

## 第4節 過疎地域

本節ではこれまでに示してきた都市よりもさらに規模が小さい過疎地域における公共交通の様相を見ていく。サンプルとして宮城県栗原市を挙げることにする

### 1. 栗原市の概要

栗原市は宮城県内陸北部にある都市である。面積は宮城県内で最大の約800平方キロメートルを有するが、その8割は森林や原野、田畑である。現在の栗原市はいわゆる「平成の大合併」により旧栗原郡の10町村<sup>1</sup>が合併して誕生した。以下にその概要を示す。

面積	804.93 平方キロメートル
人口	74932 人
人口密度	93.1 人/平方キロメートル
高齢者(65歳以上)の割合	32.5%
一世帯あたりの自家用車保有台数	2.30 台

図表 2-2-13 : 栗原市の概要

### 2. 栗原市の交通

まず鉄道について述べる。栗原市内には鉄道駅が3駅存在する。どちらもJR東日本の駅で東北本線瀬峰駅と有壁駅、そして東北新幹線のくりこま高原駅である。いずれも市の中心部で市役所などが存在する築館地区からは離れており前者は市役所から車で30分、後者も車で10分かかる。2007年3月までは隣接する登米市の東北本線石越駅から第3セクター鉄道のくりはら田園鉄道が市内の細倉マインパーク前駅まで走っていた。

続いて市内の道路について述べる。市内を縦断するように東北縦貫自動

<sup>1</sup> 築館町、若柳町、栗駒町、高清水町、一迫町、瀬峰町、鶯沢町、金成町、志波姫町、花山村

車道、国道4号・457号線、が走っている。また旧町村部を結ぶように道路が整備されている。

バス交通としては栗原市と市外の大崎市(古川)や岩手県一関市を結ぶ市外往来路線が3路線、旧町村部に代表される市内の各地区を結ぶ地域間路線が7路線、各地域内で運行される地域内路線が15路線存在する。このうち地域間路線の2路線<sup>2</sup>と地域内路線の7路線<sup>3</sup>は予約があった場合にのみ運行したり、予約があった場合に経由する停留所を変更したりするデマンド運行を行なっている。特に一迫地区では市内他地区で運転されているような既に路線が設定されているタイプではなく、利用者が地区内の情報センターに登録し、利用する30分前までに電話で申し込みをすることによって送迎をしてくれる完全デマンド型の交通システムが構築されている。また時間帯によって幼稚園児や小学生の送迎も行うことで稼働率を上昇させる努力も為されている。

### 3. 栗原市の交通の特徴

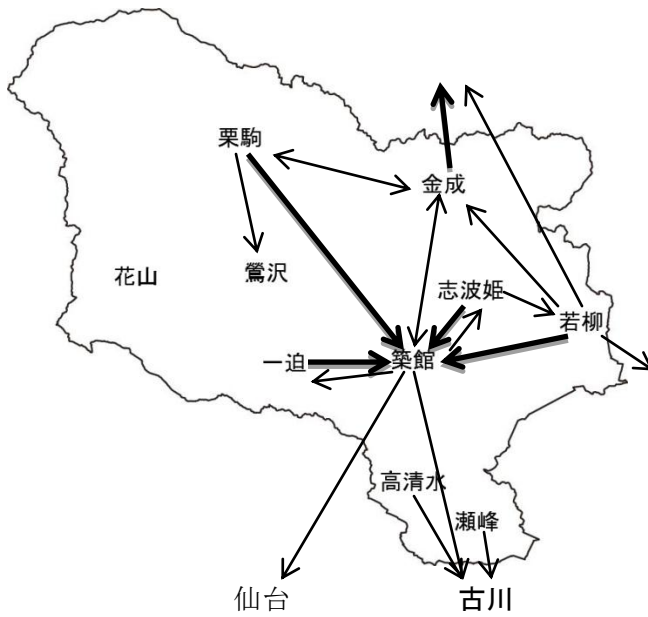
栗原市の特徴としてはまず現在の市の成立に際しての10の町村が合併したことを背景に住民の生活の中心が市内で分散していることが挙げられる。次ページに挙げる通勤、買い物における流動分布図からも分かるが各地域間における移動の需要が大きく、各地域を効率的にまわる手段として自家用車の利用率が高い。一方地区内だけでなく市外への行き来も多い。特に買い物の流動図においては他県への流動が多いが、これは大型ショッピングセンター<sup>4</sup>が主に市外に存在していることからであると考えられる。次ページの図を作成した時点よりも栗原市内の大規模商業施設は少なくなっており、市外への買い物客の指向性はより高まっていると考えられる。2008年(平成20年)には各家庭の自家用車の利用率は73.4%と宮城県平均を約20ポイント上回ることとなった。市は2008年(平成20年)に「栗原市都市交通マスタープラン」を策定している。

---

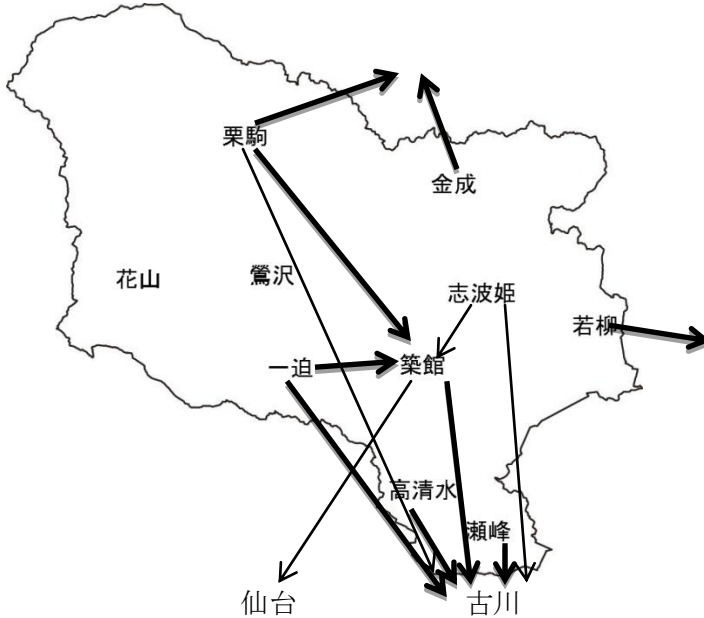
<sup>2</sup> 真坂岩ヶ崎線と鶯沢線の一部便

<sup>3</sup> 栗原中央大橋線の一部便、西田線、若柳地区市民バス(川北コース、大目・北二股コース、大林コース)、築館地区市民バス、志波姫地区市民バス、築館富野地区市民バス

<sup>4</sup> 市外には「イオンタウン古川」や「イオン一関店」などが存在する



図表 2-2-14 : 栗原市の通勤の状況 (2000 年)



図表 2-2-15 : 栗原市の買い物の状況

(両図とも「栗原市地域公共交通総合連携計画」より作成)

凡例 : 200 人 →

500 人 →

これによれば市としては市の社会経済活動には自家用車は不可欠であり、今後その円滑性と効率性を高めて行かなければならないとした上で各地域間の道路整備を主眼に置いていることが「都市交通マスタープラン」に記載してある。

その一方で現段階において人口のうちの30%を超える割合で高齢者が生活しておりまた高齢化の進行の程度も宮城県の平均より高い。さらに市内で生活する高校生などの学生のためにも自動車交通への過度な依存も避けるべきであるとし、低迷している公共交通の利用率の向上に努めなければならないとも述べている。

このマスタープランに引き続き住民や行政の関係者で作られる「栗原市地域公共交通活性化協議会」は利用率の低い公共交通について利用者への聞き取り調査などを実施しそうした結果などを踏まえて2009年に「栗原市地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通空白地域への輸送機関の整備や既存路線の延長、またハード面の整備だけでなく住民に対する公共交通の現状を説明する説明会の開催や運賃を低減する制度の創設などを施策として掲げた。その結果市民バスの鶯沢線や築館中央大橋線などが新設された。

#### 4. 課題と分析

続いて栗原市の公共交通について分析していく。まず考えたいのは2007年(平成19年)のくりはら田園鉄道の廃線である。

くりはら田園鉄道は先に述べたように東北本線石越駅から市内の細倉マインパーク前駅を結ぶ路線である。元々は栗原電鉄という民間の会社が運営していたが、1987年(昭和62年)に三菱マテリアルが運営する細倉鉱山が閉山したことにより貨物輸送が廃止、さらに1993年(平成5年)度には国の欠損補助が実質打ち切りとなったことから筆頭株主であった三菱マテリアルから沿線5町(当時)に株式が譲渡され第三セクターに転換された。しかしその後も業績は改善せず2004年(平成16年)に株主総会で廃止が決定され、2007年(平成19年)に路線が廃止されバス路線による代行輸送となった。

無論業績が悪化していくのを企業側で見過ごしていたわけではない。第

3 セクター化にあたって宮城県と沿線 5 町で設立された「栗原電鉄線運行維持対策協議会」は電化されていた路線の変電所といった電気設備を撤去し、非電化路線とした上で軽快気動車を導入しワンマン化することを決定した。三菱マテリアルからの株式譲渡と同時に活性化資金の提供もあり、新製された 3 両と他社から借り受けた 2 両の気動車で運営されることとなった。電車時代の 1994 年(平成 6 年)度と気動車化後の 1996 年(平成 8 年)度で営業費用を比較してみると線路や電気設備、車両の保全費や運転費などほとんどが最大 30%程度の大規模な減少、さらにワンマン化による人員削減で人件費も減少させることに成功した。

さらに 2003 年には利用促進実験として 4 月の 1 ヶ月間の普通運賃を半額に、また通勤・通学定期も 4 月 15 日販売分までは半額にするという大掛かりなもの、そして途中の若柳駅から沿線の高校とを結ぶマイクロバスを朝に 1 便運行するというものであった。結果としては普通乗車券の発売額は 2 割増、運賃収受額に基づいた推定乗客数も 5 割増となった。

しかしランニングコストを圧縮するといっても安全を確保するためには限度があり、いくら圧縮しても輸送人員が減少し続ける限りは補助金などをだす地元の負担は増していくばかりである。2003 年(平成 15 年)の利用促進実験の直接のきっかけとなったのは補助金を出していた宮城県が 2001 年(平成 13 年)に以後 3 年で補助を打ち切ることを決めたことである。この実験による旅客増も収支改善のための必要数には遠く及ばず 4 月のみで打ち切られることとなった。そして 2003 年(平成 15 年)度の売上高も損益分岐点には大幅に満たなかったことから廃止の決定が下されることとなったのである。

くりはら田園鉄道の廃止後栗原市の公共交通の中心となったのはバスであるが、これも厳しい状態である。2005 年(平成 17 年)度の栗原市におけるバスの年間利用者数は人口 8 万人余りに対して 38 万 5 千人、1 日毎の利用者数に直せば 527 人に過ぎず利用割合はわずか 0.7%である。2006 年(平成 18 年)に市が行った聞き取り調査においても外出の際に利用する移動手段として「自家用車」を挙げた人が過半数であり自家用車の利用率が高いことが窺われる。

ではこうしたことから浮かび上がってくる課題を考察したい。まず歯止

めのかからない利用者減である。この原因として考えられるのは当然沿線人口の需要と乖離したバス路線の存在である。「総合連携計画」において指摘されているのは10もの町村が合併したことによって生じている居住地域、公共施設の分散に対してバス路線が対応しきれていないという点である。それによる利用者減少が運行本数の減少や運賃値上げといったサービス低下を招き、それがさらなる利用者の減少を招くという負の連鎖を引き起こしているとも「総合連携計画」は指摘する。

また交通空白地帯の問題もある。例えば栗駒地区や鶯沢地区は地区から築館地区方面に向けた路線は運行されているものの地区内をめぐる路線は未整備である。この地区は市内で人口密度が非常に低い地域である一方で高齢化率は非常に高く、自家用車の利用が困難な人々が多く在住していることが想定される。実際市の路線バス利用者に対する調査でも50代以上の回答者が8割を超えている。またその目的も半数が「通院」と答えており、地域の高齢者における通院需要の高さが窺われる。ここで例に挙げた栗駒地区は比較的地区内における交通が薄い地区であるが、その一方で同じ市内の花山地区や一迫地区では福祉バスやデマンド交通が地区内の交通の保障の為に運用されている。栗原市の大規模な合併において元々その地区で運行されていた地区交通がほぼそのままの形で残置されたことによるものである。栗駒地区は人口密度が非常に低い地域も多いが鶯沢地区は中心部である築館地区も近いことから比較的人口密度もあり、人口密度はほぼ同程度あるいは比較した場合小さい花山地区や一迫地区と同レベルの地区内交通は確保されてしかるべきではないだろうか。

以上を総括して考えられる課題としては需要を見極めていない路線設定の改善、地区間における交通状況の公平化、それに伴う空白地帯への適切な交通手段の選択と運用が挙げられると思われる。もちろん総合連携計画に従って空白地域に対する路線の新設なども行われている。総合連携計画では関連事業の終了目標は2011年(平成23年)であり、震災の影響も考えられるが概ね事業は終了していると考えられる。今後の利用者の動向などに注意する必要があるだろう。