

交通問題 第6回 勉強会だより

「クロスセクター効果の 算出ガイドライン」 公表

昨今、JRや地方鉄道、路線バスなど公共交通の赤字と路線廃止は、今や日本社会の「常識」となってしまった感がある。おまけに、運転手不足も相まって、都市部でもバス路線の廃止が相次ぐ始末だ。

コロナ禍において自家用車利用が増えたようではあるが、それは喜ばしいことではない。また、今後、高齢化の進展や若者の自動車離れ（低賃金ゆえに自動車を購入・維持できない）などにより、あらゆる地域・あらゆる年齢層における“交通弱者”の発生が懸念される事態となっている。

このような場合、地域内の公共交通つまり地域公共交通の維持について矢面に立つのは地方自治体である。地方鉄道や路線バスの赤字補填を行い、路線が廃止された場合には代替交通としてのコミュニティバスやデマンドバスなどを運行することとなる。

しかし、地域公共交通への税金支出が「常識」化しているかといえばそうではない。行政には、常に、納税者に対して財政支出の正当性を説明する責任が求められる。納税者が納得する根拠ある説明ができれば、首長が変わったり選挙の票ほしさに「気持ち」が揺れるたびにコミバスが走ったり廃止されたりということも起きなくなるだろう。

地域住民に税金投入の正当性を納得してもらうためには、地域公共交通を維持することによってどのような波及効果があるのかを数字で示すこと（＝定量的に測定し公開すること）が必要であることは間違いないだろう。

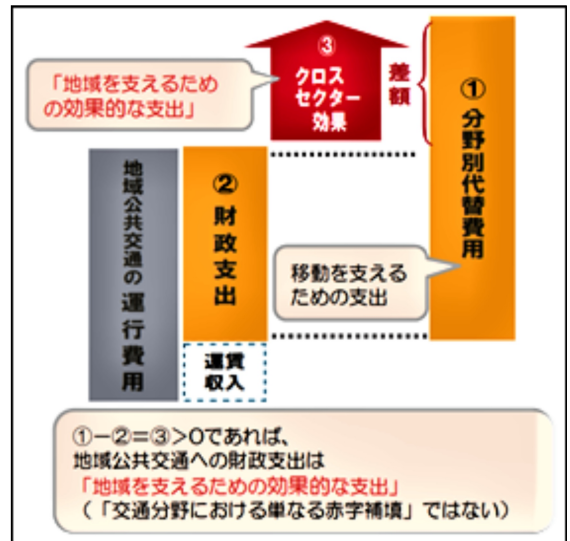
2023年10月31日、国土交通省から「地域公

共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）算出ガイドライン（標準版）」が地方自治体むけに公表された。一般向けにはKindle版（同名タイトル、著者はクロスセクター効果研究会、発行者は一般財団法人地域公共交通総合研究所）のみ販売されているのでさっそく購入してみた。価格は1000円。

いさんでKindle本体にダウンロードしたが、いかんせん字が薄くほとんど読めない（私のKindleが古いから？）。次はPCにKindleアプリを入れてダウンロードしてみた。なんとか読める。でも、表の細かい数字は読めず拡大しても読み取りにくい。

さてさて、「苦情」はここまでにして、以下、クロスセクター効果の考え方をざっと紹介しておこう。国土交通省HPに掲載されている以下の「クロスセクター効果のイメージ図」がわかりやすい。

まず、図の上部③「クロスセクター効果」（CSE: Cross Sector Effects）とは何か？その発想の元になっているのは、クロスセクターベネフィットの考え方。つまり、地域公共交通に財政投入し外出支援を行うと、それによって、交通部門以外にも「便益」が生まれるという考え方。たとえば、お出かけが増えるので健康増進が進み医療費が削減される、商業施設でのお買い物が増える、自家用車による事故が減少する、観光振興がすすむなどなどである。



この考え方は、その昔、コミバスブームの端緒となった武蔵野市の「ムーバス」導入のコンセプトとして有名になったものであり、敬老パスの社会的価値を説明する際にもよく使われる。

これに対して、ガイドラインで用いられているCSEは、行政の「支出抑制効果」を算定したものである。図が示しているのは、「分野別代替費用」から地域公共交通維持のための補助金・委託費などの「財政支出」を差し引いた額が自治体の「支出削減効果」であるということ。

では次に、右端①に書かれている「分野別代替費用」とは何だろうか？

仮に、財政支出が打ち切られ地域公共交通が廃止された場合に、医療の分野だと病院送迎バスを走らせる、またはタクシー券の配布などの費用、商業の分野だと買い物バスを運行する費用または移動販売車を運行する費用、教育ならスクールバス、観光なら観光施設への送迎バス、産業分野でみれば、従業員の工場など企業施設への通勤バスの運行にかかる費用などを地方自治体が負担した場合の費用である。家族や企業が負担する費用ではない。

つまり、CSEとはあくまでも「行政からみた地域公共交通の価値」である。

クロスセクターベネフィットがイメージするような社会的価値を評価するものではない。地域公共交通を維持するために税金を投入するのと他の代替施策に税金投入するのとどちらがコスパ（費用対効果）がよいかを比較するものだ。

ガイドラインによれば、「CSEは、地域公共交通が有する価値を全て定量化したのではなく、現在提供されている地域公共交通に対する財政支出の有用性を評価するものであり、地域にとって最適な地域公共交通を導き出すものではない」。つまり、CSEの目的は、地域公共交通への財政支出の必要性を数字で示すことによって明らかにする＝「可視化」することにある。

CSEが提起された前提には、地方自治体が

住民の移動に対して責任を持つべきであるという発想がある。当然だ！交通政策基本法にもうたわれている通りである。

同じ発想で作成されているのが、国土交通省近畿運輸局の「地域公共交通 赤字＝廃線でもいいの？」だ。内容は素晴らしい！

地域公共交通をデパートのエレベーターに見立てて、「デパートのエレベーターは赤字とは言わない。エレベーターがないデパートには買い物にこない。地域公共交通のないまちには人がこない」など、実にうまい！

でも、「廃線でもいいの？」って、誰に向かって問いかけているのだろうか？もちろん、地方自治体に対してである。なんか変だな！？そもそも、交通政策の根本的な責任は国にあるのではないか！？とりわけ、相次ぐJRの地方路線廃止の原因は、国鉄の民営分割にあるのでは？運転手不足だって、交通・運輸労働者の賃金や労働条件を長年改善してこなかった国の責任ではないだろうか！？問い直してみたい。

（文責：森田優己）