

〔研究員の視点〕

# 交通政策基本法成立後 地域交通政策 3つの論点

運輸調査局 主任研究員 板谷和也

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

昨2013年11月に、わが国の総合的な交通政策の方針を示す交通政策基本法が成立した。こうした内容の法律案は、これまでに何度か交通基本法の名称で国会に提出されていたが、いずれも廃案となっていた。

今回、交通基本法案では不十分だった交通政策の目的や主な政策対象を明示するなど、いくつか残されていた問題点が解消されるかたちでこの法律が成立したことで、わが国はようやく世界の先進国の潮流に追いつき始めたといつてよい。

英国交通法やフランス国内交通基本法に端的にみられるように、海外ではマルチモーダルな交通政策の方針を明快に示す先進国が増加しているが、わが国はこの点で著しく遅れを取っている。しかし単に成立しただけで自動的に交通政策が良い方向に向かうという性質の法律ではないので、施行までに様々な準備が必要と考えられる。

さて今回の法律では、国際競争力の向上や災害対策、環境、観光立国といった多くの課題が取り上げられている。その中で最も重要な論点として私は地域公共交通の維持確保を挙げたい。

わが国の交通事業は運賃収入をベースに営利事業として運行するのが原則だが、すでに多くの地域で公共交通は資金的な支援なしでは成立し得なくなっている。つまり地方の公

共交通はビジネスモデルが根幹から崩れているので、緊急かつ効力のある対策が必要である。そこで本稿では、これに絡む3つの論点について述べることにしたい。

## 資金的な支援の方法

交通政策基本法では「交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要」と第2条で指摘されていることから、これから地域の公共交通には何らかの対策が施されることになるだろう。

地域公共交通問題の解決に当たっては資金的な支援が不可欠である。地域内で完結する交通機関の便益はそのほとんどが地域内に帰着するので、まず地域内で必要な費用を負担する枠組みを作り「身の丈に合った」交通機関を整備するのが効率的と考えられる。ところが地域公共交通の整備・運営を任される地方公共団体には、固有の財源がない。

地域公共交通の維持のためには国による支援が不可欠とする意見も少なくないが、私は国の支援に頼る構造では地域公共交通は持続可能になり得ない考える。現在は国の補助制度と各地方公共団体の一般財源からの補助で運行を継続している鉄道・バス路線が多いが、このままでは人口減少が進み税収の減少が加速するにつれて補助の原資がなくなり、そのために廃止される路線が激増しかねない。



