

## 公共交通事業見直しの潮流に抗う

たけうち ちか  
竹内 伝史

岐阜大学地域科学部教授

東海地方では2005年の中部国際空港開港と愛知万博の開催を受けて、「いま、名古屋が元気だ」と喧伝される時期が5年程続いた。この間、確かに万博絡みで磁気浮上式新交通「リニモ」も開業したし、空港連絡鉄道も開業当初から活況を呈し、列車「ミュースカイ」を運行する名鉄電車は業態立て直しへの展望を啓くことができた。久しぶりの鉄道新線「あおなみ線」の開業もあったし、愛知環状鉄道の一部複線化が成されたヨタの公共交通通強化に貢献している。一方、高速道路も東海環状自動車道の東半分開業など、ネットワークの全体像が見通せる状況になり、折からの高速バスの隆盛の波にのって名古屋に集中する都市高速バスの路線が活躍している。

しかし、その裏で行政改革の名の下、多くの公共交通事業が赤字を理由に廃止された。筆者が直接携わったのは小牧と桃花台ニュータウンを結ぶピーチライナーだ。新交通システムの国庫補助制度と共に誕生したゴムタイヤ走行の高架軌道方式である。道路外(インフラ外)施設の資本費負担を中心とする累積債務と車輦更新の重圧に耐えられなかった。私はシステムを変え制度を変更して存続を考えたのだが、事業管理当局(愛知県)は事業廃止を選択した。民鉄でも名鉄は岐阜市内線を廃止した。一部の市

民の強烈な廃止反対の声にもかかわらず、結局岐阜市も打開策を示すことができなかつた。バス路線に至っては、2002年の需給調節規制の廃止が多くの地方閑散路線の撤退申し出に直結している気配である。

このような傾向の原因は、行政改革と競争至上の市場原理主義の波にのって、すべての公共交通サービスは、行政行為である。公共交通サービスの供給は、すべての市民の足を守るための行政行為である。そのための交通事業を実際に運営する政府企業や民間事業者は飽くまでその手段である。事業者の経営が上手くいかないならば、まずその運営効率の改善や事業制度の改革を考えざるべきであって、事業収支の赤字化や累積債務の増嵩が直ちに事業の廃止に直結するものであってはならない。権交代が起こったとはいえ、このような風潮が続くならば、先に述べた新設間もない「リニモ」や「あおなみ線」も早晚、廃止に追い込まれる可能性がある。これらには社会資本整備の抜本的な制度変革、すなわち上下分離を行って下物を公共取得し、上物運営事業者を早急に資本費負担から解放することが必要だ。

今世紀初頭に実施された運輸調整の規制緩和は、運輸事業者を免許制の軛から解放したが、市民の足を守るための行政として

の代替措置は何らとっていない。自治体行政がこの行政を担い、民間運輸事業者やNPO団体等を駆使して市民のモビリティを確保していくための権限移譲と財源の確保が緊急に必要である。

ところで一昨年、地域公共交通活性化・再生法が制定、施行され、同事業制度が実施に移されている(直近の行政刷新会議・事業仕分けにおいて、この事業は地方への移管と仕分けされた。産声を上げたばかりの嬰兒を、育児に未熟なしかも財力のない里親の下に出すような、この心無い仕打ちに憤懣やる方ない昨日今日である)。この事業の精神は、市民の足を守るために民間事業者の効率的なサービス供給能力を活用しつつ、必要な公的資金を投入して全市民的な公共交通サービスを確保しようとするものであり、成熟社会を迎えたわが国の地域社会にとって重要不可欠な政策を担保するものである。この総合交通政策は成熟社会にふさわしく福祉政策、教育・文化政策、中心市街地活性化政策等とも連携して展開することが大切であり、その意味で市町村(またその連合体)の行政が全庁を挙げて取り組む必要がある。もちろん交通行動を行う主体は市民個人であるから、この政策は市民との協働の考え方に立ち、より多くの市民に納得されたものでなくてはならない。このため、まずは地域公共交通活性化・再生総合連携計画の策定が位置づけられている(この策定調査作業には国庫補助が予定されている)。そして、この連携計画を策定する気の見られた自治体の組織した法定協議会に対し国庫補助が交付される。

しかし、この国庫補助の交付された総合事業の事後評価に当たって、若干気になる

兆候が見られる。それは自己点検的評価書作成のマニュアルの中に、依然として事業収支至上主義(とくに路線赤字解消)の軛から解放されていないことが窺えるからである。事業評価の観点はその趣旨にかんがみれば、次の3点が主となるべきである。

①サービス空白地区がいかに減少し、新たに公共交通が利用可能になった人々(とくにそれを必要とする階層の)がいかに増えたか。

②上の利用可能な人々のうち、どれだけが利用者として姿を表したか(顕在化率)。

③当該公共交通サービスがいかに効率的に(とくに公共支出が少なく)供給できているか。

現実には①が看過されて、路線ごとの赤字額や収支率に議論が絡めとられている傾向がある。それは利用者の増加のみに偏した事業診断でしかなく、公共政策の評価になっていない。公共政策に市民の支持を取り付けるためには③に無理がないことを呈示した上で、①を強調して市民に訴えることが必要なのである。

政権が変わっても、依然として事業本位の風潮が残っているのは憂うべきことである。地域主権を言うのであれば、体系的な公共交通政策を整えた自治体に傾斜的な交付金配分がなされることが望ましい。自治体はそれを、公共交通インフラ(実は今や、これは走行環境整備という意味で道路であることが多い)の整備や買取り、そして独立採算の成立の難しいサービスの公的支援(それは決して事業補助ではない)の資金として使うことになろう。