



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 184 号

2018 / 12

世界98都市電車バス無料 一般会計1%で人口増加

■電車バス無料自治体拡大中 (8/24 アメリカ・ジャコバン誌掲載記事、Newsweek 転載)

ブリュッセル大学ヴォイチェフ・ケプロフスキー教授の研究によれば、世界で電車バスなどの公共交通を無料にする都市が増え続け、世界で98都市が無料、特定時期区間無料は数百(欧州 57、北米 27、中国 3 オーストラリア 1)

★エストニア首都タリン、人口 44 万人は 2013 年、住民対象では 2 ユーロ 250 円でグリーンカード購入、バス・トラム・トロリー無料にして 2012/5 から 4 年で人口 41.5→44 万人。所得税は 20 万円/人で人口増加分で 4000 万ユーロ 51 億円になり、運賃減収額 1220 万ユーロ 16 億円を超える。投資額を除いて 1630 万ユーロ 21 億円の増収になったという。(写真・宇都宮浄人、電停が嵩上げされていて、乗降中は自動車は待つ)



★フランス・ダンケルク、20 万人、2018 年 3 月から観光客含むバス無料、「スポーツバス」Wi-fi。交通運営費 60 億円の内運賃では 10%しかまかなえなかったから、券売機や現金など計算運賃收受コストが無くなり損は無いという論理。

★世界初の無料化は 1962 年ロス郊外のコマース、自動車投資を抑える意味があり、1990 年代までロス郊外にたくさんあったが、現在では少なくなっている。★ベルギー・ハッセルト、環状道路計画をやめて 1996 年市長無料化、～2014 財政難で中止。

★電車バス無料は、図書館・病院のような公共財として、貧困層にも公平、経済投資効果大きい

★パリのイダルゴ市長が無料化を押し出したが納税者負担が大きくなると反対も多い。ロイターによればパリでは運賃収入 30 億ユーロ 3865 億円、運営予算 100 億ユーロ 1 兆 2885 億円。パリは公共交通利用が多く、無料にしても自転車や徒歩が減るだけで、車利用減少に繋がらないとの見方。

★運賃では 30%程度しか賄えない欧米と、90%以上賄える日本とでは、著しく状況は違うものの、電車バス料金の値下げが人口増加に繋がるという視点は、今まで日本には無かった。しかし東京・名古屋・大阪 3 大都市圏では電車バスが充実し、人口増加に繋がっている。

■「一般会計1%を電車バスに!!!」プロジェクト

各自治体が電車バスの公共交通に一般財源の 1%程度を拠出して、過度に進んだ自動車依存を是

NPO 法人公共の交通ラダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



正し、高齢者から高校生まで自由に行き交う社会を作れば、若者の流出を防ぎ少子化対策にもなる。電車バス利用で2000歩余分に歩けば、1000歩当たり61円、1万人では年間4億円の医療費が節約出来る(国交省委託調査)。バリアフリー対応費用は全面公費で、福祉予算ではなく経済政策・地域への再投資として、お金の面から電車バスへの公共投資を見直そう!

★いなべ市(三重県)一般会計280億(新庁舎64億含む)のコミュニティバスはタダ、

三岐鉄道など 鉄道補助等	8649万円	北勢線、三岐鉄道の支援
福祉バス	1億1143万円	無料バス、委託先はシルバー人材センター
スクールバス	8505万円	三岐鉄道に委託
合計	2億8298万円	1%

近鉄北勢線が廃止意向を受けて、いなべ市などでは10年間55億円の支援を決定し、平行する三岐鉄道に経営を任せた。三岐鉄道では平行する路線バスを廃止、市はコミバスを無料にして駅からのフィーダー輸送に徹している。コミバスの委託先はシルバー人材センター。現在10年の支援が終わり、3年間の延長を2回実施中。ただ税金投入が必ずしも市民に理解されているわけではない。

いなべ市は豊田の組み立て工場やアイシン精機の工場があり、税収が安定している。今回終着駅サミットの基調講演をする機会を得て、無料福祉バスを運行するいなべ市を訪れ、市長などとも議論する中で、自動車産業で活況を呈する名古屋都市圏の名古屋市、豊田市、いなべ市が奇しくも電車バスに多くの一般財源を投入している姿に気がついた。また一方ではホンダの工場のある宇都宮市では、工場への渋滞解消のため宇都宮ライトレールを453億円かけて新規着工した。実は電車バスの衰退原因となった自動車の工場のある町が、電車バスの価値を一番分かっていたということになりはしないか、倉敷市を除いて!

★名古屋市一般会計1兆2973億円。「高齢者バス補助140億の問題化」の記事があった。こうした新聞記事には補助金や赤字額だけが掲載されていて、公営交通事業全体の規模感覚がつかめない。そこで平成30年度予算書を簡単に調べてみた。名古屋市交通局収入209億円に対し36億円、市営地下鉄収入826億円に対して81億円を一般会計から補助金を出している。都心の電車バスに合計117億円、一般会計の0.9%を投じていることが分かる。

★堺市 一般会計4184億円、バス等高齢者支援4億0670万円。岡山市とほぼ同規模の政令市で、岡山市同様に市の交通局の無い堺市でも、高齢者補助は実施。

★豊田市一般会計1803億円 基幹バス地域バス運行9億9,226万円。基幹バスを土橋・豊田東環状線始め12路線、地域バスを14地域で運行。高橋地区の一部でタクシー活用の実証運行を行うとともに、成果の検証により他地域への展開を図る。(とよたおいでんバス)ほかに愛知環状鉄道ICカード乗車券システム導入支援1億816万円。

★岡山市一般会計 3172億円(平成30年度予算ベース)

県庁通り・西川歩行空間	4610万円
自転車先進都市ももちやり	2億9480万円
まちなか公共交通	1億7350万円
低床電車	7500万円、環状化検討1000万円、超小型モビリティ370万円
都市交通戦略	780万円、P&R930万円
生活交通の確保	7600万円(合併地域、御津・高松・足守)
新たなデマンド交通	800万円(新規デマンド)
地域公共交通網形成計画	300万円
バリアフリー	1000万円(新規)
スクールバス	8791万円(合併地域分、注意・教育委員会予算)

ここまでの合計 8億3124万円 (0.26%)

(参考)道路整備 40億1000万円

■岡山市では都心部のバス利用促進についての投資はほとんど無いのが分かる。事業者調整の困難さが背景にはある。予算書というのは素人にはなかなか見にくいものだし、まして市町村の場合には国県からの委託事務やら補助金など複雑に絡んでいて、一般企業会計とは違ってよくわからない。だが現在ではどこの市町村もホームページで予算書など閲覧できるので、是非自らの手で読んで欲しい。予算書を読むことが市民参加、民主主義の第一歩なのではないか。