

IV-59

高速バス路線沿線住民の交通実態について

八戸高専 学生員○成田 嘉廉
八戸高専 正 員 今野 恵喜
東北大学 正 員 徳永 幸之

1. はじめに

高速道路の整備とともに全国に展開された高速バス路線は、淘汰の時期に入ったといわれる。東北地方においては、共同運行事業者が路線から撤退したり、運行本数の見直しが行われている。そんな中、新たな需要を見込んで沿線に停留所を新設したり、共同運行事業者の停留所を利用するケースがでてきた。鉄道サービスを受けにくい地域等の交通において大きな役割が期待できるところである。

そこで本研究では、高速バス路線沿線住民の交通実態と意識を把握しながら、中間バス停の活用方法等、高速バスの活性化の方向性を探ることを目的としている。

2. 調査概要

調査対象地域は、鉄道駅が無く、1996年（平成8年）2月から、八戸ー盛岡間の高速バスが立ち寄るようになった岩手県九戸村である。調査内容は、八戸・盛岡への外出状況、高速バスの利用意識、自動車利用者の交通手段転換意識等であり、調査は九戸村唯一の九戸中学校の協力を得て、中学校に通う全生徒の家族の16歳以上の方を対象に実施した。（調査期間：平成8年12月、592票の回収）

3. 九戸地区の高速バスについての概要

九戸地区では、もともと、岩手県内の事業者によって、盛岡まで1日1往復の運行がされていて、そこに八戸ー盛岡間の2往復の高速バスが立ち寄ることで、現在九戸地区では、八戸へ1日2往復、盛岡へは1日3往復の高速バスが運行されている。

4. 調査結果および分析

住民の自動車保有状況を調べたところ、約70%の人が免許を保有し、そのうちの96%が専用自動車を持っている。また、高速バスに対する認識度は、八戸方面について63%であるのに対し、盛岡方面は、以前からの運行もあって、82%と高い認識度であった。

(a) 八戸への外出

最近の外出状況を図-1に示す。外出時間帯は午前9時～11時に外出する割合が70%、その時の目的は買い物が多い。交通手段は、自動車（運転55%、同乗40%）で、同行人数も3人以上が多い。また、4、5時間の滞在が多い。交通手段の選択についての分析を表-1に示す。交通手段の選択には、性別、専用自

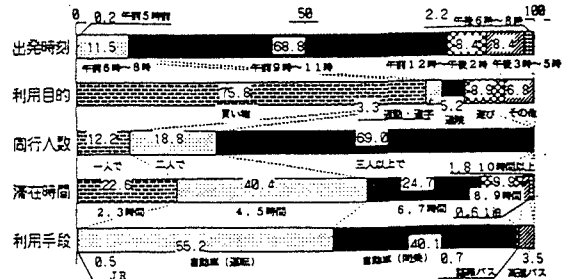


図-1 八戸への外出状況

表-1 八戸への交通手段の分析（数量化理論第Ⅱ類）

アイテム	カテゴリー	例数	カテゴリー 数量	レンジ (偏相関係数)
1 性別	男	154	0.562	1.198
	女	136	-0.636	(0.465)
2 専用自動車の有無	有	235	0.186	0.981
	無	55	-0.795	(0.227)
3 年齢	16～19歳	26	-0.718	
	20～59歳	232	0.159	0.877
	60歳以上	32	-0.568	(0.195)
4 同行人数	1人で	41	0.483	
	2人で	48	0.401	0.677
	3人以上で	201	-0.194	(0.254)
5 利用目的	買い物	215	0.006	
	通学・通院	12	-0.002	0.096
	通院・その他	36	-0.061	(0.022)
	遊び	27	0.035	

外的基準		例数	カテゴリー 数量	相関比
高速バス		18	-0.619	
自動車 (運転して)		174	0.551	0.458
自動車 (同乗して)		98	-0.864	

動車の有無、年齢、同行人数の順に影響している。さらに、高速バス利用者の満足度（盛岡と合わせて、要因と総合満足度の関係性を分析した結果は後に述べる。）については、八戸への運行がされたものの、2往復ということで運行本数についての不満が最も強く68%を占める。そして、バス停付近の無料駐車場の設置で、今以上に高速バスの利用回数が増える利用者は42%、高速バスに転換する自動車利用者は11%いる。それに加えて、運行本数が1時間に1本となった場合には、それぞれ62%、28%になる。

(b) 盛岡への外出

最近の外出状況を図-2に示す。外出時間帯は、午前6時～8時と午前9時～11時に外出する割合がともに44%程度、その時の目的は買い物が多。交通手段は自動車（運転45%、同乗30%）で、同行人数も3人以上が多い。また、4、5時間の滞在が多い。交通手段の選択についての分析を表-2に示す。交通手段の選択には、性別、専用自動車の有無、年齢、利用目的の順に影響している。さらに、高速バス利用者の満足度については、盛岡への運行本数が増えたものの、3往復ということで、運行本数についての不満が最も強く、58%を占めている。そして、バス停付近の無料駐車場の設置で、今以上に高速バスの利用回数が増える利用者は10%、高速バスに転換する自動車利用者は14%いる。それに加えて、運行本数が1時間に1本となった場合には、それぞれ18%、26%になる。

それに、高速バス利用者（八戸・盛岡）の総合満足度と関係要因の分析（表-3）では、車内での案内情報、運行時間帯、自宅から停留所までの交通手段の順に影響している。

5. まとめ

九戸地区の交通環境の改善と高速バスの活性化の方向性として、住民の外出時間に近い高速バスダイヤの設定とこの地区を通過する他の高速バスの本線上の停車が考えられる。また、高速バス利用者の外出回数の増加や自動車利用者の高速バスへの転換につながる停留所付近の無料駐車場の設置も検討されるべきである。都市部との交流や地域活性化につながる高速バスのあり方を探るため、他の地区への調査も進めていく必要がある。最後に、調査にご協力いただいた九戸中学校、そして地域住民の皆様に感謝致します。

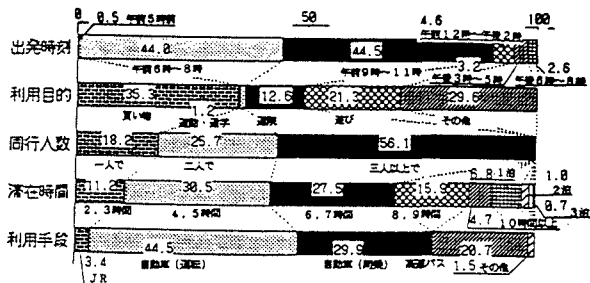


図-2 盛岡への外出状況

表-2 盛岡への交通手段の分析（数量化理論第Ⅱ類）

アイテム	カテゴリー	例数	カテゴリー 数量	レンジ (偏相関係数)
1 性別	男	121	0.766	1.453 (0.540)
	女	135	-0.687	
2 専用自動車の有無	有	203	0.183	0.886 (0.225)
	無	53	-0.703	
3 年齢	18～19歳	17	-0.698	0.796 (0.143)
	20～59歳	204	0.098	
	60歳以上	35	-0.232	
4 利用目的	買い物	95	-0.089	0.677 (0.098)
	通学・通院	4	0.588	
	通院・その他	104	0.082	
	遊び	53	-0.045	
5 同行人数	1人で	49	-0.335	0.478 (0.153)
	2人で	73	0.143	
	3人以上で	134	0.044	

外的基準	例数	カテゴリー 数量	相関比
高速バス	64	-0.833	0.465
自動車（運転して）	122	0.700	
自動車（同乗して）	70	-0.459	

表-3 高速バス利用者の総合満足度（数量化理論第Ⅱ類）

アイテム	カテゴリー	例数	カテゴリー 数量	レンジ (偏相関係数)
1 車内での案内情報	適切	49	-0.230	1.060 (0.497)
	どちらともいえない	43	0.011	
	不適切	13	0.830	
2 運行時間帯	適当	47	-0.341	0.688 (0.457)
	どちらともいえない	28	0.201	
	悪い	30	0.347	
3 停留所までの交通手段	満足	47	-0.339	0.633 (0.349)
	どちらともいえない	37	0.295	
	不満	21	0.239	
4 停留所での休憩施設	良い	38	-0.300	0.508 (0.352)
	どちらともいえない	34	0.199	
	悪い	33	0.151	
5 停留所から自宅までの交通手段	満足	42	-0.278	0.480 (0.273)
	どちらともいえない	37	0.174	
	不満	26	0.202	
6 運賃	適当	69	-0.066	0.286 (0.175)
	どちらともいえない	20	0.054	
	高い	16	0.219	
7 運行本数	適当	29	-0.021	0.145 (0.115)
	どちらともいえない	30	-0.080	
	少ない	46	0.065	

外的基準	例数	カテゴリー 数量	相関比
満足	38	-1.108	0.784
どちらともいえない	45	0.370	
不満	22	1.157	