

福島県 正員。相沢 広志
 茨城大学 〃 山形 耕一
 〃 〃 小柳 武和

1. はじめに

バイクは、従来のPT調査等では、自転車、徒歩等と一緒に扱われることも多く、自動車、鉄道等の主要交通手段に対し、補助的な交通手段としてしか認識されていなかった。しかし、バイクは排気量を小さいもののモータライズされた交通手段であり、中小規模の都市における内タトリップ程度は十分にこなせる行動域を持っている。特に、公共交通機関のサービスが十分でない地方都市では、市民は私的にモビリティを確保する必要があり、このための手段として自動車と並んで重要な役割を課し得るものである。そして、経費性、省スペース性などバイクをもち利点を考えると、今後、市民の気軽な足として、ますます重要性は高まると考えられるが、反面、バイクの事故は増加の傾向にあるし、また、道路構造・運用の点からはバイク交通の位置付けは必ずしも明確ではない。このような背景のもとに、本研究では、バイク交通およびユーザーの特性について調査して、バイク交通の現状とその将来について見通しを得ることを目的としている。

2. 調査

本研究では、対象地域として茨城県日立市を取り上げた。日立市は、人口約20万、工業を主たる産業とする。市街地は、海岸沿いに南北方向に細長く展開する。道路整備は不十分であり、南北方向の幹線である国道6号線をはじめとして、朝夕のピーク時を中心に渋滞が多く、また市街地における駐車場の不足とも相まって、自動車の利用条件は低い。このため、市内交通のバイク（第一種原付自転車以上）に対する依存度も高く、保有率も3.7世帯に1台と高い保有率を示している。本調査では、日立市中央部を対象に、住宅地図およびサンダープレート交付台帳をフレームとして併用し、633世帯を抽出した。抽出率は、1.6%となる。対象者は、16才以上の世帯構成員とし、主な調査項目として、世帯および個人属性、住居形式、交通条件、バイクの使用状況、バイクに対するイメージ、自動車の使用状況を取り上げている。

3. バイクのユーザー

バイクのユーザーとして反応した回答者は、約22%であり、女性はこの内の約1/4である。男性では、30才以下の層で約24%あり、それ以上層でもほぼ15%前後である。女性では、30才以下で、約9%、それ以上の層では年齢の上昇に従って急激に減少する。バイクの使用を四輪自動車との関係でみると、ユーザーの約70%は、バイクと自動車を併用しており、バイクのみを

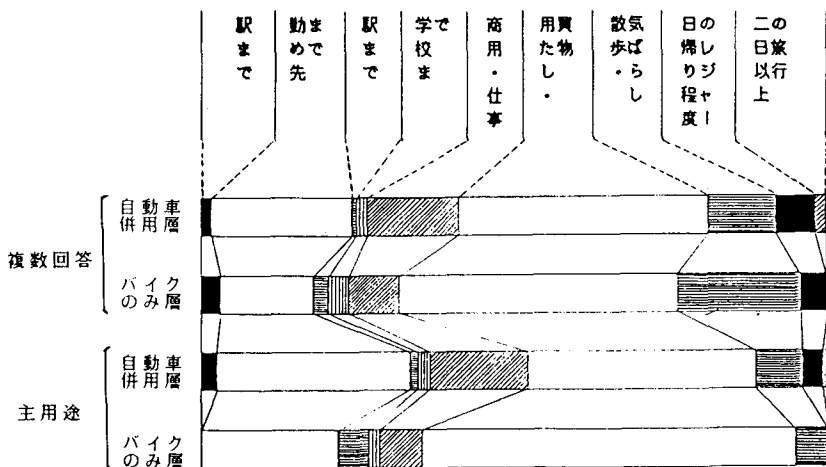


図1 バイク交通の交通目的

使用しているのは約30%である。ユーザーの免許保有率は、全体としては原付自転車免許しか持たない者は約4%であるが、バイクのみ使用層では70%強である。また、ユーザーの割合は、持家層と借家層、バス停までの距離、付近の買物・用足しの便等の交通条件により有意な差が見られる。

4. バイク交通の特性

図1は、バイクの使用交通目的の範囲(複数回答)と主用途を、自動車併用者とバイクのみ使用者の別に示したものである。複数回答において、ユーザーは平均1.8目的を挙げ、より、広範な利用がなされている。主用途では、併用者層で、通勤約33%、業務16%と

約半数がエッセンシャルな交通に使用していることが注目される。バイクのみ使用者層では、学生、主婦等を含め、エッセンシャルな交通の割合が約30%に減り、買物・用足しが約60%と主体となっている。使用日数的には、併用層は週2-3日約13%、4日以上45%、平均3.2日であり、バイクのみの層では2-3日27%、4日以上47%、平均3.8日と高頻度で使われている。走行距離では、併用層で週約23km、バイクのみの層で約24kmと短く比較的短距離の交通に用いられていることが分かる。併用者における自動車とバイクの使い分けの要因としては、距離を挙げる者が80%であった。6~10km以上であれば自動車を使うとする層が36%を占め、最頻値を示し、約3/5はこのレンジ以上を自動車使用の距離帯としている。

5. バイクのイメージ

バイクに対するイメージを図2における8項目につき、例えば、「経済的だ」から「不経済だ」に至る5段階の順位尺度で質問した。各項目では、ランクが静かだ・便利だ等良い側のイメージである。図2では、各項目につき、ランク値の平均をバイクのユーザーと非ユーザーの別に示したものである。両者共、類似したイメージでバイクを捉えており、経済的で、手軽で、駐車が容易で、程々に速く、便利ではあるが、騒々しく、危険な乗物と理解されている。全体的に、ユーザーの方が各項目でよい評価を与えている。とくに、便利さ、経済性、手軽さ等バイクの利点とされる諸点では、非ユーザー層よりも1ランク近く高い評価をしている。このことは、使ってみて初めてバイクの便利さを理解するという側面があることを示していると言えよう。

6. おわりに

バイクはその経済性、利便性などから、いわゆるファミリーバイクを中心に保有台数が増加しているが、ユーザー層、利用面から見ても、幅広い階層と用途に利用されている。ユーザー層の約4%は、自動車とバイクを併用している層であり、この層では約半分以上が通勤・業務等のエッセンシャルな交通を主用途としてバイクを利用している。そして、セカンドカー的な感覚でバイクを保有し、距離に応じて自動車と使い分けを行っていると理解される。また、ユーザー層は、経済性、駐車容易さ、手軽さなどバイクのもつ利点を極めて高く評価しており、バイクの使用体験は将来の交通手段選択に持越し、バイクを単にライフサイクル的に将来は自動車利用に転移する過渡的な段階と理解するのは適当でないように考えられる。さらに、女性でも、30才以下ではユーザー率は10%近く、またバイクの購入意識も高い。このようにバイク交通は、将来共、都市交通、とくに公共交通のサービス水準の低い地方都市では、不可欠な交通として今後も増大すると考えられ、バイク交通の安全性や道路環境を確保するための施策の検討が必要であろう。

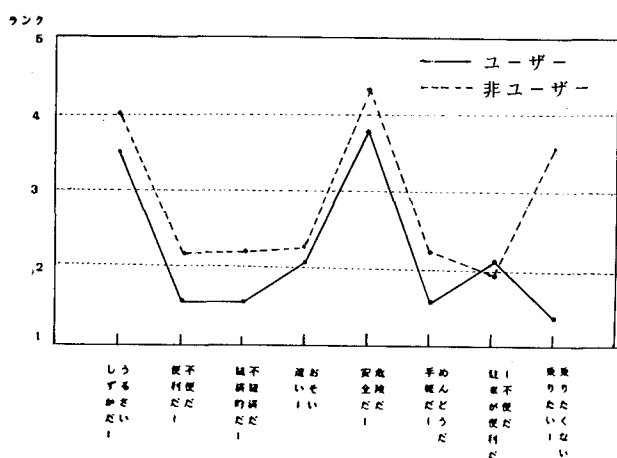


図2 バイクに対するイメージ