

交通権と公共交通をめぐる 法制度の現状と課題

「交通政策基本法」「地域公共交通活性化・再生法」が成立したが、過疎地を中心とした公共交通の撤退が進み、移動手段を奪われる人びとは増えている。現状の公共交通をめぐる法制度の現状と課題。そしてシビルミニマムとしての「交通権」を守るために求められる政策とは何か。



同志社大学商学部教授
青木真美

はじめに

日常生活を支える地域公共交通は、長期的に衰退してきている。たとえば乗合バスの全国の輸送人員は一九七〇年度の一億人から二〇一〇年度には六〇％減の四一・六億人になっている。この背景には、道路網の発達と自動車の普及、人口の不均衡化（都市における過密化と地方における過疎化）、就学人口の減少、高齢化、都市構造の変化などさまざまな要因が考えられる（図1）。その反面、乗用車の保有台数は四倍近くにまで増加し、モーターゼーションの進展が著しい。

一方で日本の交通行政における地域公共交通の構造は、国による許認可と免許の付与により、民間企業の収益事業として交通事業を運営させるという形になっており、都道府県や市区町

村は陳情や要請という形で国に対応を検討してもらい、民間交通企業に実施を義務づけたり、赤字路線への補助が国主導で行われてきたりした。

そうした従来の枠組みを変更し、国ではなく地方が公共交通政策の立案や実施推進をはかる主体として動くようにした、というのが二〇〇二年のバスなどの規制緩和以降の方向性となっている。

本稿は、政策の変化を法制度の変遷や改正を中心に説明し、その意味するところや現状、そして問題点を、交通権という視点から論じようと試みるものである。

規制緩和前後の状況

本節では、規制緩和前後の乗合バスへの補助の状況などにつ

いて、ごく大まかな枠組みについて述べる。

地域公共交通を支える乗合バスについては、規制緩和以前は基本的に参入規制により一定のバス会社の黒字路線の収益で不採算路線を維持するという内部補助の考え方が適用されていた。しかしバス利用者の減少や経営悪化により、内部補助が困難になったため、一九七二年度から「地方バス路線維持費補助制度」が開発され、都道府県が指定した生活路線を対象に国と地方自治体で経常欠損分を補助することとなった^{＊1}。平均乗車密度により対象期間が限定され、期間終了後には必要に応じて市区町村が代替バスを運行する。またサービス水準の向上をめざすために、車両購入費についても補助が行われた。

二〇〇二年の規制緩和以降は、国の補助対象が複数市区町村にまたがる広域的、幹線的な路線に限定され、それまで約四三・五〇系統（二〇〇〇年）が補助対象であったものが、一八六〇系統（二〇〇三年）と半分以下に減少している。

＊1 一九七九年三月早稲田大学政治経済学部卒。財団法人運輸調査局（現「財」交通経済研究所）勤務を経て、二〇〇三年四月より同志社大学商学部教授、交通論を担当。専門分野は都市交通、公共交通政策、高速鉄道計画。
同志社大学生活協同組合理事長（公財）鉄道総合研究所理事（非常勤）、（財）運輸総合研究所評議員、国土交通省大都市交通センサス調査検討委員会委員、名古屋市交通局交通事業経営有識者懇談会座長、京都市交通局市バス、地下鉄事業経営ビジョン検討委員会委員、所属学会：日本交通学会副会長、土木学会、鉄道史学会、交通権学会会長。

