

## 三陸地域における通勤・航空導入に関する実態調査

東北大学 学生員 ○ 田 中 浩 二  
東北大学 正 員 稲 村 肇

### 1. 本研究の背景と目的

近年、新幹線、高速道路といった幹線高速交通体系の整備が進むにつれて、これらの幹線から離れたいわゆる高速交通空白地域の問題がクローズアップされるようになってきた。しかし、これらの地域すべてを幹線高速交通網で結ぶことは、その財源問題等により困難である。そこで、比較的安価に整備できる通勤・航空への関心が高くなってきた。

通勤・航空はその建設費の低廉さ及び輸送能力の少なさから、空港を自治体が建設し、また自治体自体の運営によることも可能である。従って、東北地方のように比較的条件的悪い地域での通勤・航空の開通に際し、重要なことは顕在化する旅客需要や採算性もさることながら当該地域の住民の総意と基本的ニーズの大きさが最も重要であるといえる。

このような背景のもとに、本研究では、東北地方における高速交通空白地域として、三陸地域を取り上げ、通勤・航空導入に関する住民の意識について調査を行った。そして最近、住民の強い要望によって空港建設が実現化された庄内地方での実態調査の結果と比較し、その交通特性との関係を考察する。

### 2. 調査の概要

図1は、東北新幹線が青森まで開業し、高速道路が基本計画路線まで完成した時点の高速交通空白地域を示している。図より、下北、津軽、秋田、米代川上流・下流、宮古、釜石・大船渡地区は、将来も高速交通サービスを受けられないことがわかる。このことから三陸地域と空港の実現した庄内地方が対象地域として選択された。

昭和61年1月に三陸地域、2月に庄内地方で、行政機関や商工団体を中心に、ヒアリング調査を行った。

- 1) 三陸地域でのヒアリングの対象は、久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、気仙沼市、の各市役所、久慈市を除く各青年会議所、ほ

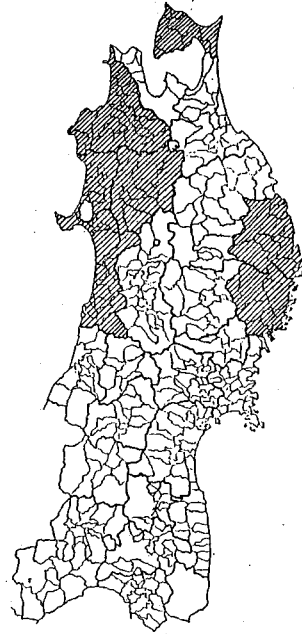


図1. 仙台へ日帰り不可能な地域

- かに宮古市商工会議所や農協、漁協などである。
- 2) 庄内地方での対象機関は、山形県庄内支庁、酒田市、鶴岡市の各市役所、商工会議所である。但し、庄内地方では基本的ニーズの把握ではなく庄内空港建設実現までの取り組みを中心に実態調査を行った。

### 3. 調査の結果に対する考察

8地域における県庁所在地までの交通条件を表1に、東京及び仙台までの新幹線を利用した所要時間を表2に示した。これは、通勤・航空路が開通されるとすれば仙台が中心となり、各地へ結ばれると考えられるが、一般市民の交通利便性の感じ方は県庁所在地や東京までの時間に大きく影響されると考えるからである。表1を見れば明らかなように、すべての地域で自家用車を利用する場合が最も到達時間が短くなっており、日帰り圏を到達時間が

3.5 時間（国土庁報告より）以内とすればどの地域も可能となる。しかし、公共交通機関である鉄道やバスでは宮古のバス利用のみが可能圏に入る。表2によれば、すべての地域が大都市から非常に離れていることがわかるが、わけても久慈が一番遠く、他の7市は大きな差はない。

表1. 県庁所在地までの到達時間

|       | 自家用車   | 鉄 道    | バ ス    |
|-------|--------|--------|--------|
| 気 仙 沼 | 2時間45分 | 3時間45分 |        |
| 陸前高田  | 2時間45分 | 4時間35分 |        |
| 大 船 渡 | 2時間30分 | 5時間 5分 | 4時間20分 |
| 釜 石   | 2時間20分 | 4時間30分 | 4時間    |
| 宮 古   | 2時間    | 4時間 5分 | 3時間 5分 |
| 久 慈   | 2時間20分 | 5時間15分 | 4時間10分 |
| 鶴 岡   | 2時間10分 | 4時間20分 | 3時間43分 |
| 酒 田   | 2時間35分 | 4時間 5分 |        |

- ・アクセス、イグレスの時間は各15分と想定した。
- ・到達時間＝アクセス時間＋利用交通機関の正味所要時間  
＋待ち時間＋イグレス時間
- ・待ち時間＝[(最終便の出発時刻)－(始発便の出発時刻)]  
÷[2×(運行本数－1/日)]
- ・自家用車を利用する場合には、当該路線バスの平均速度に約10km/hを加えて自家用車の平均速度とした。

表2. 東京、仙台までの到達時間

|       | 東 京    | 仙 台    |
|-------|--------|--------|
| 気 仙 沼 | 6時間30分 | 3時間45分 |
| 陸前高田  | 7時間10分 | 4時間20分 |
| 大 船 渡 | 7時間40分 | 4時間50分 |
| 釜 石   | 7時間40分 | 4時間50分 |
| 宮 古   | 7時間15分 | 4時間25分 |
| 久 慈   | 8時間20分 | 5時間30分 |
| 鶴 岡   | 6時間20分 | 5時間40分 |
| 酒 田   | 6時間50分 | 6時間    |

- ・アクセス時間を15分、東京でのイグレス時間を1時間と想定した。
- ・すべて公共交通機関を利用した。

各所でのヒアリング調査結果は図2に示されている。以下に地理的条件を含めて考察を述べる。

1) 庄内地方は、地理的条件が他地域とあまり変わらないにもかかわらず、空港を実現化したことに見られるように、すべての観点において十分な努力と意識の向上がある。これは鶴岡、酒田の人口集積もさることながら、県庁所在地に対する依存度が低い（大都市に対する相対的依存度が高い）ため、所要時間以上に不便さを感じていることの表われと考えられる。

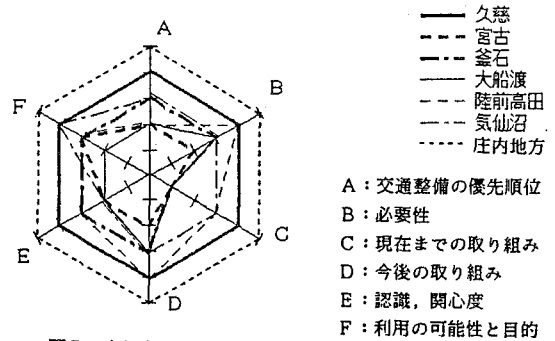


図2. 市役所の意識評価

2) 久慈は、三陸各市の中で最も不便なため、コンピューター航空に対する熱意は最も高い。これは宮古が最も低い値を示していることから、交通条件によってコンピューターに対する期待の強さがかなり説明できることを意味しているだろう。

3) 他の4市は大きな差はないが、比較的熱心な気仙沼、陸前高田と、それほどでもない釜石、大船渡に分けることができる。このうち前2市が県庁所在地に対しバスの便がないことや、気仙沼が宮城県内で仙台に最も遠く、陸前高田が他の2市と比較して遠いという事実が注目される。

#### 4. 結論

本研究でわかったことは次の2点である。

- コンピューター航空に関する熱意は詳細な交通条件の比較によりかなりの部分説明が可能である。
- 交通条件は、その地域の社会経済特性により目的地が変化する。

この他本研究で気付いたことは、以外なまでの住民意識の低さである。これは航空自体が住民の足として考えられていないこともさることながら、コンピューター開設による効果やその実現性に対する認識が著しく欠如していることを示している。今後はそれらの理解を深めるための研究を進めたい。

最後に本研究に御協力をいただいた各市の関係者諸兄に感謝を述べたい。

#### <参考文献>

- 国土庁計画・調整局総合交通課  
「定住構想推進のための圏域間交通の改善に関する調査」 (1984.3)
- 国土庁計画・調整局総合交通課  
「定住構想推進のための地域航空システム導入に関する調査」 (1985.3)