

公共交通の経営に関する国際比較

實 清 隆

Comparative Study on the Management of Public Transit Worldwide

Kiyotaka JITSU

要 旨

第二次大戦後、世界的に急激なモータリゼーションが見られ、公共交通は衰退した。このため、交通渋滞、環境の悪化、交通事故の増加、化石燃料（C・炭素）消費量の著しい増大など由々しい問題が生じてきた。そのような状況を改善すべく、世界各国で「公共交通の復権」が策動されてきている。この動きのカギとなるのは公共交通の「経営」へのテコ入れである。

当論文では、この公共交通の「経営」をめぐる取り組みの実態の比較を検討し、日本における公共交通の経営のあり方について考察した。

【キーワード】公共交通、運輸連合、交通基本法

I 世界の公共交通経営の比較

1) モスクワの公共交通の経営

帝政ロシアでは1917年、レーニンに率いられたボルシェビキによりロマノフ王朝が倒された。このロシア革命の後、1922年には国名もロシアからソ連（ソヴィエト社会主義連邦）と変更され、首都もモスクワに戻った。1927年からソ連は「社会主義」建設の方策を選択し、以降、社会主義・共産主義国家のリーダーとして1991年のソ連の崩壊に至るまで君臨することになる。社会・共産主義は「労働者・農民・兵士」など「勤労階級」に重点が置かれた社会体制であり、モスクワの公共交通政策も労働者の生活を優先した経営が採られることになった。

第二次大戦後、米・ソの冷戦の真中の1976年（著者はモスクワでの地理学国際会議に出席）のモスクワ公共交通の状況を述べる。当時のモスクワの交通の状況は、他の欧米諸国と違い、それほどモータリゼーションが進行しておらず、主たるモスクワ市民の主たる交通手段は「バス」と「地下鉄」であった。新市街地は公共交通の敷設に合わせて創られており、その意味ではマスターランスポーターはよく発達していたともいえる。その運賃については、バス乗車一回につき3カペイカ（12円）、地下鉄乗車一回につき5カペイカ（20円）と、その料金は極めて低廉で

平成27年9月15日受理 *奈良大学名誉教授

あった。当時のモスクワ市民の一月の収入は130ルーブル（5.2万円）であり、2015年現在の日本人の感覚からするとそれぞれ60円、100円程度である。しかも、地下鉄・バスともに全市、乗切制であり、地下鉄などでは30kmにも及ぶ長い路線もある。この公共交通を始め、住宅・ガス・水道などの公共料金、パン・牛乳など労働者の生活に必須の部門に国家財政が重点的につぎ込まれていた。例えば住宅については住宅管理委員会が家族の規模に応じて住宅を与え、家賃は収入の5%（2600円程度）に抑え、ガス・水道などの使用料も月3.5ルーブル（1400円）と安い。一日の食費も1ルーブル（400円、ホテルではその10倍取られる）で収まる。その一方、贅沢品については法外に高く、乗用車は120～160万円（年収の2～3年分）にもなっている¹⁾。

1985年のゴルバチョフのペレストロイカ（新思考）施行からソ連は「社会・共産主義」体制から「自由・資本主義」体制移行を指向した。1991年、ソ連が崩壊し、ロシアとして再出発した。

21世紀のモスクワの公共交通の経営は、地下鉄についてはモスクワメトロ、バス・トロリーバス、路面電車はモサルトランスムという国営企業が営業している。2013年からは、90分の乗り放題の「90分カード・共通カード（ICカード）」や「24時間カード」が導入されるなど、利用者の要望に沿った比較的低廉な料金でのシステムが導入されている²⁾。90分カードの場合、一回乗り換えた場合、1乗車当たりは25ルーブル（80円）で、ソ連当時には遠く及ばないにしてもその運賃は他の欧米の国々に比べると低廉に設定されている²⁾。

2) フランスの公共交通の経営

フランスは第二次大戦後のモータリゼーションの中で、トラムについては3路線を除く全路線が姿を消すというドラスティックな衰退ぶりが見られた。しかし、それに伴い都心部での交通渋滞・車の排ガスによる大気汚染・商店街の疲弊・交通事故多発など由々しい問題が発生した。「広場や道路が車で占拠されてよいのか？市民は広場を取り戻せ！」という声があがり、ドイツやイギリスなど西欧の国々と同様に、車交通の横暴にストップをかけ、公共交通の「復権」を図ろうという動きが1970年代に入って活発になった。

1971年から、地方の公共交通の経営上に大きな補助となる「交通負担金」制度が「パリ都市圏（イル・ド・フランス）」から始められた。それ以降、1970年代の前半までにフランスの全市に広がった。今も交通負担金というのは当該のコミュン（人口10万人以上の都市・コミュニティの企業に課せられる。人口の規模に応じて給与所得の0.55%～2%で、大都市ほど高い）で営業している企業に公共交通を維持するために課せられる税である。公共交通がもたらす便益を企業にも負担させようとの狙いで設定された。フランスの公共交通の経営に中でその財源として、交通負担金は運賃収入31%に対して実に42%も占めている。フランスでは「通勤手当」はない。企業にとってみればこの通勤手当が「交通負担金」に相当するものとも考えられる³⁾。

また、フランスでは「人権」の意識が強く、1982年のミッテラン大統領の時代に「交通権」を織り込んだ交通基本法（LOTI：Loi de Orientation Transpore International）世界に先駆けて制定された。この交通基本法は「誰でも何処へでも自由に移動できる権利」である。高齢者・障害者・貧困者など交通弱者にも「移動できる」権利を保障しようという狙いをもった法律である。この精神を汲み取った「交通基本法」がフランスに続き1990年にドイツ、1992年にオランダ、2000

年イギリスなどEU全域に広がっていった。交通基本法の制定により、都市公共交通の経営への財源保障が法的にもお墨付きをもらうことになった（図1）。

フランスの都市での運賃体系の大半は「ゾーン運賃制」（ゾーンによって運賃は異なり、各ゾーン内では90分間は乗り放題になっている。ストラスブールでも1時間バス・トラム乗り放題になっている乗車券がある。この交通基本法の制定以降、トラム・バスの延伸は飛躍的に拡大した。

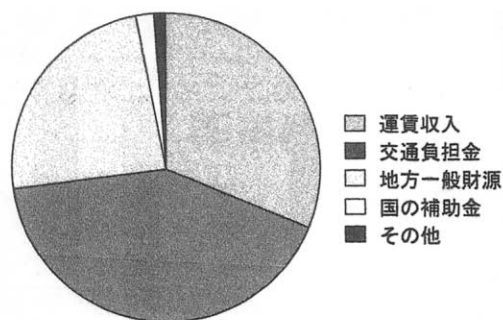


図1 フランスの交通財政 (2013年)

出典：GART(2010) L'anne des Transport Urbaines

3) ドイツの公共交通の経営

ドイツ（旧西ドイツ）はヨーロッパの中では急激なモータリゼーションの中で、トラム交通は、他のヨーロッパの国のトラムが潰滅的な状況になったのにも関わらずその70%も残存できた。それだけ他の国に比ベトラムへの執着が強かったともいえる。

1971年に「地域交通助成法」ができ、都市域内での公共交通の施設の新設については。連邦から10%、州から60~80%もの補助金がでるなど手厚い補助制度が創られた⁴⁾。

1965年、「車」交通が席卷していた状況から「公共」交通に切り換えるべく「一枚の乗車券で利便よく結節された公共交通機関を利用できる」「運賃体系を一元化し、一枚の乗車券で、利便よく結節された公共機関を利用できる」という狙いをもった「運輸連合」がハンブルクで結成された。爾来、ドイツの各都市圏内では「運輸連合」の結成が次々と進んでいった。さらに運賃についても、利用者にとって有利な「各種の交通機関を一本にした共通運賃制・ゾーン運賃制」も取り入れられた。この結果、ドイツでも「トラム」を軸とした交通が復権し、公共交通部門での運輸での分担率を大きく上昇させていった。

この「運輸連合」は当該の都市圏域における公共交通を一元的に、計画整備を含め運営・管理する組織であるために、この制度を実行するためには①共通運輸計画（鉄道・バス路線計画、シームレス計画、ダイヤの調整）②共同運賃制度、③運賃収入分担でのコンセンサスが求められる。それだけにこの運輸連合が実現するには業者を含め、自治体・市民とのコンセンサスが求められる⁵⁾。

4) アメリカの公共交通の経営

アメリカのトラム交通は第二次大戦後、モータリゼーションの影響でドラステックに廃線に追い込まれた。アメリカでの都市交通における乗用車交通の分担率は84%と極めて高く、将に「車」が交通機関の中軸に座っていた。

しかし、アメリカは超階級社会で、いくら「車」優先の社会とはいえ、「車」を購入出来ない貧困な階層（黒人・ヒスパニック系が多い。大都市では20~30%の世帯が車を所有していない。

居住地は都心周辺のインナーエリアに多く居住している)が存在しているために、トラムが廃止され公共交通としては「バス交通」のみになっている状況を考慮し、通勤・通学・買い物・通院など生活に必要な交通手段を保障するために、バス交通には手厚い補助金が充てられている。乗車料金も1回の乗車が1\$,ロサンゼルスなどでは「Dashダッシュ」と称せられるバスは1回の乗車は25¢に設定されている系統もある。バス交通の経営状況を見ると、その運賃収入は僅か20~30%程度であとは州・連邦政府からの補助と当該自治体の税負担から成り立っており、バス交通は将来に貧困者の生活を守るための「福祉」政策的意図が強い。また、戦後、北欧から始められた障害者にやさしい交通政策の波がアメリカにも押し寄せ、1990年には「交通バリアフリー法(Americans with Disabilities)」が制定され、以降は低床車両のトラム(LRV)を含め、全ての交通機関に障害者に配慮された交通機関が配置された(図2)。

次に、アメリカにおける公共交通の経営の事例を紹介する。

①ボストン(MBTA: Massachusetts Bay Area Transit Authority)の公共交通

ボストンはアメリカの東海岸にあり、どこことなくヨーロッパ的な佇まいを残している。旧市街地には曲がりくねった路地(ガッセ)もある。トラム系統も他の都市とは違い大半は残された。その意味では、公共交通の利用頻度、とりわけダウンタウンでは他のアメリカの都市に比べ高い。

公共交通機関はボストン市を中核としたマサチューセッツ州の湾岸地区(ボストン大都市圏)全体で(MBTA)に統括されている。このMBTAの経営状況を見ると、運賃収入が31.2%、州政府から32.6%、関係する自治体から31.2%となっており、公的な財政の補助は極めて高い⁶⁾。

②ポートランド

ポートランドはアメリカ西海岸のオレゴン州の州都である。この町の公共交通の経営は都心部のトラム・バスの乗車を「無料」にしている。この思い切った公共交通政策を採った背景には1970年代のオイルショック以降の世界の風潮とアメリカの都市活性化、とりわけ都心部再活性化政策がある。1973年のオイルショックは全世界的に低炭素交通の起爆剤になった。車社会のアメリカでも低炭素の機運が徐々に高まり、このトラムの公共交通機関としての対人・キロあたりのC(炭素)消費量削減としての有効性(トラムのC消費量は乗用車の5分の1)が評価された。さ

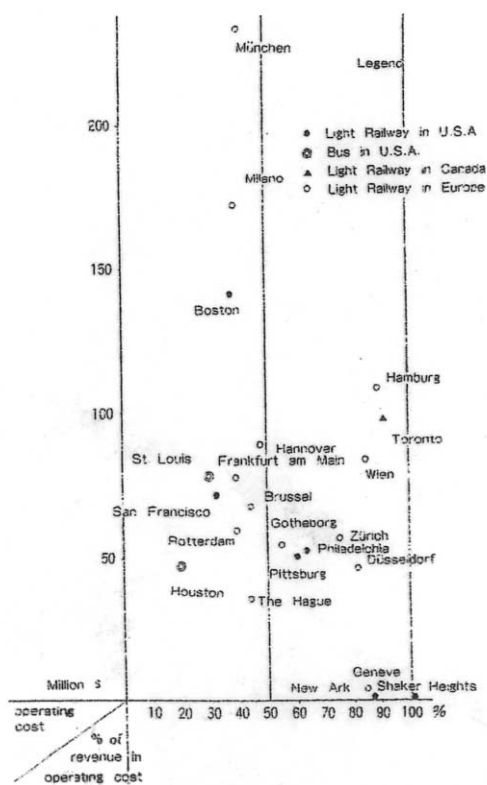


図2 都市交通における全経費に占める運賃収入

(各市の公共交通データより筆者作成)

らに、1982年の連邦交通法により、公共交通への補助額がガソリン1ガロンあたり5¢であったのが9¢、更に1997年に2.86\$に増加する動きも加わり、トラムの復活が加速化された。1981年サンディエゴに新型トラム（LRT）を皮切りに、全米に、次々と設置されていった。2009年現在29都市でトラム（LRT）が復活した。

ポートランドでも1986年にLRT・MAXが設置された。しかも、都心部については、このMAXと同時にバスも「無料」にしている。この措置により、都心部への来街者が増加し、町が活性化することも狙いに込めていた。すでに都心部の公共交通を無料にする措置は1972年にシアトルで行われており、17年間に30%もの来街者を増やした活性化を実現した実績も大きい。

このMAXの経営状況についていえば、収入の旅客収入は実に20%にしか過ぎない、残りの収入は給与税64%、たばこ税2%、その他14%となっており、如何に市民のコンセンサスが高いかがうかがえる（図3）⁷⁾。

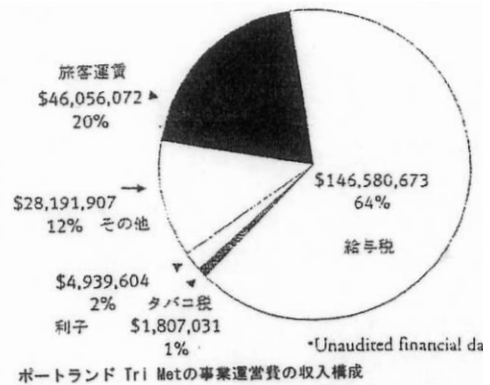


図3 ポートランドTri-Metの
交通財政Tri-Mets調べ

5) 韓国の公共交通の経営—ソウルの場合—

韓国のソウルの公共交通の交通機関別の推移をみると、公共交通の占める割合が高く、1996年には54%（バス・地下鉄が27%）にも上り、乗用車23%にとどまっている。2000年以降、公共交通のウェイトは増え続け、2012年には57%（鉄道30%、バス27%）と増加したのに対して乗用車が24%と減少している。その背景には、「公共交通優先」の意識が強く働いている。交通基本法も日本に先駆けて2010年に成立させ、市民の足を守るために、さまざまな諸策を講ずるとともに、公共交通経営への財政的なバックアップが法的にもお墨付きを与えられた。

ソウルの公共交通は1974年に「ウルメトロ」して韓国鉄道公社が操業を始め、2013年現在、9路線、営業延長が600kmある。鉄道として、中元本線、忘憂線、龍山線など10路線あり、その大半が韓国鉄道公社である。バスはソウル市と運行委託契約を結んでおり、経路・ダイヤ・運賃についてはソウル市がコントロールしている。

2004年にバスの「準公営制」が導入され、「鉄道・バス一体の対キロ区間制の共通運賃制」となった。乗車距離10kmまでが1050ウォン（110円）、10km超えについては、5km毎に加算される。現在のところ、補助金はバスについては経費の14%つき込まれているものの、鉄道系統についての運賃補助はない⁸⁾。

日本とちがいが、ソウルで「共通運賃・乗継通算運賃」など市民・利用者に有利な制度の導入ができた背景には①鉄道の経営主体が国・自治体（ソウル市）であること、②バスの経営は民営であるとはいえその経営規模が大きくなく、経営的にも赤字で自治体に経営の補助を受けなくてはならない弱みがあり、統括する自治体から運賃などの「統制」を受け入れざるを得なかったとい

うような状況が考えられる。

Ⅱ 日本の公共交通の経営

日本でも第二次大戦前には都市交通としてトラム・バスの役割は極めて高く、財政的にも大きな貢献をしていた。例えば、大阪市営交通の大きな黒字が港計画や公営住宅などの計画の遂行につき込まれていた。しかし、1970年台以降のモータリゼーションの下にはこのトラム・バス交通が衰退の一途を辿ることになった。日本のトラム交通の推移をみると明治26（1892）年、京都で開業された路面電車は昭和7（1932）年に65地域、路線延長1479kmをピークに徐々に乗客数・事業者数が減少に向かった。とりわけ、1965年以降は、路線の廃止が相次ぎ、1980年には路線延長が400kmまで減少した。

この間、公共交通部門で廃線の憂き目を見たのは路面電車だけでなく、全国の私鉄も1960～1983年の間に、営業3000km（98社）～同1550km（54社）へとドラスティックな減少を見た。さらに1986年には国鉄が分割・民営化された。

これら日本の公共交通の経営の背景には、「独立採算制」の大原則がある。しかし、1990年台に入る頃から、世界の風潮に押されて、「独立採算方式」を見直し、公的資金をつぎ込もうという取り組みが出てきた⁸⁾。

1) 金沢の「バス・トリガー方式」

金沢市は北陸にあり、加賀百万石の城下町、石川県の県都で人口は2010年現在46.2万人。市内の公共交通機関は、金沢駅の東西を走る「JR北陸本線」、「IRいしかわ鉄道」、以外は「バス」のみであり、「車」交通が卓越している。しかし、乗用車優位の交通がますますバス交通から乗客を奪い、バス交通経営維持のために、「料金の値上げ」「運行便数の減少」を惹起するなど極めて由々しい状況を招いた。

この問題を解決するために金沢市が音頭をとり、「交通事業者」と「バス利用者」が「新規に取り組む事業について、事前に採算ラインを設定しそれを下回った場合にはその事業を取り止める」というコンセンサスの下に、バスのゾーン料金方式を導入するなど、バス利用者に魅力的な

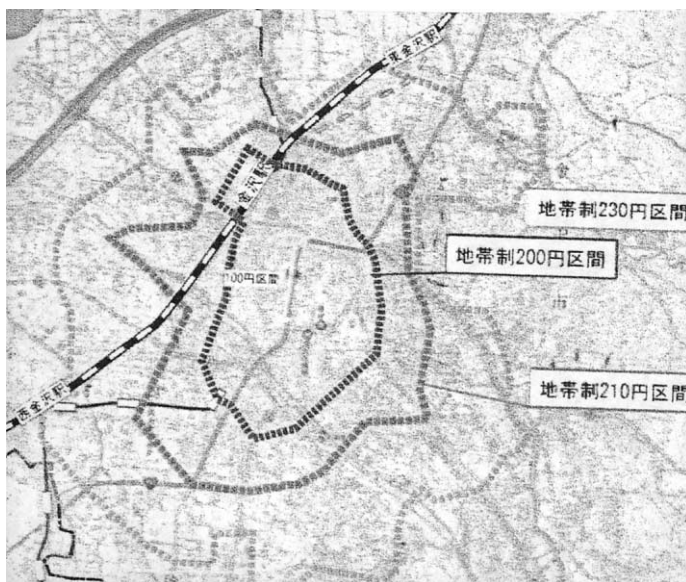


図4 金沢のバスの地帯制区間と運賃

「金沢バストリガーシステム」が導入された⁹⁾。

バストリガーシステムの特長は金沢市が音頭を取り、交通事業者とバス交通利用者との間で料金・ダイヤの協定を結び、バス交通の利用促進（トリガー：trigger）につながる方策を施行する方式である。香林坊・武蔵が辻間、金沢駅・金沢大学間についてのトリガー作が実行された、それぞれ、大きな効果を得ている。後者については施行前より3倍を超える乗客増を見ている。

金沢のバス経営では、金沢市内について「ゾーン運賃」が導入されたことである。同じゾーン内であれば何回乗り換えても同一料金制である。ヨーロッパの公共交通のゾーン運賃制を導入する際のヒントになる（図4）。

2) 富山ライトレール

富山ライトレールは、旧JR富山港線（JR富山駅・富山港間）の廃線の後を受け、日本で初めての全車両がLRV（Light Rail Vehicle）の鉄道を2006年に開業した。その経営方式については、上（運転など交通サービスの提供・施設の経営）は富山ライトレール（株）が、下（路面部の施設管理・維持・その更新・改良事業は富山市）分離の方式で行っている。運賃は100円で低廉。この結果、開業前後の乗客数は、平日で2倍、休日で5倍の増加となり、従前の乗物からの転換が乗用車12.6%二輪・タクシー党から4.6%など約20%がこのライトレールに切り替えている（図5・6）。

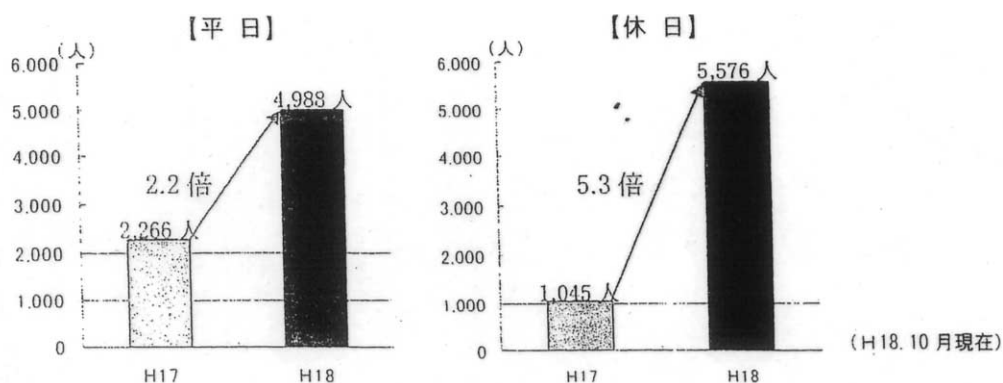


図5 富山ライトレールへ利用者（富山ライトレール（株））

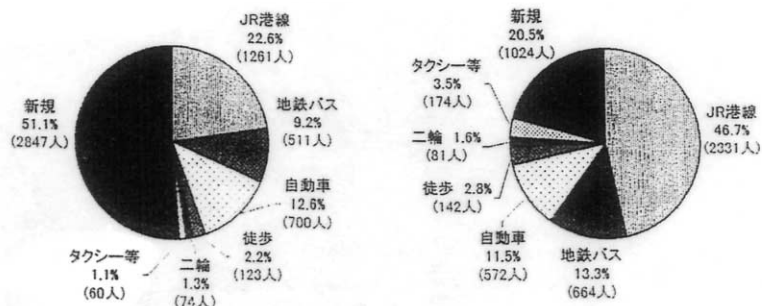


図6 富山ライトレールへの転換（富山ライトレール（株））

富山ライトレールの決算状況をみると、収入4.1億円のうち、運賃収入が2.5億円と全体の60%を占め、広告料・グッズ等の収入が0.8億円で運行事業補助金が0.7億円。支出は3.9億円でうち人件費が約半分の50%の1.9億円、フィーダーバスが0.15億円（補助金0.28億とその支出0.43億

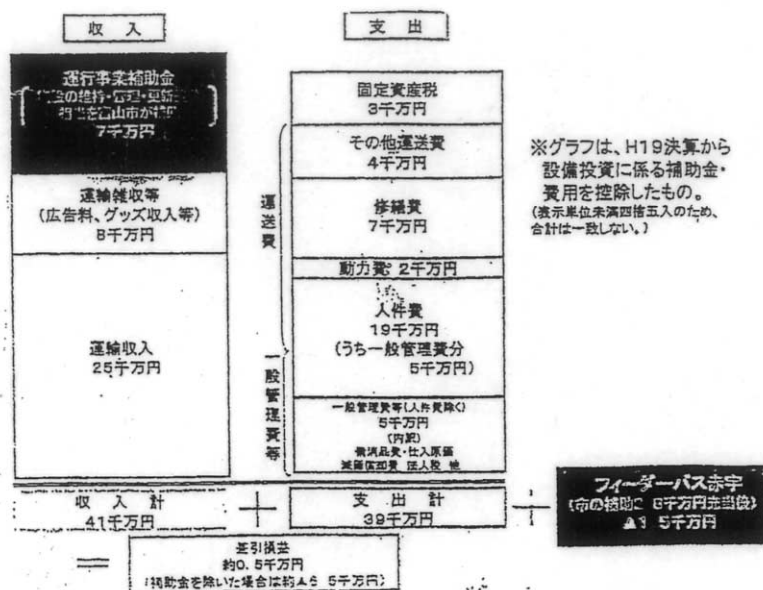


図7 富山ライトレールの2007年度決算 富山ライトレール

円)、その他が2億円弱となり、純益が0.5億円の黒字になっている。この富山ライトレールは新幹線開通後の2018年にはルートが富山駅をくぐり、都や市電に乗り入れ、都心部までの延伸が計画されており、乗客増が見込まれる(図7)。

富山ライトレールの「成功」の秘訣は、経営の上下分離のほか、新幹線開通にかこつけてLRVの車輛7セットが購入できたことが大きい¹⁰⁾。

3) 武蔵野市ムーバス(コミュニティバス)

武蔵野市ムーバス(コミュニティバス)はある老人の武蔵野市長あての手紙で始まった。「自分は高齢者になり歩くのもしんどくなった。近くにバスもないなんとかしてください」そこで市長はムーバスの設置を思い立ち、そのルートを決める為に興信所に老人の行動を観察させたりしている。かくて1991年に日本で最初のコミュニティバスが誕生した。

ムーバスのバス停から300m以内を原則に配置され、吉祥寺の駅と結ばれ、老人がよく立ち寄る病院・ショッピングセンター・福祉会館・市役所などを回遊するルートになっている。一つの系統が15~35分と短めのルートになっている。バスダイヤも1時間に3~4本のパターンダイヤになっている。バスの経営は、武蔵野市が関東バスに委託した。

運行の業績はすこぶる良く、当初は、収支は赤字を見込んでいたが、逆に、4年目からは「黒字」に転換し、市財政に些かなりとも貢献するようになった(表1)。の好成绩ぶり見て、瞬く間にコミュニティバスの開業が全国へと広がった。2009年現在全戸では導入市町村数1130、コミュニティバス数2309にも上っている¹¹⁾。

表1 ムーバスの収支 武蔵野市

年度	乗客数 (有料)	運行収入 (現金100円・回数券)	その他収入 (広告料)	運行経費 (事業者経費)	補助金 (市負担)
1995	105,406	11,098,920	0	19,022,944	7,924,024
1996	378,925	37,570,885	400,000	56,179,305	18,208,420
1997	428,043	42,249,270	400,000	47,350,841	4,701,571
1998	903,879	88,388,225	1,200,000	80,940,723	-8,647,502
1999	1,037,351	101,559,550	1,200,000	93,650,499	-9,109,051
2000(1・2号)	1,091,160	106,411,005	1,200,000	93,766,178	-13,844,827
2000(3号)	114,175	11,175,456	130,000	14,815,964	3,510,508
2000計	1,205,335	117,586,461	1,330,000	108,582,142	
合計	4,058,939	398,453,311	4,530,000	405,726,454	

注) 1号路線：吉祥寺東循環（1995年11月26日運行開始） 2号路線：吉祥寺北西循環（1998年3月8日運行開始） 3号線：境南循環（2000年11月26日運行開始）

1, 2号路線は関東バス㈱, 3号路線は小田急バス㈱に運行を依頼し、運行収支の赤字分をそれぞれ補助。

補助金欄のマイナスは、運行収支が黒字になったことを表す。収支の余剰金の1/2はバス事業者より市に寄付される。

結 語

共産主義下の旧ソ連では、その施作の重点が「労働者」に置かれ、公共交通の運賃についても、そのラインに沿って、極めて低廉な料金設定がなされた。旧ソ連が崩壊し、「ロシア」に移行した後も、公共交通機関については国営となっており、その運賃は、他の国々と比しても低廉で、市民にとっても利用しやすいシステムが維持されている。

第二次大戦後の世界の公共の経営はモータリゼーションがみられ、「車」優勢の交通体制になった。しかし同時に、都心部・広場での交通渋滞、街の疲弊、大気汚染、交通事故の増加などその弊害も深刻なものになった。1960年代に入って、こういった由々しい状況を改善しようという動きが出てきた。1973年のオイルショックは低炭素社会志向の風潮も加わり、徐々に車優勢から「公共交通」重視する方向へとシフトした。

フランスでは、1970年代から公共交通へ公的にも公共交通へ財政をつぎ込むべきだという考えが出現した。1971年のパリ大都市圏から始まった「交通負担金」制度の導入がその一環である。さらに、世界に先駆け、1982年には交通基本法が施行された。この法律により、公共交通の財源的基礎が法的にも保障された。フランスでは、以降、トラム・地下鉄の路線延長は急速に延長されている。

ドイツは、他のヨーロッパ諸国と異なり、モータリゼーション下でもトラムは70%も温存された。1965年にハンブルクで、世界に先駆け、「運賃体系を一元化し、一枚の切符で利便よく結節された公共交通機関が利用できる」という狙いの「運輸連合」が結成され、この方式を軸にした公共交通のネットワークが全ドイツに広がった。

アメリカは最も車が発達した社会であるが、同時に、超階級社会であり、貧困な階層の市民は「車」が持てない。そうした人々の「足」を確保するために公共交通として、バスが充てられた。バス網は彼らの居住空間の都心の及びその周辺部を中心に一乗車1\$という低廉な料金が設定さ

れている。1970年代のからは、街の活性化の起爆剤のとして公共交通機関の施策がとられた。1972年のシアトルでのバスフリーライドの導入とか1986年ポートランドの都心部のバス・トラムフリーライドがそれである。

韓国では、公共交通の経営体の主体が国・公営の機関が圧倒的に多く、2004年にバス準公営制の施行とともに、鉄道・バス一体の対キロ区間制の共通運賃制が採り入れられた。

日本の運輸政策の運賃については基本的に「独立採算」制となっており、モータリゼーションに伴い、バス・トラムなどの公共交通はドラスティックな減少を招いた。1986年の旧国鉄の分割民営化もその流れの一環である。

しかし、1990年頃から、世界の公共交通経営の流れは、トラムの復権・バリアフリー、さらに「交通基本権（誰でも何所へでも移動できる）」の保障といった方向になり、日本でもこの流れが加速化しだした。1991年、高齢・障害者にやさしいコミュニティバス（ムーバス）の開始、1997年から地域・自治体・事業者がいったいとなった「交通を軸としたまちづくり」事業（地域公共交通確保維持事業）に財政的な助成がはじめられた。この中で、地方の鉄道経営の上下分離策が2001年のえちぜん鉄道から導入されだした。2006年開通の富山ライトレールもその一環である。この鉄道はさらに、新幹線開通の整備に合わせて、全車両LRVでの運行を実現させた。

都市交通の運賃については日本では今のところヨーロッパの都市交通に見られるような連合運賃、韓国のような距離別運賃制が施行されていないが、いずれの方式も利用者の立場から見て「有利（低廉）」である。果たして日本の都市交通でこのようなシステムが実現できるのか。連合運賃については、広島などでも机の上で検討されているがまだ具体的な動きはない。金沢の市内では、バス・トリガー策とともに、北鉄バスでは市内では「ゾーン運賃制」になっている。これも一つの利用者が優位になる方策である。ヨーロッパで見られる市民優位の運賃施策を実現するためには、自治体・事業者・市民のコンセンサスがなくては実現しない。

2014年日本でも「交通政策基本法」が成立し、ようやく公共交通へのテコ入れが始まったが、欧米の法律と比べ、「交通の移動権」という「権利」の文言がなく、公共交通優先の政策遂行には実行力という点では課題が残っている。

注

- 1) 實清隆 (2004)『都市計画へのアプローチ』古今書院、33-35頁
- 2) 飯田牧代 (2014)「モスクワにおける公共交通の乗車券共通化」運輸と経済73、68から72頁
- 3) 南総一郎 (2012)「フランス交通負担金の制度史と政策的合意」財政と金融、34-1、31-55頁
- 4) 實清隆 (1984)「欧米都市の比較公共交通論」富山大教育学部紀要、32、2頁
- 5) 土方まり子 (2010)「ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」20-8、85-95頁
- 6) 實清隆、同掲1)
- 7) 實清隆 (2004)『都市計画へのアプローチ』古今書院、47-51頁
- 8) 新納克広 (2014)「韓国の公共交通」都市と公共交通、38、9-21頁
- 9) 木谷弘司 (2012)「金沢のバストリガー方式」北方議会人、40-43頁
- 10) 實清隆 (2009)『都市計画へのアプローチ』古今書院、112-120頁

SUMMARY

Before the collapse of the former USSR there was a controlled cheap fare system for the citizens. Even after then a fairly cheap fare system is still in use in Russian cities.

Since after the World War II there has been motorization worldwide, which has brought about the decrease of use of public transits such as trams and buses. Furthermore it triggered the deterioration of environment and congestion of traffic. However public transit has been regaining its momentum as a means of transportation to improve this situation.

Vesement Transport (local tax levied on the total gross salaries of the employees of the company) has been levied for the management of operation in French public transit since 1973, beginning with Ile de France. LOTI (Loi de Orientation Transpore Interieur) which granted people the first ever right to move was launched in 1982.

Consociation which aimed to unify fare system among different public transport systems was launched by German public transit in 1965, starting with the Hamburg Metropolitan Area.

American society is highly car oriented. However American society is also highly classified. So bus services with cheap fares are available among poor people.

City areas where the fares of public transit such as bus and tram were free of charge started in downtown of Portland and Seattle to regain vitality through such attractive services.

The Korean authority of public transit introduced a unified fare system according with distance in 2004.

In Japan unassisted management systems are popular among public transit system. However, the management of public transit with some financial assistance from the public sector has been introduced among local railway services since 1997 due to the enactment of law regarding financial support for local public transits. So far there is no Consociation or unified fare system in accordance with distance in Japanese public transit. Much consensus will be necessary to introduce such a system.

【Key words】 public transit, consociation versement transpore, basic law of transportation