

路線バスの規制緩和と自治体の責務*
Deregulation on City Buses and the Task of Local Government*

————— 改正道路運送法を受けて、再論 —————

竹内 伝史**

By Denshi Takeuchi**

1. 運輸行政規制緩和とは何だったのか

(1) 運輸行政の基本、運輸審議会体制

- ・健全な運輸事業を導く需給調整
- ・需要推計はここに位置づけられる
収入に顕在化しなければ、意味
のない需要

**(2) 規制緩和の圧力に応じた需要調整規制の
廃止**

- ・自由市場競争理論に乗って
何のための自由競争か
消費者の便益に帰着
- ・免許制から許可制へ
安全性と安定的サービス供給
の審査の必要性

(3) 規制緩和に伴なう様々な問題発生

- ・市民の足を守る観点から
- ・公共輸送サービス・ネットワーク計
画の管理権威の喪失
路線定義消失のおそれ
- ・公共輸送サービス管理権の消滅
クリームスキミングの発生
サービスの穴の頻発
生活の足を供給するサービス
の喪失
- ・自治体行政への責任転嫁

(4) 運輸局の「路線許可」という中途半端

- ・権限移譲もないまま、自治体は何を
抛りどころとするか

*キーワード：規制緩和、バス路線計画、コミュニティバ
ス、市民のモビリティ

**正員、工博、岐阜大学地域科学部教授

(岐阜県岐阜市柳戸1丁目1番地、

TEL:058-293-3308、FAX: 058-293-3308)

2. コミュニティ・バスの意義と課題

(1) コミュニティ・バスの原理

- ・路線バスの行きとどかないバス需要
に
- ・収支欠損は公共で(福祉的観点)
- ・小規模新趣向バスサービス
手頃な施策実績アピール
ブームに
通常のコミュニティ・バスは需要の薄
いところに構想される
(ムバスは例外だ)

(2) コミュニティ・バス問題の発生

- ・二つの第一次問題
乗客不足(とくに有料利用者)
住民の不満と要求の拡大
- ・行政の対応と問題の拡大
サービス領域の拡張
収支欠損の拡大と公共持出し
の天井知らず
- ・公共持出しの拡大に枠ははまるか
- ・路線バスとの競合は回避できるか

**(3) 「コミュニティ・バス」的発想の一般化に
よる課題克服**

- ・一般化とは全市域・全市民を対象と
した計画策定
- ・一般化して初めて可能な公共財源持
ち出し枠の決定
- ・路線バス規制緩和(自由退出、クリ
ムスキミング)による対象領域の
拡大
- ・市民のモビリティ確保計画策定の必
要性
- ・行政とバス事業者のパートナーシ
ップの中で

3. 自治体によるバス・サービス計画策定の方向

(1) 市民のモビリティ確保計画

- ・市民のモビリティとは
- ・交通需要とモビリティの違い
抑圧され潜在化している需要
への配慮
交通の質的側面を加味した量
的表現
- ・総合交通計画の実体的目標として
「たての連携」「よこの分担」
を超えて
ノーマライゼーションの達成
に向けて
- ・料金収入とは異なった計画評価指標
が必要
- ・モビリティ計画とTDM(交通需要
マネジメント)
TDMは市民の交通選択行動を
誘導(自由かつ完全情報完全選
択肢下の選択として)
モビリティこそ
TDMの突極目標
TDMを支える重要な柱として
の魅力ある公共輸送サービス

(2) 公共輸送サービス供給計画の一環として

- ・路線バスの拡張と多様なバスサー
ビス
従来のバス事業概念(定義)か
らの脱却
サービス形態による新たな
バス分類
 - ・デマンドサービス
 - ・循環エリアサービス(フリ
-乗降も)
 - ・一般路線サービス
 - ・多需要シャトルサービス車輜と運行管理の技術革新も
展望しつつ
- ・鉄軌道システムとの分担、連携の設
計
ネットワーク構成

結節点構造の計画

バス応用型新交通システムの
可能性

- ・TODと地球環境負荷削減への取組
み
コンパクトシティの促進と公
共交通指向型開発(TOD)
電動式・低公害型公共輸送シ
ステムへの指向
(バス車輜の改革を含め)

(3) バス路線の分類

- ・ネットワーク構造と料金箱収入比率
より
フィーダ路線の取扱いの課題
- ・福祉交通施策の取込み
SS(特殊福祉サービス)による
除外を許容
マルチチャンネルの
ノーマライゼーション
- ・交通政策の総合政策化
教育・文化・健康医療等
- ・分類の一例:
基幹路線;鉄軌道系と一体化
基幹フィーダ路線;内部補助
システムへ
地域幹線路線;との分別不
分明
一般路線;分別不明 今後の
課題
政策維持路線;公共補助、政
策目的の明確化
地域維持(コミュニティ)路
線;地域の路線維持意欲に準
拠
政治路線;政治的目的に準拠
(このうち、~は、独立採算
を指向)

(4) バス路線の運営方式

- ・考えられる運営方式
公営事業方式
公共自家用サービス方式(直
営、運転手派遣、運行委託)
運行委託方式(車輜支給・貸

- ・ 与・自社調達、全額・一部公共出費)
- ・ 民間事業者方式 (独立採算、一部運行費補助、車輛費補助)
- ・ 路線分類に応じた運営方式のポリシーミックス
- ・ 行政とバス事業者のパートナーシップの中で
- ・ 路線運営における生産効率確保機構の必要性
 - ・ 親方日の丸 公的負担青天井の回避
 - ・ 公的資金投入は「路線サービス一括請負競争入札制」で
 - ・ 福祉的・質的側面を考慮したサービス生産性指標の開発

4. 自治体によるバスサービス行政の全面展開に向けて

(1) 実質的権限移譲の促進

- ・ 市民の足を守る計画の策定
事業者の監督ではなく
- ・ バス路線計画の権限を自治体に
 - ・ バスサービス計画に基づいて
 - ・ 運輸局は自治体と協議して路線許可を
 - ・ 運行請負競争入札システムの整備
- ・ 自治体の公共資金投入を支える補助体制
 - ・ 自治体自主財源 (目的税を含む) の開発
 - ・ 地域特性を反映した県費補助 (県政レベルの公共交通政策)
 - ・ 国費補助は事業者補助より自治体補助へ (国土交通省改革の実効を挙げよ)
 - ・ 特定財源の確保 (拡充)

(2) 道路の総合政策に向けて

- ・ 権限移譲不足の現状の中で
道路管理権限の活用で局面打開

- ・ バスの走行環境改善は公共交通政策の重要な柱
 - ・ 運行効率の改善
 - ・ TDM の重要な武器
- ・ 専用通行権確保の重要性
 - ・ 道路交通法の世界から道路法の世界へ
 - ・ PTPS (公共交通優先システム) を活用して
- ・ 「路面公共交通」という概念に注目
国土交通省の象徴的概念
公共交通のための道路づくりがあってもよいではないか。

(3) 拡大された都市交通圏と広域交通政策

- ・ 自治体はどこまで公共交通政策の受皿たりうるか
- ・ 都市交通圏の拡大
通勤圏まで拡げる必要がある
か広域交通圏
公共交通ネットワークは広域交通圏で完結
- ・ 広域交通政策実行主体としての広域交通圏
市町村広域合併
一部事務組合による広域交通政策局の構成
広域交通政策連合の形成 (行政協定)
- ・ 先進事例としての
運輸連合 (ドイツ)
ポートオーソリティ (USA) 等

