

仮設自転車駐車場の廃止に伴う対策の方向性に関する考察*

A study of directionality of measures with the abolition of a temporary bicycle parking lot*

中司健雅**・和田章仁***

By Takemasa NAKATSUKA**・Akihito WADA***

1. はじめに

(1) 研究の背景

地方都市の重要な鉄道駅周辺に駐車されている自転車は、歩行者の安全で円滑な通行に支障をきたすとともに、商店街の景観を阻害し、商業活動にも悪い影響を及ぼしている。また全国の鉄道駅周辺では、自治体による積極的かつ精力的な自転車駐車対策が行われているにもかかわらず、現在もおお放置を含む多くの自転車で溢れており、このことが駅利用者の安全性や利便性の確保に支障をきたしている。この問題は、鉄道の末端交通手段であるバスを中心とした公共交通機関の脆弱な地方都市においても、自転車利用が重要な交通手段であることから、喫緊の課題となっている。

福井駅周辺には常設、仮設を合わせ3カ所の駐輪場(図-1参照)があったが、駅東側仮設駐輪場(以降C仮設駐輪場という)において、平成19年12月にチラシ・貼り紙により駐輪場廃止を周知させ、平成20年1月7日に常設である高架下駐輪場(以降A常設駐輪場という)への連絡通路を完成させ、同月15日ロープによる閉鎖が行われた。そして同月17日にC仮設駐輪場における放置自転車を移動・撤去し廃止した。

(2) 研究の目的

福井市における代表的鉄道駅であるJR福井駅周辺を対象に、駐輪の実態とその対策を明らかにしようとするものである。このため、常設および仮設駐輪場利用者の意識を把握するとともに、C仮設駐輪場廃止による自転車の動向を明らかにするものである。

2. 調査概要

*キーワード：自転車駐車、仮設駐輪場、福井

**学生員、福井工業大学大学院

(福井市学園3丁目6-1、
TEL0776-29-2585、FAX0776-28-7891)

***正員、工博、福井工業大学建設工学科

(福井市学園3丁目6-1、
TEL0776-29-2585、FAX0776-28-7891)

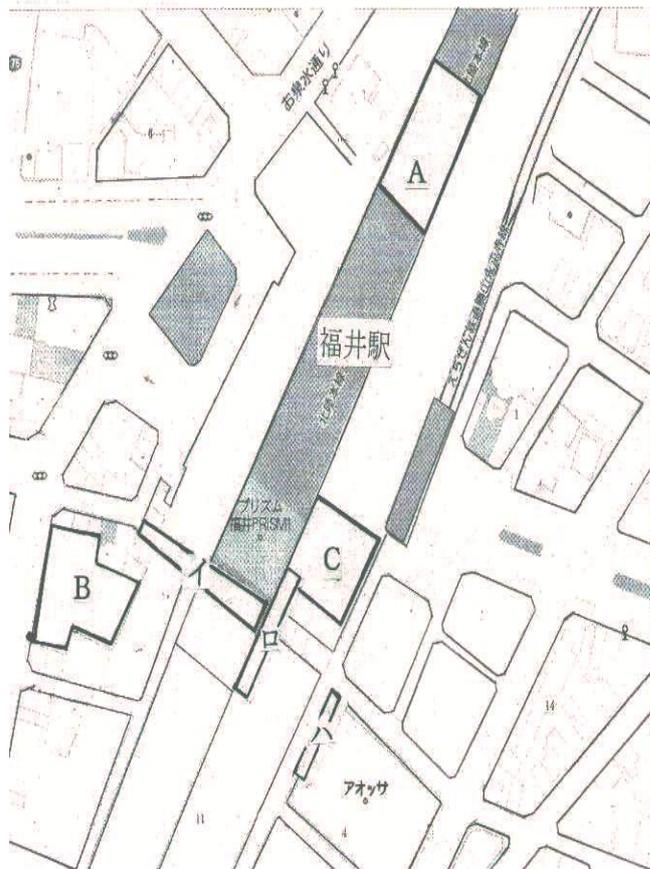


図-1 調査箇所

表-1 調査票の配布・回収状況

| | 配布票数 | 回収票数 (%) | (%) |
|---------|-------|------------------|-------|
| A 常設駐輪場 | 250 票 | 59 票 (23.6%) | 28.4% |
| B 仮設駐輪場 | 100 票 | 37 票 (37.0%) | 17.8% |
| C 仮設駐輪場 | 250 票 | 112 票 (44.8%) | 53.8% |
| 全体 | 600 票 | 208 票 (34.7%) | 100% |

(1) 廃止前3駐輪場におけるアンケート調査

福井駅周辺のA常設駐輪場、C仮設駐輪場および、えきまえKOOCAN駐輪場(以降B仮設駐輪場という)の3カ所の駐輪場において、駐輪場利用者を対象として、C仮設駐輪場廃止前である平成19年10月中旬から下旬にかけて各駐輪場の駐輪台数比率を基にアンケート調査を実施した。アンケート内容については、個人属性、駐輪目的、利用頻度、利用のしやすさ、常設・仮設の認知度および将来の駐輪場整備などについてである。手渡しで配布し、郵送にて回収した。配布票数および回収率は表-1の通りである。

(2) C仮設駐輪場廃止後の自転車の動向調査

C仮設駐輪場廃止後の平成20年6月24日(火)と28日(土)の9時、14時および19時における、C仮設駐輪場跡周辺における違法駐輪場所であるイ.通路、ロ.高架庇および、駅東側に設置された複合ビルであるハ.アオッサを対象として駐輪台数を計測する。さらに、それぞれの

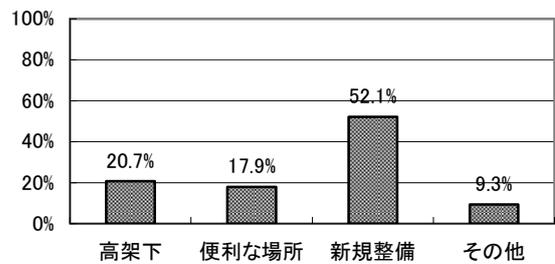


図-5 BおよびC仮設駐輪場の代替利用意向

1時間後までの間、それらの場所に自転車を駐車しようとする人あるいは、自転車を持ち出そうとしている人の属性調査を実施した。

3. 常設駐輪場と仮設駐輪場の利用者意識の比較

図-2に示すように、C仮設駐輪場は他の2箇所の駐輪場と異なり、買い物・娯楽目的の利用者が通勤・通学目的の利用者を上回っている。これはC仮設駐輪場が商業施設に隣接しており、他の駐輪場付近にはこのような商業施設が少ないからと考えられる。また、図-3に示すように、仮設駐輪場であることを知らない利用者が7割以上になる。これについては、「仮設駐輪場である」という掲示が駐輪場がないからと考えられる。

今後の利用意向について、A常設駐輪場利用者は図-4に示すように「継続して高架下駐輪場を利用する」という回答が1番高く、約76%を占めた。また、BおよびC仮設駐輪場利用者に対する今後の利用については、「新しい駐輪場が整備されたら考える」との回答が半数を占め、「高架下を利用する」もしくは「合法・非合法にかかわらず便利なところに駐輪する」といった回答がそれぞれ2割程度であった(図-5参照)。

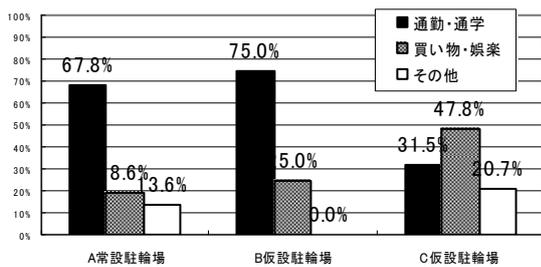


図-2 利用目的

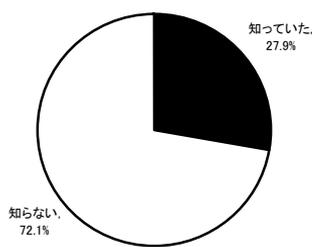


図-3 BおよびC仮設駐輪場の認知

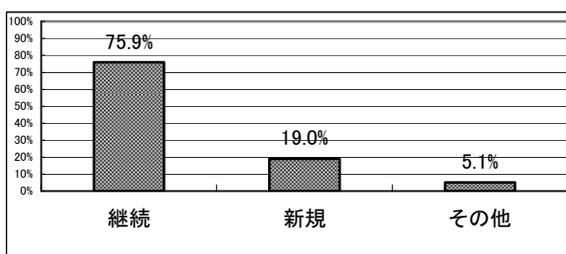


図-4 A常設駐輪場の将来利用意向

4. C仮設駐輪場利用者の意識実態

C仮設駐輪場利用者は「この駐輪場がなくなったらどうしますか」の間に「合法・非合法にかかわらず便利なところに駐輪する」「新しい駐輪場が整備されたら考える」「その他」と答えた被験者が約83%となった(表-2参照)。その構成をみてみると、若年男性や中高年の女性が多い結果となった(表-3参照)。その他と答えた被験者の中には、歩くや駅前に来なくなるなど自転車利用を控えると答えた被験者もみられた。

今後の駐輪場整備については、「常設である高架下駐輪場を含めた高架下空間の更なる充実」を求めるものが6割と最も高率であった。次に、「広い歩道上に駐輪スペースを設ける」が4割と続いたが、レンタサイクルなどの新しい施策を望む被験者の割合は低かった(図-6

表-2 C仮設駐輪場廃止後の意向

| | |
|-------|-----------|
| 高架下 | 19(17.8%) |
| 便利な場所 | 20(18.7%) |
| 新規整備 | 58(54.7%) |
| その他 | 10(9.3%) |
| 計 | 107(100%) |

表-3 C仮設駐輪場利用者の属性

| | 10代 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代以上 | 計 |
|---|-----------|-----|-----------|-----|-----|-----------|-------|-----------|
| 男 | 14 | 5 | 1 | 3 | 1 | 5 | 4 | 33(38.4%) |
| 女 | 8 | 7 | 4 | 6 | 15 | 9 | 4 | 53(61.6%) |
| 計 | 34(39.5%) | | 30(34.9%) | | | 22(25.6%) | | 86(100%) |

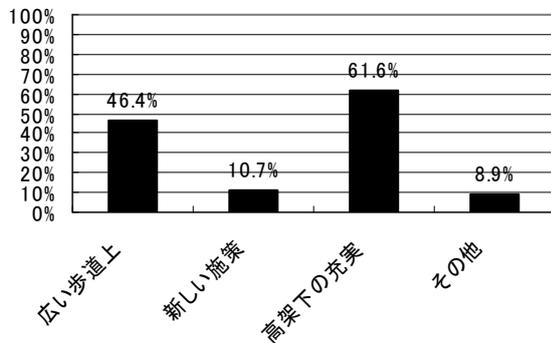


図-6 今後の駐輪場整備について

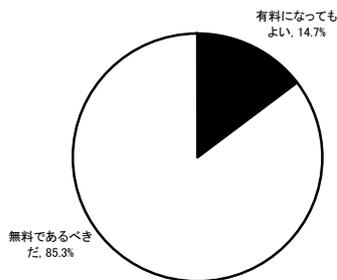


図-7 駐輪代金

参照)。今後の駐輪場の管理について無料であるべきと回答した被験者が85%になり、地方都市における自転車利用者の意向を垣間見られた(図-7参照)。

5. C仮設駐輪場廃止後の利用者の動向調査結果

C仮設駐輪場跡周辺における違法駐輪の状況は、表-4に示すように、最も自転車の動きが多かったのが14時~15時の女性で102台であった。その年齢階層をみる

表-4 イ、ロ、ハの違法駐輪場所利用者の属性

| | | 高校生以下 | 大学・青年 | 壮年 | 高齢 | 計 |
|---------|---|----------------|-------|----------------|----------------|---------------|
| 9時~10時 | 男 | 3 | 5 | 15 | 13 | 36 |
| | 女 | 1 | 4 | 14 | 17 | 36 |
| 14時~15時 | 男 | 10 | 14 | 16 | 30 | 70 |
| | 女 | 27 | 3 | 45 | 27 | 102 |
| 19時~20時 | 男 | 20 | 21 | 18 | 12 | 71 |
| | 女 | 14 | 28 | 32 | 8 | 82 |
| 計 | | 75 | 75 | 140 | 107 | 397 (100%) |
| | | 150 (37.7%) | | 140 (35.3%) | 107 (27.0%) | |

表-5 イ、ロ、ハの違法駐輪場所利用者の性別

| 男 | 女 | 計 |
|-------|-------|------|
| 177 | 220 | 397 |
| 44.6% | 55.4% | 100% |

表-6 イ、ロ、ハの違法駐輪場所における平日の移動自転車台数

| | | イ 通路 | ロ 高架庇 | ハ アオッサ | 計 |
|---------|---|---------|----------|-----------|-----------|
| 9時~10時 | 男 | 2 | 5 | 8 | 15(7.2%) |
| | 女 | 5 | 4 | 6 | 15(7.2%) |
| 14時~15時 | 男 | 7 | 10 | 12 | 29(14.0%) |
| | 女 | 17 | 18 | 5 | 40(19.3%) |
| 19時~20時 | 男 | 13 | 9 | 26 | 48(23.2%) |
| | 女 | 14 | 14 | 32 | 60(29.1%) |
| 計 | | 58 | 60 | 89 | 207(100%) |

表-7 イ、ロ、ハの違法駐輪場所における休日の移動自転車台数

| | | イ 通路 | ロ 高架庇 | ハ アオッサ | 計 |
|---------|---|---------|----------|-----------|-----------|
| 9時~10時 | 男 | 3 | 9 | 9 | 21(11.1%) |
| | 女 | 4 | 10 | 7 | 21(11.1%) |
| 14時~15時 | 男 | 10 | 11 | 20 | 41(21.6%) |
| | 女 | 19 | 17 | 26 | 62(32.5%) |
| 19時~20時 | 男 | 8 | 12 | 3 | 23(12.1%) |
| | 女 | 8 | 10 | 4 | 22(11.6%) |
| 計 | | 52 | 69 | 69 | 190(100%) |

と、壮年が45台と多く、この結果から中高年による駐輪が多いと考えられる。さらに、時間帯別にみると、9時~10時の朝の時間帯の動きが少なく、昼および夜に多いことから、アンケート結果の買い物・娯楽目的の利用者が通勤・通学の利用者より多くなっていることと一致しているといえる。イ. 通路、ロ. 高架庇およびハ. アオッ

表－8 C仮設駐輪場廃止前の駅周辺駐輪場の駐輪台数

| | 12月 | | |
|---------|------|-----|-----|
| | 最大 | 最小 | 平均 |
| A 常設駐輪場 | 1282 | 716 | 981 |
| B 仮設駐輪場 | 396 | 238 | 300 |
| C 仮設駐輪場 | 663 | 305 | 443 |

(福井市調べ)

表－9 イ、ロ、ハの違法駐輪場所における駐輪台数

| | | イ 通路 | ロ 高架下 | ハ アオッサ | 計 |
|-----|----|---------|----------|-----------|-----|
| 9時 | 平日 | 24 | 8 | 2 | 34 |
| | 休日 | 4 | 6 | 9 | 19 |
| 14時 | 平日 | 31 | 16 | 8 | 55 |
| | 休日 | 57 | 17 | 16 | 90 |
| 19時 | 平日 | 24 | 6 | 33 | 63 |
| | 休日 | 14 | 5 | 14 | 33 |
| 計 | | 154 | 58 | 82 | 294 |

サにおける調査結果とアンケート調査の結果では、表－5に示すように、男女比に多少の差はあるものの、年齢階層比は、前出表－3および表－4に示すとおりアンケート調査の結果と一致しているといえよう。総台数が平日より休日が少ないのは、休日の19時からの測定前に雨が降った影響ではないかと考えられる。イ、通路、ロ、高架下、ハ、アオッサにおける利用者の傾向は、平日と休日での差はあまり無く、昼および夜に利用者が多いといえる。

6. 駅周辺の駐輪台数

C仮設駐輪場廃止前の12月の駐輪台数が表－8である。C仮設駐輪場では12月に最大663台の駐車があった。今回の調査では最大で90台の違法駐輪が確認された(表－9参照)。アンケート調査結果では、合法・非合法にかかわらず便利なところに駐輪すると答えた被験者は18.7%であり、12月の最大からみると123台となる。今回の調査の最大90台とでは33台の差があるが、これについては、どこかへ分散されているのではないかと考えられる。また、イ、通路では自転車の動きが少ないにもかかわらず、駐輪台数が多いことから放置自転車が多いと考えられる。

7. まとめ

本研究では、福井駅周辺における自転車利用者の常設および仮設駐輪場の利用状況や、今後の整備をどのようにすべきかの意向を調査したことと、C仮設駐輪場廃止後の駐輪実態を調査することにより以下の知見を得ること

とができた。

(1) 廃止前3駐輪場におけるアンケート調査結果

- 1) C仮設駐輪場利用者は、買い物・娯楽目的の利用者が通勤・通学目的の利用者を上回り、A常設駐輪場およびB仮設駐輪場とは異なる結果となった。
- 2) 仮設駐輪場であることを70%以上の利用者が知らなかった。
- 3) 将来の駐輪場利用については、仮設駐輪場の利用者は新規整備を求め、常設の高架下駐輪場の利用者は継続利用するという結果となった。
- 4) 駐輪代金については、85%の利用者が無料であるべきと考えている。
- 5) 駐輪場が新規整備されない場合は、非合法であろうと便利な場所に駐輪すると考えている。
- 6) 今後の駐輪場整備については、高架下空間の充実とともに複数箇所の駐輪場を求めている。

(2) C仮設駐輪場廃止後の自転車の動向調査結果

イ、ロ、ハにおける違法駐輪の動向調査の結果、次のような知見を得ることができた。

- 1) 違法駐輪は、男性より女性、若年より中高年による駐輪が多い。
- 2) 違法駐輪は、中高年の女性による買い物目的での駐輪が多い
- 3) C仮設駐輪場廃止により、C仮設駐輪場の利用者は、その周辺だけでなく、分散して駐輪している。
- 4) 自転車利用者はできる限り目的地に近い場所への駐輪を求める。

(3) 今後の課題

C仮設駐輪場が廃止されたことによる周囲への違法駐輪の実態調査をさらに詳細に行い、今後の新規駐輪場整備計画に結び付けたい。