

コロナ禍後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案 v.23 解説

全国路面電車ネットワーク

* 1 : 鉄軌道は人口増に貢献しうる重要なインフラで、富山市ではLRT（Light Rail Transit：次世代型路面電車）を中心とするコンパクトなまちづくりを推進した効果として出生率が増加した〔図1 出典：富山大学都市・交通デザイン学科資料 資料編1〕。逆に、鉄道を廃止した沿線と存続させている沿線では人口減少率に0.45%の差があり、人口10万人あたり地方税1億3500万円の減収に相当する。〔出典：永東・中川・松中・大庭・松原「地方鉄道の存廃が駅圏人口の経年変化に及ぼす影響に関する研究」2011年土木計画学秋大会発表論文集 資料編1〕

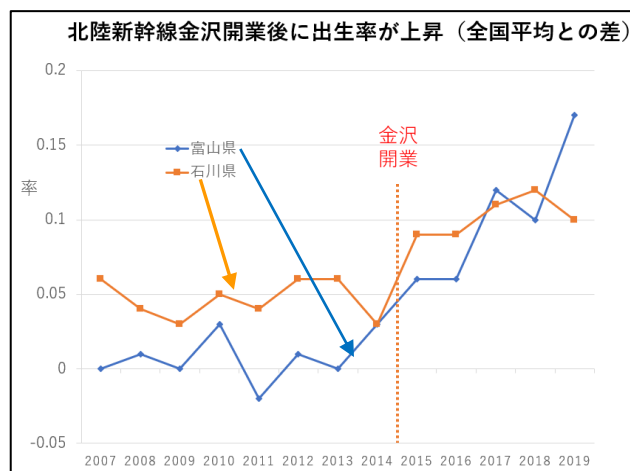


図1 富山市の出生率の変化 出典：富山大学都市・交通デザイン学科資料

- * 2 : 陸上交通全体で年間約1兆円規模の減収が見込まれる〔資料編2〕。
- * 3 : 内部補填 交通事業者が流通・小売業や不動産業等の収益（大手私鉄では平均7～8割）で交通部門の費用をまかなっている状態、また、同じ交通事業内でも利用者の多い路線の収益で少ない路線の費用をまかなっている状態〔資料編3〕。
- * 4 : 公共交通は子供、学生、高齢者など自動車免許を持たない人が利用し、人生85年のうち35年間必要となる。そのため、道路やWi-Fi、学校、病院など同様の社会インフラで、近年は自動車を持たない若者も増え、観光客や訪日外国人の足ともなる〔資料編4〕。
- * 5 : 公共交通利用者の動向をデータで把握することは、経済や地域の活性化を図るうえで重要であり、そのデータを活用して、利用者サービスの向上を図ることができる〔資料編5〕。
- * 6 : 乗継拠点を中心に病院や商業施設、公共施設を集めたうえ、タクトダイヤやランデブーコンセプトの導入、公共交通相互の乗継運賃を軽減、エコパスなど地域の料金体系を安価に統一、利便性の高い交通ネットワーク（アンサンブルネットワーク）を構築のうえ、経路検索や決済などの機能をひとつのサービスのようにつなげるMaaS（Mobility as Service）を推進するなどの施策が求められる〔資料編6〕。
- * 7 : 地球環境保全、二酸化炭素削減のためには公共交通の整備・充実が不可欠、EUではコロナ禍後を見据え、グリーンリカバリー政策を打ち出している〔資料編7〕。
- * 8 : 交通連合 事業者から独立して、都市・地域圏の公共交通を統括する組織で、PSO*9の位置づけのもと、都市・地域圏の共通運賃化、ダイヤ調整等の運行サービスの統合的な管理を行う〔資料編8〕。
- * 9 : 公共サービス義務（PSO:Public Service Obligation） 公共交通のインフラは原則公有。運行サービスについては、「商業サービス」と「公共サービス」に区分。公共サービスは、収益性はないが、サービスの提供が不可欠のものとして、官がサービス提供に責任を持つ〔資料編9〕。
- * 10 現行の交通事業関連法は、交通事業者主体の商業輸送を前提としているため、自治体の責任や関係主体のリスク分担があいまいとなり、地方の公共交通は利便性が低く、廃止される場合も増えてきた。交通政策基本法も制定されたが、PSOの概念に基づく公共サービスを実現するための公的総合交通法（仮称）と地方自治体への監督権限移譲と財源措置が必要である〔資料編10〕。

〔資料編1～10〕は公共の交通ラクダ HP <http://www.racda-okayama.org/archives/1924>

上記ページ内の”全国NWパワポ資料2021/6/21”を参照