

IV-124 過疎地域住民の公共交通への意識構造について

正 福岡大学 吉田 信夫
正 西日本工業大学 ○堤 昌文
運輸省陸運局 安原 敬裕
東日交通 藤田 進

1. まえがき

過疎法が始動して以来、初期の地域格差是正から進んで地域特性を生じた魅力ある地域社会づくりの目標に向けて各種の事業が展開されてきた。ある一面はこれらの効果として、また、経済情勢の変化および定住圏構想にみられる思想等の表われながら人口減少率がみられる。しかし、過疎問題が解決したというものでなく依然として厳しい情勢にある。このようななかで、過疎地域の交通体系のあるべき姿が明確に打出されてはいないも現状であり、このことは過疎の公共交通をどう考えていくかの問題に帰着されるようだ。本論では、各々の過疎地域が持っている実情を踏える意味で、今回は鹿児島県内の過疎地域に着目して公共交通への住民の意識を分析する。

分析は単純集計、クロス分析および数量化理論Ⅱ類を適用し公共交通に対する意識あるいは改善案としての運用方法への共通性を抽出してみる。なお資料は運輸省福岡陸運局の鹿児島県広域交通圏の実態調査を使用した。

2. 単純集計分析

分析の対象地域は鹿児島県の阿久根市、曾於郡輝北町、肝属郡佐多町および大島郡奄之島町と天城町を設定している。これら過疎地域への実態調査から有効サンプル数は997、ここでは過疎地域の人口、産業、自動車の保有率等を述べ、つぎにトリップ目的、利用交通手段およびフェース等を考察する。阿久根市：人口4,262人、産業は第1次産業人口6,456人、45.9%、第2次産業5075人、35.6%が主体、道路面積52.5%、自動車保有当りの道路面積22.46%、自動車保有率0.22%、バス運行回数阿久根市内48回、大川島6本、それに国道3号線、鹿児島本線が通、ている。輝北町：人口3,244人、産業は第1次産業2,192人、67%で農業が主体、道路面積14.1%、自動車保有当り0.45%、自動車保有率0.45%およびバス運行回数は少なく、町の近辺は大隅線が通、ている。佐多町：人口3,65人、第1次産業1,919人、60.6%、農業主体で、道路面積92.0%、自動車保有当りの道路面積44.5%、自動車保有率0.20%およびバス運行回数

表-1 職業と利用交通手段との関係

職業	徒歩	自転車	バイク	路線バス	送迎バス	鉄道	タクシー	自動車と防犯カメラ	合計
通勤	(4.3)	(0.7)	(1.6)	(0.8)	(1.6)	0	(0.1)	(2.8)	5 (3.0)
農林業	(1.6)	(3.4)	(1.9)	(0.6)	(1.1)	0	0	(1.0)	4 (3.5)
自営商工業	(1.7)	(0.2)	(0.8)	(0.1)	0	0	0	(5.1)	3 (0.3)
高校生	(0.9)	(0.1)	(1.2)	(0.4)	(0.6)	(0.1)	0	(0.2)	2 (3.5)
無職	(1.3)	(1.9)	(1.3)	(0.4)	(0.1)	0	(0.1)	(2.2)	7 (0.8)
合計	(3.7)	(6.3)	(6.7)	(2.4)	(3.3)	(0.1)	(0.2)	(4.0)	9 (9.3)

は第1次産業2,192人、67%で農業が主体、道路面積14.1%、自動車保有当り0.45%、自動車保有率0.45%およびバス運行回数は少なく、町の近辺は大隅線が通、ている。佐多町：人口3,65人、第1次産業1,919人、60.6%、農業主体で、道路面積92.0%、自動車保有当りの道路面積44.5%、自動車保有率0.20%およびバス運行回数

表-2 トリップ目的と利用交通手段との関係

トリップ目的	徒歩	自転車	バイク	路線バス	送迎バス	鉄道	タクシー	自動車と防犯カメラ	合計
出勤	(4.9)	(0.9)	(1.7)	(0.5)	(1.6)	0	(0.1)	(2.4)	5 (3.4)
登校	(1.0)	(0.1)	(1.3)	(0.5)	(0.8)	(0.1)	0	(0.5)	2 (4.5)
支那・仕事	(1.6)	(2.8)	(2.0)	(0.4)	(1.0)	0	(0.1)	(1.3)	5 (3.6)
家事・買い物	(1.4)	(2.4)	(1.6)	(0.9)	0	0	(0.2)	(3.2)	9 (2.5)
合計	(3.7)	(6.3)	(6.7)	(2.3)	(3.3)	(0.1)	(0.2)	(4.0)	9 (9.3)

は第1次産業2,192人、67%で農業が主体、道路面積14.1%、自動車保有当り0.45%、自動車保有率0.45%およびバス運行回数は少なく、町の近辺は大隅線が通、ている。佐多町：人口3,65人、第1次産業1,919人、60.6%、農業主体で、道路面積92.0%、自動車保有当りの道路面積44.5%、自動車保有率0.20%およびバス運行回数は14本以下とな、っている。天城町：人口3,277人、産業は第1次産業1,900人、58.0%主体で、道路面積52.5%、190.5%、自動車保有率0.22%およびバス運行回数は12本とな、っている。年齢構成はサンプル内で20才～50才台78.1%、60才以上16.9人、7.0%、10才台4.6人、4.9%であり、職業は第1次産業主体からして農林業が、45.5%および通勤(公務員、供給業、運輸等)が、32.8%である。免許証の有無に関しては大体半分の割合であり、路線バスの利用頻度は65%ほとんど利用しない65人、69.5%、月1回位160人、14.6%であり、路線バスの存続は利用頻度の内容にかかわらず、ほとんど維持できる模範の方法46.1人、49.2%と顕著で、他に回数に減らしても続けたい2.5人、2.0%および

が運賃を上げても続けたいという人が、18.5%等の意見が強い。路線バスの廃止時の代替手段は自家用車64.8%、69.2%、分らない10.5人、14.5%で占められている。分らないと答えたグループおよびその他に代替手段を求めるグループに対しては何らかの対策を考へておく必要がある。全般的には当然ながらオノ次産業主体で自家用車利用が高い点である。

3.クロス分析

職業と利用交通手段の関係を表-1に示し、この表から通勤に自家用車利用が28.1人、30.0%と高く、つぎに農林業で徒歩16人、16.8%および無職で徒歩12人、12.0%が主で路線バス利用はいずれの職業についても10人以下、0.8%以下のごく少ない利用に止まっているのが分る。年令と路線バスの利用頻度の関係を見ると20~50才台で自家用車利用が34.9人、37.3%、20~50才台で徒歩27人、26.3%および60才台以上で徒歩10人、11.5%となっており、路線バス利用に關しては上述と同様に20才~50才台16人、17%以下に低さになっている。トリップ目的と利用交通手段の関係は表-2に示し、これから考察すると通勤で自家用車利用が22人、24.1%、業務仕事で徒歩15人、16.0%および家事買物14人、15.7%が占め、路線バス利用は各トリップ目的についてもよ人、0.9%以下に低い利用である。

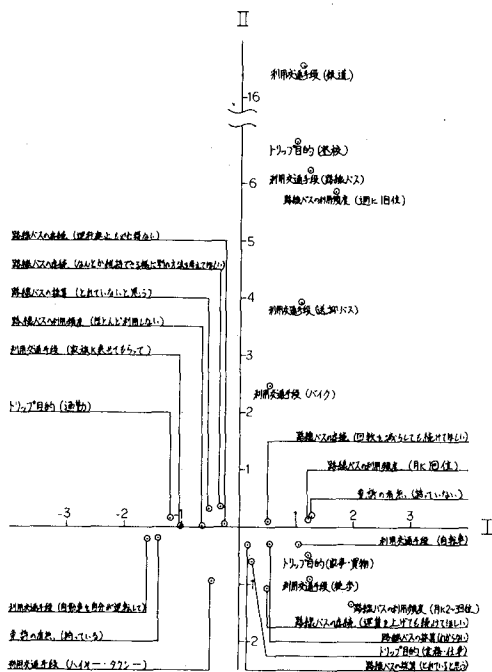


図-1 バス軸と交通手段軸の分布図

4.数量化理論Ⅲ類による分析

ここでは前述したが、意識による各町村の共通性から分類とバスの運用による改善策に対する共通性を検討してみた。市町村分類；Ⅰ軸はバクトルとして小さいが免許証の有無、路線バスの利用頻度および路線バスの存続等によりバス軸とし、Ⅱ軸は利用交通手段等により交通手段軸とし図-1に示す。Ⅰ象限は利用交通手段として路線バス、路線バスの存続で回数を減しても続けたい等からこのグループは路線バスの利用頻度は少ないが路線バスを捨てない。Ⅱ象限も同様の意識であり、これらに含まれる市町村は佐多町の川南、右里をはじめ徳之島町の手々以下7集落が含まれる。つぎにバスの運用による改善策を図-2に示しており、この図からⅠ軸はフリーストップバス制度、小型電話呼び出し方法および市町村営の有料バスの必要性等により運用改善軸、Ⅱ軸は路線バス廃止時の代替手段等により代替交通手段軸とする。オノ象限は徒歩、自転車等の弱者層で改善策としてフリーストップバス制度と支持していると推察する。市町村は輝北町の白別村をはじめ佐多町の間泊および徳之島町の手々、下久志、阿久根市の新町、大川島等の6集落である。

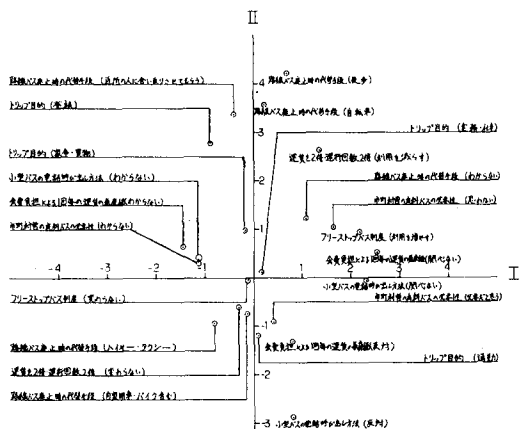


図-2 運用改善軸と代替交通手段軸の分布図

5.あとがき

①単純集計分析；産業はオノ次産業主体で自家用利用も多く、道路事情はそんなに困難でない。しかし、路線バスの存続を望んでいる。②クロス分析；トリップ目的、年令にしろも自家用車利用が高い。③数量化分析；路線バスに対する意識、バスの運用改善策とも共通性をもった市町村を抽出、改善策はフリーストップバス制を支持している。