

日銀の視点

このたび沖縄県に異動になりました。わずか1年余りの本県勤務でしたが、多くの方に大変お世話になりました。感謝の気持ちでいっぱいです。心からお礼を申し上げます。

昨年3月に着任した直後から、「県内の44市町村すべてを公共交通機関だけで巡る」という試みを始めました。「深みのある経済分析のためには、各地の実態を見て回ることが必要」と考えたのが動機です。「公共交通機関で」というのは、当地に車を持ってこなかったためですが、「公共交通だけで、どこまで行けるか試してみよう」という遊び心もありました。車で直行に比べれば、時間と手間と体力が（意外とお金も）かかりますが、小旅行気分で乗り継ぎルートを考えるのは楽しく、移動の過程で、その土地の匂いや歴史の息遣いを体感できるの

桑原 康二
日銀前水戸事務所長

も魅力でした。

「本県は車なしでは生活できない」と言われます。100人当たりの乗用車保有台数は約68台で、群馬県（約70台）に次ぐ全国2位です。実際、車のない不便さを頻繁に痛感しました。

「最寄り駅から目的の美術館まで1時間以上歩く」とか、「直接現地に行けないので、いったん隣県に出るから目的地に入り直す」といったケースも珍しく

に減少しています。

ただ、先行きを考えるとどうでしょう。交通弱者の（車を運転できない）高齢者が増えていくと、現在のようない「自家用車・広域道路網・ロードサイド型店舗」を前提としたまちの構造では、日々の生活（買い物や医療・介護）が立ち行かなくなります。

行政も交通弱者対策に乗り出しています。いくつかのエリア

広範囲に散在する住民への行政サービス（医療・福祉、ゴミ収集など）の提供や、非効率化する公共インフラ（施設、道路、上下水道など）の維持が困難になります。程度の差や時期の早晩はあれ、どの地域にも降り掛かる課題です。

解決策の一つとして、「公共交通機関を生かしたコンパクトなまちづくり」が提唱され、全国各地で検討・推進されています。隣県の宇都宮市で

官民連携しまちづくり

ありませんでした。

スケジュールをつなぎながら、本数の少ない路線バスや電車に乗るうちに、車社会の裏返しとして、公共交通機関が苦戦を強いられてきた歴史にも思いをはせるようになりました。茨城が飛躍的な成長を遂げ始めた1970年ごろと比べると、県内の自動車保有台数は約14倍に増加しています。その一方で、路線バスの乗客数は約8分の1

（稲敷、鹿行、常陸大宮など）

で広域路線バスの実証運行が行われているほか、常陸太田市では、路線バスの自動運転に向けた実証実験が始まっています。

その背後には、より大きな課題があります。車社会の進展とともに、住宅や店舗の郊外立地が進み、市街地が拡大してきましたが、今後の人口減少に伴い、人口密度が低下します。税収が減少し、財政事情が悪化する中、

も、さまざま議論を伴いながら、LRT（次世代型路面電車）を活用した「ネットワーク型コンパクトシティ」の構想が進んでいます。本県でも、行政と民間が連携し、将来のまちづくりを皆で考えていく必要があります。

44市町村の制覇まであと少しです。この週末には、最後の2市町を（公共交通機関だけで）巡ります。また皆さまにお会いできる機会を楽しみにしております。

（第2土曜掲載）