

公共交通不便地域における住民の交通確保意識について

秋田大学大学院 学生会員 武田 公希
 秋田大学 正会員 木村 一裕
 秋田大学 学生会員 三浦 正貴

1. はじめに

近年、自動車利用者の増加により公共交通の利用者が減少している。とりわけ公共交通不便地域では、そのサービス水準の低さから、さらに公共交通利用者の減少が進んでいる。このため、利用者が非常に少ないバス路線については、廃止も検討せざるを得ない状況にある。

このような交通不便地域においては、従来の公共交通に変わる新たな交通について、地域住民も自らの問題として取り組んでいくことが求められる。

本研究では、交通不便地域でのバスの利用や自家用車の利用を踏まえ、新たな交通として自家用車を用いたカープールの取り上げ、住民の交通確保に対する意識やカープールの可能性について考察する。

2. カープールの取り組み

カープールの取り組みは、自動車の相乗りのことであり、通勤時などに自家用車を利用する人で目的地が同じ方向の人と相乗りし、向かうというものである。渋滞や環境対策などの面での効果が挙げられているが、交通空白地域においては、新たな地域の交通として考えられる。表-1 にカープールの事例を示した。実施している事例から、保険やスムーズな予約システムなど、中心となる組織や団体の存在が重要であることがわかる。

表-1 カープールの事例

アメリカ	概要	相乗り希望者、相乗り車提供希望者のマッチリストをデータベース化し、相乗りを組織化。
	主体	RIDESという渋滞緩和と交通環境の改善を目的にしたNPO。このNPOの理事には、行政機関、電話会社、自動車会社のメンバーも入っており、オペレータなどしっかりとした組織によって行われており、安心感や信頼度が高い。
	運賃	ガソリン代やメンテナンス料などから計算したものだけが支払額。
フランス	概要	ヒッチハイクで、車を探している人と人に乗せたい運転手を登録、紹介。長距離移動から日常のちょっとした移動にまで対応。
	主体	ヒッチハイクセンター「アローストップ」というNPO。
	運賃	センターへの年会費と運転手へのガソリン代のみ支払えばよい。
愛知県豊田市	概要	豊田市が市の職員との通勤を中心に実験を実施している。これは、都市部の渋滞緩和目的。

3. 秋田市河辺地域の交通の現状

河辺地区には、古くは街道であった幹線となる道路が走っており、車やバス交通の中心となっている。そこを中心に運行することがルート設定の負担を軽くすることから、カープールに適していると考えられる。

(1) バス交通

平成18年10月27日から11月12日まで秋田市の南部地域でバスの乗降調査を実施した。河辺地区内を走る岩見三内線では、平均6.7人と乗客が少ない。とくに、岩見三内停留所以遠は、乗客が少なく3便なのにもかかわらず、朝の1便だけしか利用されておらず、乗客も平均2,3人で、ほかはほとんど利用されていない。乗客の利用時間は、7,8時台の通勤時間帯が多い。

(2) 自家用車

河辺地区の交通量調査として地区内を走行する自家用車の台数をカウントした。

表-2 交通量調査概要

調査時期	平成18年12月
調査方法	秋田市河辺地域での午前の自家用車台数カウント
主な結果	台数：394台
	乗車人数：1人79%、2人18%、3人2%、4人1%
	高齢者率：高齢者19%、非高齢者81%
	車種：5人乗り以下85%、6人乗り以上15%
	6時台(13%)、7時台(31%)、8時台(21%)、9時台(16%)、10時台(13%)、11時台(6%)

表-2 から交通量をみると、午前だけで約400台が通過している。7時、8時台の台数は全体の約半分を占めていることから、通勤時間帯に多くの自家用車が使用されていることが分かる。さらに、全台数の約80%が1人で乗っていることから、通勤時間帯を利用したカープールの可能性が非常に高いことが分かる。

4. カープールに対する意識構造

カープールに対する住民の意識構造や地域の交通確保に対する意識を把握するため、河辺地区の世帯を対象にアンケート調査を行った。表-3 に概要を示す。

表-3 アンケート調査概要

調査時期	平成19年1月
調査方法	河辺地域の各町内会の協力を得て、各町内会のバス利用者10世帯、自家用車利用者10世帯の20世帯に配布し、郵送で回収
配付数	町内会数:67 [バス利用者へのアンケート670票、自家用車を使っている人へのアンケート670票]
回収率	回収数:221票 [バス利用者へのアンケート:67票 (10%)、自家用車を使っている人へのアンケート:154票 (23%)]
主な結果	・男(61%)、女(39%) ・20代(2%)、30代(7%)、40代(10%)、50代(25%)、60代以上(56%) ・会社員(30%)、自営業(9%)、アルバイト(8%)、主婦(14%)、無職(29%)、その他(10%) ・1人世帯(9%)、夫婦(24%)、2世代(37%)、3世代(24%)、その他の世代(5%)、その他(1%) ・岩見ダム方面(4%)、殿瀬方面(12%)、萱森方面(1%)、田尻方面(22%)、和田地区(38%)、豊島地区(23%)

カープールを行う上で利用者と協力者が抱える問題

を挙げた。利用者は、安全確保、料金、相乗りなど、協力者は、安全確保、トラブル処理、などとした。図-1,2 に示す各々の要因の重要度より、料金に関する重要度が低く、安全確保やトラブルに関する重要度が高くなっており、住民の意識は料金より安全確保などが高くなっている。このことからトラブルを処理してくれるという中心団体や組織の必要性が高いと考えられる。

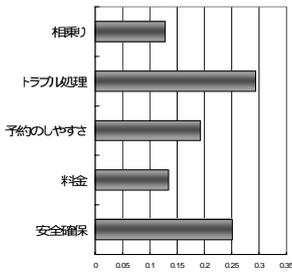


図-1 利用者側の重要度

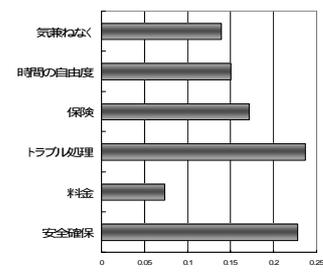


図-2 協力者側の重要度

次に、図-3 で示すカープールを行う団体ができたとときの住民のカープール利用意識と協力意識をみると、重要度が高い数値を示した「組織ができること」で約半数が利用したいと回答している。協力意識については、協力したいと回答する人は約半数だが、人数が約60人と多く、現在のバス利用者数から考えると、十分カープールを行うことができるだけの協力者を確保できると考えられる。

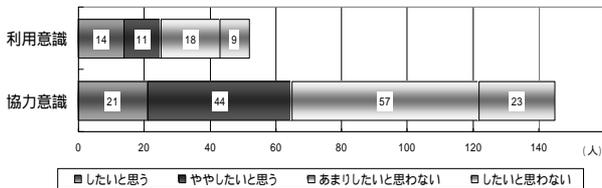


図-3 中心組織ができただけの場合のカープールへの意識

カープールに協力したいと回答した人の中で現在の自家用車での送迎状況を図-4 に示す。今はしていないが協力意識があるという人が多く、今後のカープール協力者として期待できる。

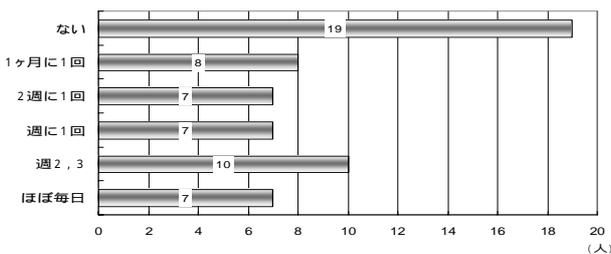


図-4 協力意識と送迎状況

自由記述から意識をみると、山奥なのでバスがあまり来なく、生活の足として車は必要不可欠であり、カ

ープールは良いという意見がある。現状をみてみると、すでに週2,3回家族と自家用車の相乗りで出かけており、実経験から交通確保の大切さとカープールの良さを感じていると考えられる。

5. 交通確保に対する意識

公共交通が厳しい現状にあるというなかで、図-5 の住民の公共交通に対する意識をみると、地域での効率の良い方法をみんなで考えていくべきであるという意見が多い。このことから、公共交通を利用している人も利用していない人も地域の交通問題に積極的に取り組むべきだと意識していると考えられる。

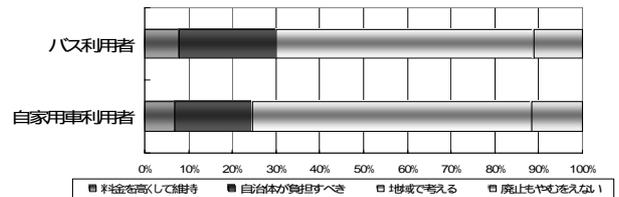


図-5 住民の公共交通に対する意識

具体的な交通確保についての重要性を把握するために経済的な面での協力、労力における協力、定期的な地域交通を考える話し合いへの参加、地域交通のためのNPOなどの団体の立ち上げという項目で図-6 に示す。すべてにおいて重要であると感じている割合が高い。すべてが重要であると認識したうえで、まず地域交通に対する話し合いが第一歩ということで重要と感じている割合が高いと考えられる。

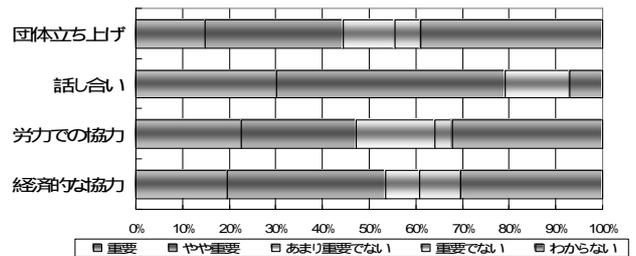


図-6 交通確保意識

6. まとめ

通勤や帰りの時間帯でのカープールは、バス利用、自家用車台数から可能性がある。カープールの協力意識がある人も多く、協力者の確保は可能だと考えられる。利用者と協力者の意識構造からは中心組織の存在が重要であることが明らかになった。住民も交通確保に積極的な考えを持っていることから、団体の立ち上げ、カープール導入への可能性が考えられる。

本研究の成果の一部は、秋田市交通政策課との共同研究によるものである。