



持続可能な公共交通を考える

塚口 博司

立命館大学 名誉教授

1. はじめに

地域交通は、福祉、教育、観光、企業誘致、さらにはCO₂ネットゼロ社会の実現など社会を支える土台であるとともに、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動への参画や人との交流のために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラです。近年では、人々のライフスタイルや社会環境が変化しており、地域交通を取り巻く状況は大きく変化しています。このような状況の下、「滋賀地域交通ビジョン」（以下では「ビジョン」と記す）が、県民の日々の生活に密着した「地域交通」に特に焦点を当て、社会情勢の変化に対応した持続可能な交通ネットワークの維持・活性化を目指すことを目的として策定されました。

公共交通システムの特徴としては、(a)誰でも利用可能、(b)乗合制（不特定多数の人が共通に利用する）が挙げられますが、(a)は「市民のモビリティの確保」、(b)は「都市交通の合理化」といった意義に繋がります。(b)は滋賀県が掲げるCO₂ネットゼロ社会づくりに繋がると考えられます。

公共交通は民間事業者や自治体等により供給され、旅客運送契約のもとで誰もが利用できる運送サービス（乗合バス、タクシー、鉄道等）です。しかし、公共交通だけでは、日々の生活に密着した日常的な移動を支える移動手段として十分でない場合が生じます。公共交通ネットワークから個々の住民の自宅までに必要となる移動手段などです。そこで、カーシェアリングや自転車等を加えて、「ビジョン」では地域交通としています。人々のニーズに応じた移動サービスを提供する地域交通は、欠かすことのできない社会インフラとなるわけです。

滋賀県の公共交通に対する筆者の個人的イメージを示すと次のようです。

- ・自動車交通に過度に依存しない公共交通重視の交通システムが重要である
- ・しかし、自動車交通を完全に排除することは困難である
- ・南部地域、北部地域など、地域間で主要課題が異なる
- ・滋賀県は、一般に環境施策を重視してきたが、交通では必ずしもそうとは言えない
- ・公共交通は今後の社会においても非常に重要である
- ・ただし、公共交通は万能ではなく、公共交通だけですべての状況に対応することは難しい
- ・県民の行動変容も不可欠であろう

以下では「ビジョン」で使用されているデータをベースとして、滋賀県の公共交通について具体的に見てみます※。

2. 滋賀地域交通ビジョンにみる交通現状

公共交通の必要性に関しては、滋賀県全体では「必要である」が約6割であり、「どちらかと言えば必要である」を加えると、約9割が「必要である」と回答しています。これを地域別に見ても、大津・湖南地域でやや高いものの、地域差は大きくないようです。

※ 本稿では「ビジョン」で実施された調査のうち、「住民アンケート」および「県民トーク」を用いた 各図表の出典はすべて「ビジョン」

滋賀県における公共交通は図1に示す整備水準ですが、財政状況は非常に厳しいことになっており、路線バスの81%(839系統)が赤字です。路線バスに関しては、運賃収入は56%に留まり、国、県、市町村の負担がそれぞれ3%、3%、26%、事業者負担が12%となっています。このような厳しい状況を県民がどの程度認知しているかを見てみると、費用負担状況を「知らなかった」が約40%であり、県民の現状認識が不足していることがわかります。なお、県市町が運行費用の不足を負担することに対しては、「容認できる」40%と「どちらかと言えば容認できる」を加えると8割を超えています。

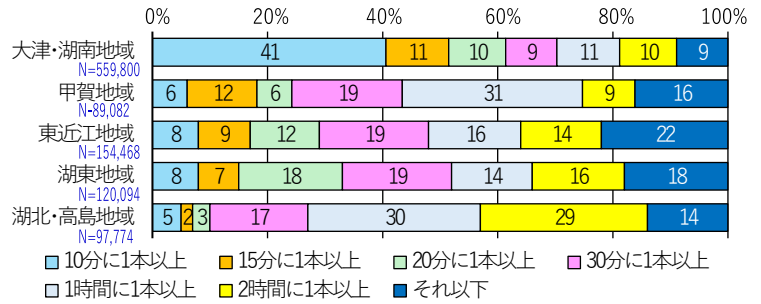


図1 公共交通のサービス水準（運行間隔別の公共交通圏人口カバー率）

以上は現状についてですが、将来はどうでしょうか。県民が望む今後の公共交通について、現状以上のサービス水準の整備を求めるものが約4割を超えています。公共交通を維持・発展させるためには財源確保が必要となります。公共交通への新たな費用負担方法に関する意向を複数回答で尋ねると、「県民全体に対しての税負担」32%、「運賃値上げによる負担」28%などでした。

公共交通の必要性 ・公共交通をほぼ使わない人の含め、ほとんどの人が必要と回答(96%) ・自身や親族が使う以外に「他の人に必要」と回答した人が3割	・公共交通を使わない人についても、“他の人にとって必要”という理由で必要と回答していることから、公共交通の維持・活性化は県民にとって必要
将来の公共交通として求めるレベル ・現状よりもサービスレベルが下がって良い人は少ない(県民トーク3%、県民フォーラム10%) ・今よりもサービス向上を求める人は多い(県民トーク66%、県民フォーラム79%、ご意見箱81%)	・将来の公共交通のサービスレベルについて、現状維持を最低限の目標とし、現状よりもサービスレベルの向上が必要
公共交通の状況を踏まえた行動意向 ・公共交通を利用する・もっと利用する人が39% ・現在と行動を変えない人が35%	・公共交通が必要と思いつつも現在と行動を変えない人に対しての行動変容を促す仕組み構築が必要
新たな費用負担方法・許容額の意向 ・県民全員に対しての税負担が32%で最多 ・許容額は「無回答」30%で最多	・公共交通を使わない人も含めた負担、受益者負担等、今後も議論が必要

・県民にとって公共交通は必要であり、将来的なサービスレベルは現状維持を最低限とし、向上を求める意見もあることから、公共交通の維持・活性化の取組みを進める必要あり
 ・公共交通の維持・活性化のために、行動変容を促すことによる利用者増加(収入増)や既存ストックの有効活用等の種々の方法を検討する必要あり

図2 公共交通のニーズのまとめ

3. 滋賀・大津の望ましい地域交通

「ビジョン」では、目指すべき将来の姿として、「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動できる、持続可能な地域交通の確保」が挙げられています。そして、移動の視点からは、「学生、高齢者、障がい者、訪問者など、誰もが使える移動手段として、利用者が求めるサービスレベルを満足する地域交通の確保」が挙げられ、持続可能な視点からは、「地域交通の利用環境の変化、限られた資源の中で、将来を見通した戦略的、効率的運行による持続可能な地域交通の確保」が挙げられています。そのためには、「地域交通は、単なる移動手段に留まらず多面的な効果をもたらすことから、県民、企業、国・地方自治体、交通事業者等の関係者が連携し、みんなで地域交通を支える仕組みの構築が必要」となっています。そして、具体的には表1に示すような施策が提案されています。

大津市の都心部は図3の地域①に属しており、概ね必要な施策が示されていると思われます。なお、大津市は地域③および④にも属していますからから、上表の赤い囲みで示した施策（地域①では対象となっていないが、地域③④では対象となる施策）も忘れてはなりません。

「ビジョン」では、費用負担の在り方について詳しく論じられています。これは、「国、自治体、県民、企業、交通事業者が地域交通の維持等に一定の責務を負う」という理念に基づくものであり、妥当であると考えられます。

そして、これらの施策を推進するためには、既存ストックの有効活用、多様な主体との連携、既存財源の活用、新たな財源の確保といった取り組みが必要であるとされています。これは妥当な考え方ですが、さらに付け加えるとすれば、県民・市民等の意識・行動変化を明示的に付け加えることが望ましいでしょう。つまり、交通を「自分ごと」と考えることが今後一層重要になると思います。

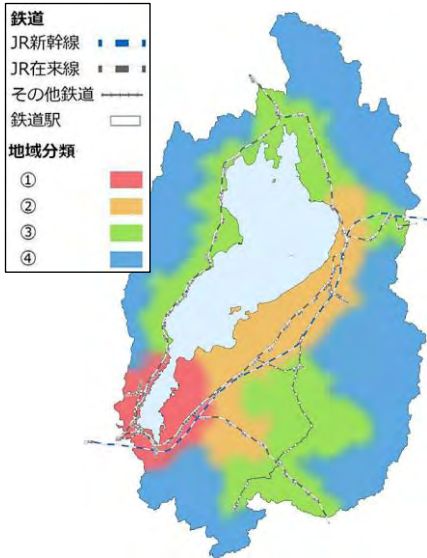


図3 地域区分のイメージ図

4. おわりに

Transportation Gapという概念があります。例えばいわゆる新交通システム（大阪のニュートラムや神戸のポートライナーなど）の導入必要性を示すものです。つまり、必要であっても、その時期には適切な交通手段が存在していなかった領域です。Transportation Gapは固定されたものではなく、社会状況に応じて変化するものです。現在、多くの自治体で対処を

迫られている必要性は大きいけれども、利用者が少なくバスでは対応しにくい領域も、適切に運営できる移動手段が確保しにくいという視点からは、新たなTransportation Gapと考えることができます。このようなTransportation Gapを社会の変化に応じて必然的に生じる交通計画の課題として捉え、多様な取り組みを種々試みて適切な方法を探っていく必要があります。

公共交通に対する将来のサービス水準として、現状以上の水準が期待されています。公共交通の必要性の認識に基づいており、これは問題のないことですが、その場合には、新たな財源が必要となってきます。将来の公共交通の整備水準を議論する際には、財源確保の方法を同時に考えておかないと現実性の低い提案になってしまいます。公共交通は交通を合理化するものであり、CO₂削減に繋がるものです。そこには県民・市民の態度変容が大きく作用すると思われ、公共交通問題を「自分ごと」と考えて、持続的な社会構築に進みたいものです。

□ 当センター発行冊子「CO₂排出ゼロへの挑戦」の紹介

「CO₂排出ゼロへの挑戦」は、大津市地球温暖化防止活動推進センターが2021年度から発行している脱炭素社会づくりに関する情報を盛り込んだ小冊子シリーズ(各A4判4ページ)です。2024年度はVol.6「都市ガスのカーボンニュートラル化(メタネーション)」とVol.7「カーボンニュートラルにおける蓄電池の重要性」を発行しました。既刊号では「Vol.1 地球温暖化」、「Vol.2 再エネ」、「Vol.3 太陽光発電」、「電気自動車Vol.4」について採り上げています。

既刊号を含め入手ご希望の皆さまに無償でお渡しします(送料はご負担ください)ので、当センターまでお問い合わせください。

☎ 077-526-7545

✉ info@otsu.ondanka.net



表1 地域別の施策例

分類	課題	問題の状況	想定される施策	地域分類			
				①	②	③	④
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整、増便	○	○	○	
			需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	○	○	○	
			鉄道を補完するバス路線活用・導入	○	○	○	
			バス運転士・鉄道運転士等の担い手確保	○	○	○	○
			地域の輸送資源(施設送迎バス等)によるバス路線の補完	○	○		
	コミバスの運行・充実		○	○	○		
	交通空白地が存在	交通空白地が存在	デマンド交通の導入			○	○
			シェアモビリティの検討	○	○	○	○
			買物バス等の運行				○
			地域の輸送資源(病院等各種施設の送迎バス等)との連携			○	○
利用がしにくい	利用がしにくい	サブスク、エリア運賃導入	○	○	○	○	
		料金割引	○	○	○	○	
		バス料金無料化	○	○	○	○	
		わかりやすい情報周知	○	○	○	○	
バリアフリー、ユニバーサルデザイン	○	○	○	○			
運行効率化	運行効率が低い・赤字	需要に応じたサービス転換			○	○	
		定時定路線のデマンド化			○	○	
		平均輸送密度に応じたダウンサイジング	○	○	○	○	
		路線見直し及び他手段への転換			○	○	
多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	行政主導、地域主導による運営			○	○	
		自治体連携広域コミバス			○	○	
		自治会運行・負担			○	○	
		カーシェアリング	○	○	○	○	
		互助輸送	○	○	○	○	
企業連携	企業の送迎バスの路線バス化	○	○	○	○		
シュタットベルケ	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援	○	○	○	○		
湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難 操縦士等担い手不足により運行体制の維持が困難	利用促進、利便性向上、経費削減、操縦士等担い手確保のための取組の実施	○	○	○		
		LRT/BRT	○	○			
		自動運転	○	○	○	○	
		様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み	○	○	○	○	
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等		電動キックボードシェアサービス	○				
		電動キックボードシェアサービス	○				
		空飛ぶクルマ	○	○	○	○	
福祉施策		バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助等	○	○	○	○	

こんにちは。皆様いかがお過ごしでしょうか？

2025年になっても私の住むイギリスも世界情勢の影響かどんどん物価が上がり、たくさんの方が悲鳴をあげています。

人々の生活は苦しく、追い討ちをかける経済はこの国にいても同じだと思います。最近驚いたことですが、イギリスでシングルマザーで子育てしている友人が先日、家のローンが金利の関係で月に400ポンド(約192円/ポンドで考えて76,800円!)支払いが増えたと。本当に私たちは生きていけるのでしょうか？

今日はSNSで私がみかけた日本の農作物のことが気になりこのコラムを書いています。

若い世代の人が農業を引き継いだのはいいけれど、いろいろな問題点を抱えていることが伺えます。

一例に形の違う野菜(や果物)は廃棄する、というものです。少しでも規格外になると出荷できず、それを無料でご近所さんに配っている動画でした。この廃棄分を減らしたい！という投稿。

イギリスは、主食のジャガイモやにんじんは国産ですが、気候もありほとんどの食料を輸入しています。Brexit(EU離脱)になった時には、国民はまさきに食料の値段を気にしたほどです。

結果は外交の努力もあり値段が何倍にもなる、ということではなかったものの、少しずつ値上げされていきました。それが落ち着いた頃に、ロシアの戦争が始まり、また値上げ。ここ数年本当にお肉なども高くなり、我が家の食費も高騰。食べ盛りの男の子がいる我が家では量を少なくする選択肢がなく、牛肉はほとんど食べられなくなりました。

ただ、イギリスは生鮮食材には税金がかからず、(加工品は20%)まだ助かっています。その分外食はできないですが。

さらに、野菜はスーパーによってはclass1などの表示があり、良品のもの以外安く買える場合があります。

にんじんも、途中で折れていたり、形がまがっているものを集めた袋があり、同じ重量でも安く買うことができます。

先日、そのことをSNSのコメント欄に書いたところ、反響がありました。

「そんなものは日本では買う人がいません」

「その商品を売ればますます農家の利益がなくなる」

「日本でもそんな商品が買えるといいな」など。

私は単純に廃棄するのにもお金がかかるのであれば、少し安くしても売上がたほうがいいのでは？と単純に思ったのですが、日本のシステムがそうではないらしい。(素人の意見です)

システムはおいておき、そういう風に段階にわけて実際販売している国があることを知っていただきたいな、と思ってこれを書いています。

みなさんのご意見をおきかせください。

Class 1のにんじんは88%オフの1袋(1kg)約15円で売られていた



□ 開催した一般参加イベントの報告 2024年11月~2025年1月

2024年11月9日 ふれあいプラザ
おおつ市民環境塾 講座7
「持続可能な公共交通を考える」



参加25人

「滋賀地域交通ビジョン」策定懇話会座長を務められた立命館大学塚口博司名誉教授による講演。p1~3参照

2024年11月23日 春日山公園
自然家族事業 里山の日2
「ドングリをひろって遊ぼう」



参加4家族9人

園内を散歩しながら木の実や落ち葉を収集。そしてクリスマスリースや木の実の人形を家族とつくる

2024年12月14日 平野コミュニティセンター
おおつ市民環境塾 講座8
「エコ料理教室」



参加6人

温暖化や食にまつわるエコについて学び、エコな調理法や後片づけを実践的に学ぶ。そして試食も

2025年1月18日 ふれあいプラザ
おおつ市民環境塾 講座9
「びわ湖のプラごみ問題とその解決のために」

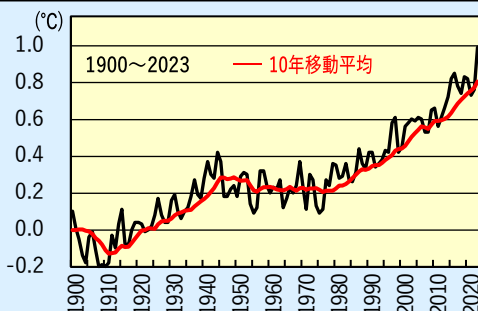


参加36人

琵琶湖環境科学センター専門研究員佐藤祐一氏から琵琶湖流域のプラごみ調査研究の状況を聴く

上記各イベントの詳細は <https://otsu.ondanka.net/> または <https://eco-otsu.net/> をご覧ください。

データで見る
温暖化⑳
全地球平均
海面水温
19世紀末の
10年間の平均との差
気象庁HPをもとに作図



発行

大津市地球温暖化防止活動推進センター
(特定非営利活動法人 おおつ環境フォーラム)
520-0047大津市浜大津4-1-1明日都浜大津4F
Tel : 077-526-7545

E-mail : info@otsu.ondanka.net
HP : <https://otsu.ondanka.net/>

編集責任 : 西山 克己

