

八戸市のバス交通について

小 松 章 彦

1. はじめに

八戸市は1964年に新産業都市に指定されて以来、急速に工業、水産業等の産業、経済が発展し、それに伴う人口の増加がみられた、人口約24万人の都市である。しかし、都市交通に関しては、モータリゼーションの進行に伴ない、交通渋滞を起し、多様な都市施設に追いつく道路整備がなされていないのが実情である。その中で、バス交通は、以上のような影響により、最盛期であった昭和30年代より利用人員は減少し、利用のし方も変わりつつあると考える。この論文は、このような状況の中にあるバス利用の地域的違いを考察するものである。

2. バス利用についての概観

八戸市全体に広がる路線は約10Kmに及び、南部バスと市営バスにほぼ分けられる。南部バスは130以上の路線をもち、五戸、三戸の営業所と結びつく循環路線であることから、市南西部に広がる。市営バスは、24路線108系統であり、階上線以外は市内で終結する。以上の路線における乗車

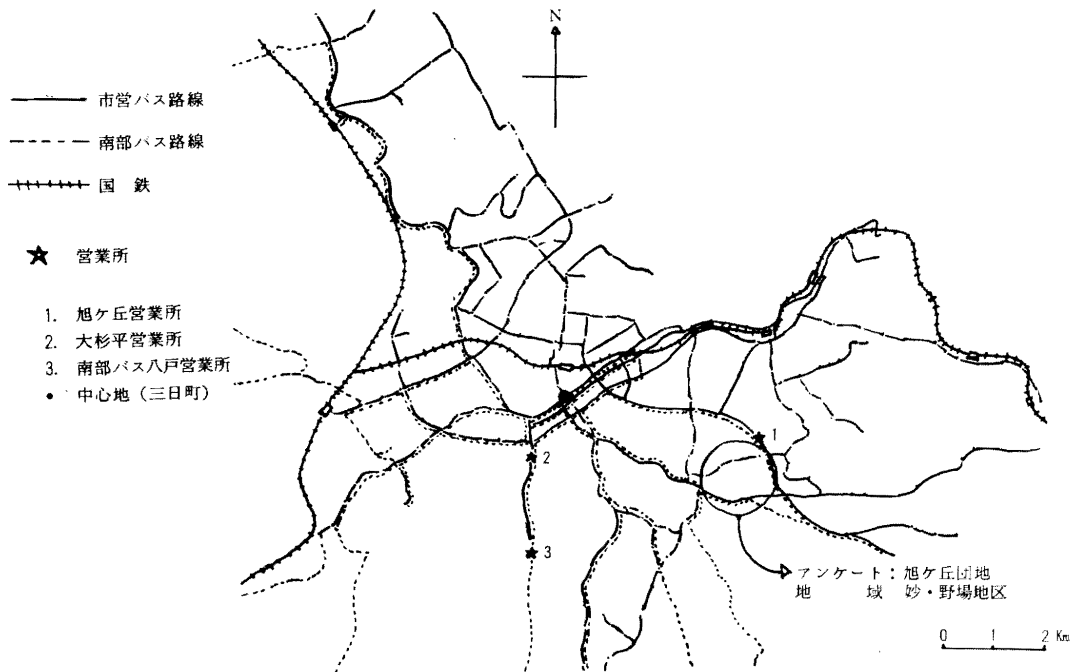


Fig.1 八戸市バス路線図

人員は、昭和47年に3,560万人という最高人員を記録したが、その後、減少傾向にある。大量輸送機関である国鉄と比較すると、昭和58年度に国鉄が地勢的条件より、10%しか利用がないのに対し、バス交通は90%の利用を占め、唯一、市民の足として依存できるものとする。バス離れの原因は、昭和48年の石油ショック後、会社の経営難から起こった運賃の値上げ、一世帯における自家用車の普及率の増加（昭和58年、117%）、交通渋滞による定時性、規則性の低下とそれに対する利用者の信頼感の減退である。これらに対する会社の対応は、バスレーンなどの行政的方策、バス回転の効率化等のバス運行の安定を計ると共に輸送サービスに努めているが、増加するまでには至っていない。

3. 利用者範囲の設定

利用者のバス停までの移動距離を知るため、立地条件、人口動態、利用環境において、大きな違いをもつ旭ヶ丘団地、野場・妙地区でアンケートを行なった。アンケート数は地区人口の約6%を占める320件である。この結果によると半径600mの範囲内で93.2%を占め、対象となった5つのバス停のうち3つまでが100%となる。600mの利用範囲外に居住する人口は市全体でみると1.97%であり、市民のほとんどが

利用可能な状態にあることを示す。この範囲外の地域は、市南西部、八戸駅方面に多く存在する。半径600mの利用範囲は、バス利用の可能性をもつ人口（ここではバス停人口とする）と土地利用の関係を求める際、用いた。

4. バス利用の距離的傾向

市平均のバス停人口は546人、バス停間の平均距離は470mである。この基準をもとに本数、乗車人員を加え、八戸の中心である三日町からの距離ごとにまとめると次の通りになる。（Fig. 2）

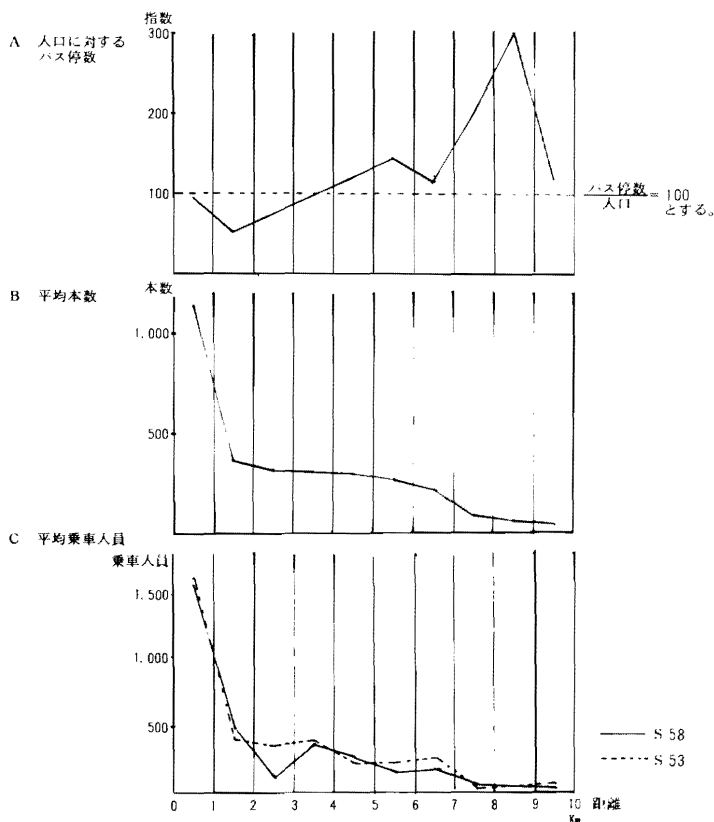


Fig.2 距離別，バス利用傾向

0～4 Km—人口に対しバス停数は少ないがバス停間距離は420 mと短い。バス利用は0～1 Km間での利用が目立つ。昭和53年～58年における利用差は2～3 Km間で最大となる。4～7 Km—人口に対しバス停数は多い。又、バス停間距離は、442 mと短い。0～1 Kmほどでないが1つのバス停で200人以上と利用が多い。7 Km以内で平均距離、本数、バス停数の比重が大きく、人口の集積との関連を示す。

7～10 Km—バス停人口が546人を越える地区があまり存在しない。バス停間距離562 mと長く、本数も少ないため、利用もあまりみられない。乗車人員の傾向は、本数の傾向と非常に類似する。

5. バス利用の土地利用別傾向

土地利用の対象地域はアンケートで目的地としてあげられた地区を選んだ。その考察は4の分析で利用に影響するとされた本数、人口について行なう。

1) 本数と乗車人員の関係 (Fig. 3)

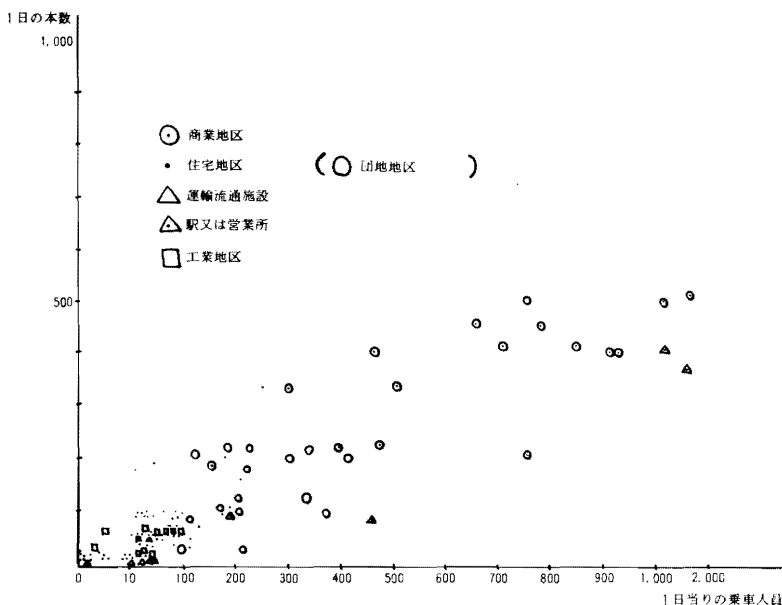


Fig. 3 本数と乗車人員の関係 (昭和58年)
(本数は市営バス、南部バスの時刻表より作成)

図でわかるように本数と乗車人員はほぼ正比例の関係にあり、利用の際、本数の多さが重要な要素となることを示す。利用の増加する本数は、往復あわせて100本前後である。本数と乗車人員の関係を示した順位は次の通りである。商業地区、駅及び営業所>団地地区>一般住宅地区>工業地区>運輸流通施設。この順位は、利用環境の良さ、市中心部との連絡の強さを示す。

2) 人口と乗車人員の関係

ここでは昭和53年から昭和58年への利用変化についても考察を行なった。矢印のない点は新設などの理由によるものである。

A. 住宅地区 (Fig.4-A)

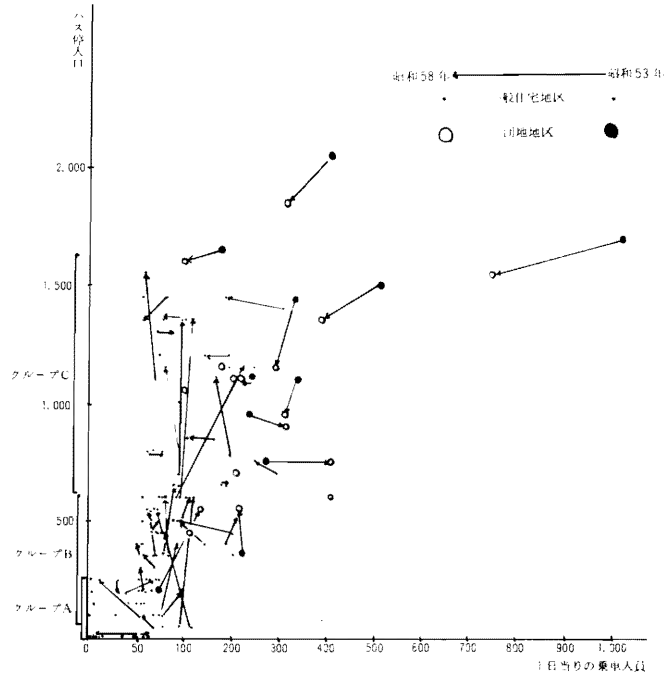


Fig. 4-A 乗車人員と人口との関係

夜間人口が多い割に乗車人員の最高が400人と他地区と比べ利用があまりみられない。距離的には3~4 Km間で乗車人員150.5人と最も利用が多く、7 Km以降は20人前後と大きく減少する。住宅地区の距離的傾向は全体のものとは一致しない。

一般住宅地区 3~4 Km間で乗車人員133.7人と最も利用が多い。個々のバス停は人口の多少にかかわらず、200人を下回る。昭和53~58年の変化は、バス停人口よりグループA, B, Cに分けられる。

グループA...7 Km以上の区間に存在する。1日1人以下というバス停が26%も存在し、かなり市民的要望、又は先行投資の色彩の強い地域である。バス利用は0へと近づく。

グループB...3~7 Kmの区間に存在する。人口に対する利用者の割合は最も高い。昭和53~58年の変化は一部を除き、あまりない。

グループC...1~5 Kmの区間に存在する。人口が多く、急激な増加が目立つが利用者数は伴わない。グループB, Cのように一般住宅地区では居住地を周辺部に求め、人口増加が著しいが利用は増えていない。

団地地区 3～7Km間に存在する。乗車人員は272人と多く、住宅地区の利用者数、利用地区を高める要因となる。人口に対する利用者数の割合も、一般住宅地区12％、団地地区27％と倍以上もあり、乗車効率は高い。昭和53～58年の変化は旭ヶ丘団地など大型団地で減少する傾向がみられる。

B. 工業地区 (Fig. 4-B)

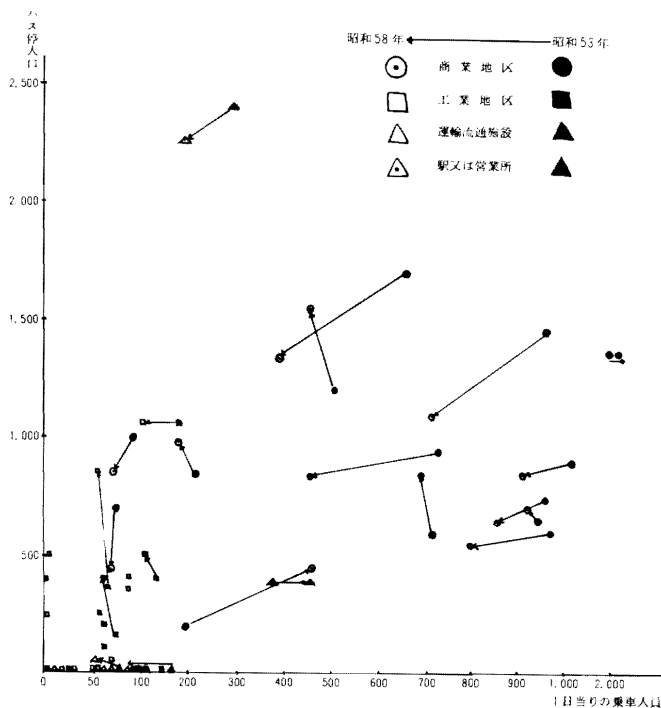


Fig. 4-B

距離による利用差はみられない。夜間人口は0に近いが乗車平均28.2人と15人以上あり十分バス会社の対象となりうる。事業所数、従業者数が多いのに対し、利用がそれほど多くないのは、工業地区が市の北部、北西部に位置するためと考えられる。時間的制約をもつ社員にとって、通勤時に市中心部を通るバス路線は、利用に不適であることを示す。物資輸送を主とする運輸流通施設の地区も同様な傾向を示す。

C. 商業地区 0～2 Kmの区間に主に存在する。この区間には主な発着地となる三日町、朔日町、大杉平営業所がその中に含まれ、他地区からの移動者が多く集中し、そのため、市の平均速度15.9 Km/hより下まわり、交通渋滞を起こす地域と一致する。乗車人員は、918人と全地区の中で最も利用が多いが、人口との関係はみられない。距離的には、0～1 Km間で利用の差はあまりなく、2～3 Km間で、昭和53年より43％も減少している。この減少はFig. 2-Cの2～3 Km間の減少と一致する。又、広い幅をもつ利用者数は、本数を限定すると新荒町～三日町間にみられるように

販売額と乗車人員とは、ある程度の関係を示した。

D. 駅及び営業所

八戸市の交通の拠点となるだけに他地区からの人の移動が多く、利用者数も多い。しかし、中心部より8 Km以上の白浜駅などは市の勢力圏外にあり、主たる目的地もないため利用度は低い。

6. ま と め

以上のように八戸市のバス交通は、地域によって利用条件の較差があり、市全体に十分な連絡が通っているとは言い難い。ここでは、旭ヶ丘団地、野場・妙地区で行なったアンケートをふまえ、利用環境の違いのある地域性について考察を行なった。

旭ヶ丘団地 近くに旭ヶ丘団地が存在し、路線の連絡は、市の中心部に向かう縦のつながりだけでなく、横のつながりをもつ。アンケートでは、学生、主婦、会社員など多様な職業層において利用がみられ、定期利用が多い。要因として、連絡性だけでなく、待合所などのサービスの条件の他、銀行などの立地条件も手伝っていると考えられる。バスの不満は、運賃、時間の本数配分というサービス面に関するものが多かった。

野場・妙地区 人口は1,573人と旭ヶ丘団地に劣らず多く、又、昭和53年より81.6%と増加している。ただし、本数も少なく、中心部への縦の路線だけをもつため、利用環境の悪い地区にあたる。職業は主婦38.6%と多く、会社員の利用は少ない。要因としては、バスの不満が路線の多様化、本数の増加という運行条件に集中しているように、利用環境の不備にある。他の要因として、市営バスと南部バスの競合による時間の本数配分のアンバランスさも利用増加に結びつかない原因として、あげることができる。

最後に本論文作成にあたり、御助言、御指導をいただいた後藤先生、水野先生、堀田先生、ならびに、資料作成に御協力下さいました八戸市役所、各バス会社の方々に、深く感謝したいと思います。

【参 考 文 献】

- 有末武夫（1953）：伊豆半島のバス交通 地理学評論 26 - 11, 486 ~ 493
- 長澤秀弥（1967）：静岡市を中心とするバス交通の変化 教育地理 5 - 8, 44 ~ 49
- 八十島義之助（1980）：都市交通政策の再検討 都市問題 71 - 7, 3 ~ 13
- 桜沢東兵衛（1971）：都市交通整備の緊急課題 都市問題 62 - 4, 78 ~ 90
- 八戸市総合計画 P. 65 ~ 71 1972年
P. 39 ~ 59 1978年