

# 岩手県川井村におけるモータリ ゼーションの進展と住民生活

酒井多加志

## I はじめに

公共交通機関の未発達な農山村は、都市と比較して、住民の移動の自由が限られてきた。したがって、機動性、随時性、高速性に富む自動車は、このような農山村において有用性が高い。自動車は入手が比較的容易になり、かつ道路整備の進んだ1970年以降、都市よりも農山村において急速に普及したが<sup>1)</sup>、このことは買物圏や通婚圏、医療圏を拡大させるなど、地域住民の生活に大きな影響を与えてきた<sup>2)</sup>。そこで本研究は、岩手県川井村を例にとり、山村におけるモータリゼーションの進展と影響を明らかにすることを研究の目的とした。事例集落としては、公共交通機関の発達した集落の箱石と、川井村の中で公共交通機関の未発達な集落の横沢をとりあげた。

川井村は岩手県東部の北上高地に位置する山村で、西は盛岡市、東は新里村をはさんで宮古市と接している(第1図)。東西36km、南北31km、面積563km<sup>2</sup>と広大な村域を有するが、約97%を山林と原野が占めており、農地は1%強を占めるに過ぎない。1990年6月1日現在の世帯数は1,457、人口は4,846であるが、人口は1960年の半分以下であり、過疎化が著しい。村内にはJR山田線と国道106号線が東西を横断し、盛岡と宮古を結び、国道340号線が南にのびて遠野と結んでいる。道路は1988年4月1日現在、国道が92.3%舗装されているのに対し、県道は36.0%、村道は54.0%と低レベルにある。

本報告ではモータリゼーションの指標として自

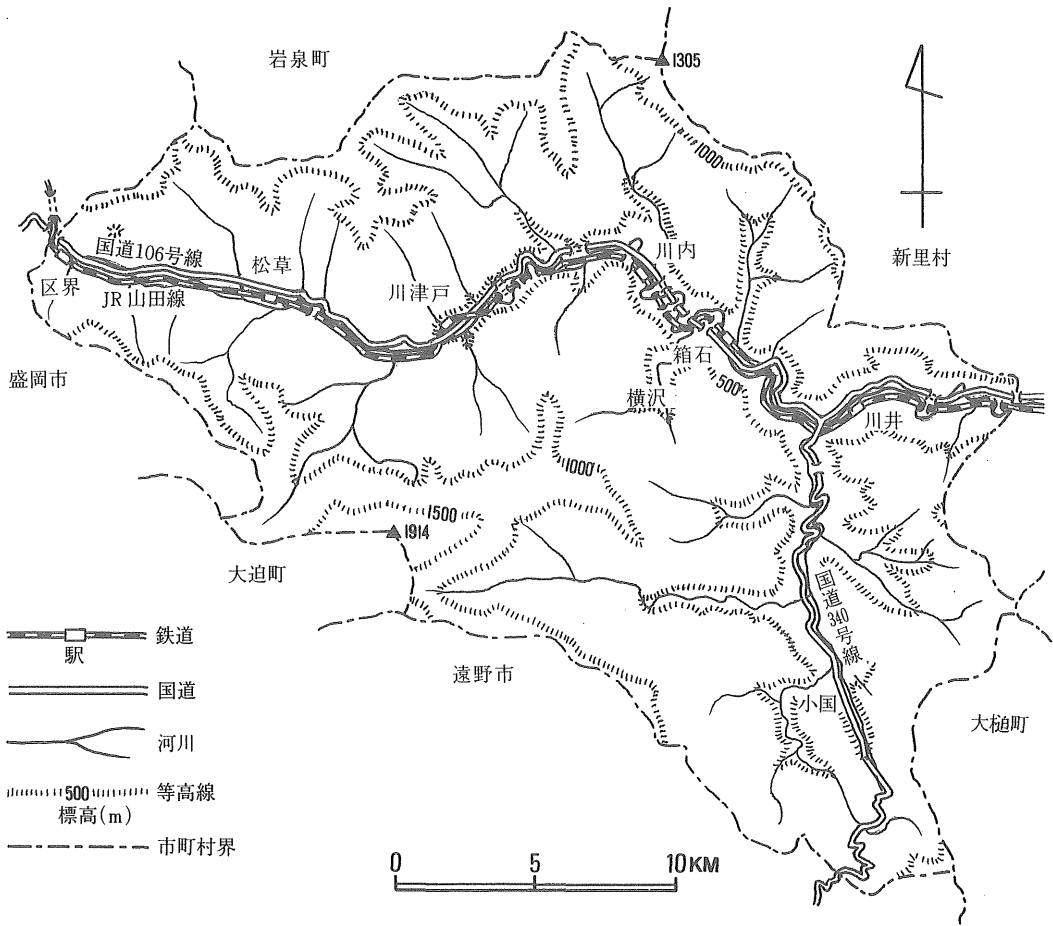
動車免許証保有率と自動車保有率を用いた。なお、ここでの自動車には原動機付き自転車(以下、原付と呼ぶ)を含んでいない。

## II 川井村の交通の変遷

### II-1 モータリゼーション以前の川井村

川井村の東西を横切る国道106号線は、現在、盛岡と宮古を結ぶ重要幹線道路であるが、この国道は1789年に鞭牛和尚によって開削された閉伊街道を起源としている。当時、物資の輸送は“五十集衆”あるいは“だん子づけ”と呼ばれる輸送業者が馬を利用して行なっていた<sup>3)</sup>。1897(明治30)年の閉伊川県道の開通にともない、1901(明治34)年には貨物馬車が、1905(明治38)年には乗合馬車が盛岡・宮古間を結んだ。さらに、1912(大正元)年には盛岡に盛宮自動車株式会社が創立され、自動車による盛岡・宮古間の旅客輸送が開始された。そして1926(大正15)年には盛岡・宮古間、遠野・宮古間(現川井村小国経由)の定期貨物輸送が開始された<sup>4)</sup>。当時、貨物輸送としては馬車や自動車はよく利用されていたが、村民は旅客輸送としての馬車や自動車は利用せず、移動は徒歩によるのが一般的であった。

鉄道開通以前における馬車や自動車による貨物輸送の状況は、川井村で運送業にたずさわっていたM社の事例によってそのあらましを知ることができる。M社は明治末に川井村箱石で馬車2台で貨物運送業を開始した。主として、宮古から盛岡への魚介類の輸送を行なったが、帰途には盛岡から箱石まで米やひえの輸送も行なっていた。



第1図 研究対象地域

馬車による輸送には宮古・盛岡間は3日を要し、新里村茂市、現川井村田代で宿泊しなければならなかったが、宿はかつての五十集衆の宿を利用していた。M社は1931(昭和6)年に盛岡の製糸会社からT型シボレーを26円で買い取り、自動車による貨物輸送を開始した。箱石から盛岡までの所要時間は3時間、箱石から宮古までは1時間半であった。しかし、鉄道開通にともない自動車による物資の長距離輸送は次第に行なわれなくなり、自動車は箱石周辺の集落(鈴久名・横沢)から国鉄箱石駅までの末端輸送を行なうようになった。また輸送品も魚介類から、鉄道建設に用いられる枕木や木炭へとかわっていった。

M社の例にみられるように、鉄道の開通にと

もない、自動車は鉄道の末端輸送を分担するようになり、鉄道は次第に輸送の中心的役割を果たすようになった。川井村では閉伊街道に並行して走る国鉄山田線が、岩手県の沿岸部と内陸部の住民の交通便利と産業振興を目的に起工され、1933(昭和8)年11月30日に盛岡・川井間が、翌年の11月6日に川井・宮古間が開通した。鉄道の利用客は年々増加した。例えば、川井村のほぼ中心部に位置する平津戸駅では、1936年の利用客22,829人を100とすると、1941年は184.3、1956年は244.8、1960年は356.6で、ほぼ一定の伸びを示している。鉄道開通にともない、従来、盛岡・宮古間を結んでいた乗合自動車は貨物自動車と同様、鉄道の末端輸送を分担するようになった。しかし、1948年

9月16日にアイオン台風により国鉄山田線は不通となり、また閉伊川県道も通行不能となった。閉伊川県道は翌年7月に復旧したが、山田線は全線開通までに7年を要し、この間、岩泉に本社をおく岩手県北自動車が、鉄道不通区間の連絡輸送を行なった。

## II-2 川井村におけるモータリゼーションの進展

1958年11月10日に実施された川井村自動車所有調によると、当時、川井村の住民は普通自動車37台、四輪小型自動車18台、三輪小型自動車7台、トレーラー1台の計63台の自動車を保有しており、100世帯当りの自動車保有台数は3.5台に過ぎなかった。自動車はトレーラーを除き、全て貨物車であったため、当時の自動車は移手段としてではなく物資の輸送を主目的として利用されていた。しかし、1960年代以降、日本経済の高度成長とともに自動車は一般家庭へと普及し、1988年4月1日現在の川井村の乗用車登録台数は1,119台、貨物車の登録台数は591台で、100世帯当りの乗用車と貨物車の合計の保有台数は113.9台に達し、自動車登録台数が世帯数を上回っている。

自動車の一般家庭への普及はバスの利用客の減少をもたらし、赤字バス路線が廃止の対象となった。川井村では川井と遠野市恩徳を結ぶ国鉄バスが1972年12月に、川井と川井村の南部に位置する大仁田を結ぶ国鉄バスが1979年1月に廃止された。廃止路線の区間キロ数は、合計99.9kmに及んでいる。国鉄バスの廃止に対し、川井村では自動車を保有しない人々の足の確保をはかるため、道路運送法第101条に基づき、村営バス(村民バス)の運行を1975年10月から開始した<sup>5)</sup>。村民バスは、1985年4月からは第3セクターとして設立された(有)川井交通に運転業務が委託された。1989年現在、村民バスは旧国鉄のバス路線の他、川井村西部の区界・平津戸間をも結んでいる(第2図)。1988年度の年間輸送人員は26,969であるが、そのうち、定期利用客は1.3%に過ぎず、通勤、通学に村民バスを利用している人は少ないといえる。

また、村内の小学生、中学生の通学の足としてスクールバスが1974年3月から運行を開始した。現在7路線が運行し、主に公共交通機関の通じていない山間部の集落と学校とを結んでいる。1989年度のスクールバスの利用者は小学生106人、中学生296人であるが、村民もこれを利用することができる。

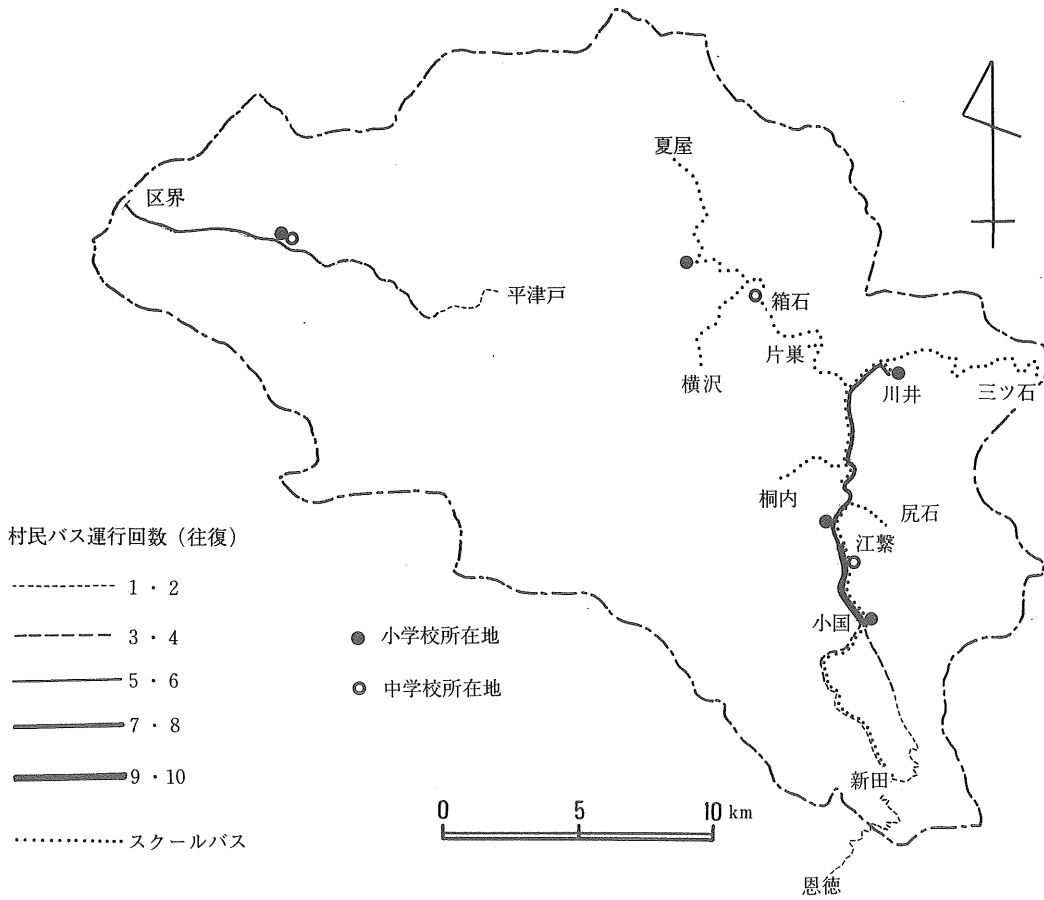
民営バスとしては、国道106号線の全線の改良工事終了(1978年)にともない、岩手県北バスが盛岡・宮古間の急行バスの運行を開始した。1990年11月現在、川井村内には11のバスの停留所があり、1日18往復が運行されている。また、1989年から宮古と東京を結ぶ高速バスが運行を開始したが、将来は川井村にも停留所が設置されることになっている。

## III 公共交通機関の発達した集落におけるモータリゼーションの実態(箱石の事例)

### III-1 箱石の概観

箱石は閉伊川と矢田川の合流付近の河谷に沿って立地する集落である。集落はJR山田線の箱石駅前には街村を形成しているほか(写真1)、閉伊川対岸にも集落の形成がみられる。1990年6月1日現在、93世帯262人が居住しているが、これは20年前と比較し、世帯数では18、人口では268減少している。

箱石は五十集衆の宿場として藩政の末期から栄えた。当時、閉伊街道は箱石付近では閉伊川の右岸を通っており、集落はこの街道に沿って成立していた。1932年に鉄道が川井までのび、閉伊川左岸に箱石駅が設置され、さらに川井村役場が交通の利便性を理由に箱石に移転すると、集落の中心は従来の閉伊川右岸から左岸の箱石駅周辺へと移動した。第3図は現在箱石駅周辺に居住している世帯の居住開始時期を示したものである。閉伊川右岸は世帯の多くが鉄道開通以前から居住していたのに対し、箱石駅周辺では大部分の世帯が鉄道開通後に居住を開始しており、鉄道開通前から居住している世帯は6世帯に過ぎない。したがって、箱石駅前の集落は鉄道の駅設置によって成立した



第2図 川井村における村民バス・スクールバス路線図（1989年）  
（川井村役場の資料により作成）

ものといえる。箱石駅周辺に居住する世帯の出身地は右岸から移転あるいは分家してきたものが9世帯で、大部分は他地域から転入してきた世帯である<sup>6)</sup>。

箱石に転入してきた人々の多くは林業に従事していたが、これは鉄道開通により、木材の輸送が容易になり、その結果、木の伐採が盛んに行なわれるようになったことによる。ことに矢田川上流の岩田では、1933年頃から秋田に本社をもつ東洋林業が木材の搬出と製炭を始め、多数の人夫が集まった。最盛期の1937年頃は人口200に達した。岩田で伐採された木材は箱石付近まで矢田川を流送され<sup>7)</sup>、箱石駅からは鉄道で輸送された。岩田では1962年頃まで木材の搬出が行なわれていた

が、1965年頃廃村となった。箱石の駅周辺に居住している世帯のうち、5世帯が岩田からの転入である。

箱石は盛岡と宮古を結ぶ閉伊街道沿いに立地しているため、川井村では比較的早くから道路整備が行なわれていた。閉伊街道は1963年に県道から二級国道宮古・盛岡線に昇格し、さらに1967年には一般国道106号線に昇格した。一般国道昇格にともない、箱石付近の国道は1970年に簡易舗装が行なわれ、車両の通行が容易になった。また、1974年からは、全面的な改良工事が行なわれ、1978年10月31日に現在の国道106号線が完成した。

公共交通機関としては、箱石駅からJR山田線が盛岡へ1日5本、所要時間約1時間30分で、宮

古へ1日6本、所要時間約1時間で結んでいる。また、岩手県北バスは盛岡、宮古へ1日18本、盛岡へは約1時間20分、宮古へは55分で結んでいる。

### Ⅲ-2 箱石におけるモータリゼーションの現況

第4図は箱石の56世帯を対象に世帯員の免許証保有状況を示したものである<sup>8)</sup>。20歳以上の住民

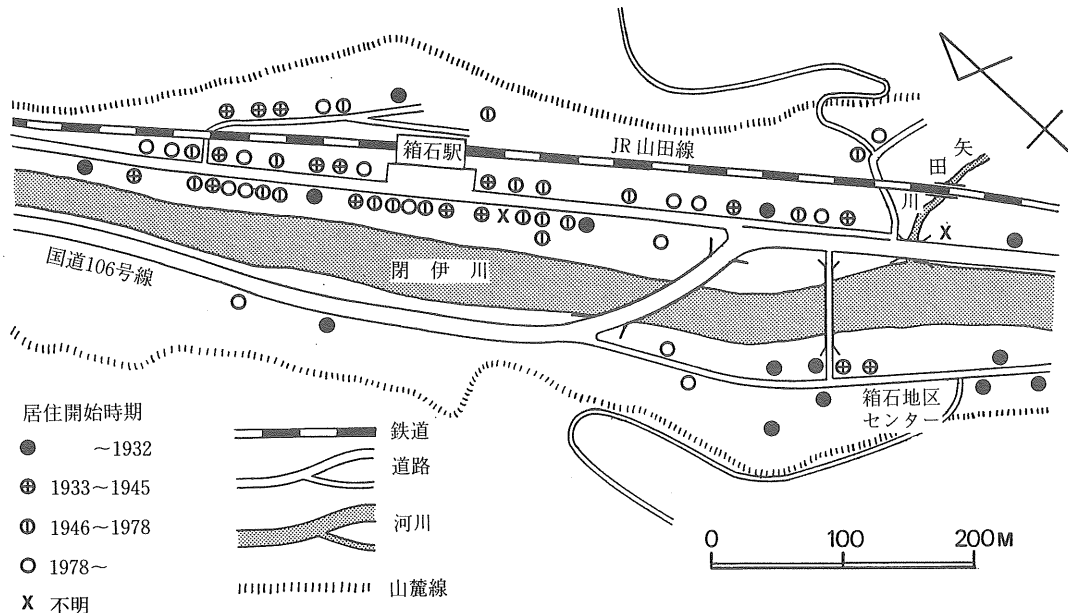


写真1 箱石駅前の集落  
(1990年7月6日撮影)

の普通免許証保有率は42.7%であるが、男性の保有率が67.3%で、20~49歳では全員が保有しているのに対し、女性の保有率は14.6%に過ぎない。しかし、20~39歳の女性の多くは普通免許証を保有しており、男女差はなくなりつつある。普通免許証の取得時期は1975~1979年が9人と最も多く、1980~1985年の7人、1970~1975年の6人がこれに次いでいる。1975~1979年は、国道106号線の改良が完成した時期でもあり、これを契機に免許証の保有者が増加したと推測される。

箱石の56世帯では、乗用車23台、軽乗用車4台、トラック5台、軽トラック7台、ワゴン・バン6台、ジープ2台と原付11台を保有している(第5図)。自動車を保有する世帯は全世帯の51.8%を占めるが、原付を保有する世帯を加えると58.9%となる。自動車保有世帯のうち、自動車を複数保有する世帯は55.2%を占め、自動車の複数保有の程度は高い。

次に、各世帯の自動車保有状況をライフサイクルステージとの関係からみてみよう。ライフサイクルとは、家族が形成され、子供が生まれ、成長

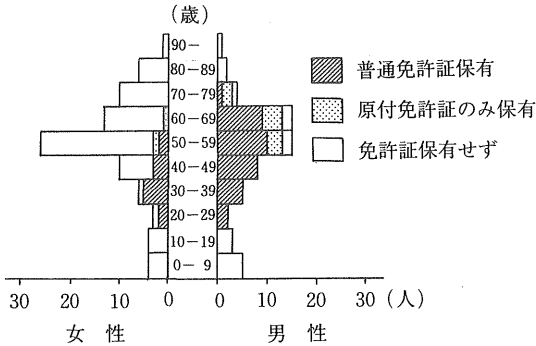


第3図 川井村箱石住民の居住開始時期  
(聞き取り調査により作成)

し、独立し、そして高齢世帯へと移り変わっていく過程を意味し、ライフサイクルステージはライフサイクルをいくつか分類した時の各段階をいう。したがって、同じステージに属する世帯は類似した特徴を持っているといえる<sup>9)</sup>。ここでは、世帯主の年齢と子供の有無を指標にライフサイクルステージを8つのステージに分類したが、各ス

テージの分類は第1表に示した通りである。

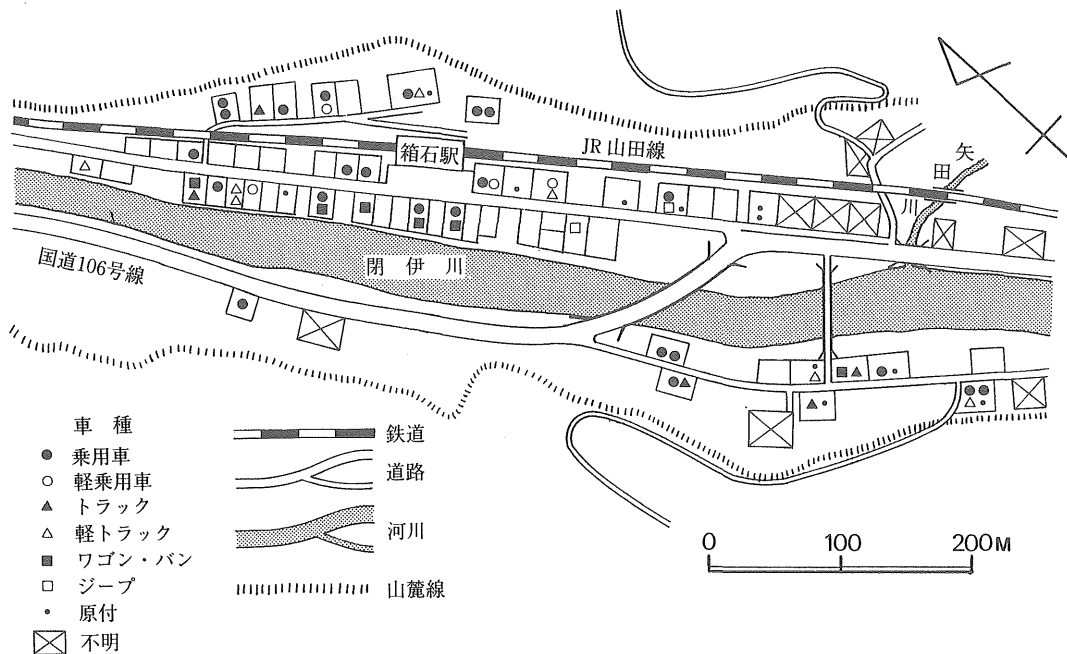
第6図は箱石の各世帯のライフサイクルステージを示したものである。ライフサイクルステージは5以上のステージに属する世帯が73.5%を占め、ライフサイクルステージはかなり進んだ状況にある。世帯主が60歳未満で比較的若いステージに属する3, 4, 5では、27世帯中20世帯が自動車を保有しており、とくに、世帯主が60歳未満で



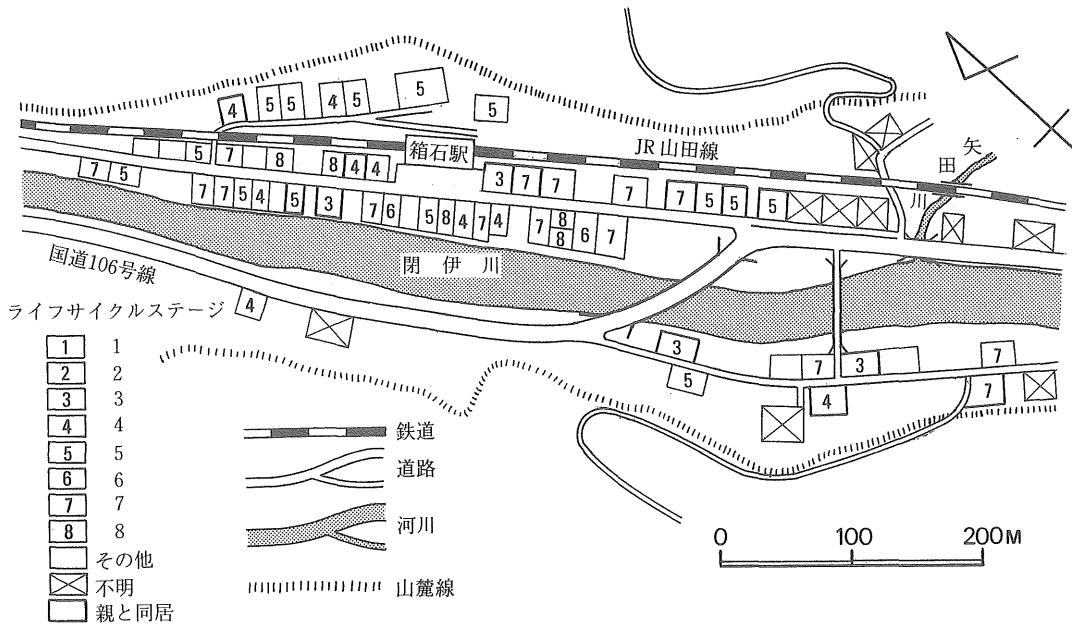
第4図 川井村箱石における年齢階層別免許証保有状況(1990年7月)  
(聞き取り調査により作成)

第1表 各ライフサイクルステージの定義

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1 | 40歳未満の独身世帯                |
| 2 | 世帯主が40歳未満で子供のいない世帯        |
| 3 | 世帯主が40歳未満で子供のいる世帯         |
| 4 | 世帯主が40歳以上かつ60歳未満で子供がいる世帯  |
| 5 | 世帯主が40歳以上かつ60歳未満で子供がいない世帯 |
| 6 | 世帯主が60歳以上で子供のいる世帯         |
| 7 | 世帯主が60歳以上で子供のいない世帯        |
| 8 | 60歳以上の独身世帯                |



第5図 川井村箱石における世帯当りの自動車保有状況(1990年7月)  
(聞き取り調査により作成)



第6図 川井村箱石における世帯のライフサイクルステージ (1990年7月)  
 (聞き取り調査により作成)  
 注：各ライフサイクルステージの定義は第1表に示した。

かつ子供を有する3, 4のステージでは1世帯を除く全世帯が自動車を保有している。また複数保有の程度も高く、箱石では最も若いステージである3に属する世帯はすべて自動車を複数保有している。世帯主が60歳以上で、ライフサイクルステージが進んだ段階にある6, 7, 8では、22世帯中9世帯が自動車を保有しているが、60歳以上の独身世帯であるステージ8では自動車および原付を保有する世帯はみられない。以上のことから、箱石ではライフサイクルステージの進展度と自動車の保有水準との間には相関があると考えられる。

### Ⅲ-3 モータリゼーションの影響

本節ではモータリゼーションが住民生活に与えた影響を、畜産農家と商店を事例にして記述することにする。

#### 1) 畜産農家

箱石には1990年現在、13の畜産農家がある。事例農家Kは昭和8年頃から牛の飼育を始め、現在15頭の牛を飼育している。牛は5月20日から10

月15日頃まで放牧され、以後春の出荷まで舎飼される。箱石の畜産農家の共有放牧地は箱石から約35km離れた岩泉町蓬原にあり、面積は約400町歩である。この放牧地は戦前は岩泉のY氏から借りていたが、戦後の農地改革により、箱石の畜産農家がY氏から共同で買い取り、現在に至っている。蓬原の放牧地は川井村西部の松草から北へ約7kmの位置にあるため、戦前は放牧のために牛を閉伊街道に沿って松草まで徒歩で移動させた。途中平津戸付近で1泊したため、放牧地まで2日の日数を要した。農家Kは1947年から徒歩による移動からトラックの輸送に切りかえた。トラック輸送は林業関係の運送業者によって行なわれ、これにより放牧地までの牛の移動時間は1時間ほどに短縮された。1960年頃まで徒歩で牛を移動させていた農家もあったが、自動車の交通量が増加し、徒歩での移動が困難となったため、次第にトラック輸送にかわり、1960年代の中頃には、放牧地へはすべてトラックで移動されるようになった。

## 2) 商店

箱石には1990年現在、食料雑貨店6、飲食店2、理容・美容店2、衣料品店1、ガソリンスタンド1がある。飲食店とガソリンスタンドが国道106号線沿いに立地しているのに対し、他の商店はすべて箱石駅周辺に立地している。飲食店は国道106号線改良後に出店したもので、ともに駐車場があり、自動車での客に対応したものである。このうち、Yドライブインは以前は箱石駅前で旅館を営んでいたが、現在は廃業している。またガソリンスタンドは箱石駅の北西部の旧国道沿いにあったが、国道改良とともに国道沿いに移転し、現在、ガソリンスタンドの跡地は住宅になっている。国道沿いの商店に対し、箱石駅周辺の商店は一般に駐車場が設置されておらず、集落内の住民を対象とした地元密着型の商店であるといえる。モータリゼーションにともなう鉄道利用客の減少や急行バスの運行により、箱石駅の交通結節点としての地位は低下しており、商店への客は減少している。

箱石へはこのほか、宮古から魚、牛乳の各移動スーパーが、また、遠野、弘前、三戸、八戸からは果物、野菜の行商が訪れるが、それらは国道改良後増加している。

次に商品流通の変化に関して、K商店の事例を述べることにしたい。K商店は箱石駅前の旧国道沿いに立地し、米を中心に各種雑貨を取り扱っている。1940年頃から米の販売を行っていたが、当時、米は鉄道貨物によって月に2～3回盛岡から運搬されていた。1948年のアイオン台風により鉄道が1954年まで不通になったため、この間トラックによって米を運搬した。鉄道開通後は再び鉄道貨物で運搬したが、川井村の人口減少とともに米の消費量が減少した。そのため、1960年頃から小口輸送に便利なトラックへと輸送手段を切りかえた。1961年には2トントラックを購入し、以後自家用トラックで米を運搬するようになった。このようにK商店では、かつて代替輸送機関であったトラックが、1960年以降は主要輸送機関に変化している。なお、箱石駅では駅の無人化(1971

年)にともない、貨物の取り扱いが行なわれなくなった。

## Ⅳ 公共交通機関の未発達な集落におけるモータリゼーションの実態(横沢の事例)

### Ⅳ-1 横沢地区の概観

横沢は国道106号線から鈴久名川に沿って約3km入った山間に位置する集落である(写真2)。戸数は23戸で、それらは比較的散在している。家屋は鈴久名川に沿って立地しているが、上流部では川底から20～40m上がった山腹の斜面に立地している。人口は67で、これは20年前の人口の41.4%に過ぎず、人口の流出が著しい<sup>10)</sup>。住民の多くは農業および林業に従事しており<sup>11)</sup>、農業は水稲、大豆、小豆の栽培が、林業は木材の伐採と植林が主として行なわれている。

横沢は古来より主要交通路からはずれており、主要幹線道路や鉄道が集落内を通過することはなかった。したがって、箱石でみられたように、交通手段の変化が直接集落形成に影響を与えることはなかったといえる。とくに、集落外への移動手段に関しては、1967年に横沢と国道106号線とを結ぶ村道が整備されるまでは徒歩が中心であり、馬車やバスなど公共交通機関が集落内まで通じることがなかった。村道整備後、各世帯に次第に自動車普及していったが、公共交通機関に関しては今日に至るまで横沢まで通じていない。ただし、

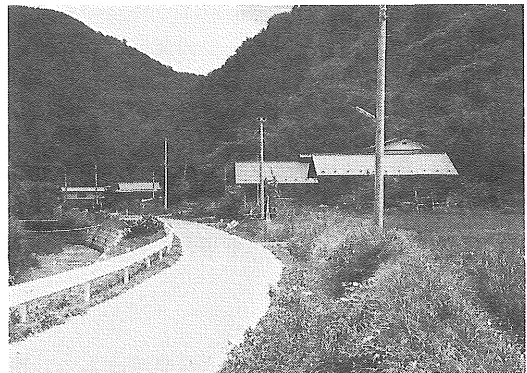


写真2 横沢の集落  
(1990年7月7日撮影)



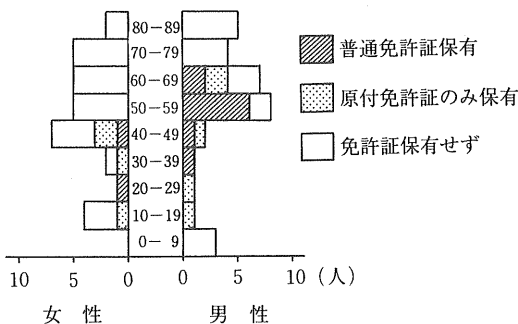
前掲第2図にみられるように、集落内へはスクールバスが運行されており、1989年度は4人の小学生と1人の中学生がこれを利用している。

#### Ⅳ-2 モータリゼーションの現況

第7図は横沢の21世帯を対象に世帯員の普通および原付の免許証保有状況を年齢階層別に示したものである。20歳以上の住民の普通免許証保有率は21.8%であるが、これは箱石での保有率の約半分にあたる。とくに、女性の普通免許証保有率は低い。免許証保有率が低いのは60歳以上の住民が全体の50.9%を占め、高齢化が進んでいることに起因していると考えられる。

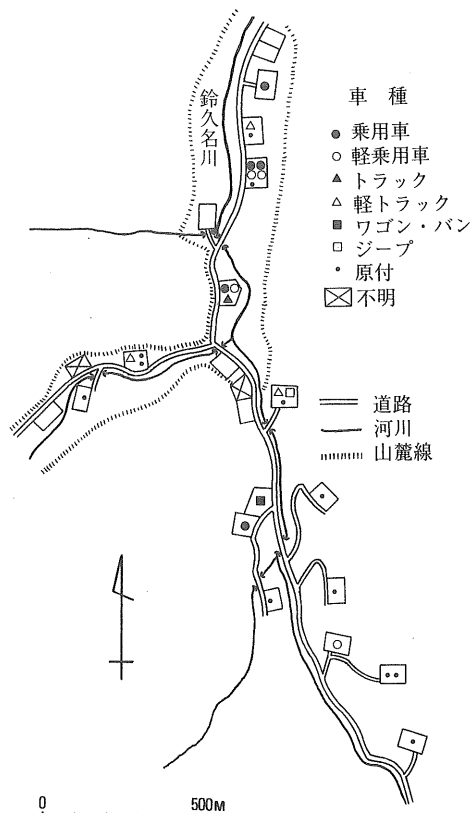
横沢の21世帯は、乗用車5台、軽乗用車4台、トラック1台、軽トラック3台、ワゴン・バン1台、ジープ1台、原付12台を保有しており(第8図)、箱石と比べ乗用車の占める割合が小さく、原付の占める割合が大きい点に特徴がみられる。自動車を保有する世帯は全世帯の42.9%を占めるが、原付を保有する世帯を含めると71.4%に達する。従って、原付を含めると、横沢は箱石よりも私的交通手段の保有が進んでいるといえる。

次に各世帯の自動車保有状況をライフサイクルステージとの関係からみていく。第9図は横沢の各世帯のライフサイクルステージを示したものである。ライフサイクルステージは5以上のステージに属する世帯が73.8%を占めている。すなわち、

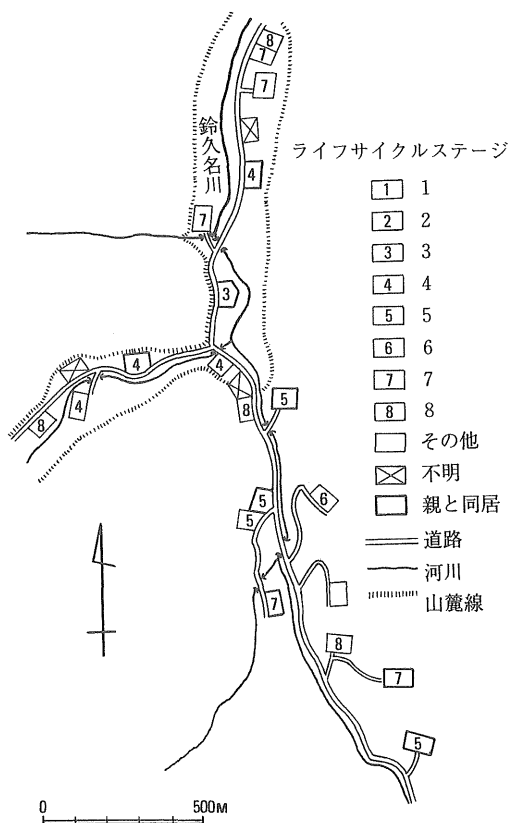


第7図 川井村横沢における年齢階層別免許証保有状況(1989年7月)  
(聞き取り調査により作成)

横沢は箱石と同程度に世帯のライフサイクルステージは進んでおり、過疎化が進んでいるといえる。ライフサイクルステージを自動車および原付の保有状況と比較すると、ライフサイクルステージが比較的若いステージに属する3, 4, 5では9世帯中6世帯が自動車を保有し、そのうち3世帯が自動車を複数保有している。ライフサイクルステージが進んだ状態にある6, 7, 8では10世帯中2世帯が自動車を保有しているに過ぎず、また自動車を複数保有している世帯はみられない。すなわち、横沢ではライフサイクルステージの進展度が自動車保有に影響を与えているといえる。また、原付は集落の南東部において保有する世帯が多くみられるが、それらは山腹の斜面に立地す



第8図 川井村横沢における世帯当りの自動車保有状況(1989年7月)  
(聞き取り調査により作成)



第9図 川井村横沢における世帯のライフサイクルステージ（1989年7月）  
（聞き取り調査により作成）  
注：各ライフサイクルステージの定義は第1表に示した。

るといふ共通点を持つ。これは山腹では自動車の保管場所の確保が困難であること、村道への自動車によるアクセスが困難であることにより、私的移動手段の保有が原付に限られたためであろうと考えられる。以上のことから、山村では自動車の保有には地形要因も考慮する必要があると考えられる。

#### Ⅳ-3 モータリゼーションの影響

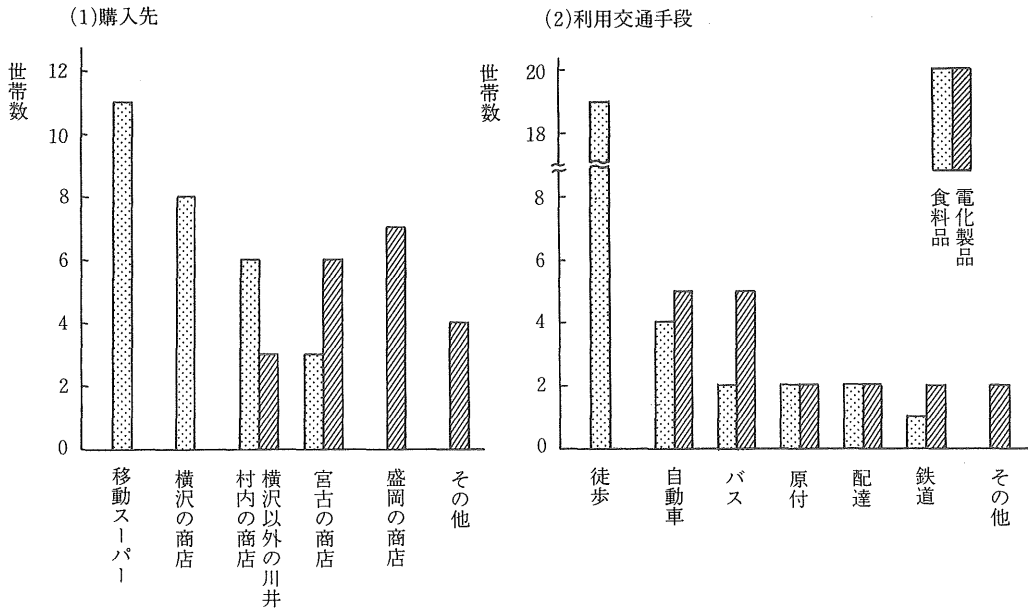
本節では、買物行動を中心にモータリゼーションの影響についてみていく。商品の例としては、集落内で購入できるものとして食料品を、集落内で購入できないものとして電化製品をとりあげ

た。

第10図は横沢の21世帯を対象に商品の主な購入先および購入先への利用交通手段を示したものである。食料品購入先は移動スーパーで購入する世帯が11世帯と最も多く、集落内の商店で購入する世帯が8世帯でこれに次ぐ。移動スーパーは川井から週2回訪れるほか、魚および牛乳の販売車が各々宮古から週1回訪れる。また集落内には商店が1件あるが、食料品のほか雑貨類も販売している。横沢以外の川井村内や宮古で食料品を購入する世帯もみられるが、これらの世帯では、集落内の商店や移動スーパーにおいても食料品を購入していることから、横沢では食料品の購入は集落内ではほぼまかなわれているといえる。購入先への利用交通手段は徒歩が大部分を占めているのに対し、自動車を利用している世帯は2世帯に過ぎず、買物への自動車の利用度は低い。電化製品は集落内に電化製品を販売する商店がないため、近隣の集落や市町村で購入される。電化製品は、盛岡（7世帯）や宮古（6世帯）で購入する世帯が多く、川井村内で購入する世帯は3世帯に過ぎない。購入先への利用交通機関は自動車が5世帯、バスが5世帯みられるが、自動車に関しては自動車を保有していても商品の購入に自動車を利用しない世帯が4世帯あるため、利用度は低いといえる。そこで次に、横沢では自動車が主としてどのように利用されているかをみていく。

横沢では15台の自動車が保有されているが、そのうち木材の伐採や植林など林業関係に利用されているものが5台と最も多い。これに原付を加えると8台が林業関係に利用されている。横沢では林業従事者が10人いることから、林業従事者の自動車・原付の利用度は高く、モータリゼーションの影響は林業において最も顕著にみられるといえる。そのほか農作業に3台、通勤に2台の自動車が利用されているが、買物は1台に過ぎない。

以上みられたように、横沢では自動車を保有する世帯においても買物への自動車利用度は低いが、これは、女性の普通免許証の保有者は2人だけであり、かつ公共交通機関が通じていないため、



第10図 横沢における商品購入先および購入先への利用交通手段（1989年7月）  
（聞き取り調査により作成）  
注：回答は複数回答によった。

主婦の買物行動がかなり制約を受けていること、村内に大型店やスーパーがなく、日常の買物に自動車を使う機会が少ないこと、の2つの要因が考えられる。したがって、横沢ではモータリゼーションの影響は住民の買物行動に関しては余りみられず、むしろ移動スーパーや商品の配達など外からのモータリゼーション影響が顕著であるといえる。

## V まとめ

以上、山村のモータリゼーションの実態を岩手県川井村を事例として調査、検討してきたが、その結果を要約すると以下ようになる。

1) 川井村では物資の主要輸送手段は藩政期から明治にかけては駄馬、明治後期から大正にかけては馬車、大正にはいると自動車、昭和初期からは鉄道となり、1960年以降は再び自動車に移っている。このように著しい輸送手段の変化がみられる。

2) 横沢は箱石と比較し、自動車保有世帯の割

合は低いが、これは高齢者の割合が高いこと、山腹斜面にある家屋では、地形的要因により自動車の保有が困難であること、による。以上の理由は、横沢で原付保有世帯の割合を高める原因にもなっている。

3) ライフサイクルステージが進行するに従い、自動車保有世帯の割合ならびに自動車複数保有世帯の割合が低下していることから、ライフサイクルステージの進展度と自動車保有の間には相関があると考えられる。

4) 箱石では、自動車の影響が畜産農家や商店では、貨物輸送の形で昭和20年代にすでにみられるが、一般の世帯では、移動手段として1978年の道路改良後にあらわれている。

5) 横沢では、モータリゼーションの影響が住民の買物行動に関しては余りみられない。その理由として、女性の普通免許証の保有者が少なく、かつ公共交通機関が通じていないため、主婦の買物行動がかなり制約を受けていること、村内に大型店やスーパーがなく、日常の買物に自動車を使

う機会が少ないこと、の2つの要因が考えられる。どうか、今後さらに調査を進めていきたいと考えている。  
今回調査した川井村では以上の結果が得られたが、他の地域に関しても同様の結果が得られるか

本稿を作成するに当たり、筑波大学地球科学系の奥野隆史先生、手塚章先生をはじめとする諸先生方から貴重な御助言をいただきました。また、川井村役場ならびに箱石、横沢の方々には調査に当たり大変お世話になりました。記してお礼を申し上げます。

#### 【注および参考文献】

- 1) 酒井多加志 (1989) : 福島県における乗用車普及率の変化とその地域の特徴. 地域調査報告, 11, 41~48.
- 2) 阿部成治 (1977) : 地方都市での郊外団地居住に伴う通勤・買物交通の変化に関する研究. 都市計画別冊 学術研究論文集, 12, 235~241.  
松本 滋 (1979) : 買物施設と買物生活様式の自動車化に関する研究. 都市計画 別冊 学術研究論文集, 14, 241~247.  
岡田 晃・岡田 茂 (1981) : 道路交通の整備による通婚圏・医療圏の変化. 高速道路と自動車, 24-9, 28~36.  
折田仁典・清水浩志郎 (1981) : 過疎地域における交通体系について. 地域開発, 8103, 15~24.
- 3) 海辺で採集される魚介類, 海草を「五十集物」といい, これらの運搬業者を五十集衆といった. また, 馬子が駄馬に荷物をのせて運搬する職業をだん子づけとよんだ.
- 4) 川井村郷土誌編纂委員会 (1962) : 川井村郷土誌上巻. 1377~1378.
- 5) 道路運送法101条とは“自家用自動車は, 有償で運送の用に供してはならない. 但し, 災害のため緊急を要するとき, 又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって運輸大臣の許可を受けたときは, この限りでない。”であり, 村民バスはこの場合, 公共の福祉に当たる.
- 6) 聞き取り調査によると, 転入前の居住地は, 箱石以外の川井村が18世帯, 盛岡が4世帯, 二戸が4世帯, 宮古が2世帯, 岩手県のその他の町村が3世帯, その他の道県が4世帯となっている.
- 7) 流送は木流しともよばれた. 支流では水量が少ないため堤を築いて水を溜め, そこに木材をいれ, 堤を切ることによって木を流した.
- 8) 世帯員は現在居住する人のみを対象とする. 従って, 調査時点で出稼ぎや出張等で居住していない人は含んでいない.
- 9) 佐佐木綱ほか (1986) : 世帯のライフサイクルステージと車保有・利用の関連分析. 都市計画 別冊 学術研究論文集, 21, 145~150.
- 10) 聞き取り調査によると, 転出先は東京が17人, 盛岡が14人, 川井村内が7人, 宮古が4人, 岩手県のその他の町村が7人, その他の県が8人となっている.
- 11) 農業従事者は22人, 林業従事者は5人, 農業兼林業従事者は5人となっている.