# 過疎地域の交通事情と住民生活

## ——岩手県下閉伊郡岩泉町の場合——

高橋昌子

昭和59年４月１日，三陸鉄道が岩手県の海岸部に開通したことは大きな話題をよんだ．しかし，その近くに，国鉄赤字ローカル線の廃止対象路線・岩泉線があることはあまり知られていない．これら対照的な２つの鉄道を抱えているのが，岩手県下閉伊郡岩泉町なのである．

岩泉町はかつて「日本のチベット」と呼ばれた北上山地の北半部から三陸海岸にかけて広がっている．面積989.02km²は大阪府の約½，全国市町村の中で第９位である．ただし人口は17,847人（昭和59年10月１日現在）で人口密度は極めて低く，人口減少率は昭和35～50年が27.3%，昭和50～55年が9.8%と著しく高い値で，新旧両過疎法のもとで過疎地域に指定されている．

林野率94%に対し耕地率はわずか２%で，畜産（乳牛・肉牛）と林業が主要な産業である．また，石灰岩が広く分布し，龍泉洞があることでも知られている．

過疎地域の例にならい，岩泉町の交通体系の整備は立ち遅れが目立つ．かつて製炭が盛んだったことによってかなり奥地にまで集落が点在し，広大な町域をカバーするだけの交通網が発達していないので，公共交通機関を利用することのできない集落は非常に多い．

ひとつひとつの公共交通機関について見ていくと，まず三陸鉄道は駅が中心集落から離れていること，集落によっては鉄道開通に伴い並行して走るバスの本数が半減してかえって不便を感じていることなど，意外と不満が多い．

廃止対象路線の岩泉線については，盛岡方面へ行く時の乗り換えのさい１時間以上も待たなければならないことが原因で，利用者は減少傾向にある．しかし，並行する国道が整備されていないことで，廃止承認は当面保留になった．

バスも，町の中心部では本数に不自由しないが，路線によっては１日に１～２往復しかなく，廃止の危機にさらされているものもある．路線バス廃止後に町や民間で運営するマイクロバスが走ったり，無医地区に患者輸送バスを走らせたりといったユニークな施策もみられる．

岩泉町の道路は峠を越えたり峡谷沿いに走るものが多く，急カーブ・急勾配といった悪条件がつきまとい，ことに幅員に問題がある道路が多い．拡幅工事や舗装工事などの道路整備は急務である．

意外に感じたのは，自家用車の普及率が低いことである．過疎地域には自家用車が普及している，というのが一般的であるが，岩泉町の普及率は100世帯あたり47.5台と半数以下の世帯でしか車を持っていないことになり県内でも62市町村中下位から２番めの数値である．

このような実情および老人など交通弱者の占める割合がますます高くなっていくことを考えると，なんらかの公共交通機関が確保されていることが必要なのではないだろうか．

老人は行動範囲が狭く，商店のない集落でも移動販売車が来るのでそれで十分，と考えている者が多い．だからといって公共交通機関は需要が少ないから廃止だ，というのでは若年人口の流出および地域の孤立化を招くばかりだ．自分たちの住んでいる地域に対して積極的な評価を与え，住民意識を高揚させるためにも，必要最低限の公共交通機関は残すべきだ．財政事情の悪化から効率性が優先される実情を思うと，過疎地域にふさわしい新交通システムが考えられてもいい頃である．

岩手県内では，新幹線や高速道路が貫く北上川流域と，「過疎地域」を多く抱える北上山地との格差が深刻になってきている．この格差解消のための対策も講じられなければならない．