

第Ⅳ部門 福井市中心商店街における道路上駐輪区画の利用実態

福井工業大学 学生会員 ○入交 宏
福井工業大学 正会員 和田 章仁

1. はじめに

福井駅周辺は学生や会社員などの通勤・通学および主婦などの買い物の駐輪をはじめとした様々な目的の自転車で溢れている。一方で、福井駅の連続立体交差事業に伴い福井市は駅周辺の駐輪場の再整備を行おうとしている。

このようなこと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て、駅周辺の駐輪台数を調査すると共に、防犯登録番号を記録する事により、駐輪の詳細な動向を把握するものである。

2. 調査の方法と内容

平成16年7月23日(金)、24日(土)、25日(日)の三日間、福井駅周辺におけるデパート近隣の電車通り商店街と娯楽施設を含む繁華街であるアップルロードの歩道上駐輪施設を対象に、10時、12時、14時、16時、18時、20時の6回、各自転車の防犯登録番号の調査を行った。

3. 駐輪台数の調査結果

3日間の調査で述べ1,517台を測定し、それを調査箇所、調査日別、時間別に示したのが表-1である。電車通りの駐輪施設において、調査日別、時間別で最大の駐輪台数は25日(日)の16時で71台、最少は25日(日)の20時で29台である。アップルロードにおいて、最多は24日(土)及び25日(日)の14時で43台、最少は25日(日)の10時及び20時で16台である。このことから日曜日の変動が大きくなっている。

駐輪状況をみると、金曜日の増減パターンは電車通り、アップルロード共に土、日曜日の増減パターンと若干異なっているものの、10時、20時が他の時間と比べて低い割合となっている。また電車通りとアップルロードの増減パターンも異なっており、そのことから場所によって駐輪目的が違っていると考えられる。(図-1、図-2参照)

4. 詳細な駐輪動向

(1) 駐輪の実台数

表-1 中心商店街における調査結果

		10時		12時		14時		16時		18時		20時		合計	
		台数	%	台数	%	台数	%	台数	%	台数	%	台数	%	台数	%
電車通り	23日(金)	46	14.6%	64	20.4%	64	20.4%	55	17.5%	52	16.6%	33	10.5%	314	100%
	24日(土)	53	15.4%	64	18.6%	66	19.1%	68	19.7%	58	16.8%	36	10.4%	345	100%
	25日(日)	48	14.6%	66	20.1%	69	21.0%	71	21.6%	45	13.7%	29	8.8%	328	100%
	合計	147		194		199		194		155		98		987	
アップルロード	23日(金)	19	11.6%	25	15.2%	34	20.7%	27	16.5%	34	20.7%	25	15.2%	164	100%
	24日(土)	32	15.6%	36	17.6%	43	21.0%	42	20.5%	30	14.6%	22	10.7%	205	100%
	25日(日)	16	9.9%	30	18.6%	43	26.7%	34	21.1%	22	13.7%	16	9.9%	161	100%
	合計	67		91		120		103		86		63		530	
合計		214		285		319		297		241		161		1517	

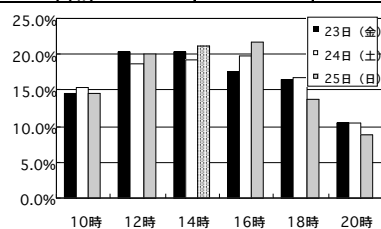


図-1 電車通りにおける時間別駐輪状況

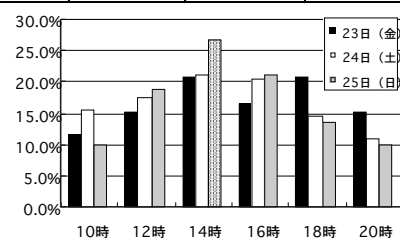


図-2 アップルロードにおける時間別駐輪状況

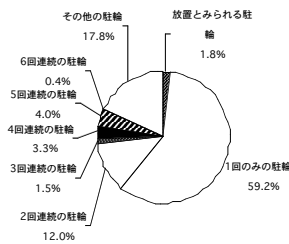


図-3 電車通りにおける駐輪記録回数

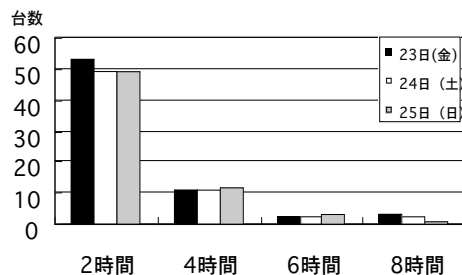


図-5 電車通りにおける駐輪時間別の台数

3日間の調査で測定した1,517台の中で防犯登録番号を有したものは1,240台であった。その1,240台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453台であり、その内訳は電車通りが275台、アップルロードが178台であった。

(2) 駐輪動向の検討

駐輪の実台数である453台の調査箇所別の利用実態割合は図-3、図-4のとおりである。このうち、放置自転車と見られる3日間すべての時間で駐輪されていた自転車の割合は、電車通りで1.8%、アップルロードで0.6%と共に低い割合となった。また、買い物や用務目的の駐輪と思われる1回のみの短時間駐輪は電車通りで59.2%、アップルロードで51.2%と最も高い割合であり、次いで高い割合を示したのが2回連続の駐輪であり、長時間の駐輪は低い割合であった。その他の駐輪の中には、規則的に駐輪されているものがあり、これらは通勤や通学目的で利用されていると考えられる。

(3) 駐輪時間の把握

1回の駐輪時間を把握するため、駐輪時間に10時と20時を含むものを除き、詳細な分析を行った。駐輪時間に10時と20時を含むものはその前後のデータがないため、より確実な12時から18時に計測された自転車を分析の対象

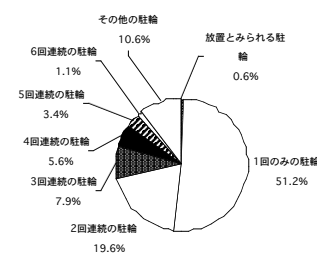


図-4 アップルロードにおける駐輪記録回数

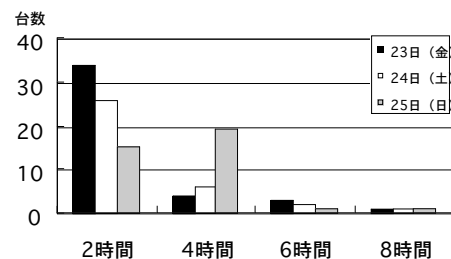


図-6 アップルロードにおける駐輪時間別の台数とした。

今回の調査では2時間毎の調査であったため、1回のみの駐輪では最大で4時間未満の駐輪と考えられ、その中央値をとり、2時間とした。また、2回から4回までについてはそれぞれ4時間から8時間とした。この結果、電車通りにおいては、23日(金)、24日(土)、25日(日)共に2時間の駐輪が最も多く、時間が増加するほど極端に少なくなっている。アップルロードにおいては、2時間駐輪は23日(金)、24日(土)、25日(日)と漸減し、4時間駐輪ではその逆であった。(図-5、図-6参照)

5. まとめ

本研究では、自転車の防犯登録番号に着目して実態調査を行った結果、次のような知見を得ることができた。

- (1) 日曜日は駐輪の変動が大きく、全体で10時と20時が他の時間に比べて駐輪が少ない。
- (2) デパート近傍である電車通りは短時間利用者が多いが、娯楽施設近隣のアップルロードについては、曜日変動が大きいことがわかった。

なお、本研究は佐川交通社会財団の助成研究費により実施した。ここに記して謝意を表します。