

愛媛大学大学院 学生員 ○佐伯 有三
 愛媛大学工学部 フェロー 柏谷 増男
 愛媛大学工学部 井上 武明

1. はじめに

我が国では高度経済成長とともに山村集落は過疎化に見舞われ、集落は衰退の一途をたどっているところが少なくない。これらの地域では人口流出に伴う施設数の減少、公共交通機関の削減により住民の暮らしはますます不便なものとなっている。本研究では住民の交通に関するアンケート調査を行った。

2. 調査地区

愛媛県上浮穴郡久万町を対象地域とした。久万町内の道路の略図を図1に示す。久万町内に位置する集落は4本の谷筋に沿って細長く分布し、はっきりと4つの地区に分かれている。4つの地区は西から順に父二峰地区、久万地区、畑野川地区、直瀬地区と呼ばれ、この中の久万地区が町の規模・人口共に最大であり久万町の中心地である。このうち中心部集落として久万地区、末端集落として直瀬地区、中間の集落として畑野川地区を調査対象地区とした。

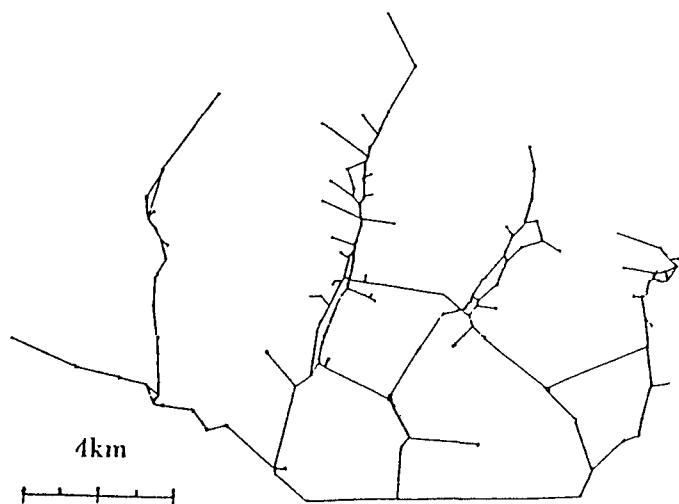


図1 久万町道路図

3. 住民の交通行動に関するアンケート調査

住民の交通行動のアンケート対象とした3地区それぞれから、アンケート対象者が約100世帯となるよう

に集落をピックアップし、集落内の中学生以上の人全てをアンケート対象者とした。アンケート調査期間は1997年11月17日(月)～11月23日(日)である。質問項目は①性別②年齢③職業④運転免許証(種類は問わない)の有無⑤自分がいつでも自由に使用できる交通用具⑥外出回数、交通目的、行き先、交通手段である。なお、交通目的は勤務先、学校、官公庁、病院、個人商店、スーパー、農協、田畑・山、友人・知人宅、銀行、郵便局、図書館、飲食店、趣味、集会所、その他の16種類に分類した。また、回収数(率)は久万地区が40部(20.7%)、畑野川地区が110部(59.1%)、直瀬地区が147部(72.1%)である。

4. 調査結果

(1) 交通手段

下の図2は使用した交通手段を地区別に示したものである。3地区とも自家用車が50～60%と最も多かった。2番目は久万地区が自転車の28%に対し、下畑野川地区・直瀬地区では徒歩が2番目となっている。また自転車の使用率は末端集落に行くほど低下し、逆にバイクの使用率は上昇している。これは地形の問題とそれに伴う自転車とバイクの所有率がそのまま使用回数に跳ね返ったと考えられる。同様に老人にとって上り坂は体力的につらいが、徒歩に代わるものとして電動三輪車が直瀬地区に普及している。直瀬地区の徒歩と電動三輪車の割合の合計24%というのは久万地区・下畑野川地区の徒歩の割合とほぼ同じである。

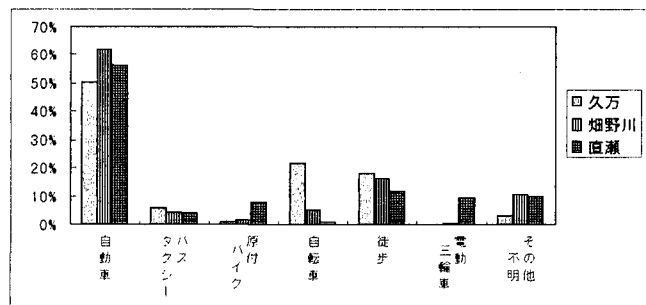


図2 地区別使用交通手段

(2) 交通行動

全トリップを交通目的と地区によって分けたものが表1である。ただし、父二峰地区への交通は発生していなかったため目的地から除外している。

どの地区も勤務の他買い物・病院といった目的を選べる行動では自地区、久万地区、松山に行くことが非常に多い。一方畑野川地区と直瀬地区の間の行き来はほとんどない。よって、畑野川地区と直瀬地区は同じ特性を持つ地区同士であると言える。そして、父二峰地区への交通が発生しなかったことから、中心地以外の地区同士のつながりは希薄であることが分かる。

表1 交通目的・地区別トリップ表

出 発 地	目的地					
	久万	畑野川	直瀬	松山	その他	合計
・合計						
久万	212	0	5	20	9	246
畑野川	207	293	7	96	27	630
直瀬	135	3	418	48	16	620
・勤務						
久万	18	0	5	3	0	26
畑野川	49	25	0	15	1	90
直瀬	29	0	30	0	6	65
・買い物						
久万	88	0	0	6	1	95
畑野川	84	43	0	25	0	152
直瀬	33	0	55	12	1	101
・通学						
久万	0	0	0	0	0	0
畑野川	12	31	0	0	0	43
直瀬	21	0	16	0	0	37
・病院						
久万	24	0	0	6	0	30
畑野川	15	4	0	11	0	30
直瀬	14	0	19	14	2	49
・官公庁・銀行・図書館						
久万	46	0	0	0	0	46
畑野川	31	0	0	0	0	31
直瀬	13	0	0	0	0	13
・農協・郵便局・集会所						
久万	33	0	0	0	0	33
畑野川	4	75	0	0	0	79
直瀬	0	1	101	0	0	102
・田畑						
久万	0	0	0	0	0	0
畑野川	0	79	0	0	0	79
直瀬	0	0	183	0	0	183
・飲食・趣味						
久万	3	0	0	4	0	7
畑野川	3	4	0	20	1	28
直瀬	5	1	0	6	0	12
・友人宅						
久万	0	0	0	1	3	4
畑野川	9	17	7	18	0	51
直瀬	9	1	11	15	1	37
・その他						
久万	0	0	0	0	5	5
畑野川	0	15	0	7	25	47
直瀬	11	0	3	1	6	21

また郵便局などの様にどの施設に行っても同じサービスが受けられるものは、自地区の施設を利用する

ことが圧倒的に多い。

(3) 自動車の有無による交通行動の変化

交通行動を自家用車を利用したものとそうでないものに分類した。例として下の図3. 1～3. 2に買い物目的の場合を示す。ただし、町内と松山のみで計算している。

この結果、車を使った人はごく一部を除いて町外へ出る行動が30%～50%を占めた。特に通院・買い物・友人親戚への行動は地区を問わず松山まで足を延ばすというのがほぼ同じ割合で多かった。また自家用車を所有していれば居住地区に関係なく松山へ行く割合もほぼ同じであった。このことから車を持っておりいつでも遠出ができるならば久万地区や松山で用事を済ませてしまうことがわかる。

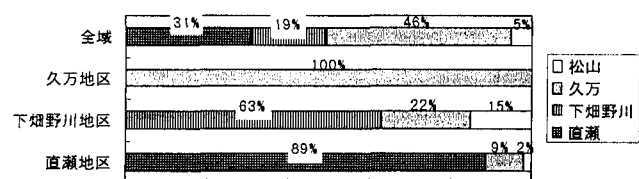


図3. 1 地区別買い物交通表（自家用車未使用時）

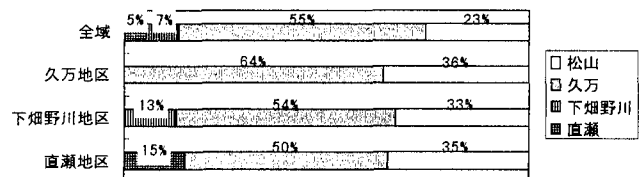


図3. 2 地区別買い物交通表（自家用車使用時）

5. おわりに

本研究で得られた具体的事実の内主要なものを以下にまとめる。

・自家用車を持つ人と持たぬ人で行動半径が大きく異なり、前者は久万町中心部や松山の施設を、後者は居住地区内の施設をよく利用している。

・交通行動には目的によって次の様なパターンが見られる。①自地区のみ②各地区から久万へ③自地区及び各地区から久万へ④自地区及び各地区から久万さらに松山へ⑤各地区から各地区へ。これには施設の立地や働きが影響している。つまり、交通目的によってODパターンが決まっていると言える。