

地域交通の現状と90年代の政策課題：三重県の地域交通問題

著者	渡邊 悌爾
雑誌名	運輸と経済
巻	50
号	5
ページ	67-69
発行年	1990-05-01
URL	http://hdl.handle.net/10076/2372

<レーダー>(有識者調査) 地域交通——90年代の課題(2)

- (1) 90年代の地域交通は、量的・質的にどのような整備の水準やモビリティの状態を志向すべきでしょうか。とくに地域交通の“ミニマム”はどう考えるべきでしょうか。ある程度具体的に例示いただければ幸いです。

〔参考〕

たとえば、かつてスイスでは、1978年の「総合交通計画案」(GVK)策定の折、地域交通のミニマムについて、“山岳地域の州(Kanton)でも、州民の75%以上が60分以内に州の主邑まで、また30分以内にもっと地方的な中心地にまで到達できれば、その地域の交通条件は満足すべきものとする”ということ合意が得られたことがあります。

- (2) (1)のような目標を実現するには、今後どのように発想を転換し、どんな手段、方法、システム、対策などを考えていくことが必要でしょうか。交通施設・車両・システムなどのテクニカルな問題と、受益と負担のあり方など費用負担の問題(とくに国、公共団体、直接利用者、間接受益者などの責任のあり方)の両面についてご考察頂ければ幸いです。

地域交通の現状と90年代の政策課題 ——三重県の地域交通問題

三重大学人文学部 教授 ^{わた}渡 ^{なべ}辺 ^{てい}悌 ^じ爾

1. 序説

本稿では、三重県の置かれた立場を踏まえた地域交通問題を取り上げて、その問題解決のための政策課題を明らかにしようと思う。三重県は、名古屋大都市圏に一部の地域(北勢地域)が含まれているが、他方において過疎化の進む内陸部や東紀州地域を抱えていて、極めて多様な政策課題を負うべき宿命をもっている。しかも、1,000キロ以上の複雑に入りくんだ海岸線に急峻な山岳が迫り、地域交通の抜本的対策を講じにくい悪条件を背負っている。

しかし、本格的な高齢化社会を迎える21世紀までのこの10年間の政策努力がなければ、過疎化によって地域コミュニティ自体が崩れゆくところも続出するであろう。リニア新幹線、第2東名名神、伊勢湾口道路などの国土幹線交通網計画、更には中部新国際空港構想が具体化する見込みが立てられつつある'90年代は、上述の困難性を突破する絶好の機会である。

2. 三重県の交通事情

(1) 社会経済条件

三重県は、伊勢湾沿いに中小都市が並び、名古屋大都市圏の一部を形成する北勢地域及び県都津市を擁する中南勢地域、そして大阪大都市圏の外延部として近年人口の伸びが著しい伊賀地域などに人口や経済力の比重が増大し、交通の不便な伊勢志摩や東紀州地域の過疎化が進む傾向が著しい。それを一言で表現すれば、北主南従ということになる。1989年実績の高齢化率(65歳以上人口比)において最も低い北勢が10.9%に対し、最高は東紀州で18.8%である。それが2000年見通しではそれぞれ14.8%と27.3%というように差が拡大していく。伊勢志摩や東紀州地域にはリゾート推進計画が進行中だが、高齢化・過疎化との時間の競争に打ち勝つことができるのかどうか、事態は極めて厳しい。

3. 90年代の地域交通課題

今後の地域交通を考える上でかぎとなるのは次の点である。

- ① 過疎地域の生活交通手段を確保する方策
- ② 過疎地域と県内主要都市のアクセス向上を図る方策
- ③ 国土幹線交通網が県下を通ることに伴う新たな対応方策

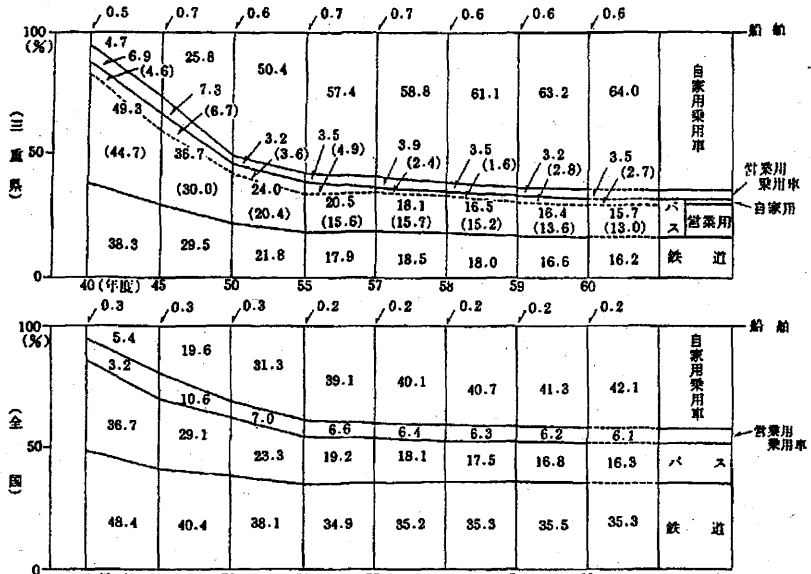
まず①の点から考えると、コミュニティ維持のためのシビルミニマム水準として交通弱者の足を充足することが大前提である。

現状においても乗合バスに対する財政補助はなされているが、劣等財たる乗合バスの経営が改善する見込みは少なく、一交通対策をこえたすべての施策に優先するものとして、総括補助金の観点でのとりくみが望まれる。民間事業者へのシワ寄せは長期的に無理があり、公共財の対応を行政と地元住民が選択的に導入すべきであろう。また、ヘリコプター、自家用バス、更に海上交通など新たな手段を、多様な運営形態を工夫する中で見いだすことも大切な視点である。

②については、国土幹線交通網整備に期待しつつも、既存の道路の拡充整備、鉄道とマイカーの連携促進を図ることが現実的である。この場合、たとえば県下各都市から高速鉄道や特急停車駅へ、30分～1時間以内でアクセスできるというようなミニマムの整備目標を設定していくことが事態の展開には必要である。更に鉄道駅前の駐車場を整備して、「パーク・アンド・ライド」の促進を図る工夫が欲しい。

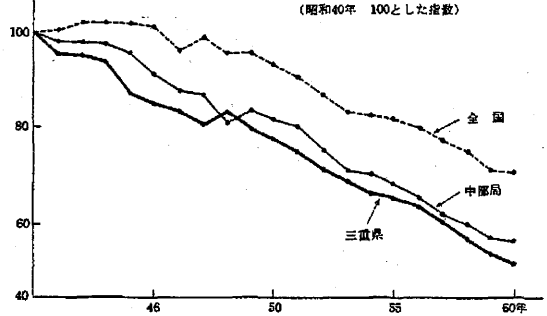
③については、リニア新幹線停車駅と既存鉄道との連携、第2東名・名神や湾口道路、東海環状自動車道、近畿自動車道関伊勢線と一般国道との連携などが課題である。

図3 輸送機関別旅客輸送量推移



資料：運輸省運輸政策局「旅客地域流動調査」

図4 乗合バス輸送人員の推移



資料：三重県バス協会

4. 結論的覚え書き

以上の考察の結論を個条書的に記す。

- ① 過疎地域交通は総合行政課題である。
- ② マイカーへの過度依存を緩和する公共交通体系整備が望ましい。
- ③ 公共交通とマイカーの多様な連携の方策を開発するべきである。
- ④ ヘリコプター、海上交通網など新たな手段とその適切な運営形態を探る。
- ⑤ 交通政策は地域政策の基本という立場に立って、行政側と関係事業者との政策協議機関を設置すべきである。