

## 「クルマの社会的費用」についての 連続学習会を開催

杉田正明(世話人)

2008年11月29日および12月20日の2回にわたって、クルマの外部不経済・外部費用についての学習会を、東京都内の町屋で開催いたしました。第1回は「社会的費用課税の基本的考え方」、第2回は「外部費用の推計状況」と題して開催いたしました。

私がチューターを務めました。合計5時間“講義”をし、講義後質疑応答を行いました。

参加者は、外部への宣伝をごく限ったこともあり少数でした。このテーマについて、会員の中でも関心が必ずしも高くないであろうと予想していましたので、覚悟はしていましたが、も

う少し大勢の人に聞いてもらいたかったというのが正直な気持ちです。

“講義”の内容については、初歩的な概念説明からほぼ先端的な研究付近まで渡ったと自分では思っています。やはり経済学の考え方について理解して頂くのが相当難しかったと思います。

本会報の論文寄稿として、2回にわたってお話しした内容の要約を掲載しております。論文形式ですので、当日行った初歩的な概念説明はほとんど省いております。読みづらいとは思いますが、ごらんいただければ幸いです。

## 小平市におけるコミタク実現への取り組み

渡辺 進(地域活動連絡係)

小平市では、行政が市内の最も賑やかな中央部にコミュニティバス“にじバス”の試行運行を2004年1月に開始したのがきっかけで、公共交通の不便な市周辺部4地域の住人たちが個別に「私たちの地域にこそコミバスを」の請願署名運動を起こしました。これらの請願は継続審議を繰り返したのち4件とも全会派の賛成で翌年11月に採択され、市長に提出されました。これは私たちのその後の運動の大切な土台になりましたが、行政にとっては大変重い荷物になりました。

市は、上記の“にじバス”試行運行を続けながら、4地域の請願に対しては「お金がない」とか「NPOを立ち上げれば市はオブザーバーとして経費を補助する」などと言って、請願にまともに答えようとはしませんでした。請願4団体は「小平に循環バスを走らせる連絡協議会」に結集して市への要請行動を続けてきました。その結果市はNPO待望論をあきらめ、2007年8月、上記4地域の一つ大沼花小金井地域に、公共交通(担当課)を事務局とする「大沼・花小金井地域のコ

ミュニティタクシーを考える会」を発足させました。そして翌年3月に大沼ルートで、また同9月に花小金井ルートで実証実験運行が始まりました。市民の粘り強い運動が行政の重い腰を上げさせたのです。

その直後の市議会で「他の地域はどうするのか」との質問に市長は「運動の盛り上がった地域から対処していく」と答え、担当課が「2008年中に小川・栄町地域に「考える会」を立ち上



げる」と説明しました。確かに、その年の暮れも押し迫って、「小川・栄町考える会」の第1回会合がありました。

この地域は、先の請願署名運動でも大勢で署名活動を行い、例会や会報発行を継続してきましたが、「考える会」の発足でその運動はますます活発になっています。

「小川・栄町の考える会」のこれからのスケジュールは、3月中に地域内住民へのアンケートを実施し、それを分析したうえで、運行のコース、停留所、運行時間帯、運行時隔、料金などを検討し、秋口には実証実験運行に入りたいと担当課は話しています。

この「考える会」による事業推進の方法の採用には、次のような背景があります。2007年5月に公布された「地域公共交通活性化及び再生法」は、その中に道路運送法で新しく規定された「地域公共交通会議」を取り入れ、法律の条文としては初めて住民参加を規定した点で画期的なものといわれています。具体的には、自治体の地域公共交通の提案がこの地域公共交通会議の全構成員の合意で纏まったものであれば、その後の都道府県や国での手続きは、従来のような面倒で時間のかかるチェックをせず、迅速に処理できるというものです。

「考える会」の唯一最大の目的は、地域公共交通会議で合意できるコミタク事業の具体案を纏めることだと言えます。したがって、実証実験運行はこの具体案が実施可能であることを“実証”する極めて重要なプロセスということになります。

話を元に戻して、大沼地域のコミタク本格運行に関しては「小平市地域公共交通会議」が2009年3月中にも開かれる予定ですが、市はこれを常設の検討組織として設置し、各地域のコミタクやにじバスのほか、路線バスの改善や鉄道との連携などの検討を行うとしています。その構成機関は次のとおりです：

住民・利用者の代表、東京運輸支局、東京都、道路管理者、交通管理者、交通事業者、東京乗用旅客自動車協会、東京バス協会、交通事業者労働組合、小平市、その他関係者(機関)(商業・集客施設、公共施設、学校、学識者等)。



したがって、各地域の「考える会」の構成員も、「小平市地域公共交通会議」の構成員のうち小平市が関与する部分に対応するメンバーになりますが、「住民・利用者の代表」をどう選ぶかが問題です。例えば小川・栄町コミタクを考える会の場合、事務局が提案して決められた会長はJA東京むさし小平支店長ですが、「考える会」の会長即ち「地域公共交通会議」の住民・利用者代表と考えるのは形式的に過ぎるように思われます。地域住民の生活の実態やニーズをよく知っていてこそ「会議」の場で適切な発言ができるのではないのでしょうか。

ともあれ、小型で実現が容易と見えるコミタクでも、難しい問題がたくさん出てくると思われます。肝心なことは住民・利用者が個々の問題に率直に意見を出し合って、その合意を「考える会」とその事務局である担当課にはっきりと伝えることではないのでしょうか。

それにしても市長が「盛り上がった地域から」と言うのはすべての請願を全会派の賛成で採択した経過を軽視し、行政の責任をわきまえない発言だと思います。運動が盛り上がらなかつたらコミタクによる公共交通不便地域の解消に取り組まないという姿勢は住民の懸念を買うことになるでしょう。

(東京都小平市在住)

編集者注：執筆者は現在小平市「小川・栄町コミュニティバスを走らせる会」の代表で、「小平に循環バスを走らせる連絡協議会」の副会長を務めておられます。