

(Ⅳ－６) 山間過疎地域における自家用車の相乗り
および送迎に関する調査分析

群馬大学大学院 学生会員 相川 勝浩
群馬大学工学部 正会員 青島縮次郎
群馬大学工学部 正会員 磯部 友彦

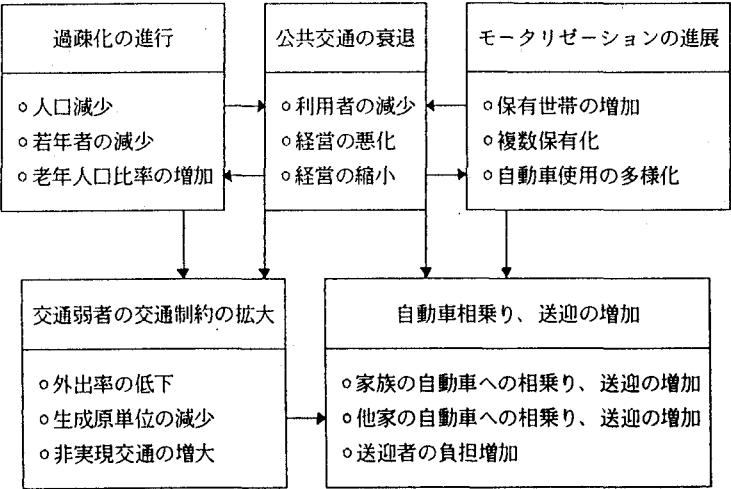
1. 背景および目的

人口の流出が見られる過疎地域においては、モータリゼーションの飛躍的進展と相俟って、利用人員の減少やこれに伴う経営悪化などの理由から、公共交通機関が衰退してきている。そしてこの結果として、より一層の過疎化の進行および自家用車への依存という、悪循環をもたらしているのが現状である。そこで本研究では、過疎地域における公共交通および自動車交通の現状分析を踏まえて、とりわけ交通弱者（自家用車が運転できない人）の交通制約拡大の状況下での自家用車の相乗り、送迎の進展の実態を明らかにすることを目的としている。

2. 分析フレームおよび調査概要

(1) 分析フレーム

図－１は過疎地域における交通問題を構造的に表現したものであり、またその中には分析項目も示した。



図－１ 過疎地域における交通実態の構造化

表－１ 主な調査の概要

	調査対象	主な調査内容	調査日	配布世帯数 配布個人数	世帯有効回収数(率) 個人有効回収数(率)
住民 アンケート 調査	黒保根村	通常交通特性 有事交通特性 及び制約要因	平成2年 12/17	100	97(97.0%)
				300	286(95.3%)
	東村		－12/21	100	86(86.0%)
				303	245(80.9%)
公共交通 経営主体 調査	わたらせ 溪谷鉄道	路線の概要 及び利用状況	平成2年 11/9	(備考)平成元年3/29開業 第3セクター方式	
	黒保根村 役場	路線の概要 代替の方式 住民の評価 及び利用状況	平成2年 11/13	(備考)昭和61年8/20開業 24条委託廃止代替バス	
	東村役場		平成2年 11/16	(備考)昭和48年6/1開業 及び 昭和58年4/1開業 101条直営廃止代替バス	
	民間タク シーN社	営業状況及び 利用状況	平成2年 11/16	(備考)黒保根村廃止代替バスの 委託先	

(2) 調査概要

本研究では群馬県の山間部に位置する黒保根村および東村を対象地域とした。両村は現在過疎化が進行している地域であり、自家用車の普及率も全国平均よりかなり高い。実施した調査は住民アンケート調査と公共交通経営主体調査であり、概要を表-1に示す。住民アンケート調査は、それぞれの村より100世帯づつ任意抽出し訪問留置回収調査とした。また公共交通経営主体調査は聞き取り調査とした。

3. 調査対象地域におけるモータリゼーション進展と公共交通衰退の現状

(1) 対象地域の過疎化の現状

黒保根村、東村の人口推移を表したのが図-2である。また図-3は老年人口比率及び幼年人口比率の推移を表したものであるが、両村は典型的な過疎現象を示していると言える。

(2) モータリゼーション進展の状況

図-4は両村の自家用車保有台数推移と、1世帯当たりの台数推移を表したものである。いずれも増加傾向をたどっているのがわかる。

(3) 公共交通衰退の状況

公共交通経営主体調査より利用人員および鉄道、バスの欠損額推移を表したのが図-5、図-6である。バスについては概ね利用人員は減少傾向を、また欠損は増加傾向を示している。一方、鉄道については第3セクター化は一定の成果を挙げているようである。

4. まとめ

現段階までにおいて、研究フレームにおける過疎化の進行と公共交通の衰退およびモータリゼーションの進展の状況を示した。住民アンケート調査に基づく自家用車の相乗り、送迎に関する分析は発表当日に示すこととする。

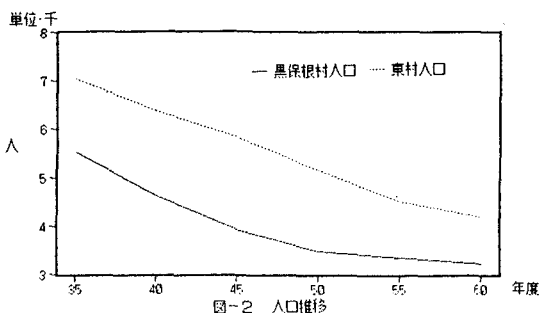


図-2 人口推移

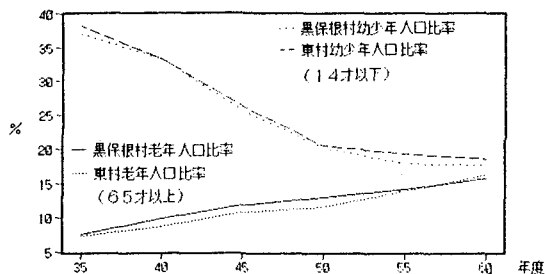


図-3 老年人口比率及び幼年人口比率の推移

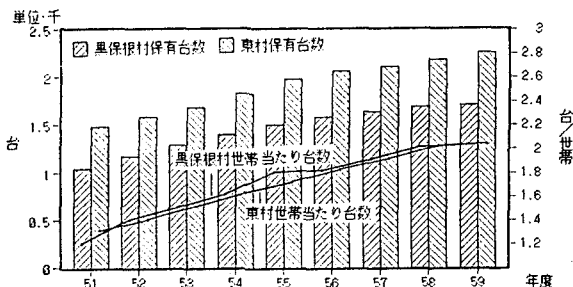


図-4 自家用車保有台数及び1世帯当たりの台数推移

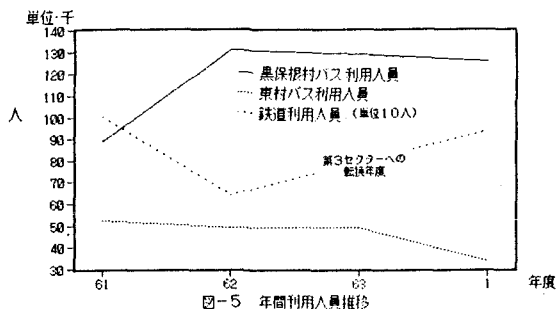


図-5 年間利用人員推移

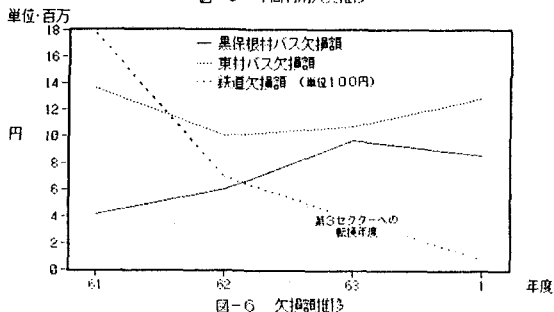


図-6 欠損額推移