

交通モード間の連携を中心とした総合的な交通政策に関する調査

1 調査研究の目的

交通運輸をめぐる諸問題の解決にあたっては、交通モード毎の対策だけでなく、交通モード間の連携を図ることで、より総合的な交通政策を目指していく必要があると言われる。そこで、本調査は、交通モード間の連携に着目しつつ、我が国ならびに欧米諸国における総合的な交通政策の実態を把握し、それをもとに我が国への示唆を検討することを目的とする。

2 我が国における総合的な交通政策の現状

我が国の主要都市の地方自治体、交通事業者等を対象に、総合的な交通政策に係わる既存計画(長期総合計画等)と具体的な施策(P&Rやバスターミナルの整備等)の現状と課題についてヒヤリング調査及びアンケート調査を行った。その結果、以下のような点が課題であることが明らかとなった。

- (1) 総合的な交通政策に係わる既存計画の課題
 - ・同一都市圏に類似した複数の計画がある場合があり、計画間で必ずしも整合がとれていない
 - ・計画の目標が具体的でない
 - ・計画策定後の事後評価が実施されていない 等
- (2) 具体施策実施上の財源確保・事業採算性に係わる課題
 - ・施設整備の負担が大きいため単独での整備が困難
 - ・補助制度が省庁毎に整備されておりわかりにくい
 - ・補助が施設単位でなされることが多く、面的に広がりを持つ複数の施設を一括して整備することが困難 等
- (3) 具体施策実施上の法的規制に係わる課題
 - ・地方の実状に合わせた地方独自の取り組みが法制度の枠組みにより妨げられることがある 等
- (4) 具体施策実施上の推進体制に係わる課題
 - ・広域的な交通問題に取り組むための地方自治体間の連絡が不十分な場合がある
 - ・自治体と交通事業者との協議が不十分なことが多い
 - ・自治体内の関係部局間における合意を得ることが困難である 等

3 諸外国における総合的な交通政策の事例調査

(1) 英国における総合交通政策の現状

英国では、1998年にBlair政権が新たな交通白書を発表

し、総合的な交通政策の重要性が唱えられた。白書を受けて、まず地方交通については新たにLocal Transport Plan (LTP)が設けられた。LTPは地方自治体の5年間の地方交通に関する戦略的な計画であると同時に中央政府からの資金を獲得するための入札資料であり、中央政府の基本方針である公共交通、徒歩、二輪車の利用促進に合致する計画に対して優先的に資金の配分がなされる。その判定には具体的な数値による指標が用いられる。これ以外にも、バスにおいては品質協定・品質契約の導入やP&Rの推奨など、公共交通の利用促進による選択幅の拡大が目指されている。また、鉄道については鉄道戦略局が新たに設置され、鉄道駅における乗継ぎ利便性の改善等が目標とされている。

(2) オランダにおける総合交通政策の現状

オランダでは、1990年に第二次運輸構造計画(SVV-II)が国レベルの長期基本政策として定められ、その下にインフラ交通整備5カ年計画(MIT)が定められている。ここでは「環境とアメニティ」、「モビリティの管理と抑制」、「アクセシビリティの確保」が政策目標とされ、各々について具体的な目標値が厳密に定められている。しかし、公共交通機関の整備に対して莫大な投資がなされたにもかかわらず、自動車からの転換が微少にとどまっていることから現在、新たに第一次全国運輸交通計画(NTTP)が策定されつつある。またNTTPでは前計画の反省を踏まえ具体的な数値目標は一切削除される予定となっている。一方で、地方レベルにおいては、交通計画と土地利用計画との連携施策としてABCポリシーが実施されている。これは対象地域の交通条件と企業のモビリティ特性に応じて、A、B、Cの3つの地区を指定し、各地区について駐車場の整備を規制するものである。ただし、その実効性や規制に対する権利侵害に関して疑問の声が挙がっているのが実状である。

4 我が国への示唆

計画・施策の一貫性(英国のplan-led system)や事後評価(年次報告書の作成義務)、関係主体間の連携(中央政府による地方自治体への政策指示の方法)等では、我が国の交通政策にとっても参考になるところが大きい。また、具体的な数値による政策目標の設定を目指す英国と、その限界を悟り、方針転換を図りつつあるオランダの事例に学ぶところも大きいと考えられる。

(要約:調査室調査役 加藤浩徳)