

## 過疎地の交通の悩み

中嶋時峯

奈良県・  
十津川村長

239

Traffic Problems in Depopulated Area

Tokimine NAKAJIMA

Village Head, Totsugawa, Nara Prefecture

過疎化に苦悩する十津川村は、奈良県の総面積の $\frac{1}{5}$ にあたる670km<sup>2</sup>の広い山村で日本一広い村とも言われ、この広い地域に人口僅か6,600人、大字が55か所、小字が200か所以上に分散して小集落を形成している。学校数も、小中学校併せて43校もあったが、人口流出によって児童生徒も少なくなり、やむなく大きな犠牲を払って、10年の間に13校に統合された。

それにより、遠距離通学を可能ならしめるために、10台のスクールバスを購入して、支線の村道、林道9路線の悪路を走らせて、児童生徒の輸送にあたった。当然、国道から離れて、営業バスの運行していない広範な地域に点在する30数か所の交通の便のない住民から、スクールバスの一般利用の要望が高まり、この恵まれない地域の不便を救うために、関係機関の許可を得て、スクールバスを共用する村営バスとして、昭和50年から有償運送により運行を開始したのである。

しかし、急峻な谷間をぬって延びる悪路を、村職員が運転を続けることは、安全確保の点で大きな不安があり、行政の責任者として、毎日その1日が終るまで、頭の休まるいとまがなかった。そこで種々検討の結果、餅は餅屋の比喻のように、特異なケースとして、県内で最も信頼のある奈良交通に運行を委託したのである。これに要する人員は、運転手15名、事務職員4名の19名、車両数はマイクロバス16台で、13路線、大規模なる事業として197kmを運行して今日に至っている。

これによって安全確保については、一応解決をみたのであるが、過疎化の進行する中で、運送収入の増収は到底望めず、多大の財政負担を余儀なくされ、58年度における収支は、6,100万円余の一般財源の持ち出しとなっている。貧弱な一山村の財政が、いつまでもこの赤字に耐えられるであろうか。いま、私はその存廃の岐路に直面しながらも、公共交通の確保は地域住民の権利であると考えます。

本村の主要産業である林業は、外材の輸入によって木材価格は長く低迷、瀕死の状態にある。そのため、植林に意欲を失った若者は競って都市に流出して、4万haの人工林の管理は老人の肩に負わされてきた。また、本村は現在4つのダムと3つの発電所によって、年間140数万kwの電力を供給している。さらに、河川分水によって都市の飲料水、灌漑用水を送っている。このように、本村は日本経済の発展と国民生活に大きく貢献しているつもりである。それはとりもなおさず、高齢化した村民が一生命植林によって水源を涵養しているからである。この貢献者に交通の足を与えることは、行政の当然な責任のように思われる。

かつて島根大学の乗本先生が、公共交通には利便機能と存在機能の2つの役割があり、特に存在することによって住民の生活に安定感を与えるといわれたことを思うとき、是非とも存続したい。それがいま、農山村が苦悩にあえぐ過疎対策につながるものではなかろうかと考える。国土の均衡ある発展は、地域格差を縮めることにある。これを思うとき、われわれ僻村が抱える交通問題に対し、道路の改修も含めて対策の確立の急務を痛感するものである。

村営バスの委託運行開始から、マスコミをはじめ運輸省および陸運関係者がたびたび視察された。十津川方式として注目され、過疎地町村や民間業者から問い合わせが急増している。しかし、総論的には感心しても、その中味について、明快な反応はない。私はいま一番それを待ち望んでいる。

原稿受理 昭和59年6月29日