

地域公共交通の活性化について —富山・金沢を事例に—

前 国土交通課 岡本 常将

目 次

はじめに

I 地域公共交通の現状

- 1 交通機関の輸送分担率の推移
- 2 自家用車への依存
- 3 地域公共交通の衰退
- 4 地域公共交通の必要性
- 5 地域公共交通活性化法

II 富山市の事例

- 1 富山市の現状
- 2 富山市の問題
- 3 コンパクトなまちづくり
- 4 LRT 事業
- 5 まとめ

III 金沢市の事例

- 1 金沢市の現状
- 2 金沢市固有の都市事情
- 3 新金沢交通戦略の策定
- 4 金沢バストリガー方式
- 5 駐車場適正配置条例
- 6 公共交通利用促進条例
- 7 まとめ

おわりに

はじめに

モータリゼーションの進展や地域の過疎化によって、地方の鉄道やバスなどの地域公共交通の衰退が叫ばれて久しい。地域公共交通の衰退によって車を運転することができない高齢者などの移動が困難になり、自家用車への過度な依存により環境問題や交通渋滞が生じている。このため、地域公共交通の活性化が課題となっている。

平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化法」という。)が制定され、各地域の自治体や事業者等が一体となって地域公共交通の活性化に取り組み、それを国が支援する仕組みができた。

北陸地方は地域公共交通の活性化において先進的な取り組みが行われている地域である。筆者は平成20年11月に北陸の公共交通を現地調査した。本稿では、その際に訪問先から聴取した説明の内容と説明の過程で入手した資料等に基づいて富山市及び金沢市の取り組みを紹介し、地域公共交通の活性化について概説する。

I 地域公共交通の現状

1 交通機関の輸送分担率の推移

1960年代以降の急速な経済成長により都市へ人口が流出し、地方の過疎化が進んだ。また、モータリゼーションの進展によって、移動の手段が鉄道やバスなどの公共交通から自家用車へと大きくシフトした。各交通機関の輸送分担率の推移(図1)をみると、自家用車の分担率が近年では約6割を占めるようになり、特にバスの衰退が著しいことが分かる。

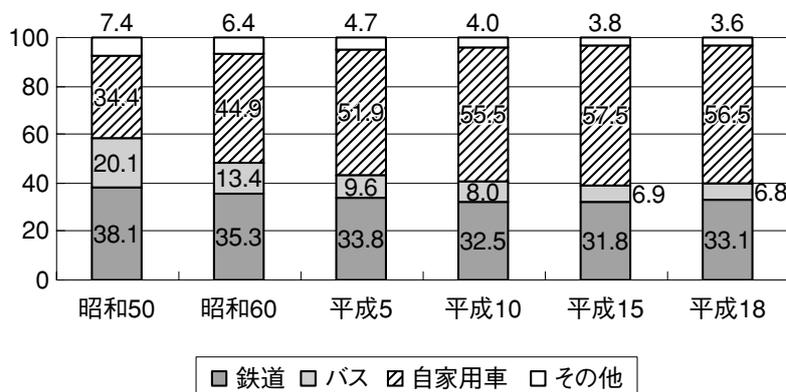
2 自家用車への依存

世帯あたりの自家用車保有台数の推移(図2)を見ると、昭和50年には2世帯に1台だったが、平成10年以降は1世帯に1台以上に倍増している。これは全国平均であるため、地方ではこの数値よりも大きくなっている⁽¹⁾。

3 地域公共交通の衰退

自家用車への依存により、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にある。路線バスにおける三大都市圏以外の輸送人員は、昭和50年の47億9500万人から平成16年の16億5300万

図1 各交通機関の輸送分担率の各年度の推移(人数ベース)

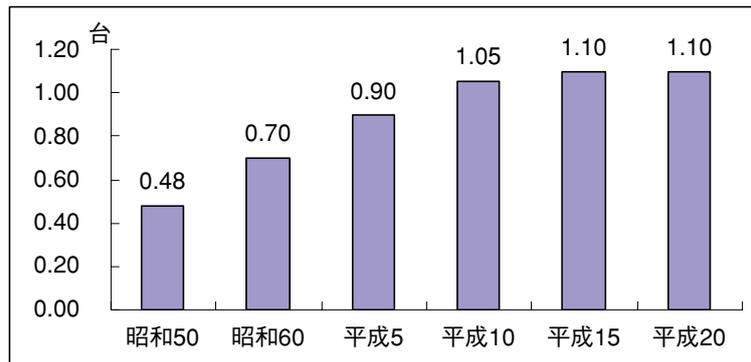


(注) 「その他」には営業用乗用車、旅客船、航空が含まれる。

(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部編『交通経済統計要覧(平成20年版)』運輸政策研究機構, 2008, pp.26-27を参照して筆者作成。

(1) 自動車検査登録情報協会 HP <http://www.airia.or.jp/publish/pdf/happyou/2008_08setai.pdf>によると、平成20年3月末において、世帯あたりの保有台数が最も多いのが福井県(1.75台)で、のちに事例として紹介する富山県は第2位、石川県は第11位である。

図2 世帯あたりの自家用車保有台数



(注) 各年3月末のデータによる。

(出典) 自動車検査登録情報協会「自家用乗用車（登録車と軽自家用車）の世帯当たり普及状況」
http://www.airia.or.jp/publish/pdf/happyou/2008_08setai.pdfを参照して筆者作成。

人へ66%減少している⁽²⁾。地方鉄道(87事業者)についても、昭和50年の7億400万人から平成16年の3億9800万人へ43%減少している⁽³⁾。各事業者はコスト削減に努め増客策に取り組んできたが、その7割以上が経営難に陥っている⁽⁴⁾。地域公共交通は、「自家用車への過度の依存による乗客減少⇒事業者のコスト削減によるサービス低下⇒一層の乗客減少」という負のスパイラルに陥っている。

4 地域公共交通の必要性

自家用車に強く依存した社会は、自家用車を利用することができない人にとっては非常に不便であり、また環境面でも悪影響をもたらすと考えられている。このことから、地域公共交通の必要性の論拠としては、以下の3点が挙げられている。

- ① 人口の高齢化に伴う、車を運転できない層の増大による移動手段の確保

高齢化社会になるに従い、自家用車を利用できなくなる人口が今後増大すると見込まれている。近年では高齢者が起こす交通事故が多発しており⁽⁵⁾、各都道府県では免許の自主返納を求めている⁽⁶⁾。このため自家用車に乗らなくなった人々の移動手段を確保することが必要である。

- ② CO₂排出や渋滞による環境悪化への対応

自家用車は公共交通の数倍のCO₂を排出しているといわれている⁽⁷⁾。また、渋滞問題も深刻であり、環境負荷を増大させている。輸送効率のよい公共交通に転換することは地球温暖化問題を考える上で重要と考えられる。

- ③ 地域を訪れた観光客の移動手段の確保

2008年には観光庁が設置され、日本は今後、地域の特色を活かした観光政策に力を入れていくことになるであろう。観光客は必ずしも自家用車で来るとは限らない。観光振興には便利で

(2) 佐々木良「『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』について」『運輸政策研究』10巻2号, 2007夏, p.50.

(3) 同上

(4) 同上によると、民間バス事業者の7割、公営バス事業者のすべて、地方鉄軌道事業者の8割が赤字である。

(5) 内閣府『交通安全白書 平成20年版』p.20によると、65歳以上の運転者が第1当事者となった死亡事故件数は、平成19年には平成元年の約2.8倍となっている。

(6) 「運転免許証：08年の自主返納2万9150人、1.5倍に急増 26都道府県で優遇制度」『毎日新聞』2009.2.13.

(7) 佐々木 前掲注(2), p.51によると、単位輸送当たりのCO₂排出量はバスで車の3/10、鉄道は1/9程度である。

利用しやすい公共交通の整備が必要である⁽⁸⁾。後述する富山のLRT⁽⁹⁾のように、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もあり、観光と公共交通の連携は重要である。

5 地域公共交通活性化法

地域公共交通の活性化は重要であるが、独立採算を原則とする交通事業者の多くは経営悪化に見舞われ、独力ではこの問題を解決することは難しい状況にある。地域住民の移動手段の確保に責任を持つ地方公共団体も、厳しい財政状況の下で、対応することが困難になっている。

地域公共交通に対するニーズは、地域ごとに多種多様であり、全国一律に統制することはなじまないと考えられる。市町村を中心に、交通事業者や地域住民等の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域にとって本当に必要な公共交通とは何かを合意形成し、各主体が責任を持って推進することが必要である。

上記の趣旨のもと、平成19年10月1日に「地域公共交通活性化法」が施行された。市町村は地域公共交通の旗振り役となり、住民や交通事業者と協議会を組織して「地域公共交通総合連携計画」を策定することとなった(第1条)。それに基づいて市町村を中心に事業を推進し、国が財政支援を行うこととした。

また、多種多様な地域の交通ニーズにこた

えるために、LRTやBRT⁽¹⁰⁾、鉄道の再生事業等を「地域公共交通特定事業」と定め、円滑に事業を行うことができるようにした(第1条)。平成20年には同法が一部改正され、廃止された鉄道だけではなく、経営が困難な鉄道事業の再生にも市町村等が着手できるようになった。

法制度が整い、各地域では市町村を中心に交通事業者や地域住民が協議会を通じて地域公共交通総合連携計画を策定し、地域公共交通の活性化を図っているところである⁽¹¹⁾。以下では先駆的な取り組みを行ってきた富山市及び金沢市を紹介し、その内容を概説する⁽¹²⁾。

II 富山市の事例⁽¹³⁾

1 富山市の現状

富山市は平成17年4月に周辺6市町村と合併し、人口が32万人から42万人、市域面積が209km²から1,242km²と、人口は10万人の増加、市域面積は約6倍の増加となった。

市内は富山平野の平坦な地形が広がっている。住民の強い戸建志向⁽¹⁴⁾もあり、居住地域が郊外へ拡大している。このため非常に低密度な市街地が形成された⁽¹⁵⁾。こうした都市構造を支えるために道路整備が推進され、富山県の道路整備率⁽¹⁶⁾は全国で最も高くなっている⁽¹⁷⁾。県の世帯あたりの自家用車保有台数は

(8) 「観光立国推進基本法」(平成18年法律第117号)には、観光地への来訪の促進に必要な交通施設の整備が求められている(第14条)。

(9) Light Rail Transitの略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。

(10) Bus Rapid Transitの略で、道路の一部を隔離してバス専用レーンとしてしまうシステムのこと。

(11) 国土交通省のHPでは「地域公共交通の活性化・再生への事例集」として、各地域の取り組み事例を参照することができる。(<<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>>)

(12) 現地の担当者によると、富山のLRTと金沢のバス事業をセットにして視察する団体が多いとのことである。

(13) 以下、富山市については特にことわりがない限り、富山市都市整備部交通政策課からのヒアリング及び提供資料による。

(14) 総務省「平成15年住宅・土地統計調査」(<<http://www.stat.go.jp/data/jyutaku/2003/panflet/4cyou3.htm>>)によると、富山県は持ち家比率が全国第1位となっている。

(15) 平成17年の国勢調査より全国県庁所在地の人口集中地区の人口密度を比較すると、富山市が最低の数値となっている。

(16) 道路の整備水準を表す指標で、道路の改良率と混雑度を総合評価するもの。

1.73 台で全国第 2 位であり、自家用車に高く依存した構造となっている⁽¹⁸⁾。

2 富山市の問題

低密度な市街地が拡大している現状に対して、市は以下の問題を掲げた。今後の人口減少と高齢化により、これらの問題は深刻化するのではないかという危機感を持っていた⁽¹⁹⁾。

① 車を自由に使えない市民にとって、きわめて生活しづらい町

富山市における公共交通の利用者数は減少の一途をたどっており（表 1）、公共交通の衰退を招いている。そして、市内電車沿線のような公共交通の利便性の高い地区は非常に限られている。今後確実に高齢者の人口は増大し、車を運転できない交通弱者が増加することが見込まれる。

表 1 富山市の公共交通利用者の減少率（15 年間）

	1989～2004 年
JR	▲ 17%
民鉄	▲ 44%
路面電車	▲ 43%
路線バス	▲ 67%

（出典） 稲田祐治・辻川徹「REPORT 維持から活性化へ。」『みんてつ』28号、2008 秋、p.18。
http://www.mintetsu.or.jp/mintetsu/28_p18_21.pdf

② 割高な都市管理の行政コスト

低密度な地域では道路、公園、下水道などの公共施設の除雪を含めた維持管理コストや福祉やゴミ回収などの行政コストが増大するといわれている⁽²⁰⁾。今後の人口減少社会で労働者

も減り、都市の財政力が低下することが予測される中ではこれらのコスト削減が必要である。

③ 中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

活発な経済活動によってこれまでは大きな税収を生んできた中心市街地の活力が大きく低下し、地価も下落している。このままでは都市全体の活力を失う恐れがある。

3 コンパクトなまちづくり

市内には豊富な鉄軌道⁽²¹⁾が敷かれ、それらはすべて富山駅に結節し、そこから放射線状に伸びている。そこで市はこれらの鉄道とバスの公共交通を活性化させ、沿線の拠点にさまざまな施設立地を誘導することでコンパクトなまちづくりを行おうと考えた。自家用車がなければ行けない地域にあった施設を、公共交通の駅から徒歩圏内に集積し、自家用車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できるようにするためである（図 3）。

4 LRT 事業

富山市は公共交通の活性化を軸としたコンパクトなまちづくり戦略のひとつとして LRT 事業⁽²²⁾に着手した。LRT 事業とは、平成 18 年 2 月に廃止となった JR 富山港線を同年 4 月、「富山ライトレール」（総延長 7.6km）として我が国最初の本格的な LRT として運行を開始したことである。

線路の大部分は旧富山港線の軌道を利用し、

(17) 国土交通省道路局『道路統計年報 2008』2008.9, p.13.

(18) 前掲注(1)

(19) 富山市「富山市総合交通戦略」2007.11.

富山市 HP <<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/koutusenryaku.htm>>

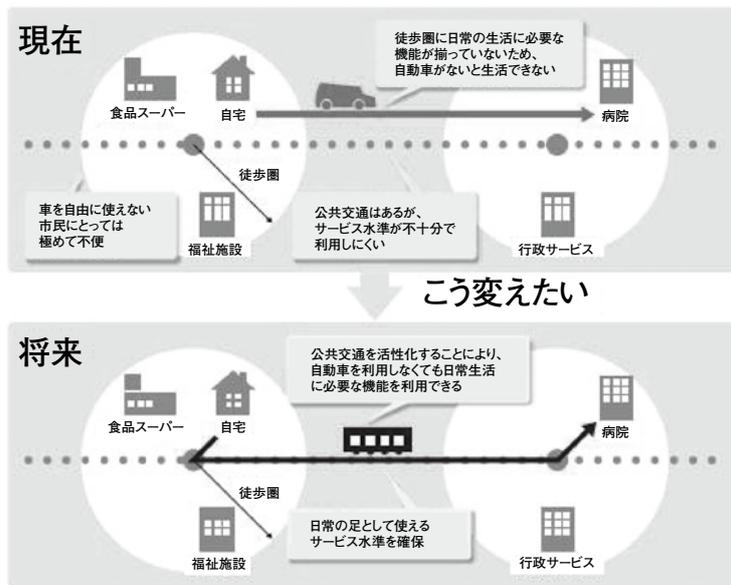
(20) 富山市コンパクトシティ研究会「コンパクトなまちづくり調査研究報告<概要版>」2004.3, p.5.

富山市 HP <<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/kikakukanri/kikakutyousei/buckup0405/compactgaiyou.pdf>>

(21) 市内には JR のほかに富山地方鉄道がある。

(22) 正式には「富山港線路面電車化事業」と呼ばれる。

図3 富山市が目指す都市構造



(出典) 高森長仁「『お団子と串』の都市構造によるコンパクトなまちづくり。」『みんてつ』28号, 2008秋, p.13. <http://www.mintetsu.or.jp/mintetsu/28_p12_13.pdf>

図4 富山ライトレール路線図



(出典) 富山ライトレール株式会社 HP「路線図案内」<<http://www.t-lr.co.jp/time/index.html>>

600m 間隔で 13 の電停 (駅) が置かれている (図 4)。低床車両を導入し、IC 乗車券も導入した。電停や車両、乗車券にいたるまで統一的で洗練されたデザインを採用し、利用者に「乗ってほしい」という姿勢をアピールした。JR 時代には 1 時間に 1 本だった運行頻度も 15 分間隔にし、朝のラッシュ時は 10 分間隔、終電もこれまで 21 時台だったのを 23 時台に延長した。主なサービス向上策は表 2 のとおりである。

富山市は LRT を最初から使いやすい、質の高い公共交通として整備し、先行投資⁽²³⁾をした結果、利用者は JR 営業時と比較して平日は 2.2 倍、休日は 5.5 倍と、飛躍的に増加したのである⁽²⁴⁾。こうした実績から LRT は全国的に注目され、東京都豊島区や大阪府堺市など約 60 の自治体で導入が検討されている⁽²⁵⁾。

5 まとめ

富山市では、公共交通活性化の基本方針として、まちづくりの観点から必要なものについて

(23) 総事業費は 58 億円であったが、国や県、JR 西日本からの財源を活用し、市の負担は約 17 億円であった。

(24) 稲田祐治・辻川徹「REPORT 維持から活性化へ。」『みんてつ』28号, 2008秋, p.20. <http://www.mintetsu.or.jp/mintetsu/28_p18_21.pdf>

(25) 「明解要解 路面電車 減るか増えるか」『産経新聞』2008.6.25.

表2 富山港線 LRT 化による運行サービスの向上

	JR 富山港線	富山ライトレール
運行本数	38 本 / 日	132 本 / 日
運行間隔	30-60 分	15 分 (ラッシュ時は 10 分)
始発・終電	5 時台・21 時台	5 時台・23 時台
駅数	9 駅 (富山駅除く)	13 電停
車両	鉄道車両	全低床車両
運賃 (大人)	対キロ制: 140-200 円	均一制: 200 円
その他	-	IC カードの導入

(出典) 「データクリップ 次世代型の公共交通サービス導入によるまちづくり—富山ライトレール (LRT) の整備効果を検証する—」『北陸の視座』21 号, 2008.5.
北陸建設弘済会 HP <<http://www2.hokurikutei.or.jp/lib/shiza/shiza08/vol21/topic2/data/02.html>>

ては行政がコストを負担し、公共交通を活性化させるとしている。これまで公共交通は民間事業のサービスであるという位置付けで、行政が積極的に関与することはなかった傾向の中で、富山市の姿勢は注目されよう。行政の関与には住民の理解が必要であるが、開業後に実施した市民アンケートによれば、LRT には 8 割以上の人が「評価する」と答えている⁽²⁶⁾。LRT に直接利益を受けない住民も、市の取り組みを理解したうえで賛成しているとのことである⁽²⁷⁾。

今回の LRT 事業の目的は危機に陥っていた JR 富山港線を行政の補助で再生させることにあるのではない。あくまでコンパクトなまちづくりの一環で、公共交通そのものの魅力を高め、併せて沿線地域を活性化することに目的がある。自家用車の利用が非常に多い都市でも地域公共交通の活性化は可能であることを、富山市の事例は示しているといえよう。

III 金沢市の事例⁽²⁸⁾

1 金沢市の現状

金沢市は、人口 46 万人を有する中核市である。金沢市も富山市と同じく、モータリゼーションが進み、1 世帯あたりの自家用車保有台数が 1.51 台と、富山市には及ばないものの、全国平均を大きく上回っている⁽²⁹⁾。このため、公共交通の利用者数は年々減少傾向となっている。昭和 49 年と比較して平成 17 年は、路線バスの利用者数は 40.0%、鉄道利用者数は 37.6%まで減少している⁽³⁰⁾。今後高齢化社会が進み、環境問題を考える上で、過度に自家用車に依存しない仕組みづくりが必要であるという点は富山市と同様である。

2 金沢市固有の都市事情

金沢市の交通問題を考える上で、金沢固有の問題も存在する。金沢市は藩政期に城下町として都市の礎が築かれて以降、400 年以上の間戦災や大災害を受けておらず、昔ながらの道路構造や趣のある街並みを残している。このためモータリゼーションの進展に合わせた道路整備は、市内中心部ではほとんど進まなかった⁽³¹⁾。福井や富山の北陸の他都市と比べると、整備済み道路密度は約 7 割、多車線道路密度では約 4 割にすぎない⁽³²⁾。実際に、市内は片側 2 車線の道路が少なく、曲がりくねった細い道も多い。

このため金沢市では道路容量の拡大は見込めず、輸送効率の高い公共交通を充てること

(26) 高森長仁『「お団子と串」の都市構造によるコンパクトなまちづくり。』『みんてつ』28 号, 2008 秋, p.13. <http://www.mintetsu.or.jp/mintetsu/28_p12_13.pdf>

(27) 市長が何度も市内各地に足を運んで市民に説明した結果、市民は LRT がコンパクトなまちづくりの一環であることを理解し、いつか自分の町も公共交通が便利になるだろうと期待していることがこの数字から読み取れる。

(28) 以下、金沢市については特にことわりがない限り、金沢市都市政策局交通政策課からのヒアリング及び提供資料による。

(29) 前掲注(1)

(30) 金沢市都市政策局交通政策課「新金沢交通戦略」2007, p.4.

金沢市 HP <<http://www4.city.kanazawa.lg.jp/mpsdata/web/8561/hajimeni.pdf>>

(31) 木谷弘司「使い方のコンパクト化を進める交通政策」『運輸と経済』67 巻 2 号, 2007.2, p.43.

(32) 金沢市都市政策局交通政策課 前掲注(30), p.7.

必要となる。富山のようなLRTは道路資源を多く消費してしまうので金沢市の都市構造では採ることができず、路線バスの活用が第1となっている。このような事情から、金沢市では昭和46年からバスを主体としたさまざまな交通政策を採ってきた。平成11年には全国で2番目のオムニバスタウン⁽³³⁾に指定され、コミュニティバスの導入やパーク・アンド・ライド(P&R)⁽³⁴⁾などに取り組んでいる。

3 新金沢交通戦略の策定

市の長年のバス事業へのてこ入れにもかかわらず、先に述べたようにバスの利用者は減少を続けていたため、どうやってこれに歯止めをかけ、利用者増に転じさせるかが課題となっている。また、平成26年度末までに予定されている北陸新幹線開業により、飛行機からの転換を含めて金沢駅利用客が大幅に増加することが予測されている。駅からの来街者の移動手段を確保するうえでも公共交通を優先するまちづく

りを目指す必要がある。

そこで市は、平成19年3月に「新金沢交通戦略」という、新幹線開業時を目標にしたソフト施策⁽³⁵⁾中心の具体的な行動計画を策定した。市内を「まちなかゾーン」「内・中環状ゾーン」「外環状ゾーン」「郊外ゾーン」に分けて、各ゾーンにおいて実施すべき具体的な施策を掲げている。特に中心部である「まちなかゾーン」では、自家用車がなくても移動可能なように高水準なモビリティを確保することとしている。ゾーン間ではパーク・アンド・ライドや環状のバス路線の整備などを実施し、交通手段の使い分けができるように整備することとしている。

市において特徴的な施策として、「金沢バストリガー方式」と2つのユニークな条例「駐車場適正配置条例」「公共交通利用促進条例」の3点について以下に紹介する。

4 金沢バストリガー方式

金沢バストリガー方式とは、交通事業者と

表3 金沢市の主要な交通施策年表

年度	施策概要	年度	施策概要
		平成8	K.Park（通勤時P&R）の実施
昭和46	朝のバスレーン（バス専用車線）導入	平成11	オムニバスタウンの指定・計画策定
昭和53	バス優先信号設置	平成12	PTPS（公共車両優先システム）試験導入 新金沢市総合交通計画策定
昭和59	バス接近表示システムの導入	平成13	バスく〜る（携帯電話によるバス運行案内）
昭和61	夕のバスレーン導入	平成15	歩けるまちづくり条例制定 PTPS導入
平成元	観光期P&Rの実施	平成16	駐車場案内システム導入
平成3	マイカー自粛運動開始	平成17	駐車場適正配置条例制定
平成4	違法駐車など防止重点地区の指定	平成18	バストリガー協定 新金沢交通戦略策定 公共交通促進条例制定
平成6	リバーシブルレーンの実施		
平成7	時差出勤取り組み開始		

(注) 「リバーシブルレーン」とは、渋滞緩和のために道路の中央線の位置を時間帯によってずらし、交通量が多い方向の車線を増やす交通規制のこと。「PTPS（Public Transportation Priority System）」とは、信号を制御して、バスなど公共交通の信号待ちの時間を減らす交通管理システムのこと。

(出典) 木谷弘司「使い方のコンパクト化を進める交通政策」『運輸と経済』67巻2号, 2007.2, p.43.

(33) 交通渋滞、大気汚染、交通事故の増加などの都市問題を解決するために、バスをはじめとする公共交通機関の利用を促進し、環境にやさしく、高齢者などの交通弱者にやさしいまちづくりを目指すために、1997年5月に運輸省・建設省（現：国土交通省）、警察庁によって開始された制度。

(34) 郊外の商業施設等の駐車場に車を止め、バスや電車に乗り換えて市内の中心部に移動すること。

(35) 道路・鉄道などの交通基盤（ハード）を有効に活用するための方策。

地域住民との間で、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定（バストリガー協定）を締結することを条件に、運賃の値下げや路線の新設・延長・増便等の利便性向上を事業者が導入することである。

具体的には、金沢大学が市内中心部からは離れたところにあるので、平成18年2月に大学とバス事業者が協定を結び、一定数の学生が乗車⁽³⁶⁾することを条件に料金を100円に設定した。大学側も、バスでの通学を奨励するなど学生に働きかけをし、目標を上回る利用者数があった。この制度は行政の負担を経ることなく利用者と事業者間の協力で公共交通が復活した例であり、市では他の路線への導入も考えている。

5 駐車場適正配置条例

中心市街地が空洞化する原因の1つに、建物除却に伴う駐車場化の進行が挙げられる。古くなった住宅を壊して新たに住宅を作らず、駐車場化する事例が市内でも増えており、既にまちなかの13.9%が駐車場となっている⁽³⁷⁾。このままでは自家用車で訪が増えるだけでなく、観光都市として、歴史ある街並みに歯の抜けたように駐車場ができるのは景観としてふさわしくない。

そこで市は平成18年3月に「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」（いわゆる「駐車場適正配置条例」。平成18年条例第6号）を制定し、まちなかの駐車場の新設や変更に出発義務を課し、市の定めた設置基準に適合していなければ助言や指導をすることとしている。駐車場設置について条例を制定して規制しているところは全国でも珍しいとのことである。

6 公共交通利用促進条例

新金沢交通戦略が目指す公共交通の活性化は、市だけでなく市民や交通事業者が一体となって取り組まなければ実現しない。そこで市は平成19年3月に「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」（いわゆる「公共交通利用促進条例」。平成19年条例第1号）を制定し、これら3者の責務を明確にしている。

市は総合的・計画的な施策の策定・実施や公共交通の利便性向上に努める一方、市民は公共交通利用促進への理解を深め、まちなかゾーンでの自家用車抑制に協力することとされている。交通事業者には、公共交通の利便性を高めるよう求めると共に、一般の事業者や従業員に対しても公共交通の利用を働きかけることとしている⁽³⁸⁾。公共交通の利用促進を前面に押し出した全国初のユニークな条例となっている⁽³⁹⁾。

7 まとめ

実際に町を歩いてみると市街中心部は確かに以前よりも車の流入が少なくなっている。バス路線も本数や路線が多くなり確実に利便性が向上しているのではないと思われる。あとは、初めて訪れた人が、どのバスに乗ればどの観光地に行けるのか、京都市内のバスのように分かりやすくすることが課題となっている。

歴史ある街並み保存の観点からまちなかの駐車場設置の規制を行い、それがマイカー流入の抑制に繋がっているところが非常にユニークである。これらの政策を条例として法制化したことには、市のまちづくりに対する積極的な姿勢が感じられる。

⁽³⁶⁾ 平成17年度の運賃収入額から算出し、目標利用者数を221,687人とした。

⁽³⁷⁾ 木谷 前掲注(31), p.44.

⁽³⁸⁾ 木下浩之「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」『自治体法務研究』10号, 2007秋, p.59.

⁽³⁹⁾ 木谷 前掲注(31), p.50.

おわりに

地域公共交通の活性化の方策は地域によってさまざまである。さまざまであるがゆえに、活性化のためには市町村だけではなく、その住民や交通事業者が一体となって取り組まなければならない。現地調査を通じて感じたことは、公共交通を活性化するには利用する住民の理解・応援が大切だということである。どれだけ行政がお金を費やして公共交通を便利なものにしても、住民が公共交通を利用する意義を理解し、実際に利用しなければ意味がない。それを支援する措置として地域公共交通活性化法が制定され、現在は各地方で公共交通の活性化事業が推進されている。

今回紹介した2都市では、公共交通の活性化はあくまで手段に過ぎず、どんなまちづくりをすべきか、そのためにはどのような公共交通が地域にとって必要なのかをはっきりさせることが必要だという点がとくに強調されていた。富山市では、コンパクトなまちづくりのために、公共交通沿線の活性化を図り、鉄軌道の充実を中心に据えている。金沢市では、まちなかゾーンの活性化のために、路線バスを有効活用しようとしている。各都市がその実情にあったまちづくりを模索し、それに即した公共交通の活性化を図ることがやがて地域観光の進展や地域全体の活性化に繋がるのではないかとと思われる。

(おかもと つねまさ)

(本稿は、筆者が国土交通課在職中に
執筆したものである。)