

通信



旧奥州街道の途中にある一戸町小繋集落

- NPO法人岩手地域総合研究所 2018年度通常総会 事務局
- 通常総会公開記念講演
「縮小時代における公共交通の考え方」 岩手県立大学准教授・宇佐美誠史さん
- 地名の話—8 高橋 宏壽さん
- 植物の紹介 清代 正晴さん

NPO法人
岩手地域総合研究所

岩手県盛岡市中央通二丁目8番21号 Mホール
Tel・Fax:019-624-6715
メール:i-chiikisouken@salsa.ocn.ne.jp

目 次

●表紙写真・記事	写真・記事：事務局	1 P～2 P
●NPO法人岩手地域総合研究所 2018年度通常総会	事務局	3 P
●通常総会公開記念講演		
	「縮小時代における公共交通の考え方」	
	岩手県立大学准教授・宇佐美誠史さん	3 P～7 P
●地名の話—8	高橋 宏壽さん	7 P
●植物の紹介	清代 正晴さん	7 P
●別表	岩手地域総合研究所 役員名簿 2018年度	8 P

旧奥州街道の途中にある小繋集落

以前から昔の街道を歩いてみたいと思つていましたが、5月に「盛岡ウォーキングクラブ」と「岩手小つながりの会」による旧奥州街道ウォーキングが開催されました。

本番には、参加できませんでしたでしたが、事前の下見には、参加できました。

今回は、小繋事件の争議から2017年で百年という節目もあり、郷土の歴史を知るよい機会になりました。

一戸町域の奥州街道は、明治以後も変わらず近世の趣を残す部分が多く、とくに南から擦糠、小繋・ヨノ坂、高屋敷・川底、関屋・女鹿・小姓堂、浪打峠の5区間はかつての街道の雰囲気は今に伝えているとのこと。国道四号と重ならなかったために現在も残っています。また、一戸町内にある7カ所の一里塚の内、5カ所が現存しています。

街道と一里塚の一部は、国の史跡に指定されています。写真は、難所ヨノ坂から小繋集落への入口です。盛岡以北最初の番屋があったところ。です。

ここ小繋集落では、1917年から入会権をめぐる訴訟事件があり、地元住民が地主に対し、先祖代々の入会権を主張して長期間裁判で争ったが敗訴しました。2017年で100年の節目になりました。

世界規模でこの種の人權問題、命の糧を守る闘いがいろいろなところ、特に途上国で続いているとのこと。その意味で小繋の闘いは世界的に先駆的な意義を持つている闘いであるということです。



表紙写真

NPO法人岩手地域総合研究所 2018年度通常総会・公開 記念講演開催

NPO法人岩手地域総合研究所2018年度通常総会が6月24日(日)、盛岡駅西口のアイーナ8階会議室で開催されました。

第一部では岩手県立大学准教授・宇佐美誠史さんの「縮小時代における公共交通の考え方」と題した記念講演が行なわれました。この講演は今年度に予定されている連続講座の「地域公共交通」の基調講演を兼ねたものでした。

その後の通常総会での出席者数は本人出席26名、委任出席が27名で合わせて53名の出席となりました。

議事に入り、第1号議案の2017年度活動報告、決算及び監査報告、第2号議案の2018年度活動計画及び活動予算が提案され、審議の結果満場一致で承認されました。

活動計画の審議では、各自治体の政策を比較できる資料を整えてほしい、今後とも研究者の現地指導をお願いしたい、昨年開催した連続講座と「社保学校」のブックレットを活用したい、などの積極的な発言がありました。

第3号議案の役員の選出は、事務局が提案

した28名の理事及び2名の監事について全会一致で承認しました。その後、直ちに理事会が開催され、理事長、副理事長、事務局長、常任理事が決まり紹介されました。(別表参照)
会員の皆様には今年度も岩手地域総合研究所の活動にご協力をお願いします。
(事務局)

公開記念講演

「縮小時代における公共交通の考え方」

講師 岩手県立大学准教授

宇佐美誠史さん



以下講演の様様を事務局でまとめたものを報告します。

はじめに

みなさんこんにちは。只今ご紹介いただきました宇佐美と申します。

今日の講演の流れですが、地方都市の現状、公共交通の現状、バスの規制緩和と自治体の公共交通政策、この辺りでこれまでのバス政策を振り返ってこうと思います。そのあと

に、交通まちづくりの話をして、最後に今日のテーマの縮小時代の公共交通政策というのをお話ししたいと思います。

1 地方都市の現状

人口密度と人口集中地区の状況

岩手県の人口はほとんど下がっているわけですが、人口密度は、このたった4年間だけの推移ですが、どこを見てもちよつとずつ下がっている、増えているのは矢巾だけです。広がれば広がるほど非効率な都市ということです。

土地利用の状況

土地利用を見ると、本当にいつも問題に思っているのは、国道46号のバイパスやその他の幹線道路を見てもみんな商業系とか工業系とか、道路ができたらすぐにこういうのがつくられてしまうのです。

この道路をつくっているのは国土交通省で、周辺の土地利用を決めているのは岩手県と盛岡市です。国交省はまちなかに車をいっばい流さないように、外に流しやすいようにバイパス道路をつくるのです。南インターにつながるということで、すごくいい道路をつくったのですが、せっかく大きな幹線道路をつくっても、近隣商業地域なのですが、何でも建てられるようなもので、そしたらいろんなもの

が建つて、ホームマックだったり、スターバックスだったり、ほとんど無国籍企業や県外資本で、みなさん住んでいる方々は便利になったのでどんどん行くのですが、バイパスで渋滞を減らそうとか車を高速道路でいっぱい流そうとつくつたのに、出入りの車で渋滞したり、事故の危険性も多くなったりするので、道路サイドと周辺の土地利用を決めるサイドとが全然一体化していないのです。

財政の悪化

郊外に大きな幹線道路(バイパス)ができて、沿道の土地利用が変化して、近隣商業地域や準工業地域は県外資本や海外資本が立地している。沿道の出入りで渋滞や交通事故があるし、家も就業先もそれに合わせてどんどん郊外化していく。スポンジ状態と言われたりしますが、すかさずかな中心市街地で法人市民税や固定資産税や都市計画税を稼げない。人口減少プラス広く薄く人口が分布して空き家が增える。お金は域外へ、自由に使える市税が減ってインフラ維持などの義務的な経費が増えていく。それでは豊かな行政サービスはできないんじゃないですかということです。

2 公共交通の現状

次に、公共交通の現状を見ていきます。三大

都市圏とそれ以外のところでの輸送人員及び営業収入を見ますと、三大都市圏は最近公共交通の利用者が上がっているのです。一方、地方の公共交通の利用者はどんどん減っています。赤字のバス会社が7割以上ですね。大都市圏は結構赤字のところがあるのですが、地方というのはほとんどないということですが、

乗合バスの路線廃止状況ですが、全国で毎年1000km以上のバス路線がなくなっているのです。その一方で、路線バスがなくなったら行政は何もなくていいかというところなことはないので、行政がコミュニティバスを運行している。コミュニティバスは右肩上がりで増えていっています。

運転手がどんどん高齢化していっています。2015年の全産業平均は42.3歳ですが、タクシーは58.9歳です。労働時間は全産業平均は177時間、バスが210時間、タクシーが193時間、トラックが217時間です。まだまだ自動運転の世界は先なので、今のところ労働集約型の産業はやはり働く時間というのはいすごく大きくなっていく。かつ年間の所得が低い。だから、最近だと赤字路線でも本数が減るといことも見られるようになってきました。

3 バスの規制緩和と自治体の公共交通

策

バスの規制緩和の流れ

では、公共交通でこれまでどんなことが起こってきたかというところ、2002年の道路運送法改正というのが一番大きいと言われています。それはどういことかというところ、そのちよつと前あたりからどんどん規制緩和が進んで、今まではおいしいところをこれだけあげるから、おいしくないところもこれだけ持つてねという感じでバス事業者は自由競争じゃないようなところで事業していたのです。それを競争してサービスを上げようと言つて需給調整を廃止すると、当然ながら赤字のバス路線は撤退ということになってくるわけです。そうすると、代替交通の検討をいかなないといけなくなってきたということです。これは、交通局を持つている自治体以外は今までやったことがない。以前は国がバス会社ここにやりなさいよと言つて、一部の補助のやり取りを自治体とバス会社でやっていたのが、今は直接自治体が運輸局とやり取りをしてバス会社に委託したりという構造で、自治体が矢面に立たされるといのがあります。そうすると、当然自治体がやるとなれば、地域でバス交通について協議する場がしっかりとされないといけないわけですが、うまく機能していなくて、よくあるのが路線廃止の善後

策承認の場だったりで全然検討しない。住民や利用者が参加できる場が不十分となつていくところがほとんどじゃないかなと思います。

交通政策基本法

平成25年12月に交通政策基本法ができました。交通政策をやるための根本となるような法律がやつとできました。これは、「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る」ということを目的としています。どんな感じになつているかというところ、理念をしっかりと持って、しっかりと計画をつくり、それに対して必要な措置をします、だから地方のみなさん頑張ってくださいというようになことです。

バリアフリーや地域の活力向上に必要なことだったり、大規模災害時の対応だったり、まちづくりや観光もあつたりします。環境負荷もあります。これは、それぞれの責務を定めていて、自治体はこんなことをしましょう、交通関連事業者や施設管理者だったり、国民の責務もあります。なるべく自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努める。国や自治体の施策に協力する。これに違反したからどうこうというのはもちろんありません。

自治体運営の公共交通

ここからは、自治体の公共交通の話です。交通事業者、鉄道、バス、タクシーの行わないサービスの提供をする、それらは収益性の低い事業、車が運転できない人の交通を確保するというのが大きな役割で、いわば隙間産業で、儲かるところは民間がやるのが大事でしょう。

自治体だからこそということでは、総合交通計画(マスタープラン)を作成する。公共交通計画のみではなくまちづくりと合わせた計画が必要だし、マイカーも含めた総合的な交通というのが大事です。目的を明確化し、自己目的に陥らないことです。サービスレベルをきちんと設定する。この地区は毎日何便、料金何円というのを、こういう地区だからこうですよというのを定めると場当たりにならない。あと財政の制約条件です。

自治体の公共交通行政の現状

なかなか事情が苦しいところをこれから見たいと思います。東北の自治体の公共交通担当者数という調査を国交省でやっていて、8割以上で担当者が1人もいません。

まちの規模ごとに見た一般会計に占める公共交通関連予算というのを見ると、規模が小

さくなればなるほどかけるお金全体に占める割合は増えていく。一人当たりの公共交通関連予算を見ますと、いろいろありますが、すごく多いところだと一人15,000円、たぶん相当な田舎だったりするのかなと思つたりします。中央値で1,877円というのが、自治体の交通政策の話です。

4 交通まちづくり

交通まちづくりの背景

ここから交通まちづくりの話をしたと思います。背景としていつも話していることですが、従来行政がやるというと道路が中心であつて、道路をつくるときどうするかというと、昔は人口が増えていくというのが大前提としてあつて、それを基にして交通量を予測しているの、予測してその分をつくりましようということなのでどんどん増えてきたのです。それが無理になつてくるよと、それは渋滞だったり、騒音や大気汚染という環境問題だったり、交通事故だったり、交通戦争と言われたような時期もありました。これからどんどん高齢化が進んでいく、なので土地利用も含めて予測をして、こういうことが起こらないように予防をしていかないといけないというのが背景です。

土地利用と交通戦略

土地利用と交通の関係では、将来の土地利用計画で中心市街地活性化だったり、コンパクトな市街地形成というのと交通施策をお互い関連させて、そこに将来道路網計画が入ってくる。なんか不思議な感じがしますよね。結局は道路のための計画ではないのかと思ってしまうのは、盛岡の交通政策課というのは建設部にあるからですね。1つの考え方として、地域特性に応じた交通手段、これはすごくいいなと思ったのです。中心市街地と郊外で交通手段をどう考えるかというようにすることで、中心市街地は車を拘束して徒歩、自転車、バス、鉄道を充実させようということでした。ただ頭の中だけでこんなことをやったところで、この思想をちゃんと生かしてくれないと何の意味もないですよ。

交通まちづくりに向けて

交通まちづくりに向けて、当初は環境問題から予測して予防することからスタートしたのですが、しかしそもそも基本は暮らしやすいまちの実現です。交通計画はまちづくりに貢献することを基本とすべきという考えへの転換が図られ、交通の基本的役割は「人間らしい生活」を支える交通サービスを供給すること、移動権というのではないですが生存権の

一部のように考えてくれたらいいなと思います。

5 縮小時代の公共交通政策

これまでの公共交通政策

次は本題の縮小時代の公共交通政策です。そもそも地域の必要な公共交通は何でしょうね、それはあんまり考えられてないんじゃないかな。

さっきの振り返りになりますが、自治体が行ってきた政策としては、路線バスへの補助、コミュニティバスやスクールバスを運行したり、民間事業者のバス路線(補助なし)には口出しをしない。不採算路線をどうするかというのが役所の仕事だと思っている。本当にこれでいいんですかということです。

住民はというと、これは本当にあり得る話ですが、今は乗らないけれど、いずれは必要になるから公共交通を残してほしい。自分は使わないけれど、鉄道がなくなると地域がなくなってしまうから残してほしい。バス路線は必要だけれどお金は出したくない。公共交通会議に出ているメンバーですら普段公共交通を利用しない。

公共交通事業者はというと、わかりにくいバス停の案内ですね。どこへ行けるのか、行きたいところまでの運賃はどうか、バスの乗り

方は、鉄道もそうです。こういうのがないと車から転換しようがないわけです。

公共交通事業者間の連携は少ない、自分のところの利益確保にだけ目がいつている。

そして立地を見たところで、人口減少下で需要が分散する。歳を取っても車を手放せなくて悲惨な事故が起こっている。

地域公共交通網形成計画

地域公共交通に求められる役割としては、移動手段の確保はもちろん、コンパクトシティの実現、まちのにぎわいの創出や健康増進、やはり楽しく生活したいですよね。人の交流の活発化です。地域自ら必要な公共交通網をつくっていくことが大事で、何度も出てきていますが、住民、事業者、立地企業、行政などがちゃんと協力して以下のことを明らかにする。地域の公共交通課題は何か、相応しい地域の公共交通網とは何か、どうやって具体化して進めていくのか、誰が何をするのか、スケジュールはどうするのか。

こういうのを考えるひとつのいい制度が今できていて、地域公共交通網形成計画というのが、平成26年11月に公共交通活性化再生法と略して言っていますが、これの計画でこのようなものができています。「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかに

するマスタープランです。これをつくることで住民、議会、各部局などに公共交通の必要性を示すことができる、でない場合当たりのなる、やる理由がなくなってしまう。

まとめ

今日のまとめです。人口減少化で公共交通は需要を分散させないことがとくに重要で、交通手段ありきの検討はしない、まちづくりが先です。

その前提のもとで行政は、民間の活力向上と福祉向上のための交通政策と土地利用政策を作成する。その大きなものとする、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画の2つです。

就業地となる事業所はなるべく分散させない。公共交通事業者は利用者がより使いやすく、わかりやすくする。住民も地域を衰退させないために、自らの欲求追及だけで動かない、これは居住地や日常の活動先、買い物とかです。最後ですが、様々なことが便利になって幸福だなど思っている、地域が衰退に向かっていることのないように、各主体ができることをするという危機感を持っていただければいいと思います。ありがとうございます。

地名の話—8 高橋 宏壽さん

あらく【荒久】紫波町北沢字荒久

柳田國男『地名の研究』は、

関東では原野を開いて畑にすることをアラク起こしといひ、アラクという字もたくさんある。

と述べている。『大迫町史産業編』も、

大迫地方では焼畑をアラク、あるいはアラク掘りといっているが、カノ(鹿野・叶)などの古い地名も残っており、近世以前はカノと称したのではなかったか。

とあった。北沢字荒久も大迫地方と同じように、原野を開いて焼畑をつくったことに由来する地名とおもわれる。

さらに、藩政期の絵図を見ると、山神社の東側に屋号荒久と堤ツミ(池)がある。荒久家は



は丘陵の奥に堤をつくり、開田をすすめていったのだ。

紫波町の北上山地の北沢・江柄・遠山地区では、山あいの奥に小さな堤があり、その水の流れに沿って水田がしつけ

られ、一、二軒の農家がみえる。

筆者略歴 昭和三五年岩手大学文学部卒 安代町・盛岡市・花巻市の小学校に勤務、平成九年退職する。

ヤマユリ(ユリ科ユリ属)

ヤマユリは日本特産の大型のユリで、本州のみに自生しています。

林縁や、樹木のまばらな疎林(そりん)、伐採地など、日当たりの良い斜面でよく見られます。ヤマユリの草丈は1.5mくらいで、花期は7月〜8月頃です。

花は、白地に黄色の筋が入り、赤褐色の斑点があり、花弁が外に弧を描きながら広がっています。花径は20センチメートル以上にもなり、ユリの中では最も大きい品種のひとつで、その華麗な外見から、「ユリの王様」とも呼ばれます。1本の茎に1輪〜10数輪の花を咲かせ、たいへん強い香りを持ちます。ヤマユリの葉は長卵形で、長さ15〜18センチメートル、幅2〜5センチメートルくらいです。球根は黄色味を帯びた白色で、10センチメートル程の大きさです。



撮影者：清代正晴さん
撮影場所：都南つどいの森

別表 岩手地域総合研究所 役員名簿 2018年度

役職	氏名	所属	所在
理事長	井上博夫	岩手大学	陸前高田市
副理事長	佐藤嘉夫	元岩手県立大学	盛岡市
〃	金野耕治	いわて労連	奥州市
常任理事	荻原武雄	いわて食・農ネット	滝沢市
〃	小野寺栄悦	岩手自治労連	一関市
〃	加藤善正	岩手県生協連	盛岡市
〃	菅野道生	岩手県立大学	盛岡市
〃	黒澤 誠	岩手地域総合研究所	盛岡市
〃	栗田但馬	岩手県立大学	盛岡市
〃	鈴木露通	岩手県社会保障推進協議会	盛岡市
〃	宮井久男	元岩手県立大学	盛岡市
事務局長	小松勝治	岩手地域総合研究所	盛岡市
理事	阿部 勝	陸前高田市職員	陸前高田市
〃	宇佐美誠史	岩手県立大学	盛岡市
〃	江刺家静子	年金者組合	軽米町
〃	及川 剛	地域医療を守る会	紫波町
〃	小野寺喜久雄	建築士・自営	一関市
〃	坂下 豊	岩手県商工団体連合会	盛岡市
〃	菅川達夫	紫波町自治公民館	紫波町
〃	高橋典成	NPO法人輝け「いのち」ネットワーク	西和賀町
〃	千田晴郎	胆江地域労連	奥州市
〃	中野るみ子	岩手県医労連	盛岡市
〃	新妻二男	元岩手大学	盛岡市
〃	新田英則	北上地域労連	北上市
〃	沼田崇子	全国公的扶助研究会	盛岡市
〃	村田浩一	岩手県農協労組	盛岡市
〃	横山英信	岩手大学	盛岡市
〃	吉田 仁	盛岡市職労	盛岡市
監事	川口義治	岩手県生活と健康を守る会	盛岡市
〃	颯田 淳	岩手県商工団体連合会	盛岡市