

生活の足としてのコミュニティバス運行

十津川村営バスの取組み

研究員 岡山正雄

1 十津川村の概要

十津川村は奈良県最南端に位置する。面積は672.35km²であり、日本最大の村である。また、村の96%は森林であり、山に囲まれたわずかに川沿いにある平地に54大字200集落が点在している。村の主要産業は林業、建設業および観光業であり、谷瀬の吊橋や十津川温泉郷、世界遺産の熊野古道といった観光名所がある。

本稿では当村を走り全国のコミュニティバスの先行事例である「十津川村営バス」を採り上げる。

2 村営バス導入の経緯

十津川村にバスが開通したのは国道169号線が完成した1959年である。これに併せて村内には11路線126kmの林道が開設され、4つの支線が奈良交通によって運行された。

村の人口はダムの建設工事で1960年には16,000人に達したが、以後は減少し続けた。そのため63年から小中学校の統廃合が開始された。これによって徒歩での通学が困難な生

徒が出たこと、路線バスだけでは本数が少ないことから村は10数台のスクールバスを購入し、9支線を運行させた。

その一方で村民が利用できる路線は少なく、交通の便は極めて悪かった。そのためスクールバスへの住民混乗の要望が徐々に高まり、このニーズに応えるべく文部省と陸運局の許可を得て、75年に村営バスの運行を開始した。

ただ、導入当時の運転士は十津川村職員によってまかなわれていた。この形態では運行管理や安全管理のノウハウが少なく、住民や学校の要望を満たすには不十分であった。また奈良交通の4支線も極端な赤字であり、十津川村は多額の助成を行っていた。

そこで、長期的に路線を維持するという観点から村と奈良交通で協議を重ね、80年に幹線は奈良交通、支線は村が奈良交通に運行委託を行うことや、支線の運転士は村内の者を雇用することで合意に至った。この方式は「十津川方式」と呼ばれ、農山村部のバス路線運営の模範となっている。

3 村営バスの現状

十津川村営バスは現在19台のバスを保有し、16路線200kmに及ぶ路線を運行していて、年間85,758人(08年度)が利用している。路線は村民が1人でもいる限り、その地域へバスを運行させる方針であるため、マイクロバスが進入可能な集落を網羅している。ダイヤは第一義的なスクールバスとしての役割から、通学の便を考えたものになっている。これに加えて、村内2か所にある診療所、個人病院、



村営バスの車両

第1図 村営バス路線

路線名	バス停名			路線名	バス停名		
	上野地	十津川役場前	十津川温泉		上野地	十津川役場前	十津川温泉
谷瀬線		-	-	二津野線	-	-	
旭線		-	-	今西・松柱線	-	-	
本線		-	-	西中大谷橋線	-	-	
神納川線		-	-	小坪瀬線	-	-	
内原線		-	-	迫西川線	-	-	
大野線	-	-	-	上湯川線	-	-	
瀬八丁線	-	-	-	那知合線	-	-	
高森線	-	-	-	七色・本宮線	-	-	

資料 十津川村ホームページより作成

(注) 1 上野地には中学校と診療所、十津川役場前には小中学校、診療所と村役場、十津川温泉には小学校、病院がある。

2 図の は当バス停に停車することを示す。

五條市および新宮市の総合病院への通院、商店が集まる十津川温泉への買い物といった日常のニーズを満たすことに配慮したダイヤ設定を行っている(第1図)。また幹線バスとの接続のために、奈良交通のダイヤ見直しに応じて随時見直しを行っている。

なお、08年度の村営バスの収支は営業収入2,034万円に対して、経費が16,915万円となっている。赤字分を村が補填しており、村の歳出の3%程度を占めている。

4 今後について

十津川村の高齢化率は40%近くになっていて、若年層の減少から今後ますますバスが生活の足として重要になってくる。ただ人口は減ってきており、バス需要も減少傾向にある。そのためバスの買替時には従来より小型のバスを購入するなどして費用の圧縮を図っている。その一方で、運転士の平均年齢の上昇から運行委託費が年々上昇していることが課題である。

今後の村営バスの動向としては次の2点がある。1つは小中学校の統廃合にともなう路線の見直しである。これについては運行距離が伸びることからバスを追加購入することで

対応した。もう1つが、県の「野迫川村・十津川村地域公共交通総合連携計画」である。この計画では(1)広域通院ラインの開設、(2)需要に応じたバスの運行、(3)交通空白地域へのサービス提供、がうたわれている。(1)については総合病院である県立五條病院の受付時間に間に合うようなバスの運行を今年度中に開始する予定である。(2)は極端に需要の少ない路線をデマンドバスにする計画で9月から昼間の便で導入を検討している。(3)は社会福祉協議会に運行委託し、バンやタクシータイプの車両を交通空白地帯に運行させる計画である。これらの計画によって、持続的でよりきめ細やかな交通サービスの提供を目指している。

5 まとめ

交通はそれ自体が目的ではなく、地域の住民が暮らしを維持していくうえで派生的に発生する需要である。特に農村部では高齢化にともない、自家用車が運転できない人々が増えていることから、バスはライフラインの1つと言ってよい状況にある。

また農村地域は農地や森林を維持することによって、水源涵養^{かんよう}や土砂災害防止の役割を担っているのみならず、歴史的な街並みや文化財、自然があり、歴史・文化を継承したり、都市住民にとっての安らぎの場となったりしている。これらの社会的便益を考慮すれば、農村地域を維持することは単にその地域の振興だけでなく、国土保全の観点からも重要と考えられる。

これらを踏まえれば、十津川村の村営バスは地域の持続性維持を通して村だけでなくより広い地域の活性化を支えていると言えよう。

(おかやま まさお)