

北海道大学工学部 正員 五十嵐日出夫

1. はじめに

過疎問題は地域問題である。しかし地域は地人一体の相であって、総合的見地からの解決策が施されなければならない。ところで、地域問題を人口の疎密によって大別するならば、中央都市部の過密問題と地方農村部の過疎問題とに分けられる。経済的にみれば、前者はその地域の人口容量をはるかに上回る人口が集中して定住し、これに原因する混乱によって集積の経済を超える不経済が生ずることである。いわゆる公害等はこの一例である。社会生活の発展は停滞し、ある場合には崩壊するに至る。また後者は、その地域の人口が寡少で集積による経済が期待し得ず、公安的施設やサービスが希薄となり、社会生活の極度の貧困に陥ることである。

大都市の過密問題は影響を与える人口数が甚だ大きいので、早くから人々の注目するところとなり、解決のための政策も各方面から施されてきた。今日のいわゆる「田園都市構想」もその流れの一つである。ところの過疎問題は、人口の都市集中が激化すれば激化する程、深刻になってきたが、影響を与える人口数が比較的少ないため、問題解決のための施策は遅れがちとなった。しかし、昭和40年代の初め頃からようやく人々の注目するところとなり、昭和45年4月には「過疎地域対策緊急措置法（昭和45年4月24日、法律第1号、略称：過疎法）」が制定され、以降種々の政策が施されることになり、一応の成果もあげられてきた。ところで、この法律は10年間の時限法で、来春の3月31日効力を停止する。しかし、過疎問題は急性状態を脱したとはいえないものの治療にわけではなく、慢性状態に移行しただけなのである。従って、ここで治療の手をゆるめれば我国全市町村のおよそ1/3、面積にして四十数パーセントの過疎地域は死に類することになる。このときに当り、本研究は病身の過疎地域として健康な過疎地域へと発展させる方策を提案するものである。

2. 過疎地域の交通実態と定住意識

地域を身体にたとえれば、土地や固定施設等は臓器であり、交通は血液やリンパ液の循環である。慢性病の治療は通常、劇薬や外科的手術によらず、専ら食物や内科的処方によって血液の栄養を増し、成分を変えて自然の回復力を増強しようとする。慢性化した過疎地域に、このような考え方を適用するとすれば、土地や固定施設とあまり改変することなく、交通機能を増強して地域の安定を促進するという施策になる。それゆえに、まず過疎地域の交通実態を把握し、交通サービスが地域の住民意識にいかなる影響をもっているかを調査した。

調査対象地域は北海道中南部に位置する十勝支庁河東郡上士幌町の郊外地区である。同時には帯広市より国鉄士幌線が通じ、バスも十勝バス4路線、拓殖バス2路線の合計6路線あり、広域生活圏の中心帯広市までは40 km弱、1時間程度で行くことができる。そして住民の職業の大部分は農業と畜産・酪農業で、居住年数も20～30年以上が約85%にも及んでいる。これは上士幌町全体としては人口が減少し、過疎化が進んでいるにもかかわらず、調査対象地区は極めて安定した社会を形成していることを示唆している。

通常、過疎地域の自家用車保有率はどこでも高いが、この地区も例外ではなく、乗用車、ライトバン、トラックのうち、2台保有している世帯は46.3%、3台以上保有している世帯は31.7%にも及び、94.1%の世帯が自家用車を1台以上保有している。この結果、通勤交通の68%が自家用車を利用し、通学交通はほとんどがスクールバスを利用して交通の困難はない。買物交通、通院交通でも、それぞれ88.2%（上士幌市街地へ）、80.9%（帯広市へ）、及び84.8%（上士幌市街地へ）、79.0%（帯広市へ）が自家用車を利用しており、自家用車化社会が成熟の域に達しているといえる。また、定住意識の要因分析を試みた結

果、関係の強い要因は、①職業に対する満足、②土地に対する誇りと愛着の順であり、次いで農地・施設等相当の固定資産を持っている世帯では、③交通、④医療の順、一般給与所得世帯では、③住み易さ、④交通の順であることが分かった。これはあすかの公共交通サービスの付与で社会は安楽することと意味する。

3. 過疎地域の形成と田園都市構想

伊藤善市によれば、過疎地域は人口密度が低い地域であるが、経済活動の規模と水準に照して吟味すると人口が相対的に多い地域であって、経済的には過密地域である。すなわち、面積に対しては人口が過疎であるが、経済活動に対しては過密なのである。そこで、この過疎地域の経済基盤を増強する適当な政策が施されれば、面的には人口が依然として過疎ではあっても、経済的には適度な地域と形成することができる。もし、このような地域に何らかの方法によって、医療、教育、文化、レクリエーション等の機能が付与されれば、地域住民は経済的に豊かな上に、健康で文化的な生活を営むことができると想像される。筆者はこのような地域を、「過疎地域」とよぶことにした。

ところが、医療、教育、文化、レクリエーション等の機能はすべて都市的なものであって、人口が希薄な地域には成立し難い。そこで過疎地域の経済基盤を整備し、交通によって地域中に都市と緊結し、アクセスに便宜を与え、地域住民が容易に中心都市のすぐれた医療、教育、文化、レクリエーション等の諸機能を享受し得るようにすれば、過疎地域は適度な地域に発展するものと思われる。これはまた、農村と都市との協和による過疎・過密の緩和策であって、いわゆる田園都市構想の農村側からみた形態であるともいえる。

いま、これを北海道空知郡北村を例にとって考察してみよう。同村は札幌市の北東約55 kmの位置にあって、総人口が556人、12/16世帯、うち農業人口4050人、90/1世帯(昭和2・11現在)の純農村である。このうち稲作農家は883世帯で、水田面積が約5900ha、全耕地面積の約90%を占めている。稲作が順調に進んでいれば農家は概して裕福である。従って自家用車の保有率はかなり高く、およそ90%以上の世帯が自家用車を1台以上保有している。鉄道も南に隣接する岩見沢市の国鉄駅から函館本線、室蘭本線が利用でき、乗合バス路線も本ある。いずれも第1種生活路線で経営はさほど困難でなく、国や道からの補助も受けてはいない。以上のような交通条件をもった同村について、昭和52年11月28日(月)～30日(水)にパーソン・トリップ調査を実施した。これによると生成原単位は1.99トリップ/人で、北海道都市部の3トリップに比べると小さい。しかし、農村地域の農忙期であるため、農作業関係のトリップや通勤、業務トリップが少くないことを考慮すれば、交通の発生はかなり高い水準にあるとしてよいであろう。事実、通学、買物、娯楽、通院、その他の目的トリップは、それぞれ0.24, 0.21, 0.13, 0.09, 0.18トリップ/人で、北海道の都市部、例えば帯広都市圏の0.23, 0.25, 0.16, 0.06, 0.24トリップ/人に比べて遜色が見られぬ。このことは、村民の医療、教育、文化、レクリエーション等に対する要求はまず都市部並に満たされていると考えてよいであろう。ただ、交通目的別の利用交通手段とみると、乗合バスの利用が比較的大きく、全目的では20%、通院目的では25.6%、通学目的では48%近くにも及んでいる。このことから自家用車化が相当に進んだ地域でも、公共交通機関の配置がある程度必要であることがうかがえる。

また、このパーソン・トリップ調査と同時に村民の定住意識調査を実施したところ、ほとんどの村民がこの土地に誇りと愛着を持っており、他所への移転を考えている世帯はほとんどなかった。その上、最近では都市から帰村する青年もあらわれてきているという。このことは過疎社会への移行を暗示しているのではあるまいか。

4. おわりに

大平内閣成立以来、いわゆる田園都市構想が屢々説かれている。しかし、それは大都市人口の回復作りで、中央からみた発想のように思われる。大都市の過密は解消されても農村の過疎は解消されない。そこで本研究では「過疎地域」という概念を提案し、地方からみた田園都市論を展開し、農村の過疎問題を主題にすえながら、都市の過密問題にも及ぼうとした。「地方の時代」が叫ばれる今日、一案を提起して批判を乞う次第である。