

地域交通への支援と 社会の安定・発展

2013年11月28日

地域公共交通部会

同志社大学 青木真美

主要先進国の動向

- ◎公共交通企業の採算性は、戦間期より低下
→民間企業としては成立しない
- ◎それでもなお、公共交通を維持
→都市機能の維持のために必要
→社会的共通資本として認識
- ◎現在では、グローバルな都市間競争において、重要な役割を果たす

わが国の場合

- 首都圏とそれ以外を切り分ける必要
- 民間企業の採算性前提を見直し
- 施設、施設の維持、新規投資ばかりでなく、運営費助成や運賃制度の見直しが必要

そもそも何のために地域公共交通を維持するのか？

- 都市や地域の機能の維持
 - 渋滞対策、所要時間の短縮
 - 地球温暖化対策
 - 免許非取得者の交通手段
 - 児童・生徒
 - 高齢者
 - その他
 - 都市の求心力やにぎわいの維持
 - 社会性
 - ※ 映画「悪人」と「阪急電車」

維持のために

◎ドイツ連邦政府

地域交通法に基づく州への配分
約20億ユーロ（連邦の交通予算の
10%）

連邦道路については年間60億ユーロ

それほどの負担でも公共交通を維持

多くの先進国では

- ◎ 同一地域内の公共交通の運賃の共通化
- ◎ 運賃水準を低く維持
（自家用車利用との競争を意識）
- ◎ 時刻表作成時における協力
（地下鉄とバスの乗り継ぎなど、ドアツードアの所要時間を意識）
- ◎ 広報活動における協力

→ 地域における調整組織の存在

わが国のような委員会方式では限界がある

その結果

◎ 旅客輸送人員の動向

1991年以降のドイツ

公共交通の旅客数

10%以上の増加（92.4億人→107.4億人）

同時期の日本

公共交通の旅客数

15%以上の減少（221.2億人→190.7億人）

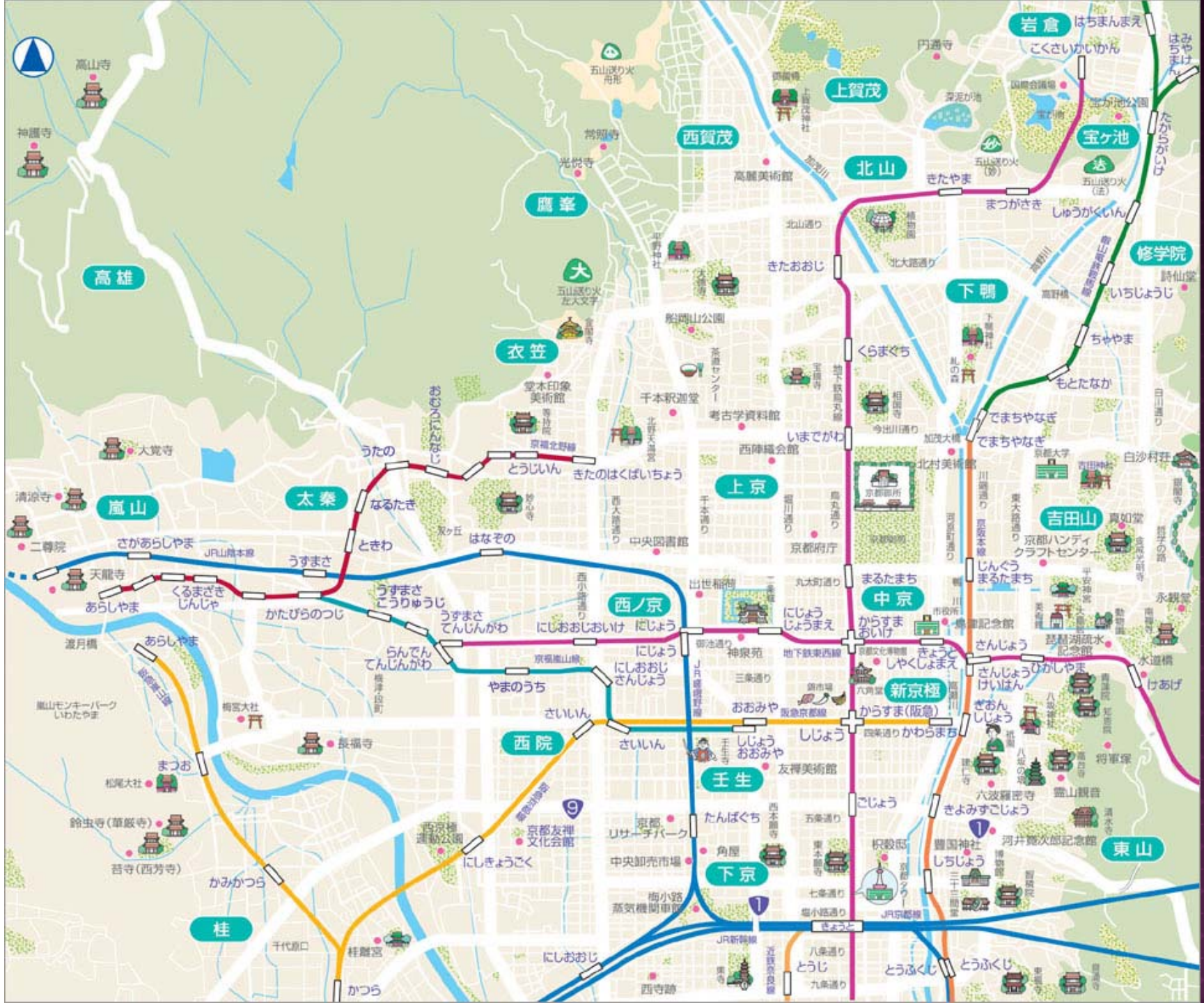
運営や運賃制度について

- ◎ ライバルは同業他社や異種の公共交通機関ではなく、自家用車という認識が必要
- ◎ 同種の交通機関でも乗換抵抗大きい
 - せっかくの新規投資が活用できない
 - 従前のインフラの利用が低下
- ◎ 地域内の公共交通機関の運営面での協力や運賃の共通化が実現できるようなシステムを

京都の事例



- ◎ 繁忙時の京都駅前バスターミナル
- ◎ 軌道系を活用すれば到達可能な観光地についても、1日500円の均一バス券を利用
- ◎ 観光アンケートでの不満→交通、バスの混雑 3割以上



高雄

嵐山

桂

太秦

西院

衣笠

鷹峯

西ノ京

下京

壬生

上京

西賀茂

北山

上賀茂

新京極

中京

下鴨

岩倉

東山

修学院

宝ヶ池



国の立場と目的の明確化

- ◎ 人口動態、環境問題、都市や地域の競争力などの視点から、地域公共交通を維持し、国民に適切なサービスを提供する必要がある
→何のために公共交通を維持するのか、明確化する必要
- ◎ 地域における協力体制のための法的枠組みとそれに対する助成
- ◎ 上下分離方式や共通運賃制度導入による運営主体の財政的負担の軽減

ご清聴ありがとうございました