



交通基本法の制定についての

RACDA提出 パブリックコメント

「交通基本法」は、過去に2度民主党から提出されていたが、我々RACDAが加盟する「全国路面電車ネットワーク」（全国43団体・運営委員長 岡 将男）では昨年春から、制定に向けての勉強会を民主党で草案を書いた細川律夫代議士の政策秘書である石原氏を招いてはじめた。

我々はLRTを推進する全国組織ではあるが、欧米の導入事例を見ると、フランスのように「交通基本法」制定、財源の確保、地方分権の推進が3点セットになってはじめてLRT導入が可能になっている。また単に法律を制定するだけでなく、関連した施策を同時に実施しなければ、意味をなさない。大胆な政策転換により一定の財源措置も必要だが、真の市民協働により、安価に実施しなければならない。

1. 交通基本法について

a. 公共の交通への緊急アピールについて

民主党政権が打ち出した高速道路無料化と暫定税率廃止は、一度に実施すると公共交通に大打撃を与える。これについては「全国路面電車ネットワーク」として全国61団体共同の緊急アピールを出した。

b. 交通権の主張が過度に主張されることの危険

交通基本法の内容は、過度に交通権が主張されないような配慮が必要である。たとえば以下で主張するバス停整備についても、1日あたりの便数で一定の努力目標を設定するなどの配慮をしなければ、財政負担が限りなく拡大する可能性がある。

2. 財源確保について

a. 暫定税率をシフトした環境税から

自動車への過度な依存は、交通事故、環境、地球温暖化、

しかもそれらは十分に社会に補填されておらず、いわば補償としてガソリン税の暫定税率分を環境税化し、その一部、たとえば年間2000億円程度を地方の公共交通維持財源として活用することは、ガソリン税課税の主旨、環境税の主旨からも妥当なものである。

ただし東京・大阪・名古屋の3大都市圏については、単独で事業採算が取れるところも多く、低床バス導入補助などを中心に限定して補助するべきである。

b. 地方では公設民営で、交通連合に補助金交付

環境税からの補助によって地方の公共交通を維持する場合も、従来のように単に事業者に赤字を補填するのでは、事業者の努力に対するインセンティブが働かないので、基本的にはフランスのようにその地域の公共交通連合（実態としては協議会）に対して補助する形態が必要だ。あわせて優秀な公共交通運営民間セクターの養成も急務である。

c. 目的税化が必要

事業仕分けでは低床バスの導入の補助は地方交付税としていく方向が出された。しかし地方の議会や自治体の実態からいえば、交付税化されても即低床バスへ予算配分される保証はない。むしろ地方自治体は道路を作ろうとする。そこで公共交通については欧米各国のように炭素税的考え方が必要で、目的税化するべきである。

3. 地方分権について

a. 自治体には専門家が不足、派遣制度の創設を

公共交通財源を確保しても、地方自治体には交通の専門家が不足しており、しかも交通局がほとんどなく、地位も低い。各地の交通対策課などでは、中央のコンサルに丸投げしている場合も多く、一方多くの交通専門家たちが自治体に就職できず、コンサルの孫受けとして冷遇されている。

そこで、短期的には交通専門家を地方自治体に派遣する制度を設け、環境税から負担する必要がある。長期的には

いくよう配慮すべきである。

b. TMAの設立提案

アメリカには公共交通をコントロールする半官半民のセクター（TMA）が存在するが、我々RACDAのような地方都市の交通NGOを母体に、日本でも同様のセクターを創設していく必要がある。地方自治体から1-2名の連絡調整者を受け入れ、専業有給スタッフとボランティアによって構成すべきである。定期的に公共交通に関する公聴会を開催し、交通連合や事業者と利用者、自治体とのコーディネートをを行う。

バスマップの作成やダイヤ情報の提供については、むしろ市民側の立場に立つNPOでこそ調整がしやすい。

4. その他の必要な施策

a. 真の市民協働、バス停アダプトの提案

公共交通を利用することは、自家用車利用に対して不快さが大きい。特にバス待ち環境は劣悪である。せめて全国バス停（15万箇所以上、さしあたり1日20便以上）すべてにベンチと屋根を作るべきである。これは交通基本法の主旨にふさわしい政策である。最近都市部では広告付きバス停が増加しているが、適地は3000箇所程度だ。

地方都市のバス会社にはバス停整備財源が無い。そこで道路設置者が主体的に整備するべきだが、維持管理については地域コミュニティが関わるべきだ。「バス停アダプト制度」と名づけて岡山で試験的に開始している。道路構造上歩道にバス停設置できない場合も多く、沿線の企業にバス停用地を無償提供してもらおう試みも、トマト銀行本店前とベネッセ本社前で実現した。

企業だけでなく、町内会、学校が主体となり、地域コミュニティそのものがバス停を維持管理していく体制の構築は、コミュニティ再生そのもののきっかけになる。公共施設では、公共交通のバス停などを積極的に敷地内に取り込むことを義務付け、トイレもバス停利用者が開館時間以外にも利用できるよう配慮すべきである。

b. バスマップの製作と維持はNPOで

バスマップの製作や時刻表の配布については、NPOが作成したほうが機動力があると感じている。民間の施設のマップへの掲載、ルートや時刻の変更情報もNPOの方が対処しやすい。予算不足を広告などで補填しやすい。

c. 低床バス、低床電車の導入は国策で

低床バス、低床路面電車などは現在の地方の事業者では一挙に導入することは不可能なので、車輛そのものを交通

連合そのものが所有する方法と大胆な財源投入が必要だ。短期的には大きな車輛需要が生じ、車輛メーカーに活況を与え、公共交通の利便性が増すことによって、公共交通分担率が上がり、長期に車両需要を拡大させ、成長戦略の一部ともなる。地球温暖化対策のためには、地方都市での公共交通分担率を現在の5%程度から15%程度に増加させる必要がある。

d. 各種バスを有効利用して地方都市では路線バスを補完

大型の路線バスだけで交通需要を満たすことは、困難である。それを保管するように、健康ランド、スイミングスクール、スーパー、自動車学校、病院などが独自の送迎バスを運行している場合も多いが、中にはJRの列車時刻にあわせて運行している場合もある。そこで路線バスの成り立たない地域では、交通連合がこれらの私的交通を公共交通として連携させることも必要だ。国レベルではこうした工夫を可能にする制度的根拠をつくるべきである。

e. 中山間地域では、ポストバスの発想

中山間地については、スイスの「郵便バス」が参考になる。郵便物や各種配送便のトラックがバスにもなる。規制緩和で人も荷物も運ぶという方式である。

f. 地球温暖化対策として公共交通分担率目標設定

道路中心の政策が変更できないのは、数値目標がないからである。地球温暖化対策の目標設定では、自動車分担率の目標も必要である。岡山地区ではパーソントリップ調査は1994年以来行われていない。当時の自動車分担率は53%程度だが、現在では70%程度になっている。まず実態を調査した上で、自動車交通削減目標を設定して公共交通改善政策を策定するべきである。LRT建設、バス交通改善が進まないのは、こうした数値目標のないことが大きく影響している。

g. 成長戦略としての公共交通整備

公共交通整備は、都市の活性化、関連企業の競争力強化など日本の成長戦略の一つと考えることができる。また精神論的に言えば、荒れたコミュニティの再建につながり、結局医療福祉警察の費用の削減につながる。また人の交流の増加は文化度を高め、結果的に経済全体の付加価値増加につながる。なかなか計算のできないこうした効果を見逃したこれまでの政策が、今日の不況を生んだともいえよう。

（抜粋）

RACDAは5月までに「NPO法人・公共の交通ラダ」となります。人と環境にやさしいまちづくりをめざします。

 路面電車と都市の未来を考える会 RACDA 事務局

〒700-0823 岡山市丸の内1-1-15(禁酒会館3F) TEL/FAX 086-232-5502 E-mail racda_okayama@ybb.ne.jp