

IV-206

過疎地域の交通特性の分析

福岡県庁 正員 ○ 鯨坂 悟史 正員 井上 信昭
 幹トーニチ 野口 達也 正員 堤 香代子

1. はじめに

九州は過疎化の先進地である。九州七県で過疎市町村の占める割合は、自治体数では52.6%，居住人口でも18.7%，面積では77.6%にも達するものであり，置かれている状況の深刻さを伺い知ることができる。こうした地域での交通面での最も重要な課題は，マイカーに過度に依存した交通体系が形成される結果としての，交通弱者の足の確保に関するものである。そこで本研究では過疎市町村の一つとして福岡県上陽町を対象に，生活意識や交通実態についてのアンケート調査を行い，その中から交通に関わる内容について報告するものである。

2. 上陽町の概況

上陽町は県南部八女郡の東北部に位置し，四方を殆ど山に囲まれた農林業を主体とする町である。上陽町の人口と人口減少率を図-1に示す。5年単位の人口減少率は概ね4%程度の状態が続いている。その結果，過去20年間の減少率は15.1%であるが，これは全国の過疎地域全体の減少率（20.5%）よりは若干低い。

上陽町の公共交通機関は，民間の小規模バス事業者の運営する路線バスおよび上陽町が直接運行する患者輸送バスのみである。それらの概要は表-1のとおりであり，路線バスは4系統，21本／片側・日で，殆どは中心都市である八女市と結ぶものである。患者輸送バスは，町内の無医地区と中心地区とを結ぶ通院のための行政サービスであり，週2回（火，金）の運行が行われているにすぎない。

3. 調査の結果と考察

(1) 調査の方法

調査対象者は，まず選挙人名簿から町の世帯数の約1/3にあたる

410人の有権者を無作為抽出し，その家族を含む人々とした。調査票は，世帯票(A)および個人票(B～D)で構成した。個人票は主として交通実態等を調べるものであり，通勤者や高校生以上の通学者(B)，農林業従事者および無職者(C)，そして園児・小中学生(D)の3種類である。調査は学生が訪問留置・回収で行った結果，世帯単位での回収率は約65%の266枚，個人表は合計725枚であった。

(2) 主な調査結果

表-2は，世帯の自動車保有状況を示す。世帯保有・非保有でみた場合，非保有世帯はわずかに12世帯（4.6%）にすぎず，殆どの世帯が自動車を保有している。保有世帯だけでみても，1台のみの保有世帯は

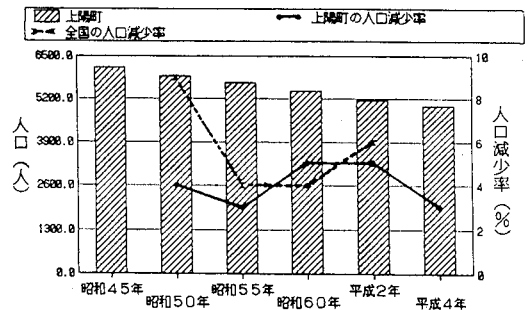


図-1 上陽町の人口と人口減少率

表-1 上陽町の公共交通サービス

種類	系統	運行本数
路線バス	星野村-北川内(上)-福島(下)	片道13本/日
	北川内(上)-福島(下)	片道2本/日
	北川内(上)-黒木	片道1本/日
	納又(上)-北川内(上)-福島(下)	片道5本/日
患者輸送バス	4つの無医地区-北川内(上)-黒木	週2回

表-2 世帯の車両保有状況

区分	保有	無	1台	2台	3台以上
軽自動車	74	106	71	11	
乗用車	74	149	31	8	
貨物車	148	97	12	5	
全車	12	38	89	123	

表-3 最寄バス停までのアクセス時間

時間	5(分)未満	5～10	10～20	20分以上	計
件数	169 (67.3)	18 (7.2)	24 (9.6)	40 (15.9)	251 (100.0)

14.5%とわずかであり、逆に3台以上の保有世帯は全体の半数近く（46.9%）にも達している。やはり複数台数の保有率は極めて高いといわざるをえない。

表-3は、自宅から最寄バス停までの歩行時間である。一般に無理なくバス停までアクセスできる距離の所要時間は400mとして6分程度である。ところが調査結果では10分以上も要する割合が25%とかなり高く、バス停まで相当離れている世帯が多いことがわかる。

図-2は通勤、通学（高校生以上）の利用交通手段（徒歩除く）構成を示す。通勤交通では92.7%もがマイカー利用であり、路線バス等の利用はごくわずか（3.3%）である。又、通学交通でも最も利用率の高いものはバイク（48.0%）であり、路線バス等の利用は4人に1人程度の割合にすぎない。

図-3は、高齢者・無職者等の年代別交通の手段分担率と免許非保有率を示す。60才前後を境にして免許の非保有率に大きな差がみられ、55才未満では免許非保有者は少数派であるが、65才以上ではこれが逆転して多数派に転ずる。バス利用率は免許非保有率と同じように加齢とともに増加するが、免許非保有率が非常に高い高齢者でもその利用率はマイカー利用率の半分にすぎない。一方、マイカー分担率で特徴的なことは、加齢とともに減少するマイカー分担率が、免許非保有率の高い65才以上の高齢者層において再び増加に転ずることである。これは表-4に示すように、高齢になっても免許保有者はその大半が自分で運転をして交通を行う場合が多いうに、非保有の高齢者では自分の配偶者や子供夫婦等の運転によるマイカー利用が増加するためである。

マイカー依存の強いこのような過疎地域でも、路線バスは自分で運転できない人々の貴重な足として依然、重要な役割を担っている。表-5はその路線バスのサービスに対する利用者の評価を示す。“特に問題はない”とする意見は少数派であり、最も強い不満は“運行本数が少ない”ことである。第3位の“出発時刻にちょうどよい便がないことが多い”も同じ内容に属するもので、運行本数への不満が突出しているといえる。

4. まとめと課題

過疎地域では、予想以上に自動車交通の果たす役割は大きい。しかし路線バスも、高齢者の交通を中心に大切な役割を占めており、運行本数等に対する不満は大きい。ただ、免許保有者は“高齢になってもほぼ毎日運転をしている”実態があり、将来的には、路線バスに対する需要が更に先細りの傾向にあることは否めない。そうした需要構造の変化を見極めつつ、交通弱者の足を守るための選択肢は、現行制度下では殆どないといわなければならない。過疎地域の居住者特性を反映した需要予測モデルの開発、そして多様な輸送方式、多様な補助システム等の検討が大きな課題である。

表-4 年令別普通免許の有無と運転状況

免許の有無と運転状況	年 令			
	45～55才	55～65才	65才以上	
普通免許 保有者	自分で運転	31	13	13
	自分以外	4	3	3
普通免許 非保有者	配 偶 者	6	17	12
	子 供 夫 婦	0	12	31
	そ の 他	1	3	7
	小 計	7	32	50

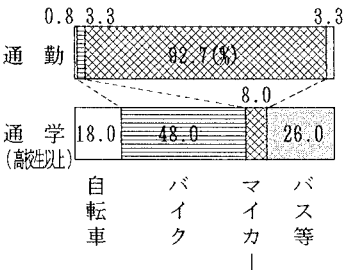


図-2 通勤・通学の利用交通手段

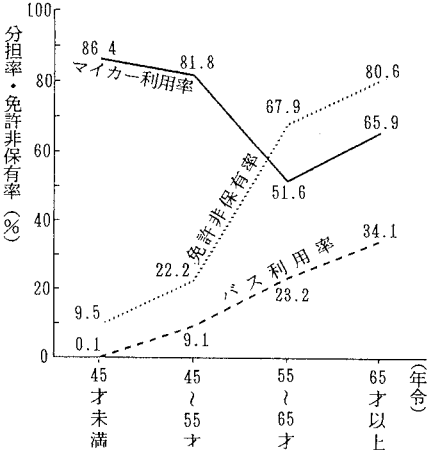


図-3 高齢者・無職者の交通特性

表-5 路線バスのサービス評価(揚・無職)

特に問題はない	29
自宅からバス停まで遠い	53
運行本数が少ない	105
運賃が高い	34
出発時刻にちょうどよい便がないことが多い	40
外出先に行けるバス路線がない	11
その他	1