

## 人口減少地域住民の交通特性の分析

福岡大学工学部 学生員 ○ 野口達也 正員 井上信昭  
 鯨坂悟史 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。こうした地域では、いろいろの地域活性化策が試みられているが、一方でそうした策を立案する前提となる、住民意識等の基礎的データについての蓄積が乏しいという問題がある。

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、その中から日常の交通に関わる内容について報告するものである。

表-1 上陽町の公共交通サービス

## 2. 上陽町の交通概況

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。町の中心から九州縦貫自動車道八女インターチェンジまでは、国道442号と主要地方道八女香春線で約12kmである。また、町内はこの八女香春線に田主丸黒木線を合わせた2本の主要地方道、2本の一本県道（北川内草野線、上横山星野線）で骨格が形成されている。公共交通機関は堀川バスの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への直行便である。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。

| 種 類     | 系 統                | 運 行 本 数   |
|---------|--------------------|-----------|
| 路 線 バ ス | 星野村-北川内(堀)-福島(牧)   | 片道 13 本/日 |
|         | 北川内(堀)-福島(牧)       | 片道 2 本/日  |
|         | 北川内(堀)-黒木          | 片道 1 本/日  |
|         | 納又(堀)-北川内(堀)-福島(牧) | 片道 5 本/日  |
| 患者輸送バス  | 4つの無医地区-北川内(堀)     | 週 2 回     |

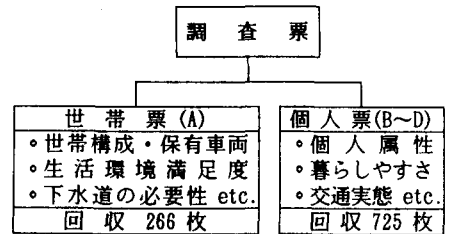


図-1 調査票となる主な調査項目

表-2 世帯の車両保有状況

## 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。調査票は図-1に示すように、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%であった。

## (2) 主な調査結果

表-2は、世帯の車両保有状況を示す。四輪車の世帯保有・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。保有世帯だけで見ると、3台以上を保有する世帯が非常に多くなっているが、これには農作業用車両等も含まれている可能性がある。しかし、1台保有世帯はごくわずかであり、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。また、バイク・原付

| 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  |
| バイク・原付 | 147 | 89  | 22 | 4    |
| 自転車    | 123 | 64  | 44 | 31   |

あるいは自転車の保有率は、都市部に比べるとかなり低い。

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、通勤交通の利用交通手段構成を示す。マイカーの利用率は全体の68%と非常に高い。次いで自転車やバイクといった二輪車の利用が高い(19.8%)く、路線バスが中心となるマストラの利用はわずか(6.6%)にすぎない。

一方、表-4は主婦や無職者の普通免許保有状況である。さすがに45才未満での非保有率は9.5%と低いが、年齢層が上がるにつれて急激に非保有率も高まり、55~65才でも67.9%、65才以上に至っては80.6%にもなる。ところが図-3に示すように、こうした人々が外出する際の利用交通手段では、やはりマイカー利用率がかなり高い。特に免許保有率の高い45才未満では85%がマイカー利用である一方、路線バス利用はわずか1.5%にすぎない。55~65才のマイカー利用率は47.6%、同じく65才以上の場合は41.1%であり、免許保有率に比べて非常に高い。65才以上の高齢者(免許保有者も含む)に限って、マイカーによる外出時の運転主体をみた場合、最も多いのは子供(34.3%)、次いで多いのは子供の配偶者(21.4%)であり、以下、配偶者(17.1%)、本人(15.7%)、知人(8.6%)と続く。高齢者の交通は多様な協力で支えられているものと思われる。

55才以上の年齢層では路線バスの利用率もかなり高く、概ね4人に1人程度の利用がみられる。従って、路線バスが自分で運転できない人々の貴重な足として依然として重要な役割を担っていることが認識できる。そして表-5は、その路線バスのサービス評価を示す。“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も否めない。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-3 最寄バス停までのアクセス時間

| 時間     | 5分以内   | 5~10  | 10~20 | 20分以上  | 計       |
|--------|--------|-------|-------|--------|---------|
| 件数     | 169    | 18    | 24    | 40     | 251     |
| (率, %) | (67.3) | (7.2) | (9.6) | (15.9) | (100.0) |

表-4 年齢別普通免許非保有率(主婦・無職者)

| 年齢          | 45才未満  | 45~55    | 55~65    | 65才以上    | 計         |
|-------------|--------|----------|----------|----------|-----------|
| 非保有者数(率, %) | 7(9.5) | 10(22.2) | 36(67.9) | 58(80.6) | 111(45.5) |

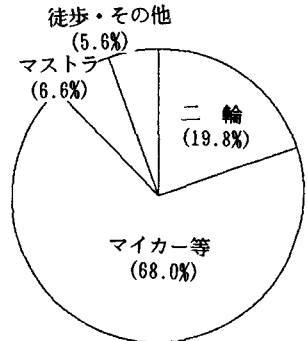


図-2 通勤交通の利用手段

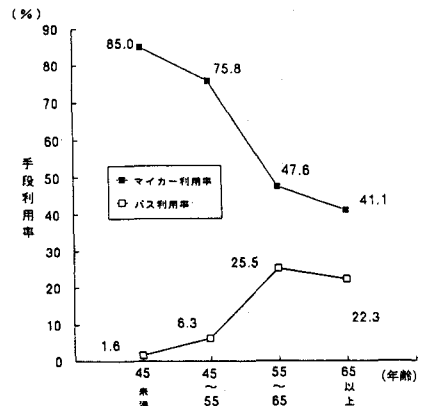


図-3 年齢別手段利用率(主婦・無職)

表-5 路線バスのサービス評価(主婦・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   |