

平戸市及び五島地域の離島住民の島外買物行動と商業規模・交通環境に関する研究

九州大学 学生会員 入江 周作

九州大学 正会員 大枝 良直

1. はじめに

過疎化や高齢化などの現象は、今日の多くの離島において、本土におけるそれらよりも顕著に確認できる。これらの現象は離島住民の生活に大きな影響を及ぼしており、特に離島住民の生活行動の柱である離島交通では減便や運賃値上げなどの交通サービスの悪化で不便性を増す一方である。離島住民の生活基盤の維持は離島の大きな課題であり、解決には離島住民の生活行動を十分に把握し、それを考慮した交通改善策が不可欠である。

離島住民の買物行動を分析した研究に宮澤ら⁽¹⁾の研究がある。宮澤らは五島列島の岐宿町を対象にしたアンケート調査により、低次財ほど居住地近隣地域で、高次財ほど島外で購入する行動を確認した。離島住民の生活行動を規定する要因の研究に宮内ら⁽²⁾の研究がある。宮内らは離島住民の生活行動が滞在可能時間に規定されていることを確認し、その滞在可能時間と交通サービスレベルに関係が見られることを重回帰分析で示した。交通サービスの改善による離島住民の生活行動の変化について述べている研究に池田ら⁽³⁾の研究がある。池田らは高速カーフェリーの導入を行った際の離島住民の需要予測を行っており、この中で、交通サービスの改善が離島住民の生活行動に変化を与える可能性を述べている。しかしサービスを含む交通環境の変化が離島住民の生活行動に及ぼし得る影響を定量的に分析した研究はいまだに少ない。そこで本研究では複数の島を対象に島外の買物行動に着目し、交通サービスとの関係性を定量的に分析することを目的とする。

2. 調査

2-1. 調査場所

五島地域については津森ら⁽⁴⁾、沖野ら⁽⁵⁾の研究で既にアンケート調査が行われており、調査対象地域は中通島、小値賀島、宇久島、平島、江島、福江島、奈留島、久賀島、杣島、黄島の10島である。本研究では、五島地域での調査に加え新たに長崎県平戸市の離島である的山大島、度島の2島を調査し、合わせて分析を行う。調査



図1 調査地域(平戸)



図2 調査地域(五島)

表1 島の基本情報

調査対象地域	小売事業所数 (事業所)	年間商品 販売額 (百万円)	人口 (人)	運賃 (円)	往復 所要時間 (分)	フェリー 本数 (便/日)
的山大島	10	140	1035	650	80	5
度島	5	データなし	685	660	70	4
中通島	307	15672	20622	5204	202	7
福江島	478	26178	24548	4544	270	7
小値賀島	40	1259	2290	3339	296	4
宇久島	15	3080	2100	4313	244	4
奈留島	34	1871	2807	706	72	6
平島・江島	2	93	172	2260	280	1
久賀島・杣島・黄島	8	413	204	800	50	3

対象地域については図1に平戸市の2島、図2に五島地域の10島を丸印に示す。また計12島の商業規模と交通環境に関する基本情報を表1にまとめている。

2-2. 調査方法

今回の平戸市の離島住民のアンケートでは各世帯に配布し、五島地域と同様に個人属性や買物行動(頻度、交通手段、目的地、所要時間等)などについて質問した。

このアンケートの結果と、五島地域での結果とを含めて交通環境の観点から分析する。

2-3. 回収結果

アンケートの回収結果について、的山大島と度島の合計の配布枚数、回収枚数、回収率はそれぞれ 723 枚、245 枚、33.9%であった。

3. 分析

アンケートの結果から得られた島外での買物頻度に対する結果を、島ごとに比較する。

表 2 に示す調査対象地域全体の平均頻度が 1.85(回/月)であったのでこの頻度を基準に表中に示す島の番号で 1~5 と 6~9 の 2 つのグループに分ける。この 2 つのグループ間で比較を行うと、1~5 は小売事業所数が多く、6~9 は小売事業所数が少ない傾向が見られる。また、6~9 のグループ内の島で比較を行うと、運賃が安いほど、往復所要時間が短いほど、またフェリーの便数が多いほど平均島外買物頻度が増えることがわかる。つまり島外買物頻度は島内買物施設の規模や運賃、島本土間の所要時間、そしてフェリーの便数に影響されることがわかる。

島外買物行動時の目的地の割合を図 3 に示す。的山大島と度島は共に平戸市への訪問が見られ、その割合は 90%弱と大きく、平戸市への依存が確認できる。また佐世保市への訪問が 10%程度あり、平戸市(小売事業所数 371:2014 年)の買物施設では満足できない場合に佐世保市(小売事業所数 1858:2014 年)を訪問していると考えられる。また佐世保市は平戸港から車で片道約 1 時間と、日帰りが可能なことから目的地に選択されていると考えられる。

平戸市での島外買物行動時の目的地を図 4 に示す。図 4 より、平戸市での買物でもおおまかに平戸港周辺と岩の上町と田平町の三つの地区に目的地が集中していることがわかる。平戸港周辺は徒歩圏内に商業施設が存在すること、岩の上町や田平町は車が必要な距離だが、平戸港周辺より比較的大規模な商業施設が存在していることが選択理由だと考えられる。

4. おわりに

離島住民の生活基盤の維持のための、生活行動を考慮した交通改善策の提案の前段階として、平戸市及び五島地域の離島住民のアンケート結果を元に島外の買物行動と交通サービスの関係の分析を行った。その結

表 2 平均島外買物頻度と島の条件

調査対象地域	平均島外買物頻度(回/月)	小売事業所数	運賃(円)	往復所要時間(分)	フェリー便数(便/日)
1.福江島	0.53	478	4544	270	7
2.中通島	0.79	307	5204	202	7
3.小値賀島	0.99	40	3339	296	4
4.奈留島	1.13	34	706	72	6
5.宇久島	1.18	15	4313	244	4
6.平島江島	1.90	2	2260	280	1
7.久賀島花島黄島	2.57	8	800	50	3
8.的山大島	3.18	10	650	80	5
9.度島	4.39	5	660	70	4

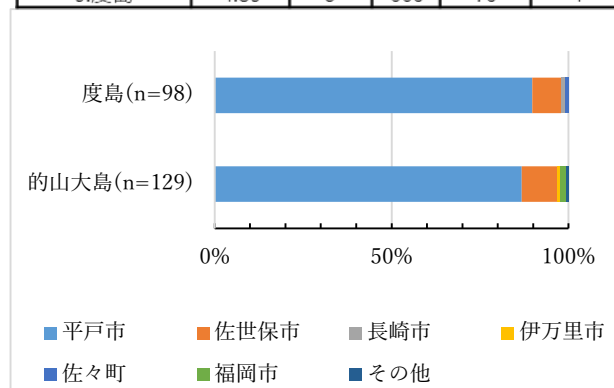


図 3 島外買物目的地

果以下の知見が得られた。

- ・島外の買物頻度は島内買物施設の規模と交通環境(所要時間、運賃等)に左右される。

- ・島外の買物目的地は日帰りが可能な場所がよく選択される。

- ・島外の買物目的地によって交通手段が異なる。

今後は今回までに得られた結果から対象地域における買物行動と交通環境の関係性をより定量的に把握する。

5. 参考文献

- 1)宮澤 仁,(1996),離島における消費者購買行動の一考察:長崎県五島列島岐宿町の事例,経済地理学年報
- 2)宮内 久光,(2001),離島住民の中心都市における滞在可能時間の測定,島嶼研究
- 3)池田 良穂,渡邊 良一,田角 宏美,(2004),離島航路における最適交通機関の決定手法と超高速カーフェリーのフィージビリティ(第2報),関西造船協会論文集
- 4)津森 政宏,(2018),五島地域を対象とする交通環境を考慮した離島住民の買物行動に関する研究,九州大学修士論文
- 5)沖野 隼也,(2015),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



図 4 平戸市北東部