

公共交通サービスの担い手について

神戸大学 喜多秀行

1. はじめに

6月18日に開催された第1回公共交通全国会議の基調講演の中で、三日月副大臣から、当日朝の政務三役会議で出された交通基本法に関する8つの検討事項について問いかけがあった。そのひとつは「(公共交通の整備を行うのは)官か民か、国か地方か」である。このことについて少し考えてみよう。

2. 官か民か

筆者は、所属大学で学部3年生向けの講義「計画学Ⅱ」で社会資本整備論を講じているが、講義に際して1枚のハンドアウトを学生に手渡し、それを一緒に読むことから始めている。そのハンドアウトは、かつて高知県知事を務めておられた橋本大二郎氏のメールマガジン(2001年9月21日付)をコピーしたもので、当時の小泉首相の地方分権に関する発言に対して説明を求めたいという内容である。このメルマガの記事によると、小泉首相は知事会議の席上で「民間でできることは民間で、地方でできることは地方で」と発言し、橋本知事は「それを言うのであれば、政府がやることは何かをまず示してほしい」と問うている。

それを学生に見せて、「民間でできることは民間でやるのがよいと思うか」と問うと、概ね皆そうだと頷くが、「民間でも政府でもどちらでもできるものも無条件に民間でやるのがよいのだろうか」と再度問うとやや戸惑った様子を見せる。そこで「民間でやった方がうまくいくことは民間で」と考えるのがよいのではないかと水を向けると戸惑いの表情が消えるが、続けて「民間だけではなく、民間と政府とが一緒にやるほうがもっとうまくいく場合もあるのではないかと」と問うと、また考え始め、ならば、「民間だけでやった方がうまくできることは民間(だけ)で」と言う方がより正確ではないでしょうか、と返してくれたりする。

この話しは公共交通にもそのまま当てはまる。「官か民か」だけでなく、官と民の適切な分担というものを工夫すると、どちらか一方だけでやるよりうまくいく場合が多いように思われる。例えば、どこにどれだけのサービスを提供すべきかについて住民の合意をとり、将来にわたって安定的にサービスを提供することを保証する、という役割は官が担うのが適当であろう。他方、車両をスケジュールどおり安全に運行するという役割は、その道の専門家である運送事業者に委ねるのが適切であろう。“餅は餅屋に”である。NPOや住民が携わると自治体や運輸事業者がやるよりうまくいく部分もあると思われる。

3. 国か地方か

同様に、「国か地方か」という問いかけについても「国」あるいは「地方」と即答することにはいささかの躊躇がある。ひとつは、「国だけ」と「地方だけ」の二者択一なのか、という点である。国と地方の適切な役割分担というものがあると考えられる。二点目は「地方」が都道府県なのか市町村なのかという点である。ここにも適切な役割分担は存在する。三点目は、「地方」が都道府県または市町村といった自治体単位のみなのかといった点である。より正確に言うと、自治体の行政区域全域に対してあまねく均等に公共交通サービスが提供されなければならないのかという問いである。

各地で総合連携計画の策定が進められる中で、市町村の交通政策担当者の多くはどこにどれだけサービスをすればよいか頭を痛めていることと推察される。そこで、三点目の問題を考えてみよう。

わが国ではどの場所もどこかの市町村に属しているが、米国にはどの市町村にも属さない場所（Unincorporated area：非法人地域）というのがある(州は国土をくまなく覆っており隙間はない)。例えば、スタンフォード大学はどの自治体にも属していない。これは、開拓時代に荒野に入植した人々が徐々に集落をつくり、決議することにより市町村を形成したなごりであろう。(図-1 参照)

開拓当初は生活に必要なサービスを個人が個々に行っていたわけであるが、複数の住民が共通して必要とするサービスについては共同で専門家にサービスの供給を委託し調達した方が合理的な場合があり、地域住民が遍く必要とするいくつかのサービスについては、自治体という組織をつくってまとめて委託し提供されるサービスの対価として税を支払うという形態が効率的である。提供を委託したサービスは受け手側である住民が必要と考えて委託したものであり、決して誰かから与えられるものではない。したがって、自治体に対する住民の意識は、“自治体は何をしてくれるか”ではなく“自治体に何をしてもらうか”であるはずである。とすると、そこで必要となるのは“委託するメリットとその対価の比較”であり、具体的には“自己調達した場合のサービスの量・質と対価のバランス”についての住民の選択である。自治体へ委託する人々の数が多いほどまとめて専門家に委託することのメリットは大きくなるが、顔の見えない平均的なサービスとなる分メリットは小さくなる。総合的なメリットが最大となる委託水準というものの存在が示唆される。

これまでは、過去からの積み重ねの結果として、暗黙の合意によりサービスの種類と対価が決定されていたとしても、上記の点を再考するならば、今後は、どんな種類のサービスをどの程度の質・量で委託するのか、そしてそれにどれだけの対価を支払うのかという“委託すべきサービスの選択”が重要な関心事となるであろう。図-2 a)は歴史的に増大してきた委託水準を生活交通の例でみたものであるが、同図 b)に示すようにその逆の変化をも併せて考える時期が来ているのではないだろうか。

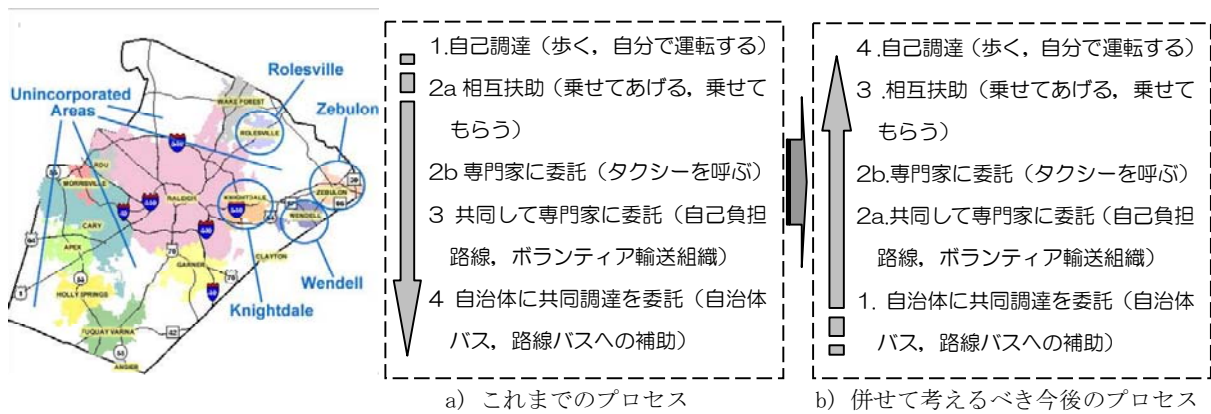


図-1 非法人地域の例¹⁾

図-2 サービス調達のさまざまな段階

4. おわりに

問いかけに対し答を考える際には、まず問いの立て方が適切かどうかを確認する必要がある。マスコミ等では読者獲得のため、“正確さ”よりもむしろ“読者の目を引く簡潔な表現”が優先されがちであり、「AかBか」式の二分法が目につくが、プロフェッショナルまでもがそれに踊らされることはない。地域社会の望ましい姿を実現するために、プロとしての知恵と技術を存分に発揮し、地域公共交通に関わる適切な制度設計を行いたいものである。

1) Jurisdiction, Wake County, NC, U.S.A. (<http://www.wakegov.com/inspect/jurisdiction.htm>)