

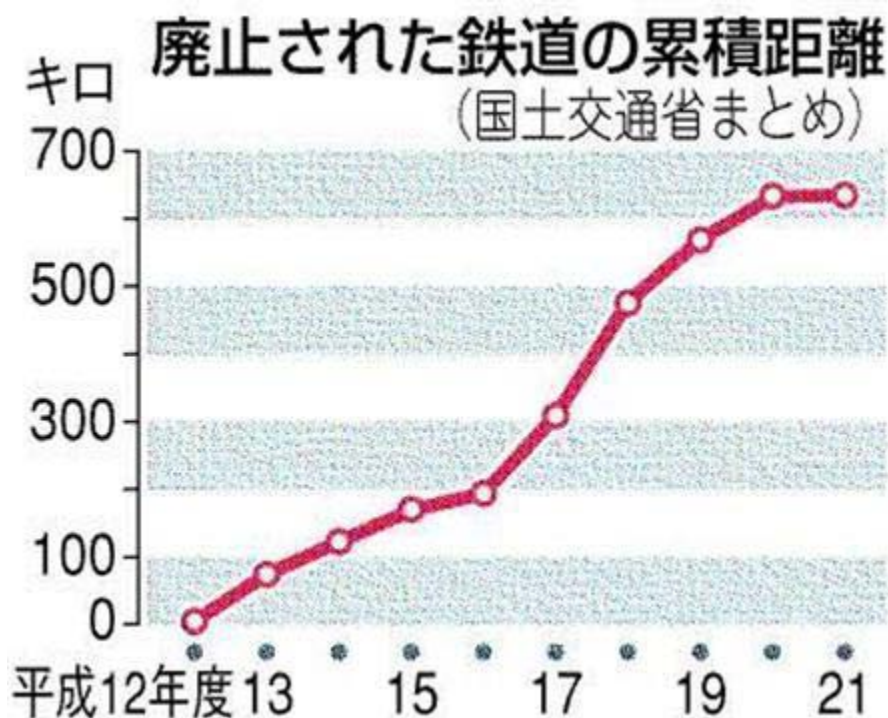
1：はじめに

1.1 急増する交通弱者、弱体化する公共交通

わが国では、既に5人に一人が高齢者という時代に突入している。平成21年度版高齢社会白書によると、現在、65歳以上の高齢者人口は2,822万人(総人口に占める割合は22.1%)になった。高齢者人口のうち、「65～74歳」の割合は約1,500万人で総人口の17%、75歳以上は1,322万人で、総人口に占める割合は10.4%と始めて1割を超えた。今後は15歳から59歳の人口が急減するので、その割合は急増が見込まれる。こうした高齢者は、現在は自家用車を運転していても、次第に公共交通に大きく頼るようになることが見込まれる。また、児童、生徒、自家用車を持たないで移動する地域内の住民や、外部からの観光者等も、地域内の移動に関して公共交通に大きく依存している。

その反面、特に地方での公共交通の衰退は著しいものがある。バス路線に関して言えば、全国の路線バスの輸送人員は1970年代のピーク時から4割近くまで減少しており、全国の路線バスのうち7割が赤字の状態である。さらに、毎年約9,000kmもの赤字路線が廃止されているのである(「自治体の荒廃」東洋経済新報社、09年3月4日)。国土交通省の「バス産業勉強会」の資料によると、02年の規制緩和後、都市と地方でバス事業社の経常収支率の格差が広がり、儲からない地方から多くのバス事業者が撤退した事実を浮かび上がらせている。地域の足を守り、地域経済を支えてきた基盤が崩壊しつつあるのである。鉄道も状況は同じである。1999年から2009年までの10年間で廃止された鉄道は30路線で累計635kmに及び、東京-大阪より長い距離となっている。もちろん、ほぼすべてが地方の過疎路線であり、過疎化に加え、燃料費高騰や車両・施設の老朽化で地方の鉄道会社の経営は悪化したことが大きな原因とみられる。さらに、1999年3月に、地元合意なしに路線の廃止ができるよう、規制緩和がされたため、廃止しやすくなったことも一因とみられる

交通弱者は急激に増加しているのに、これからますます必要になってくる公共交通は逆に衰退の一途をたどっているのが現状である。

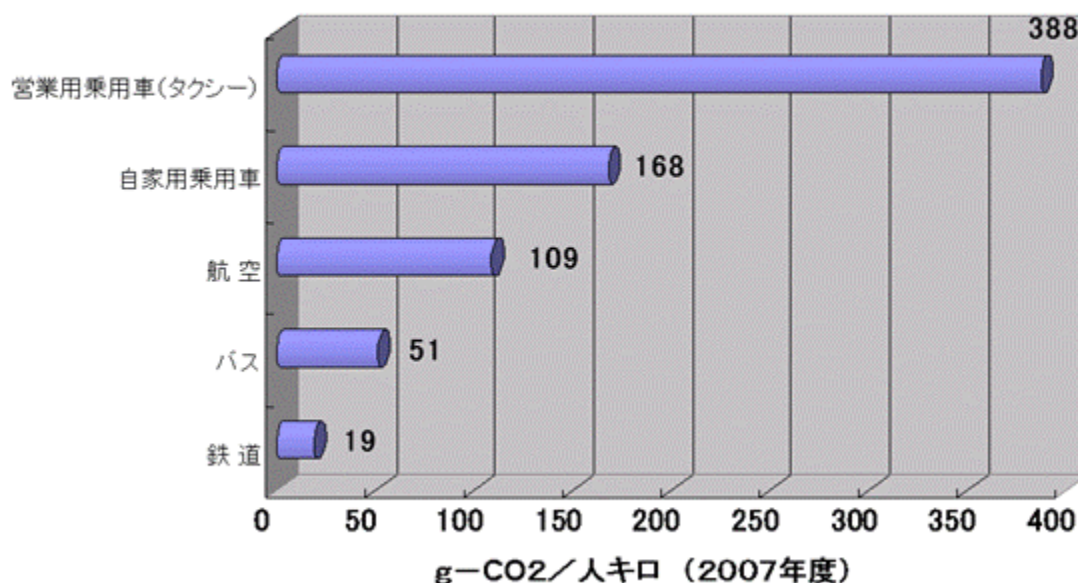


1.2 環境問題への意識の高まり

以上見てきたように、採算の取れない路線からの撤退が相次いでいるのが公共交通を取り巻く現状ではある。しかしながら、交通弱者の急増とともに環境意識の面からも、改めて公共交通の復権を試みる動きがある。地球温暖化抑制のための手段としての、公共交通の見直しである。以下の表を見ると、輸送量あたりのCO₂排出量を現したものであるが、バスは自家用車の約1/3、また鉄道にいたっては約1/8程度であることが分かる。

2009年夏、政権交代後の日本政府（鳩山内閣）は、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素(CO₂)などの温室効果ガスについて、「20年までに05年比15%(90年比8%)削減」という中期目標と、「50年までに現状比60~80%削減」という長期目標を打ち出した。しかも、09年9月22日に行われた国連気候変動首脳会合（世界90カ国以上の指導者が出席）で、鳩山首相はその旨を演説し、事実上の国際公約に近い宣言を行った。この達成のためには、自家用車から公共交通の利用への大規模な「モーダルシフト」が必要であり、こうした環境意識の高まりは、急増する交通弱者への対応とともに改めて、公共交通の拡充に対する追い風となるだろう。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量



「運輸部門の地球温暖化対策について」 - 国土交通省配布資料

1.3 諸外国における公共交通の復権とさまざまな試み-

それでは、環境先進国と呼ばれる国々の取り組みはどのようなものであろうか。1980年以降、モータリゼーションが進んだ諸外国において、自動車依存社会から脱却を目指すための、公共交通の復権に向けた動きが顕著である。たとえば、カナダのバンクーバーやトロント、アメリカのオレゴン州ポートランド、そしてカリフォルニア州のサンフランシスコやサンディエゴなど、北米の大都市でも、公共交通機関の整備が急速に行われている。バンクーバーでは、リニアモーターで駆動する無人運転のスカイトレイン、そして、ポートランドではライトレール (LRT) が、時を同じくして、1986年に開業している。その後、どちらも延伸を続け、バンクーバーではももとの28キロメートルにミレニアムラインの21キロメートル部分が加わり、世界で最も長い無人運転のスカイレールとして運航されている。ポートランドのLRTも、開業当初の東側路線24キロメートルに加えて、1998年に西側の29キロメートルが完成し、2001年秋には国際空港と都心を結ぶラインとして9キロメートルが開業した。このLRTは、都心部では低床式で、路面電車と同じく歩行者や公共交通のためのシステムとして道路空間を動いているが、郊外部では広域をカバーし、都市間を結ぶ高速鉄道として機能している。

サンフランシスコのケーブルカーは古くからの公共交通手段として広く知られている

が、より広域的な交通機関として、BART (Bay Area Rapid Transit) が 1972 年に作られて以来、次第に拡張している。BART はもともと、1972 年 9 月にサンフランシスコ湾にかかるサンフランシスコ・オークランド・ベイブリッジの渋滞解消とベイエリア地区を東西に結ぶために開通した。その後、路線を拡大していき、2003 年 6 月 22 日にはサンフランシスコ国際空港へ乗り入れ、ベイエリア各地と空港を結ぶアクセス鉄道としても機能している。

以上、車依存度の高い北米において、公共交通が次第に拡張されつつあることを見てきたが、ヨーロッパの公共交通整備とその活用は、北米よりもさらに進んでいる。ヨーロッパでは、もともと、鉄道が広く普及しており、都市間交通に関しては鉄道がずっと主流であったし、都市内でも路面電車をはじめとする公共交通網の整備が早くから行われていた。しかしながら、1930 年代からのモータリゼーションの進展と人口の増加により、都市内は多くの路面電車が撤去され、大都市では地下鉄、中小都市ではバスによる交通網の整備が行われるようになった。それでも、交通渋滞の悪化は止まず、最近では、各地で路面電車が LRT として復活したり新設されたりする動きがみられるようになり、フランスでは、2001 年だけでも 4 つの都市の LRT が新設されたり、延伸されたりした。同じような動きは大都市だけではなく、中小都市でもみられる。国別に見ていくと、ドイツやフランスでは LRT が積極的に導入されており、乗り換えの利便性を高めるためのトランジットモールが設置されたり、郊外電車との相互乗り入れも実施されたりしている。また、1998 年に開業した、パリで最新のメトロ路線であるパリメトロ 14 号線は、乗務員のいない自動運転を行なうなど、新しい試みを行っている。自動運転を導入したことで、列車遅延時や混雑時には臨機応変に臨時列車を運転することが可能になった。また全駅にホームドアが設置されたことで、駅進入時の速度を上げることができた。これによって最短運転間隔を 90 秒まで縮めることが可能になったのに加えて、評定速度の向上につながった。さらに、フランスでは頻発するストライキの際にも、14 号線のみは運休になることが比較的少ないなど定時速達性を求められる公共交通として大きな役割を果たしてきている。それでは、日本の現状はどうなっているのだろうか。次章では、我が国における公共交通の現状を見ていく。

2. 我が国における公共交通の現状

2.1 大規模都市圏 VS. 地方都市

我が国でも、モータリゼーションの影響を大きく受けてきた。しかしながら、大規模都市圏では、地下鉄、鉄道、そしてバスや一部 LRT など、地価の高騰や、高度に利便性の高い公共交通網が順次整備されてきたことによって、近年では、逆に車社会からの離脱が顕

著になってきている。80年代後半から90年代にかけて、バブル崩壊後の所得の著しく低い伸びや、非正規雇用の拡大の影響もあり、車を手放し、公共交通を利用する人たちが増えているとも言われている。

一方、地方都市では、モータリゼーションの進展と都心部の地価高騰、それに、それまで都市部に住んでいた人たちの持ち家による戸建て住宅志向が重なって、手ごろな価格で住宅を取得できる、車で通える範囲に新開発された土地へ移り住む郊外化が進展した。特に人口の多いベビーブーマーの世代が、親となり、新たな住宅を必要とした80年代後半から90年代前半に、宅地の郊外化と日常生活の移動手段を車に頼るパターンが定着していく。また、それ以前から農村部に住んでいた人口が急激に減少するとともに当該地域の商店がなくなり、同時にバスなどの公共交通手段が減り、否応なく自家用車での移動を余儀なくされている地域も増えている。このような、自動車交通への依存度が高い地方の自動車保有率は、先進諸国と比較しても非常に高く、その反面、公共交通の衰退は著しく、自動車しか移動手段がないのである。まさに、どこに住んでいても車がないと不便である状況においこまれている。その結果、郊外の大規模ショッピングセンターへと人の流れが変わって地方都市の中心市街地に人が集まらなくなり、商店街の空洞化・空き店舗の増加が全国で広がっているのである。

実際、地方都市を訪ねると、町の中心部でもシャッター通りと化した商店街が広がり、町中に賑わいが見られないところが多い。近年急速に進んでいる高齢化と過疎化の進展でより一層住民の居住地が分散し、これまでの公共サービスの「受益者負担」の論理では運営が厳しくなり、移動手段としてのバスや路面電車、鉄道は廃止されたりサービスが低下したりしている現状を目の当たりにする。そして、公共交通はますます使いづらく不便になり、高齢者や身障者、子どもなどの交通弱者を増やし続けているのである。

今後、急速に高齢化していく住民にとって、自動車中心の郊外生活に適応していくのが困難になることは自明であり、これらの住民のモビリティ確保をどう行っていくのかが、自治体にとって喫緊の課題となっている。

2.2 移動制約者の増加がもたらすもの

日本が車に過剰に依存するマイカー・モータリゼーション社会に突入したことは、公共交通機関の経営を悪化させ、路線廃止による膨大な「移動制約者」を生み出した。公共交通機関の廃止は、移動制約者の生存や暮らし・教育に大きな困難を噴出させた。土居靖範[2008]は、その主要なものとして以下の4つを挙げている。

第1は、勤労権・生存権の剥奪。それまでは鉄道ないしバスで働きに行けたのが、廃止

されて働きに行けなくなった。働きに行くためにはやむを得ずマイカーを持たざるをえないが、しかし経済的にマイカーを持ってないとか、運転出来ないといった人々も多数いる。そういう人々にとっては、勤労権、生存権の剥奪となる。まさに基本的人権にかかわる問題といえよう。

第2は、教育権＝学習権の剥奪や下宿強制による教育費用の増大である。高額のバス定期代ないし下宿代が払えないから、学校へ行くことを諦める、あるいは子供に諦めさせるといった状況が起こっている。また学校選択の上でも制約ができ、自分の学びたい学校に通学することができないため、自宅近くの学校で我慢するという事態が生じてきている。地域によっては親が朝夕の通学時にマイカーでの送迎を行うことも日常的に見られるが、そのために親の仕事や生活に大きな支障が出ているし、夕方から行われる部活動への参加が制限されるなど、教育に対する影響が大きく懸念される事態が実際に起こっているのが現状である。

第3には、移動制約者は、病院などへのアクセスが容易に確保されないために、医者にかかりにくくなり、手遅れになるまで我慢するという状況が出ている。これは、もはや生存権にかかわる問題といえよう。

第4には、沿線地域の過疎化を一段と進め、地域の崩壊をもたらす。最近いわゆる「限界集落」の増大が問題視されているが、バスが廃線になると5、6年以内にその沿線にあった集落や村が消滅する、つまり挙家離村し、廃村となってしまうケースが歴史的に裏付けられている。

モビリティを確保することはあらゆる人々が社会的あるいは個人的に活動を展開できるための前提条件といえる。高齢社会の到来のなか、マイカーの運転が困難となった高齢の移動制約者の増大は不可避である。

2.3 都市交通の計画制度

公共交通の計画を立てるにあたって、諸外国では都市計画と、それに基づいた都市交通計画が策定される。しかしながら、わが国では、都市交通の計画というものが明確な位置付けをもっていない。整備開発保全の方針決定、及び、都市のマスタープランの位置付けが都市計画法によって明確に示されていることと対照的に、都市交通の計画は法的な位置付けがないのである。

本来なら、都市交通のマスタープランに相当するものが決定されたうえで、都市、あるいは都市圏での交通システムの全体ビジョンが明確に示されるべきであり、公共交通の担う役割や整備計画も、そのビジョンに沿った形で遂行されるのが望ましい。ところが、鉄

道や道路は、それぞれの計画が独立して審議、決定される仕組みになっている。鉄道に関しては、法的拘束力はないものの、もともとは、運輸政策審議会（現在は、交通政策審議会陸上交通分科会）にて具体的な議論がされ、審議会での答申結果を踏まえて計画・施工されるのに対して、道路に関しては、都市計画の枠組みの中で議論される。どちらも、独立して議論されるが両者の整合性はなく、道路や鉄道、バスなどを結束する施設等に関しては計画の位置付けすらない。すなわち、わが国の公共交通に関する整備制度は、鉄道や路面電車、モノレールやバスといった交通機関ごとに異なっており、整備の基底をなす考え方が違うために、交通システムとしての一貫性が欠如しているのである。

その結果、複数の交通手段をまたぐ、シームレスな公共交通の利用が妨げられ、使い勝手がよいとは言い難い連結構造になってしまい、人々の移動しやすさ（迅速で快適な移動、PRT: Personal Rapid Transfer）がうまく確保できない状態となっている。特に、地方においては公共交通の利用者が減り、サービスも衰退してきているため、こうした連結がうまくいかないことはさらなる利用者減に拍車をかけている。そのため、自動車に依存することなく、公共交通を最大限活用する試み（TOD: Transit Oriented Development）の実現はいつそう高いハードルとなっている。

モータリゼーションの進展による公共交通の衰退は、各国共通で抱える問題であると思われるが、欧米諸国は様々な制度と試みによって、公共交通を支え、TODの実現を図っている。次章では、欧米交通先進国と日本の都市計画や交通マネジメントの違いについてみていく。

3. 欧米先進国と日本の都市計画と交通のマネジメント

3.1 都市交通の理念と制度

欧米の主要国では、日本よりも早くモータリゼーションが進展し、都市計画も早くから整備されてきたことや深刻化する道路交通渋滞の対策として、公共交通に積極的な投資を行ってきた。自動車の利用拡大を抑制することのみならず、公共交通によって地域に人が行きかい、活性化を促すような施策が採られてきたのである。特に、交通先進国と呼ばれるフランスやドイツでは、行政が責任を持って都市内交通サービスを供給することが法令に明記されている（阪井、12頁）。アメリカでは、もともと民間業者が都市内交通サービスの供給を行っていたが、石油ショックを契機とした業績悪化によって撤退した後は、公営企業が交通サービスを提供するようになった。

これら三カ国は、公共交通を行政の責任として制度設計を行っているが、イギリスと日

本では、民間事業者が独立採算のもとで交通サービスを提供するのが基本であり、必要に応じて行政が民間事業者を支援するという制度を用いている。公共交通への参入障壁も高くなく、市場は自由化されている。誰でも参入できる、開かれた市場という意味では、イギリスや日本の政策は経済効率に優れていると言えるが、ただし、イギリスでも日本でも非採算路線からの撤退や料金の引き上げにより、公共交通の運営主体の効率性は高まったものの、利用者は減り続けており、サービス網も縮小の一途をたどっている。

3.2 公共交通の整備費用とその財源

大都市、地方都市にかかわらず、都市や市町村の空間をどのように整備するのか、個々の場所が担う機能を決定し、建物の配置やなどを決めた後は、そこにアクセスするための交通網の整備が必要となっている。上手くそれぞれの働きを促すために、公共交通を充実させることが必要であるが、その財源に対する各国の考え方はさまざまである。

(a) 整備費用の財源

日本では、公共交通に整備について財源確保におおきな問題を抱える。整備の土台となる財源の裏付けが十分でないのである。鉄道整備の財源は国の一般会計のなかの、公共事業関連費から配分されることになっていて、特定財源や特別会計などによる充当がない。

近年、公共事業費削減が急ピッチかつ大規模に勧められるなかでの財源の確保は、至難の業となっている。それでも、公的機関が運営する地下鉄などについては、非常に手厚い整備補助制度が存在するが、財源の直接的な裏付けはないので整備費用の制約が大きく、重点的な整備が難しかったり相当程度時間がかかったりしている。また、民間事業者に対する費用負担は明らかに少ない。後述の資料に詳しいが、フランスでは約2割を占める運賃収入を除くと、財源確保のために市レベルで交通税を課しているし、地方自治体の一般財源も含めた費用負担が大半を占めている。ドイツでは運賃収入が2~4割、連邦及び州政府助成が4割弱で、それ以外が地方財源であり、鉱油税のある一定割合を公共交通整備に用いている。アメリカでは売上税の一部を整備費用として確保できる仕組みになっている。

(b) 運営費用の財源

日本では公共交通事業は独立採算で運営し、利用者による収益によってその運営費用を賄うことが求められる。すなわち、公共交通サービスの利用の対価として料金を徴収し、その収入でもってサービスの整備・拡張にあてるという、「利用者負担の原則」が採られているのである。運営費への補助は基本的になされない。

その結果、利用者の減少にともなって運営費用が枯渇し、公共交通の廃線やサービスの低下が問題となったり、全国で路線バスの廃止が相次いだりしている。路線バスは、2003年の規制緩和で一部に廃止が行われたものの、その後、自治体の補助で必要最低限の路線は運営を続けてきた。ところが、自治体の財政が厳しさを増す中で、「財政健全化法」が施行されたことによって、赤字事業に対する補助金の支出が大幅に削減されることになった。すなわち、新たに公営事業を含んだ財政の健全度を判断されることなどから、多くの自治体で赤字バス路線の見直しを迫られているのだ。さらに、燃料の高騰が追い打ちをかけて、公共交通サービスのゼロ地域が生じかねない事態が懸念されている。ある程度の公共交通サービスが確保されたとしても、複数の公共交通機関を利用することによる初乗り運賃の多重化など、利用者にとっては重い負担となり、利用を妨げる一つの要因となっている。

環境先進国といわれ、鉄道利用を促進しているドイツでは、2001年度の運営費補助率は平均で50%弱にも達し、60%を越えている都市も少なくない（松中、98頁）。その一方、2006年度、日本の公営路面電車に対する運営費補助率は約10.0%であり、日本の運営費補助率は著しく低いことが分かる。

(C) 離島航路やフェリーへの支援について

離島への特別な支援としては、フェリーや航空航路に対する助成金などがあげられる。たとえば、航空航路では、①当該離島にとって、最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であり、②船舶等の主たる代替交通機関による当該離島と、最も日常拠点性を有する地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であり、③2社以上の競合路線でないことを貢献に補助対象路線が決められ、その運航費のうち、航空機にかかわる部品の購入等物件費相当部分について、当該路線の経常損失額の9割を上限として、その半分の範囲内で補助をすることとなっている。

こうした支援で、十分に離島の公共交通が確保されているとは言い難い。航空業界も昨今の規制緩和とグローバル化の進展で競争が激化しており、さらに燃料の高騰などが追い打ちをかける形で収益を圧迫する要因となっていることもあって、不採算路線から撤退する動きが広がっている。

住民の足として使われていきたくフェリーも撤退が続いている。大分ホーバーフェリー（大分市）は、2009年9月に、景気悪化などによる利用客の激減から経営継続不可能と判断し、大分地裁に純粋清算型の民事再生手続きの開始を申し立てた。同様に、2009年6月、広島県呉市と愛媛県松山市を結ぶカーフェリーを運航する「呉・松山フェリー株式会社」は同航路を廃止して会社を清算した。呉市・阿賀港と松山市・堀江港を1日9便・約1時間50分で結ぶ通称「呉松フェリー」は、大人1人

の料金が 1600 円と手頃な価格で人々の足として利用されてきたが、尾道と今治を道路で結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」などの影響で徐々に利用者が減少、さらに政府の政策である高速道路料金の特別割引が追い打ちを掛け、会社清算に追い込まれた。モータリゼーションの利便性をさらに追及するような高速道路料金の割引は、複数の交通手段を手放す結果をもたらしているのである。

こうした結果を現政権はどう受け止めているのであろうか。政権交代後、初めて行われた「事業仕分け」(2009/11/24)において、国土交通省の離島航路問題について触れられたとき、「仕分け人」のロバート・フェルドマン(モルガン・スタンレー証券経済調査部長)は「離島は海の中の老人ホーム」「少ない人数のためにお金を使うことで多数の人に迷惑を掛けるのはおかしい」として離島問題にお金を使うことに懐疑的であった(行政刷新会議ワーキンググループ・資料集、2009年)。

EUではEEC当時からの理事会規則3577/92によって加盟国内での海上輸送の自由について定めている。その第4条(下記)において国内同様の海上輸送サービス(カボタージュ)の条件としての公共サービスの義務をうたっている。

Article 4 (一部抜粋)

1. A Member State may conclude public service contracts with or impose public service obligations as a condition for the provision of cabotage services, on shipping companies participating in regular services to, from and between islands.

Whenever a Member State concludes public service contracts or imposes public service obligations, it shall do so on a non-discriminatory basis in respect of all Community shipowners.

2. In imposing public service obligations, Member States shall be limited to requirements concerning ports to be served, regularity, continuity, frequency, capacity to provide the service, rates to be charged and manning of the vessel.

Where applicable, any compensation for public service obligations must be available to all Community shipowners.

この概念を基本として、海上輸送サービスに関する様々なガイドラインが立てられているため、島間交通についても公共性が重視されている。

(出典：EU理事会規則～EUR-Lex - 31992R3577)

3.3 公共交通のサービス水準維持体制

公共交通について、サービス水準を決定している体制についての比較をしてみると、フランスやドイツ、アメリカでは、運航サービスの水準や運賃など、経営の根幹についての意思決定権が行政または公営企業にあるのに対して、イギリスや日本では独立採算をベースに民間事業者に委ねられている点で大きく異なる。

日本でも 2006 年の改正道路運送法によって地域交通会議を設置し、ある程度公共交通に関して関与できる道筋をつけた点で、地域主体の運営方法が可能になった面もある。しかしながら、フランスが、各自治体の交通局が、公共交通の計画・整備から運営に至る一連の業務を一手に担い、交通税という潤沢な財源でもって独自の交通政策を迅速に実行できる体制を整えていることからすれば、その地方の実情に合った公共交通の計画・整備・実施という点でははるかに及ばないことが分かる。

4. 利用者の増のため、利便性の向上：利用しやすい公共交通システムの整備

4.1 ユニバーサルデザインの導入

そもそも、いくら制度が整備されようとも利用者が利用しない（空気を運んでいる）公共交通では意味がない。現行のバスの問題点で言えば、段差が大きすぎて高齢者や傷病者が使うのに適していない。また、バスカードについても同様で挿入口と取り出し口の位置が違い、取り出し口は機械の上部となっているため、大きな段差と相俟ってより取りにくくさせている感が否めない。また、降車ボタンの配置も座っている状態で押せる位置には必ずしもないというのは問題だと考える。普通の座席であればともかく、高齢者や傷病者を対象としているはずの優先席においてさえ座った状態では降車ボタンを押せない席があるのだ。このような状態では、実際に高齢者や傷病者が乗った際の負担は増すばかりである。低床バスの導入や、ベンチなどを配置したバス停の整備など、少しずつ改善はされてきているが、高齢者の利用が多い地方都市ほど、大規模都市の払い下げのバスを再利用しているケースが多く、利用しやすい状況からは程遠いのが現状である。もちろん、モータリゼーションの進展が公共交通、特にバスの利用機会を減らしていることは確かである（国民一人上りの乗り合いバス乗車回数は、1970年度の96.4回から1990年度には52.8回、2000年度には37.7回、そして2005年度には33.3回にまで減少している：日本自動車会議所『数字で見る自動車2007』より）が、利用者の減少を受けて新車（乗りやすさや快適さの向上）の投入やバス停設備の改善が講じられなかったり、運賃の値上げや減便、路線

廃止などの「利用しやすさ」という視点が犠牲になってきたことも利用者を急激に減らす要因となったことは否めない。

翻って、後に出てくる事例にもあるように、欧米各国の公共交通における利用しやすさの追求＝ユニバーサルデザインを体現した公共交通インフラの整備や乗り物の追求に学ぶべき点は多い。今後、急速に進展する長命社会では、バリアフリーで誰もが安心して自由に移動できるための公共交通機関が、大都市でも地方都市でも切実に望まれる。



ドイツ：ベルリンを走る低床バス



静岡市：見やすいバス停表示を目的としたユニバーサルデザインマップ

4.2 乗り換えシステムの改善

①パーク・アンド・ライドの導入

駅やバス停付近に駐車場を設けることで、家から最寄りの駅やバス停までのアクセスを円滑化し、乗り換えをスムーズに行えるようにする試みが広まりつつある。新潟県でも、高速バスのバス停そばにこうしたパーキングが設置されていたが、路線バスでもこうした試みが始まっている。たとえば、新潟市では郊外の大型スーパーの駐車場にパーク・アンド・ライドするための料金として6000円を支払うが、その際、毎月スーパーの商品券6000円がもらえる。そのスーパーで商品を買えば駐車場代は実質無料になるし、スーパーにとってもお客を囲い込むことが可能になる。さらに、地域社会は渋滞の緩和や環境改善効果を期待することができるため、非常に優れたシステムとして注目される。

フランスのボルドーでも、路面電車のパーク・アンド・ライドを実施しているが、2003年末の開業当初は月1万台だった利用台数が、現在は月5万台に達している。ボルドー場合、パーク・アンド・ライドは、月間パスや週間パス所有者は無料となっており、パスを持っていなくてもトラムやバスの往復乗車券を購入すれば、一日2.6ユーロ、130円換算でも400円足らずで一日利用することができる。

②ロケーションシステムによるタイムリーな情報の提供

なかなか来ないバスなどの車両が今どこにいるのか、どのくらいたてば来るのかという情報提供のために、バスロケーションシステム（バス接近表示システム）が役に立つ。現在は中心都市部の一部にしか導入されていないが、このシステムが安価に構築できるようになり広まると、バス利用の利便性が格段に向上する。

4.3 ゾーンバスと乗り換えチケットの導入

路線が長くて複雑であると、遅延が発生しやすい。また、利用資源（車両本体や運転手など）が長時間拘束されることで、省資源で頻度の高いサービスが実現しにくい。そこで、長くて複雑な路線を整理して、「幹線バス」と「支援バス」とに分割し、上手く組み合わせることで、バスの定時性を確保し、限られた資源の効率的運用を図るものである。

幹線には大型バスや基幹交通車両（LRTなど）を走らせ、視線には小型バスなどをきめ細かく走らせることで、速達性と頻度をあげることが可能になるし、幹線と支線を結び乗り継ぎターミナルに商業施設や公共施設などを配置して地域の核とすることもできる。何より、利用者にとって乗り換え時に様々な用事を済ませることが可能になり、利便性の

向上が期待できる。これは、公共交通を利用する大きなインセンティブにもなるだろう。

さらに、ゾーンを超えて乗り換えるときのチケットを使いやすいものにすれば、利用障壁がさらに下がり、長距離の利用の際にも公共交通利用が促進されやすくなる。近年、日本の鉄道で共通 I C 乗車カードが導入され、主に都市部において公共交通の運賃支払いが格段に速く便利になったことは記憶に新しい。こうした試みは地方にも広がって欲しいものである。カナダなどは、バスと L R T のゾーンチケットなど、乗り物が違ってても共通で使えるゾーンチケットを導入している。自分の目的地が属するゾーンごとに料金を支払えば、到達手段が複数ある場合、各人に最適な交通手段を選ぶことができる仕組みになっており、利用者にとって非常に高い利便性が提供されているのである。

5. 公共交通を担う人材の育成や NPO などとの連携

これまで見てきたように、公共交通の理念や制度、インフラ拡充の側面も非常に重要であるが、そうした政策・施策を確実に、そして効率よく実施するには、人材の育成が大きな鍵を握っている。例えば、フランスでは、新規に LRT などを企画する場合は、すでに他の自治体で LRT の導入業務を推進した経験者を「有期の職員」、いわば、LRT 導入のプロフェッショナルの臨時職員として迎え入れ、その導入工程を簡素化・効率化している。経験や知識を他の自治体と共有することのみならず、人材そのものも共有化して無駄のない導入を仕組み化しているのである。

そうした試みが難しい日本でも、NPO などと連携して市民・住民が主体となって公共交通を育てていこうとする動きがある。富山の万葉線を支える「RACDA 高岡（路面電車と都市の未来を考える会・高岡：Rail transport system, Amenity and Community Design Association）」の活動などはその代表であり、万葉線の存続・継続的發展ばかりでなく、会員の他地域への講演活動などを通じて、経験や知識の共有にも大きく貢献している。

地域の行政が単独で公共交通を担うのではなく、こうした市民団体と役割を分担し、上手に連携していくことも、地域に根ざした公共交通の推進にとって大切な役割を果たすようになってきているのである。