

〔研究員の視点〕

わが国公共交通の現在とこれから

運輸調査局 副主任研究員 板谷 和也

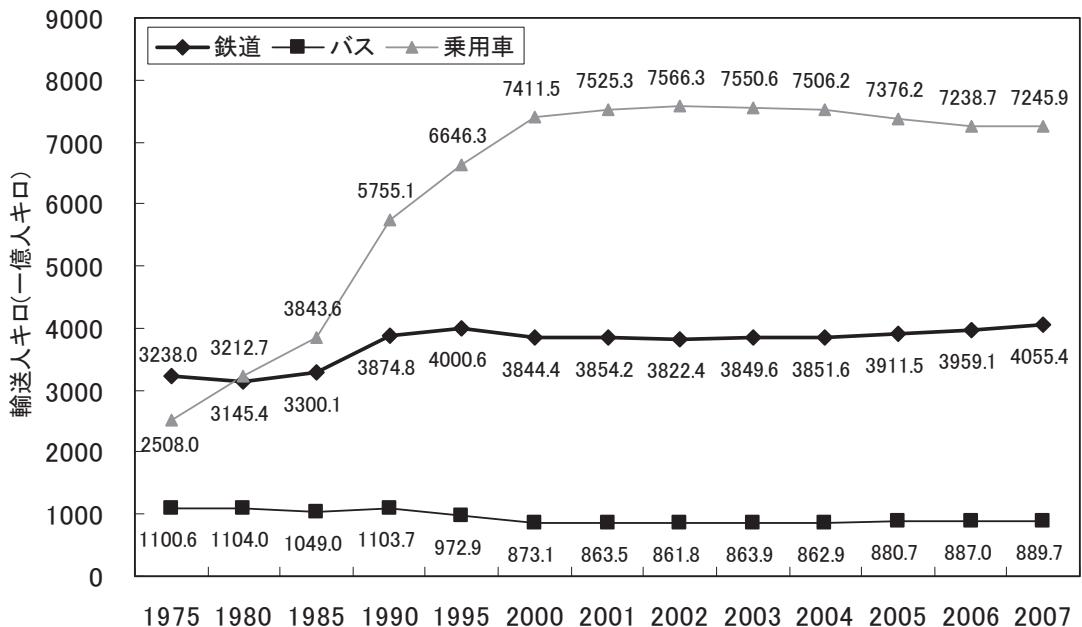
※本記事は、『交通新聞』に執筆したもの転載いたしました

データは、これからは公共交通の時代であると告げているようだ。

図1は鉄道、バス、自動車（乗用車）の人キロベースでの輸送量を経年で示したものである。これを見ると、1980年に自動車の輸送量が鉄道を上回ってから、長らく自動車が

圧倒的な首位を占め続けていることが分かる。しかし、輸送量のピークは2002年であり、以後は微減傾向を示している。一方、鉄道及びバスの輸送量を見ると、同じ2002年までは微減傾向だったが、その後は僅かではあるが回復基調にある。

図1 鉄道、バス、自動車の輸送量（人キロベース）



出所：「自動車交通研究 環境と政策 2009」日本交通政策研究会、p42

公共交通は危機にあるといわれているが、データを見る限りでは今後は決して暗くない。しかし、回復基調とはいえその増加は緩やかなものであり、大幅な輸送量の回復は見込めない。

公共交通の輸送シェアは長らく低下傾向にあり、そのために各事業者の経営は大きな影響を受けた。国土交通省自動車交通局は毎年バス事業者の収支状況を公表しているが、それによると1991年以降では一度も平均して収入が支出を上回ったことがない。つまり、既にバス事業は一般的には公的な補助がなければ成立しない事業になっている。鉄軌道系の事業でも特に2000年以降、多くの路線が廃止されている。大都市近郊や流動の多い一部の都市間路線を除く多くの公共交通路線は、公的な補助を前提としなければ事業として成立しないのである。

しかしこの状況は、決して公共交通の危機ではない。モータリゼーションがわが国より早く進んだ欧米先進諸国ではごく一般的に見られる状況である。欧米では公共交通は文字通り公共のための移動手段であり、そのため様々な公的資金が投入され、より便利で魅力的な交通状況の実現に向けた取り組みが進められている。

欧米の公共交通は魅力的であり、LRTなど様々なものがわが国にも紹介されている。その中でも現在のわが国に不足しているのは、主要交通結節点における詳細な案内と、分かりやすく安い運賃制度、そして自動車の利用を制限する措置であろう。これらの取り組みにより、その街やその国のことによく知らない人でも移動しやすい環境が生み出されており、その一方自動車で街の中心部に行く

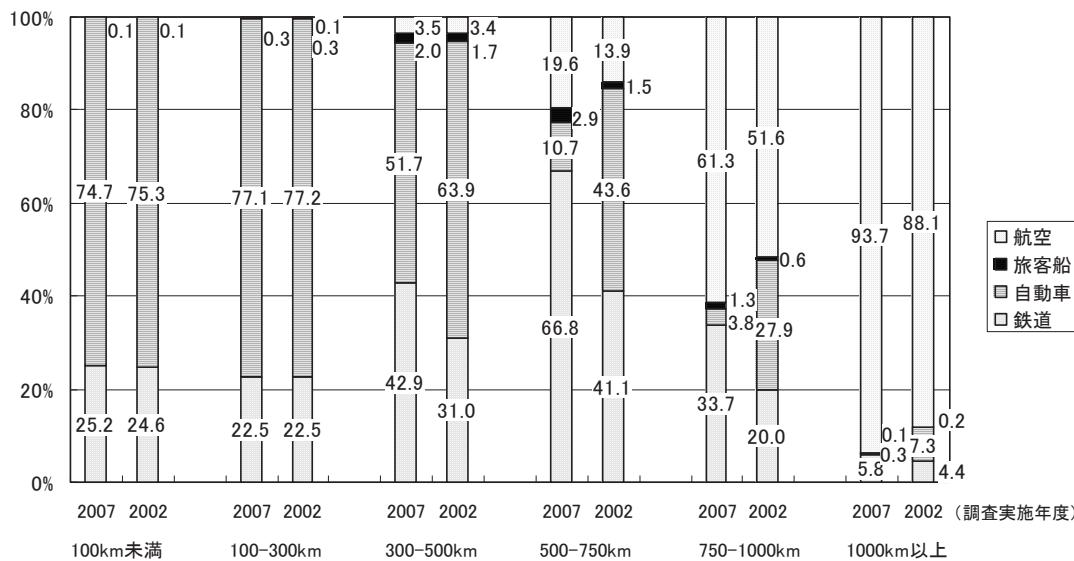
ことには強い制限を設け、街なかに行くには相対的に公共交通が便利となる状況を作り出している。

このように、欧米では公的な資金を用いて公共交通の利用を促進する試みが続いている。街の構造にも大きな変化があり、歩いて楽しく、移動するのに不便をほとんど感じない街もいくつか出てきている。これらの成果を取り入れようと、フランスのストラスブルを始めとする交通先進都市には多くの日本人が視察してきている。しかし、わが国ではこれまで、大きな変化が実現するには至っていない。

その最大の原因是、交通をモードごと、事業者ごとに捉える発想からなかなか抜け出せないことであろう。多くの鉄道・バス事業者が創意工夫を重ねてきているが、それらの事業者によって提供されるサービスは、自動車の魅力を上回っているだろうか。公共交通には多くの場合において乗り換えが不可欠だが、駅やバス停などの交通結節点における案内は十二分だろうか。自社以外の事業者の案内をしないようなことはないだろうか。公共交通事業者の中には同業他社をライバル視する向きも少なくないようだが、公共交通にとっての共通のライバルは自動車であり、他の事業者や他の公共交通モードではない。

冒頭のデータが示すように、今後わが国でも公共交通に対するニーズは高まりこそすれ、減ることはないだろう。図2は距離帯別の航空・旅客船・自動車・鉄道のシェアを、2007年と2002年で比較したものだが、いずれの距離帯でも自動車のシェアは減少しており、公共交通への需要は既に顕在化している可能性がある。

図2 距離帯別でみた航空・旅客船・自動車・鉄道のシェア



出所：「自動車交通研究 環境と政策 2009」日本交通政策研究会、p42

しかしこの状況下でも、事業として成立する公共交通は少数に留まるおそれがある。現在でも、十分でない労働環境のところが多く、現在の事業収入だけを基盤とする枠組みのものでは、今後事業を継続できなくなる事業者が現れうる。

欧米の事例を見る限り、公共交通の魅力を向上させるには自動車交通に対して制限をかけるのが最も有効である。しかし、現実には高速道路料金の1,000円施策や無料化政策など、わが国の交通政策には公共交通の利用促進に逆行するものも見受けられるよう、この面からのアプローチは簡単でない。

そのため、わが国公共交通の利用促進・魅

力向上のために今後取るべき道は、他事業者・他モードとの連携施策が最も現実的なものであると考えられる。鉄道・バスの乗り継ぎ連絡措置や分かりやすい案内、運賃・ICカードの共通化など、これによって改善できる部分は数多い。既に交通結節点等、行政主導で公共交通のハード・ソフト・インフラ等の改善を行っている事例は少なくないが、実際の運行を担当する公共交通事業者の側でこれを積極的に活用していく姿勢が望まれよう。

データは、これからは公共交通の時代だと述べている。公共交通ニーズを逃さないようにするには、旧来の枠組みから離れたタブーのない施策が求められそうである。