

英国の新交通政策

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

97年5月、ほぼ20年ぶりに政権を回復した英労働党政府は、昨年7月下旬、総合的な交通政策を発表した。副首相であるプレスコットが率いる環境・交通・地域省 (Department of the Environment, Transport and the Regions) が作成した交通政策白書は、「A New Deal for Transport: Better for Everyone」と題するA4版170ページの文書である。

英国は、大国を擁する大陸に、狭い海峡を挟んで位置する先進国で、中国大陸に海を隔てて隣接する我が国とは、人口規模も似通っており多くの点で比較されるが、交通運輸の分野においても、明治維新以来、多くのことをこの国から学んできた。もちろん、同じ島国といっても、さまざまな点で両国には相違点がある。表 1は、両国の国土面積、人口、GDPなどを示しているが、交通問題を考える場合、国土の広がりや並んで重要な要素である地形についてみると、我が国が森林(その大部分は山野)が国土の3分の2を占める山国であるのに対し、英国は農用地が7割を超える平野の国であって、この地形の違いが両国の交通のあり方に大きな違いをもたらしている。人口密度は我が国の方がやや高いが、可住地面積当たりで比較すると、我が国の密度は格段に高くなる。道路や鉄道など交通路の整備や維持の難易を考えただけでも、同じ島国だからといって単純に比較できないことが理解されよう。

表 1 日英の国土面積、人口、GDPの比較 1995年

項目	単位	日本	英国
面積	千平方キロ	377	244
うち農用地(注1)	同上	51	171
うち森林	同上	251	24
人口	百万人	125.5	58.6
人口密度	人/平方キロ	331	238
名目GDP	十億ドル	5,140	1,239
1人当りGDP	千ドル	41.0	21.1

注1: 牧草地を含む

出典: 経済要覧, Abstract of Statistics UK

序文でプレスコットは、「世論は、交通政策の抜本的改革が必要だと考えている。前政府は、グリーンペーパーで公共交通の改善と車依存の抑制の必要性を明らかにした。我が国すべての産業界、労組、環境団体、そして市民は、グリーンペーパーの考えと同意見である。白書は、以上のような基盤を踏まえまとめられた」としながら、続けて「この20年間、民営化、競争及び規制廃止のイデオロギーが交通政策を支配してきた」ため、「車の交通量増加が混雑と大気汚染の一層の悪化をもたらす一方、バスや鉄道は衰退を続けた」と前政権の交通政策を批判するとともに、「本白書は、混雑と汚染を解決するため、よりよい総合的な交通システムを作るという我が党の公約を実現するためのものである」「私は、自分で車を運転しているのでよく分かるのだが、公共交通が目に見える形で改善され、信頼性を高めないがぎり、マイカー利用者は決してバスや鉄道に転移しないと思う」ので、政策の目指すべき方向は、「マイカーに代わりうる交通手段のサービス水準を改善して、人々の選択肢を増やすことと、長期的に持続可能なモビリティを確保すること」であるという。

「公共交通が改善されれば、多くの人々がバスや鉄道を利用するだろう。しかし、マイカーも依然として利用され、車保有者は今後も増加し続けよう」「したがって、われわれは、車の使い勝手もよくしたい」「グリーンペーパーにあるように、前政府も交通量増加に見合う道路整備は困難と考えていた」。そこで、われわれは、今後の道路政策の重点を「新線建設を控え、その代わりに既存施設の保全に注力することと、道路交通の信頼性を高めるため、道路網の管理運営システムの改善」に置く。

公共交通については、「適正に管理された多くのバスレーンは、バスの走行速度を上げ、ダイヤ通りの正確な運行を可能にしよう。たとえわずかなバス利用者の増加であっ

ても、利用増はバス経営の改善を通じ新車投入の水準を高め、新路線の開設や運行頻度の向上に寄与するだろう」われわれは、混雑及び汚染といかに闘うか、厳しい選択を迫られている。すなわち、どうすれば人々がマイカーの使用をほんの少し控え、その代わりに公共交通を利用してくれるか、よい方策を見出さねばならない」。いろいろ考えた末「交通改善のため、交通部門から創意に富んだ(imaginative)新しい資金調達方法を考えついた」とし、都市部の道路通行と勤務地の駐車場に課税し、得られた税収を地域の公共交通改善に充てる。この部分が本白書のハイライトである。

上記の「」は、白書序文からの引用で、ほぼ序文全体の半分近い。長々と引用したのは、新交通政策策定の経緯や政策意図が簡明にまとめられているからである。そして、この交通政策が労働党の全政策の中でどう位置付けられているかは、引用した文中にも出ている選挙公約(new Labour: because Britain deserves better)での取扱われ方を見るのが手っ取り早いだろう。党自身がまとめた公約の要約では、次のように書かれている。

8. 環境 環境を保護する活動を進め、総合的な交通体系(公共交通促進や自動車交通抑制)を発展させる。

要約は、以下の通り、10項目にまとめられているが、「ブレアのイギリス」(PHP選書 船場正富著 98年10月)から引用させていただく。

1. 教育 教育は第1に置かれるべき課題。5年のうちに教育政策により多くの金をつぎ込み、犯罪対策などの社会の欠陥是正のための経費を減らす。
2. 税金 最低限層にも高所得者層にも税負担を増やさない。
3. 経済 インフレ率の低い着実な経済成長を目指す。
4. 雇用 25万人の若者に対して失業給付が不要なようにする。
5. 健康 NHS(国民医療サービス)の再建を行い、膨張した官僚の経費を減らして患者のための経費を増やす。
6. 法秩序 犯罪や犯罪の原因に厳しく対処し、若者の常習犯罪者を法廷に送る時間を半分にする。
7. 福祉国家 年金やコミュニティ・ケアなどを近代化し、強い家庭を作る。
9. 政治 政治の浄化、分権の推進、政治資金の規制を行う。

表 2 輸送人キロ(億)

1995年

モード	日本(構成比%)		英国(構成比%)	
航空	65	5	6	1
鉄道	400	29	37	5
道路	917	66	658	94
うち営業バス	73	5	44	6
うち乗用車*	664	48	606	85
うちバイク	-	-	4	1
うち自転車	-	-	5	1
海運	5	0	-	-
合計	1,388	100	701	100
1人当り輸送キロ	11,059		11,962	

出典：運輸経済統計要覧

Transport of Statistics GB

- は、データがない。

* は、タクシーを含む。

小数点以下は切り捨てのため、加えても合計に一致しないことがある。

出典等については、表 3、表 4についても同様

10. ヨーロッパ ヨーロッパのリーダーシップを目指す。

われわれ日本人にとって注目されるのは、全体として若者と教育に重点が置かれ、具体的な内容が書き込まれていることではなからうか。その他の分野については抽象的表現が多い。その中であって、交通については、公共交通促進、自動車交通抑制と明確な方向が示されている。環境政策の一部としてではあるが、総合的な交通政策は労働党の公約としてかなりの具体性を備えたものと考えてよからう。

さて、3部5章で構成されている白書は、各章とも、分かりやすく身近なものからとの配慮もあってか、人の移動(すなわち歩行、自転車、バイク、マイカー、タクシー、バス、鉄道、道路等)を中心に記述されており、補論的に物流、空港・航空、港湾・海運の順に記述され、さらには交通警察等にも言及し、交通問題全般を網羅している感がある。

しかし、「人の移動」を中心に白書を取りまとめた意図は、明白である。交通を現状のまま放置すれば、20年後にはマイカー交通量が3割以上も増え、混雑激化、環境悪化が進む一方、バス等の利用者は減少を続ける。需要減に応じてバスのサービスを減らせば、車を持たない3割の世帯は、雇用、教育、福祉等あらゆる生活の局面で厳しい状況に陥る。彼等恵まれない人々のために、車以外の足の確保が不可欠と考えたのである。

表 2は、日英の95年の旅客人キロを比較したものであるが、乗用車の全移動に占める比率は、我が国が48%であるのに対し、英国は86%と極めて高い。そのうえ、マイ

表 3 自動車保有数(千台)

1995年

車種	日本	英国
乗用車	39,102	20,505
営業用バス	95	74
普通トラック	2,519	421
その他	25,355	3,775
合計	67,071	24,775
千人当り乗用車保有数	311	349
千人当り自動車保有数	534	422

カーの利用率はこれまで着実に上昇を続け、逆にバスの利用者は年々減少し続けた。鉄道の利用率が5%とバスよりも低く、我が国の鉄道利用とは比較にならないくらい鉄道依存率が低いから、これ以上のバスサービスの低下は、車を持ってない人々のことを考えると、もはや放置できないと考えられた。

表 3は、日英の自動車保有数を対比したものである。乗用車の千人当り保有数は、1割程度英国の方が高いが、自動車全体では、逆に我が国が3割程度高い。マイカーと同じように使われることが多い4ナンバーのライトバンや軽貨物は、この表では「その他」に算入されており、逆に、英国の乗用車はバンを含んでいるので、マイカー的に使われている車どうしを比較すると、多分、千人当り保有率は、我が国の方が1~2割高いと考えられる。幸い、我が国では大都市圏をはじめ鉄道サービスが充実しているの、国全体としては、バスサービスの減少が直ちに恵まれない人々の足を奪う度合いが低いかもしれないが、他山の石として重く受け止める必要がある。

というのも、同表の営業バスの保有数を見ると、人口比では英国のバスの方がかなり多い。また、表 2のバスの輸送量を見ても1人当りの利用量では我が国の方が少ない。さらに、95年における両国のバス走行キロは、わが国の29億車キロに対し、英国は26億車キロと、ほぼ拮抗している。これらの数字から見るかぎり、我が国のバス利用度、運行水準は、英国より低い。我が国は、大都市圏を中心に鉄道が公共交通の中核になっているという事情があるから、単純に比較できないのは当然であるが、鉄道が利用しづらい過疎地域等について比較すればどうか、考えさせられるところである。

表 4 貨物トンキロ(10億)

1995年

モード	日本(構成比%)		英国(構成比%)	
航空	1	0	-	-
鉄道	25	4	13	5
道路	294	53	149	66
うち営業用	223	40	-	-
うち自家用	71	13	-	-
海運・内水運	238	43	52	23
パイプライン	-	-	12	5
合計	559	100	227	100
1人当りトンキロ	4,454		3,885	

表 4は、両国の貨物輸送量を比較したものである。1人当り輸送量は、ほぼ似通った4千トンキロ前後であるが、我が国の海運が4割を超える分担率であるのに対し、英国は2割強と低く、鉄道は両国とも4~5%、英国にはパイプラインが5%あるものの、道路輸送は、我が国の5割強と比べ1割以上高い66%もの分担率になっている。英国の貨物輸送の動向は、最近の我が国の動向とよく似ており、トラック輸送だけが増加を続け、他モードは横ばいないし減少をこの20年間続けている。白書は、今後のトラック交通量は、マイカー以上の増加をみせると予測し、道路混雑と環境保全のため、道路輸送の抑制と鉄道及び水運による貨物輸送促進策を講じようとしている。しかし、表 3の英国における普通トラックの台数と乗用車数を比較すれば容易に理解できることであるが、我が国と異なりトラックは42万台と、全車両の2%以下、乗用車の2%強しか存在しない。道路混雑対策を講ずるとすれば、自ずから圧倒的なウエイトを占めるマイカー、それも職場へ向け需要が集中する都市部の交通抑制と、マイカー以外の手段に通勤輸送を誘導することに政策の重点が置かれるのは当然だろう。

以上のように見てくると、成否は別として、英国の目指すマイカーに対する都市部の道路利用及び勤務地駐車に対する課税と、その税収を各地域の代替交通手段整備に充当する政策は、整合性のとれたものと考えられる。さらに、われわれとしてうらやましいことは、英国の行政組織が環境と交通と地域とを一体として捉えられるように編成されていることであり、提示された政策の実現性は高いのではと思わせる。新たな課税であるので、実施に漕ぎ付けるまでにはいろいろ手順を踏む必要があるだろうが、新聞報道によれば、労働党は2001年の実施を目指しているとのことである。