

# 多様な地方自治体職員による総合交通政策実現へのアプローチ\*

## An approach to realization of integrated transportation policy by staff of various local governments\*

本田 豊\*\*, 田中一史\*\*\*, 土井博司\*\*\*\*, 村尾俊道\*\*\*\*\*, 森山敏夫\*\*\*\*\*

By Yutaka HONDA\*\*・Kazufumi TANAKA\*\*\*・Hiroshi DOI\*\*\*\*・Toshimichi MURAO\*\*\*\*\*・Toshio MORIYAMA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

海外の先進的な都市では、クルマ社会の急速な進展により生じた都市問題の弊害を反省し、クルマから人中心の総合的な交通政策を中心に据えた持続可能な都市再生が行われており、多くの成功事例を見ることができる。これらを見ると、いずれも明確な法制度のもと地方への権限と財源の移譲を伴った政策意図が存在し、政治や行政主導の市民を巻き込んだ大きな流れとなっている。

わが国においても、長く停滞する都市問題を解決するためには、地域の主導による都市再生を行うことが必要と考えられ、このためには地方分権を促して、地域が自らの権限と責任で迅速かつ的確に、都市やまちづくり等を含めた総合交通政策を進めることが不可欠である。特に、地域が予算と人をつけて交通政策を進める仕組みをつくる必要があると考える。

土木学会関西支部の共同研究グループ「地方分権による総合的な交通政策に関する研究会」(以下、研究会という)では、都市・地域の再生に不可欠な総合交通政策を実現するために、どのような枠組みと制度が必要となるのかについて、関西の多様な地方自治体職員が中心となって、主に行政側の視点により議論を重ねてきた。現在の都市・地域が持つ課題認識を踏まえ、諸外国の事例を調査・分析したうえで、総合交通政策を一体的に取り組むための新たな仕組みについて検討するとともに、民主党による政権交代が行われ、国レベルで交通基本法の制定に向けた取り組みが

スタートするなか、交通基本法に対する提言も研究成果の一部としてとりまとめた。

本稿では、研究会の活動について紹介するとともに、研究会での議論を踏まえ、総合交通政策を実現するために必要と考えられる計画・実施主体としての交通圏域連合(後述)の必要性、制度設計のあり方、及び交通政策のビジョンを示す法律として「交通基本法」に期待される理念と位置づけるべき内容について考察を行ったものである。

### 2. 地方分権による総合的な交通政策に関する研究会

地方分権による総合的な交通政策を実現するための枠組みや制度について検討するには、実際に地域の現場で実務として交通政策に携わったことのある経験者で、かつ問題意識を持った地方自治体職員による議論が必要だと考えた。

平成19年11月に土木学会関西支部の共同研究グループ「地方分権による総合的な交通政策に関する研究会」として応募し採択されたことから、平成20年4月に研究会を設立、活動をスタートすることとなった。

#### (1) 研究会メンバーと活動経緯

##### a) メンバー

研究会の構成メンバーは、地方自治体職員9名(都道府県職員4名と市町村職員5名:表-1)、学識経験者8名、コンサルタント2名である。

表-1 研究会の地方自治体メンバーの内訳

都道府県	京都府, 大阪府, 兵庫県, 富山県(オブザーバ)
市町村	兵庫県神戸市, 兵庫県尼崎市, 兵庫県西宮市, 大阪府豊中市, 京都府京丹後市

このうち地方自治体職員については、“特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾”(以下、「再生塾」という)の主催で平成19年8月から始まった第1期「再生塾研修会:基礎コース」<sup>(1)</sup>に参加した自治体職員、及び平成18年5月から任意で兵庫県と京都府職員が主宰する人的ネットワーク交流活動“関西交通政策実務者懇話会”<sup>(2)</sup>に参加していた自治体職員に呼びかけることにより集まったメンバーである。

\*キーワード: 総合交通政策, 地方分権, 広域連合, 交通基本法

\*\*正員, 兵庫県阪神南県民局西宮土木事務所  
(西宮市櫛塚町2-28, TEL.0798-39-6132,  
E-Mail: yutaka\_honda@pref.hyogo.lg.jp)

\*\*\*大阪府都市整備部交通道路室  
(大阪市中央区大手前2, TEL. 06-6941-0351,  
E-Mail: TanakaKazuf@inbox.pref.osaka.lg.jp)

\*\*\*\*豊中市環境政策室  
(豊中市中桜塚3-1-1, TEL. 06-6858-2128,  
E-Mail: portavenue@hotmail.com)

\*\*\*\*\*工(博), 京都府政策企画部企画総務課  
(京都市上京区下立売通新町西入, TEL. 075-414-4376,  
E-Mail: t-murao87@pref.kyoto.lg.jp)

\*\*\*\*\*尼崎市  
(尼崎市東七松町2-4-16, TEL. 06-6489-7477,  
E-Mail: moriyama-toshio@city.amagasaki.lg.jp)

## b) 活動経緯

研究会は平成20年5月からほぼ2年間、アフターファイブの午後7時から約2時間、およそ1回/月の割合でメンバーが集まり、それぞれが業務の忙しい中を合計21回にわたり活動を継続してきた。

### (2) 研究会における検討内容と手順

研究会発足当初に、研究会で取り組むために掲げた検討内容と手順については下記のとおりである。

#### ① 日本の交通政策の現状と課題

平成19年10月1日から施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「地域公共交通活性化・再生法」という)に対する検証を含め、わが国における交通政策の現状について整理するとともに、具体的な事例をもとに課題を抽出する。

#### ② 海外先進事例の整理

海外の都市再生の成功事例をもとに、諸外国における法制度や組織・財源について調査し、その成功要因等について整理する。

#### ③ 総合的な交通政策に関する検討

まず、総合的な交通政策の理念に関して検討したうえで、それを実施するためには、国として地方としてどのような役割を担うべきか、どのような組織や権限が必要となるのか等について検討する。

また、諸外国とは風土も考え方も異なるなかで、地方分権による日本型の総合的な交通政策を進めるために、どのような手順と考え方が必要となるのかについて検討する。

#### ④ まとめと提案

上記①～③を研究報告書としてとりまとめ、国等の関係機関に提案し、積極的な議論につなげていく。

## 3. 交通政策に対する課題認識

総合的な交通政策を進めるうえでの課題については、村尾<sup>1)</sup>に詳しいが、わが国において総合的な交通政策がなぜ進まないのか、何が課題なのかについて地方自治体職員が意見を出し合い整理したところ、下記のとおり大きく4つの論点が浮かび上がった。

### (1) 交通政策にかかる組織・人材

第一に、これまでの交通政策は国が権限と財源を持って進めてきたことから、ほとんどの地方自治体では交通政策が自治体行政政策の中で本来業務として位置づけられていないことが挙げられる。地方自治体では、総合的な交通政策に取り組む意識や組織がなく、専任職員が不在で人材の集積・育成も行われていないなど、交通政策に取り組む体制が整っていないのが現状といえる。地下鉄やバスを運営する交通局をもつ自治体でさえも、公共交通をまちづく

りの一部としてコントロールする組織がないことが多い。

国土交通省の報告<sup>2)</sup>でも、市町村のおよそ9割では公共交通を担当する専任担当者がおらず、どのようにして交通政策に携わればよいのかわからない状況にあると指摘されている。公共交通は交通政策の大きな柱の一つであるにもかかわらず、大半の市町村では公共交通に取り組む部署も担当者も不在というのが現状である。

すなわち、地方自治体では首長の強いリーダーシップか、特定の個人の意気込みや熱意がない限り、継続的に交通政策を推進することは困難といえ、交通政策の担当者は母数が少ないことに加え、短い周期で行われる人事異動によりせつかくの知識や技術を継承していく体制になく、年度が変わるたびに施策が“一からのスタート”の繰り返しとなることが多い。

### (2) 交通行動圏域と行政区域の不一致

第二に、通勤・通学トリップをはじめ買い物や通院などの自由トリップも含めた交通行動は、府県や市町村という行政区域内では完結せず複数の自治体をまたぐことが多いにもかかわらず、地域交通にかかる施策は府県単位、市町村単位で計画・実施することが多いため、利用者ニーズと施策が一致しないということが挙げられる。

都市部においても地方部においても、鉄道やバスなど公共交通が複数の自治体にまたがって運行している場合が多いが、自治体単位で交通政策が異なるため、隣接都市同士でさえその連続性が担保されていないのが現状である。

### (3) 困難を極める合意形成

第三に、地域で総合的な交通政策に取り組むためには、まちづくりを行う市町村、運輸監理を行う国、道路管理を行う国・府県・市町村、交通管制・交通規制を管轄する公安委員会、公共交通を運行する事業者、地元住民など、きわめて多岐にわたるステークホルダーとの調整が必要とされるため、その調整に長い時間がかかるなど、合意形成は困難を極めている。

特に、公共交通の利用促進を図る際にTDM施策とのパッケージアプローチは欠かせないが、自動車の交通規制を行う交通管理者との調整は最も大きな壁であり、社会実験でさえ実施までの道のりは険しいのが現状である。

### (4) 交通政策にかかる権限・財源

第四には、交通政策を実施しようとする地方自治体において、必要な権限及び財源がないことが挙げられる。

#### ① 利用しにくい料金体系の解消

関西では、公共交通ネットワークが発達しているにもかかわらず、乗り換えのたびに料金がかかって自由な移動が妨げられているという実態がある。これに対し、公共交通による移動を大幅に改善するためには、乗り換えにかかる

運賃割引制度を導入することが考えられるが、割引に対する原資を事業者に押しつけることはできないため、政策運賃割引にかかる減収分については、地方自治体が補填するなどの政策とセットであることが前提となってくる。しかしながら、公共交通の運賃については、国が一定の関与を行う仕組みになっており、地域が都市政策上必要な運賃設定が自由にできる仕組みにはなっていない。

このように、地方自治体が公共交通の利用促進を図るための交通計画を実施しようにも、地域が公共交通に対する運賃の決定権限と政策運賃割引にかかる補填財源を持たないと計画を実行できないのが現状である。

#### ② 予算の確保

また、地方自治体では、交通政策を推進するための独自財源が担保されていないことから、担当者が施策実施のためにエネルギーを費やして予算要求しても、財政部局には理解を得られないことが多く、毎年の予算確保が非常に困難な状況にある。近年は公共交通活性化プログラムや「地域公共交通活性化・再生法」に伴う国の補助制度が拡充してきた面があるものの、いずれも最長で2～3年の時限的措置であることから、施策の継続性が保証されているとはいえ、補助が切れたら施策が自然消滅という状況が起きている。

### 3. 海外先進事例から学ぶ

海外先進事例として、欧米を初めとする諸外国における交通政策や交通計画制度に関する研究・報告については、阪井<sup>3)</sup>などをはじめ数多く見られる。

研究会では、収集できる範囲でメンバーそれぞれが海外における総合交通政策に関する事例を整理した。なお、収集資料を整理する際には、諸外国と日本とでは風土も考え

方も異なるため、各事例の成功要因だけを参考にすることにした。

このうち、表-2はイギリス、フランス、ドイツ、アメリカ、韓国において地域交通の地方分権化など交通政策について位置づけた法制度、交通計画、実施主体、法の理念、財源について、簡単に整理したものである。

これらの国では、1970年代以降にいずれも交通に関する基本的な法律を制定したうえで、法に基づいて地方分権により地域が主体的に交通計画を策定し、主に都市圏単位で交通政策が進められている。

また、イギリスでは持続可能な交通、統合交通、フランスでは交通権、ドイツでは移動弱者への配慮、アメリカではモビリティの効率化、燃料消費・大気汚染の最小化、韓国では交通政策による総合的な調整強化、交通機関の効率的な交通体系の構築など、交通政策に対してそれぞれの国が明確な理念を掲げ、財源として中央政府や州政府による予算補助、あるいは地方自治体の自主課税権により交通政策を推進していることがわかる。

### 4. 交通圏域連合の必要性

研究会では、地方自治体職員による課題認識をもとに、海外の先進事例を踏まえて議論するなかで、少なくとも京阪神都市圏を含む関西において総合交通政策をめざすためには、現行の府県や市町村という行政区域の枠組みでは、自治体間を越えた調整が非常に困難であることから、地域住民や公共交通利用者の移動を踏まえた交通行動圏域に対応した交通計画及びその実施・調整主体となり、専門性と継続性を持つ「交通に特化した広域連合」（以下、交通圏域連合という）が必要ではないかとの提案に至った。

しかしながら、交通圏域連合に関しては、圏域の大きさ、

表-2 交通政策について位置づけた海外の法制度等の事例

	イギリス	フランス	ドイツ	アメリカ	韓国
法律/年	2000年交通法/1985	国内交通基本法/1982	自治体交通助成法/1971 地方分権化法/1996	連邦法 陸上交通輸送効率化法/1990	交通効率化法/1999 都市交通整備促進法/2005
交通計画	地方交通計画(LTP)	都市圏交通計画(PDU)	公共旅客近距離交通 需要計画/整備計画	地域交通計画(RTP)	都市交通整備基本計画
公共交通政策担当組織	公共交通執行委員会(PTE)	都市圏連合	広域交通連合(広域都市圏総合交通経営体)	都市圏計画機構(MPO)	市・郡、広域交通圏域連合あり
主な理念	生活の質、持続可能な交通、統合交通、公共交通の優先、社会的効率性(≠採算性)	交通権(基本的人権)	生存配慮(移動弱者への配慮)	モビリティの効率化、燃料消費・大気汚染の最小化	交通政策による総合的な調整強化、交通機関の効率的な交通体系の構築
財源	中央政府の予算補助(計画評価と成果主義)、自主課税権	自主課税権(交通負担金制度)	中央政府・州政府の予算補助	中央政府・州政府の予算補助、自主課税権(交通基金)	中央政府の予算補助、自主課税権(都市交通特別会計)

出典：阪井<sup>3)</sup>をもとに筆者らが追加・修正して加工

国から移譲される権限の内容、組織のあり方などについて研究会メンバーでも三者三様の意見であり、現時点で詳細に内容を整理できる状況ではない。本来的には、都市圏のまちづくり像を描かずして交通政策のみを実施する矛盾はあるが、本稿では研究会における森山の整理をもとに、京阪神都市圏を対象にした交通圏域連合の必要性のみを述べる。

なお、関西では分権型社会を実現するために、府県・政令市の首長が集まり「関西広域連合」（仮称）の早期設立をめざした活動が行われていることから、本研究会の提案では、交通に特化した広域連合を「交通圏域連合」という名称で位置づけることとした。

### （1）京阪神都市圏における都市特性

京阪神都市圏は、大阪市が最大の経済的な中心都市でありながら、京都市や神戸市も地域の大きなコアを形成している多極多層的な都市圏の事例で、首都圏や中京圏、あるいは地方部の県庁所在市などに見られる一極集中型の都市圏とは様相が異なる。

2府4県からなる京阪神都市圏には、人口10万人を超える都市は40都市あるが、都市特性として都市の中心性による類型化を行うため、平成17年国勢調査結果から、昼夜間人口比率と他都市からの通勤通学者比率という2つの指標により、次の3群に分類することとした。

I群	昼夜間人口比率110%以上 他都市からの通勤通学者比率50%以上の都市
II群	昼夜間人口比率100%以上 他都市からの通勤通学者比率30%未満の都市
III群	昼夜間人口比率80%以上100%未満 他都市からの通勤通学者比率30%以上の都市

類型化を行った結果、I群は大阪市のみとなった。大阪は京阪神都市圏の中心として、府県境を越えた計画調整の必要があり、市域内における交通政策は、周辺都市からの昼間人口の流入にも対応できるよう計画する必要がある。逆に、周辺都市の交通政策は大阪市への流出入を考慮する必要があるといえる。

II群は神戸市、京都市、姫路市、和歌山市の4都市で、県庁所在市または地域中心都市である。これらは自市域を中心とした交通政策を計画できる都市であるが、市域に接する都市についても交通政策の計画対象として一体的に計画する必要があるといえる。このうち京都市は通学者の割合が高いことから、オフピーク時も政策を重視する必要がある。

上記以外の都市はIII群に分類され、自市域への流入もある一方で流出も多く、一定の中心性は持つものの他都市の影響も受ける都市で、他都市との関係を考慮した交通政策の計画調整が必要な都市であるといえる。

### （2）交通圏域連合の必要性

図-1は京阪神都市圏の都市特性を踏まえ交通行動圏域をイメージ化したものであるが、大阪市、神戸市、京都市が存在する京阪神都市圏の都市の交通特性を分析すると、府県を超える移動の実態、都市間の強い相関関係などから、交通行動圏域に応じた広域連携の必要性が見えてくる。

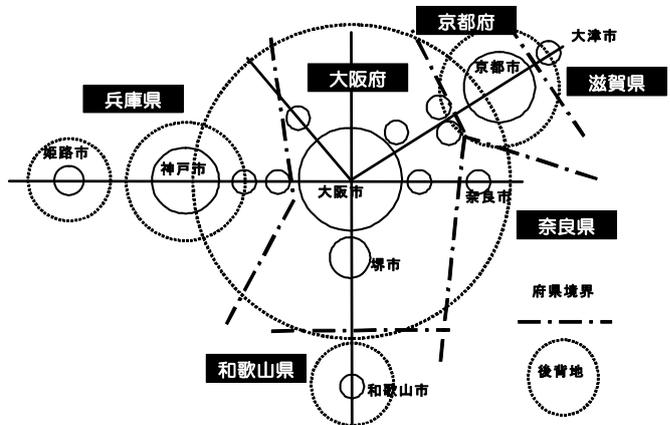


図-1 京阪神都市圏における交通行動圏域のイメージ

京阪神都市圏における交通圏域連合内の交通政策については、大きく京阪神都市圏広域で実施する計画、各都市圏で実施する計画、市町村で実施する計画というように、階層性を持たせることが必要である。また、対象とする交通の目的別に計画主体が異なっても良いし、通勤・通学などのピーク時の交通と買い物・通院などのオフピーク時の交通で計画主体や権限が異なっても良いと考える。

京阪神都市圏以外を考慮する場合でも、大都市圏、都道府県、中核市など圏域の大小や中心都市の違いはあるものの、交通行動圏域は都市圏単位の階層的な枠組みが基本となることから、総合的な交通政策は交通圏域連合で進めていく必要があると考える。

## 5. 交通基本法に期待される理念と位置づけるべき内容

わが国の交通にかかる法制度は、都市成長期におけるシビルミニマム確保に向け効率的なインフラ整備を進める時代には、中央集権方式により一定の役割を果たしてきた。しかし、都市成熟期に入った現在では、国内の地域ごとに抱える課題内容と大きさに差異があるため、その解決方法も異なるが故に、市民生活の質と地域経済の持続性を維持・向上していくためには、従来のような個別の現行法制度だけで施策を進める仕組みは見直されるべきではないかと考える。

研究会では、交通圏域連合の必要性を踏まえううえで、わが国で総合的な交通政策をめざすために、府県という広域自治体、市町村という基礎自治体にどのような権限や役割分担、連携が必要なのかという制度設計のあり方について議論を深めた。その結果、わが国に欠けている持続可能

な交通政策のビジョンを示す法律をつくる必要があるとの結論に至った。

折しも、国土交通省では、“コンクリートから人へ”の政策転換の中で、交通政策全般にかかわる課題、将来の交通体系のあるべき姿、交通にかかる基本的な法制のあり方等について検討を行うため、平成21年11月から交通基本法検討会を開催している。交通基本法については、現政権が平成23年の通常国会への上程をめざしていることから、平成22年上半期には中間とりまとめを行う予定とされている。国土交通省は、平成18年に当時の民主党と社民党が共同で国会に提出し廃案となった交通基本法案をベースに、交通基本法の制定に向け幅広く国民からの意見を募集しようと、平成22年2月1日から3月2日までの間、パブリックコメントが実施された。

研究会では、このタイミングを提言の一つの機会と捉え、国が検討する交通基本法制定の取り組みに対し、同法に反映すべき内容について改めて議論し直し、意見集約した内容について、3月3日の「交通の基本となる法律の研究・討論集会」席上で国土交通省の担当者をはじめとする関係者に説明を行った。

以下では、研究会での議論、国土交通省担当者等との意見交換を通じ、地方の立場から交通政策のビジョンを示す法律として「交通基本法」に期待される理念と位置づけるべき内容について考察する。

#### (1) 交通基本法に期待される理念

上記交通基本法案を踏まえ、整理した提言内容として、法に期待される理念は下記のとおりである。

##### a) 交通政策のビジョンと基本方針を明らかにする

最も重要なことは、国としての交通政策のビジョンと基本方針を法の前文で明確にしたうえで交通基本法を制定することである。海外の事例でも、いずれも国としてめざす方向や理念を明確にしておき、幹になる交通基本法と具体的な交通手段ごとの法律（運用法）との体系をはっきりと位置づけることも求められる。

##### b) 交通の優先順位を明確に打ち出す

欧州のように公共交通優先と書くのか、アメリカのように燃料消費と大気汚染の最小化と書くのか、交通基本法の基本理念として、国民に対して法律の意図をわかりやすく示すことが必要であり、特に公共交通の位置づけを明確化することが求められる。

本来は、環境的に持続可能な交通という意味で、日本政府として温室効果ガスの25%削減を実現しようと思えば、理念の中に自動車交通の抑制を明確に打ち出す交通基本法にする必要があるものと思われるが、特に地方部等では現実的に自動車がなければ生活できない地域も多いことも踏まえると、まず自動車抑制にインセンティブが働くよう、少なくとも交通の優先順位を明確に打ち出すことが求

められる。

##### c) 公共交通を社会的共通資本と位置づける

宇沢<sup>4)</sup>によれば、社会的共通資本とは「豊かな経済生活を営み、優れた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を持続的、安定的に維持することを可能にするような自然環境や社会的装置」を意味し、道路、公共交通などの社会インフラのほか、教育、医療などの制度資本が社会的共通資本の重要な構成要素であるとされる。一方、わが国では、公共交通は民営主体で経営されてきたことから、特に近年は採算のみで存続が判断され、地方部を中心に全国的に持続的、安定的に公共交通を維持することが不可能となってきているのが現状である。

持続可能な地域社会をめざすためには、交通基本法の理念として公共交通を社会的共通資本と位置づけることが求められる。

#### (2) 交通基本法に位置づけるべき内容

##### a) 交通権

持続可能な総合交通体系によって、国民の誰もが公平に移動できる基本的人権としての「交通権」を有することを明確化することが求められる。ただし、交通権を謳ってもまちづくりと交通計画を総合的に立案しなければ、現制度と何も変わらず実効性にないものに終わってしまうため、少なくともまちづくりと交通計画づくりについては明確に謳うべきである。

なお、持続可能性については、もはや環境だけを考える時代ではなく、経済も生活も持続可能性を考えなければならない時代に入ったといえる。

##### b) 交通政策の役割分担

総合的な交通政策の実現に向け、国の扱う範囲と交通圏域連合を含めた地方の扱う範囲をきちんと仕分けすることが求められる。

特に、地方自治体では組織と人材なしには総合的な交通政策の実現は不可能であり、交通政策に人と金を投入せざるを得ない仕組みにしていく必要があるため、交通基本法には交通政策を地方自治体の本来業務としてきちんと位置づけることが求められる。また、政策の実効性を担保するには、韓国・ソウル特別市で交通改革<sup>5)</sup>を計画・実施した「ソウル市政開発研究院(SDI)」のように、政策立案から意思決定、実行にまで責任を持つ専門家組織を地方自治体で設置できるよう、法に位置づけることが望まれる。

##### c) 生活交通圏単位での交通政策の計画・実施

現行の都市計画は、都道府県境、市町村境で計画の整合がとれていないのが最大の課題と認識されているが、民主党と社民党による交通基本法案においても、すべての都道府県、市町村がそれぞれ交通計画を策定することになっており、都市計画の課題が繰り返される可能性が大きいといえる。

地方については、現行の地方制度や行政区画を前提とした枠組みではなく、交通圏域連合をはじめ、複数の都道府県・市町村など、地域の交通行動の実態に即した広域的な都市圏（生活交通圏）単位で交通政策を進めるべきであり、交通圏域連合についても法の中に明確に位置づけることが求められる。

なお、交通基本法のなかで交通圏域連合が位置づけられ、例えば乗り継ぎごとの初乗り運賃の重加算解消やゾーン制度運賃の導入が実現するという点を説明できれば、交通基本法が国民に理解されやすい法律となるものと思われる。

#### d) 財源の明確な位置づけ

交通基本法で位置づけられる交通政策の実施にあたり、これまでどおり国が財源を調達するのか、一部でも地方自治体が直接財源を調達できるようにするのか、あるいは地方自治体の新たな財源として、諸外国のように混雑税、ロードプライシング、駐車違反の反則金等TDMを含めた交通管理による自主課税権を創設するのかなど、財源の確保については最も重要なポイントになることから、交通基本法の中に明確に位置づけることが求められる。あわせて、これら予算は圏域で交通計画を策定した場合のみ確保できるなど、単なる事業補助とは異なる政策的な支援の仕組みを位置づける必要がある。

#### e) 交通管理政策の新たな位置づけ

海外事例を見ると、国や都道府県警察と市警察は完全に役割を分離している事例が多く、交通管理者＝基礎自治体であることが多く、日常の交通規制など交通管理は市の権限となっている。また、韓国の都市交通整備促進法のように、TDMを法律で明確に規定している事例もある。

一方、わが国では、交通規制を伴うTDMを実施するには多大なエネルギーが必要で、交通実験は何とか可能でも本格実施まで至らない施策が大半というのが現状である。

いずれにしても、総合的な交通政策として必要なTDMを実施するために、交通管理者の位置づけ、交通管理にかかる権限をどのように整理するかは重要な視点であり、交通基本法には交通政策を進める自治体がTDMを実現できるよう交通管理の制度設計と制度運用、取り締まりの役割分担など枠組みの構築を位置づけることが求められる。

## 6. おわりに

本稿では、地方自治体が交通政策に取り組むためには「地域公共交通活性化・再生法」のように公共交通に限定された法律ではなく、今後のまちづくりには総合的な交通政策目標と具体的な施策推進の優先順位などについて明確化した「持続可能な交通政策のビジョンと基本理念を示した法律」が必要であることを述べてきた。

交通基本法では、交通分野の地方分権を定め、権限と財

源を国から地方自治体へ移譲することも明記されるべきである。特に法では、府県単位や市町村単位ではなく広域の生活交通圏単位で「交通計画」を策定することを義務づけるとともに、地方自治体が連携して本来業務として取り組む体制を構築することにより、総合交通政策を専任で担当する部署の設置と人材の育成・集積を行って継続性を確保することが不可欠である。

一方、国土交通省では、2月に実施した交通基本法案に対するパブリックコメント結果をもとに『交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－』を発表し、これについても平成22年4月8日から5月7日までの間、パブリックコメントを実施しているところである。しかし、筆者が3月に国土交通省の担当者と意見交換をした際には、「交通基本法の中に、国の交通政策をビジョンとしてどう書けばよいか難しい」という発言があり、国としての方向性を見極めることに苦心している現状を垣間見ることとなった。

我々の研究会としては、3月末で共同研究グループとしての活動は終了したところであるが、今後も関西の多様な地方自治体職員による議論を継続することにより、わが国における総合的な交通政策の実現に向けて取り組んでいきたい。

最後に、2年間の研究会活動のなかで、常に有益なご意見、ご助言とご指導をいただいた正司健一教授、土井勉教授をはじめとする先生方、共に熱い議論に加わっていただいた自治体メンバーの皆様方に深謝申し上げるとともに、研究会活動に対する強力な応援メッセージをいただいた故北村隆一先生に追悼の意を表します。

### 【補注】

- (1) 再生塾研修会の活動については、正司ら<sup>5)</sup>を参照。
- (2) 関西交通政策実務者懇話会の活動内容については、<http://homepage1.nifty.com/wanpaku/policy/>参照。
- (3) 韓国・ソウル特別市の交通改革については、「ソウル市のバス再編における合意形成プロセス」（第32回運輸政策セミナー、平成20年3月）ほか詳しい。

### 参考文献

- 1) 村尾俊道・土井勉・中川大・正司健一・本田豊・東徹・大藤武彦：総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践、土木技術者実践論文集、Vol.1, pp.83-92, 2010.3
- 2) 国土交通省総合政策局：地域公共交通の人材育成・情報提供の取組みのあり方報告書、平成20年3月
- 3) 阪井清志：先進国における都市圏交通計画制度の比較に関する研究－フランス、アメリカ、ドイツ、イギリス及び日本の比較を通じた特徴ある都市圏交通計画制度の仕組みについて－、都市計画学会論文集、No.43-3, pp.937-942, 2008.10
- 4) 宇沢弘文：社会的共通資本と土木、土木学会誌、第93巻第1号、2007. ほか
- 5) 正司健一・大藤武彦・本田豊・村尾俊道・北村隆一：総合交通政策を推進していくための一つのアプローチ～「再生塾－持続可能なまちと交通をめざして」を通じた人材育成の試み～、土木計画学研究・講演集、No.37, CD-ROM, 2008.