

室員紹介 ～第二回 有田政策企画官～

政策企画官の有田です。総合交通等『総合の意味』について少しまじめに考えてみました。

4月より総合的な交通体系の整備（以下「総合交通」）に携わっていますが、私にとって総合**は今回で3回目になります。最初は公共工事における総合評価方式の導入（平成10年）で、次が地域公共交通活性化・再生総合事業（以下「総合事業」）の個別案件審査（平成20年）です。そういったご縁もあり、総合の意味を再考してみました。

総合評価方式とは、国等が契約の相手方を決める際、単独（価格のみ）ではなく複数の要素（価格と一つ以上の価格以外の要素）の組み合わせで評価して国等にとって最も有利な申込みをした者を契約の相手方とする仕組みです。

総合事業とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し多様な事業に取り組む協議会に対し、国がパッケージで一括支援する制度です。

総合交通はどうでしょうか。行政改革大綱（平成12年12月1日、閣議決定）で、国土交通省は「陸・海・空にわたり、交通施設の整備、交通サービス等のハード・ソフトが一体となった総合的な交通体系の整備を推進する」とされています。

総合評価方式の場合は評価する要素が総合的なのに対し、総合事業においては扱う対象が総合的です。これらと比較すると総合交通は扱う対象も評価する要素も総合的という風に見えてきます。

交通には徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機など多様な移動手段があり、これらの要素の組合せを対象に、平常時の生産、医療・健康・介護・福祉、教育、観光、消費などの諸活動、非常時（被災時）のダメージリスク管理、また、受益者の負担能力、制約条件や選好性に応じた選択肢の確保、交通施設や交通サービスの供給者のコストや採算性、エネルギー制約、環境制約など様々な要素をどう組合せて評価するのかが総合交通の基本的な課題であると捉えることができそうです。

こう眺めると、総合交通を論ずる領域が、例えば、東アジアまで含めた範囲なのか、日本国全体なのか、日本の一部地域なのか、あるいは日常的な生活の範囲内なのかなどを明確にしてから議論することは当然必要となってきます。その一方で、マクロやミクロの領域で各々総合交通が論ぜられるべきですが、実際の現場においては複層的に領域を捉え将来の総合交通がどうあるべきかを考え抜いていくことも重要であると思います。

それぞれの立場から総合交通についての議論が深められ、多くの理解と協力のもとで将来の展望が開けるよう努めて参ります。よろしく申し上げます。

室員紹介 ～第一回の続き～

春バス（コミュニティバス）の拡充検討

秋村です。3月までいた春日部市在勤中に携わった施策をもう一つ、第35号に引き続き紹介します。

春日部市では、現在コミュニティバス「春バス」をミニバス2台で4路線（2路線ずつ隔日で）運行しています。運行から2年経過したことから市民等の拡充要望に沿って見直し検討を行い、他の交通手段との連携強化を含め、今年3月「春日部市地域公共交通総合連携計画」を策定しました（次のURL参照）。



<http://www.city.kasukabe.lg.jp/public/info01.nsf/8d2a89091c31e39549257060001c8e86/68bf455fb60c6a034925784600232ee8?OpenDocument>

この計画の基本理念は「あらゆる世代にとって便利で持続可能な公共交通ネットワークの実現」で、利用時間が異なる通勤・通学、通院・福祉施設利用、買い物、行政手続き等の公共施設利用など様々な目的に利用できることにも配慮しつつ5つの基本方針を設定しました（計画の23、26～28頁）。

運行台数とルートの決定にあたっては、4つの政策評価指標（アクセス可能な施設数の割合、想定需要（利用者数／日）、営業係数、年間行政経費）を用いました（計画の60頁）。

なお、この計画に基づいて、現在路線の再編に向けて関係機関と協議中です。

以上、2回にわたり、春日部市の2施策を紹介しました。読者の皆さまに若干でも参考になれば幸いです。