

平成29年度
地域公共交通活性化シンポジウムin関西

持続可能な地域公共交通を考える

20180119

大阪大学COデザインセンター

土井 勉

地域公共交通の意義・価値

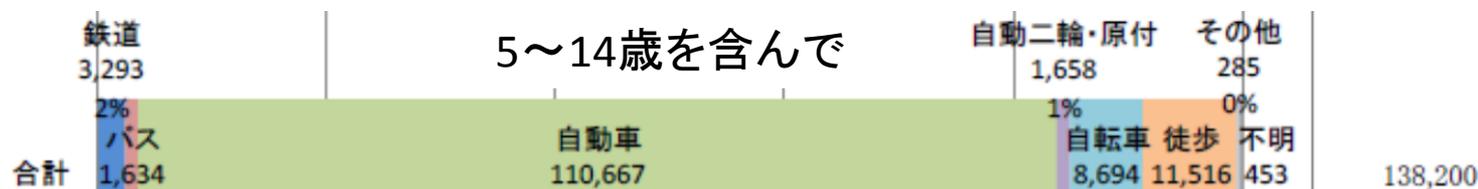
- 多様な行政分野や活動・生活を支える
→インフラ
- コンパクト+ネットワーク:「まちづくり」
- 具体的には「地域公共交通網形成計画」であり「立地適正化計画」

2つの重要な点

- ① 多少の不便の分かち合い(枚方市) = まちづくり
計画の理念の重要性
→ 自動車中心でホントにOK?
- ② 収支均衡と地域公共交通の「赤字」の意味
→ 交通は活動を支える

① 自動車利用が中心の地域でも

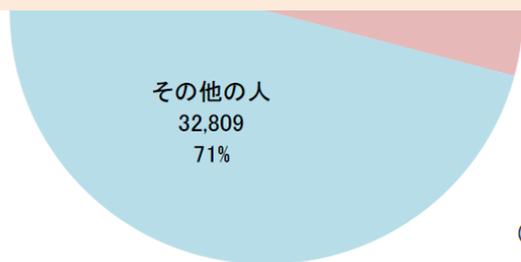
■ 交通手段別分担率(平成22年PT調査)



5~14歳を含んで

自動車利用が8割の地域でも
クルマを気軽に利用できない人が3割も存在

その人達の交通・活動は潜在化するものが
さらに高校生と社会の接点の場

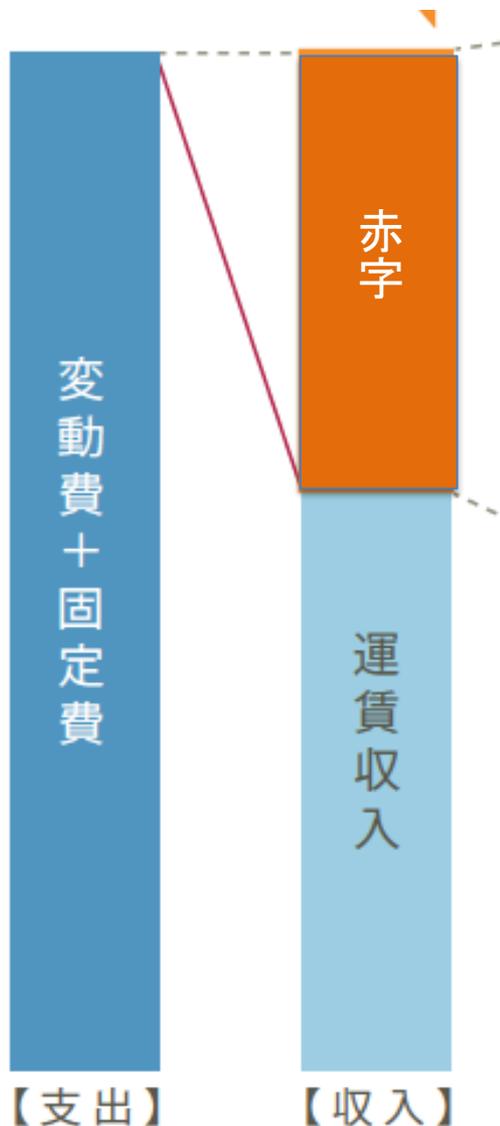


計:46,293人
(5歳以上人口)

- ・自動車運転免許証を持っていない
- ・世帯にクルマがない

加西市公共交通活性化協議会資料
(加西市はとっても魅力的なまちです)

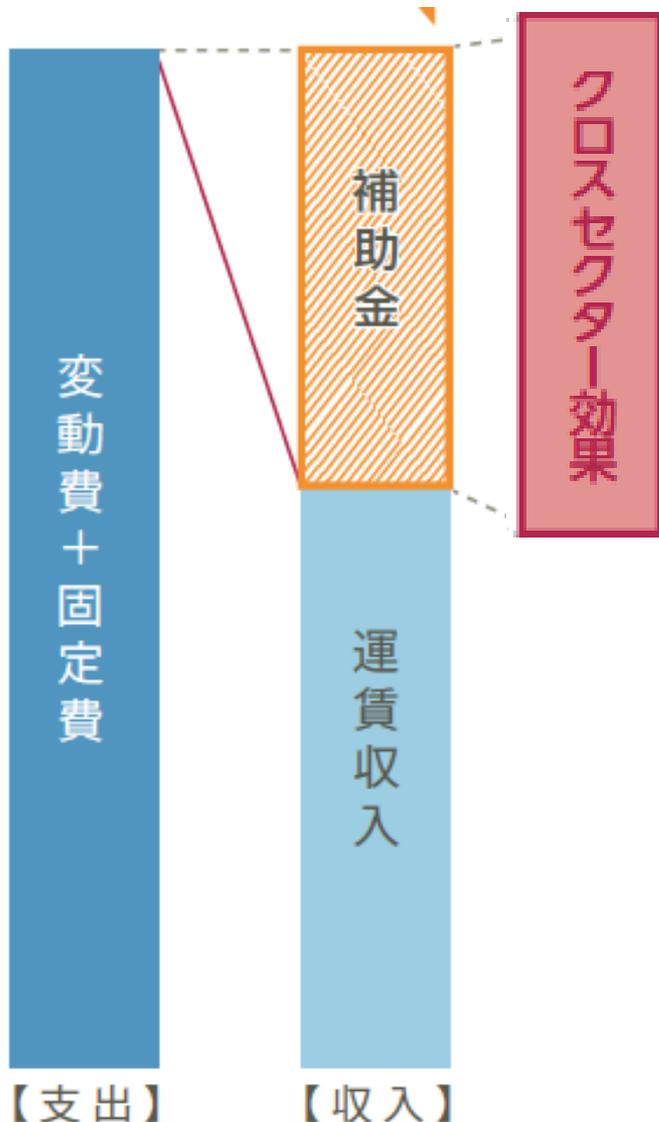
② 公共交通・赤字だとすると



赤字ということで3つの問題

- ①赤字を解消するために
支出を削減する
→廃止が最も効果的
- ②補助をするにしても、赤字
分を充当する
→利用促進などは想定外
- ③担当者の意欲が低下？

② 赤字 → 地域を支えるための費用



地域を支えるための費用
地域公共交通＝インフラ

定性的に語られることは多かった

公共交通への支出が健康・教育・商業等多様な行政分野の支出を軽減
＝クロスセクター効果

福祉・医療・地域活動・教育・産業
観光...

Ex. 補助金 < クロスセクター効果

定量的＝可視化できるようにしたい
ということで算出を試みている