

地域公共交通をめぐるいくつかの議論：欧州の経験を踏まえて

2013年10月10日

神戸大学 理事・副学長

経営学研究科 教授

正 司 健 一



Kobe University



公共交通サービス供給に対する2つの哲学

- ・ 採算性原則 (commercial principle)
 - 経済性・採算性を重視する
 - 市場の支持がないサービスをむやみに供給しない
- ・ 公共性を最優先する： Accessibilityの確保が至上命題
 - 交通弱者への配慮
 - ・ Transport Disadvantaged / Mobility Handicapped

☆欧米の費用負担構造 (基本型)

	資本費		運営費 (営業費)		
	施設(インフラ：ハード)	車両	サービス生産 (運営・運行)		
Financing	補助金		運輸(運賃)収入	政策運賃補償	補助金
Funding	税金 ^{注)}			税金 ^{注)}	税金 ^{注)}

- ・ 採算性重視とアクセシビリティ確保優先は表裏一体
 - 対立概念と捉えると不幸：同時達成が理想

De-regulation, liberalisation, privatisation

- ◎ 「競争」の導入を基軸とした改革: value for money
 - ◇ 補助金（水面下を含む）という名の麻薬からの脱却
 - 運輸収入/乗客数の増減を徐々に気にしなくなるという不幸
 - ◇ 顧客の目線を肌を感じる事業者を活用する：現場に任せる
 - 事業者努力を促す/活用する：脱規制(規制緩和)、企業化・民営化
 - ・ 努力を自主的に行うのは、「競争」圧力があるから、だろう
 - + 補助金なしで成立する範囲にサービスを縮小しない（できない）
 - Competition for the market
 - Competition in the market
 - ◇ 公のなすべきことと「適切な」サービス計画&供給の体制
 - 国レベルと地域レベル
 - 制度をつくる：サービス計画・供給の体制、財源 etc.
 - ・ Rule of the game 設定の重要性
 - ・ 地域の事情に合わせた運用を可能にし、実現する 制度

STOフレームワーク

		意思決定事項			
		“ソフト面”	“ハード面”		
計 画	意思決定レベル 想定期間	一般的な表現			
	戦略(S) 長期 (数年)	どんな目標を達成したいか?	<p><u>全体的な目標の設定</u> 交通政策 マーケットシェア 収益(採算性)</p> <p><u>全体的なサービス特性の決定</u> 地域 ターゲットにするグループ 交通機関間の連携(インターモーダリティ)</p>		
設 計 運 営	戦術(T) 中期 (1~2年)	これらの目標を達成するためには、何が必要か?	<p><u>サービス特性の詳細の決定</u></p> <table border="1"> <tr> <td>運賃 イメージ 追加的なサービス</td> <td>車両 ルート 時刻表</td> </tr> </table>	運賃 イメージ 追加的なサービス	車両 ルート 時刻表
	運賃 イメージ 追加的なサービス	車両 ルート 時刻表			
運行(O) 短期 (数ヶ月)	これらのサービスをどのように生産するか?	<p><u>販売</u> 販売活動 一般向け情報提供</p>	<p><u>生産</u> インフラの管理 車両のシフトとメンテナンス 職員の勤務管理</p>		

出所: 正司・酒井[2007],「都市公共交通の運営形態についての考え方」,『都市問題研究』59(12), p.56

続) De-regulation, liberalization, privatisation

● 計画レベルの「政府の失敗」

- ついつい、目につきやすいことに（詳細に）介入する
- 市場を知らない，でもそれを認めない
 - ・ 人材を養成してきたのか、養成しているのか
 - ・ 長期的に、腰をすえて、取り組む（める）のは誰か
- 「コンサルタント」は、本当に「専門家」？ 誰を向いて？
- 消費者団体・利用者団体代表に頼る不幸という議論

● 「競争」は「導入」したのだが

for the market：競争入札が機能する条件

サービスの安定性と競争性の確保、契約更新問題

入札条件の設定問題。 事業者選定問題（とくに悪意のある事業者）

in the market：バス（鉄道）市場？ or 地域交通市場？

競合事業者が持続的に出現するか

わが国の現状をどうみるのか（論点を絞って）

- 自立採算原則保持の長所と短所
 - 料金収入（乗客数）の増減を気にする事業者がいる
 - 運輸収入では総費用をカバーできないサービスをどうする
- 全関係者（行政・事業者・交通管理者・住民等）が出揃う協議会
 - 地域公共交通のあらゆる課題が対象 ⇒ 問題解決型
 - 行政区域と交通圏、交通ネットワークの齟齬
 - 決定ルールは？ 行司役は？
 - 決定に対する不服申し立て手続きは？ 審判制度・組織
 - 議論するにも審判するにも当然データがいる
 - ・ 分析できる人、議論を組み立てる人、理解できる人々
 - 合意に妥当な形で至るために、とくに行政の手元にあるツールは？

すでに、あなたも立派な「エコノミスト」

- ・ 本音の議論 ⇒ エコノミスト的思考の基礎
 - 二兎は追えない：なくなくどちらかを選ぶ
 - ・ 「自分」にとって「得」な選択肢はどちらだろう，と考える
 - 人々，家計，そして社会も多くの選択(意思決定)が
 - ・ 社会には限られた資源しかなく，そのために人々が手に入れたいと思う財・サービスをすべて生産できない
 - ・ 人々はトレードオフに直面している
- ・ なぜ行列は先頭の人からサービス利用が可能になるのか
 - 我慢して行列するという選択肢と，行列しないでやりたいことをやるという二つの選択肢があり，行列してまで手に入れることで得られる価値が，犠牲にしたことより大きいから並ぶと
 - **ちなみに，行列以外の手法での配分方法も存在します**
- ・ 経済学で効率的とは，社会全体の「幸福」を最大すること

Thredbo 13 : Workshop #4 report より

- How to make deregulation work? In Local Public Transport
 - What should be in the transport plan?
 - Yes, there should be one!
 - Minimum standards, including integration
 - Incl. accessibility targets for various group in society.
 - But: authority tend to specify too much & in a non-functional way
 - Should entry be stimulated? How?
 - Yes, But subsidised service crowding out market initiatives
 - Device policy-goal related financial incentives + Links to pax. numbers
 - To properly organise access to ‘network effect facilities’(ticketing, information, etc.)
 - Give access to all traffic/transport data to stimulate entry
 - Should entry be stimulated? How?
 - What is the best balance between transport plan and entry restrictions
 - Cream-skimming: No new idea for clever entry tests yet