

にもかかわらず全体で、「ほぼ毎日利用する」が42%と高い。ここで積雪期の利用理由を図-2に示す。「他の交通機関の便が悪い」、「自転車が一番はやい」と回答した人がそれぞれ60%と高く、「経済的である」が28%である。これより、積雪期においても、通学時間や経済性の面から、通学交通手段としての自転車の魅力の強さがうかがえる。また、積雪期における自転車非利用理由を図-3に示す。「路面が凍って走りにくい」、「積雪のため走りにくい」という回答が多いことより、自転車通学者は、走行性や安全性の向上という点から積雪期の路面状況の改善を望んでいるといえる。なお、自転車からの転換手段の内訳は図-4に示すとおりである。

4-3. 総合満足度に対する要因分析

自転車通学交通において、「通学距離」、「通学時間」、「安全性」、「通学路の走行性」、「上り坂下り坂の頻度」、「雨天日の自転車利用状況」等の要因が、それぞれどの程度、総合満足度と相関があるのかを明らかにするために各個人を1サンプルとし、総合満足度を外的基準にとり、各要因を説明変数とし、数量化理論Ⅱ類を用い両校別に要因分析を行った。結果を表-4に示す。北高においては、順に「通学距離」「上り坂下り坂の頻度」で相関が高く、学校の立地地面に関する影響度が大きい。南高では、順に「通学路の走行性」、「安全性」、「通学距離」で相関が高く、通学路の整備状況に関する影響が大きい。

5. 通学交通手段に対する希望意識

現在のバス、列車、自転車の通学交通条件が次のように改善されたとした場合、「バスや列車の便がとて良くなり、待ち時間、乗り換えがなくなる。」「自転車道が整備され、自転車が安全で走りやすくなる。」各人がどの交通手段で通学するのかを夏期、冬期別に図-5に示す。夏期においては、全体で自転車を利用したいという希望が87%と圧倒的に高く、単に公共交通機関の便を良くしても、その利用は見込めないといえる。冬期においては、公共交通機関を利用したいという希望が70%と高いが、冬期にもかかわらず、自転車利用希望が30%というのは注目すべき点である。

6. おわりに

郊外部に立地する高校に通学している高校生の通学交通においては、自転車が経済性、所要時間、自由性という点から非常に有効で重要な通学交通手段であるといえる。しかし、現在の地方都市交通において自転車交通対策は不十分で、今回の調査からも通学環境面での不満は強く、その重要性からも夏期、冬期を通じた走行性や安全性の確保が望まれている。

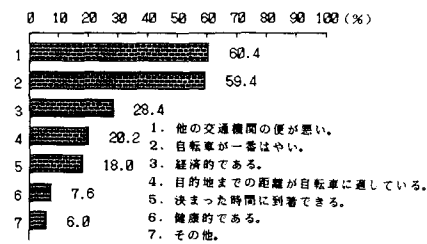


図-2 積雪期の自転車利用理由

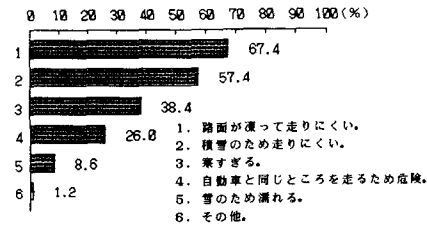


図-3 積雪期の自転車非利用理由

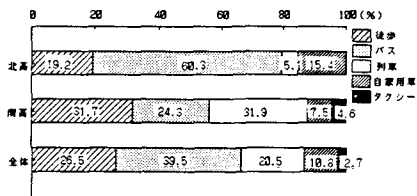


図-4 積雪期の自転車からの転換手段

表-4 数量化理論Ⅱ類の分析結果

説明変数	北 高		南 高	
	偏相関係数	順位	偏相関係数	順位
通学路の走行性	0.277	3	0.593	1
安全性	0.266	5	0.435	2
通学距離	0.633	1	0.431	3
通学時間	0.274	4	0.274	4
上り坂下り坂の頻度	0.352	2	0.183	5
雨天日の自転車利用状況	0.109	6	0.046	6

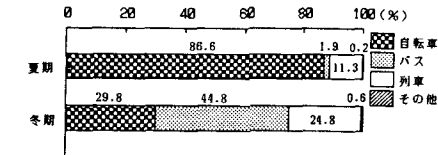


図-5 通学交通希望手段