

上五島住民の買物行動に関する研究

九州大学工学部 学生会員 津森 政宏
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 大枝 良直

1. はじめに

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。その改善には、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、五島列島のなかで大小さまざまな離島で構成された上五島地域の住民を対象として生活に欠かせない買物・通院行動についてアンケート調査を行い、その中で上五島住民の買物について分析を行った。

2. 調査

本研究の調査対象地域は長崎県の離島である五島列島の上五島地域である。調査地域を図-1の丸印に示す。五島列島は行政上、上五島と下五島の二つの地域に分けられ、上五島は中通島を中心に、大小の島々で構成されている。表-1に上五島の主な地域の人口と世帯数を示す。上五島の地域なかで人口が最も多いのは「中通島」の新上五島町で、行政の中心地であり、買物施設が充実し、二次病院がある。小値賀島、宇久島、平島、江島はスーパーなどの大



図-1 調査地

きな買物施設はなく、医療施設に関しては小さな診療所がある。このように五島列島のみならず、その離島によって島内機能の充実度が異なるため²⁾、島の住民の生活行動にはさまざまなパターンがある。よって島の人口や施設の規模が異なる複数の離島において、それぞれの島の交通条件と生活行動の関係を把握するために、上五島の中通島、若松島（以下、

この二つの島を合わせて新上五島町と呼ぶ）、小値賀島、宇久島、平島、江島の住民を対象にアンケート調査を行った。調査概要を表-2に示す。アンケートは3152枚配布し、郵送で983枚回収した。回収率は31.2%となった。

表-1 各地点の人口・世帯数

	新上五島町	小値賀島	宇久島	平島	江島
人口	20622	2290	2100	209	135
世帯数	10169	1126	1218	126	89

表-2 調査概要

調査日	2015年10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)
配布枚数	3152枚
回収枚数	983枚

※2015年11月現在

3. 買物行動

以下、調査した5つの地域の結果を示す。一週間の買物頻度の平均と買物をする際に使用した交通機関の所要時間の平均を表-3に示す。

表-3 一週間の買物頻度平均と交通機関の所要時間（[]内はサンプル数）

	一週間の買物頻度平均(回)	所要時間(分)
新上五島町	3.69 [n=693]	16.4 [n=630]
小値賀島	4.12 [n=118]	7.9 [n=92]
宇久島	3.96 [n=109]	10.3 [n=91]
平島	3.75 [n=4]	7.5 [n=2]
江島	2.70 [n=10]	20.8 [n=8]

買物平均頻度と所要時間それぞれで違いを検定し、新上五島町と比較すると、平均頻度に関しては小値賀島と江島には1%、宇久島には5%の有意差が見られ、平島には有意差が見られなかった。所要時間に関しては、小値賀島と宇久島には1%、平島には10%の有意差が見られ、江島には有意差が見られなかった。また、頻度平均と所要時間を比較すると、所要時間が短いと、買物頻度が多くなる傾向が見られた。続いて島外に買物に行く割合を図-2に、買物頻度を図-3に示す。平均頻度は新上五島町が0.82回/月、小値賀島が0.98回

1/月、宇久島 1.18 回/月、平島が 1.03 回/月、江島が 2.23 回/月となった。平均頻度で違いを検定し、新上五島町と比較すると、小値賀島、宇久島、江島では 1%の有意差が見られ、平島では有意差が見られなかった。またそれぞれの地域から主な行先として挙げられる長崎市と佐世保市へのフェリーの運航頻度と所要時間を表-4 に示す。さらに、買物以外にも他の目的で立ち寄る複数行動をとるかあるいは買物のみの単数行動をとるかどうかについて集計した結果を図-4 に、日帰りで買物をする場合に目的地での滞在時間を図-5 に示す。

新上五島町は図-2 よりほかの 4 つの島と比べて、島外で買物をする割合が低い。同じ五島列島で、ある程度生活圏を構成している下五島地域の福江島の福江地区では 58%である¹⁾ことを考慮すると、これは島内で買物をするのに、ある程度充実した機能を持っていると考えられ、図-3 より平均頻度が最も低いことから島外への買物の必要性が低いと考えられる。また、図-4 と図-5 より複数行動をとる割合が低く、滞在時間にばらつきがあるとわかるのは、表-4 より長崎や佐世保にたくさんのフェリーが運航され、主な目的を済ませた後にフェリーで帰るか複数行動をとるか選択できることが理由であると考えられる。

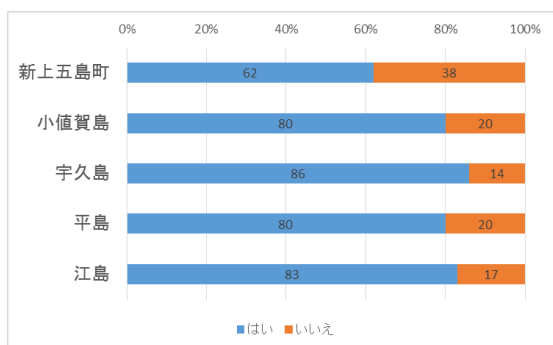


図-2 島外の買物行動の有無

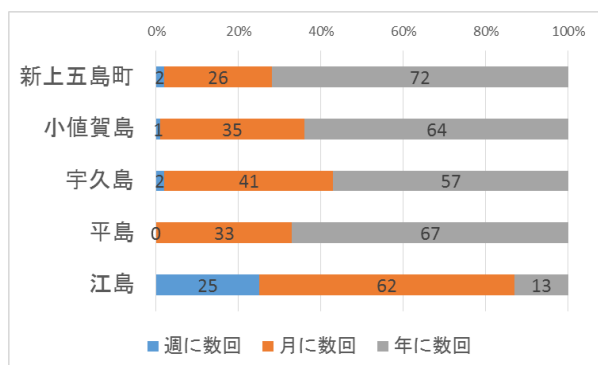


図-3 島外の買物頻度

小値賀島と宇久島は図-2 と図-3 より島外で買物をする割合が高く、頻度も新上五島町より高いことから、島内の買物施設が充実していないと、島外で補完する傾向にあると考えられる。また、図-5 より滞在時間が集中しているのは

フェリー

表-4 長崎と佐世保方面のフェリーの運航頻度と所要時間

の便数が
4 往復と新上五島町と比べて少ないことによるものだと考えられ、結果として図-4 のように複数行動をとる割合が高くなる。

	長崎市	佐世保市
新上五島町	8.5往復 75分	8往復 80分
小値賀島		4往復 100分
宇久島		4往復 80分
平島		1往復 180分
江島		1往復 95分

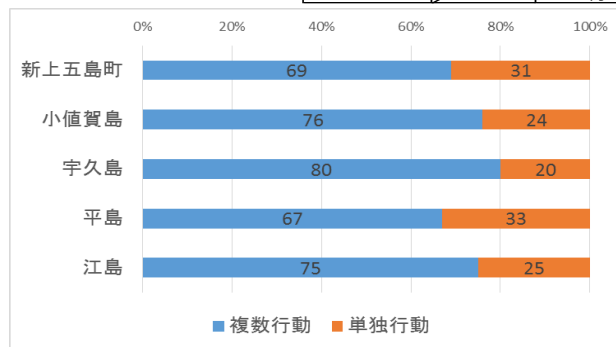


図-4 複数行動・単数行動の割合

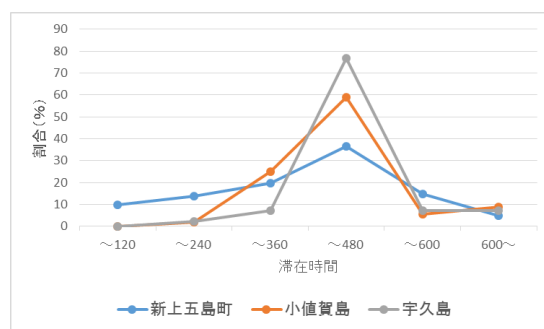


図-5 目的地での滞在時間

4. まとめ

調査の結果、島内の買物行動では所要時間と買物頻度には相関があると考えられる。島外で買物をするかは、島内の買物施設の充実度に関係し、ある程度充実していると、買物頻度は少なくなる。また、島外の目的地で複数行動をとるか否かは滞在時間に関係し、フェリーの運航頻度が少ないと、滞在時間が長くなり、複数行動をとることが分かった。

5. 今後の予定

離島住民の買物行動にはフェリーの運行便数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、それらと島外の買物頻度との関係、そして、その買物頻度から複数行動をとるか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) 沖野隼也：下五島住民の買物行動における交通手段・頻度選択に関する研究、九州大学卒業論文、2014
- 2) 高野伸栄：離島交通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、平成4年度