

Paris

都市・交通政策において 日本はフランスから何を学ぶべきか

流通経済大学 板谷和也

フランスの都市交通

- フランスの都市交通政策
 - 基本法と財源、組織制度、計画制度が効果的に連動
 - LRTなど公共交通の刷新、道路空間の再配分が実現
 - まちの魅力の向上、都心の活性化



フランスの都市交通

特徴:

- ・トラムを中心とした充実した公共交通ネットワーク
- ・都市中心部における自動車コントロール
- ・賑わいのある都市中心部



フランスの都市間交通と道路交通

特徴:

- 高速鉄道に対する積極的な投資
- 道路空間の再配分による魅力的な空間
- バス・自転車専用レーンの設置
- 都市型レンタサイクル、カーシェアリングに対する積極的投資



日本の都市交通政策

- 営利事業としての交通
 - 混雑や渋滞への対策として、サービス供給量を増加
- 不採算事業の増加
 - 利用の減少に伴って不採算に陥り、補助なしでは運営不可能に
- 補助の方法の変更
 - 上下分離や委受託など
- 都市計画と公共交通
 - 縦割り(旧運輸と旧建設)
 - 連携が十分でないケースがみられる
- 計画の実効性
 - 計画がなかなか実現しない

フランスの中心市街地



公共交通と道路と都市計画、商業政策が一体となって、魅力的な空間を生み出している

フランスの都市交通の特徴

- 自動車の通行を禁止する地域の設定
- 駐車場のコントロール
- 乗ること自体が魅力的な公共交通
- 都心に来たくなるような商業施設の充実
- 豊かな時間を過ごすための飲食・憩い空間

によって

- 「魅力的な都心」が実現

その背景に

- 制度的裏づけ

そこで本講演では
フランスの都市交通の
変革の背景にある制度
について解説するとともに
その要点について議論したい。

フランス都市交通政策を支える制度

- 法律、計画制度、組織、財源、意思決定過程の5点が相互に支え合う構造
- 各都市圏が独自の交通政策を推進する基盤
- 国内交通基本法（LOTI→交通法典）
- 都市圏交通計画（PDU）
- 都市交通組織（AOTU）
- 都市交通財源（VT）
- 意思決定過程（コンセルタシオン・公開事前調査）

フランスの国内交通基本法

- Loi no.82-1153 du 30 décembre d'Orientation des Transports Intérieurs・LOTI(国内交通の方向づけに関する法律・国内交通基本法)
 - 1982年制定、1996年、2000年等に改訂
 - 2010年、「交通法典(Code des transports)」に移行
- 特徴
 - フランス国内の全交通手段に関する基本法
 - 交通権の明文化
 - 社会的経済性を用いた評価の義務化
 - 漸次的な改訂

LOTIの制定経緯

- 1970年代：フランス国鉄(SNCF)の経営危機・1983年以降の事業方針について定める必要性
- 1981年5月：ミッテランが大統領選に勝利
- 1981年6月：総選挙で社会党が第1党に(公約で交通政策について明示)
- 1981年9月～1982年7月：1983年以降の鉄道事業のあり方に関する検討作業
 - この中で、鉄道関連に留まらず、交通政策全般を包含するかたちで検討が進められた
- 1982年7月～12月：法律案の原案取りまとめ、議会審議・可決
- 1982年12月30日：公布

フランス社会党の選挙公約(1981年)

- 都市公共交通機関の拡大
- 公共交通運賃を低水準に抑え、労働者に乗車証を無料公布
- 都市間旅客交通サービスの再建
- 石油税収の一部を交通政策の財源とする
- 貨物輸送における効率性の向上、関連する全交通機関が集まる施設の整備
- 交通機関の労働条件の改善
- 内航海運に関する基本計画の策定
- 航空輸送の再編成
- 世界海運市場におけるシェア向上
- 高速道路料金レベルを、最も古い高速道路の現行料金の平均値に調整
- 交通に関する研究開発政策の実施

交通権(第1条、第2条)

- 定義

- 全ての人の移動する権利
- 交通手段選択の自由
- 貨物輸送に際して認められる権利
- 利用できる交通手段とその利用方法に関する情報を得る権利

- 目的

- 誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動することの実現

- 表現の工夫

- 「交通権が保障されれば、利用者のニーズを満たした交通体系が実現する」
- 交通権を「保障」しているわけではない

- 冒頭の表現

- 「国内の交通は、経済・社会・環境の面で社会的に最適な状態を保ちつつ利用者のニーズを満たさねばならない」

補完性の原則と地方分権(第3条―第6条)

- マルチモーダル政策の明文化
 - 各輸送機関の競争関係の確保
 - 各事業者の、ターミナル等での協力の義務
 - 共通運賃、情報提供の統一
- 国と地方、公と民の役割
 - 国レベル、地方レベル(Regional)、地域レベル(Local)の交通目標
 - 公的セクターと民間セクターの関係は、場合によって異なる
 - 公共交通の運営に際しては、事業者に公正な報酬が認められている

フランスの地方制度と地方分権改革

- 1982年に地方分権法制定
 - 州・県・市町村の三層構造による地方制度が確立（州が正式な地方政府となる）
 - 官選知事制度廃止
 - 国による事前統帥権の廃止
 - 権限・財源の委譲
 - 各種事業に対応した特定補助金の廃止
 - 一般財源化された交付金（地方分権化一括交付金）

フランス交通政策の枠組み

自治体レベル	主たる権限
州 (Region)	公共投資の計画 運河、水路、河川港の整備と運営 州レベルの公共交通サービスの管理 SNCFとの協定
県 (Departement)	県の交通計画 地方公共旅客輸送 通学バス輸送 商港漁港規制
市町村 (Commune)	都市交通計画 公共交通の計画と運営 マリーナ規制

出典：伊東誠「フランスの地方分権－交通分野を対象として」運輸政策研究第7巻第4号p82(2005)

社会基盤整備（第14条、第15条）

- 公共投資に際して考慮すべきこと
 - 利用者の需要
 - 安全性と環境影響
 - 国の計画・政策目的
 - 国防
 - 国内外の交通・運輸に関する情勢の変化
 - 財政的費用
- つまり、実際にかかる整備費用と社会的費用の両方の考慮が必要
- 評価の義務づけ
 - 外部影響、安全性、健康影響について複数モード間で比較可能な基準で事前評価
 - 事後評価は5年以内に行う
- 財源
 - 当該プロジェクトを管轄する公的セクターが財源確保
 - 受益者負担の明記

労働関係・安全関係(第9条―第13条)

- 労働・安全関係の原則

- 労働および安全に関する規則に反する条件の下で交通事業が行われてはならない
- 労働条件・労働期間等が定められた基準に抵触する場合、その規定は無効となる

- 諮問委員会

- 労使それぞれの代表者で構成
- 安全運行、労働時間について責任を負う
- 各県に設置

交通に関する議論の枠組み(第16条,第17条)

- 国家交通委員会

- 委員構成: 国会・地方政府、民間交通事業者、交通関係労働組合、交通機関の利用者、有識者
- 国家レベルでの交通状況、複数交通手段による交通計画について意見を求められる

- 地方交通委員会

- 委員構成: 中央政府、地方政府、民間交通事業者、その労働者、交通機関の利用者、有識者
- 州・県のレベルで設置されている

鉄道関係措置(第18条―第26条)

- フランス国鉄(SNCF)の形態変更
 - 公私混合資本会社(SAEM)→商工公施設法人(EPIC・公共企業体)
 - 第三セクターから日本でいう国鉄方式へ
 - SNCFの経営自主権と国による財政補助の規定
- 地方分権
 - 州が地方赤字ローカル旅客鉄道サービスにおけるサービスレベルや投資条件等の設定を行う
 - 州レベルの地方交通委員会が鉄道サービスについて議論する

都市内交通（第27条、第28条）

- 基礎自治体レベルの交通は、単独コミューンあるいは複数コミューンの連合体の行政範囲が設定され、その中の交通を管轄する行政体が全ての責任を負う
- 都市計画や土地利用計画と整合性があり、公共交通、自動車交通、徒歩等の全てを包含した都市交通計画を策定し実施する
- 交通計画の目的は、「自動車交通の削減」など予め定められている
- 計画は5年で見直し、10年で策定し直す
- 都市交通に関わる制度の多くは、この部分に記述されている

LOTIの改訂

- 制定以来、30回近くにわたる改訂が繰り返されている

例えば

- **1996** (大気とエネルギーの合理的な利用に関わる法律・Loi no.96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie)
 - 都市交通において、計画策定義務(10万人以上の都市圏)
 - 計画目的の明文化(「自動車交通の削減」等)
- **2000** (都市連帯再生法・Loi no.2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains)
 - 異なるレベルの行政間の協力規定
 - イルドフランスにおける計画決定に際しての、住民参加プロセスの適用義務

LOTIの主な特徴

- 問題解決（フランス国鉄改革等）を目的として制定
- 問題を一挙に解決しようとせず、漸次的に改良
- 政策全体をまとめる論理としての「交通権」
- 特に行政側（中央・地方）の行動指針であり、必ずしも「交通権」を保障していない
- ばら撒きも、採算性のみによる事業評価も否定し、社会的効率性を重視することを謳っている
- 都市計画・まちづくりとの連携による住民の生活水準の向上を狙っている
- 地方分権推進との調和

LOTIの一般原則(まとめ)

- 1) 交通権
 - 全ての人の移動する権利を保障する方向で政策展開しなければならない
 - 全ての交通政策の基本
- 2) 地方分権と総合交通
 - 地域の交通は、その地域が責任を持つ
 - 各交通モードが協力し、総合的な交通政策を行う
- 3) 労働と安全に関する規定
 - 適正な労働状況と、安全な運行とはセットで考えられている
- 4) インフラ整備
 - 社会的費用の考慮、事前・事後評価の義務づけ
 - 財源は行政側の責任で確保
 - 受益者の負担を明文化
- 5) 議論の枠組み
 - 国と地方に、それぞれ交通委員会を設置
 - 交通問題について議論し解決するための場を設置することが重要であると考えられている

都市圏交通計画(PDU)

PDU: Plans de Déplacements Urbains

- PDUの概念
 - 都市圏内の全ての地域に関する全ての交通に関する計画
- PDUの内容
 - 対象都市圏の将来像・その実現のためのプロジェクト案・交通政策の原則
- PDU策定義務
 - 人口10万人以上の都市圏
- PDUの目的
 - 自動車交通の削減
 - 交通の合理化
 - 各交通手段の一体的な整備・運営
- PDUの目的(詳細)
 - 自動車交通の削減
 - 経済性・環境保全に効果的な公共交通・自転車交通・歩行者交通の整備・支援・強化
 - 国道・県道を含めた、都市圏内の全道路ネットワークの効率的な整備・運営
 - 駐車政策の体系化・課金システムの適用
 - 旅客交通・物流の合理化
 - 公共交通・自家用車の相乗りによる通勤の促進と、そのための地方自治体・民間企業による通勤交通計画策定支援
 - 公共交通利用促進のため、駐車料金などその他の交通手段も考慮した運賃・料金体系の適用

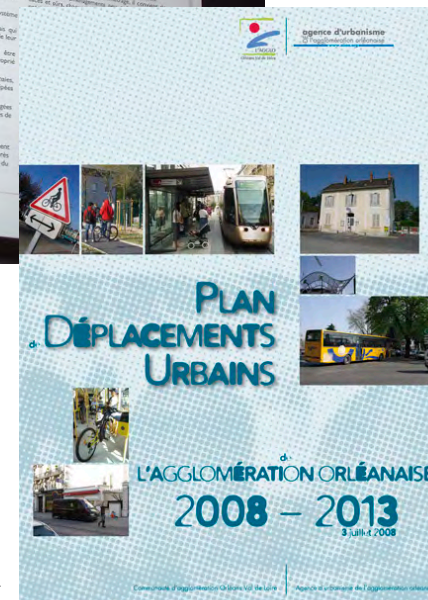
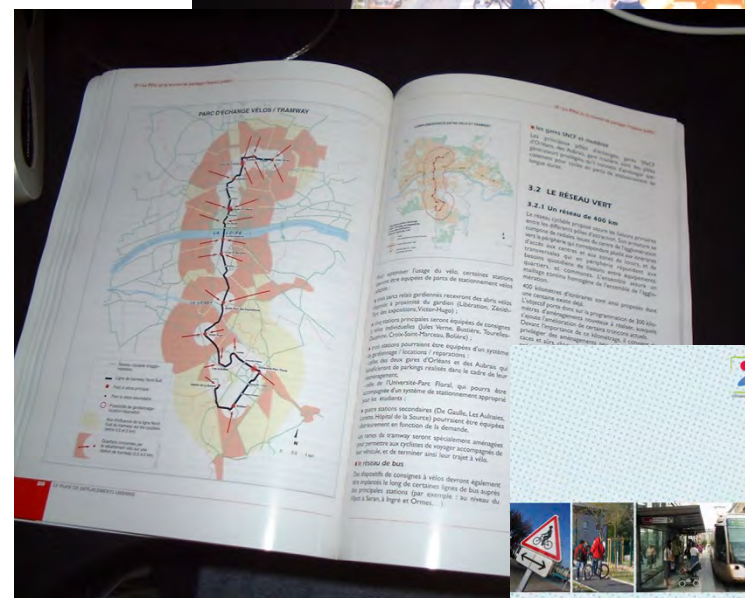
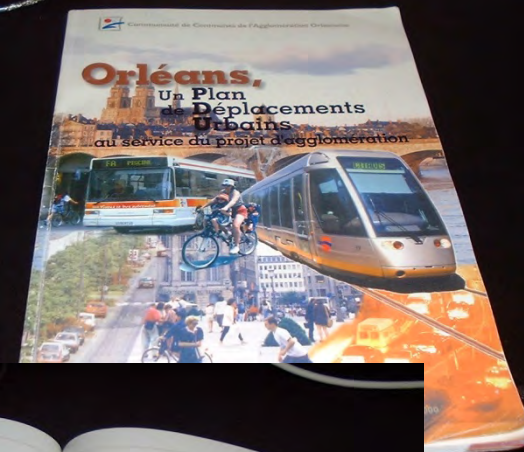
LOTIとPDUの経緯

	LOTIの経緯	概要・背景
1982年	制定	交通権・社会的効率性重視
PDUについては概念の提示のみ		
80年代	PDU策定開始	パイロット都市圏の指定 策定すると補助金が出る等
1986年 80-90年代	補助廃止・縮小	組織・具体像不在・策定義務なし PDUなしの交通政策 公共交通赤字・環境悪化
LAURE法の制定でLOTI改訂		
1996年	PDU大改訂	具体的内容を規定

オルレアン都市圏のPDU

- 現状分析
 - 人口・立地・現状の計画(SCOT・PLU等)
 - 交通調査(OD調査・自動車交通量・公共交通利用数・交通事故数・大気環境調査等)
- 交通政策の方針
 - 中心市街地における駐車政策の方針・公共交通の整備運営方針・道路整備方針
- 望ましい都市圏の将来像
 - 騒音・事故・大気汚染・エネルギー消費が少ない都市
- 5年ごとに改訂

PDU第1版



PDU第2版

都市圏交通機構(AOTU)

- AOTU: Autorité Organisatrice des Transports Urbains
 - 最近はAOM(Autorités Organisatrices de la Mobilitéとも)
 - 行政側の公共交通担当部局(市役所の交通政策課)
- AOTUの役割
 - 交通インフラの整備・運営
 - 交通規制とその適用コントロール
 - 交通に関わる情報提供
 - 都市交通政策の策定
 - 運営会社の決定、各路線の運行間隔、車両の種類、運営企業の選択、契約手続き、運営技術、運賃等
 - 都市圏交通計画PDUの策定
 - 資金調達と投資

AOTUの例(オルレアン都市圏)

各コミューンはそれぞれ議会と行政組織を持っている

複数コミューン間の協力が必要な政策に関しては、各コミューンが広域連合を組むことで対処している

Communauté d'Agglomération
Orléans Val de Loire

この広域連合の中の、独自財源を持った都市交通担当部門がAOTU

広域連合はコミューンと別に議会と行政組織を持っている



(参考)広域連合の形態

EPCI: Etablissement Public de Coopération Intercommunale

名称	特徴	割合
CC	3政策義務	13.5%
CA	7政策義務、人口15000以上	50.3%
CU	11政策義務、人口50万以上	4.3%
SIVU(OM)	特定の政策を担当する	3.6%
SM	同上、県とコミューンの組合	8.5%
Commune	連合を組まない場合	19.4%

出典: GART "L'année 2013 des transports urbains" p6

CAがもっとも多い。義務的事業に「都市交通」が含まれるためもある。
ただし、トラムを整備するなど大きな動きがあるのはCUやSMが多い。

都市交通区域(PTU)と交通負担金(VT)

- 都市交通区域PTU(Perimetre des Transports Urbain)
- PTUの対象地域を指す
- 指定方法:許可制
- 自治体形式:制限なし
- 各PTUに、都市交通に関する責任を負い政策を実施する主体としてのAOTUが必要
- 一般に当該PTUを構成する市町村or組合or連合がAOTUとなる
- 交通負担金VT(Versement Transport)
- 特徴:PTU内の公共交通に関する目的税
- 課税対象:PTU内に立地する従業員9人以上の法人
- 課税標準:給与総額
- 制限税率:最高2.85%
- 徴収主体:URSSAF
- 1974年創設・当初は通勤対策に対してのみ支出可
- 1982年の制度改革以降、運営費にも整備費にも使用可能に
- 運営補助→計画実現のための投資

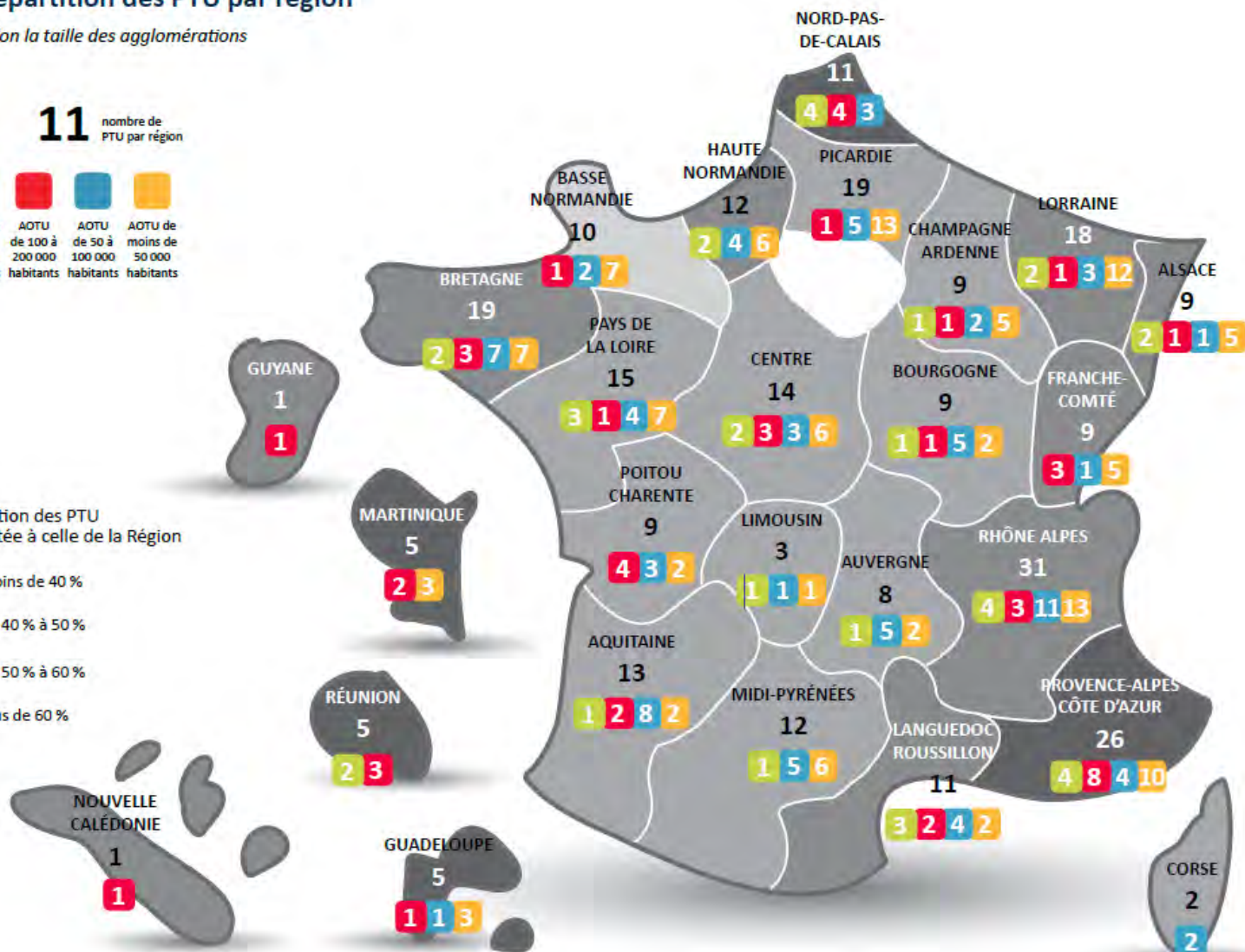
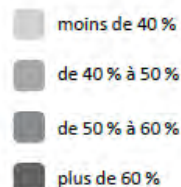
PTUを設定している都市圏の分布

III Répartition des PTU par région

selon la taille des agglomérations



Population des PTU rapportée à celle de la Région



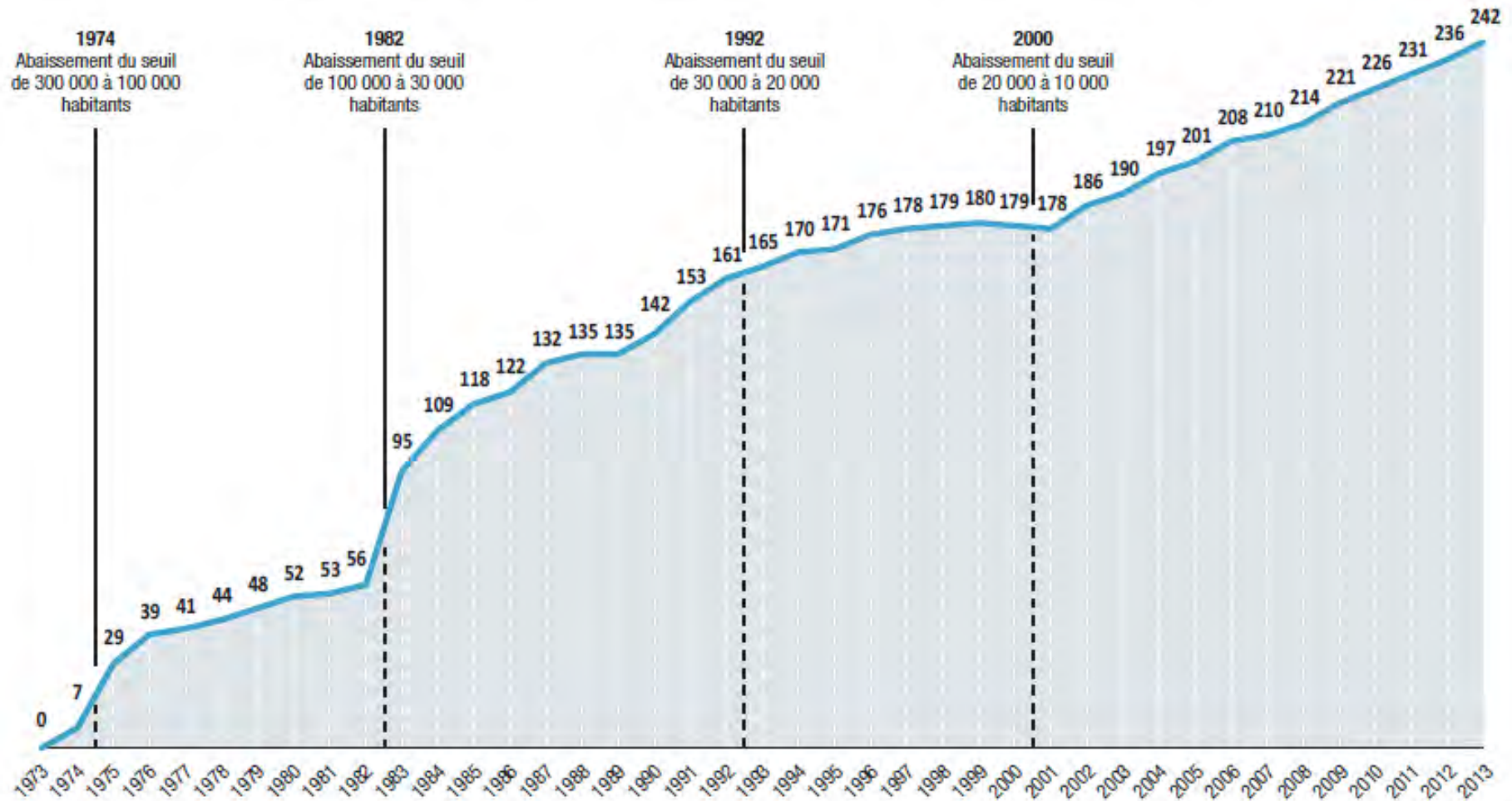
Source : GART sur 286 AOTU

出典: GART "L'année 2011 des transports urbains" p7

VTの成立・改定の経緯

	VTの経緯	背景
1971年	パリ圏に導入	自動車依存の弊害が顕在化
1973年	全国的に導入	パリでの好結果を受けて
使途は「通勤対策」優先。低運賃政策の穴埋め		
70年代		公共交通サービスの向上
1982年	用途・対象緩和	公共交通局の権限拡大
公共交通全般に使用可能		
80年代		投資額の増加
		経営改善できずサービス低下
1996年	PDUとの連携	中長期的な公共交通計画に準拠
都市交通全般に使用可能		

VT導入都市圏数の推移



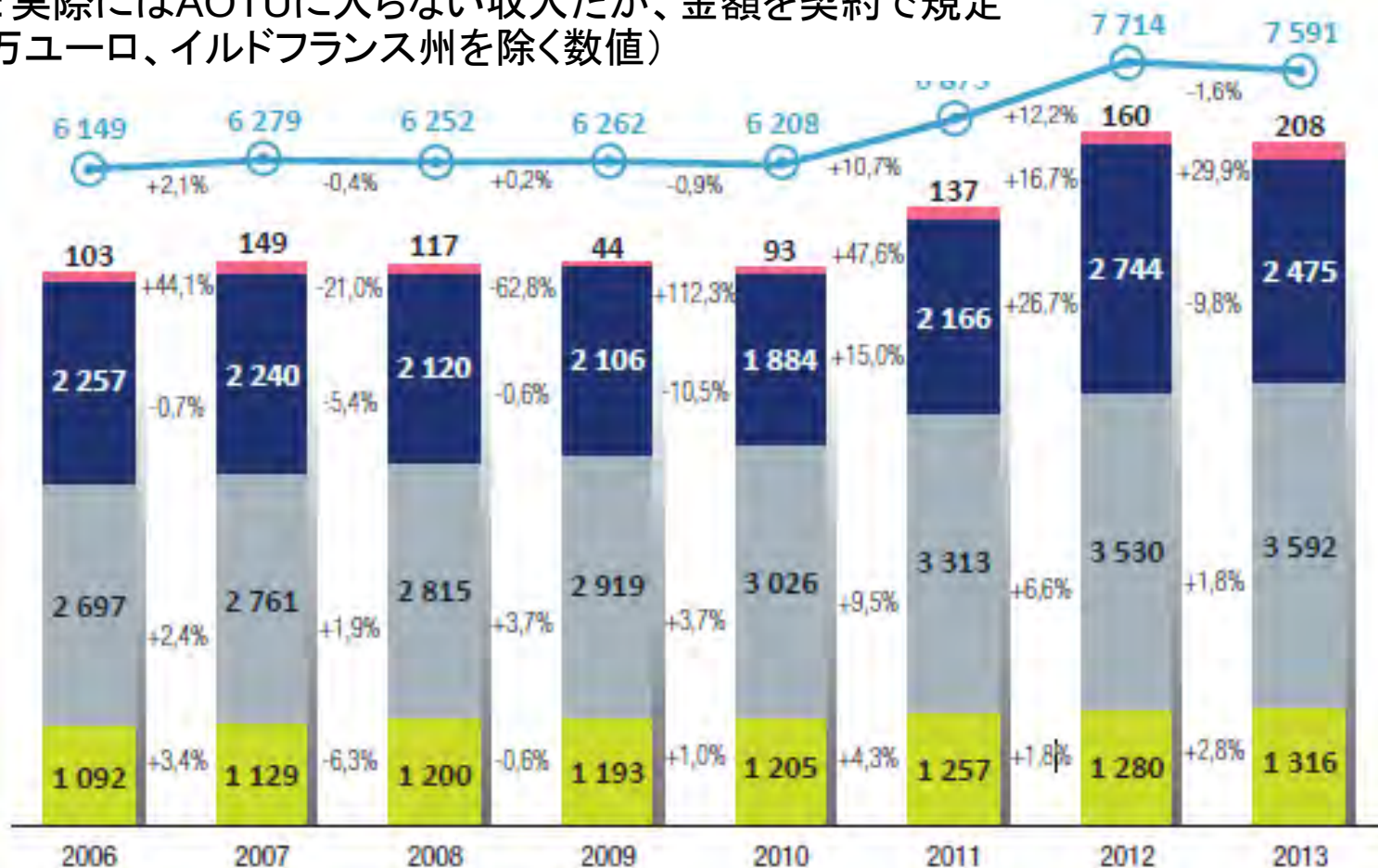
出典: GART "L'année 2013 des transports urbains" p14

Source: GART

近年のフランス地方都市の交通財源

経常部門収入(全AOTU) 上から

- ・ 国の補助: 設備省による補助
- ・ 一般財源: 地方税、国の一般の補助金(DGDやFCTVA等)
- ・ VT(交通負担金)
- ・ 運賃収入: 実際にはAOTUに入らない収入だが、金額を契約で規定
(単位: 100万ユーロ、イルドフランス州を除く数値)



出典: GART "L'année 2013 des transports urbains" p12

意思決定過程

- 1983: 議会における意思決定過程に住民参加手法の採用
- 公開事前調査
 - Enquête Publique
- 事前協議
 - Concertation Préarable
- 公開協議
 - Débat Public
- 住民投票
 - Référendum Local
- 導入経緯
 - 地方分権化政策における権限移譲(地方政府が地域の実情に即した計画を策定し実施できるようにすることが目的)
 - 住民参加手法実施の義務化
- 役割分担
 - 住民: 情報の把握と意見表明
 - 行政: 計画策定・意思決定
 - 住民意見は重要な要因だが、計画策定自体は行政側で行う

事前協議(Concertation Préarable)

- 「事前協議(コンセルタシオン)」
- 概要
 - 計画策定の全段階において実施される情報開示と意見聴取
 - 国家的プロジェクトから都市圏レベルの開発計画まで、地域住民の生活に影響があると考えられる規模の計画全てについて実施義務
- 対象・実施方法
 - 規定なし
 - このため、「事前協議(コンセルタシオン)」と称される活動は、極めて広汎
- 特徴
 - 利害関係者や一般の住民に対して計画に関する情報を随時提供し、理解を深めてもらう努力の義務づけ

事前協議の事例



パンフレットの例



一般向け説明会の例(鉄道駅にて)



展示資料の例



公開事前調査(Enquête Publique)

概要

- 計画段階の最後、議会での討論・議決に先立って行われる住民対象のアンケート

方法

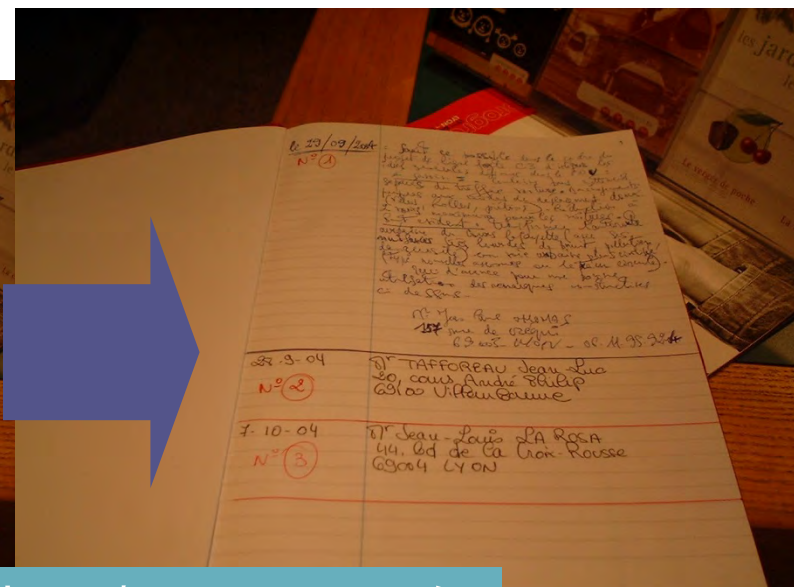
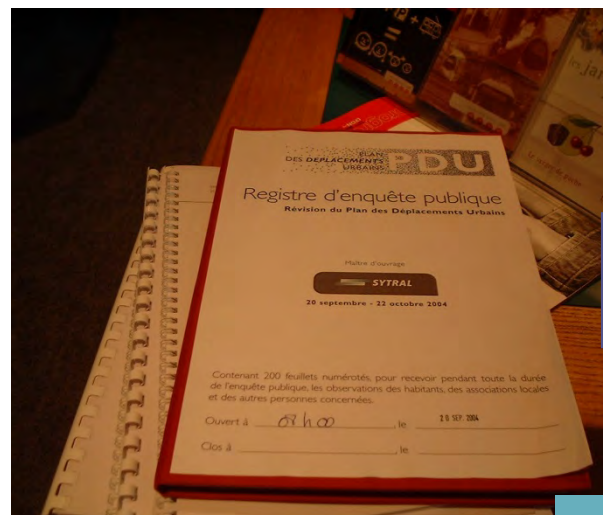
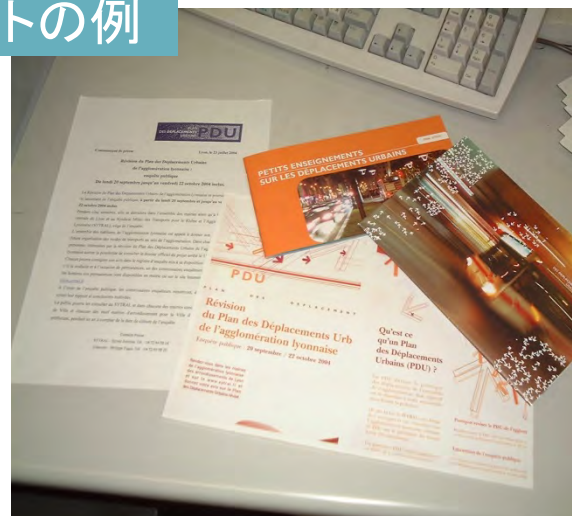
- 計画案を一般に広く公開
- 役所での面接調査等で意見聴取
- 出された意見と計画概要を第3者の専門委員会が取りまとめ
- 文書として議会に提出

特徴

- 議員が全ての案件に関する専門的な知識を持っているわけではないということが前提
- 審議する対象案件を分かりやすくまとめ、それに対する住民意見を記載した文書を作成するプロセス
- 議員はそれを読んで概要を把握し、意思決定

公開事前調査の事例

配布パンフレットの例



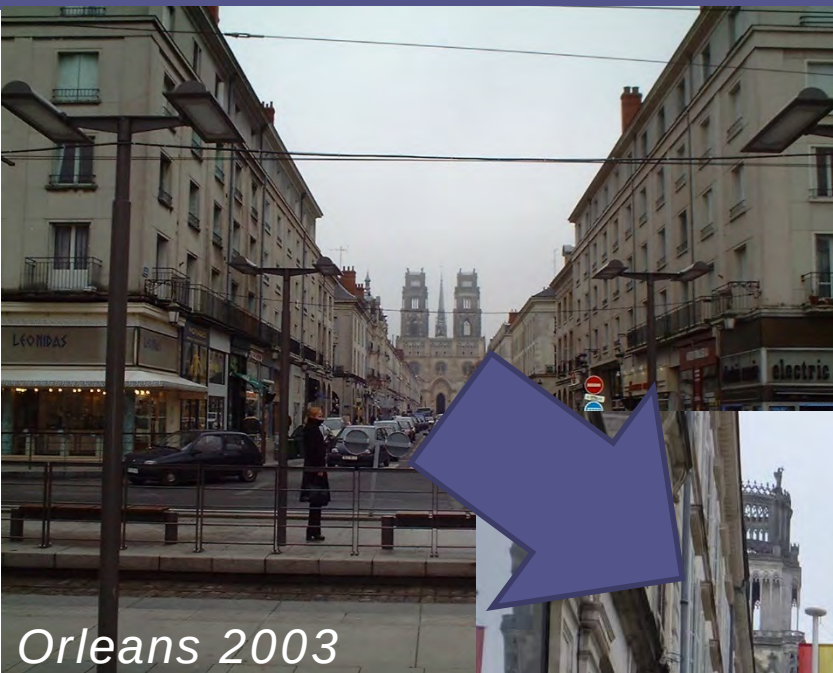
意見聴取用ノートの例

TCSPとは

- Transports collectifs en site propre (公共交通の専用空間)
- 道路交通の影響を受けず、定時性と速達性を確保できる走行路
- 鉄道かバスかは問わない！



軌道系交通による まちの変化



Orleans 2003



Orleans 2015

トラムの路線設定

 FLEURY-LES-AUBRAIS Jules Verne
ORLÉANS-LA-SOURCE Hôpital de la Source

旧ターミナル

都心

大学・病院・
郊外住宅地

- ・郊外の拠点あるいは住宅地と都心を結ぶのが基本



BHNS (Bus à haut niveau de service)



T-Zen (パリ郊外)

トラム4号線 (ナント)

バス専用レーン(自転車走行可)



ドウエーのタイヤトラム



運賃制度



- navigo (旧: カルト・オランジュ)
 - パリ圏におけるゾーン制定期券
 - 安価 (現在は1-5ゾーン用: 1週間: 22.15ユーロ)
 - 分かりやすい (地下鉄、郊外鉄道、バス、LRTなど全公共交通に共通の定期)
 - 1970年代導入、利用増に結びつく
 - 誰でも購入可能 (当初は通勤目的のみ)
- 問題点
 - 赤字 (国および交通負担金による補填)

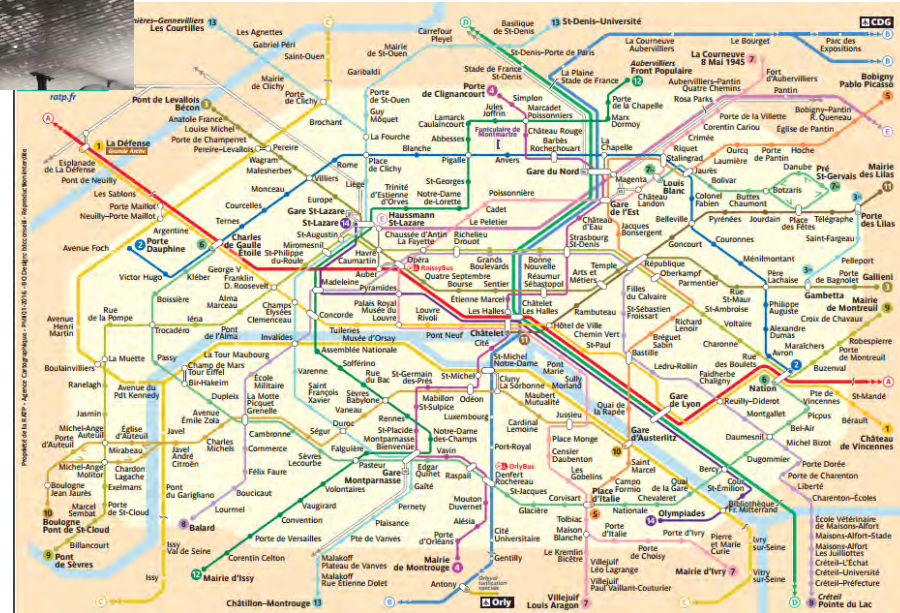
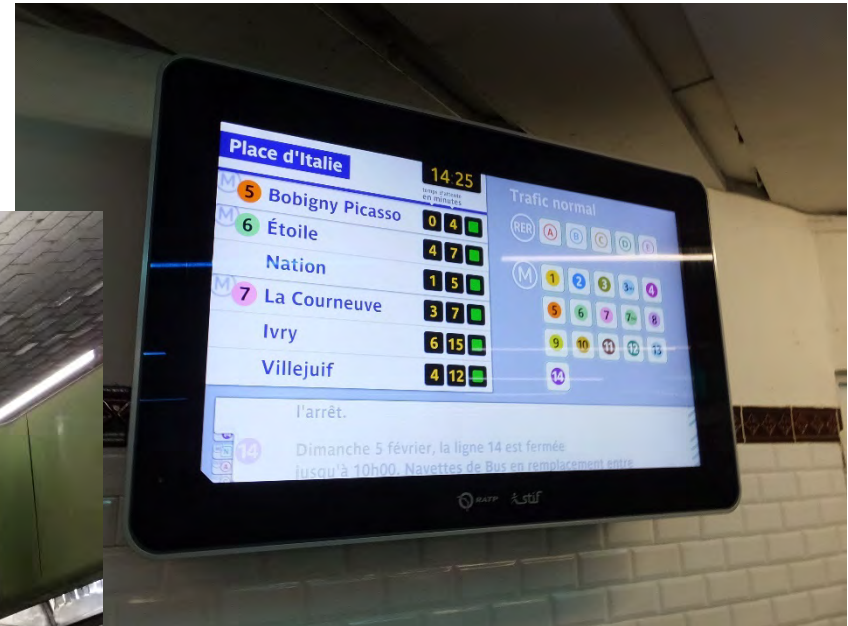


フランス都市圏交通運賃の特徴

- ゾーン制 (交通手段の区別なし)
- 豊富な種別 (1時間、1日、1週間、1か月、1年有効など)
- 安価 (1回券などの中には相対的に安くないものもある)
- 豊富な割引制度 (若年者、高齢者など)
- 改札はない場合が多い
- 車内検札あり (違反者は罰金・精算制度なし)

案内状況

パリの例：
デジタルサイネージ使用のバス発車案内、地下鉄到着時刻案内、駅地図、配布用マップ



乗り継ぎ状況



トラム停留所とレンタサイクル
(Velib)、トラムとバス、地下鉄と
トラムとバスの乗降場所配置

施設の所有者: 自治体(バス・トラ
ム)、国(地下鉄)



フランスの都市交通政策の枠組み

- 運行を担当する事業者
 - 多くがいわゆる公共交通グループに所属
 - KEOLIS
 - TRANSDEV
 - AGIR
 - どこにも所属しない小規模な事業者もあり
- 各事業者は契約を通じて各都市圏での運営権を得る
 - 各グループは、スタッフ派遣やツール提供等で各事業者の運営を助ける
 - 一つの都市圏に運行事業者が一社というのが原則(例外もあり)
- 事業者の役割
 - 安全・正確な運行
 - 路線設定や顧客調査を行う場合も
- 官民間の関係(直営か、民間委託か)
 - 公役務の委任(DSP: Délégation de service public)
 - 民間委託ー原則としてサービスの対価を利用者が支払う
 - 全体の82%
 - 公共調達(Marché public)
 - 民間委託ーサービスの対価を公共側が直接支払う
 - 全体の8%
- 公社(Régie directe avec EPIC)
 - 全体の4%
- 公的機関の一部(Régie directe avec autonomie financière: 日本の交通局に近い)
 - 全体の6%

民間委託

交通事業者のビジネスモデル

- 事業の特徴

- ローリスク・ローリターン
- 労働側が強く、賃金カットによる業績向上は見込めない
- 運賃水準などを決定する立場にない
- 安全に、正確に運行することが求められる

- 利益の出し方

- 契約に定めた水準以上のサービス展開でボーナス
- 運営数の増加
- 施設整備の受託
- 他国への進出

- 労働条件等

- 他産業と同等
- 給与水準は平均以上のことも
- 週35時間労働
- 有給休暇制度(バカンス)

- 行政側への提案

- サービスレベル、案内等の具体的な施策の提案
- AOTUは交通事業の専門家ではないので、事業者がよりよいサービスを創出
- 認められれば予算がつき、実現に向かう

交通政策の背景

- 移民問題・スラム問題
 - 低所得者が集中する地区の存在
 - 自動車を所有できない層
 - 交通手段がないと就職できない
- 住宅政策と交通政策の連携
 - 安価な運賃
 - 団地を走るトラム路線
- 自動車所有の比較
 - 人口1000人たり台数・全四輪車)
 - フランス:594台
 - 日本:608台
 - 自動車に厳しい政策を行っていても、所有率はあまり変わらない
- 商業政策の特徴
 - 郊外の大規模SCと都心の小規模商店が競争できるよう制度設計

都市型レンタサイクル



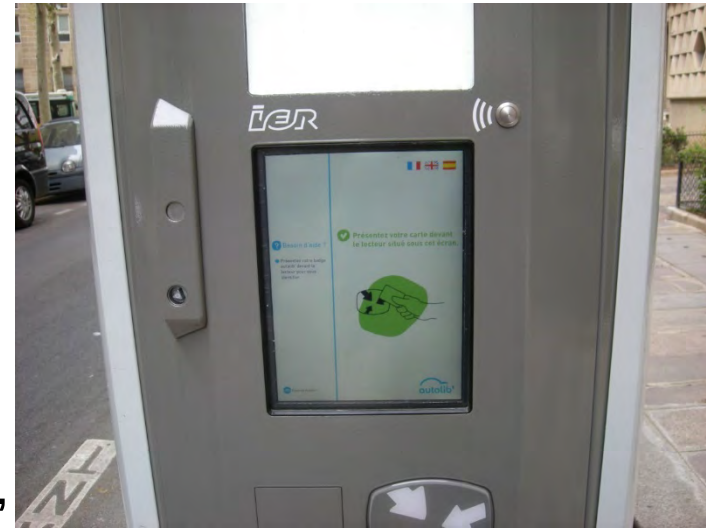
パリ: Vélib'



カーシェアリング



パリ・Autolib'



- ・都心の自動車台数削減
- ・電気自動車で環境対応

環境対策

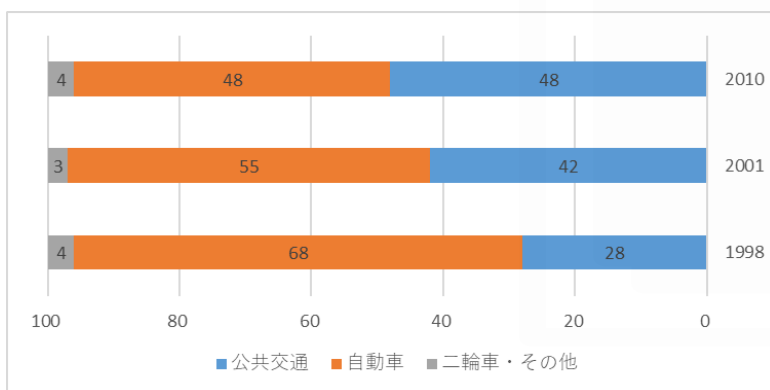
- 大気汚染への対応
 - 自動車走行制限、公共交通運賃の値下げ・無料化
- 環境グルネル(EUの地球温暖化対策)
 - 歩行・自転車・公共交通の優先策、電気自動車、環境教育...



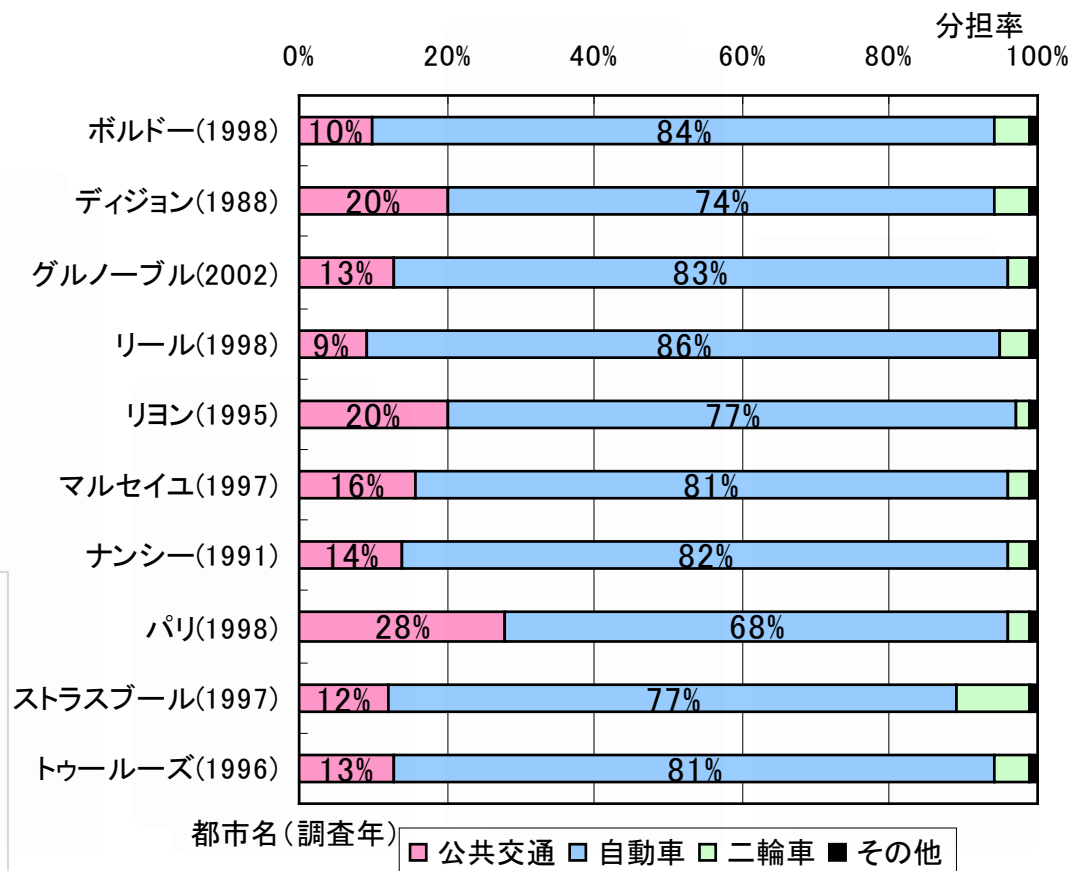
大気汚染が酷
い日は無料！

フランスの都市交通の現況

- ・ トラム導入前後の交通分担率: 自動車が大半
- ・ 日本以上にモータリゼーション進捗
- ・ パリのその後
- ・ 自動車分担率は直近の2010年に50%を割る



出典: STIF, DRIEA "l'Enquete Globale Transport" (2010)p11から作成



出典: Certu "Les Chiffes Des Enquetes Menages Deplacement, Methode Standard Certu" (2004) から作成

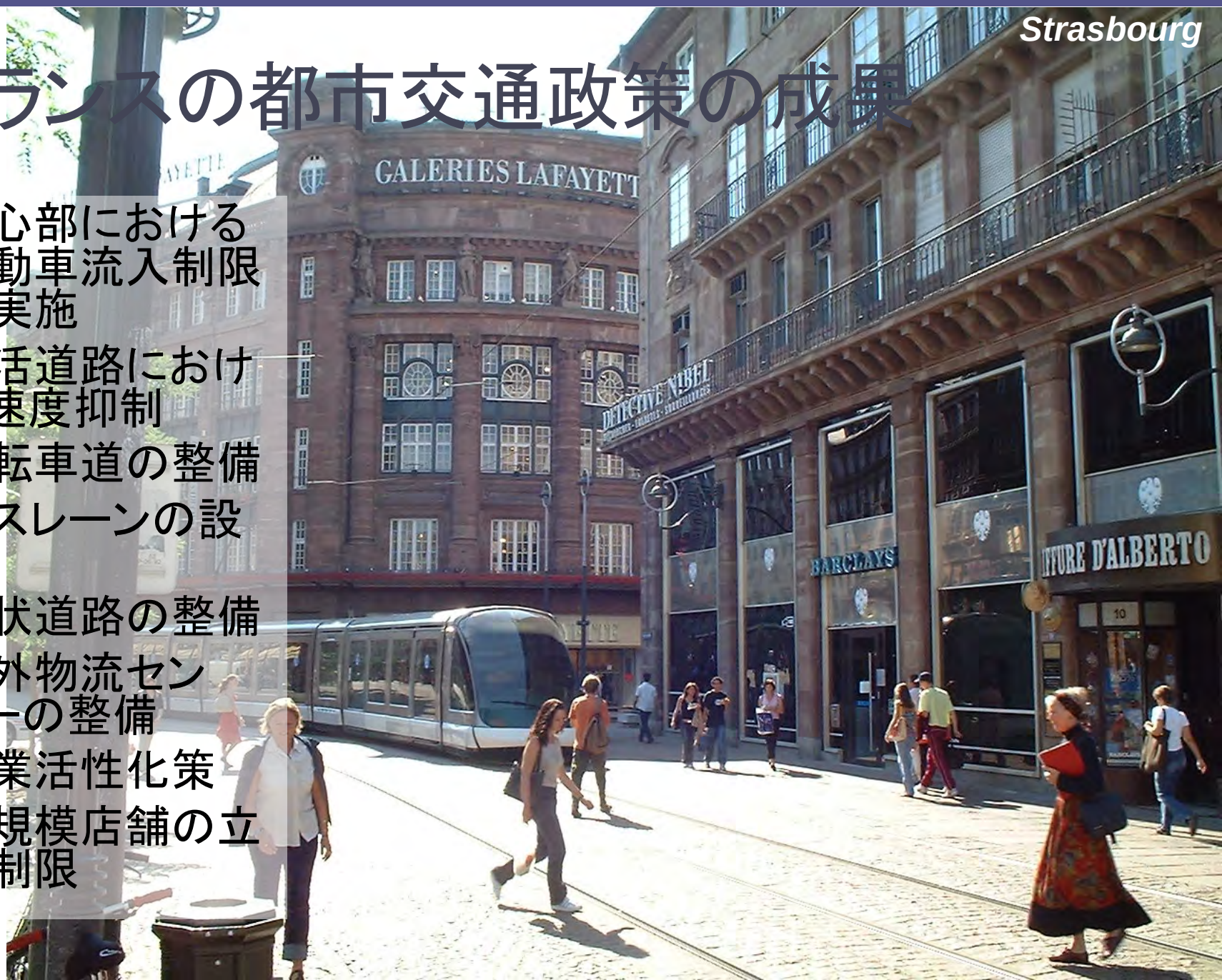
都心の自動車コントロール

- 都心：自動車通行禁止、トランジットモール化
 - 日本のSCの内部は、歩行者専用で安全・安心
 - フランスの都心は、歩行者と自転車、公共交通専用
- 実現のための手段
 - バイパス・環状道路の整備（通過交通の排除）
 - ゾーン30（30キロ速度規制）導入
 - 駐車料金・台数の行政による調整



フランスの都市交通政策の成果

- 中心部における自動車流入制限の実施
- 生活道路における速度抑制
- 自転車道の整備
- バスレーンの設置
- 環状道路の整備
- 郊外物流センターの整備
- 商業活性化策
- 大規模店舗の立地制限



日仏の交通政策の違い

- 日本
 - 公共を相手にした営利事業
 - 公共の便益より採算性(事業者の利益)優先
 - 財源: 利用者の支払う運賃収入で全てをまかなうのが原則
 - 国の補助に頼る傾向あり
- フランス
 - 純粋な意味での公共交通
 - 赤字でも支える必要のある「公的サービス」
 - 採算性よりも、効率的な運営による持続可能性優先
 - 財源: 企業に課税する事業所税を活用
 - 運賃収入の比率は低い

フランスから学ぶべきは

- 競争による活性化
 - 公共交通事業者の交代可能性
 - 交通手段間の競争
- 競争条件の平等化
 - 乗り継ぎ条件の改善
 - 情報提供
- 交通弱者対策
 - 安価な運賃
 - ユニバーサルデザイン
- 都心活性化
 - 自動車制限・商業対策
- 人材確保
 - 他業種と同等の労働条件
- 環境対策
 - 国を挙げた低炭素施策
 - 歩行・自転車・公共交通優先
- 財源確保
 - 赤字公共交通の持続可能性向上
 - 地域のことは地域自身で
- 政策プロセス
 - 情報提供と意見聴取・住民自ら考える姿勢



ご清聴ありがとうございました

(連絡先)

itaya@rku.ac.jp