

## 公共交通・駅を中心とした地方のまちづくり

広島県立三次高等学校 武原寿明

geibimoriage104@gmail.com

### 1. はじめに

近年、日本各地の地方都市では人口減少や自家用車依存の進行により、公共交通の利用者が大きく減少している。特にローカル鉄道路線は、利用者減少を理由に廃線の危機に直面しており、地域の移動手段やにぎわいの喪失が懸念されている。

私は「芸備線を盛り上げる会」の代表として、三次高校の沿線を走る芸備線を存続させるため、清掃活動や情報発信などの活動に取り組んできた。芸備線沿線も、過疎化などの課題を抱えており、鉄道単体の問題ではなく、まちづくり全体の視点から対策を考える必要がある。

本稿では、芸備線をはじめとするローカル線の利用を増やし、地域を活性化させるための方策について、全国の先行事例を基に考察する。

### 2. 先行事例

#### (1) コンパクトシティ・おでかけ定期券(富山県富山市)

コンパクトシティとは、公共交通を発達させ、住宅、医療、商業、文化などの都市機能を中心部に集積することで、拠点集中型の効率的なまちづくりを目指す政策である。富山市では、新駅の設置や列車の増便、LRT（次世代型路面電車）の導入などにより公共交通を充実させ、駅から徒歩圏内に市民生活に必要な機能を集約することで、「歩いて暮らせるまち」を実現してきた。

その結果、コロナ禍を除き公共交通の利用者数は増加傾向にある。また、65歳以上を対象に年間1000円の負担で1乗車100円となる「おでかけ定期券」を導入し、高齢者の外出機会の創出や歩行量の増加による健康維持、さらには医療費削減といった効果も生み出している。この事例は、公共交通を単なる移動手段としてではなく、健康や福祉、都市構造と結び付けて考える重要性を示している。

#### <実現するための3本柱>

##### ①公共交通の活性化

##### ②公共交通沿線地区への居住推進

##### ③中心市街地の活性化

#### <医療費の削減効果>

1人あたりでは、

1日あたりの  
増加歩数  
1,309歩/日

×0.061円/歩  
(※)

1日あたりの  
医療費削減額  
約80円/日

おでかけ定期券利用者全体では、

1日平均利用者数  
2,591人/日  
(H25年度実績)

×80円/歩

1日あたりの  
医療費削減額  
207,280円/日

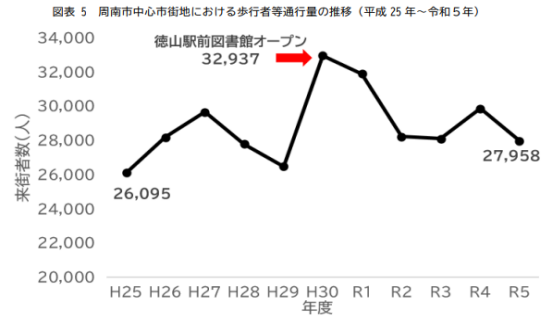
(出典)富山市の目指すコンパクトシティ(富山市)・健康まちづくりによる寿命の延伸(内閣府)

#### (2) 駅ビルをにぎわい交流施設として整備(山口県周南市)

周南市では、中心市街地の活性化を目的として、徳山駅前に書店やカフェが一体となった図書館を核とする複合施設を整備した。この施設には、交流スペースや行政サービス、交番なども併設されており、市民の日常的な居場所として機能している。

その結果、初年度の来館者数は200万人を超え、徳山駅の1日の乗降客数は前年比約300人増加した。さらに、歩行者通行量は整備前の約1.3倍となり、新規店舗数も増加するなど、駅を中心としたまちのにぎわいが生まれた。

この事例は、駅を単なる通過点ではなく「目的地」とすることで、公共交通の利用促進と中心市街地の活性化を同時に実現できることを示している。



（出典） 地域自治推進機構 先進地域調査研究 駅前図書館を拠点としたまちづくり（令和6年度）

### (3) 高速化による利用者増加（JR姫新線）

兵庫県は、利用者の減少が続くJR姫新線の輸送改善事業を実施した。新型車両や安全装置の導入と軌道改良によって高速化に加え、列車の増便、駅駐車場の整備などを実施した。高速化にかかる費用の一部、増便にかかる費用の全額を兵庫県が負担し、新型車両費は無利子で貸し付けた。

その結果、利用者が最低となった2009年の238万人から2019年には約1.5倍の322万人に増加した。沿線の人口は微減しているにもかかわらず、利用者が増加した例として注目されている。

### 3. 事例を踏まえたこれからのまちづくり

以上の事例から、ローカル線の維持・活性化には、公共交通とまちづくりを一体で考える視点が重要であることが分かる。

まず、富山市のようなコンパクトシティの考え方は、他の地域でも応用可能である。駅周辺に医療、行政、商業などの機能を集約し、高齢者向けの割引制度を導入すれば、外出機会の増加と健康維持につながり、結果として医療費や福祉費の抑制も期待できる。

次に、周南市の事例を参考に、駅を市民や来訪者が「行ってみたいくなる場所」とすることも重要である。図書館や学習スペース、交流機能を備えた施設を駅に整備することで、公共交通の利用促進とともに、駅前のにぎわいを創出できる。

さらに、姫新線のように鉄道の速達性や本数を向上させる取り組みも欠かせない。鉄道の利便性が高まれば、通学・通勤や観光での利用が増え、まち全体の活性化につながると考えられる。

### 4. 財源の確保

国は地方創生や公共交通の維持などを重要視しているため、地方創生推進交付金や社会資本整備総合交付金を活用できる可能性がある。また、おでかけ定期券のような施策は、高齢者の健康維持を通じて将来的な医療費、福祉費を削減につながる投資と捉えることができる。さらに、駅周辺に賑わいが生まれれば、周辺に店舗や事業所の増加による税収増も期待でき、長期的には自治体の財政負担軽減につながる。

### おわりに

ローカル線の存続は、単に鉄道を残すことではなく、地域の暮らしや将来を支える基盤守ることに他ならない。公共交通を軸としたまちづくりは、移動の利便性向上だけでなく、健康、交流、地域経済の活性化にも大きな効果をもたらす。

芸備線をはじめとしたローカル線も、まちづくりと一体で考えることで、新たな役割を持つ路線として再生できる可能性がある。今後も地域の一員、そして若者として、芸備線と地域の未来について考え、行動し続けていきたい。