

IV-16

盛岡市における高校生の通学交通特性について

岩手大学 正会員 岩佐正章
岩手大学 学生員 ○伯谷 浩

1. はじめに

近年、モータリゼーションの急激な進展により、地方都市では公共交通機関のサービス水準が低下している。また、都市化の進展に伴う市街地の外延的拡大により、高校の立地は郊外化の傾向にあり、高校生の通学交通は、ますます不便な状況となりつつある。

本研究は、このような状況を踏まえ、盛岡市郊外部に立地している高校をケーススタディとし、通学交通特性および意識構造を明確に把握し、今後さらに郊外化が進行すると予想される高校生の通学交通に対して検討を行った。

2. 調査の概要

調査は、いずれも盛岡市郊外部に立地している岩手県立盛岡北高等学校（北高）と岩手県立盛岡南高等学校（南高）の2校を選定し、そこに通学する2年生を対象とした。

調査方法は、留置法とし、北高170（男112、女58）、南高178（男83、女95）の有効票を得た。

調査内容は、①属性、②居住地、③通学手段、④所要時間、⑤通学距離、⑥自転車通学者の通学環境、⑦バス、列車、自転車の通学環境が改善された場合の通学手段選択等である。

調査票は、平成元年1月に配布、回収した。

3. 通学交通実態

ここでは、非積雪期における通学実態を述べる。ケーススタディとしてとりあげた両校の平均通学時間は北高29分、南高33分である。また平均通学距離は北高8.6km、南校10.0kmであり、トリップ時間、トリップ長が共に長くなっている。つぎに、通学手段の内訳を表-1に示す。北高、南高とも自転車のみ利用が70~78%と高く、ついで列車が12~23%で、バスは3~7%ときわめて低い割合

である。ここで、バスや列車等と併用している場合も含めた自転車利用率は両校で90~94%と非常に高く、自転車が通学手段として圧倒的に多く用いられ、その反面、公共交通機関とりわけバス利用の低さが顕著である。

4. 自転車通学者の通学交通実態および意識

上述の通学交通実態から、郊外部に立地している高校の通学手段として、自転車の利用率が非常に高いということより、ここでは、自転車通学者の交通実態および意識に着目し、分析を行った。

4-1. 雨天日の利用状況

雨天日における自転車から他の交通手段への転換率は表-2に示すように全体で29%で、その転換手段の内訳は図-1である。雨天による自転車交通環境の悪化という点を考慮すると、自転車から転換しない割合が71%とかなり高いといえる。

4-2. 積雪期の利用状況

積雪期における自転車利用率は表-3に示すとおりで、積雪期

表-1 夏期の通学交通手段

通学手段	主	徒歩	自転車	バス		列車		自家用車	計
				副	無	自転車	自転車		
北高	人數(人)	4	130	8	3	15	1	3	1 166
	計(人)	4	130	12		19		1	166
	百分率(%)	2.4	78.3	7.2		11.5		0.6	100.0
南高	人數(人)	2	123	4	2	38	4	1	175
	計(人)	2	123	6		41		3	175
	百分率(%)	1.1	70.3	3.4		23.4		1.8	100.0

表-2 雨天日の自転車からの転換率(全体)

区分	変える	変えない	計
人數(人)	81	218	309
百分率(%)	29.4	70.6	100.0

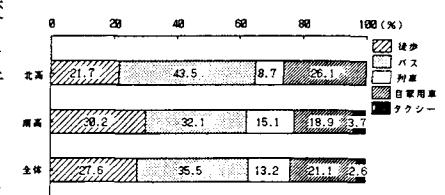


図-1 雨天日の自転車からの転換手段

表-3 積雪期の自転車利用率(全体)

区分	ほぼ毎日利用する	たまに利用する	ほとんど利用しない	計
人數(人)	127	87	94	308
百分率(%)	41.7	28.3	30.5	100.0

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」、「自転車が一番はよい」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、学校の立地面に関しての影響度が大きい。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しての影響が大きい。

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も良くなり、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。

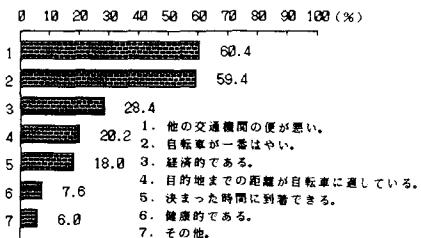


図-2 積雪期の自転車利用理由

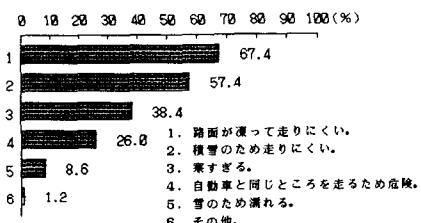


図-3 積雪期の自転車非利用理由

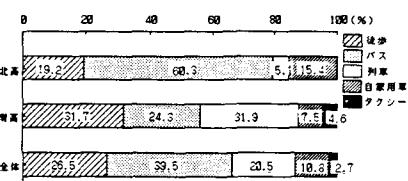


図-4 積雪期の自転車からの転換手段

表-4 数量化理論II類の分析結果

説明変数	北高		南高	
	偏相關係数	順位	偏相關係数	順位
通学路の走行性	0.277	7	3.0.	593
安全性	0.266	6	5.0.	435
通学距離	0.633	3	1.0.	431
通学時間	0.274	4	4.0.	274
上り坂下り坂の頻度	0.352	2	2.0.	183
雨天日の自転車利用状況	0.109	9	6.0.	046

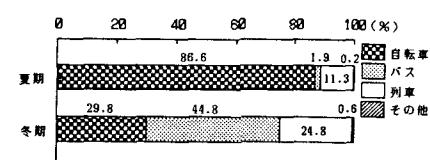


図-5 通学交通希望手段