

地域社会の変遷と公共交通のあり方



岩手県立大学総合政策学部
教授 元田良孝

本年の4月から消費税が5%から8%に上がる。背景には100兆円を超えた近年の社会保障費の増大があるが、このことと地方における交通弱者の問題には共通の原因があるように思える。

いずれも、明治以前から続いてきた家族制度が崩壊し、長寿化と併せて高齢者だけが暮らす世帯が増えたことから生じていると考えられるからである。数十年前は親と子供が同居するのはありふれた光景であった。親が高齢になり動けなくなると、生活に必要なものは子供が用意し、移動が困難になっても家族による支援があった。寿命も短く介護の期間も限られていたので、介護問題も交通弱者問題も顕在化していなかったのである。ところが、戦後の高度成長期に核家族化が進み、親と同居する人は少なくなって高齢の夫婦や独身者が単独で生活してゆく時代へと急激に変化した。厚生労働省の調査によれば、昭和55(1980)年に子供夫婦と同居する65歳以上の高齢者は52.5%であったが、平成22(2010)年では17.5%と30年の間に3分の1に減少している。この背景には少子化、都市化の進展や職業選択の自由の拡大、地方での農林水産業の衰退により仕事を求めて親と離れて遠隔地に居住せざるを得なくなったなど、さまざまな要因がある。大家族制度に回帰せよなどと時計の針を戻すことはできず、今の社会に応じた新たなシステムを構築しなければならないが、変化が急なので追いついていない。

代表的な地方の公共交通機関であるバスの輸送人員は昭和43(1968)年にピークがあり、その後一貫して減少し続けている。日本の経済成長とともに急激なモータリゼーションが訪れ、地方では公共交通に代わり自家用車が移動手段となったからであった。このため公共交通は大都市を除き衰退する一方で、補助金によって細々と維持されているに過ぎない。その主な利用者は運転免許を持たない高校生と高齢者であった。ところが少子化で高校生は減少し、さらに運転免許を保有する世代が年を取って高齢者も車を運転するようになり、公共交通の需要はますます減っているのが現状である。バス路線の撤退や地方鉄道の廃止が続いており、

地方の公共交通は存亡の危機にあると言っていい。

だがここに来て若干変化の兆しが見られるように思える。高齢化がさらに進展し、運転が困難になった高齢者による自家用車から公共交通への転換の兆候が見えてきたのである。筆者らが10年前の平成16(2004)年に岩手県雫石町で実施した調査では、コミュニティバスの利用者で運転免許保有者は少なく約17%であった。ところが平成25(2013)年に同町で行った調査では、利用者の約半数はまだ運転免許を持っている高齢者であり、運転免許を返上した者も15%程度を数えた。微かな動きであるが、高齢運転者の公共交通利用が増加している。公共交通は社会的使命が終わり消滅するのではなく、今後も重要な社会インフラとして残さなければならない。

公共交通を今後どのようにして持続させてゆけばよいのであろうか。その鍵の一つはまちづくりとの一体化と考えている。ともすれば、まちづくりの失敗の尻ぬぐいを公共交通がさせられているケースがしばしば見られる。中心市街地の活性化が必要と口では言いながら市役所や病院の郊外移転をする自治体は多いが、事後に開設したバス路線でアクセスの帳尻を合わせようとしている例も少なくない。

このような使い方をしていない限り、公共交通に未来はない。公共交通はまちづくりと一体でなければならない。ブラジルのクリチバ市ではBRT(高速バス輸送システム)で町の骨格となる公共交通軸を形成し、この軸に沿った地域の容積率を上げて開発の誘導を行っている。日本でも、富山市ではLRT(次世代型路面電車システム)などの公共交通を整備するとともに、公共交通路線沿線へ移転する住民の家賃や住宅建設費の補助を行い、利便性の高い地域への人口集積を促進している。岩手県八幡平市はJR東日本と共同で鉄道駅を移設し、駅と一体化したユニークな新市庁舎を建設中で、平成26年度中に完成する予定である。東日本大震災の被災地では鉄道の復旧が進んでいるが、まちづくりの中心になることが期待される。