

北海道大学 学生員 西村 泰弘

北海道大学 正 員 五十嵐日出夫

北海道大学 正 員 山形 耕一

1. はじめに 過疎地域では絶え間ない人口流出と自家用車の急激な普及により、住民の足としての乗合バスの役割が大幅に低下しつつある。乗合バスに対する需要が減少したため、バス会社におけるバス部門の赤字が膨大となり、会社の経営が悪化する一方、さらにはこれに対する補助金による国・地方公共団体の財政負担が増大し、バス路線の撤廃問題が生じ始めている。しかしながら、地域住民の足となる公共交通の確保は財政問題以上に重要であり、地域の実情を考慮することなしにバス路線の撤廃は行うべきではない。また、一方において、過疎地域における主たる交通機関は自家用車となり、乗合バスの重要性が薄らぎつつあるのも事実である。本研究は、この点に焦点をあて、北海道の過疎地域を対象に、住民が現在どのような交通機関を利用しているかをアンケート調査し、これを基礎資料として、人口が広範囲に分散し自家用車が今後ますます普及すると考えられる過疎地域における公共交通機関の役割を明らかにしようとするものである。

2. アンケート調査とその対象地域 自家用車の普及状況とバス路線網を考慮して、アンケート調査は滝上町、音別町、浦幌町、上士幌町の市街地を除く郊外地域に居住する世帯を対象に行なった。アンケート調査の方法と回収結果を表1に示す。滝上町、音別町、浦幌町は、都市に比べ自家用車が普及しているものの表2に示されるように20~30%近くは自家用車非保有世帯である。かつ、この三町は撤廃問題が起きている第三種生活路線をもち、このバス路線沿線に集落の点在している農山村である。一方、上士幌町は、自家用車が高度に普及した地域であり、乗合バスはスクールバスとして位置付けられているため路線廃止の問題は起こっていない。また、上士幌町は、畑作・酪農を中心とした産業形態で、他の三町に比べるとある程度経済基盤をなわけている。

3. 自家用車の普及と乗合バスの利用 表3は買物や通院の際に住民が主にどのような交通機関を利用しているを示したものである。これを自家用車普及率を示す表2と対比させてみると、自家用車の普及がバス交通に対する需要を減少させている傾向がみえる。なお、表2、表3及びその他の実態調査から滝上町、音別町、浦幌町のなかで音別町がこの三町を最もよく代表するものと考えられるので、以後は、音別町と上士幌町との比較で論じていく。

4. 永住意識と生活利便性に対する意識 今後の過疎地域の動向を調べるため数量化Ⅱ類により永住意識の要因分析を行うと共に交通施設に対する住民の意識を分析した。表4に永住意識の要因分析の結果を示す。表4によると職業上の不満度が最も大きく影響することと判明した。すなわち、職業上ある程度の成功をおさめ経済基盤を有している人は、交通・教育・医療等に不満を感じつつも、安定した収入のため移転を考へることは少ない。この結果、過疎地

表-1 アンケート調査とその回収結果

	滝上町	音別町	浦幌町	上士幌町
調査期間	昭和51年10月			昭和51年12月
調査方法	・町役場を通じて配布回収 ・町民会に依頼する留置法 (音別町に同じ15回宛の町民会) ・対象地域内の全数			・調査員による留置法と留置法 (音別町に同じ15回宛の町民会) ・50%集落抽出
対象世帯数	146	227	297	211
回答世帯数	121	182	124	205
回収率	82.9%	79.5%	41.4%	97.2%

表-2 自家用車(乗用車・トラック)の保有状況

	滝上町	音別町	浦幌町	上士幌町
0台	22.9%	26.5%	18.5%	5.9%
1台	33.9	45.5	23.5	16.1
2台以上	31.4	28.0	58.0	78.0
無回答	9.8	1.3	1.7	0.0

表-3 買物・通院時の利用する主要な交通機関

	滝上町	音別町	浦幌町	上士幌町
バス	26.1%	19.6%	10.7%	3.4%
自家用車	52.7	50.0	56.4	88.2
その他	20.2	30.9	30.1	8.4
無回答	0.0	0.5	0.8	0.0
バス	25.4%	16.0%	22.5%	6.3%
患者輸送車	0.0	17.4	10.9	0.0
自家用車	34.6	34.7	46.4	86.8
その他	8.0	14.8	6.0	8.9
無回答	22.0	16.8	14.0	0.0

表-4 永住意識の要因分析

要因	音別町	上士幌町	4町	自家用車保有	自家用車非保有
職業	0.161	*0.430	*0.245	*0.218	*0.206
収入	*0.223	*0.225	*0.180	*0.177	*0.229
生活費	*0.242	*0.223	*0.222	*0.255	0.185
教育	0.090	0.020	0.099	0.025	0.021
医療	0.070	0.105	0.037	0.023	0.025
交通	*0.228	0.180	0.155	0.139	*0.260
相関係数	0.355	0.257	0.310	0.299	0.261

(数字は偏相関係数で、*印は5%水準)

域では大規模化するとして、農業が経営的に成り立つことで人口流出は続き、低密度の経済的に安定した地域社会が形成されていくと考えられる。一方、自家用車非保有世帯層や自家用車の普及度が上士幌町に比べて低い音別町においては、交通の便利さや施設に対する不満が転移を意識させる大きな要因となっており、交通が過疎化の要因として重要であることが分る。いずれの町においても交通の便利さや施設に対する不満は高いが、音別町と上士幌町、自家用車保有世帯層と非保有世帯層とにおいて質的に内容は異なっている。自家用車非保有世帯層並びに音別町においては、バスの運行回数・運行時間・料金に対する不満が極めて高い。一方、自家用車保有世帯層並びに上士幌町においてもバス交通への不満は少なくなく、自家用車保有世帯層にも公共交通機関が必要であることを示唆しているものの、自家用車による自主的な交通の確保の意識がありバスへの不満よりも自家用車利用のための道路の舗装・幅員など道路施設に対する不満が目立っている。

5. 過疎地域における公共交通機関の機能 今後の北海道の農業地域の動向を考えると、上士幌町のように人口が低密度で散在し、かつ自家用車が高度に普及した地域が形成されていくと考えられる。このような自家用車中心社会における公共交通機関の役割について考えると、次のようなことが判明した。

表-5は自家用車保有・非保有別に買物目的の週当たりトリップ数を示したものであるが、非保有世帯層のトリップ数は保有世帯層に比べて小さく、非保有が日常行動そのものに制約を与えていることが類推される。そして、自家用車非保有世帯層には老人のみの世帯が多い。また、バスの乗客調査の結果では、通学目的のトリップが多く、

表-5 買物目的における
自家用車保有・非保有別
週当たりトリップ数

	音別町	上士幌町
保有	2.2回	2.9回
非保有	1.8	2.1

表-6 買物目的における自家用車保有・非保有別バスを主要交通機関とする世帯比率

	音別町	上士幌町
保有	9.4%	2.2%
非保有	41.2	20.0

表-7は自家用車保有と運転免許証保有者数と乗合バス・スクールバスの役割を果している。したがって、非保有世帯層さらに通学者・老人等のいわゆる交通弱者にとって公共交通機関が当然必要となる。他方、表-6にみられるごとく、自家用車保有世帯層においても乗合バスと買物の主要な交通機関として利用している世帯がある。また、表-8によると、自家用車のみでは交通を充足できず、自家用車を利用できない場合が半数近くある。これは、表-7に示されるように自家用車一台もしくは運転免許証保有者一人の世帯が多く、車の故障や使用中などの場合や免許証保有者の不在などにより不便なことが多いためである。このような場合、表-8に示すように乗合バスが自家用車保有世帯層の二次的な交通手段として活用されている。したがって、自家用車中心社会においても、二次的な交通手段として公共交通機関を用意しておく必要があり、自家用車のみの地域交通を達成することは極めて難しい。

	音別町			上士幌町		
乗客数	0台	1台	2台以上	0台	1台	2台以上
0人	20.9	0.5	0.0	3.9	0.5	0.5
1人	5.5	23.0	14.2	1.5	7.8	23.0
2人以上	0.5	6.0	12.1	0.5	7.8	52.5
計	26.9	29.5	26.3	5.9	16.1	76.0

表-8によると、自家用車のみでは交通を充足できず、自家用車を利用できない場合が半数近くある。これは、表-7に示されるように自家用車一台もしくは運転免許証保有者一人の世帯が多く、車の故障や使用中などの場合や免許証保有者の不在などにより不便なことが多いためである。このような場合、表-8に示すように乗合バスが自家用車保有世帯層の二次的な交通手段として活用されている。したがって、自家用車中心社会においても、二次的な交通手段として公共交通機関を用意しておく必要があり、自家用車のみの地域交通を達成することは極めて難しい。

表-7 自家用車保有と運転免許証保有者数と乗合バス・スクールバスの役割を果している

表-8 上士幌町における
自家用車を利用できない場合

自家用車を利用できない場合	割合
どこにもない	52.5%
どこにもない	45.5
よくある	2.1
二つの場合のうち一つ	13.2
二つの交通機関の利用	26.8
その交通機関	41.4
バス	9.1
二輪車	21.1
近所の車	14.7
バス・タクシー	2.2

6. 結び 北海道の過疎地域は、経済的に安定を確保するため、農業の大規模化が必然であり、ますます人口が広範囲に散在する地域となるであろう。また、現在自家用車なしでは極めて生活しにくく、それ故に、自家用車が高度に普及し、自家用車中心社会に成りつつある。この傾向は今後もますます強くなると考えられる。この結果、乗合バス利用者はますます減少していくであろう。しかしながら、自家用車がいかに普及しても、公共交通機関を必要とする人々は少なくなく、自家用車のみによって地域の交通を充足することは難しい。公共交通機関を必要とするトリップとして、定期的な通学目的の他に、密度が低くかつ地域的に散在する不定期的な老人・患者のトリップも、さらには自家用車保有世帯における二次的な交通手段として利用されるトリップとがある。このことから、自家用車中心社会となる過疎地域においては、地域住民の福祉と交通施設の有効利用を図るため、今日の定時運行もしくは定路線形態という考え方を改めて、地域の交通需要に即した交通形態を考へる必要がある。すなわち、通学手段としてのスクールバスの整備は当然のこととして、低密度で広範囲にわたる不定期的なトリップのために、患者輸送車のようなデマンドの交通機関を推進し進めるべきである。