

中山間過疎地域における交通・通信体系に関する実態調査

元田 良孝*・高嶋 裕一*・堀籠 義裕*

要 旨 交通体系、通信体系は過疎地域住民の生活基盤として必要不可欠なものである。しかし、過疎地域の生活基盤としての交通・通信体系整備方策のあり方については、これまで本格的な検討がほとんど行われていない。その一方で、近年 SOHO などの交通、通信両者の代替現象も見受けられるようになり、従来の交通、通信それぞれ独立した整備ではなく、両者を一体化させた複合的な基盤整備方策が必要となっている。このような背景を踏まえた過疎地域での交通・通信体系整備のあり方を検討するために、岩手県の過疎地域を対象とする実地調査を行った。本稿ではこの調査結果をまとめ、今後の研究における課題抽出を行ったものである。

キーワード 交通、情報通信、中山間過疎地域、積雪寒冷地、岩手県

1. はじめに

我が国の地方では過疎化高齢化が進展し、全国で過疎市町村の人口は6.3%であるが面積にして48.9%を占めており過疎地域の動向はこれからの我が国のあり方に関し大きな影響を有しているものと考えられる。高度成長期の都市一極集中の反省から均衡ある国土発展を目標としている我が国は積極的に地方に投資してきた。その結果ある程度の社会資本の蓄積が見られるようになったが、依然として地域格差は残されている。他方、近年の政府・地方自治体の財政危機や、行政の効率性確保の観点から社会資本の投資効率性が叫ばれ、事業採択に導入されるようになってきた。当然過疎地域での投資効率は低くなることから、今後、経済的なポテンシャルの低い地方、特に過疎地域の社会資本整備は置き去りにされる懸念がある。

ところで、過疎地域での社会資本整備は、密度の経済性が働かないために一人当たり整備費用が大きくなる一方、大都市部でのそれとは異なり社会資本なしでは生活が困難となることから、一人当たり便益はある程度大きいと言える。しかし、費用対効果としてみた場合には都市部と比較して不利であるため、整備に支障をきたしているのが

現状である。

従来、交通や通信に関する調査研究については、交通の分野では渋滞や交通安全など交通問題が集中する都市部を対象とするものが多く、交通量の少ない過疎地域を対象とした研究は数少ない¹⁾。通信分野についても、交通の場合と同様に通信量の少ない過疎地域に関する研究は数が少ないのが現状である。また、近年の潮流として、SOHOのような交通と通信の代替現象が見られるものの、我が国では、交通体系と通信体系が従来個別に整備されてきたこともあり、これらを生活を支える社会資本として一体的な視点から整備のあり方を論じた調査研究が見受けられない。

本研究はこのような背景を踏まえ、人々の生活に密着している交通と通信について、過疎地域における整備の必要性や、整備のあり方に関して新たな視点を提示することを目的としたものである。本稿では、調査研究の最初のステップとして実施した岩手県の過疎地域での実態調査の結果をまとめ、今後の調査研究の視点について考察を行ったものである。

調査対象地域として岩手県を選定した理由は、以下の通りである。すなわち、岩手県は全国第2

* 岩手県立大学総合政策学部 〒020-0193 岩手県滝沢村滝沢字菓子

位の面積を有し、1市町村当たりの面積も全国平均を大きく上回っている。このことから、過疎地域の社会資本整備に関する密度の経済性は全国の平均的水準よりも低い一方、一人当たり便益は高いと考えられる。また、住民の日常生活行動では広域的な移動が必要であり、積雪寒冷地も多いことから、過疎地域での活動を支える交通や通信体系整備の意義は大きいものと考えられるからである。

2. 岩手県における過疎の現況

2-1. 過疎の定義

表1. 過疎地域の要件(活性化法第2条)

財政力指数が0.44以下、公営競技収益が10億円以下で、 ・人口減少率が0.25以上 ・人口減少率が0.20以上で65歳以上人口比率が0.16以上 ・人口減少率が0.20以上で15～29歳人口比率が0.16未満 のいずれかに該当する市町村 (人口は最近国調年の値、人口減少率は最近国調年までの25年間の値)
--

国土庁地方振興局過疎対策室監修 「平成9年版 過疎対策の現況」より

過疎地域は、「過疎地域活性化特別措置法」(以下「活性化法」)第1条において、「人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等がほかの地域に比較して低位にある地域」と定義されている。過疎指定のための具体的な条件は表1のとおりである。

2-2. 岩手県における過疎の現状

2-2-1. 概況

平成9年4月1日現在の活性化法に基づく過疎地域市町村数は、全国で1,231団体(44市795町

表2. 岩手県の過疎市町村と指定時期²

年代	市町村名
昭和45年	湯田町、岩泉町、新里村、川井村
昭和46年	松尾村、安代町、沢内村、江刺市、藤沢町、川崎村
昭和48年	浄法寺町
昭和55年	大迫町、花泉町、大東町、室根村、山形村
昭和56年	葛巻町
平成2年	住田町、宮守村、田老町、田野畑村
平成3年	一戸町
平成4年	軽米町

岩手県企画振興部市町村課編集「岩手県市町村概要」(平成10年3月発行)による

392村)にのぼり、全国の市町村総数の約39%、面積の約50%を占めている。岩手県では59市町村中24団体(1市14町9村、表2を参照)が過疎地域の指定を受けており、人口の約16%、面積の約44%を占めている。北上山地沿いや奥羽山脈沿いの地域の市町村に多いことが特徴としてあげられる。

2-2-2. 人口の長期的推移とその要因

岩手県の総人口は、昭和40年代以来、長期的にはあまり変動しておらず、過疎地域での人口減少と、盛岡市などの都市とその周辺地域の市町村での人口増加とが相殺される形で推移している(表3参照)。過疎地域の市町村での人口減少の原因としては、従来は社会動態の人口減少への寄与が大きかったが、近年の傾向としては少子高齢化が進行していることにより、自然動態が人口減少の主要因である市町村が増えてきている(表4参照)。

過疎地域人口の年齢構成の推移については、0～14歳の若年層の比率が一貫して減少しているのに対し、65歳以上の高齢者の比率が一貫して増加

表3. 岩手県の総人口と過疎地域・非過疎地域の人口比率の推移

年 度	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成6年	平成10年
県総人口(人)	1,371,383	1,421,927	1,416,928	1,416,736	1,418,207
過疎地域の人口比率(%)	21.3	18.1	16.7	16.1	15.6
非過疎地域の人口比率(%)	78.7	81.9	83.3	83.9	84.4

岩手県企画振興部統計調査課「いわての統計指標ガイド」をもとに作成

表4. 過疎地域市町村全体の人口動態の推移（単位：人）

	昭和57年～ 昭和58年	昭和60年～ 昭和61年	昭和63年～ 平成元年	平成3年～ 平成4年	平成6年～ 平成7年	平成9年～ 平成10年
自然動態	627	283	-54	-493	-774	-968
社会動態	-3,059	-2,536	-2,263	-1,686	-1,338	-1,345

岩手県企画振興部統計調査課「いわての統計指標ガイド」をもとに作成

している。特に過疎地域では既に高齢者の比率が若年層の比率を上回っており、15～64歳の生産年齢人口の比率が近年減少傾向にあることが特徴としてあげられる（図1参照）。

2-2-3. 過疎地域の社会経済的な特徴

(1). 産業

過疎地域市町村の県内での純生産総額に占める比率は12.6%であり、平成6年の過疎地域人口の総人口に占める割合16.1%を3.5ポイント下回っている。産業部門別では、第1次産業の比率が県全体の28.8%と人口比率を大幅に上回っており、第2次産業は人口比率とほぼ同じ、第3次産業は県全体の1割にも達していない（表5参照）。岩手県の過疎地域は、農林漁業を中心とした第1次産業が基幹産業となっている。

(2). 生活基盤

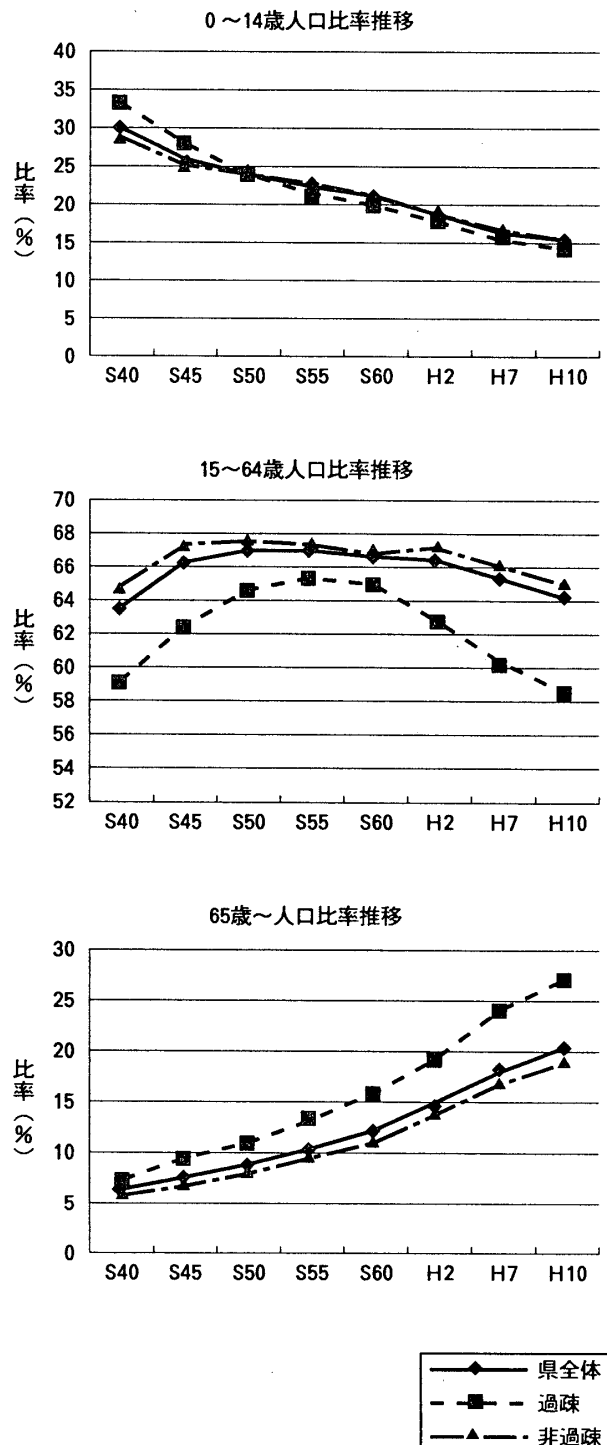
日常生活に関わりの深い消費・雇用・医療・教育に関する施設や要員の水準について、過疎地域と非過疎地域、及び県全体との比較を行った場合、過疎地域の特徴として以下のような点をあげることができる（表6参照）。

消費については、小売商店数については県全体や非過疎地域を上回っているものの、スーパーマーケット数については非過疎地域との間で2倍以上の格差が生じている。過疎地域では、最小限の日用品や食料品を小売商店で調達を行う点に関しては他の地域との格差はないものの、豊富な品揃えの中からの選択を行うことができる大型店舗へのアクセスに関しては、比較的不便である。

雇用については、非過疎地域との間では生産年齢人口1万人あたりで100事業所近くの格差があり、地域内での雇用機会が比較的少ない。

医療については、病院数については県全体での

図1. 年代別の人口比率の推移



格差はほとんど見られない。しかし、医師数については、非過疎地域との間で3倍近くの格差があることから、高度医療については生活圏の中心都市など地域外に依存せざるを得ないものと考えられる。

高等教育については、過疎地域の水準が1市町村あたり0.9校であるのに対し、非過疎地域は1市町村あたり2.3校であることから、市町村内に高校が1校設置されているかどうかという水準である。地域内での高校教育の選択肢が少数に限られているか、もしくは完全に地域外に依存せざるを得ない状況にあるものと考えられる。

過疎地域の日常生活基盤としては、消費・雇用・医療・教育いずれの面においても、商品の種類や質、職業の種類、高等教育の専攻分野などについて住民の選択の機会が充分確保されているとはいえない状況にある。

3. ヒアリング調査

3-1. ヒアリング調査の概要

過疎地域の交通や通信に関する基礎データ及び交通・通信体系整備計画を収集することを目的として、岩手県過疎地域市町村の自治体へのヒアリング調査を実施した。また、岩手県の過疎地域の状況に対する理解をより深めるため、比較・参考事例として岩手県と同様に積雪地である鳥取県の

過疎地域の2町村への調査を実施した。

ヒアリング調査の対象地域の選定にあたっては、過疎地域における交通・通信の課題についてより多くの実態を知るため、山間部・海岸部などの地理的条件や、市・町・村の属性が偏らないように配慮し、以下の7市町村（岩手県5市町村、鳥取県2町村）を選定した（調査対象、日程等は表7を参照）。

表7. ヒアリング調査の対象地域と調査日

調査対象	調査日時/対応部署
岩手県岩泉町	平成10年10月20日/岩泉町建設課ほか
岩手県沢内村	平成10年10月26日/沢内村建設課ほか
岩手県江刺市	平成10年11月5日/江刺市土木課ほか
岩手県田野畑村	平成10年11月12日/田野畑村建設課
岩手県安代町	平成10年12月7日/安代町建設課ほか
鳥取県泊村	平成11年3月16日/泊村産業建設課
鳥取県関金町	平成11年3月17日/関金町企画観光課ほか

主なヒアリング項目は、以下の通りである。

A. 交通体系や通信体系の整備状況
B. 住民の日常生活での交通や通信の利用に関する現状と課題
C. 過疎地域での交通・通信体系整備に関する市町村担当部局の考え
D. 交通・通信体系に関する基礎的な統計データ、地図データなどの整備状況

これらの項目のうち、「B. 住民の日常生活での交通や通信の利用」については、積雪地の過疎

表5. 過疎地域、非過疎地域の純生産の構成比率
(平成7年度、金額は百万円単位、[]内は県合計に対するパーセンテージ)

	総 額	第1次産業	第2次産業	第3次産業
県 合 計	3,652,636	180,449	1,244,558	2,337,193
過 疎 合 計	460,941 [12.6]	51,994 [28.8]	190,663 [15.3]	232,281 [9.9]
非過疎合計	3,191,696 [87.4]	128,555 [71.2]	1,053,895 [84.7]	2,104,912 [90.1]

平成9年版 岩手県統計年鑑をもとに作成

表6. 過疎地域と非過疎地域の主要施設の整備水準³⁾

	消 費		雇 用	医 療			教 育
	スーパーマ ケット数/人 口1万人	小売業商店数 /人口1万人	事業所数/生 産年齢人口1 万人	病院数/人口 1万人	一般診療所数 /人口1万人	医師数/人口 1万人	高等学校/1 市町村
県 全 体	1.6	137.6	791.7	0.8	5.9	16.7	1.7
非過疎地域	1.8	134.7	806.6	0.8	6.1	18.5	2.3
過 疎 地 域	0.7	153.0	712.7	0.7	4.8	6.8	0.9

岩手県企画振興部市町村課「平成9年版岩手県過疎地域の現況」等をもとに作成

表8. 岩泉町の概要

(1). 面積 (平成9年)

	km ²	構成比率(%)
総面積	992.9	100.0
田	3.0	0.3
畑	21.8	2.2
宅地	2.0	0.2
山林原野	771.5	77.7
その他	194.6	19.6

(2). 人口 (平成7年)

	人	構成比率(%)
総人口	13,879	100.0
0～14歳	2,068	14.9
15～64歳	8,438	60.8
65歳～	3,373	24.3

(3). 産業構造 (平成7年)

	構成比率(%)
第1次産業	28
第2次産業	26
第3次産業	47

地域での特徴を掴むため、特に以下の点に着目した。

- ・移動の地理的な範囲の広域化の程度
- ・冬期の移動範囲や移手段の他の季節との違いの有無

また、「C. 過疎地域での交通・通信体系整備に関する市町村担当部局の考え」については、交通と通信相互の代替現象が見受けられるようになっていることから、住民の生活を支える基盤としての交通体系や通信体系が、市町村の政策においてどのような相互関係にあるのかに着目した。

3-2. ヒアリング調査結果

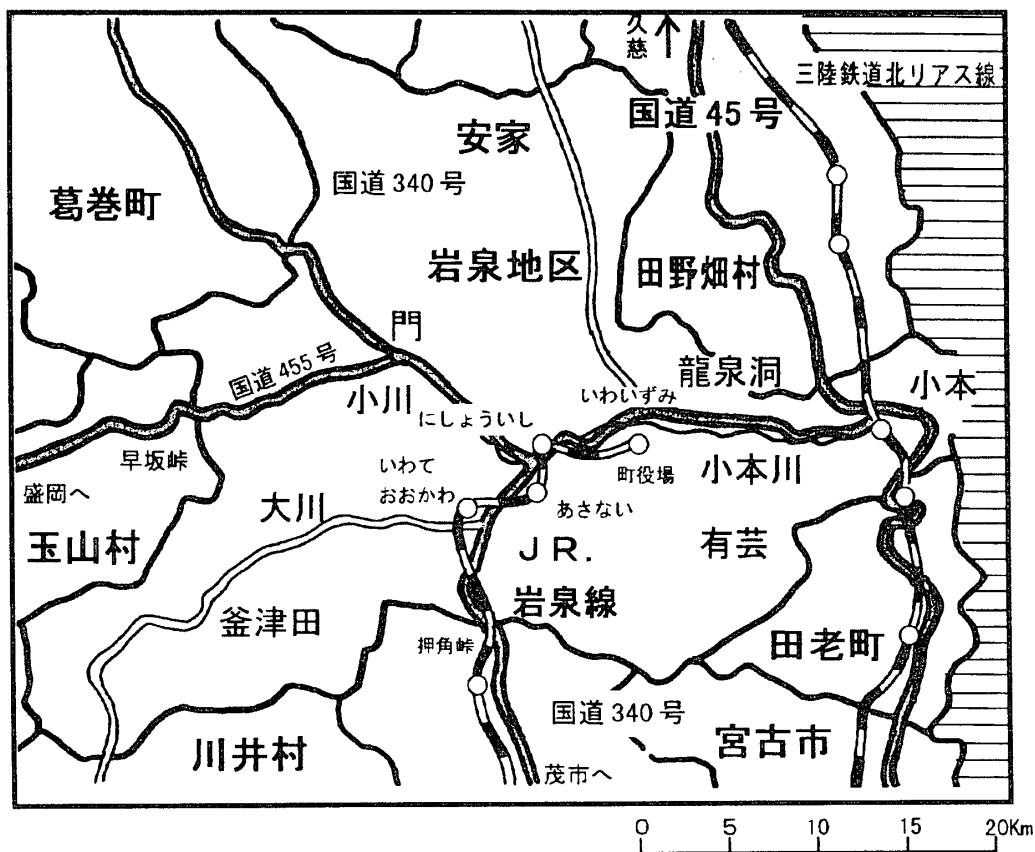
3-2-1. 岩泉町

(1). 住民の日常活動と主な施設立地

岩泉町は面積が広大であることから、海岸沿いの地区は宮古市、西部の地区は盛岡市、北部の地区は久慈市とそれぞれ日常生活での結びつきが強い。

①. 買い物

岩泉地区及び小川（こがわ）地区に、日用品などの最低限の住民生活に必要な施設が一通り立地している。町内には大型店舗が立地していないため、耐久消費財などの大型の買い物に関しては、宮古市（片道約1時間）、あるいは盛岡市（片道



約2時間)まで行く町民が多い。専門的な物が欲しい場合ほど盛岡市への依存の度合いが強くなっている。また、山間部の集落には、日用品・食料品などを扱う移動販売車(町内、近隣市町村の専門業者)が定期的に巡回している。町内の商店への外出が不自由な高齢者の利用が多い。

②. 医療

病院については、済生会病院が岩泉地区に立地している。また、門(かど)地区、及び大川地区に済生会病院から週に数回程度医師が派遣される形で診療所が設置されており、釜津田地区には県立宮古病院の診療所が設置されている。個人医院については、小本地区に1ヶ所開設されている。基礎的な医療サービスは町内で受けることは可能となっているものの、高度で専門的な医療などを受けられる場合には盛岡市まで出向かなければならない。

③. 雇用

農林水産業以外に従事している町民の多くは町内の事業所に勤務しているが、小川地区などの一部の地区には、盛岡市に通勤している人も20~30人程度(ほとんどが土木業者)いる。町内での雇用に関しては、企業立地が少なく、地理的条件のため企業の誘致を行うにしても実現は難しい。地元で資本を持った人材もおらず、地元で雇用の場が少ないため、中学・高校卒業者の大半は就職・進学先を町外に依存せざるを得ない現状である。

(2). 交通

①. 交通の現況

(a). 道路網

岩泉町の道路網については、国道が岩泉町と盛岡市や宮古市、久慈市などの近隣町村との間を結ぶ対外的な幹線道路として、主要地方道及び一般県道が町内の川沿いに散在する集落間を結ぶ町内の幹線道路として、町道が主に集落内の生活道路

としての機能を果たしている。農道、林道についても多くの路線が整備されており、一部路線については町道と同様に生活道路としての機能を有している。町道の改良・舗装率は約63%となっている(表9を参照)。

表9. 主要道路網の整備状況

道路の種類	路線の概要
国道	3路線(45号線、340号線、455号線)
主要地方道・一般県道	5路線
町道	247路線、延長約288km
その他の道路	農道: 59路線、延長約44km 林道: 72路線、延長約224km

(b). 公共交通体系

(i). 鉄道

JR岩泉線、三陸鉄道北リアス線ともに、運転免許を持たず自家用車を利用できない高校生の通学や、高齢者の通院手段としての役割を果たしている(表10を参照)。

(ii). バス

民間事業者2社による路線のほか、町内のタクシー会社、運輸会社などの民間業者に委託し町が赤字補填を行う方式により、町民バスの運行が行われている。

町民バスは国・県の赤字バス路線への補助制度の廃止を受けて町単独で事業が開始されたものであり、路線の多くはJRバスからの代替路線である。上表にあげた路線のほか、利用者数が特に少ない集落では、高齢者を病院に運ぶためのハイヤー路線も設けられている(表11を参照)。

また、町独自の事業として、患者輸送と通学バス両方の性格を兼ねたバス路線の運行が行われている。以前は厚生省の補助による患者輸送バス、及び文部省の補助による小中学校の通学バスの運行が個別に行われていた。しかし、町としての事

表10. 鉄道の運行状況

路線名	区間	町内の駅	運行頻度
JR岩泉線	茂市-岩泉	岩手大川、浅内、二升石、岩泉	1日3往復
三陸鉄道北リアス線	宮古-久慈	小本	宮古方面、久慈方面ともに1時間に1本程度

表11. バスの運行状況

事業者	バス路線の概要
JR バス	盛岡駅－龍泉洞間： 6往復／日（夏季） 3往復／日（冬季） 岩泉－葛巻間：2往復／日 岩泉駅－小本・大牛内間：10往復／日
岩手県北バス	宮古駅前－小本間：7往復／日
町民バス （民間委託）	合計12路線。 運行間隔は1日3往復～週1回2往復
岩泉町	患者輸送・スクールバスを兼ねたバスを運行

業の効率性や利用者の利便性の向上を図るためにこのような方式が採用された。通学専用のバスについても、必要に応じて運行が行われている。

②. 交通の課題

(a). 日常活動における交通体系の利用に関する課題

岩泉町から盛岡市に向かう場合には、国道455号線が利用される場合が多い。近隣の田野畑村や普代村から盛岡市に向かう自動車交通についても、同路線が主に利用されている。盛岡市方面に向かう途中にある早坂峠付近には、急カーブ、急勾配が連続する区間があり、特に冬季には凍結のために通行に困難が伴っている。そのため、町民の冬期の日常生活に関しては、相対的に宮古市との結びつきが強くなっている。

医療に関しては、内科、外科などの基礎的な医療については町内で対応できる体制が整えられているものの、高度医療に関しては、盛岡市の医療機関に依存せざるを得ない状況にある。特に、冬期に住民が、救急医療や日常的な買い物も含めて、高度なサービスを購入するのは困難な状況である。

町内で生産された農林水産物の盛岡方面への出荷に関しては、現状では輸送中の製品の損傷をより少なくするために、道路整備がより進んでいる国道45号線及び同106号線経由で出荷される場合が多い。輸送距離としては国道455線経由が最も近いものの、早坂峠付近の道路事情があるため物資輸送にはあまり利用されていない。岩泉町産の農林水産物については消費地までの輸送時間がかかるため、市場での取り引きの際に他地域よりも

不利に取り扱われることがある。

(b). 道路網・公共交通体系の維持整備に関する課題

(i). 道路網

道路整備に関する一般的な課題については、山地が多く平地が少ないことから整備には構造物が多く、工事費が嵩まざるを得なくなっていることがあげられる。また、道路整備のための用地確保についても、代替地が町内には少ないことから、住民からの用地提供を受けるのが困難な状況にある。また、道路整備の事業採択における事業効果の評価制度の導入により、過疎地域での道路整備事業が国庫補助の対象として採択されにくい情勢となってきた。さらに、町道の改良を行うにしても、大規模な事業でなければ補助を受けることが困難となっている。過疎債を利用した事業についてもある程度の事業効果が求められるため、同制度を活用した道路整備も町道の利用状況から判断すると困難な状況である。

国道455号線の早坂峠については、田野畑村や普代村と共同で急カーブ・急勾配区間のトンネル化の促進に向けて20年来運動を続けており、平成10年度にトンネル化を含む改築事業が採択された。平成17年度完成を目指して現在整備が進められている。

国道340号線の新里村との間を結ぶ押角峠付近には約20kmの未改良区間があり、大型車両の通行が困難な状況となっている。付近の地質や事業主体である県の財政状況もあり整備が進んでいない。

町道に関しては、各集落での生活道路の整備が急務となっている。しかし、先に述べたように、昨今の道路整備への補助に対する情勢の変化もあり、町道の改良・整備は町単独事業で対応せざるを得なくなっている、また、町の財政状況の悪化もあり、既存の生活道路の維持・管理を行うことで手一杯の状況となっている。

冬期の道路網に関しては、一般県道や町道の一部区間に冬期（12月～3月半ば）通行止めの区間がある。町道の除雪については除雪用重機の入れない生活道路が多く、特に高齢者の多い集落での

生活道路の除雪については除雪の担い手の確保が困難な地域もある。

(ii). 鉄道

JR岩泉線、三陸鉄道北リアス線（以下「北リアス線」）ともに町の人口減少に伴って利用者が減少しており、乗車率向上のための乗車促進運動が行われている。特に北リアス線に関しては、平成9年度から沿線市町村が分担して赤字相当額の切符を購入する形式によって、赤字の補填が行われている。岩泉町では購入した切符を、町内の団体が研修などで三陸鉄道を利用する際に無料配布し、乗車促進をはかるべく努めている。

また、新里村方向に向かう国道340号線と並行しているJR岩泉線については、国道340号線の押角峠付近の道路整備が進んでおらずバス路線も開設されていないことから、周辺地区の住民にとって唯一の公共交通手段となっている。現段階でのJR岩泉線の廃止は、沿線町民から生活の足を奪うことにつながると岩泉町では認識されている。

(iii). バス

民間事業者による路線については、盛岡駅と龍泉洞との間を結ぶ路線は龍泉洞への観光客の利用が多く、夏季には多くの利用者がある。しかし、冬期は本数が減るうえ、利用者も少ない。

町民バスについては、利用者が少なく運行日を限定している路線もある。これらの路線の利用者は通院・買い物などを決まった日に行わなければならなくなっている。町民バス事業全体としては、運行日を限定した路線開設を行っても採算は赤字となっている。しかし、岩泉町としては町民バスを必要とする町民がいる限り、運行を続けていく意向とのことである。

(3). 通信

①. 通信の現況

(a). 放送（テレビ・ラジオ）

現在、町内にはテレビ電波の送信アンテナが3箇所設置されている。山間部の地域が多いため、3ヶ所のアンテナではカバーできない地区も多く、これらの集落ではテレビの共同受信組合が設立されている。各組合ごとに共同の受信アンテナ

が設けられており、そこから各家庭に向けて電波の配信が行われている。一部地区では民間放送局1チャンネル（岩手朝日テレビ）が視聴不可能であるが、それ以外の地区ではNHK2チャンネル、民間放送局3チャンネルが受信可能となっている。

ラジオについては、岩泉地区及び小川地区の中心部、幹線道路沿いの集落ではNHK2波、及び民放1波が受信可能となっている。しかし、それ以外の大半の地区ではラジオについてはほとんど聴取不能である。

(b). 情報通信（携帯電話・PHS）

携帯電話、PHSともに町内中心部の半径2kmの範囲が通話エリアとなっているものの、大半の地域では使用不可能となっている。

インターネットについては、民間プロバイダ1社が町内にアクセスポイントを設けている。平成9年のアクセスポイント整備以前は岩手県内の市町村ではもっとも遅れていた地域であったが、岩泉町のほか、田野畑村、及び普代村についても3分10円でインターネットに接続することが出来るようになっている。

②. 通信の課題

テレビ、ラジオに関しては、難視聴の早期解消がのぞまれている。しかし、平成18年（2006年）から平成20年（2010年）の間にテレビ放送のデジタル化への移行が控えていることもあり、放送局側は現時点での新たなアナログ送信施設の整備には消極的である。

岩泉町では、携帯電話・PHS事業者に対して通話エリアの範囲拡大を度々要請しているものの、採算・コスト面を理由に事業者によるアンテナ設備の整備が進められていない。事業者の進出が進まない場合の町としての対応策が課題となっている。

3-2-2. 沢内村

(1). 住民の日常生活と主な施設立地

①. 買い物

隣接する湯田町の湯本温泉（沢内村役場から5km程度）の温泉街にスーパーマーケットなどの小

表12. 沢内村の概要

(1). 面積 (平成9年)

	km ²	構成比率(%)
総面積	286.2	100.0
田	12.0	4.2
畑	4.3	1.5
宅地	4.0	1.4
山林原野	247.0	86.3
その他	21.8	7.6

(2). 人口 (平成7年)

	人	構成比率(%)
総人口	4,123	100.0
0～14歳	618	15.0
15～64歳	2,404	58.3
65歳～	1,101	26.7

(3). 産業構造 (平成7年)

	構成比率(%)
第1次産業	36
第2次産業	34
第3次産業	30

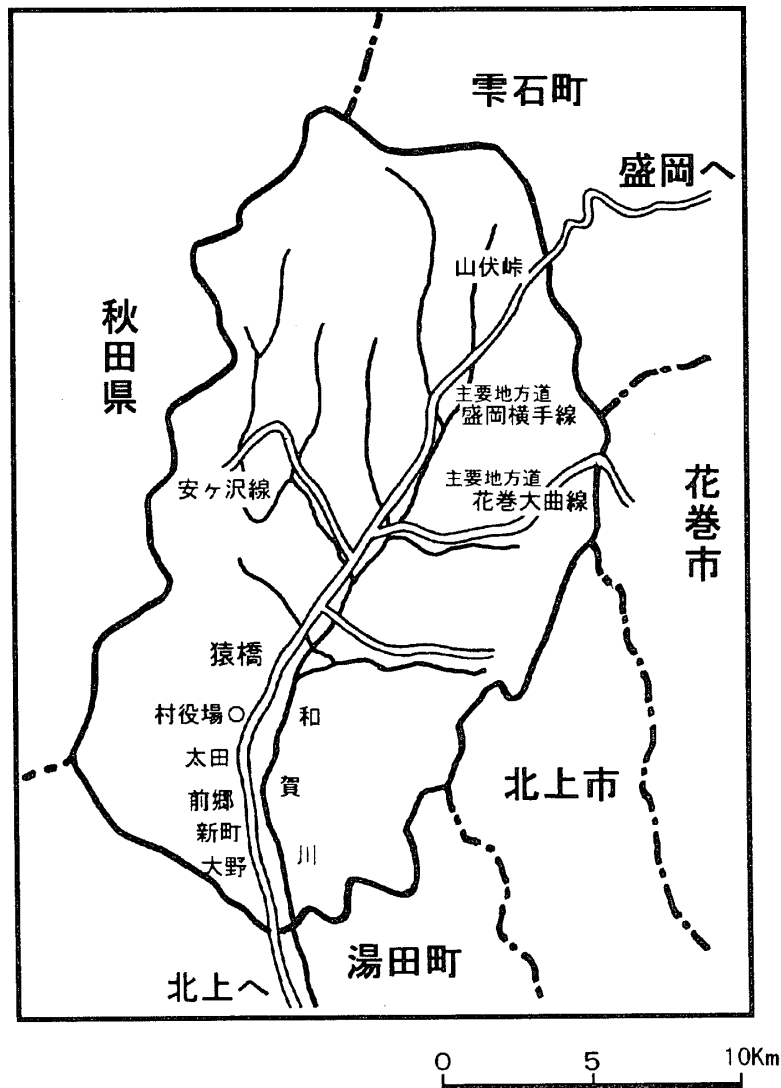
売店が立地しており、日常生活に必要な生活物資を買い揃えることができる。耐久消費財などの大型の買い物に関しては、北上市（村役場から片道所要約60分）や横手市（同約45分）、村北部の地区は盛岡市（同約75分）に向かう場合が多い。

また、果物や生鮮食料品などの食料品やその他生活必需品を扱う移動販売車も村内を定期的に巡回している。沢内村内、湯田町の湯本地区からの

業者が多く、県外（秋田、山形）からも業者が来る。

②. 医療

村内の医療機関は村役場に隣接する村営の国保沢内病院のみであり、内科・外科などの基礎的な医療サービスを受けることができる。専門的な医療サービスを受ける場合には、買い物と同様に北上市、横手市、あるいは盛岡市の病院が利用される場合が多い。



③. 雇用

村の基幹産業は稲作、畜産を中心とした農業である。畜産分野については輸入自由化などのために近年衰退しており、後継者も不足している。一方、リンドウやユリなどの花卉栽培が近年盛んになってきており、稲作と同程度の生産額を占めるまでになっている。

以前は冬季の出稼ぎ者も多かったが、現在は村内に工業団地が造成され、縫製工場や靴工場などの誘致企業が操業している。また、北上市などでの産業立地が進んだこともあり、村民の冬期の雇用機会は、ある程度確保がはかられるようになっており、出稼ぎ者数は現在では少なくなっている。しかし、村内の誘致企業については賃金などの待遇が近隣事業者と比較して低いため、各工場は一般的に人手不足の状況にあり、特に若年労働者が集まりにくくなっている。

隣接する湯田町にある西和賀高校出身者の地元への就職数は、現状では1学年40人中3～4人程度である。村内には若者にとって魅力的な雇用機会が少ないため、北上市などの事業所に就職する者が多い。若年層の流出は人口ピラミッドで見ても顕著に現れている。

主要地方道盛岡横手線などの幹線道路の整備が進んだ結果、沢内村は現在では北上市や盛岡市の通勤圏に含まれるようになってきている。村内にある小中学校の教師の中には北上市から通勤している人もいる。また、村内から盛岡市への通勤者数についても、土木・建築業者を中心に20人～30人程度ある。

(2). 交通

①. 交通の現況

(a). 道路網

主要地方道盛岡横手線（以下「盛岡横手線」）が和賀川の西側を南北に縦断しており、北は雫石町及び盛岡市、南は湯田町や北上市および横手市に通じている。村内に国道は通じておらず、同路線は村内の道路網の幹線としての役割を果たしている。雫石町との境界にある山伏峠については、かつては道幅が狭く急カーブの連続する区間であ

り、冬期は凍結や積雪のために通行に困難を伴っていたが、平成10年9月にそれらの区間が新設された山伏トンネルを含み改良された。これにより盛岡市方面への所要時間が10分程度短縮され、冬期の通行についても安全が確保されるようになっている。

また、村中央部には東西に主要地方道花巻大曲線（以下「花巻大曲線」）も通じており、現在花巻市と沢内村との間を結ぶ中山トンネルが平成14年度の開通を目指して建設が進められている。

村道については、盛岡横手線と和賀川沿いの各集落との間を結ぶ路線として整備されており、和賀川の東側を南北に縦断する村道は盛岡横手線と並ぶ幹線道路として、その他の村道は生活道路としての役割を有している（表13を参照）。

表13. 主要道路網の整備状況

道路の種類	路線の概要
国道	なし
主要地方道・一般県道	2路線
町道	総延長約173km

隣接する湯田町には秋田自動車道の湯田ICが平成9年7月に設けられており、村中心部から20分程度で高速道路にアクセスできるようになっている。

(b). 公共交通体系

(i). バス

沢内村には鉄道が通じておらず、路線バスが唯一の公共交通手段となっている。バス路線については、いずれも民間事業者により運営されており盛岡横手線を通る2路線が開設されている。

また、村内の小中学校（小学校4校、中学校1校）への通学用スクールバスが村直営により運行され、湯田町の西和賀高校と村内との間を結ぶ路線が民間事業者への委託により運行されている。また、高齢者を対象とした無料の福祉バスも村によって運行されている（表14を参照）。

(ii). 隣接地域の鉄道

隣接する湯田町には、北上市と秋田県横手市との間を結ぶJR北上線のほっとゆだ駅が設置されている。沢内村内を通るバス路線の起終点が同駅

表14. バスの運行状況

事業者	バス路線の概要
民間事業者	・盛岡バスセンター-岩手湯本温泉間： 3往復/日 ・ほっとゆだ駅-川舟・貝沢間： 5往復/日
沢内村	・小中学校スクールバス ・西和賀高校スクールバス（民間委託）

であり、村の中心部から30分程度でアクセスできるため、沢内村民にも利用されている。ほっとゆだ駅から鉄道で北上市まで約45分、横手市までは約30分である。

表15. 沢内村民の利用鉄道駅と運行状況

路線名	駅名	運行本数
JR北上線	ほっとゆだ	北上方面、横手方面ともに1日10本

②. 交通の課題

(a). 日常活動における交通体系の利用に関する課題

村内の路線バスの利用者は、通学の高校生が多く、住民の買い物などの日常的な用途での利用は少ない。自家用車を持たない住民が医療サービスなどを受ける場合には、湯田町（ほっとゆだ駅）を経由してJR北上線に乗り継ぎ、北上市や横手市に向かっている。

冬期の安全確保以外の面における盛岡横手線山伏トンネルの効果としては、花卉をはじめとする農産物輸送の迅速化、北上市や盛岡市に就職・在住している村出身者や居住希望者の受け入れなどによる夜間人口の確保が期待されている。

平成9年7月に秋田自動車道が開通し、湯田町にインターチェンジが開設された。日常生活上つながりの強い北上市、横手市への移動に関しては、時間的な面では従来の国道107号線のルートを経由した場合と比較して5～10分程度の短縮にとどまっているものの、冬期の安全性が高められることとなった。また、沢内村と秋田市や仙台市、首都圏との間の長距離移動の利便性も高まった。しかし、現状においては村内では長距離の交通需要は少ないこともあり、沢内村においては、「遠くの目的地に速く到達する」という本来のメリット

よりも、特に冬期の生活圏内での移動の安全確保という点に高速道路整備の効果が認識されている。

(b). 道路網・公共交通の維持整備に関する課題
沢内村の交通体系は全てを道路網に依存しているため、道路網の維持整備は村の交通体系の上で不可欠である。道路網維持に関しては、冬季の除雪が最大の課題となっている。沢内村では昭和32年から村道の除雪が行われており、村道の除雪のために年間4,000～5,000万円の除雪費用を要している。例年12月20日頃～翌年3月上旬が除雪期間となっている。除雪区間は村内の幹線道路を中心として、人家の存在する部分については全て除雪が行われている。人家のない区間は冬季閉鎖されている。

村の高齢者比率は28%にのぼり、高齢者単独の世帯も多い。村内にはボランティア組織「スノーバスターズ」（平成5年結成、沢内村社会福祉協議会所管）が結成されており、高齢者世帯の生活道路の確保や雪下ろしなどの取り組みが行われている。県内のほかの地域にも同様の団体が結成されており、沢内村の団体が県内の類似団体のリーダー的な役割をつとめている。

花巻大曲線の中山トンネル以外の新たな道路整備としては、和賀川東側の村道の1次改築が現在進められており、村の南北方向の幹線道路網が更に強化される予定である。

村を東西に縦断する道路網の整備に関しては、村道安ヶ沢線を秋田県境へつなげる計画がある。しかし、道路整備後の周辺自然環境への影響が指摘されており現在県境の3km手前で工事が中断している。

(2). 通信

①. 通信の現況

(a). 放送（テレビ・ラジオ）

村内には沢内及び沢内川舟の2ヶ所にテレビ送信所が設けられている。現在、民間放送局1局が村内での電波送信を行っておらず難視聴となっているものの、NHK2チャンネル、民間放送局3チャンネルが全世帯で視聴可能となっている。現在難視聴となっている1チャンネルについては、

平成10年度内に村の南半分の範囲が視聴可能になる予定であるが、村北部の地域については視聴可能となる時期は未定である。

(b). 情報通信(携帯電話・PHS)

携帯電話については、平成10年度内に隣接する湯田町に携帯電話のアンテナ整備が行われる予定であり、同村南部の一部地域については通話エリアに含まれる予定である。

インターネットアクセスポイントについては、隣接する北上市に民間プロバイダのアクセスポイントが整備されており、北上市と同一料金で利用可能となっている。

(c). その他の通信インフラ

沢内村では、有線放送が昭和44年から運営されており、村内約1,000戸の家庭に端末が設置されている。村の出来事や、県・村からのお知らせ、医師による健康講座、村議会中継などの放送が、朝・夕の1日2回(かつては朝・昼・夕の3回)の定時放送が行われている。

②. 通信の課題

村南部は隣接の湯田町の中心部に近く、比較的人口が密集しているためにテレビ受信や携帯電話の通話エリアの整備が進んでいる一方、村北部は集落も分散しているために通信体系の整備が進みにくい状況にある。村内での南北格差の是正が課題であるといえる。

PHSについては、村内全域においてサービス開始の予定はない。

3-2-3. 江刺市

(1). 住民の日常活動と主な施設立地

①. 買い物・医療

江刺市は、買い物、医療などの日常生活全般を

通じて北上川の西岸にある水沢市とのつながりが特に強い。買い物に関しては、従来は住民の生活物資の調達については水沢市に負うことが多かった。しかし、現在は水沢市内での新たな大型店立地の余地が少なくなってきたこともあり、近年は郊外型の大型商業施設の江刺市への立地が増加している。日用品や大型の耐久消費財についても江刺市内で行うことが可能となっており、逆に市外からの買い物客を受け入れている。

②. 雇用

江刺市内には江刺中核工業団地(以下「工業団地」)が整備されている。昭和55年の分譲以来10年間は企業誘致がなかなか進行しなかったものの、平成10年現在では95%が売約済みであり、現在約2,300人が就業している。隣接の水沢市、北上市、金ヶ崎町の工業団地に立地する大規模工場の下請けとなる家電、及び自動車部品メーカーが多い。

住民の市外への通勤に関しては、約6割が隣接の水沢市へ向かっているが、近年は北上市や金ヶ崎町での大規模工場の立地が進んだこともあり、北上市及び金ヶ崎町への通勤者数も増加しつつある。

(2). 交通

①. 交通の現況

(a). 道路網

国道は107号線、397号線、456号線の3路線が通じている。また、大船渡市などの沿岸部に通じる397号線については、水沢市が高規格道路としての整備を希望している。

県道及び主要地方道は、江刺市から水沢市へ、市役所が立地する岩谷堂地区から合併前の旧町村の中心集落を通り新幹線の水沢江刺駅や大東町方面に通じており、市内の主要集落と近隣地域との間を結ぶ幹線道路の役割を有している。隣接の水

表16. 江刺市の概要

(1). 面積(平成9年)

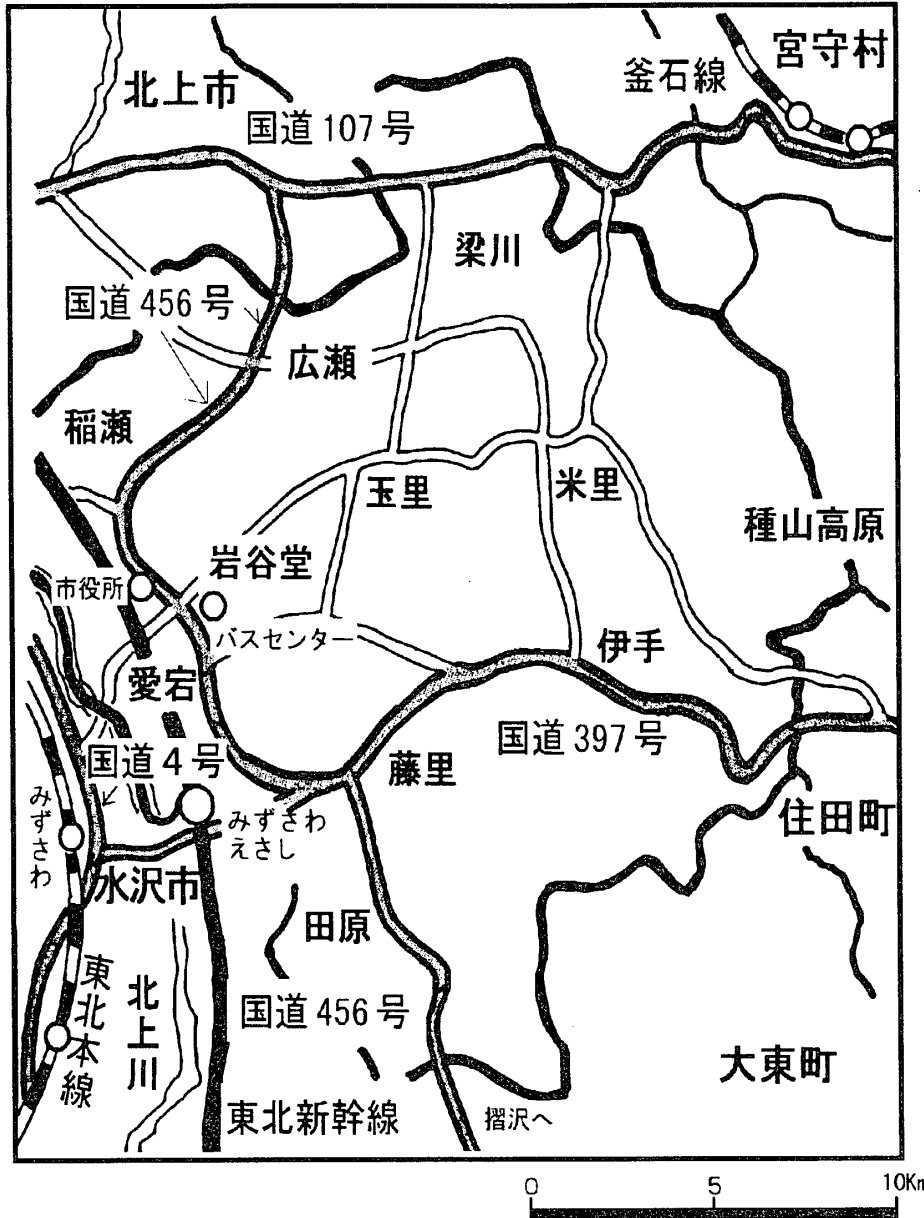
	km ²	構成比率(%)
総面積	362.5	100.0
田	56.9	15.7
畑	26.1	7.2
宅地	9.8	2.7
山林原野	119.3	32.9
その他	150.4	41.5

(2). 人口(平成7年)

	人	構成比率(%)
総人口	34,117	100.0
0~14歳	5,083	14.9
15~64歳	20,709	60.7
65歳~	8,325	24.4

(3). 産業構造(平成7年)

	構成比率(%)
第1次産業	31
第2次産業	31
第3次産業	37



沢市には東北自動車道の水沢インターチェンジが設けられており、岩谷堂地区までは10分程度で到達できる（表17を参照）。

表17. 主要道路網の整備状況

道路の種類	路線の概要
国道	3路線（107号線、397号線、456号線）
主要地方道・県道	計11路線
市道	総延長900km

(b). 公共交通体系

江刺市内には鉄道駅が設置されていないため、バスが唯一の公共交通機関となっている。しかし、隣接地域の鉄道駅が江刺市街から10～15分程度の

位置に設置されており、市外への通勤通学などにおいては、鉄道も日常生活上重要な公共交通手段となっている。

(i). バス

全てのバス路線は民間事業者により運行されている。岩谷堂地区にはバスセンターが設けられており、民間バス路線のほとんどはバスセンターを経由する形で運行されている（表18を参照）。

表18. 江刺市周辺の公共交通体系

事業者	バス路線の概要
民間事業者	・水沢－岩谷堂 ・北上－岩谷堂 ほか
江刺市	小中学校スクールバス

表19. 江刺市民の利用鉄道駅と運行状況

路線名	駅名	運行間隔
東北新幹線	水沢江刺	仙台・東京方面、盛岡方面とも1時間に1本程度
東北本線	水沢、金ヶ崎	一ノ関方面、盛岡方面ともに1時間に1本程度

(ii). 隣接地域の鉄道

隣接する水沢市には東北新幹線の水沢江刺駅、及び東北本線水沢駅、金ヶ崎町には東北本線の金ヶ崎駅が設置されている(表19を参照)。

東北新幹線の水沢江刺駅は、水沢市と江刺市が中心となって費用負担及び整備が行われた請願駅である。同駅前には住民の利用を促進する目的で、水沢・江刺両市の共同による無料駐車場が設けられている。新幹線の利用により、盛岡市及び仙台市まで約45分で到達できることから、一部住民からは通勤手段として利用されている。また東京まで3時間以内で到達できることから、工業団地への企業誘致のアピール材料としても大いに活用されている。一方、東北本線の水沢駅、金ヶ崎駅については高校生の通学利用者が多い。

②. 交通の課題

(a). 日常活動における交通体系の利用に関する課題

(i). 道路網

道路交通に関しては、隣接する水沢市との間を往来する交通量は多いものの、江刺市街地の道路が渋滞することはほとんどない。しかし、工業団地が市街地周辺の丘陵地帯にあるため、冬期には路面凍結のために時折渋滞することがある。

(ii). 新幹線

新幹線に関しては、水沢江刺駅前に水沢市民及び江刺市民のための無料駐車場が整備されており、利用状況は常に満車に近い状況である。江刺市側では駐車場利用者の実態を完全には把握していないものの、同駅が新幹線の最寄駅である大船渡市や陸前高田市の住民や、駅周辺の駐車場が全て有料である北上駅や一ノ関駅周辺の住民の利用が多いとのことである。開設当時、江刺市や水沢市側ではこのような事態の発生を想定していなかったが、江刺市としては、駐車場が利用されることによって駅が十分に機能するのであれば、今後とも

駐車場の無料開放を続けていく意向とのことである。

(b). 道路網・公共交通体系の維持整備に関する課題

(i). 道路網

江刺市は冬期の降雪が比較的少なく(多い時で15~20cm程度)、除雪体制も整備されているため、冬期の道路交通に関しては住民生活に支障をきたすことはほとんどない。市道延長約900km中約700kmの区間が除雪・融雪及び凍結対策の対象となっている。除雪・融雪・凍結対策については業者委託によって行われており、平成9年度は約3,000万円の費用を要している。

東北自動車道の花巻付近から釜石市に通じる東北横断自動車道が江刺市北部を通る予定であり、市内へのインターチェンジの設置が平成9年度に都市計画決定されている。しかし、予定地が中心市街地から離れていることから、市中心部からインターチェンジへのアクセス道路の整備が、今後の道路網整備における重要な課題である。

(ii). バス

路線バスについては、水沢市と岩谷堂地区を結ぶ路線、及び北上市と岩谷堂地区とを結ぶ路線以外は、ほとんどが不採算路線である。江刺市では、赤字補填のために事業者に年間3,000万円~4,000万円を運営補助金として支払っている。以前は国による補助制度があったものの、同制度の廃止により現在は江刺市単独により補助が行われている。補助額が年々増大してきていることから、江刺市では主に県内他地域の事例研究行っており、第3セクターの設立や既存事業者からの分社化を含め、市の財政負担を極力押さえる形でのバス路線維持の方策を検討している段階である。

(3). 江刺市の通信

①. 通信の現況

(a). 放送（テレビ・ラジオ）

市中心部の岩谷堂地区については、テレビ、ラジオともに全ての放送局の電波が受信可能である。しかし、特に市東部には山地が多いこともあり、岩谷堂地区以外の多くの地域が難視聴地域となっている。

(b). 情報通信（携帯電話・PHS）

携帯電話については、岩谷堂地区、工業団地周辺の半径5～7kmの範囲が通話エリアとなっている。PHSについても携帯電話とほぼ同様の範囲が通話エリアとなっている。携帯電話については、エリア外の丘陵上でも使用可能とのことである。

インターネットプロバイダは隣接する水沢市にアクセスポイントが設置されており、水沢市と同じ料金で利用可能となっている。

(c). その他の通信インフラ

江刺市農協により、有線放送電話の運営が行われている。加入率は全市の約7割程度であり、月額1,300円の利用料金により、加入世帯間での通話、及び定時放送の受信が可能である。

定時放送は1日5回番組を放送されており、気象情報や農業情報、地域のお知らせなどの内容が放送されている。

②. 通信の課題

放送、携帯電話・PHSともに、特に市東部地域でのインフラ整備が遅れている。

放送については難視聴対策が継続的に進められてきており、難視聴世帯数については、昭和46年の約4,600世帯から平成6年の時点では約970世帯まで減少してきている。新江刺市総合振興計画（平成7年～平成11年）においても、共同受信施

設等の整備による早期解消があげられている。

一方、携帯電話・PHSについては住民等からの要望が寄せられていないこともあり、新たなアンテナ整備は現在のところ予定されていない。

また、農協によって運営されている有線放送電話については、設備の老朽化が進んでおり、その更新が課題となっている。

3-2-4. 田野畑村

(1). 住民の日常活動と主な施設立地

①. 買い物・医療

村内の医療機関は村営の診療所1ヶ所のみであり、2名の常勤医師（うち1名は歯科医）により運営されている。

宮古市と久慈市のほぼ中間に位置し、両市までの距離は約45kmであり自動車でも約1時間を要する。また、盛岡市、八戸市の両市からも約100kmの位置にある。専門的な医療や買い物が必要な場合には、宮古市や久慈市を中心としてこれら4市に依存している。

②. 通学

村内には小学校が6校（その他に分校1校）、中学校が1校、高等学校が1校設置されている。小学校については集落単位に配置されており、中学校は村内には1校のみの設置であるものの、生徒用の寄宿舎が整備されている。

(2). 交通

①. 交通の現況

(a). 道路網

村を南北に縦断する国道45号線が道路網の中核的役割を果たしており、宮古市方面及び久慈市方面に通じている。また、隣接する岩泉町に通じる主要地方道が国道45号線経由で盛岡市方面に通

表20. 田野畑村の概要

(1). 面積（平成9年）

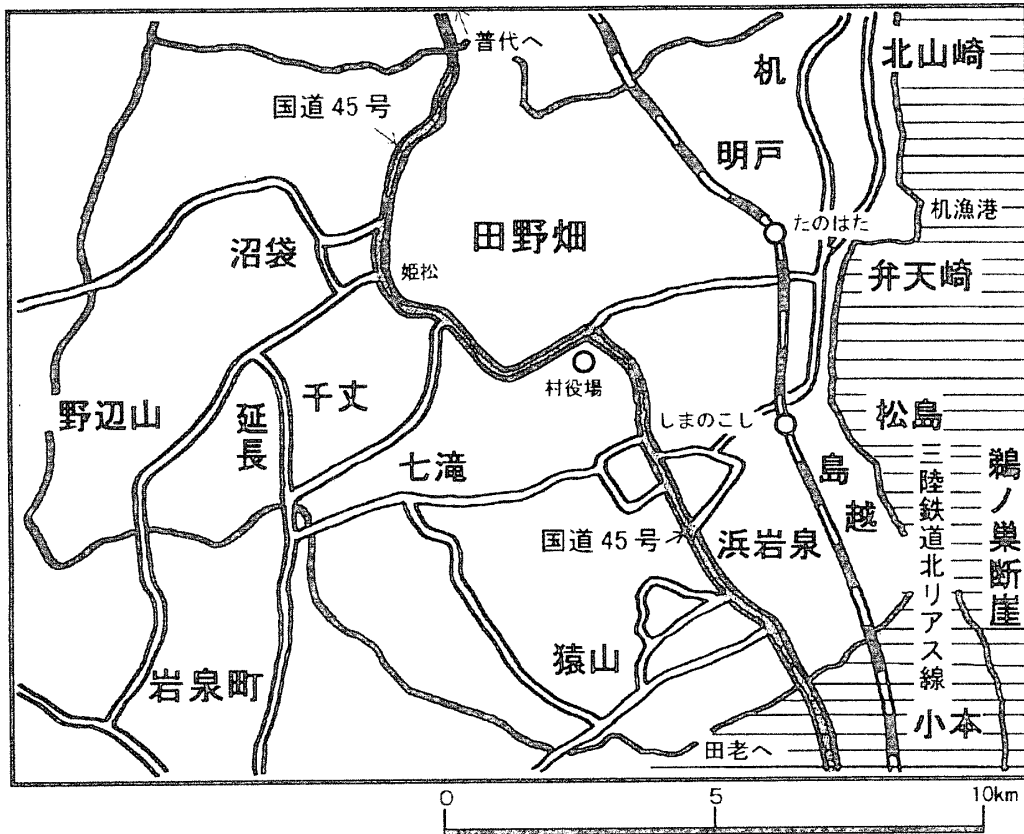
	km ²	構成比率(%)
総面積	156.2	100.0
田	0.8	0.5
畑	9.1	5.8
宅地	0.9	0.6
山林原野	94.8	60.7
その他	50.6	32.4

(2). 人口（平成7年）

	人	構成比率(%)
総人口	4,806	100.0
0～14歳	774	16.1
15～64歳	2,927	60.9
65歳～	1,105	23.0

(3). 産業構造（平成7年）

	構成比率(%)
第1次産業	28
第2次産業	35
第3次産業	37



じている (表21を参照)。

表21. 主要道路網の整備状況

道路の種類	路線の概要
国道	国道45号線
主要地方道・一般県道	2路線
町道	総延長約164km

(b). 公共交通体系

(i). 鉄道

宮古駅と久慈駅とを結ぶ三陸鉄道北リアス線が村を南北に縦断しており、村内には2駅が設置されている。両方向に向かう便ともに1時間に1本程度の運行頻度で設定されている。宮古市や久慈市に向かう高校生や買い物客、及び医療機関への通院者の利用が多い。

(ii). バス

田野畑村での路線バスは、「村民バス」が中心的役割を果たしている。「村民バス」は平成4年度から運行されており、現在計4路線が設置されている (表22を参照)。路線の多くは以前 JR バスによって運行されていた路線を引き継いだものである。また、厚生省の補助金により運行されて

いた患者輸送車と、文部省の補助金により運行されていた通学バスとを一元化させた路線もある。村民バスは、特別会計により運営が行われている。大半の路線は村の直営により運行されているものの、一部路線は民間委託により運行されている。

村民バスの路線については、村役場や三陸鉄道の駅を主な発着地として、村内の各集落との間を結ぶ形で路線が開設されており、ほぼ全ての集落に路線が通じている。村民の利便性の確保を図るため、一部路線については村民の日常生活上関わりの深い、岩泉町内や普代村内まで村民バスの運行が行われている。また、岩泉町の大牛内まで運行されている JR バスとの接続についても配慮されている。

②. 交通の課題

(a). 日常活動における交通体系の利用に関する課題

村民バスについては、三陸鉄道の駅を経由する路線が多く、宮古市や久慈市に向かう村民に対する路線設置の面での配慮が行われている。しかし、バス、鉄道双方の運行ダイヤに関しては、必ずし

表22. 鉄道の運行状況

路線名	区間	町内の駅	運行頻度
三陸鉄道 北リアス線	宮古-久慈	カンパネラ田野畑、 カルボナード島越	宮古方面、久慈方面ともに1時間に1本程度

も相互の接続がスムーズにはなっておらず、第7次田野畑村総合開発計画においては、この点が交通体系整備の課題として取り上げられている。

(b). 道路網・公共交通体系の維持整備に関する課題

田野畑村は、全般的に海岸近くまで山地が迫り起伏の激しい地形であるために、道路整備には困難が伴っている。集落が海岸沿いや丘陵の上など村内のわずかな平地に分散しているために、集落間を結ぶ生活道路の整備を田野畑村単独で進めるには、財政的な負担が大きいのが現状である。現在、村役場や中学校などの公共施設が立地する地域と田野畑地区との間を結ぶ路線や、机漁港と机集落とを結ぶ路線の改良、及び姫松と北山崎とを結ぶ路線の整備が生活道路整備として進められているものの、いずれもスーパー農道として整備が進められていたり、県の権限代行により整備が進められている。

また、前述のような地形的条件のために、田野畑村は沿岸部に位置する割には積雪量が多い。そのため、道路の除雪・融雪・凍結防止対策も道路網の維持管理上、重要な課題となっている。村道の除雪は業者委託により行われており、毎年約3,000万円の経費を要している。また、村内には国道45号線の最高点があり、村役場周辺から同地点に向かう閉伊坂については、冬期には凍結・積雪などのため難所となっており、国に対して改築を要望している。

(3). 田野畑村の通信

①. 通信の現況

(a). 放送（テレビ・ラジオ）

テレビは、NHK 2チャンネル、及び民間放送局2チャンネルが受信可能であるが、民間放送2チャンネルが受信不能である。ラジオに関しては、NHKは一部地域で受信可能であるものの、大半の地域では受信不能である。

(b). 情報通信（携帯電話・PHS）

携帯電話については、村内全域がサービスエリアには含まれていない。また、PHSについてもサービスエリアに含まれている地域はない。

インターネットプロバイダについては、隣接する岩泉町にアクセスポイントを持つ事業者を岩泉町と同一料金で利用可能である。

(c). その他の通信インフラ

村内には防災行政無線が整備されており、村内の各所にスピーカーが設置されている。スピーカーの音声の聞き取りが困難な世帯には、有料で戸別受信機の設置が行われている。

災害時の緊急連絡用としての用途のほかに、毎日定時放送（午後4時～）で役場や診療所からのお知らせが放送されており、村議会の会期中には一般質問の中継も行われている。

②. 通信の課題

携帯電話については、平成11年度内に村内にアンテナが設置される予定である。しかし、アンテナの設置主体は事業者ではなく、主に田野畑村の負担により整備が行われる予定である。PHSについては、現在のところサービス開始の予定はない。

3-2-5. 安代町

(1). 住民の日常活動と主な施設立地

①. 買い物・医療

町内の医療機関としては、荒沢地区、田山地区に町営の診療所が設けられている。専門的な医療を受ける場合や入院の場合には、東部の荒沢地区は松尾村や盛岡市方面の医療機関を利用する住民が多く、西部の田山地区では秋田県鹿角市の医療機関を利用する住民が多い。

②. 雇用

リンドウ栽培を中心とする農林業と、安比高原スキー場や周辺の民宿・ペンションなどの第3次

表23. 安代町の概要

(1). 面積 (平成9年)

	km ²	構成比率(%)
総面積	460.2	100.0
田	7.4	1.6
畑	9.2	2.0
宅地	2.3	0.5
山林原野	382.4	83.1
その他	58.9	12.8

(2). 人口 (平成7年)

	人	構成比率(%)
総人口	6,866	100.0
0~14歳	920	13.4
15~64歳	4,078	59.4
65歳~	1,868	27.2

(3). 産業構造 (平成7年)

	構成比率(%)
第1次産業	32
第2次産業	28
第3次産業	41

産業が多い。しかし、安代町内は全般的に平地が少ないために地価が高く、町内の高速道路のインターチェンジを有していても企業誘致に不利な立地条件にある。町内での雇用機会は限られていることもあり、近隣の西根町や盛岡市方面、秋田県鹿角市の事業所への通勤者が多い。

(2). 交通

①. 交通の現況

(a). 道路網

町を縦断する東北自動車道と国道282号線、及び主要地方道二戸安代線、葛巻安代線が町の主要道路となっている(表24を参照)。東北自動車道は昭和57年に開通し、安代インターチェンジが荒沢地区に設けられている。また、安代インターチェ

ンジ近くに東北自動車道と八戸自動車道との分岐点が設けられており、安代町から盛岡市、八戸市まで1時間程度で到達できる。

表24. 主要道路網の整備状況

道路の種類	路線の概要
国道	国道282号線
主要地方道・一般県道	主要地方道二戸安代線 ほか4路線
町道	総延長228km

(b). 公共交通体系

(i). 鉄道

東北本線好摩駅と奥羽本線大館駅との間を結ぶJR花輪線が、東北自動車道、国道282号線と並行する形で町を縦断している。安代町内には赤坂

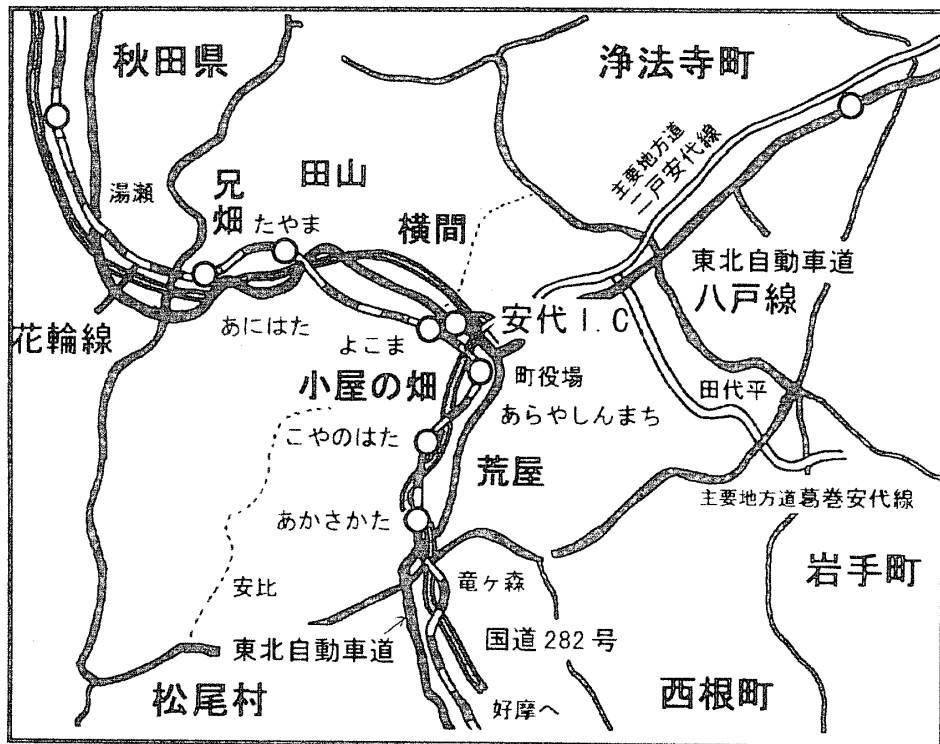


表25. 鉄道の運行状況

路線名	区間	町内の駅	運行頻度
JR花輪線	好摩—大館	赤坂田、小屋の畑、荒屋新町、横間、田山、兄畑	荒屋新町駅発着の本数 盛岡方面：9本/日 大館方面：10本/日

田、小屋の畑、荒屋新町、横間、田山、兄畑の6駅が設けられており、主に高校生の通学や、高齢者の通院に利用されている（表25を参照）。

(ii). バス

JR 荒屋新町駅と二戸市とを結ぶ JR バスの路線が、1日5往復運行されており、町内で唯一の一般道路を通るバス路線となっている。また、盛岡駅と大館駅及び鹿角花輪駅との間を結ぶ高速バスの停留所が田山パーキングエリアに設けられている。

また、小中学校のスクールバスや2カ所の町営診療所と各集落との間を結ぶ患者輸送車の運行も町直営により行われている（表26を参照）。

表26. バスの運行状況

事業者	バス路線の概要
JR バス	荒屋新町—二戸駅間：5往復/日 盛岡駅—浄法寺・二戸間：2往復/日 (高速バス)
秋北バス ほか	盛岡駅—大館駅・鹿角花輪駅間：1時間に1本程度運行（高速バス） ※安代町内は田山パーキングエリアのみ停車
安代町	小中学校スクールバス 患者輸送車

②. 交通の課題

(a). 日常活動における交通体系の利用に関する課題

安代町内には高等教育機関や大型商業施設が立地しておらず、企業立地が少ないこともあり、西根町や盛岡市方面、秋田県鹿角市など近隣地域への交通需要が多い。しかし、これらの地域との間を結ぶ公共交通体系については、利用者の長期的な減少傾向もあり、十分確保されているとはいえない。近隣地域との間の移動については、その多くが国道282号線の利用による自動車での移動に依存しているものと考えられる。

(b). 道路網・公共交通体系の維持整備に関する課題

(i). 道路網

安代町は地形的な条件から、西根町などの盛岡市方面の地域よりも降雪量が多いため、高速道路がしばしば通行止めとなる。また、主要地方道葛巻安代線の一部区間が冬期閉鎖となっており、安代町と一戸町方面との間を結ぶ道路網の整備が課題となっている。

(ii). 鉄道

沿線市町村などにより構成される JR 東日本花輪線整備促進期成同盟会が結成されているものの、過疎化の進行や、盛岡市や鹿角市、二戸市との間を結ぶ高速バス路線の開設などに伴って年々利用者の減少が続いている。

(iii). バス

町内を縦断している高速バスについては、現在バストップが田山パーキングエリアのみに設置されていることから、町内での利便を図るために荒沢地区へのバストップ設置を求める声が多くある。

また、一般道路を通る路線バスについては、荒沢地区と浄法寺・二戸市との間を結ぶ路線が運行されているものの、町内の集落を結ぶ路線が運行されていない。特に、荒沢地区から安比高原スキー場に至る地域にはバス路線が通じていないことから、町民からは町内の集落と町内の温泉地や、町内の集落と安比の民宿街との間を結ぶバス路線の開設を求める声が聞かれるとのことである。

(3). 通信

①. 通信の現況

(a). 放送（テレビ・ラジオ）

テレビについては、NHK 2チャンネル、及び民間放送局 2チャンネルが町内全域で受信可能である。ラジオについては、町内全域とも昼間は全

放送局の電波を受信可能である。

(b). 情報通信(携帯電話・PHS)

携帯電話は、安比高原スキー場周辺、荒屋新町地区周辺、田山地区周辺にアンテナが整備されており、山間部を除き通話圏に含まれている。PHSについては、安比高原スキー場が通話エリアとなっている。

インターネットについては、民間プロバイダのアクセスポイントが整備されている。

(c). その他の通信インフラ

安代町内には、20~30世帯に1ヶ所程度の間隔で屋外スピーカーが設置されている。戸別受信機整備は1世帯当たり10万円ほどかかるため、町の財政事情や各世帯の負担を考慮した結果、戸別受信の方式はとられなかった。

毎日8:00、15:10に行政からの連絡や農作業関連の情報が放送されているほか、正午などに時報が放送されている。

②. 通信の課題

テレビについては町内12地区において民間放送局2チャンネルの受信が不能となっている。安代町では、難視聴対策として昭和46年から共同受信施設の整備が進められており、これらの地区での難視聴解消が課題となっている。

4. ま と め

4-1. 今回の調査で明らかになったこと

今回の調査は、岩手県の中山間過疎地域におけ

る交通・通信体系整備の現状を把握し、今後の展望を描く基礎資料とするためのものであった。本節では、今後の調査研究の展望を得るため、岩手県内5市町村を対象としたヒアリング調査結果を総括する。

A. 交通体系や通信体系の整備状況

今回調査した5市町村における交通体系、通信体系の整備の現況と課題を表にまとめると以下のようなになる(表27を参照)。

過疎地域における交通・通信体系整備については、供給側(国、国民世論、民間事業者)では採算性をより強く要求していることに対して、需要側(地元、住民)では依然として採算性の有無にかかわらず整備が必要と認識されている。

今回ヒアリング調査を行った過疎地域では、バス・鉄道などの民間事業者による公共交通機関の他に福祉バス、町民(村民)バスなどの自治体が運営する公共交通機関など特有の交通機関が存在している。これは旅客の需要密度が低く採算性が低く民間事業者によるバス運行が出来ないため、やむをえず自治体が運営しているものである。その背景としては、バス事業の赤字路線への財政的な補助が国による負担から各市町村に移されていることがあげられる。ヒアリング調査では、この負担を更に第三セクターに移す計画を持っている自治体が見受けられたものの、この方策は問題の真の解決につながらないと考えられる。この問題の深刻度と解決の見込みについては、今回の調査

表27. 調査結果の概要

交 通 体 系	通 信 体 系
<ul style="list-style-type: none"> 高度医療の利用、農林水産物の出荷などで、峠など交通上のボトルネックが過疎市町村に不利益をもたらしている。 冬期には、路上凍結のために交通困難となったり、除雪が必要になる。 地形の制約、用地確保の困難のために道路事業費が高む傾向がある。 事業効果の評価制度は、過疎地域の道路整備を困難にしている。 バス事業の採算は良くない。国の補助制度廃止により、自治体の負担が年々増加している。また、自治体独自でバスを運行するケースもみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 一部で特定チャンネルの難視聴地域が残っている。放送局は地上波デジタル化を考慮してアナログ施設の整備には消極的である。 携帯電話、PHSはほとんど通話エリア外になっている。事業者は採算を考慮してアンテナ整備に消極的である。 インターネット・プロバイダのアクセスポイントは地域内もしくは隣接地域に存在しており、料金面の格差はない。 有線放送により自治体広報、議会中継などが行われている。一部では有線放送電話も利用されている。

から明確な方向性は得られていない。

また、住民の交通移動とは異なるものの、民間業者による生活物資の移動販売車が住民に広く活用されており、移動に困難を抱えている場合の多い高齢者などの買い物における交通移動を補完する役割を有している。

通信分野に関しては、放送事業者、携帯電話事業者の設備投資行動に見られるように、採算性と住民の要求の間に大きな乖離が存在することが明らかとなった。また、各自治体が個別に情報化を進めている結果として、例えば住民からのニーズが見込まれる住民票の交付システムに関して、隣接する市町村との間でのシステムの統合がメーカーや仕様の違いのためにできない状況にあり、行政情報化の広域的な連携が必ずしも図られていないことが明らかとなった。

B. 住民の日常生活での交通や通信の利用に関する現状と課題

買い物や医療、教育などの日常生活を支える交通・通信体系については、第2節で行った全県でのデータ分析の結果と同様、ヒアリング調査を行った過疎地域においても隣接する市町村に高度医療、教育、買い物、商品出荷などの面で依存しているケースが多く、日常生活の範囲の広域化が裏付けられた。

豪雪地帯に位置する自治体は除雪費用の負担を強いられており、除雪が不可能な道路は冬期閉鎖されている。また、重要な道路の一部が凍結や積雪のため冬期に通行が困難となっているケースも多い。冬期の住民の日常生活における道路交通に関しては、同じ場所に向かう際に異なる経路を通行したり、途中の通行が比較的容易な別な場所に行先を変更せざるを得ない場合が多いことが明らかとなった。特に、岩泉町や田野畑村においてそのようなケースが顕著であった。沢内村についても、現在の山伏トンネル完成前はこのような状況であったものの、トンネル完成により冬期の盛岡市方面への移動の際の安全性が確保されたとのことである。このことは、冬期交通の安全確保の一つの手段として、山岳区間でのトンネル化など積

雪・凍結から路面を保護する対策の有効性を示している。

岩手県の過疎地域の多くは、過去の市町村合併によって広大な面積と分散した集落を有している。ヒアリング調査の結果、この特徴を顕著に有する自治体（特に岩泉町）では、隣接市町村への道路網が国道整備の遅れや道路の冬期閉鎖などのために、概して十分確保されているとは言えない。この状況は、救急医療の面で都市部との著しい格差としてあらわれているものと考えられ、地域住民の生命の安全性確保の面で大きな課題である。一方、この点に関して、岩手県との比較・参考事例として調査を実施した鳥取県の過疎地域においては、生活道路の冬期除雪や冬期閉鎖される道路を有している面では共通しているものの、1市町村当たりの面積が岩手県と比較して約3分の1であり、日常生活圏の核となる地域への距離も短いことから、冬期の道路事情が住民の生命を左右するほど深刻であるとの意見は聞かれなかった。日常生活圏の物理的な広さ・距離とそれに伴う人口密度の低さは岩手県特有の特徴であり、住民の生活基盤確保のために、物理的な距離や密度の低さを時間的な側面できかにカバーするかが大きな課題であるといえる。

一方、高速道路は時間距離を克服する有効な手段であるが、高速道路のインターチェンジが設けられているにもかかわらず、地元があまり利益を享受していない例が見受けられた。高速道路の整備が必ずしも地域振興につながるものでないことを示しており、高速道路の整備と地域振興の要件について調査が望まれる。

通信分野に関しては、インターネット・プロバイダのアクセス・ポイントが岩手県内の全ての市町村に1社以上整備されていることから、先ほど触れた行政サービスの広域的な情報化に関しては、アクセスポイントの活用により、イントラネットを手段とした広域情報システムの展望も開けるものと考えられる。

C. 過疎地域での交通・通信体系整備に関する市町村担当部局の考え

交通・通信の代替性については、ヒアリング調査を実施した市町村では、いずれの地域においてもそのような現象はほとんど見受けられないとのことであった。ヒアリング調査を行った市町村の長期計画などでは「交通・通信体系の整備」という項目で取り上げられている場合が多いものの、具体的な施策として交通・通信両者の代替や補完といった現象を意識したものは見られないのが現状である。

4.2. 今後の課題

今回の岩手県の過疎地域でのヒアリング調査によって、主に市町村の担当者の視点による過疎地域での交通・通信体系に関する状況を把握することが出来た。また、比較・参考事例として行った鳥取県での調査を通じて、日常生活圏域の物理的な広さやそれに伴う人口密度の低さが岩手県において特に顕著であり、物理的距離の克服が重要な課題であることを確認した。しかし、今回の一連の調査を通じて得られたデータは全て定性的なものにとどまっており、実際に交通体系や通信体系がどの程度利用され、日常生活に役立っているのかについて客観的には明らかになっていない。今後の課題としては、今回の調査で得られた定性的なデータを裏付ける定量データの収集があげられる。具体的には、簡易版の自動車OD調査の実施により過疎地域の日常生活圏域の広がりを把握すること、また、過疎地域と都市地域の住民を対象とする交通・通信利用実態に関するアンケート調査の実施により、過疎地域の住民の日常生活における交通や通信に関する行動の特性を明らかにすることが考えられる。

参考文献

- [1] 折田仁典・清水浩一郎、「過疎地域における交通体系について」、『地域開発』第198号、pp.15-24、1981年3月
- [2] 堀籠義裕、「地域情報化の進展状況の判断基準に関する考察 - 岩手県過疎市町村での現状調査を通じて -」、『総合政策』第1巻第3号、pp.275-287、1999年7月
- [3] 国土庁地方振興局過疎対策室「平成9年版過疎対策の現況」、丸井工文社、1998年8月
- [4] 岩手県企画振興部市町村課「平成9年版岩手県過疎地域の現況」、1998年3月
- [5] 岩手県企画振興部市町村課「岩手県市町村概要」、1999年5月
- [6] 岩手県企画振興部統計調査課「いわての統計指標ガイドー時系列データでみえる広域生活圈・市町村のあゆみー」、1994年
- [7] 岩手県企画振興部統計調査課「平成7年版 岩手県統計年鑑」、1996年3月
- [8] 岩手県企画振興部統計調査課「平成9年版岩手県統計年鑑」
- [9] 岩手県企画振興部統計調査課ホームページ <http://www.pref.iwate.jp/~hp0206/>
- [10] 岩泉町「第3次岩泉町町勢発展計画 後期基本計画」、1996年3月
- [11] 沢内村「新沢内村総合開発計画 後期基本計画」、1997年
- [12] 江刺市「新江刺市総合振興計画 基本計画」、1995年
- [13] 田野畑村「第7次田野畑村総合開発計画」、1995年
- [14] 安代町「第3次安代町総合開発計画 後期基本計画」、1997年3月

- 1 : 参考文献 [1] など。
- 2 : 過疎対策は、これまでに以下の3つの時限立法により対策が講じられてきている。

法律の名称	期 間
過疎地域対策緊急措置法	昭和45年4月～昭和55年3月31日
過疎地域振興特別措置法	昭和55年4月1日～平成2年3月31日
過疎地域活性化特別措置法	平成2年4月1日～平成12年3月31日

過疎地域の要件については法律が変わるたびに変更が加えられ、指定団体の見直しが行われている。表2にあげられている市町村のうち、平成2年3月31日以前に過疎指定を受けている団体は、いずれも指定以来、過疎の要件の変更が行われても継続して過疎地域の要件に該当している団体である。

- 3 : スーパーマーケット数・病院数・一般診療所数・高等学校数は平成9年、事業所数・医師数は平成8年、小売商店数は平成6年の数値である。

(1999年12月1日受理)

A Field Survey on Transportation and Telecommunications in Depopulated Districts of Iwate Prefecture

Yoshitaka Motoda, Yuichi Takashima, Yoshihiro Horigome

Abstract Transportation and telecommunications are essential for residents living in depopulated districts. However, there are few studies which indicate how this can be accomplished, and how we should provide public utility services using these infrastructures (e.g. bus services, telephone services, etc.) in depopulated districts. On the other hand, there is some evidence such as SOHO (Small Office Home Office), which shows that mobility can be substituted by telecommunication. This fact suggests the necessity of a complex policy which covers both transportation and telecommunication infrastructures. As preliminary research, We carried out a field survey in several mountainous and depopulated municipalities located in snow-bound and cold districts of Iwate Prefecture. In this paper, we show the results of this survey. We also suggest some problems with existing policies for the planning of infrastructure and for providing services.

Key Words transportation, telecommunication, mountainous and depopulated districts, snow-bound and cold district, Iwate Prefecture