

『地域交通のあり方』

四国経済連合会常任理事(伊予鉄道株式会社社長) 佐伯 要



少子高齢化社会は予想以上に早く進行し、2006年からは人口減少時代に入り2050年には約2割減の1億人、さらにこのままでいけば半減する時代も見えている。四国では1985年をピークに人口減少時代に入っており、人口減少率は各ブロックの中で最も大きく、高齢者が人口の1/3を占める局面は間近である。(四国では全国の10年先を進む程早い)この様な社会変化は地方ではゆゆしい問題であり、この変化に耐えうる持続する社会をどう築いてゆくのか、様々な課題を抱えることとなる。ゆえに、地方で大切なことは一人ひとりの行動範囲を拡大し、人・物・情報の行き来が活発になされることである。

その解決策の一つとして、地域交通のあり方を考える必要がある。住民の交通手段は歩行・自転車・公共交通・自家用車等があるが、高齢化社会においては、公共交通の活性化に力を注ぐ必要があり、国も「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設し、支援するスキームができた。その運用については、地域社会が、いかに知恵を出し合い上手に活用しながら利用していくかがポイントとなる。

その事例として、公共交通の新たな担い手となったコミュニティバスの登場である。これは地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため、交通空白地帯・不便地域の解消、

高齢者等の外出促進・公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化等を目指し、自らが主体的に運行を確保するバスである。既に国内過疎地域で運行されており、今後ますます「デマンドバス」(予約相乗り方式)と共に普及していくものと期待されている。

また、全国13都市においてオムニバスタウン「ひと・まち・環境にやさしい地域社会が直面する道路交通に関する諸問題(交通混雑・環境保全・交通事故・交通弱者への対応・地域交流の活発化等)の解決を図り、地球にやさしいまちづくりを目指す」に取り組んでいる都市もあり、今後も全国各都市で展開されるであろう。

一方、交通の要である道路においては、特に四国では自動車保有率が高く(1人当たり0.47台、1世帯当り1.19台、全国平均それぞれ0.44台、1.11台で上回る)また、生活・物流・観光のみならず防災対策の意味からも整備が必要であるが、一定の水準に達した区間においては「整備推進」から「利用拡大」へと発想を転換することも必要である。

我々がこれからどのような暮らしを望み、何を豊かだと考えるか、地方により価値観が違っている。地方が持つ自然・文化に根ざした豊かさや潤いを追求していこう。その中で、地域交通のあり方も見えてくる。