

人口減少時代の地域まちづくり  
— 秋田市における地域公共交通の  
課題と可能性 —

国際日本学研究科

国際日本学専攻

日本企業・社会システム研究領域

4 9 1 1 2 0 2 0 0 1

近藤 直哉

## \*論文要旨

日本は第二次世界大戦後の復興から1960年代の高度成長を経て、世界経済を牽引する先進国となった。高度成長の背景には安定的な出生数と人口増加があったが、バブル経済の崩壊が起こった平成時代には出生数が一定のペースで減少し、それに伴って少子高齢化が加速している。戦後日本の人口構成を顧みると、人口減少に耐え得る社会を築くことは急務であり、三大都市圏以外の地方エリアは深刻な人口減少に悩まされるだろう。さらに、貴重な労働力になる若者は、三大都市圏のような雇用が充実しているエリアに流出してしまう可能性も否めない。本研究ではこのような人口推移と地方都市の現状を踏まえながら、持続可能な地方自治体の姿について検討した。

その上で、上記の「人口減少に耐え得る社会」というテーマを、地方都市を念頭に「公共交通」という側面から検討した。公共交通に焦点を当てる理由は主に2つある。1つ目は、地方都市が各地方における経済活動の中心であり、人の「移動」は日常生活を営む上で不可欠なものだからである。そして、子供や一部の高齢者、障がい者などの車を運転することができず、公共交通機関に頼らざるを得ない「交通弱者」が増加することによって公共交通の重要度も増すと考えられる。2つ目は、人口減少が続く地方都市のあり方について、規模が小さくても住みやすさや利便さが重要だからである。国土交通省が国土づくりの基本理念や考え方を示している『国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～』（以下、『国土のグランドデザイン2050』。2014年7月公表）では、「地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要」と明記されており、地方都市における公共交通網の整備がまちのあり方に大きく影響を及ぼすと考えられる。コンパクトシティ構想では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」が基本理念として掲げられており、高密度の集住地域を形成する上で各拠点間及び拠点内を結ぶ「ネットワーク」が欠かせない。

そして本研究では秋田県秋田市を事例として取り上げる。秋田市は典型的な地方都市であることに加え、秋田県は人口減少と少子高齢化がとりわけ深刻な県であり、県庁所在地である秋田市が先導して県のモデルとなることは焦眉の急だと考える。秋田県及び秋田市における人口減少の問題は非常に深刻であるが、他の小規模地方都市の事例から参考になる取り組みやプロセスを取り入れることで改善される部分も多々あると筆者は考える。そこで本研究では、これまで国土交通省の「コンパクト・プラス・ネットワーク」のモデル都市に選定されている岐阜市と「新しいまちづくり」のモデル都市に選定されている富山市をケーススタディとして取り上げた。

上記を踏まえた上で本研究では、「コンパクトなまちづくりを人々の交流面から進める上で、多様で緻密なネットワークの構築が求められる」とともに「地域の高校や大学、専門学校等の教育機関の活用及び地域内で就職しやすい環境を整備することで、持続可能な「まち」が創造される」という仮説を定めて、検証を行なった。

II章では、人口減少下における地方都市の現状と課題を検討した。総務省の『平成30年版情報通信白書』によると、2060年の人口は現在（2021年）の約7割に減少してしまう見通しである。その中で、三大都市圏とそれ以外の地域における人口の差は拡大しており、今後も

この傾向は続く想定されている。そして、石原・西村 [2010] は、「まちづくり」を構成する三要素を記し、要素の三角形として「地域経済」・「地域社会」・「地域環境」の3つがあると指摘しており、交通インフラは前項の「地域環境」に該当する。必要性和採算性を厳しく確認しつつ、地域の特性を見定めて最適な交通インフラの整備方法を選択することで、人々の豊かな暮らしや持続的な社会に寄与すると考える。また、公共交通の現状として、代表的な交通輸送モードである鉄道と路線バスの利用者数は減少傾向が続いており、とりわけ地方で公共交通を維持することが難しくなっている。地方の人口が減っているため必然的な流れではあるが、今後も同様の傾向が続くと仮定すれば、地方の路線バスによる運行のあり方を大きく変える必要があると考えられる。このような状況下における目指すべき日本の姿として、国土交通省の『国土のグランドデザイン2050』では人口減少に対応するためのキーワードとして「コンパクトシティ」構想や「コンパクト+ネットワーク」を掲げている。つまり、生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積する「コンパクトシティ」と、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を意味する「ネットワーク」を組み合わせることによって、人口減少・少子高齢化という社会課題に対応し、市民の生活の利便性を向上させることを目指している。秋田市においても、長期的な視点で市の持続可能性と住民の暮らしやすさの双方を向上させるために、公共交通で結ばれた多核集約型のコンパクトシティを目指している。

Ⅲ章では、秋田市の現状と課題を整理した。秋田市の人口減少と少子高齢化は今後も継続し、それに伴って可住地の人口密度は大きく低下することが想定される。公共交通の現状としては、鉄道とバスともに利用者数の減少傾向が続いており、市内バスの運送収入も減少している。それに伴って秋田市の負担額、つまり補助金の拠出も増加しているため、市の財政を逼迫する一因になっている。公共交通の利用者数が伸びない主な理由として、秋田市では自家用車への依存度が高いことが挙げられる。一方で、少子高齢化に伴って公共交通を利用したいと考える交通弱者は今後更に増加することが見込まれており、市の負担額が増加している状況下で持続可能な公共交通手段に転換することが強く求められているだろう。上記を踏まえ、秋田市の主な課題として、「バスの利用者数が減少傾向に陥っており、負の連鎖が続いていること」、「若い世代の市外・県外への流出抑制及びUターン者等の受け入れ」、「居住誘導区域の高密度化」、「公共交通に対する市民の意識を高めること」という4点を挙げた。

Ⅳ章では、まちづくり成功事例の検証として、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のモデル都市である岐阜市と「新しいまちづくり」のモデル都市である富山市を取り上げた。岐阜市において他市に応用できるような特徴は大きく3つあり、「バス路線の再編」、「市民協働の手づくりコミュニティバス」、「新技術の活用」を挙げた。また、富山市において他市に応用できるような特徴は大きく4つあり、「路線バスとコミュニティバスの組み合わせ」、「コンパクトシティ化と居住誘導効果」、「モビリティマネジメント」、「新技術の活用」を挙げた。従って、これらの取り組みが、秋田市における公共交通を再編する上で参考になると考えられる。

V章では、前章のケーススタディで分析した取り組みの応用方法について検討した。具体的には、「ICカードのデータを活用したバス路線の再編」や「シティプロモーションにおける公共交通に対する意識啓発」、「誘導的手法による中心市街地の魅力向上」などが挙げられる。そして、III章で挙げた4つの課題がどのように解決されるかを検討した。まず、「バスの利用者数が減少傾向に陥っており、負の連鎖が続いていること」という課題に対しては、「ビッグデータを活用したバス路線の再編」などがある。「若い世代の市外・県外への流出抑制及びUターン者等の受け入れ」という課題に対しては、「雇用の場の確保及びマッチングの拡充」などがある。「居住誘導区域の高密度化」という課題に対しては、「郊外などから居住誘導区域に転居・居住する際の補助の拡大」などがある。最後に「公共交通に対する市民の意識を高めること」という課題に対しては、「秋田市で実施されているシティプロモーションの活用」がある。

その上で筆者の仮説は、「まち」の持続的な発展を促すという課題に対して十分な整合性があると思われる。人口減少を前提としたコンパクトシティを推進しつつ、住民の暮らしやすさを維持するために公共交通を中心とする多様なネットワークの拡充を図るべきだろう。この点において、先進技術を活用しながら公共交通の決定的な転換を目指す必要がある。さらに、まちづくりには公共交通だけでなく、産業や雇用、教育、子育て、福祉など多様な要素が関係しているため、幅広い分野との連携を強化することが重要である。とりわけ、長期的な視点で持続可能なまちづくりを実現するためには若い世代の流出抑制・定着が不可欠である。人口減少が特に著しい秋田においても、若い世代が定着し、住み続けたい「まち」になれば、日本における他の地方都市にも希望を与えることができると考える。