

## ●総括

### 大阪市立大学大学院 経済学研究科 教授 松澤 俊雄 氏

松澤です。土井先生、高橋先生、安村様には大変活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

我々は、最初、モビリティというテーマで企画して、できるだけ哲学的なところまではいかないで、抽象的にならないようにしながら、「人が動く」ということを根本的に考えて、かなりの時間、議論をしていただこうと思っていましたが、ほぼ考えていたことはで尽くしたかと思います。

一つ付け加えるとすれば、「交通問題」全般にそうなのですが、人々の<移動>である「交通」と<産業・事業>として「運輸」が渾然一体となって議論される場合が多く、本日のバスサービスのあり方についてのシンポでもそうであったかと思います。観光目的を除いて、人々は結局は目的地に安全・迅速に（そして安価に）「移動」できればよいのです。さきほどの討議の中でバス事業の「規制緩和」についても触れられましたが、いち早く規制緩和を行った英国（除ロンドン）の例を総括すると、補助金の入札制導入によって、域内バスサービス部門への財政支出（公的補助）は減少し、<事業>からみた効率性の効果はあったと考えられます。しかし、一方では頻繁に生じるサービス自体の変更や時刻・ルートの変更（そして、運賃自体の値上げや1日自由に乗り放題の乗車券の喪失等によって）利用者の「移動」面での利便性はかなりの程度低下したといえます。その結果、当初規制緩和の目的でもあった域内バス利用者の低落傾向は食い止めることが出来なかっただけでなく、却って増長されたともいえます。また<移動>上の利便性向上の観点から、行政がパーク&ライドを拡充した都市では、利用者維持に効果が見られたようです。

それに対して路線・時刻表・運賃などサービスの全てを公的組織が統轄したロンドンでは、乗客の大幅増が見られるとともに、やはりフランチャイズ制の導入で運行上の費用効率は向上したといえます。つまり市民の移動手段としての域内バスサービス

は、事業面だけから議論するのではなく、むしろ人々の「移動と動きやすさ」という観点からより深く（都市交通論）議論される必要があるのではないかではないでしょうか。

したがって以下では総括というよりは話の中で残された点、あるいは、公共交通の必要性を少し別の面から捉えて、都市交通の性質からどのような方策、政策が必要なのか、また、取られるべきなのかという話をしたいと思います。

#### ① 公共交通がなぜ必要か

まず、「公共交通がなぜ必要か」ということについて、大都市における通勤通学時の自動車の利用者数を、1970年、80年、90年、2000年と時系列で見ると、中心部で利用者はほとんど増えていないか、むしろ減っているのがわかります。これは増えようがないわけであり、その分はすべて鉄道が吸収しています。つまり、鉄道がなければ大都市は成り立たないのです。

1970年～80年の間に増えた分については、23区全体、あるいは、大阪市、名古屋市全体では自動車の利用が若干増えていますが、中心部だけを見ると、自動車が離れたところは全くと言ってよいほどありません。80年～90年についても同じです。

それから、人口30万～40万人程度の県庁所在地等の地方都市において、乗用車あるいはバスという道路に依存する通勤と、鉄道と道路両方による通勤を比較すると、道路だけに依存している都市の場合、例えば、通勤者数が僅かに増えると、通勤に要する1人当たりの所要時間が急に上がります。鉄道と道路の両者が存在する場合は、同じだけの利用が増えたとき、自動車利用での大きなコスト上昇に対して、僅かなコスト増加しかしない鉄道の方に転移してしまうので、全体として結果的にはさほど大きなコスト上昇は見られません（グラフで説明）。

このようなことから、越前鉄道や和歌山電鉄において、なぜ、県や市が介入して鉄道を維持したかという、地方都市の場合、通勤時に鉄道が利用できなくなると、車1台当たりの所要時間が大幅に増える恐れがあったからです。

## ② 公共交通は儲かっていた

それから、先程、土井先生の話にもありましたが、「公共交通は儲かっていた」ということです。

アメリカの都市交通について、資本費を除いた運営費を見ますと、1960年頃までは収入が費用を上回っていました。やがて、それが渾然一体となり、ほぼ平行線を辿りながら、急に赤字になっていったのが1960年代半ば過ぎからです。それ以後はずっと赤字です。

ヨーロッパだけではなく、OECDの国々の運営費にしめる補助比率を見ますと、1965年～70年は各国とも補助率が20%を切っていましたが、70年～80年にかけて、50%、60%とモータリゼーションに伴い急激に伸びていきました。

そのような中で、日本も公共交通と自動車との関係が急激に変化し、しかも都市自身も発展していく中で道路交通問題が重要になってきました。従来公共交通問題では輸送という観点から、人口急増期は「人を運び収益をえる」という事業中心の考え方が強かったのですが、それが「人が動く」ということを中心に考えるようになり、行政の関わりが重要になってきたと感じられます。

## ③ バスと鉄道の両立について

最近、ニューヨーク市当局自らがタクシーの規格を決めてしまうという報道がありました。規制緩和が言われている中で、逆にタクシーの形、種類、車種まで市が決めてしまうということです。公共介入が、却って度を強めているのかと、一見、驚きましたが、先程の話にもあるように、バスについてはどうするのかということも一つの判断となります。自治体が運営するのか、ある程度まで運営するのか、あるいは止めるのか、どのような方法とするのか、すべて判断ですが、バスを一つの都市装置という概念で捉えて、大阪などでは市バスを運営していた時もあります。

先程「バスと地下鉄が同じルートを走るのもつたない」という話がありましたが、決して無駄ではないと考えます。それよりも、むしろ、バスはバス、地下鉄は地下鉄で、それぞれ機能が違うと考えれば、両方があっても不思議ではありません。

ロンドンをはじめ多くの大都市では現にそうなっています。ロンドンは1985年頃～2000年過ぎにかけての20年間でバスの乗客数が2倍になるという、先進国では考えられないような勢いでバス利用者が増えました。それだけ前ケン・リヴィングストン市長の時にバスを重視した都市政策を採ったということです。

そういう中で、先程、土井先生が言われたように、全く魅力のないバスをいくら運行していても仕方がないので、とにかく都市の中心部ではどのような交通が重要であるのか、それはどのような性質を持っているのかを考える必要があります。業務や私的目的の交通に対して自動車利用からの転用を進め、さらには、全ての移動需要を鉄道にだけ依存するのではなくバスを物理的に使いやすいだけでなく、運賃面でも利用しやすいものとして、地下鉄との一体化、他社の鉄道ともタイアップする等の方法で、都市圏全体としての公共交通の利用価値を高めるという総合交通政策に少しでも近づいて、大阪市全体として、あるいは大阪都市圏全体として考えることが必要ではないかと思います。公共交通での改善は、道路空間を必要とするモノの輸送をともなう交通コストの低落にも貢献することで、交通全体の効率性と円滑性を高めるといえます。

このような都市交通政策には関係する行政機関がまさに横断的に構築・改善方向に向けて計画的に議論をしていくことが必要であることはいうまでもありません。

急ぎ足になりましたが、以上です。どうもありがとうございました。

**司会：** ありがとうございました。地域の構造が変化し、また社会構造も変化していく中で、今までの公共交通は通勤通学に焦点を当てて考えてきましたが、今の焦点は自由トリップで、遊び、ショッピング、観光等、そのような交通需要が全体に占める割合を増やしています。

要するに、交通需要がそれだけ多様化しており、今までの交通モードでは対応しにくくなっているので、これまでとは違った考え方も取り入れていかな

ければならないと、私なりに解釈させていただきました。

これで午後の部の基調報告、討論、総括を終えたいと思います。基調報告をしていただきました土井先生、安村様、高橋先生、コメントをいただきました新納先生、総括をいただきました松澤先生にもう一度拍手をお願いしたいと思います。

以 上