

地域交通戦略のフロンティア

～英国のダイナミズムに学ぶ～



2008年4月 中野宏幸

※)図表や資料については、同名の著書参照。

1. 研究の目的と構成

- 1980年代以降の英国の地域交通戦略に関する「ガバナンス」の構造を、「公益の実現」との視点に立って、官民の関係や構造の特徴を示す独立した「3つの軸」で立体的に分析
- 地域交通政策に関する「新たなガバナンスのフレームワーク」と「これを有効に機能させるための対応の方向性」を我が国へのインプリケーションとして、とりまとめ。

<目 次>

1. 英国の地方行政の特徴
2. 3つの軸の定義
3. 英国の地域・時代環境ごとの特徴の把握
4. 3つの軸による分析の総括
5. ガバナンスの構成要素と地域交通への示唆

○ 3つの軸で立体的分析

- 1) Fragmentation: 行政の機能的・地域的分化の度合
- 2) De-Centralisation: 行政の地方分権化の度合
- 3) Privatisation: 市場原理の導入等を通じた行政の関与限定・縮小の度合

○ 政策・制度環境の異なる、3つの時期、3つの地域を比較分析。

- ① 1980年代後半: サッチャー政権下で民営化等の施策が本格的に実施、
- ② 1990年代前半: 行政改革や民営化が強力に推進されて3つの軸の動きが同時に進行(メージェー政権)、
- ③ 1990年代後半以降: ブレア労働党政権の下で方向転換

① ロンドン

② 大都市圏(マンチェスターなど6大都市圏)

③ それ以外のイングランド地域

<基本的問題意識>

- 規制緩和・民営化の中で、「公益」はどのように実現すべきか。市場原理との関係をどのようにとらえるのか。
- 英国のような民営化や自由化が進んだスキームでは、どのようなことが発生しているのか。それらから学ぶべきことは何か。
- 「公益」実現のため、事業者、地方自治体、政府は、どのような意識改革をすべきか。官民のパートナーシップを有効に機能させるポイントは何か。

英国の取組みに関して参考となる点

～「明確な理念をもちつつ、まずチャレンジしてみよう。」
とのスタンスに立った展開～

- 変化に対して柔軟であること。変化に対して躊躇せず、絶えざる進化を求めて、常にダイナミックな動きを行っていること。
- 帰納法的なアプローチにより、具体的事例や実践感覚を重視していること。具体的取組みの積み重ねから原理を構築しようとする英国的コモンロー的思考方に裏付けられている。
- 因果関係や論理性を重視し、合理的な思考方法によって、価値を実現しようとしていること。

「ガバナンス」の概念

垂直的統治関係から水平的協働関係へ

～関係主体間の信頼関係、協力や合意による取組みの推進～

「ネットワークによるガバナンス」の概念

「政府・自治体等の政府機関、企業、NPO,市民等が、公共的課題の解決に取り組む際に、それぞれの強みを活かして他の組織とのネットワークにより実施することにより、より効果的・効率的にその公共的課題の解決を図る取組み」

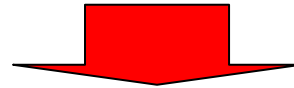
(ネットワークガバナンス研究会:城山英明東大教授)

「ネットワークによるガバナンス」の概念発生背景

- ・社会の成熟化、価値観の多様化に伴い、公共的な課題が高度化・多様化
- ・公的主体のみが課題対応にあたることは、課題の質的側面、財政制約の中でも困難
- ・地球環境問題、住環境や景観問題など、公的主体のみでコントロールできず、公と私の領域の見直しを含め、課題解決の仕組みづくりが必要。

＜地域交通にとって合理的な「ネットワークによるガバナンス」のモデル＞ （研究の仮説）

- ① 公的・私的部門の各主体の役割に応じた市民目線での目標を設定していること。
- ② 各主体の間で、上記目標と責任の遂行（サービス提供やリソース提供など）、説明責任遂行のための合理的なつながりを有していること。
- ③ 各主体とマクロの政策目標ベースでとらえ、市民へのアカウンタビリティ と成果実現を果たす仕組みとなっていること。



都市・地域交通の分野における「新たなネットワークによるガバナンス」の仮説に対する検証と問題提起から得られる示唆の導出

2. 英国の地方行政の特徴

～政府と自治体の関係～

政府と地方自治体との関係の特徴

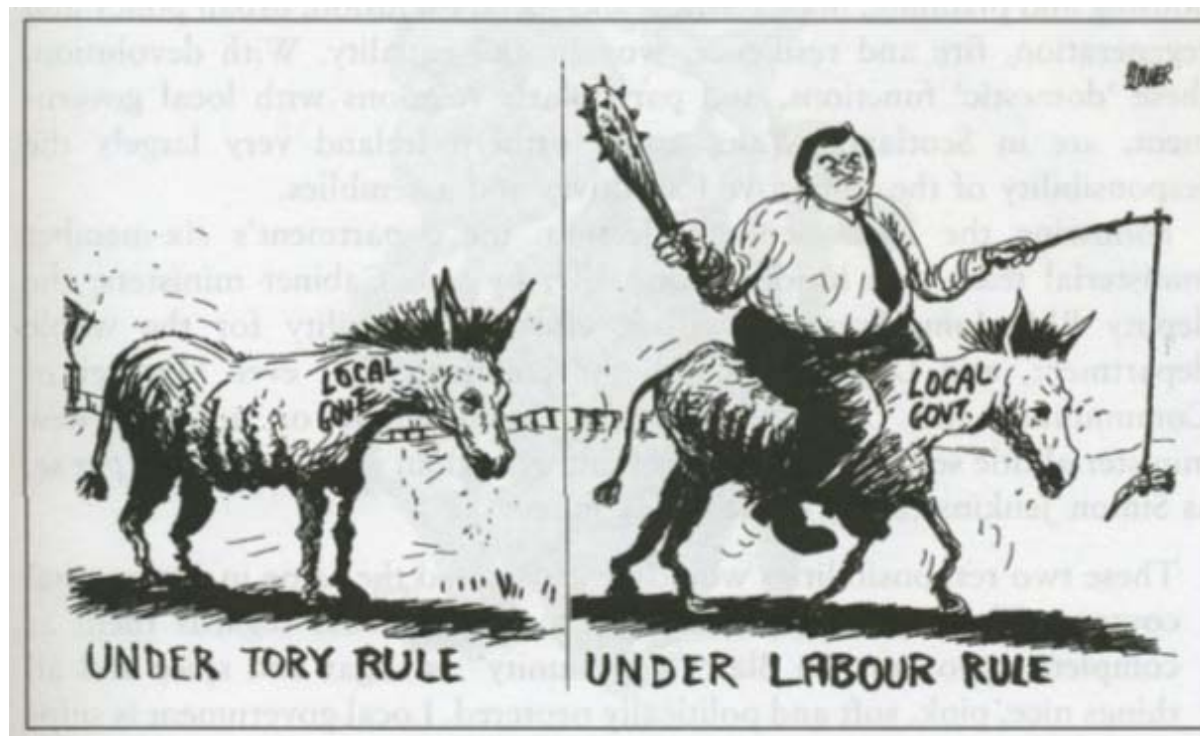
～「政府による強いコントロール」から「あめとむちの関係」へ～

保守党政権：地方財政レベルの関与は、より広範かつ直接的に。法令・ガイドライン・補助金などによるコントロール強化。資本支出統制やキャッピングによる支出制限。

労働党政権：『あめとむち』の策。交通の分野では、(地方交通計画:Local Transport Plan)への改変で、自治体の裁量は拡大へ。

<保守党>

<労働党>



3. 英国の地域交通計画制度の概要

英国の地域交通関係計画体系

政府のトップダウン方式から、地域主体のボトムアップ構造へ

(イングランド地方圏の例)

＜1990年代後半までの体系＞

	土地利用	交通
国レベル	計画政策指針 (PPG)	計画政策指針 (PPG13)
地域ブロックレベル	地域計画指針 (RPG) ・非法定のガイダンス ・トップダウンで策定	地域計画指針 (RPG)
カウンティ(県)レベル	基本計画 (Structure Plan)	交通政策プログラム (TPP) ・単年度計画 ・政府からの予算獲得の入札資料 ・1993年にパッケージアプローチ導入され、広範な交通手段対象
ディストリクト(市町村)レベル	地区計画 (Local Plan)	

＜2004年計画及び強制収用法以降の体系＞

土地利用	交通
計画政策声明 (PPS)	計画政策指針 (PPG13)
地域空間戦略 (RSS) ・法定の方針 ・パブリックコメント、公開審問を経て決定	地域交通戦略 ・RSSの一部として策定
	地方交通計画 (LTP) ・5カ年計画 ・戦略機能付加 ・自治体の裁量増加
地区開発計画 (LDF)	

注) は、それぞれ、政府、地域計画団体、カウンティ、ディストリクトによって策定される計画である。

4. 3つの軸でとらえた「地域交通フレームワーク」の特徴

地域交通行政に係る「3つの軸」の設定

～官と民の関係や構造をとらえる「分析の視点」～

1. Fragmentation(公的部門の水平的分化の度合)

交通行政におけるバス・鉄道など機能ごとの分化及び地域的な分化・細分化の度合

2. De-Centralization(公的部門の垂直的分化の度合)

交通行政における中央集権化・地方分権の度合(地域主義の導入を含む。)

3. Privatization(公的部門と民間部門の関係)

既存の規制や障壁の廃止等を通じた経済活動の活性化や民間活力の活用、事業活動の自由化の度合

1. Fragmentation(公的部門の水平的分化の度合)

(保守党政権(1990年代後半まで))

～地方自治体改革や民営化などの中での地域的・機能的分化と多様な調整機関の設置等～

- ・ 地方自治体改革による交通計画策定構造の変化と策定単位の細分化
- ・ ロンドンにおける合同機関などアドホック機関の設置

(労働党政権(1990年代後半以降))

～機能・地域的に統合的取組みの強化～

- ・ グレーター・ロンドン・オーソリティ及び戦略実施組織であるロンドン交通の設置、交通戦略の策定
- ・ 地方交通計画(LTP)における戦略機能の付加、イングランド地方圏での地域計画団体による地域計画方針や地域空間戦略の策定

英国の地方自治体構造改革の動向

- ・ 過去40年間に2度大きな変革の動き。
 - (1) 1960年代から1970年代前半にかけての二層制への改革
 - ・ ロンドン: 1965年4月に大ロンドン市 が設置される。その下にロンドン・バラ及びシティが区画編入。
 - ・ 大都市圏: 6つの大都市圏カウンティ 及び36の大都市圏ディストリクトが設置される。
 - ・ イングランド地方圏: カウンティの整理統合により、カウンティとディストリクトからなる二層制の導入
 - (2) 1980年代から1990年代の二層制を一層制へと変革しようとする動き
 - ・ 大ロンドン市及び大都市圏カウンティは、1986年4月より廃止
 - ・ イングランド地方圏では、1995年から1998年にかけて、一部の地域で一層制(ユニタリー)への移行。
- ・ 労働党政権: 地方議会の設置、さらなる一層制導入の動き。

地方構造の見直しに当たっての地方自治委員会が準拠すべきガイドラインにおける留意事項(1992年6月)

② 交通

交通については、その利用者は当該地方自治体の住民に限られない。地方自治体は交通政策の遂行に当たっては、土地利用計画と同様、当該自治体のみならず広い公衆の利益を考慮する必要がある。

戦略的交通計画は開発計画と密接な関係にあるが、この策定に当たっては、交通流動の及ぶエリア及び交通需要に影響を及ぼす要因を考慮する必要がある。

ほとんどの地域サービスを提供するのに十分な区域を有する地方自治体も、交通の責任については狭域であるかもしれない。交通機能の一部又は全部に係る共同処理という選択肢についての慎重な考察が必要であろう。

2. De-Centralization(公的部門の垂直的分化の度合)

(保守党政権(1990年代後半まで))

～政府によるコントロールの強化～

- ・ 法令・政府指針・補助金などによる政府コントロール強化(TPP方針発出や資本支出統制、予算へのキャッピング(支出制限)など)
- ・ 政府権限の留保、自治体機能のバイパス化などの自治体関与を制限・削減する施策の実施

(労働党政権(1990年代後半以降))

～地域レベルでの戦略推進機能の強化～

- ・ ロンドン市長によるロンドンプラン策定、地域計画団体による地域空間戦略等のボトムアップ的策定、地域評議会創設など地域主義の導入
- ・ 交通政策プログラム(TPP)から地方交通計画(LTP)への改変による地方自治体の裁量拡大、キャッピング制度の廃止

3. Privatization(公的部門と民間部門の関係)

(保守党政権(1990年代後半まで))

～規制緩和・民営化の推進～

- ・ 公企業の民営化(バス事業(1986年)、英国国鉄(1993年))、PFI、外部委託の推進
- ・ 鉄道のフランチャイズ、バスの社会福祉路線などでの補助金入札制度や強制競争入札制度の導入など
- ・ 交通マネジメントなど官民連携や民間主導のパートナーシップの萌芽

(労働党政権(1990年代後半以降))

～地域ニーズや地域の課題によりよく、かつ主体的に対応しうる官民の協働関係構築の奨励～

- ・ 市場の失敗・限界の修正に関する政府の役割の再評価、補助金などの一定の政府介入施策の実施
- ・ ベスト・バリューによる効率性のみならず、提供サービスの「質」にも配慮する方向性

5. 英国の交通政策等の変化

1) 交通政策の変化

2) 事業面の変化 バス事業の動向

1) 交通政策の変化

“Predict and Provide”⇒“Provide and Prevent”への思想転換

- 1980年代後半から1990年代前半:「ニュー・リアリズム」の提唱
都市交通政策の転換期
 - ・ 「交通需要マネジメント」を基軸とした考え方
 - ・ 一定の政策の遂行に関し、その政策の引き金となる様々な要素(価格、市場機能、法令、実行資源及び関連制度)の調和ある活用を唱えたもの
- 1996年4月に、「Transport: the Way Forward」;王立委員会第18次報告(1994)、第20次報告(1997)
- 1998年7月に「交通ニューディール政策:全ての利用者によりよいサービスを」と題する政府白書を公表:自家用車からのシフトを宣言;自治体の判断で道路利用者賦課金や事業所駐車賦課金の導入を可能に。
- 2006年12月、「利用者を最重視する提言」、2007年5月地方交通法案に基づくバス事業改革、ガバナンスの改革(特に大都市圏)

2) 英国のバス事業の状況

～「ロンドンとイングランド地域での対照的な動向」～

・ロンドン

1985年から、一定のサービス条件(運賃、ルート、頻度)の下、**競争入札制**

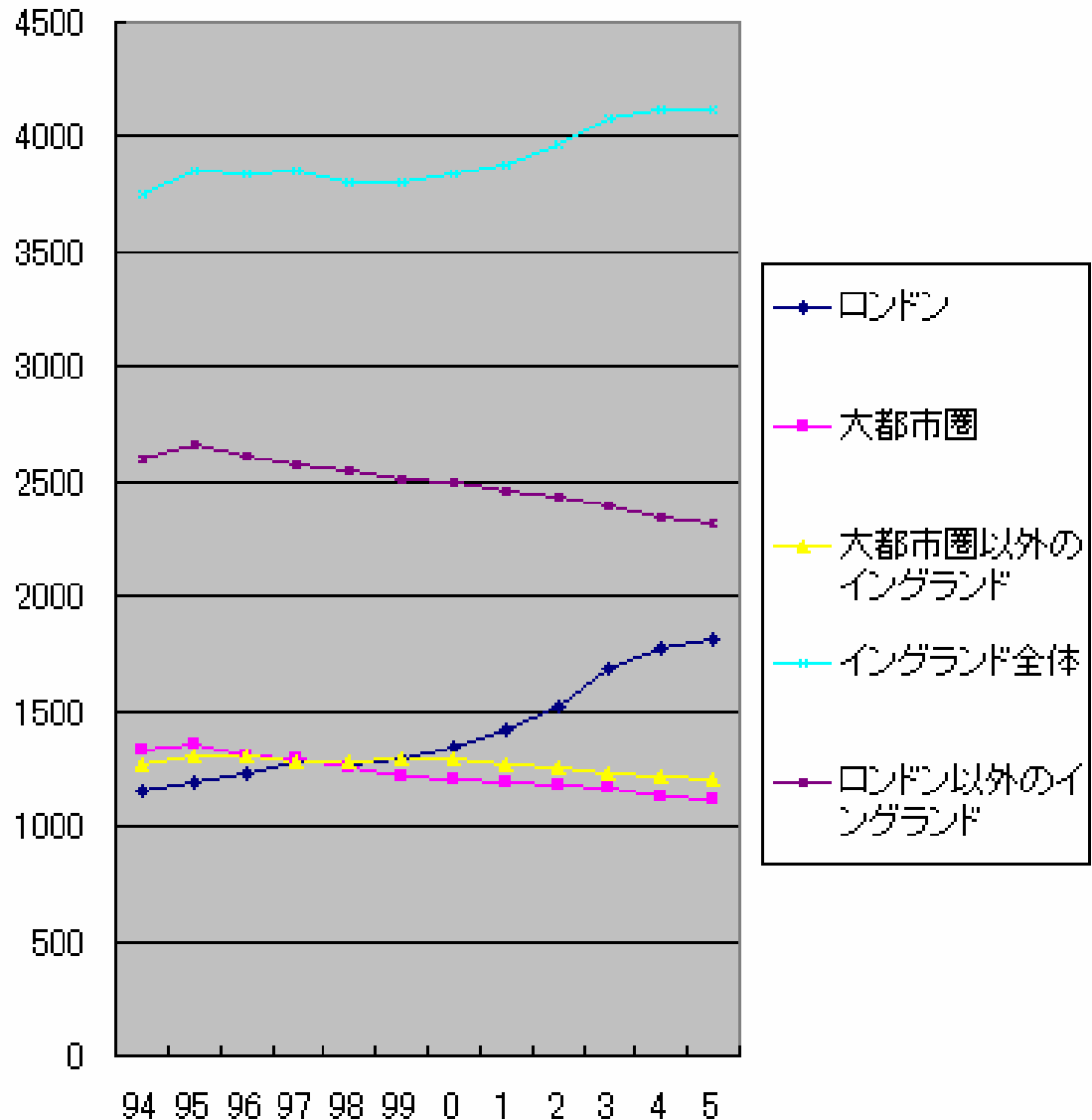
1999年GLA法により、市長の指揮管理の下、ロンドン交通が所掌

→**輸送人員は2000年以降、上昇基調**

・イングランド地方圏

1985年交通法により、**自由化され、商業ベースで運行**

→**輸送人員:長期減少傾向**



イングランド地域のバス事業の現況

- ・ 利用者の長期的減少: 6の大都市圏では、ロンドン地域に比べ、人口当たりのバス利用者数(2004年)は5割未満で、マンチェスターでは36%。
- ・ ① 採算性重視の商業ベースでの事業運営であり、社会的に脆弱な地域等へのサービスが切り捨てられていること。また、通勤や健康管理、余暇目的活動の足の切捨て、居住地・所得分布を顧慮しない路線設定など住民・社会ニーズと乖離したものとなっていること。
- ・ ② 運行面では、利用者にとって信頼かつ安定的な交通手段足り得ていないこと。例えば、マージーサイドでは、毎年、商業ベースのバスネットワークの75%もの路線が変更されるなど、頻繁に変更され、しかも変更理由が示されていないこと。
- ・ ③ 運賃面では、物価上昇を上回る高額な設定・変更により、住民の利用を困難とする状況としていること。例えば、サウス・ヨークシャーでは、1年間に3割運賃が上昇することがあること。

(英国下院交通委員会報告(2006)、Local Transport Today(2006)、(2003)、(2001)、ロンドン大学のピーター・ジョーンズ教授及びGLAのデビッド・ハッチンソン開発課長のコメントより、整理)

イングランド地域の主体間の関係とその特徴 (ロンドンとの対比)

① 各主体の役割：旅客交通局及び地方自治体は、商業的なバスのネットワークやサービスの質に関与しえないこと。

ロンドンにおいては、ロンドン交通が戦略的役割。バスルートや時刻に関する情報、契約に基づき事業者より提供されるサービス情報、設定目標に関するモニタリング調査情報をマネジメント。

② 主体間の関係： 複雑な責任関係

- ・ ロンドン：フランチャイズ制で、市長とロンドン交通の戦略遂行、関係リソースと情報のマネジメントが支えられる簡明な構造
- ・ 二層制の地域では、カウンティが公共交通政策、シティ・ディストリクトが駐車政策やバス施設整備を行うなど、責任関係が複雑となっていること。

③ 説明責任構造：バス事業遂行とLTPの説明責任のつながりが合理的なものとなっていない。

- ・ ロンドン交通がロンドン区の地区実行計画を総括し、一元的に市長・運輸省・ロンドン議会・住民等への説明責任を遂行。
- ・ バス事業者は、地方自治体及び旅客交通局とは直接的に説明責任を果たす関係にはない。LTP策定主体であるカウンティは運輸省及び住民にLTPの達成状況の説明責任を負っている。

6. 3つの軸による地域・時代環境ごとの 特徴

1990年代のロンドンの主な調整機関やパートナーシップ

- ・ 大ロンドン市の廃止により、地方行政の基本単位は、33のロンドン区とシティとなり、地理的細分化。
- ・ 多くの戦略機能は政府へ。アドホック機関、パートナーシップが多数形成され、政策形成にも関与。

1. 政府機関

ロンドン地域政府事務所(1994年:4省庁の出先機関)、ロンドン担当大臣(政府活動調整)、ロンドン内閣小委員会(関係大臣合議体)、ロンドン交通大臣など

2. 政府系機関

ロンドン交通局(1984年:地下鉄、バス)、ロンドン交通管理者、ドッグランズ都市開発公社など

3. 自治体系合同機関

ロンドン計画諮問委員会(1986年:ロンドン区などへの助言)、ロンドン駐車委員会など

4. パートナーシップ

SWELTRAC(地域的パートナーシップ)、ロンドン・バラ交通委員会(ロンドン区と協調関係に立つパートナーシップ)など

ロンドンのガバナンスの特徴(1)

～1980年代後半から1990年代後半～

関係主体の多数化・輻輳化の中での個別施策ベースでの対応の限界

1. Fragmentation

大ロンドン市の廃止による地域的分化・機能的分化の進展、政府機関(ロンドン地域政府事務所(1994年)、ロンドン内閣小委員会(1992年)、ロンドン担当大臣、ロンドン交通大臣等)、合同機関(LPAC)、官民のパートナーシップなどの設置

2. De-Centralization

政府のコントロール強化、政府機関や政府任命機関(ロンドン交通局)の設置、トップダウンのアプローチ、RPG3などの政府主導の通達・政策方針の発出・詳細化

3. Privatization

バスの規制改革(フランチャイズ制の導入)、鉄道の分割民営化、都市開発公社の設置や計画手続きの簡略化



<ガバナンスに関する状況変化>

- ・ 大ロンドン市廃止以降の「統括」と「調整」機能の欠如、アカウンタビリティの欠如、民主的コントロール不足、政策や事業関与者の多数化
- ・ 政府の強いコントロール、様々な目的・構成によるパートナーシップの形成

<交通に関する状況>

- ・ 公共交通への投資不足、故障や遅延の発生、信頼性の低下、混雑問題等への未対応。小規模・短期的視点からの対応。

2004年度の政府監査委員会の業績評価レポート (GLAの4年間の実績)

- GLAは、その設立から4年間の期間で、総合的な戦略フレームワークによって、野心的で説得力のある首尾一貫したロンドンの長期的な発展のビジョンを効果的にまとめあげた優れた組織である。(2004年ロンドン・プラン、投資5ヵ年計画)
- 市長は、ロンドンを模範的な世界都市に発展させることにより、ロンドン市民の生活を改善するという、明確で野心的なビジョンをもっている。
このビジョンは、質の高い調査、ロンドンの直面している課題と機会の明確な認識、関係者との良好な協議に基づいて策定されている。
市長は、強力なリーダーシップを発揮して方向性を示しており、ロンドンを代表して精力的に活動し、平等と多様性を包容するリーダーシップは、広く認識されている。

- ・ ロンドンバスの新型車両導入のための大規模投資と運転手賃金改善により、全国的な利用減少傾向の中、年間利用者が450万人から600万人に大幅に増加した。そして、利用者層が拡大するとともに、顧客満足度も大きく改善した。
- ・ 複合的な情報通信技術が予定通りに、かつ予算の範囲内で提供されたことにより、ロンドン中心部での混雑賦課金制度が成功裏に導入された。
- ・ 上記2施策あいまって、国際的な都市では例のない、車交通減少とバス利用者増加という顕著なモーダルシフトがみられる結果となった。即ち、過去4年間で、公共交通は、16%以上（年間ベースで130万人）増加した一方、車交通は、4%減少（1日ベースで40万トリップ）した。
- ・ GLAは、クロスレール、ウェスト・ロンドン・トラム、ドックランド・ライトレール、イースト・ロンドン線の延伸などの大規模プロジェクトにつき、支援と予算確保の面で進展した。

ロンドンのガバナンスの特徴(2)

～2000年代後半以降～

世界都市型ポリシー・ネットワークの形成

1. Fragmentation

統合戦略推進機能の設置、GLA及び戦略実施機関であるロンドン交通の設置、ロンドン地域開発公社の設置、ロンドン市長の交通戦略、ロンドンプランの策定など

2. De-Centralization

地域レベルでの戦略推進、GLA及び戦略実施機関であるロンドン交通の設置、ロンドン開発公社の設置、住民参加によるロンドン市長主導によるロンドンプランの策定、交通戦略の推進など

3. Privatization

バス事業のフランチャイズ制の下での事業展開、PPPの推進



<ガバナンスに関する状況変化>

- ・ 市長のイニシアチブと中長期的・戦略的枠組みに基づく政策遂行
- ・ GLAと産業界や民間部門、ロンドン区などとの多様なパートナーシップの形成、政策・アカウンタビリティ・チェーンの形成

<交通に関する状況>

- ・ バスサービスの改善、バス利用者の増加、混雑賦課金の導入といった強力な政策ツールの導入によるモーダルシフト

<1(1)> 交通政策プログラム(TPP)による取組み (1999年度)

- 1) Travel Wiseに代表される学校やカレッジなどの教育機関と連携した住民へのキャンペーン(関係主体と住民啓発の工夫)
(P&R利用、公共交通イニシアチブ、サイクリングや歩行奨励といったスキーム活用による通学手段の検討と推進)
- 2) Travel for Work Plan による県と企業、医療関係機関、他の地方自治体との間でのブレインストーミング(「ハード」と「ソフト」の施策の実施によって、よりグリーンな行動(Greener Travel Practice)を目指すもの。
 - ①公共交通利用やカー・シェアリングなどに関する情報提供、
 - ②プールされている車やバイクの活用奨励、
 - ③駐車賦課金システムの導入を含めた駐車政策の見直し、
 - ④車利用へのディスインセンティブを付与する仕組みの検討、
 - ⑤テレワーキング奨励など実活動減少のための取組み
- 3) Cambridge Core Traffic Schemeによる交通規制(試行的措置から、段階的に恒久措置化)
- 4) P&R(市域4カ所)、バス・サイクリング・歩行施設の整備
- 5) 公共交通機関のサービス改善(バス優先施策の拡充、低床バスに対応したバス停やバス・シェルターの整備、スクール・バスの充実、利用者への情報提供)

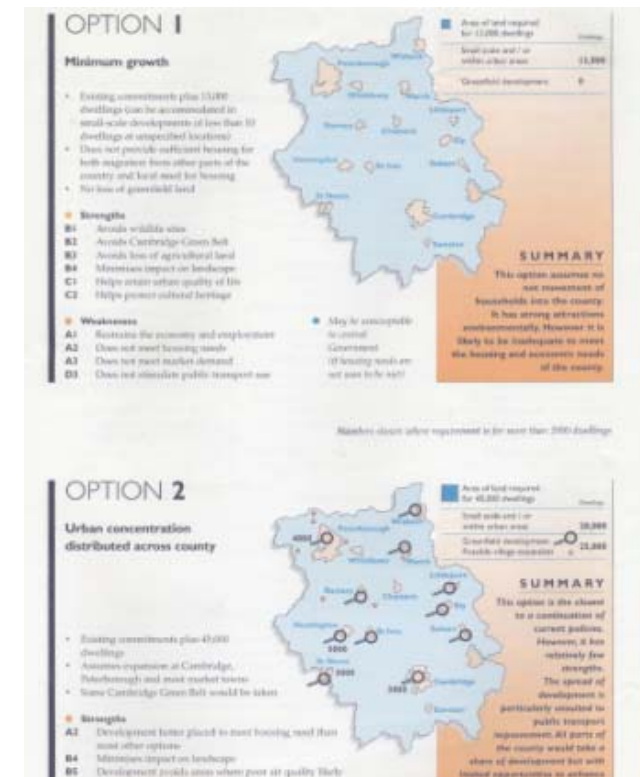
第1次LTPの主な成果

- ケンブリッジ中心部の交通量は減少。一方、バス利用は県全体で20.8%、ケンブリッジ市では、45%増加し、P&Rを利用するバス利用者は2001年から71%増加。
- 1994年から98年の年間平均に比し、交通事故の死者及び重傷者は、2005年には23%減少。
- 主要道路ネットワークなどの改善。40トンローリー通行可能とする6つの橋梁改良や歩行・サイクル用の4つの橋の改良などを実施。

＜2＞ケンブリッジ県における住宅建設と交通施設の整合取れた取組み ～ロング・レンジの取組み～

- ・新規住宅需要にどう応えていくか。長期を見通したビジョンが必要。
- ・住宅配置、交通など関連事項を総合的に議論。交通整備は、重要な要素。
- ・分析軸に沿った評価などを住民提示。地域ブロックレベルでも議論し、県レベルの開発計画やLTPにフィードバック。

※)ケンブリッジ
県における新規
住宅建設を巡る
住民説明資料



ケンブリッジ県のガイドウェイバス(CGB)計画

～ニュータウンのための交通手段～

- ・ 事業費: 1.16億ポンド(約290億円) (約8割: 政府補助金、約2割: 開発者負担)
- ・ ケンブリッジ駅とセント・アイブス駅の間の旅客鉄道(1847年開業、1970年廃止)。その後、鉄道の再開、ライトレールやガイドバスの導入などの選択肢につき、県によって検討。
- ・ 2000年に、政府によるマルチモーダル調査実施。 CGB計画とA14道路の拡幅提言
- ・ 同調査を受け、政府は県に、実行可能性につき、より詳細な評価を行うよう要請。その後、第2次LTPの重要プロジェクトとして位置づけ。
- ・ 2004年9月から12月まで、検査官(Inspector)による意見聴取・調査。
2006年8月、運輸省より、事業費と補助金のスキーム公表。
2006年11月に工事着手、2009年春に供用開始予定

イングランド地方圏のガバナンスの特徴(1)

～1980年代後半から1990年代後半～

地方都市型ポリシー・ネットワークの萌芽

1. Fragmentation

- ・ 一部の地域において、二層制から一層制への移行。狭域なユニタリーの誕生

2. De-Centralization

- ・ 地域政府事務所の設置と政府主導の地域計画方針の発出など、トップダウンのアプローチ。
- ・ 地域ブロックレベルでの政府事務所及び自治体組織(スキアラ)の調整による地域ブロックレベルの計画との整合ある展開(ケンブリッジ)

3. Privatization

- ・ 先駆的な自治体におけるパッケージ・アプローチを活用した公共交通活用の取組みの進展(ケンブリッジ、ノッティンガムなど)



<ガバナンスに関する状況変化>

- ・ 交通政策プログラム(TPP)による単年度の個々の施策ベースのアプローチ。
- ・ 不十分なアカウントビリティ・チェーン。住民との接点の限られた状況。
- ・ カウンティ(県)を中心とした事業者・企業・学校などと連携した取組みの萌芽

<交通に関する状況>

- ・ バスサービスの低下と利用者の減少。
- ・ 先駆的自治体のイニシアチブによる公共交通へのシフト。

イングランド地方圏のガバナンスの特徴(2)

～2000年代後半以降～

新たな時代の原動力となるポリシー・ネットワークの形成

1. Fragmentation

地域評議会による地域空間戦略の策定、地域開発公社設置

2. De-Centralization

LTPの導入による地方自治体の裁量の増加、ボトムアップのアプローチの導入、住民参加による地域計画団体による地域計画指針や地域空間戦略の策定

3. Privatization

バス戦略や公共交通利用促進、自転車や歩行利用促進に関する多様なパートナーシップの形成と展開



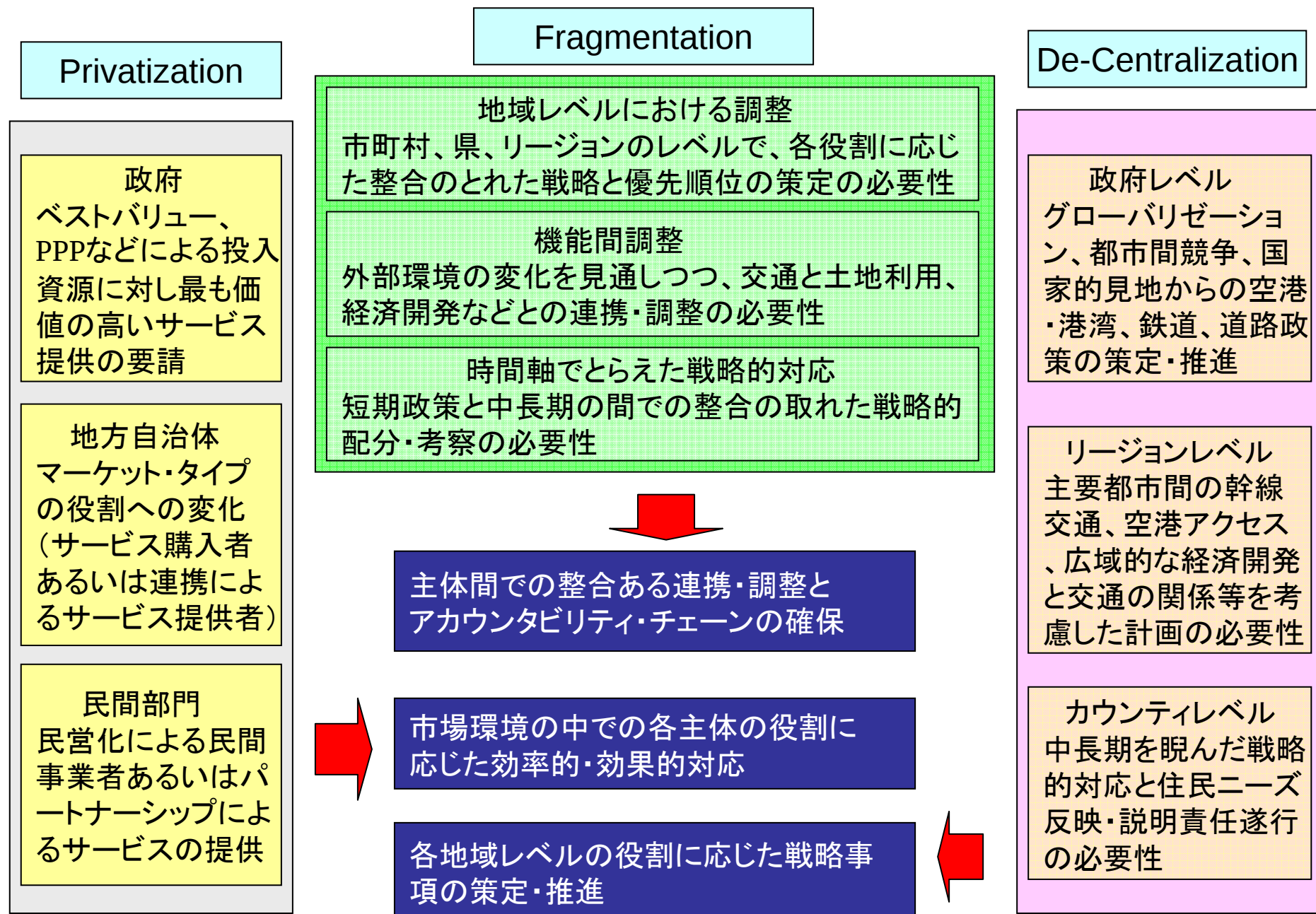
<ガバナンスに関する状況変化>

- ・LTPの戦略性の導入。政策遂行とアカウンタビリティのチェーンの改善。住民との接点の拡充。

<交通に関する状況>

- ・バスサービスの低下と利用者の減少の中で、バスサービス改善の取組みの拡大(ヨーク、ブライトン&ホーブ、ノッティンガム、ピーターバラなど)。
- ・2000年交通法で導入された「バス品質パートナーシップ」等の改善の議論。

7. 3つの軸による分析の総括



8. ガバナンスの構成要素と地域交通への示唆

＜地域交通の「コラボレーション・フレームワーク」 の基本構成要素＞

1) ＜公益の定義＞

- 政府・基礎自治体・事業者の各主体において、それぞれ主体的に「目指す公益」を定義する。
- 住民対話等を通じて、「コレクティブ」化し、共有できるものとしていく。

2) ＜主体間のネットワーク＞

- 戦略の策定・推進主体、サービスの提供主体、住民との間で、戦略推進・サービス提供と整合のあるアカウンタビリティ・チェーンのフレームワークの構築。

3) ＜中核主体のイニシアチブと各主体の役割に応じた取組み＞

- 基礎自治体等を中核として、明確なアウトカムの下に、イニシアチブを発揮
インセンティブ・ディスインセンティブのバランスの取れた取組み。

地域交通行政への示唆(その1)

～「目指す公益」の実現のための枠組みづくり～

<マクロな分析とロジカルな説明>

- ・ 因果関係を分析し、「公益の実現」に向けて、関係主体が同じ目線で問題点をとらえうる「見取り図」を策定。
- ・ 「見取り図」を踏まえ、関係主体・住民へのロジカルな説明

⇒ そして、「公共交通の担う事業者」の意識改革、住民など利用者への啓発などの面で、説得力のある材料を提供していく。

<このためには、関係主体による「ともに考え、コミュニケーションできる仕組み」の設定が大切>

- ・ 個別の利害を超えて客観的に鳥瞰する必要がある一方、議論・検討を行う機会に乏しい。
- ・ ケンブリッジでは、県がイニシアチブをとって、地域・時間の両軸において連続的な取組みを行い、市民目線での成果を実現。

地域交通行政への示唆(その2)

～基礎自治体等を中核とした主体的取組みのための競争的な環境整備～

- 基礎自治体に競争意識を植え付け、効率化を図りながら、その主体性発揮を図るためのさらなる工夫が必要。
- コレクティブな利益を実現するため、同自治体におけるイニシアチブの発揮がポイント。



- 自治体間の比較、時系列的なサービス改善状況の把握などを通じ、サービス水準向上を目指す仕組みの工夫
- 国と自治体とのマネジメントのリンケージを図り、自治体の業績測定の結果を活用した、国から自治体へのメリハリのある効果的な対応
- 地域公共交通活性化法による協議会への交付金交付などにおける地域からの適切な説明と国からのメリハリある対応

<地域ブロック・レベル及び事業者の取組み>

<地域ブロック（リージョン）・レベルでの取組み>

- ・ 基礎自治体の戦略機能を補完。地方自治体を超える流動に配慮し、
- ・ 地域ブロックレベルで優先順位をつける必要性など、策定意義の明確化と関係主体での共有。

<各事業者の取組み>

民営化や規制緩和を行ったとしても、「公益」の実現を目指す「公共的サービス」を担う主体であることには変わりはない。

公益への貢献、即ち、

- ① 「どのような公益を、どのように実現するのか」、
- ② 「地域のためにモビリティの面からどのように貢献していくのか。このために事業継続、事業参入や退出をどのように考えるか。」
- ③ 「地域づくりや環境改善という観点からはどのような貢献をなすのか」
を、主体的に考え、住民やコミュニティに問いかけ、それをサービス提供にもフィードバックするという説明責任の仕組みを構築していくことが求められるのではないか。

地域交通政策への示唆(その3)

<意識共有のための工夫>

- 「ともに考えて、レベルアップしていく」という環境醸成のための情報と知見を共有していく。
- 住民や地域社会への啓発を工夫していく。

⇒ ハブ機能からの地方自治体や国民への情報発信や意見交換の機会の充実

- 国や自治体からの効果的な情報発信
- 運輸政策研究機構の「公共交通支援情報センター」

交通政策の新たな展開の方向性

～ 政策企画能力とは、「何をすべきかをしめすだけではなく、それを市民など関係者に納得させる能力である」～

(ケンブリッジ大学スーザン・オーウェンス教授)

(1) 分野を超えた横串的発想と設計

- ・ 分野間のつながりや複数の分野間の相互作用と力学の解明と科学的理解
- ・ 全体のつながりの理解に立った「ポジティブ・サム」の実現

(2) 「公益の実現」のための知的創造力の発揮

- ・ (分野完結的な知的活動ではなく、) 学際的あるいは実務・行政・研究の枠を超えた多面的議論の積み重ね
- ・ 断片的な知識を集約して、「知的資産化」

(3) より合理的な説明責任の構造

- ・ 「社会的存在」としての企業は、「誰に」「何を」「どのように」伝えて、責任を果たしていくべきか。
- ・ 「社会的存在を自覚して発現する」説明責任のあり方をどう考えていくのか。

(4) 情報共有による全体のレベルアップにつながる取組み

- ・ 国際的にも、政策・実務の意見交換の場があってもよいのではないか。

(5) ポジティブな発想とプロアクティブな対応

- ・ 「歩くことが好き」といったポジティブかつ根源的な欲求につなげていくことが大切。