

北海道大学 正員 ○佐藤 馨一
三菱地所 〃 矢崎 勝彦
北海道大学 〃 五十嵐日出夫

1. はじめに。農村地帯から大都市圏への人口流出は、戦前から徐々に進んでいたが、とりわけ昭和30年代後半において熾烈になった。このため、大都市圏においては人口の極度な集中により、いわゆる過密現象が生じ、一方、農村地帯においては過疎現象が生じて、次々と生活基盤の崩壊が始まった。一般に過疎現象とは、ある地域の人口が急激にかつ大幅に減少したために、平常な社会生活を営むことや、一定の生活水準を維持することが困難になった社会現象とみなされている。そして、このような過疎現象の生じた地域が過疎地域と呼ばれている。ここで特に注意しなければならないことは、人口の減少そのものが問題ではないことである。人口の減少に伴って安全、保健、防災機能の確保および、経済、教育、文化等における一定水準の保持が困難になることが、問題となるのである。さて、このように定義された過疎社会は、経済活動の規模と水準によって二種類に分類することが可能である。つまり、人口密度は低いが、経済活動からみると人口が相対的に多い〇1の地域と、面積的に人口の少ないことは同じであっても、経済的には適度の人口を有している〇2の地域である。本研究では、〇1の地域を過疎社会と呼び、〇2の地域を集落の存在形態から、小規模集落散在型社会と呼ぶことにした。

小規模集落散在型社会は、ある程度の経済基盤は安定しているが、低い人口密度のために医療、防災、教育、交通、文化、コミュニティ活動等の社会的サービス水準は低い状態にある。それゆえ、これらの社会的サービス水準が相当に確保されたとき、面積的には依然として人口密度は低い、経済的基盤が確立し、しかも十分なる社会的サービスを享受できる一つの社会が現出する。このような社会を本研究においては、“過疎社会”と定義することにした。

小規模集落散在型社会における社会サービスを確保するためには、社会サービス供給施設の設置を進めるとともに、これらの施設へのアクセス交通手段を体系的に整備しなければならない。本研究の目的はまさにこの点にあり、北海道における小規模集落散在型社会を対象に実態調査を行ない、社会サービスへの顕在需要のみならず、潜在需要を明らかにし、その時に用いられた、あるいは用いられるであろう交通手段の分析を行なうことによつて、過疎社会実現のための方策を探求しようとするものである。

2. 調査対象地域および調査法の概要 本研究における調査対象地域は、北海道空知郡北村を選定した。北村は人口 5,566^人（昭和50年度国勢調査）、面積 98.3 km²の農村で、1時間圏内に空知生活圏の中核都市である岩見沢市がある。経済基盤は稲作農業であり、過疎市町村に指定はされているが、住民の経済状態はさほど困窮していない。調査は個人を対象とするパーソントリップ調査と、世帯を対象としたアンケート調査の2種類を実施した。パーソントリップ調査は、個人属性、トリップの発生地、目的地、交通手段、代替交通機関等を調べ、小規模集落散在型社会における交通の発生形態、夏季および冬季における交通手段の変化等を把握しようとしたものである。一方世帯調査は、住民の定住意識が社会サービスといかに関係しているかを探るために行なったものである。調査対象者の抽出は部落単位とし、世帯票は抽出された部落内の全世帯の世帯主に、また個人票は全世帯の小学生以上に配布した。調査方式は留置自記入法を採用した。調査用紙の配布は、抽出された部落の部落長に依頼し、回収は回収員が個々の世帯を訪問して回収した。調査は昭和52年11月28日（月）～30日（水）にかけて行なわれた。調査日を11月末日としたのは、農村部における社会的サービスの要求は農閑期において最も強くなると考えられたからである。調査票の回収結果は、個人票で80%（配布数1,152、回収数926）、世帯票で89%（配布数290、回収数256）であった。

3. 小規模集落散在型社会における交通特性

表-1 交通目的別の利用交通手段

単位:トリップ, () = %

表-1は交通目的別の利用交通手段を示したものである。表-1からも明らかのように、通学を除くすべての交通目的において自家用車の利用率が最も高くなっている。調査対象世帯中で自家用車を保有していない世帯はわずか10.1%となっており、北村においては自家用車社会が具体化しているものと思われた。

しかし一方で、乗合バスの利用率も高く、通院では25.6%、通学では42.6%にも達している。

表-2は代替交通手段について調査したものであり、「もし、当日この交通手段が使えないとしたら、あなたはどの交通手段を使いますか」という質問に対する回答結果を集計したものである。表-2によると、代替交通手段として乗合バスを考えている場合が最も多く、特に自家用車の利用者のうち、66.0%の人が代替交通機関として、乗合バスを考えていることが明らかになった。また、代替交通手段を考えたため、「行くのをやめる」と回答した人もかなりあった。このうち、乗合バスが使えないときに「行くのをやめる」としたものが24.1%もあったことが注目される。

なぜならば、小規模集落散在型社会における交通体系を考えると、代替交通機関を持たないために交通需要を潜在化してしまうことに対して、最も多くの配慮が必要とされるからである。

4. 通院社会における交通計画 —“Para-Transit” 交通計画の提唱

小規模集落散在型社会や通院社会

において、自家用車が最も主要な交通手段になるであろうことは疑いもない。このとき、自家用車を使えなくなった場合(運転者の病気)とか、自家用車の非保有世帯における足の確保の問題が大きくクローズアップされてくる。北村における乗合バスは、まさにこのような交通需要にこたえて利用されていることは表-1、2の調査の結果からも明らかである。しかし、乗合バスがこのような使われ方をしていることが、バス企業の赤字を増大せしめていることもまた事実である。それゆえ、通院社会における交通手段としては、自家用車交通とバス等の大量輸送機関のギャップを埋めるものが必要になってくる。Para-Transit(準公共交通機関)は、まさにこのギャップを埋める交通機関であろう。このためにも、Demand Bus System や自家用車の相乗り制度(Car Pooling)に関して、今後より一層体系的に研究を進めて行く必要があると思われる。

交通手段 目的	徒歩	乗合バス	スクールバス	自家用車	近所の人や 知人の車	ハイヤー タクシー	自転車 オートバイ	その他	合計
通勤	7 (7.9)	8 (9.0)	0 (0)	57 (64.0)	12 (13.5)	0 (0)	3 (3.4)	2 (2.2)	89 (100)
通学	37 (16.2)	109 (47.6)	35 (15.3)	6 (2.6)	0 (0)	0 (0)	34 (14.8)	8 (3.5)	229 (100)
買物	26 (13.3)	20 (10.3)	0 (0)	127 (65.1)	8 (4.1)	1 (0.5)	13 (6.7)	0 (0)	195 (100)
帰宅	81 (9.9)	185 (22.6)	33 (4.0)	384 (46.8)	60 (7.3)	4 (0.5)	64 (7.8)	9 (1.1)	820 (100)
レジャー	12 (10.1)	13 (10.9)	0 (0)	75 (63.8)	11 (9.2)	3 (2.5)	4 (3.4)	1 (0.9)	119 (100)
業務	13 (8.6)	2 (1.3)	0 (0)	95 (62.9)	19 (12.6)	1 (0.7)	5 (3.3)	16 (10.6)	151 (100)
農作業	6 (23.1)	0 (0)	0 (0)	16 (61.6)	1 (3.8)	0 (0)	2 (7.7)	1 (3.8)	26 (100)
通院	1 (1.2)	22 (25.6)	0 (0)	60 (69.6)	1 (1.2)	1 (1.2)	1 (1.2)	0 (0)	86 (100)
その他	13 (7.4)	19 (10.9)	0 (0)	108 (61.8)	22 (12.6)	2 (1.1)	9 (5.1)	2 (1.1)	175 (100)
全目的	196 (10.9)	378 (20.0)	68 (3.6)	928 (49.1)	134 (7.1)	12 (0.6)	135 (7.1)	39 (2.1)	1890 (100)

表-2 利用交通手段別の代替交通手段(全目的)

単位:トリップ, () = %

代替交通 利用交通手段	行くのを やめる	徒歩	乗合バス	自家用車	近所の人や 知人の車	ハイヤー タクシー	自転車 オートバイ	その他	合計
徒歩	196 (100)	—	—	—	—	—	—	—	196 (100)
乗合バス	91 (24.1)	68 (18.0)	0 (0)	146 (38.5)	9 (2.4)	33 (8.7)	21 (5.6)	10 (2.7)	378 (100)
スクールバス	14 (20.6)	7 (10.3)	5 (7.4)	31 (45.6)	2 (2.9)	0 (0)	7 (10.3)	2 (2.9)	68 (100)
自家用車	316 (34.0)	97 (10.5)	334 (36.0)	0 (0)	87 (9.4)	43 (4.6)	23 (2.5)	28 (3.0)	928 (100)
近所の人や 知人の車	32 (23.9)	8 (6.7)	36 (26.8)	30 (22.3)	10 (7.5)	6 (4.5)	6 (4.5)	6 (4.5)	134 (100)
ハイヤー タクシー	4 (33.3)	3 (25.0)	2 (16.7)	2 (16.7)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (8.3)	12 (100)
自転車 オートバイ	8 (5.9)	82 (60.8)	35 (25.9)	6 (4.4)	0 (0)	2 (1.5)	0 (0)	2 (1.5)	135 (100)
その他	9 (23.2)	5 (12.8)	10 (25.6)	10 (25.6)	0 (0)	3 (7.7)	0 (0)	2 (5.1)	39 (100)
全交通手段	670 (35.5)	270 (14.3)	422 (22.3)	225 (11.9)	108 (5.7)	87 (4.6)	57 (3.0)	51 (2.7)	1890 (100)