

# 「権利」と交通サービス

## ☆ミニマム(社会保障的)

最低限の生活—その他のサービス(医療・エネルギー・通信)

## ☆社会参加(social inclusion)

社会の活性化—効率フォーカス  
ノーマリゼーション

## ☆「生活の質」

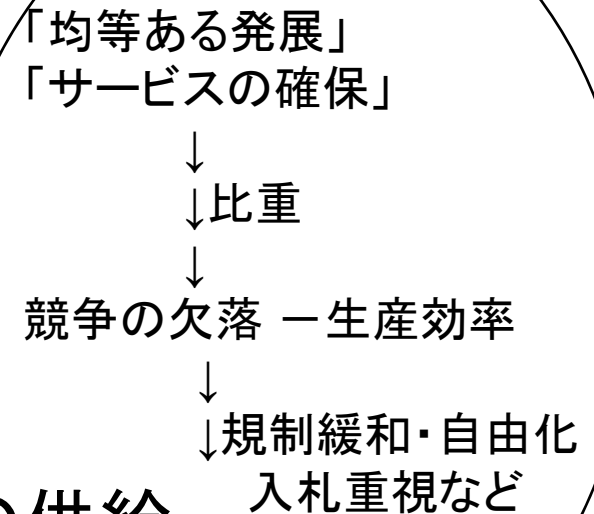
居住環境一般 —後世代の環境も含む →「維持可能」な交通

★[ミニマム保障のための交通]の供給：  
(低所得層に焦点)  
現物給付の非効率性

VS

★[社会参加を促す道具としての交通]の供給：  
1) 現金給付がそのまま社会が必要としている形での消費に使われるか？  
2) 補助等がなければ地域社会に出てこない人々が社会に積極的に出る可能性

★[維持可能な交通]の供給：  
1) 社会全体の環境負荷に交通が大きな責任を持つ  
2) 医療コストの削減につながる可能性



## 社会参加機会および維持可能な交通を促進する手段

- 直接運行
- 公共交通料金の特定層補助(バス・タクシー・パス給付・タクシー券など)
- 事業者へのインセンティブ付き補助(乗客数に応じた補助・新路線／新サービスへの競争入札など)
- 事業者のイノベーションへの補助
- 自治体と事業者のパートナーシップ
- 新施設投資(自転車専用道・駐輪施設・レンタル／カーシェアリングシステムの導入)
- 町そのものの新設(エコ型タウン)
- 環境対策自動車購入補助
- 企業への補助(自転車通勤促進など)
- 道路への課金

## 置かれた最終的目標の違い： 例) 道路の混雑料金課金

- ・主に混雑そのものをコントロール：

  - シンガポールのエレクトロニック・ロード・プライシング
  - ロンドン市内の混雑税ゾーン

  - マンチェスターとバーミンガム<反対>

- ・環境負荷の抑制：

  - カリフォルニア州のカー・プール優先レーン

  - (High Occupancy Toll lanes; HOTレーン)

  - ストックホルムの市内課金

  - マンハッタン<反対>

- ・市内交通の整備(トラム改良資金等)財源獲得のため：

  - ノルウェー(オスロ・ベルゲン・トーンベリなど)

# 混雑料金のようなスキームが市民に受け入れられるためのいくつかの条件

★住民自身が改善を信じる

→実験(ストックホルムの例)→住民投票  
(交通の転換による改悪部分と改善部分の理解の徹底)

VS

“NIMBY”-smがある場合

★支払われた対価の使われ方が、実際に支払う側にとって納得できるものであるかどうか

★所得分配上「公正」なものと受け止められるかどうか

★プライバシー保護の点で不安を招かないかどうか(香港で廃止された際の大きな問題点)

## 受け入れられやすさと評価の形

社会参加から得られる便益・生活の質の向上の評価

← 費用便益分析の限界

効率としての「集計」概念である以上、

分配(何人orどの階層が便益を享受するか)には関係がない  
<最初から項目にウェイトを付すことはできない>



(社会からの疎外への貢献度など)

- ・マルチプル・クライテリア方式の中に定性的な調査内容を入れる
- ・市民ディベート(e-デモクラシーなど)を徹底させる
- ・「ステークホルダー」(≠「投票者」)または住民/国民投票

(世代間におよぶ環境など)

- ・ロールズ(Rawls)の公正基準による「後悔マトリックス」

XXを建設するか否か		将来の世代	
		要る	要らない
現代の 世代	建設する	純コストはゼロ	[現代世代が得たもの] －[廃棄コスト]
	建設しない	[失った便益] －[建設コスト]	純コストはゼロ

参考資料：

- ・Pearce, D.W. and Nash, C.A, “The Social Appraisal of Projects”, Macmillan, 1981.
- ・Musso, E, Sanguineti, S. and Sillig, C, ‘Socio-economic Impact of Transport Policies and Institutional Approach’, in “Transport Project Evaluation” (ed., by Haezendonck, E.), Edward Elgar, 2007.
- ・稲毛満春, 牛嶋正, 藤井弥太郎編『現代社会の経済政策』有斐閣1985.