

# 中山間地における住民の交通

## 吉備中央町の到達点と今後

吉備中央町議会議員 日名義人

<はじめに>

### 住み続けられる町づくりを

- \* 高校通学費の補助制度実現を
  - \* 生活交通網（巡回バス・外出支援サービス・ふれあいタクシー）の拡大・充実を
- 日名義人の町議選・2 期目の重点政策の一部。



県下でも、過疎・高齢化進行の速い自治体の一つ吉備中央町では、この町に「住み続ける」ためには、買い物・通院、そして、高校生の通学など住民の交通対策は、不可欠の課題となっています。しかし、吉備中央町では次の独特の条件が一層「重要だが難儀な課題」となっています。

①地形的に海拔 350~400 ㍎の吉備高原地帯、いくつかの台地、無数の谷間、谷底平野に 300 個近くの小集落が全域に散在し、複雑な町道で結ばれている。

②かつては地元の万屋や行商人から日用品は間に合わせ、どうしても場合は「荷をせたらうて、尾根道・峠を越え最寄りの駅の在るところまで往来」していた。その最寄りの駅が北は落合、東は福渡、金川、南は足守、総社、西が高梁と四方八方に延びていた。このことは医者通いにも言え、この生活基本形は今でも生きています。それ故、吉備高原地域独特（地形・集落の有り様）の対策と共に、周辺自治体を含めた広域的視点からの県政の役割が求められていると言えます。

## 1、交通空白地域の多い旧加茂川町の対策の経過・旧賀陽町との比較で

吉備中央町（加茂川町・賀陽町 2 町合併）誕生後 8 年が経過しようとしています。しかし、そもそも加茂川域は岡山、賀陽域は高梁とそれぞれ経済・生活・文化圏が違っていました。だから、交通体系も加茂川域は中鉄バスで岡山へ、賀陽域は備北バスで高梁へ（一部、総社バスで

総社へ）という具合でした。さらに高原状の賀陽、山と谷の加茂川という地形の違いも交通網対策に違いを生んでいました。

### <加茂川域>

地形上（道路）町内の谷間の県道を一本限り路線バス（中鉄・6 便）は L 字状に走り、特に北東部の山間地に広い交通空白地域が存在。それを補うため、路線バスの待機時間を利用し委

託事業「巡回バス（福祉バス・高齢者に運行券発行）」を実施し、住民要求に添えていた。また「外出支援サービス（平成14年）」の実施が住民から大好評を得るなど先進事業も実施されていた。

### <賀陽域>

町中心にある山、大和山を真ん中に台地が広がる地形。全町域を周回する形で路線バス（備北バス、4便から8便）が今も走っている。だから、町独自には遠距離通学対策一路線（混乗方式）あったが、加茂川と比較したとき、交通空白地の割合は少なかった。

### 旧加茂川町、小泉「構造改革」で挫折

ところが、過疎バス補助削減・打ち切りに当初は町単独費でカバーとしていたが、町村合併協議の最中に進行した「小泉改革」の平成15、6年の地方交付税大幅削減は、旧加茂川町の公共交通事業を危機に立たせた。「第3次行財政改革」を断行、その中で中鉄バスへの補助金大幅削減は、高校生通学対策で辛うじて路線バスを朝夕の一便を残すも、巡回バスは廃止の事態に。しかし、たちまち通院、買い物に行けないとの高齢者の切実な声が寄せられ、私たちに始めた署名運動は、高齢者を中心に賛同者続出の現象となった。町当局は苦肉の緊急対応（町所有マイクロバス・職員が運行）でしのぎ、その後スクールバス混乗の現在の巡回バス・ふれあいバスの原型が作られ、町合併に引き継がれた。

こうした住民要求の高まりは「交通網対策は合併町の重要課題として引き継ぐ」との旧町長言明にも繋がりました。

こうした背景があって、私の選挙公約が「高校通学費の補助制度実現」「生活交通網（巡回バス・外出支援サービス・ふれあいタクシー）の拡大・充実を」となっているわけです。

## 2、合併後にも引き継がれた「重要課題」だったが・・・

新町の町総合計画には「本町には小集落が点在していることから、広域・生活道路網の整備と交通機関の充実が大きな課題です」「複合交通システム（複数の路線バスの関係やふれあいタクシー、外出支援サービス公的交通手段の調整）の早期実施」が謳われ、庁内に「課を越えた構成で総合交通会議」も設けられた。しかし、現状は

<路線バス>加茂川域の路線バス（加茂川～金川）利用は、時間が早過ぎる（高校生通学時間）、停留所までが遠い、2度乗り換えでやっと国立病院で高齢者にはきつい。

<巡回バス>運行時間が生活に合わない（小学校登校時）。停留所までが遠い（県道までが遠い地域が広い。特に高原地域集落）。

<外出支援サービス>いい制度だが、利用も多く予約制で緊急時に間に合わない。

<ふれあいタクシー>現状に対する解決をもとめ「デマントバス運行」を想定しながら再三議会でもとりあげるなかで、合併後最初の実現したのがふれあいタクシー（年齢65歳以上、町内域のみ3分の1町負担）だった。が、加茂川域の利用率は上がらず、住民の声の多くは「タクシーは高くつく。特に町外の国立・済生会病院への通院には利用しがたい」だった。

また、せっかくの庁内「総合交通会議」も「専任担当職員がいない」ことが進まない原因の一つと解り改善を求めました。

＊＊加茂川時代と違って担当課にこの切実さを理解して貰うのも工夫を要した。時には山間部・周辺部の典型集落は停留所と家の標高差百m、家族の応援が求められていない家族構成の実態、一人一人の年齢、集落内の助け合いの工夫を紹介しながら、やっと通院・買い物が出て来ているが、公的支援が欠かせないと質問し

てきた。しかし、構造改革路線下の財政難が、町長に「気持ちは解るが金がない」と答弁させたのも記憶に残る。

この間、「私たちのような、高齢者や一人世帯は少数で、限られているからねえ。」「それでもこの苦勞聞いてほしい」とそっと話されることが繰り返された。役場の担当者と住民懇談会も持った。

また、午前午後一回往復、加茂川域を走る「巡回バス」(スクールバス時混乗、空き時間専用)の乗車数は平均 3~5 人。一般住民から「大きなバスが空で走ってムダでは？」との声も少なくはないことから「巡回バスは廃止になるのでは」の心配が常に語られた。

また、賀陽域住民から「加茂川は通院時、町の車が迎えに来てくれる。何で加茂川だけ？」と病院の待合室で言われていたが、いいわけが辛かったなどの声も耳に入ってきた。

### 3、「買い物・通院難民など弱者救済は行政の当然の役割」町議会答弁

#### 「デマントタクシー」の試行開始に



隅々まで車社会・消費社会となった今、公的支援がなければ「ここに住み続けられない」加茂川域の実態が、複数の議員によって一般質問で取り上げられるようになった。そんな中「買い物・通院難民など弱者救済は行政の役割」と

重要な答弁がわたしの質問に返ってき、「福祉移送サービス(外出支援サービス)が全町に拡大」された。

合併時約束の大型事業も山を越え、国の交付金事業で一息の財政状況も背景に、担当課「戸口から戸口への車社会の時代。デマントバス・タクシーの検討を始める」と前向きに動き出す。が、「交通会議」では事業者との利害関係も課題となったらしく、足踏み状態が続く。やっと、平成 23 年 9 月から「デマントタクシー」の試行が始まる。

対象区域は、加茂川の東北部の交通空白区域(山間部が大半)で奇しくも「限界集落」地域でもある。4 月から本格実施の予定。

<まとめ>いよいよ、次は全町の周辺地域の過疎・限界集落と通院、買い物、介護施設、役場などを結びデマントタクシー制度の拡大・充実、さらに中鉄バス、備北バス、総社バスの相互連係による旧町境を越えた「東西の交通網」の確立の段階に入ってきたように思える。

しかし、これはあくまで町内交通整備充実の課題、中山間地と都市部を結ぶ交通網、当町では現在は岡山と吉備高原都市間、高梁と賀陽全域が中心となっているが、町内に高校が無くなった今、高校生の通学対象校は益々周囲に拡がっており、本人と家族の負担は大きい。さらに若者定住・通勤を視野に入れるとき、周辺部拠点都市の交通も整備も根強い住民要求である。ここでは県レベルの対策は不可欠であろう。

以上