

過疎地の交通問題

中村英夫* 五十嵐日出夫** 観音信則***

清水邦昭**** 佐藤馨一*****

大都市の過密化による弊害が顕著になるにつれ、地方の見直しが叫ばれて久しい。確かに、ここ数年、過疎地域の人口減少には歯止めがかかりつつあるといわれるが、「地方の時代」の到来というには程遠い現状である。過疎地振興の前途には、多くの障害が横たわっており、その重要な位置を占めているのが、交通問題であることは論をまたない。本シンポジウムではここに視点をおき、これから3回にわたって、問題点の摘出と将来の展望を、その現場で取り組んでいる人々との討論の中で検討していく。今回は積雪寒冷地域における交通問題を、北海道の実例を通して明らかにしようと試みた。

Traffic Problems in Depopulated Areas

Hideo NAKAMURA* Hideo IGARASHI** Nobunori KANNON***
Kuniaki SHIMIZU**** Keiichi SATO*****

A long time has passed since we noticed the necessity to evaluate rural areas as the evil caused by the overpopulation of big cities makes itself more and more conspicuous. In recent years, there seems to be a brake in the decrease in population of these depopulated areas. The actual situation, however, is far from the so-called coming of the "rural age." of depopulated areas, one of which plays an important part is traffic problems. This symposium looks at this and is going to point out at three separate sessions the problems along with future perspectives through discussions with local residents who are buckling down to this difficult task. In this first article, I am going to clarify the traffic problems in snowy and cold areas by taking Hokkaido as an example.

報告①

雇用促進と交通条件改善による過疎化の防止



報告者……観音信則

占冠村は上川支庁管内の南に位置し、人口は1526人。北海道でいちばん人口が少ない村である。昭和33年頃の最盛期でも4,700人ぐらいであった。生産活動は林業から畜産業に主力が移ってきて、現在、

乳牛が500頭、肉牛が1,600頭いる。農家戸数は82戸、水田も270haあるが、ほとんどが休耕している。一時は250戸ぐらいあった農家が減った要因には、コメの生産調整が非常に影響している。

働く場所を確保して人口流出をくい止めるために、いくつかの施策を試みてきた。まず、571km²ある村面積の92%を占める国有林を有効に活用することを考え、昭和49年からそこに育つ山菜を採集して、山菜工場を作り全道的に売り出している。54年の売り上げが約1億3,200万円になった。それから、ツツジやジャクナゲを中心にした花木センター、ヤマベの孵化場と加工場、シイタケの栽培等がある。また、52年に約10℃の塩泉が湧いたので、農業者センターという130人ぐらい収容できる施設を作って経営している。今年は、さらに宿泊施設を増設し、牛肉、山菜、ヤマベなどの料理を一つの目玉にして売り出そうと計画中である。観光面では、レクリエーションの森を設け、ここにキャンプ施設を準備して、3年前から山菜の卸し先である市民生協の子供たちの林間学校を実施している。

* 東京大学教授(土木工学)

Professor, University of Tokyo

** 北海道大学教授(土木工学)

Professor, Hokkaido University

*** 北海道勇払郡占冠村村長

Village Head, Shimukappu, Yufutsu County, Hokkaido

**** 北海道開発調整部交通対策課長

Director, Department of Development and Coordination,

Hokkaido Government, Traffic Planning Division

***** 北海道大学助手(土木工学)

Assistant, Hokkaido University

昭和55年1月8日実施(札幌にて)

村を走る道路は旭川—浦河を結ぶ国道237号線、道道が南富良野町の落合まで行く占冠—落合停車場線と穂別に出る占冠—穂別線の2本。この道道の整備促進が当面の目標である。昭和66年頃に予定されている国道274号線が完成すれば、札幌と2時間で結ばれ、一挙に近くなる。占冠を通る鉄道は、日高から南富良野町の金山に出る日勝線があるが、これはローカル線で利用率は低い。一方、56年秋に開業が決定した石勝線が通ると、札幌まで2時間でつながることになり、状況はかなり変わってくると思う。ただし、どう変わるかは予測しにくい。道路が良くなり、鉄道が通って、はたして住民がそこに安住するかというと、期待半分、不安半分の心境である。道路が良くなると、人口がさらに外へ出ていくような感じもする。例えば、うちに金山営林署がある。そこから富良野まで50kmあって、今でも富良野から通って来る者がいる。富良野は人口3万人ぐらいの市だから、道が良くなったので、そちらへ家を建てて通勤する現象が出てきている。

現在、交通手段はほとんどがマイカー。それから村営バスが、占冠—富良野の間を1日3往復と、占冠—落合線の道道をマイクロバスが1日2往復している。もとは富良野線には道南バスが走っていたが、赤字で撤退したのを引き継いでいる。道南バスは金山までしか行かなかったのを富良野まで乗り入れたら、途端に通勤、通学の人たちが利用して、朝夕のバスはもう満杯。後からマイクロバスをもう一台増加するという状況になった。そんなわけで富良野線は一応黒字だが、高校生には6割ぐらいの補助を別会計から出しているの、実際には黒字にはならないかもしれない。

報告②

多様な交通手段を組み合わせた総合的な交通計画が必要



報告者……清水邦昭

北海道の状況を簡単にいうと、昭和40年と50年の国勢調査の間に本道の人口は3.2%ぐらい増加している。そのうち市部が25%増に対し、郡部は逆に27%ほど減少した。過疎地を、過疎地域対策緊急措置法の指定条件でとらえると、指定を受けている町村は、

北海道の212の市町村のうち149で70.3%にあたる。町村にしても7割、面積にしても本道の7割が人口激減地域であるが、その地域の人口は本道全体の23%にすぎない。単純に人口密度で比較すると、過疎地域では全道平均の1/3あるいは過疎地以外の地域の1/6とみることができる。最近では、若干のリターン現象が起きて、どんどん減っていたのが、底辺のところでやや上向きになってきているというもの、つきつめていけば、札幌周辺を除いた北海道すべてに過疎問題があてはまるといっても過言ではない。

過疎地域と交通の問題で注目されることは、最近ではむしろ、過疎地の方が都市部よりもマイカーの普及率が高いことである。従って、人口の減少とマイカーの普及によって、かつての交通の主役であったバスや国鉄が赤字経営に落ち込み、とくに過疎地域のバス路線は撤退する状況がかなり出てきている。そのため、占冠村のように村が代わりにバスを走らざるを得なくなってきた。一方、マイカーの普及もよく見ると、必ずしも1軒1台になっていないし、1軒1台ある集落でもマイカーを利用できる人が限定されている。いわゆるマイカーを利用できない老人、子供、婦人といった交通弱者の足をいかに確保するかが大きな課題である。これについては、交通運輸審議会の中でも助成金等の関連で大いに議論され、地域のシビルミニマムとして、最小限度必要な公共輸送手段であるバスの運行確保を図っていかねなければならない、という結論が出されている。

ちなみにいうと、過疎地のバスに対する補助金は、53年度実績で国費8億2,000万円、道費8億6,000万円、市町村費5億8,000万円ぐらいで、合計22億7,000万円に達する。占冠村の実例を見ても、このバス会計は決してわずかな村費の負担ではない。

過疎地域の振興は、三全総、定住圏構想等の国政レベルだけでなく、北海道独自の発展計画の中でもこれからの道政の重要な課題である。過疎地に働く場を確保し、人口を定住させる鍵は、交通条件の整備にかかっている。現在、過疎地では、交通手段の不足ではなくて、その手段がスムーズに利用されていないところに大きな問題があると思う。交通手段はマイカーを主力として、文部省からスクールバス、厚生省から患者輸送車、運輸省から民営あるいは代替バスへの助成等、各省からいろいろな用途の車が入っているほか、町村で保有しているさまざまな物資輸送車もあって、動かせる車はたくさんある。

こうした車を、過疎地の生活や生産の行動類型

(ある程度類型化できると思う)に合わせた、総合的な運行計画にネットする地域の交通計画を今後考えていくべきであろう。ただし、権限的には、交通問題についても地方自治体の権限で実施できる余地が極めて少なく、国に専ら依存しているというジレンマがある。市町村、あるいは道レベルでの交通確保について、これまで以上に地方自治体の実権をもつ方向に行かないと、本当の地域振興はできないという実感を強くしている。

報告③

地域の個性を生かした交通計画を

報告者……

五十嵐日出夫



現在の過疎地の交通の主体はマイカーで、バス、鉄道は補完的である。その点で、これまでのわれわれの交通計画の考え方、運輸省の行政は、マイカーへの配慮を欠いており、過疎地向きではなかったと思う。これまでは、バスや鉄道の運営、交通施設等が中心で、増加するマイカーを含めた交通機関の運用については、学問的な検討がなされていなかった。例えば、地域に行って聞いてみると、バスはあるが鉄道との接続がうまくいかないとか、マイカーがあっても運転する者がいないので、息子の高校生に免許を与える方法を考えてくれないか、といった話がよく出る。要するに、交通手段はたくさんあるが、それをいかに配置し、運用するかが抜けているのである。

こうした交通計画を考える場合には、その地域の個性を十分に調査しておく必要がある。とくに過疎地は人間にたとえると小児科で、大人がかかる内科と違って抵抗力が弱いから、最初の処方薬を誤ると容態をさらに悪化させてしまう。地域の特性をいかにとらえるか。一つはいわゆる気候・風土、地形・地勢という自然条件である。これは人間でいえば容姿で、天から与えられたものだから如何ともしがたい。しかし、社会環境あるいは社会条件は人間の才能のようなもので、磨けばうまく伸ばすことができる。それだけに、非常にうまく政策を実施すれば、過疎地変じて、いわゆる適疎地域——確かに人口は希薄だが、生活は豊かで能率が良く、快適でもあるはず

らしい地域——に生まれ変わることも不可能ではないだろう。

そのための決め手としては、マイカーを中心とした公共交通の上手な運用に加えて、シビルミニマムとカリージョナルミニマムといったものの確立と、環境アセスメントの方法の確立が必要だと思う。今までの環境アセスメントは、新しい施設などを作った場合に、その地域がどのように変わっていくかを対象としていたが、地域から現在ある施設が取り払われた場合に、どのようなインパクトを受け、いかに評価されるか、という撤退のアセスメントの技術の確立が、過疎地には必要である。建設のアセスメントは自然環境にインパクトを与え、その次に社会環境に影響を与えていく。撤退のアセスメントは社会環境にインパクトを与え、その変化に応じて自然環境が変わってくる。例えば、休耕がそうである。田畑を放置することで社会構造が変わり、そのためにその土地は荒地になって、なかなか元に回復しなくなる。

それから、効率化、平等化ということがあちこちで議論されるが、これまでの地域を考える尺度は、どうしても中央の人間が考えるために、効率のものさしで計ってしまう。しかし、過疎地は小児科、子供だから非常に効率が悪い。教育投資と同じことで、10年、20年先に初めて効果が現れてくる。社会資本を投下してもすぐに成果として出てこないのである。このあたりのことを十分に考慮した上で、効率や平等の尺度を当てなければ、絶対に過疎地域、あるいは地方の振興は図れないと思う。

報告④

社会サービスを確保するための交通条件の整備

報告者……佐藤馨一



北海道における過疎地域の実態を知るために、定住意識がどのような要因と結びついているかを調査したことがある。その結果によると、「現在住んでいる所に誇りを持つ」という要因が定住意識に最も強く関係しており、バスや鉄道といったハードウェアに関する要因は下位に留まっていた。部外者からみると、非常に条件の悪い地域に住んでいると思う

のだが、当の住民は土地に誇りをもち、住みやすいところだと考えている。

過疎地域は「人口は少ないが、経済的規模からすると人口が過密になっている地域」と定義することもできる。その過疎地域において多くの人口が流出した結果、現在では経済的規模に見合うような人口水準となり、食べていけるようになってきた。とくに北海道においては、農業用地の拡大により経済的基盤が次第に固まりつつある。

しかしながら、問題が無いわけではない。人口が少ないために、文化、教育、医療等の社会サービスが、人口の多い地域（都市）に比べて遅れており、この点に住民の不満が集中している。過疎地域に愛着と誇りをもち、今後とも住み続けていこうとする人が社会サービス水準の低さを理由に都会へ転出していくことを放置することはできない。

過疎地域における社会サービスを充実するためには、社会サービス施設の建設はもとより、その施設へのアクセス手段を整備することが重要な課題となる。つまり、過疎地域における交通システムは、施設計画のみならず、その運用計画がきわめて重要な意味をもって来る。

北海道における過疎地域は、冬は多少寒くても夏は涼しく、自然に恵まれ、しかもおいしい食べものも豊富にある。このような過疎地域に生活の安定をもたらし、さらに、相応の社会サービス水準を確保していくためには、交通システムを整備し、しかもその費用負担についても十分配慮する必要がある。

●討論



中村英夫氏

1. 積雪寒冷地問題へのアプローチ

中村 過疎地が過疎地である根本の原因は、自然地理条件だと思います。それが交通条件を悪くし、交通条件の悪さが産業立地などで不利となり、雇用吸収力を弱める等の社会的問題につながり、さらに過疎化を呼ぶという悪循環になっています。そこで、日本の過疎地の交通を、自然地理条件を軸にして考えてみたわけです。自然的条件は、おおよそ積雪寒冷地、山岳地、沿岸・離島の三つに分けることがで

きます。今回は、そのうちの積雪寒冷地における交通問題を議論したいと思います。出席者は北海道の方ばかりですが、なるべく、わが国の5割から6割を占める積雪寒冷地域に共通する問題を取りあげたいと思います。

五十嵐 共通な問題へのアプローチとしては、各地域の特殊な問題から一般論へと進む方法がいいと思います。といいますのは、雪ひとつ取っても、北海道の中でさえ、札幌の雪と函館の雪が違い、占冠の雪とも違います。よく北陸の人が来て、なぜ札幌では散水融雪をしないのかと聞かれますが、散水するとたちまち路面が凍りついてしまって、始末に困るのです。ですから、まず地域の特徴をとらえた上で、その総括として全国に共通する問題を議論した方がいいと思います。

佐藤 昨年、青森県で雪問題シンポジウムが開かれ、参加したのですが、北海道の事例を話しても、青森県の雪対策に直接役に立つものが出てこない。それでは北陸といっても、これも全く合わないのです。結局、そこに住む人々がそれぞれ考えざるを得ないという結論になってしまいました。一般論として積雪寒冷地に共通する交通問題を語るのは難しいと思います。

清水 北海道の過去5年の平均積雪量をみますと、地域によってかなりまちまちです。釧路139cm、旭川567cmといった具合で、地域によっては50cm以下の所もあります。ただ一つだけ共通していることは、冬期における除雪問題です。これは非常に金がかかります。除雪費は年々ふえまして、53年度は全道で130億円かけています。これには機械の設備費や人件費は入っていません。その内訳は国から約34億円、北海道が約23億円、市町村が74億円ぐらいです。今年度は140億円になるかもしれません。目下、女満別に建設中のジェット空港の事業費が110~120億円ですから、毎年の除雪費で2000m級のジェット空港が一つずつふやせる計算になります。これは大きなハンディです。

雪は金がかかるばかりでなく、交通全体の遅延を起こします。例えば、ちょっと降雪をみますと千歳空港はほぼ午前中閉鎖。このダイヤの乱れによる社会経済的ロスに誠大きい。雪のないところも台風などによるロスがありますが、単発的だし期間が短い。積雪寒冷地帯の雪によるロスは約4ヵ月も続きます。

観音 うちの村は戸数が少ないので、除雪は個々の

家の軒先まで全部村でやっています。それで面白い話があります。占冠は積雪150cm、寒いときは-37℃に下がったこともある地域なのに、これまで隣の町が受けている豪雪地帯の指定を受けていなかった。最近、やっと受けることになりました。

清水 53年度の実績では、除雪率は国道97%、道道89%、市町村道68%ぐらいで、平均して73%です。春まで閉ざされる道路も要所ごとに出てきます。1週間も雪が降り続きますと、宗谷あたりの酪農地帯ではミルクが搬出できなくなって、かなりの被害を受けるわけです。また、北海道が他の府県と違う点は、温度が非常に下がるので道路の凍上凍結が非常に厳しい。そこで、道路構造にしても砂利を多く入れるとか、舗装を厚くするといった工夫が必要になります。そこでも余分に金がかかっているわけです。

中村 積雪寒冷地と一般論でくくることが、それほど簡単でないというのは、まさにその通りだと思います。ただ、清水さんがちょっと話された、除雪費とか道路構造にかかる費用という直接的なロスではない間接的ロス、雪による交通条件の悪化、不快適さといったハンディが産業立地を妨げ、雇用の機会を喪失させるなどの見地からすれば、ある程度は各地の積雪寒冷地について、同じ土俵で話ができるのではないのでしょうか。間接的なロスの方が、過疎地にとっては大きな問題だと思います。

佐藤 間接的ロスですが、過疎地域における冬期の交通利用状況を調査したことがあります。それによると、冬期間交通をやめるのは、やはり自家用車が最も多い。夏に自家用車を利用している人の22%が、冬になると自家用車を使わないのです。このあたりが間接的な影響として非常に大きな部分だと思います。

中村 いえ、私の考えているのはもっとインダクトな意味です。もし積雪寒冷地でなければ、より高い経済活動が営まれたであろう。その潜在的不利益は過疎問題では大きな意味をもっています。ですから夏と冬の比較だけでなく、夏も活動水準が低いのが、即ち過疎地ではないかと思います。

五十嵐 一般論から入るのが容易でないという、もう一つの理由は、地方の人は中央の一般概念にあてはめられることを嫌うからです。これまでの行政の仕方がそうだったのです。例えば、過疎鉄道を取り扱う場合も、乗客が2,000人とか4,000人とかいう基準だけで一律に、北海道も南九州も同じものさしで切り捨ててしまう。仮に、そうしたもののさしを当てるにせよ、診察を一人一人した上で、あなたにはこう

いう処方をお願いしますからこうして下さい、といわれればごもっともという話になります。診察もせずに処方箋だけ与えられては、OKというわけにはなかなかいきません。

清水 私の生まれは、北海道よりもっともっと寒くて雪の多いカラフトです。そこでは、半年の雪融けの間に生産活動を猛烈に集中してやり、あとの半年は熊と同じように冬眠状態で、ストックしたものを少しずつ消費しながら、春の生産活動を待つ生活でした。交通は、除雪をする経済力も技術もないので、雪の山を走る馬ソリが中心でした。この生活パターンは、かつてはシベリアでも、あるいは北海道でも似通っていたと思います。それが北海道では、戦後の30年代になると経済力も技術力もついてきて、生活が変化してきました。テレビで都会の生活をまのあたりに見せられると、自分たちもそんな生活がしたいという欲が出てくるわけです。ある意味では、文化の標準化ともいえる一つの自覚が生まれてきます。自動車を走らせたいから、とにかく邪魔な雪をバツとどかしてしまえという考え方で。

こうした標準化への施策は、どこの地域でも平等に行なわなくてはいけない、という行政の使命のようなものもあって、雪の降らない地域の生活水準に少しでも近づこうと、莫大な金を使って苦勞しているのが現状だと思います。しかし、どうしても雪の降らない地域に比べれば、行動が制約される事実はなくなりません。スキーができていいという話もありますが、閉ざされたという圧迫感が残ります。これまでは、こうしたハンディを新しい技術なり文化に飛びついてカバーし、その代わりに、それまでの北国の生活から何かを切り捨ててきた過程でした。いま問われていることは、今後もこうした過程の延長線上を進むのかどうかです。

現在、堂垣内北海道知事は北方圏構想を提唱しています。これはカナダとか北欧、北海道を中心にした北方圏に座標軸をおいて、そこに共通する文化、経済を考え、共に手をつないでいこうというものです。

阿部(編集部) しかし、雪の中にいる人々が、夏と同じように冬も活動したいという欲求は、これまた極めて自然なことです。その欲求をすべて充足したあとで、新たに雪を活用していくならば、それはそれでいいと思います。しかし、南の方がオールシーズン活動しているのに、北の人々がそういう経験をもたないでいいといえるかどうか、そこが非常に疑問です。

2. 多様な車を生かした交通システムの確立

阿部 話はやや戻りますが、北海道の過疎地域ではマイカーが交通の主体だと報告されました。マイカーとはその名の通り、補助金もなく自分の金で走らせるわけです。すると、車にかかる費用は年間所得に対して、どのくらいの率を占めているかが問題になります。東京などでは、ガソリン代が上がってバカバカしいから、マイカーには週に1回ぐらいしか乗るまいと考えるが、マイカーが生活に欠かせない過疎地では、その負担が大変だと思えます。

観音 うちの村の例では、富良野へ出るバスは1日3回しかありませんから、役場の職員は全員車を持っています。持っていなければ生活ができません。それで職員の給料を考えますと、車に大半が消えてしまいます。車の費用を除くと、いちばん少ない人で月に4万円ぐらいしかありません。通勤手当も出していますが、これはバスに換算したもので、とてもガソリン代においつきません。ほかにも、雪によるマイナス面はたくさんあります。暖いところであれば、年間を通じて仕事がありますが、ここでは寒さと雪で道路工事もなく、冬は働く機会が全くなり、過疎化に拍車をかける要因は、働く場所が年間を通じてないことです。

五十嵐 運輸行政も最近になって、ようやくマイカーにも光を当てようになりましたが、もっと地域の実情にあった行政が必要です。例えば、高校生にも運転免許を与えるという話にしても、何も全国一律な免許のやり方でもなくてもいいと思います。ある地域にだけ通用するライセンスでもいいわけです。道路がいくらできて、その上を走る車がなければどうにもならないのですから、もっと総合的な行政が必要ではないかと思えます。

中村 清水さんの報告に、さまざまな車のトータルな運用システムを考えるべきだという意見がありましたが、具体的にはどういうことでしょうか。

清水 明確なイメージではないのですが、おそらく、過疎地域の主要な生活を支える生産活動の行動パターンは、ある程度定型化されてきます。それ以外の個々のイレギュラーな行動にしても、例えば、レジャーや買い物、長期にわたる病人の通院等も定型化できないこともない。こうした集落ごとの行動の定型化に基づいた行動計画をたて、それに応じて、現在では個々バラバラに動いている村にあるさまざまな車を総括し、共同利用する。費用も共同負担にし

ます。代替バスにしても、運輸省の決めた通りのコースではなく、利用者本位で、曜日によってコースを変更してもいいと思います。月、水、金はこちらの沢、火、木、土はあちらの沢と決めて、1日5回は必ず走ることにする。そして、これに遊んでいるマイカーや、役場、農協などの車を組み合わせて利用するのです。こうすれば、手持ちの車で十分こなせると思います。運輸省が目をつぶるかどうかわかりませんが、実験的にやってみたいプランですね。

中村 オーストリアやスイスのポストバスが、それに近い形態だと思います。日本でいうならば、郵便配達の人に住民を乗せて、バス代わりに使うわけです。日本でもあり得る考えでしょうね。

観音 現状では、バスの路線や停留所の位置でさえいちいち運輸省の許可が必要です。この地点で乗せたいと思っても、制約がありすぎて乗せられない。

中村 単に運輸だけではなく、農林、郵政等から行政的制約がいろいろとあります。過疎地の交通は生活交通ですから、もはや、こうした中央からの行政的規制はとっばらってもいいと思いますね。

清水 そうしたシステムを、机上の計画でもいいから検討したいものです。

中村 トータルな立場から地域の交通を再編するという構想ですが、先ほど五十嵐さんが述べられた、効率性の尺度ではないシビルミニマムのものの確保とは、どのように関連しますか。

佐藤 清水さんの考えは、端的に言えばパラトランジットだと思います。路線も自由、時刻も自由で、しかも乗り合い性のある交通システムのネットを、村全体にかけるわけです。やはり、これしかないと思いますね。

中村 かなり集落形態を成しているところはいいとして、いわゆる過疎地では、そうしたシステムの有効性がどの程度ありますか。

佐藤 確かに需要密度が少ないので、清水さんの考えるように、1週間の行動をあらかじめバスに合わせるかたちになります。調査によりますと、もしバスが家の前に来るならば、1週間に1回バスに乗るが、歩いて2kmのバス停まで行かなければならないときは、タクシーを利用するという答えが出ています。ですから、このシステムは十分検討に値すると思います。ただしペイはしないでしょう。

五十嵐 このシステムの焦点は、いかに赤字を少なくするかにかかっていて、その点の評価基準をキチンと考えておくことです。黒字などとても無理です。

要するに、中村さんがうまく表現されたように、生活交通として過疎地の交通を位置づけなければならない。そのためには、マイカー、スクールバス、通院バス、タクシーなど利用できる車をすべてプールし、さらに鉄道も含めて、適切な運用を考えることです。

観音 うちでも、代替バスの便数を1日3往復からもっとふやしたいのです。しかし、そうなれば人もふやさなくてはならないので、村の財政からこれ以上走らすことができない。経済的な問題にはいつも悩まされています。

3. 過疎社会へ向かう交通の課題

佐藤 本州の場合、過疎地域で問われてくる大きな問題はおそらく出稼ぎです。以前、東北と北海道の研究者と一緒に、過疎地域の研究をしたことがあります。私を含めて交通からアプローチした研究は、すべて挫折しました。結果的には、本州の過疎地の問題は、いかに雇用の場を設けるかということです。交通に対しては、生活行動圏が狭いから、さほど反応を示さないのです。

中村 本州では生活行動圏は狭いが、東京まで出稼ぎに行けるから就業圏は広い。北海道は、生活行動圏と就業圏とがほぼ一致しているわけですね。

佐藤 ですから、北海道では生活交通が非常に大きな課題となります。本州でもそうだと思っていたら、そうではなかったということです。ただ、両方に共通していることは、自家用車を利用し始めてから、雪の中に閉じこもらなくなってきたということです。行動範囲が昔に比べて、非常に広がってきたことは指摘できます。

清水 村長さんのところは、病院はどうなっていますか。

観音 道立の診療所が一つで、先生も一人です。それで間に合わないときは、50km離れた富良野市の総合病院に行きます。

清水 過疎地において希望するものを調査しますと、医療を望む声が最も多くなる。これは他の府県でも同じだと思いますが、とくに北海道の場合、かつては医療施設の不備に対して、非常な不安感をもっていました。それが占冠村のように、村に病院がなくても、40分もあれば富良野の病院へ行けるようになってきました。札幌市内だって病院へ行くのに40分ぐらいかかることもありますから、佐藤さんのいわれるように、交通条件の改良で過疎地の行動半径が

広がることによって、医療に対する不安感も解消されてきています。

それから、最近ではドライブインのような沿道サービス業的なものがふえてきました。私は10年前にアメリカに行き、450人ぐらいの村に1年間住んだことがあります。車で昼メシを食べに行くのは、いつもハイウェイのそばのドライブイン。この店がニューヨークのへたなホテルよりはるかに豪華な感じでした。バーもあって結構楽しい。クリスマスも、みんな着飾って大パーティーをするというように、都会的な生活がすぐにエンジョイできます。ハイウェイが四方に通じていますから、テレビに出てくる都会の生活が自分の身近にあるわけです。ですから、北海道でも病院が近くなったとか、ちょっと飛ばせば立派な店でステーキが食べられるとかで、過疎地の生活と都会との距離感がなくなりつつあります。アメリカの農村地帯の後を追っている感じがします。

ただし、アメリカではモータリゼーションの時代が早かったので、腰の曲がったお婆さんがハイウェイを100km以上で運転していますが、日本がそうなるまでは、まだ時間がかかります。その点では、バスも過渡的な交通手段で、15年もすればなくなることも考えられます。おそらく、富良野のハイスクールの前には、グラウンドと同じくらいの広さの駐車場ができて、占冠の子供たちが自動車に3、4人一緒に乗って通学する時代がくると思います。

中村 過疎地といわれる地方に行ったら、交通が不便で仕方ないと盛んにいうわけです。ところが、そこから県庁所在地まで車で帰ったら、わずか35分で着いてしまった。私は自宅から勤務先まで1時間45分もかかっています。所要時間でみれば、その過疎地は不便ではないが、やはり心理的に不便を感じているわけです。それが、清水さんがいわれるように、モータリゼーションが成熟化し、いろいろな施設がくることで、都会との心理的な距離感が解消する方向に行くのでしょうか。

五十嵐 そうした過疎社会が今後、進むべき目標を過疎社会と名づけているわけです。

佐藤 過疎社会に向かう交通の課題は、自家用車が中心で、公共交通機関がメインの交通ではないという逆転の認識です。自家用車を罪悪視する話は全く成立しません。国が金を出して、車を安く買わせるぐらいのことはしてもいいと思いますよ（笑）。

観音 うちあたりは、マイカーがなければ生活ができせんから、マイカーにかかる税金が少しでも安

くなれば本当に助かります。

五十嵐 その通りです。過疎地の人々の考え方は平均値と分散だと思います。とにかく、人並みになれば宜しい。分散もよそと同じようになれば、それなりに幸福感を味わっていただけるようです。ですから、ほんのわずかなことでも、ずいぶん人々の気持ちに希望をもたらしますので、あたたかい施策が必要です。

中村 過疎地における交通の不便さに最も影響されるのが、交通弱者といわれる立場の人々です。実際問題として、その人々を公共交通ですべて面倒みるのがいいのか、あるいはマイカーを活用した方がいいのか、その点はいかがですか。

佐藤 水田が酪農か、農業の形態によって違ってきます。酪農ですと、朝から晩まで手のすく暇がありません。例えば、車が何台もあるから、スクールバスに頼らず子供を学校へ送ったらという話をしますと、「朝のいちばん忙しいときに子供を送っていいのか」と答える。自家用車はあっても、なかなか交通弱者のために使えないようです。

中村 交通弱者をすべてひとからげに考えるのではなく、それぞれのトリップ目的に応じた責任分担があって然るべきだと思います。みんながパブリックなサービスをあてにすることばかり考えても、実際問題としてうまく機能しません。やはり、肉親の愛情あるサービスに期待しなければならない部分があると思います。

観音 そうです。うちでもスクールバスを走らせていますが、もう少し甘えずに、自分たちでできる範囲内で、ここまでは子供を送ってくるということが必要です。そっちでやっているなら、こっちでもやれとなったら、全体の機能が狂って、結局、みんなが学校に遅れることになります。

4. 効果の少ない過疎地のエネルギー規制

中村 過疎地交通はエネルギーのコスト上昇の影響をまともに受けると思われますが、将来どのように対処すべきでしょうか。

五十嵐 例えば、除雪をなるべく短くするために、道路の縁まで家を建てるといった、集落の再編成による交通需要の削減が考えられます。

観音 再編についていえば、私は集落の分散を考えています。いままでは10戸でも20戸でも1カ所に固めていましたが、そうすると逆に元の地域がバラバラになって、過疎化が進んでしまいます。そうした例がうちでも2カ所あります。例えば、ニニウと

いう部落では、その集落を中央の村役場の所在地に集めたわけです。すると、ニニウに子供がいなくなって学校が閉鎖した。しかも、この一帯は反当たり10俵はとれる、村で最も恵まれた水田地帯で、これが人がいなくなって荒廃してしまった。非常にもったいない話です。夏になったら水田作りに通えばいいといっても、こちらの生活に慣れてしまうと、山の仕事がなくなったせいもあるが、そんなに不便なところへは行かなくなってしまいます。これが現実です。

清水 交通事情から人間生活を律しようとしても、なかなか難しい。ある農村では、駅前に農民アパートを建て、そこから車で畑に通っています。その理由は、子供の教育のためです。子供をいつも一人にしているのは社会に適応できなくなるから、世界に放り出しても対応できる子供にしたいので、みんな駅前に集まってしまった。エネルギー問題を考えたわけではありません（笑）。

エネルギー問題については、過疎地域と密集地域との違いを考える必要があります。過疎地域のメリットは、オープンスペースとフレッシュエアーであり、自由にマイカーを駆使できることです。エネルギー危機はあっても、自由にガソリンを使ってもいいところが過疎地でなくてはならない。それを、都会と同じようなエネルギー規制を過疎地に当てはめるのでは、地域振興は全く成り立たなくなります。

阿部 年間のマイカーの走行キロ数はどのくらいですか。

観音 多い人ですと2万から3万は走りますが、平均すると8000から8500くらいでしょう。

阿部 決して多くはありませんね。

観音 ガソリンが高くなってから、乗らないようになりました。役所へ来るのに車から自転車に乗り換えた人もいます。

清水 マイカーが主体といっても、こちらでは1台の走行距離はそれ程大きくありません。エネルギー節約からいえば、圧倒的に都会の方が比重が大きいき、規制の効果も大きいと思います。代替の公共輸送機関も都会の方が十分に整備されている。過疎地では節約といっても、マイカーに相乗りするくらいで、抜本的な対応策は見い出せないのが現状です。本音としては、東京あたりがマイカーを完全にシャットアウトして、公共輸送機関にギュウギュウ詰め込むくらいの政策が必要だと思います。

観音 東京あたりで交通渋滞していると、無駄にエ

エネルギーと時間を消費しているわけで、できれば公共交通機関を利用していただいて、うちの方に油をまわしてもらいたいということです。とにかく、石油が止まったら生活ができない。特別な配慮が必要だと思います。

五十嵐 エネルギー政策も過疎地と大東京では考えを変えて対処しなくてはなりませんね。

佐藤 基本的には、その土地の荒廃を放置できるかできないか、というあたりの評価にかかってきます。その土地を荒廃させることは何ものにもかえ難い損失だとするか、それとも、そんなに生産性の低いところは荒廃しても仕方ないとするか。この評価は北海道全体にかかわってくる話です。

中村 エネルギー問題に関連して、地域間交通における鉄道の見直しについてはいかがですか。

五十嵐 北海道の地域間交通は鉄道および飛行機を整備しなくてはなりません。しかし、現状では北見から札幌へ来るにも車ですから、疲れきって事故が起きやすくなります。北海道の交通事故がふえている理由の一つは、本当はマイカーにふさわしくない環境にもかかわらず、そこをマイカーで走らなければならぬためです。

中村 とはいっても、車の方がユーティリティが高いから乗るわけで、そこから鉄道に戻すのは難しいと思いますが……。

五十嵐 鉄道のサービスが大都市のようになっていません。北海道では何とか本線といっても、内地の本線とはかなり格差がある。実態は内地のローカル線並みです。

中村 パークアンドライドが大都市ないしは中規模都市で論議されていますが、私の考えでは非常に実効性が乏しい。実際にはパークアンドライドが機能し得るのは、過疎地域における中距離交通で、しかもいわゆるフィーダー的な交通だと思います。例えば、占冠から札幌へ車で来るのではなく、富良野あたりまで車で来て、鉄道に乗り換える。そのつながりをうまくすれば、駅前に駐車場をつくる可能性は十分あると思いますし、実現性は高いのではないのでしょうか。

佐藤 その通りです。ただ問題は、現状の鉄道が遅すぎることです。札幌から釧路まで特急で6時間かかるのに対して、車でもうまくすれば7、8時間で行くことができます。

中村 フリークエンシーが問題でなく、遅すぎるのが問題ですか。

佐藤 そうですね。鉄道の6時間が3時間にできれば鉄道に乗るでしょう。今はさほどのメリットがありません。

観音 国鉄ももう少し考えてほしいですね。うちの村に駅が完成して、駅員も30人になり宿舎もできました。そこで次に、駅前広場が問題になったわけです。国鉄の考え方は、乗客が来られるだけの道路があればいいという。全く古いんです。乗る人はみんなマイカーで来るんですから、駐車場がなければ鉄道なんかには乗りません。そこで、村が4反ほどの土地を買収して駐車場を作ったわけです。もう少し地域の利用実態を考えてほしいものです。

中村 どうもありがとうございました。