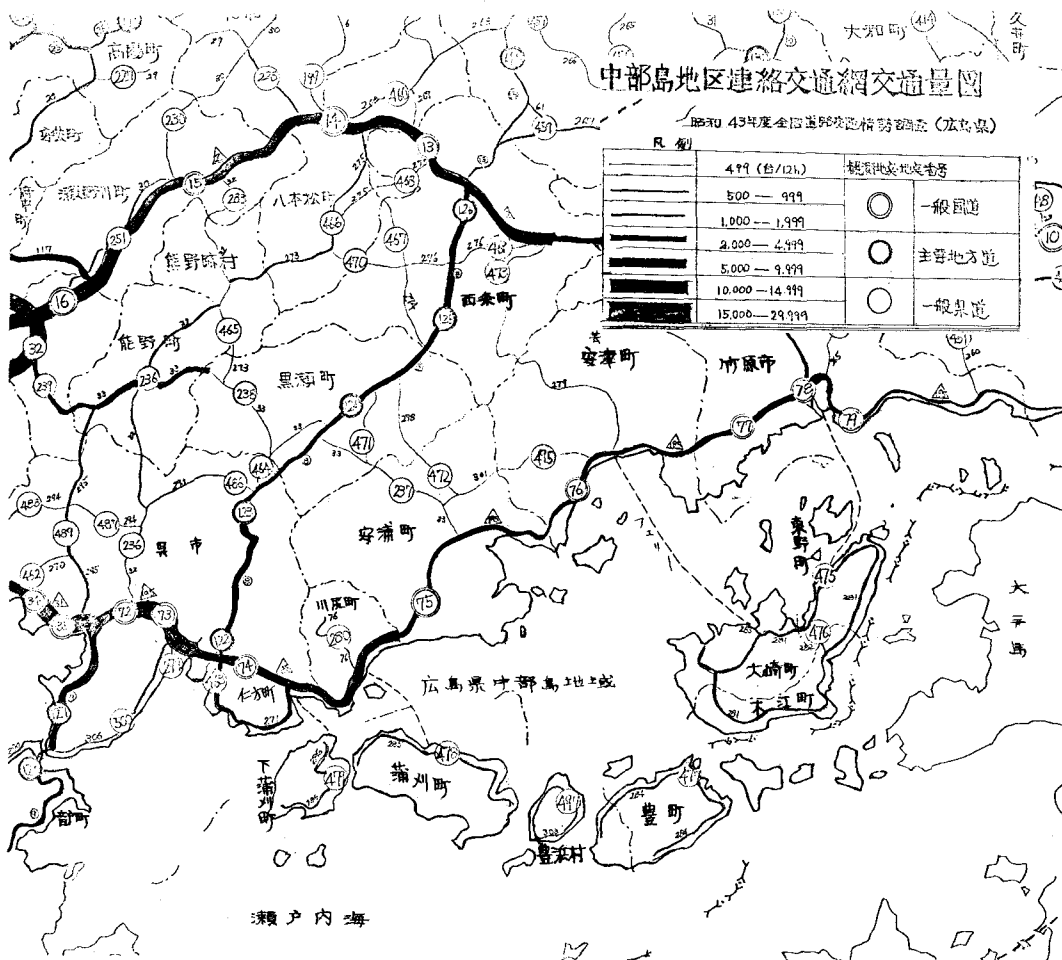


広島大学 工学部 正員 門 田 博 知

1 まえがき

近年離島地域の振興事業が計画され、島地域の社会、経済、文化の隔絶性をできるだけ少なくしようとする努力が、わずがづつではあるがなされている。特に瀬戸内海に浮かぶ島々は人口の都市集中化が進むにつれて、都市住民のクリエーション・ゾーンとしての価値は今後益々あがってくるであろう。このような立場において島しょ地域の地場産業の育成や再開発などの計画にもとづき島地域の交通体系を確立することは重要な課題の1つである。離島の産業は現在一次産業が主体となっているところが多く、同一取種の集団と考えられるが、年齢差による社会的意識の差が都市住民よりも大きく、交通特性も年齢構成による影響をうけるものと思われ、特に将来の需要予測については人口構成の老化を考慮する必要があるように考えられるので、ここでは広島県内の離島の交通量、その構成、保有自動車の実況を述べ、かんさつ栽培で有名な豊田について年齢による交通特性の変化を考察した。



2. 広島県内離島の交通量 中部島しよ部のみならず広島県の島地域の各市町村の交通量及び自動車保有台数の現況を表-1に示しているが、都市部では自動車保有台数及び交通量中に占める軽・小型車(保有台数資料の

関係から乗用車を除いている)の構成比は広島市のそれと比較すると厂然とした差が認められる。

これらの原因として所得、道路整備条件なども考えられるがフェリー発着場の有無、その頻度などに大きく左右されていることがうかがえる。

もし呉市仁方町と下蒲刈町に架橋され、また島々が架橋によって連絡された場合

表-1. 自動車保有量と道路交通量との比較

市町村名	軽・小型自動車保有量 台	二輪車保有量 台	保有二輪車中 軽・小型自動車 の割合	道路交通量 台	軽・小型自動車 交通量 の割合	自動車保有量 台	道路交通量 台	自動車保有量 台	道路交通量 台
因島市	14.4	12.5	60.2%	56.7	0.91	0.42	0.39	0.19	
倉橋町	15.4	15.0	61.4	49.4	0.81	0.38	0.23	0.46	
蒲刈町	10.3 (1.9)	21.2	77.2	81.6	1.06	0.57	0.31	2.00	
下蒲刈町	23.7 (2.2)	28.6	63.4	76.9	1.22	0.63	2.05	9.75	
能美町	9.3	10.3	64.4	58.2	0.90	0.50	0.30	0.72	
神美町	16.2	14.3	65.8	58.7	0.89	0.19	0.34	1.55	
大崎町	15.5	11.8	58.5	51.1	0.87	0.93	0.25	0.38	
豊後村	21.3 (3.8)	64.5	72.5	100.0	1.38	3.50	1.03	37.2	
豊町	2.6 (2.6)	16.2	77.5	78.4	1.01	1.23	0.46	3.3	
大崎町	11.2 (2.2)		58.4	-	-	-	-	-	
本江町	15.1 (4.0)		53.1	-	-	-	-	-	
車野町	20.7 (2.4)	11.5	51.5	53.8	1.04	0.43	0.39	0.16	
瀬田町	7.7	7.5	67.8	85.0	1.25	0.59	0.43	0.07	
内海町	33.1	12.3	76.0	52.0	0.69	2.23	1.10	7.93	
吉戸町	17.3	12.1	56.4	61.8	1.10	0.38	0.23	0.46	
宮島町	13.5	14.1	41.7	72.0	1.73	0.74	0.39	2.23	
何島町	9.0	9.7	63.7	61.4	0.96	0.52	0.42	0.44	
河東町	13.1	8.7	51.5	54.2	1.05	0.68	0.63	0.44	
広島市	6.7	-	32.1	25.6	0.77	0.03	0.09	0.10	

註()内の数字は本土への架橋が実現した場合の保有希望自動車量/台を示す

自動車の保有希望台数を調査した結果はく)内に示される通り、非常に高い保有希望を示している。各島とも道路整備計画として島内循環の県道や主要地方道が計画され、整備されつつあるが、架橋と考慮しない場合についての保有希望は表-1に示した——町村の順序に4.7, 2.6, 6.6, 4.5, 7.0, 3.8, 3.3台となっていて、近い将来島内の自動車交通が問題となるであろうから、できるだけ早急に島内、島しよ間、対本土、対四国を含めて交通輸送体系の確立が必要である。

3. 離島地域住民の交通特性 離島地域は人口密度から云えば過密であり、ごく僅かの平坦地に人口の殆んどが密集して生活している。第1次産業従事者数は就業人口構成比では、豊町で70.9%にも達している。このように取種が偏っている上、将来島地域の人口年令構成は老令化が進むものと考えられる。たとへば、かんきつ栽培で有名な豊町での老令化指数(=[65以上人口/15才未満人口]×100)の昭和35年と40年の差は8.9となっていて、広島県の老令化の最も早い地域での差が20であるのと比較すると大きくはないが、恐らくだんだん大きくなっているものと考えられる。このような地域での将来の交通特性を予想するためには同一取種であるが、そのトリップ特性が人口年令構成によって変化することが予想される。この年令による変化は大都市における傾向とは異なるかも知れないが、都市部においても人口構成の変動が考えられるので、その場合の1つの資料と提供することができると考えられる。そこで、中部島しよ中これらの傾向を強く示すと考えられる豊町の交通特性を取種別、年令別、男女別にまとめると次のようである。通勤、通学については、その年令が限られるので除外した。図-1は本土へ上陸するトリップの目的別構成と月変動特性を示したものであるが、月変

動がはげしく、かんきつ栽培上から閑散期にトリップが集中していて、観光地型の月変動特性を示している。全国一帯に実施される道路の交通実態調査時期は島地域(かんきつ栽培の盛んな)にとって交通閑散期に当たっていることは、今後その値を使用する場合には十分注意しなければならない、豊町の交通量に含まれる業務、買物、私用、リクリエーションは最大月の1/7前後である。図-2から

図-1

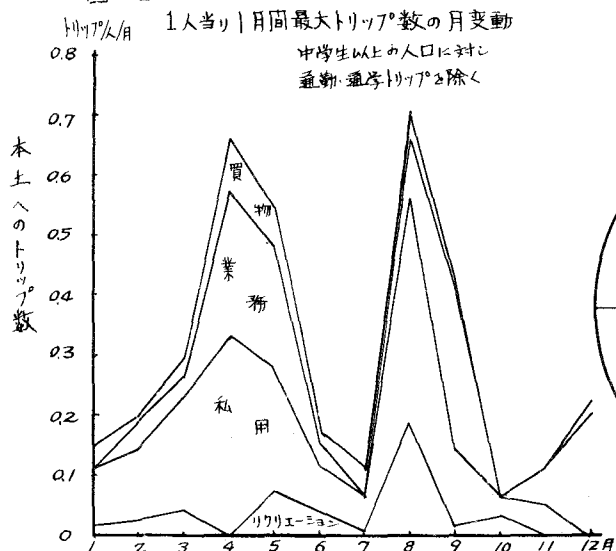


図-2

本土へのトリップの目的別構成

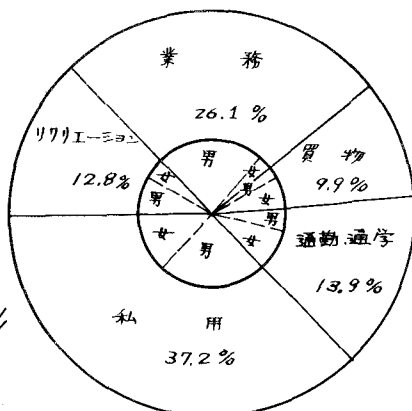


図-3

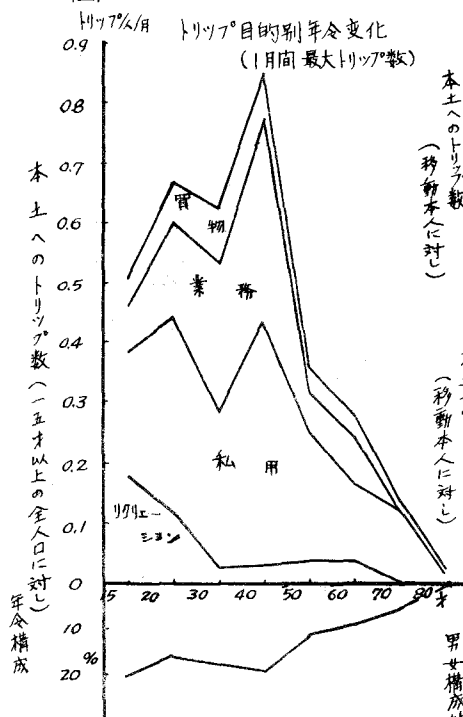
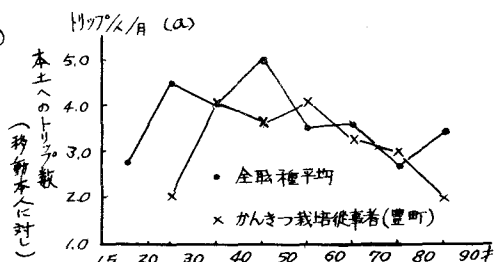
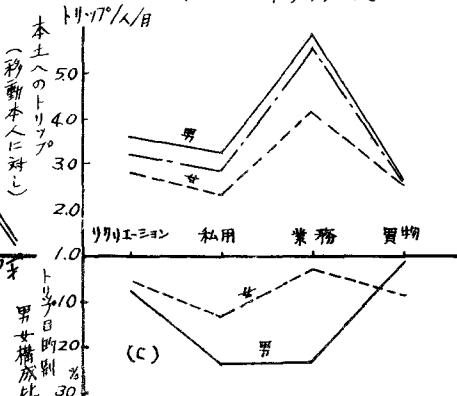


図-4

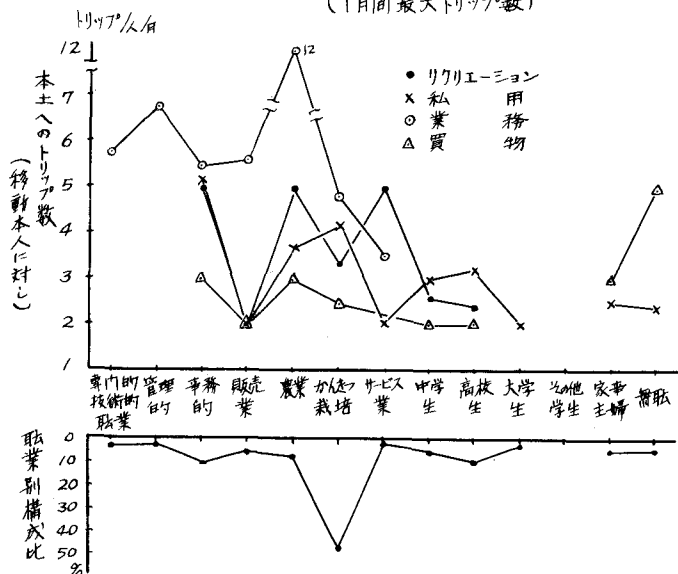


(b) 男・女別トリップ数



買物、通勤・通学について女性の頻度が高いのは特徴の一つであり、私的交通の多いのも目立っている。図-3はトリップの年齢変化をトリップ目的別に示しているが、リクリエーションは若年層が多く、30才代で最低となり、年齢と共にごく僅か増加している。私用は20、40代が最大で、年齢と共にその後減少する。業務は40代で最大となり、その後急速に減少し、買物は20～30代が最大となっている。この傾向は移動本人に対する図-4(a)から明らかに示される。かんきつ栽培者についても同様

図-5 トリップ目的別の職種による変化
(1月間最大トリップ数)



なことが云える。交通目的別に移動本人に対するトリップ回数は業務交通のみ特に大きく、買物交通が最低である。(図4(b)参照) 男・女別では男性のトリップ数と女性のトリップ数には大きな差がみられる。また職種別にトリップ目的別のトリップ数を求めると販売業は業務が主体となっている。図5で東業の業務が特に大きいことの説明はつきにくい、その他は自然であり、買物が無職者に多いのも目立っている。一般に本土に行く人はきまわっている。行かない人は殆んど行かないことがわかる。

4. まとめ これまでの考察で明らかにされたことをまとめると次のようである。

- 1) 島の交通量は月変動が大きく、全国一勢交通動態調査の行はれる月の交通量は最低である。
- 2) 島の月変動(交通量)特性は(本土への)観光地型である。
- 3) 本土へのトリップ数はその目的によって性別の差が認められる。
- 4) 同一職種でも年齢によってトリップ数に変化があり、年齢の増加と共に本土へのトリップ数(移動本人に対する)は減少する。
- 5) 移動本人の目的別トリップ数には差があるが、業務が最も多く、その他はほとんど差がない。
- 6) 男性のトリップ数は女性にくらべて多いが、買物だけは女性が多い。
- 7) 職種によって目的別のトリップ数は変化し、その変化の度合はリクリエーションが最大であり、買物交通はほとんど差がなく、業務交通は差が大きい。

本報告はもっぱらかんきつ栽培が産業の主体である豊前について述べたが、他の島の町村についても、このような特性を明らかにし、都市についても同様なことを考えさせたい。本調査は全世帯の5%を世帯番号によって抽出し、面接調査を行ったもので、ここに広島県、関係各町村の方々に協力をいただいたことを深く感謝します。