

歩道上自転車駐車区画利用者の実態とその意識*

- 福井市を事例として -

A consciousness reality of bicyclists for bicycle parking area in a sidewalk

- A case study on Fukui city -

正会員 和田章仁**
木戸伴雄***

1. はじめに

都市における鉄道駅周辺および商店街では、今もなお放置自転車によって歩行者の安全通行や商業活動に支障を来している。このため、各地方自治体ではこれらの放置自転車対策として、自転車駐車（以降「駐輪」という）場の整備および放置自転車禁止区域の指定ならびに放置自転車の撤去を中心に、鋭意各種施策が実施されている。

しかしながら、昨今の公共側の財政状況の逼迫により、駐輪場の整備や放置自転車の撤去に制約があり、さらに放置自転車問題は自転車の利用をめぐる社会要因が複雑である¹⁾ことから、現在もなお、その問題は解決には至っていない。

このような状況が見られる一方で、現在いくつかの都市では、鉄道駅周辺やその周辺商店街の放置自転車対策の一環として、歩道への自転車の駐輪をむしろ積極的に許す試み、つまり歩道上に駐輪区画を設置する施策が実施されている²⁾。しかしながら、この施策の是非については未だ判断し難いのが現状である。本研究の狙いは、このような認識を基に今後の施策実施への検討材料を得るため、福井駅周辺の駐輪区画（駐輪エリアと呼称）とその近接部分を対象事例に、アンケート調査を通じて歩道上駐輪区画利用者の自転車の使用実態と施策への意識実態を明らかにすることにある。

2. 調査の概要

調査は、福井駅前およびその周辺商店街における

* キーワーズ；自転車交通行動、交通管理、駐輪
** 正会員、工博、福井工業大学建設工学科（福井市学園3-6-1 TEL.0776-22-8111 FAX.0776-29-7891）
*** 工博、警察庁科学警察研究所交通規制研究室（柏市柏の葉6-3-1 TEL.0471-35-8001 FAX.0471-33-9187）

歩道上の駐輪エリアおよびその側に駐輪している自転車利用者を対象とした。調査方法は夕刻に、アンケート調査票を手渡しにより配布し、郵送で回収を行った。調査票は平成12年10月と、平成13年4月に合計600票配布を行った。有効回収数は221票で、有効回収率は36.8%である。

アンケートの設問項目は、利用者の属性、駐輪目的、駐輪時間、駐輪頻度および駐輪エリアに対する意識である。

3. 被験者の属性と駐輪特性

(1) 被験者の属性

被験者の年齢構成は図-1に示すように、10才代から60才代までほぼ10%台と極端な差はなかった。さらに、70才以上の方も約1割いることがわかった。また、被験者の職業をみると、勤め人（兼業主婦を含む）が約半数で、学生・生徒と専業主婦がそれぞれ約2割を占めている。なお、その他にはフリーター、無職が含まれている（図-2参照）。

(2) 駐輪目的からみた実態

被験者の駐輪目的では、買い物66%と過半数を超えており、通勤・通学の20%を大きく上回っている。それ以外では娯楽・食事が8%であった（図-3参照）。これらの駐輪目的を改めて通勤・通学、買

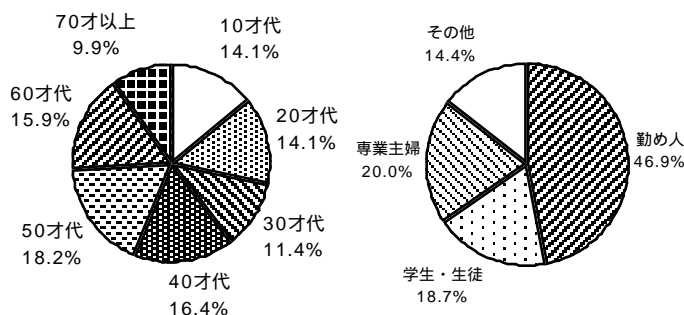


図-1 利用者の年齢

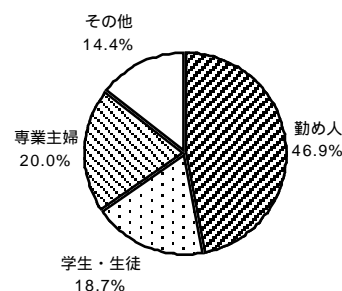


図-2 利用者の職業

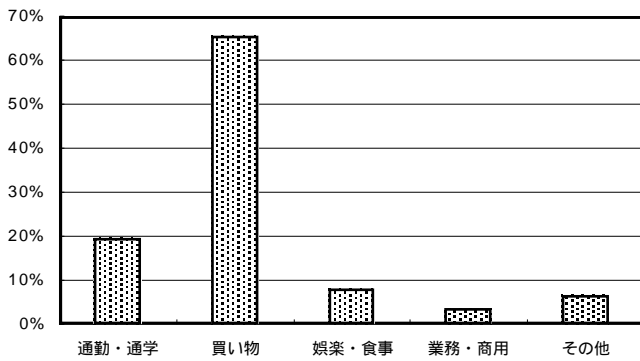


図-3 利用者の駐輪目的

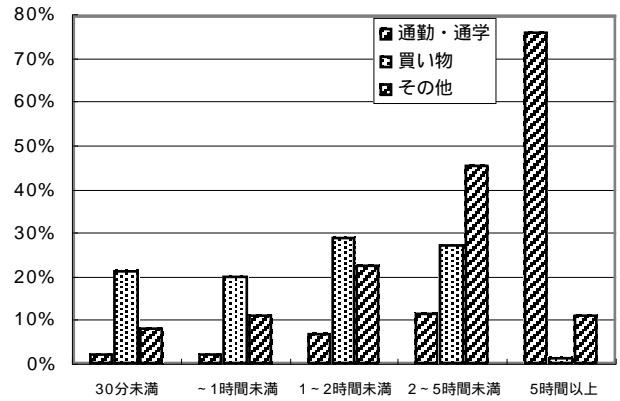


図-4 駐輪目的別の駐輪時間

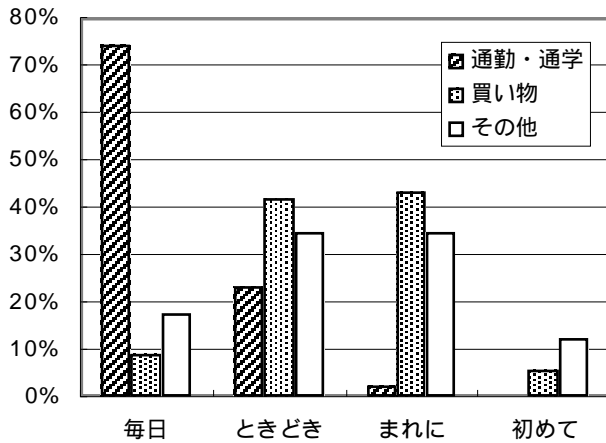


図-5 駐輪目的別の駐輪頻度

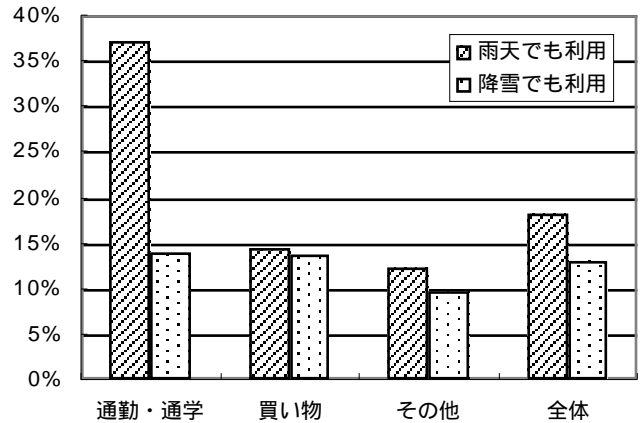


図-6 天候の影響による駐輪目的

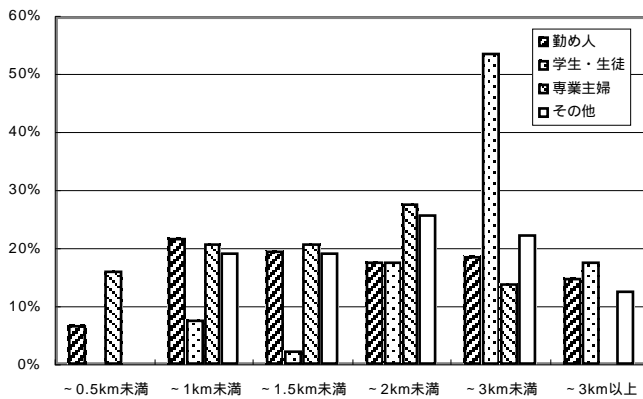


図-7 職業別からみた走行距離

い物およびその他（娯楽・食事、業務・商用を含む）の3項目に分類し直して、目的別の駐輪時間をみると、通勤・通学では5時間以上が75%を超えていることから、長時間駐輪していることがわかる。また、買い物では1時間から2時間未満と2時間から5時間未満がそれぞれ約30%近くを占めているものの、30分未満や30分から1時間未満も20%を超えており、5時間未満以内の時間帯に広く分布し、駐輪していることがわかる（図-4参照）。

さらに、駐輪目的別にみた駐輪頻度は、通勤・通学はほとんど毎日駐輪しているのが約75%であり、駐輪頻度が高いことがわかる。一方、買い物ではほとんど毎日が1割弱と低く、ときどきとまれにを加

えたものが85%であることから、通勤・通学と比較して頻度が低くなっている（図-5参照）。

（3）天候が駐輪に与える影響

天候や季節などの自然条件が駐輪に与える影響を把握するため、雨や雪の日における自転車利用をみたのが図-6である。これをみると、全体では雨天でも利用する人は18%あり、降雪時はこれより若干少なく13%であることがわかる。これを駐輪目的別にみると、通勤・通学では雨天でも利用する人は37%と買い物やその他の目的と比較して2倍以上であるのに対し、降雪では他の目的とほぼ同じ割合である。このことから、通勤・通学者については、雨の日における駐輪エリア利用の減少幅は、他の目的と比較して少ないことがわかる。

4. 自転車の来場実態

（1）自転車の走行距離

自転車利用者の走行距離を把握するため、居住地あるいは目的地から駐輪エリアまでの距離を測定した（注1）。この結果、職業別の走行距離は図-7に

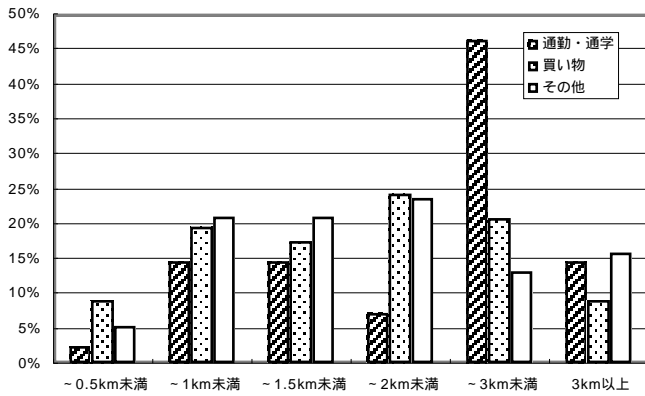


図-8 駐輪目的別の走行距離

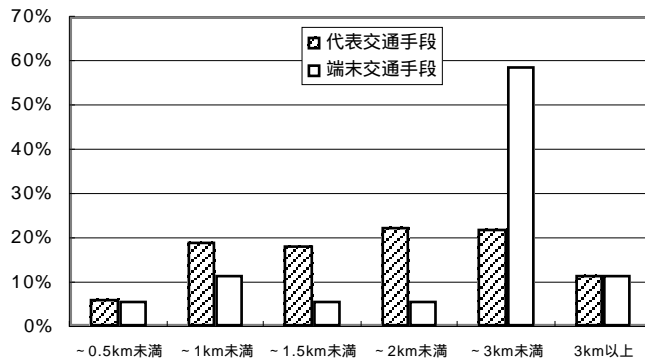


図-10 走行距離にみた自転車利用の優先性

示すとおり学生・生徒は2 km ~ 3 km未満が54%を占めており、3 km以上も18%であることから、比較的長距離を走行していることがわかる。一方、専業主婦は0.5km未満が16%、1 km未満では37%、さらには2 km未満は86%を占め、3 km以上が皆無であることから、短い距離を走行している。また、勤め人はこれらの中間を占めている。

また、駐輪目的別の走行距離では、通勤・通学における2 km ~ 3 km未満が46%で、3 km以上を加えると70%と高率である。一方、買い物客は0.5kmから3 km未満で10%弱~20%強と概ね平均化しており、比較的短い距離を走行していることがわかる。以上のことから、通勤・通学者は2 km以上走行する人が7割となり、他の目的と比較してその長距離走行の特徴が顕著である(図-8参照)。

(2) 交通手段としての優先性による分析

自転車の利用手段をその優先性から把握し、自転車の使われ方を分析する。すなわち、代表交通手段としての自転車利用か、あるいは端末交通手段(注2)としての利用かを分析し、その特性を明らかにするものである。代表交通手段と端末交通手段の全体の割合は図-9に示すように、ほとんどが代表交通

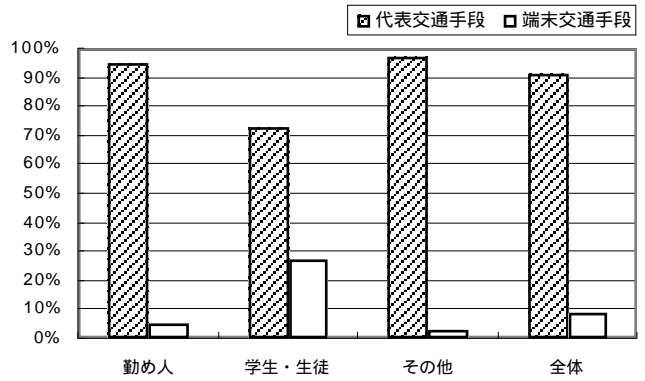


図-9 職業別にみた自転車利用の優先性

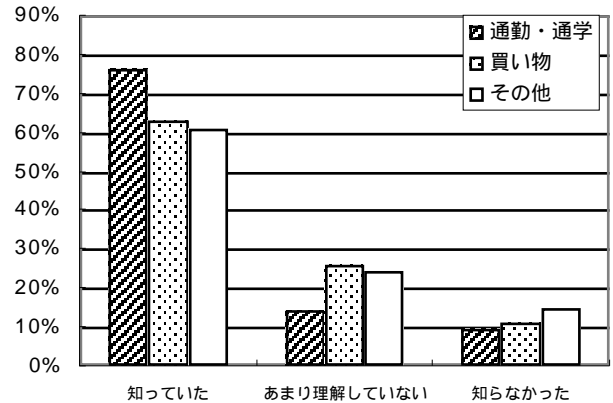


図-11 駐輪目的別にみた利用者の駐輪エリア認識率

手段として自転車を利用していることがわかる。また、職業別の利用者を見ると、勤め人やその他ではほとんどが代表交通手段であるのに対し、学生・生徒では、27.5%が端末交通手段として自転車を利用している。一方、交通手段の優先性からみた走行距離の内訳は、端末交通手段として自転車を利用している人では、2 kmから3 km未満の利用者が約6割と高い割合である(図-10参照)。

以上の結果から、学生や生徒のかなりが、通学のために自転車を端末交通手段として比較的長距離にわたって使用しており、かつ、その全体トリップの中継地として駐輪エリアを利用している旨が読み取れる。

5. 駐輪エリアに関する意識分析

(1) 駐輪エリアに対する被験者の意識

福井駅周辺や商店街の歩道上に設置されている駐輪エリアについて、被験者に対しその存在を認識していたかどうかを質問した結果、通勤・通学を目的として駐輪している人は、買い物やその他の駐輪目的の人よりも駐輪エリアを知っている割合は高いことがわかる(図-11参照)。

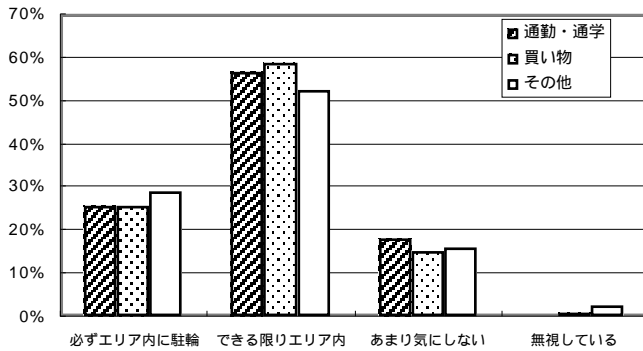


図-12 駐輪目的別にみた利用者の駐輪エリアの意識

さらに、駐輪する場合には駐輪エリアを意識して駐輪するかどうかの設問に対しては、必ず、あるいはできる限り駐輪エリア内に駐輪すると回答した人は駐輪目的に関係なく8割を超えていることから、被験者の駐輪エリアに対する意識は高いことがわかった(図-12参照)。

(2) 今後の駐輪エリアの方向性に対する意向

現在、歩道上に設置されている駐輪エリアに対して、今後、拡大・縮小することへの被験者の意向について質問した。その結果、通勤・通学を駐輪目的にしている人の8割弱が拡大することを希望しており、買い物やその他を駐輪目的にしている人と比較して若干高い割合になっている。この場合、現状維持が2割程度を占めるものの、全般的にみると拡大を希望する割合は高いといえる(図-13参照)。ちなみにこのような駐輪エリアに対する拡大意向は、沿道商店街のそれと比較しても高い(注3)。

6. まとめ

本研究では、放置自転車対策の一環として福井駅周辺の歩道上に設置されている駐輪エリアを対象として、駐輪エリアおよび自転車の利用実態、ならびに駐輪エリアに関する意識を分析し、次のような知見を得ることができた。

まず、駐輪実態では、通勤・通学を目的としている人はほとんど毎日、長時間駐輪しており、雨天でも4割弱が利用していること、しかし冬期の降雪による影響は大きく、14%までその利用は下がっていることが明らかとなった。この理由としては、通勤・通学者の走行距離は2km以上が7割を占めている(積雪状態が不明な区間が長い)ことにも関係し

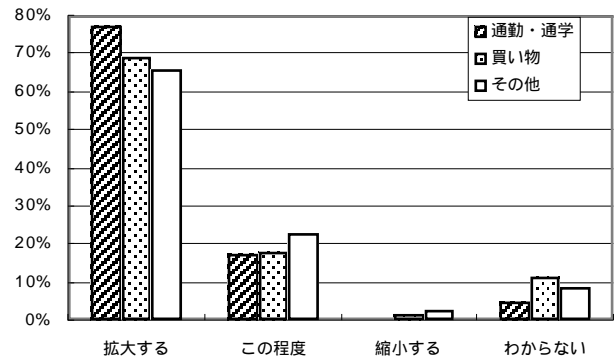


図-13 今後の駐輪エリアに対する利用者の意向

ていると考えられる。

次に、自転車の交通手段としての優先性については、ほとんどが代表交通手段として利用しており、端末交通手段は1割弱であることが明らかとなった。ただし、端末交通手段としての自転車利用は、学生・生徒の通学で比較的多くみられており、やや長い距離を走行していることもわかった。

さらに、駐輪エリアに対する認識については、利用者の6割強が駐輪エリアを知っているととも、駐輪する場合は駐輪エリアを意識する人は8割を超えていることから、駐輪エリアに対する利用者の注目度が高いことも判明した。また、今後の駐輪エリアの拡大に対する意向は、沿道商店街のそれ以上に自転車利用者で強いこともわかった。

これら本研究で得られた結果は、地方都市における鉄道駅周辺の歩道上駐輪区画対策に対する自転車利用者の対応実態の一例を示した。場所が違えば、たとえ同様趣旨の対策であっても人々の反応が同じだとは限らない。また、おのずとその対策の善し悪しも異なる。このためにも今後は、同種の対策事例を広く収集分析することが必要だと考えている。

[補注]

- (1) 測定方法は、地図上に最短ルートを設定し、デジタル・マップメータにより測定
- (2) 端末交通手段としては、鉄道の端末として自転車が利用されるもので、そのタイプも福井市内およびその周辺の自宅から駅前まで来て鉄道に乗り換えて他都市の目的地へ行くものと、自宅のある他都市から鉄道で来て駅から自転車で行くタイプとに分けられるが、ここではサンプル数の制限からタイプ分けはしていない。
- (3) 参考文献2)では、沿道の商店の意向は「拡大」が44%で「わからない」が39%を占めていた。

[参考文献]

- 1) 渡辺千賀恵：自転車とまちづくり，学芸出版社，1999年3月
- 2) 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，pp.145-148，2000年10月