交通政策を研究してこられた中央大学研究開発機構教授の秋山哲男さんからお話を伺った。

日本における少子高齢化、人口減少と交通

〇少子化問題の深刻さ

・現在 1.4 の出生率が 2030 年に 2.1 に回復したとしても、人口減少が止まり安定するのは 2090 年という、次世代に響く問題である。

・ベビーブーマー世代は 2015 年に 41 歳。これ以下の世代の女性は急激に減少する。

〇超高齢化問題

・2040 年には 35%という高齢化率は、医療介護ニーズの大幅な増加を意味する。特に多摩地域での医療介護不足問題が顕在化する。

・認知症になっても健康寿命を延ばすために出かけることができる対応が必要。

〇人口減少問題

・地方都市は人口 1～2 割の減少で地域力は下がる。生産年齢人口の減少により個人消費が減少し、商店街が緩やかに衰退してきた。

・ビジネスとして成り立たないものが全体的に増えてくる、税収が少なくなり財源不足で必要なサービスの提供ができなくなる、生活サービスの担い手が不足する。

→地域交通も今までの民間企業依存型の政策から、生活に密着した交通は行政・市民・民間が協同でカバーする必要がある。

日本におけるモビリティー問題

〇路面公共交通の現状

・バス事業者：運転手の給与を切り下げて対応しているが、減少の一途。

〇交通政策基本法

・平成 18 年以降、地方自治体が計画の主体者として転換を図り始めているが、計画担当者も他の担当者と同様短い期間で異動し、実現が担保されない。

〇公共交通の財源

・交通は儲からないという認識で、フランス、ドイツも運賃収入は 30%～40%、残りは公的な補助金など。日本は赤字の場合には補てんという考え方。

〇都市の衰退を防ぐユニバーサルデザイン

・高齢者・障害者の移動手段の確保しやすい環境づくり（欧米にみる移動権の保障）

・その上で買い物、通院のための外出支援

・買い物をする中心市街地の衰退は、地方都市の衰退を加速させる→個々の店舗の活力や営業状態を改善し、中心市街地の衰退を止めることが必要。