

IV-9

フェリー埠頭の利用特性

八戸工業大学 学生員 ○ 末廣 淳二
 八戸工業大学 学生員 石田 洋輔
 八戸工業大学 フェロー 須田 熙

1. はじめに

現在、フェリーは本州と四国・北海道等を結ぶ幹線航路として、本州内の離れた都市間の移動や輸送手段として、そして大量の人・車・貨物を一度に運搬する手段として利用されている。また、最近各方面で取りざたされている労働問題(トラック運転手)、環境問題(車の排ガス、粉塵)もフェリーに陸上物流をシフトさせることで緩和されるであろうから、フェリー運輸は今後益々重要になることが予想される。このような情勢の中で、八戸港フェリー埠頭は、ある時期になると隣接する公共埠頭を借りるほどの混雑を見せる。そこで、色々な時期に調査を行い、八戸港フェリー埠頭の現状、さらに問題点や改善点を明らかにし、八戸港フェリー埠頭の今後のあり方を探ってみる。

2. 調査方法

フェリーの時刻表をもとに8月12日、10月17日、11月14日、そして12月15日に、八戸港フェリー埠頭バース全体平面図を利用し、乗用車○、トレーラー△、トラック□、シャーシ×としてその平面図に印をつけ、駐車状況と共に、駐車台数・駐車率を発時刻の1時間前・30分前に調査した。8月はお盆の時期で、特に混むことを予想した日である。また、10・11・12月是一般の日として扱った。さらに、12月に関しては、通常の調査のほかに、駐車状況の変化を見るため、第2便の発時刻の1時間前から第3便の発時刻まで30分間隔で駐車台数の調査を行った。また、8月にはフェリー埠頭への入場台数も、発時刻の1時間半前から5分間隔で調査した。混雑度を示す駐車率は

$\frac{\text{駐車台数}}{\text{駐車区画数}} \times 100 (\%)$ で表す。

3. 調査結果とまとめ

3-1 駐車台数の比較

調査をしてみて、発時刻のほぼ1時間前に駐車台数のピークがきていることがわかったので、この時間帯の駐車台数に関して検討考察することにした。その結果を図.1に示している。

図.1の、8/12のデータに着目してみる。この日は、10・11・12月に調査したデータに対して1.7～2.8倍の値を示している。これは、8/12がお盆の時期にあたり、帰省目的などの利用者が増えたことによるものと考えられる。また表.2より、100%を超える駐車率を示しているが、8月中はフェリー埠頭に隣接する公共埠頭をシャーシ置き場として借用し、100%を越す駐車台数に対応している。

表1. フェリー時刻表

便	船名	航路	発時刻	着時刻
1	ひびす	八戸～室蘭	5:30	13:00
2	シルバーQueen	八戸～苫小牧	8:45	15:45
3	ふえりはな	八戸～苫小牧	13:00	22:00
4	べこあ	八戸～室蘭	17:30	翌日1:30
5	べが	八戸～苫小牧	22:00	翌日6:30

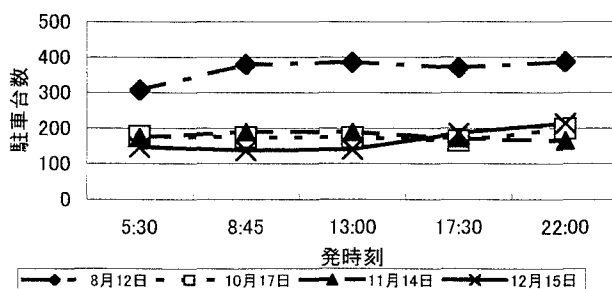


図.1 駐車台数の比較(発時刻の1時間前)

表2 駐車率(発時刻の1時間前)

便	調査日			
	8月12日	10月17日	11月14日	12月15日
1	89.0%	51.2%	50.3%	42.2%
2	109.8%	50.0%	54.6%	39.3%
3	111.6%	50.0%	54.6%	40.5%
4	106.9%	47.4%	49.4%	53.5%
5	111.8%	57.2%	47.4%	61.8%

次に、10・11・12月のデータに着目してみる。この期間は各便で、40.5%～61.8%という同程度の駐車率を示している。帰省ラッシュや物流が混雑する時期でなければ、現状の駐車スペースでも間に合うことを示している。

3-2 駐車台数の変化（12月15日、2便～3便）

図.2より、駐車台数のピークが8時15分の154台と12時の186台で、2回あることがわかる。これらの時間は、第2便の発時刻の30分前と第3便の発時刻の1時間前である。これは、積み込みの時間の直前に当たっているため、駐車台数の増加へつながったと考えられる。しかし、ある台数以下には駐車台数が減らない。これは、入場してくる車、送迎の車、到着後の休憩車、長期にわたる滞在の車が複雑に絡み合っ

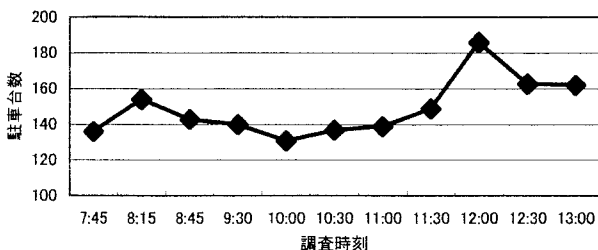


図.2 12/15 駐車台数の推移
(発時刻8:45、13:00)

3-3 入場台数

図.3より、第4便の85～80分前と50～45分前の調査において、19台の入場台数で最大の値を示している。また、第2便では10～5分前の調査で17台、第3便では65～60分前で18台、15～10分前で17台と、大きい値を示している。さらに、各便の合計の入場台数を比べてみると、第1便：115台、第2便：186台、第3便：184台、第4便：194台、第5便：125台となっており、2便から4便の利用台数が第1・5便と比較して1.5～1.7倍あることがわかる。これは、利用者に対してフェリーの発時刻が昼間の方が、利用しやすいことを意味している。しかし、入場台数には発時刻の15分前、30分前、1時間前以前の3つの山があるようにもみうけられるが、理由は漠然としない。

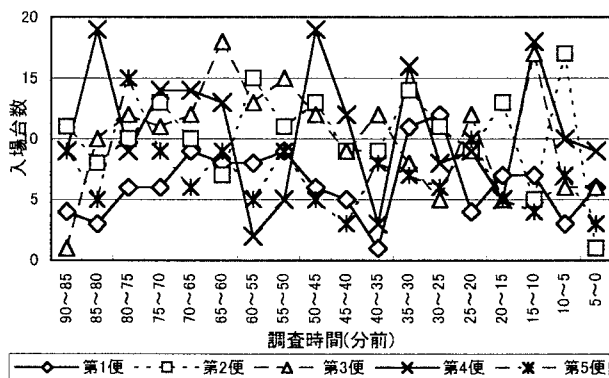


図.3 入場台数の推移

4. まとめ

数回にわたるフェリー埠頭の駐車台数の調査をした結果、常にある程度の駐車台数を維持されていることがわかった。これは、送迎の車などのフェリー埠頭に入場してくる車と長期滞在の車が複雑に絡み合っ

て、ある一定の駐車台数を形成しているからであると考えられる。問題は夏に100%を越す駐車率となり、隣接する公共埠頭を借用せざるを得ない状況となっていることである。したがって、将来増大するであろうフェリー利用の対策として、フェリー埠頭の拡大があげられる。すなわち、隣接する公共埠頭へのフェリー埠頭の拡張や、第2のフェリー基地計画を考えなければならない。

参考文献：運輸省経済研究資料『秋田港の長距離カーフェリー輸送に関する計画調査報告書』