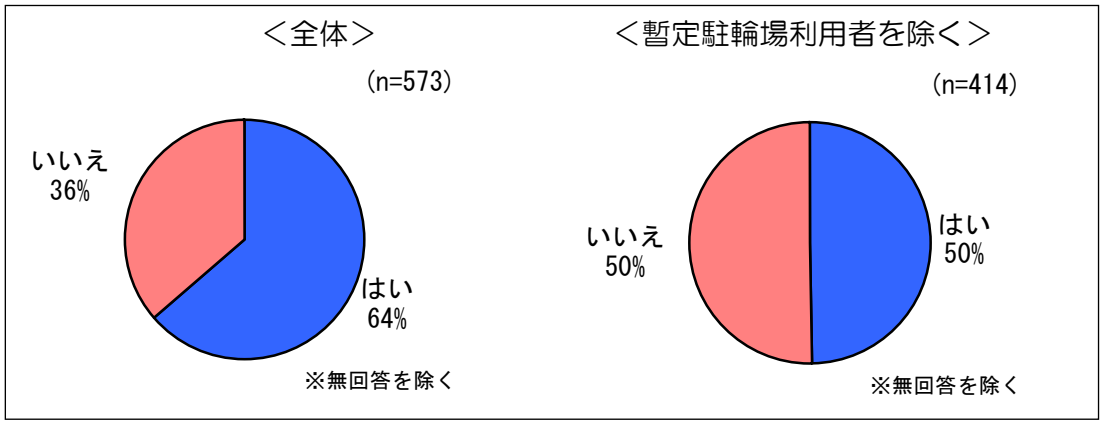


図 2-13　宮下通９丁目暫定駐輪場の認知度（平日調査）

自転車利用実態アンケート調査（平日）では，駐輪時の用事は「買物」が４割を占めており，「通勤」や「通学」もそれぞれ２割となっています。

一方，休日では「買物」が６割と平日よりも割合が高く，そのため駐輪時間が平日に比べ短い傾向にあります。

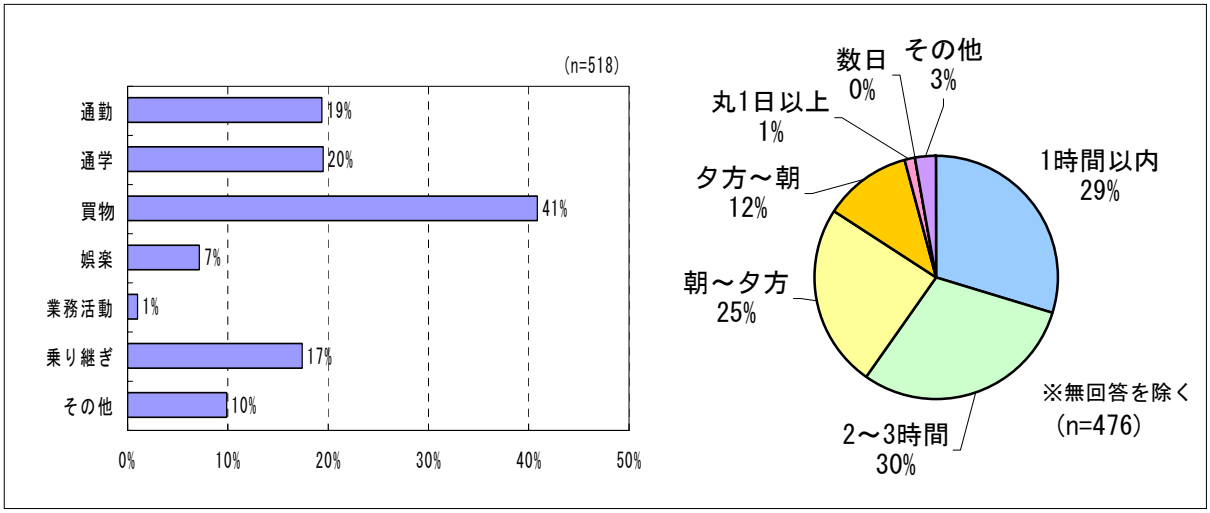


図 2-14　駐輪時の用事と駐輪時間（平日調査）

※「用事」は複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

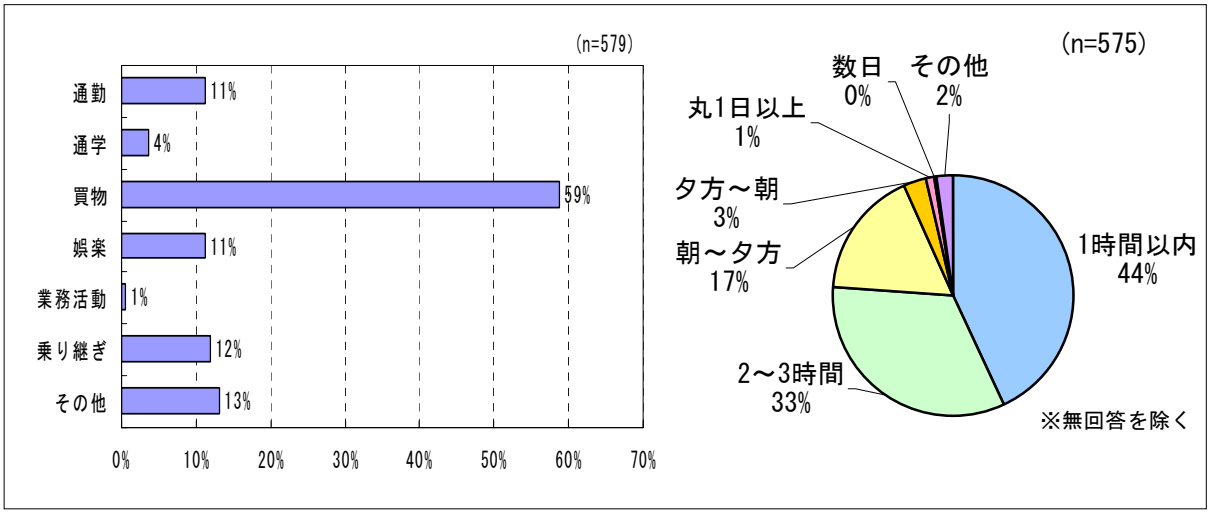
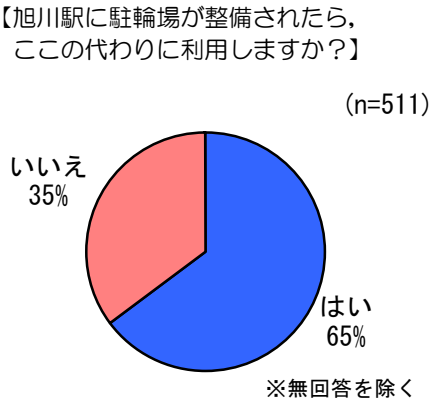
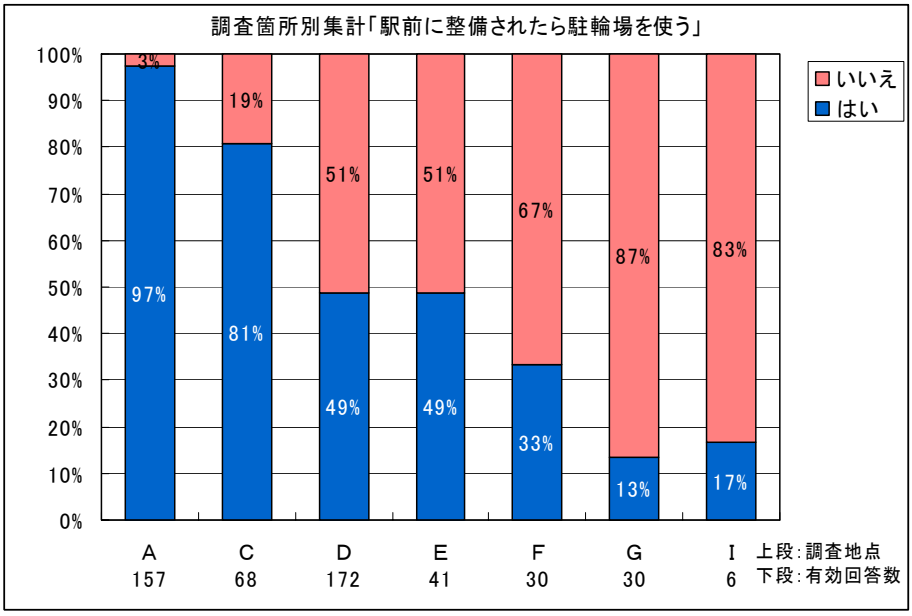


図 2-15　駐輪時の用事と駐輪時間（休日調査）

※「用事」は複数回答可のため合計は 100%に一致しない。

自転車利用実態アンケート調査（平日）で「旭川駅に駐輪場が整備されたら，ここの代わりに利用するか」との問いには，全体の 2/3 が代わりに旭川駅の駐輪場を「利用する」と回答しており，駅に近いほど利用意向比率は高くなっています。





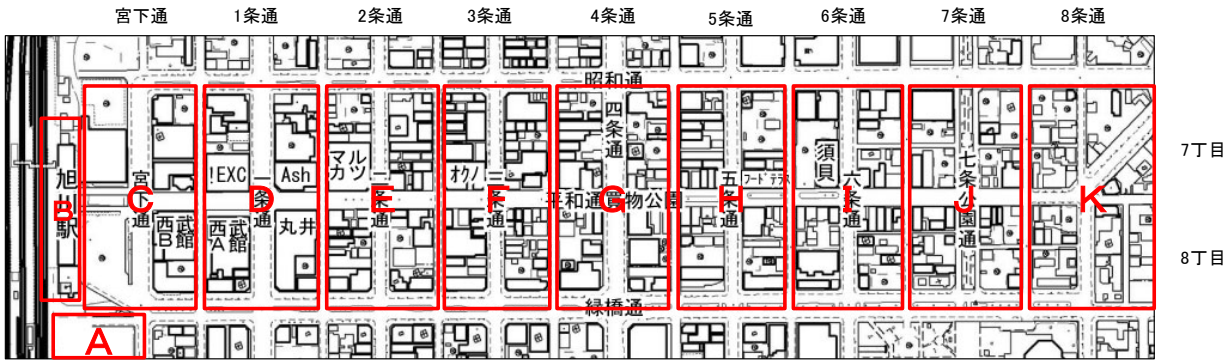
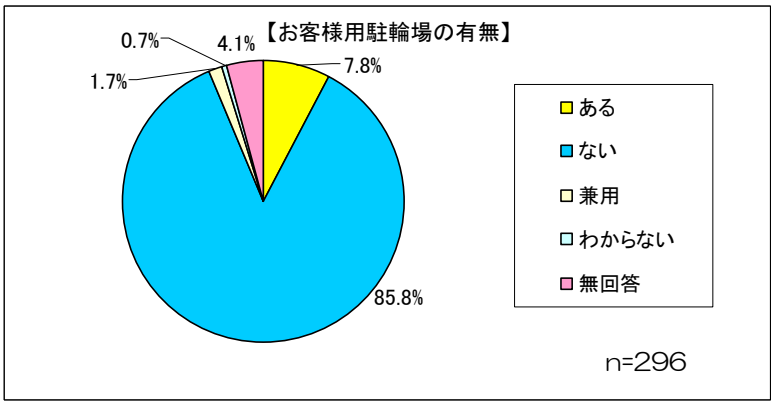


図 2-16　旭川駅前駐輪場の利用意向，調査箇所別集計（平日調査）

商業事業者等を対象としたアンケート調査の結果，自転車での来店客や従業員がいるのに対し，お客様や従業員用駐輪場を確保している店舗等は少なく，それぞれ１割程度となっています。



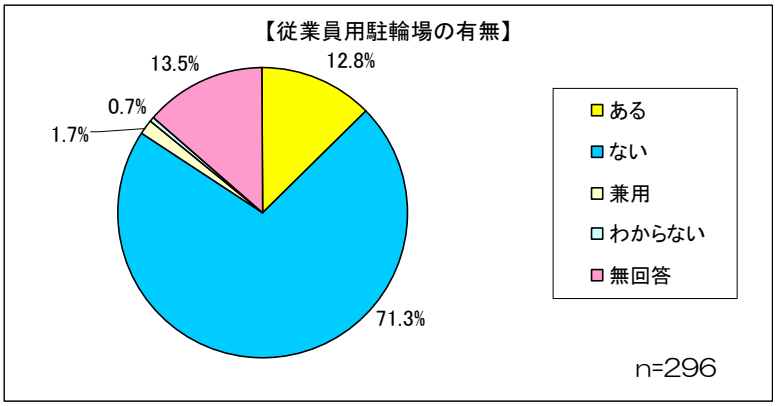


図 2-17　お客様用や従業員用駐輪場の有無

２－１－３　各調査結果から分かったこと

（１）駐輪に対する市民意識

＜調査結果データから＞

・歩行時に，走行している自転車に危険を感じている人は多い

・市民の半数は駐輪している自転車に迷惑を感じたことがある

・買物公園に停められている自転車に対し，市民の多くは「歩行の邪魔」「景観が損なわれる」「緊急車両の邪魔」という理由で，何かの対策が必要であると考えている

・高校生や商業者からは，買物公園に停められている自転車は「別に問題だと思わない」との回答もある

↓

- 買物公園に停められている自転車に対する対策の必要性は，多くの市民に理解されている
- 駐輪対策は自転車利用者や沿道の方々の協力が欠かせないが，問題意識を持っていない方もおり，駐輪対策を進めるには「みんなで協力する」という意識づくりが課題である

（2）買物公園での駐輪実態

＜駐輪状況（調査結果データから）＞

・旭川駅に近いほど駐輪は多い
・旭川駅付近では夕方に駐輪して，朝乗っていく自転車が多い
・駐輪目的は，買物に次いで，通勤や通学が多い
・駐輪時間は，買物は短いが，通勤や通学では長い
・駐輪理由は「目的地に一番近いから」が最も多く，ほかに「目的地への通り道にある」

＜駐輪場整備（調査結果データから）＞

・お客様用や従業員用の駐輪場は少ない
・駐輪する人の半数は，駅前に暫定駐輪場があることを知らない
・旭川駅に駐輪場を設置した場合，駅に近い場所に駐輪する人ほど，利用しようと思う割合は多い

⇩

- 買物目的の利用者はお店の近くに停めるので，便利な駐輪場所が求められる
- 沿道建物での駐輪場は足りない状況
- 暫定駐輪場の認知度は低い
- 「夜間置きっぱなし」「数日置きっぱなし」の自転車が多いことも問題

■各調査結果から…

駐輪に対する市民意識	買物公園での駐輪実態

⇩

解決にはみんなの協力が必要

2-2　駐輪対策の現状

２－２－１　駐輪対策，放置自転車対策の実施状況

現在，買物公園とその周辺での公共路外駐輪場は「宮下通９丁目暫定駐輪場」のみであり，歩行者の通行の支障とならない歩道上にはサイクルラックを設置し，駐輪場の確保に努めています。

しかし，駐輪台数に対する駐輪場の供給台数は不足しており，自転車利用者はやむを得ず買物公園内に駐輪している状況にあります。

駐輪場以外での駐輪自転車は，歩行の支障や景観を阻害しているため，道路管理者は歩行者の事故防止，安全確保のためやむを得ない措置として，駐輪自転車整理員を配置し整理を行っています。

また，買物公園とその周辺では，２週間以上放置されている自転車を撤去しており，年間の放置自転車撤去台数は，600 台前後となっています。

買物公園周辺での放置自転車の整理と撤去

【作業内容】

買物公園内の放置自転車の整理

買物公園内と暫定駐輪場での長期放置自転車の撤去

【撤去の基準】

買物公園内：２週間以上放置された自転車を撤去

暫定駐輪場：３週間以上放置された自転車を撤去

【撤去後の自転車の取扱い】

市は拾得物として警察へ届け，３ヶ月間，市で保管

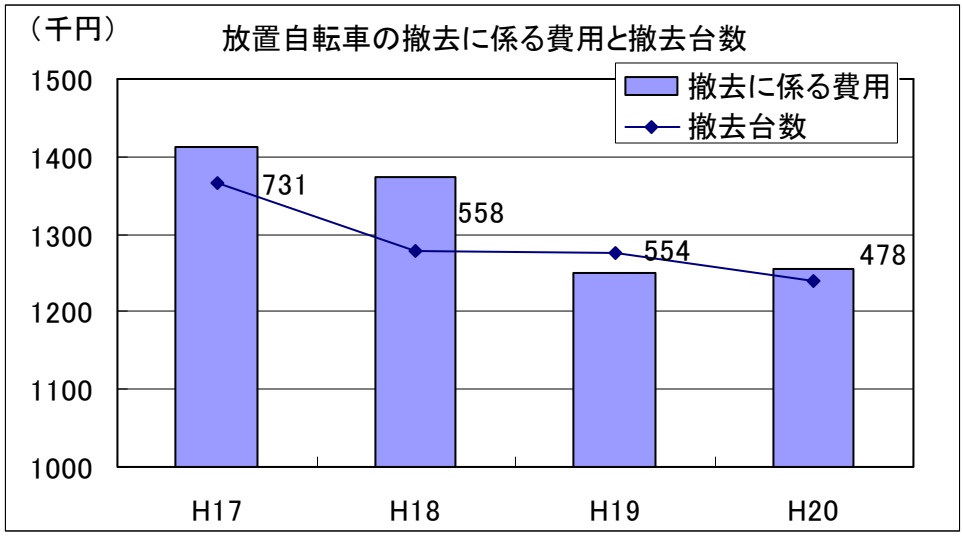


図 2-18　放置自転車の撤去に係る費用と撤去台数の推移

歩行者の事故防止，安全確保のためやむを得ない措置として，駐輪自転車整理員を配置し，自転車の整理を行っています。

図 2-19　買物公園内の放置自転車整理の様子

放置自転車に対しては警告札の取付けを行い，２週間以上放置されている自転車を撤去しています。

図 2-20　放置自転車の撤去作業の様子

２－２－２　買物公園での自転車利用ルール

駐輪場の不足から，自転車利用者はやむを得ず買物公園内に駐輪している現状にありますが，買物公園内は宮下通～８条通まで，自転車走行・駐輪ともに禁止となっています。

◎買物公園の経過

＜昭和４７年＞

全国で初めての恒久的歩行者専用道路「平和通買物公園」の誕生

買物公園の概念

①「道路は本来人間のためにある」という発想
② 都市の中に人間性を取り戻す空間をつくる
③ 市民が主体である
④ 商店街の近代化であり，旭川の魅力づくりにつながる

＜平成７年＞歩行者専用道路として都市計画決定

＜平成１０～１４年＞買物公園のリニューアル整備

写真
平和通買物公園のオープン
出典：旭川市ホームページ

◎買物公園での現行の自転車利用ルール等

＜自転車走行について＞

・自転車走行は禁止
（買物公園内では押して歩く）

写真　買物公園内走行禁止の路面表示

＜自転車駐輪について＞

・原則として駐輪禁止
・条通等にサイクルラックを設置し，暫定路上駐輪場を確保
・買物公園内の放置自転車整理のための駐輪自転車整理員を配置
・街頭放送による自転車利用者への暫定駐輪場利用の呼びかけを実施
・市内各高校へ文書での暫定駐輪場利用の呼びかけを実施
・暫定駐輪場の利用案内看板の設置
・長期放置自転車の撤去

2-3　将来の駐輪需要予測

２－３－１　旭川都市圏パーソントリップ調査結果を利用した駐輪需要予測

パーソントリップ調査は「どのような人が，いつ，どこからどこへ，どんな目的で，どんな交通手段で移動しているか」を把握することを目的とした調査です。

旭川都市圏（旭川市と鷹栖町，東神楽町，当麻町，比布町，東川町）では平成 14 年度の調査で，１万２千世帯，２万６千人分の交通実態データを取得しました。

このデータは，平均的な平日の交通実態データであり，旭川都市圏の様々な交通計画の基礎に使われています。

■自転車利用トリップの例（駐輪場所と立ち寄り先・到着地が異なる場合）■

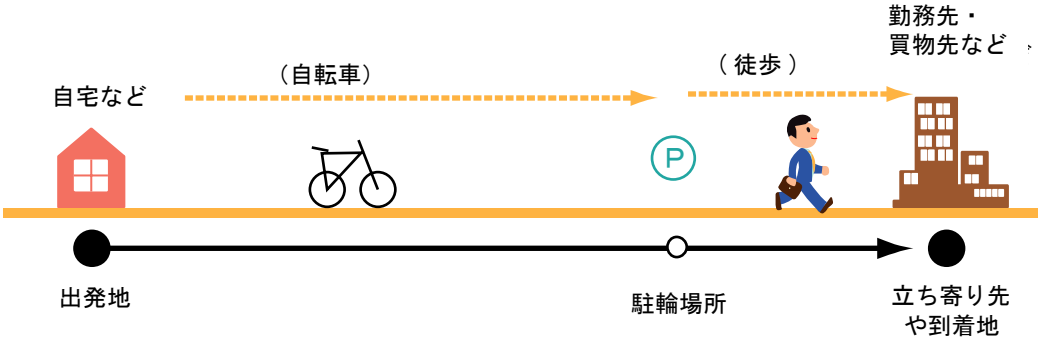


図 2-21　パーソントリップ調査で把握される交通行動（イメージ）

パーソントリップ調査で得られた自転車利用の実態データからは，放置自転車実態調査では把握できない以下の事象について分析が可能です。

【特長１：移動目的が分かる】

「どんな目的で移動しているか」を調査しているため，自転車での移動目的が，通勤や通学，買物等の私用なのかを把握することが可能です。

例えば「通学での駐輪は８時から 15 時まで置きっぱなしで移動していない」「買物等私用での駐輪時間は短く回転が早い」等，傾向の違いを考慮できます。

【特長２：駐輪場所ではなく立ち寄り先での駐輪需要が分かる】

放置自転車実態調査では，駐輪場所ごとの駐輪台数は分かりますが，実際には「立ち寄り先は旭川駅だが駐輪場所は西武前」等，駐輪場所と立ち寄り先にはズレがあります。

パーソントリップ調査では，立ち寄り先での駐輪需要予測ができるため，適正な駐輪場配置を検討するのに有効です。

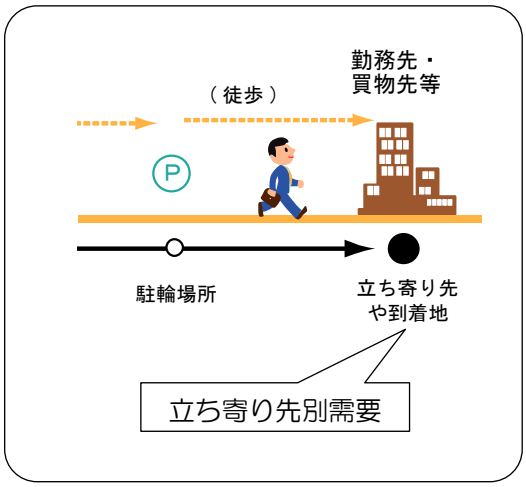
２－３－２　駐輪需要予測結果

駐輪需要予測の範囲は，買物公園や緑橋通，各条通，仲通での駐輪状況，また，実態調査結果やアンケート調査結果を考慮し，図２－22 のとおり設定します。

駐輪後の立ち寄り先（右図）別に将来の駐輪需要予測を行った結果が下図のとおりです。

「買物公園周辺（下図の①～⑨）」の合計は約 2,500 台となっています。「旭川駅（下図の①）」と「宮下通～１条通（下図の②）」で，それぞれ約 500 台と最も駐輪需要が多く，駅に近いほど駐輪需要が多くなる傾向が見られます。

注）ここでの「駐輪需要」とは一日の中で最も駐輪台数が多くなる時間帯の台数を指します。



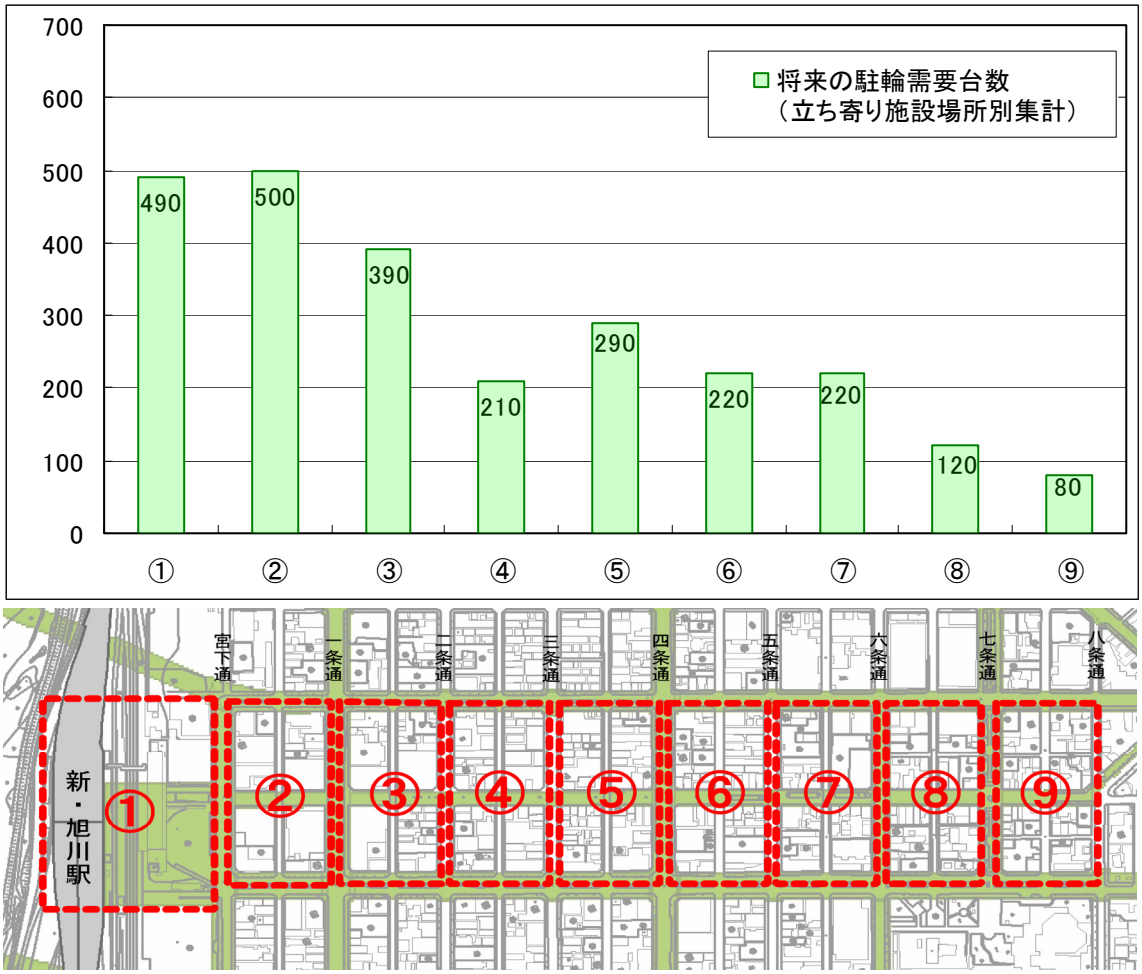


図　2-22　将来の駐輪需要台数