

地域づくりと交通

室蘭工業大学教授 田村亨

1. 地方部の持続的発展と公共交通サービス

わが国はこれまでに経験したことのない継続的な人口減少と急速な少子・高齢社会を迎えている。これからは、持続的発展が可能な国土とするため、国土全体にわたり人々が誇りを持って住み続けることができる生活の場を整えていく必要がある。このような状況下、国土の中には、定住面や交通面などで条件が十分に整っていないため、一定のまとまりのある生活圏の形成には困難を伴う地方部が存在する。

地方部では、自地域内では達成できない都市的サービス・医療・福祉・教育・文化などの機能を補完するために、最寄りの都市とのアクセシビリティの確保が重要である。特に、若年層の定住促進の観点から、児童、生徒の通学に必要な交通手段の確保等、子育て環境の整備が求められる。また、地方部ではバスや地方鉄道などの公共交通機関が採算性の問題から縮減される現状にあり、高齢者、学生、身体障害者などの自動車利用が困難な人々を含めて、1時間以内で地方中心都市の中心部へ移動を可能にするためには、地域・利用者が支えあう公共交通機関をはじめとする多様な交通手段を確保していくことが不可欠である。特に公共交通については、路線バスの改廃に対して相乗りタクシーなどのデマンド型の新たな公共交通サービスに取り込む自治体も増えている。本数の少ないバス路線ではバス専用レーンを考えられないが、部分的に追い越し車線を設けバスのサービス速度を向上させることも有効である。また、デュアル・モード・ビークルやe-タクシーなどの新たな交通サービスの導入可能性を検討することも重要である。さらに、地方部に合った事業化を行うに際しては、利用者である地域住民などと協働して地方部特有のアウトカム指標を設定することも重要となろう。

地方部の中でも地方中心都市から遠く離れた深自然地域ともいべき地域では、コミュニティ維持の観点から人々の日々の生活を支える移動手段の確保が急務である。このような地域においては、一般的に公共交通の維持が困難であり、福祉バスやスクールバスなどが地域の足として機能している。ここでは、多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやオンデマンド型のデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えてゆくことが重要である。また、交通サービス向上にあたっては、時間短縮効果、交通安全面の向上などの従来の便益尺度だけでなく、新規に医療施設などの整備が必要なくなることによる費用の削減効果など、交通政策以外の政策手段を含めた総合的な評価を行うよう努める必要がある。さらに、地方自治体や関係者が協力して救急ヘリコプターを運行するなど広域緊急医療体制の構築も必要となろう。

2. 地域づくりと交通

2008年7月の国土形成計画において‘新たな公’が提案された。立法された行政サービスは公が責任を持って行う部分であるが、人口減少や高齢社会、地球温暖化対策などによる多様なニーズの全てを公が担うことは財政的にも難しくなっている。そこで、公共サービスとして地元の事業者・住民などが、例えば交通事業の計画・運営・運行を担おうというものである。人口減少や高齢社会、地球温暖化対策などの現状をネガティブに捉えずに、個人のアクティビティ向上によって地域をポジティブに見直そうというのが新たな公の原点ではなからうか。

2008年末に議論された直轄国道の15%ぐらいを国の直轄から県の方へ整備・管理を移す

ということも、2010年に決まるであろう新地方分権一括法で議論されていることも、「地域のことは地域で決める」という流れである。分権というよりは、地域ガバナンス、すなわち、一番最適な人が決めて実施する時代に入った。2007年10月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に示されている様に「良質な公共輸送サービスを確保することが重要な課題であり、市町村が中心となって、交通事業者、道路管理者、地域住民、NPO その他様々な地域の主体が、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任をもって諸取組を推進する」仕組み作りが必要とされている。このように、地域ガバナンスへの分権が進むと、行政からの下請け意識が減り、自らの責任のもと自分たちでできることに参加すれば、1万円かかるサービスが8千円でできるかもしれない。

このような地域づくりと交通の理想像を実現するためには、いくつかの壁がある。それに乗越える方策をまとめると以下になる。

- ① 公共交通サービスの向上、歩行者や自転車の環境改善といった交通施策と地域づくりが一体となっていない。関係する主体が共通の目標のもと連携・連動し、必要な施策・事業を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体で推進するパッケージアプローチ型の取組のメニューを市町村横断型の全国協議会などで用意し共有すべきであろう。
- ② 「地域のことは地域で決める」という流れの中で、市町村、交通事業者、道路管理者、地域住民、NPO その他様々な主体からなる協議会は、国からの権限と財源の付与のみならず、必要であれば「公共性を担保する枠組み」などを「国が本来果たすべき役割」として提起すべきであろう。例えば、交通サービス向上がもたらす社会的効果には、地域ブロックの自立や地域の多様性創出も含まれよう。このように考えれば、減収を想定した上で社会的な便益の増加に見合う分を国費で充当することも、今は、完全に否定されているが重要な議論と思われる。
- ③ 協議会が「組織としての自立」するためには、地域が共有する目標、財源などの手段、手続きにおいて越えなければいけない壁がある。構成員の多様さ故に、目的指向の再整理に基づく合理的判断が重要とされるが、国は「議論の場づくり支援」と「計画づくり支援」のみならず、「社会実験・政策実験」といった計画実践へのインセンティブ施策も行うべきであろう。

3. おわりに

これからの地域づくりと交通においては、地元の事業者や地域住民などが使える交通手段へと育ててゆく視点が重要である。今日の高齢社会の進展と人口減少、東アジアの勃興、ユビキタス社会の実現などは人々の住まい方を一変させる可能性が高く、地域が交通に求める機能も変化してゆくことを考えるべきであろう。例えば、空間に余裕のある地方部では、心の豊かさ・美しさを実感できる空間として、中央分離帯に植樹・植栽をするなど景觀に配慮した道路づくりを行って、これを広域観光周遊ルートの一部に組み込み広報して交流人口を増加させることが必要となろう。

人口減少やグローバル化などは地域の差別化を進展させ、地域間競争が始まるといわれている。地域の主体である事業者・地域住民などは、地域づくりと交通の実践をとおして地域の個性化を引き出すことに努力して欲しい。そして、地方自治体は国と連携して、地域づくりの多様性を積極的に認めて尊重するとともに、多様性故に目的指向の再整理を行って投資の成果を高めていくことが重要と思われる。