

少子高齢化時代の到来で社会構造が大きく変容し始めている。とりわけ、高齢者、移動制約者にとって、移動手段の確保は生存権にかかわる重大な問題となってきた。戦後国民の足としてその役割を果たしてきた鉄道やバスが、車社会の到来とともに衰退し、その代替えとしてコミュニティバスが登場した。しかし、多くの地方自治体が運営するコミュニティバスも、高齢社者の増加と生産世代の減少によって経費の拡大と、財源の縮小という問題に直面し、その持続可能性が危ぶまれている。

少子高齢化時代の移動手段として期待されたコミュニティバスなどの公共交通に代わって、国の新たな政策として登場したのが、交通まちづくり政策である。すでにフランスで成功しているコンパクトシティ化である。我が国でも富山市が導入、日本での草分けとして注目を集めている。これに続け、とばかり、多くの地方都市が「立地適正化計画」に名乗りを上げ、新たな町おこしに取り組んでいる。

本論文は、こうした交通政策と、交通まちづくり政策の推移を検証しながら、コミュニティバスと交通まちづくりの持続可能性について論述したものである。

本論文の特徴は、戦後の交通政策の推移と交通まちづくり政策の模範となっているフランスの都市政策のあり方を探りながら、コミュニティバス 5 事例と次代の交通まちづくりに取り組む 3 事例を調査取材し、これからの交通まちづくりはどうあるべきか、言及したものである。

第 1 章では、少子高齢化が叫ばれている状況のなかで、現実にそれがもたらす社会的影響はどういうものか、高齢化による人口構成はどのように推移していくのか、統計を検証しながら論じている。とりわけ、高齢者にかかる、医療費、介護費などの社会福祉費は増大する一方、生産世代の減少による税収の減少、財源の縮小は、今後の政策に影響する大きな問題として対応を迫られている。

その対応策が、交通まちづくり政策であり、国を挙げて取り組んでいる立地適正化改革である。象徴的なものが富山市に見られるコンパクトシティづくりである。都市の主要機能を 1 か所に集め、地域に分散した住居をその周辺に集積することで、限られた社会的コストを有効に使ったまちづくり政策である。少子高齢化時代は、高齢者のみならず、国家の先行きを左右する問題として国民全体が共有しなければならない問題である。

第 2 章では、交通権とはなにか、を改めて検証したものである。交通権については、交通権学会では、移動する権利であると同時に幸福追求権など様々な権利を含む基本的な権利と定義し、その法制化を主張してきた。2011 年に「交通政策基本法」が制定されたが、交

通権という文言の記述はなかった。フランスの交通基本法は 1982 年に制定され、ここには世界で初めて交通権という文言が盛り込まれた。彼の地の交通まちづくりは、この交通権を基本とした政策のもとに進められており、これによって、人間優先のまちづくりとなり、生き生きとした活気あふれるまちづくりを実現した。我が国の交通まちづくり政策も、フランス同様、交通権に裏打ちされたものであることが望ましいと提言している。

第 3 章では、第 2 次大戦後鉄道と路線バスという 2 大交通機関によって牽引されてきた公共交通が、車社会の台頭で、その多くが廃止、撤退に追い込まれた状況と、これらに代わって導入されたコミュニティバスの推移について検証している。コミュニティバスは、撤退した路線バスの代替えとして登場、新たな移動手段として期待され、多くの自治体が導入したという経緯を持つ。しかし、利用率の低下や運行のための財源不足から廃止、撤退したところも少なくない。コミュニティバスの持続可能性が懸念される理由である。

はたして、コミュニティバスは少子高齢化時代の中でどのような貢献をし、どのような課題を抱えているのか、再生 40 事例を分析し、今後の可能性を探った。

第 4 章では、少子高齢化時代のコミュニティバス事業を牽引してきた、武蔵野市のムーバス、長久手市の Nーバス、鈴鹿市の Cーバス（以上自治体の運営）、京都市醍醐地区の醍醐コミュニティバス（地域住民団体の運営）、神戸市の住吉台くるくるバス（みなと観光バス株式会社の運営）の現地調査取材を通してその成果と持続可能性について探求した。

第 5 章次代の公共交通と交通まちづくりでは、フランスのコンパクトシティを手本に我が国で初めてコンパクトシティ化に成功した富山市の事例、既存の路線バス、鉄道を 200 円バス、200 円鉄道として再生させ、交通空白地帯にウーバーシステムを利用した有償自家用タクシーの導入など、意欲的な交通まちづくりに取り組んでいる京都府京丹後市の事例、さらに国家戦略特区の一つとして公道での無人運転による自動走行バスの実証実験に挑戦した秋田県仙北市の事例を検証しその可能性を探ったものである。

第 6 章まとめでは、①少子高齢化時代の対応として、コンパクトシティ化は推進せざるを得ないことが、財源問題から明白になったこと、②交通まちづくりは、立地適正化計画の前に、限られた財源を有効に使った公共交通の再整備を推進すること、③利用率の低下、財源難という難問の前にその持続可能性が危ぶまれているが、本事例から鑑みて利用者目線にたった運営、事業者と地域住民との協力体制を構築することで、その持続性が期待できるものであることが明確になった。

最後に、持続可能な公共交通、交通まちづくりのために、限られた財源の有効活用を行ってコンパクトシティ化とは異なる交通まちづくりを実現した、京丹後市の施策に学ぶものが多いということを添えて、まとめとした。

主参考資料

- ・土居靖範「交通政策の未来戦略」2007年1月30日文理閣刊
 - ・戸崎肇「交通論入門」2005年2月20日昭和堂刊
 - ・内閣府平成29年版高齢白書 「高齢化の現状」「高齢化の推移と将来推計」「社会保障給付費の推移」
 - ・国土交通省2017年7月31時点立地適正化計画の作成状況
 - ・日本交通学会編「交通経済ハンドブック」2011年10月15日白桃書房刊
 - ・交通権学会編「交通権憲章」1999年7月10日日本経済評論社
 - ・通権学会編「交通権-現代社会の移動の権利」1986年10月10日日本経済評論社 pp.242、234-244、
 - ・板谷和也、森本章倫（2015）「フランスの公共交通を活かしたまちづくり」都市とガバナンス vol24
 - ・土居靖範「立命館経営学第45巻第4号」まちづくりと交通権保障とを実現する交通基本法制定を急ごう 2006年11月
 - ・国土交通省「交通政策基本法」2013年12月24日公布・施行
 - ・国土交通省「交通政策基本計画」2014年2月13日閣議決定
 - ・藤井直樹（2014）運輸と経済第74巻6号「特集交通政策基本法の理念具体化に向けて」
 - ・香川正俊（2017）「地域公共交通の活性化・再生と公共交通条例」2017年2月10日日本評論社刊
 - ・ヴァンソン藤井由美、宇都宮浄人（2016）「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」学芸出版社刊
 - ・2016国土交通白書「平成27年度年次報告」国土交通省編
 - ・土居靖則（2006）「戦後日本の旅客交通政策の評価と今後の戦略課題」立命館経営学第45巻第
 - ・岩手県立大学総合政策部バス110番事務局「自治体が行うバス（コミュニティバス）計画作成のポイント
 - ・武蔵野市都市整備部 交通対策課へのヒアリング調査（2017年2月3日）
 - ・長久手市暮らし文化部 安心安全課へのヒアリング調査（2017年2月8日）
 - ・鈴鹿市都市整備部 都市計画課へのヒアリング調査（2017年2月9日）
 - ・京都市伏見区 醍醐コミュニティバス市民の会へのヒアリング調査（2017年2月22日）
 - ・神戸市住吉台くるくるバスを守る会、みなと観光バス株式会社へのヒアリング調査（2017年2月21日）
 - ・富山市都市整備部交通対策課へのヒアリング調査（2017年7月19日）
 - ・京丹後市企画総務部企画政策課へのヒアリング調査（2017年7月25日）
 - ・仙北市地方創生総合戦略室総務部企画政策課へのヒアリング調査（2017年8月2日）
- 以上