

今回は日本の公共交通事業の制度的課題とあるべき姿について解説したい。

日本の公共交通事業は、運賃収入で経費を賄う「独立採算制度」が前提となっている。

日本の都市部の鉄道・路線バスは、世界と比較しても便利で高品質なサービスが提供されてきた。

一般に都市部の路線は黒字のため、その収益を当該路線に再投資する好循環を作ることができた。

一方で地方では、人口減少や減を招いたのである。(負

のスパイラル)

これが独立採算制度の特徴であるが、実は世界的にみると極めて稀な制度である。世界の公共交通事業は、国や地方自治体が運営主体の「行政サービス」が一般的だ。そのため「赤字」という概念がない。市民プールや音楽ホールのような

「独立採算制度」の限界

地方公共交通の経営(2)

ものと考えれば良いただろう。市民に必要なサービスを提供する考え方を、行政が(民間の力を借りつつ)提供する考え方はある。

ここでよく考えてほしい。通勤・通学や高齢者・低

近藤 洋平(こんどう・ようへい) 政策研究事業本部研究開発第1部(名古屋) 主任研究員



所得者の移動手段として、鉄道・路線バスが地域から無くなったら困るだろう。こう考えると公共交通は、市民プールかそれ以上に公共性の高い事業と言えるのではない。公共交通は、単なる移動

手段ではない。たとえば高い。しかし、PPP/PPF松市や熊本市に行くと、鉄道やバスが多くの市民を中心市街地に運んで、にぎわいをもたらしている。高松も熊本もマイカー中心ではあるが、鉄道のない都市よりもにぎわいがある印象を受ける。つまり公共交通は、都市計画・まちづくりの重要なインフラなのだ。

地方ではこうしたインフラ維持を民間企業に任せることに限界が見られたため、今後は行政が積極的に関わるしかないと考ええる。

「民間への赤字補填」から「行政による民間発注」への転換である。

「行政主体の事業など非効率だ」「行政もお金がない」と思われるかもしれない。(毎週木曜日に掲載)

