

#### (4) LRT 導入のための法制度、行財政に関する研究

##### 2) 先進諸国の都市交通における行財政構造に関する研究 (同志社大学)

同志社大学

青木 真美

平成 17～19 年度合計予算額 520 千円

(うち、平成 19 年度予算額 520 千円)

※上記合計予算額は、間接経費 120 千円を含む

#### [要 旨]

1970 年代後半から、先進諸国において LRT に代表される路面交通の見直しがあり、全廃に近かったフランス、アメリカ、イギリスの諸都市で新たに LRT を敷設する事例がみられるようになった。

この項では、LRT 導入推進の背景となる行財政構造について調査を行い、政策目的を明確にした地方交通に関する法律の制定、広域的な調整組織の編成、政策目的に依拠する財源の調達方法など、わが国におけるパッケージ型の交通施策の導入に必要な行財政の仕組みについて明らかにする。

[キーワード] 法・行財政制度、地方分権、公共交通投資、公共交通運営補助、道路財源

#### 1. はじめに

本調査では、これまで進められてきた個別の都市の事例や実態調査を前提として、LRT 導入を推進するための法制度や行財政制度について、アメリカ合衆国及びドイツ、フランスを中心とした先進諸国における都市交通の現状と行財政の構造の面から明らかにするものとする。

#### 2. 研究目的

1970 年代後半から、先進諸国において LRT に代表される路面交通の見直しがあり、全廃に近かったフランス、アメリカ、イギリスの諸都市で新たに LRT を敷設する事例がみられるようになった。1978 年～2004 年で、世界全体で 58 の都市で LRT 路線の新設または再投入がなされている。

EU によるヨーロッパの市場統合により、交通分野での行政構造が変化し、都市交通については地方政府(州)が管轄し、国からの交付金により運営・投資に助成を行うという新たな枠組みが生まれた。一方アメリカでは、それまでもっぱら州政府及び郡・市町村の管轄下にあった都市交通について、主に投資面から連邦政府が助成を行う仕組みが 90 年代から確立されてきている。

この報告では、その行財政構造と法律的な枠組みを明らかにし、その都市交通に与える効果及び国や地方の交付金の財源などを調査して、わが国におけるパッケージ型の交通施策の導入に必要な行財政の仕組みについて考察するものとする。

#### 3. 研究方法

文献調査及びヒアリング調査に基づいて、アメリカ合衆国、ドイツ、フランスについての行財政制

度と法的枠組み、財政支出の実態を明らかにし、その効果を考察する。またイギリス、スウェーデンについては行政制度の枠組みと競争入札について文献調査を行なう。

#### 4. 結果・考察

##### (1). 先進諸国の都市交通における行財政構造

###### 1) 都市交通の現状と行政

###### ①都市交通の現状

わが国を除き、先進諸国において都市の公共交通機関はモータリゼーションの進展により、1960年代ごろから輸送量は減少し、民間の営利企業としては成り立たないような状況であった。しかし運賃認可に際しては、わが国のような独立採算制ではなく、行政当局が自動車利用の費用や物価水準と比較して、支払可能な (affordable) 運賃水準を設定していたため、運賃収入は営業費用のおおよそ 5割を満たすのに過ぎないものである。

交通事業者は、幹線系の鉄道が運行するローカル鉄道については国が管轄しており、それ以外の鉄道、軌道、バスについては、市町村の行政組織の一部 (交通局) か市町村が出資する公営会社が運営しており、州政府の管轄下にあった。国や州の行政当局側は、これらの事業者の収入不足分に対して所有者である市町村を中心として欠損補填を行なってきた。例えば 2002 年度のアメリカ合衆国の運営財源は、運賃収入 32.5%、営業外収入等 17.3%、郡・市町村補助 20.1%、州政府補助 25.2%、連邦政府補助 4.9%である<sup>1)</sup>。

###### ②ヨーロッパにおける行政構造の変化

ヨーロッパ諸国では、1993 年 11 月のマーストリヒト条約により、ヨーロッパ共同体 (EC) はヨーロッパ連合 (EU) となり、市場統合された体制のスタートとなった。この体制を整えるために、人、モノ、サービス、資本の自由な移動を実現するためのさまざまな政策がとられた。

鉄道については、財政上の国との明確な分離、インフラと運営の分離 (上下分離) などの措置がとられている<sup>2)</sup>。

これを契機として、1990 年代中ごろから鉄道の規制改革 (民営化と規制緩和) が行なわれ、全国の幹線鉄道網や地域の鉄道網を運営するそれまでの国営企業が株式会社化され、旅客と貨物、旅客の幹線系サービスと都市交通・ローカル路線のサービスについての分離が行なわれ、貨物と旅客の幹線系サービスについては、採算の取れる部門として位置づけられたが、都市交通・ローカル路線については、助成を行わなくては維持できない部門とされた。さらにそのサービス水準などの経済的側面については、それまで国が幹線系と一括して管轄してきたが、今後は地方 (州政府) が管轄するものとされた。

図 4.2.1 はその体制の変化を示したものである。

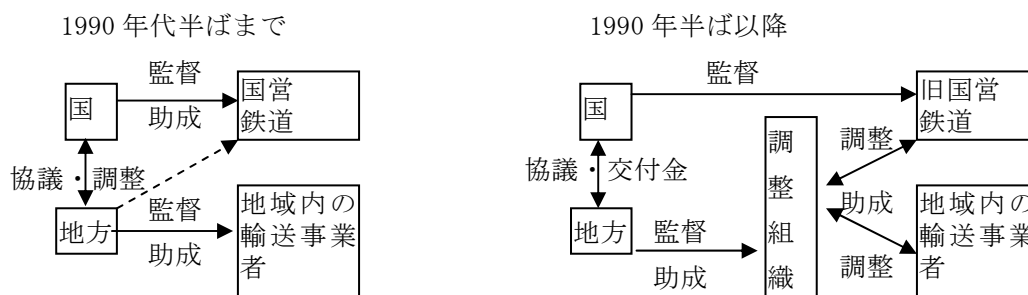


図 4.2.1 ヨーロッパにおける都市交通の枠組みの変化

表 4.2.1 はアメリカも含めた、各国における具体的な体制について示したものである。

### ③ 地方政府の役割の変化

こうした変化は、都市交通についての地方分権化の動きともいえ、具体的には

- a) 地域交通政策については地方政府が交通計画(投資・運営)を策定
- b) 国及び地方政府による地域の公共交通助成の新たな枠組みの設定
- c) 地方政府による公共交通の輸送サービスの設定と提供

という変化をもたらした。

a)については、一地域の旅客交通についての計画主体が国ではなく地方政府であるということが明確にされ、さらに輸送サービスについての計画だけでなく投資計画についても地方が策定し、国がそれを承認するというプロセスを経ることになった。

各国とも地域内の都市交通についての行政側管理者は、地方政府あるいはそれを代理するもの(運輸委員会など)となっている。これらの管理者は、インフラについての計画も策定し、道路交通の需要管理(TDM)などの政策の導入にもかかわっている。

公共交通についての実際の輸送サービスについては、行政側の管理者の下位組織となる交通担当部門が計画を策定するが、これらの部門は単一の地方自治体に属するのではなく、複数の行政機関(州や市町村)及び事業者側の関与により設立された外局的な組織である。そして、複数の交通機関の時刻表の調整、運賃水準やシステムの決定、広報、マーケティングなどを担当している。また重要な機能として、行政からの助成金の配分や、運賃システムが域内で共通となっている場合には、収受した運賃の事業者への配分、行政からの助成金の配分といった役割をおっている。

サービス提供者とは実際に輸送を行う事業者であり、2007年3月現在では多くの国では既存の事業者が競争入札を経ないで営業を行っているケースがほとんどであるが、スウェーデンのストックホルムでは、競争入札によって複数の民間会社が選定されている。

b)については、既述のように、都市交通の運賃水準を原価をカバーできる水準としている日本の場合とは異なり、競合する自家用車との比較や物価への影響などを考慮して、行政側が運賃水準を決定してきた。そのため、運賃収入でカバーできない費用については、これまでは事業者に対する運営費助成という形で補填されてきた。

地方分権化により、これまでは幹線系鉄道事業者へは国が、それ以外の都市交通事業者はおもに地方政府が直接助成してきたものが、地方政府が主な助成者となり、さらに事業者ではなくて輸送サービスに対する助成という形に助成対象もが変化した。

つまり地方政府が輸送計画者を通じて地域に必要な輸送サービスを設計(デザイン)し、その提供についての適切な事業者を選定し、利用者側の支払い(運賃)でカバーできないコストを、地方政府からの助成という形で負担するという形になったのである。

これはc)とも関連するが、将来的には助成金ができるだけ少なくすむような事業者を競争入札で選定することを目標としている。これまでの特定事業者への欠損補助とは性格がまったく異なったものとなっている。

表 4.2.1 先進諸国の都市交通に関する行税及び実施体系

国	都市圏名	行政側管理者	輸送計画者	サービス提供者(輸送事業者)	特色
仏	イルドフランス パリ	IdF 1) 州	IdF 運輸組合 (STIF 2))	SNCF3)、RATP4)等	交通税を運営費助成に
	それ以外	州	広域行政組織	SNCF、市交通局等	交通税を投資助成に
独	全域	州/運輸連合	運輸連合/各事業者	DBAG5)、市交通局等	共通運賃制度、鉱油税込投入
英	ロンドン周辺	大ロンドン 庁 GLA	ロンドン交通庁 TfL 6)	TOC7)、TfL 等	地下鉄建設に ppp 8) 導入
	主要7都市圏	運輸委員会 PTA 9)	旅客運輸公社 PTE 10)	TOC、PTE 等	
伊	ローマ、ミラノ	州	州	Trenitalia 11)、市交通局*等	都市圏交通計画の策定
西	マドリッド、バルセロナ	国、州	輸送コンサルシオ 12)	RENFE 13)、市交通局等	旅客数に応じた国からの助成
瑞	ストックホルム	県	ストックホルム運輸会社(SL) 14)	競争入札で決定 複数の事業者	競争入札の導入
	それ以外	県、市	県、市	SJ AB15)、市交通局等	
米	基本的枠組み	州、市町村	大都市圏運輸公社 MTA 16)	AMTRAK 17)、大都市圏運輸公社傘下の交通事業者等	都市圏計画機構 MPO による総合的なコントロール
	ニューヨークの例	ニューヨーク州 ニュージャージー州 コネチカット州	NYMTA 18)	NY 地下鉄、ロングアイランド鉄道、メトロノース鉄道、NJ トランジット等	NYMTA は有料道路トンネルも管理

- 1) Il-de-France イルドフランス (パリ周辺の州の名)
- 2) Scincicat des transport d'Il-de-France イルドフランス圏運輸組合
- 3) Société nationale des chemins de fer français フランス国鉄
- 4) Régie autonome des transports parisiens パリ運輸自治公社
- 5) Deutsche Bahn AG ドイツ鉄道株式会社
- 6) Transport for London
- 7) Train Operating Company 列車運行会社
- 8) public privte partnership 民間資金導入
- 9) Passenger Transport Authority
- 10) Passenger Transport Executive
- 11) トレンイタリア株式会社 (イタリア鉄道グループ: FS グループの1つで輸送サービスを行う部門を担当している会社)
- 12) Consorcio Regional de Transportes 現在はマドリッドとバルセロナのみで設立
- 13) Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles スペイン国鉄
- 14) AB Storstockholmes Lokaltrafik
- 15) Statensjárnvärgär スウェーデン鉄道
- 16) Metropolitan Transport Authority
- 17) アムトラック: 米国鉄道旅客輸送公社 (National Railroad Passenger Corporation)
- 18) New York Metropolitan Transport Authority ニューヨーク都市圏運輸公社

なお、こうした都市交通の輸送サービスについての地方政府の助成は、国から地方政府に一括して交付される交付金を財源としているケースも多い。

c)については、新規参入事業者の促進によるサービスの向上やコストの削減を目的として、地方政府が設定する運賃水準と輸送サービス要件を前提として、適切な事業者を選定する、あるいは既存の事業者と交渉するという方法が取られている。

どれほどの助成金をもらえればそのサービスを提供できるか、といういわばマイナスの競争入札制度を利用した事例は、イギリスやスウェーデンで導入されているが、その他の国では、既存の事業者との協議により運賃と助成の水準を決定する。さらに、地方政府が車両に対する投資の面でも助成を行うなどの事例がみられる。

#### ④アメリカの都市交通における行政構造

アメリカの場合には、もともと州内の交通については、州が管轄していたが、1964年の都市大量交通法（Urban Mass Transportation Act of 1964）で初めて連邦財源から都市交通投資への助成が行われ、それ以来、70年代に運営費補助の導入や道路交通整備との一元化、90年代には大気汚染や障害者問題などへの対応が盛り込まれてきた。また、州や郡のレベルでは、売上税やガソリン税の税収を、都市の公共交通事業の赤字を補填する財源として充当させるケースが増加してきている。

そして現在の都市交通に関する行政の枠組みをみると、ヨーロッパとかなり共通することがわかる。表4.2.1では特色の項に記載しているが、アメリカの都市圏計画機構（MPO: Metropolitan Planning Organization）は、大都市圏運輸公社（MTA）の上部に位置する組織であり、行政側管理者として交通ばかりでなく都市計画、環境、道路管理といった総合的な視点から都市を管理していくものである。

## 2) 法制度と財源の現状

### 1) アメリカ合衆国

#### ①運営費助成

MPOが、広域の複数の自治体を束ね、交通事業者に運賃やサービスの水準を指示する一方、長期的な投資計画を策定し、連邦政府資金を得る手続きを行ったり、交通事業者に対する州や郡の運営費助成を配分したりする役割を負っている。

運営費助成における州と市・郡の割合は、2006年度のニューヨークの事例でみると、州が55%、ニューヨーク市及び7郡が45%となっている。これらの財源は、抵当権登記税収（Mortgage Recording tax、不動産取得にかかわる税）の一部と、ガソリン・軽油及び自動車関連税収の一部であり、それでも不足する部分については一般財源からの支出となっている<sup>4)</sup>。

#### ②投資助成

連邦政府が行なう都市交通への助成の根拠は、「1998年連邦地域公共交通法」（The Federal Transit Act of 1998）である。同法は連邦政府の陸上交通に対する助成の根拠法である「21世紀のための交通公平法」（Transportation Equity Act for the 21st Century:TEA-21）の第3章に該当する<sup>3)</sup>。

TEA-21は、毎年予算審議を経て実効の歳出額が確定される「授權法」であるため、実際の助成交付額とは異なるが、2003年度までも6年間で、合計2,179億ドルを連邦補助道路、道路安全、地域公共交通、運送人安全、交通研究、その他の6項目に支出するものとしており、地域公共交通については、410億ドルが配分されている。

TEA-21による連邦政府助成の州側の受け皿として、MPOが位置づけられている。

この助成の対象は、基本的には公共交通の投資であり、そのほかに交通計画策定や調査研究も助成対

象項目として挙げられている。

TEA-21 の財源は、連邦地域公共交通法については、293.4 億ドル(71.6%)が自動車燃料税を財源とする道路信託基金であり、残りの 28.4%が一般財源である<sup>3)</sup>。

道路信託基金は、1956 年の連邦補助道路法に基づき設置された、自動車燃料に課される税金を財源とする基金で、1973 年より公共交通の資本投資に支出することが認められた。現在ガソリン 1 ガロン当たりの税金は 18.3 セント(10 当たり 4.88 セント)で、15.44 セントが高速道路環状、2.86 セント(15.6%)が公共交通の資本投資に充当されている。

なお、TEA-21 は 2003 年度末(2003 年 9 月)に失効し、現在は陸上交通延長法 (Surface Transportation Extension Act) により暫定的な予算措置が図られている。

### ③ドイツ

#### a) 運営費助成

ドイツは、1994 年の鉄道事業の株式会社化に伴い、基本法(憲法)に定められる国の権限を改正しなくてはならなかったため、必然的に国と州政府の役割の見直しが必要となった。

州政府は、これまでも地域のバスや路面電車、地方鉄道の監督権限をもっていたが、全国的なネットワークをもつ鉄道事業者の投資や輸送サービスについても、州の地域内について計画立案の権限を持つようになった。

その財源としてこれまで国が鉄道事業者に直接補助を行ってきた採算の取れないサービスについての助成金を、国が州政府に配分することとなったが、その額を巡って大きな論争となり、ドイツ鉄道の経営形態改革関連の法案は 1993 年 12 月というぎりぎりの期限でようやく成立した<sup>5)</sup>。

この助成金の財源としては地域分権化法 (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, vom 27. Dezember 1993) で、鉱油税(ガソリン税など)の税収からと明記されているが、公共交通のための特定財源という枠を設けているわけではなく、あくまでも一般財源として收受された鉱油税の収入分を充当するということである<sup>6)</sup>。

これまでベルリン、ハンブルク、ミュンヘンなどの大都市圏で、交通事業者の組合という形式で運賃の共通化や時刻表の調整、助成金配分を行ってきた「運輸連合」(Verkehrsverbund)は、この地方分権化を契機に飛躍的に数が増大し、44 (2003 年 4 月)となっている。この運輸連合が、総合的な交通計画、輸送サービス水準、運賃システムなどの策定に果たす役割はますます大きくなると考えられる。

#### b) 投資助成

1971 年 3 月に制定された「地域交通助成法」(市町村の交通事情改善のための連邦財政助成法、Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde von 18. März 1971 略称: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG)により、ガソリンなどを対象とした鉱油税財源を用いて、都市交通投資について連邦政府が助成することとなった<sup>7)</sup>。

同法に配分される鉱油税の財源は、1997 年以降は上限を 32.8 億マルクとされ、そのうち 0.25%が調査研究のために留保され、残りの 80%が州プログラム(各州独自の計画)、20%が連邦プログラム(人口集中地域及びその周辺における 1 件 1 億マルクを越える鉄道計画)に配分される。各州へは登録車両台数に一定の係数をかけた比率に従って配分される。

各州は、毎年州の公共近距離旅客輸送についての整備計画を作成し、連邦の承認を受け、それに基づいて配分された連邦の財源を整備主体(郡、市町村、市町村の組合)に配分する。

1967 年以降の地域交通助成法による財源は、2003 年までの累計で総額 1,080 億 6,890 万マルク(約 8 兆 6500 億円)となる。うち自治体の道路には 492 億 2,466 万マルク(約 4 兆 6,700 億円)、公共近距離旅

客輸送には 585 億 8,900 万マルク (約 3 兆 9,400 億円) である<sup>8)</sup>。

標準的な連邦政府の助成割合 60%を用いて推計すると投資総額は、道路で約 820 億マルク、公共近距離旅客輸送で約 980 億マルクとなる。

また、鉱油税込全体と比べると、地域交通助成法による財源は 6~9%を占めている。

連邦政府の年間負担額を見ると、1997 年の地域交通の地方分権化以降の支出では、連邦政府から州政府への交付金 (運営費助成) が年平均 65.4 億ユーロ (約 1 兆 466 億円)、地域交通助成法による連邦負担分が年平均 16.7 億ユーロ (約 2,679 億円)、合計 82.1 億ユーロ (約 1 兆 3,145 億円) となっている。

#### ④フランス

もともとフランスは中央集権的であり、他の国に比べて地方政府の規模も小さかった。行政全体についても地方分権化が進められ、100 の県に細分化されていたものを、1972 年に 26 の州 (Region : 地域圏と訳す場合もある) に統合している (フランス本土にあるのは 22 州のため、州の数を 22 とする場合もある)。

鉄道事業の上下分離が行われた 1997 年 1 月より、試行的にいくつかの州が圏内の総合交通計画の策定や運賃・サービス水準の決定を行うこととした。2002 年 1 月から法律 (都市連帯及び再生法、2000 年 11 月 Loi relative à la solidarité et au renouvellement-urbains) により、この試行が本格導入された。

州は、州内の運輸行政当局として交通計画を策定し、運賃・サービス水準をするほか、運営費や車両調達について補助を行う。さらに投資についても一部を直接実施する。地域については複数の市町村からなる広域行政組織 (組合や共同体など形式はさまざまである) が輸送サービスの管理と助成を実施する。

国は、これまで国が鉄道事業者に直接補助を行ってきた採算のとれないサービスについての助成金を財源として、この州の活動について財政的に援助する役割を担っている。

また、フランス特有の制度である交通税 (le versement de transport) は、一定以上の従業員規模をもつ法人に対して、給与総額の一定割合 (1%-2.5%) を徴収し、交通を担当する広域行政組織の裁量により、公共交通の整備や運営費補助に用いられるもので<sup>9)</sup>、地域圏の発足以降徴収する市町村が増加し、今回の地方分権化によってさらにその役割は重要となっている。

なお、パリ周辺 (イルドフランス州) についての制度は、他の都市圏と大きく異なっており、国の関与が大きいのが特徴である。イルドフランス州に対しては、首都圏整備という観点から、公共交通整備についての投資財源を国が三割負担し、残りを州からの補助と低利融資という形でおこなっている。他の州では国の負担は二割程度である。運営費助成についても州に配分される資金 (合計約 100 億フラン、約 2000 億円) とは別に、国が直接補助を行っている。

#### ⑤イギリス

ロンドンにはロンドン交通庁 (Transport for London:TfL)、地方都市圏 (7 都市) については、旅客運輸委員会 (PTA: Passenger Transport Authority) と旅客運輸公社 (PTE: Passenger Transport Executive) が設置されている。

ロンドン交通庁は交通計画を策定し、各輸送事業者との調整や助成配分を行ない、PTA は公共交通に関する政策や財政上の決定を行っている。PTE は執行機関で PTA の決定に基づき、具体的な輸送計画の策定や輸送事業者の決定などを行っている。

PTE は事業者 서비스에実施についての交付金を支払うが、そのための財源として国から大都市圏鉄

道旅客支援交付金 (Metropolitan Railway Passenger Support Grants) を受けている。

なお、バス輸送についてはすでに 1985 年運輸法で、規制緩和が実施されており、公営のバス会社がほとんどであったものが、民営化され新規の事業者の参入が行われている。

#### ⑥スウェーデン

スウェーデンは他の EU 諸国に先駆けて 1988 年に幹線鉄道事業の上下分離を実施している。インフラを管理するスウェーデン鉄道庁 (BV: Banverket) が国の行政機関であり、線路使用料についても環境負荷などを考慮して他の国で設定されているよりもかなり低い水準(不足分は国が助成)になっているなどの特徴がある。

地域交通については、各県及び市が競争入札制度により事業者を決定している。旧スウェーデン国鉄以外の新規参入事業者も多く落札している。当初この部門の契約期間は 2~3 年となっていたが、現在ではほとんどが 5 年以上となっている<sup>10)</sup>。

首都ストックホルムでは、以前市の交通局として鉄道、地下鉄、ライトレール、バスを一元的に運行していたストックホルム運輸会社 (SL: AB Storstockholms Lokaltrafik) が、2000 年以降は公共交通の管理主体としての役割のみ持つようになった。

他の諸国と異なり、国は地域交通の運営に対しては助成を行っておらず、投資助成(ただし少額)のみである。

また、県から輸送事業者に助成される運営費補助は、ストックホルムの場合コストの 50%を上限としている。

### 3) 行財政構造に関する考察

#### ①広域的調整組織の必要性和問題点

##### a) わが国における地方分権化と地域交通

1999 年 4 月の運輸政策審議会自動車部会の答申では、バスの規制緩和に際し、地域交通に対する地域の関与を高めるべきであるという方向性が示されていたが、これまで地域交通については、運行は事業者が、補助は国が行ってきたため、地方自治体において交通についての経験や情報はほとんどなく、「交通対策課」という部局は、交通安全や違法駐車の問題を取り扱うに過ぎなかった。

そのため、鉄道やバス事業における規制緩和により撤退が容易になった事業者からの路線廃止の届出に対しても、場当たりの対応しか行ってこれなかったのが現状であり、不採算路線からの撤退が続いている。

今回調査を行った先進諸国では、国が地域交通の政策的役割や目的について法律等で明確に示しているばかりでなく、地方自治体にも地域交通の役割の認識や長期的な計画の策定が課され、国からの助成の獲得にも計画の策定と承認が必要条件とされている。わが国の地域交通についてもこのような基本的な政策的指針や合意形成が必要である。

2007 年 5 月の「地方公共交通の活性化及び再生に関する法」では、市町村における「地域公共交通総合連携計画」の策定が可能とされているが、そのよってたつ理念については示されていない。また国・地方自治体・事業者が投資や再生計画について協議を行うとしているが、具体的な運行についても調整する組織を設け、法的な立場と目的を明確にするべきである。

##### b) 幅広い関連分野の包摂

広域的な調整組織は複数の自治体を包含するばかりでなく、地域交通政策として担当する分野は、バス・鉄道の公共交通機関、道路(建設・利用)、都市計画(土地利用・まちづくり)、環境、といった幅



広いものとなっている。特にLRTについては、道路交通との競合が問題となり、導入が進まないケースが、わが国ばかりでなく今回調査を行った先進諸国でも多くみられ、環境問題やまちづくりといった幅広い視点からのアプローチが不可欠である。

その際には、現在わが国で示されている地域協議会のように、各部門の参加を任意とするのではなく、法的拘束力を持たせないと、調整が困難になると考えられる。

#### c) 広域的調整組織の問題点

広域的調整組織では、運行については事業者に委託しており、サービス水準についてのチェックが不可欠であり、契約によりペナルティや報奨の制度を設けているが、それでもなお列車・バス運行の遅延や間引き、車内・停留所の安全・保安、落書きなどについての利用者の不満が大きい<sup>4)</sup>。またある都市では、改札口がなく車内での検札により運賃収受を行うが、乗務員のモラルの低下により捕捉率が低くなっているケースもあるようだ<sup>11)</sup>。

運行の現場との乖離は、日常的な運行ばかりでなく、運行計画（短期・長期）、サービス水準、投資計画などにも、大きな問題をもたらす可能性があり、事業者がわが国の第三セクター鉄道のように、行政と遊離した形とならないように、調整組織側が留意する必要がある。

また、広域的調整組織においては、中心都市と周辺地域とのコンフリクトが大きくなる傾向にある。特に投資計画の策定においては、実際には中心地域の輸送量の増大や施設の改良が必要とされているにもかかわらず、郊外への延伸を主張する周辺部の市町村の反対により実現できないケースも見受けられる<sup>12)</sup>。

広域的調整組織が地方自治体レベルで編成された場合には、このような利害の対立が顕在化する恐れがあり、発言権を人口比あるいは拠出財源比とする、あるいは国や学識経験者で構成される中立的立場のアドバイサー的組織を内部に設けるなどの措置が必要である。

#### ②助成財源の確保について

先進諸国における運営費助成、投資助成の財源をみると、一般財源のほか①自動車・自動車燃料関連税、②不動産関連税、事業者からの拠出、③売上税、などが充当されている。（ただし、特定財源ではなく、一般財源のうちから、規定による一定割合の相応額を拠出するケースがほとんどである。）

これらの根拠については、①については公共交通の整備とサービス水準の維持による都市及び地域の交通流の総合的な円滑化効果、②については公共交通機関の外部効果（雇用の確保も含め）、③についてはアメリカにおけるものであるが住民投票による決定などを根拠としている。

わが国の場合でも、道路関係財源の公共交通への充当が一部でなし崩し的に実施されているが、道路特定財源のあり方も含めて、広範で根本的な政策議論が必要である。

また、多くの国では国と地方自治体の負担割合は1:1でなく、国の拠出割合が地方を上回っている場合が多い。その背景には、環境・エネルギー問題への対応、大都市の機能維持や地方の活性化による国際的な競争力のある国土の創出、高齢者・移動制約者へのモビリティの提供などの政策目標があり、これらについて国がイニシアティブをとっていく姿勢を示したものと考えられる。

歴史的にも、自動車交通の普及に伴う地域公共交通の衰退に対して、それまで地方に権限があった地域交通について国が指導的にかかわるようになったという経緯を反映したものであると考察される。国と地方自治体の負担割合について、わが国でも重点施策への傾斜配分や国のイニシアティブについて検討するべきであろう。

## 5. 本研究により得られた成果

### (1) 科学的意義

先進諸国の事例分析により、それぞれの地域に適応した公共交通・道路交通システムには、地方政府の計画策定や助成が不可欠であると同時に、財政的な面からの国の政府の関与が積極的に行われていることや、地域交通政策についての目標や理念を明確にすることにより、地域の交通計画の策定や財源確保への道を開き、投資計画やサービス水準の確保のために、行政の枠組をこえた広範で広域的な調整組織を法律に基づいて形成している、といった状況が明らかになり、現在の日本の行財政システムに参考となる事例を提示することができた。

### (2) 地球環境政策への貢献

今後、京都市の都市交通政策（歩くまち・京都）の計画策定において、本調査の事例が反映されるよう努める。

## 6. 引用文献

- (1) APTA (2005) *American Public Transportation Association 2004 Fact Book*
- (2) EC (1991) *91/440EEC Council Direction*
- (3) USDOT (1998) *A Summery, Transportation Equity Act for 21st Century, Moving America into the 21st Century*
- (4) NYMTA (2007) *The MTA 2006 Annual Report*
- (5) Werner Gardes (1994) *The Railway Reform Deutsche Bahn*
- (6) Reiner Friese(1998) *Taschenbuch der Eisenbahngesetze 12. Auflage* Hestra-Verlag
- (7) Bundesministerium für Verkehr(1965) Schriftreihe des BMW Band 29, *Die Verkehrspolitik in BRD 1949-1964, Ein Bericht des BMW* Hörman Verlag
- (8) Bundesminisuterium für Verkehr(1996) *GVFG Bericht 1995*, (2004) *GVFG Bericht 2003*
- (9) Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement et des Transports (1995) *Transports publics urbains en France organization institutionnelle*
- (10) SL(2003) *Annual Report 2002*
- (11) Metro Future (2007) *Which Way to a Greater Boston Region? A Guide to Alternative Futures* Metropolitan Area Planning Council (MAPC)
- (12) Ted Wickson (2004) *A Century of Moving Canada, Public Transit 1904-2004* Canadian Urban Transit Association (CUTA)
- (13) Tront Transit Commission (2006) *Annual Report 2005*
- (14) MAPC (2007) *Metropolitan Perspectives 2007 MAPC Calendar and Annual Report*
- (15) 廣崎宗二 (2000) 『フランスの地方分権化と鉄道』財団法人運輸調査局
- (16) 寺田一薫(2002) 『バス産業の規制緩和』日本評論社

## 7. 国際共同研究等の状況

特に記載すべき事項はない。

## 8. 研究成果の発表状況

- (1) 誌上发表

〈論文（査読あり）〉

青木真美：日本交通学会（2007） 公共交通機関へのハード面とソフト面の助成策とその効果—1990年までの旧西ドイツの事例から、交通学研究 2006年研究年報 p.29-38

〈その他誌上発表（査読なし）〉

（2）口頭発表（学会）

青木真美：日本交通学会（2006） 公共交通機関へのハード面とソフト面の助成策とその効果—ドイツの事例から、日本交通学会第65回大会 統一論題「都市再生と交通政策」

M. Aoki: 10th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, Hamilton Island Australia, 14th August 2007 “Transformation and problems of the semi-public railways in Japan”

（3）特許出願

特に記載すべき事項はない。

（4）シンポジウム、セミナーの開催

特に記載すべき事項はない。

（5）マスコミ等への公表・報道

特に記載すべき事項はない。