

地方公共交通は復活するか—富山市への提言

富山大学経済学部／東京大学日本経済国際共同研究センター

岩田真一郎

富山大学経済学部

中村和之

1. はじめに

本稿では、現行の都市政策の見直しと交通需要管理政策の実施が地方公共交通の復活に有効であることを、富山ライトレールの運行や中心市街地活性化基本計画の認定で注目されている富山市を例に議論する。

地方都市における公共交通利用者数は減少の一途を辿り、採算の合わない路線の撤退が相次いでいる。このような中、富山市では、廃止された JR 富山港線の一部を活用するとともに、道路上を走る軌道区間を新たに整備した富山ライトレールが 2006 年 4 月に開業し、関心を集めている。同市では、ライトレールの運行だけでなく、JR 高山本線の増発、沿線のフィーダーバスや乗り合いタクシーの運行などを通じて公共交通の利便性向上にも努めている。今後も、富山駅の南側を走る路面電車の環状線化、および北側のライトレールと南側の路面電車の接続を計画するなど、更なる公共交通の整備を予定している。

自動車利用から公共交通利用への転換は外部不経済の観点から経済学的に正当化できる。ある人の自動車利用は、環境を悪化させ、混雑を引き起こし、交通事故の可能性を高めるなど、他人に迷惑を掛ける。この迷惑費用を経済学では外部不経済費用と呼ぶ。問題は、現行ではこれらの外部不経済費用を負担する仕組みが十分できていないことである。人々が外部不経済費用を負担しない分、モータリゼーションが促進され、地方都市の充実した道路の利便性と相俟って、郊外化がもたらされる。富山市が進めている公共交通機関への補助金の投入は、自動車利用から公共交通機関に転換した人への補助としてとらえることができ、外部不経済費用の削減につながる。しかし、現行の補助金は外部不経済費用の削減を主な目的にしているのではなく、中心市街地の活性化や交通弱者

に対する交通手段の確保を主な目的としている。このため、外部不経済費用と補助金のリンクが不明確である。リンクを明確にするには、外部不経済費用を直接当事者に負担させることが有効である。本稿の目的の一つは、この方法を提示することである。

富山市は、公共交通機関の整備に取り組むことで、その周辺の人口密度を高め、郊外化を抑制しようとしている。郊外化を抑制する理由は、郊外化に伴い人口密度が低下し、行政費用が増大するからである（コンパクトシティ研究会 [2004]）。一方で、公共交通機関についても、人口密度が低いと、採算が取れなくなり、撤退に追い込まれる（Bertaud and Richardson [2004]）。したがって、郊外化による人口密度の低下を抑制する都市政策と、公共交通機関の整備は相互に補完的な関係にある。富山市でも、公共交通の利便性を高めるだけでなく、まちづくり三法を活用し、中心市街地に対しては積極的な財政的な支援を行い、郊外の大規模開発に対しては規制を強化する方向である。しかし、経済学者の多くは、このまちづくり三法による都市整備に対して否定的である（金本 [2005]、唐渡 [2006]）。

問題は、現行の都市政策の中に、郊外化を促進する政策が数多くあることである。中心地の集積力が弱い地方都市では、混雑の解消や利便性向上に努める道路整備政策は次のように郊外化を促進させる。例えば、地方都市の成長を目的とする第二次産業の誘致政策は、地方都市の雇用の場を郊外に向かわせる。住宅面積の拡大を狙う持ち家優遇政策は、郊外住宅立地を増やす方向に働く。行政によるユニバーサル・サービスの提供は郊外立地を可能にさせる。行政区域間のゾーニングの整合性の欠如は、農地に住宅地を混在させ、郊外化を促進する。このように、都市政策の一環として行われた様々な政策が、

副作用として郊外化を促進し、人口密度の必要以上の低下を招いている。すなわち、現行の都市政策は、自動車の外部不経済費用を抑制するどころか、その増大を加速させているのである。本稿では、標準的な都市経済学のモデルを用いて、現行の都市政策が郊外化を促進していることを明らかにし、その見直しを求める。

富山市は自動車依存度が高く、人口集中地区の人口密度が県庁所在地の中で最も低い 40 人/ha になっている (2005 年国勢調査)。しかし、幸いにも鉄道や路面電車が残っている。したがって、これらの利用を増やし、持続させれば、公共交通機関を中心とした都市が復活できる可能性がある (金本 [2005])。公共交通整備促進に対する補助金が単なる交通弱者や既存店舗に対する所得再分配政策に終わらないように、都市政策の見直しと交通需要管理政策の実行が求められる。

2. 富山市の郊外化と単一中心都市モデル

(1) 単一中心都市モデル

富山市をはじめ、多くの地方自治体で中心市街地の活性化が叫ばれているように、地方都市には単一の中心地があり、そこを中心に都市が形成されていることが多い。ここで、標準的な都市経済学 (住宅立地) のモデルである単一中心都市モデルを紹介し、都市政策の中に富山市の郊外化を促進させる政策が含まれていることを説明しよう。

このモデルでは、住民は仕事や買い物のために中心地に通う。したがって、通勤時間や通勤費を考慮すると、できるだけ中心地周辺に住むことが有利なる。このため、中心地に近いほど、高い地代を支払わなければ、土地を借りることはできなくなる。逆に、郊外ほど地代は低下する。地代曲線を図にすると、図 1 の R_0 のように右下がりになる。

地代は、住民が借りる土地面積に大きな影響を与える。すなわち、都心では地代が高いために土地面積は小さくなるが、郊外では地代が低いために広い土地を借りることができる (より厳密な説明は Fujita [1989] を参照せよ)。

地方都市の多くは、郊外に向かうにつれて、宅地の割合が減少し、農地が広がる。都市経済学のモデルでは、この宅地と農地の境を都市の境界と呼んでいる。ある地点の土地が宅地になるか、農地になるかは、宅地で使用したい人が提示する地代と、農地として利用したい人が

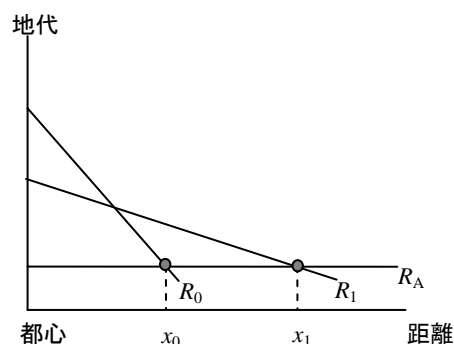


図 1 標準モデルと郊外化

提示する地代の大小で決まる。すなわち、高い地代を提示した用途に土地は利用される。図 1 では、農地の地代曲線 R_A が都心からの距離に依存せず一定に描かれている。したがって、図 1 では x_0 地点までは市街地として利用され、 x_0 地点からは農地として利用される。次節以降では、この都市空間を基準モデルとして、現行都市政策が郊外化をもたらしていることを明らかにする。

(2) 住宅補助政策

Nivola (1999) は、アメリカの住宅補助政策が都市の郊外化を招いた要因の一つであると述べている。日本でも住宅に対して様々な補助金が出ている。これらは、住宅の価格を引き下げ、広い面積の住宅購入を可能にさせる。その結果、家計は郊外に広い土地を求めるようになる。郊外の土地需要が高まるため、郊外の地代には上昇圧力がかかり、逆に、都心には下降圧力が加わる (図 1 の R_1)。その結果、地代曲線が R_0 から R_1 に変化すると、都市の境界は右に移動する。市街地に居住する人々は以前より広い土地を利用するため、人口密度は低下する。このように、住宅補助政策は郊外化を誘導する。

さらに、富山市に特有の問題として、持ち家率が高いことが挙げられる。富山市の持ち家比率は約 7 割であり、そのうちの約 7 割が一戸建て住宅である (2003 年住宅・土地統計調査)。戸建て住宅には広い土地が必要であるため、郊外立地が選好される。したがって、戸建て住宅の多い富山市は他の都市に比べ郊外化しやすい。ただし、住宅補助政策は全国的に行われているため、富山の持ち家率が特に高い理由は別にある。その理由として考えられるのが、所得の高さと持ち家に対する選好である。

所得が高くなると、消費量が増える財・サービスを経済学では上級財 (正常財) という。住宅 (面積) も上級

財と考えられる。空間的な要素を組み入れると、所得が高くなったときに、より広い住宅に住居したい場合には、先に述べたように、郊外に住居場所を求めざるを得ない。このため、人々の所得が高い都市ほど、郊外化が促進される。富山市の世帯所得は全国で突出しているため、持ち家率を高め、郊外化をもたらしたと考えられる。

さらに、子供の頃の住環境が住宅選択に影響を及ぼすことも考えられる。子供の頃から、広い一戸建て住宅に住居していると、大人になってもそのような住宅を選択する可能性が高いといわれる。富山市には、このことが当てはまるように思われる。

住宅補助政策は、富山市の家計所得と持ち家嗜好を補完する形で、富山市の郊外化を促進した可能性が高い。したがって、この政策の廃止は、郊外化を抑制する方向で機能する。

現在、富山市では、中心市街地に住居を構える場合に補助を与える政策をとっている。しかし、以下で示すように、他の都市政策の多くが郊外居住を有利にしている。外（郊外）に向かう強い力を保持しながら、内（中心地）に向かう政策を取っても、その有効性は小さい。なぜ、補助までしないと中心地に人が住まないのかを考え、居住地として郊外を有利にする根本的な問題を解決することが先決であろう。

（３） 産業政策

工場を地方都市に積極的に誘致した地方都市整備政策（中川 [2006]）や大都市の工場立地を制限した工場立地制限三法（増田 [2006]）の結果、製造業の多くが地方圏に進出した。富山市も、これらの恩恵を受け第二次産業の割合が高い。第二次産業は土地集約的なため、郊外に立地を求める。さらに、富山では県や市が工業団地を郊外に点在するように整備している。したがって、これらの政策は職場の郊外化を八方に促進させている。

第三次産業については、多くが中心地に立地している。これは、第三次産業では企業間取引が重要であるため、取引費用を節約しようと一箇所に集中することを反映している。しかし、支店の多い地方都市では、大都市ほど集積力が強いとはいえない。このため、地方都市の中心における企業数は少ない。

さらに、富山市の中心地の空間構造は、他の地方都市に比べて、第三次産業の集積力を弱める要因になっている。すなわち、富山市中心の空間構造は、富山駅の北側

に業務ゾーン、駅を挟み南側は、北から商業ゾーン、業務ゾーン、そして最後に商業ゾーンの重層構造である（コンパクトまちづくり研究会 [2004]）。このため、業務上の集積の利益を享受しにくい構造となっている。

このように、都心の求心力が弱いために中心地に職場が少なく、一方で郊外に職場が分散している状態では、住宅補助政策同様、地代曲線は図 1 の R_1 のようになり、郊外化が促進される。

各企業は、他企業の近くに隣接することから得られる自社の便益は理解しても、自社が他企業に与える便益は考慮しない。したがって、他企業の影響を考慮しない分、集積の利益は過小になる。集積の利益を活かすには、工業団地やオフィス街の集約が求められる。

（４） 商業保護政策

Nivola (1999) は、ヨーロッパの都市がアメリカの都市に比べてコンパクトである理由の一つとして、ヨーロッパの都市のほうが小型小売店を強く保護していることを挙げている。

日本でもかつて大店法により、面積の広い商業施設を作ることが難しく、小型小売店が保護されていた。興味深いことは、大店法が緩和された際に、大型店が進出したのは、中心地ではなく郊外であったということである。このため、最近では、かつての「小型店と大型店」の対立構造ではなく、「中心市街地店と郊外店」の対立構造に変化している（唐渡 [2006]）。

それでは、なぜ大型店は郊外に進出したのであろうか。それを可能にしたのは、後で述べるモータリゼーションである。交通手段として自動車の依存度が高い都市では、駐車場の確保が欠かせない。大量の顧客を望む大型ショッピング・センターでは、駐車场面積も大きな割合を占める。これを可能にするのは、地代の低い郊外である。道路が整備され、かつ駐車場も多く確保できるため、消費者は郊外に行くことが相対的に有利になる。

大店法が緩和され、顧客をすぐに郊外に奪われたのは、単に交通費や駐車場の理由だけではない。このことを消費の多様性から説明しよう。人口を引き寄せる場所では、様々な嗜好を持つ消費者が訪れる。その結果、企業は商品を差別化し、多種多様な財・サービスを提供できるようになる。これが消費者に便益をもたらし、更なる消費者を引きつけることに成功する。したがって、消費の多様性は集積を生む源泉になる。しかし、大店法によって

長年保護されていた中心市街地の小型小売店は、顧客を増やすどころか、引き留める努力をせず、消費の多様性を活かしてこなかった。消費の多様性を活かすように、商店街が機能していれば、道路網の整備はむしろ消費の多様性による集積の利益を加速させ、その便益を得ようとする大型店の中心地立地を促し、更なる中心商店街の活性化をもたらしていたかもしれない。

さらに、富山市中心市街地特有の問題は、(3)でも述べたように、商業ゾーンの中に業務ゾーンがあり、商業ゾーンが空間的に離れていることである（コンパクトまちづくり研究会 [2004]）。この空間構造が、消費の多様性による集積の利益を享受しにくくさせている。

したがって、中心地の求心力が弱い都市では、交通費の低下は、図 1 の地代曲線を R_0 から R_1 に変化させ、郊外化を促進させる。

富山市では、大規模小売店舗立地法が定める出店手続きを、一方で中心地は大幅に緩和し、他方で郊外は据え置く政策を打ち立てている。この政策により大規模小売店が中心地に立地すれば、中心地の活性化につながる。しかし、富山では、大型小売店が郊外立地を選好しているだけでなく、2006年3月に、大型百貨店が中心地から撤退したというのが実態である。したがって、この政策は、郊外における新たな出店を厳しくするという効果の方が強く、単なる既存店舗の保護政策になりかねない。保護政策の度合いが強いと、地方都市の住民は中心地においても郊外においても魅力的な嗜好品を手に入れにくくなる。嗜好品は、都市内だけでなく、都市間競争を行っており、都市内の出店規制は、消費者を大都市に逃してしまう恐れがある。中心地商店街は保護によってではなく、競争を通じて生き残り、発展することが望まれる。

姥浦 (2006) は、ドイツでは、大型店立地がコントロールされているが、中心市街地の内部は激しい競争にさらされていると報告している。日本では、郊外大型店はどこへいっても同じような店ばかりと憂い、地方都市の「らしさ」がなくなったという人もいるが、ドイツの中心地のメインストリートに並んでいる店は日本の郊外大型店(特に専門店)にあたるものであると指摘している。そして、競争力のない個人商店は駆逐され、存続できる場合も裏通りの立地に追いやられていると述べている。さらに、中心市街地の大型店も決して安泰とはいえず、郊外の大型店や他都市の中心市街地の大型店と競争状態にあり、厳しい状況に置かれているという。ドイツの例

が示すように、中心地に賑わいをもたらすには、店舗の参入、退出を容易にし、かつ競争状態に置くことが重要である。

(5) 行政サービス

人口密度が高くなると、同じ行政サービスを提供するときの費用が低下する。このことが地方都市のコンパクト化、すなわち人口密度を高くする政策の根拠として挙げられる。

しかし実際には、地方自治体は人口密度が低い郊外地域においても、行政サービスの質および住民の費用負担を、人口密度の高い地域のそれと同一にしようとしている。このユニバーサル・サービス思想の下では、住民が人口密度の高い地域に移るインセンティブは生まれない。

このインセンティブを活用するには、行政サービスの質を下げないのであれば、人口密度が低い郊外地域ほど住民に高い行政費用負担を求めるべきである。そのような高い行政費用負担を求めないのであれば、人口密度の低い郊外地域ほど行政サービスの質を下げるべきである。これは、まさに地方行政サービスの応益負担を意味する。財政学的には地方公共財のサービスの対価は応益税でファイナンスするのが基本である。

図 1 では、郊外に行くと交通費がかかることが、地代を下げる要因であった。ここでは、中心地を行政サービスの供給地点と考えよう。仮に、上記のいずれかの政策を実行すれば、人々はできるだけ、行政サービスの供給地点付近に居住しようとするため、供給付近の地代が高くなり、郊外の地代は低くなる (図 1 の R_0)。

しかし、実際には上記の政策はとられずに、地方公共団体はできるだけ、人口密度の低い地域にも同一負担で行政サービスを提供しようとしている。さらに富山市では、郊外化に伴い中心地にあった主要公共施設を郊外に移転させている。その結果、地代曲線は R_1 (完全なユニバーサル・サービスを提供した場合は R_A) のように緩やかになる。このように、現行の行政サービスの供給方法や費用負担の構造は郊外化をもたらしている。

(6) 農業地の保護と土地利用規制

Nivola (1999) は、ヨーロッパの農業に対する保護も都市をコンパクトにする要因であると述べている。都市経済学のモデルにおいても、農地に補助金を出したり、

農地の固定資産税を低めたり、農業地と市街地を分ける土地利用規制（ゾーニング）を行ったりすると、市街地拡大を抑制できる（Fujita [1989]）。日本でも、多くの農業保護や土地利用規制があるにもかかわらず、地方都市で郊外化が進展しているのは次の理由による。

第一に、行政区域の問題である。富山市の郊外に、2005年に合併し、富山市の一部となった婦中町がある。ここには富山市最大のショッピング・センターがあり、周辺の農地が次々に宅地化されている。この結果、富山市中心地から婦中方面に向かうと、かつて宅地、農地と連続していたまち並みが、宅地、農地、宅地と不連続な形態になっていることに気づく。

このような現象を、図2を用いて説明しよう。旧富山市のような中心都市が、 a から b の地区を市街化調整区域に指定したとしよう。この場合、 a から b 地点では、住宅を建てられないため、都心付近の土地需要が増加する。この結果、都心付近の地代は上昇する。ここで、 b より郊外の土地については、中心都市とは別の自治体（郊外都市）の行政区域であるとしよう。そして、この郊外都市では、市街化調整区域を設けていないとする。この場合、基準モデルでは a から b に居住していた住民の一部に b より郊外に居住しようとする人が現れる。その結果、 b 以遠の土地需要も高まり、地代が上昇する。最終的には、地代曲線は太線の R_2 のようになり、郊外化が促進されるだけでなく、宅地、農地、宅地と不連続な形態になってしまう。このように、中心都市が市街化調整区域により市街化をコントロールしても、隣接している地域で市街化を許可してしまうと、上記のような問題が生じることになる。

第二に、市街化調整区域における例外措置が多いことである。富山市のような都市では、兼業農家が多く、その子供は農業を営まず、会社員として勤めていることが多い。ただし、彼らは市街化調整区域に分家住宅を建てることを許されている。その結果、市街化調整区域に農家ではない、住宅が増えていった。さらに、富山市ではこのような地域を次第に市街化区域に編入し、市街地の拡大、人口密度の低下を招いていった（コンパクトなまちづくり研究会 [2004]）。

ただし、農家を保護することや土地利用規制を厳格化することは、宅地に居住する住民にとっては望ましいものではないことに留意が必要である（Fujita [1989]、Nivola [1999]）。

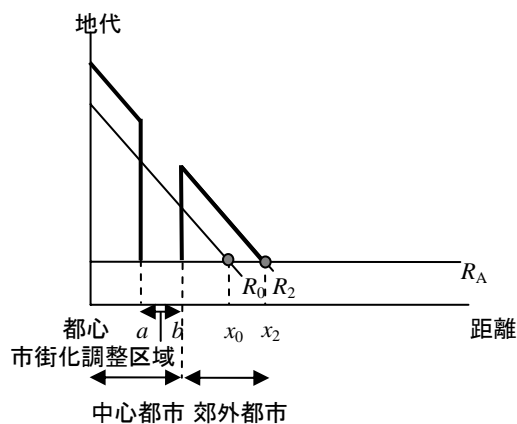


図2 ゾーニングと都市構造

(7) 道路整備政策

富山県は、行政投資に占める道路整備投資が高く、道路整備率が71.7%（2005年全国1位）に昇る。家計も1世帯あたりの自動車保有台数が1.72台（2005年全国2位）と自動車依存度が高い。

道路交通の整備は交通費を低下させる。交通費の低下は企業や家計の集中をもたらす力と分散をもたらす力が働く。なぜなら、道路の整備は、中心地へ行くことも、郊外へ行くことも容易にするからである。交通の整備に伴い、中心地が活性化するのは、中心地の集積力が鍵になる。しかし、(3)と(4)でも述べたように、富山市中心地の集積力は、ビジネスにおいても、商業においても弱い。したがって、交通費の低下は、より広い土地を得られる郊外へのアクセスを容易にするという分散力を相対的に強め、郊外化を促進する。現実には、郊外と中心地を結ぶ道路だけが整備されているだけでなく、環状線も整備されている。このため、郊外の利便性は道路整備により格段に改善されている。

以上から、道路整備による交通費の低下は、図1の地代曲線を R_0 から R_1 に変化させ、郊外化を促進する要因になる。

このように、道路整備にたくさんのお金が投入される理由の一つが、道路特定財源の存在である。道路特定財源とは、自動車に関わる税金（自動車重量税、石油ガス税、軽油取引税、自動車取得税など）が、道路整備支出に充てられる税制のことをいう。このため、自動車を保有し、利用すると、財源が増え、それが道路に回される。道路が良くなると、自動車を利用することが有利になり、それが自動車の保有や利用をさらに増やしてゆくのである。

3. 自動車の外部不経済費用

ある人の自動車の利用は環境を悪化させ、混雑を引き起こし、交通事故の可能性を高め、他人に迷惑を掛けるなど、外部不経済費用を発生させる。しかし、日本では、この外部不経済費用を負担する仕組みができてない。人々が外部不経済費用を負担しない分、自動車による交通費は安くなっている。したがって、道路整備による交通費の低下同様、図 1 の地代曲線は R_0 (外部不経済費用を各個人が負担したケース) ではなく R_1 になり、郊外化を進展する要因になっている。

2 節での議論では、行政の不適切な政策介入が郊外化を誘導しているということであった。しかし、ここでの議論は、行政が介入していないために起こる郊外化である。したがって、行政は人々が自動車の外部不経済費用を負担するように、何らかの介入を行うことが求められる。

富山県交通政策研究グループ (2007) は、自動車保有を減らす手段として、2 台目以降の自家用車にかかる自動車税の引き上げ (現行の 2 倍) を提案している。この提案は、確かに自動車保有を減らすかもしれない。しかし、問題は自動車の保有ではなく、利用による外部不経済費用の発生である。したがって、自動車の利用に関して税を課すことが求められる。すなわち、自動車利用による環境の悪化については環境税を導入し、自動車利用による混雑については混雑税を導入するのである。

交通事故に対する危険性については、人々が事故に遭うことで失う労働の対価として計算されることが多い。この計算方法をホフマン方式と呼ぶ。そして、この事故を起こすリスクについては、一般には自動車保険ですでに負担されていることになる。したがって、事故を起こしても自動車利用者の新たな負担は発生しない。しかし、宇沢 (1974) は、人命や健康は不可逆的であり、自動車事故による損失は労働の対価で賠償できるものではないと、この考え方を厳しく批判している。宇沢 (1974) は、交通事故の費用は容易に計測できないとした上で、自動車を利用する人は、歩行者の安全と自由という市民的権利を侵害しないような構造をもつ道路について運転を許されるべきであって、そのような構造に道路を変えるための費用を負担することが求められるとしている。具体的には、(イ) 歩道と車道の間には並木を整備し、歩道と車道を完全分離する、(ロ) 歩道橋ではなく、車道を低くし、歩行を妨げないようにする、(ハ) 車道にセンター

ゾーンを設けて、交通事故の確率を低くする、(ニ) 狭い街路は子供たちの魅力的な遊び場の機能を果たすため (Jacobs [1961])、自動車の通行を完全に禁止することを提案している。生活道路において、車は四つ角に来て、停止しなくて良い場合がある。このため、歩行者は、車が来ないか必ず左右を確認しなくてはならない。なぜ、交通事故の危険性を発生させる車が停止せず、弱い立場の歩行者が停止しなければならないのだろうか。宇沢 (1974) は、歩道を交差点で中断せずに、そのまま連続して通し、逆に車道を中断する方式をとるストックホルムの興味深い事例を紹介しているが、いつになれば日本ではこのようなことが実現されるのであろうか。

ホフマン方式に従うか、宇沢 (1974) の提案に従うかは、社会全体の構成員が決めることであろう。仮に、宇沢 (1974) の提案を実現するのであれば、自動車利用者は新たな負担を伴うか、または、負担を変えずに、道路特定財源の一部を道路整備に回さず、歩道の整備に振り向けることが考えられる。

Nivola (1999) は、ヨーロッパの都市ではガソリンに対する税金が相対的に高いことが自動車利用を不利にしていると述べている。自動車の外部不経済費用を考慮すると、日本でもガソリンに対する税率を高める余地が残されている。

自動車の外部不経済費用の負担により、自動車による移動の手段を奪われた人に移動手段を確保することも重要な課題になる。そのためには、道路特定財源の一部を、公共交通機関に回し、その整備を行うことが有効である。実際に、JR 富山港線のライトレール化の財源の一部も、道路特定財源 (県の連続立体交差事業費) が用いられている。これにより、自動車から公共交通機関の利用転換が増加すれば、自動車の利用がもたらす外部不経済費用の減少につながる。

Bertaud and Richardson (2004) によると、ライトレールの採算は 35 人/ha の人口密度が少なくとも必要である。富山市の人口密度 (2005 年) は、人口集中地区で 40 人/ha であり、数字的には上記基準をクリアしている。しかし、2005 年の合併に伴い、富山市の面積が拡大したことにより、市全体では人口密度が大きく低下した。Bertaud and Richardson (2004) によると、バスシステムはライトレールよりも人口密度が低い 30 人/ha で採算が合う。富山市では道路網が整備されていることもあり、今後は 30 人/ha の密度を確保できる箇所を中心に

バスを運行させていくことが現実的な策であろう。この財源として、道路特定財源を利用することも考えられる。ただし、バスを運行しても、外部不経済費用が残る限り自動車利用者にその負担を求める仕組みが必要である。

また、ライトレールと同様に、バスの運行本数の増発、定時制の確保がなければ、自動車からの転換は進まないであろう。混雑税を導入することは、自動車利用の費用負担を増大させるだけでなく、バスのピーク時の定時制の確保にも役立ち、自動車からバスへの転換を促進させることが期待できる。

4. おわりに

公共交通は、自動車が発生する環境汚染、混雑、交通事故の問題を軽減する、すなわち自動車の外部不経済費用を軽減するという意味で、経済学的にも望ましい交通手段である。現在、富山市ではライトレールを始め、公共交通機関に補助金を投入し、その整備を積極的に進めている。今後は、現実的な策として、道路ネットワークを活かしたバス網整備が必要であろう。これらの整備が自動車利用をあきらめた人の移動手段の受け皿になることが期待される。したがって、公共交通機関の整備による供給サイド政策は一定の意義が認められる。しかし、現行の補助金は外部不経済費用とのリンクが必ずしも明確ではない。そこで、本稿では自動車の外部不経済費用を直接利用者負担する交通需要管理政策の導入を提案した。この政策は、自動車利用を不利にさせ、自動車利用から公共交通機関への転換をさらに促進させるであろう。

公共交通機関を整備する理由として、郊外化を抑制し、コンパクトな都市を形成することが挙げられる。都市をコンパクトにすることは、公共交通機関の運行上も望ましく、公共交通整備政策と都市政策は相互に補完的な関係を持つ。富山市では、都市のコンパクト化のために、大型店の郊外立地を困難にしたり、中心地の住宅立地を優遇したりしている。しかし、そもそも住民や大型店が郊外立地を選好する理由を考え、それを解決しなくては、これらの政策は有効ではない。本稿では、現行の都市政策の中に、郊外立地を有利にするものが多くあることを指摘し、その見直しを提案した。これらの都市政策の放置は、自動車の外部不経済費用の増大をもたらす、公共交通利用の減少に拍車を掛けることになる。

参考文献

- 宇沢弘文 (1974) 『自動車の社会的費用』 岩波書店
- 姥浦道生 (2006) 「わが国とドイツの大型店立地コントロール、3つの差異」『地域開発』 498号、45 - 50
- 金本良嗣 (2005) 「まちづくり三法見直しを問う 地域の現状を踏まえ選択を」『日本経済新聞』、12月8日 (経済教室)
- 唐渡広志 (2006) 「大規模集客施設の郊外立地規制と中心市街地の活性化」『日本不動産学会誌』 77号、60 - 73
- コンパクトなまちづくり研究会 (2004) 『コンパクトなまちづくり事業調査研究報告』 富山市企画調整課
- 富山県交通政策研究グループ (2007) 「路面電車復権への試金石：富山ライトレールのブランド戦略 (下)」『地域開発』 512号、53 - 58
- 中川雅之 (2006) 「なぜ都市は存在するのか」『経済セミナー』 614号、62 - 68、入門：都市と公共部門の経済学 (1)
- 増田悦佐 (2006) 『『均衡ある発展』が歪めた日本経済—ポスト高度成長期の地域経済の盛衰— 八田達夫編』『都心回帰の経済学』、41 - 84
- Bertaud, A., Richardson, H.W. (2004) “Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe.” Bae, C., Richardson, H.W., Eds., *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*, Ashgate Publishing, 293-310
- Fujita, M. (1989) *Urban Economic Theory: Land Use and City Size*, Cambridge University Press
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books
- Nivola, P. S. (1999) *Laws of the Landscape: How Policies Shape Cities in Europe and America*, Brookings Institution Press