

IV-7 山間部における住民の交通手段について

八戸工業高等専門学校 正会員 今野恵喜

1. はじめに

輸送需要の構造の変化に伴い、衰退してきている地方の公共交通機関は、自動車をもたない、あるいは利用できない住民のモビリティの最低水準を確保するため再編整備が必要である。

東北各地に誕生した代替バスを例にとると、その路線は幹線部より支線部に多くみられる。その理由は、もともと地方バス経営者が生活圏の中心である地方都市中心部へ集まってくる人々を輸送対象として展開した路線が、その後、人口の流失やモータリゼーションの進展で、バス利用者を失ったためである。

また一方、山間部から町への患者輸送バスを昭和51年、住民だれもが利用できる町営バスにかえた岩手県種市町（図-1、2）の例も、輸送需要の変化がもたらしたものと考えることができる。このような、中心部へ向かう輸送需要をまかなう公共交通機関のあり方を考えるため、種市町の山間部の交通実態調査を行い考察した。

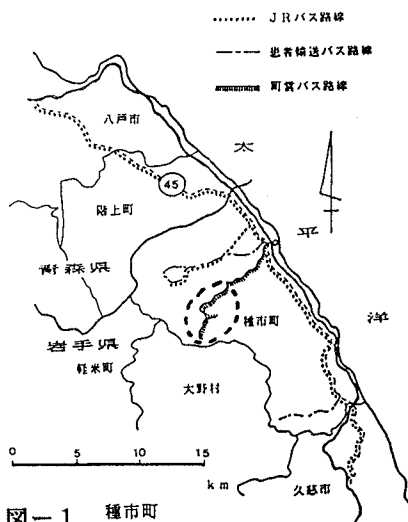


図-1 種市町

2. 調査

全世帯を対象に交通アンケート調査を実施した（昭和62年10月23日～11月9日、部落駐在員を通して配布・回収）。*世帯票*交通環境、自家用車、中学生以下の

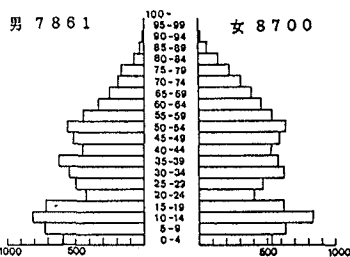


図-2 種市町 男女別・年齢別人口
(国勢調査 昭和60年)

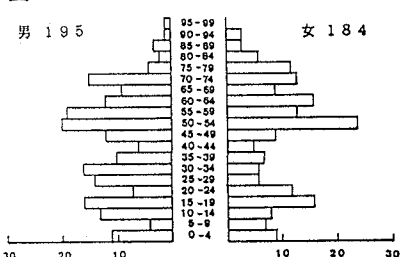


図-3 高取・和佐・大谷部落 男女別・年齢別人口
(住民基本台帳 昭和62年12月25日現在)

通学状況（108世帯中97世帯の回収で有効回収率89.8%）。*個人票（中学生を除く15歳以上全員）*通勤・通学状況、

通勤・通学以外の外出、自家用車（相乗り意識等）、町営バスについて（323人中222人の回収で有効回収率68.7%）。調査対象地域は種市町の中で、最も高齢化が進んでおり（65歳以上の比率が21.4%）（図-3）、ここ10年間の人口は減少傾向にある。また、中央部に中学校までの学校施設がある。尚、種市町は、主要施設が海岸部にあり、通勤・通学先の約89%までが町内及び八戸市となっている（昭和60年国勢調査）。

3. 調査結果・考察

世帯構成は1～8人であり（平均3.5人）、400m以内にバス停がある世帯が77%を占める。表-1より自家用車等の保有は平均1.5台/世帯。また、バイク・自動車免許をもっている人は1/2人である。自家用車等の非保有世帯は、高齢者が多く、「運転する人がいない」ことがその主な理由となっていて、主に町営バスを利用し

表-1 自家用車等の保有状況

<自家用車・バイク等について>	
・保有世帯	69 (71.1%)
・保有していない世帯	23 (23.7%)
・不明	5 (5.2%)
状況	
6台保有	1世帯 (1.4%)
5	1 (1.4%)
4	7 (10.1%)
3	14 (20.3%)
2	23 (33.3%)
1	23 (33.3%)

ている。非保有世帯、保有世帯とも現在、購入や台数の増減は考えていない。職業は、35.6%が農林漁業従事者、次が17.1%の無職、12.6%の会社員の順になっている。無職の66%までが65歳以上の高齢者である。表一2より、通勤者は自家用車、通園児も自家用車、小・中学生は徒歩、高校生以上は町営バスと鉄道が主な交通手段となっている。また、自家用車通勤の代替交通手段は「町営バス」、町営バス通学の代替交通手段では「家族の車」との答えが多い。通勤・通学以外の目的別交通手段では、やはり自家用車の利用が多く、次に町営バスの利用となっている。通勤・通学先の89%、通勤・通学以外の外出先の98%までが町内及び八戸市となっている。表一3から、自家用車利用

表一2 利用交通手段

日付	選手	自転車	バイク	短距離走	競歩	長距離走	定年の 自転車選手	定年の 競歩選手	定年の 短距離選手	性別	タレント	資格なし の選手	合計
通算	6 (115.6)	1 (1.9)	0	12 (22.2)	4 (7.4)	26 (46.3)	7 (7.4)	1 (1.9)	0	0	0	1 (1.9)	34 (60.5)
選手(高校、 大学主)	0	0	4 (20.8)	0	8 (46.2)	1 (7.7)	1 (7.7)	0	0	0	0	1 (7.7)	12 (60.5)
選手 (中・高主)	5 (88.0)	4 (40.0)	0	0	0	10 (10.0)	0	0	0	0	0	0	10 (10.0)
選手(小学 主)	2 (7.7)	1 (9.1)	0	0	2 (18.2)	0	0	0	0	0	0	0	11 (18.2)
選手(小の 平主・高主)	3 (26.8)	2 (14.3)	0	0	1 (9.1)	0	0	0	0	0	0	0	7 (26.8)
通算	21 (21.4)	4 (7.7)	0	12 (7.1)	4 (7.1)	36 (23.8)	7 (7.1)	1 (1.9)	0	0	0	0	16 (23.8)
選手(小の 平主・高主)	2 (22.0)	4 (6.4)	4 (4.6)	12 (7.1)	4 (7.1)	36 (23.8)	7 (7.1)	1 (1.9)	0	0	0	0	108 (1.9)

時、46%の人が相乗りをさせている。また、表-4 町営バス利用状況 一日当りに換算

表一3 自家用車の相乗り状況

相乗りの障害となる最も大きいものとしては「行動の制約」がある。今後の相乗りについては「させたいと思うしさせるつもり」が34%、「したいと思うしするつもり」が17%と若干消極的な様子がみられる。表-4より、町営バスの利用は、通院目的が一番多く、また、月2-3回の利用が多い。利用の多い層は、

(免許をもち自家用車を運転する人)

近所の車を相乗りさせることがあるか

時々	32人(4.7%)
ない	38(54.3)

(免許をもっているが自家用車は運転しない人)

現在もっていないがそのうちとるつもりの人

免許をとるつもりはない人

以前もっていたが今はない人

近所の車の車に相乗り)させてもらうことがあるか

ほとんど毎日	2人(1.7%)
月に2-3回	5(4.2)
月に1回以下	21(17.8)
ない	83(70.3)
回答無し	7(5.9)

表一4 町営バス利用状況 一日当りに換算

品目	ほとんど 6日 (34.8)	週に 2-3回 (16.2)	週に1回 (17.2)	月に 2-3回 (23.6)	月に1回 (28.0)	合計
通話、通手	0	2	0	3	0	1
買物 (日用品買等)	0	2 (9.3)	3 (15.6)	19 (92.6)	6 (18.8)	32
旅行 (サブパート)	0	0	0	1 (3.0)	3 (7.0)	4
通院 (病院、診療所)	0	12 (24.1)	8 (14.8)	28 (140.1)	7 (17.0)	55
用屋 (衣類、髪型等)	0	1 (5.8)	3 (5.3)	12 (62.3)	3 (18.8)	19
社交、交際 (友人、親戚等の所)	0	0	0	4 (6.7)	2 (32.3)	6
娯楽(映画、スポ ーツ、読書等)	0	0	0	0	0	0
娯楽(神社、仏 教会等)	0	0	0	0	0	0
その他	0	1 (20.0)	0	3 (60.0)	1 (20.0)	5

町営バス運行時間帯（駅方面⇄山間部）

1便	6:54—7:51
2便	7:53—9:18
3便	11:50—12:50
4便	13:40—15:56
5便	18:05—19:23

表一5 交通制約

希望がある人が10%おり、その理由の第一位は「利用したい時間帯に走っている」ことである。さらに、運賃が必要な場合でも利用したい人がそのうち60%いる。また、交通制約の状況を表一5に示す。以上から、バスについては、運行時間帯に関する見直し、あるいはマーケットディサービスの導入、全体を通じては、環境を考慮しながら、私的交通手段の公共利用、それから、需要のピークを考慮したタクシーの相乗りなど検討されるべきであろう。

4. おわりに

*参考文献 愛知県：三河山間地域交通実態調査 昭和59年、中桑：海外のケースから日本の地方バス対策を考える 運輸と経済 '78

さらに、地域を支える公共交通機関のあり方を考えていきたい。調査協力者の皆様に感謝致します。