

地域モビリティの再構築、動きやすさ、移動性・小嶋光信

021年8月10日(木)・

・ [r4shiryou4.pdf \(city.sayama.saitama.jp\)](#)地域公共交通計画の作成について？

・ 4頁「いつまでもいると思うな、親とバス、電車、旅客船、パンデミックとは、感染症や伝染病が世界的に大流行する。状態を指す。

15頁・この地域、モビリティの良し悪しには、様々な要素が影響する。

17・フェイズとは。意味や解説し

21頁・「地域モビリティにも「無料もしくは十分に 廉価で、十分な質と量が提供されるべき財 やサービス」に類した社会的要請が生じてきた。

12/16/2023 6:49:41 AM・

・ 地域、モビリティの再構築21年8月10日

・ 155頁 1、バス・タクシー車両の進化～ 車両技術による再構築～
鎌田実

・ 216頁

第1章・日本の地域公共交通をサステナブル維持す方策と課題、

12・サステブルル」回の活動が自然環境や資源に悪影響

・ 12かつその活動をできるさま。？

・ 日本では公共交通は民間でする事業だと思っているが～先進国の中で地域公共交通を民間に任せきった国は日本だけだと知っている人は少な。

・ 日本では公共交通は民間でする事業だと多くの3・9%が失われた。人が思っているが、実際には先進諸国の中で地域公共交通を民間に任せきった国は日本だけだと知っている人は少ない。そのうえ、世界の先進国の流れとは逆行する公共交通の規制緩和が2000年、2002年に行われ、地方においては鉄道会社和路線の廃線や33社の路線バス会社の 経営破綻が生じ、規制和以降、2006年度からの10年間で、約16.107kmの一般路線バスの路線が完全に廃止され、全国の路線調の約3・9%が失われた。

・これだけの経営破綻や路線廃止があったにもかかわらず、当時社会問題にならなかった理由は、経営破綻で倒れた企業は各地域でも歴史のある名門企業で、それなりに経営の多角化を図っていたこともあり、いわゆるホワイトナイトによって再建されたためだと思われる。

・ホワイトナイト（ホワイトナイト）ホワイトナイト（白馬の騎士）は買収防衛策のひとつです。敵対的買収を仕掛けられた企業が、新たな友好的な買収者（ホワイトナイト）を見つけて対抗し、買収もしくは合併してもらうことを指します。7:43 2023/12/16]

・217頁・～日本の地域公共交通の問題点は何か？ヨーロッパでは、フランス等を中心に交通権を認め、主に公設民営で公共交通を存続させており、

217頁・

はじめに

・先進国での交通の競争政策や規制緩和がどのような影響を地方に与えるかを研究・調査したところ、その結果に驚いた。

- ① 1980年代のイギリスのサッチャー政権時代の「交通の競争政策」といわれる規制緩和は大失敗に終わり、日本もその二の舞になるのではないかという懸念があった。
- ② 少子高齢化の地方において公共交通の維持を風間に任せているのは世界の先進諸国中で日本だけであり、このままでは大都市以外は地域公共交通のネットワークが寸断され、地方消滅の引き金になってしまう懸念があった。

・さて、わが国は「需給調整規制の廃止は、市場原理と自己責任の下に競争を促進し、事業活動の効率化、活性化を通じてサービスの向上・多様化、運賃の低廉化等を実現していくことを目的とするものであり…」と力説していた。

・しかし現実には、地方では少子高齢化による人口減少等で需要が減退し続けており、地方への競争原理の導入は過当競争や経営破綻、路線の減少等の問題を生むだけでなく、競争の激化は安全面の阻害や交通労働者の賃金低下等による労働の質の低下や運転

手不足等を引き起こす懸念が当初からあった。

・現に経営破綻や路線廃止のみならず、ツアーバスの悲惨な死亡事故が続き、運転手不足による路線廃止等が社会問題化した。

・これらの問題意識から、規制和以来20年の間、規制緩和の弊害に身体を張って向き合い、津エアポートラインでのヨーロッパ型の公営民営実証、和歌山電鉄での公共交通再生への公設民営の活用、中国バスや井笠鉄道の再生での問題点の指摘等から地域公共交通を実に再生し、

・津エアポートライン - 世界と三重・関西を結ぶ、中部国際空港（セントレア）ー津なぎさまち（空港アクセス港）45分 (tsu-airportline.co.jp)

211/7/8023/7/6・

・218頁・12/16/2023 7:23:41 AM

・補完する再生に関する本立に力してた。2011年に本に際しては、事業者の立場らず人として、年月に法の成立をみた。2018年2月には、両備バスと岡山電気

数字をいちにした。いわゆる「良に対して「止」を出し、国として地域共に対する「姓争 長居をしたことによって、の声を反映 2020年度には祭の作る法制化が図られるようになってきた。

・和歌山電鉄の再生では、世界のブームをつこったの「たま駅長」と一緒に地域公共交通の問題を明るく且つ世界的に提起してきた。

「たま駅長」の登場や楽しい電車の開発で地域公共交通

キレ公共交通を間に任せまっている国は日本だけだった。前述した・また

への登識がまったことを体しく思っている。地域公共交通の厳しい現実と実額の上に、

・2020年には更に新型コロナによる大減収が襲い、大きな負債を背負った地域公共交通の体質の変換が迫られている。机上の空論ではなく、実際に地域公共交通を再生したことから真に必要な法制度の整備にもかかわって地域公共交通の存続に努力してきた。

これから地域公共交通を如何にサステナブルに維持・発展させていくかを明確にしたうえで、解決法を論じたい。

・1 日本の地域公共交通の問題点は何か??

・先進国で公共交通を民間に任せきったのは日本だけだった

・ヨーロッパでは、フランス等を中心に交通権を認め、主に公設民営で公共交通を存続させており、

・1980年代のイギリス、サッチャー政権での大失敗はあったが、ヨーロッパでは道路を造り、マイカーを増やすアメリカ型の政策をとれば、顧客の半分以上はマイカーに移行し、公共交通は経営できなくなるだろうと予知していて、交通弱者の移動を確保するために公設公営・公設民営による公共交通維持の政策を採っていた。

219頁・

・マイカー時代は、いわゆる交通弱者といわれる免許を取得できない子供達や、免許があっても運転できない高齢者、自家用車の移動手段を持たない人達を生み出し、マイカー政策だけでは交通の自由な往来が出来ができなくなるという懸念があることをヨーロッパ社会は交通弱者の交通問題を認知していた。アメリカ型のマイカー社会は交通弱者の交通問題を招来するとして、そこからフランス等を中心に等しく国民に移動権を保障する権利、すなわち「交通権」あるいは「移動権」という概念が生み出された。その交通権を保障する手段として、一般的に「公設民営」という方法がとられ、上下分離により行政と民間の割分担が行なわれている。

・「日本で使われている選三セクターでは、経営責任が明確ではなく、意思決定が遅く、事業経営には不向きなスキームである。私の定義する「公設民営の基本」は官と民の役割分担を明確にする、運営の補助金を出さない、官や議会は経営に口を挟まないことが基本である。日本では公設民営になじみが少なく、単なる上下分離方式と同じと理解解されている傾向が強い。「公設民営」は、輸送設備等のハード面は公の責任、ソフト面である運行を主体とした経営は民間が全責任を持つというように責任分担が明らかにされ効率的経営が行われる。

して、そこからアクンを中心にして国 シーが生み出された。そ

の

・日本の補助金制度は、赤字事業を支えるカンフル剤としては有効だが、交通事業を黒字化することはできない。経営努力をしても赤字が減った補助金も減るので全くの努力の甲斐がなく、経営努力の意欲が沸かないシステムといえる。

・220頁・12/16/2023 7:58:36 AM・

・その上補助金をもらっている事業者は如何に補助金をもらうかが経営目的となってしまうため経営改善できにくいという懸念もある。

・ここでいう公設民営は、設備は公が負担するため運行への補助金での補填はないが、その代わりに経営努力をすれば利益が増え、経営意欲が沸き、効率が上がることが期待できる。

1・2 地域公共交通のビジネスモデルの方程式

・地域公共交通が如何に悪くなったかを理解する上で、私の分析からつくった方程式がある。

・例えば、マイカー普及前には、売上経費100－経費90＝経常利益10であったが、マイカー時代の到来後、乗客の減少等で売上が落ちて半分(売上50)となったからといって、必要経費はほとんど変わらず

(経費九〇)、赤字(経常利益・40)となったため、必然的に経営は悪化していくことになる(売り上げ50－経費九〇＝経常利益・40)。

・221頁・

・つまり、公共交通は装置産業なのだ。この方程式の数字はほぼ実態に近い傾向を表している。

・すなわち、マイカー時代は地方の都市の一部を除いて、事業そのものが利益を生まない赤字体質になっていること、もはや民設民営では支えきれなくなっていることを理解することだ。

1・3 地域公共交通の衰退の原因は何か？

・日本の公共交通が衰退した原因は、一般的に次の5点が考えられる。

① マイカー時代の到来で50~60%の顧客を喪失したことによる。

2・都市のスプロール化によって交通渋滞が慢性化し、路線バスが定時性を喪失。それが悪循環となり、地方ほど一層マイカーを増加させる結果となったこと。

3・補助全行政の副作用により、

・経営不在を助長する結果となったこと

・コストを削減すれば補助金が減るという誤った経営感覚が生まれ、

経営感覚が生まれ、経営改善努力が進まなかった。

B・顧客不在の自滅的な労使不仲を助長する結果となったこと

・過去においてストをして顧客が減少し、業績が悪化すれば逆に補助金は増加。業績が悪化したら運賃を値上げし、値上げで顧客が減少して業績が悪化すれば、また補助金が拡大するという誤った経営判断と労働運動を生み、「負のサイクル」となった。

・④規制緩和が衰退に拍車をかけたこと

・規制緩和は需要が多く、供給が少ない産業に対して行えば利用者の利益になるが、需要が少なく供給過多状態にある地方の地域公共交通で規制緩和を行うと、逆に、過当競争によって致命傷となるといえる。

5・公共へのった食用対効果の概念導入

・公共という事業は、儲からなくても国民保障しなくてはならない事業だが、その共事業に費用対効果の概念が持ち込まれ、儲からない路線やバス事業はやめれば良いという理論で、廃止や事業の縮小。もしくは廃止が地方で加速し、ついに地方では高齢者や子供の移動手段がない地域が現出してしまった。

・222頁・12/16/2023 8:47:59 AM

・改めて国は、公共性ということをしかりと問い直さなくてはならない。

・コロナ柄によっていわゆる公共交通の3密（密接、密閉、密集）への懸念から、風評被害も加わりマイカーや自転車等に移動手段が一部移ったこと、また、リモートの発達等で社会の移動への必要性が変わってきたので、アフターコロナにおいては公共交通の衰退の原因に新たに加わってくるのではないかと危惧している。

・地域公共交通事業と経営

2・1 経営努力だけで地域公共交通を教えるか 経営努力もしないで規制緩和が問題だと述べているわけではない。2000年、2002年の規制緩和以来、両備グループでは、考えつくあらゆる対策を実行していった。

①公共交通利用を促進するパネルディスカッションの開催～ある婦人から「マイカーがあれば公共交通なんか要らない」という驚愕の発言 ②「岡山県公共交通利用県民運動を進める会」を結成

③「オムニバスタウン」の導入(岡山市、福山市で導入)

・4・魅力ある定期や割引の導入 ⑤フランス生まれの広告付きバスシエルトターの誘致日本で初めての)

6・「時刻表見えルン・」簡易設置型バス時間表照明装置、

・223頁・

7・パーク・アンド・パスライドの導入

・8・バス停に駐輪場を設置

・だが、若干の効果はあったが、お客様の減少は止まらず、事態を変えるほどの有効的の手立てにはならなかった。利用促進にティッシュやうちわを配っているケースがあるが、ほとんど効果はない。バス停の標柱や方向幕の見難き等も綺麗にしたが、乗客を増やす効果はあまり見られなかった。

・そこで、地域活性化のツールの一つが公共交通であるということから効果が目に見えるように「21世紀のまちづくり」を提案することにした。

・両備グループでは、2000年から「21世紀のまちづくり」として、「公共交通利用で、歩いて楽しいまちづくり」運動を提唱し、次の事項に取り組んだ。

・1・2002年、水戸岡デザインによる夢がもてる未来型LRT「MOMO」

・2・岡山市中心部の活性化を目指し、

100%超低床式路面電車)の導入。

・2・岡山市中心部の活性化を目指し、2006年に108mの超高層マ

ンション 2 棟(グレースタワー)を建設して都心居住と都心での公共交通利用を提案した。

- ・今の「コンパクト・プラス・ネットワーク」の先駆けとなるとの思いを込めたが、これらの経営努力にもかかわらず、パス離れ
- ・公共交通離れを 根本的に解決することはできなかった。

・2・2 公共交通の再生を通しての公設民営の実証と法整備

・自社の経営努力だけでは乗客の減少は止められないことがわかったので、続いて、実際に問題が起こり、困っている地方の公共交通の再生に協力することで規制緩和の弊害に対処する法制度の整備を引き出す努力を開始した。①三重県津市の津エアモーターラインで「公設民営」の効果を実証

・2・和歌山県和歌山電鉄再生により道での「公有民営」制度が成立。

・224 頁・12/16/2023 10:08:44 AM

・和歌山の再生では、年間件ものイベント開催をはじめ、いちご電車・おもちゃ電車・たま電車という魅力ある電車の相次ぐ投入に加え。世界的に注目された三毛猫の「たま駅長」の存在が大きい。この和歌山電鉄の事例が一つの参考になり、地方鉄道に「公有民営」の法制化が実現し、約 92 の地方鉄道のうち 70 くらいが生き残れる可能性が生まれたといえる。

・中国バスの再生により地域公共交通活性化再生法の制定や、補助金制度 経営改善のインセンティブ等の制度が法制化された。

Microsoft PowerPint - 20150128国交大(owkoycrag)コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要です (コンパクト+ネットワーク)。

4・井笠鉄道の発表からたった 19 日での事業廃止という、事件ともいえる経営破綻を両備グループ再生したことが交通政策基本法成立への後押しとなった。

・5・また、井笠鉄道の破綻で、このようなケースに対応できるような法律や財源が整備されていないこと、行政的手立てが乏しく、路線を救済する対応が難しいということも判明した。

・つまり、地域公共交通の現行の維持方法は延命治療の効果しかないため、これらの法制化で、地域公共交通の見直し機運と、種々の支援体制ができたが、これで十分かというところ、「やっと端緒」なのだ。協調補助は、黒字事業者にはありがたいが、地方の大赤字の路線を抱える事業者には延命的にしか機能せず、バリアフリー、CNG等の環境対応や、ICカードやバスロケ等の情報化は、東京・大阪・名古屋等の大都市しか進められない事態に直面している。韓国のバス事情を視察して、日本の制度は、官と民の役割が不明確で、赤字補填が中心の補助金というカンフル注射に頼っているという弊害が見えてきた。

2・3・人道主義を基本とした 地域公共交通の再スキーム

・韓国では、ソウル市等で高速道路を元の河川の状態に戻し、マイカーから公共交通への切り替えが実行された。道路を市内バスと郊外バスの専用レーンを中心に切り替え、マイカーは駐車違反等で道路を塞ぐと罰金となり、また南山トンネル1号線および3号線で市内に3人乗り未満のマイカーではいるとペナルティーとして通行料を徴収されるロードプライシングを1996年11月から実施した。

・[ロードプライシング\(ろーどぷらいしんぐ\)とは？ 意味や使い方 - コトバンク \(kotobank.jp\)](http://kotobank.jp)

・225頁・

・バリアフリーや情報化、環境対策等は公共の社会的装置として行政が100%負担と役割が明確で、残念ながら日本は大幅に対応が遅れている。

・一方、わが国では、地域公共交通再生の切り札は(1)民営・民託であると確信するが、これは社会主義的だという批判がある。それは、地方の実情と公共交通の使命を理解できない大都市的発想で、高齢化が進む地方において公共交通は住民の最低限の社会的

移動手段といえる。誰もが自由に移動する「国民に等しく移動を保障する権利＝交通権」の考えは、本来「人道主義」という対応が難しいという表現が正しいだろう。移動、交通権は新たな権利ではなく、憲法で保障されている「文化的な最低限度の生活を営む権利」の一部といえる。

・ 226 頁 12/16/2023 10:36:33 AM

・すなわち、数々の地域公共交通再生の実績から今後の再建のスキームが明らかになり、図のように公設公営と対局の民設民営に対して、再建スキームとして公設民営や公設民託が考えられる。

・井笠鉄道の再建スキームとしては、公設民営と公設民託の機能を併せ持った「準公設民営」方式が最適であることが立証できた。赤字に対する補助を前提にしている補助金制度では、黒字化する公設民託や公設民営に対応できず、経営努力が生まれにくいことから補助金制度を有益に変更する必要がある。

・ 2・4・競争か、路線維持か

・日本の交通の競争政策ともいうべき規制緩和の弊害を緩和するために、公共交通の再生を通じて問題点を立証し、交通関係の運送法の外堀を埋める地域公共交通活性化再生法や交通政策基本法の成立に尽力していたところ、2017年に突如、岡山市において競合会社が両ビルループ創業以来の西大寺線に路線申請をしてきた。

・問題提起として2018年2月8日、両備グループのバス部門2者の三一赤字路線の廃止届を出して記者会見を開いた途端、同日夜に大慌てで競合会社の路線を認可するという異例の事態となった。

・

・ 227 頁 ・

・上がってきている。地域公共交通は基礎的なインフラであるということをしっかり見つめ直して、国として対応していかなければ「地方交通の消滅」が起きてしまう。地方交通の消滅は、「地方消滅の第一歩」となることを認識すべきだ。

・また、今回の廃止届が果たしてバス業界全体の問題か、岡山の

一部だけでの問題かを把握するために国土交通省は日本バス協会に「地方部の黒字路線への新規参入の問題」の調査を依頼し、2018年6月11日にその調査・分析結果が発表された。その結果は驚くべきものであった。

・骨子は、

- ① 地方部におけるバス事業は過疎化の進展等により輸送量が減少し、赤字路線を支える黒字路線への新規参入は赤字路線の維持ができなくなる。・2・日本バス協会地方交通委員会の委員32社が運営するバス路線の黒字路線の黒字額は93億円であるが、その大半の八〇億円が赤字路線の補填に充てられている。**この額は国の補助金の3倍強であり、事業者により程度の差はあるものの、黒字路線は赤字路線の維持に重要な役割を担っている。**③新規事業者が輸送需要の多い黒字路線のみ参入し運営することは、「**よいこと取り**」(クリームスキミング)の問題がある。

・4・

る地域公共交通活性化再生法や交通政策基本法の成立に尽力していたところ、2017年に突如、岡山市において競合会社が両備グループ創業以来の西大寺線に路線申請をしてきた。問題提起として2018年2月8日、両備グループのバス部門2社の赤字路線の廃止届を出して記者会見を開いた途端、同日夜に大慌てで競合会社の路線を認可するという異例の事態となった。

・しかしこの廃止届の提出を契機に国としても、当時の石井国交大臣や安倍総理大臣の国会答弁で「少子高齢化で人口減少が進む地方では競争と路線維持は両立しない」との理解をいただき、国交省で検討する委員会が設立され、岡山市に今までなかった協議会「岡山市公共交通網形成協議会」として設置され、全国的な地域公共交通の問題として採り上げられるようになった。

・227頁・

・両備グループが発した問題提起は、全国各地でも多くの共感を呼び、利用者の利益の指針となる地域市民の要望は「路線維持」

がトップクラスに上がってきている。地域公共交通は基礎的なインフラであるということをしっかり見つめ直して、国として対応していかなければ「地方交通の消滅」は、「地方消滅の第一歩」となることを認識すべきだ。

・また、今回の廃止届が果たしてバス業界全体の問題か、岡山の一部だけでの問題かを把握するために国土交通省は日本バス協会に「地方部の黒字路線への新規参入の問題」の調査を依頼し、2018年6月11日にその調査・分析結果が発表された。その結果は驚くべきものであった。

・3・新規事業者が輸送需要の多い黒字路線のみに参入し運営することは、「良いとこどり」(クリームスキミング)の問題がある。特に、需要の多い路線のみの運営では安い運賃を設定できるが、既存事業者は地域全体の運営コストに見合った運賃を設定しているため、運賃競争上も著しく不利であり、不公平な競争となる。

・4・黒字路線に他事業者が参入する問題への対応については、

A・関係者の協議による合意の推進

B・協議に基づいた地方公共団体の意見の尊重等の個々の路線のみならず、地域の路線に与える影響も考慮し、事案の判断をしていただきたいとの対応を求めている。

・この調査結果から、長年、地域を支えているバス事業者は、補助金をもらえない赤字路線を止めてしまうのではなく、僅かな黒字路線の利益や他の事業での利益を内部補填して維持している実態が明らかになり、如何に地域を守るために志を持って事業を運営しているかが明白になった。

・228頁

・3・これからの地域公共交通を守るには

・3・1・競争政策の弊害を乱し、表面的な制度改革に終わらず・法改正をすること

・道路運送法を早急に改正し、交通政策基本法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の改正)との整合性を図る必要がある。これは、2018年5月10日の衆議院総務委員会での野田総務大臣の答弁「規制緩和制定の2002年と今では時

代が違 う。今の日本は人口減少や特に高齢化が著しい過疎地域に
なっています。そこで地域公共交通を維持することは、とりわけ
重要な課題と私たちは認識しています」にも合致している。

・1980年代のイギリスで大失敗した地域公共交通の競争政策を教
訓として、その改革を見做って一刻も早く改正しなければ、日本
の将来の交通政策が危うくなるといえる。タクシーやツアーバス、
観光バス等の死亡事故を伴う大問題が起こる度にパッチワークで
直そうとしても、この法律の全体が「競争自由」という組立のま
までは整合性が取れない。少なくとも日本のような少子高齢化の
国には危うい法律といえる。

・旧来の道路運送法は、供給サイドである交通事業者主体のもの
だったが、一転、現在の法律は需要サイドの利用者だけに有利で、
交通事業者へ配慮が足りない法律となり、極端に変わりすぎている。

・今回、私が提案する道路運送法改正の主旨は、交通事業者の「健
全性」が利用者の利益の源泉になることを前提とし、需給のバラ
ンスを十分加味し、需要旺盛な地域は「競争維持」、需要減少地域
は「事業の健全な発展適正な運営及び公正な競争を確保するとと
もに道路運送の秩序を確立すること」を図るようにすべきという
ものだ。

・229頁・

・例えば、道路運送法第一条を「この法律は、貨物自動車運送事
業法と相まって、道路運送業の適正な運営及び公正な競争を確保
し、道路運送に関する秩序を確立するとともに、利用者の需給に
的確に対応し、輸送の安全の確保を第一としながら、道路運送の
総合的な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的と
する」とすれば需要・供給サイドの両方に配慮し、大都市には競
争を、需要が減少する地域には秩序の維持を図りつつ、利用者の
利益を守れるようになるのではないか。

① 中心部の過当競争を是正すること

・郊外路線の細当たり運賃の基準を中心部に適用することによる、
「100円」等の極端な低運賃では、市内交通網の維持は困難だ。既
存交通事業者の黒字路線への参入は、内部補填していた周辺の赤

字路線の補助金発生につながり、結局、既存路線への新規参入は自由競争問いながら競合会社の収入奪取を迂回して税金で賄っているのと同じとなる。

② 郊外部とあわせた公共交通網の総合的な発達

・郊外部における利用者の利益は、競争による低運賃化ではなく、路線網の維持に重点がある。地方自治体には「地方では競争と路線網維持は両立しない」という認識が必要だ。単独申請での判断だけではなく路線網全体の維持に与える影響を考慮し、全体としての最適化を図るべきだ。岡山市のような交通の結節点での路線網協議は、周辺自治体への影響が大きく、広域な自治体を含めた地域協議会が必要といえる。

・3・2・ヨーロッパの先進国並みの交通目的税等の創設で財源確保をすること

・少子高齢化社会での地域公共交通を維持する財源の危うさを解消しなければ、地方の公共交通あと十数年で半減する危険性がある。

・ 229 頁 ・ 12/16/2023 1:46:23 PM

・地方自治体は「少子高齢化で人口減」→「利用客の減少」→「補助金の増大」→「交付税の減少」の食のサイクルに苦しんでいる。

・簡単にいえば少子高齢化の地方において公共交通は赤字事業であることを国は早く認識し、ヨーロッパ並みの財源確保をしなければ地方では地域公共交通は維持できないことを理解すべきだ。

交通目的税制度化の国への要請が必要で、世界の先進国をいち早く見習うべきといえる。財源は、営業権をマイカーに譲った社会的保障として考え、環境保全のために公共交通へ移転するようなタックスコントロールを考えるのが先進国では一般的であろう。

・ [滋賀県で議論が始まった「交通税」その目的は？どんな課税がされるのか？ - マネーイズム \(all-senmonka.jp\)](https://www.all-senmonka.jp)

・補助金制度に加え「公設民常」、「公設民託」や「交通連合」へ

の取り組みが必要だ。

・3・3・環境や国民の健康を良くするという観点からの「乗って残そう公共交通」の国民運動化

・どんなに制度をつくり、財源を確保しても、地域住民が乗ってくれない公共交通を維持し続けることは難しいといえる。公共交通利用を進める国家的運動の提唱として「乗って残そう公共交通国民運動」を地域と国を挙げて取り組む必要がある。

・積極的に公共交通を利用することは環境や健康にもメリットがあり、都市の交通混雑の緩和は都市の安全と活性化を図るうえで必要だ。

・コロナ換による風評被害で、公共交通の需要の減退が懸念されることから、更に需要回復としてこの国民運動の必要性が増してきているといえる。

・すなわち、地域公共交通を財源不足やパッチワークによって生殺しにするのではなく、地域が活性化に資する、延命治療型の地域公共交通政策から夢のある政策への転換、大都市ではなく地方に住むという価値観を増大させるためには「エコ公共交通大国への転換」という私が提唱する構想の実現が大事であろう。

・231頁・

・世界で最も進歩した公共交通中心の社会をつくるのが、地球環境に寄与し、これからの高齢化社会に希望を与える喫緊の政策だといえる。これが実現すれば「コンパクトとネットワーク」を支える地域公共交通網が夢のある形で実現し、地域の魅力アップが実現するだろう。消滅に怯える地方都市にとっては急務ともいえる。

・また、この「エコ公共交通大国構想」やEV等の環境適合車両の輸出だけではなく、IT化された交通システム自体が日本の輸出産業となり、マイカーで都市の動きが取れなくなっている低開発国等の世界の国々にも寄与できるであろう。

・まとめ

・このように、地域公共交通のサステナブルな維持・発展には、

手直しの議論ではなく、地方の交通インフラ維持へ向けて根本的に考え直し、抜本的な改革を実施することが必要だ。それには、

①競争政策の転換と制度や運送法等の改正②交通目的税の創設など地域公共交通を支える財源の確保

③「乗って残そう公共交通」という国家的運動の展開で、国民が乗って公共交通を支える仕組みの構築が必要である。

・これら3施策で地域公共交通をサステナブルに支える基盤を創り、その基盤のうえに「エコ公共交通大国構想」等のような先進的で環境に配慮した利用者目線に立った一体的・効率的な地域公共交通網への移行推進をどのように図っていくかが重要となる。

・232頁・12/16/2023 2:49:43 PM

・郊外部のように利用者が非常に少ない地域では、民間では維持困難であり、行政や地域がともにそれを支える仕組みとして、「**公設民託**」への移行が必要となるだろう。

・[地域公共交通の危機をどのように乗り越えるか／小嶋 光信 | 特集 | 三田評論ONLINE \(keio.ac.jp\)](https://www.keio.ac.jp)

・地域全体としては、少子高齢化で人口が減少していく中での交通維持のために、「交通連合」に進むことが有効だろう。「交通連合」とは、運行は各交通事業者が独立性を保ちながら担いつつ、**交通計画は地域全体で統合的に全体最適の視点で設計される交通運営の仕組みだ。ヨーロッパの各都市や、アジアではすでにソウル市等で実現されている。**

・「交通連合」の実現により利用者にとっては交通事業者の垣根を越えて使いやすい交通網が実現し、事業者にとっては自社の経営権は守りつつ、過当競争をすることなく効率的な運行が可能となる。この仕組みはサステナブルに地域公共交通を維持するための施策として有効であろう。

・コロナ欄により、「一不可欠に業務を行う事業者」として運行を

続けた地域公共交通は、休業せずに頑張ったが、予想以上の運輸収入の落ち込みによる赤字の増大で苦しんでいる。不可欠ということで休業できないため、雇用調整助成金の対象にはならず、また「赤字補填」は認めないということで地方創生臨時交付金等の十分な国の対策を受けることができなかった。

・それだけでなく 9 割近くが赤字事業者の地域公共交通業界は、コロナ禍で黒字企業も赤字化したため、ほとんど 100%の企業が赤字に陥ったと見られる。

・両備グループでも、交通部門が今回被った赤字は、仮に経常利益率 3%の黒字に戻ったとしても赤字解消には 20~30 年かかると思われる。また赤字企業は補助金では黒字にはならないので、永久に赤字の借金を背負っての企業活動となるだろう。

・これらのことから、地域公共交通も現在の経営スキームや補助金制度では今後、乗り切っていくことは極めて難しいだろう。

・ 233 頁 ・

・ことは極めて難しいだろう。公有民営化は鉄軌道や旅客船等の海上アクセスには有効だが、バスには不向きとされていた。が、バス事業にも公設民営が現実味を帯びてきたといえる。

・アフターコロナでは、地域公共交通を今までの補助金制度では支えることが極めて難しく、新たな法制化と交通目的税等の開設や 3 密の風評被害からの信頼回復、そして、利用促進として「乗って残そう国民運動」の展開とともに、日本でも先進国型の公共交通利用を促進する種々の有効な施策が必要になってくるといえるだろう。

・ 233 頁 ・ 終わり ・ 12/17/2023 8:16:51 AM ・

・ 226

スキームとは？ビジネスシーンでの用語の意味と正しい使い方 ...
スキームとは、目標達成に向けた具体的な方法や枠組みを指すビジネス用語で、構想を練るという意味で使われます。ビジネスシーンでは、スキームを作成することで、事業拡大や効率化に役立つ

つ図や計画を作成することができます。スキーム ...

7:45 2023/12/17

222

現出(げんしゅつ)とは？ 意味や使い方 - コトバンク

ウェブげん - しゅつ 【現出】 . [名](スル) 実際 にあらわれ出ること。 . また、実際にあらわし出すこと。 . 出現。 . [類語] 現れる . 出現 . 現れ . 輩出 . 実現 . 発祥 . 再現 . 発現 ...

17:10 2023/12/16

ホワイトナイト (ホワイトナイト)

ホワイトナイト (白馬の騎士) は買収防衛策のひとつです。 敵対的買収を仕掛けられた企業が、新たな友好的な買収者 (ホワイトナイト) を見つけて対抗し、買収もしくは合併してもらうことを指します。

7:43 2023/12/16

218/

サステナブル (Sustainable) とは、本来は「維持できる」「耐えうる」「持ちこたえられる」を意味する形容詞です。 ただし近年は、地球環境の持続可能性、人間社会の文明・経済システムの持続可能性の意味や概念として一般的に用いられるようになりました。

8:33 2023/12/16

222/

きょうがく

【驚愕】

《名・ス自》

非常に驚くこと。大きな驚き。

「急死の報に一する」

10:24 2023/12/16

222

オムニバスタウン整備総合対策事業

国土交通省

<https://www.mlit.go.jp> > common

PDF

オムニバスタウンは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加と
いった都市が直面して、いる諸問題を、バス交通を活用したまちづ
くりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい ...

10:26 2023/12/16

231

サステナブル (Sustainable) とは、本来は「維持できる」「耐えう
る」「持ちこたえられる」を意味する形容詞です。ただし近年は、
地球環境の持続可能性、人間社会の文明・経済システムの持続可
能性の意味や概念として一般的に用いられるようになりました。

15:03 2023/12/16

231

サステナブル (Sustainable) とは、本来は「維持できる」「耐えう
る」「持ちこたえられる」を意味する形容詞です。ただし近年は、
地球環境の持続可能性、人間社会の文明・経済システムの持続可
能性の意味や概念として一般的に用いられるようになりました。

15:06 2023/12/16・