

# 吉岡町の魅力に関する調査

—居住と交通の実態からみる将来の課題—

高崎経済大学地域政策学部

中村匡克研究室



# 目 次

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 1. 調査実施にあたって .....      | 1  |
| (1) 調査の意義と目的 .....      | 1  |
| (2) 調査の方法 .....         | 2  |
| 2. 居住の実態 .....          | 5  |
| (1) 総人口および人口構成 .....    | 5  |
| (2) 地域別の人口および人口構成 ..... | 7  |
| (3) 居住の意向と理由 .....      | 11 |
| 3. 交通の実態 .....          | 19 |
| (1) 町の交通量と周辺との関係 .....  | 19 |
| □ 発生集中量および流動量 .....     | 20 |
| □ 町内における発生集中量 .....     | 22 |
| (2) 町民の交通 .....         | 23 |
| □ 1日のトリップ .....         | 23 |
| □ トリップの目的 .....         | 26 |
| □ トリップの所要時間 .....       | 30 |
| □ トリップの代表交通手段 .....     | 35 |
| (3) 公共交通の利用状況 .....     | 39 |
| □ 鉄道利用 .....            | 39 |
| □ バス利用 .....            | 42 |
| 4. 調査結果からみる将来の課題 .....  | 45 |



# 1. 調査実施にあたって

## (1) 調査の意義と目的

日本の総人口（外国人も含む）は、2008（平成20）年の1億2,808万人をピークに減少に転じ、今後も減少し続けると予想されている<sup>1</sup>。人口の自然減少を上回る社会増加が生じているごく一部を除けば、現在、ほとんどの市町村において人口減少が進んでいる。一方、食事の改善や医療の進歩という後押しを得て、またいびつな人口構成の問題もあいまって、高齢化も進みつつある。人口減少と高齢化の進展は、今日、社会保障の問題をはじめ、雇用やまちづくりといった分野でもさまざまな問題を引き起こしている。

群馬県も例外ではなく、県内におけるほとんどの市町村が人口減少と高齢化にまつわる問題に直面している。吉岡町は現在でも人口増加の傾向にあるものの、この傾向がこの先も続く保証はない。総人口および人口構成の動向に注意を払いつつ、将来をみすえた着実なまちづくりを進める必要がある。そのためには、入手可能な各種データを有効活用し、科学的根拠にもとづきながら、政策の企画・立案を行っていく必要がある。

このような背景を踏まえ、本調査では、都市・地域計画や交通、防災、福祉といった吉岡町のさまざまな政策の基礎情報となる、吉岡町民の居住および交通の実態について解明する。その際、町全域や町民全体を対象とする実態の解明はもとより、性別や年齢階層別、職業区分別、地域別に整理した町民を対象とする実態も明らかにする。これにより、本調査の結果は、吉岡町の政策の企画・立案にさまざまな場面で活用できるものになっている。

本調査報告書の構成は次のとおりである。

第1章では、上述した本調査の意義と目的に加え、調査の方法について説明する。第2章では、吉岡町民の居住の実態として人口や世帯の状況について概観するとともに、居住の意向と理由について明らかにする。第3章では、吉岡町民の交通の実態をさまざまな角度から解明していく。そのうえで、第4章では、吉岡町民の居住と交通の実態からみえてくる将来の課題について整理する。

---

<sup>1</sup> 国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成29年度推計：出生中位・死亡中位）によれば、将来の日本の総人口は、2020（平成32）年に1億2,533万人、2030（平成42）年に1億1,913万人、2040（平成52）年に1億1,092万人、2050（平成62）年に1億192万人まで減少すると予想されている。

## (2) 調査の方法

---

### □ 使用データ

本調査では、吉岡町民の居住と交通に関するデータを用いてグラフを作成し、それらを観察することで実態を明らかにしていく。グラフの作成に使用するデータは、次のとおりである。

居住の実態を明らかにする際には、『国勢調査(各年)』から得られるデータを使用する。国勢調査は、日本に居住するすべての人および世帯を対象としており、人口や世帯、産業構造などに関する各種のデータを提供している。

一方、居住の意向と理由および交通の実態を解明する際には、『群馬県パーソントリップ調査(平成27・28年度実態調査)<sup>2</sup>』のデータを使用する。パーソントリップ調査は、交通実態調査ともよばれ、「どのような人が」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どのような交通手段で」移動したかなど、1日の人の動きに関する総合的なデータを提供している。

### □ 調査項目

本調査では、人口や人口構成、世帯、居住の意向とその理由、発生集中量、流動量、トリップ、目的区分、所要時間、発着時間帯、代表交通、公共交通の利用状況に関するグラフを作成するが、その際、性や年齢、職業、地域についても配慮している。すなわち、吉岡町民すべてを対象とするグラフのほかに、性別(男性、女性)、年齢階層別(就学前、小学生、中学生、高校生、19歳・20歳代、30歳代、40歳代、50歳代、60歳代、70歳代)<sup>3</sup>、職業区分別(第1次産業、第2次産業、第3次産業、その他職業、主婦・無職、学生・生徒)、地域別(後述)に整理した町民を対象とするグラフも作成して観察している。このことにより、本調査が提供する情報は、吉岡町の各種施策の企画・立案により役立てやすいものになっている。

---

<sup>2</sup> 群馬県では、2015(平成27)年と2016(平成28)年の2年にわたり、パーソントリップ調査が実施された。2015(平成27)年の調査対象は、前橋・高崎都市圏と両毛都市圏の22市町村(前橋市、高崎市、桐生市、伊勢崎市、太田市、館林市、渋川市、藤岡市、富岡市、安中市、みどり市、榛東村、吉岡町、下仁田町、甘楽町、玉村町、板倉町、明和町、千代田町、大泉町、邑楽町、足利市)、2016(平成28)年の調査対象は、中山間地域の14市町村(沼田市、上野村、神流町、南牧村、中之条町、長野原町、嬭恋村、草津町、高山村、東吾妻町、片品村、川場村、昭和村、みなかみ町)であった。なお、2014(平成26)年にはプレ調査も実施された。

<sup>3</sup> 就学前：0～6歳、小学生：7～12歳、中学生：13～15歳、高校生：16～18歳、19歳・20歳代：19～29歳、30歳代：30～39歳、40歳代：40～49歳、50歳代：50～59歳、60歳代：60～69歳、70歳代～：70歳～



図 1-1-1 各調査における地域区分

出所：「国勢調査の調査区」は『国勢調査（平成 27 年）』のデータを用いて作成。「パーソントリップ調査におけるゾーン」は『群馬県パーソントリップ調査（平成 27・28 年度実態調査）』の地図を加工。「吉岡町の自治会」は吉岡町より提供。

注：「パーソントリップ調査におけるゾーン」には、本調査における 12 地区（パーソントリップ調査のゾーンを分割している場合は赤の点線）も示してある。

ただし、データに制約<sup>4</sup>があるため、本調査における吉岡町の「地域」の整理は、各章・節・項によってあるいは同じ章・節・項の中でも微妙に異なっているので注意してほしい。たとえば、居住の実態の観察では、国勢調査の住所にもとづく8つの地域（小倉、上野田、下野田、北下、南下、陣場、大久保、漆原）についてグラフを作成しているが、交通の実態の観察では、吉岡町のまちづくりや住民活動の土台となっている13の自治会（小倉、上野原、上野田、下野田、北下、南下、陣場、溝祭、大久保寺上、大久保寺下、漆原東、漆原西、駒寄）を意識しながら、パーソントリップ調査のゾーンをもとに本調査独自に設定した12の地域（小倉、上野田A、上野田B、下野田、北下、南下、陣場、大久保A、大久保B、大久保C、漆原A、漆原B）について情報提供している。なお、各調査において用いられている地域区分は、図1-1-1に示してある。

加えて、『群馬県パーソントリップ調査（平成27・28年度実態調査）』の調査日は指定の1日についてではなく、アンケートの回答者ごとに異なっていることにも注意が必要である。一般に、人の移動は平日（月曜日～金曜日）と土日祝日で大きく異なっていると考えられる。そこで、本調査では、パーソントリップ調査の調査日のデータにもとづき、平日と土日祝日を区別している。ただし、調査日の大部分は平日であり、土日祝日はごくわずかであることから、本調査報告書は主に平日の交通に着目して綴っている<sup>5</sup>。

---

<sup>4</sup> 国勢調査とパーソントリップ調査は別々に企画・調査されている。組み合わせられて研究に用いられることが前提となっていないため、両者の調査区分は必ずしも一致していない。

<sup>5</sup> 土日祝日のデータは限定的であり、傾向を安定して読み取れない。扱いには注意が必要である。

## 2. 居住の実態

吉岡町民の居住の実態について観察することからはじめよう。

### (1) 総人口および人口構成

まず、吉岡町の総人口の推移および人口構成、世帯数の変化について観察しよう。

吉岡町の総人口と将来推計人口、世帯数の推移は、図2-1-1に示してある。

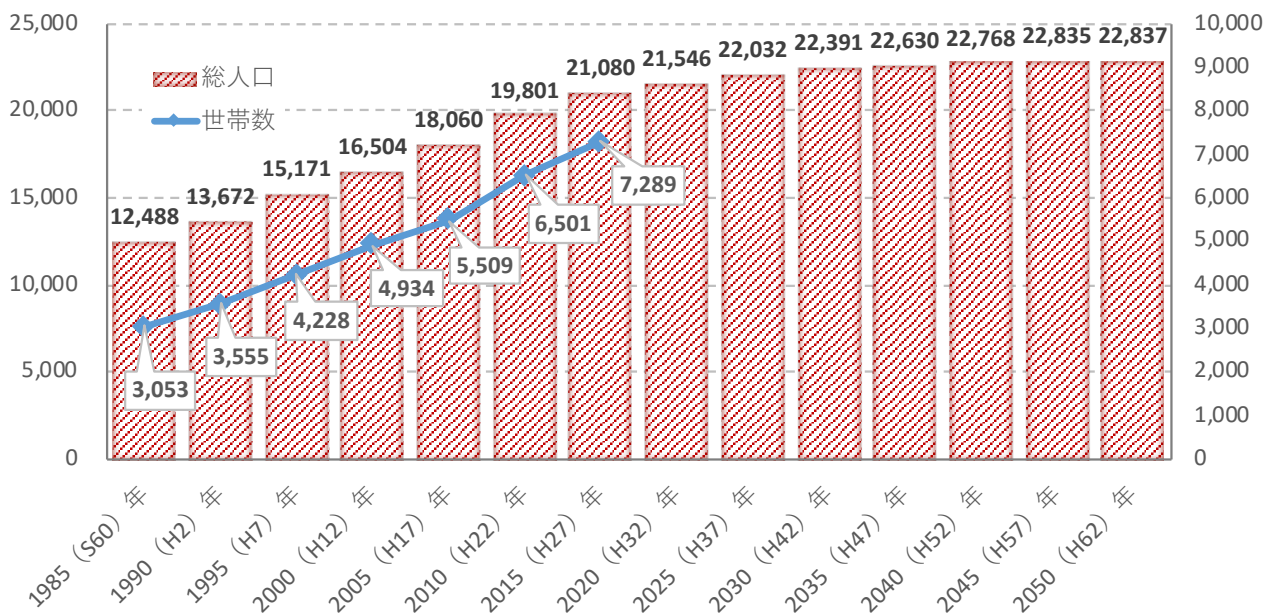


図2-1-1 総人口と将来推計人口、世帯数の推移

出所：『国勢調査（各年）』および『日本の地域別将来推計人口』をもとに筆者作成。

注：左軸の単位は人、右軸の単位は世帯。

1985（昭和60）年以降でみると、吉岡町の総人口は増加し続けている。吉岡町の総人口は、1985（昭和60）年には1万2,488人であったが、2015（平成27）年には2万1,080人になった。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、吉岡町の総人口はこ



の先も増加し続け、2050（平成 62）年には 2 万 2,837 人になると予想されている。全国的に人口減少が危惧され、群馬県内のほとんどの市町村が人口減少に直面する中で、人口増加が見込まれている吉岡町は特別な存在であるといえよう。

同様に、1985（昭和 60）年以降、吉岡町の世帯数も増加の一途をたどっている。吉岡町の世帯数は、1985（昭和 60）年には 3,053 世帯であったが、2015 年（平成 27）には 7,289 世帯になった。

吉岡町の人口構成の変化は、図 2-1-2 に示してある。

総人口が増加することにより、各年齢階層の人口も増加しているが、年少人口（0～14 歳）の割合は大きな変化がみられないのに対し、老年人口（65 歳～）の割合は拡大している。老年人口は、1985（昭和 60）年には 1,380 人（11.1%）であったのに対し、2015（平成 27）年には 4,621 人（21.9%）になっている。吉岡町では、総人口の増加が続いているものの、高齢化も進展していることがわかる。

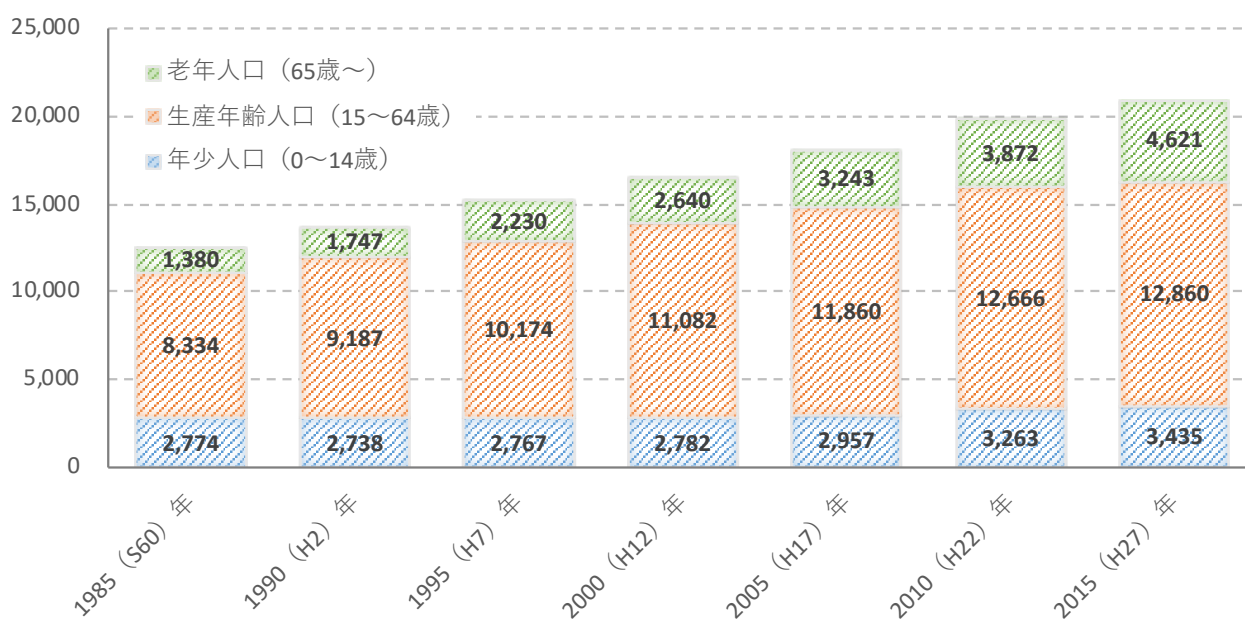


図 2-1-2 人口構成の変化

出所：『国勢調査』（各年）をもとに作成。

注：単位は人。

## (2) 地域別の人口および人口構成

つぎに、吉岡町の行政区域をさらに分割した地域別に人口および世帯数を観察しよう。最新調査年の2015（平成27）年における吉岡町の地域別の人口および世帯数は、図2-2-1に示してある。

人口がもっとも多いのは大久保の8,080人（男性3,900人、女性4,180人）であり、群を抜いていることがわかる。以降、大久保をさらに3つの地域にわけて実態を明らかにすることもあるが、それでも大久保の各地域の人口は他の地域の人口と同等以上である。これについて人口が多いのは、上野田の2,648人（男性1,305人、女性1,343人）、漆原の2,557人（男性1,274人、女性1,283人）、下野田の2,388人（男性1,205人、女性1,183人）となっている。

世帯数がもっとも多いのも大久保の2,889世帯であり、これについて下野田の897世帯、上野田の887世帯、漆原の882世帯となっている。人口の多さと世帯数の多さで順位が入れ替わるのは、単身世帯の比率に違いがあるからだと推察できる。

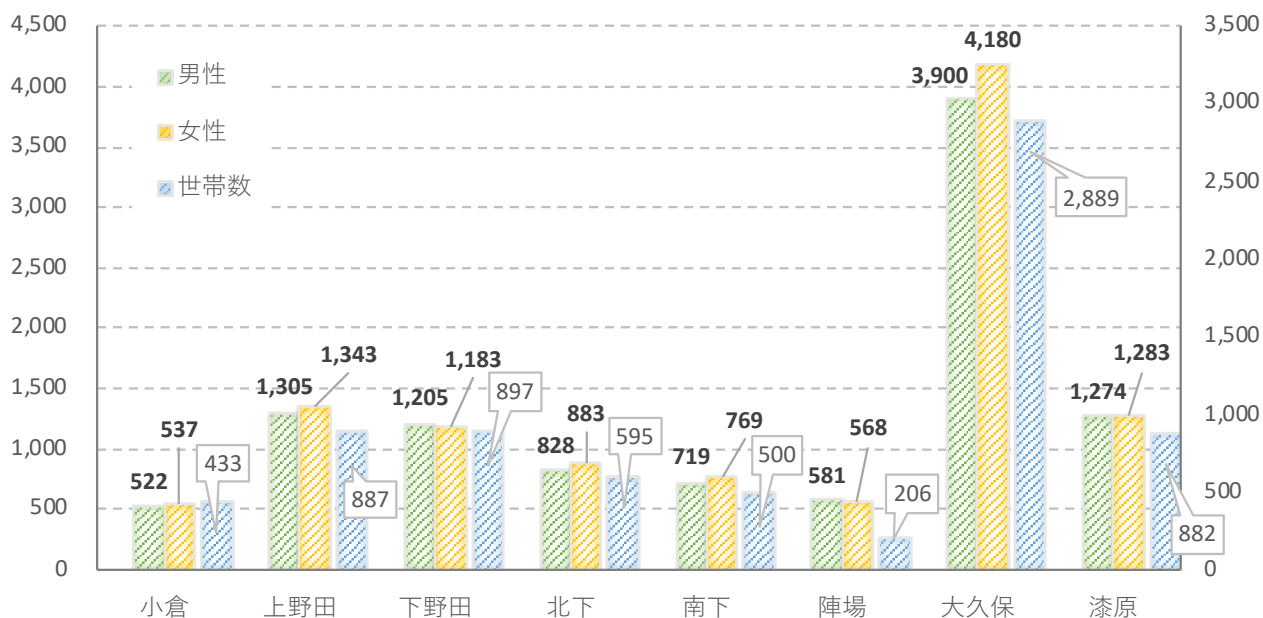


図2-2-1 地域別にみる人口および世帯数

出所：『国勢調査』（平成27年）をもとに作成。

注：左軸の単位は人、右軸の単位は世帯。

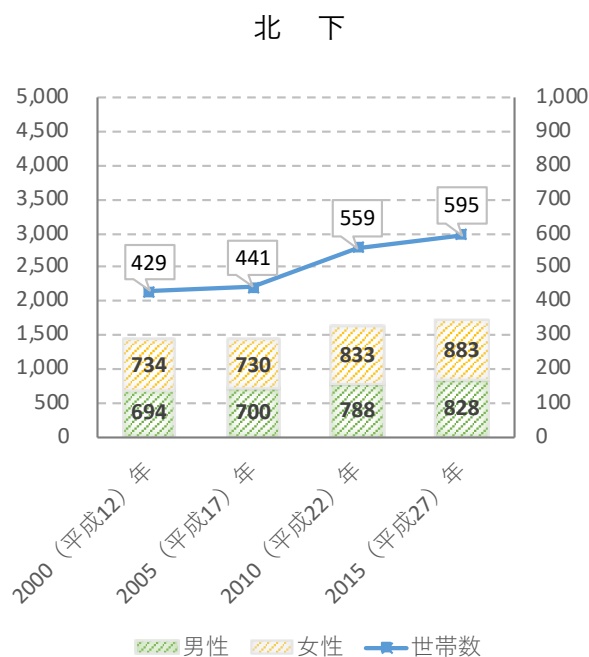
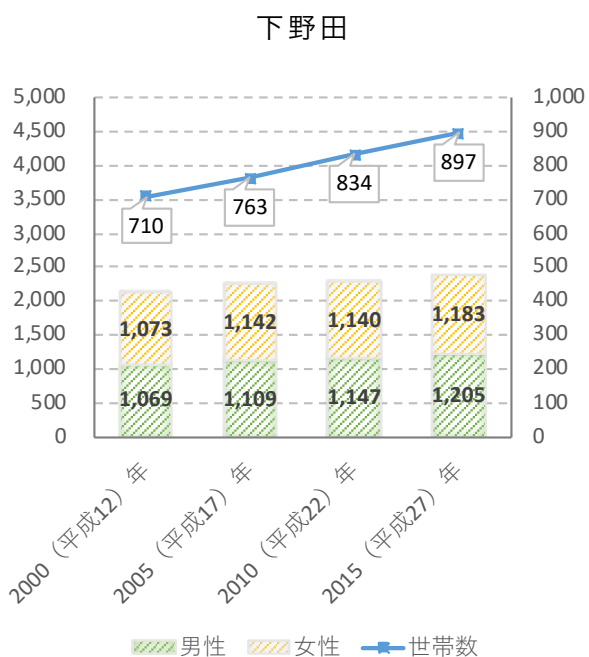
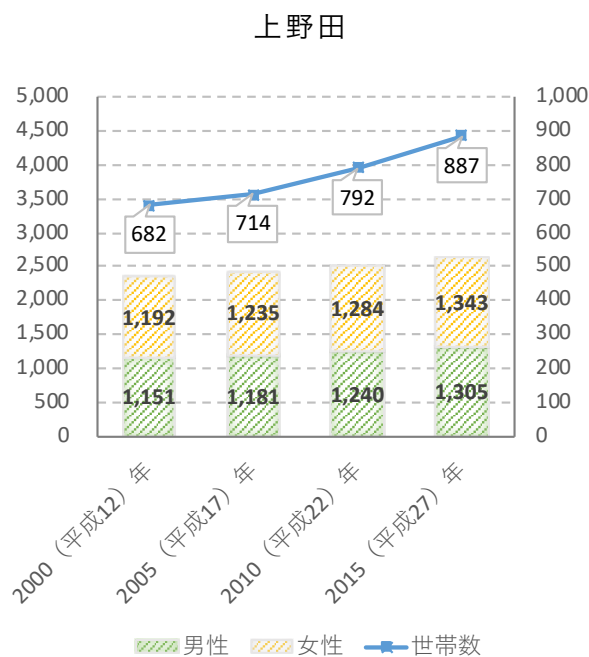
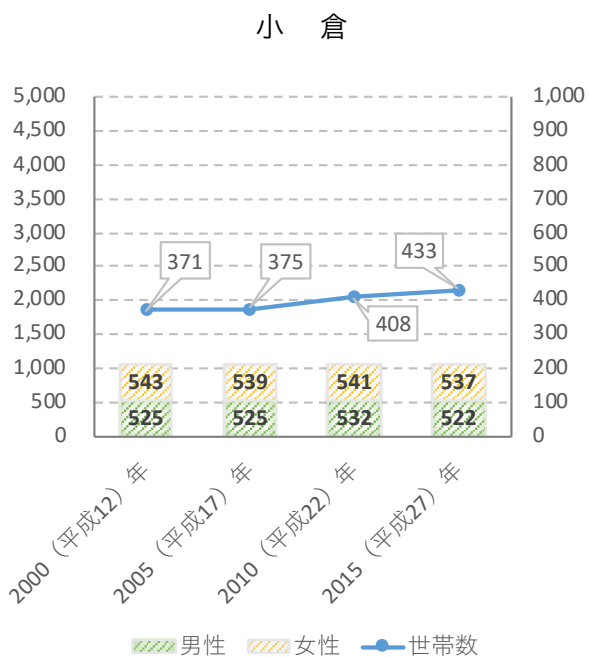


図 2-2-2 (a) 地域別にみる人口および世帯数の推移

出所：『国勢調査』（各年）をもとに作成。  
注：左軸の単位は人、右軸の単位は世帯。

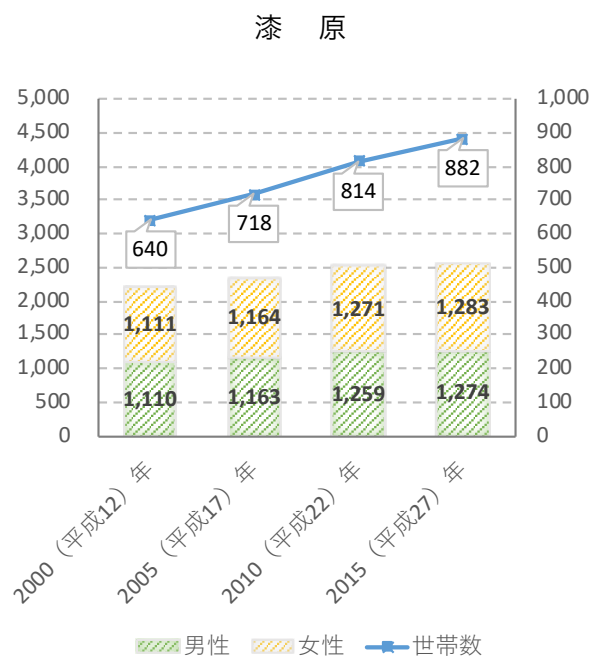
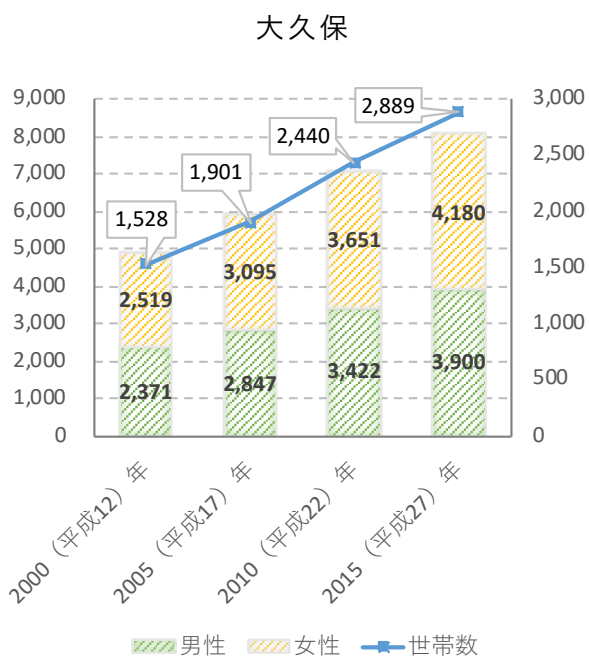
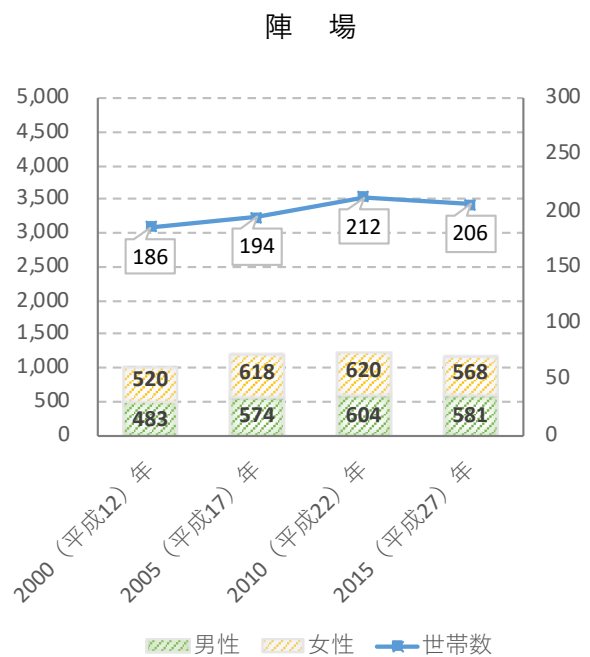
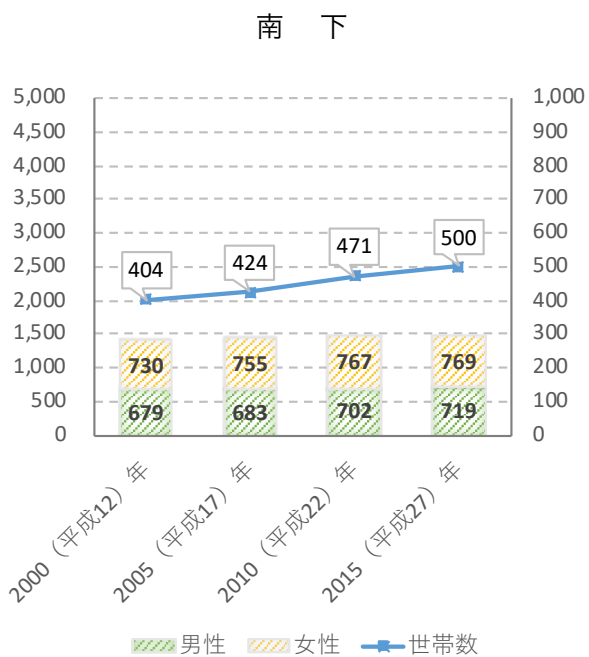


図 2-2-2 (b) 地域別にみる人口および世帯数の推移

出所：『国勢調査』（各年）をもとに作成。  
 注：左軸の単位は人、右軸の単位は世帯。

あわせて、2000（平成 12）年から 2015（平成 27）年における吉岡町の地域別の人口および世帯の推移は、図 2-2-2（a）（b）に示してある。

2000（平成 12）年から 2015（平成 27）年にかけてみると、小倉を除く各地域では、人口が増加していることがわかる。伸び率がもっとも高いのは大久保であり、この期間に 1.7 倍になっている。なお、近年でみると、人口増加の傾向に陰りがみえるのは北下であり、人口減少の傾向を示しているのは陣場である。世帯数についても、人口と同様の傾向を示しているといえるであろう。

なお、近年における吉岡町の各地域の人口増減率を地図に示したものが、図 2-2-3 である。

大久保の人口増加が著しいのに対し、陣場の人口減少も大きいことが伺える。

2010（平成 22）年 → 2015（平成 27）年

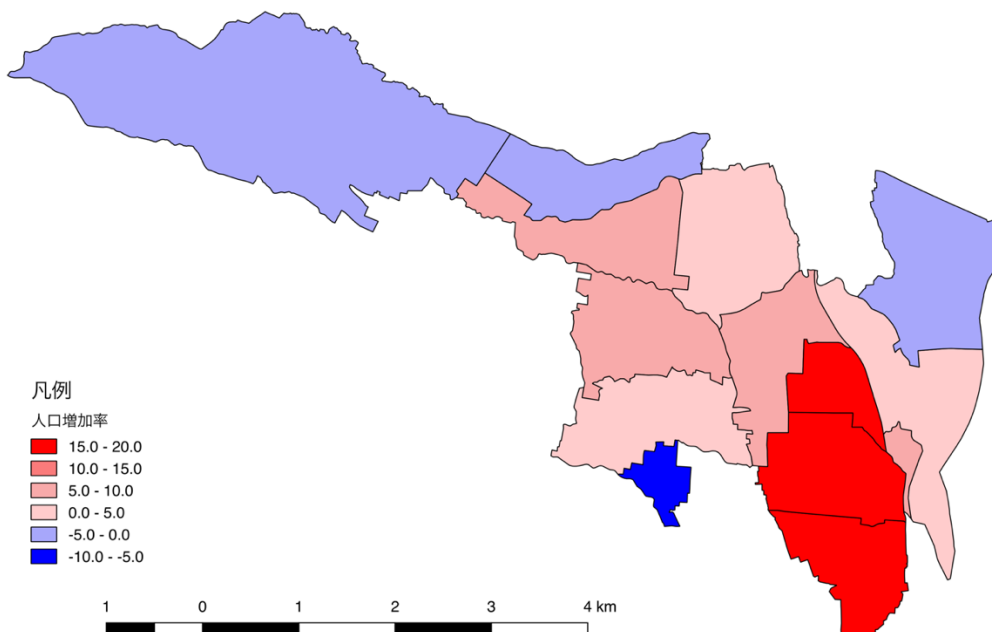


図 2-2-3 地図でみる地域別の人口増減率

出所：『国勢調査』（平成 22・27 年）をもとに作成。

注 1：単位は％。 注 2：人口増減率 =  $\frac{2015 \text{ 年の人口} - 2010 \text{ 年の人口}}{2010 \text{ 年の人口}} \times 100$

### (3) 居住の意向と理由

ここで、吉岡町民の居住の意向と理由についてみていくことにしよう。

吉岡町民の居住の意向は、図2-3-1に示してある。

「(吉岡町に)住み続けたい」との回答(79.1%)が圧倒的に多い一方、「(吉岡町から)移りたい、移る予定」との回答(13.2%)も一定割合あることに気づく。性別にみると、「移りたい、移る予定」との回答は、男性(11.9%)よりも女性(14.4%)の方がやや多くなっている。

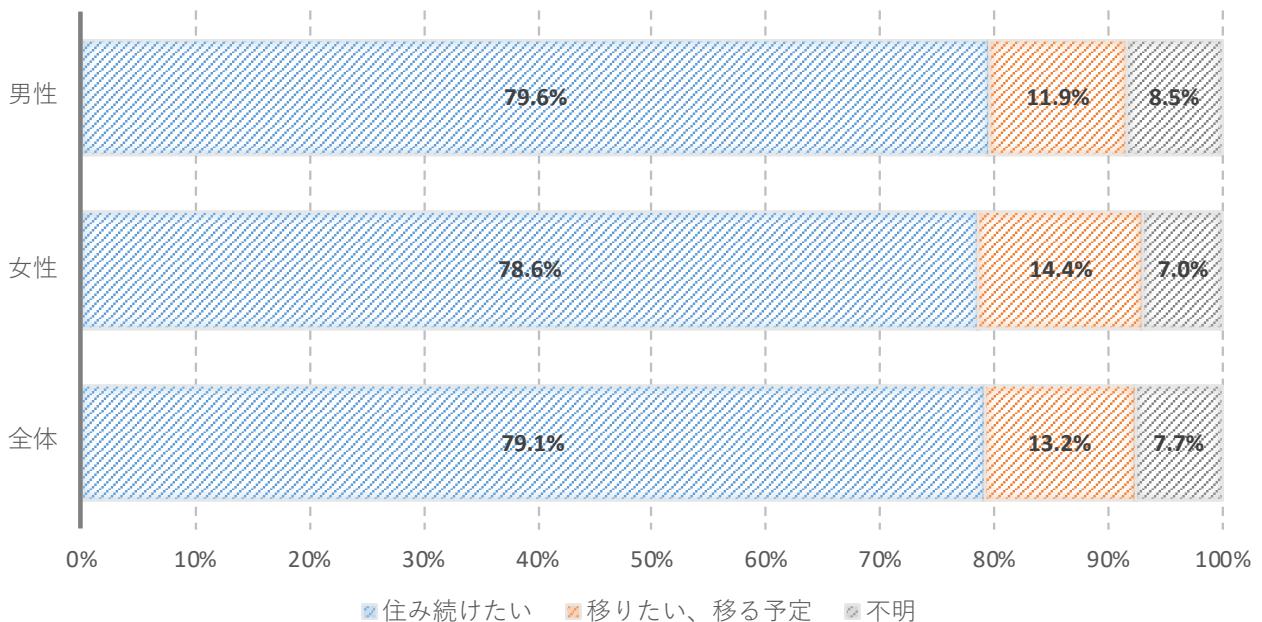


図2-3-1 居住の意向

出所：『群馬県パーソナリティ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

居住の意向を年齢階層別に示したものが、図2-3-2である。

「住み続けたい」との回答の割合は、70歳代～(88.5%)や60歳代(85.1%)、40歳代(81.7%)で高い一方、「移りたい、移る予定」との回答の割合は19歳・20歳代(31.5%)、高校生(24.2%)、30歳代(22.4%)で高い。年齢が高い町民ほど「住み続けたい」と回答しているのに対し、年齢が低い町民ほど「移りたい・移る予定」と回答している傾向がある。

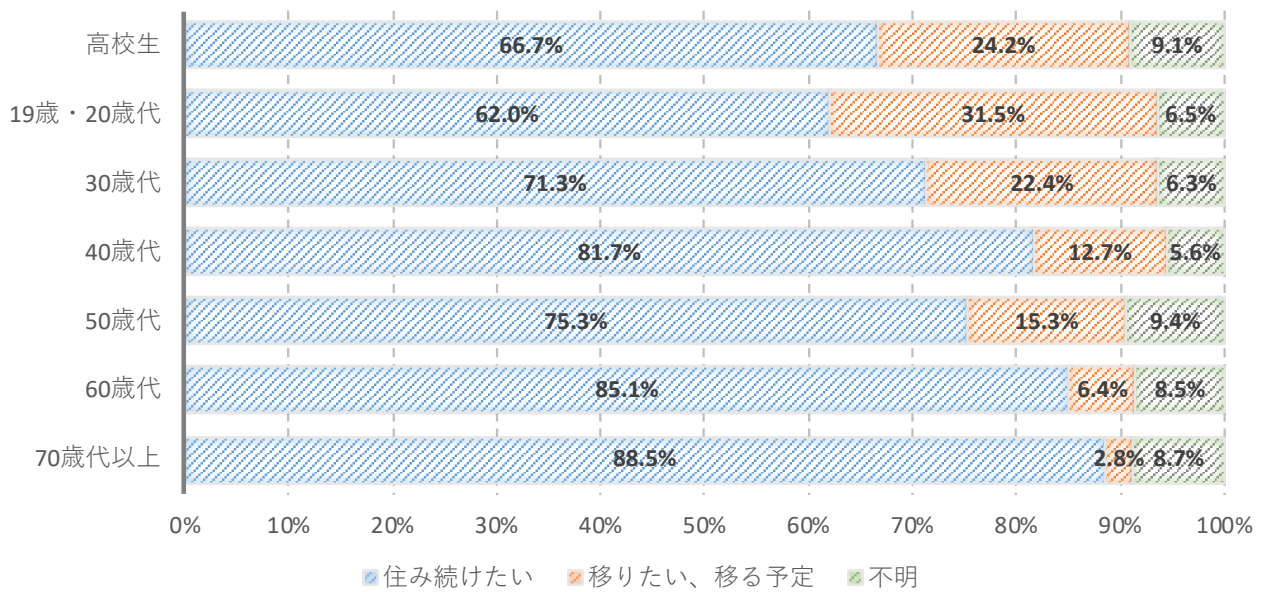


図 2-3-2 年齢階層別にみる居住の意向

出所：『群馬県パーソナリティ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

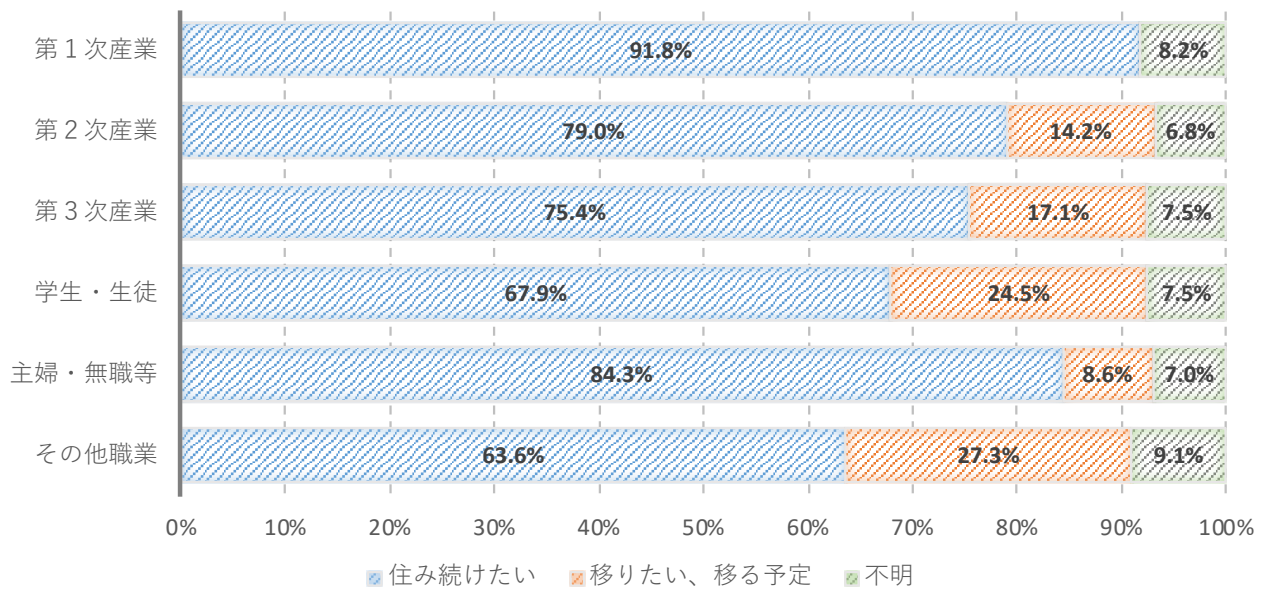


図 2-3-3 職業区分別にみる居住の意向

出所：『群馬県パーソナリティ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

居住の意向を職業区別に示したものが、図2-3-3である。

「住み続けたい」との回答の割合は、第1次産業（91.8%）でもっとも高く、主婦・無職等（76.7%）がこれに続いて高い。第2次産業（79.0%）、第3次産業（75.4%）はその次である。一方、「移りたい、移る予定」との回答の割合は、その他職業（27.3%）がもっとも高く、学生・生徒（24.5%）がこれに続いて高い。学生・生徒のこのような回答の背景には、進学や就職などによる予定の影響も含まれていると考えられるが、若い世代の意向は将来のまちづくりに重要な影響を及ぼすことから慎重な検討が必要であろう。

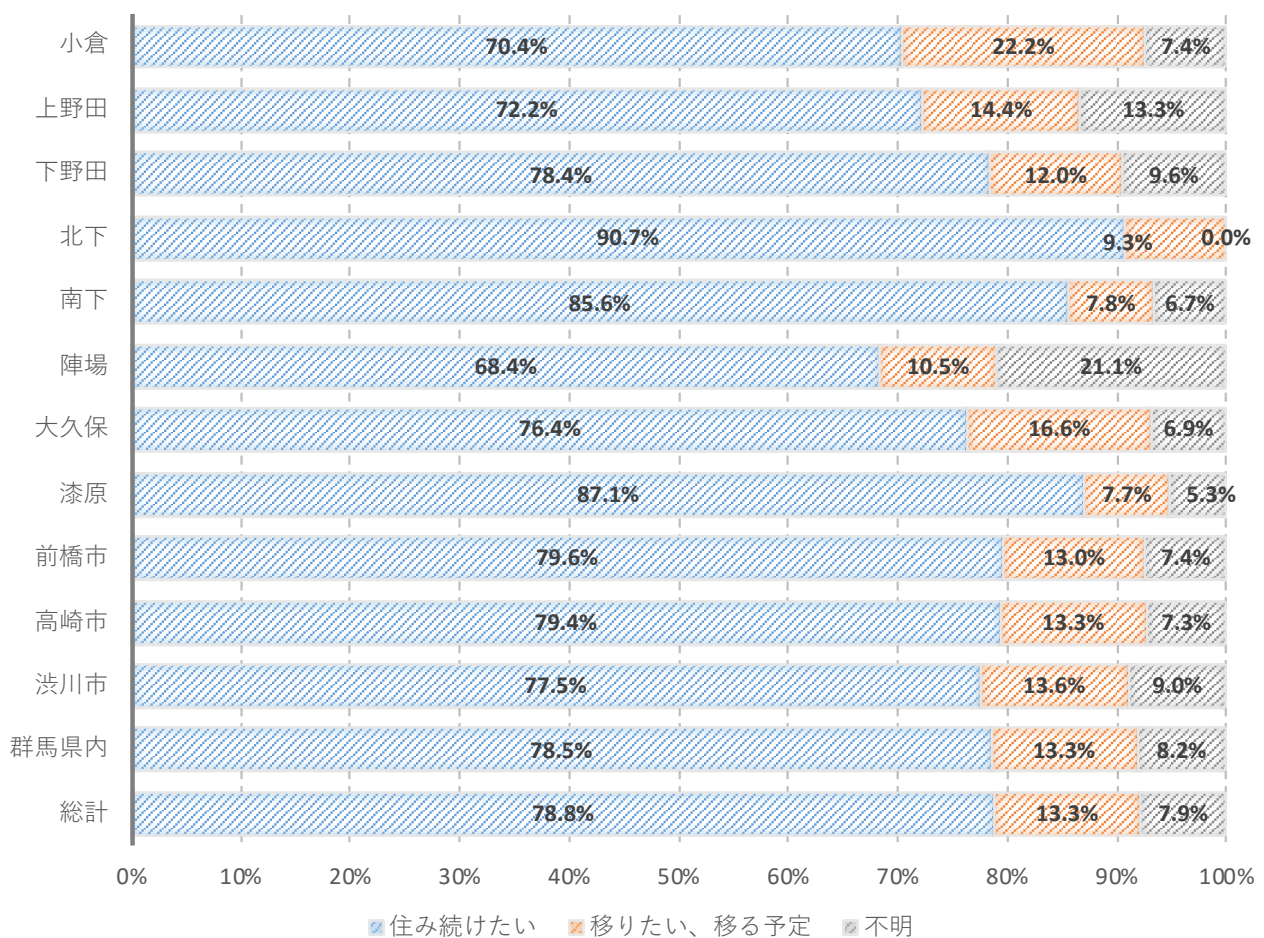


図2-3-4 地域別にみる居住の意向

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。



居住の意向を地域別に示したものが、図2-3-4である。

「住み続けたい」との回答の割合は、北下（90.7%）や漆原（87.1%）、南下（85.6%）で高い一方、「移りたい、移る予定」との回答の割合は、小倉（22.2%）や大久保（16.6%）、上野田（14.4%）、下野田（12.0%）で高い。「不明」との回答の割合が高い陣場（21.1%）については、その理由について検証する必要があるだろう。

さらに、「住み続けたい」と回答した人が、そのように考える理由について観察しよう。吉岡町に住み続けたい理由は、図2-3-5に示してある。

「自動車で移動しやすい」（56.4%）や「商業施設へ行きやすい」（51.8%）、「緑や自然が豊かである」（45.4%）が多く選択されていることがわかる。逆に、「鉄道・バスが利用しやすい」（8.8%）、「子育て支援施設へ行きやすい」（9.2%）、「徒歩・自転車で日常生活が済む」（13.3%）はあまり選択されていない。

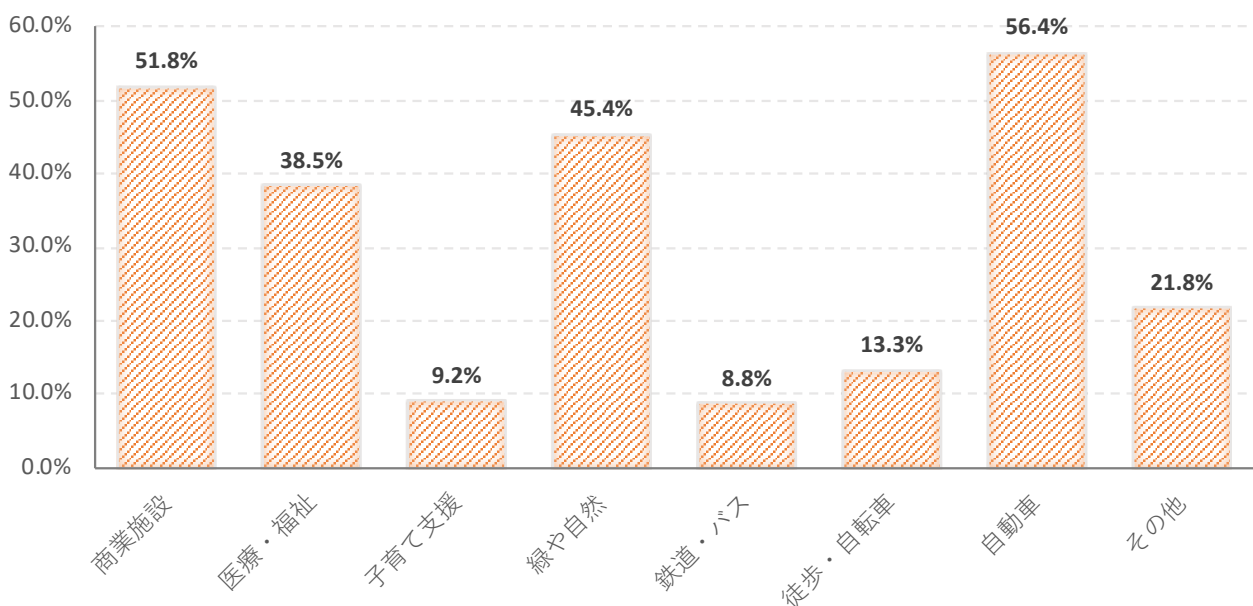


図2-3-5 住み続けたい理由

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

注1：複数回答可の質問なので、各理由について「選択された回答数/すべての回答数」を計算。

注2：「商業施設」は「商業施設へ行きやすい」、「医療・福祉」は「医療福祉施設へ行きやすい」、「子育て支援」は「子育て支援施設へ行きやすい」、「緑や自然」は「緑や自然が豊かである」、「鉄道・バス」は「鉄道・バスが利用しやすい」ことを指す。

住み続けたい理由を吉岡町の地域別に示したものが、図2-3-6 (a) (b) である。グラフによって軸の最大値が違うこと、データが細分化されて揺らぎが発生している可能性があることに注意して観察されたい。

先ほど多く選択されていた回答について観察していくことにする。「自動車で移動しやすい」は、漆原（61.5%）や南下（58.4%）、大久保（57.8%）などで多く選択され、その水準は周辺の市や群馬県の水準を上回っている一方、陣場（34.6%）ではあまり選択されていない。「商業施設へ行きやすい」は、南下（58.4%）や大久保（58.3%）で多く選択されているのに対し、陣場（23.1%）や小倉（31.6%）ではあまり選択されていない。

「緑や自然が豊かである」は、南下（67.5%）で特に多く選択されているのに対し、大久保（35.5%）や陣場（38.5%）ではあまり選択されていない。なお、「医療・福祉施設へ行きやすい」は、上述の3つに比べると、地域にかかわらず一定の評価を得ているが、その水準は前橋市や高崎市よりは低く、渋川市よりは高いことがわかる。

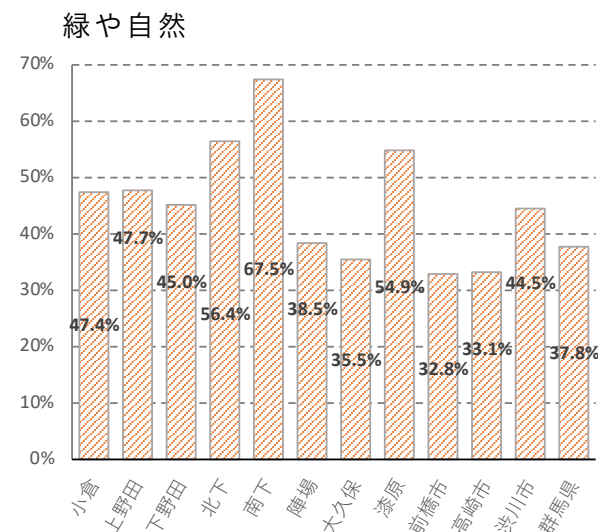
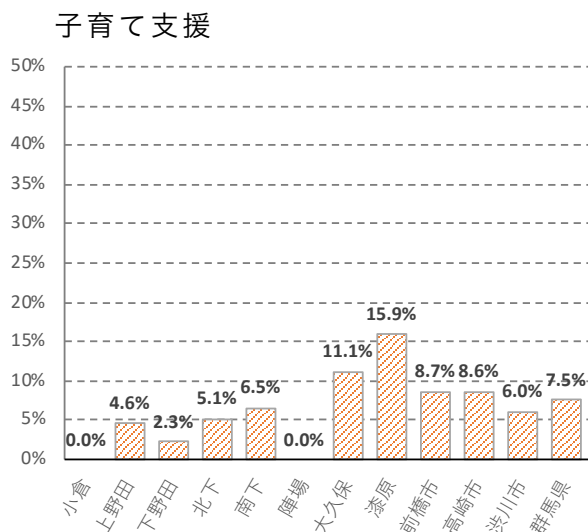
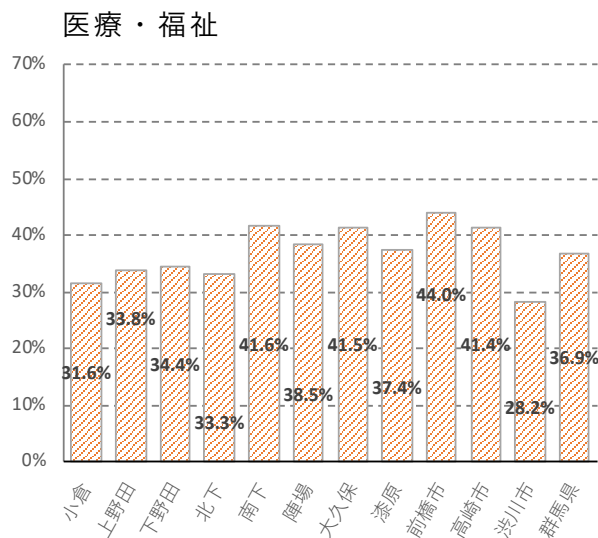
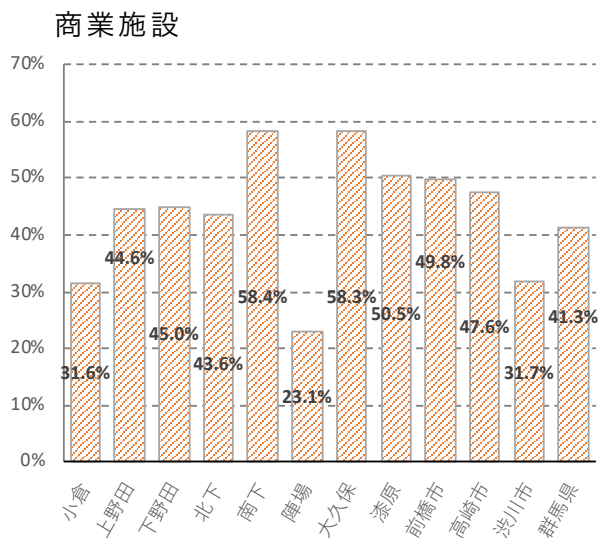


図 2-3-6 (a) 地域別にみる住み続けたい理由

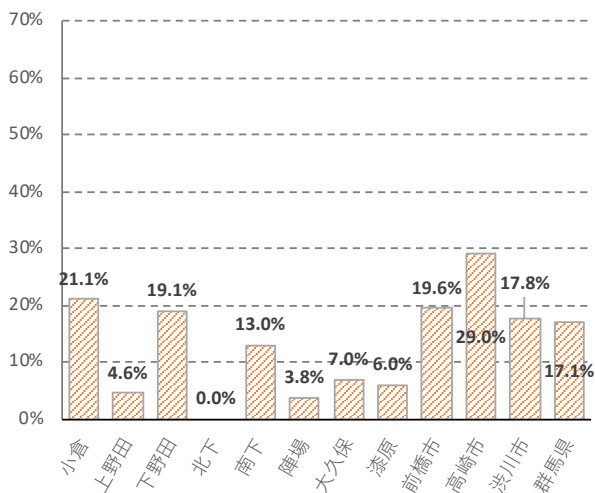
出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

注 1：複数回答可の質問なので、各理由について「選択された回答数／すべての回答数」を計算し、地域ごとに表示。

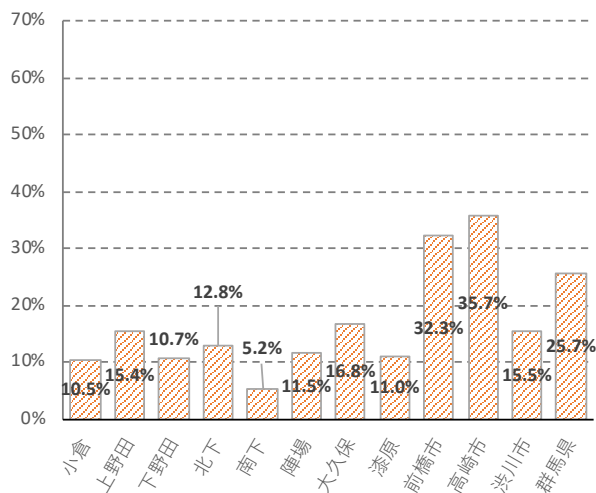
注 2：「商業施設」は「商業施設へ行きやすい」、「医療・福祉」は「医療・福祉施設へ行きやすい」、「子育て支援」は「子育て支援施設へ行きやすい」、「緑や自然」は「緑や自然が豊かである」、「鉄道・バス」は「鉄道・バスが利用しやすい」ことを指す。なお、「その他」は「その他」をさす。

注 3：群馬県には、吉岡町や前橋市、高崎市、渋川市が含まれる。

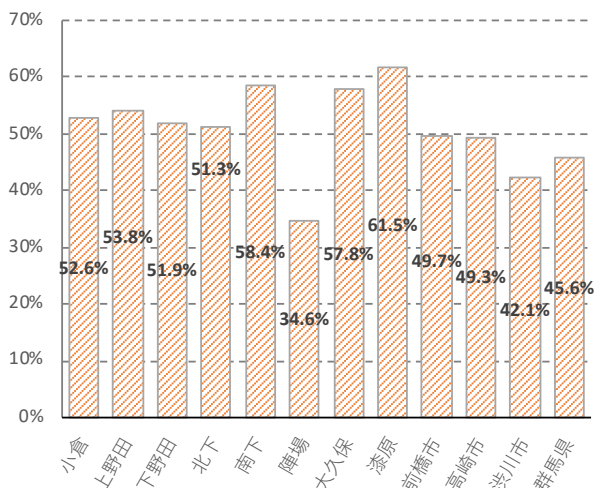
鉄道・バス



徒歩・自転車



自動車



その他

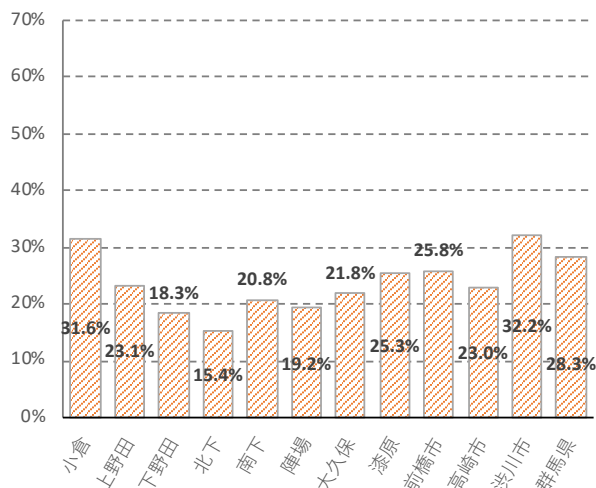


図 2-3-6 (b) 地域別にみる住み続けたい理由

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

注 1：複数回答可の質問なので、各理由について「選択された回答数／すべての回答数」を計算し、地域ごとに表示。

注 2：「商業施設」は「商業施設へ行きやすい」、「医療・福祉」は「医療・福祉施設へ行きやすい」、「子育て支援」は「子育て支援施設へ行きやすい」、「緑や自然」は「緑や自然が豊かである」、「鉄道・バス」は「鉄道・バスが利用しやすい」ことを指す。なお、「その他」は「その他」をさす。

注 3：群馬県には、吉岡町や前橋市、高崎市、渋川市が含まれる。

それでは、吉岡町民は居住地選択にあたってどのような要素を重視しているのでしょうか。

居住地選択にあたっての重視項目は、図2-3-7に示してある。

吉岡町民は、「自然災害や災害などの危険性が少ない地域」、「医療・福祉施設へ行きやすい地域」、「商店街へ行きやすい地域」、「自動車で移動しやすい地域」などを重視しているが、その他の項目もそれに準じて重視していることがわかる<sup>6</sup>。

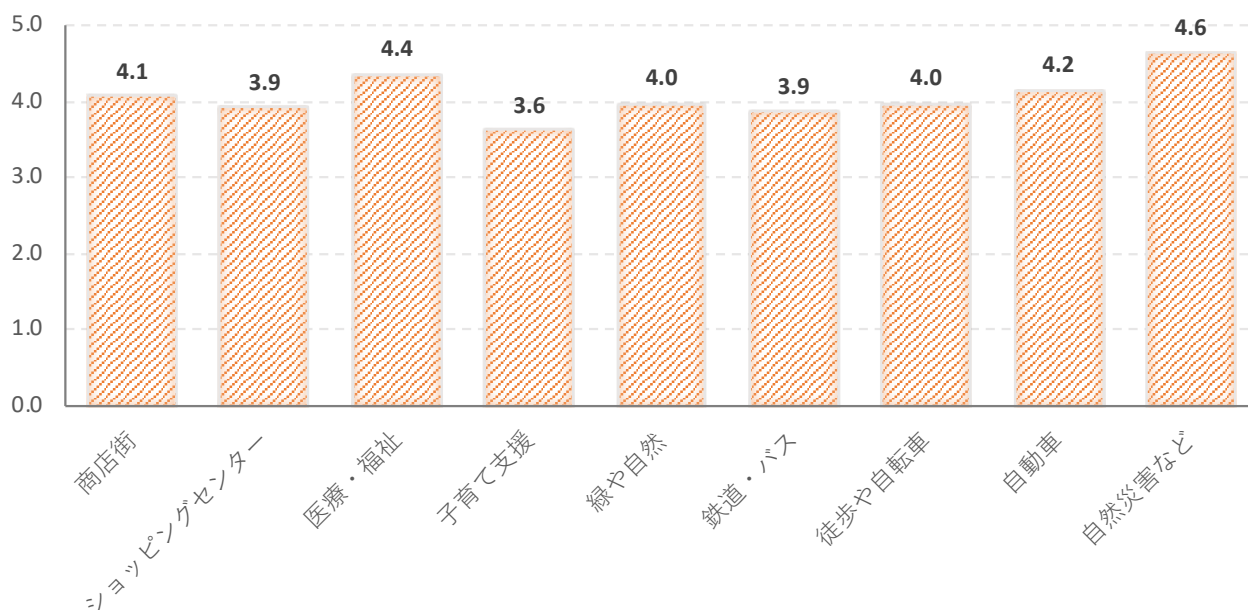


図2-3-7 居住地選択にあたっての重視項目

出所：『群馬県パーソナリティ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

注1：5段階評価（5：とても重要、4：少し重要、3：どちらでもない、2：あまり重要でない、1：全く重要でない）による回答の平均値。

注2：「商店街」は「商店街へ行きやすい地域」、「ショッピングセンター」は「郊外ショッピングセンターへ行きやすい地域」、「医療・福祉」は「医療・福祉施設へ行きやすい地域」、「子育て支援」は「子育て支援施設へ行きやすい地域」、「緑や自然」は「緑や自然が豊かな地域」、「鉄道・バス」は「鉄道・バスが利用しやすい地域」、「徒歩や自転車」は「徒歩や自転車で日常生活が済む地域」、「自動車」は「自動車で移動しやすい地域」、「自然災害など」は「自然災害や災害などの危険性が少ない地域」をさす。

<sup>6</sup> これはアンケートの方法によるところが大きいと考えられる。重視している項目について単純に尋ねると、住民は普通、どの項目も重視していると回答してしまう。

# 3. 交通の実態

ここからは、吉岡町民の交通の実態について観察していこう。

## (1) 町の交通量と周辺との関係

交通の実態について観察するにあたり、「トリップ」という概念について知っておく必要がある。トリップをイメージで説明したものは、図3-1-1に示してある。

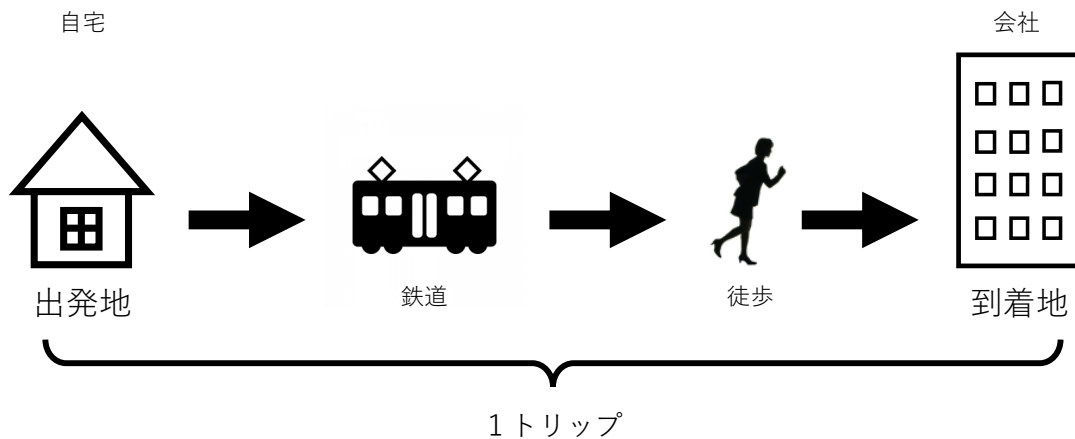


図3-1-1 トリップのイメージ

出所：筆者作成。

人がある目的をもって、ある地点から別の地点に移動することを総称してトリップとよぶ。移動のあいだに複数の交通手段を使用しても1トリップと数えるので、注意して観察してほしい。

ところで、『群馬県パーソントリップ調査（平成27年度実態調査）』は、群馬県民のある1日の動きを明らかにしている<sup>7</sup>が、既述のとおり、調査日は回答者によって異なっている。だが一般に、住民の移動は平日と土日祝日では大きな違いがある。そこで、本調査報告書では、平日と土日祝祭日を区別して作成したグラフを観察している。ただし、土日祝

<sup>7</sup> 同調査では、栃木県足利市も調査対象になっている。

日のデータは非常に少なく観察には適さないため、以下では主に、平日の交通の実態についてみていく。

### □ 発生集中量および流動量

最初に、群馬県内の市や町村と比較しながら、吉岡町の交通量について観察する。ある地域の交通量の多さは、発生集中量をみることによって確認することができる。発生集中量とは、ある地域から出発するトリップ（発生量）とある地域に到着するトリップ（集中量）を足し合わせたものである。トリップの始まりと終わりをカウントするので、単位はトリップエンドとなることに注意してほしい。

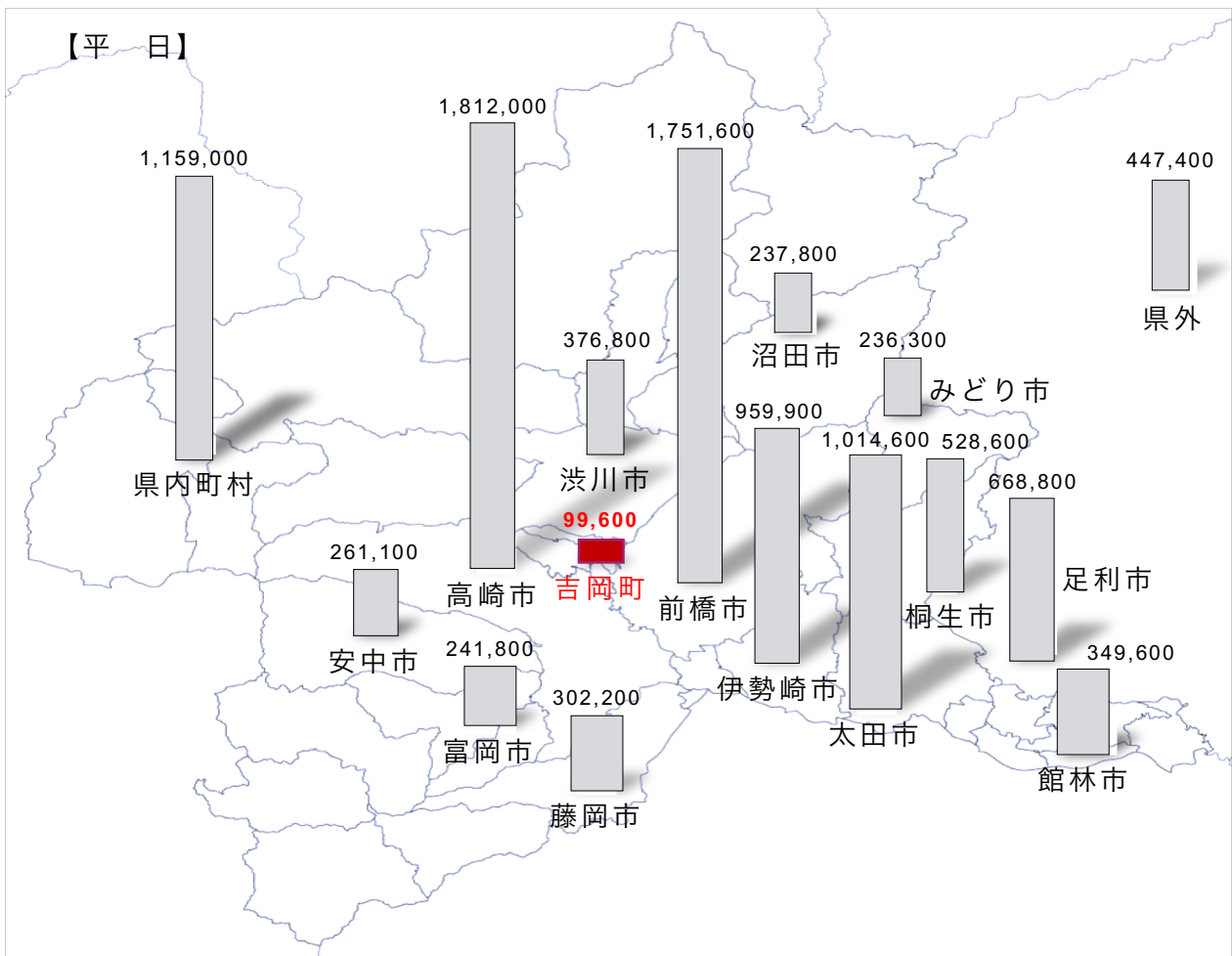


図 3-1-2 吉岡町および他の市・町村の発生集中量（平日）

出所：筆者作成。

注：単位はトリップエンド。百の位を四捨五入。

吉岡町および群馬県の他の市・町村等の発生集中量は、図3-1-2に示してある<sup>8</sup>。

高崎市（181.2万トリップエンド）と前橋市（175.2万トリップエンド）の発生集中量が特に多く、太田市（101.5万トリップエンド）と伊勢崎市（96.0万トリップエンド）の発生集中量はこれらに次いで多い。発生集中量は、これらの市の人口の多さとも関連している。そのため、吉岡町の発生集中量は10.0万トリップエンドに留まっている。

つづいて、吉岡町と他の市・町村のあいだの交通量について観察しよう。ある地域からある地域への交通量は流動量（OD量<sup>9</sup>）とよぶ。

吉岡町と他の市・町村のあいだの流動量は、図3-1-3に示してある。

【平日】

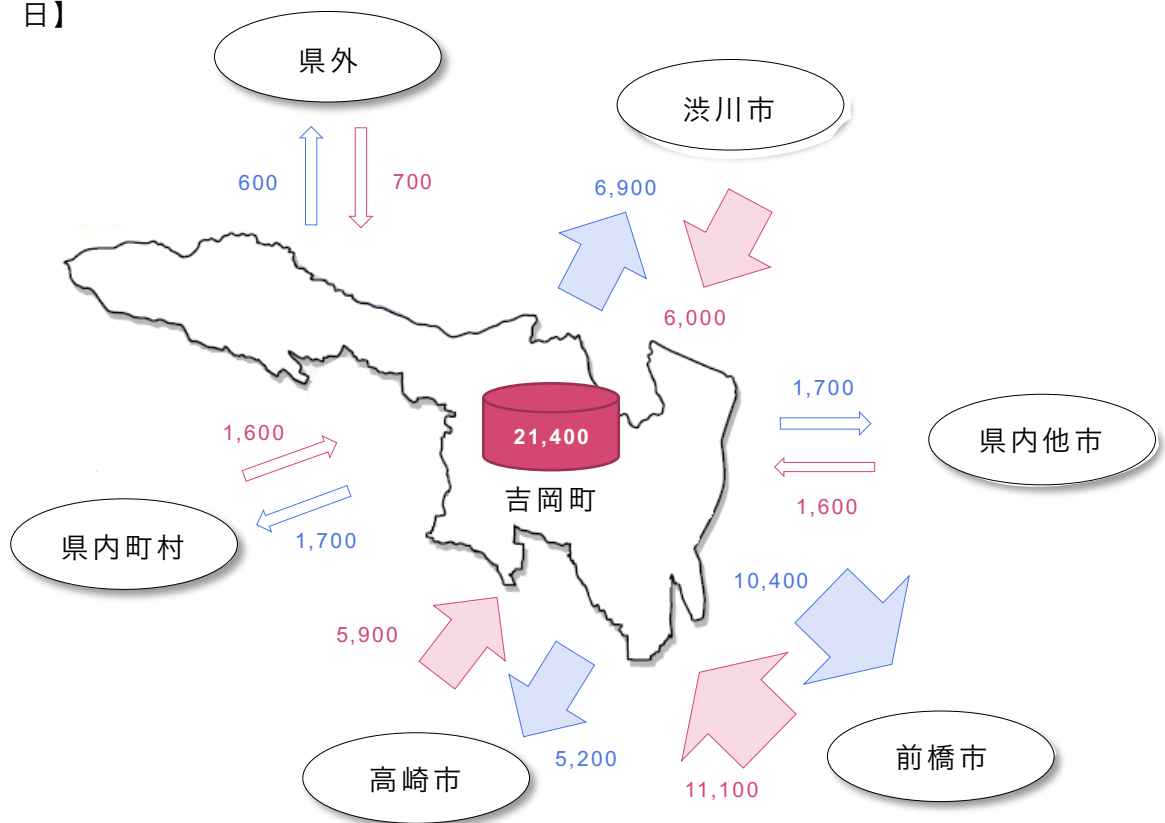


図3-1-3 吉岡町と他の市町村のあいだの流動量

出所：筆者作成。

注：単位はトリップ。百の位を四捨五入。

<sup>8</sup> アンケートによるパーソントリップ調査が提供する情報は標本の情報（アンケート回答者の動きに関するデータ）であり、母集団の情報（群馬県民の動きすべてに関するデータ）ではない。群馬県民の動きすべては、同調査が同時に提供している拡大係数（有効サンプル率の逆数）を用いて推計することで把握できる。なお、推計の精度についてはさまざまな議論がなされていることに注意されたい。

<sup>9</sup> ODとは、Origin（出発地）とDestination（目的地）の略語である。



吉岡町とのあいだの流動量は、前橋市（吉岡町→前橋市：1.0 万トリップ、前橋市→吉岡町：1.1 万トリップ）がもっとも多く、渋川市（吉岡町→渋川市：0.7 万トリップ、渋川市→吉岡町：0.6 万トリップ）と高崎市（吉岡町→高崎市：0.6 万トリップ、高崎市→吉岡町：0.6 万トリップ）がこれに次いで多い。これは、通勤や通学、買い物などのために、町民の多くが前橋市を中心として、渋川市や高崎市とのあいだを往来しているためだと推察できる。なおその一方で、吉岡町では 2.1 万トリップが生じていることもみてとれる。

## □ 町内における発生集中量

吉岡町の各地域の交通量についても観察しておこう。

吉岡町の各地域の発生集中量は、図 3-1-4 に示してある<sup>10</sup>。

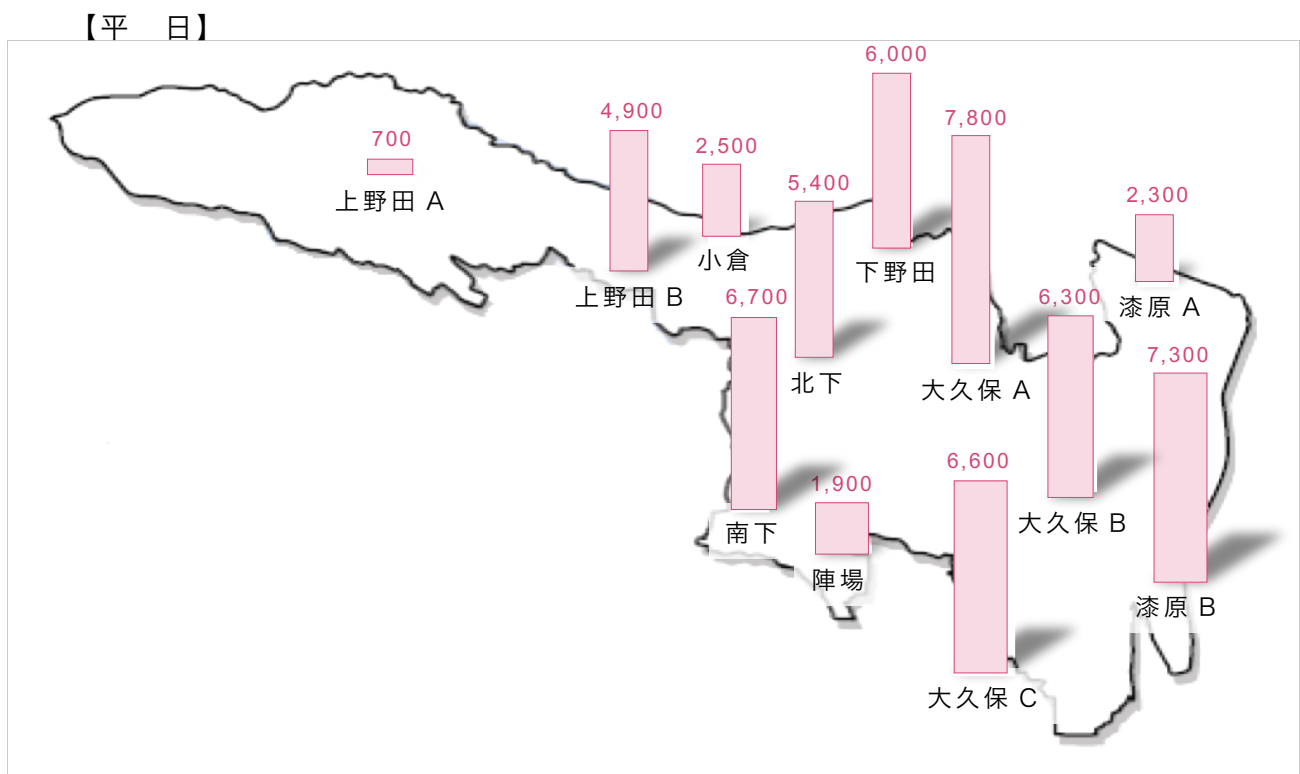


図 3-1-4 吉岡町の各地域の発生集中量（平日）

出所：筆者作成。

注：単位はトリップエンド/日。百の位を四捨五入。

<sup>10</sup> データ処理の都合上、ここでの発生集中量は吉岡町民の動きに限定したものである。

大久保 A (0.8 万トリップエンド) や漆原 B (0.7 万トリップエンド) の集中発生量が多く、大久保 C (0.7 万トリップエンド) や南下 (0.7 万トリップエンド)、大久保 B (0.6 万トリップエンド) の発生集中量がこれらに次いで多い。一方、上野田 A (700 トリップエンド) や陣場 (0.2 万トリップエンド)、漆原 A (0.2 万トリップエンド)、小倉 (0.3 万トリップエンド) の集中発生量は少ない。

## (2) 町民の交通

それでは、吉岡町民の交通の実態についてさまざまな角度から観察していこう。

### □ 1日のトリップ

まず、吉岡町民のトリップの状況を確認しよう。吉岡町民のトリップの平均値は、見方を変えれば代表的な吉岡町民のトリップと解することができる。

吉岡町民の1日のトリップ(平均値)は、図3-2-1に示してある。

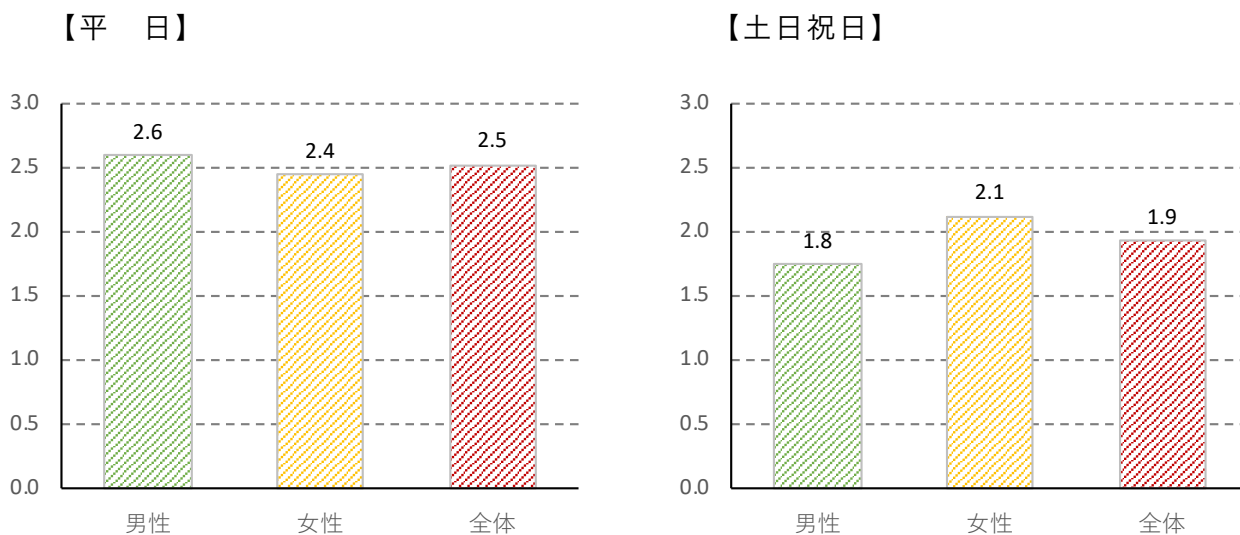


図3-2-1 1日のトリップ(平均値)

出所：『群馬県パーソントリップ調査』(平成27年度実態調査)をもとに作成。

注1：平日・土日祝日が不明なものは除く。注2：単位はトリップ。

吉岡町民の1日のトリップは、平日で2.5トリップ、土日祝日で1.9トリップである。これを性別にみると、男性は、平日で2.6トリップ、土日祝日で1.8トリップであり、女性は、平日で2.4トリップ、土日祝日で2.1トリップとなっている。男性・女性ともに、平日の方が土日祝日よりトリップが多い。平日は男性の方が女性よりもトリップが多いのに対し、土日祝日はその逆となっていることもわかる。

吉岡町民の1日のトリップ(平均値)を年齢階層別に示したものが、図3-2-2である。

トリップが多いのは、40歳代(3.1トリップ)や30歳代(2.8トリップ)であり、小学生(2.6トリップ)や中学生(2.6トリップ)がこれらに次いでいる。一方、トリップが少ないのは、70歳代～(1.9トリップ)や19歳・20歳代(2.0トリップ)であることもわかる。中学生と30歳代、50歳代、70歳代～では、男性と女性のトリップにひらきがあることもみてとれる。

### 【平 日】

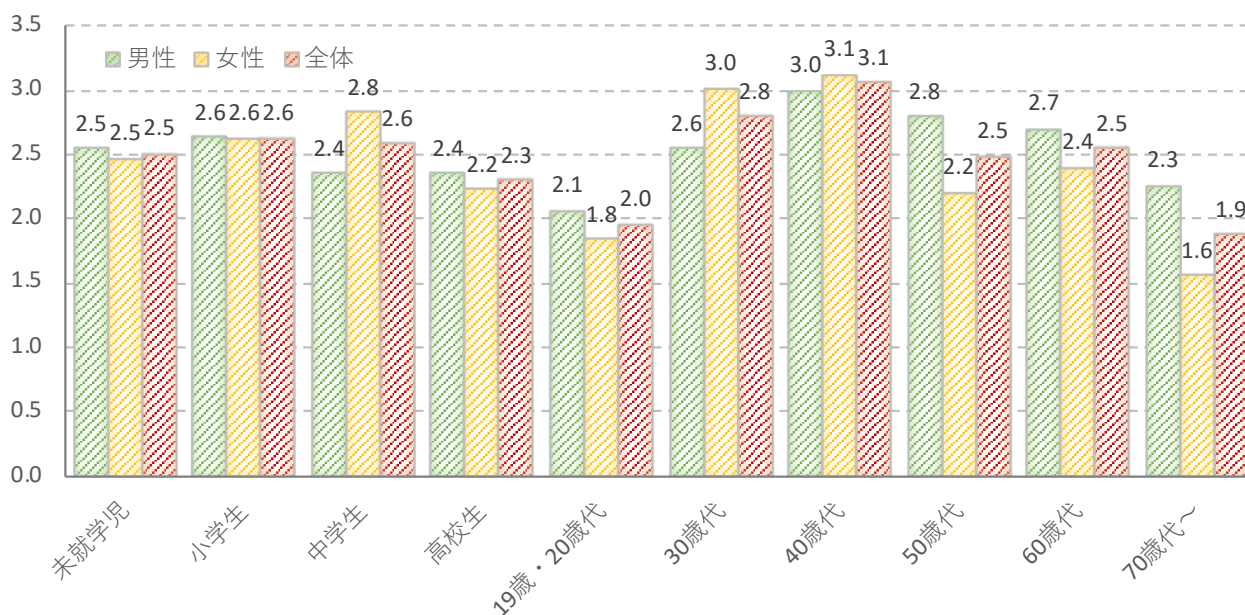


図3-2-2 年齢階層別にみる1日のトリップ(平均値)

出所：『群馬県パーソントリップ調査』(平成27年度実態調査)をもとに作成。

注1：平日・土日祝日が不明なものは除く。注2：単位はトリップ。

吉岡町民の1日のトリップ(平均値)を職業区別に表したものが、図3-2-3である。

トリップがもっとも多いのは、第3次産業(2.9トリップ)であり、第2次産業(2.6トリップ)や学生・生徒(2.5トリップ)がこれに次いでいる。一方、トリップが少ないのは、第1次産業(1.8トリップ)や主婦・無職等(1.9トリップ)である。第3次産業では性別によりトリップに差異がみられないが、第1次産業では男性の方が女性よりもトリップが多いのに対し、第2次産業とその他職業ではその逆となっていることもわかる。

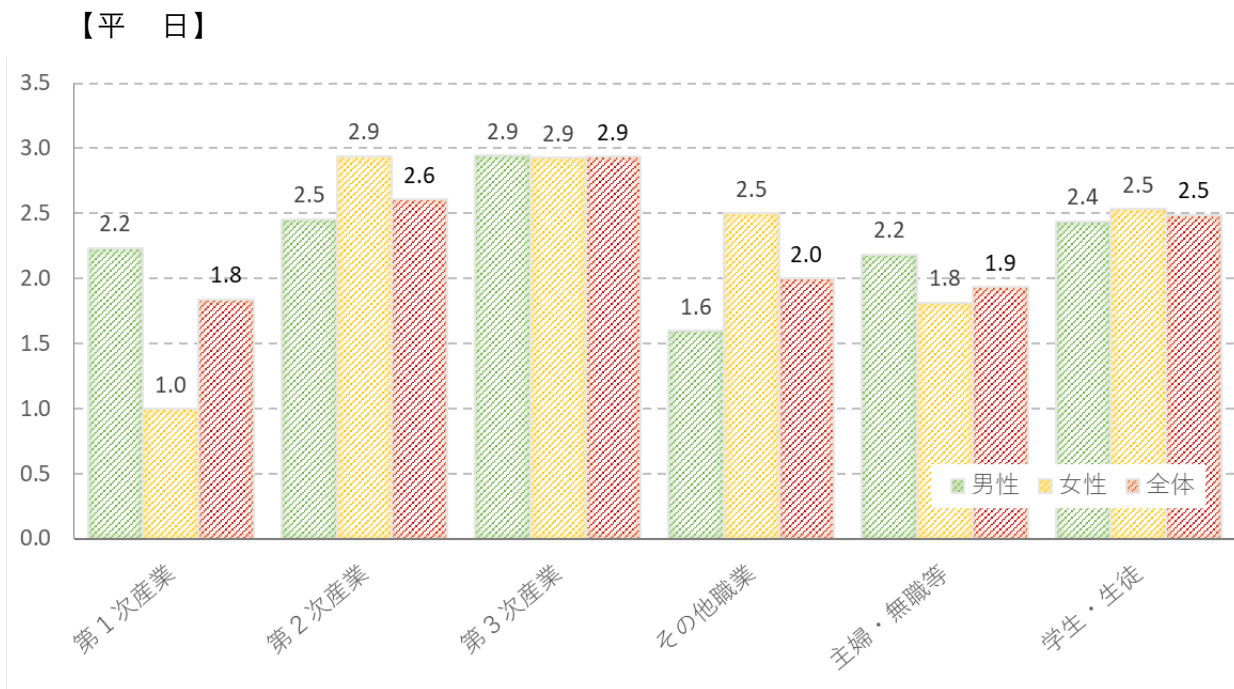


図3-2-3 職業別にみる1日のトリップ(平均値)

出所：『群馬県パーソントリップ調査』(平成27年度実態調査)をもとに作成。  
 注1：平日・土日祝日が不明なものは除く。 注2：単位はトリップ。

吉岡町民のトリップ(平均値)を地域別に表したものが、図3-2-4である。

トリップが多いのは、北下(2.9トリップ)や大久保C(2.8トリップ)、漆原B(2.8トリップ)であり、少ないのは上野田A(1.8トリップ)や南下(2.0トリップ)である。これを性別にみると、小倉や上野田B、下野田、南下、大久保A、大久保B、漆原A、漆原Bでは男性の方が女性よりもトリップが多いのに対し、上野田Aや北下、大久保Cではその逆となっている。このような違いが生じている背景には、各地区の住民の年齢や職業が深く関係していると考えられる。

【平日】

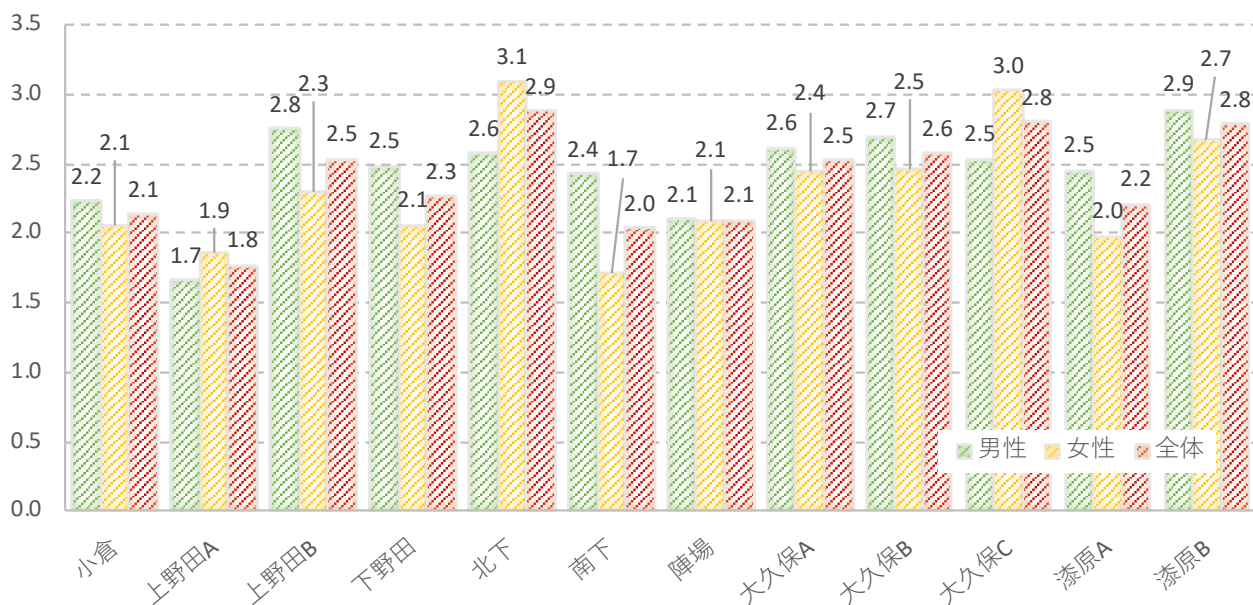


図 3-2-4 地域別にみるトリップ数（平均値）

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。  
注 1：平日・土日祝不明は除く。 注 2：単位はトリップ。

□ トリップの目的

つぎに、吉岡町民のトリップの目的について観察しよう。パーソントリップ調査では、発目的と着目的について調査している。発目的と着目的を組み合わせることで、「自宅→勤務」や「自宅→通学」、「自宅→業務」、「自宅→私事」、「帰宅」、「勤務・業務」、「その他私事」といった目的区分を作成することができる。

吉岡町民のトリップの目的は、図 3-2-5 に示してある。

原則としてトリップの最後は自宅に向かうので、「帰宅」の割合が一番高くなっていることから、これは除いて観察しよう。「勤務・業務」（全体：18.0%、男性 18.2%、女性：17.8%）、「自宅→勤務」（全体：14.0%、男性：18.0%、女性：10.2%）、「自宅→業務」（全体：13.2%、男性：10.9%、女性：15.4%）の順で割合が高い。「自宅→勤務」や「自宅→業務」は、「自宅→通学」の 3 倍近い割合となっていることもわかる。また、「自宅→勤務」の割合は男性の方が女性よりも高く、「自宅→業務」や「自宅→私事」の割合はその逆となっていることも確認できる。

【平 日】

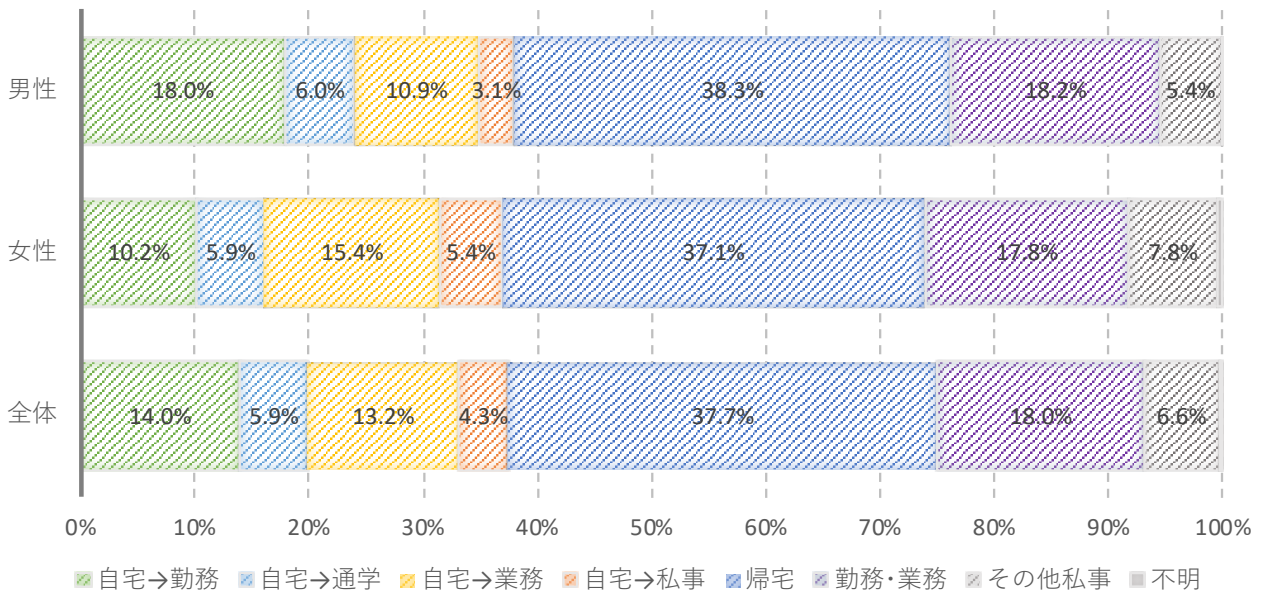


図 3-2-5 トリップの目的

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。  
注：平日・土日祝日が不明なものは除く。

吉岡町民のトリップの目的を年齢階層別に表したものが、図 3-2-6 である。

やはり「帰宅」を除いて観察してみよう。当然のことであるが、「自宅→通学」の割合は、未就学児（33.3%）や小学生（35.5%）、中学生（35.7%）、高校生（34.2%）で大きい。「自宅→勤務」の割合は、19 歳・20 歳代（21.9%）や 30 歳代（18.8%）、40 歳代（19.2%）、50 歳代（20.1%）で大きいですが、60 歳代（10.3%）で小さくなり、70 歳代～（2.9%）で最小となる。「勤務・業務」の割合は、19 歳・20 歳代（17.3%）で急に大きくなり、30 歳代（20.4%）、40 歳代（18.8%）、50 歳代（18.9%）で一定の水準を維持するものの、60 歳代（21.8%）と 70 歳代～（25.1%）で再び大きくなる。また、「自宅→業務」の割合は 60 歳代（15.8%）から 70 歳代～（22.6%）で急に大きくなる。



【平 日】

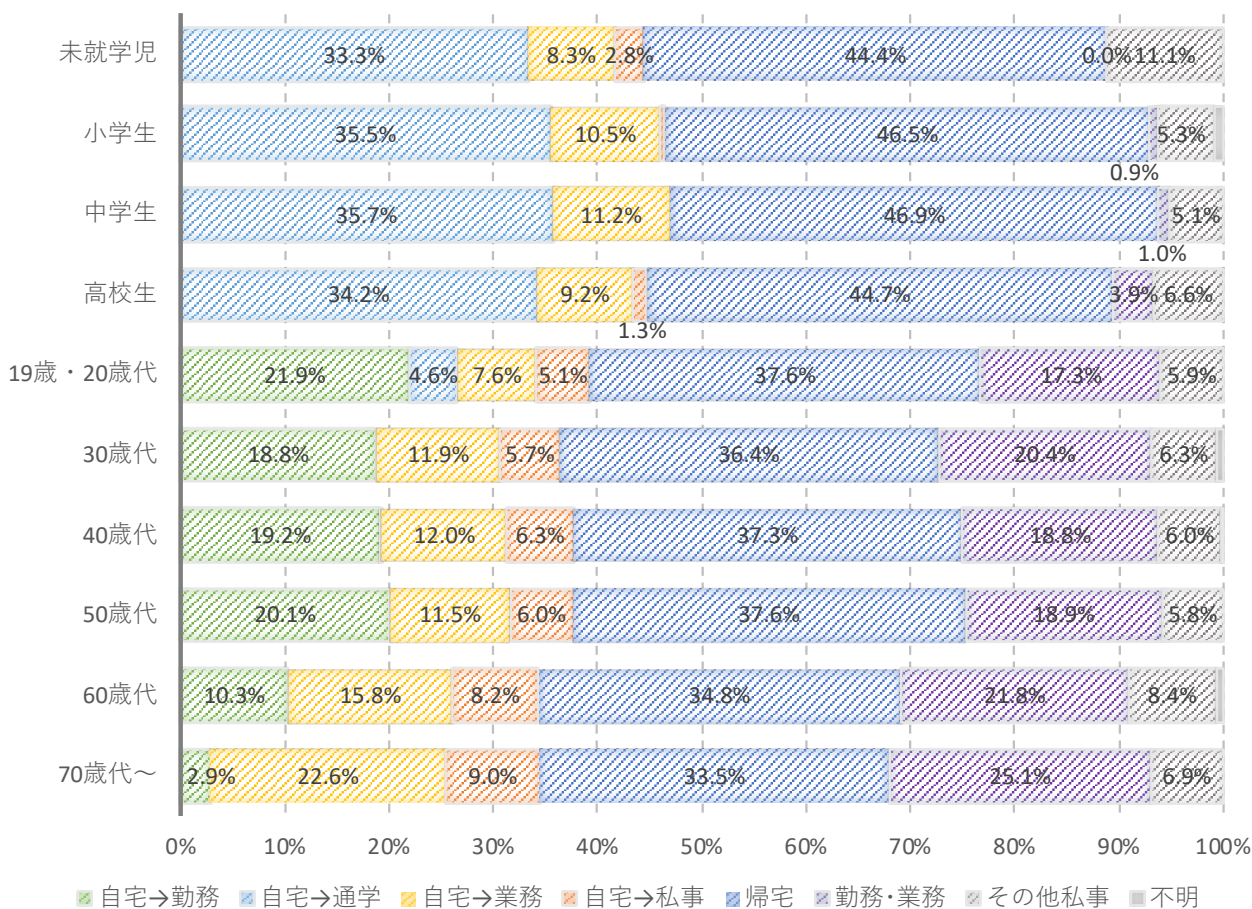


図 3-2-6 年齢階層別にみるトリップの目的

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

注：平日・土日祝日が不明なものは除く。

吉岡町民のトリップの目的を職業区別に表したものが、図 3-2-7 である。

ここでも「帰宅」を除いて観察しよう。「自宅→業務」の割合は、第 1 次産業（27.5%）や主婦・無職等（22.5%）、その他職業（16.0%）で大きい。「自宅→勤務」の割合は、第 2 次産業（28.0%）や第 3 次産業（24.1%）で大きい。「自宅→私事」の割合は、主婦・無職等（10.1%）やその他職業（12.0%）で一定の大きさになっている。なお、「自宅→通学」の割合は学生・生徒（38.5%）でもっとも大きくなっている。

【平 日】

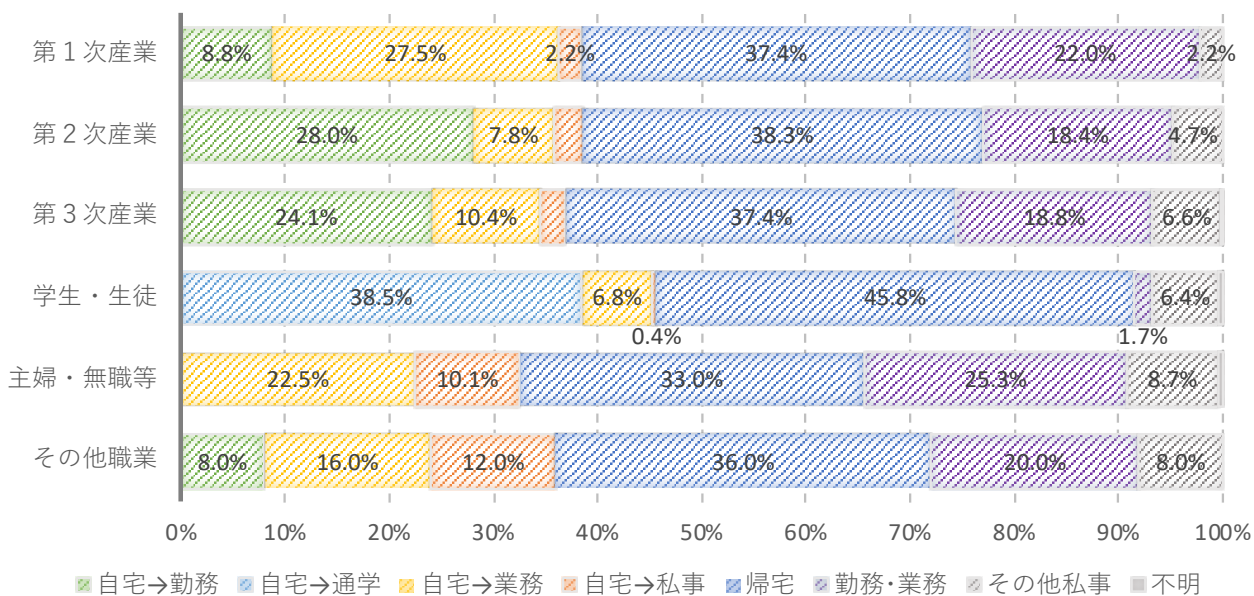


図3-2-7 職業区分別にみるトリップの目的

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。  
注：平日・土日祝日が不明なものは除く。

吉岡町民のトリップの目的を地域別に表したものが、図3-2-8である。

「帰宅」を除いてみていく。「自宅→勤務先」の割合は、上野田 A(21.7%)や南下(20.7%)、漆原 A(20.3%)で大きいのに対し、北下(11.8%)や上野田 B(12.6%)、漆原 B(12.7%)などで小さい。「自宅→通学先」の割合は、小倉(9.4%)や大久保 A(8.2%)、北下(7.2%)などで大きいのに対し、下野田(2.4%)や陣場(2.8%)、上野田 A(4.3%)などで小さい。「自宅→私事へ」の割合は、下野田(18.5%)や漆原 B(17.7%)などで大きいのに対し、南下(11.5%)や漆原 A(12.4%)で小さい。「勤務・業務」の割合は、上野田 B(9.3%)や小倉(7.8%)、大久保 A(7.2%)で大きいのに対し、北下(2.0%)や下野田(4.8%)、南下(4.8%)などで小さい。



【平日】

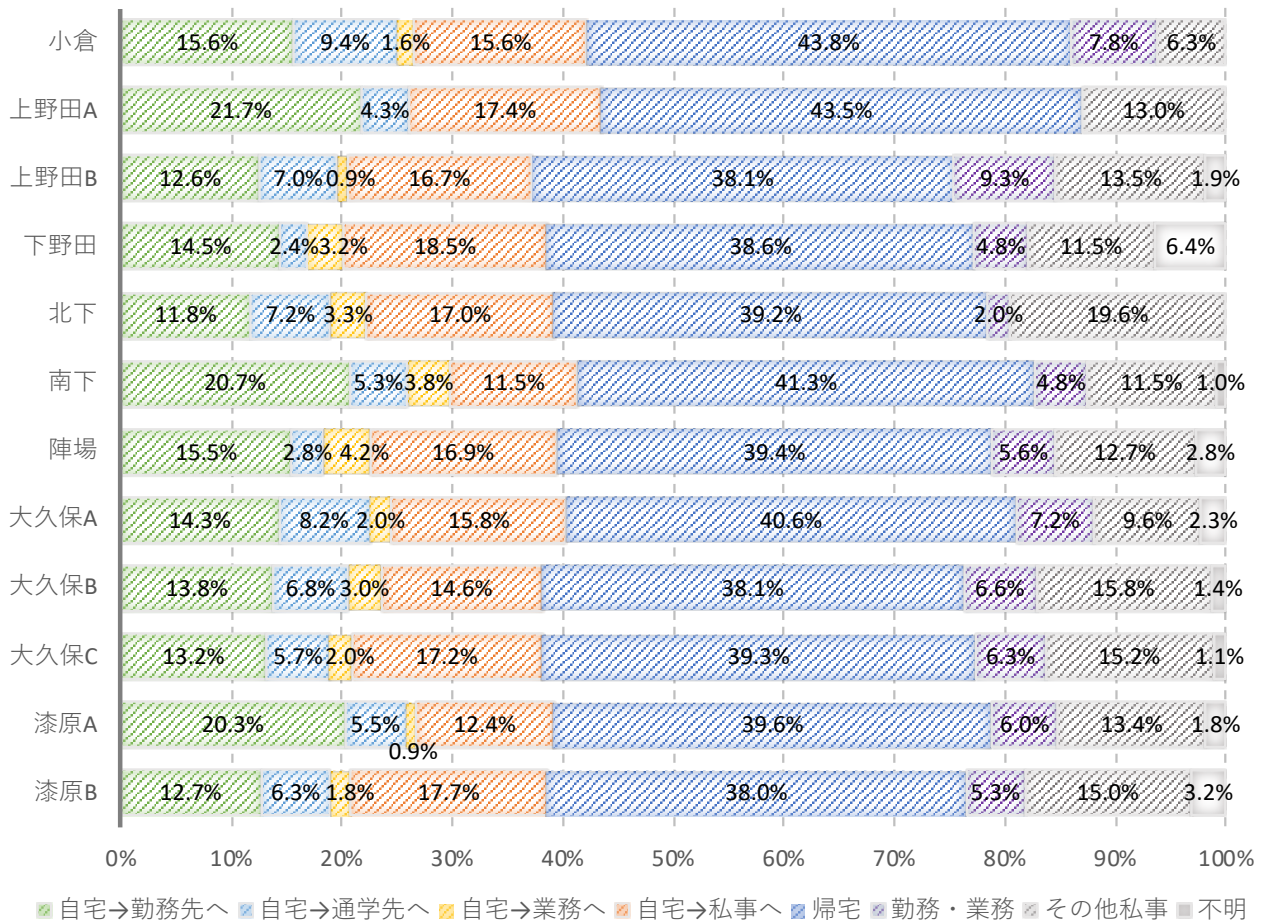


図 3-2-8 地域別にみるトリップの目的

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。  
注：平日・土日祝日が不明なものは除く。

□ トリップの所要時間

吉岡町民のトリップの所要時間も確認していく。

吉岡町民のトリップの所要時間（平均値）は、図 3-2-9 に示してある。

所要時間は、平日で 21.1 分である一方、土日祝日で 25.8 分である。平日よりも土日祝日の方が遠くまで足を運んでいることが伺える。また、平日・土日祝日ともに、男性（平日：25.6 分、土日祝日：29.7 分）の方が女性（平日：16.8 分、土日祝日：21.1 分）よりも所要時間が長い。

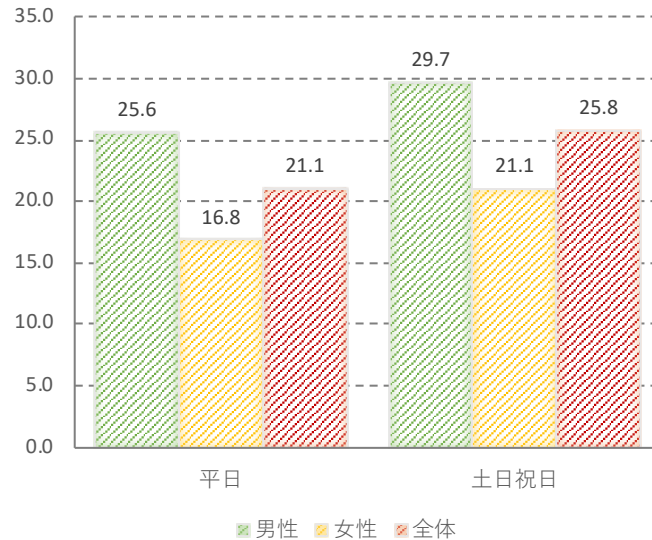


図 3-2-9 トリップの所要時間（平均値）

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。  
 注 1：平日・土日祝不明は除く。 注 2：単位は分。

吉岡町民のトリップの所要時間（平均値）を年齢階層別に示したものが、図 3-2-10 である。

高校生（全体：36.5 分、男性：37.3 分、女性：35.5 分）の所要時間が特に長くなっている。19 歳・20 歳代以降の所要時間は、男性の場合、年齢を重ねるごとに短くなっていくが、女性の場合、一定の時間を維持している。同時に、これらの年齢階層における所要時間は、男性の方が女性よりも 2 倍程度長くなっている。また、就学前や小学生、中学生の所要時間は 20 分前後であり、60 歳代や 70 歳代～の所要時間はそれ以下となっている。

吉岡町民のトリップの所要時間（平均値）を職業区分別に示したものが、図 3-2-11 である。

その他職業（全体：29.8 分、男性：54.0 分、女性：12.6 分）の所要時間がもっとも長く、男性と女性で大きな開きがあることがわかる。第 2 次産業と第 3 次産業の所要時間は比較的似ていると同時に、主婦・無職等や学生・生徒の所要時間では男性と女性の違いが少ないこともみてとれる。

【平 日】

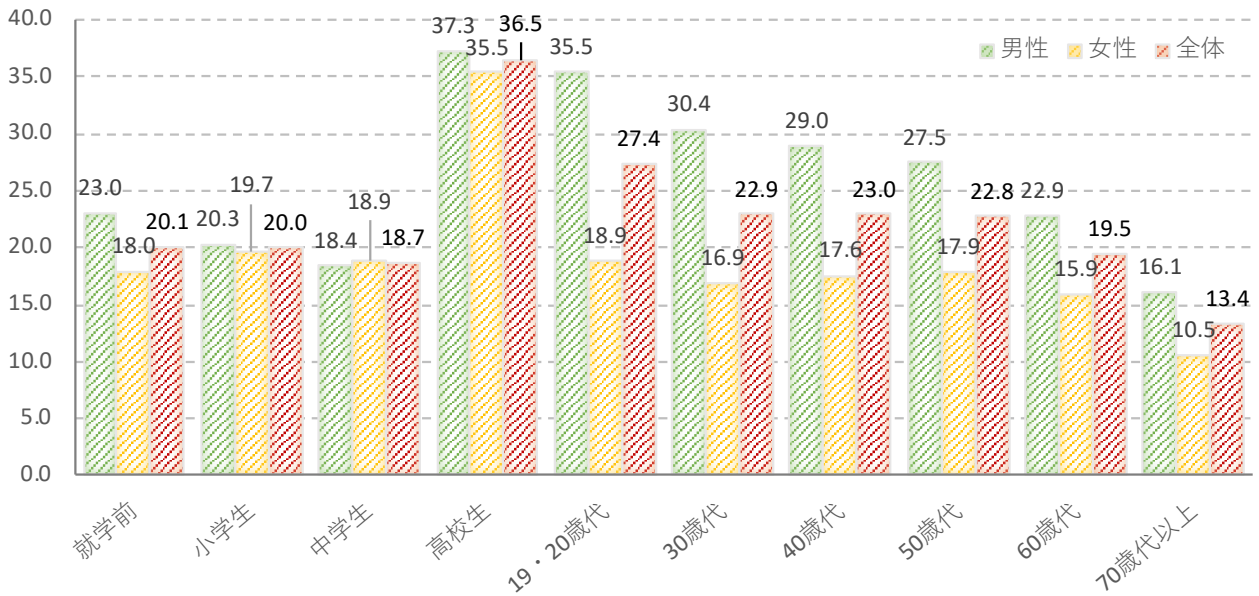


図3-2-10 年齢階層別にみるトリップの所要時間（平均値）

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。  
注1：平日・土日祝不明は除く。 注2：単位は分。

【平 日】

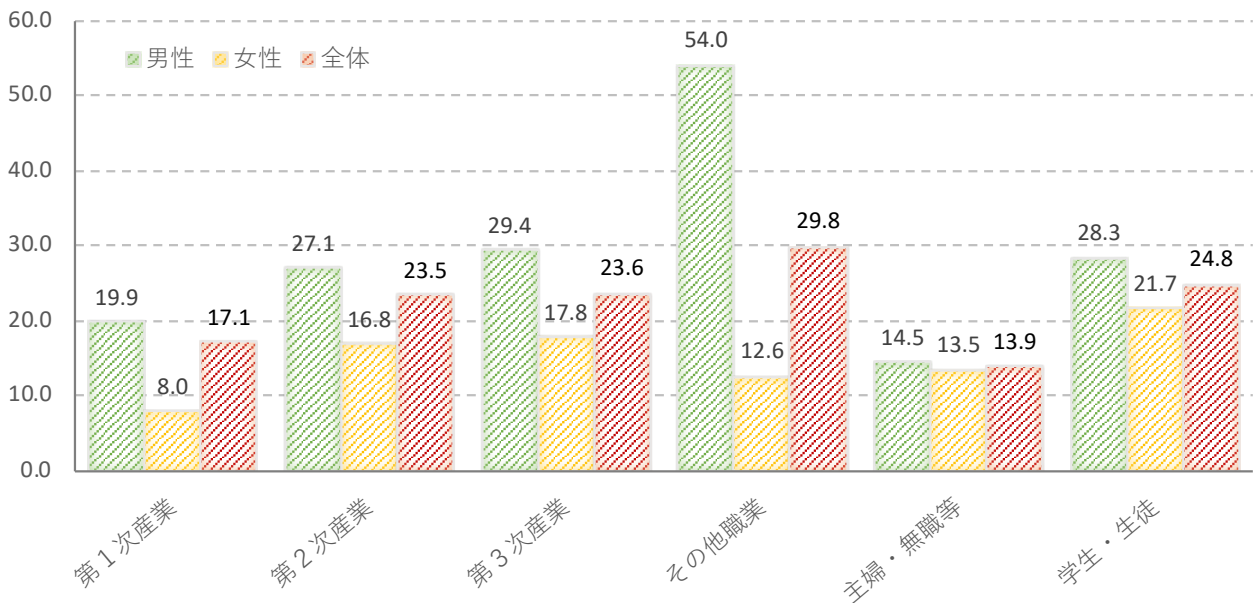


図3-2-11 職業区分別にみるトリップの所要時間（平均値）

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。  
注1：平日・土日祝不明は除く。 注2：単位は分。

吉岡町民のトリップの所要時間（平均値）を地域別に示したものが、図3-2-12である。

所要時間は、上野田B（全体：26.8分、男性：32.9分、女性：19.6分）でもっとも長く、漆原Aや小倉、南下などでこれに次いで長くなっている。ほとんどの地域では、男性の方が女性よりも所要時間が長くなっているが、北下と漆原Aではその逆になっていることがわかる。これは、各地域の吉岡町の中での位置や職業区分などとの関連によるものと推察できる。

【平日】

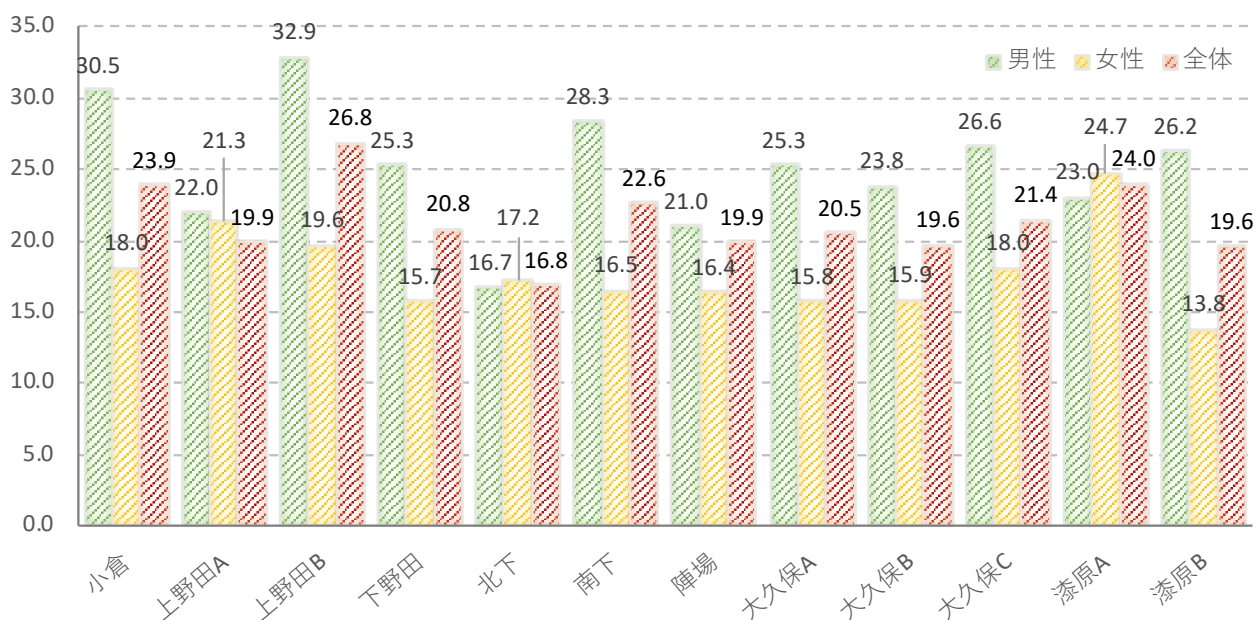


図3-2-12 地域別にみるトリップの所要時間（平均値）

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。  
 注1：平日・土日祝不明は除く。 注2：単位は分。

ここで、吉岡町民のトリップの発着時間帯についてもあわせて確認しておきたい。

吉岡町民の発着時間帯は、図3-2-13に示してある。

当然ではあるが、平日、土日祝日に関わらず、出発と到着の時間帯は昼間（午前と午後）が中心となっている。ただし、土日祝日の方が平日よりも午後の出発・到着の割合は少なく、夜の出発・到着の割合が高い。

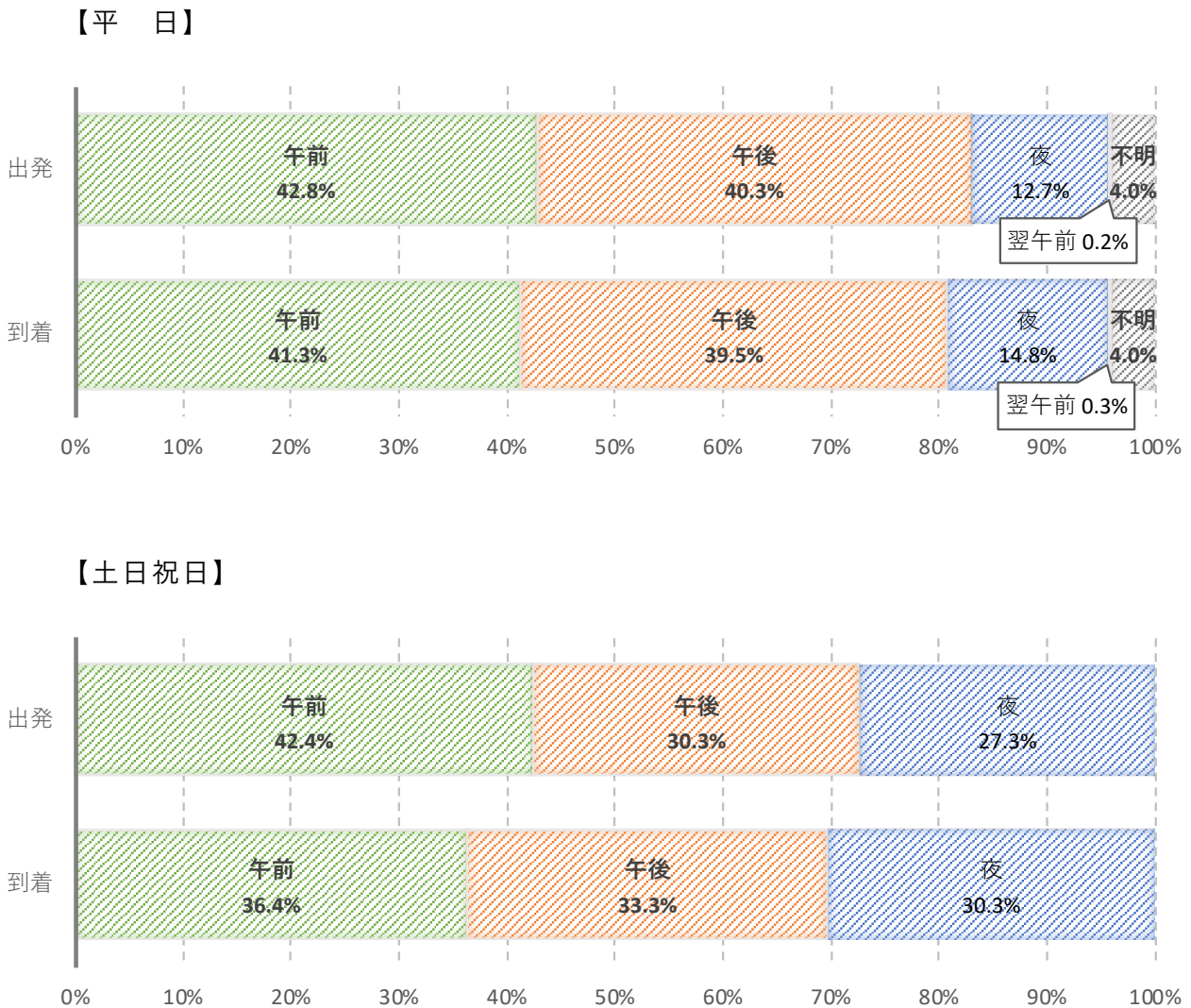


図3-2-13 トリップの発着時間帯

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

注：平日・土日祝不明は除く。

## □ トリップの代表交通手段

吉岡町民のトリップの交通手段についても観察していこう。パーソントリップ調査では、代表交通手段が大・中・小分類<sup>11</sup>されているが、本調査では、中分類した結果にもとづいて観察する。

吉岡町民のトリップの代表交通手段は、図3-2-14に示してある。

交通手段としての利用率が高いのは、圧倒的に「自動車」(全体：75.4%、男性：75.5%、女性：75.2%)である。「徒歩」(全体：11.7%、男性：10.6%、女性：12.7%)、「自転車」(全体：4.5%、男性：5.1%、女性：3.9%)、「鉄道」(全体：2.6%、男性：3.3%、女性：1.9%)がこれに続く。交通手段に関しては、男性と女性で大きな違いがあるとは言えないが、男性の方が「自転車」や「鉄道」の割合が若干高く、女性の方が「徒歩」の割合が少々高い。

【平日】

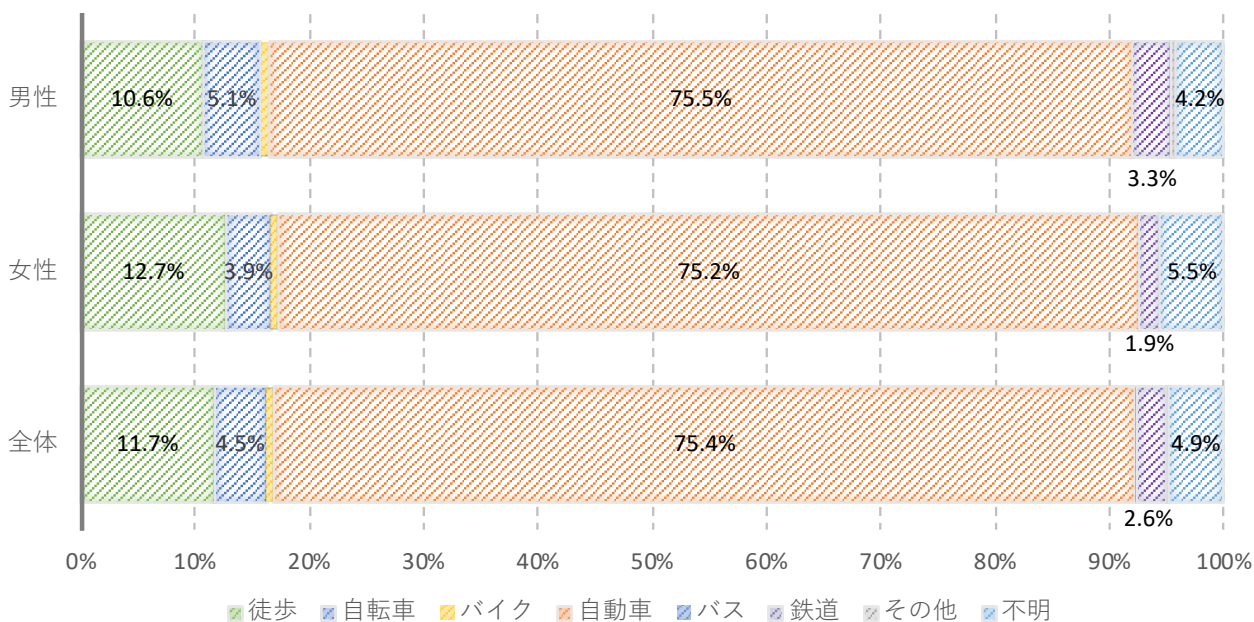


図3-2-14 トリップの代表交通手段

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

注：平日・土日祝日が不明なものは除く。

<sup>11</sup> 大分類は、鉄道、バス、自動車、徒歩・二輪、その他、不明に分類されている。一方、小分類は、新幹線、JR在来線、私鉄（東武など）、路線バス（高速バスを含む）、デマンドバス・デマンドタクシー、自家用バス・貸切バス、タクシー・ハイヤー、乗用車、軽乗用車、貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）、自動二輪車、原動機付自転車、自転車、シニアカー、徒歩、その他、不明に分類されている。

吉岡町民のトリップの代表交通手段を年齢階層別に示したものが、図3-2-15である。

「徒歩」の割合は、小学生（71.2%）で圧倒的に高くなっているが、中学生（35.7%）になると半減する。「自転車」の割合は、中学生（35.7%）と高校生（30.3%）で高くなっている。「鉄道」の割合は、高校生（34.2%）でもっとも高いが、19歳・20歳代（9.0%）と中学生（4.1%）で一定水準みられる。「自動車」の割合は、19歳・20歳代から70歳代～（19歳・20歳代：80.6%、30歳代：89.3%、40歳代：85.5%、50歳代：84.2%、60歳代：82.4%、70歳代～：75.7%）で大半を占めている。高齢者も含めた、吉岡町民の自動車への依存の度合いが浮き彫りになっている。

【平日】

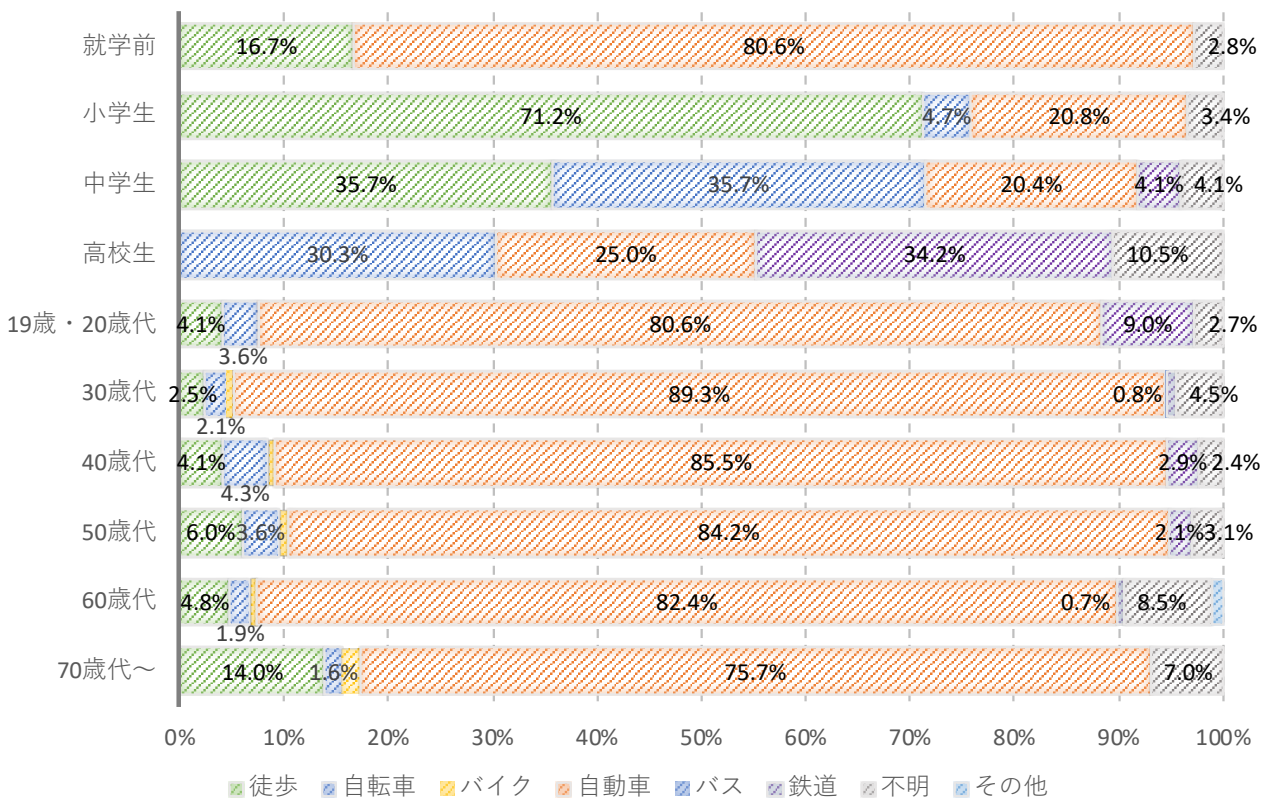


図3-2-15 年齢階層別にみるトリップの代表交通手段

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。  
注：平日・土日祝日が不明なものは除く。



吉岡町民のトリップの代表交通手段を職業区別に示したものが、図 3-2-16 である。

「自動車」の割合は、学生・生徒を除けば、どの職業区分（その他職業：100%、第1次産業：89.2%、第3次産業：86.9%、第2次産業：83.7%、主婦・無職等：76.6%）でも高くなっていることがわかる。その中で、「徒歩」の割合が高いのは、学生・生徒（41.2%）と主婦・無職等（12.8%）である。

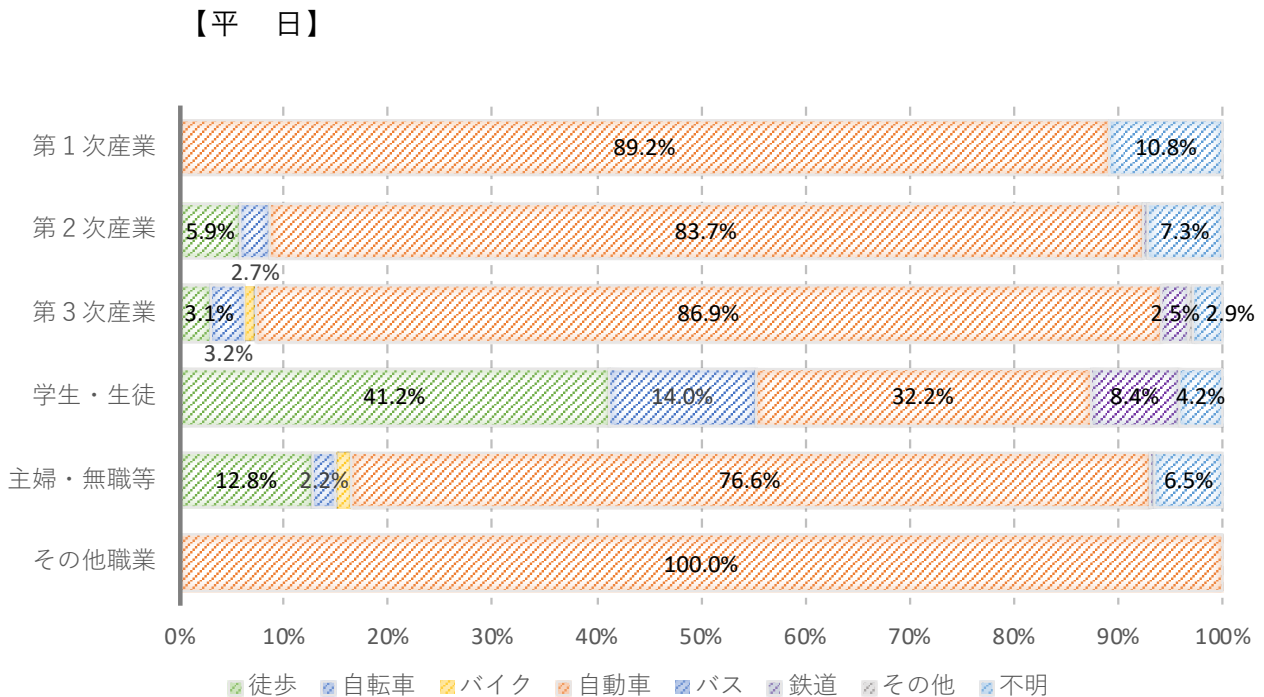


図 3-2-16 職業区別にみるトリップの代表交通手段

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。  
注 1：平日・土日祝日が不明なものは除く。 注 2：単位はトリップ。

吉岡町民のトリップの代表交通手段を地域別に示したものが、図 3-2-17 である。

いずれの地域においても、主要な交通手段は圧倒的に自動車である。その中でも、自動車の依存が特に高いのは、漆原 A（80.2%）や上野田 B（82.3%）、南下（79.8%）、大久保 C（79.7%）などである。漆原 A（10.1%）や小倉（9.4%）のように、ある程度、自転車の利用が認められる地域もある。多くの地域においてわずかな鉄道の利用が認められるが、上野田 A や陣場のように鉄道の利用がない地域もある。



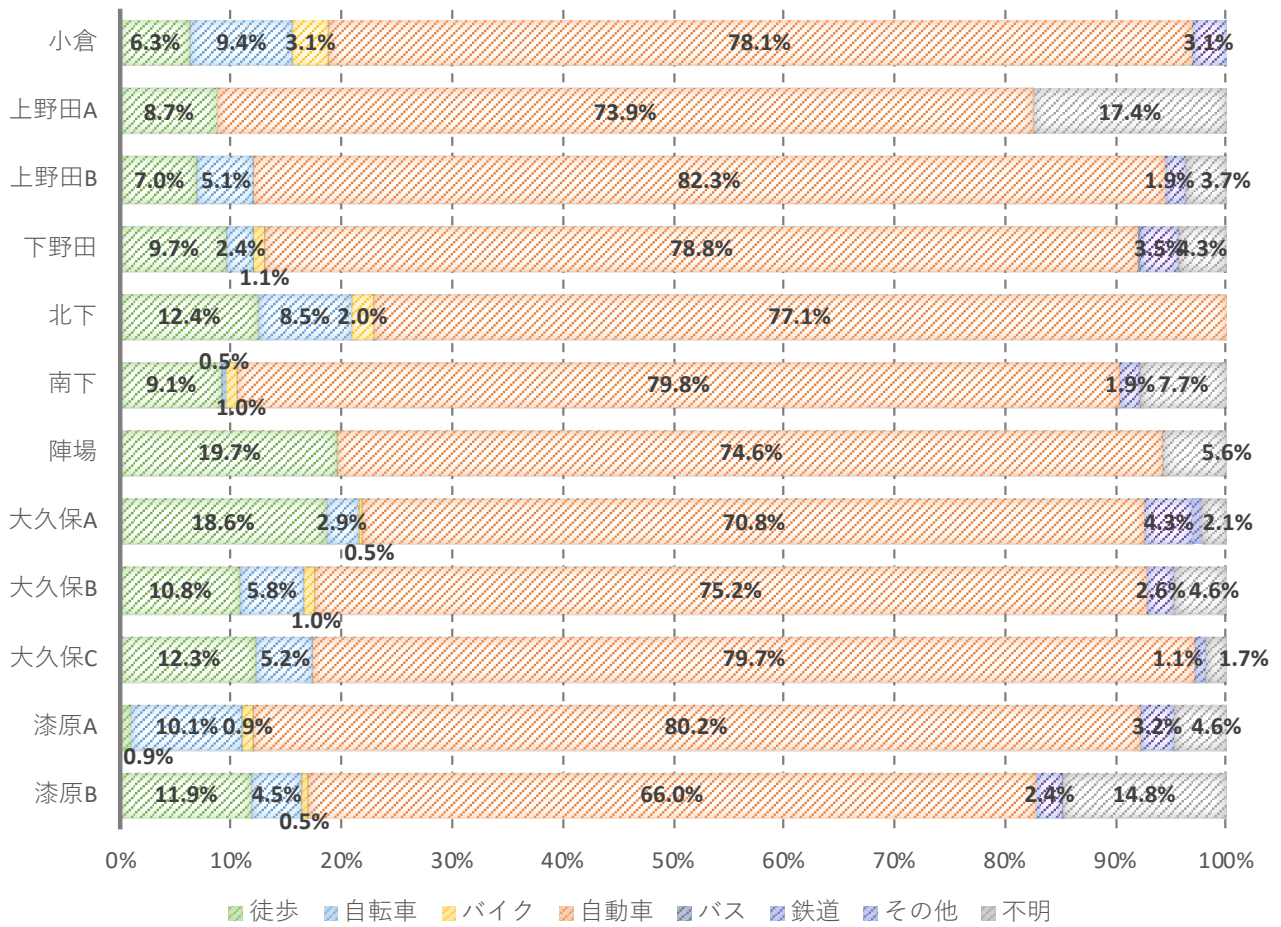


図 3-2-17 地域別にみるトリップの代表交通手段

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

注 1：平日・土日祝日が不明なものは除く。注 2：単位はトリップ。

### (3) 公共交通の利用状況

交通手段のうち公共交通の利用（鉄道とバス）については、この際、詳しくみていくことにしよう。

#### □ 鉄道利用

吉岡町民の鉄道利用の有無は、図3-3-1に示してある。

ここ1年間の鉄道の利用について、町民の約4割が「利用あり」（全体：38.3%、男性：38.1%、女性：38.6%）と回答している一方、残りの約6割は「利用なし」（全体：61.7%、男性：61.9%、女性：61.4%）と答えている。性による違いはみられない。

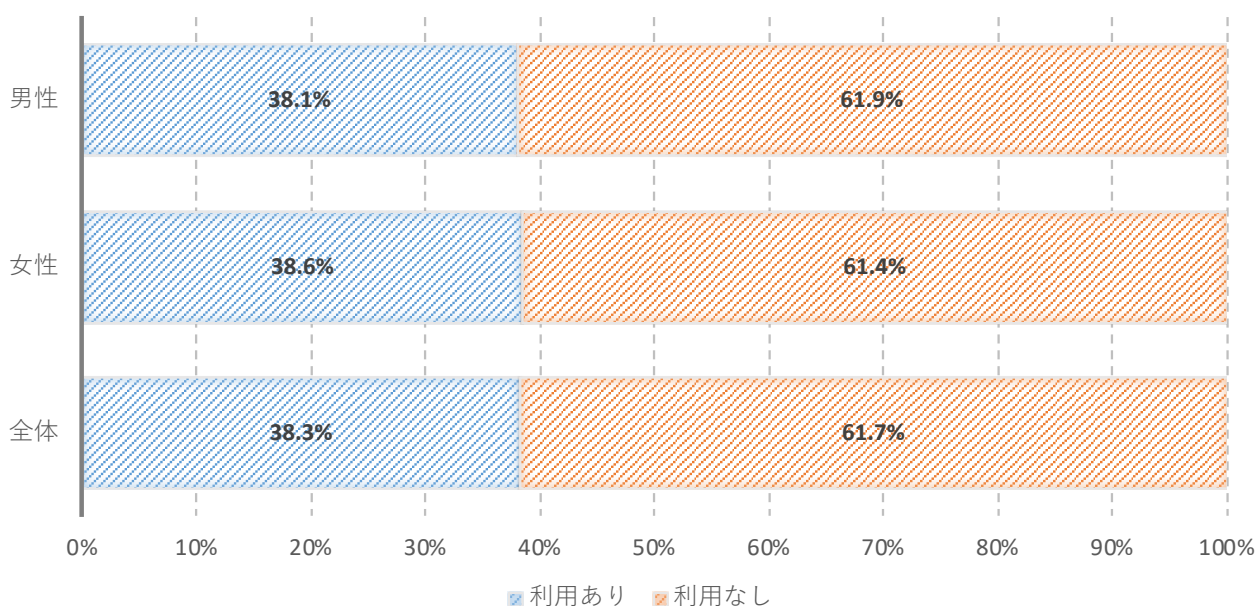


図3-3-1 鉄道利用の有無

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

吉岡町民の鉄道利用の有無を年齢階層別にみたものが、図3-3-2である。

ここ1年間の鉄道利用について、「利用あり」との回答率が「利用なし」との回答率を上回っているのは高校生（75.8%）と19歳・20歳代（53.7%）のみであり、これに次いで

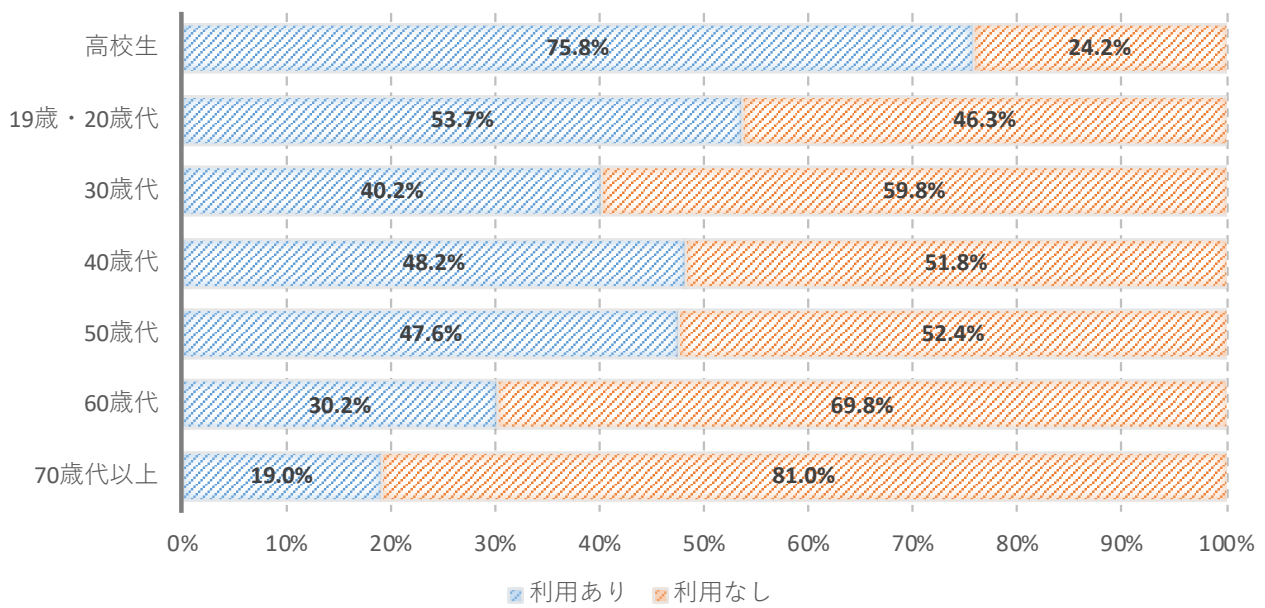


図 3-3-2 年齢階層別にみる鉄道利用の有無

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

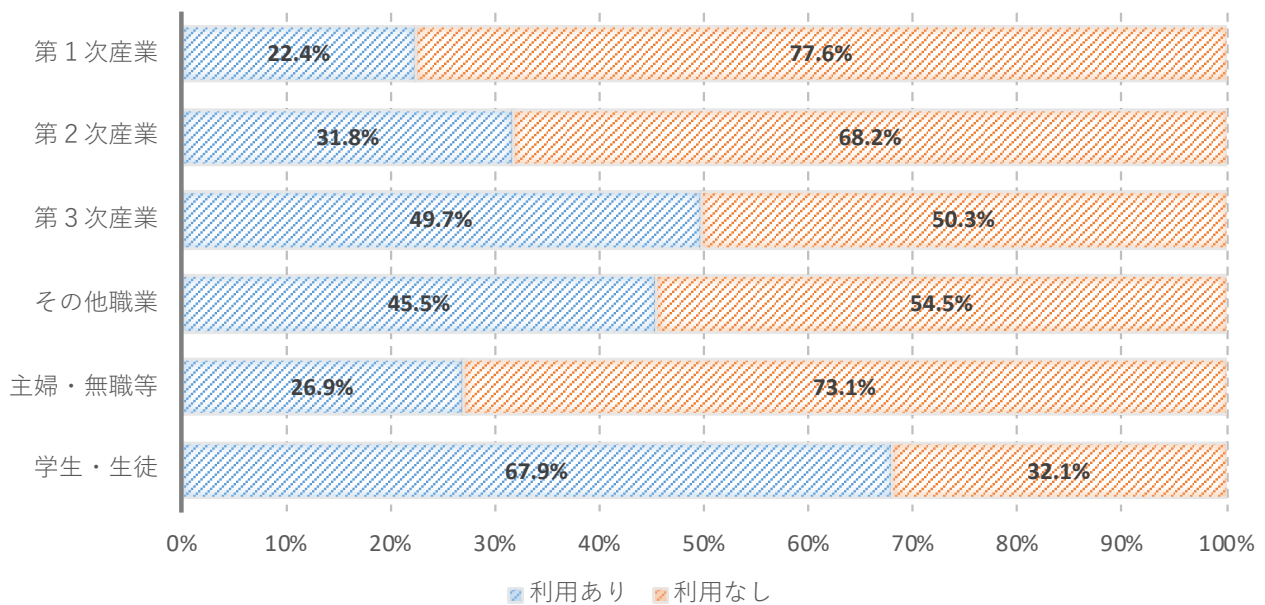


図 3-3-3 職業区分別に鉄道利用の有無

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

40 歳代（48.2%）、50 歳代（47.6%）の順に高い。鉄道は、自動車やバイクなどの交通手段をもたない高校生が、町外の学校へ通学する際の足になっていると推察できる。一方、ここ 1 年間の鉄道の利用について、「利用なし」との回答率が高いのは 70 歳代～（81.0%）を筆頭に、60 歳代（69.8%）や 30 歳代（59.8%）である。

吉岡町民の鉄道利用の有無を職業区別にみたものが、図 3-3-3 である。

ここ 1 年間の鉄道利用について、「利用あり」との回答が「利用なし」との回答率を上回っているのは学生・生徒（67.9%）のみであり、これに次いで第 3 次産業（49.7%）やその他職業（45.5%）の順に高い。一方、ここ 1 年間の鉄道の利用について、「利用なし」との回答率が高いのは主婦・無職等（73.1%）や第 1 次産業（77.6%）である。

また、鉄道利用者に鉄道を利用した理由を尋ねた結果は、図 3-3-4 に示してある。

その他（37.4%）が一番多いが、それ以外では、「時間通りに目的地に到着できる」（17.8%）、「目的地に早く到着できる」（13.1%）といった理由が多くあげられている。一方、「駅前の利便施設が利用できる」（0.2%）、「乗車の抵抗が小さい」（2.7%）、「運賃が安い」（2.9%）といった理由はあまりあげられていない。

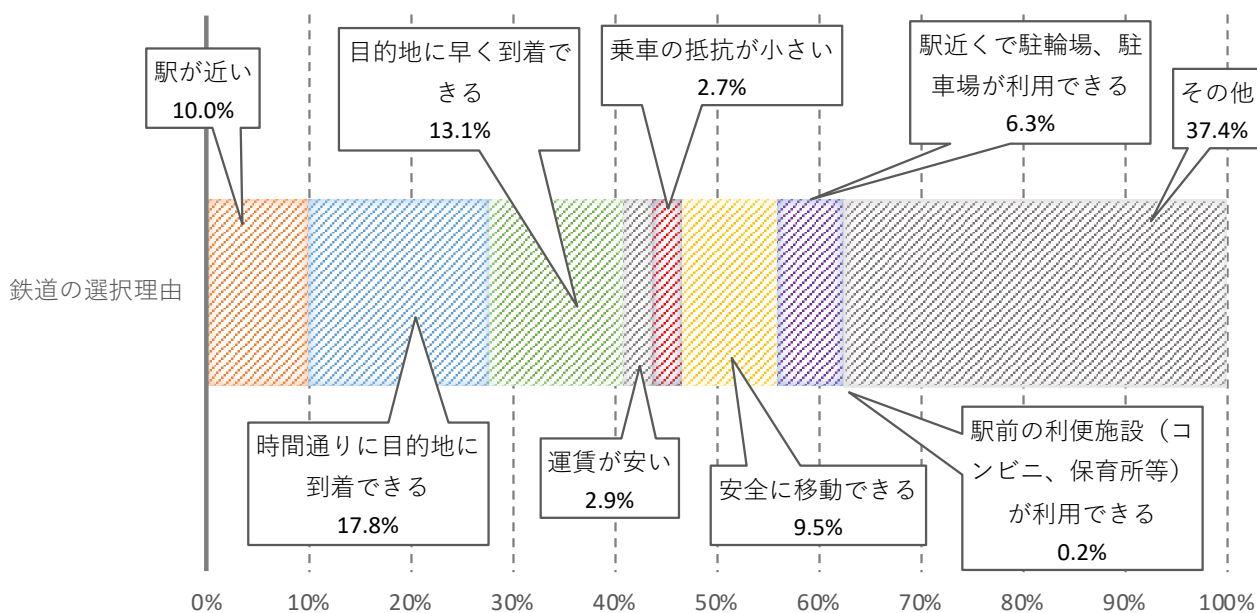


図 3-3-4 鉄道利用者の鉄道選択理由

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

## □ バス利用

吉岡町民のバス等利用の有無は、図3-3-5に示してある。

ここ1年間のバス等利用について「利用あり」と答えたのは、男性で8.7%、女性で12.9%となっている。先ほどのグラフと比較すると、バス等の利用率は鉄道よりもだいぶ低いことがわかる。

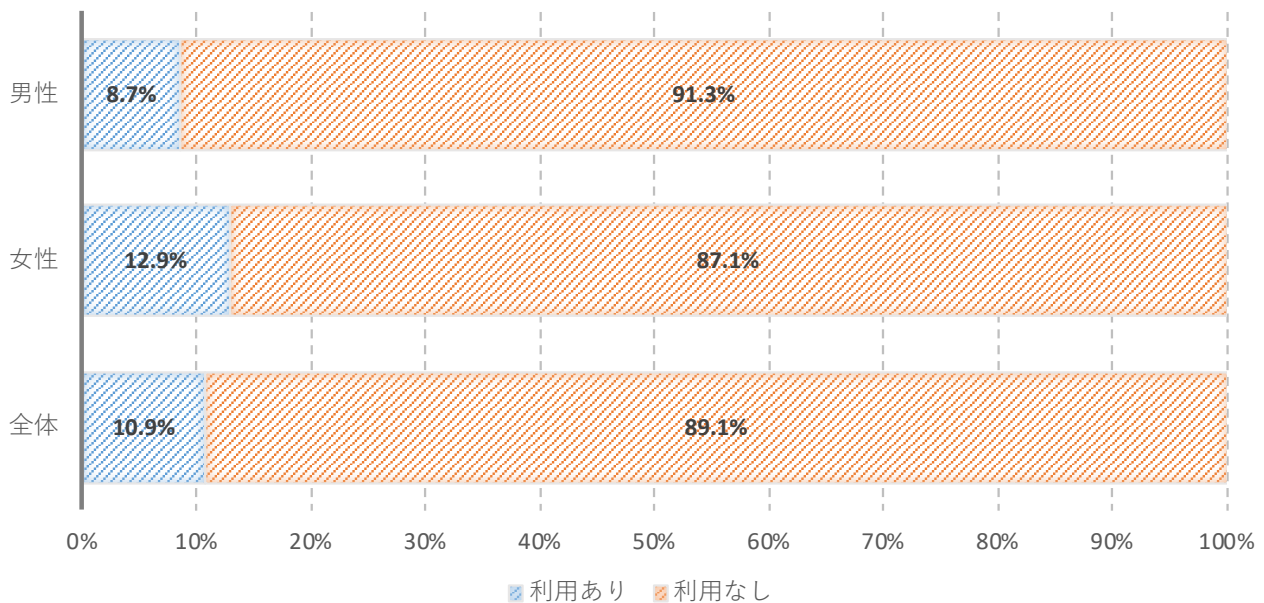


図3-3-5 バス等利用の有無

出所：『群馬県パーソナリティ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

バス等利用の有無を年齢階層別にみたものが、図3-3-6である。

ここ1年間のバス利用等は、高校生（21.2%）、40歳代（13.7%）、50歳代（11.2%）の順に多い。一方、70歳代～（92.1%）、60歳代（89.8%）、30歳代（89.7%）の順で少ない。

バス等利用の有無を職業区分別にみたものが、図3-3-7である。

ここ1年間のバス等の利用は、学生・生徒（18.9%）、その他職業（18.2%）、第1次産業（12.2%）と第3次産業（12.2%）が多い。一方、第2次産業（92.6%）、主婦・無職等（90.6%）で少ないことがわかる。

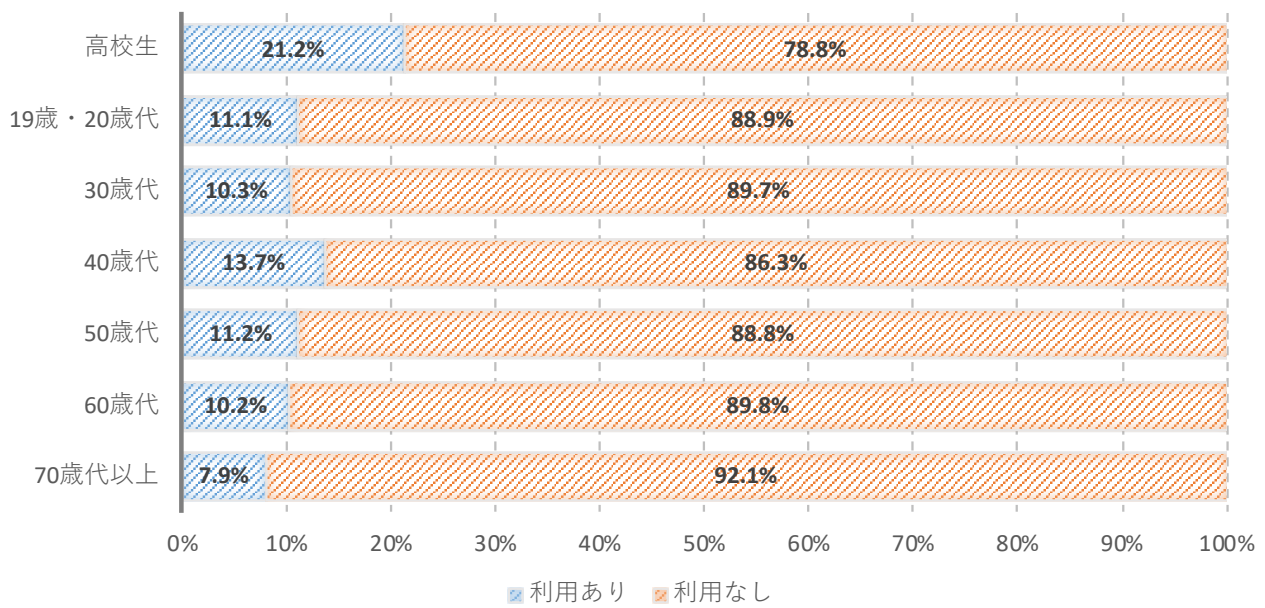


図 3-3-6 年齢階層別にみるバス等利用の有無

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

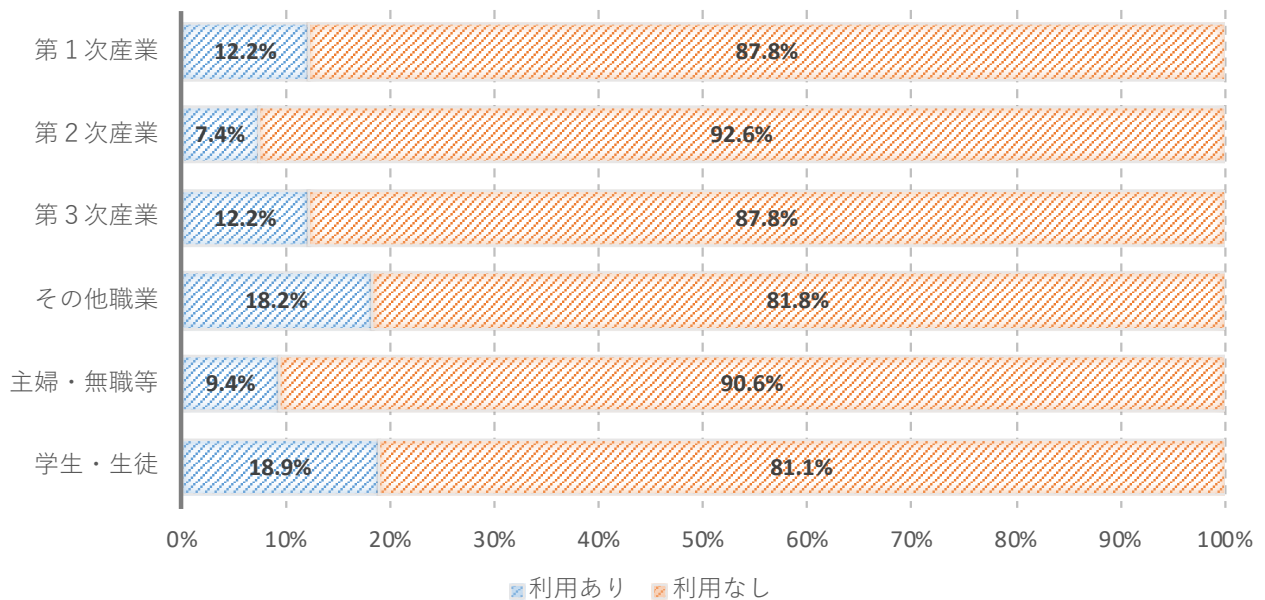


図 3-3-7 職業区別にみるバス等利用の有無

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成 27 年度実態調査）をもとに作成。

バス等利用者にバス利用の理由を尋ねた結果が、図3-3-8である。

その他（48.3%）がもっとも多いが、それを除くと、「運賃が安い」（15.5%）や「目的地に早く到着できる」（12.8%）、「バス停が近い」（12.8%）、「安全に移動できる」（10.6%）といった理由があげられている。

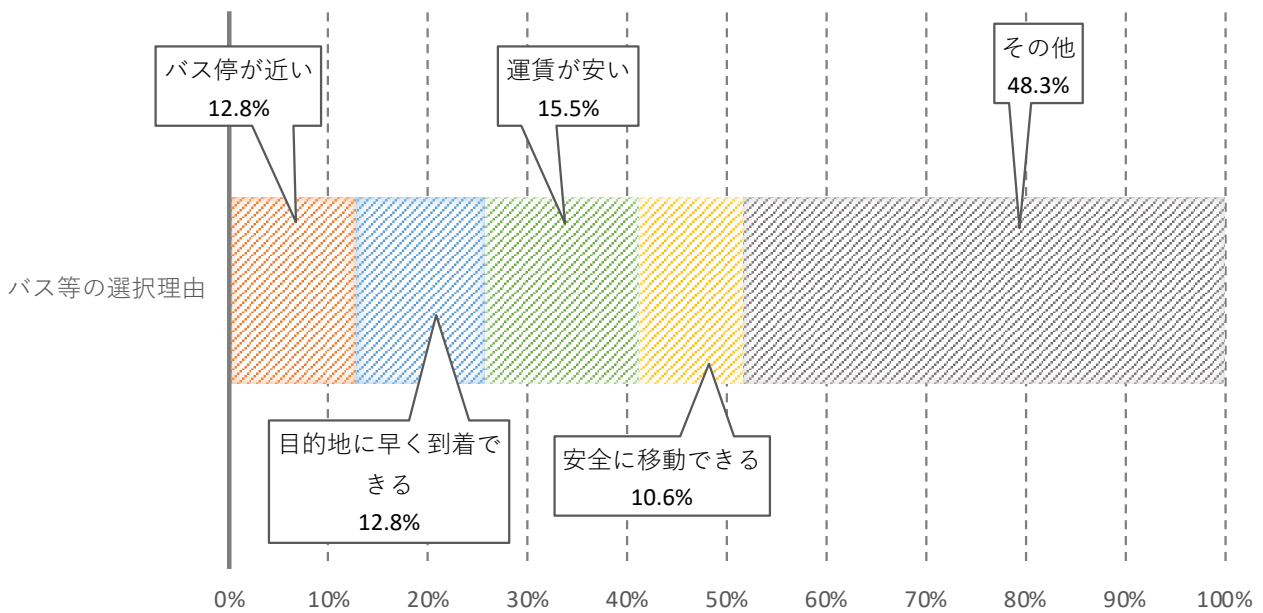


図3-3-8 バス等利用者のバス等選択理由

出所：『群馬県パーソントリップ調査』（平成27年度実態調査）をもとに作成。

## 4. 調査結果からみる将来の課題

本調査では、吉岡町民の居住と交通の実態について観察してきた。本調査の結果から、居住と交通に関連する吉岡町の将来の課題が明らかになってきた。最後に、調査結果からみえてきた将来の課題について整理しておくことにしよう。

人口と人口構成の変化について観察したところ、吉岡町では、総人口の増加が続いているものの、高齢化も同時に進行していることが明らかになった。ほとんどの市町村で人口減少と高齢化に伴うさまざまな問題が生じている中、今でも人口増加の傾向にある吉岡町は恵まれているといえるが、この傾向が将来も続いていくとは限らない。総人口および人口構成の動向に注意を払いつつ、将来をみすえた着実なまちづくりを進めなければならない。そのためには、冒頭でも述べたように、入手可能な各種データを有効活用し、科学的根拠にもとづきながら、政策の企画・立案を行っていく必要がある。本調査はその一環でもあると捉えられるが、他の課題においてもこうした姿勢が拡げられていくことが望ましいと考えられる。

人口について地域別に観察した際には、大久保の人口増加が著しいのに対し、陣場の人口減少も無視できない状況であることが伺えた。また、居住の意向のところでは、小倉において、「移りたい、移る予定」との回答が多くなっていた。大久保における人口増加の背景には、バイパスの完成とその周辺の開発が進んだ<sup>12</sup>ことによる影響があると理解しておくべきだろう。陣場については、居住の意向と理由について観察した際、他の地域に比べて、「不明」との回答が多く寄せられていたことも思い出される。小倉は、流動量のもっとも多い前橋市や県内で最大の人口を抱える高崎市から距離があり、不利な立地であることが危惧される。これらの地域における問題の所在については、改めてていねいな検証が必要であると考えられる。ただし、まちづくりの観点からも、財政の観点からも、吉岡町のすべての地域に均等に人口が存在すべき理由は特に見当たらない。人口減少社会にあっては、むしろ「選択と集中」がますます重要になってくるので、この点にも十分配慮しながら政策の企画・立案を進める必要があるだろう。

居住の意向と理由について観察した際には、年齢が高い町民は「(吉岡町に)住み続けたい」と回答しているのに対し、年齢が低い町民は「(吉岡町から)移りたい、移る予定」と回答している傾向があることを確認した。高齢になるほど住み続けたいと思う背景には、

<sup>12</sup> 近年、大久保地区では前橋伊香保線(吉岡バイパス)が整備され、大型商業施設の立地が進んだ一方、同地区からアクセスのよい駒寄地区では駒寄スマート IC が完成した。



吉岡町の魅力による部分もあるだろうが、年齢を重ねたことによって居住地の再選択コストが高まったことによる影響もあると推察できるので注意が必要されたい。いずれにせよ、まちづくりにおいても財政面においても重要となる、若い世代が「移りたい、移る予定」と回答している現実を真摯に受け止め、対策を練っていく必要があると考えられる。

また、居住の意向と理由で住みたい理由について観察したところ、「自動車での移動しやすさ」や「商業施設への行きやすさ」、「緑や自然の豊かさ」に対する評価が高かった一方、「鉄道・バスの利用しにくさ」や「子育て支援施設への行きにくさ」、「徒歩・自転車での生活のしにくさ」に対する評価が低かった。吉岡町は榛名山麓に位置し、居住地の多くは緩やかに傾斜している。このような立地のメリット（たとえば、景観の美しさをはじめとする居住地としての魅力）を生かしつつ、デメリット（たとえば、坂道の登り下りの大変さ）を克服するまちづくりについても、検討の余地が残されていると考えられる。

交通の実態のうち交通の流動量について観察したところ、吉岡町民は前橋市との往来がもっとも多く、ついで渋川市、高崎市との結びつきが強いことがわかった。この背景には、吉岡町民の勤務先や通学先の多くがこれらの市に集中しているということがある。流動量の多寡そのものは渋滞などの課題がなければ問題ではないものの、雇用や勉学の場が少ない吉岡町は、周辺の市とどのような経済的結びつきをもつことが望ましいか改めて考えてみる必要があるだろう。

交通の実態のうち吉岡町民の1日のトリップやトリップの所要時間を観察したとき、高齢者は外出機会が減り、外出時間も短いことに気づいた。また、男性に比べると、女性についても同様の傾向があった。高齢者については、健康寿命の延長という観点からいかに外出の機会をもってもらえるのか議論の余地がある。女性については、本調査の範囲を超えているが、雇用や買い物などの日常生活の問題と関連づけて検討すべきであろう。

やはり交通の実態のうちトリップの代表交通手段をみた際には、自動車への依存度の高さが改めて浮き彫りになった。自動車への依存は、年齢階層や職業区分、地域とは関係なく高い水準にあった。一方、繰り返しになるが、人口増加の傾向にある吉岡町も高齢化は着実に進行していた。さらなる高齢化に向けて、公共交通システムのあり方について検討をはじめめる必要があるだろう。なお、その場合には、上述したように、周辺の市との関係の築き方も含めて将来を構想することになるはずである。

## 参考文献・資料

『国勢調査（各年）』総務省統計局

『日本の地域別将来推計（平成25年3月推計）』国立社会保障・人口問題研究所

『群馬県パーソナリティ調査（平成27・28年度実態調査）』

## 調査研究者

中村 匡克（高崎経済大学地域政策学部教授）

研究責任者・執筆者

鈴木 宏幸（高崎経済大学大学院地域政策研究科）

執筆者・研究補助者

野村真衣子（高崎経済大学地域政策学部）

研究補助者

野本 春之（高崎経済大学地域政策学部）

研究補助者

髙島 緑野（高崎経済大学地域政策学部）

研究補助者

吉岡町の魅力に関する調査

—吉岡町民の居住と交通の実態—

2018（平成30）年2月28日発行

高崎経済大学地域政策学部 中村匡克研究室

〒370-0801 群馬県高崎市上並榎町1300

Tel 027-343-5417(代)