

宇都宮大学国際学部国際社会学科

2011年度 卒業論文

地方都市におけるコンパクトシティと公共交通

～栃木県宇都宮市と富山県富山市を事例に～

指導教官名 中村祐司

学籍番号 080102A

論文執筆者名 秋山果歩

要約

今日の日本では少子高齢化が進行しており、将来人口減少が予測される都市に適応したまちづくりの進め方が必要とされている。そこで近年国の方針として勧められており注目されているのがコンパクトシティだ。地方都市では自動車社会が前提となり中心市街地の拡大とともに郊外化が進んでいる。しかし郊外化の進行は都市の顔になる中心市街地のにぎわいを失い都市全体の活気が欠けていくことに繋がるとともに、自然浸食が進み環境破壊に繋がる恐れもある。さらに自動車に依存した社会では公共交通の利用者の減少が起こりそれによって公共交通の不便化が進み、高齢者など自分で自由に使える自動車を持たない人にとって住みづらい環境となっている。このような環境は高齢化が進むと予測されている将来像に適応しない。そこで徒歩や公共交通機関での移動を中心としたコンパクトシティが勧められている。

本論文では自動車社会が進んでいる地方都市で公共交通の充実を軸としたコンパクトシティ政策に取り組んでいる事例を取り上げ、実施されている政策について調べる。2つの都市について調べたことを踏まえ、今後公共交通を軸としたコンパクトシティを目指すまちづくりに必要なことについて考察していく。

第1章ではコンパクトシティの基本的な形態と期待される効果についてみていく。第2章では地方都市の公共交通の現状について、大きく3つに分けてまとめる。第3章ではLRTの導入を視野に入れた公共交通政策を重点としたコンパクトシティを目指す栃木県宇都宮市を事例に挙げ、公共交通政策について調べる。第4章ではLRT導入や路面電車の環状線化など、地方都市の中でも公共交通政策が進んでいる富山県富山市の政策と、これまでに見られた効果についてみていく。第5章では2つの都市の状況から、今後のコンパクトシティを目指す中での公共交通政策において大切なことや課題などを考察していく。

目次

図表一覧	・・・ iv
はじめに	・・・ 1
第1章 コンパクトシティ論の広まり	
第1節 地方都市の抱える問題	・・・ 2
(1) 本論文における地方都市の定義	・・・ 2
(2) 地方都市を取り巻く現状	・・・ 2
第2節 コンパクトシティの基本的形態	・・・ 3
第3節 コンパクトシティに期待される様々な効果	・・・ 3
第2章 見直される公共交通の現状	
第1節 地方都市における公共交通の現状	・・・ 5
(1) 公共交通の定義	・・・ 5
(2) 鉄道・軌道について	・・・ 5
(3) 路線バスについて	・・・ 6
(4) コミュニティバス・デマンド型交通について	・・・ 6
第2節 公共交通の必要性	・・・ 7
第3章 栃木県宇都宮市の事例	
第1節 宇都宮市の概要と抱える問題	・・・ 8
第2節 宇都宮市における公共交通の現状	・・・ 10
(1) 鉄道	・・・ 10
(2) 路線バス	・・・ 11
(3) 地域内交通	・・・ 11
第3節 宇都宮市が目指すネットワーク型コンパクトシティの姿	・・・ 14
(1) ネットワーク型コンパクトシティとは	・・・ 14
(2) LRT の導入について	・・・ 17
(3) 公共交通利用促進のための取り組み	・・・ 18
(4) レンタサイクルの開始	・・・ 18
第4節 行政と市民の間にみられる溝	・・・ 19
第4章 富山県富山市の事例	

第1節	富山県富山市の概要	・・・21
第2節	富山市におけるコンパクトシティ政策	・・・22
	(1) お団子と串の都市構造	・・・22
	(2) コンパクトシティの推進体制	・・・24
第3節	思い切った公共交通政策	・・・24
	(1) LRTの導入と路面電車の環状線化	・・・24
	(2) その他の公共交通政策	・・・25
第4節	公共交通の改善が及ぼす効果と今後の課題	・・・26
	(1) 公共交通の改善の効果	・・・26
	(2) 仕組みの長所と今後の課題	・・・27
第5章	今後の地方都市の公共交通	
第1節	地方都市の公共交通政策に求められること	・・・29
	おわりに	・・・31
	あとがき	・・・32
	参考文献・参考URL・インタビュー協力	・・・33

図表一覧

図表 3-1	宇都宮市の総人口の推移	・・・9
図表 3-2	宇都宮市の年齢 3 区分別人口比率の推移	・・・9
図表 3-3	市内各駅の乗車人員の推移	・・・10
図表 3-4	赤字バス路線の系統推移	・・・11
図表 3-5	地域内交通への取り組み	・・・12
図表 3-6	清原さきがけ号と板戸のぞみ号の収入内訳	・・・13
図表 3-7	清原さきがけ号の合計利用形態別割合（2008 年 1 月～9 月）	・・・13
図表 3-8	清原さきがけ号利用形態推移（2008 年 1 月～9 月）	・・・14
図表 3-9	ネットワーク型コンパクトシティのイメージ	・・・15
図表 4-1	富山市の総人口の推移	・・・22
図表 4-2	富山市の年齢 3 区分別人口比率の推移	・・・22
図表 4-3	お団子と串の都市構造	・・・23
図表 5-1	行政と市民の積極的相互関係	・・・30
写真 3-1	二荒山神社前（事業前）	・・・16
写真 3-2	二荒山神社前（事業後）	・・・16

はじめに

現在、日本では少子高齢化の進行及び人口減少の進行が問題視されている。これは日本全体だけでなく自動車依存が強い地方都市でも同様である。これまで地方都市では人口増加を前提としたまちづくりが進められ、大型商業施設の郊外での建設や住宅地の郊外化などにより人々の郊外化の意識が強まった。一方郊外に人々の意識が向くと逆に中心市街地を中心とした内への移動が少なくなり、それまで都市の顔として活気のあった中心市街地はかつてのにぎわいを失っていった。

さらに、三大都市圏ほどには公共交通が発達していない地方都市で郊外化が進んだことで、地方都市では自動車への依存が強くなり、公共交通の利用者の減少に繋がった。そして公共交通の利用者の減少から事業者側は資金不足となり、ダイヤの減少や路線の廃止といった利用環境が悪化する原因となった。公共交通の利用環境が悪く自動車への依存が強い社会では、高齢者など自分で自由に使える自動車を持たない人にとって不便な社会であり、自動車の増加はCO₂排出で環境破壊にも繋がる。

そこで高齢化が予測される都市に適応できるまちづくりとしてコンパクトシティが国から推奨されている。外に向かっていた人々を内に向けることで市街地の拡散を抑え、徒歩や公共交通機関を利用した移動が主流となる都市の形だ。既に自動車依存が強い地方都市でコンパクトシティの形成を目指すには、公共交通の利便化を図ることで自動車利用者をいかに公共交通利用者にシフトさせられるかが重要だ。

本研究では、公共交通を重点においたコンパクトシティ政策を掲げる地方都市の栃木県宇都宮市と富山県富山市を事例として取り上げ、それぞれの都市の描く将来のコンパクトシティ像と公共交通政策について調べ、今後の地方都市における公共交通政策の取り組み方について考察していく。特に富山市で導入された国内初のLRTの導入を宇都宮市でも検討している点や、最近注目されている地域内交通としてコミュニティバスやデマンド型交通への取り組みについて深くみていきたい。

第1章 コンパクトシティ論の広まり

地方都市とは具体的にどこを指すものなのか。またコンパクトシティとはどのような形態なのか。第1章では地方都市の定義を明確にし、地方都市を取り巻く現状を把握するとともにコンパクトシティについてみていく。

第1節 地方都市の抱える問題

(1) 本論文における地方都市の定義

まずは本論で扱う地方都市の定義を明確化したい。地方都市という言葉は今日よく使われている言葉だが、その定義は使われる時によって異なることが多くあいまいなままである。そこで本論における地方都市は地方中核都市¹を指すこととする。

(2) 地方都市を取り巻く現状

昨今の日本では人口減少の問題がよく取り上げられる。実際に日本の総人口は2007年度をピークに減少傾向にあり、約45年後には1億人を切ってしまうと予想されている²。その人口減少の原因として深刻なのが、少子高齢化の進行だ。2009年度の時点で総人口の22.7%を65歳以上の高齢者層が占めており、まさに高齢社会となっているが、今後人口減少とともに少子高齢化はますます進行すると予想されている。65歳以上人口の割合の推移をみると、日本は2050年に39.6%に達すると予想されている。世界の数値と比べると、ヨーロッパが27.6%、北アメリカが21.5%、アジアが17.5%、アフリカが6.9%となっており、世界的にみても日本の高齢化の進み具合は深刻である³。

地方都市では人口減少問題に関連した別の問題もある。そのひとつは中心市街地の衰退である。原因はそれぞれ考えられるが、原因のひとつとしてよく挙げられるのは大型商業施設の出店などで郊外に客足が向かってしまい、結果的に中心市街地にあったにぎわいが薄くなってしまったということである。郊外の発展に伴い住宅地も郊外化してきたが、郊外では公共交通ネットワークが充実しておらず、結果的に自動車依存がますます高まった。2002年の時点で都道府県別世帯当たりの自動車保有台数が最も少ないのは東京都で、三大都市圏に入る地域が下位を占める一方で、地方都市は上位を占めている。

¹ 地方中核都市：地方圏（東京圏、関西圏、名古屋圏の三大都市圏以外の地域）における県庁所在地や人口が概ね30万人以上の都市。

² 総務省統計局 HP 「統計データ 人口の推移と将来人口」（2011年11月27日現在）
<http://www.stat.go.jp/data/nihon/02.htm>

³ 総務省統計局 HP 「統計データ 世界の人口と日本の人口」（2011年12月26日現在）
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/topics/topics23.htm>

第2節 コンパクトシティの基本的形態

コンパクトシティの語源は欧州にあり、1990年の欧州委員会による「都市環境緑書」で明確に提起されたのが始まりとされている。これ以降イギリスやアメリカなど欧米各国の都市でコンパクトシティを目指した政策がとられるようになった。

日本では1995年の阪神大震災からの復興に向けて、大都市が地域力(地域社会としての力)を高めていくためには「コンパクトシティ」を目指すべきという神戸市長の声明が、日本における「コンパクトシティ」の先駆けとなった⁴。以降2006年にはまちづくり三法を構成する中心市街地活性化法と都市計画法の改正が行われ国の方針としてコンパクトシティが推進されるようになり、コンパクトシティを目指した政策を取る都市が増えている。

ではコンパクトシティとはどのような形態なのか。今日のコンパクトシティの基本的な概念は地域コミュニティを重視し、都市機能が集積した高密度で活気のある中心市街地を中心とした都市・まちづくりを指すものである。物理的には時速4km(人間が1時間で移動できる範囲)を基準とする。具体的には大規模な商業施設や市役所、銀行、郵便局、図書館、病院などが中心市街地に立地し、バスや鉄道などの公共機関が充実し、自動車が無くても一か所で用事が済むまちである⁵。

第3節 コンパクトシティに期待される様々な効果

コンパクトシティに期待される効果は様々である。まず中心市街地拡大の抑制・都市機能の集積により外に向かっていた人が内に戻ることで、活気ある中心市街地の維持・形成と土地空間資源の有効活用が可能になる。さらにコンパクト化することで都市インフラやサービスの効率性を高めることができ、安価で効率的な行財政運営が行える。人口減少により税収入の減少が予想されるため、行財政の運営効率化は重要である。

また強く期待されるのが公共交通の充実・積極的利用による自動車交通への依存からの脱却である。自動車依存の社会は渋滞などの交通問題の増加の原因となり、高齢者など運転のできない層にとって住みづらいまちとなるだけでなくCO₂排出という観点から環境問題にも繋がる。高齢化の進行に加え自動車依存の強い日本の地方都市においても、自動車依存からの脱却は重要課題である。

従来は都市の拡大により可住地を増やし続けて人口を増大させる方針を取ってきた日本だったが、この考え方は人口減少が予測される将来の日本には適応できない。そこでこのような効果が考えられるコンパクトシティ論が広まり、将来の日本に適すると思われる形

⁴ マーケティング&マニュアル・ゼミ HP「コンパクトシティ・まちづくり」(2011年12月18日現在)

<http://kobayashi.clever.mepage.jp/area/observe.htm>

⁵ 同上。

態であると考えられたため、国の方針として推進されるようになったのである。

第2章 見直される公共交通とその現状

公共交通とは具体的に何を指すのか。第2章では公共交通について明確にし、それを踏まえて全国的な公共交通の現状を把握する。

第1節 地方都市における公共交通の現状

(1) 公共交通の定義

まずは公共交通の定義を明確にする。公共交通とは社会一般の不特定多数の市民が日常生活を営むために共通に利用することができ、かつそれが平等に保証されるべき基礎的な交通サービスである⁶。これにはパトカーや消防車、ごみ収集車などの「サービス交通」や宅急便などの物を運ぶ「物の交通」も含まれるが、本論文ではこれらを除く「人の交通」に限定する。また主に地方都市における都市内交通を取り上げ、空路や海路は対象外とし、鉄道・軌道、路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通を指すこととする。

(2) 鉄道・軌道について

現在の日本の鉄道はJRグループが主として全国各地で電車の運行を担っているほか、東武鉄道を始めとした大手私鉄が16社、準大手私鉄が6社、公営が13局、その他地方中小私鉄などが多数運営している⁷。多いようにも思われるが、私鉄の中には三大都市圏でのみ運行しているところも多く、地方都市における鉄道網は三大都市圏と比較すると希薄である。また鉄道には大量性、安全性、高速性、定時性といった特徴がある。これらの特徴から鉄道は自家用車を利用するよりも良い場合があることから、一定の利用者を確保できる交通機関であると考えられる。

しかし地方の私鉄では路線距離が短いことやモータリゼーションの進行などが影響し、利用者が減少し存続の危機に陥ることもある。筆者が3年ほど前に千葉県のみすみ鉄道⁸という鉄道を利用した際に、鉄道が存続危機にあるというチラシを見た。その後この鉄道は経営努力などにより経営存続が決定したようだったが、地方では利用者の減少が深刻化している鉄道も少なくない。

一方、大量輸送性の面で同じ性質を持つ路面電車は、モータリゼーションの進行による利用者の減少などを原因として各地で衰退していき、現在では全国で19の事業者が、地方都

⁶ 天野光三『都市の公共交通—よりよい都市動脈をつくる—』（技報堂出版株式会社、1988年）p.7より。

⁷ 国土交通省HP 「鉄道データ集」（2011年12月1日現在）
http://www.mlit.go.jp/tetudo/nandemo/13_03b.html

⁸ 千葉県大原駅～上総中野駅間の全長26.8kmの地方鉄道。

市に絞ると 7 都市で運行がある状況にある⁹。しかし現存している路面電車に対しては交通局や民間事業者、愛好支援団体などが存続のための何かしらの活動をしていることが多く、コンパクトシティ論の広まりもあって公共交通機関としての路面電車が見直されている。

(3) 路線バスについて

路線バスをはじめとした乗合バス事業者数は、2006 年の道路運送法改正以降 2 年間は増加傾向にある。しかし一方で、法改正以前からある乗合バスの輸送人員数の推移をみると、2008 年の時点で三大都市圏では 5 年前に近い数字まで持ち直しているのに対し、その他の地域では減少を続けている¹⁰。地方都市では自家用車の普及による利用者の減少と渋滞問題の深刻化が影響し、路線バスの定時性という特徴が不安定となり、さらに利用者離れが進む悪循環になっている場合がある。利用者が減少した結果ダイヤを減らさざるを得なくなれば、利用者にとってますます不便な路線バスとなり、さらに利用者離れが進む。鉄道は簡単に増設することができないので、地方都市では路線バスが公共交通の中心になると考えられるが、いまのままだと市民が気軽に利用しやすい公共交通機関とはいえない状況になってしまう。

(4) コミュニティバス・デマンド型交通について

コミュニティバスは路線バスと同様に定時定路線の運行形態を取るが、行政が中心となって既存の路線バスではカバーしきれない地域に走らせるバスである。1995年に東京都武蔵野市で導入された「ムーバス」から一般的に認知されるようになった。2006年度から2009年度の間で導入市町村数は1,549から2,390、コミュニティバスの車両数は887台から1,130台といずれも増加傾向にある¹¹。しかし国土交通省のHPには導入効果がみられる事例が41件記載されている他に、効果がみられない事例も10件紹介されている。ただ導入すれば公共交通機関として成功するというわけではないということもわかる。

デマンド型交通は路線バスやコミュニティバスとは異なり、基本的に運行経路や時刻表が決まっておらず、複数の利用者の移動に関する要望（時刻・行先）に応じてその都度決定して運行する乗合型の交通手段である¹²。これにはデマンドバスとデマンド型乗合タクシーが含まれる。2009年の時点でデマンド交通を事業として運用するために通常必要となる

⁹ 社会実情データ図録 HP 「日本の路面電車」(2011 年 12 月 26 日現在)

<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/6853.html>

¹⁰ 国土交通省 HP 「バスの車両数、輸送人員及び走行キロ」(2011 年 12 月 17 日現在)

<http://www.mlit.go.jp/common/000117169.pdf>

¹¹ 国土交通省 HP 「乗合バス事業について」(2011 年 12 月 2 日現在)

<http://www.mlit.go.jp/common/000169891.pdf>

¹² 秋山哲男、吉田樹『生活支援の地域公共交通—路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通—』(学芸出版社、2009 年 4 月) p.140 より。

「区域運行の許可」を受けている市町村は、160 を超えている¹³。そのうち乗合タクシーは安定した増加傾向にはないが、コース数¹⁴と事業者数のいずれも2006年度の数値を2009年度には越えている。しかし導入した事例の中には効果がみられなかったり結局同じコースを運行することが多かったりして定時定路線型に置き換えられたりしたケースもあり、デマンド型交通の強みを活かさない地域もあるようだ。

第2節 公共交通の必要性

第1章で述べたコンパクトシティ論の広まりもあり、路面電車の見直しがされたり、コミュニティバスやデマンド型交通においてはいずれも増加傾向にあったりと、公共交通を充実させる方針は浸透している。一方で、路線バスの利用においては三大都市圏と地方都市で差が出ていて、既にモータリゼーションが進んでいる地方都市では三大都市圏に比べて公共交通を積極的に利用していない¹⁵。この差はこれまでの大都市では公共交通で、地方都市では自家用車で移動するという意識が市民の中にあるからではないだろうか。

実際に三大都市圏の公共交通は駅と駅の間が短かったり、ダイヤが頻繁に出ていたりと比較的木目細かいサービスの提供があるといえる。そもそも三大都市圏では人口が多いため公共交通を利用する人口もある程度見込めるうえに、鉄道や軌道に関しては増設する際に莫大な費用がかかるため簡単に路線や駅を増やすことはできない。地方都市で同じレベルのサービスを提供するのは不可能である。しかし現状のままでは地方都市の公共交通は衰退していく一方になってしまう。

自家用車に乗るには免許が必要だが、公共交通は誰もがお金を払えば受けることができる平等な交通サービスである。誰もが住みやすいまちづくりを進めるうえで不可欠な要素である。頻繁に利用する人にとって公共交通機関が無くなれば日常生活に支障が出る。まして公共交通を利用したいと思うであろう高齢者が今後増えると予測されていることを考慮すれば、公共交通機関の維持・充実は必須課題である。

¹³ 国土交通省HP 「地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書」（2011年12月14日現在）

<http://www.mlit.go.jp/common/000050027.pdf>

¹⁴ 基本運行経路が決まっていて予約のあったところにだけ寄るといった形態もある。

¹⁵ 国土交通省 HP 「地方都市におけるバス活性化策」（2011年12月14日現在）

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/bus/07/images/04.pdf>

第3章 栃木県宇都宮市の事例

第 3 章では栃木県宇都宮市のコンパクトシティ政策と公共交通について取り上げる。宇都宮市は「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すとしている。この中で公共交通は軸となるひとつの要素とされている。そこで宇都宮市の公共交通の現状を整理し、市の目指すコンパクトシティ政策がどのようなものなのか、公共交通機関政策を調べ課題を考察する。

第 1 節 宇都宮市の概要と抱える問題

栃木県宇都宮市は 2007 年に市町村合併を経て北関東初の 50 万都市となった、面積 416.84 km²、人口 513,369 人の県庁所在地で県の中央に位置する中核市である¹⁶。市内にはインターパークのような大型商業施設や工業団地がありながらも、市の土地面積の約半分を田・山林・畑の割合が占め、市の東部には鬼怒川が流れており自然にも恵まれている。また、ろまんちっく村や大谷石博物館、宇都宮城址公園などの観光スポットもあり、多様な顔を持つ。

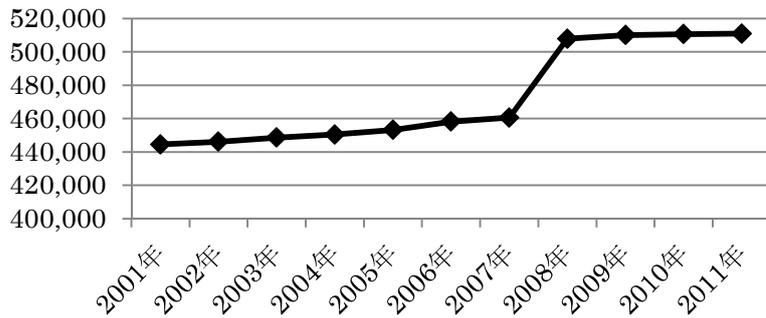
宇都宮市では今後の課題として 3 つの問題を挙げている。1 つは人口減少である。市の総人口は 2001 年から 10 年間、2007 年の市町村合併後も緩やかな増加傾向が続いている（図表 3-1）。しかし 2015 年頃にピークを迎え、その後は人口減少が進んで 50 年後に 40 万人、100 年後には 21 万人になると予想されている¹⁷。また年齢 3 区分別人口比率をみると 10 年間で年少人口と生産年齢人口が徐々に減少している一方で、老年人口の増加が顕著にみられることから高齢化は確実に進行しているといえる（図表 3-2）。高齢化も 2022 年頃には 65 歳以上の割合が 25%に達すると予想しており、若い世代にかかる負担が重くなる。

¹⁶ 宇都宮市 HP 「市のあらまし」（2011 年 11 月 28 日現在）

<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/gaiyo/shinogaiyo.html>

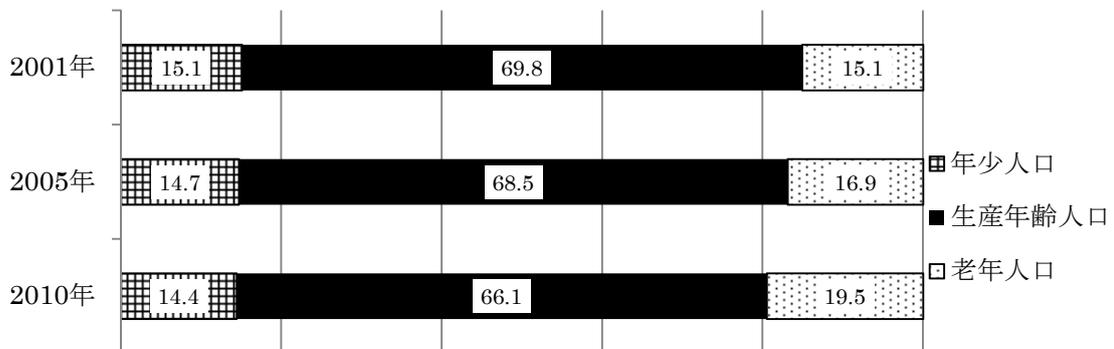
¹⁷ 宇都宮市 HP 「第 5 次宇都宮市総合計画策定大綱」（2011 年 12 月 17 日現在）

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/seisakushingi/dai5jisougoukeikaku/dai5jisougoukeikakusakuteitaikou.pdf



図表3-1 宇都宮市の総人口の推移

出典：宇都宮市 HP「宇都宮市統計データバンク」¹⁸より筆者作成。



図表3-2 宇都宮市の年齢3区分別人口比率の推移

出典：宇都宮市 HP「宇都宮市統計データバンク」¹⁹より筆者作成。

2つ目は自動車への強い依存である。自動車に依存する社会は自動車が運転できない人にとって住みづらい社会である。高齢者の交通事故件数も増えている²⁰。それは環境問題にも繋がってくる。宇都宮市では2003年の時点でCO₂排出量が1990年に比べ約24.5%増加している。さらに2008年には1世帯当たりのガソリン消費量が全国の県庁所在地の中で1位だった。また栃木県全体でも自家用車普及状況は、1世帯当たり1.635台で全国6位²¹の高

¹⁸ 宇都宮市 HP 「宇都宮市統計データバンク」(2011年11月28日現在)

<http://www2.city.utsunomiya.tochigi.jp/DataBank/tuika/toukeishopdf/toukeihyou1-8.pdf>

¹⁹ 同上。

²⁰ 宇都宮市 HP 「宇都宮市の交通の現状」(2011年12月14日現在)

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/senryaku/senryakuhoukoku_houkoku2.pdf

²¹ 自動車検査登録情報協会 HP 「都道府県別の自家用車の普及状況表」(2011年12月14日現在) <http://www.airia.or.jp/number/index2.html>

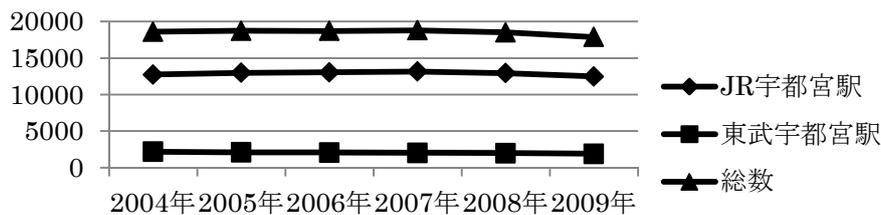
さである（2011年現在）。

3つ目は都市の活力低下である。とくに都市の顔とも言える中心市街地の活力低下が問題視されている。まず市の人口集中地区の人口密度は2005年の時点で54.5人/haとなっていて約50人/haを保っているが、人口集中地区面積は2005年に66.1km²で40年前の17.8km²から拡大し続けており、市街地の低密度拡大が進んでいる²²。次に2011年の通行量実態調査²³では休日の通行量は前年比13%増で98,635人、平日の通行量は4%増で97,987人となっている。どちらも前年と比べると増加しているが、現在の調査地点での調査の中での最盛期の数字は休日通行量が169,743人、平日通行量が129,333人となっており、この数値と比べるといかに現在の数値が低いかがわかる。

第2節 宇都宮市における公共交通の現状

(1) 鉄道

宇都宮市にはJRと東武鉄道が通っており、市内にはJR宇都宮駅をはじめJR雀宮駅、JR鶴田駅、JR岡本駅、東武宇都宮駅、南宇都宮駅、江曾島駅、西川田駅の合わせて8駅が設置してある。路線は東北新幹線と山形新幹線が通っているほかに、JR宇都宮駅を始点として宇都宮線、日光線、烏山線、東武宇都宮駅を始点として東武宇都宮線が運行している。これらの路線は市の中心から北東、南、南西に延びているため、これら地域以外からは鉄道利用がしづらい状況となっている。図表3-3では総数とJR宇都宮駅と東武宇都宮駅の推移を表している。これをみると大幅な変化は無く横ばいの数値で推移している。この他の駅ではいずれも東武宇都宮駅より小さい数値で同様に横ばいに推移している。



図表 3-3 市内各駅の乗車人員の推移

出典：宇都宮市 HP「宇都宮市統計データバンク」²⁴より筆者作成。

²² 宇都宮市 HP 「総合統計」（2011年12月14日現在）

http://www2.city.utsunomiya.tochigi.jp/DataBank/main_2.htm

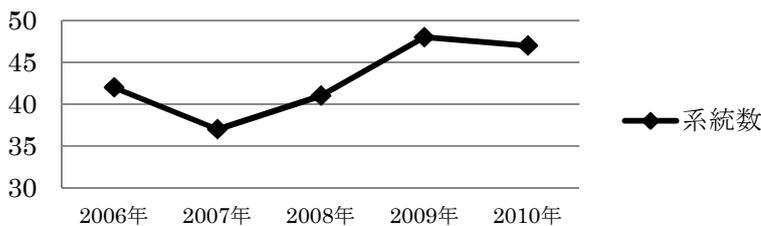
²³ 宇都宮市 HP 「通行量実態調査」（2011年12月14日現在）

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/007/160/tuukouryou23.pdf

²⁴ 脚注18参照。

(2) 路線バス

宇都宮市内を走る路線バスは関東バス、東野バス、JRバスの他にミニバス、宇都宮市代替バス「ユッピー号」が運行している。ミニバスは7つの路線を1時間に1,2本運行している。ユッピー号は旧上河内町の地区で、6つの路線を2時間に1本間隔で運行している路線もあれば、小学校の登下校時間に合わせた運行を行っている路線もある。その他のバス会社は主にJR宇都宮駅を中心とした中心部から郊外部に延びていく形の経路を取っている系統が多く、そのためバスの乗り換えをするためには一度JR宇都宮駅に行かなければならない場合が多い。またバス利用者数は年々減少していることもあり、赤字バス路線は毎年出てきていて廃止されている路線もある(図表3-4)。郊外に行くほど路線が少なかったりバス停間の距離が遠かったり、バス路線があるところでも本数が少なかったりと路線バスが十分な状況とは言えない。このようなバス利用環境の悪さから利用者のバス離れと路線バスの系統廃止・ダイヤの減少の悪循環が宇都宮市でもみられる。



図表3-4 赤字バス路線の系統数推移

出典：宇都宮市交通政策課資料より筆者作成。

(3) 地域内交通

市では現状で公共交通不便地域と公共交通空白地域が多数存在する。このような細かい地域へのフォローとして地域内交通が注目されている。現在宇都宮市内周辺部14地区で地域内交通の取り組みを推進しており、6地区においては本格運行または試験運行を開始している(図表3-5)。そのうち1つはコミュニティバス、その他はデマンド型交通である。

本格運転を行っている定時定路方式のコミュニティバス清原さきがけ号は、きよはら地域内公共交通運営協議会の運営のもと、試験運行を経て2008年から本格運行を開始した。2010年度の利用者数は11,371人で1便当たり3.7人となっている。一方、デマンド方式の乗合タクシーの本格運行を行っている板戸のぞみ号は、板戸のぞみ号運営協議会が運営を行い、2010年度の利用者数は3,469人、1便当たり利用者数2.5人となっている。さらに運行内容を比較してみると、清原さきがけ号は一日8便1回150円の料金体系に対し、板戸のぞみ号は9時から17時の間に毎時1本ずつ1回300円となっている。

図表 3-5 地域内交通への取り組み

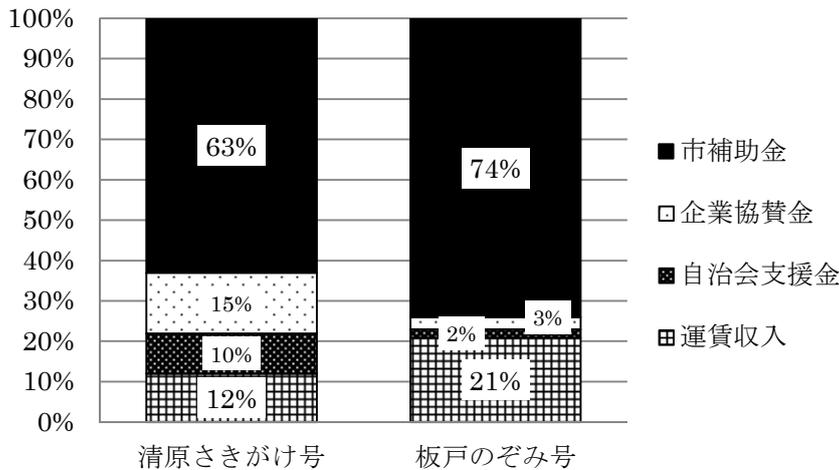
名称	方式	運行開始日	運行形態
清原さきがけ号	定時定路方式	2008/1/15～	本格運行
板戸のぞみ号	デマンド方式	2009/4/15～	
古賀志孝子号		2010/1/21～	試験運行
みずほの愛のり号		2011/3/29～	
くにもとふれあい号		2011/10/11～	
篠井はるな号		2011/11/3～	

出典：宇都宮市 HP「地域内交通の導入に向けた取組について」²⁵を参考に筆者作成。

この 2 つの 2010 年度の収入内訳の割合を示したものが図表 3-6 である。これをみると清原さきがけ号は市の補助金の占める割合が最も大きい、運賃収入に近い割合で企業協賛金や自治会支援金での収入があるため、総合的に板戸のぞみ号よりも市の補助金に頼る割合は小さくなっている。一方、板戸のぞみ号は運賃収入の割合は清原さきがけ号よりも大きい、企業協賛金や自治会支援金の割合が小さいため市の補助金に頼っている部分が多いといえる。両者は利用人数では清原さきがけ号が板戸のぞみ号の 3 倍近く多いが、料金設定を比較すると板戸のぞみ号の方が清原さきがけ号の倍の値段になっている。このため利用者が少なくてもある程度の運賃収入を得られたと考えられる。

料金設定の安さは公共交通機関の利用を視野に入れる時に重要な判断情報となるので、単純に利用者を増やすことだけを考える場合にはただ安くすれば良い。実際に清原さきがけ号の利用者人数の方が 2 倍以上多いのは利用形態の違いもあるが、料金設定の安さも関係しているのではないだろうか。しかし (2) で触れたように、赤字路線バスが毎年あるという運賃収入のみでは公共交通機関の存続が厳しくなっている現実を考慮すると、運賃収入や補助金以外の収入があまり見込めない場合に料金設定が高くなってしまいうは避けられない。公共交通全般にいえることだが、利用者の要望と提供者の都合のバランスが取れる料金設定は長く続けていくうえで重要な課題である。

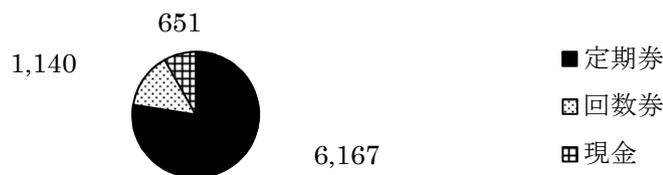
²⁵ 宇都宮市 HP 「地域内交通の導入に向けた取組について」(2011 年 12 月 14 日現在)
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/111018chiikinaikotsu_kakuho.pdf



図表3-6 清原さきがけ号と板戸のぞみ号の収入内訳

出典：宇都宮市 HP「地域内交通の確保に向けた取組について」²⁶より筆者作成。

ここで清原さきがけ号の利用形態とその利用状況にふれる。清原さきがけ号の料金支払い方法は現金、回数券、定期券の3種類がある。図表3-7は試運転の時の数値だが、これを見ると、定期券や回数券での利用の割合が現金での利用に比べ非常に高いことがわかる。ここから利用者の多くは1回限りの利用ではなく複数回、日常生活の足として利用していると考えられる。また月ごとの推移を見ても定期券利用者が安定して現金・回数券利用者数を上回っている（図表3-8）。これは継続して定期券を利用した人が多かったからではないだろうか。

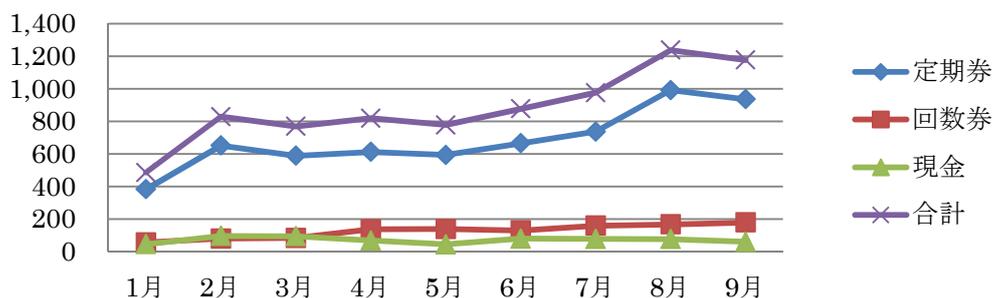


図表3-7 清原さきがけ号合計料金支払い方法別割合（2008年1月～9月）

出典：宇都宮市 HP「『持続可能なまちづくり』の先駆け（清原さきがけ号）の発車」²⁷より筆者作成。

²⁶ 宇都宮市 HP 「地域内交通の確保に向けた取組について」（2011年11月27日現在）
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/PP_chiikinaikotsu_kakuho.pdf

²⁷ 宇都宮市 HP 「『持続可能なまちづくり』の先駆け（清原さきがけ号）の発車」（2011年12月24日現在）
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/shiseikenkyucenter/ronnsyuu0503.pdf



図表3-8 清原さきがけ号料金支払い方法推移（2008年1月～9月）

出典：宇都宮市 HP「『持続可能なまちづくり』の先駆け（清原さきがけ号）の発車」²⁸より筆者作成。

第3節 宇都宮市が目指すネットワーク型コンパクトシティの姿

(1) ネットワーク型コンパクトシティとは

第1節で述べた問題の解決策として宇都宮市はコンパクトシティの形成を目指すこととし、その形態を宇都宮市第五次総合計画²⁹の中で「ネットワーク型コンパクトシティ」と表現している。ネットワーク型コンパクトシティとは、まちの機能や人口が拠点に集積し（コンパクト化）、拠点が連携する（ネットワーク化）ことを指している³⁰。ネットワーク型コンパクトシティのまちづくりに取り組む上で3つの方針が挙げられている。1つ目は市街地の拡大を抑えメリハリのある土地利用を行う「土地利用の適正化」、2つ目は人や魅力が集まりにぎわう個性ある拠点づくり「拠点化の促進」、3つ目は交通ネットワークでつなげる「ネットワーク化の促進」である。

ネットワーク型コンパクトシティの形成により目指す市の将来像についても3つ挙げている。1つ目は「身近な地域で支え合うまち」だ。日常生活に必要な機能が身近な地域に備わり、子供から高齢者まで誰もが歩いて暮らせるまちという意味である。2つ目は「環境に優しいまち」である。公共交通ネットワークを整備し移動による環境負担を抑え、土地利用を適正化することで都市と自然が共存したまちという意味である。3つ目は「元気で成長するまち」である。人や企業から選ばれそれらがいきいきと活動し、これまでに整備してきた公共施設を効果的・効率的に活用しムダなく運営できるまちという意味である。

²⁸ 同上。

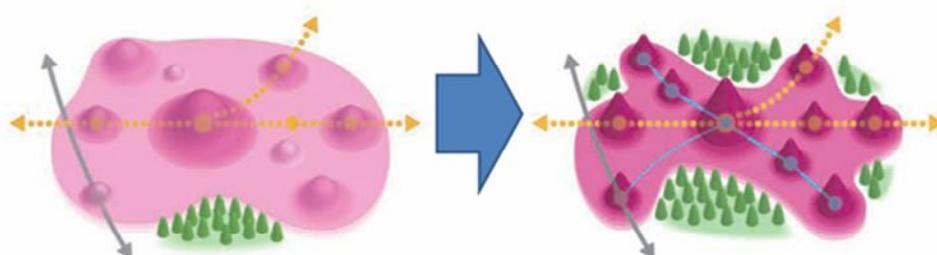
²⁹ 宇都宮市 HP「第5次宇都宮市総合計画の概要 概要版ネットワーク型コンパクトシティについて」（2011年11月15日現在）

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/seiakushingi/dai5jisougoukeikaku/5jisougaiyoubansyuuyakugatatoshi.pdf

³⁰ 『うつつのみやが目指すまちづくりと公共交通ネットワーク』（宇都宮市総合政策部交通政策課、2011年）p.1より。

次にネットワーク型コンパクトシティについて具体的な政策をみていく。

「土地利用の適正化」と「拠点化の促進」は合わせてコンパクト化ということになる。現在は市街地の拡大が無秩序に進み、それぞれの拠点における機能や役割といった特徴が薄く広がっているイメージである。コンパクト化を進め拠点の規模を適正化することで機能の質や機能性の向上を図り、これ以上の自然侵攻をせずに済むようにする（図表 3-9）。



図表 3-9 ネットワーク型コンパクトシティのイメージ

出典：宇都宮市 HP「第 5 次宇都宮市総合計画概要版」³¹より。

拠点化の促進として、宇都宮市は市を 4 つの拠点に分けている。

1 つ目は都市拠点で JR 宇都宮駅から東武宇都宮駅の周辺を中心市街地を指す。ここには県庁や宇都宮市役所をはじめ PARCO や東武百貨店といった商業施設、専門店やアミューズメント施設が並ぶ商店街のオリオン通りや、若者の通りとしてにぎわいをみせるユニオン通り、さらには二荒山神社や宇都宮城址公園といった高度な機能が集まっている。そこでここでは商業、情報、交通、医療・福祉、文化・芸術、アミューズメントなどの高度な機能が高密度に集積するとともに、市の歴史や文化の発祥地として風格と魅力・活気に溢れた市の中枢拠点・広域的な交流拠点となり「市の顔」となることを目指す。

既にホテルや高層マンションの建設など完了している事業もある。またネットワーク型コンパクトシティは拠点内では歩いてまわれることを前提としているので、二荒山神社前の広場のように気軽に休憩できるような場所の確保なども事業の一環として重要視している。特にこの場所ではスペースを広くして水場や緑を増やし、ベンチを設置するなどしてゆっくり休憩できるように改善している。

³¹ 宇都宮市 HP 「第 5 次宇都宮市総合計画概要版」（2011 年 12 月 14 日現在）

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/seisakushingi/dai5jisougoukeikaku/5jisougaiyoubansyuuyakugatatoshi.pdf



写真 3-1 二荒山神社前（事業前）



写真 3-2 二荒山神社前（事業後）

出典：宇都宮市 HP「二荒山神社前地区の再開発事業について」³²より。

出典：同上。

2つ目は産業拠点である。これは平出工業団地や清原工業団地、テクノポリスセンター地区を指す。ここでは産業・研究開発機能が集積した機能性の高い産業空間を目指す。工業団地では大企業から中小企業まで多様な企業の工場が集積しており、雇用創出の要にもなっている。

3つ目は地域拠点としての雀宮駅周辺地区や岡本駅周辺地区、上河内中里周辺地区を指す。ここでは地域の特性や周辺環境と調和した商業・住居・文化・公的サービス・交通結節などの機能を備えた自立性の高い拠点を目指す。

4つ目は観光拠点で、ろまんちっく村や大谷寺・大谷公園周辺地域を指す。地域資源や歴史・伝統・文化を生かした魅力ある観光空間の創出を図る。ろまんちっく村はレストラン・宿泊施設・温泉のほか、自然とマッチングした造りとなっており、自然に癒される空間となっている。大谷寺には大谷石からできている、日本最古の石仏と言われ特別史跡・重要文化財にもなっている大谷観音がある。

次に「ネットワーク化」はコンパクト化したそれぞれの拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携のための軸の形成・強化を意味する。宇都宮市は合併を経て今の姿となったこともあって各地域の特性が強いが、それと同時に地域間での連携がうまくとれていない。路線バスの系統図をみるともともと宇都宮市だった地域の方にバスが充実しており、合併後に宇都宮市に入った地域の方が路線バスの系統が少ない傾向にあることがわかる。実際に交通での移動に関する市民満足度は2007年度の時点で30.6%と低い³³。そこでネットワーク化としてまず都市計画道路などの幹線道路や路線バス、地域内交通、新交通

³² 宇都宮市 HP 「二荒山神社前地区の再開発事業について」（2011年12月24日現在）
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/machizukuri/19382/002332.html>

³³ 宇都宮市 HP 「実現するための具体的施策」（2011年12月17日現在）

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material_/localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/senryaku/senryakuhoukoku_houkoku5a.pdf

システムなどの公共交通ネットワークの整備により拠点間の形成・強化を図る。これに加え鉄軌道系の公共交通機関や高規格幹線道路、地域高規格道路の整備・充実を促進することにより、近隣・近郊の都市だけでなく関東圏や東北圏における主要都市との広域的な連携軸の形成・強化も図る。

このように宇都宮市はネットワーク型コンパクトシティの形成を目指すうえで、公共交通の強化を拠点化の促進と同時に大きな柱として重要視している。これを市は「魚の骨ネットワーク」と表現している。すなわち、新交通システムとして LRT³⁴を導入し、それを軸（背骨）として公共交通空白地域や不便地域には路線バスやコミュニティバスの新設や増便を行い、トランジットセンター³⁵を設置して乗り換えのしやすい環境作りをすることで軸と合わせて細かくカバーしようとする形だ。

(2) LRT の導入について

宇都宮市の描いている将来像では LRT が必須の形となっているが、2011 年現在までに見える形となつては進んでいない。そもそもなぜ LRT の導入を検討しているのか。従来の路面電車と同様の性質である大量輸送性・定時性に加え、CO₂ 排出量が自動車の約 7 分の 1 で済むその少なさや、LRV（低床式車両）を活用することで騒音や振動も少なくバリアフリーという観点からも優れているからである。また、バス停留所などと連携することで乗り換えも便利となり、公共交通の利便性を上げることにも繋がる。デザイン性も高いため都市の魅力を高めるまちのシンボルとしての役割も期待できる。

JR 宇都宮駅の東西合わせて約 15 km に導入し停留所を 24 箇所設置し、運賃は 100～400 円の料金帯で設定することとしている。ダイヤは新幹線の始発から終電まで対応できる設定としてピーク時に 4 分間隔、それ以外に 6 分間隔で一日 400 本ほどで一日に 44,900 人の利用者を見込んでいる。

「うつのみやが目指すまちづくりと公共交通ネットワーク」に関するオープンハウスが市の交通政策課によって開催された（2011 年 8 月 22 日から 10 月 28 日まで）。これは本庁や JR 宇都宮駅構内を始め東武百貨店や FKD インターパーク店といった商業施設や各地区の市民センターなど市内 19 か所での 3～5 日程度の開催だった。来場者数は合計 4,463 名、一日各所 30～80 名程度が来場した計算となる。ここでは市内の公共交通の状況やネットワーク型コンパクトシティに至った経緯の説明などの資料がパネルで展示しており、行政職員が 2、3 名常駐して来場者に声をかけていた。後日来場者の意見をまとめた資料を見ると、LRT について賛成派もいれば反対派もいた。費用の問題については運営方式に上下分離方

³⁴ Light Rail Transit の略で、交通機関や車や自転車との乗換えを重視し利便性を高めた現代版の路面電車。

³⁵ LRT と各種交通機関との結節が想定される箇所に乗り換えしやすい機能を備えた交通結節点。

式³⁶を導入する方向で考えているため収支については運営初年度から黒字で運営は賄える見込みのようである³⁷。

(3) 公共交通利用促進に向けた取り組み

LRT の導入はある程度の利用者は見込めるが、今すぐに完成させることはできない。そこで既存の公共交通機関の利用も促進するための政策が行われている。

まず、高齢者や身体障害者でもバス利用がしやすい環境作りの一環としてノンステップバスの導入を進めている。これは 3 つのバス会社に対し低床バスの導入支援を行い、ワンステップバスやノンステップバスの導入を図るという内容である。この結果 2006 年度の時点で 25 台だったノンステップバスは 2010 年度には 97 台まで増加し、全体に占める割合は 32.2% になった。

また高齢者の公共交通利用促進を目的としたバス乗車券購入費助成も行っている。これは 3 つのバス会社の 5000 円分の乗車カードを 1000 円で販売しているもので、満 70 歳以上ならば 1 年に 1 回申請できる。この 3 社以外にも上河内代替バスユッピー号、清原さきがけ号、板戸のぞみ号の乗車券での申請も可能である。この場合ユッピー号は回数乗車券 100 円券 50 枚、清原さきがけ号は回数乗車券 150 円券 34 枚、板戸のぞみ号は回数乗車券 300 円券 17 枚となっている。清原さきがけ号の場合定期乗車券での申請も可能で、定期乗車券は 3 カ月分が 2000 円となっている。

さらに、路線バスの利用環境を改善する事業として、バス停留所の統合化も進めている。バス会社がそれぞれ停留所を設けたことで停留所名が同じにも関わらず設置場所が離れていたり、逆に停留所名が異なっているにも関わらず設置場所が同じであったりといった利用者にとって混乱して利用しづらい状況となっている。そこで 3 社のバス停の統合化に対する支援を行うことでバス利用のしやすい環境作りを進めている。バス利用環境の改善という点ではこの他に停留所への屋根・ベンチや C&R (Cycle&Ride) 用の駐輪場設置といった事業も行っている。C&R 用の駐輪場はバス停留所だけでなく駅近くへの設置も行い、放置自転車減少を狙うとともに鉄道利用促進の効果も期待できる。

(4) レンタサイクルの開始

環境に優しいという点で最も優れている自転車についてもふれておきたい。宇都宮市は自転車のまちというキャッチフレーズもあって自転車を利用している人も多く見られる。

(3) で述べた駐輪場の設置が進められているのはこうした背景も影響しているだろう。またコンパクトシティのまちづくりという観点から効果が期待されるレンタサイクルの貸し出しも行っている。貸し出しを行っている市内 7 か所の駐輪場で申請書に記入すればもらえる

³⁶ 下部（インフラ）の管理と上部（運行・運営）を行う組織を分離し、会計を独立させる方式。

³⁷ 宇都宮市交通政策課インタビュー（2011 年 11 月）より。

「レンタサイクル使用証」の提示をすれば、自転車が借りられるシステムになっている。返却は7か所の駐輪場ならどこに返却しても良いが、利用時間は午前8時から午後9時までで借りた日のうちに返却する必要がある。基本的に中学生以上であれば誰でも利用可能である。利用料金は普通自転車であれば1日1回100円、電動アシスト自転車は300円なので駐輪場を利用した場合は使用料がかかるが、たいていの場合バスを使うより安価で済む。

また、このレンタサイクルには放置自転車を再利用しているため新しく自転車を購入する費用はかからない。レンタサイクルの長所は料金の安さと自由がきくことであり、複数カ所に用事がある時や乗り換えが面倒な時、市を散策したいと思った時などに利用すると便利である。市としても少しでも人が長居して買い物などをしてくれれば市の活性化にも繋がるため、レンタサイクルの利用も公共交通利用と同様浸透してほしい制度だろう。

2010年から2011年にかけては「おもてなしレンタサイクル」も試験実施された³⁸。これは市内のホテルで利用者にレンタサイクルの貸し出しをするサービスである。ホテル利用者には観光したいと思う人もいると思うので効果的な事業なのではないだろうか。

第4節 行政と市民の間にみられる溝

第3節(2)のオープンハウスを9月4日の市民プラザの開催の時に訪問した。午前中に訪問したからか閑散とした印象だった。総合来場者数が多いのか少ないのかはこのようなイベントの平均的な数値がわからないのではっきりとはいえない。しかし50万人を超える都市の規模の大きさと、LRTという新しい公共交通機関の導入を含む将来の公共交通政策について知る機会であることを踏まえると、あまりにも少ないのではないかと感じた。この時の来場者の意見にはLRTを望む声、バスの充実を求める声、もともと宇都宮市が自転車のまちを進めていることもあり、公共交通より自転車のまちとして走りやすくしてほしいという意見もあった。

しかしどの意見においても強く感じたのが「早急な」改善を求めている声で、市民が抱く公共交通の不便さへの不満が高いことが窺えた。またこの中に「LRTについては20年以上前から話が出ているが、どうなっているのか」という意見もあった。そんなに昔から話が出ているとは知らなかったのが驚いたが、20年以上前から話が出ていて今もまだ着工開始に至っていないとすれば、行政への不信感が強まるのも否めないかもしれない。

しかし市は今の段階を市民へのネットワーク型コンパクトシティや公共交通の将来像の説明・考えの浸透を行う段階としている。LRT賛成派の中にはすぐに作ってほしいという

³⁸ 宇都宮市 HP 「おもてなしレンタサイクルの利用について」(2011年12月17日現在)
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material_/localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/zitennsya/w.pdf

意見もあったが、実際には一からの建設のため土地の確保やバス会社への協力要請に加えての建設になるためすぐにできるものではない。交通課の方へのインタビュー³⁹で「例えば40年後には実現しているのでしょうか」という質問に対しては「断言はできないけれどもできると思います」と曖昧な回答だった。まだあくまで検討の段階であり、計画が決定したわけではないのだ。しかしこうした情報がまだまだ市民に浸透しておらず、将来像を見据えた大きな事業になるため慎重な行政と早急な改善を求める市民の間に溝があるようだ。

溝があるまま事業を進めていくのは需要の把握がうまくいかないなど事業の失敗に繋がる可能性がある。またどちらにせよ早急な改善が無ければ公共交通の利用者は減少しダイヤの悪化などの悪循環は止まらないだろう。行政は市民への政策内容の説明を徹底して理解を得ることと、LRTよりは比較的早く効果がみられるであろうLRT以外の公共交通機関のサービス水準を最大限に上げる努力をすることに力を入れるべきだ。また市民も受け身でなく今回取り上げたようなオープンハウスなどのイベントに積極的に参加して情報を得ることを心がけ、現状だけでなく将来についても考えて行政の一方通行の政策にならないようにするべきである。

宇都宮市のコンパクトシティ政策ではその名の通り、LRTと鉄道以外の公共交通機関が充実してより細かく地域へのフォローができることも重要である。その中で清原さきがけ号と板戸のぞみ号が行政主導でなく、市民が自ら立ち上がって地域内交通を本格運行までさせたことは注目すべきだろう。とくに費用補助の面で行政だけでなく企業も協賛金の形でこの事業に参加しており、公民私が一体となっている。(1)で受け身ではなく市民も積極的になることが大切だと述べたが、この2つは積極的になったことでうまくいった事例といえるだろう。より多くの市民がこの事例を知って、積極性の大切さとともに市の将来像や公共交通を利用することの意味を考えていくべきである。

³⁹宇都宮市交通政策課インタビュー（2011年11月）より。

第4章 富山県富山市の事例

第4章では、富山県富山市を取り上げる。富山市は地方都市の中でも特に中心市集中地区面積の拡大が深刻化しており、第3章の宇都宮市と同様自動車保有率も高く郊外化の進んでいる都市である。その打開策として富山市が取り組んでいるのが公共交通政策に軸を置いたコンパクトシティ政策であり、全国で初めてLRTを導入したことで注目を集めている。そこで公共交通政策が進んでいる都市として富山市におけるコンパクトシティ政策と公共交通政策を整理し、現時点でみられた効果を調べ公共交通の強化の必要性などについて考察していく。

第1節 富山県富山市の概要

富山県富山市は7市町村との合併を経て2005年に現在の富山市となった。面積は1,241.85 km²、人口421,890人の富山県の県庁所在地である⁴⁰。田・畑・山林の土地面積合計が総数の7割を占め、その中でも山林が総数の3割を占める。日本海側の中では有数の工業が盛んな都市である。鉄道は富山駅付近を中心に富山ライトレール、JR西日本北陸本線、JR西日本・東海高山本線、富山地方鉄道本線、富山地方鉄動上滝線、路面電車が走っているほか富山空港もある。また市内には温泉や白鳥城址、博物館や美術館といった観光スポットもある。

富山市でも宇都宮市と同様の問題が起こっている。まず総人口の減少と少子高齢化の進行である(図表4-1、4-2)。富山市では市町村合併が完了して以降も減少を続けている。またこれに伴い年齢ごとの人口比率を見ても宇都宮市よりも高齢化が進んでいることがわかる。

市街地の低密度拡大化とそれに伴う自動車交通への高い依存もみられる。人口集中地区面積は2005年に54.3 km²となり1970年の26.4 km²から約2倍に拡大し、59.9人/haだった人口密度は40.3人/haまでに減少した。この時点で富山市の中心市街地は全国の県庁所在地都市で最も低密度な市街地となった⁴¹。また2009年の一世帯当たりの乗用車保有台数は1.72台でこちらも全国2位⁴²の数値となった。

⁴⁰富山市 HP 「市のプロフィール」(2011年11月28日現在)

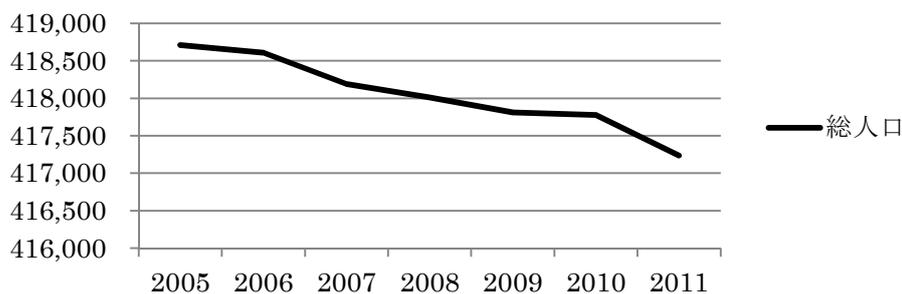
<http://www.city.toyama.toyama.jp/other/profile/shinogaiyo.html>

⁴¹富山市 HP 「環境モデル都市提案書」(2011年12月17日現在)

<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2503/1/teiansho.pdf>

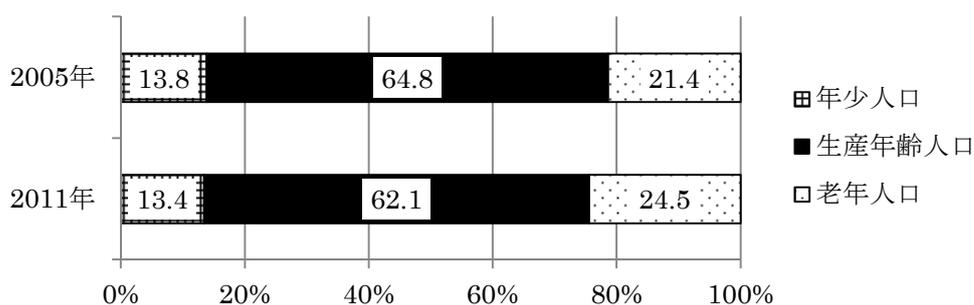
⁴²運輸政策研究機構 HP 「セミナー資料富山市の路面電車を活かしたまちづくり『富山環状線・セントラム』」(2011年12月17日現在)

http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/event/100929seminar/pdf/semi_04.pdf



図表4-1 富山市の総人口の推移

出典：富山市 HP「統計データ」⁴³を参考に筆者作成。



図表4-2 富山市の年齢3区分別人口比率の推移

出典：富山市 HP「統計データ」⁴⁴を参考に筆者作成。

自動車の普及が影響し、公共交通の利用者はやはり減少している。1989年から2009年の20年間でJRは約28%、市内電車は44%、路線バスは約70%利用者が減少している。路線バスの系統数も約4割減少しており、ここでも利用者の減少と公共交通環境の悪化の悪循環が起きていたことがわかる⁴⁵。

第2節 富山市におけるコンパクトシティ政策

(1) お団子と串の都市構造

第1節で述べた通り公共交通の利用者は減少している状況であるが、市の意識調査によると車が自由に使えない15歳以上の人の割合は3割を占めている⁴⁶。このような状況を踏まえ富山市が目指したのは、鉄軌道をはじめとする公共交通を充実させ、その沿線に都市機能を集積させる公共交通を軸とした拠点集中型コンパクトシティである。これを富山市

⁴³ 富山市 HP 「統計データ」(2011年12月17日現在)

<http://www.city.toyama.toyama.jp/kikakukanribu/johotokeika/tokei/tokeideta.html>

⁴⁴ 同上。

⁴⁵ 富山市 HP 「富山市都市整備事業の概要」(2011年12月17日現在)

<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/4162/1/low.pdf>

⁴⁶ 同上。

がモデル化した都市像が「お団子と串の都市構造」（図表 4-3）だ。「お団子」は徒歩圏を、「串」は一定水準以上のサービスレベルの公共交通を表していて徒歩圏を公共交通で繋いでいるイメージだ。この徒歩圏は鉄軌道の場合 10 分以内で駅まで到達できる距離として駅から約半径 500m の範囲、バスなら 5 分以内で到達できる距離としてバス停から約半径 300 m の範囲としている。この中でも特にお団子の核となる鉄道駅周辺をシティコア・エリアコア・ライフコアの 3 つに分類して整備していく。シティコアは富山駅を中心とした都心地区で、都市の顔となる。エリアコアは地域の生活拠点となる駅周辺地区で都市機能を有し、日常生活がほぼ満たされる地域となる。そしてライフコアは 2 つ以外の駅周辺地域で日常生活を支える利便施設を有し、居住系土地利用を主体とした地域である。

この形態の軸となる公共交通として富山市は新たに日本で初めて 2006 年に LRT を導入した。また 2008 年には LRT の導入をはじめ路面電車の環状線化など公共交通の充実を図る政策が評価され、国の「環境モデル都市」に選定された。富山市は公共交通の強化だけでなくリサイクル事業などにも力を入れ、環境に配慮したエコなまちづくりという面でもコンパクトシティ政策を進めている。この結果「低炭素都市づくりベストプラクティス大賞」や「日本クリエイション大賞 2010 大賞」などにも選ばれ、コンパクトシティの成功例として度々挙げられる都市となった。



図表 4-3 お団子と串の都市構造

出典：富山市 HP「富山市環境モデル都市行動計画」⁴⁷より。

どのようにコンパクト化を進めているのか。富山市では規制の強化でなく誘導策を基本とした市民の選択によるコンパクト化を推進している。その誘導策のひとつが公共交通の活性化である。LRT を始め公共交通に行政が積極的に関与するのだが、主に公設民営の考え方を導入しており、整備費用など財政負担を行政が、実際の運営を民間が担う形を取っ

⁴⁷ 富山市 HP 「富山市環境モデル都市行動計画」（2011 年 12 月 2 日現在）

<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2503/1/kankyomoderukeikaku.pdf>

ている。公共交通を強化すると同時に鉄軌道から 500m とバス停から 300m を「公共交通沿線居住推進地区」に指定し、区域内での住宅の建設や取得に対する費用補助を行い公共交通沿線への拠点集中も推進している⁴⁸。

(2) コンパクトシティの推進体制

コンパクトシティ政策を進めるにあたり富山市では行政と民間を合わせた 3 つのチームが構成されている。1 つ目が「コンパクトなまちづくり推進本部」である。これは庁内で環境、都市計画、交通、中心市街地活性化、農林、住宅、商工、福祉、文化、教育行政などの関係課が広く参加することで全庁的な行政機関内の連携体制を実現するものである。ここでは PDCA サイクル⁴⁹により事業の推進とその効果測定などを実施し、効果的な環境負荷低減に向けて継続的な取り組みを推進する。

2 つ目は地域住民などとの連携体制である「チーム富山市」だ。これは市内の団体・事業者などが自主的にチームを結成して具体的な温暖化防止行動とその目標を掲げ、市長をキャプテンとしたチーム富山市のメンバーとして取り組むことで、行政主導ではなく市民総参加の行動へと広げ成果を上げていく民間提案型の取り組みである。

3 つ目は「チーム富山市アドバイザー会議」だ。これは全体的な推進に対しては地元大学や企業に参加してもらって地元の知的資源の活用を図り、個別施策に対しては電力会社やエコタウンの企業、交通事業者、住宅メーカーなどと協力体制を築くことで効果的な事業推進を行おうとするものである。

富山市ではこうして民間も巻き込んだまちづくりの進め方をしている。またこれだけでなく知事も参加するタウンミーティングなどを開催し、市民にコンパクトなまちづくりの必要性和全体ビジョンをわかりやすく提示することで市民の理解を深める対策も取っている。このタウンミーティングは 2005 年度から 2009 年度の 3 年間で 108 回開催されている。

50

第 3 節 思い切った公共交通政策

(1) LRT の導入と路面電車の環状線化

富山市の公共交通政策の取り組みで最も大きな柱が LRT と路面電車である。富山市の LRT は 2005 年度まで JR 西日本株式会社が運行していた JR 富山港線が廃止されたものを富山市が引き継ぐとともに路面電車化することによってサービスレベルを高め、利用しや

⁴⁸ 富山市 HP 「公共交通沿線居住推進事業」(2011 年 12 月 26 日現在)

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/toshisaiseiseibika/jyutakuseisaku/kotsuensenjigyo.html>

⁴⁹ 計画 (Plan) 実行 (Do) 評価 (Check) 改善 (Act) の順に実施するマネジメントサイクル。

⁵⁰ 脚注 41 参照。

すい公共交通として 2006 年に導入された。路線の長さは約 7.6km で駅数は 13 駅、車両には LRV（低床式車両）を導入している。また運転間隔は朝のラッシュ時に 10 分間隔、昼間は 15 分間隔、早朝・深夜に 30 分間隔で出ており、料金は 200 円均一に設定されている。整備面では公設民営の考え方で建設費・維持管理費の負担は市が、運行は富山ライトレール株式会社が行っている。富山市の場合は地方鉄道線がもともとあったため土地の確保をする手間が省け、建設費用も抑えることができたため、比較的短期間で導入することができた。フィーダーバスの運行や全駅に駐輪場の設置をして利用しやすい環境も整備している。

また富山市には LRT の他に 1913 年の導入以来路面電車が市内を走っている。路面電車においても全国で初めて上下分離方式を取っている。途中全国的な路面電車の縮小傾向のように富山市でも路線縮小による系統の廃止が行われたが、自動車の普及が問題視され公共交通が見直され始めると路面電車も注目された。そして公共交通の利便性を高めるとともに中心市街地活性化に繋げるため既存の路線を延伸して市を囲むように運行する環状線化が計画された。2009 年度には環状線化が完了し、ダイヤが約 20 分間隔、日中は約 10 分間隔の利便性の高い路面電車となった⁵¹。

(2) その他の公共交通政策

富山市では路線バスやフィーダーバスの他にコミュニティバスも多数運行している。行政側から試行実施や補助金交付、車両貸与などの補助を行っており、8 種類あるうち 2 種類が補助制度を活用した自主運行地域バスである。料金設定は 100 円のところが多い。

宇都宮市の高齢者のバス乗車券購入費助成のように高齢者の公共交通機関を利用しての中心市街地への移動や中心市街地での買い物を促進する目的とした、「おでかけ定期券」の発行も実施している。富山市では満 65 歳以上の高齢者を対象として 2011 年度からは IC カード化も開始した。時間帯によって通常運賃や IC カード運賃の場合もあるが LRT や区間内の鉄道、バスで利用できる。

また市の南部地域と都心部を結ぶ重要な南北公共交通軸である JR 高山本線でも利用者の減少やサービスレベルの低下が続いていることから、JR 高山本線活性化社会実験として大規模な社会実験を 2006 年から 2008 年に第一期、2008 年から 2011 年に第二期として 2 回行った。内容は市内の一定の区間で増便や環境を整備することで、増便に関しては第一期に 34 本から 50 本に、第二期にさらに 10 本増便して 60 本で行われた。環境整備としてはフィーダーバス⁵²の運行や P&R 駐車場の確保、駅舎リフォームやトイレ整備を行い一緒に利用啓発ポスターやチラシを作成したりしてソフト面の施策も実施された。JR 高山本線は JR 西日本が運行する鉄道路線であるが、この実験の経費は全額市が負担した。実験開始

⁵¹ 富山市 HP「市内電車環状線化事業」(2011 年 12 月 26 日現在)

<http://visit-toyama.com/jp/entry.php?nid=10010>

⁵² 鉄道のダイヤに合わせて駅に接続する路線バス。

後、これまで減少傾向であった利用者数が増加に転じ、2007年度は実験開始前の2005年度と比較して約6%の増加となった。

富山市でもレンタサイクルのシステムがある。富山市のレンタサイクルのシステムは全国初の自転車市民共同利用システムで2010年に運用を開始した。市内電車環状線の沿線付近など中心市街地に15箇所の専用ステーションと150台の専用自転車が設置してあり、ターミナルという機械の案内に従って操作することで自転車を利用することができるシステムになっている。これは事前のウェブサイト登録によるパスの発行、またはパスカ⁵³を使うことで誰でも利用できる。最大の利点はパスの期間内であれば24時間いつでも自転車が利用可能で、利用した自転車はどのステーションに戻しても良いので、時間や場所を気にせず利用できるという点である。ステーションは駅前などに300mずつあり電車で中心市街地に来てても自転車で移動することが可能である⁵⁴。

第4節 公共交通の改善が及ぼす効果と今後の課題

(1) 公共交通の改善の効果

LRTの輸送人員は2010年度に1843,960人と前年度の1843,564人と比べるとわずかな増加がみられるもののほぼ横ばいである⁵⁵。しかし単純計算で一日当たり約5,050人になるため2006年度の一日当たりの利用者数は平日で4,827人、休日で3,926人だったことを踏まえると、どちらも上回っていると考えられる。LRT開業前と比較すると2010年度の利用者数でも平日で約2.1倍、休日で約3.9倍に増えているため2011年度も上回っていると考えられる。

さらに、LRT利用者のうち約12%が自動車からの転換であるとのデータが出ていることから自動車依存からの脱却という目的点でも効果を上げている⁵⁶。また高齢者の日中の利用も増えているため、おでかけ定期券の効果もあったとみられる。さらにLRT終点にある観光施設森家の年間利用者数はLRTが開業した2006年に開業前の約3.5倍、翌年も開業前の約2.5倍でLRT導入により周辺の施設に良い影響を与えている⁵⁷。

次に路面電車の環状線化による効果についてみると、目的別利用割合が「買物・私用」

⁵³ ポートラム、フィーダーバス、まいどはやバス、グランドパーキングで利用できるICカード。

⁵⁴ シクロシティ HP「シクロシティとは？」(2011年10月15日現在)

http://www.cyclocity.jp/node_100

⁵⁵ 富山ライトレール株式会社 HP「平成22年度事業報告」(2011年11月28日現在)

<http://www.t-lr.co.jp/company/documents/6.h22houkoku.pdf>

⁵⁶ 地域活性化総合情報サイト HP「地域活性化ニュース」(2011年10月15日現在)

http://www.chiiki-info.go.jp/backnumber/local/detail/110225_2.html

⁵⁷ 国土交通省 HP「富山ライトレールへの支援」(2011年12月17日現在)

<http://www.mlit.go.jp/common/000056382.pdf>

「観光」「業務」「その他」の4項目で既存系統を上回った⁵⁸。また「通勤」「通院」でも既存系統と同じくらいの割合だった。また中心部への外出頻度の変化と環状線の影響の有無を聞いたアンケートでは、52%が中心部への外出の機会が増えたと答えており、そのうち71%が環状線開業の影響があると答えた。

(2) 仕組みの長所と今後の課題

2010年度に市内を運行する15路線に対しても運行費補助を行っていることから事業者が単独で事業を継続することが困難な状況が少なく、市の補助が不可欠な状況である。どのように利用者増加を狙うかも今後の課題である。

富山市では公共交通に関して「思い切った魅力化」を達成するとしていたが、実際にLRTの導入に始まりJR高山本線の大規模実験など思い切った施策が多い。LRTに関しては基本的な設備があつたりと恵まれている点もあつたが、既存のものを利用して新しい施策を導入するやり方は、今後財政面で徐々に苦しくなってくるであろう地方都市にとって何事に対しても必要な姿勢なのではないだろうか。

またそれぞれの交通機関の改善による効果をみると、公共交通の充実は人の外出意欲を促す効果が期待できるとわかった。富山市の場合は中心市街地に人が行くような事業の進め方であるため、公共交通の活性化は中心市街地活性化に繋がるだろう。例えばLRTにしても路面電車にしても中心市街地へ向かうための利用者は確実に以前より増加している。路面電車は買物や私用、観光での利用者が多く、これは通勤や通学で利用する人よりお金を使う人たちが中心市街地に来ているということであり、中心市街地活性化に大きく貢献する。

このような人を呼び込んでいるのは公共交通機関の充実だけでなく、それらをうまく連携させてより利用したくなるような環境を整えている政策の「うまさ」にあるだろう。JR高山本線の大実験の場合電車の増便だけを行っても今回の結果ほど利用者は増えなかっただろう。駅までのアクセスや駅の環境を整え、しっかりPRしたからこそ今回の結果が出た。バラバラに考えるのではなく連携した1つの「公共交通」としてとらえることが大切なのではないだろうか。またどの事業も比較的早く進んでいるように感じたのは、行政が民間を巻き込んだまちづくりを進めているからではないだろうか。やはり民間と行政が情報を共有して同じ方向を向かないとまちづくりはうまく進まないのだろう。

公共交通の充実化の点では徐々に改善されている。公共交通政策と同時に、中心市街地に居住する際に補助を受けられるまちなか居住促進事業も行われており2010年の市の人口転入は転出を上回っているが、それでも総人口は減少し続けている。高齢化が進行しているため人口の自然減が社会増を上回っている状況にある。また2014年までのまちなか居住推進事業の目標を達成するには残り4年でこれまでの約8倍の利用が必要となる。まちづくりは長い目で見なければ本当の効果はわからないが、公共交通の利便性の向上をより効

⁵⁸ 脚注45参照。

果的にするためにも合わせて都市自体の魅力を高めていく必要があるだろう。

第5章 今後の地方都市の公共交通

第5章では、これまでみてきた2つの都市について調べてわかった公共交通政策を進めるうえで大切なことについてまとめる。

第1節 地方都市の公共交通政策に求められること

宇都宮市と富山市の事例を比較すると、拠点間を公共交通で繋ごうとする宇都宮市と鉄道沿線に拠点を集中させる富山市で違いは見られた。しかし公共交通の強化について公設民営の考え方を取り入れている点など、コンパクトシティ政策の進め方は基本的に同じである。今回挙げた2つの都市の公共交通の強化によるコンパクトシティ化の取り組みを調べてきたことで、公共交通の利便性の向上が自動車依存社会からの脱却や人を市街地に向かわせることが可能なだけでなく、それにより都市を活性化させる効果が期待できることがわかった。

2つの都市を調べたことで今後の地方都市におけるコンパクトシティ政策の進め方及び公共交通の強化に取り組む際に大切だと思ったことについてまとめたい。

まず既存のものを最大限に活用することである。富山市では廃止になった鉄道があり、その施設を活用することで素早いLRTの導入に成功した。鉄道の状況は都市によって異なるため同じようにLRTの導入をすることはほとんどの都市で不可能だろう。しかし既存のものを最大限に有効活用するという考え方は、少しでも費用を抑えたい現状を踏まえても必要不可欠である。

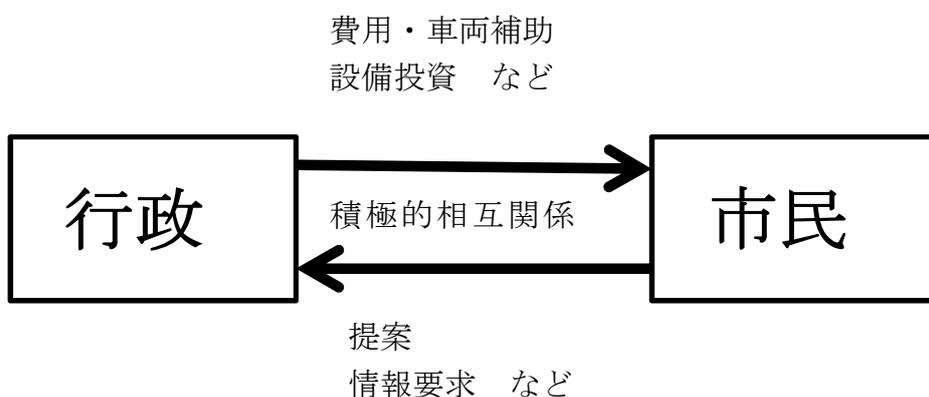
次に小さな改善の積み重ねと思いついた施策のバランスである。現状で公共交通は不便なものという認識がある中で、「環境のため、将来のため」というだけでは便利な自動車からわざわざ乗り換える人もそこまで多くないと思う。しかし富山市のLRTの導入や路面電車の環状線化に効果がみられたのは、見た目の新しさだけでなく市の「思いついた魅力化」をテーマとした事業の結果市民の中の公共交通の魅力が上がったからである。これらは見た目から新しくなっているのがわかるためより効果が上がったと思われるが、公共交通が移動手段として便利だとわかれば利用者は増えるはずである。認識を変えてもらうにはちょっとした改善の積み重ねも大切だが、思いついた事業を行うのも一つの手段であるだろう。

そして一番重要だと感じたことが、市民も巻き込んだ公民私（市民・行政・民間）の積極的協力体制である。富山市のタウンミーティングもそうだが、宇都宮市の地域内交通で市民が立ち上がり行政の補助を借りて公共交通の運行を始めたのも、行政に任せきりにしない市民の積極性が功を奏した形である。バスを走らせるなど大きなアクションだけでなく、自ら情報を集めて

行政の事業の方向性を知ったり自分たちが本当に欲している需要について行政に訴えたりすることも積極的行動に入る。政策だけでなくただ公共交通や自転車を積極的に利用するところがけをするだけでも良い。いまある公共交通を自分と無関係の移動手段と捉えずに、なぜ関係がないのか、不便ならなぜ便利にしようとならないのか、など自分と公共交通の関係性を追及していくだけでも良い。そして行政はタウンミーティングや今回筆者も参加したオープンハウスのような市民の声を直接聞く機会を多く設けて意思疎通を図る。そうして行政と市民が積極的に関わり合うことが必要である（図表 5-1）。

国の推奨によりコンパクトシティ政策に着目する地方都市は増えている。すでに郊外化が進み単純なコンパクト化への移行が困難な地域も多いだろう。この状況の中での富山市や宇都宮市のような公共交通の強化により、誘導的なコンパクト化及びネットワーク化を行う都市の事例は追随する都市にとって優良な参考事例となろう。しかしこの 2 つの都市でもまだ課題は山積みである。宇都宮市は短期間の LRT 導入は不可能であるとしており、この計画の公共交通ネットワークが完成するのはまだ先のことだ。富山市では公共交通機関の整備は比較的進んでいるがやはり長い目でみないと総合的な効果がどれほど出るかはわからないため、今後中心市街地の魅力をどれだけ上げられるかなどの政策が重要となってくる。

最善の政策は都市の特色などによって異なる。しかしどの場合においても必要なことはある程度「続けること」だ。長い時間をかけて変化した都市の形態を変えるためにも長い時間が必要なのは当然で、それを行政も市民も頭に入れて政策に取り組んでいくことが求められる。



図表 5-1 行政と市民の積極的関係のイメージ

出典：筆者作成。

おわりに

人口増大を前提とした従来のまちづくりを進めた結果、地方都市では自動車依存が進み自動車依存社会になり徐々に市街地も住宅も郊外化が進行した。しかし全国的に人口減少に転じることが予測されるようになりこれまでのまちづくりの方針が見直されるようになった。そこで国が推進したのがコンパクトシティ政策である。自動車依存と郊外化が進んだ地方都市において、コンパクトシティを目指す公共交通の充実化は大きな軸となる。

第1章ではコンパクトシティ政策についてこれまでの流れと基本的な形について調べた。第2章では日本の公共交通の現状について調べ、公共交通の必要性について調べた。第3章では栃木県宇都宮市を事例に挙げ、目指すコンパクトシティ政策とその中の公共交通政策について調べた。第4章では公共交通の強化を軸としたコンパクトシティ政策が進んでいるとされる富山県富山市について調べた。特にLRTの導入や路面電車の環状線化完了後の効果を見ると公共交通の充実化が市民の外出を促す効果があると分かった。第5章では2つの事例を踏まえてそれぞれの政策から公共交通を軸としたコンパクトシティ政策を進めるうえで大切なことについて考察した。

研究を進めて2つの都市の公共交通政策について調べていくと、都市によっては効果がみられない場合もあると思うがコンパクトシティ政策で公共交通の充実化を軸にして進めることは効果的だとわかった。また市民の生活に深く関わる問題でもあり行政と市民がお互いに積極的に意思疎通を図ることの大切さが明確となった。

また世界に目を向けてみると、アメリカや欧州でも郊外化が問題視され、コンパクトシティ化が進められている都市がある。例えば欧州をみてみると、欧州の諸都市はコンパクトで密度の高い歴史的な中心を持っていたため、郊外化が問題視されることはないと考えられてきた。しかし今日郊外化は人口増加だけでなく、自動車の普及など交通手段の変化や土地価格など非人口的な要素が原因となっている。そのため欧州でも郊外化が問題視されるようになった。しかし欧州の諸都市の中には、日本のように誘導的な方法ではなく、厳格な土地利用規制や交通規制を行うことで郊外化を抑制しコンパクトな都市形態を保っているところもある。

人口減少が予測または進行しているいま、コンパクトシティを目指す地方都市は今後も増えるだろう。コンパクトシティ化を進めるうえで重要なのはただ高密度化を進めていくのではなく、各々の都市が持つ特色を再確認し、それを活かした都市の将来像を明確化し、その将来像にもっとも適した政策を考え実行することである。これは本論で取り上げた日本の事例のような誘導策もあれば、先述したような厳格な規制もあり決して一通りではない。一言でコンパクトシティといってもその進め方は都市によって異なり、都市の個性が失われることがあってはならないのである。

コンパクトシティ化を進めるなかで公共交通の充実化は効果的であると上述したが、公共交通を良くしていくなかで必要なことは市民の理解である。公共交通が利用者減少により衰退している現状や、高齢化が進む将来における公共交通の必要性などを市民が理解していれば、行政が公共交通利用促進の政策を行うときの効果も上がるのではないだろうか。さらに大人が理解し子どもと一緒に公共交通を利用すれば、子どもにとって公共交通は身近なものとなり「無くなったら困るもの」という意識が生まれるとも考えられる。これまでの公共交通の衰退は、自動車の普及によるこのような意識の欠落も原因となっているのではないだろうか。市民が公共交通を理解することは、次世代の公共交通に対する意識を変え次世代における公共交通の衰退を防ぐことにも繋がるのである。

公共交通は市民全員が平等に利用できるものであり、誰もが住みやすいまちづくりを考えるうえで重要な機関である。市民一人一人が公共交通の意味を理解し、利用していくことで公共交通はより良い方向に改善され、誰もが住みやすいまちづくりを大きく進めることができるだろう。

あとがき

卒業論文を進めている時のことを思い返すと、テーマについて悩んでいたことがとても多かった気がします。四月にゼミが始まってから何度かテーマ変更をして先生にもご心配をおかけしました。

最終的にこのテーマについて取り組むことになり、普段何気なく利用している公共交通が衰退しているということを改めて知りました。私の地元の岩舟町では路線バスなどが無く町内では自転車、町外に出る時は電車を利用しての移動でした。電車を利用するようになってからもずっとダイヤが少なく不便だと思っていたので、特に社会人であれば一人一台自家用車を持っているのが当たり前のような意識がありました。実際に本論では地方都市を扱ったので地方の町のようなより小さな範囲ではまた別の問題にはあると思います。今回の研究を通して公共交通やまちづくりに対しての市民の意識改革の必要性を強く感じました。これは地方都市に限らず大都市でも地方の市町村でも変わらないのではないかと思います。

本論の作成中、何度もくじけそうになりながらもここまで書いてこられたのは多くの人の協力や励ましがあったおかげだと思っています。

4年生のみなさん、卒業論文作成お疲れ様でした。毎週ゼミで会うたびにどうしても弱音を吐いてしまいがちでしたが、同意してくれたり励まし合ったりしてくれてありがとうございました。実はとても救われていました。論文とは関係ない話も気晴らしになってとても楽しかったです。

3年生のみなさん、まちづくり提案とジョイント合宿お疲れ様でした。途中参加や欠席などであまりみなさんの発表をみることはできませんでしたが、発表に向けて頑張っている姿がとても印象的でした。みなさんなら来年の卒業論文も一生懸命打ち込めるのだらうなと思います。声を掛け合って頑張ってください。

院生のみなさん、ゼミの発表でいろいろアドバイスくださりありがとうございました。論文の進め方や流れなどよくわかっていなかったのもとても有難く参考にさせていただきました。

留学生のみなさんもゼミで意見をくださったり世間話をしたりありがとうございました。日本語が上手で勉強熱心なところ見習いたいと思います。

その他インタビュー協力をしてくださった市役所のみなさま、ご協力ありがとうございました。

最後に中村先生、最後までご指導いただきありがとうございました。論文だけでなく進路についても悩んでいる時に話を聞いてアドバイスもくださってとても感謝しています。このゼミでは他のゼミでは出来ない体験をさせていただけたと思っています。とても良い経験になりました。本当にありがとうございました。

参考文献・参考 URL・インタビュー協力

以下は本論文の注で掲載した以外の参考文献である。

○参考文献

杉山雅洋、浅野光行、国久荘太郎、苦瀬博仁『明日の都市交通政策』成文堂、2003年
青山吉隆、小谷通泰『LRT と持続可能なまちづくり 都市アメニティの向上と環境負荷の低減を目指して』学芸出版社、2008年
鈴木勉『コンパクトシティ再考—理論的検証から都市像の探求へ』学芸出版社、2008年
海道清信『コンパクトシティの計画とデザイン』学芸出版社、2007年
矢作弘『地方都市再生への条件』岩波書店、1999年
RACDA『路面電車とまちづくり』学芸出版社、1999年

○参考資料

『うつのみやの再開発』宇都宮市都市整備部市街地整備課再開発室、2010年
『将来のまちを支える LRT』宇都宮市総合政策部交通政策課新交通システム推進室、2010年

○参考 URL

宇都宮市

<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>

運輸政策研究機構

<http://www.jterc.or.jp/>

国土交通省

<http://www.mlit.go.jp/>

財団法人 自動車検査登録情報会

<http://www.airia.or.jp/index.php>

シクロシティ

<http://www.cyclocity.jp/>

総務省統計局

<http://www.stat.go.jp/>

地域活性化総合情報サイト

<http://www.chiiki-info.go.jp/>

富山市

<http://www.city.toyama.toyama.jp/>

富山ライトレール株式会社

<http://www.t-lr.co.jp/>

マーケティング&マニュアルゼミ

<http://kobayashi.clever.mepage.jp/>

○インタビュー協力

宇都宮市総合政策部地域政策室中心市街地活性化推進室 池田氏（2011年11月）

宇都宮市総合政策部地域政策室 熊谷氏（2011年11月）

宇都宮市総合政策部交通政策課 足立氏（2011年11月）