

通学手段における自転車利用の実態について

福島工業高等専門学校〇学生会員 熊谷純樹
正会員 齊藤充弘

1. はじめに

近年、地方都市において公共交通機関の利便性を向上させるため、自転車を有効活用できるシステムを構築することに取り組まれている。現在、地方都市では自家用車が大量普及する「モータリゼーション」が問題視されている。自家用車の普及は、私たちの生活範囲を広げ、どこへでも自由に行き来できる便利な時代を作り上げてきた。しかしその反面、環境負荷が大きい自動車が都市交通の主役となると、環境や都市交通に関する問題が浮き彫りになってきている。その中でも「公共交通機関の利用者減少」は深刻な問題となっている。環境問題が注視される中で、環境負荷が少ない公共交通機関の利便性を向上させることができれば、都市の環境問題を解決し、誰にとっても住みよいまちをつくるためのシステムを構築することができる。

本研究は、移動手段のなかでも環境負荷が少ない自転車の利用実態を明らかにすることを目的とするものである。具体的には、交通弱者である学生が通学手段をどのように利用しており、そのなかで自転車の利用をどのようにとらえているのかについて明らかにしていく。

2. 研究対象と方法

(1) いわき市における鉄道利用について

JR 常磐線各駅の乗客数の推移をいわき市合併後の1966年以降についてみると、全体として減少傾向にあることを読み取ることができる。そのなかでも、中心となるいわき駅は、他の駅と比較して乗客数が多い形となっている。しかしながら、1968年には平均13,000人/日を超える乗客数であったものが、2012年にはおよそ6,000人/日となっており、ピーク時の半分以下になっていることがわかる。

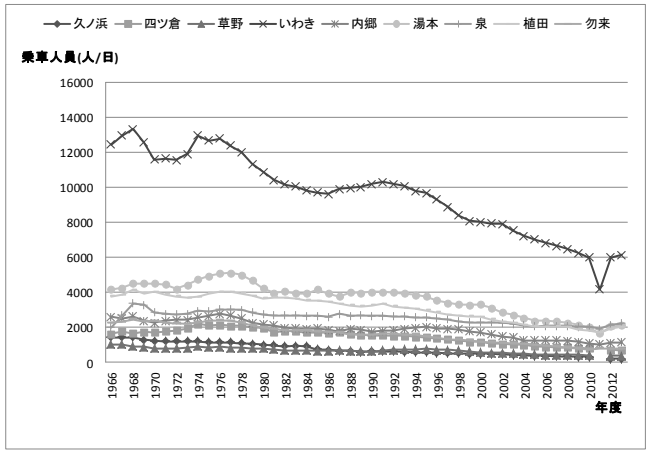


図1 いわき市内駅の乗客数の推移

図1は、各駅の乗客数の推移をみたものである。全体として、1966年の合併による都市機能再編によって鉄道利用者が増加していることや、震災による乗客数の激減などの特徴をみることができる。その中でも、湯本・植田などのいわき市内でも中心ではなく近隣に位置する駅において、同様の傾向を読み取ることができる。

(2) 研究の方法

本研究では、いわき市内の中心であり、最大の乗客数を数えるいわき駅を最寄駅とする高等学校5校の生徒を対象として、自転車利用に関するアンケート調査を実施した。その概要を表したものが、表1である。

ここでは、「通学時の移動手段について」に加えて、「日常生活における自転車利用について」や「自転車を利用する上で感じる点」など、自転車利用に関する調査項目14を設定して実施した。尚、対象とする高等学校は、いわき駅北側に位置する3校、南側に位置する2校となっており、駅からの距離は最も遠い高等学校で8.5kmであり、いわき駅より半径10kmに入る地域に位置している。

3. 通学時の移動手段について

5つの高等学校を対象として、回収した調査票について無作為にクラスを抽出し、それぞれの調査項目について集計・分析をした後、5校について比較する形で分析をした。

表1 アンケート調査の概要

調査期間	2015年12月	調査方法	配票調査法
調査対象	いわき駅を最寄駅とする高等学校 5校		
対象校(配布・回収数)			
A(640), B(600), C(671), D(650), E(789) 合計(3,350)			
調査項目	●自身について		
	①学年 ②性別 ③居住地区		
	●通学時の移動手段について		
	①利用する交通手段 ②選択理由		
	③通学経路 ④自転車を利用して感じること		
	●日常生活における自転車利用について		
	①利用頻度 ②利用目的		
	③自転車を利用しない理由		
	●自転車を利用する上で感じること		
	①使いにくいと感じる点 ②必要だと思うもの		
	●レンタサイクルについて		
	①レンタサイクルを知っているか		
属性	②どこにレンタサイクルがあれば利用するか		
	性別, 学年, 居住地区, 学校		

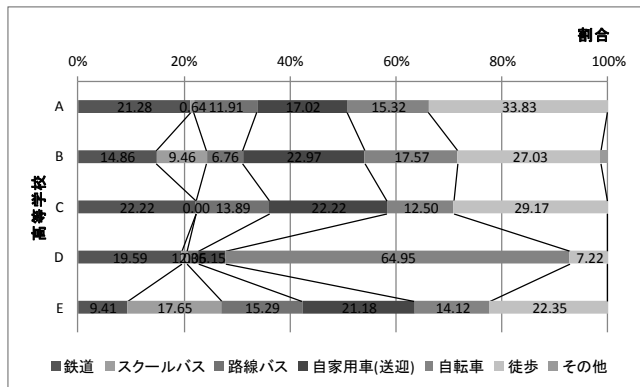


図2 通学時に利用する交通手段

(1) 利用する交通手段

「通学時に利用する交通手段について」（複数回答可）その回答割合をみたものが、図2である。

これをみると、全体としては「徒歩」の回答割合が28.32%と最も高くなっており、次いで「自転車」が21.18%、「鉄道」が19.30%、「自家用車（送迎）」が17.04%、「路線バス」が10.78%、「スクールバス」が3.26%、「その他」が0.13%となっている。これを高等学校別にみると、Dにおいては「徒歩」の回答割合が7.22%に止まっており、同じく自家用車（送迎）も5.15%と低い値となっている。その一方で、「自転車」が64.95%と他の高等学校と比較して著しく高い値となっている。また、Eにおいては、「スクールバス」の回答割合が17.65%、「路線バス」が15.29%と他の高等学校と比較して高い値となっており、その一方で「鉄道」の値が9.41%に止まっている。このように、高等学校によって、通学時に利用する交通手段に特徴があるのを見ることが出来る。

(2) 交通手段を選択する理由

「通学時に利用する交通手段を選択する理由」（複数回答可）について、全体としてその回答割合をみたものが、図3である。

これをみると、「時間がかからない」の回答割合が21.35%と最も高く、次いで「お金がかからない」が19.85%となっており、「楽・疲れない」が12.18%、「時間に縛られない」が11.43%となっており、この4つの理由で全体の65%を占める形となっている。これを高等学校ごとにみると、通学手段において「自転車」の回答割合が高いDにおいては、「お金がかからない」という回答割合が32.48%と最も高くなっており、次いで「時間がかからない」が23.08%と他の高等学校と比較して高い値となっている。その一方で、

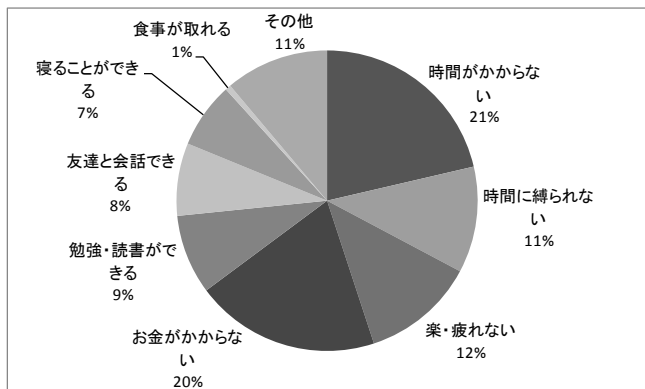


図3 交通手段を選択する理由

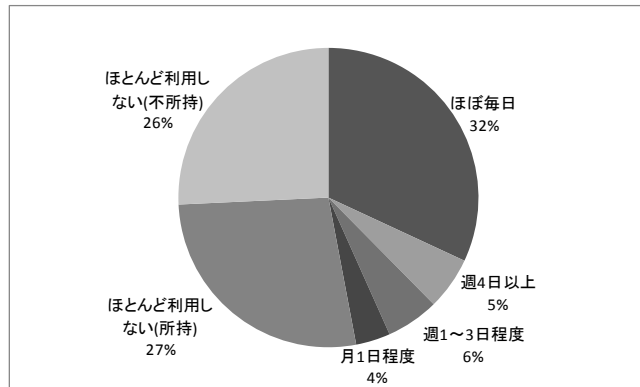


図4 日常生活における自転車利用頻度

「楽・疲れない」が6.84%と他の高等学校と比較して低い値となっており、高等学校により、異なる理由となっているのを見ることが出来る。

4. 日常生活における自転車利用について

(1) 利用頻度

日常生活における自転車の利用頻度について、全体としての回答割合をみたものが図4である。

これをみると、「ほぼ毎日利用」の回答割合が31.93%と最も高くなっている。その一方、「ほとんど利用しない(所持)」が27.22%、「ほとんど利用しない(不所持)」が25.74%となっており、両者を合わせた「ほとんど利用しない」という回答割合が50%以上となっている。自転車を所持していない回答者が1/4を占める形となっており、全体として日常生活における利用頻度が低くなっている。

(2) 利用目的

自転車の利用目的について同様にみると、「通学」の回答割合が29.03%と最も高くなっている。次いで、「利用しない」が27.16%、「遊び」が20.20%、「買い物」が10.53%となっている。このことから、「通学」を除く日常生活における自転車利用の頻度が低いことの表れを見ることが出来る。学校ごとにみると、「サイクリング」について、Eでは13.46%の回答割合となっており、他と比較して（同全体5.06）高くなっており、ここにも学校による特徴を見ることが出来る。

5. おわりに

いわき駅を最寄駅とする高等学校を対象とする本研究の成果として、次のことをあげることができる。

第一に、通学に利用する交通手段の実態を明らかにし、その中で自転車利用の現状について明らかにすることができた。

第二に、日常生活における自転車の利用頻度や目的を明らかにする中で、自転車を利用する上での課題となり得ることについて明らかにすることができた。

今後は、距離や所要時間との関係や、他の交通手段との選択基準について追究するための、さらなる調査・分析を進めていく必要がある。

参考文献

- 1)いわき市統計書:昭和40年～平成25年
- 2)太田敦史・中出文平：地方都市圏での新駅設置に着目した市街地と公共交通体系の斉合性に関する研究，都市計画論文集，pp.1・10,日本都市計画学会，2004年