

## 佐賀の地域再生の戦略 —「交通まちづくり」というアプローチ—★

関西大学経済学部 教授 宇都宮 浄人

### 1. はじめに—交通まちづくりとは—

現在、日本では、本格的な少子高齢化社会の到来を迎え、地方都市の衰退が顕著になっている。地方都市では、“地方創生”に向けた様々な方策や手段が検討されており、実際に展開されている。本稿では、公共交通に焦点を当てて、公共交通を軸にした“交通まちづくり”の視点から、地方都市の活性化のあり方を検討したい。

公共交通に焦点を当てるのは、以下の理由からである。公共交通が衰退してしまうと、地方都市衰退の悪循環が加速してしまう。公共交通の衰退・過度な自家用車への依存・中心市街地の衰退というのはそれぞれがそれぞれに影響を与えてしまう。例えば、公共交通が衰退すれば、自家用車への依存が高まり、都市のスプロール化・道路渋滞のために道路を建設することになり、財政危機に陥る。そうするとまた、公共交通が衰退する。このまま悪循環が加速していくと、将来、買い物難民や引きこもりが増え、無縁社会となり、観光も衰退していつてしまう。この悪循環を好循環に変えるには、公共交通の再生をきっかけにまちづくりをすることが重要である。

それでは、“交通まちづくり”とはどのようなものであろうか。交通まちづくりとは、交通に関連した地域の課題への対応をもとに、市民と行政が協働して進めるまちづくりである。ヒトと環境にやさしいまちづくりのためには、公共交通と自家

用車の“棲み分けと共存”が必要であり、少子高齢化社会の到来を見据えたまちづくりになる。そして、豊かな時代のまちづくりには、賑わいも欠かせない。市民の移動に対して多様な選択を提供し、魅力を創出することで、賑わいのあるまちづくりになる。このような交通まちづくりによって、都市間競争で優位に立ち、国内外の観光客の取り込みも可能となるであろう。

本稿の構成は、以下の通りである。第2節では、日本各地の地域鉄道とまちづくりの事例を紹介する。第3節では、公共交通の意義と役割を説明する。第4節では、交通まちづくりの戦略として、佐賀のまちづくりへの示唆を提示する。第5節では結論である。

### 2. 日本における交通まちづくりの動き

まず、日本における交通まちづくりについて、新たな取り組みで、公共交通の輸送人員を増やしたり、賑わいを取り戻したりしている事例として、以下、富山市、福井市（武生市）、京都市の事例を紹介したい。

#### 2.1 富山ライトレール

富山ライトレール（ポートルム）は、旧 JR 富山港線を LRT（Light Rail Transit）化し、低床車輛を全面的に導入している。全線 7.6 kmのうち 1.1 kmは併用軌道で新設している。この事業では、富

\* 本稿は、2016年（平成28年）12月21日（水）に、佐賀大学で開催された第209回 佐賀地域経済研究会で報告した「地域再生の戦略—「交通まちづくり」というアプローチ—」を論文にしたものである。

山ライトレールの沿線まちづくりとして、高齢者向けの住宅の建設、フィーダーバスとの結節点の整備（写真 1）を推進している。この他にも、電停のデザインを地域に委託したり、広告や支援のための基金など地域の応援を取り込む仕組みを設定したりして、一体感のある整備を実施している点も特徴である。トータルデザインにも優れており、2006 年にグッドデザイン賞を受賞している。2009 年には、富山ライトレールの環状線を公設民営のスキームのもと開業し、中心市街地の活性化にも繋がっている。



写真 1

運行頻度は、JR 富山港線の時代に 30～60 分間隔だったが、富山ライトレールの開業後 10～15 分間隔になった。始発の時間も早くなり、終発の時間も遅くなった。このような利便性の向上は、利用者の増加に現れている。平日の平均利用者数は、開業前の 2005 年 10 月で 2,266 人であったが、開業から 2016 年 3 月までで 4,793 人に増加している。休日の平均利用者数も同様で、開業前の 2005 年 10 月で 1,045 人であったが、開業から 2016 年 3 月までで 3,538 人に増加している。利用者が増加した背景をみると、自動車から富山ライトレールに切り替えたという人が利用者の 1 割であるが、注目すべきは、新規に移動するようになった人が

利用者の 2 割いることである。バリアフリーで利便性の高い交通機関は、特に高齢者の外出を促しているのである。

また、富山市の資料によると、環状線の利用者は、自動車の利用者と比べて、中心市街地への来訪回数、滞在時間、消費金額ともに大きくなっている。富山ライトレールや環状線の開業後には、富山市内鉄道市内線の利用者も増加しており、波及効果も見られている。

## 2.2 福井鉄道とえちぜん鉄道

福井駅一越前武生駅を結ぶ福井鉄道は、2007 年に経営危機に陥ったが、行政主導による事実上の上下分離方式を導入することで再生した。福井鉄道も、富山ライトレール同様に LRT 化を進め、低床車両（Fukuram）を導入したことで、利用者が回復している。一方、えちぜん鉄道は、衝突事故によって廃止の意向だった京福電鉄を引き継いだ第 3 セクターの会社だが、こちらも利用者が V 字回復している。2016 年 3 月 27 日には、沿線自治体の支援により、福井鉄道とえちぜん鉄道は、福井市の南北を貫通する形で、路面電車と鉄道の相互乗り入れによる直通運転を開始した。写真 2 にあるように、路面電車と鉄道では、ホームの高さが違うが、スムーズな乗り換えができるようになっている。

直通運転による運行車両の利用者は、3 ヶ月後の 2016 年 6 月には 3 倍となった。これを契機として、福井駅西口の広場や再開発ビルの整備事業、えちぜん鉄道の高架事業や北陸新幹線の延伸事業のための福井駅の整備事業が始まった。その効果は、福井駅周辺の老朽ビルの更新やリノベーションに対する民間投資を促進し、福井市の賑わいの創出を図る再開発プロジェクトに移行している。



写真2

### 2.3 京都四条通の歩道の拡幅

3 つ目は、京都市の繁華街である四条通の歩道を拡幅した事例である。この事業は、歩行者の快適性と公共交通の利便性を同時に高め、中心地の商業施設へのアクセスを改善し、まちの賑わいの創出を図るというものである。具体的には、歩道を拡幅して、車線を減らした他、バス停を集約しながらテラス型のバス停を導入したり、沿道アクセススペースという車両の停車スペースを設置したりしている。

歩道の拡幅整備の後の2016年3月に京都市が来街者へ聞き取り調査を行ったところ、拡幅整備の前に四条通周辺を訪れたことのある回答者 1,321人の約6割に当たる830人が以前よりも賑わいを感じているという回答になっている。賑わいを感じた理由は、「人が多くなった」、「歩道が広くなった」、「外国人や観光客、若者が増えた」といった回答に加えて、「施設や店舗の種類・数が多い」といった回答もあった。一方で、車道を削減したことは、当初の予想と異なり、周辺の御池通や五条通の自動車交通量を減少させている。四条通の自動車交通量は、2006年と比較して、約3~4割減少しているが、御池通や五条通の自動車交通量も約1割減少している。

## 3. 公共交通の意義と役割

### 3.1 公共交通の意義

欧州では、交通は生活の基本という考え方になっている。独国では、近距離公共交通は“生存配慮”の対象となっている。仏国では、交通権が定められている。交通権とは、「国民のだれもが容易に、低コストで快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動する」権利である。仏国では、交通権に関して、1982年に「国内交通基本法」を制定し、2010年には「交通法典」を制定している。

さらに、欧州の交通に対する考え方には、地球温暖化問題に対して、どのように社会の持続可能性を担保するかという問題意識もある。公共交通は、運輸事業者の収益のためだけに存在しているのではなく、都市や地域の“装置”、つまり、水平方向に動くエレベーターという考え方である。社会的便益を考慮した社会全体の“儲け”が重要なのである。本来、鉄道などの公共交通は、道路と同様の社会資本である。日本の場合、高速道路を1,000円に引き下げた際は、年間5,000億円にも及ぶ予算が計上された。LRTの総事業費が1km当たり20~30億円程度であることを考えれば、いかに道路に偏った予算が配分されているかがわかる。

現代の都市のように、スプロール化した都市は、中心市街地の人口密度が低く、1人当たりの行政コストが高くなるので持続可能なものではない。国土審議会 第3回長期展望委員会 配布資料にあるように、市町村の人口密度と行政コストを散布図に描くと、人口密度が高いほど行政コストは低く、人口密度が低いほど行政コストは高くなる。そのため、コンパクトシティの推進によって、中心市街地を中心に人口密度を高めていくことで、行政コストの効率化を図ることができる。2000年代に富山市は、自らの都市施設の維持管理費用(除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理費

用)が、2005年のトレンドをもとに試算した場合、20年後には12%上昇するという見込みを立てていた。行政コストの上昇をカバーするためには、街をコンパクトにする必要がある。その意味でも、富山市は、富山ライトレールの導入や市内環状線の新設などをもとにコンパクトシティを推進し、その結果、市内の人口も自然減を除けば、増加に転じるという成果も現れている。

### 3.2 公共交通の役割—社会的便益の視点から—

公共交通の充実は、宇沢(1974)が指摘している自動車の社会的費用を削減できる。

第1に、自動車事故による死者数(24時間以内)を見ると、2015年で年間4,117人である。2004年のデータになるが、内閣府試算による道路交通事故の経済的損失額は年間6兆7,000億円である。

第2に、公共交通の充実は、渋滞の解消にも貢献できる。道路建設は自動車交通の誘発を喚起し、渋滞を解消しない。道路の渋滞は、移動の定時制の確保を難しくする。さらに言えば、公共交通が充実し、その利用増加があると、自動車交通もスムーズなものになる。

第3に、自動車交通の利用減少と公共交通の利用増加は、自動車が排出する二酸化炭素や窒素酸化物を減少させるとともに、騒音や振動の抑制にも貢献できる点で、環境改善にも繋がるのである。安全性、混雑費用、環境汚染にかかる自動車の社会的費用を合計すると、年間24兆円になるという試算もある(兒山, 2014)。

第4に、公共交通の利用増加は、運輸事業者の収益の増加に繋がるので、補助金などの公的支援を減少させるため社会的便益になる。

さらに、国土交通省鉄道局(2012)にあるように、公共交通の存在そのものが、存在効果として利用者や地域社会に様々な価値をもたらす可能性があるのである。具体的には、オプション効果(い

つでも利用できる安心感)、代位効果(周りの人が利用できる安心感)、遺贈効果(後世に良い移動環境を残せるという安心感)、イメージアップ効果(地域のイメージが向上すること等による満足感)、間接利用効果(間接的に利用することによる満足感)として整理できる。

### 3.3 富山ライトレールに見る公共交通の社会参加促進効果

公共交通には、「社会的排除(ソーシャル・エクスクルージョン)」の排除という効果(社会参加促進効果)がある。鉄道の社会参加促進効果とは、例えば、自家用車の有無に関わらず、買物客を中心市街地に呼び込むことで、商店の活性化が期待できたり、高齢者の社会参加により、介護費、医療費の削減が期待できたりすることである。つまり、公共交通は、地域に住む人々の交流を促進し、ソーシャル・キャピタル<sup>(注1)</sup>(「絆」)の苗床として、間接的に地域に貢献できるものなのである。このことを富山ライトレールの沿線で実施したアンケート調査から確認しよう<sup>(注2)</sup>。

調査対象は、富山ライトレール開業以前から同沿線に居住している4,592世帯から無作為に抽出された1,300世帯である。有効回答数は471、回収率は36%で、回答者の平均年齢は66歳であった。なお、学生の回答は0であった。

表1aは、富山ライトレールが「自分の行動」をどのように変化させたのかを年齢別に示したものである。「何らかの変化あり」と答えた人は54.3%と半数以上を占め、その中でも“各種活動に積極的に参加するようになった”という人は23.4%であった。特に60歳以上の人を見ると、4人に1人以上が“各種活動に積極的に参加するようになった”と答えている(60~69歳は27.6%、70歳以上は26.7%)。また、25.3%の人が“自家用車に乗る機会が減った”と答えていることが注目される。

表 1a 富山ライトレールの開業で「自分の行動」は変化したか

|                            | 合計     | 年齢別    |        |        |        |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                            |        | 50歳未満  | 50～59歳 | 60～69歳 | 70歳以上  |
| 本項目回答者に占める構成比(単位:%)        |        |        |        |        |        |
| 何らかの変化あり                   | 54.3   | 64.1   | 46.3   | 52.6   | 56.8   |
| （うち各種活動に積極的に参加するようになった）*   | (23.4) | (12.8) | (11.9) | (27.6) | (26.7) |
| 特に変化なし                     | 40.8   | 28.2   | 47.8   | 44.7   | 37.5   |
| その他(上記以外)                  | 4.9    | 7.7    | 6.0    | 2.6    | 5.7    |
| 回収数に占める構成比(単位:%)           |        |        |        |        |        |
| a. 買い物回数が増えた               | 10.4   | 7.7    | 4.4    | 9.7    | 13.4   |
| b. 習い事やクラブへの参加が増えた         | 4.2    | 0.0    | 1.5    | 1.3    | 8.0    |
| c. 地元の祭や行事への参加が増えた         | 5.7    | 2.6    | 1.5    | 9.1    | 5.9    |
| d. ボランティア、NPO・市民活動への参加が増えた | 1.1    | 0.0    | 0.0    | 0.6    | 2.1    |
| e. 観劇・スポーツなど娯楽に行く回数が増えた    | 15.3   | 10.3   | 8.8    | 20.1   | 15.0   |
| f. 気分転換に外出する機会が増えた         | 18.5   | 20.5   | 11.8   | 14.9   | 23.5   |
| g. 電車の中で本や雑誌を読む機会が増えた      | 3.0    | 5.1    | 10.3   | 1.3    | 1.1    |
| h. 自家用車に乗る回数が増えた           | 25.3   | 33.3   | 26.5   | 26.6   | 24.6   |
| i. 自家用車に乗せってもらう回数が増えた      | 9.3    | 10.3   | 10.3   | 7.8    | 9.1    |
| j. 特に変化なし                  | 39.3   | 28.2   | 47.1   | 44.2   | 35.3   |
| k. その他                     | 8.5    | 15.4   | 13.2   | 4.5    | 8.6    |

注：\*は、b.～e.のいずれかを答えている人

出所：宇都宮（2015）

表 1b は、富山ライトレールが「他人との関わりあい」をどのように変化させたのかを年齢別に示したものである。“何らかの変化あり”と答えた人は、全体の 30.1%を占め、その中でも 70 歳以上が 38.2%であった。また、70 歳以上は、“友人や親戚などと会う機会が増えた”、“近隣とのお付き合いが増えた”や“新たな知り合いが増えた”とも回答している。近年、問題になっているお年寄りの孤独死などを防止する効果も期待される。

表 1c は、富山ライトレールが「他人との関わりあい」を変化させたかどうかを乗車頻度別・自分の行動別に示したものである。“何らかの変化あ

り”と答えた人は、富山ライトレールに週 1 回以上乗車する人の内 55.1%、月 1 回以上週 1 回未満の人の内 43.3%を占めている。これによれば、富山ライトレールの利用頻度が週 1 回前後であったとしても、利用者の約半数は「他人とのかかわりあい」の機会を増やしたということになる。また、回答者の 63.1%の人は、“各種活動に積極的に参加するようになった”と答えており、50.0%の人は、“自家用車の利用回数が増えた”ということである。“各種活動に積極的に参加するようになった”と答えた人の中で、新たな知り合いが増えたという人は 16.5%であった。

表 1b 富山ライトレールの開業で「他人との関わりあい」は変化したか

|                     | 合計   | 年齢別   |        |        |       |
|---------------------|------|-------|--------|--------|-------|
|                     |      | 50歳未満 | 50～59歳 | 60～69歳 | 70歳以上 |
| 本項目回答者に占める構成比(単位:%) |      |       |        |        |       |
| 何らかの変化あり            | 30.1 | 27.0  | 16.4   | 27.9   | 38.2  |
| 特に変化なし              | 66.5 | 67.6  | 83.6   | 70.7   | 56.2  |
| その他(上記以外)           | 3.3  | 5.4   | 0.0    | 1.4    | 5.6   |
| 回収数に占める構成比(単位:%)    |      |       |        |        |       |
| a. 友人・知人と会う回数が増えた   | 20.0 | 20.5  | 5.9    | 18.2   | 26.7  |
| b. 親戚・家族に会う回数が増えた   | 4.7  | 0.0   | 2.9    | 3.9    | 7.5   |
| c. 近隣のお付き合いが増えた     | 3.6  | 2.6   | 0.0    | 4.5    | 4.8   |
| d. 新たな知り合いが増えた      | 6.2  | 2.6   | 7.4    | 5.2    | 7.5   |
| e. 特に変化なし           | 63.3 | 64.1  | 82.4   | 67.5   | 53.5  |
| f. その他              | 4.5  | 10.3  | 0.0    | 3.2    | 5.9   |

出所：宇都宮（2015）

表 1c 富山ライトレールの開業で「他人との関わりあい」は変化したか（乗車頻度別・自分の行動別）

|                     | 乗車頻度別 |            |      |      |           | 自分の行動変化別  |          |
|---------------------|-------|------------|------|------|-----------|-----------|----------|
|                     | 週1回以上 | 月1回以上週1回未満 | うち無職 | 年に数回 | ほとんど利用しない | 各種参加活動等増加 | 自家用車利用減少 |
| 本項目回答者に占める構成比(単位:%) |       |            |      |      |           |           |          |
| 何らかの変化あり            | 55.1  | 43.3       | 47.8 | 17.6 | 0.0       | 63.1      | 50.0     |
| 特に変化なし              | 44.9  | 54.3       | 50.7 | 79.7 | 88.7      | 35.9      | 48.2     |
| その他(上記以外)           | 0.0   | 2.4        | 1.4  | 2.6  | 11.3      | 1.0       | 1.8      |
| 回収数に占める構成比(単位:%)    |       |            |      |      |           |           |          |
| a. 友人・知人と会う回数が増えた   | 39.6  | 29.1       | 31.1 | 10.2 | 0.0       | 47.6      | 33.3     |
| b. 親戚・家族に会う回数が増えた   | 7.7   | 7.5        | 9.5  | 2.5  | 0.0       | 8.7       | 10.3     |
| c. 近隣のお付き合いが増えた     | 8.8   | 3.0        | 4.1  | 2.5  | 0.0       | 9.7       | 4.3      |
| d. 新たな知り合いが増えた      | 12.1  | 7.5        | 5.4  | 5.1  | 0.0       | 16.5      | 12.8     |
| e. 特に変化なし           | 44.0  | 51.5       | 47.3 | 77.7 | 80.9      | 35.9      | 47.0     |
| f. その他              | 1.1   | 3.7        | 2.7  | 3.2  | 13.2      | 1.9       | 4.3      |

出所：宇都宮（2015）

富山ライトレールの沿線の調査結果は、利便性の高い公共交通が沿線住民のライフスタイルを変え、ソーシャル・キャピタルの醸成に影響を与えたことを示唆している。

#### 4. 交通まちづくりの戦略—佐賀のまちづくりへの示唆—

##### 4.1 交通政策の転換

経済学的に見ると、交通市場は固定費の負担が大きく、環境改善などの外部効果もあり、“市場の失敗”が発生する。この“市場の失敗”があるため、本来、一般の民間事業の収支ベースでは、交通市場で最適な資源配分は達成されない。しかし、日本では、高度経済成長期に公共交通が民間事業として成立してしまっただけで、ある種の“ガラパゴス状態”が常態化している。この状況のもと、日本では、道路事業に偏った交通政策が展開されてきたことで、全体最適が欠如してしまっているのである。

この状況の改善を図るために、国土交通省は、2013年12月に交通政策基本法を施行した。交通政策、さらに交通市場は、大きな転換点を迎えている。交通政策基本法では、「交通が、…国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、…交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本認識」であり「交通に関する政策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、…関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない」（第6条）と書かれている。

さらに、2014年9月と11月には「都市再生特別措置法」と「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化・再生法）」の改正を施行し、公共交通を軸にしたコンパクトシティを推進する

ようになった。これによって、市町村は、住宅や医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の最適化に関する計画を作成することができるようになった。居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設けることにより、生活サービス機能の計画的配置とまとまった居住の推進を図り、それらを公共交通で繋ぎコンパクトシティとしていくのである。

今後のまちづくりでは、国は目的や基本方針、特例制度や規制緩和などの認定を地方公共団体に伝える。それを受けて、市町村や都道府県が、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を作る。その内容をもとに、協議会で検討したり、事業者などに同意を得たりし、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を推進していくことになる。

##### 4.2 交通政策の転換を佐賀で活かせるか？

これらの交通政策、さらに交通市場の転換を背景に、2015年8月に（新しい）国土形成計画が閣議決定された。キーコンセプトは、「コンパクト＋ネットワーク」であり、農山漁村地域、研究・教育地域、都市地域の3つの地域において対流と呼ばれる「様々な地域が相互に連携し生じる地域間のヒト、モノ、カネ情報の活発な動き」を起こし、地域に活力をもたらすイノベーションを創出することが目標に掲げられている。即ち、医療や福祉、商業などの機能をコンパクトに集約し、交通や情報通信、エネルギーのネットワークを形成することでコンパクトにまとめ、ネットワークで繋がっていくことになる。

佐賀地域でも、このような動きを取り込むことは可能であろうか。佐賀県（2016）をもとに、佐賀県の人々の移動手段と交通の実態を見てみたい。表2aは、佐賀県に住む人々の移動手段を示したものである。自家用車を自分で運転して移動する人

が78.2%、自家用車で家族の送迎をする人が9.8%である。送迎をする人も含めると87.9%が自家用車で移動しているということがわかる。一方、鉄道は2.7%、路線バスは1.9%に過ぎない。

表 2a 最も多く利用している交通手段

|                 | 度数    | %     |
|-----------------|-------|-------|
| 自家用車(自分で運転)     | 3,902 | 78.2  |
| 自家用車(家族の送迎)     | 487   | 9.8   |
| 鉄道              | 134   | 2.7   |
| 路線バス            | 95    | 1.9   |
| 高速バス            | 5     | 0.1   |
| 市町が運行するコミュニティバス | 17    | 0.3   |
| タクシー            | 56    | 1.1   |
| NPO等の送迎サービス     | 24    | 0.5   |
| 自転車             | 272   | 5.4   |
| 合計              | 4,992 | 100.0 |

出所：佐賀県（2016）

表 2b は、佐賀県に住む人々のバスの利用頻度を示したものである。バスを週1回以上利用する人は3.6%、月1回以上利用する人は8.1%、年1回以上利用する人は16.1%である。利用頻度に関係なく、年に1回以上バスを利用する人は27.8%であり、残りの72.2%は全く利用しないと答えている。

表 2b バスの利用頻度

|           | 度数    | %     |
|-----------|-------|-------|
| 週に1回以上    | 187   | 3.6   |
| 月に1回以上    | 419   | 8.1   |
| 年に1回以上    | 834   | 16.1  |
| まったく利用しない | 3,731 | 72.2  |
| 合計        | 5,171 | 100.0 |

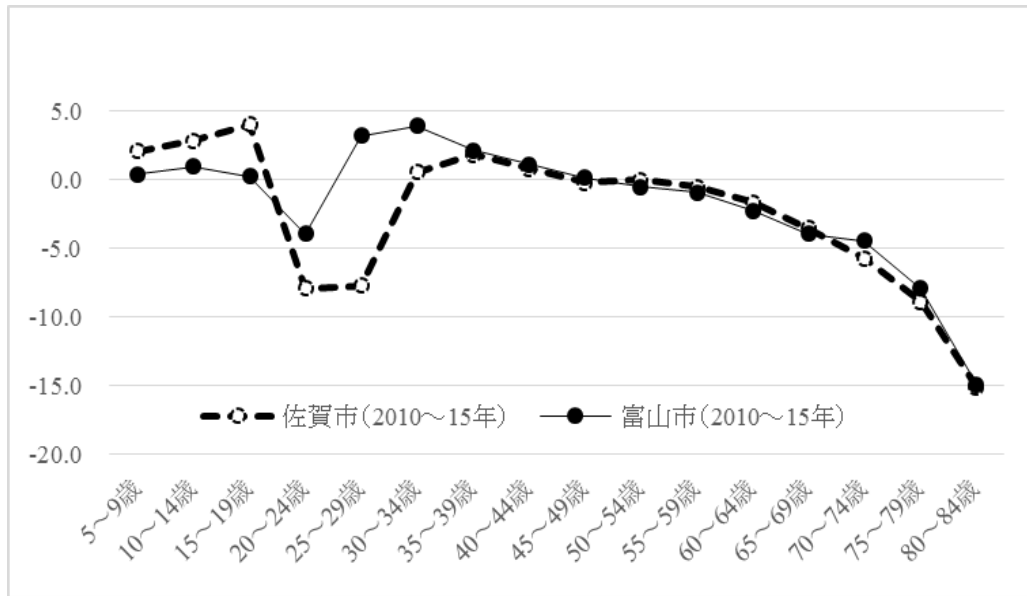
出所：佐賀県（2016）

この数字を見る限り、佐賀県で交通まちづくりを展開していくことが容易ではないことがわかる。図1は、2010～15年における佐賀市と富山市の人口変化を図示したものである。両市ともに、20歳台前半は、大学進学で市外に出る人口が多くなっているが、佐賀市の場合、20歳台後半になっても、なお減少(流出)が続いているところが気になる。富山市が交通まちづくりで、人口減少を食い止めてきたことを考えると、佐賀県という空間単位で交通まちづくりを展開していくことは厳しいかもしれないが、佐賀市という範囲で交通まちづくりを展開し、若い世代を中心に街に活気を取り戻すという可能性は検討すべきではないだろうか。

2016年度（平成28年度）予算の佐賀市の市税収入 (<https://www.city.saga.lg.jp/>) の内訳を見ると、市民税37.6%、固定資産税40.3%、都市計画税4.4%、その他17.7%となっている。税収の4割以上は、固定資産税や都市計画税であり、地価の高い中心市街地が貢献している。要するに、中心市街地が活性化すると税収が増えるということである。また、先にも述べたように、交通まちづくりには、高齢者の社会参加度を促進させることで得られる効果がある。高齢者が気軽に外出できることは、歩行障害の発生リスクを4分の1、老年性認知症の発生リスクを3.5分の1に減少させ、国民の1日平均歩数を3,000歩増やすことにより、糖尿病、脳卒中、心筋梗塞等の医療費を平均5.5%減少させるといった調査結果もある。もし、佐賀市で40～79歳の人が、今より5千歩/日多く歩けば、年間130億円以上の医療費削減になる<sup>(注3)</sup>。このように公共交通の整備を整備することにより、人々が外出回数を増やしたり、自家用車の使用回数を減らし歩く時間が増えたりすると、社会保障関係費を抑制できるのである。



図1 富山市と佐賀市の年齢別人口動態の比較（単位：％）



出所：総務省統計局『国勢調査報告』（各年版）

最後に、佐賀市の交通まちづくりはインバウンド観光にも有用であることを述べておく。観光庁（2016）をもとに、訪日外国人旅行者の宿泊数を見ると、九州の県で外国人宿泊者数が一番多いのは福岡県の236万人である。以下、長崎県が87万2,000人、大分県が77万4,000人、熊本県が71万5,000人、鹿児島県が41万6,000人、宮崎県が20万2,000人であるが、一番少ないのは佐賀県の19万1,000人である<sup>（注4）</sup>。宇都宮（2016）は、観光資源、交通インフラ、観光関連の職員数などが訪日外国人宿泊数の伸びに与える影響を分析し、観光関連の職員数（比率）が効果を発揮していることを示しているが、これは、インバウンド観光の促進には、行政がどれだけ政策的な優先順位を与えるかが重要ということを示している。訪日外国人旅行者の誘致には、佐賀県、佐賀市がさらに本腰を入れて取り組む必要がある。そのためには、交通面でいえば、レンタカーやレンタサイクルというものも有効であろうが、交通とまちづくりを一体化して、富山ライトレールのように、中心市街地への来訪回数、滞在時間、消費金額ともに大

きくしていく仕掛けを造っていくことが重要ではないだろうか。

## 5. おわりに

本稿では、日本各地の交通まちづくりの動きを見ながら、欧州における議論も踏まえて交通まちづくりの役割や意義を整理し、佐賀における交通まちづくりの戦略を提示した。

今後、人口減少のもと少子高齢化社会を見据えた豊かな成熟社会を創っていくためには、交通まちづくりによって、地方都市の衰退の負の悪循環を断ち切っていく必要がある。交通まちづくりの戦略では、公共交通と自動車の“棲み分けと共存”が必要であり、歩いても楽しく、観光客も滞在したくなる賑わいのある街であることが期待される。その際に重要なことは、都市（圏）内交通については、鉄道、バス、その他の交通手段と一体化していくとともに、都市（圏）内交通と都市間交通の連携を強化し、統合された交通システムを創り上げて利便性を高めることである。

公共交通は都市の装置であり、一定の公的支援によって、社会全体の最適化を図ることができる。そのためには、目先の収支に捉われるのではなく、中長期的な視野のもとで戦略を立て、戦術を実行に移していく必要がある。持続可能な社会のためには、市民と行政の役割分担に基づき、社会全体の最適化を目指す「統合的な交通政策 (Integrated Transport Policy)」が求められる。

## 注

(注1) ソーシャル・キャピタルは、社会関係資本とも呼ばれる。厚生労働省の定義によれば、人々の協同行動を活発にすることによって、社会の効率性を高めることのできる、信頼、規範、ネットワークといった社会組織の特徴のことである (厚生労働省、2012、p. 19)。

(注2) 以下の議論は、宇都宮 (2015) に基づいている。

(注3) 1人1歩当たり0.061円/日の医療費削減になるという筑波大学大学院人間総合科学研究科 久野譜也研究室の値をもとに試算している。

(注4) 2016年の数字を見ると、一番少ないのは宮崎県の22万1,000人である。佐賀県は24万2,000人で、九州内で1つ順位を上げている (観光庁、2017)。

## 参考文献

- 宇沢弘文 (1974) 『自動車の社会的費用』岩波新書
- 宇都宮浄人 (2015) 『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ―』ちくま新書
- 宇都宮浄人 (2016) 「インバウンド観光の地域間格差の実態と背景―「宿泊旅行統計調査」の実証分析―」『運輸と経済』76 (7)、pp. 128-136.
- 観光庁 (2016) 『宿泊旅行統計調査』  
(<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>)
- 観光庁 (2017) 『宿泊旅行統計調査』

(<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>)

厚生労働省 (2012) 『地域保健対策検討会 報告書―今後の地域保健対策のあり方について―』地域保健保険対策検討会 (平成24年3月24日)

(<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000027ec0-att/2r98520000027ehg.pdf>)

国土交通省鉄道局 (2012) 『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版』

(<http://www.mlit.go.jp/common/000224631.pdf>)

国土審議会 第3回長期展望委員会 配布資料  
(<http://www.mlit.go.jp/common/000135833.pdf>)

兒山真也 (2014) 『持続可能な交通への経済的アプローチ』日本評論社

佐賀県 (2016) 『「平成27年度佐賀県移動手段と交通に関するアンケート調査結果」の概要』佐賀県新幹線・地域交通課身近な移動手段確保推進室

([http://www.pref.saga.lg.jp/kiji00348333/3\\_48333\\_5325\\_up\\_xo0zkv34.pdf](http://www.pref.saga.lg.jp/kiji00348333/3_48333_5325_up_xo0zkv34.pdf))