

## 交通モード間の交通需要誘導策に関する調査研究

### 1 調査研究の目的ならびに対象

都市部における交通渋滞、交通事故の軽減や環境問題への対応策として自動車から公共交通機関への転換促進が近年重視されている。転換促進には、公共交通サービスの改善施策と自動車利用の抑制施策とがあるが、これらの施策実施をめぐっては各種コンフリクトが発生し、合意形成が困難になることがしばしば見られる。そこで、交通モード間の需要誘導策導入への合意形成の実状を把握することを目的として、諸外国における施策導入実態を調査した。調査対象とした施策は、英国・ロンドンのRoad User Charging導入、独国の鉱油税導入、スウェーデン・ストックホルムのデニスプランにおけるロードプライシング導入、ノルウェー・オスロのトルリング設置、米国のISTEA、TEA21の導入、米国・ポートランドの公共交通機関整備、米国・ロサンゼルスRegulation XVの導入・廃止に関する議論である。

### 2 道路利用者からの税・料金収入の公共交通整備への転用の実態

米国と独国では燃料税等の自動車関連税収の一部を地方公共交通整備へ充当することが認められている。充当容認に至った理由としては、第一に道路整備が既にある一定水準に達したとの認識が社会的になされたこと、第二に各地方で異なる交通事情に合わせて、柔軟に道路整備と公共交通整備を選択できるように、地方自治体へ配分の権限委譲等の政策的な背景が挙げられる。

同様にロードプライシングでは、オスロやロンドンで料金収入が公共交通整備にも充当できる。また、ストックホルムでは料金収入が直接的に公共交通整備に充てられないが、間接的に公共交通整備予算が増加するよう工夫がなされた。(ただし実現には至らなかった。)これは、道路交通渋滞や環境負荷の軽減のためには道路整備のみでは不十分との社会的認識があったことが主要因である。また、オスロ、ストックホルムはともに公共交通への料金収入転用が法的には容認されない中で、必要に迫られて政策上の工夫を凝らしたことは注目に値する。

### 3 施策導入の合意形成に与える要因

調査から得られた施策導入や施策継続の合意形成に与

える要因は以下の通りである。

まず第一は、施策導入主体のリーダーシップ及び導入をめぐる政治的背景である。例えば、ポートランドでは、「メトロ」と呼ばれる組織が、住民投票によって定められた「メトロ憲章」によって交通計画策定の権限を賦与されており、この強力な権限によって公共交通中心の交通政策(TOD)を推進した。また、米国ISTEA導入時における道路産業と公共交通産業界との利害調整に見られるように、政党間あるいは産業間での合意形成が、交通モード間の連携を必要とする施策導入に大きく影響を及ぼしていることも明らかとなった。

第二の要因としては、パッケージアプローチの採用の有無が挙げられる。パッケージアプローチとは、公共交通の利用促進施策と自動車交通の利用抑制策を同時に行う政策のことであり、例えば、英国におけるRoad User Charging導入とその収入の地方交通計画への支出が挙げられる。「アメ」と「ムチ」とを組み合わせた施策を導入することで、異なる利害を持つ主体から合意を得やすくなることが明らかとなった。

第三には、ロードプライシング等で設定される運賃の水準が挙げられる。例えば、オスロとストックホルムの事例を比較すると、前者が1回あたり日本円で180円であるのに対し、後者が290円(いずれも1999年2月時点レート)と高かったために、社会的な反発が大きくなった経緯があった。

第四には、施策導入効果のアピールの手法や時期が挙げられる。例えば、オスロにおいては、トルリング導入に先立ってオスロトンネルを開業させ、交通整備の効果が大きいことを市民にアピールしたことが、その後の導入に対する市民からの合意獲得に貢献したと言われる。

さらに、施策導入をめぐっては、施策導入の目的や施策による負の効果、法制度面での導入可能性等がいずれの事例にもほぼ共通して議論されることが判明した。

### 4 おわりに

近年、我が国においてもロードプライシングなど、交通需要誘導策の導入の可能性が話題になっており、今回の研究成果が施策導入の議論に貢献できることが期待される。

(要約:調査室調査役 加藤浩徳)