

1. 日本の常識は世界では例外的

日本 公共交通については民間事業者による運営と競争の促進 競争政策
フルコスト負担で経営維持が可能な需要が存在、事業者は利益を出せると認識
↑いまや首都圏のみで通用

現在すでに矛盾露呈 JR 北海道、JR 九州、両備バス

OECD 各国 日本と同様あるいはそれ以上の自家用車普及率、利用率

しかし「クルマで移動するから、鉄道やバスはなくていい」とはならない

公共交通に対する助成政策 公共交通は一般的な経済的競争にそぐわない

インフラ 公的資金

経営助成 運賃水準を公的機関が規定

赤字分を補助 (ほぼ 5 割程度)

2. 公共交通を維持する理由

1) 都市機能の維持

公共交通の維持が都市の集積の保持に貢献できる

道路渋滞や駐車場不足への対策として、道路整備ではなく公共交通充実

クルマと公共交通を両方維持することにより QOL 向上

2) 都市間競争

ヨーロッパでは EU による経済や社会活動における国境の消滅

国同士の競争から、都市間の競争

都市総合力ランキング

交通・アクセスの分野では、通勤・通学の利便性、通勤時間や公共交通機関の片道運賃水準

3) 公共交通の優位性

効率的に大人数を運べる、

安全性、快適性、その他

都市機能が集積した場所へのアクセス

インバウンド旅客の交通手段の確保

経済活動の支援

4) 社会的包摂

持続可能な交通において、低所得層、女性、障害者、子供、非都市地域における基本的な交通のニーズを保証しなくてはならない(OECD/EST 会議)

所得格差による交通行動の差異

所得階層により移動距離に差異 (ドイツの調査例)

失業の要因がクルマを持たないあるいは移動に困難がある (イギリスの調査例)

所得 5 階層の統計 低所得層では自家用車の保有率 50%以下 (日本の事例)

クルマ以外の交通手段を確保し、できるだけ低廉な価格で提供する必要性

日本 総人口 1 億 2,700 万人のうち、運転免許を非保有 4,392 万人(約 35%)

3. 行政(公共)と民間事業者の役割の見直し

日本では、役割分担が明確ではない

民間事業者の経営として、不採算部門の見直しは当然

これに問題があるとすれば、現在の国全体の政策に齟齬があると考えられる

地元自治体との協議の場が必要 (ない場合が多い)

地方自治体による政策の推進が必要。交通政策全体の調整者としての役割が求められている。