

シリーズ 草津の未来の交通について考える
～誰もが自由に快適に移動でき、健やかで幸せに暮らせる社会をつくるために、
それぞれができること～

アーバンデザインスクール前期 第4回

「誰もが自由に快適に移動できるまちづくり」
(あらためて公共交通を考える)

平成29年9月2日

1

UDCBK

アーバンデザインセンターびわこ・くさつ事業

アーバンデザインスクールの進め方

▶ 10 : 30 ご挨拶

▶ 10 : 35

「誰もが自由に快適に移動できるまちづくり」
(あらためて公共交通を考える)

近藤 宏一氏 (立命館大学経営学部教授)

▶ 11 : 25 ディスカッション

▶ 11 : 55 アンケート記入等

誰もが自由に快適に 移動できるまちづくり

—あらためて公共交通を考える—

立命館大学経営学部

近藤宏一

目次

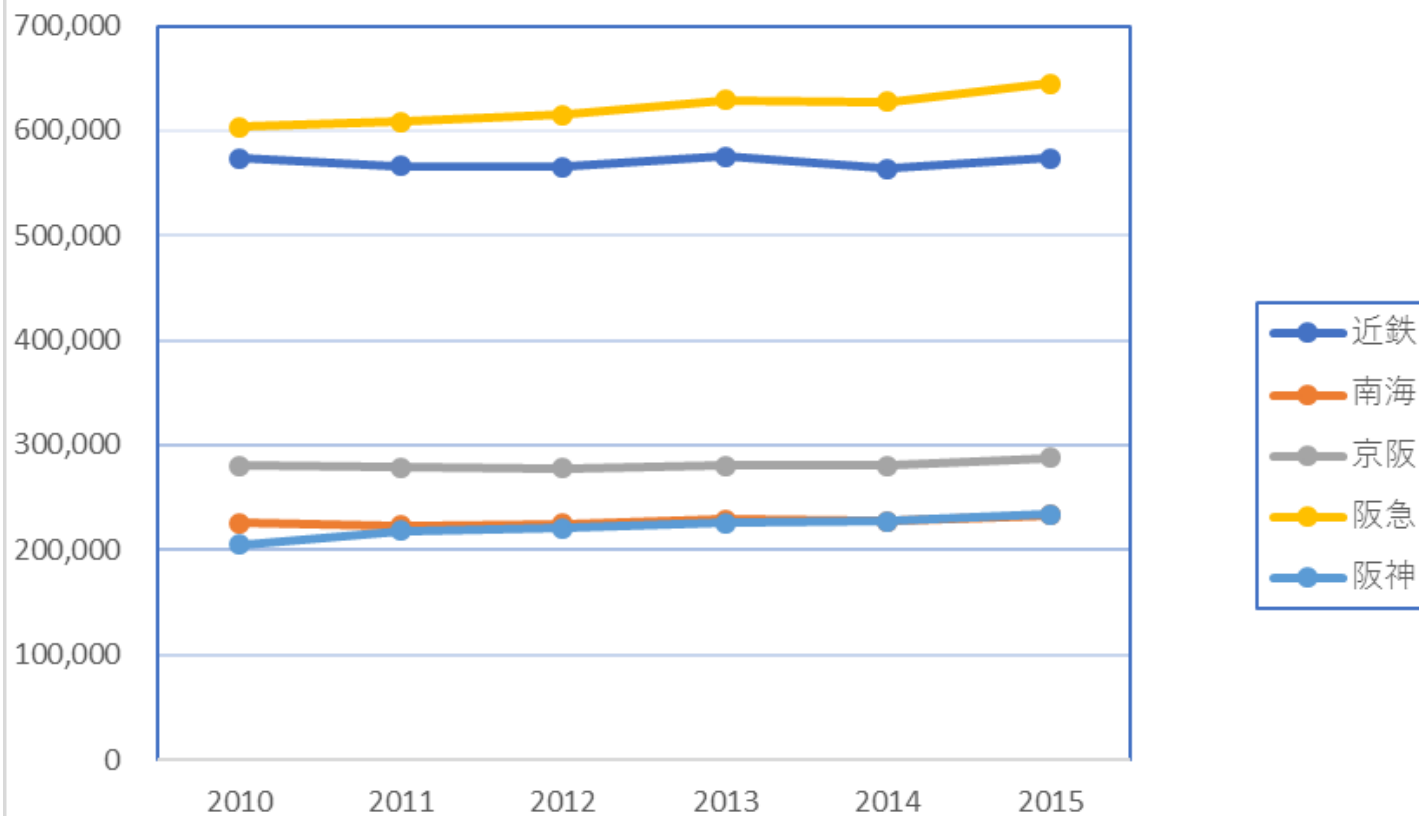
- 地域公共交通の課題
 - 公共交通の経営問題
 - 日常生活の困難への対応
- 地域公共交通改革への道
 - 新しい公共交通システムの導入、その意義と課題
 - L R TとB R T
 - コミュニティバス
 - 「支え合い交通」
 - 財源と運営方式の検討
 - 「上下分離」
 - 自治体の主導性
- 今後重要になる論点
 - クロスセクター・ベネフィット
 - 交通権
 - ラストワンマイル

地域公共交通の課題

公共交通の経営問題

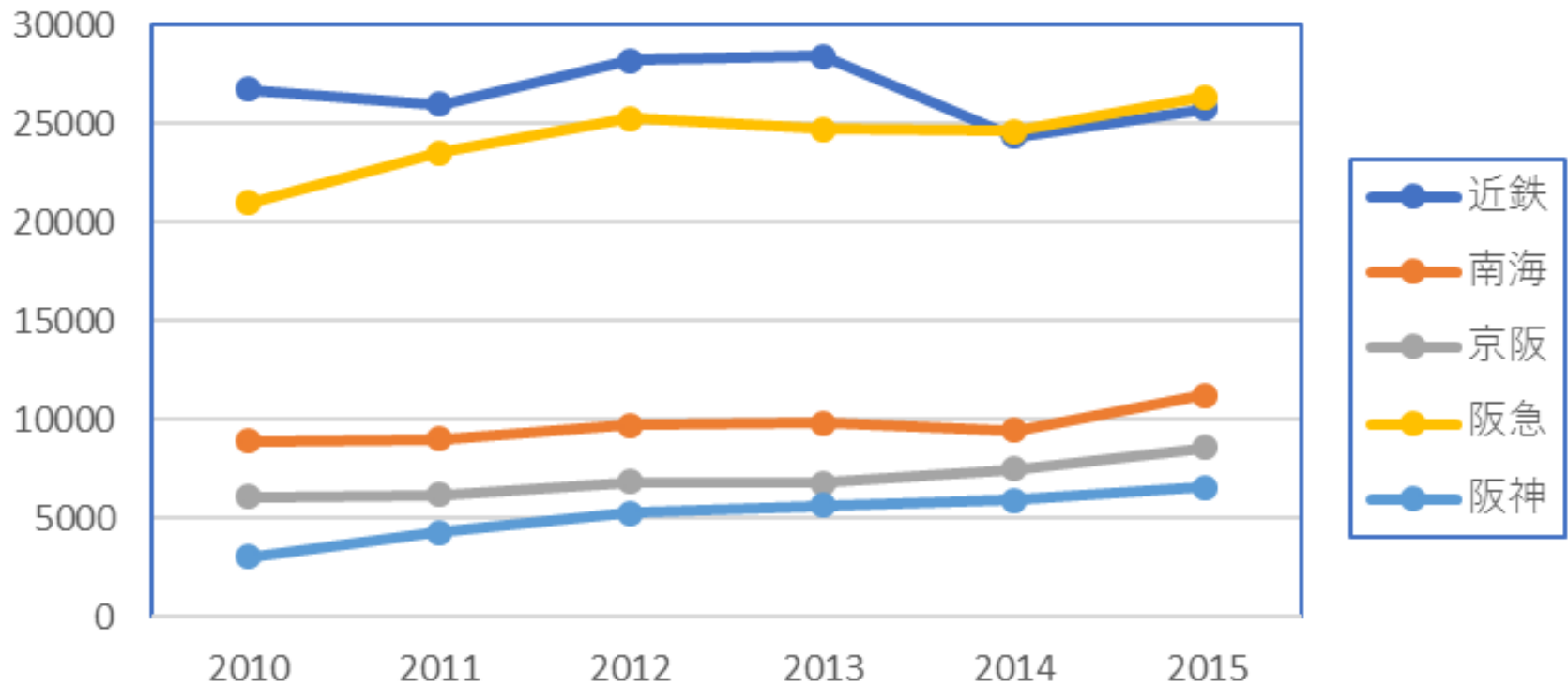
- 大手私鉄などが利益をあげていたことから、交通事業は自立できるといわれてきたが？
 - 鉄道運賃は認可制。その基準は「コスト + 適正利潤 = 総括原価」。つまり、利益があがるような運賃になっている。話が逆。
 - 実際には、この「適正利潤」だけでは企業として十分な利益にならないからこそ、不動産など関連事業分野を展開し、相乗効果を狙ってきた。
 - それでも、企業によって収益力に差がある。また、業績は安定していない。

在阪大手私鉄の輸送人員の推移
(千人)



在阪大手私鉄の営業利益

(百万円・鉄軌道部門)



公共交通の経営問題

- バスの経営状況はさらに厳しい
 - コスト削減と運賃値上げでカバー
 - 乗客は増えないが、経常収支率は向上
 - 人件費がどんどん下がっている→必ずしもよいとはいえない（運転手確保が早晚危機的になる）
 - 公営バス事業の民営化が進む
 - しかし、民間バス会社も苦しい
 - 民営化しても維持できないケースも（札幌など）
 - 改善されたとはいえ、経常収支率は平均でやっとバランス

公共交通の経営問題

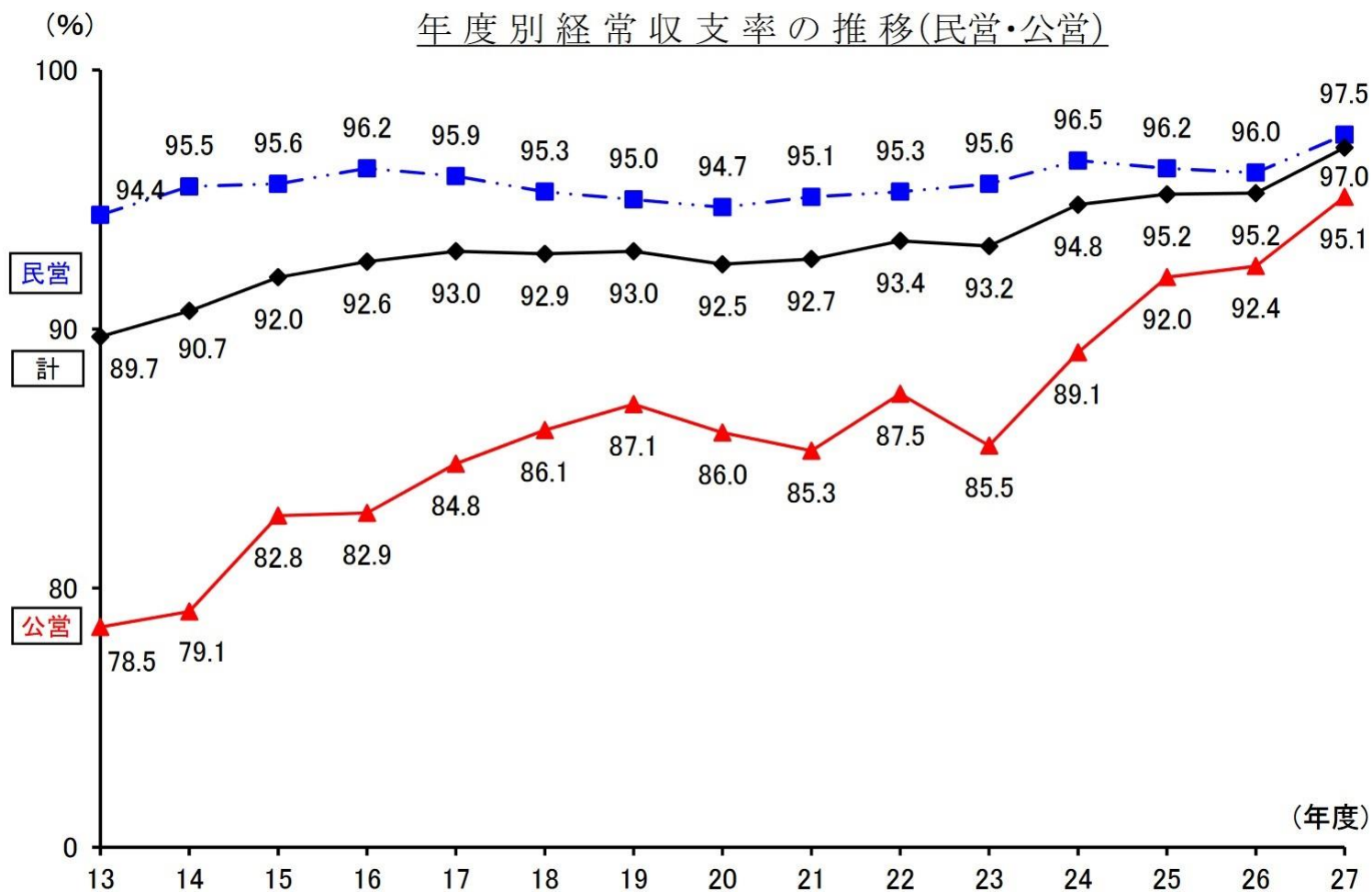
- バス事業者の概況（2015）

- 収入：前年度と比較して1.3%の微増。
- 支出：前年度と比較して0.5%の微減。
- 経常収支率：前年度から1.8ポイント改善97.0%
 - ただし、一貫して赤字傾向
 - 経常収益率で公営と民営の差は縮小傾向
 - 民営（96.0%→97.5%）
 - 公営（92.4%→95.1%）
 - 大都市部と地方部の格差は拡大
 - 大都市部（101.3%→103.2%）
 - 地方部（86.8%→88.3%）
- 黒字事業者：80者（調査対象事業者全体の33.3%）
 - 資料：国土交通省「平成27年度乗合バス事業の収支状況について」

公共交通の経営問題

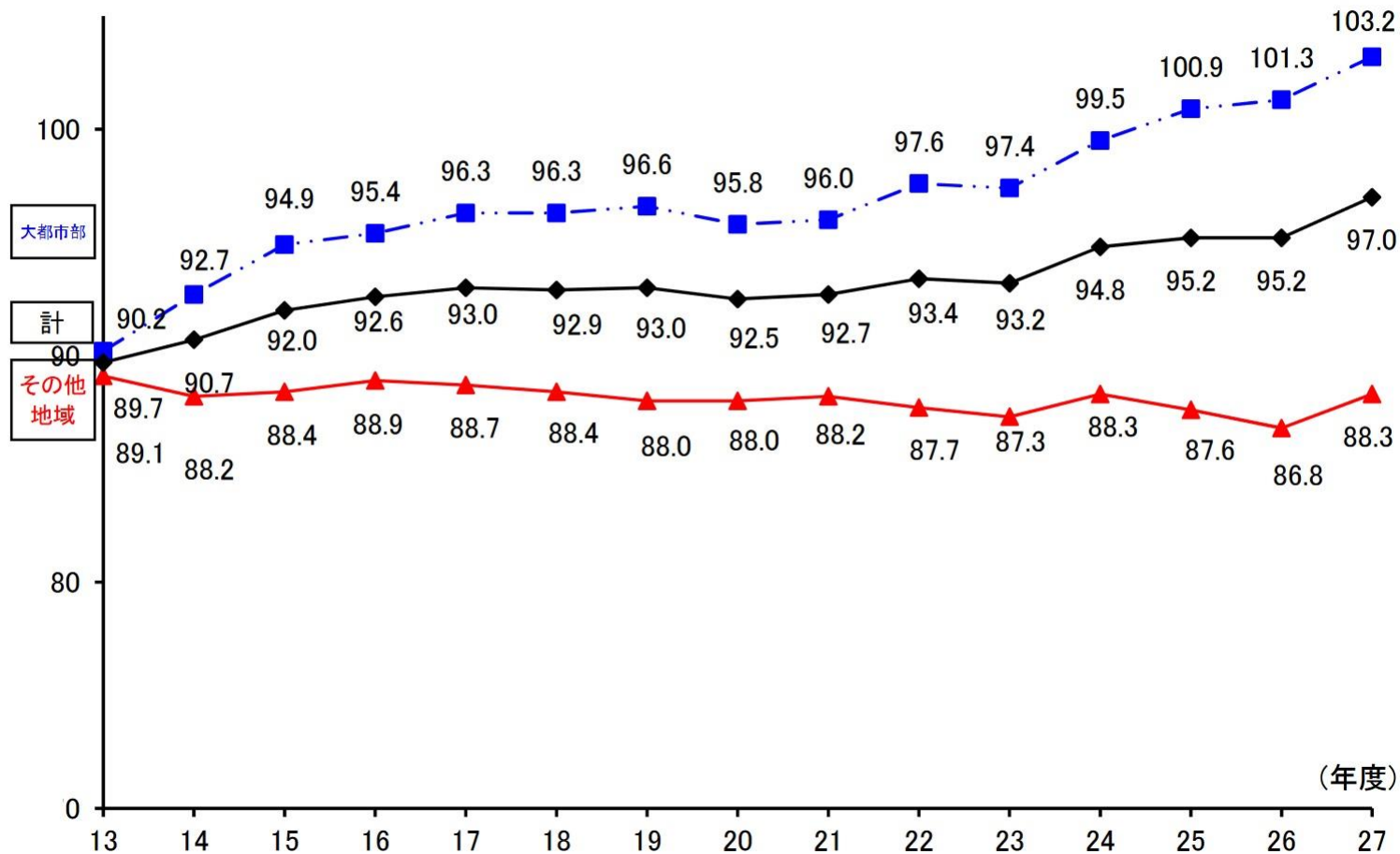
- 実態としては崩れている独立採算原則
 - 公営交通事業者は、経営状態が改善されているとは言え赤字が多い。「民営化」の議論もあるが、民間事業者でも、特にバス会社は半分以上が赤字。大型倒産もすでに起こっており、「民間なら利益がだせる」というのは幻想。
 - 特に2000年の規制緩和以降、地方民間事業者の状況が悪化。
 - 他方、もともと公営交通事業（市バスや地下鉄）やっていない自治体では、政策目的のためにコミュニティ・バスなどへの赤字補填を行っている。これは最初から「交通事業」ではないので、独立採算に縛られない（後述）。

年度別経常収支率の推移(民営・公営)



(%)

年度別経常収支率の推移(大都市部・その他地域)



2-1. 輸送人員の推移 (民営・公営)

(単位:百万人)

年度	23	前年度比 (%)	24	前年度比 (%)	25	前年度比 (%)	26	前年度比 (%)	27	前年度比 (%)
経営形態										
民 営	2,911	0.1	2,944	1.1	2,984	1.4	2,995	0.4	3,031	1.2
公 営	929	▲ 0.5	885	▲ 4.7	923	4.3	914	▲ 1.0	924	1.1
合 計	3,840	▲ 0.1	3,827	▲ 0.3	3,907	2.1	3,909	0.1	3,955	1.2

3. 人件費及び諸経費の原価に占める割合の推移

(単位:%)

年度	費目	原価に占める割合			原価に占める割合		
		民営	公営	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
23	人件費	56.7	57.0	56.7	56.4	57.2	56.7
	燃料油脂費	10.0	6.7	9.2	7.6	11.4	9.2
	その他諸経費	33.3	36.3	34.1	35.9	31.5	34.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
24	人件費	56.6	55.0	56.3	55.9	56.8	56.3
	燃料油脂費	10.1	6.8	9.4	7.8	11.5	9.4
	その他諸経費	33.2	38.2	34.4	36.3	31.7	34.3
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
25	人件費	56.5	54.3	56.0	55.9	56.3	56.0
	燃料油脂費	10.9	7.6	10.1	8.5	12.3	10.1
	その他諸経費	32.6	38.1	33.8	35.6	31.4	33.8
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
26	人件費	57.0	54.0	56.4	56.2	56.5	56.4
	燃料油脂費	10.3	7.5	9.7	8.3	11.6	9.7
	その他諸経費	32.7	38.6	34.0	35.5	31.9	33.9
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
27	人件費	58.5	56.6	57.9	56.1	58.9	57.9
	燃料油脂費	8.5	7.0	8.0	6.4	9.0	8.0
	その他諸経費	33.0	36.4	34.1	37.5	32.0	34.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

日常生活の困難への対応

- いわゆる「買物弱者」問題
 - モータリゼーションの進展と地域商業の衰退によって、地方部でマイカーがないと買い物ができない＝生活できない、という問題。
 - しかし、都市近郊でも急傾斜地や公共交通の空白地域では高齢者の生活困難が発生している。
- 高齢者の交通事故問題
 - 高齢による心身の能力低下に起因する交通事故の発生（必ずしも急増しているわけではないが）。
 - 免許返上したくても、生活のためにマイカーを維持しなければならない状況。
 - 免許返上者への交通サービス供給が課題に。

地域公共交通改革への 道

新しい公共交通システムの導入、その意義と課題

LRTとBRT

- LRT（Light Rail Transit）とは

- 新型路面電車車両を用いた中量輸送システム。
 - 必ずしも道路上だけを走るとは限らない。地下や高架を走るケースもある。
 - 近代化された車両（連接車両で輸送力増、高速運転可能など）の導入が重要な要素ではあり注目されやすいが、それだけではない。
- 1990年代から欧米で導入が進んだ。

	地下鉄	LRT	バス
表定速度(km/h)	22~46	18~40	5~15
停留所間隔(m)	700~2,100	400~1,000	300~500
最小運転間隔(分)	2~7	約1	
最大輸送能力(人/時)	4,000~85,000	6,000~20,000	2,000
建設費(複線・億円/km)	250~350	15~25	
車両コスト(億円/編成)	12	3	0.25



幹線鉄道に都心から直接乗り入れる
カールスルーエのLRT車両

上: [Sven Manias](#)

右: [Jos Straathof](#)

いずれもRailfun Europe

(<http://www.railfaneurope.net/>) より



ストラスブールの車両。窓が大きいのは理由がある。
(南聡一郎氏のウェブサイトより)



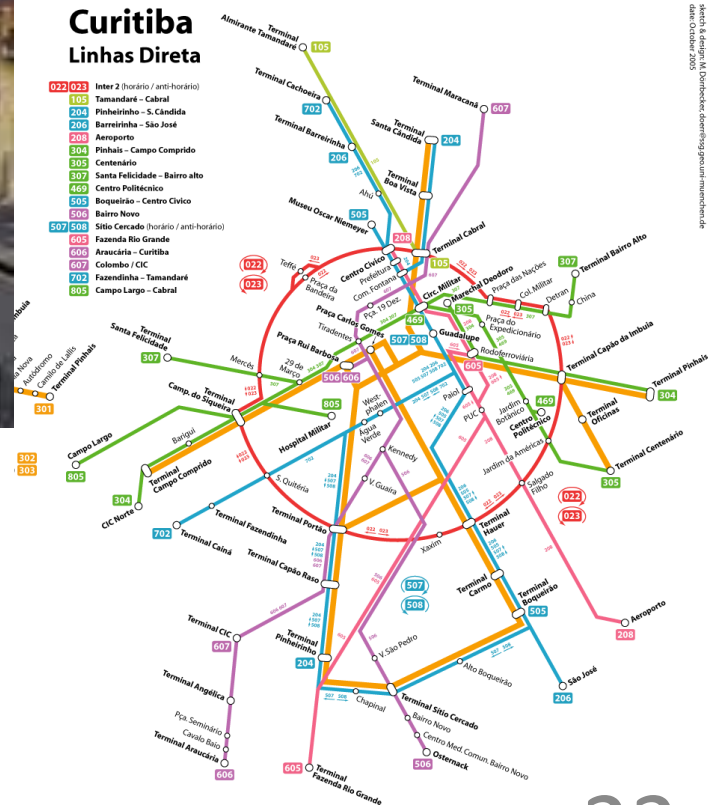
L R T と B R T

- B R T (Bus Rapid Transit) とは
 - バスの運行をスムーズにし、スピードアップ
 - 専用または優先車線
 - 優先信号
 - 大型車を導入し輸送力を向上
 - わかりやすさ、利便性を向上
 - 路線を支線・幹線にわけ、視覚的にもわかりやすく
 - ブラジルのクリチバが最初、ソウルのバス改革でも注目され、アジアで導入相次ぐ。日本では新潟など。

LRTとBRT



クリチバ市公式サイトより ↓



↑ Clitiba in English紙(電子版)2017年9月17日
<http://curitibainenglish.com.br/government/urban-mobility/brt-as-a-public-transport-solution-for-brazil/>



LRTとBRT

- ソウル市の事例
 - 中央運行方式（写真はソウル市公式サイトより）



🚌 幹線バス(Blue)の路線番号

1 0 1

北東圏域から出発し、都心に着く
一連番号1番の幹線バス

路線のシ ステム化

🚌 支線バス(Green)の路線番号

1 0 1 2

北東圏域から出発し、都心に着く
一連番号12番の支線バス



🚌 広域バス(Red) 路線番号

9 1 1 2

議政府方面から出発し、ソウルの都心に着く
一連番号12番の広域バス



🚌 循環バス(Yellow) 路線番号

4 1

江南圏域を循環する
一連番号1番の都心循環バス



他に「マウルバス」(ごく短距離を主に小型バスで運行) →



L R T と B R T

- 交通システムだけの改革ではない～フライブルク（ドイツ）の事例から
 - 環境対策としての社会的合意のうえに
 - クルマがなくても便利な街づくり
 - 保有や利用そのものは否定しない～Vauban住宅地の例
 - クルマがなくても楽しい街づくり
 - トランジットモールで都心の活性化を図る
 - クルマがなくても便利な移動へ近づける
 - 新型車両の導入による高速化・大量化
 - パーク・アンド・ライド：市全体の自動車分担率は減っていないが、公共交通や自転車の利用者は増えている。

L R T と B R T

- 重要な運賃システム

- ゾーン制運賃

- 市内を同心円状のゾーンにわけ、ゾーンごとに運賃を設定。同じゾーン内であれば、乗換やルートにかかわらず運賃は同一。
 - 乗換の経済的負担を減らすことで、効率的な路線網の構築が可能。
 - 「運輸連合」システムによって多数の交通事業者がゾーン制運賃のもとにある（運賃収入はいったんプールされ、輸送実績に応じて配分される）

- レギオカルテ

- 直訳すると「地域乗車券」。一定エリア内を自由に乗降できる。1ヶ月～1年の有効期間設定。大幅な割引設定（3ゾーンで1回券が5.7ユーロ、月間レギオカルテが55ユーロ）。

コミュニティバス

- 明確な定義はないが、目的志向的なバス
 - 「地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバス」
 - （国土交通省近畿運輸局、2004）
- 浜松市「まちバス」4条件
 - a. 誰もが安心して気軽に利用できる便利なバス
 - b. 高齢者、障害者などに配慮したバス
 - c. まちの情報発信源となるバス
 - d. 環境へ配慮したバス
- 多くの場合、「公営事業」としての経営ではない

コミュニティバス

- もう一度原点に立ちかえる～「ムーバス」はなぜ成功したのか
 - ムーバスとは
 - 東京都武蔵野市が1995年に運行をはじめたコミュニティバス。コミュニティバスが広がるきっかけを作った。
 - 住宅街のなかで、幹線道路中心の既存バス路線から遠い地域の主に高齢者を対象と設定。
 - 「寝たきりの高齢者1人につき、市の負担は100万円/年。バスの赤字が2000万円/年（当初予算）としても、それで20人の寝たきりを防止できれば収支があう」という発想（クロスセクター・ベネフィット的な考え方の萌芽）。
 - 「公営交通事業」にせず、独立採算原則にしばられないものに。

コミュニティバス



外に出る楽しさ 地域の足として

武蔵野市では、バス停から300メートル以遠の地域を交通空白地域、バス停から300メートル以内の地域でも、バスの便が少ない地域を交通不便地域としました。これら交通空白・不便地域の解消を図り、高齢のかたや小さなお子様連れのかたをはじめ、多くの人々が、気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に、コミュニティバス「ムーバス」を運行しています。



武蔵野市公式サイトより
https://www.city.musashino.lg.jp/norimono_chuurin_chuu-sha/mu_bus/index.html

コミュニティバス

- 運行状況
 - 運行時間 8 - 18時が基本、15分間隔
 - 運賃は100円（シルバーパス×。学齡前の幼児無料）
 - 運行は民間バスに委託（路線バス的一种として運行）
- 車両に工夫
 - 小型車（乗車定員29名。座席定員15名）
 - 乗降のバリアを減らす～ステップを1段160mmに
 - 階段の段差 歩道橋（福祉施設の目安） 150mm
 - 一般路線バス 220-250mm、低床バス 180-200mm
 - シートの工夫～横向き座席
 - 幅515-525mm（新幹線430mm） 荷物をおけるように

コミュニティバス

- 運行システム

- 短いバス停間隔 通常400～500m→200m原則で
- 昼間のみでの運行 利用者対象を最初から限定し、それに
応じたシステムを作る
 - 通勤・通学者はおおむね自力で移動を確保できる前提
- 定時隔運行（待たずに乗れる）
- 住宅地の狭い道路にもきめ細かくはいる
 - 大通りのバスとの住み分け
 - 大通りの渋滞の影響を避ける
 - そこに住んでいる人々のための「町内会バス」をめざす
- 結果として低速運転＝やさしい運転、に

コミュニティバス

- 増え続ける利用者
 - 買い物客の増加：買い物に出る回数が増えた、買い物が便利になった、という声が多数
- 自転車からムーバスへ転換
 - ムーバス以前:自転車36%、徒歩35%、一般バス16%
 - ムーバス以後 ムーバス 42%、自転車23%、徒歩22%、一般バス5%
- 高齢者ほどムーバスを利用している
- 運転手のサービスも向上している

コミュニティバス

- 中心課題の明確化
 - 地域の高齢者の足の保障、をはっきりと中心課題に据えてとりくんだこと
- 地域の人々に積極的に利用されるものにしたこと
- 徹底した調査・分析
 - 高齢者の行動調査、グループインタビューなどで、バス停の間隔や「交通困難地域」の設定につなげる
 - 放置自転車との関係にも着目
- 財政上の措置についての柔軟な発想
 - 多くの寝たきり高齢者を抱えて財政負担するより、バスにお金をかけて寝たきりを防ぐ、という発想。

コミュニティバス

- 少なくない「失敗」？
 - 愛知県津島市：試験運行で、一便平均2～3人。
 - ※週4日運行、4路線各数本／日・・・
 - 長崎市：2000年に8.3人／便。採算ラインの半分以下
 - ただし、なにをもって「失敗」とするか
- 乗客拡大のカギは？
 - 路線や運行形態の見直し：廃止代替バスをコミュニティバスに切り替え乗客が2.5人／便から15.1人／便へ（三重県鈴鹿市）
 - 住民自身の責任と公的支援：廃止前2～6人／日の路線が462人／日へ（愛知県豊田市）

コミュニティバス

- 住民主導、地域の協力
 - 醍醐コミュニティバス（京都市伏見区）
 - [路線](#)、[時刻表](#)
 - 住民団体：事業の立ち上げ、運行のプランニング
 - 病院やショッピングセンター：まとまった資金援助
 - 一般住民：サポーター、積極的利用
 - タクシー事業者：低コストでの運行
 - バリアフリー車両の導入
 - 桃花台バス（愛知県小牧市）
 - 住民主体の会員制バスとして発足

コミュニティバス

- 醍醐コミュニティバスの路線・ダイヤの考え方（公式ウェブサイトより）
- 完全パターンダイヤ（毎時同じ時間に運行）
- 1時間、30分、20分間隔、わかりやすい 乗り換えパターンも一定。
- 全路線が地区の中心である公共施設も集まっている地下鉄醍醐駅・パセオダイゴローを中心としたネットワークです。
- 病院への足を担うことを重視し、地区内の中核病院である武田総合病院も1つのターミナルにしました。地域全体から武田総合病院へのアクセス性を向上させました。
- 醍醐寺・随心院方面に関しては、観光客の利用も想定したルートとしました。特に、世界遺産「醍醐寺」への醍醐駅からのアクセス性は飛躍的に向上しました。
- 幹線道路を主体として運行されている従来のバスに対して、住宅街をきめ細かく運行するバスサービスを提供し（ペネトレーション（penetration）＝浸透と呼びます）、あまり歩かなくてもバス停まで辿り着けて、高齢者など交通弱者の公共交通の利便性を高めました。
- 始発時刻は、病院の受付開始時（午前8時前）を考慮しました。終発は通院・買物利用がほぼ終了すると考えられる午後7時30分頃に設定しました。

総本山 醍醐寺	医仁会武田総合病院	バセオ タイコロティア		
AL PLAZA HEIWADO アル・プラザ 醍醐 パセオダイコロ薬院	医療法人 新生十全会 なごみの里病院	株式会社シンコー		サポーター企業の一部
murAi 齋村井建設	株式会社 山仲工業所	有限会社カヤマ		
株式会社 日興	社会福祉法人 伏見福祉会 介護老人保健施設 醍醐の里	株式会社増田組 MASDA		
株式会社 コスモス COSMOS	都市クリエイト株式会社 Create	株式会社 トレジャーホーム	荒巻整形外科 リハビリテーション科医院	株式会社 陀羅谷
社会福祉法人 照真福祉会 かがやき保育園	有限会社 橋本工業	スポーツクラブ COIPA コス・パ 桃山六地藏	おこしやす。 京都生協どう。	京都老人福祉協会
株式会社ウエストエネルギーソリューション	株式会社 キリン堂	社会福祉法人 曙福祉会 あけぼのこども園 あけぼのケアハウス	泉川医院 Eunizukawa Clinic	MOMO Terrace
		中央信用金庫	SHINNIHON 株式会社 新日本警備保障	今福企画舎
	社会福祉法人 志心福祉会 はなぶさ保育園		DAIHATSU 京都タイハツ販売株式会社 醍醐店	社会福祉法人 総合老人福祉施設 同和園
	富士興業株式会社		湯〜とこいあ ダイゴ	フジカメラ
	栗原医院	株式会社 中野興産		医療法人松寿会 共和病院

ささえ合い交通

- 京都府京丹後市で2016年5月から運行開始

日本初！スマホで配車し、マイカーを使った『ささえ合い交通』を運行中！



通院に！



お買い物に！



観光に！



ささえ合い交通

• 仕組み

- 住民ボランティアがドライバーとして、自分が所有する自家用車（マイカー）を使って地域住民や観光客等を運ぶ。
- 利用者が車を呼ぶには、スマートフォンでUber（ウーバー）のアプリを使って配車を依頼し、配車指示にしたがって呼び出された車に乗車する。
- 旧丹後町の65歳以上の高齢者が4割以上の地域で運行。
- マネジメントは地元NPOが行う。
- 安全確保のため、毎朝の健康チェックなど実施。

ささえ合い交通

- 実績など

- 開業1年で毎月平均60回以上。約8割が地元利用者。
- スマホアプリに対応できない利用者のために、代理サポーターや現金決済も導入（当初はクレジットカードのみ）

- 課題

- 支え合いはあくまでボランティアなので、誰も運行できないことがある。
- タクシーとの競合をどうか考えるか。

地域公共交通改革への 道

財源と運営方式の検討

上下分離

- 上下分離方式とは
 - インフラ部分（下）は公的所有、運行は民間企業
 - 地方部の鉄道路線廃止への対策として浮上
 - 富山ライトレール（旧ＪＲ富山港線）
 - 和歌山電鐵（旧南海貴志川線）
 - 四日市あすなろう鉄道（旧近鉄内部線・八王子線）
 - インフラ部分の負担をなくすことで、運行部分は採算をとることをめざす
 - 「独立採算制」の枠組みを形式的には維持

上下分離

- 和歌山電鐵のケース

- 経過

- 2004年8月 南海が貴志川線からの撤退を発表
 - 2005年2月 県・市・町が存続で合意、運行事業者を公募
 - 2005年4月 応募者9者の中から岡山電気軌道（両備グループ）を選定
 - 2005年6月 継承事業者、和歌山電鐵株式会社設立
 - 2006年4月 新会社による貴志川線運行を開始

- スキーム

- 市と町で鉄道用地取得費を全額負担
 - 将来の大規模修繕で2億4000万円を上限に支出可
 - 欠損補助：年間上限8,200万円×10年間（うち和歌山市65%）

上下分離

- 成果と課題
 - 利用者増
 - 2004年度約192万人／年→2005年度以降平均約216万／年
 - しかし、安定経営には250万／年が必要という
 - 赤字幅の縮小
 - 南海電鉄時代：毎年4億円を上回る赤字
 - 純損失：約1億5984万円(2005)→6939万円(2008)
 - しかしその後は修繕費の増加などで、平均約7841万円に増
 - つまり、よくはなったが経営の安定まではいっていない
 - 両備グループの経営手法をもってしても
 - (データは和歌山県議会議事録、H25,12)

上下分離

- 富山ライトレール

- もともとJRの支線だったが、JRの廃止意向をうけ、富山市が会社を設立
- 富山駅周辺の一部を路面電車化し、他の部分は既存線路敷地を利用
- ライトレール路線を軸にしたバスなどのシステムを導入
- 1路線 7.6km
 - 次のスライドはすべて富山ライトレール公式サイトより

上下分離

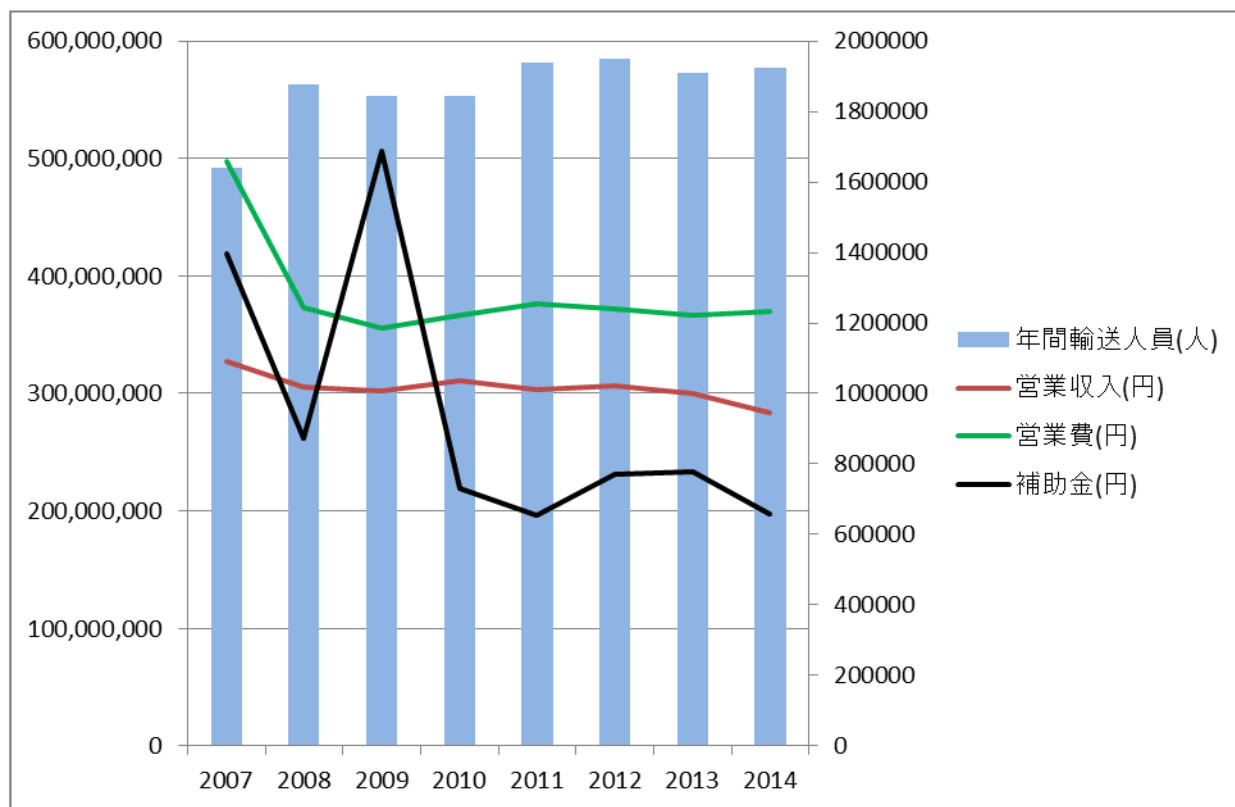
- 富山ライトレール

- 成果

- 利用者

- 課題

- 経営状態
- 既存路面電車との連携



自治体の主導性

- ドイツの事例①近距離公共交通運営の仕組み
- 原則的には自治体（市郡町村）に主権
 - 自治体が投資計画、路線や運行計画もたてる
 - 実質的には事業者が立案し、自治体が承認するという形が多い
 - ただし、運輸連合のある地域では運賃、路線、ダイヤなどは連合で決定・調整
 - 運行は公営事業者か、自治体ごとの民間事業者への委託
 - 従来は都市部ではほとんど公営。民営化が進む

自治体の主導性

- ドイツの事例②州、自治体と運輸連合の関係

近距離公共交通の意思決定や資金の関係						
近距離鉄道			バス・路面電車・近郊鉄道			
州政府			州政府			
政策・基本方針	↑			基本政策・広域調整・補助金		
↓				↓		
NVBW(注)	契約	資金		運輸連合	補助金	補助金
			↑	↑		
公募・入札				運営方針(協議)		
				↓		
			運賃の プール・ 再配分		自治体(郡・市)	
					↓	
					契約(公募・入札)・指示・資金	
↓	↓	↓	↓	↓		↓
事業者			事業者			

注) バーデン=ヴュルテンベルク近距離交通有限会社

自治体の主導性

- ドイツの事例③運輸連合
 - 地域ごとに、自治体と交通事業者でつくる、公共交通の運営組織をいう
 - 路線やダイヤおよび運賃の決定、プロモーション、運賃の再配分などを行う
 - 地域によっては、委託事業者の選定も行う。
 - 公共交通の一元化でサービス向上と効率化を狙う。

自治体の主導性

- ドイツの事例④財源

- 連邦の補助金（鉱油税が原資）→各州へ

- ①地域交通助成法（1971～）：地方道路と地域公共交通整備

- →2006年からは「解消法」の枠組みに転換

- ②地域化法（1996～）：近距離鉄道

- 州の支出：連邦補助金＋独自財源

- 州直轄の公共交通（鉄道など）への直接的な支出
 - ローカル交通への様々な名目での運営費補助
 - 都市部への主にインフラ補助

自治体の主導性

- 日本では～地域公共交通総合連携計画
 - 地域公共交通活性化及び再生に関する法律（2007）に基づく。
 - 要するに、自治体を中心になって地域の公共交通を活性化するための計画をたてること。
 - これをもとに、具体的な事業を企画する。
 - 国が事業を認めると、補助金や、法律上の特例が認められる。
 - 事例
 - 富山地方鉄道富山市内線
 - 信楽高原鉄道

今後重要になる論点

クロスセクター・ベネフィット

- クロスセクター・ベネフィットとは
 - 公共交通活性化の効果が他行政分野にもまたがること（国土交通省近畿地方整備局「地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」）
 - 特に、従来の「経済効果」ではなく、どちらかというところ、他分野での費用の削減・増加抑制に焦点をあて、公共交通整備の必要性・効果を検討する考え方。
 - 例：高齢者の外出頻度と健康の関係
 - 「外出頻度の低い高齢者は、ほとんどすべての身体・心理・社会的な側面で健康水準が低かった」（東京都老人総合研究所地域保健研究グループほか、H16）。
 - 外出は、歩けばよいというものではない→目的と手段が必要。交通は手段を支える。

交通権

- 交通権とは
 - 「人には交通する権利がある」「交通は基本的人権である」という考え方
 - フランス交通基本法(1982)で最初に明文化。その後「障害をもつアメリカ人法 (ADA) 」(1990)、日本の「交通バリアフリー法」(2000)などでその趣旨が示される。
 - 日常生活が交通（※移動だけではない）抜きになりたたない現代社会において、交通を権利として保障することが必要。
 - 交通政策基本法（2013）には盛り込まれず。
 - 法文にあるかどうかはともかく、実質のところでもこうした考え方をふまえていくことが課題。

交通権

- 「国民の交通する権利」として提唱されてきた
 - 国民が安心して豊かな生活と人生を享受するために
 - 通勤・財貨輸送などの生活交通
 - 物流・情報など生産関連交通
 - 旅行などの文化的交通
 - 災害救助の交通、など広範な交通システムが必要
 - 日本国憲法の下記の条文に基づく
 - 第22条（居住・移転および職業選択の自由）
 - 第25条（生存権）
 - 第13条（幸福追求権）

交通権

- 交通権憲章（1998，交通権学会）

- 第1条 平等性の原則：人は、だれでも平等に交通権を有し、交通権を保障される。
- 第2条 安全性の確保：人は、交通事故や交通公害から保護されて安全・安心に歩行・交通することができ、災害時には緊急・安全に避難し救助される。
- 第3条 利便性の確保：人は、連続性と経済性に優れた交通サービスを快適・低廉・便利に利用することができる。
- 第4条 文化性の確保：人は、散策・サイクリング・旅行などを楽しみ、交通によって得られる芸術鑑賞・文化活動・スポーツなど豊かな機会を享受できる。
- 第5条 環境保全の尊重：国民は、資源を浪費せずに地球環境と共生できる交通システムを積極的に創造する。
- 第6条 整合性の尊重：国民は、陸・海・空で調和がとれ、しかも住宅・産業施設・公共施設・都市・国土計画と整合性のある公共交通中心の交通システムを積極的に創造する。

交通権

- 第7条 国際性の尊重：国民は、日本の歴史と風土に根ざした交通システムの創造と交通権の行使によって、世界の平和と福祉と繁栄に積極的に貢献する。
- 第8条 行政の責務：政府・地方自治体は、交通に関する情報提供と政策決定への国民の参画をつうじて、利害調整に配慮しながら国民の交通権を最大限に発展させる責務を負う。
- 第9条 交通事業者の責務：交通およびそれに関連する事業体とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う。
- 第10条 国民の責務：国民は、交通権を享受するために国民の交通権を最大限に実現し、擁護・発展させる責務を負う。
- 第11条 交通基本法の制定：国民は、交通権憲章にもとづく「交通基本法」(仮称)の制定を国に要求し、その実現に努力する。

ラストワンマイル

- 出発地から公共交通機関の乗り場まで
- 公共交通機関を降りてから目的地まで
 - 従来、日本や欧米ではあまり意識されてこなかった
 - アジアでは、インフォーマル・半非合法的な「公共交通機関」がここを支えてきたところがある
 - 中国の「シェア自転車」ブームでがぜん注目される
- 自転車だけでなく「歩行補助」的な乗り物も
 - 高齢者の歩行行動からして、家からバス停まで300mあるとかなりしんどい。まして傾斜地などでは
 - これを支えることで、外出頻度の向上につなげる
 - あるいは、マイカーからの転移の促進にも

おわりに

- 地域公共交通をめぐる論点の重層性
 - そもそも何のために公共交通はあるのか
 - もっと言うと、公共交通はほんとうに必要なのか
 - 誰の、何のためのものか
 - 「みんなのもの」はそうなのだが・・・
 - 誰が中心になって運営するか
 - 運営と運行をわけ
 - 財源をどうするか
 - 公的資金、運賃、地元の資金