HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	持続可能な低コスト交通の実現へ ： コンパクトシティーとコミュニティ交通
Author(s)	北公会
Relation	経済学部主催「第8回プレゼン・ディベート大会」 = The 8th Presentation & Debate Competition, School of Economics and Business Administration. 10月22日（土）. 北海道大学人文・社会科学総合教育研究棟, 札幌市.
Issue Date	2011-10-22
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/49165
Type	conference presentation
File Information	sustainable.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

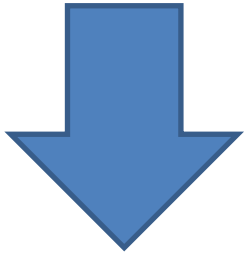
持続可能な低コスト交通の実現へ
～コンパクトシティーとコミュニティ交通～

札幌市の交通デザイン

北公会

札幌の現状と課題

- ２０１５年をピークに札幌市の人口は減少に転じ、２０３０年に高齢者割合が32パーセントに増加
- また南区を中心に局所的に人口減少と過疎化が急激に進行



• 高齢者のモビリティの権利の確保に向けた新しい交通デザインの提案が必要

モビリティの権利の保障

- 日常生活に必要な機能に適切な負担でアクセスできる権利を保障しなければならない

i. 買い物
ii. 役所
iii. 銀行
iv. 病院

- 現在は「公共交通機関」が担っているが・・・

公共交通機関の現状

- 生活の足を担うべきバスは赤字路線が札幌市全体で122系統あり、総額約7．5億円の市の補助金によって維持されている

- 平成20年の全国の乗合バスの輸送人員は昭和40年と比べて56%減
- バス事業全体では営業収益利益率△5.20%

(＊ともに国土交通省の統計)

- →専業の事業として行うには採算性が厳しい

公共交通機関への補助金

- 補助金を事実上公営交通と同じ

→経費節減のインセンティブに欠ける

- 公営交通は高コスト体質になりがち
- さらに他の事業へ進出しにくいため赤字補てんが市＝納税者の負担に直結

- →市民の移動の権利を「公共交通機関」が担うと高コストかつ納税者の負担が過度に増大

民間交通と公営交通の比較

伊予鉄道㈱

企業全体での決算(平成23年度)

営業収益　102億円

営業費　94億円

営業利益　8億円

補助金なしでも黒字化可能だが将来的に維持できるかは不透明

名古屋市交通局

バス＋地下鉄の決算（平成21年度）

営業収益　1048億円**(うち補助金112億円)**

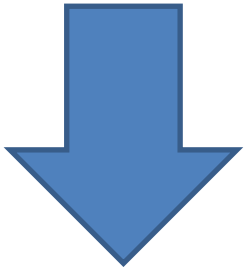
営業費　992億円

営業利益　56億円

補助金なしには黒字化は不可

「公共交通機関」の公共性

- 「公共交通機関」＝不特定多数の人が利用する交通機関という意味のみ
- つまり、必ずしも「公共性」＝「市民のモビリティを保証する責任」はない



- **専業の交通機関と「市民のモビリティを保証する交通」と役割分担が必要**

交通の役割分担

- 専業の交通機関

i. 不採算路線から撤退することで経営の効率化を図る

ii. 利用者の利便性が向上する

- 「市民のモビリティを保証する交通」

i. 採算性が見込めないのが前提なので専業はNG

ii. 「市民のモビリティの保障」を営利に転換できる業種が望ましい（民間の知恵をフルに活用）

iii. 町ぐるみでコスト削減の工夫が必要

市民のモビリティを保証する交通のあり方

- コンパクトシティの積極的な推進

i. 日常生活に必要な機能を一ヵ所に集約

ii. 無料送迎バスの活用

- 交通へのコミュニティ活用

i. 上記の交通では補えない部分は地域コミュニティを活かした交通を築く

ii. 一般の自家用車を積極的に活用する

コンパクトシティ
～公共機関と大型スーパーの一体的運用～

- 日常生活に必要な機能とは・・・

・商店　・病院　・役所　・銀行　・郵便局等

- これらを一ヵ所に集約可能な大型スーパーの活用

- 無料送迎バスの拡充・路線拡大

→コストは公共的機能集約による売上増で回収可能

試算は近日公開!

- 最終的には行政との一体的な運用を可能とする

交通弱者のへの地域コミュニティ内での救済

- 一般の自家用自動車の活用

→タクシー事業規制の一部見直し

- 地域での交通弱者の運送を柔軟に行えるような法制度へと転換