

公民連携の総力戦で取り組む

富山市と富山地鉄が取り組むまちづくりは都市交通と都市整備の一体型成功モデルとして、全国の市町村や交通事業者から注目を集めている。公共交通を活用した新たな都市構想は、慢性赤字に苦しむ地方鉄軌道にとっては再生の道しるべとなり、将来的な不安を抱える地方都市にとっては疲弊著しい中心部に賑わいを取り戻し発展させる好機となるからだ。

地方鉄道の現状は厳しい。日本民営鉄道協会加盟73社のうち、大手民鉄と大都市高速鉄道を除く46社の旅客輸送人員は、昭和50年から平成16年の約30年間で約65%にまで低下している。各社はコスト削減に努め、増客策に取り組んできたが、その7割以上が慢性的な経営難に陥っている。コスト削減によるサービス低下で乗客数がさらに減少するという負のスパイラル現象がマイカー依存を加速させ続けている。

交通事業者が疲弊する一方で、行政サイドも、少子高齢社会の本格化、市街地が拡大する中でCO₂排出量が増加し環境負荷を高める懸念、都市機能の拡散と中心市街地の衰退、施設の維持管理や福祉サービスなどのコスト増大による都市財政の圧迫など、数々の問題に直面している。

公共交通も市町村もそれぞれの現状を打開する必要性に迫られている。ど

ちらのサイドからも、機能や賑わいが拡散した地方都市のあり方が問われ、変革が求められているのだ。

都市の構造を、現在の拡散型から集約型に変える。「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が必要となっている。

「それには、やはり公共交通が課題となってくる。公共交通と市街地整備、土地利用などのまちづくりを一緒にやっていかなければならない。総力戦で取り組んでいかなければならない」と国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課の吉田信博企画専門官は語る。

「総力戦」とは、多様な分野の関係施策の連携を強め、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者が、ひとつの目標を共有して展開していく「取り組み」だ。

集約型都市構造に基づく都市を実現するために、交通の整備と市街地の整備を、両面から相互に連携しつつ、取り組んでいく。交通の整備については、市町村がまちづくりに必要な公共交通を主体的に計画し、公益性の高い路線については民間事業者の力を活用する。財政支援や地域の支援等を得て、整備・運営する。国は考え方や取り組み方、連携の仕方を提示しつつ公的支援等を用意する。公が主体となって進める形だ。

他方、市街地整備については、公共交通沿線に集約拠点を形成する。居住をはじめとする都市機能の集約を図

総力戦で 集約型都市構造を 実現する。

「総合交通戦略」の推進

公共交通の衰退と市街地拡大による都市機能の拡散は富山市だけではなく、全国の都市が抱える共通の課題となっている。

国は、都市交通と市街地整備を一体化した集約型都市構造に基づき、都市像の実現を目指して、地域の関係者で連携して戦略的に取り組むことを提唱し、支援する制度を設けた。

自らが「こうありたい」と願う都市の実現に向けて、公民連携で取り組み、国が支える。

全国各地で「まち」が動き出している。

国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 吉田信博企画専門官にお話をうかがった。



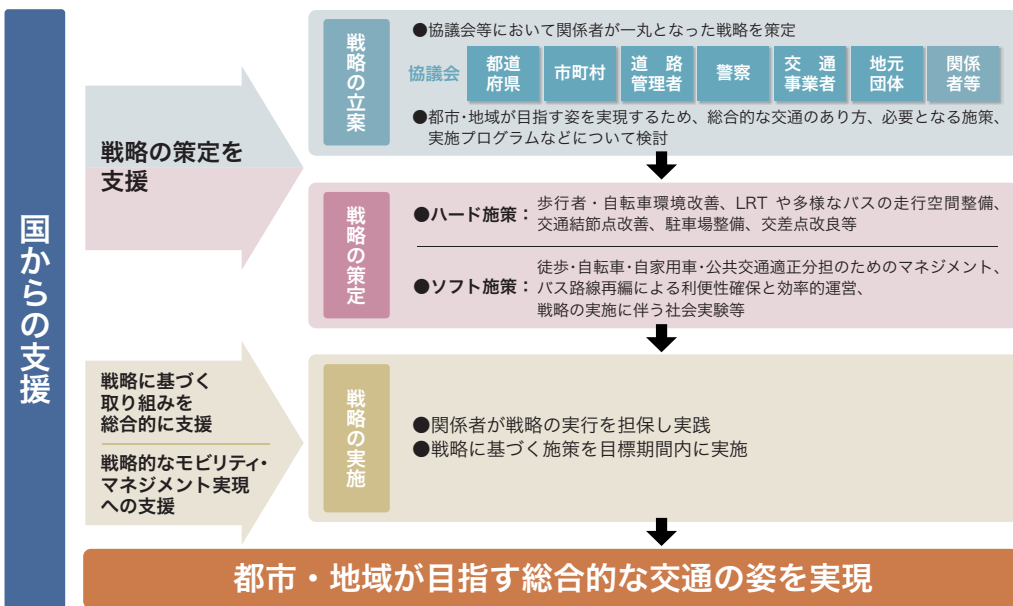
国土交通省 都市・地域整備局
街路交通施設課 企画専門官

吉田信博

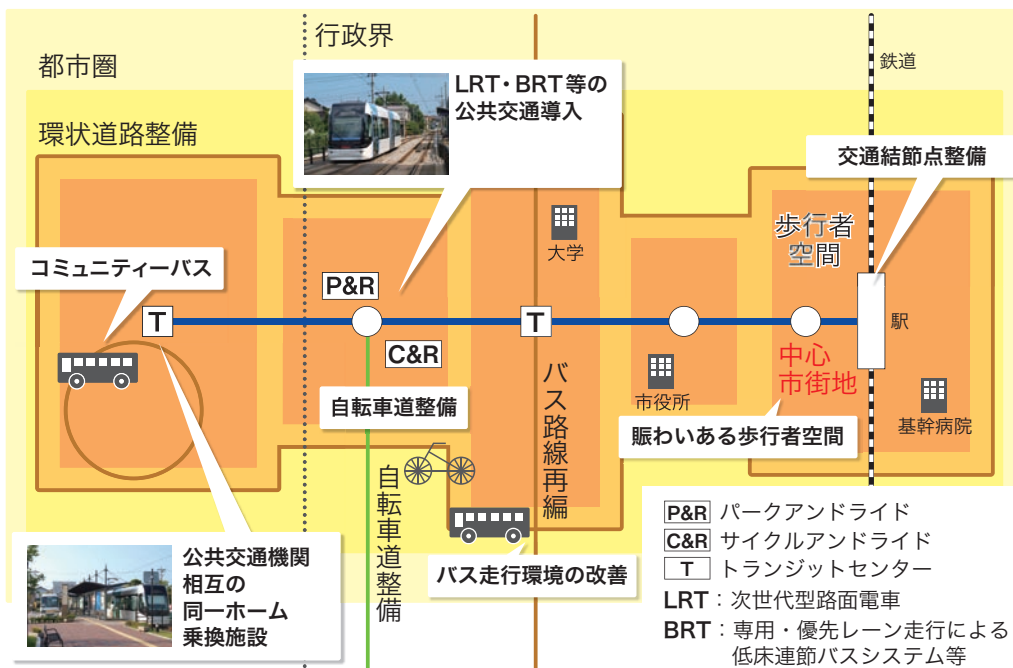
Nobuhiro YOSHIDA

取材・文●茶木 環(ジャーナリスト)
撮影●織本知之

図1 都市・地域総合交通戦略による取り組みのイメージ



総合交通戦略の推進イメージ



全国で進むLRTプロジェクト

こうした戦略実施の一手法に「LRTプロジェクト」(図2)がある。国土交通省各局の連携のもと、LRTの導入を総合的に支援する事業としてまとめられたものだ。

協議会は総合的な交通のあり方、必要な施策、実施プログラムを検討し、戦略を立案。ハード施策とソフト施策を組み合わせた戦略を策定する。そして戦略の実施となるわけだが、この3段階にそれぞれ、国による支援制度が設置されている。戦略策定への支援(都

市・地域総合交通戦略策定調査等)、戦略に基づく取り組みへの総合的な支援(総合交通戦略推進事業、都市交通システム整備事業等)、戦略的なモビリティ・マネジメント実現への支援(先導的都市環境形成促進事業等)だ。

地域関係者が一丸となって総合的な交通戦略を練り、国がそれを支援する。そして、その都市(地域)が目指す総合的な交通を実現していく。総力戦であるだけに、地域も公民連携の幅広い視野に立って将来像を見据えることができ、国からの多岐にわたる支援を受けることができる。こうした戦略策定への取り組みは現在、36都市(都市圏を含む)で進められており、そのうち26都市の「総合交通戦略」が今年度中にまとまる予定だという。

り、公共投資とともに民間事業者による市街地整備を促進する。公民連携による公共空間の確保も行う。公共交通といえば、これまでは民間事業者が担うものという認識だったが、それを公が牽引する。反対に市街地整備は公のイメージが強いが、マネジメントは公が行うものの、具体的な実現

携して戦略的に展開されていくわけだ

総合的な都市交通の戦略の推進

都市交通施策とまちづくり施策が連携して戦略的に展開されていくわけだ

は民にシフトする。それぞれの分野に踏み込むことによって連携を強めるという考え方だ。

が、ここではその取り組み方について紹介したい。

国土交通省では「都市・地域総合交通戦略」の推進を提示している(図1)。都市交通施策を集約型都市構造実現のための主要な施策として位置づけ、総合的かつ戦略的に推進するスキームだ。まず、関係者による協議会を設置す

地元協議会として交通事業者、自治体、有識者やNPOの他、国（地方整備局・運輸局）と都道府県警察が加わり、LRTプロジェクト推進協議会を設置する。関係主体間で合意が形成され、LRT導入の計画が策定されれば、その計画の実施について、国が一体的総合的に支援する仕組みとなっている。

このLRTプロジェクトの第1号が富山市の富山ライトレール、第2号が現在進められている富山市内電車環状線化事業だ。まちづくりと連携した環境にやさしい都市交通として注目を集めていたLRTだが、富山ライトレールの成功で、LRT導入の動きが各地で一層高まっている。

堺市と福井市でもLRTプロジェクトが進められている。堺は新設で、堺駅と堺東駅の2拠点を結ぶバス路線をLRTにする計画、福井は市内中心部を走る路面電車のLRT化等を推進する。既存の交通インフラを活用してまちづくりを進める計画だ。

このLRTプロジェクトにより、10都市程度にLRTを導入したいと国交省では考えている。

リーダーシップは公共団体がとる

ところで、協議会という形をとっても、現実的な場面では意見の相違や利益相反などもあり、一丸となることが難しい場合もあるだろう。では、こう

した連携の中で、リーダーシップをとるのは誰なのか。

「それはやはり県か市か、公共団体であるべき」と吉田企画専門官は指摘する。「まちづくりとして取り組むので、費用負担も受益も、市が一番多くなるはず。そうしたところが一生懸命になって関係者の合意形成を行うことが最も重要になる」と言う。

また、多額の税金を投入するうえで、住民のコンセンサスを得ることもポイントになる。「これまで、鉄道事業というのは、あくまで民間企業であるという認識が強く、民間が利益を得る分野に税金を投入することに違和感を抱く人もまだ多い。また、赤字事業に市が介入することにも納得できない人もいる。そういう意識を転換する必要がある」と吉田企画専門官は語る。「なぜ、この鉄道が、なぜこの軌道が、地域にとって必要なのか。その議論を、市民を含めた地域関係者で重ねていく中で、合意が形成され、体系的な利用促進策を見いだし推進していく」

合意形成ももちろんだが、総合的な都市交通戦略のカギは「こうありたい」という都市の目標像が明確で、分かりやすいことだ。都市像をどう描き、それをどう実現するかを、リードしていくことが市町村の重要な役割となる。

「富山市のケースでは、森市長のリーダーシップのもと、『まちを再構築して

賑わいを取り戻さなければならぬ。そのためには公共交通はぜひとも必要だ」という合意形成ができたことが成功につながった

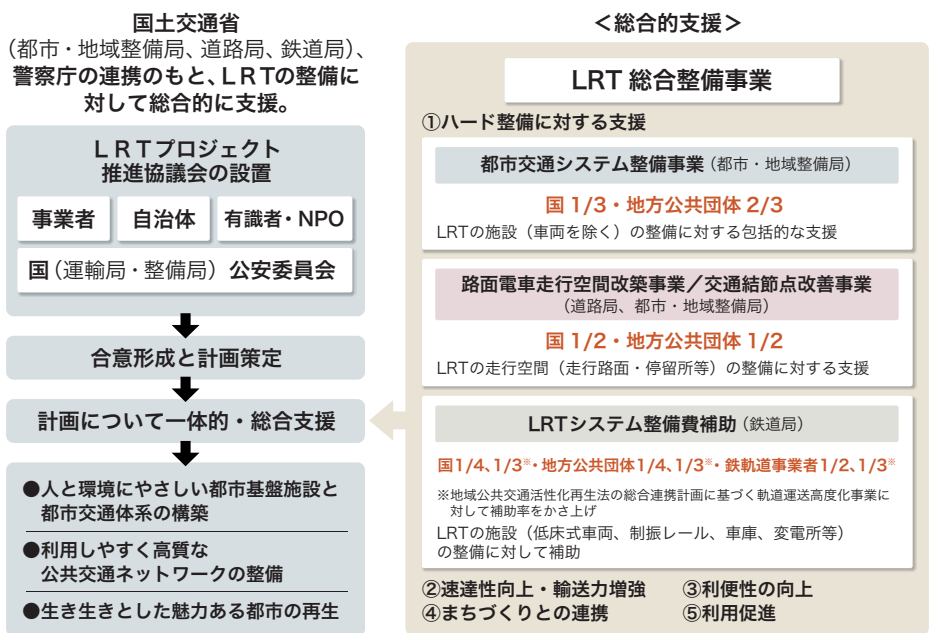
国が支援する「総合交通戦略」は、決して富山市のようなフルセット型だけではない。

「規模を問わず、さまざまな交通モードを組み合わせたまちづくりであれば応援する。例えば、駅周辺の整備や歩行者・自転車の空間整備、コミュニティバスの運行など、回遊性やアクセス利便性を高める計画なども推進してほしい」

さまざまな戦略の事例が挙がってくれば、将来像をなかなかつかめずにいる市町村にとっても参考になる。全国的にまちづくり戦略が波及していくことも期待される。

「まちの魅力を高めていこうとすれば公共交通が重要なものであると、見直されることを我々も確信している」

図2 LRTプロジェクト



LRTについても、現在は公共団体が公共交通に力を入れているヨーロッパをモデルにしているが、成功例が増えるにつれて、今後は日本型のものが形成されていくに違いない。

公共交通が事業者のものであり、単なる輸送手段である時代は終わった。まちづくりの装置として公共交通が息づいていくために、さらなる公民連携の「総力戦」が必要となるに違いない。

地域関係者全体で 公共交通活性化を 実現していく時代へ。

公共交通の将来は地域全体の問題となっている。
国としての中長期の公共交通の支援策について、
国土交通省総合政策局交通計画課 野俣光孝課長にお話いただいた。



国土交通省総合政策局
交通計画課長

野俣光孝

Mitsuyoshi NOMATA

計画実現に向けて一括支援

地域公共交通の問題を事業者任せにしては支えきれない時代がきています。地域公共交通活性化については、地域の関係者全体で、地域の問題として考えてもらうことが必須です。その取り組みを支援する「地域公共交通活性化・再生法」が昨年の10月に施行になり、さらに、予算面では本年度「地域公共交通活性化・再生総合事業（総合事業）」の新設により、幅広く柔軟に支援できるようになりました。

総合事業の今年度予算は30億円で、3次に分けて公募しています。既に1次を3月に、2次を6月に実施していますが、1次には171件（調査事業112件・計画事業59件）、2次には43件（調査事業35件・計画事業8件）の応募がありました。事業の内訳としては、やはりバス関係が多く、鉄道関係（第3セクターを含む）では、調査事業で和歌山電鐵貴志川線や福井鉄道など8件、計画事業では関東鉄道や広島電鉄など9件の応募があり、それぞれ認定を受けています。

非常に厳しい状況にある地方鉄道からはかなりの応募があるのではないかと予想していましたが、思いのほか、応募が少ないというのが我々の率直な印象です。この補助は利用促進について関係者全体が取り組むというもので、老朽化の更新は補助対象にはなりません。地方鉄道の場合は、インフラの老朽化対策を優先しなければならぬなど、簡単には利用促進事業に取り組みない事情があるのかもしれませんが、しかし、老朽化対策に自治体の支援などを受けられるか否かも、地域住民が利用促進に取り組んでいるか、多くの人々が利用しているかということが重要な判断要素になると思います。現在の、利用者が少ない、サービス水準が低い、老朽化が進むといった悪循環から脱却するためにも、利用促進や活性化に目を向けて前向きに取り組んでいただきたいと思います。

地域住民の意識変革を行っていくことが必要

国土交通省としては、地方鉄道の利用促進に向けて鉄道局に「地域鉄道相談室」を設置して様々な相談に対応する体制を整備するなど鉄道事業者を積極的に支援していきたいと思っています。また、上田電鉄別所線や北近畿タンゴ鉄道など地域

の関係者が主体的に地方鉄道の存続・利用促進に取り組んだことにより、良い方向に進んでいるケースも各地で見られますので、これらの事例集も示していきたいと考えています。

これまで地方鉄道の皆さんは、コスト削減の他、ダイヤ改正、企画乗車券、イベント列車の運行など、サービス改善に並々ならぬ努力をされてきたと思います。けれどもどんなに利便性を高めても、ライバルがマイカーである限り、ドア・ツー・ドアの利便さにはかないません。マイカーから公共交通へのシフトを図るには、事業者の皆さんが鉄道の利便性向上などに取り組むだけでは難しいと思います。

今後は、利便性の向上と同時一体的に住民の意識改革を図ることが重要なポイントだと思います。マイカーへの過度な依存は渋滞やCO₂など環境負荷にもつながります。少子高齢化で車を使えないお年寄りが増えると、福祉分野での問題も生じます。そうしたことを地域の皆さんに理解していただき意識改革をしてもらい、行政・住民も含めた地域全体で地方鉄道の活性化に取り組むことが必要と考えています。例えば、地域住民にダイヤや路線図を配り「鉄道はエコにもいいし、事故も少ないし、渋滞もない」ことをアピールする。マイカーだけに依存しているのは地域のコミュニティーがなくなり、街が廃れていくことを説明する。地域振興も含めて地域住民に考えてもらう。そうした住民の意識改革の取り組みを行っていくことが、今後の一番のポイントになると思います。

さらに、従来型の利用促進策にとどまらず、沿線に図書館・病院などの多くの人々が来訪する施設を誘致したり、商店街と共同でエコポイント制度を実施したり、駅前に駐車場・駐輪場を整備するなど、様々な処方箋を組み合わせ、公共交通の利用促進を進めてほしいと思います。

鉄道事業者の方々の並々ならぬ努力は分かります。ぎりぎりまでコスト削減して頑張っている。ただ、そのために、利用実態を研究したり、住民や自治体を巻き込んだ新しい企画を考えたり、実行する人材がいなくなってしまう。自分たちだけで頑張っても何かをやっても成果が出なくて意気消沈しているところもあるでしょう。

国の制度をうまく活用して、少しベクトルを変えてほしい。これからは交通事業者単体の努力ではなく、地域の関係者みんなが協力して地域の公共交通を支えていく時代です。