

ファミリーバイクの保有構造と利用特性

秋田大学 正 員 清水浩志郎

秋田大学 正 員 木村 一裕

秋田大学 学生員 ○大堀 明

1. はじめに

近年、スクーター、ソフトバイクなどのいわゆるミニバイクによる交通は、その手軽さから利用度はますます高まりつつある。とりわけ公共交通機関のサービスが乏しい地方都市において、ミニバイクは他の交通機関に比べ利便性、経済性においてすぐれており、通勤、通学、買物、レジャーと多目的に利用されている。反面、ミニバイクによる事故は増加の一途をたどっており、また道路構造、運用の面からの位置付けが明確になっていない等の問題点もある。

そこで本研究では、特に排気量50CC以下である第一種原動機付自転車（以後「ファミリーバイク」と称す）に着目し、その保有構造、利用特性などから、バイク交通の現状と役割を明確化することを目的としている。

2. ファミリーバイクの保有構造

(1) 調査概要

対象地域：秋田県秋田市（人口 296,400人、世帯数 97,972）

調査方法：秋田市在住者が保有するファミリーバイク30,492台から 500台を無作為抽出し（抽出率1.6%）家庭訪問による配布留置、回収を行った。

調査期間：昭和61年10月14日～11月8日

回収状況：配布数 525票 回収 478票

回収率 91.0%

調査内容：世帯、個人属性、ファミリーバイクによる交通行動、ファミリーバイクに対する利用意識

(2) 個人属性

性別でみると、男女の比率はそれぞれ66.1%、33.9%で男性のユーザーの割合がかなり多い。年齢別では、男性は20代（34.4%）が一番多く、次いで30代（15.5%）、50代（14.2%）となっている。女性は30代（33.5%）、20代（28.6%）、40代（26.7%）の順

に多い。また高齢者についてみると、50代、60代以上では男性がそれぞれ14.2%、11.0%であるのに対し、女性は4.3%、0%と非常に少ないのが特徴的である。職業別では「会社員・公務員」（31.0%）が最も多く「大学生・短大生」（22.4%）「主婦・家事手伝い」（18.4%）がそれに続く。

以上より、男性では20代に集中している以外は各年齢層とも平均的に分布しているのに対し、女性は30～40代のいわゆる中年層に約6割が集中しており高齢者の利用率が低いことがわかる。

3. ファミリーバイクの利用特性

表-1はユーザーの利用目的と一週間の利用日数を示したものである。ここで全体の約8割が「通勤・通学」「買物・小用」でしめており、レジャーや商売による利用が比較的少ないことがわかる。また一週間の利用日数を目的別でみた場合、「通勤・通学」「業務・商売」目的における利用頻度は高く、常時ファミリーバイクを利用しているものと思われる。

表-1 利用目的と一週間における利用日数（ ）は構成比

利用目的	通勤・通学 買物・小用 業務・商売	(51.7%) (31.2%) (7.7%)
一週間の利用日数	通勤・通学	5日以上 (72.5) 3～4日 (14.2) 1～2日 (9.7)
	娯楽・レジャー	5日以上 (28.5) 3～4日 (15.4) 1～2日 (46.2)
	買物・小用	5日以上 (28.9) 3～4日 (26.8) 1～2日 (38.9)
	業務・商売	5日以上 (68.9) 3～4日 (10.5) 1～2日 (18.4)

ファミリーバイクと自転車あるいは自家用車を併用しているユーザーのトリップ長の分布をみると、自転車との併用（図-1）では、1kmと10kmを除く全てのトリップ長においてファミリーバイクが上回り、平均トリップ長も自転車より長いことがわかる。自家用車との併用（図-2）では、ファミリーバイクを見る限りその変化の様子は図-1とほぼ同様であるが、自家用車においては3～10kmで集中している以外は平均的に分布している。

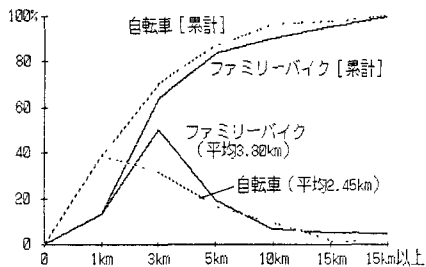


図-1 ファミリーバイクと自転車の併用者のトリップ長分布

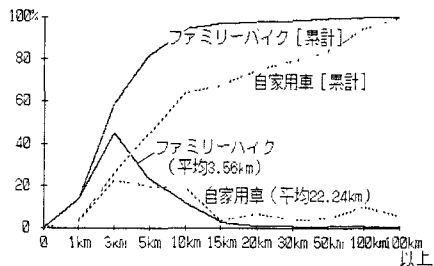


図-2 ファミリーバイクと自家用車の併用者のトリップ長分布

4. ファミリーバイク利用者の目的別利用意識

地方都市のファミリーバイク交通の役割を位置付ける場合において、ユーザーの利用意識形態を把握しておく必要がある。本研究ではユーザーの利用意識を分析するにあたりF S M法を用い考察を行った。F S M法は複雑に絡み合う要素を客観的なモデルに置き換え関連性を明確にする構造化手法のひとつであり、その特徴としてサンプル数が少ない場合でも構造化が可能であることがあげられる。

構造化の手順を略述すると、まずファミリーバイクを利用するにあたっての選択要因を抽出し、各項目間それぞれについて、“A・Bの項目のどちらをどの程度考慮したのか”という対比較のアンケートを作成した。本調査では下記の7項目の要因を抽出し、ファミリーバイクの利用者を対象に調査を行い、その結果を基に意識構造モデルを構築した。ここでは利用目的による利用特性を把握するため、各目的についてモデルの構築を行った。

- ① 自宅から目的地までの距離
- ② 維持費があまりかからない
- ③ 駐輪に場所をとらない
- ④ 雨に濡れること
- ⑤ 手軽に利用できる
- ⑥ 荷物の持ち運びやすさ
- ⑦ 安全性に不安がある

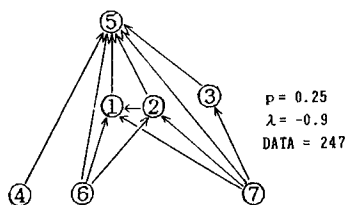


図-3 「通勤・通学」目的の意識構造モデル

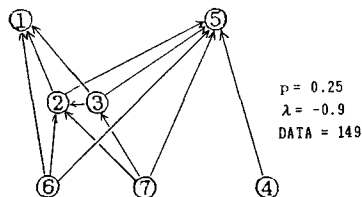


図-4 「買物・小用」目的の意識構造モデル

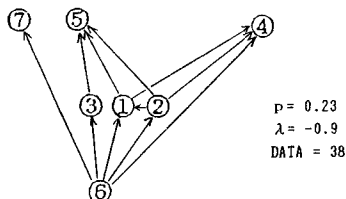


図-5 「業務・商売」目的の意識構造モデル

これらのモデルによると「業務・商売」(図-5)では、雨に濡れることや安全性に不安を抱いており、また「通勤・通学」(図-3)や「買物・小用」(図-4)においては、自宅から目的地までの距離を意識している。また「手軽に利用できる」(⑤)の要因についてみると、どの目的においても最上層レベルに位置しており、ユーザーがファミリーバイクを利用するにあたって、「手軽さ」を最優先に考慮していることがわかる。

5. おわりに

本研究では、ファミリーバイクの利用特性を把握するため、F S M法によってユーザーの利用意識をモデル化し成果をあげることができた。今後、地方都市におけるファミリーバイクの必要性はますます高まると考えられ、その安全性や道路環境との関連性などについての検討が必要であろうと考えられる。

(参考文献)

清水、林：地方都市における高校生の自転車特性