

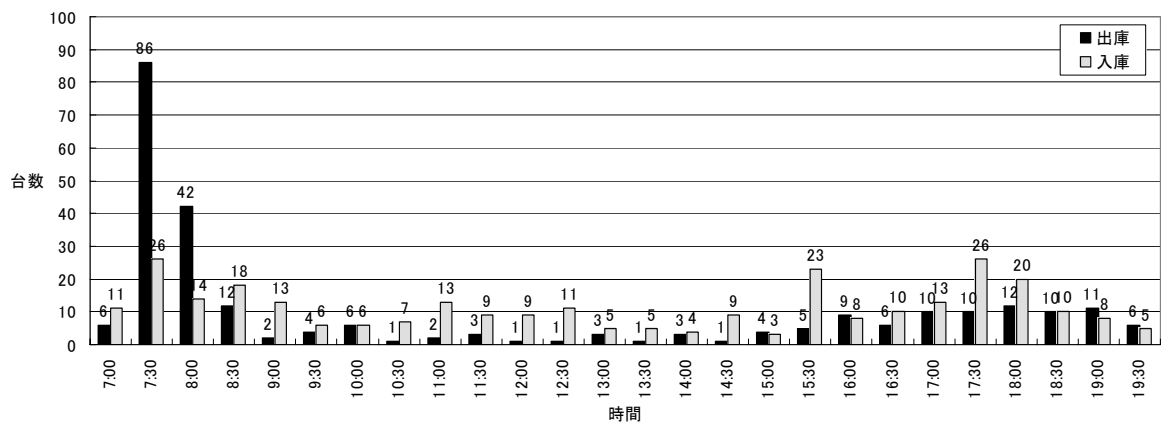


図-2 時間別出入庫台数

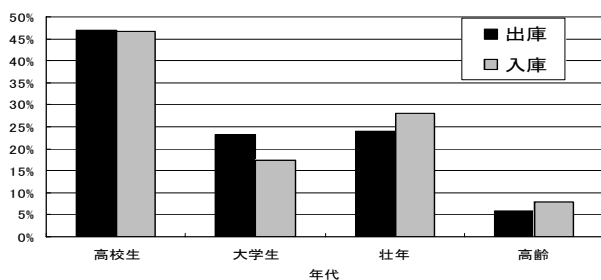


図-3 年代別の出入庫割合

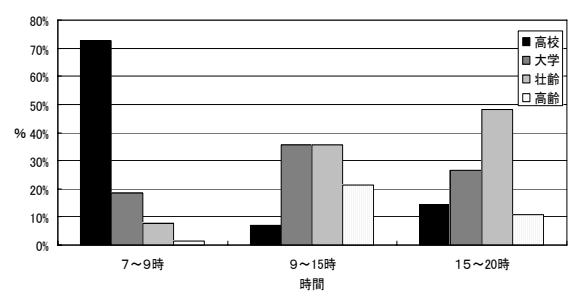


図-4 時間別の出庫割合

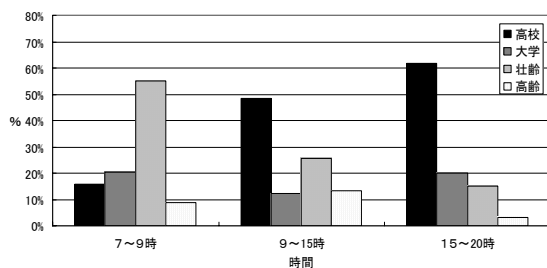


図-5 時間別の入庫割合

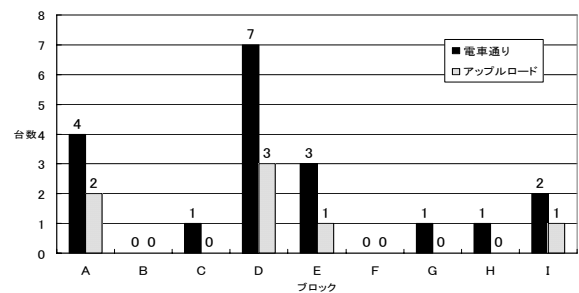


図-6 ブロック別移動台数

に移動したのかを示したのが図-6 である。その結果から、電車通りに駐輪施設が無くなったにもかかわらず、ほぼ同じ箇所のDに多く駐輪されていた。また、他のブロックにも移動が確認できた。現在も利用されているアップロードに駐輪されていた自転車も周辺への移動が確認されたことから、目的により駐輪する場所が異なることがわかる。

5. まとめ

本研究では、駅周辺駐輪場における自転車の出入庫の台数状況と、歩道上に駐輪されている自転車の防犯登録番号を調査することにより次のようなことがわかった。

(1) 駅周辺は朝の通勤時間帯の午前7時半から8時半

の出庫台数が多く、午後3時から6時半の入庫台数が多いことからイグレス利用者がアクセス利用者を上回っていることがわかった。

(2) えきまえ KOOCAN の利用者のほとんどが高校生・大学生の学生の利用であり、通勤より通学の割合が高いことがわかった。

(3) 電車通りの駐輪施設が廃止されたにも係わらず、現在も違法駐輪している人が多く、他の場所への移動駐輪が確認できた。

【参考文献】

1) 和田章仁・入交宏：自転車の防犯登録番号に着目した歩道上の駐輪特性に関する研究、交通科学 Vol.36, No.2, pp.36~40, 2005