

2010.11.8

第2回 千葉市総交通政策会議

市場メカニズムを用いた バス路線の維持手法

東京女子大学 現代教養学部
国際社会学科 経済学専攻
二村 真理子

千葉市の公共交通（バス）

- 交通局を持たない体制
 - = 民間事業者サービス供給を任せている。
 - ⇒ 複数の民間事業者による効率的な事業運営が行われていると考えられる。（市場テスト）
 - ⇔ 需要が少ない地域に対してのサービスが、十分でない可能性がある。
- （ただし、過剰なサービス供給は、市の財政を圧迫する）

一般論 : 不採算の公共交通の存在

- 採算が取れない路線から事業者が撤退
⇒ 公的に供給すべきかどうか？
= 必要不可欠なサービスであるかどうか？

NO ⇒ 廃止

YES ⇒ 何らかの形でサービスを提供

不採算路線の維持

ー バスのケース

バスのサービスが必要か？

⇒NO

- 例 ・ タクシーチケットの配布
- ・ デイマンド・バス

⇒YES

- 例 ・ コミュニティ・バス の運行
- ・ 地域住民が一部費用を負担(住民参加型)
- ・ 補助金

コミュニティバスの例

武蔵野市 ムーバス

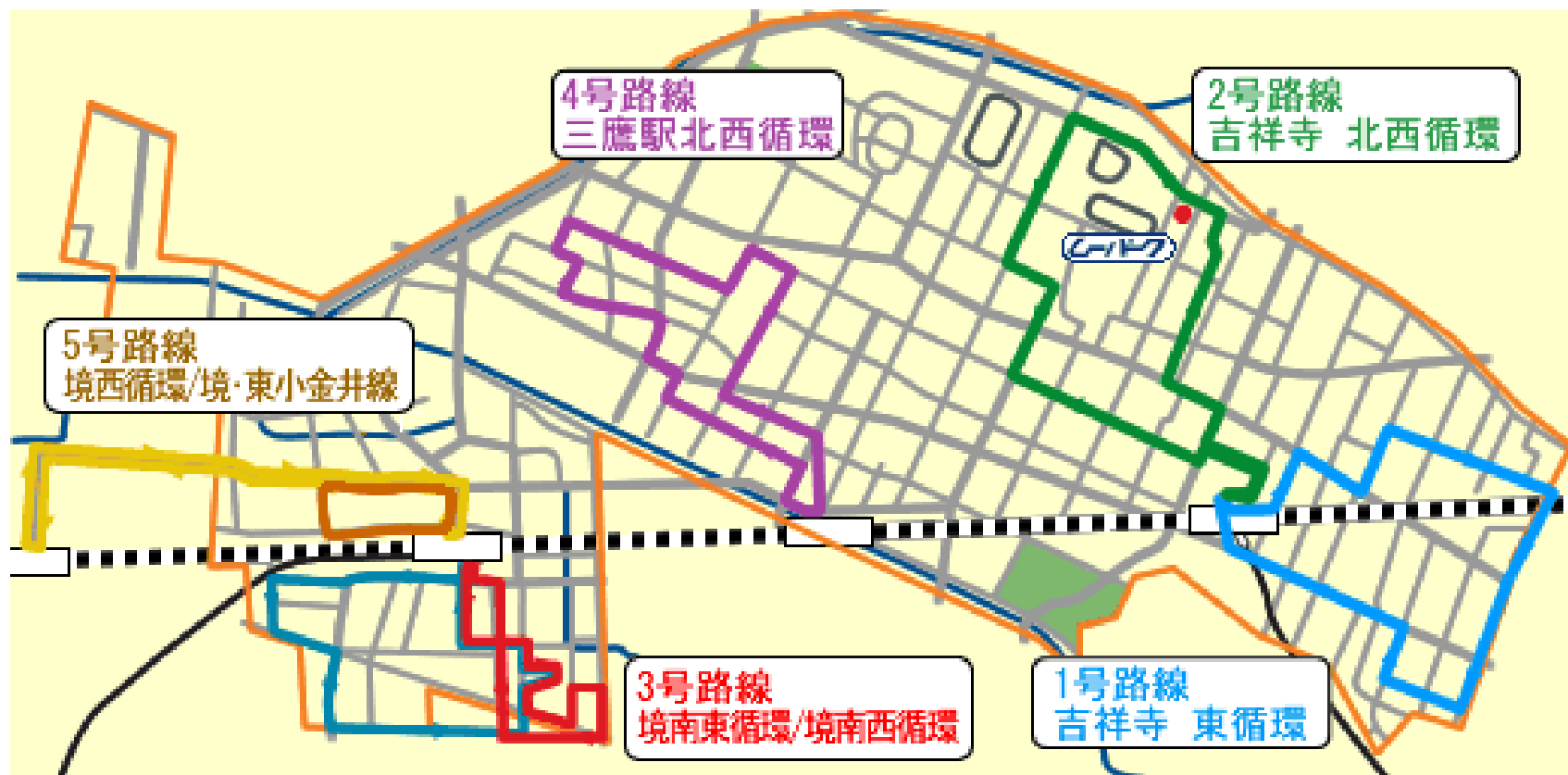


出典 吉祥寺タウンホームページより

武蔵野市 ムーバス

- 住宅街を走行するため小型バスによる運行
- 現在7系統、吉祥寺駅周辺は10分から15分、
その他も15分から30分間隔で運行
- 運賃は100円均一
- 武蔵野市役所が路線ごとに民間バス事業者（関東バス・小田急バス）に運行を委託
- 現段階では黒字運行（但し、極めてレアケース）
- パークアンドライドのムーパークの設置

ムーバス ルートマップ



住民参加型路線

- 不採算路線の維持のための努力
- 各戸が回数券を購入し、路線を維持（例 青森県 弘南バス）
- 実際には、地方自治体からより多くの補助が行われている

赤字交通への補助

一 補助金入札の活用(英国)

- イギリスのバス事業は、規制緩和により競争的に供給されている。
- 不採算路線の補助は、補助金入札制度を使用。
- 最も効率的な運営を行う事業者を選択することが可能。

イギリスのバス事業 —1985年交通法—

- 路線ごとの道路輸送免許制が廃止
⇒1986年から登録制へ
(参入規制の緩和)

一定の要件を満たす事業者は

「営利的サービス」

を運行することが可能になった。

入札サービス

- 「営利的サービス」だけでは輸送ニーズを満たすことができない。
 - ⇒ 補助金入札制による追加的サービス供給の権限を自治体に与える
- 営利的サービスの間隔が30分よりも長い場合、入札サービスにかけることが許される

交通サービスの質の議論

2つのステップ

- 当該路線にサービスを提供するかどうかの議論
⇒自治体の目指す都市像から議論されるべき
(例 駅まで15分圏のサービスを提供する)
- 路線ごとのサービス水準の議論 (運行頻度など)

不採算による撤退路線に対する 補助金入札の適用案

- 恒常的に不採算であり、かつ必要な路線を洗い出す
- 重要度についてランク付けを行う
- 補助金入札を行う
- 補助金として充当できる財源が無くなるまで(財政制約の問題)、補助対象路線を選択する

補助金入札制度のメリット・デメリット

メリット

- 既存事業者が1社であっても、潜在的な競争者の存在によって効率的な運営を行う。
- 補助金を最小限に抑えることが可能である。

デメリット

- 路線に対するランク付けが難しい。
- 競合する2社以上の入札の可能性が極めて薄い場合、補助金依存の体質を生んでしまう。
- 路線廃止後の交通手段の確保の議論が必要である。