

長崎市における規制緩和後の公共交通の社会的意義の変化に関する一考察

長崎大学工学部 学生員○平野秀一郎
 長崎大学工学部 学生員 弓削田祥平
 長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1. はじめに

2002年2月1日に規制緩和をとまう改正道路運送法が施行された。そこで、規制緩和によって影響するバス・タクシーの事業及び運行などは、地域住民そして公共交通機関に重要な課題となっている。

本研究は、バス・タクシーそれぞれの公共交通機関が規制緩和を受けてどのように事業内容などが変わったのかを、ヒアリング調査や資料をもとに考察を行ったものである。

2. 改正道路運送法について

改正道路運送法は、バス・タクシー事業の需給規制や運賃にかかる規制を緩和することで、業者間の競争を促進し、事業活動の効率化・活性化を図ることを目的としている。

改正の内容¹⁾をまとめると次の3点に集約される。

2.1 路線への新規参入の自由化

バス・タクシー事業を新規参入するためには、国土交通大臣から路線ごとに免許を取得する必要がある。許可されるためには、新しい事業の開始が公益上必要なものであるか、また、供給面と需要面とのバランスが取れているかなどの「需給調整規制」の基準を満たさなければならなかった。しかし改正後は、安全基準などの条件を満たしていれば自由に参入できる許可制となった。

2.2 運賃の自由化

従来、バス運賃の設定、改定に当たっては、国土交通大臣の認可が必要であった。法改正後は、上限のみを国土交通大臣の許可によって決め、それを超えない運賃であれば届出のみで変更可能とすることとなった。

一方、タクシーの運賃は、原則としてこれまで通り認可制を維持するが、一定範囲内で設定・変更を認めることとなった。

2.3 運行路線・区域からの撤退の自由化

バスは、これまでの「許可制」から原則6ヶ月前に届出る「事前届出制」に変更となりタクシーは、撤退については原則自由で「事後報告」も可能となった。

3. 法改正後のバス事業への取組み

3.1 バス事業について

長崎県バス協会の方から資料を提供してもらおうと共に、現在のバス事業の現状を聞かせてもらったので、ここでは、法改正後の長崎市におけるバス会社の事業への取組みを紹介する。

1) 空港バスについて

長崎市内～長崎空港路線は、長崎県営バスの一社であったが、規制緩和によって昨年5月18日に長崎バスがその空港路線へ新規参入した。その後、約2ヶ月経って長崎県営バスの乗客数²⁾は、9%減少していることがわかった。

表-1 空港バスについての概要

表-1に、空港バスにおける両社の比較を示す。両社とも同一運賃であるが1日の乗客数は明らかに異なっている。そこで、1便当りの乗客数を計算してみると長崎県営バスは12.7人、長崎バスは5人という結果になり、

	長崎県営バス	長崎バス
運賃	片道・・800円、往復・・1200円	片道・・800円、往復・・1200円
平均乗客数(1日当たり)	約1400人	約300人
便数(1日当り)	55往復	30往復
採算ライン(1便当り)	13.6人	8.1人
運行時間	約45分	約35分

表-2 長崎バスにおける新運賃と旧運賃

	純真校前	昭和町前	女の都入口	女の都団地	長崎商業	三川橋	サニータウン
新運賃	170 円	200 円	240 円	260 円	260 円	230 円	270 円
旧運賃	210 円	260 円	300 円	300 円	300 円	260 円	320 円

それぞれ自社で設定している1便当たりの採算ラインに到達しておらず、採算が取れていないという事になる。

2) 運賃の自由化について

長崎バスは、10月1日に長崎市・西彼長与町で運行する7路線の運賃を値下げした³⁾。この7路線は、長崎県営バスと競合している路線で今までは「同一路線、同一運賃」が原則であったが、規制緩和に伴い自社の基準賃率(1km当り21円50銭)に基づき10~90円値下げした。表-2は、長崎バス新地ターミナルから各停留所までの旧運賃と新運賃を示す。これに対し長崎県営バスも、長崎バスと競合する7路線を含む8路線において、同日に運賃を10~90円値下げすることにした。値下げに伴い、今まで自社の基準賃率(1km当り31円50銭)より低い、長崎バスの基準賃率(1km当り21円50銭)を用いた。

3.2 バス事業についての考察

バス会社は意欲的に改正道路運送法を取り入れていた。しかし、空港バスの新規参入などは、赤字が出ており供給側的には苦しく需要側的には、助かっていると考えられる。

そして、運賃の自由化においてもこの不景気の中、バス運行の活性化につながるよう努力されていた。

4. 法改正後のタクシー事業への取組み

4.1 タクシー事業者へのヒアリング調査

長崎市にあるタクシー会社へヒアリング調査を行い、法改正後のタクシー事業の現状などを聞かせてもらったので、そのことを紹介する。

規制緩和においての新規参入や運賃の自由化、撤退の自由化などの対策というものは、基本的には取られていなかった。新規参入の自由化については、長崎市交通圏内というものがああり、長崎市内や時津町、長与町などの範囲内で営業しなければならない。これは、長崎市内の38社のタクシー会社すべて共通ということであった。運賃の自由化においても、1社でも運賃を値下げすることになると、そこから競争が始まり採算面での問題などが生じるということで、これも市内38社共通して営業を行っているということであった。撤退の自由化においても、法改正前と法改正後では変わりなく営業されているということで、今後もこのまま営業していくということであった。

4.2 タクシー事業についての考察

タクシー会社は、不景気が続く中改正道路運送法を取り入れておらず、現状を維持しようという考えに思えた。タクシーの供給過剰が続き、改正道路運送法を取り入れない今、需要者を確保する手段としてサービス面の向上しかないと思われる。そこで、GPS(写真-1)を用いてディスプレイ(写真-2)上にタクシーがどこにいるかわかるようになっていく。よって、需要者から電話があった際、すぐ供給できるようなサービスになっている。

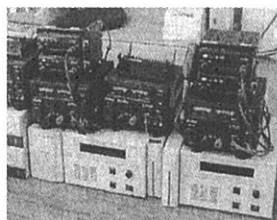


写真-1 GPS

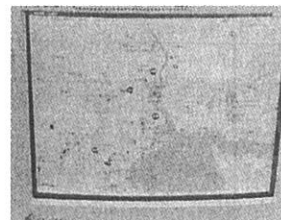


写真-2 GPS画面

5. おわりに

バス・タクシー共に、不特定多数に平等に与えられた公共交通機関である。よって、安全性・正確性及び快適性などを持って地域住民を送迎・輸送すべき役割にあると考えられる。そして、改正道路運送法を取り入れて効率化・活性化などを向上するだけでなく、需要側のニーズにあった事業を今後展開すべきであると思われる。

参考文献 1) <http://www.fsinet.or.jp> 2) 西日本新聞 H14.7.6 3) 長崎新聞 H14.9.18