

1. はじめに

都市の鉄道駅周辺や中心商店街においては、現在もなお放置自転車によって歩行者の円滑で安全な通行に支障を及ぼしている。このため、行政側はこれらの放置自転車対策に対して、鋭意取り組んでいるところであるが、その解決には至っていない。

このような状況から、JR福井駅周辺における駐輪対策の一環として、福井市によって実施されている歩道上に設置された駐輪区画（「駐輪エリア」と呼称）に着目して、沿道商店街¹⁾および自転車利用者²⁾に対して調査・研究を行ってきた。さらに本研究では、この歩道上駐輪区画を対象としてその利用実態を把握するとともに、歩行者の歩道上駐輪に対する意識を分析するものである。

2. 調査の方法と内容

調査は平成13年10月18日（木）および10月21日（日）の両日の朝10時、昼15時、夜20時に、福井駅前およびその周辺の駐輪エリアにおける駐輪状況の実態を把握すると共に、同日に駐輪エリアのすぐ側を通行している歩行者に対してアンケート調査を実施した。

アンケート調査における取得票数は18日が113票、21日が131票の合計244票である。また、設問項目は個人属性、自転車利用頻度、歩道の歩きやすさ、および駐輪エリアの認識程度と評価である。

3. 駐輪台数の実測結果

福井駅前の駐輪エリアを図-1のように抽出して、

エリア内とその外（周辺）に駐輪している台数を測定した結果を表-1に示している。これによると、平日における駐輪比率はA、Bの両地点とも15時、20時と比較して10時が最も低い。このことは、平日では通勤・通学者が朝、鉄道で駅まで来て、駐輪している自転車で勤務先および学校へ向かうことによる結果であると思われる。

さらに特徴的なことは、平日のA地点と休日のB地点である。平日のA地点は朝と夜の格差が大きいことは、駅に近いために通勤・通学者の影響を受けやすいことが理由と思われる。また、休日のB地点は昼の駐輪台数が高い割合であることから、周辺商店街の買い物客の影響を大きく受けているものと推測できる。したがって、駅に近接しているA地点がB地点よりも通勤・通学者の影響を大きく受けていることは、鉄道駅利用者は、できる限り近い場所に駐輪することを望んでいる。

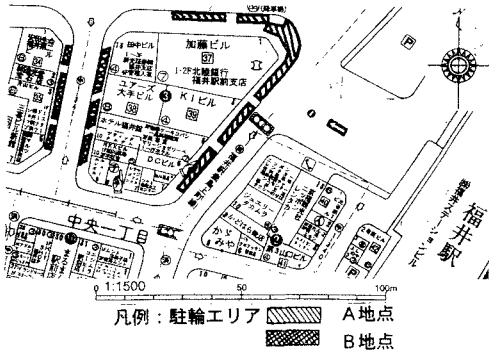


図-1 福井駅前駐輪エリアの調査対象箇所

表-1 駐輪エリアとその周辺の駐輪台数

	測定時刻	A 地 点			B 地 点		
		エリア内 (%)	エリア外 (%)	計 (%)	エリア内 (%)	エリア外 (%)	計 (%)
平日	10時	147(26.4)	5 (4.5)	152(22.8)	82(30.8)	34(27.9)	116(29.9)
	15時	184(33.1)	25(22.7)	209(31.4)	96(36.1)	39(32.0)	135(34.8)
	20時	225(40.5)	80(72.7)	305(45.8)	88(33.1)	49(40.2)	137(35.3)
	計	556 (100)	110 (100)	666 (100)	266 (100)	122 (100)	388 (100)
休日	10時	236(32.1)	72(27.4)	308(30.9)	89(33.6)	43(30.7)	132(32.6)
	15時	252(34.3)	89(33.8)	341(34.1)	99(37.4)	58(41.4)	157(38.8)
	20時	247(33.6)	102(38.8)	349(35.0)	77(29.1)	39(27.9)	116(28.6)
	計	735 (100)	263 (100)	998 (100)	265 (100)	140 (100)	405 (100)

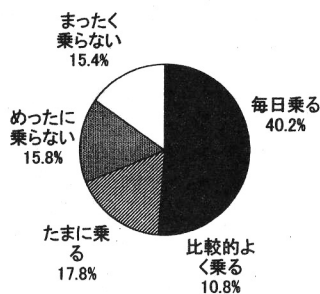


図-2 被験者の自転車利用頻度状況

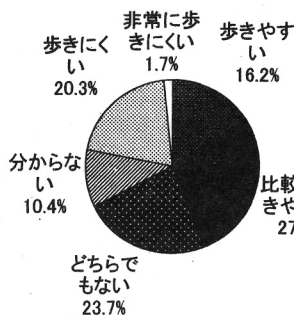


図-3 被験者からみた歩道の歩きやすさ

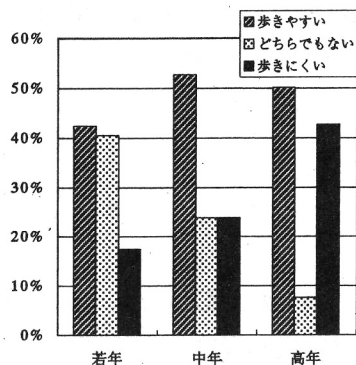


図-4 歩道の歩きやすさの年齢別比較

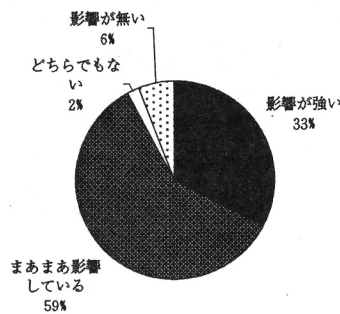


図-5 歩道の歩きにくさにおける駐輪の影響

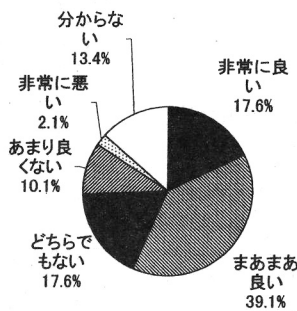


図-6 被験者からみた駐輪エリアの評価

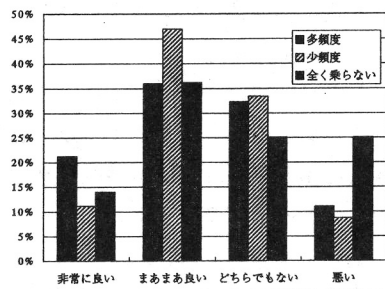


図-7 駐輪エリア評価の自転車利用頻度別比較

4. 歩行者意識の分析結果

(1) 被験者の自転車利用頻度

自転車の利用頻度は、「毎日乗る」「比較的よく乗る」の多頻度が51%であり、「たまに乗る」「めったに乗らない」の少頻度が34%、「全く乗らない」が15%であった(図-2参照)。

(2) 歩行者からみた歩道の歩きやすさ

歩道の歩きやすさは図-3のように「歩きやすい」が44%、「歩きにくい」が22%と全体では歩きやすいが勝っている。これを年齢別にみると(10~20才代を若年、30~50才代を中年、60才以上を高年)、「歩きにくい」と回答した割合は年齢が高くなるほど高率である(図-4参照)。

さらに、歩きにくいと回答した被験者を対象として駐輪の影響を求めた結果が図-5である。これにより、影響があると回答している人は90%を超えていることから、歩道の歩きにくさの原因は、駐輪している自転車によることが大きい。

(3) 歩行者からみた駐輪エリアの評価

歩行者の駐輪エリアに対する良い評価は約57%と過半数を超えており、悪い評価の12%を上回っていることから、歩行者は駐輪エリアを概ね評価していることがわかる(図-6参照)。また、駐輪エリアの評価を

自転車利用頻度別に比較した結果、「非常に良い」と評価した人は多頻度で高くなっている一方、「悪い」と低い評価をした人は全く乗らない人で25%と、自転車に乗る人より高率であった(図-7参照)。

5. まとめ

本研究では、駐輪エリアにおける駐輪実態とアンケート調査を分析した結果、次のような知見を得ることができた。

- ①通勤・通学に利用されている駐輪エリアは鉄道駅に極めて近い所であり、利用者は少しでも近い所に駐輪しようとしている。
- ②駐輪エリアが設置されている歩道の歩きやすさについては、年齢が高くなるにしたがって歩きにくいと回答した人の割合が高くなっている。さらに、その理由としては、駐輪エリアの影響が大きい。
- ③歩行者は駐輪エリアを概ね評価しており、とくに自転車によく乗る人では高い評価をしている。一方、自転車に全く乗らない人の評価は低くなっている。

[参考文献]

- 1) 和田章仁・木戸伴雄; 歩道上自転車駐車に対する沿道商店街の意識実態に関する分析, 交通工学研究発表会論文報告集, 20, pp. 145-148, 2000年10月
- 2) 和田章仁・木戸伴雄; 歩道上自転車駐車区画利用者の実態とその意識, 土木計画学研究・講演集, 24 (1), pp. 165-168, 2001年11月