

主張

東京への転入超過数は2008年のリ

ーマンショック後減少したが、12年以降再び増加傾向にある。地方創生は、必ずしも十分に功を奏していない。さらなる地域経済の活性化とともに、住みやすい魅力ある地方都市を創っていくことが不可欠だ。

急速な高齢化の進展を考えると、誰も

公共交通の再編による魅力ある都市づくりを

が移動しやすく近隣で日常の用が足せるコンパクトシティを全国に創っていくことが必要だ。公共交通機関であるバスの役割は大きく、街の中心拠点と生活拠点を効率的かつ顧客ニーズに合わせて結ぶことが期待されている。

政府は、このようなコンパクトシティを実現するために、地方自治体に対してコンパクトシティづくりとそれを支える公共交通体系づくりを連携して進めるこ

とを求めており、2014年からコンパクトシティづくりの基本となる「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」を連携して作成するよう促している。

しかし日本自動車工業会の自治体へのアンケート結果をみると、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の両方を作成している自治体のうち、両方同じ部署で作成しているのは4分の1に過ぎない。立地適正化計画が都市マスタープランの高度化版という性格上、都市計画や

街づくり関連の部署で作成せざるをえないことを踏まえると、地域公共交通網形成計画も都市計画系の部署で作成されることが望ましいが、過半が交通政策系か、財政等の企画系の部署で作成されているのが現状だ。

また政府は、地域公共交通網形成計画を基に「地域公共交通再編実施計画」を作成し、公共交通体系を再編していくことを求めているが、実際に実施計画を作

成する見込みとしている自治体は5割程度に過ぎない。地方のバス事業者は、人口減少とドライバー不足が重なり、経営が苦しく8割は赤字であり、地域公共交通体系を抜本的に再編・改革しなければ、地方のバス事業者の多くはますます苦しい事業を続けざるをえず、多くの路線を廃止することにもなりかねない。そうした事態を招かないためにも、人口が集積されたコンパクトシティを走る利便性の高い公共交通体系を実現すること

が、地方創生を実現するための自治体の大きな役割であるはずだ。

先のアンケートでは、「バスサービス供給の最大の責任は誰にあるか」をきいているが、「自治体」と答えたのは2割に過ぎない。同じ質問を欧米の自治体にすれば、間違いなく100%近くが「自治体」と答えるだろう。わが国の自治体には、公共交通に対する責任ある供給に向けた意識改革も必要である。