

地域公共交通部会のミッションは何か？

～個々の具体方策の論議を越え、実効ある活性化に不可欠な「基本フレーム」の検討が急務～

2013年10月10日 家田 仁(東大・工・社会基盤学)

1. 現状認識

(1) わが国の地域(都市)公共交通の一般的な特徴

- ・大都市圏の鉄道の際立ったパフォーマンス(独創性、民間経営、機能水準)
- ・1980年代までの高いイノベーションマインド(世界初の空港アクセスモノレール、新交通…)
- ・中小都市や地方部の公共交通のいろいろな意味での立ち遅れ(中進国に比べても)
- ・地域公共交通問題への国民や政治家の関心の低さ

(2) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(2007年)

- ・基本方針(意義・目標)、総合連携計画、国等の努力義務、協議会、地方債特例、各種の支援事業
- ・「交通(政策)基本法」(2011年・廃案→再度制度化へ):「活性化法」と矛盾しない内容、不毛だった「交通権」論議、「国、自治体、事業者、国民の責務」
- ・「目標」:(各地域で作られた計画を含め)抽象的な「目的」に留まる。到達度が見えない。

(3) 「活性化法」以降の成果とその限界

- ・全国各地で種々の試みの蓄積(海外事例を含めて具体方策は既に相当ストックされた)
- ・自治体や事業者で「共通理解」が暗黙的に醸成
- ・強い即物的施策指向(ex.LRTが欲しい)とその限界
- ・「活動」や「努力」が目的ではないが、実効性(ex.公共交通利用率…)を上げるには「基本フレーム」レベルでの大きなブレークスルーが必要

2. 実効ある活性化に不可欠な「基本フレーム」とは？

① 地域公共交通に関する「共通理解」の明示化(明文化)

- ・官と民の役割、「競争」の位置づけ、負担のあり方…
- ・国際的にも共通できるものであることが望ましい。(→実現方策にも関連)

② 目標設定のあり方

- ・具体的で(できるだけ)数値化可能な目標設定が不可欠(現状評価と目標到達検証を可能に)
- ・自らのポジションを知ることがすべての原点:(国内他都市や海外との比較を通じた)「対視」「見える化」がスタート点、理解しやすい表現も重要(ex.熱中症対策:「暑さ指数」)
- ・何を目標設定の指標(群)にとるか?:やはり「ユーザーにとってのサービス水準」が基本中の基本。ではどんな側面からサービス水準を評価するか?(ex.空間的・時間的・金銭的アクセシビリティ)

・地域でユーザーを含めた指標(群)(何に着目して)とその目標設定(どこまでを目指すのか?)の論議:その際には「コスト意識」と「一定程度の地元負担前提」が不可欠。(ex.全額他者依存の場合に出がちな不合理な主張)

③地域公共交通事業経営の基本フレームの見直し

・「共通理解」の明示的確立を前提にして、従来の枠組み(既存の地場事業者や自治体による細々とした経営)を越えたビジネス化を図らない限り実効性の高い活性化は極めて難しい。

・水事業やインフラメンテナンスと同様、コンセッション方式による民間企業参入なども?

・海外事業者の参入、同時に海外事業への展開も目指すべき

・ごく少数の意欲ある地域を選び年限と数値目標を明示した「本格的な活性化」を手厚く支援しつつ新たなビジネスモデルを生み出すことが不可欠

(参考1)「新産業創出活動」の内外比較アセスメント

(2013年10月 日本政策投資銀行・地域企画部作成資料を加工)

	<u>海外先進国のケース</u>	<u>日本のケース</u>
・資金投入規模:	大(官民半々)	小(ほとんど全額を官)
・民間企業の取り込み:	○当初から大企業も取り込み	△大企業との連携不足
・具体的な事業化:	○市場ニーズの事業化を重視	×技術シーズ指向に偏重
・海外との連携・人材活用:	○国境を越えた連携	×海外市場の取り込み不足

(参考2) 柴山・家田「ローカルなサービスのグローバルな供給」

・Veolia をはじめとする国際企業群による種々の都市での地域公共交通経営、今や世界中に広がる。(例えば、コロンビア・ボゴタのBRT: *Transmilenio* の路線運営にはフランス拠点の Veolia も加わっている。

・Competition in the Market (旅客獲得競争)→Competition for the Market (コンセッション獲得競争)