

オークランド市の公共交通整備における合意形成に向けた取り組み

かな や まき よ
金 谷 牧 代 調査研究センター副主任研究員

はじめに

我が国では、社会資本としての公共交通の整備財源をいかに確保するかが、今日の交通分野における政策的課題の一つとなっている。

そこで本稿では、オークランド市（ニュージーランド）を事例に、公共交通整備財源の確保のために、どのような合意形成に向けた取り組みが行われているかについて整理する。

1. オークランド市における公共交通整備計画への住民参加

交通計画の策定において、住民参加のプロセスを経ること自体は、アメリカをはじめとする諸外国で多数の実例が観察されている（参考文献〔1〕）。しかし、住民参加の具体的手法や、事業実施に必要な資金の調達手段は、各種事例において各者各様となっている。

オークランド市の「長期計画 2015-2025 (The Long-term Plan 2015-2025)」(2015年6月可決)の策定においては、まずは、住民参加の対象範囲を、公共交通の整備財源の検討段階にまで拡大したことに特徴付けられる。具体的には、整備計画自体の是非と財源の調達手段について、住民の意見を取り入れている。

オークランド市では、道路渋滞の緩和のため、公共交通の整備を市の最重要課題と考えており、その整備財源については、追加的な負担を国民もしくは住民に求める方向で検討している。また、住民参加の手法として、幅広い世代からの意見を徴収するために、ソーシャルメディアの活用や、18歳以上の住民5,000人を対象としたアンケートを採用している。このほか、住民が意思表示をしやすきよう、市内に整備計画の是非を問う選択肢

レーンが設けられ、住民は自身が選考するレーンを歩いて通過することで投票するというユニークなイベントが実施された。

このように、オークランド市の事例では、公共交通整備のための費用負担に関して、住民、とりわけ若者の理解を得るために、整備財源の調達手段の検討段階に住民を参加させ、コンセンサスの形成に努めている。つまり、行政主導の政策のみでなく、行政と住民の連携による公共交通政策の立案および実施を目指している。また、住民に公共交通をPRすることで認知度・理解度を高め、利用促進につなげること、さらに、住民の主体的な参画を通じて、公共交通の担い手になってもらう契機とするため、住民参加手法には親しみやすい工夫がみられる。

2. 住民アンケートによる財源調達手段の検討と暫定措置としての交通税の政策的活用

公共交通整備の財源調達手段を問う住民アンケートでは、①オークランド市内の自動車専用高速道路 (Auckland Motorway) の通行料 (motorway user charge) の徴収、②燃料税 (fuel tax) 率の引き上げのいずれが望ましいかという二者択一の選択肢が住民に対して提示された。投票の結果、最も住民の支持が多かったものは、通行料の充当であった。ただし、年代別でみると、若い世代においては燃料税の回答割合が高かった。

住民に提示された通行料の内容は、現状、一部有料区間を除き無料である高速道路の利用者から、約2ドル（夜間は無料、昼間は時間帯によって異なる）を徴収し、公共交通の整備財源に充当するというものである¹⁾。

しかし、実際に公共交通の整備財源として高速

道路の通行料が充当されるかどうかは不確実であるほか、実行にあたっては法改正を伴うため、財源調達には時間を要する。そのため、オークランド市議会は、早急に公共交通整備を進めるために、向こう3年間の暫定措置として、住民全員が負担する交通税（transport levy）の導入を決定した。同税は、課税主体である市が、市内の個人、企業各々に対し、固定資産税に上乘せる形で課税する。整備費用は5億2,300万ドルであり、このうち、約4割に相当する1億8,600万ドルについて交通税を充当することが明らかにされている。このほか、ニュージーランド交通局（NZTA）および中央政府が2億1,500万ドル（約4割）を負担し、残り1億2,200万ドル（約2割）については議会債を活用することが決まっている。（参考文献〔4〕）

おわりに

我が国では、2013年12月に施行の交通政策基本法の基本理念に則り、2014年11月、改正地域公共交通活性化再生法が施行された。同改正により、地方公共団体が先頭に立ち、関係者の合意の下、接続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になった。

一方、我が国の財政に目を転じれば、急速な高齢化の進展による社会保障関係費の増大や、2008年のリーマンショック以降の景気悪化に伴う税収の減少等により、厳しい財政制約に直面している。

公共交通整備に際し、オークランド市の事例のように、住民にとって親しみやすい参加手法を工夫し、事業自体の是非や財源調達手段の検討段階に投票などの形で住民を参加させ、住民の選好を顕示させることは、公共交通に対する資源配分のみならず、合意形成にとって有効となる場合がある。とくに、サイレント・マジョリティの意見を取り入れることは、整備事業の進捗にとっては効果的となる可能性がある。オークランド市の事例では、雇用主と製造業者から成る連合が交通税の導入に反対しているが、市は、事業計画のなかで、住民投票の結果、住民自身が整備事業の実施を望

み、整備費用を負担する意向を示している点について言及している。

我が国における今後の公共交通整備においても、整備財源の確保のためには、地方公共団体が住民への説明責任を果たし、住民理解を得ることが益々重要となる。そのため、地方公共団体には、できうる限りの合意形成を図る工夫が求められる。また、地方公共団体だけでなく、費用負担者となる住民自身も、公共交通整備の必要性について問われる段階にあり、計画への積極的な関与が求められるよう。

【参考文献】

- [1] 桐山孝晴・鈴木学(2001)「国民等との対話を促進する行政機能・手法のあり方に関する研究—アメリカ・イギリスの事例を参考として」、『国土交通政策研究』2、国土交通省国土交通政策研究所。
- [2] Auckland Council, 2015a. LTP Consultation — Summary of feedback received on Transport Choices-Overview.
- [3] Auckland Council, 2015b. LTP Consultation — Summary of feedback received on Transport Priorities.
- [4] Auckland Council, 2015c. SUMMARY OF DECISIONS THE 10-YEAR BUDGET 2015-2025.
- [5] Auckland Council, 2015d. THE 10-YEAR BUDGET LONG-TERM PLAN 2015-2025.
- [6] NZ News, 2015. Aucklanders vote on transport with their feet.
[online] 11 May. Available at: <<http://www.newshub.co.nz/nznews/aucklanders-vote-on-transport-with-their-feet-2015031116#axzz3zBWhAUCR>> [Accessed 13 May 2015]
- [7] NZ TRANSPORT AGENCY Auckland Motorways, 2015.
[online] Available at: <<http://www.aucklandmotorways.com/SitePages/Home.aspx>> [Accessed 24 February 2016]

1) オークランド市では、高速道路を除く全交通手段をオークランド交通（AT）が一元的に管理し、高速道路についてはニュージーランド交通局（NZTA）が管理している。