

公共交通支援はなぜ必要か

青 木 真 美

はじめに

- I 日本における交通の現状
- II 脱クルマ社会という概念と政策
- III なぜ公共交通支援が必要なのか

は じ め に

日本におけるバスや地方中小鉄道路線の廃止は、過疎地や中小都市においてクルマを保有できないあるいは運転できない層の移動の可能性が阻害されるという大きな問題となっている。またクルマ社会は渋滞や大気汚染によるエネルギーの浪費、道路建設や駐車場スペースの確保のための土地の浪費、社会的な共同体や家族の崩壊、大衆社会の階級社会化などの大きな課題を現代の社会に巻き起こしている。

本論では、現在のわが国におけるクルマ利用の現状とその問題点を踏まえ、世界的には主流となっている公共交通への公的助成策を紹介し、それらがなぜ必要で妥当性があるかということを論ずる。

I 日本における交通の現状

I.1 クルマ利用の増大と社会経済環境の変化

交通機関の種別は以下の図によって示されるように、陸上・海上（水上）・航空の3つに大別され、さらに動力（モータやエンジン）を利用するかどうか、固定された交通路を持つかどうかなどで、分類される。

わが国における交通機関別の輸送分担率の変化をみると、旅客においては、1950年には輸送人キロでみて鉄道が90%、バスを含む自動車¹が8%であったものが、2009年には鉄道が27%、自動車が66%と大きく逆転している。貨物についても、1950年には輸送トンキロで鉄道が50%、トラックが9%、船舶が41%であったものが、2009年には鉄道は4%、トラックが64%、船舶が32%と圧倒的に自動車の利用が大きくなっ

¹ 2010年以降輸送統計の取り方が変更され、自動車の輸送量は営業自動車（バスとタクシー）のみが示されるようになり、自家用車の統計は除外された。

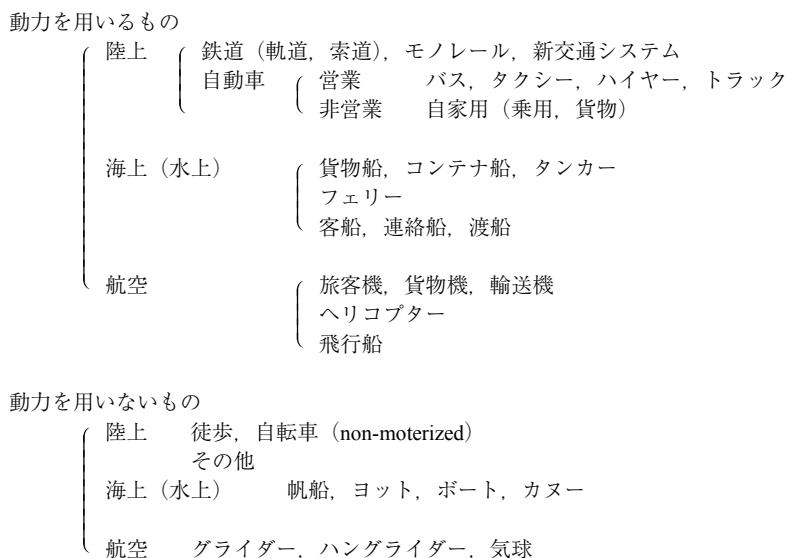
ている。

英米独仏との比較では、2009年の時点で、旅客においては、各国で80%前後が乗用車であり、鉄道とバスを合計しても10~15%という数値となっている。貨物においては、英独仏と米の状況は異なり、鉄道は英仏が10%、独が15%であり、トラックは70%前後であるのに対し、米は鉄道が37%、トラックが30%程度となっている²。

こうした分担率の変化については、自動車の技術の発展による高速化、重量貨物の輸送力の変化、低価格化、道路整備によるネットワークの拡大といったハード面での進化と、輸送ニーズの多様化、少量化、軽量化、個別化といった産業や社会の変化、所得の向上による自動車保有率の上昇、郊外への持ち家推進政策、など様々な要因が影響を与えている。

また、自動車利用の進展が国土にどのような影響を与えてきたかについては、全国土の活用できる面積（可住面積）あたりの道路の比率の変化でみると、やや古い統計ではあるが、東京都が2000年に出した「東京都市白書2000年」では、東京の23区の全面積に対する道路面積の割合（道路率）は15.4%であり、ニューヨークの23.2%、ロンドンの16.6%、パリの20%、サンフランシスコの23.5%に比べてかなり低いとされている。主要都市では都市面積の約2割が道路に使われていることになる³。ただしこの統計は、東京都23区はほとんどが可住地であり、そのため面積全部を分母としているのに対して、その他の都市は既成市街地（DID）の面積を分母としているため、必然的に道路の割合が大きくなっている点には留意が必要である。

図表1 交通機関の種別



2 運輸総合研究所「数字で見る鉄道 2017」2017年 pp.18~21

3 2016年の東京都の統計では、23区部の道路率は16.4%である。

これを過去の道路面積の割合と比較できればどの程度都市の中での道路の占める割合が増加してきたかが明確になるのであるが、歴史的なデータが取れないため、比較的細街路が残されている京都市中心部の事例を挙げると、京都市の面積は 827.9 km^2 であり、道路面積は $2,518 \text{ 万 } 4,359 \text{ m}^2$ のため、道路率は 3% となる。東京都比較してもかなり少ない割合であるが、可住地面積 214 km^2 を分母とすると 11% 、既成市街地 143 km^2 を分母とすると 18% となる。⁴

つまり、明治以前の道路構造がある程度のこっている京都市中心部の可住地面積当たりの道路率が、明治初期の日本におけるおおよその目安となると仮定すると、都市の面積の約 1 割をしめていたものが、 2 割以上に増加したと考えられる。郊外部、農村部ではこの道路率の割合はもっと増加し、現在では 3 割程度とされている。

I.2 クルマのもたらした問題

I.2.1 クルマのメリットとデメリット

クルマの利用により、個人の社会的活動範囲が拡大し、就学就労の機会が増えることや、交通の利便性の向上による経済活動の活発化や都市圏の拡大と成長、移動時間の短縮による経済効率性の向上などが、クルマや近代的な交通手段の発達によって得られるメリットといえよう。

特にクルマは、個人的な移動手段として時間や場所からの解放をもたらす、近代社会の象徴のような役割を持っており、個人の社会的行動範囲の拡張に大いに寄与している。

一方デメリットとしては、交通事故による人的・物的被害、渋滞・混雑による時間的損失、騒音・振動・大気汚染による公害、温暖化などの環境問題、道路建設による景観問題や地域の分断、スプロール化と地域社会の衰退などがある。

さらに、近年になってでてきた問題としては、公共交通の衰退による買い物難民や医療難民の発生、自動運転自動車をもたらす新たな社会問題、高度成長期に建設された交通インフラの更新や維持管理の費用の増大などが挙げられる。

本稿で特に注目するのは、クルマ利用を前提とした居住により都市が無計画に拡大することによるスプロール化と、公共交通の衰退による様々な社会的影響である。

I.2.2 スプロール化の問題点

無秩序、場当たりの郊外に都市が拡大していくことにより、それぞれのブロックの関連性や相互性の喪失が起こり、地域共同体の崩壊につながる可能性がある。人と人とのつながりが薄れることにより、防災面でも不備なまちになっていく。

また、郊外に安価な住宅が建設されることにより、相対的に都心部の不動産価格が高

4 いずれも 2014 年の数値。京都市統計ポータル、市町村ランキングより。

水準となり、居住者が郊外へ転出することによって都心の空洞化がおこる。そのことにより中心市街地の荒廃や都市の活力の喪失につながることも大きな問題である。

I.2.3 公共交通の衰退

日本における公共交通事業は、民間企業の独立採算を前提としており、乗客の減少がサービスの低下につながり本数などが削減され、更に乗客が減少するという負のスパイラルに陥ることが多かった。

特にバスの輸送人員は大幅に落ち込んでおり、民間事業者の7割、公営事業者の9割が赤字となっている。2003年にバス及びタクシーの規制緩和が行われ、需給調整規制を廃止し、路線バスの廃止については、国土交通省の許可が必要であったものが、6ヶ月前の事前届出で廃止ができることとなった。タクシーについても30日以内の事後届出で事業を廃止できることとなった。

そのため、年間2,000 km以上の路線が廃止となり、地元の自治体が運営費の一部を負担するコミュニティバスや、乗り合いタクシーなどの新たな交通手段の確保が課題となり、自治体の財政に大きな負担となっている。さらに福祉タクシーや自家所有有償旅客輸送を行う団体も増加している。

深刻なのは、福祉タクシーや乗り合いタクシーを導入しようとしても受け手となるタクシー会社が営業不振や運転手の高齢化、後継者不在などの理由で廃業してしまうことがあり、過疎地においては大きな問題となっている。バスやタクシーの運転士の平均年齢は、60歳とされ、年々上昇傾向にあるといわれている。

国土交通省の資料によれば、2005年の国勢調査とバスネットワークの実態分析報告書（日本バス協会）に基づいた、交通空白地域（バス停から600 m以上、鉄道駅1 km以上の圏外の地域）は、日本全体で36,433 km²にも及び、面積で見ると九州とほぼ同じとなっている。人口的にみると、250万人ほどで全人口の1.9%であるが、高齢化率が3割を超えているという状況である。

また空白地域でない地域でも、買い物に不便を感じている高齢者は多く、交通費が買い物の値段より高くなったり、徒歩で1時間以上も行かないと買い物ができないなどの状況におかれている高齢者は2割程度、通院に不便を感じている高齢者は1割程度存在している。

以上のような状況により、自動車を自由に使えない層の移動の問題が大きな問題となっている。最近では、交通費用といった経済的な面よりも、交通手段を持たないことによる社会からの疎外－就労や就学ばかりでなく社会的生活の喪失－が問題視されている。

II 脱クルマ社会という概念と政策

II.1 脱クルマ社会とは

自動車の普及に伴い、私たちの社会は自動車をもっとも便利な乗り物ということを前提とし、それが発揮されるような社会的・経済的システムづくりを発展させてきた。しかし自動車の増加自体が、それによる人的・物的な問題を巻き起こしている。

クルマー辺倒の社会から脱却しようとする考え方は、様々な方面から出てきているが社会学的な視点から、クルマ利用を前提とした近代都市計画を批判したのがジェイン・ジェイコブズであり1961年に発表された「アメリカ大都市の死と生」で、アメリカの大都市が自動車中心になり、人間不在の状況になっていることを指摘した。

第二次大戦前に都市計画の分野に、当時の過密化する都市について、それまでとはまったく異なる視点を提供したフランスのル・コルビュジエは、高層ビルを建設して空き地を確保し、街路を整備して自動車道と歩道を分離することにより、過密化する近代都市の問題を解決できるとした。ル・コルビュジエは「輝く都市」という著作を発表し、第2次大戦後はこの思想が都市計画の大きな潮流となった。

しかし、この都市計画の考え方の行き詰まりも、もっとも早くクルマ社会へ突入した米国において顕著となり、クルマ社会から脱却しようとする試みは1970年代に、すでに米国の一部で始まっていた。ジェイコブズの著作もそうした中から出てきたものである。また、いくつかの欧州諸国では、こうしたクルマ社会からの脱却を、さまざまな政策分野で実施してきたが、その取り組みを国全体の総合交通計画としてまとめて、クルマ利用と公共交通を両立させるような仕組みを構築してきている。

日本においても、前述したような地球温暖化をはじめとする諸問題が生じたことにより、クルマ社会から脱却しようとする潮流がみられるようになった。しかしながら、ただクルマの利用をやめようというだけでは、社会全体の仕組みが自動車利用を前提としているため、現実的な政策ではない。

地域や都市では、モビリティ・マネジメントと呼ばれる、企業や住民とのコミュニケーションを通じて、過度の自動車への依存から公共交通等の多様な交通手段を適度に利用する社会へ少しずつ転換していく取り組みが行われている。以下に大都市の事例として、イギリスのロンドン、中小都市の事例としてドイツのフライブルクの事例を挙げる。

II.2 ロンドンのロードプライシングと自転車革命

1980年代のイギリスでは、競争と規制緩和を重視する保守党政権の方針が交通政策

においても適用され、公共交通に対する補助を段階的に廃止することが宣言され、自動車中心・道路整備重視の交通政策を採用した。その結果、自動車利用と郊外地域における開発に拍車がかかり、交通渋滞と環境悪化が進行したといわれる。

1997年の保守党から労働党への政権交代により、環境問題などへの関心が高まり、公共交通整備や都市の活性化といった施策を組み合わせた総合交通計画が策定され、脱クルマ社会にむけた取り組みがはじまった。

首都であるロンドンは最も交通渋滞が激しく、環境への影響も大きい。労働党政権の成立とほぼ同時に、ロンドン市長に労働党のリヴィングストンが当選し、自動車の市内乗り入れに対するロードプライシング制度（混雑課金）が導入された。⁵

ロードプライシングとは、特定の地域を走行する車に対し、社会的費用に応じた負担を求める制度である。その目的は、渋滞解消のための自動車交通の抑制と、環境改善、公共交通機関の利用促進等を図る交通施策を進めるための財源調達にある。⁶

制度は、エリア・プライシング方式（チェックポイントを通過した制限区域内の自動車通行に対して課金する方式）⁷が採用され、平日の7時から18時30分の間にロンドンの一定地区内を走行する全車両に課金される。ただし、障がい者専用車両やエコ車両などの一部の車両は課金が免除される。1日当たりの課金額は、22時以前までに引き落とされた場合には5ポンド、22時を過ぎると10ポンドに増額され、当日中に支払わなければ100ポンドの罰金が科される。

当時のロンドンの中心部においては、平均で所要時間が50%程度多くかかっており、その時間費用上の損失は1週間あたり2~400万ポンドに相当すると推定されていた。

ロードプライシング制度導入後は、1日11万件程度の料金支払いがあり、制限区域内の渋滞は30%解消されたと計測された。

自動車交通の減少分のうち50~60%が、公共交通への移行により吸収され、朝のピーク時に制限区域に入るバスの乗客は約3万人増加したが、制限区域内のルートを走るバスの遅れは渋滞緩和のため60%減少した。バスの運行速度は7%速くなり、制限区域内の交通事故は8%減少している。

また、2000年代の初頭までは市内で自転車はあまり利用されていなかったが、2005年7月の「ロンドン地下鉄同時爆破事件」⁸により、一時的に大幅に地下鉄の運行が制限され、復旧するまでの間、通勤手段の1つとして自転車が活躍した。

5 当選当時（2000年5月）は無所属、2004年の第二期より労働党。

6 社会的費用の内部経済化の考え方であり、正確な外部不経済を測定するのが困難な場合には、交通量の適正化を実現できる料金水準を適用するボーモル・オーツ税の考え方に基づいている。

7 具体的にはナンバープレートを読み取り、そのナンバープレートに登録されている口座から引き落とされる方式。

8 3か所で車両が爆発し、50人以上が亡くなり、700人以上が重軽傷を負った事件。

2010年に発表されたロンドンの交通戦略においては、公共交通機関の整備・拡充とともに自転車を都市交通の重要なファクターとして取り組むことを明記し、これを自転車革命と位置づけている。

中長期目標としては、2030年を目標に運輸交通部門における環境改善、市民の健康増進、そして地域経済の活性化・市民生活の向上を同時に達成するため、「歩行者、自転車優先」「公共交通」「環境対策」を重視し、人にやさしい、地球にやさしい交通への政策転換方針を明確に打ち出している。これらを実現する方策として、歩行者優先ではゾーン規制（クルマの速度を時速20マイル（32キロ）に規制するエリア）の強化・拡張と道路空間の再配分が特徴であり、ほかの欧州の主要都市にも同様な政策が展開されてきている。

II.3 フライブルクのコンパクトシティ政策

ドイツのバーデン＝ヴュルテンベルク州フライブルク市は人口が23万人で、ロンドン⁹のような817万人の大規模都市とは大きく状況が異なる。そのため人口密度の管理など、都市構造から調整することにより、自動車を利用するよりも公共交通の利用の方が便利なまちづくりを実現させている。

その結果、フライブルク市の人口の70%以上が路面電車の停留所から300メートル以内のエリアに居住し、市民の98%が路面電車かバスの停留所から5分程度の圏内に居住している。日中の路面電車は6～8分に一本運行されており、市内のバスは路面電車のネットワークを補填するように密に路線が組み込まれ、日中は15分間隔で運行され、路面電車2本に1本ずつ接続されている。このため、フライブルク市では車を常時使用する必要がない。

フライブルク市はコンパクトシティという表現ではなく、「ショートウェイシティ」を目指す、としている。ショートウェイシティとは、日常生活において移動距離が短くても不便を感じないで暮せるまちのことである。中心市街地を起点として、コンパクトにまとまった集合住宅によって高い人口密度が達成されている。高い人口密度が保たれることで、公共交通機関の維持が可能となり、住人は買い物などの日常サービスを楽しむときに自動車で遠出する必要がなくなり、常に近隣で日常生活を過ごすことができる。

またそうしたショートウェイシティを実現し、公共交通の充実をはかるために、住宅政策、都市計画、財源の三つの政策により公共交通の充実が図られた。

住宅政策では、住宅地の人口密度の確保を目的としたものであり、建ぺい率や容積率を市が指定し、人口密度を一定水準以上に維持することにより、都市における商業や市

9 首都圏であるグレーター・ロンドンの人口

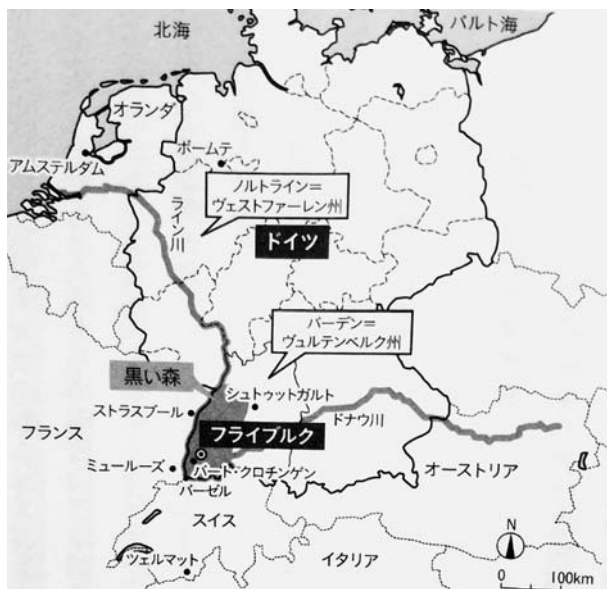
民サービスの十分な供給の可能性を確保している。職住隣接や日常サービスにおいて無駄な交通需要を発生させず、利便性の高い市民生活を可能としている。

ドイツでは、行政活動を拘束するマスタープランと、マスタープランで特定された土地を開発するときの利用状況を具体的に拘束する地区詳細計画の2本立ての都市計画によって、住宅や商業面積の供給量を需要に対応させる総量規制が全般的に行われ、そのため空き家は5%程度しか存在せず、建物も含めた不動産の資産価値が逓減しないのが一般的となっている。つまり、一般的なマイホームの持ち主は、家族の世帯構成に変化が生じたら、より小さなアパートに引っ越し、その物件は別の世帯構成人数の多い子育て世代に貸すか、中古の住宅として販売しそれによってある程度の利益が確保されることになるので、空洞化や放置が起これにくい仕組みとなっており、市街地における人口密度は中長期的に維持されることになる。

都市計画では、郊外への大型店進出への規制と中心市街地のトランジットモール化が行われ、市民の買い物移動の目的地を中心市街地にするような政策が取られている。

同市の市議会では1991年に「市場と中心部の総合計画」を決議し、市街中心部に適した取り扱い品目の店舗と中心部でなくてもよい取り扱い品目の店舗に分け、日用品や準日用品はすべて住宅地内や中心市街地で供給し、非日用品を取り扱う店舗のみ郊外へ進出を許すように販売・サービス品目による規制をかけた。この決議後のフライブルク市では、日本の郊外大型店舗などで取り扱っている商品（生鮮食品から衣服、家電、本まで）のほとんどは、住宅地内と中心市街地、およびその近隣でのみ取り扱われるよう

図表2 フライブルク市の位置



出典：村上敦（2017）

になった。

中心市街地のトランジットモール化は、中心市街地を自家用車乗り入れ禁止とし、路面電車、バス、自転車、歩行者の空間にすることで、歩行者が安全に通行できるようにするものであり、人で溢れた通り沿いの小売店は軒並み売り上げを伸ばし、フライブルク市の中心部の商業立地の価値を高めることに成功した。

また、公共交通事業の財源を確保するために、電力・エネルギー部門の利益を充当させている。20世紀初頭、他のドイツの諸都市でも同様であったが、路面電車やバスなどの「公共交通事業」と「電力事業」はセットで、市の現業部門として運営されるようになった¹⁰。現在でも、公共交通の赤字をバーデノヴァ社（電力、ガス、地域熱、上水道のサービスを提供する第三セクター）の利益から補填している。

このほか、自転車レーンや駐輪場の設置による自転車交通の推進や、住宅エリアにおける自動車の時速制限（時速 30 km 以下）、シェアド・スペースの導入による交通参加者の譲り合いの奨励などの政策がとられている。

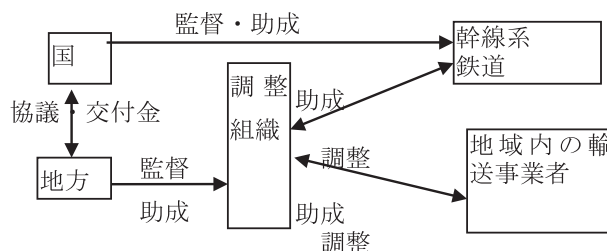
II.4 公共交通における助成策

多くの国では、公共交通を支える仕組みは、概念的には、図表3のような構成となっている。

もともと多くの国で、地域交通については地方政府が権限を持っているケースが多く、国有で国が権限を持つ幹線鉄道とは別に、地域交通については、広域的な自治体組織により調整的な役割を持つ機能が必要であった。ロンドンのロンドン交通庁やパリのRATP（パリ運輸自治公社）、ドイツの諸都市の運輸連合などがそれにあたる。

1990年代に国有鉄道の経営形態の見直しが行われ、イギリスでは株式会社化し、一部の会社を上場した。フランスのように公社の形で残している国は例外的で、多くの先

図表3 先進国における地域公共交通についての行政制度



著者作成

10 昼間の余剰電力の引き受け先として、路面電車などの公共交通部門が挙げられたため。

11 歩道と車道の区別がない同一平面上に交通スペースを設定し、目による合図や譲り合いを奨励することによって交通ルールやマナーを機能させる試み。常にどちらかが優先されるというルールを設けないことによって、お互いが常に緊張関係を保ち事故防止が実現されるというもの。

進国では、株式を国が保有する株式会社に近い形になっている。それと同時に、幹線鉄道会社が行う地域交通サービスについての権限も全面的に地方政府に移管し、調整組織の役割は拡大した。

現在では、地域交通政策については地方政府が投資および運営に関する交通計画を策定し、地方政府は公共交通の輸送サービスの設定と提供についての責任を負っている。実際の輸送サービスについては、サービス内容、水準、運賃などについて、地方政府がデザインしそれに基づいて、事業者に委託する形式（一部では競争入札）となっている。

つまり、行政が公共交通の水準を決定し、サービスの実施を請け負う事業者は、定められた本数や時間帯、運賃に従って輸送を行う。その際に不足する運営費用については、あらかじめ契約によって行政側から支払われる。これは、事業者の採算性を前提として、赤字が出た場合に補助するというわが国のパラダイムとは全く異なっている。

フランスは、パリの都市圏がイルドフランスという名称の地域圏になっており、事業者の RATP は国の管轄下にある。ドイツは、1960年代から大都市圏で発足していた運輸連合が、1990年代には規模の小さい都市圏にも拡大され、州ごとに州と運輸連合、事業者の関係が異なっている。イギリスはロンドンと主要都市圏、それ以外の地方という3つのカテゴリーがある。旧イギリス国鉄の旅客輸送部門をフランチャイズの形で実施している TOC という複数の輸送事業者がある。イタリアは、ローマやミラノといった大都市で、市交通局以外の事業者の参入に向け、州政府が調整組織を直轄で持っている。スペインも大都市における調整組織である。スウェーデンは、鉄道事業の上下分離に先鞭をつけた国であり、地域交通における競争入札の導入もいち早く行っている。

アメリカの場合も、MPO（都市圏計画機構）という調整組織があり、人口5万人以上の地域に設立が義務付けられており、地域の将来も見据えた投資計画や公共交通の運営計画を策定している。

その際の具体的な助成策としては、インフラと設備に対する全額助成、営業費補助がある。インフラや設備とは具体的には鉄道や路面電車の軌道や駅・停留所施設、車庫、車両など、バスのターミナルや停留所、車両などへの投資の負担であり、ほとんどの国では全額に対して公的部門が負担をしている。

また、営業費については、運賃水準やサービス水準について公的部門があらかじめ条件を設定していることへの対応策として行われているものであり、適正な水準のサービスを提供することによって初めて公共交通に旅客を誘導することが可能であるという考えに基づいている。つまり、自動車利用と対抗できるような低廉な水準の運賃と十分な運行本数を確保するための政策である。

そのため、ヨーロッパや北アメリカの多くの都市では、運行費用に対して、営業収入が5割程度という状況であり、残りが公的負担によりまかなわれている。

Ⅲ なぜ公共交通支援が必要なのか

Ⅲ.1 都市機能の維持と都市間競争

欧米の多くの都市で公共交通に対する助成や補助が手厚く行われている背景として、道路交通渋滞への対策の一環として、公共交通の充実が考えられているということがある。

例えば、ドイツでは1950年代後半から、公共交通機関のシェアの急激な低下と経営状況の悪化、道路交通の急激な増大による渋滞といった問題が大きくなり¹²、連邦政府と地方行政機関において都市交通政策の面から多角的に検討されてきたものである。

ドイツ連邦政府の交通政策は1961年にいわゆる交通小改革とよばれる自由化政策への転換がなされていたが、公共交通機関の乗客は減少し、財政状態は改善の兆しはみられなかった。

これに対して連邦政府と議会は、この問題は一都市や一企業の力では解決できるものではないとして、連邦と州および地方自治体とが協力して都市機能のまひを解消する方策を検討するために、連邦において「地方自治体の交通事情改善専門委員会」を設置し、地方自治体の交通状況の改善のために必要な政策を検討した。その結果道路渋滞と駐車場不足を、道路および駐車場の整備拡充によって解決するためには、莫大な費用が必要であり、むしろ公共交通機関のサービスを改善して、大量輸送に適した軌道交通へ通勤者を吸収し、道路交通の負担を緩和することが、国民経済的にみてより合理的である¹³としている。

その他の多くの国々でも、自動車利用の増加による渋滞とそれによる都市機能の低下に対しては、道路整備と同時に既存のバス、路面電車、近郊鉄道の維持と強化が必要であるとして、助成や補助策が検討された。

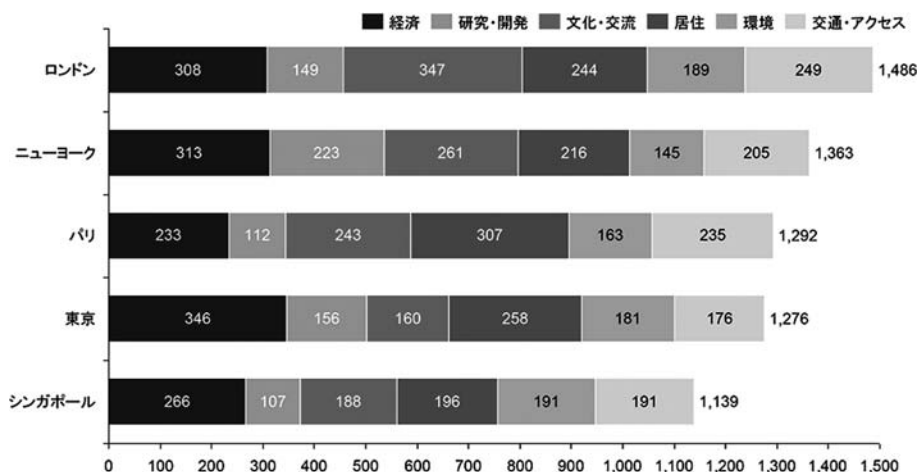
さらに、ヨーロッパではEUによる経済や社会活動における国境の消滅が、国同士の競争から、都市間の競争をもたらし、都市の効率性の中に交通サービスの視点が含まれるようになってきたことが挙げられる。

2008年から20年にわたり実施されてきた、世界の都市総合力ランキングにおいても、6つの分野（経済）「研究・開発」「文化・交流」「居住」「環境」「交通・アクセ

12 戦後の経済成長や郊外への持ち家取得政策などによる乗用車の急激な増加に伴い、大都市圏では朝夕の交通渋滞が定常化し、深刻な問題となっていた。公共交通機関も渋滞の影響を受け、定時運行が困難となり信頼性が損なわれ、シェアの低下に拍車がかかった。また収入減を補うために運賃値上げを行なうとすれば、乗用車への転移を招き更なる減収と道路渋滞が更に悪化する、といった状態であった。

13 ガソリン1ℓ当たりの鉱油税を10%引き上げ、増税分を地方自治体の交通改善投資のための特定財源とすることとなった。

図表4 世界の都市総合力ランキング (2014年)



出典：森記念財団 都市戦略研究所「Global Power City Index」

ス」で計70指標が用いられ、交通・アクセスについては、「国内・国際旅客数」、「国際線直行便就航都市数」、「通勤・通学の利便性」などが挙げられている。また、都市をハイテク企業の拠点としてどう評価するかという評価指標にも、通勤時間や公共交通機関の片道運賃が含まれている。

近年の企業の誘致に関する報道でも、バルセロナやアムステルダムといった都市は、都市交通網を含めた都市サービスの価格が比較的安く、生活の質という点では高い評価がなされるようになってきており、企業の集積や経済活動の水準といった効率や、ハード面での整備といった評価軸の転換を見ることができる。

以上のように、都市の機能を維持し都市間競争に伍していくためには、道路空間の整備だけでなく、一定水準の公共交通サービスが必要であり、採算が成り立たない地域の場合には、ある程度の公的助成を行なわざるを得ないのである。

Ⅲ.2 社会的包摂の面から

残念ながらほとんど知られていないが、1997年のOECDのバンクーバー会議で、持続可能な交通について、政策、計画、交通科学の面からの指針が合意され（バンクーバー合意とされる）、その中で国家は、低所得層、女性、障害者、子供、地方における基本的な交通の必要性を保証しなくてはならない、とされている。

交通政策の中で、社会的、地域的、世代間における公平が打ち出されなくてはならないとしているのであるが、たとえば英国の社会的不平等に関する広範囲の研究によれば、所得格差が大きい国では、健康上及び社会問題が顕著であるとされている。

所得階層の異なるグループを比較すると、日本では世帯収入別に世帯を20%ずつ区切った所得5階層の統計があるが、低所得層である第1分位のグループでは自家用車の

保有率が43%、第2分位では79%であるのに対し、第3分位から第5分位では90%前後と明らかに保有率に所得格差が見られる。

ドイツの事例では、所得の高低により交通行動に明らかに格差があり、月収が高い層の一日の移動距離が、低い層の2倍に上っていることが明らかに¹⁴されている。また交通手段についても、所得が低い階層では、徒歩や自転車を使用することが多く、公共交通についても、低い層は収入の高い層よりもより多く利用している。

イギリスの自治省が発表した低所得者に関する交通調査においては、失業状態にある求職者の4割が、交通手段がないことが職探しへの障害になっているとし、3割が自動車を保有しないために、通院が困難としている。

明らかに所得により、移動の可能性が制約されている事例が見られるのである。

雇用や地域的つながりから脱落する層がでるような社会的排除や社会的疎外が拡大し、社会問題化した1990年代後半から多くの国でその対策が検討されている。社会的に弱い立場にある人を含めた市民ひとりひとりを、排除や摩擦、孤独や孤立から援護し、社会の一員として取り込み、支え合うことが社会的包摂であり、交通の面からは、求職者に対しての交通費補助や、公営バスの無料化などの策もとられている。さらに、社会全体としては、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ことが必要となる。

日本においては、総人口1億2,700万人のうち、運転免許を保有していないのは4,392万人（約35%）である。この内訳は、まず18歳未満の層（約1,800万人）、欠格事項¹⁵により運転免許を保有できない層（約1,500万人¹⁶）、75歳以上のうちの非保有者（約1,200万人¹⁷）となる。また運転免許を保有していても、所得などの関係で自動車を保有できない層もあり、そうした層の社会参加の手段として、クルマ以外の何らかの移動手段を確保する必要性があるはずである。

従来の交通事業者の採算性の確保による公共交通サービスの提供という枠組を見直し、社会政策的な意味で公共交通への助成や政策的な支援を議論すべき時期が来ているといえよう。

参考文献

- 〔1〕運輸政策研究機構『数字でみる鉄道 2017』2017年
- 〔2〕交通権学会編『交通基本法を考える』かもがわ出版 2011年
- 〔3〕白石忠夫『世界は脱クルマ社会へ』緑風出版 2000年

14 月収2,600～3,000ユーロの層と、500ユーロの層の比較

15 幻覚の症状を伴う精神病など、安全運転に支障を及ぼすおそれがある病気や中毒、認知症などが該当する

16 障害者手帳の保有者785万人を含む

17 75歳以上の人口（1,700万人）に、非保有率70%をかけたもの

- [4] 都市計画法制研究会『コンパクトシティ実現のための都市計画制度－平成26年改正都市再生法・都市計画の解説－』ぎょうせい 2014年
- [5] 西村弘『脱クルマ社会の交通政策－移動の自由から交通の自由へ－』ミネルヴァ書房 2007年
- [6] 増田悦佐『クルマ社会・7つの大罪－アメリカ文明衰退の真相』PHP 研究所 2010年
- [7] 村上敦『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか－近距離移動が地方都市を活性化する－』学芸出版社 2017年
- [8] Srephan Daubitz “Verkehr und Armut” *Verkehrspolitik* 2005
- [9] 板谷和也・森本章倫 (2015) 「フランスの公共交通を活かしたまちづくり」『都市とガバナンス』日本都市センター」Vol.24 58-79 頁 2018年1月9日閲覧
http://www.toshi.or.jp/app-def/wp/wp-content/uploads/2015/10/reportg24_3_1.pdf
- [10] 内閣府『交通安全白書 平成28年版』2018年12月1日閲覧
http://www.8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h28kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s2_3.html
- [11] 国土交通省「交通関連統計資料集」2017年4月10日閲覧
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/search/pdfhtml/23/23000000x00026.html>
- [12] デロイトトーマツ 都市イノベーショングループ「都市間競争の激化と都市がもたらす企業への提供価値」2018年1月15日閲覧
<https://www2.deloitte.com/jp/ja/pages/strategy/articles/cbs/city-platform-1.htm>
- [13] 山崎治 (2005) 『英国の交通政策－「持続可能な交通」を目指して－』2017年10月30日閲覧
http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/refer/200505_652/065204.pdf
- [14] Business Insider Japan 「世界のテック都市ベスト22」2018年1月16日閲覧
<https://www.businessinsider.jp/post-1655>