

都営あるいは市営のバス・トロリーバス・路面電車・地下鉄などの事業を公営交通事業と称し、公営企業法という法律で律せられており、事業の経営は独立採算制を強いられている。しかし、現実には多くの都市の交通事業は赤字会計に苦しんでいる。

筆者の知るところでは、京都市は従来から施設設備を持っているバス・トロリーバス・市電を運営するだけで年々赤字が累積して行っている。神戸市も同様である。大阪市は地下鉄を別にしても赤字である点で京都・神戸と変わらないので、今年4月から路面電車を全廃した。それに代わるものとして地下鉄を建設しているが、莫大な資金を要するので、大阪市の交通会計の苦しさは想像に難くない。

今日の著しい経済成長によるモータリゼーションの急激な進展は、都市活動の利便さを増大させる反面、街路の整備の立ち遅れから交通の混雑をひき起こし、ひいては都市機能の低下を招くに至っている。こうした逼迫した現状に対し、大都市では街路の整備と有効利用および都市高速道路の建設による高能率化はきわめて望ましいけれども、今後の都市活動の広域化や周辺地域の大規模開発に伴う人の交通需要の急激な増大に対処するには、道路施設の整備増強のみではさばききれないので、高速鉄道の建設を不可避のものとしている。特に、今後の都市内交通のうち、通勤通学輸送は将来においてもその大部分を高速鉄道に依存するものとし、物資の輸送および業務・買物・社交娯楽などの人の輸送は道路によるように、トリップの性格によって交通機関を使いわけるようにすべきである。

都市高速鉄道の建設は、都市経営上緊急不可欠の課題となっているが、現行の行財政制度の下においては、資本費の重圧などによってその遂行はきわめて困難となっていることは上に述べた通りである。従って、この高速鉄道建設計画の実施に当っては、その建設面および営業面に対する国および公共団体からの、都市政策の一環としての助成案が実効的に措置されることが必要となる。公営企業法のような不十分な、また無理を強いるような法律は一日も早く改正して、市営交通事業を公企業として成り立つようにしなければならない。この点については、アメリカで行なわれている公企業の仕組みには学ぶべきものがある。

たとえば、カルフォルニア州のサンフランシスコ湾岸鉄道（BART）の事業計画の経過は他山の石とするに足りると思う。BARTは、サンフランシスコ湾を隔てている二つの中核都市サンフランシスコとオークランドへ、朝夕流入する多くの通勤客を運ぶことを主な目的として、三つのカウンティ（郡）に跨がって建設される広域高速鉄道である。各郡は自郡内の工事量に応じて建設費を負担するものとする。その鉄道を建設しないとすれば、通勤交通を負担できるだけの自動車道路を建設しなければならないので、その道路建設費と比べて高速鉄道の方が有利と考えた郡はこの計画に参加した。4郡の区域で計画したが、一つは辞退し、3郡で建設が行なわれている。

BARTは、3郡から送った代表で構成する役員会が管理経営する特殊地域公社であって、3郡内の固定資産税に上乗せするBART建設税（仮称）を賦課する権限や料金を決定する権限を与えられている。この建設税収入を償還財源とする建設公債を発行して固定施設（線路・駅・変電所・トンネルなど）の工事費を調達し、車両については歳入公債を発行して調達し、開業後の収入をもって償還していくことになっている。また湾を横断する水底トンネルの建設費はサンフランシスコオークランドベイブリッジを経営する有料橋公社が負担している。これは、このトンネルを設けて通勤客を鉄道で運んでもらわなければ、有料橋をさらにもう一本架けなければならなくなるので、トンネル費を負担して湾岸鉄道に協力した方が安上りとなると判断したからである。

このようにBARTの建設財源は、固定資産税、歳入公債および有料橋公社の負担金の3種よりなり、これだけの財源の裏付けのもとで、通勤客には自家用自動車で走るよりも安くて時間の節約になり、公社としても採算がとれるという料金を定めることにしている。

わが国の公営交通企業体に課税権を与えるということは無理であろうが、公営交通事業はその都市独自の市政活動にすぎないという考え方をやめて、国が道路と同じように都市交通の責任を負うべきであるという考え方に飛躍すべき時機にきていると思う。公営企業法にいう独立採算制というのは、すでに建設された施設の運営を赤字を出さずにやっていくということとすべきであって、高利率の建設資金を借り入れて建設した施設の元利償却までを含めて独立採算制を強いる現行の制度はきわめて不合理である。

* 正会員 工博 京大教授 工学部 交通土木工学科