

イギリスの地方自治体に対する交通に関する補助金の現状

こやくまる さちこ 小役丸 幸子 調査研究センター主任研究員

はじめに

イギリスでは経済状況が低迷する中、2010年5月の総選挙により発足した連立政権が大幅な歳出削減を行った。ただし、交通関連分野は経済回復・成長の基盤として認識されていることから、高速鉄道等の大規模なプロジェクトの検討が進められるなど、歳出削減による直接的な影響は比較的小さい。

また、地域交通においても、地方の活力の源として持続可能な交通体系の発展が期待されている。それに伴い、近年、イギリスでは、公共交通の利用促進を図りつつ、地域の実情に即した、効率的かつ効果的な補助金のあり方が議論され、制度の改革が行われている。

1. 交通に対する補助金の仕組み

交通に関する補助金については、国から直接交通事業者を支払われるものと、地方自治体に対して支払われるものの2種類がある。たとえば、イギリスの鉄道では、インフラの維持・管理はネットワークレール社が管轄し、旅客輸送は運輸省等とのフランチャイズ協定下にある全国19の列車運行会社(Train Operating Company: TOC)によって運営されており、全国ネットワークとして鉄道のインフラ整備や運行サービスを提供する場合、国からの補助金は、地方自治体ではなく、直接ネットワークレールおよびTOCに対して出されるのが一般的となっている。国からの補助金につい

ては、鉄道の整備・運営に関して運輸省から直接にネットワークレール社およびTOCに提供される補助金だけで総額39億ポンド(2011年度)にのぼり、金額の規模も大きい。

一方において、現状に占める割合が決して大きくはないものの、地方自治体に対する運輸省からの補助金も存在している。地下鉄等を有するロンドン等の大都市を除き、自治体の鉄道に関する支出としては、コミュニティ内の駅周辺の駐車場等の整備や駅の改修など、比較的小規模なものに限定されている。そのため、交通全体(道路、公共交通を含む)に対する当該補助金額は約21億ポンド(2011年度)にとどまっている。

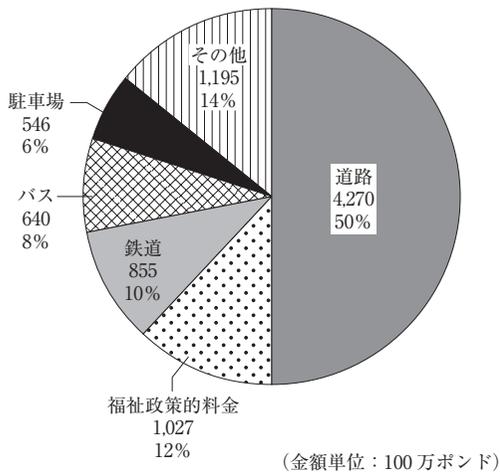
しかし、近年、交通に関する地方自治体への補助金の重要性が見直されつつあるため、本稿においては、このような地方自治体に対する運輸省からの補助金について論じる。なお、本稿で取り上げる補助金の内容は、ロンドンを除くイングランドの現状であることをあらかじめお断りしておく。

2. 地方自治体における交通関連支出

地方自治体は、地域交通計画の実施や交通福祉政策など地域交通において重要な役割を果たしている。そこでまず、地方自治体の支出について見ていくと、支出全体において最大の割合を占めるのは社会福祉関連であり(50%)、交通関連支出は約7%である。そして、その交通関連支出のうち、大半は道路の維持管理に関する支出である(図1)。

地域交通のほとんどの施策は、カウンシル・タ

図1 地方自治体の交通関連支出の内訳(2010年度)



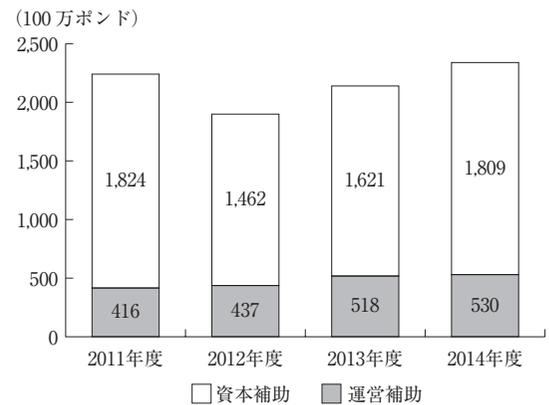
出典：National Audit Office, Funding for local transport : an overview, 25 October 2012

ックスといわれる不動産にかかる地方税、もしくはコミュニティ・地方自治省からの補助金を財源としている。地域交通に対して地方自治体が要する費用のうち、運輸省による補助金の占める割合は約25%である。

図2では2011年度以降の地方自治体に対する運輸省からの補助金額の推移(計画)を示している。前述したように、この計画が策定された2010年度は、すべての省庁で予算が抑制され、運輸省から地方自治体への補助金も当初は削減される方向にあったが、最終的には、従前とほぼ同じ額が確保されることになっている。

このような取り扱いが行われた理由として、地方自治体に対する運輸省からの補助金のうち、資本補助の割合が大きいことが挙げられる。2011年度において、地方自治体の交通に関する運営費用全体に占める運輸省からの補助金(運営補助)の割合は約8%であったのに対し、資本費用全体における同省からの補助金(資本補助)の割合は60%であった。地方自治体が交通(特に道路)を整備するにあたり、資本補助が不可欠な財源となっている

図2 地方自治体に対する運輸省からの補助金額の推移(計画)



出典：National Audit Office, Funding for local transport : an overview, 25 October 2012

ことから、地方自治体への補助金維持という措置が取られることになったのである。

3. 地方自治体の交通に関する補助金制度

ただし、近年、イギリスでは政府が地方への権限委譲を進めており、運輸省でも、地域交通問題に対する解決策やその優先順位の決定は地方自治体に任せる方針を打ち出している。また、先述したとおり、地方自治体の交通に関する支出では、道路整備関連が大半を占めているのが現状であるが、環境問題への意識の高まりなどを背景に、道路から鉄道など持続可能な交通への転換を促進する動きが見られる。

これらの方針に基づき、2011年度から2014年度における運輸省から地方自治体への交通に関する補助金については、従来20以上あった制度が、2010年10月の運輸省の発表に基づき、次の表のとおり、①、②、⑦、⑧の4つを柱として9つの制度に整理された。

表 地方自治体に対する運輸省からの補助金の種類

補助金	対象	資本補助／ 運営補助	2011年度 補助金額 (100万ポンド)	2011～2014年度 補助金額合計 (100万ポンド)	用途	支払い方法
①地域主要交通 計画	500万ポンド以上の大規模プロジェクト	資本補助	426	1,834	交通限定	入札方式
②持続可能な地域 交通資金	気候変動などの環境への対応、 安全性の改善を目的とした渋滞の 解消、所要時間の短縮等に向けた、 持続可能な交通手段の利用促進策	資本補助・ 運営補助	77	600	交通限定	入札方式
③グリーン・バス・ ファンド	バス事業者および地方自治体 による低炭素バスの新規購入	資本補助	30	31	交通限定	入札方式
④ PFI	高速道路の維持管理、ノッティン ガム・トラムの新線建設	運営補助	199	1,065	交通限定	入札方式
⑤マージレール 補助金	マージレールの旅客鉄道サー ビス運営	運営補助	75	317	交通限定	既定
⑥タイン&ウェア・ メトロ補助金	タイン&ウェア・メトロの改 修およびアップグレード	資本補助・ 運営補助	59	231	交通限定	交渉
⑦統合交通 ブロック	道路の安全やアクセスの改善、 渋滞・大気汚染物質の削減など、 500万ポンド未満の比較的 小規模な改善計画	資本補助	350	1,440	交通以外 でも可	必要性に 応じて配分
⑧高速道路メンテ ナンスブロック	地方の高速道路の維持管理	資本補助	804	3,042	交通以外 でも可	必要性に 応じて配分
⑨バス・エリア 資金	バスの利用促進に向けたサー ビス改善や渋滞解消、CO ₂ 排 出削減に取り組むためバス事 業者と協働する地方自治体	資本補助・ 運営補助	70	70	交通以外 でも可	入札方式

出典：National Audit Office, Funding for local transport: an overview, 25 October 2012

おわりに

これらの補助金の使い方は地方自治体に委ねられているが、一部の補助金については、その獲得の過程で入札方式が採用されている。また、バスや鉄軌道系といった公共交通機関への補助金は限定的であり、依然として道路の維持管理に関する補助金を中心となっているものの、2011年に新設された持続可能な地域交通資金のように、小規模ながら公共交通機関の利用を促進する補助金が増えつつある。

運輸省では地方自治体の交通の運営・整備とその補助金の使い方について、自治体の裁量を拡大する方向でさらなる改善を目指しており、官民の

連携のあり方や、地域の実情に合わせたバスや鉄道の運営に関する国と地方自治体との役割分担および責任の明確化が今後の課題となっている。

【参考文献】

- [1] Department for Transport, Creating Growth, Cutting Carbon – Making Sustainable Local Transport Happen –, January 2011
- [2] Department for Transport, Local Sustainable Transport Fund Annual Report 2011/12, May 2013
- [3] Local Government Association, Funding outlook for councils from 2010/11 to 2019/20, June 2012
- [4] National Audit Office, Funding for local transport: an overview, 25 October 2012