

駅までの距離と自転車利用の関係について

—駅周辺に置かれた自転車の調査から—

Relationship between the distance from house
and bicycles left around the railway station

教養部	大阪電気通信大学	摂南大学
鈴木邦雄	高橋保則	荒木武
Kuio Suzuki	Yasunori Takahashi	Takeshi Araki

Abstract

The purpose of this research is to clear a relationship between the distance from a house and the bicycles left around the railway station from viewpoint of health education. Five station having particular reason were researched. There were many bicycles written down a address approximately 500m away from the station without the Takatsukieki. Every one utilizing the Takatsukieki have to place the tool parking place because is prohibited the leaving around the station due to a city ordinance. Consequently, many bicycles were addressed the name of a place more than 1000m apart from the station.

1. はじめに

近年、多くの人達が健康に関心を示しており、これをテーマにした本や雑誌などを何種類も見かけるようになった。このことは成人病としてあげられる疾病が、病原菌の感染によって引き起こされるものではなく、長い間の日常生活の結果として出現することから、毎日の食事、睡眠、精神的ストレス、身体運動に注意を払う必要があると考えられるからである。健康と身体運動との関り合いについても多くのことが明らかにされてきており、いくつかの成人病の予防や治療に効果があることが確認されている。このこととは反対に、現代の生活はからだを動かす機会が少なくなってきた。一昔前なら、人の力によって行なわれていた種々な行為が機械によって置き換ってしまったからである。すなわち、現代の生活では積極的に日常生活のなかへ身体運動を取り入れよう心がけなければ、その機会を見いだせなくなってきたことを意味しており、とくに1日の生活が労働とそのための通勤に多くの時間を占められるサラリーマンにこのことが言える。彼らの生活のなかでは、通勤に利用する駅へ歩いて行くことはからだを動かすことの数少ない機会である。ところが、数年前から駅周辺に置かれている自転車が目立って増えてきており、道路にあふれ出したことから、歩行者やバスの通行の防げとなり「自転車公害」といった問題が生まれてきた。歩くことの必要性は強調されても、サラリーマンにとって通勤に使う時間を短縮することは、それだけ自由に使える時間を増加させ、自転車を利用することのメリットになる。しかしながら、このよう

な現象を都市行政とは別に、健康問題としてとらえたときにも大きな意味をもっている。そこで本研究では、駅周辺に置かれている自転車の調査を行ない、駅からどれくらい離れると歩くことから自転車を利用しだすようになるかを明らかにし、人間の健康を考えていく際の資料を作りだそうとした。

調査方法

駅周辺の自転車の調査はいずれも晴天の日に行ない、自転車の泥よけに明確に住所の書いてあるものを探しだし、(およそ20台に1台の割合であった)これを町名、番地が記載されている市販の地図(ナンバー出版KK)にプロットしていった。調査した時刻は午後1時から2時の間であり、2人の調査者によって行なわれた。

調査した駅は5ヶ所で、駅名と選んだ理由は次のとおりである。

1. 国鉄、片町線、「住道駅」
2. 京阪電鉄、「寝屋川市駅」 調査者らの大学から最も近い駅
3. 阪急電鉄、千里線、「南千里駅」 大型ニュータウンのなかにあり、駅前から団地が広がっている駅
4. 国鉄、関西線、「八尾駅」 ・この地域に住んでいる人達は1000m以内の距離にどこかの駅がある。
5. 国鉄、東海道本線、「高槻駅」 市条例により、駅周辺に自転車を放置することが禁止された駅(高槻駅では有料駐車場の登録簿からプロットした。)

結果と考察

最初に、「住道駅」と「寝屋川市駅」の調査結果から、駅から半径500m以内に住んでいる人達は自転車よりも歩いてくる人の割合が多いようである。ところが、500m以上離れると自転車の数が増えだしており、これぐらいの距離から1500mぐらいまではプロットが密集していることが二つの駅を調査した結果から共通していた。そして、2000m以上離れた場合にはほとんど自転車を利用する人がいなくなり、たぶんバスに乗って駅まで来るのだろう。また二つの駅の調査から、「住道駅」では駅の南側では田園地帯が多く住宅の割合が少ないことから自転車の数が少なく、また「寝屋川市駅」では駅から南東側の人達は駅に来るためには狭い商店街のアーケードを通らなければならないことと、こちら側の駅周辺には自転車を置く場所が非常に狭いことが理由としてあげられる。これらの調査から、駅周辺は商店や産業用のビルディングが立ち並んでおり、駅に近いところと離れたところでは居住する人達の職業が違い駅を利用する割合に差が生じてくることが考えられる。(図1、2)。

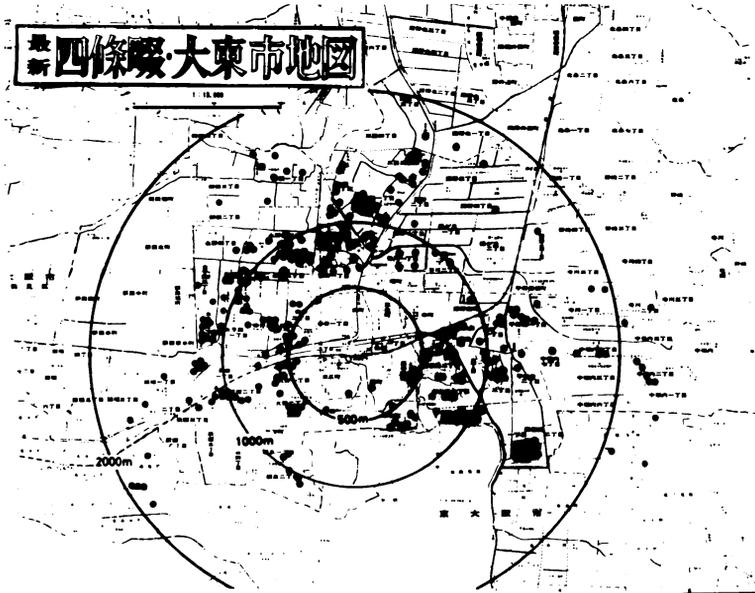


図1. 「住道駅」調査者らの大学から最も近い駅

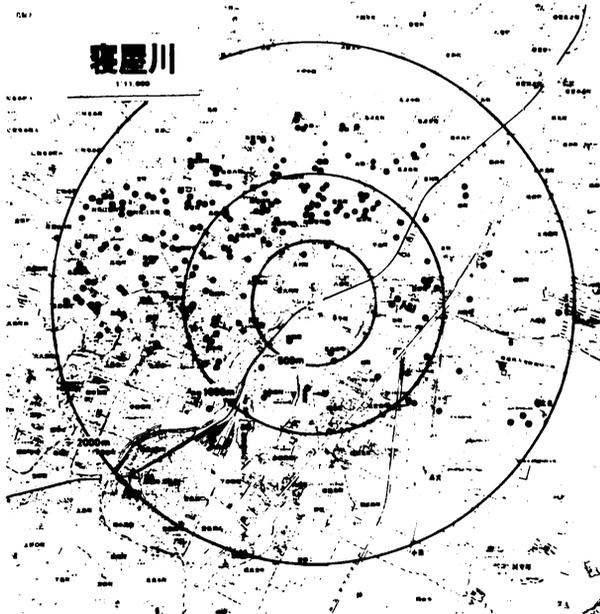


図2. 「寝屋川市駅」調査者らの大学から最も近い駅

「南千里駅」

この影響を除くために、「南千里駅」を調査した(図3)。ここは駅前から団地が広がっており、駅前と駅から離れた場所とで、居住する人の多くはサラリーマンであり、また住宅の密度も等しいことから選んだ。ここでは「住道駅」、「寝屋川市駅」と較べて、半径500m以内からも自転車に乗ってくる人が多い傾向が示された。また、1000mを越えると隣の駅に近くなるために、駅から南側と西側では自転車の数が少なくこの地域の人達は他の駅を利用しているようだ。3つの駅から明らかにされたことは、自転車に乗って駅まで行こうという気持ちが引き起こされるのは駅からおよそ500mぐらい離れたときであり、また2000m以上離れると自転車よりもバスを利用することになるようである。(図3)。

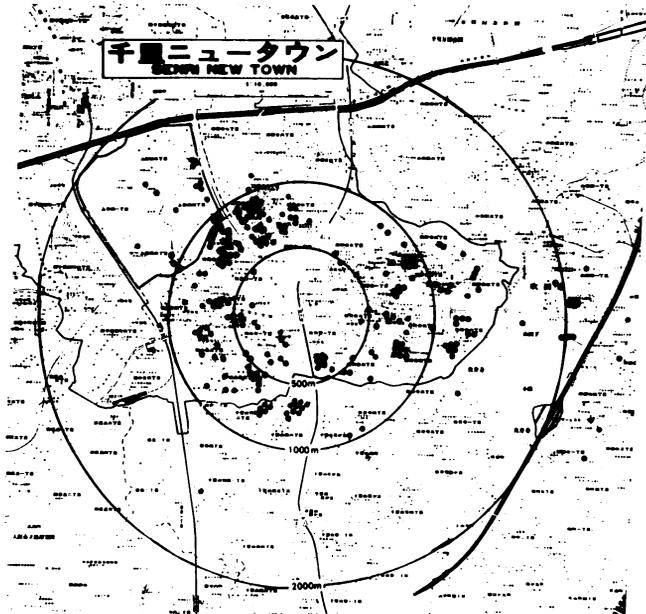


図3. 「南千里駅」大型ニュータウンのなかにあり、駅前から団地が広がっている。

「八尾駅」

このことは「八尾駅」の調査からさらに強調して言うことができる。八尾市は関西線と近鉄線が平行に走っており、2つの路線に挟まれた地域に住む人達は1000mの以内の距離にどこかの駅に行けることから「八尾駅」には自転車が少ないことを予想していた。

しかし、結果はこれまでの3つの駅と同様なことが示され、どのように居住する地域の環境条件が変わっても、通勤に自転車を利用しようという人の気持は非常によく似た傾向を示した。

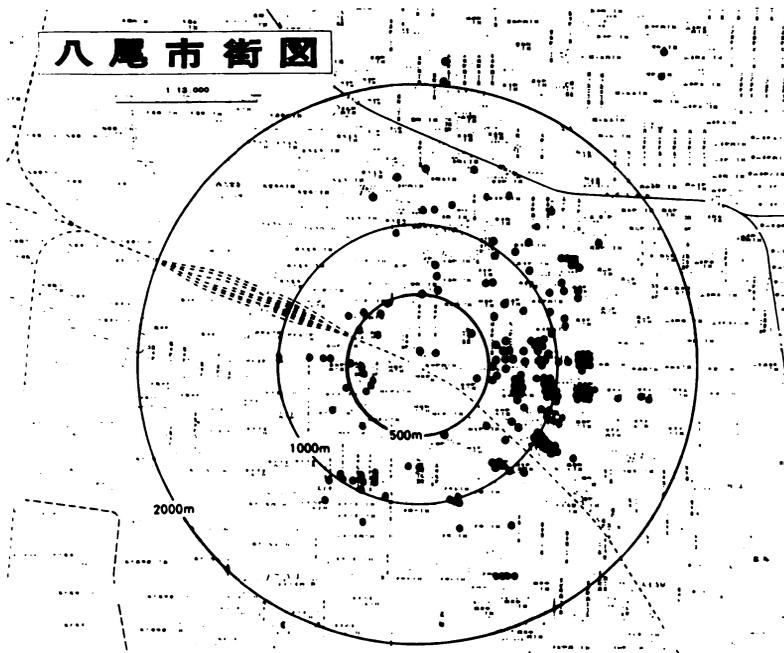


図4. 「八尾駅」この地域に住む人達は1,000m以内にどこかの駅に行ける。

「高槻駅」

ところが「高槻駅」の場合、市条例により駅前に自転車を放置することが禁止されており、これまでの駅とは条件が異っている(図5)。

すなわち、この駅に自転車に乗ってきた場合は有料駐車場に置かなければならず、そのためには月額2,500円を支払うことになる。

このような理由から、「高槻駅」の結果は他の4つの駅とは明らかな違いが示された。

まず、他の駅では500mから1,000mにかけて多くのプロットが見られたのに対し、ここでは非常に数が少なかった。これは駅から1,000m以内に住んでいる人はお金を使うよりも、駅まで歩くことを選んだことによるものだろう。また、この駅では有料駐車場の登録簿から調査したのでモーターバイク(月額3,500円)で通う距離も明らかにすることができた。結果として、全体にモーターバイクは自転車よりも遠いところに多くプロットされているが、多くは自転車と同じ地域に見られ、いくらモーターバイクでもあまり遠いところからでは毎日の通勤に利用することは無理なようである。

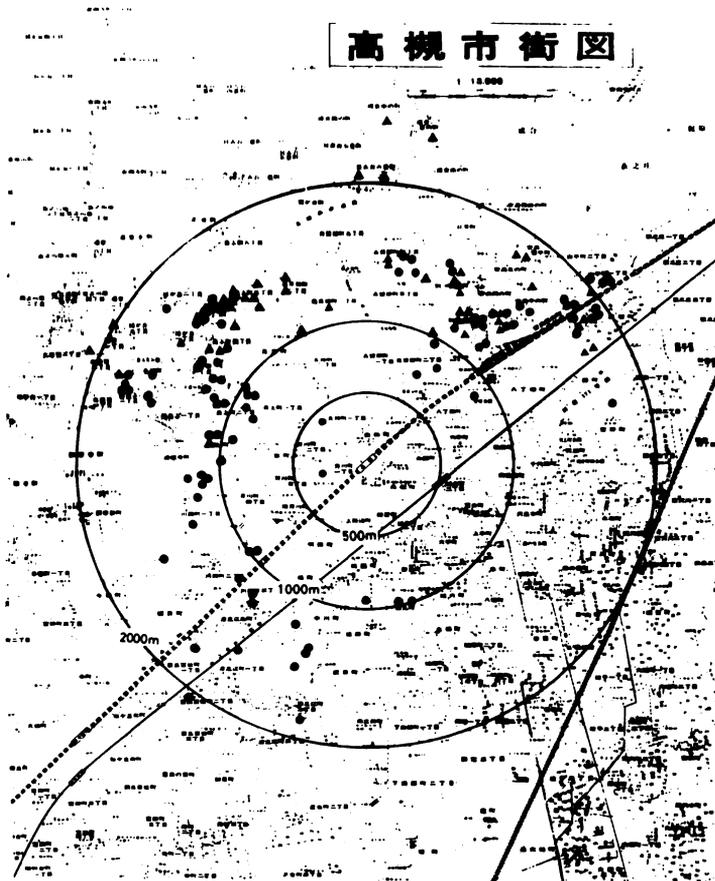


図5. 「高槻駅」市条例により、駅周辺に自転車を放置することが禁止されている駅(●印は自転車、▲印はモーターバイク)

これらのことから、現代のサラリーマンは、もし駅前に自転車を置く適当な場所があれば、駅からおよそ500 mあたりから自転車に乗ってくるようになる。ところが、「高槻駅」のように有料駐車場を利用し、お金を使わなければ自転車に乗ることができなくなると駅から1000 m以内に住んでいる人達は歩くことを選ぶようになる。また、2000mを越えるとバスに乗るようになり、自転車やモーターバイクで通勤するのはたいへんなことが推察される。一昔前にはそれほど問題にならなかった駅周辺の放置自転車は最近では「公害」を引き起こすまでになっている。自転車が増えだした理由はいくつか考えられる。1.バス代が高くなった。2.自動車が増えたためにバスの運行が不正確になった。3.自転車が安く買えるようになった。そして4.現代人が歩くことを嫌うようになった、等々である。

働きざかりのサラリーマンにとって通勤のために駅まで歩くことは日常生活のなかで数少ないからだを動かす機会である。たしかに、自転車に乗れば通勤に使う時間が短縮され、とくにあわただしい朝にそれだけの余裕が作られる。しかしながら、たとえば1000mを歩いたとき、約15分かかるが、自転車でも10分近くかかり、5分の時間的な差にすぎない。自転車に10分間乗ってもほとんど身体運動としての負荷とはならないうえに駅周辺の交通の防げとなるが、毎日30分間(往復)歩くことは健康のためには望ましいことである。身体運動と健康との関わり合いについては、たとえばRose¹⁾は職場まで20分以上歩くことが虚血性心疾患を示す心電図異常の発生率を $\frac{1}{2}$ に下げたことを明らかにしており、またMorris²⁾は幹部役人16,822人(40~64才)について、身体活動量と心臓発作の出現率の関係を求めて、活発な運動実施者の虚血性心疾患の危険率は非活動的な人の $\frac{1}{3}$ であることを報告した。これらのことから、からだは動かさないでいるよりも適当に動かした方が健康のためには良いだろう。

しかしながら、もし現代人が歩くことを嫌うようになり、駅周辺に放置される自転車が増えてきたのであれば、今後、成人病がさらに増加していくことになるだろう。また一方で、「高槻駅」の例のように、市条例により自転車の放置が禁止された場合にはサラリーマンはお金を使って自転車を利用するよりも歩くことを選んでいた。このことは、歩くことが健康にとって効果があることがさらに明らかにされ、一般的な知識となれば、市条例により自転車の利用を制約されなくてもサラリーマンは通勤の際、歩くことを選ぶようになるだろう。

まとめ

駅周辺に置かれている自転車を調査することで、通勤する人達は駅からどれぐらい離れると歩くことから自転車や他の乗り物を利用するようになるかを健康問題を考える立場から追求した。

1. 「住道駅」「寝屋川市駅」の結果から駅からおよそ500 m離れると自転車に乗りだし、1000mから1500mあたりで最も数が多くなり、2000m以上離れると非常に少なくなる。
2. 「南千里駅」「八尾駅」の結果から、さらにこのことが明らかになった。
3. 「高槻駅」では市条例により駅周辺に自転車を放置することができず、有料駐車場に置かなければならないことから、この駅では1000mぐらい離れると自転車を利用することが示された。

これらのことから、駅周辺に放置される自転車が増えてきたが、「高槻駅」のように「お金をを使う」ということになればあまり近いところからは乗ってこないことが明らかにされたことから、歩くことが健康にとって有効であることが広く認められるようになれば、駅周辺の

自転車も減少するだろう。

引用文献

- 1 . Rose,G, Physical activity and coronary heart disease, Proc.R.Soc.Med. 62:1183-1187, 1969.
- 2 . Morris, J.N., W.P.Nchve, C.Adams, C.Siry and L.Epstein, Vigorous exercise in leisure-time and the incidense of coronary heart disease, Lancet 1:333-339, 1973.