

福井工業大学 学生員 ○竹中 弘和
福井工業大学 正会員 和田 章仁

1. はじめに

都市の鉄道駅周辺や中心商店街近辺には放置自転車が絶えず、福井駅周辺においても同様である。一方で、福井市は福井駅の連続立体交差事業に伴い駅周辺の駐輪施設の再整備を行おうとしている。

このような状況から駅周辺における歩行者交通をより円滑にし、環境にやさしい自転車を最大限に利用できる安全で快適な空間を創造することを目的とし、駅周辺の歩道上駐輪区画における駐輪台数を調査するとともに、防犯登録番号を記録することにより駐輪の詳細な動向を把握するものである。

2. 調査概要

調査は平成14年11月7日(木)、11月9日(土)および11月10日(日)の3日間で10時、14時、17時および20時の各4回を福井駅周辺の歩道上駐輪区画(図-1)を対象として各自転車の防犯登録番号を記録した。

3. 調査結果

3日間の調査で延べ5,939台を測定し(表-1)、各時間の駐輪台数をその日全体の駐輪台数に対する割合で示したのが図-2である。土曜日と日曜日は駐輪台数の増減が少ないのに対し、木曜日の駐輪台数は時間とともに増加している。

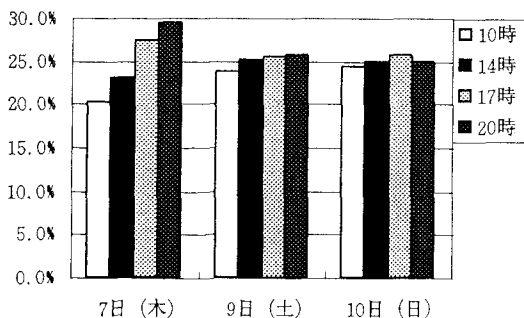


図-2 各時間のその日全体に対する割合で示す駐輪状況

4. 詳細な駐輪動向

(1) 駐輪の実台数

調査の延べ台数 5,939 台の中で防犯登録番号を有したものは 4,936 台であった(表-1)。その中で防犯登録番号が一致したものを1台の自転車としてカウントしたところ、自転車の実台数としては 967 台であり、内訳はエリア別に図-1に記入した。

(2) 各エリアの駐輪状況

主なエリアの駐輪状況を表-2でみていくと、エリア①では曜日に関わらず14時、17時が10時、20時と比較して多い駐輪台数となっており、商店街等へ買い物に訪れる人の利用頻度が高いと考えられる。エリア③は木曜日の10時、14時の駐輪台数が極端に少ないことから通勤・通学目的としての利用が多いと推察される。エリア②では駐輪台数の変動は少ないが木曜の10時が少なく、エリア⑤は木曜日に比べ土曜日、日曜日の駐輪台数が多くなっている。

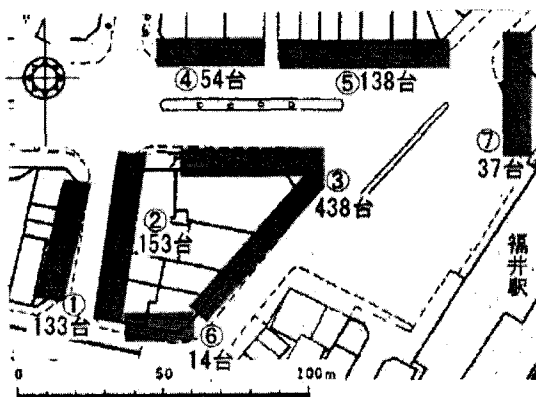


図-1 福井駅周辺の歩道上駐輪区画

表-1 延べ駐輪台数でみる全体の駐輪状況

	7日(木)	9日(土)	10日(日)	合計
10時	379 (297)	484 (409)	509 (428)	1372 (1134)
14時	410 (338)	518 (431)	525 (438)	1453 (1207)
17時	487 (400)	535 (439)	539 (449)	1561 (1288)
20時	509 (432)	530 (440)	514 (435)	1553 (1307)
合計	1785 (1467)	2067 (1719)	2087 (1750)	5939 (4936)

() 内は防犯登録番号を有する駐輪台数

表一2 防犯登録番号を有する駐輪台数でみるエリア毎の駐輪状況

	エリア①	エリア②	エリア③	エリア④	エリア⑤	エリア⑥	エリア⑦	合計
11月 7日 (木) 10時	39	55	140	13	42	5	3	297
11月 7日 (木) 14時	53	66	148	16	42	6	7	338
11月 7日 (木) 17時	51	71	213	16	40	4	5	400
11月 7日 (木) 20時	43	66	249	13	56	2	3	432
11月 9日 (土) 10時	50	63	221	16	53	3	3	409
11月 9日 (土) 14時	55	70	227	17	50	7	6	432
11月 9日 (土) 17時	53	69	241	14	49	3	10	439
11月 9日 (土) 20時	45	73	250	13	51	3	5	440
11月10日 (日) 10時	46	70	231	14	60	4	3	428
11月10日 (日) 14時	51	76	224	17	58	4	7	437
11月10日 (日) 17時	54	70	243	17	53	3	9	449
11月10日 (日) 20時	42	64	253	14	51	3	8	435
合 計	582	813	2640	180	605	47	69	4936

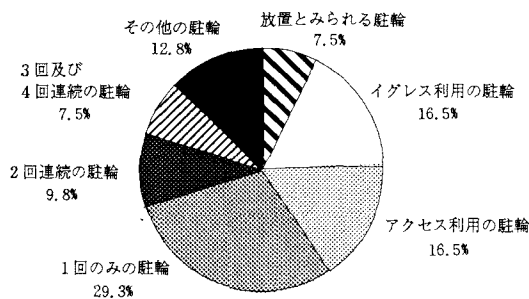


図-3 エリア①における駐輪状況

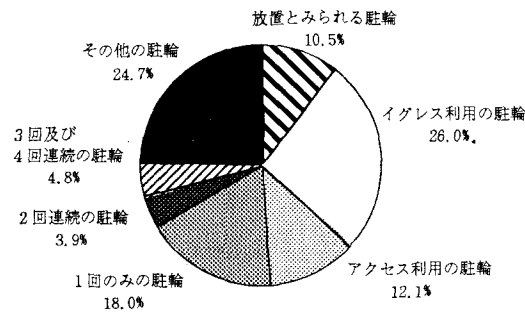


図-4 エリア③における駐輪状況

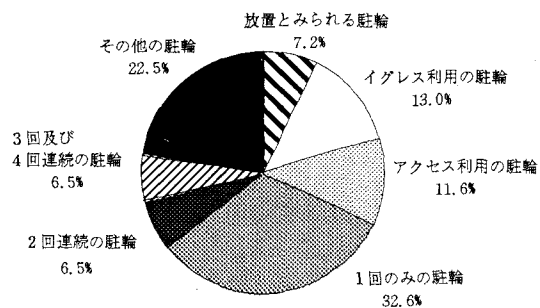


図-5 エリア⑤における駐輪状況

(3) 駐輪動向の検討

駐輪の実台数の駐輪され方を図-3から図-5に示した。主なエリアの利用実態割合については、アクセスおよびイグレス交通としての利用が最も多いのはエリア③で38.1%であり、最も少ないのはエリア⑤であった。買い物や用務目的の駐輪と思われる1回のみ駐輪が最も多かったのはエリア⑤で32.6%であり、最も少ないのはエリア③であった。また、アクセス、イグレス利用並びに1回のみ駐輪の割合が2番目に多かったのはエリア①であった。エリア②とエリア③では放置自転車とみられる3日間全ての時間で駐輪されていた自転車の割合は10.5%であり、エリア②はエリア①と似通った割合をとっているが、1回のみ駐輪の割合がエリア①より8.2%少なくなっている。

5. まとめ

本研究では福井駅周辺の詳細な駐輪動向を把握するため、自転車の防犯登録番号に着目して実態調査を行った。この結果、次のような知見を得ることができた。

- ① 駅近傍の駐輪エリアでは概ね10%の放置自転車があると考えられる。
- ② 通勤・通学目的の利用者は駅に、より近い駐輪区画を利用している。
- ③ 駐輪区画が隣接していてもわずかな距離によって利用目的が異なっている。

尚、今後の課題としては1週間通しての調査や深夜の調査の実施により、さらに詳細なデータを得ることが必要であると考えられる。