

下五島住民の買物行動における頻度・目的地選択に関する研究

九州大学工学部 学生会員 沖野 隼也
九州大学大学院 工学研究院 正 会 員 大枝 良直
九州大学大学院 工学研究院 正 会 員 外井 哲志
九州大学大学院 工学研究院 正 会 員 松永 千晶

1. はじめに¹⁾

日本は本土、北方領土を含め 6,852 の島嶼から構成され、このうち有人島は本土 5 島と 418 の離島である。これらの離島は、厳しい自然的制約条件（環海性・隔絶性）の環境下にあり、社会基盤の整備や経済活動上の不利な条件から生活向上、経済発展において遅れており、それに加え過疎高齢化も本土に比べ深刻化している状況にある。特に離島交通の便の悪さはこれらの大きな原因となっている上、離島住民の行動を制限するものでもあるため、離島において交通改善は極めて重要である。そのためには、離島の交通条件と住民の外出行動の関係を定量的に把握することが必要である。そこで本研究では、比較的小規模な都市を含む下五島の住民を対象として生活に欠かせない買物・通院行動についてその頻度や目的地選択に関してアンケート調査を行い、下五島の中心部やその周辺の島々の生活行動、特に買物について分析を行った。

2. 内容

2-1 調査概要

本研究の調査対象地域は長崎県の離島である五島列島である。調査概要を表-1 に示す。

表1 調査概要	
調査日	2014年11月
調査方法	ポスト投函
調査内容	1. 年齢や職業等の個人属性
	2. 買物行動 (頻度や出発時間、交通手段等)
	3. 通院行動 (頻度や出発時間、交通手段等)
	4. 旅行行動 (目的地や交通手段等)
配布枚数	4714枚
回収枚数	1011枚

五島列島は九州の最西端、長崎港から西に約 100km に位置し、西南から北東に 80km (男女群島まで含めると 150km) にわたって、大小あわせて 129 の島々から構成されている。

また、五島列島は北東側から中通島、若松島、奈留島、久賀島、福江島の 5 つの大きな島から成っていることや列島内に中心地域を複数有していることを特徴としている。離島における交通条件と生活行動の関係を把握するため、比較的小規模な都市を持つ福江島を中心に構成されている下五島

(福江島福江地区、奈留島、久賀島、杣島、黄島の 5 地点) の住民を対象にアンケート調査を行った。ここで福江島は福江・富江・岐宿・玉之浦・三井楽の 5 つの地区があるが、列島内での中心地域で人口が集中している福江地区を対象とした。表-2 に各地点の面積・人口・世帯数 (H22 年国勢調査参照) を示す。

表-2 各地点の人口・世帯数					
調査対象地域	福江島福江地区	奈留島	久賀島	杣島	黄島
面積(km ²)	158.45 [*]	23.82	37.35	8.75	1.38
人口(人)	24,548	2,807	395	176	42
世帯数(世帯)	10,847	1,443	220	114	33

2-2 集計結果

各 3 地点の島内 (島内とは現在居住している島を指す) の 1 週間の買物頻度を図-1, 図-2, 図-3 に示す。

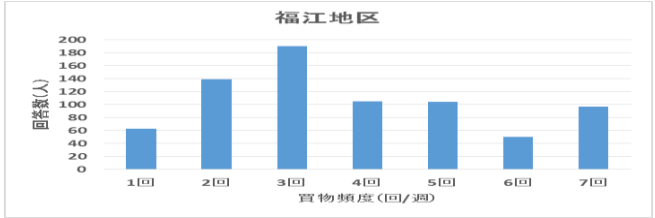


図-1 1 週間の島内買物行動 (福江地区)

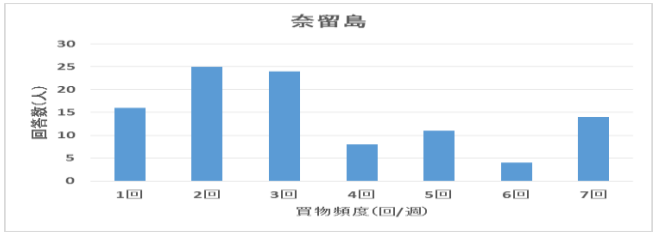


図-2 1 週間の島内買物行動 (奈留島)

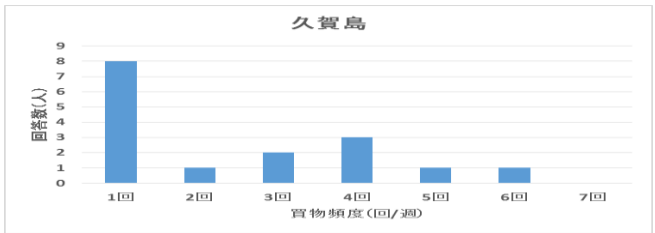


図-3 1 週間の島内買物行動 (久賀島)

これらの図から、福江地区と奈留島の住民の買物頻度は同じ傾向にあることがわかる。両地域とも島内に買物をする上である程度充実した機能を持っていることが理由として挙げられる。また、杣島と黄島は、島内では買物を行わないと分かった。各 5 地点における島外（島外とは現在居住している島以外を指す）の買物頻度を図-4、図-5、図-6、図-7、図-8 に示す。



図-4 島外買物頻度（福江地区）

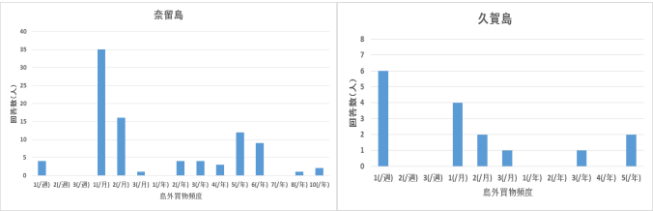


図-5 島外買物頻度（奈留島）

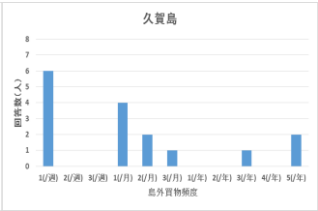


図-6 島外買物頻度（久賀島）

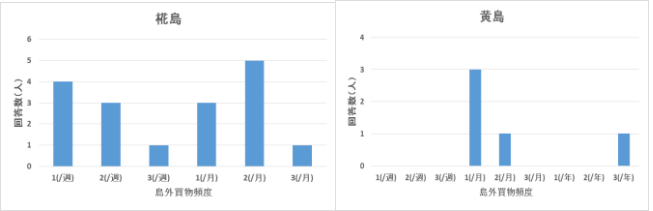


図-7 島外買物頻度（杣島）

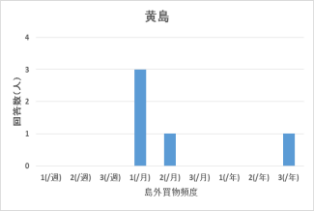


図-8 島外買物頻度（黄島）

福江地区の住民は年に数回の頻度で島外に買物している傾向にあることが分かる。福江地区の住民の約 7 割が買物先として長崎本土を選択しており、出張や旅行序に買物をする方が多かった。その他 4 地点の住民は月に 1,2 回の頻度で島外に買物をしている傾向にあることがわかる。それらの買物先の目的地としてほぼ全員が福江島を選択しており島内の買物頻度を考慮すると、それら 4 地点は買物など生活面で福江島に依存している傾向にあると考えられる。4 地点の住民が福江島で買物をする上でフェリーの運航状況は大きな要因となるだろう。そこで表-3 に各地点の福江島までのフェリーの運行状況を示す。

表-3 フェリーの運行状況

	奈留島-福江島	久賀島-福江島	杣島-福江島	黄島-福江島
便数(便/日)	6.5	3	3	1
所要時間(分)	45	20	35	35

奈留島福江島間のフェリーの便数はある程度あるが、その他の地点の便数が少ないのが現状である。この状況を踏まえた上で、目的地を福江島と選択した回答者が 1 回の外出で買物のみを行う単数行動と買物、通院、私用などを同時に行う複数行動を図-6、図-7、図-8、図-9 に示す。

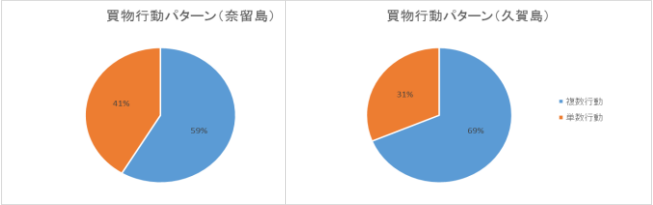


図-6 福江島での行動（奈留島）

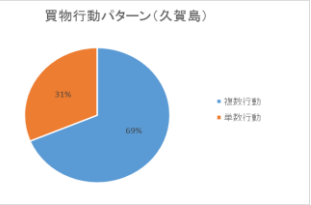


図-7 福江島での行動（久賀島）

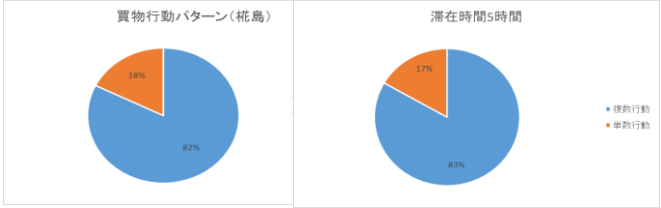


図-8 福江島での行動（杣島）

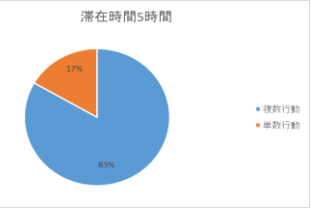


図-9 福江島での行動（黄島）

各地点とも回答者の過半数が買物の際に複数の行動を同時に行っていることが分かる。また、福江島までのフェリーの便数が多い奈留島の住民に比べ、フェリーの便数が少ないその他 3 地点の住民の方が複数の目的を果たしている割合が高くなっている。

3. おわりに

研究の結果、福江島は生活面で島外に依存しておらず、島内に充実した機能²⁾を備えていることが判明した。その一方で、久賀島・杣島・黄島の 3 地点はそれらの機能の大部分を福江島に依存している。奈留島に関しては、島内での買物頻度は福江島と似ているが、買物の一部を福江島で補っているため、十分な機能を備えているとはいえない。島内に生活面で比較的充実した機能を備えている福江島では、島外で買物をする場合は数日間かけて旅行あるいは仕事などと重複して行っている。また、福江島の属島である奈留島・久賀島・杣島・黄島を見ると、福江島で買物をする際、フェリーの便数が多い奈留島の住民に比べて便数の少ない他 3 地点の住民は、1 回の買物で病院や私用など複数の目的を果たしている割合が高くなることが分かる。今後の予定としては、離島住民の買物行動にはフェリーの運行時間や目的地までの所要時間などが大きく影響していると考えられるため、交通条件と外出行動の関係を定量的に把握できるようにすることを考えている。

参考文献

- 1) 国土審議会第 11 回離島進行対策分析資料
- 2) 高野伸栄：離島交通環境とその整備に関する研究，土木学会北海道支部，論文報告集，1992