

しかし、ここまで続けたのだから、ということ規模を縮小して開催することになりました。その後、新しく実行委員会に参加したボランティアのメンバーの活躍などもあり、横浜カーフリーデー 2009を開催できました。長くイベントを開催していると疲労感が出てくるものだと思います。清新な気持ちを維持するという課題が出てきたようです。

また、横浜市との連携を強化するという課題にも引き続き直面しています。今年は、カーフリーデーに理解のある職員に便宜を図ってもらうことがありましたが、もう一段連携を強化して、横浜市の正式な参加を得たいものです。横浜市の市長が変わったことから新しい動きが出てくることが望まれます。

■ 調査報告寄稿 ■

川村雅則

交通・移動をめぐる問題——夕張での地域調査結果から

■ はじめに

2009年の夏、夕張で、市民の暮らし・生活に関する実態調査を行った。調査の主たる目的は、財政再建計画のもとでの夕張市民の暮らし等の実態を総合的に、かつ、具体的に明らかにすることにあった。約30人の学生・教職員で1週間現地に滞在し、訪問聞き取り調査とアンケート調査を併用し、前者では461人(世帯)から、後者では709人(同)から、回答をそれぞれ得ることができた(なお調査結果は、資料の新聞記事を参照)。本稿では、この調査の中で市民から多く寄せられた交通・移動をめぐる問題についてとりあげる。

■ 夕張の地形や人口概況

財政破たんまで全国的にも名が知られるようになった北海道夕張市は、南北に35km、東西に約25kmと縦長で、また、非常に広大な面積を有する。そのため、行政サービスの提供も容易ではない(市職員が激減したいまはなおのこと、である)。炭鉱最盛期には人口10万人以上が暮らしていたこのまちも、石炭産業の衰退とともに人口は減り続け、さらに財政破たんがその勢いを加速させた。最新データ(2009年8月末日)では、人口総数は約11,500人とどまる。また夕張は、若いひとたちが仕事を求めて市外に流出し、残った住民の高齢化にともなう、高齢者人口の割合が高い点でも知られている。同じく最新デー

タによれば(表1)、住民全体の半数強が60歳以上である。以上のような地域特性や人口減少・高齢者人口の増加という状況の中で、地域の足をどう確保するかが課題になっている。

表1 夕張市の年齢別人口

単位：人、%

	全体		男女別			
			男性		女性	
	11488	100.0	5380	100.0	6108	100.0
15歳未満	780	6.8	390	7.2	390	6.4
15~39歳	1941	16.9	1055	19.6	886	14.5
40~59歳	2749	23.9	1421	26.4	1328	21.7
60~64歳	997	8.7	452	8.4	545	8.9
65~74歳	2384	20.8	1036	19.3	1348	22.1
75歳以上	2637	23.0	1026	19.1	1611	26.4

出所：夕張市市民課(住民基本台帳)より作成。

■ 調査にみる、交通・移動をめぐる問題

今回の聞き取り調査では、例えば、財政再建団体入りで、公共施設・関係機関が廃止されて、今までは歩いて用を済ますことが可能だったのができなくなった、あるいは、交通機関が十分に整備されていないために(とりわけクルマを保有していない世帯で)日常の移動が困難であることが、多く語られた。

アンケート調査の結果でみると、回答者全体では、クルマを保有している世帯は全体の4分の3(75.6%)を占め、また日常の移動で不便を感じるものが「とくにない」という回答は半数(50.0%)を、とりあえず占めている。

ところがそれを、一人暮らしで65歳以上の女

性回答者(75人)に限定してみると、クルマの保有は17.3%にまで、日常移動に不便が「とくにない」という回答は22.6%にまで、それぞれ減少する。かわって、通院に53.2%、買い物に46.8%が不便を感じているという。彼女ら(独居世帯の高齢女性)の具体的な声を聞いてみよう。

○南部に住んでいるので市民生協や農協などへは直通で行けません。またバス代が高くちょっとした買い物などでは利用できません。市外へ出ても清水沢から南部へはタクシーに乗らなければ帰れません。

○土曜日、日曜日、祭日などバスの本数が少ないので大変です。16時過ぎになるとバスがありません(普段でも)。

○私は汽車とバスを利用しているのですが、走る間隔が遠いので不便です。バスは隣町の紅葉山まで来るのですが私のところまでは来ません。

○市立診療所に通院中ですが、その日によって診療内容や投薬の関係上、バスが長時間待たされることがある。

○バス時間の間隔が短すぎたり長すぎたり。下着や靴下等の小物類も日常必需品も近くにはお店が無いので不便を感じております。市外へ用事で出かけても最終バスが早過ぎて間に合わず大変困ります。

(以上、アンケート調査結果)

もちろん、クルマを保有していないことで即日常生活を送れなくなる、という状況には必ずしもない。様々な工夫も可能だからだ。例えば、買い物であれば配達・移動販売車を利用したり、あるいは、日常の移動であれば、子ども達や近隣の友人・知人に頼ることで対応しているケースも少なくなかった(後者は助け合い文化の強い夕張の強みともいえ、興味深かった)。しかしながらそういう対応に限界があるのもまた事実である(後述の聞き取り結果を参照)。

またその逆に、クルマをたとえ保有しているケースでも、問題は少なくなかった。すなわち、例えば、「免許があるのは夫だけ」「1台のクルマで家族全員の用事に対応しなければならない」あ

るいは「加齢にともないクルマの使用に不安を感じている」などなど、いわゆるクルマ社会の脆さも垣間見られた。

●クルマを保有していないケース

一人暮らしの女性Aさん(80歳代)は、大病をわずらってから、体調は「非常に悪い」。現在も数ヶ月おきに札幌の病院に通って治療を継続しており、薬ものんでいる。

日常の買い物や移動はどうしているのか尋ねたところ、冬はきついけれども、お店は歩いて行ける距離にあり、また、電話で注文すれば配達もしてもらえる。買い物以外の市内の移動については、バスの便が悪いので不便ではあるけれども、近所の友人・知人が車で送迎してくれるので助かっているという。地域住民の助け合い精神を感じたものの、「それでも、だんだんみんなが年をとってくるとそれも難しくなってくる」というAさんの話に、そうした対応の限界を感じもした。札幌に住んでいる子どもからは、札幌に引っ越してくるよう言われている。

同じく一人暮らしの女性Bさん(70歳代)は、月額10万円程度の遺族年金で暮らす。札幌の病院に数ヶ月おきに通っているが通院代もバカにならない。バス代だけで往復4千円もかかるし、時間も1日ばかりで大変である。

市内のバス代も値上がりした。クルマを所有していないので移動は不便だという。バスの本数も、1日4便程度にまで減便した。例えば朝9時の便に乗り遅れたら昼までもうバスがなく、非常に不便であるという。

近くにあった連絡所は廃止され、地域のつながりが薄くなっていることも強く感じている。駅前はどんどんとさびれ、薬屋さんや食料品店もやめることになった。近隣で転出もあってさびしい。郵便局の立ち退きの話もあり、来年になると地域がいったいどうなっているのか、心配であるという。

■地域の「足」をどう確保するか

言うまでもなく、上記の課題は、夕張に特有のものではない。例えば、いま全国各地で、大型小売店の郊外進出にともない、地域の商店街

がつぶれ、結果として、移動の手段をもたない高齢者を中心に、「買い物難民」(杉田)が生まれているという。

例えば図1は、内閣府(2009)のデータにもとづき、わが国の年齢別人口と自動車運転免許保有率を男女別にまとめたものだが、第一に、どの年齢層でも、女性の運転免許保有率は男性に比べて低い。第二に、高齢の女性の運転免許保有率が(男性に比べても)非常に低いことがあげられるだろう。

もっとも、免許保有者は年々増大しており、今後は、高齢女性の免許保有率も上昇し(たしかに、過去に比べれば上昇している)、問題は解消・緩和されるという見解も聞かれるかもしれない。

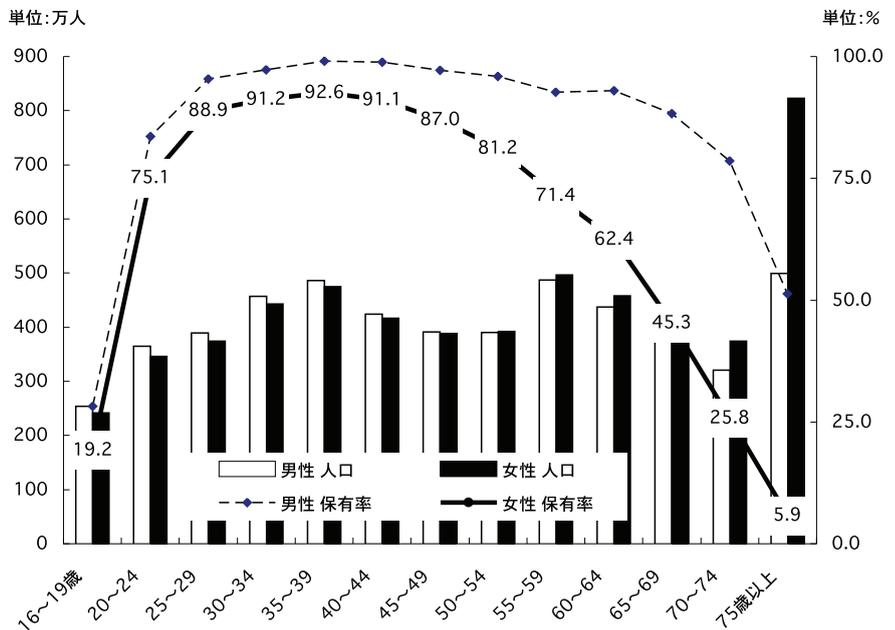
なるほど、そもそもクルマ(マイカー)に依存した社会・経済システムのはらむ問題や、高齢者が第1当事者となる事故が増加している(最近では認知症高齢者の事故が社会的にも関心を集めている)ことなどに目をつぶるのであれば、その見解も成立するかもしれないが、本稿はその立場をとらない(本稿の中心課題ではないので、この問題についてはここでとどめておく)。

地域の生活交通をどう維持・確保するか。今回の調査では交通・移動の不便の把握にとどまったが、それぞれのまちの実態を把握し、住民参画で交通整備を図っていくことが求められている。

参考文献

- ・杉田聡『買い物難民—もうひとつの高齢者問題』大月書店、2008年

図1 男女別にみたわが国の年齢別人口及び自動車運転免許保有率



・内閣府『交通安全白書(平成21年版)』日経印刷株式会社、2009年

※調査報告書(約150頁)は、500円+経費(振り込み料+郵送料)でお付けしております。希望される方は、必要部数と送り先等を明記の上、masanori@econ.hokkai-s-u.ac.jpまでご連絡ください。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号—規制緩和とトラック運送業
- ・40号—不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態(Ⅱ)
- ・42号—バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号—軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号—職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号—規制緩和と貸切バス業界(上)
- ・47号—規制緩和と貸切バス業界(中)
- ・48号—規制緩和と貸切バス業界(下)
- ・49号—規制緩和とトラック運送業(Ⅱ)
- ・50号—ツアーバスの安全を考える
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を
- ・54号—規制緩和とトラック運送業(Ⅲ)
- ・55号—規制緩和とトラック運送業(Ⅳ)