

第2節 中核市

本節では、政令指定都市には人口が及ばないが、特例市ほど人口が少ない、中規模な都市、「中核市」の公共交通機関について取り扱う。

ここでは、「松山市」と「岐阜市」を取り上げたい。一見両者とも似たような都市に思えるが、全く様相は異なる。その違いをひも解いていこう。

第1項 愛媛県松山市

1. はじめに

面積	429.05 平方キロメートル
人口	514,808 人
人口密度	1,200 人/平方キロメートル
高齢者(65歳以上)の割合	22.4%
一世帯当たりの自動車保有台数	1.41 台

図表 2-2-3：松山市の概要

松山市は人口約 50 万人を擁し、松山市の公共交通は、120 余年の歴史を持つ伊予鉄道が一手に引き受けている。伊予鉄道は鉄道、軌道(路面電車)、バスを総合的に運営している。

夏目漱石の小説『坊っちゃん』ゆかりの地である松山市は、『松山城』、『道後温泉』を中心に多くの観光客を集める観光都市である。また、最近では司馬遼太郎の小説『坂の上の雲』をベースとした環境都市としてのまちづくりを進めている。

多くの地方都市が都心空洞化の問題を抱える中で、松山市はまだ元気な方だが、観光客の減少、少子高齢化の進行など、まちづくりの問題は山積している。

そのような状況にあって、松山市は、近年、伊予鉄道と大いに協力しながら、公共交通、そして地域の活性化に取り組んでいる。

松山市のケースにおいて、交通事業社（伊予鉄道）は、早くから危機感を持って、将来に向けた利用促進を展開するとほぼ同じくして、行政（松山市）は車中心の都市構造に危機感を持ち、公共交通への転換を促す政策を進めた。その結果、両者は強い連携を持ち、公共交通をベースとしたまちづくりを進めることができた。その流れを以下の項にて説明していきたい。

2. 概要

概要として、松山市の人口動態と交通手段の移り変わりなどについて述べることにする。

まず、おおまかな人口動態について見ていきたい。松山市は 1950 年代後半にドーナツ化現象が始まった。1960 年代には、都心周辺地区の大規模な公営団地の建設により、ますますドーナツ化現象が進行した。1970 年代後半以降は、都心周辺地区で宅地開発の進んでいなかった山間部の大規模分譲住宅地の建設が進むと同時に、中心部の人口減少も進行し、空洞地域が拡大した。1990 年代に入り、バブルのはじけたころからドーナツ化現象は沈静化し、都心の高層マンションの建設が進み、回帰現象が起きた。近年は、人口増加数も低下傾向にあり、2007 年(平成 19 年)には 1972 年(昭和 47 年)以降初の減少となった。2008 年(平成 20 年)には増加に転じたものの、2011 年(平成 23 年)には再び減少となっている。

次に、松山市の人口集中地区（DID）についての変化を見てみる。1960 年代、DID は、松山城を中心にその周囲 2km 程度の範囲のいわゆる都心地区（いわゆる旧市街地。路面電車で囲まれる地域）であったが、その後都心周辺地区（松山環状線で囲まれる地域）に拡大、2000 年代に入るまでには平野部の大半（下記では“周辺地区”と呼ぶ。主に伊予鉄道郊外線が走っている範囲）が DID となった。

DID は平野部の大半に拡大しているが、中心業務地区（CBD）は旧市街地周辺に集中している。そのため、交通の流れは中心を目指す放射状になっており、都心地区と都心周辺地区は朝夕の通勤通学の時間帯は激しい交通渋滞に見舞われている一方で、公共交通の利用は低下するという状況になっていた。

1990年(平成2年)には公共交通(鉄道、路面電車、バス、自転車)の分担率は11.1%に対し、自動車は34.4%であったが、2007年(平成19年)には公共交通が3.9%に低下した半面、自動車は50.5%に上昇した。他に松山市で特筆すべき点は、自転車利用が多いことであり、1990年(平成2年)と2007年(平成19年)でほとんど変わらないが、共に26~27%を占めていることである。

3. 松山市の公共交通

松山市の公共交通は伊予鉄道株式会社が独占している。伊予鉄道と松山市の関わりについて述べていきたい。そこで、松山市と伊予鉄道それぞれの公共交通に対する施策について細かく見ていくこととする。

3-1. 「松山市」の都市交通政策

松山市の都市交通政策は松山環状線などの道路インフラを整備することが主であり、公共交通は伊予鉄道が独自に対処するものと認識されていた。しかし、2000年代に入ると、人口増加や市街地の外延化にブレーキがかかり、高齢化も進み、環境保護についても考える必要が出てきた。こうして、今までの交通政策を見直し、市街地のコンパクト化と環境負荷の少ない交通体系を思慮するようになっていた。

方針転換した松山市の交通政策の基本理念は、「地球にやさしい日本一のまちづくり ー環境的に持続可能な交通体系の構築ー」であった。すなわち、自動車依存から脱し、バランスのとれた持続可能な交通体系を目指すというものであった。そして、2000年(平成12年)に構築された「歩いて暮らせる街づくり構想」をベースに、2002年(平成14年)3月に「松山市まちづくり交通計画」が樹立された。その三本の柱が、①自動車交通の円滑化、②自転車の利用促進、③公共交通の利用促進であった。①については外環状線の整備、渋滞の激しい交差点の立体交差化、国道196号線と伊予鉄道高浜線の立体交差化、などが中心となった。②については、自転車の利用を促進し、そのための自転車や歩行者にやさしい道路整備などが中心となった。③については、都心を核として郊外に向けた幹線軸を設定し、その途中に広域交通拠点と生活交通拠点を配置する将来像を描いた。これ

は、後に述べる伊予鉄道の「サービス向上宣言」(2001年)と類似していた。

このように、松山市が公共交通について本格的に見直すようになった背景には、当時の中村時人市長の、環境を軸にした、積極的な“まちづくり”への意識があった。中山市長はこの頃から『坂の上の雲』上映を見越した「坂の上の雲のまちづくり」を掲げ、観光にも力を入れた。ちなみに、今や松山のシンボルである「坊っちゃん列車」は2001年(平成13年)に市と伊予鉄の本格的な連携第一号としてスタートさせたものである。

以上のように、公共交通に関して、松山市と伊予鉄道が同じベクトルを向いて、利用促進を図ることとなった。事項では伊予鉄道の施策について述べる。

3-2. 「伊予鉄道」の公共交通対策

先述したように、長年松山市の公共交通を支えてきた伊予鉄道は、モータリゼーションが進むにつれて、公共交通の利用は低下する一方の現状に対して、危機感を持っていた。実際に、鉄道は1974年(昭和49年)、軌道は1964年(昭和39年)、バスは1969年(昭和44年)に輸送人員のピークを迎え、そのあとはずっと下がりっぱなしだった。また、2001年(平成13年)の段階でバス事業は赤字で、鉄道・軌道はかろうじて黒字であり、将来赤字になることは目に見えていた。

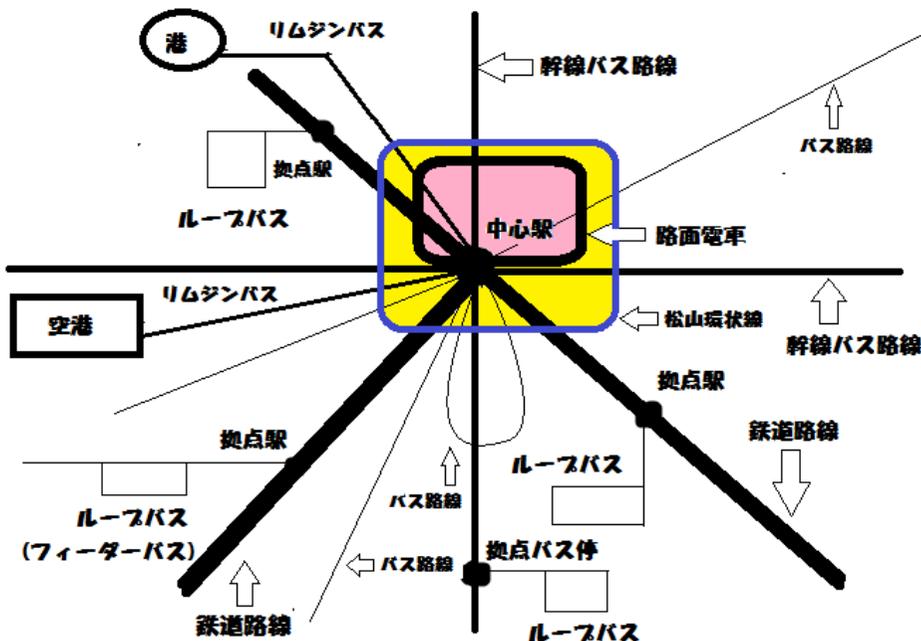
事業の縮小や合理化に寄るコストダウンという選択肢もあったが、伊予鉄道は目先の収支改善策では将来は無いと考えた。すなわち、利用者を増やし、収入を増やしていかなければ、将来を見込めないと考えたのだ。

そこで、伊予鉄は、公共交通機関利用促進方策として、2001年(平成13年)に「サービス向上宣言」(2001年～2003年)をスタートさせた。

「サービス向上宣言」に基づいて様々な施策を行った。様々な施策を実施したのだが、ここでは特に重要と思われる施策を紹介したい。

その一つ目は、市内の路線の機能を分化し、それぞれに適切なネットワークを構築したことである。以下のように交通機関の役割分担を明白化した。大きな都心地区の公共交通を路面電車が主として担い、都心周辺地区と周辺地区については都心地区から放射線状に出る鉄道路線と幹線バス路線が主として担う。幹線バス路線は運行頻度を高め、利用者が使いやすい

いようにする。さらに、郊外の鉄道駅(拠点駅)や拠点バス停にその周辺地域をカバーするループバス(フィーダーバス)を新設する。



図表 2-2-4 : 松山市の公共交通ネットワークの略図

二つ目は、バスロケーションシステムの導入である。バスロケーションシステムのデータを分析し、実態にあったダイヤを編成することに寄り、バスが時刻表通りに来るようになった。

これら以外にも、わかりやすい運賃体系の構築¹や、ノンステップ車・超低床車(路面電車)の導入などを行った。その結果、公共交通機関の利便性は飛躍的に高まった。

2004年(平成16年)度の運輸実績において、軌道において変動は無かったが、鉄道で3%の利用者増、バスに至っては13%増と驚異的な伸びとなった。鉄道はその後の2年間利用者はほぼ横ばいにとどまったが、バスは

¹ 鉄・軌道・バスともに最低運賃が150円、最高運賃が600円となった。この結果、利用者にとって運賃がわかりやすくなり、支払いも楽になった。特に、バスの場合は小銭の準備も楽になり、乗車に対する抵抗感が減ることにもつながった。

2005年(平成17年)度、2006年(平成18年)度で2桁の増加を見せ、2003年(平成15年)度と2007年(平成19年)度を比べると実に30%の伸びを見せ、1900年代初頭の水準まで持ち直した。

2004年(平成16年)度からはさらに“サービスを向上させる”ために、「いきいき交通まちづくり宣言」(2004年～2008年)をスタートさせた。

しかし、2001年(平成13年)から2003年(平成15年)までの「サービス向上宣言」ですでに莫大な投資を行っていた伊予鉄道が、さらに「サービスを向上させる」のには、資金が足りなかった。

ちょうどこのころ、先述したように、松山市も「環境都市」としての取り組みを強力に推進していた。伊予鉄道は、資金不足解消のために、松山市と強力なタッグを組み、新たな事業を行うことになった。それが「オムニバスタウン事業」である。

3-3. オムニバスタウン事業

松山市は2005年(平成17年)度にオムニバスタウンの指定を受けた。①バスの利便性・安全性の向上、②交通施設等の整備・改善、③交通安全に配慮したバス走行環境の改善、④バスの社会的意義高揚を柱とする取り組みだった。国からの強力な支援も受けながら、松山市と伊予鉄はタッグを組んで、さらなるサービス向上のために、「オムニバスタウン事業」(2005年～2009年まで)を推し進めることとなった。

個々の事業のうち、いくつかをここで紹介することにする。

第一に、交通結節点の整備とループバスの新設である。「サービス向上宣言」ですでにいくつかは整備されていたが、さらに2つの地域拠点駅を結節点として整備し、ループバスを新設することとなった。

第二に、低公害・ノンステップバスの導入である。すでに2000年(平成12年)から導入していたノンステップ車に加えて、CNGノンステップバスやハイブリッド・ノンステップバスを導入することとなった。

第三に、公共車両優先システム(PTPS)の導入である。バスの定時性確保と所要時間短縮を目指して、市内で最もバス運行本数の多い区間に2006年(平成18年)4月にPTPSを導入した。バスレーンと併せて効果を発揮し、所要時間を3～5分短縮した。

第四に、ハイグレードバス停の整備である。利用者の多いバス停に、国・県・市の道路管理者と協力しつつ、上屋とベンチの設置が行われた。2010年(平成22年)度までに24か所設置された。

第五に、バスロケーションシステムの拡充である。2003年(平成15年)度までに96か所に整備されていたが、オムニバスタウン期間中に20か所増設した。利用者にとってはバスを待つイライラ感の軽減にもつながるだけでなく、伊予鉄道にとっては先述したようにダイヤ編成を組むうえで重要なデータを収集することができた。

第六に、公共交通利用促進啓発事業である。北条営業所にパーク&ライド駐車場の整備、国道33号上の5停留所にサイクル&ライド実証実験、北条線・砥部線で朝夕の快速運転の拡充、中心街の大街道と松山城を結ぶロープウェイ通りの歩道拡幅などが行われた。

4. これから

伊予鉄道は2009年(平成21年)10月、改めて経営理念を明文化し、「ひと」「まち」「環境」という、CSRキーワードを掲げた。これまでの「サービス向上宣言」(2001年～2003年)「いきいき交通まちづくり宣言」(2004年～2008年)の施策をこの3つのキーワードで体系化し、伊予鉄グループ全社的視点に立って、CSRを推進していくことになった。

「サービス向上宣言」のころと今を比べたら、少子高齢化も進み、経済も悪化している。「いきいき交通まちづくり宣言」での取り組みは一定の効果はあり、2005年(平成17年)度までは利用者も右肩上がり伸びていったが、その後、減速、2009年(平成21年)度には微減となった。利用者数も20年前に戻ったが、収支自体は大きく改善したわけでもない。路面バスの赤字を補てんする高速バスの収入が、近年の高速道路料金制度政策の影響で利益が薄くなってきているという現実もあるからだ。現在、不採算路線の整理に手を付けざるを得ない状況に来ているかもしれない。

しかし、ここ10年で、一般市民の伊予鉄道に対する評価も変わり、信頼感も増したのはいうまでもない。伊予鉄道は、「安全で良質なサービス・商品を提供し、地域とともに歩み、ともに発展します。」という経営理念を忘れずに、これまでの施策に検証を重ね、様々なステークホルダーから

の期待や要請を正しくとらえ、さらに地域に根差していったほしい。

一方、松山市はどうであろうか。2009年(平成21年)度で「オムニバスタウン事業」年度は終了し、計画はおおむね達成された。実際に、市民のアンケートによるとバスのイメージが上がったとか、公共交通に対する意識が変わったなどの声が聞かれた。事業は終了したが、引き続き、国の支援を活用しながら必要なことはやっていくこととしており、2007年(平成19年)度には「松山市交通戦略策定協議会」を立ち上げ、そのもとで、国の地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して「松山市地域公共交通活性化協議会」を設置し、2010年(平成22年)3月には「松山市地域公共交通総合連携計画」を策定した。その骨子は、これまでの計画をさらに推し進めるものであり、ノンステップバス・低公害バスの導入や子供たちへの環境教育の継続等が取り込まれている。

ここ10年の取り組みによって、松山市の公共交通は息を吹き返すことができた。この取り組みを一過性にせず、住民との協働体制を維持し、今後とも、行政と交通事業社と住民がきちんと意思疎通をしていくことが重要である。

第2項 岐阜県岐阜市

1. 概要

面積	202.89 平方キロメートル
人口	410,795 人
人口密度	2024.7 人/平方キロメートル
高齢者(65歳以上)の割合	24.01%
一世帯当たりの乗用車保有台数	1.2 台

図表 2-2-5 : 岐阜市の概要

概要として、岐阜市街地の変容について述べたい。

岐阜市は、1960年代以降、中心市街地の人口低下が始まると同時に、

郊外地域の人口が急増し、都市圏の郊外化が進んだ。ただ、岐阜市は大都市である名古屋市の通勤圏の北西端に位置しており、一概にこの郊外化を中心部の空洞化と呼ぶことはできないかもしれない。また、岐阜市内では、市街も含めた周辺部に、工場や工業団地の移転が進み、1960年代には県庁の郊外移転や県立図書館や県立美術館といった公共施設の移転が相次ぎ、1980年代には岐阜大学(医学部を除く)の移転、2004年(平成16年)には岐阜大医学部・附属病院も移転もあり、公共機関の移転も相次いでいる。そのなかで、副都心の形成や都心との公共交通の整備が行われるべきであったが、ばらばらに移転が進み、スプロール化が進行した。その結果、周辺部での自動車交通の増加が起きている。

このように、岐阜市中心部の空洞化は激しい。1990年代後半以降は、中心商業地区にある柳ヶ瀬商店街や岐阜駅前にあったデパートが次々と閉店した。一方で郊外に大型ショッピングセンターが相次いで進出した。

JR東海が岐阜～名古屋間を最速18分で結ぶ快速の登場は岐阜市中心部の商業地区の衰退を助長した。名古屋駅前の高島屋の開業・栄地区のデパート増床などは、岐阜市のデパート買い物客を奪った。

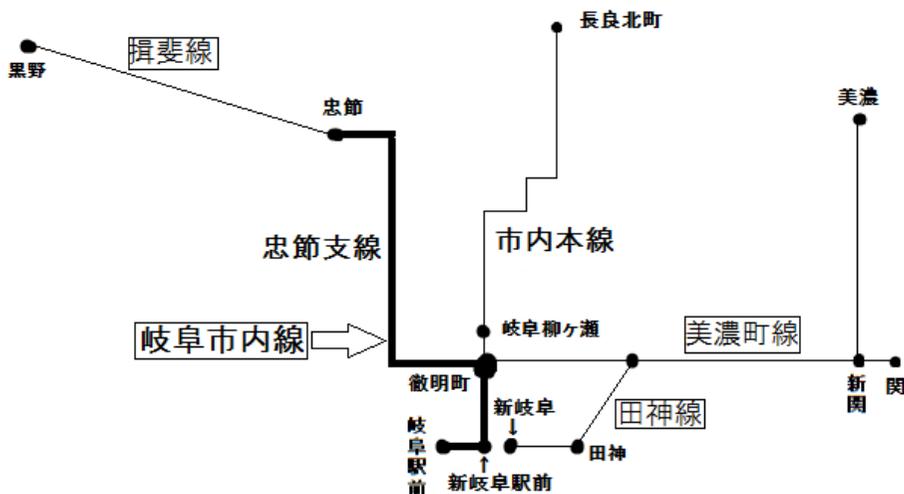
こういった、中心市街地の空洞化に対する対策として、積極的な学生との協力の上で、商店街の街づくりが行われている。従来の小さな単位の組織を越えた情報交換は今後、重要になっていくと思われる。

また、JR岐阜駅は高架事業が一新された。未だに古いビルなどは残っており、再開発は現在も進行している。同時に、マンション立地も進み、人口の都心周辺の回帰も進んでいる。柳ヶ瀬周辺でまとまった土地が出るたびに、マンションの立地が進んでいる。車を利用して通勤や郊外への買い物をしながら、同時に路線バスも使った駅の利用、街中への買い物・散策が増えることで、地域の活力が生まれることに期待したい。

2. 岐阜市の公共交通

岐阜市の域内公共交通は、現在は名鉄グループの岐阜乗合自動車(通称：岐阜バス)が独占しているが、かつては路面電車が存在した。そこから、岐阜市の公共交通機関をひも解いていきたい。

2-1. 路面電車



図表 2-2-6：岐阜軌道線と岐阜 600V 線区（□で囲ったもの）

2005年(平成17年)4月1日に廃止されるまで市民に親しまれてきた岐阜市の路面電車が抱える問題は少なくなかった。それはなんとといっても岐阜の都市交通の中で、路面電車の存在感が全くなかったことである。かつて、1962年(昭和37年)5月の岐阜市議会で、当時の岐阜市長は「電車というものが、路面電車というものがないのもって誇りにする、そういう都市を作りたい」と発言し、1967年(昭和42年)12月の市議会では「名鉄市内線撤廃」の決議もされている。その後、高度経済成長期以降の自動車の激増に伴う、大気汚染・騒音などの環境の変化や、オイルショックなどがあり、撤廃の動きは沈静化したが、岐阜の路面電車が置かれた立場は、寂しいものであった。

道路幅が狭いことを理由に軌道内の自動車通行が認められ、渋滞時には身動きが取れず、停留所には安全地帯が設けられていなかった。加えて、モータリゼーションの進行に伴う事業採算性の悪化や自動車を走りやすくするための撤去要請などによって、路線規模は最盛期の半分ほどとなっており、利用できるエリアは市域のごく一部であった。一般的に公共交通の維持は事業者側にあるため、利用者の低迷の責任も事業者側に求めがちであるが、岐阜の路面電車が放置されていたというわけではない。

1967年(昭和42年)12月からは揖斐線との直通運転が始まった。都市圏の拡大に伴う有効な取り組みとして評価された。しかし、それらの施策にもかかわらず、岐阜市の都市交通における路面電車の位置づけは低かった。

それを示すかのように、1988年(昭和63年)5月31日、岐阜市内随一の繁華街柳ヶ瀬付近から岐阜市北部を結ぶ、徹明町～長和北町が廃止された。狭い道路ゆえの混雑緩和のため、1960年代から廃止が検討されていたが、廃止の直接的な理由は1988年(昭和63年)7月に開催される「ぎふ中部未来博」への交通の支障になるということからであった。

90年代に入ると、特に昨今の会計制度の変更や企業評価基準の厳格化などにより、企業の収益性・健全性が厳しく問われるようになり、名鉄は鉄道経営の在り方²に見直しを迫られた。

1994年(平成6年)度に経営体質改善委員会を発足させ、鉄道事業や自動車事業などで合理化、効率化の収支改善策を進めていった。

そして、1999年(平成11年)3月末に、美濃町線新関～美濃間が廃止された。美濃駅の乗降客数は1964年(昭和39年)に最高を記録したが、1991年(平成3年)には最盛期の三分の一以下となっていた。名鉄は1992年(平成4年)に美濃市に対して同区間を廃止したい旨を伝え、1993年(平成5年)10月に条件付きながら廃止はやむを得ないとする答申書を市長に提出した。そして、紆余曲節の末、1999年(平成11年)3月末をもって廃止された。

次に、名鉄は「岐阜600V線区」に目を付けた。

「岐阜600V線区」とは、揖斐線(黒野一忠節)、美濃町線(徹明町一関)、岐阜市内線(岐阜駅前一忠節)、田神線(田神一競技場前)の四線区からなる営業キロ36.6kmの支線である。利用者の落ち込みは激しく、輸送密度は1991年(平成3年)度から2001年(平成13年)度までの10年間で30-45%も減少した。各線区に新型車両を投入したり、揖斐線・美濃町線から都心部の新岐阜へ直通運転を行ったりするなどお客様の利便性の向上に努めた。全線区のワンマン運転化や93%の駅の無人化などを実施した。

² 名古屋鉄道は地域社会の足の機能確保に努めてきたが、黒字路線はわずかしがなく、多くの路線は黒字路線からの内部補助によって維持するという経営手法を使っていた。

しかし、2001年(平成13年)10月、利用者の少なかった揖斐線の黒野一本揖斐間と谷汲線全線を廃止した。そして、2003年(平成15年)には「岐阜600V線区」の全路線から撤退する方針を打ち出した。

2001年(平成13年)度の経営状況は赤字ではあったが、それは単なる赤字ではなく、人件費をゼロにしても赤字が残るほど、厳しい状態であった。年間数十億円の赤字は内部補助でも補完は難しく、異常なものであった。

撤退表明の背景はこの大幅な赤字が大きく、路線規模に対して利用者が極めて少ないことであった。先述のように、さまざまな施策を行ってきたが、年々利用者が減少してきた。その原因には大きなものがある。

それは、軌道敷内の自動車通行が可能であるため、自動車混雑による定時制の喪失と、停留所に安全地帯がないことに寄る乗降の危険性であった。こうした状況が長年放置されてきたため、利用者の足が遠のいたのだ。

利用者の今後の大幅な増加は見込めなく、輸送密度的に低コストのバス輸送で十分対応できるなどの理由から、撤退方針を表明したのだ。

撤退表明後、沿線市町村の住民の対策協議会を中心に、上下分離方式や第三セクター方式などに寄りそう路線存続の検討が進められた。しかし、自治体と運行会社の赤字の額が大きいという試算が出、税金投入に市民の理解は得られないということで、当該路線の存続について各自治体の態度は決まらなかった。

世界各地で交通事業を営むフランスの企業「コネックス社」は2004年(平成16年)11月、路面電車や路線バスの運営を目指す計画書を沿線自治体や県、国などに提出した。だが、計画書は自治体側に10年以上の「独占的な運営」を保証してもらうことで、経営基盤の安定を図ることなどを盛り込んでいた。日本の自治体ではとてもなじめない内容であった。

欧州と日本では公共交通に対する考えが根本的に違う。欧州では公共交通は民間事業でも赤字は普通であり、税金で運営が賄われている。これに対し、日本の公共交通は独立採算であるのだ。

このように、様々な救済策について話し合われたが、話がまとまることはなく、2005年(平成18年)4月1日に「岐阜600V線区」は廃止された。

2-2. バス

「岐阜 600V 線区」が撤退する動きに並行して、路線バスのあり方に関する動きも大きくなった。

2003年(平成15年)12月、岐阜市は国土交通省によって、オムニバスタウンに指定された。2005年(平成17年)1月には市街地の公共交通利用促進特区として、国の構造改革特区に申請した。交通渋滞による運行遅れを減らすためのバスレーンの設置、バスの接近で青信号に変わるシステムの導入、車の速度減速化などの施策を行った。低床バスや車いす対応のバス停などバリアフリーも進めた。岐阜市はこれ以上、市街地が広がらないように、中心部と市内の生活、観光拠点などをバスで結ぶ構想も進めた。岐阜駅から10キロ圏を30分以内に移動できるのを目標としたうえで様々な思考を実施した。

また、2005年(平成17年)4月1日には、2003年(平成15年)から岐阜市が進めていた市営バス路線の岐阜乗合自動車への移管が完了した。半世紀以上にわたった市のバス事業は幕を閉じた。奇しくも路面電車廃止と同日であった。

路面電車廃止に伴い、岐阜バスは2005年(平成17年)4月1日から代替バスの運行を開始した。沿線に集中する高校に通う学生の足は何とか確保できた。しかし、バス停と路面電車の電停の距離に開きがあり、不便になった住民は少なくない。

代替バスだけでなく、新たな路線も設置した。岐阜バスは2006年(平成18年)4月1日から、JR岐阜駅を発着し、岐阜の市街地を周回する「市内循環線」の運行を始めた。商業や観光の用地を結んだ。

公共交通機関の不足を補うため、地域と市が連携してコミュニティバスも計画された。2006年(平成18年)10月から、岐阜市内各地でコミュニティバスの試行運行が開始した。2010年(平成22年)現在、計8路線が本格運用を始めている。路面電車が廃止された現在、コミュニティバスに対する期待は大きい。しかし、今後も市の基準をクリアしないと補助が打ち切られ、事実上の廃止に追い込まれることになる。そのため、各自治体は乗客確保に様々な工夫を凝らして利用者を増やそうと努力している。ただ、多くの路線で利用者は伸び悩んでいる。

最近では 2011 年(平成 23 年)3 月、首都圏以外で初めて連接バス³が JR 岐阜駅ー岐阜大医学部附属病院間の路線に導入された。これの導入により、朝のラッシュ時の JR 岐阜駅前の待ち時間が約 13 分短縮された。2012 年(平成 24 年)7 月下旬からの 3 ヶ月間は、新しいルートで走らせる実験も行われた。今後の動きに注目したい。

3. これから

これまで述べてきたように、市中心部の空洞化が進み、役所などの公共機関の郊外移転が進んでいる岐阜市は、コンパクトでない市街地を形作っている。路面電車の廃止などは、国際的な LRT 等の公共交通へのシフトとは逆行している。

そういう状況下では、開発志向のハードのインフラ整備から、最小限必要であるソフトなインフラ整備へと転換しなければならない。施設の整備や回収などのハード面を中心に行うのではなく、運行頻度や運賃水準と言ったソフト面の対策へ補助していく必要があるように思う。

また、こういった問題への解決法は、住民の意見を重視した、郊外も含めた地域ごとの“まちづくり”の取り組みが重視されることも留意しなければならない。

第 3 項 まとめ

以上のように、松山市と岐阜市を考察してみたが、違いが多かった。

それは、やはり両市ともに市の事情が異なるからである。松山市は明らかに地方の中心といった都市であるが、岐阜市は多くの面を名古屋に依存している。観光都市のイメージも松山市ほど大きくない。

ここまで異なる両市だが、共通点もあった。モータリゼーションの進展はもちろんであるが、ここで注目したいのは都心への人口回帰現象である。これは、中心市街地活性化にとってはチャンスである。ここで、公共交通に対する施策を間違えたら致命的である。

³ 全長 18m で、標準的な乗合バスの約 1.6 倍で、定員は約 2 倍の 130 人。車両が長い
ため、小回りが利きにくい、車体が安定して揺れが少ない。

また、松山市の努力が目立つが、岐阜市も岐阜市なりに努力している。松山市には、「コミュニティバス」と言えるものは無いが、岐阜市には少なくとも 8 路線存在する(2010 年現在)。一方では、首都圏を除けば全国に先駆けて接続バスも導入している。今後の動きを注視していきたい。

一見、松山市に問題は無いかに思えるが、それは間違いである。「うまく行っていること」が問題であるように思う。今後人口は減り、公共交通機関の利用者が減るのは確実だ。将来の需要に合わせた設備投資などを行っていく必要があるのだ。油断大敵である。

松山市は 50 万人の人口を抱え、他の中核市より恵まれた人口を抱えている、という点にも留意しなければならない。しかも、その町の公共交通機関を 1 つの事業社がほぼ独占しているのだ。もし複数の事業社が公共交通のシェアを争っていたならば、結果として現在の公共交通機関がどのようになっていたのか予測するのは難しい。

公共交通機関は自動車との競争に常にさらされている。公共交通機関が機能するためには、事業者の責任だけではなく、都市圏での位置づけと役割を明確化し、それを生かした街づくりを進めることこそが大切なのである。