

いくつかの地域での実践 を踏まえた本提案の評価

一般財団法人計量計画研究所 何功（カロク）

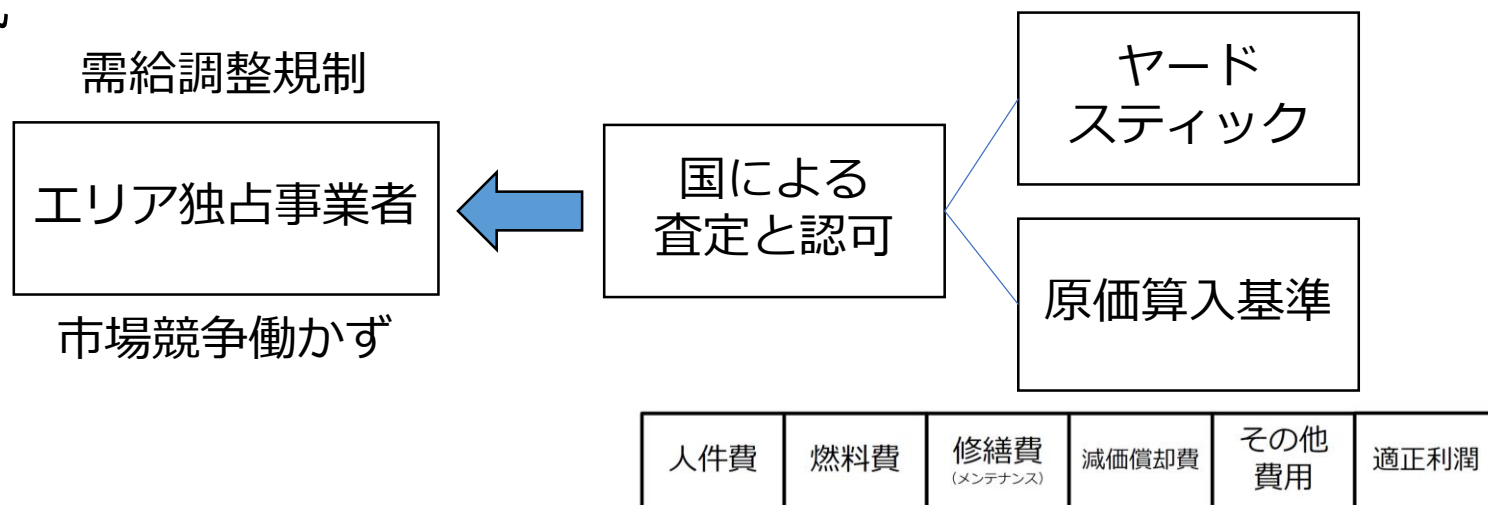
lehe@ibs.or.jp

地方自治体の実務を支援する現場から

- 自治体フレンドリな運賃決定の手続きが提案されているか
- 結局運賃は何円にするべきなのか

提言の趣旨：独占規制価格からの脱却と理解

● 規制時代



● 自由化時代

市場競争で決まる

自治体の判断
で決まる

(1) 適正利潤を含むケース（総括原価）

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	減価償却費	その他 費用	適正利潤
-----	-----	-----------------	-------	-----------	------

(2) 適正利潤を含まないケース

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	減価償却費	その他 費用
-----	-----	-----------------	-------	-----------

← 適正利潤を含まない費用 →

※その他費用とは、以下を想定。
一般管理費、
施設使用料、リース料、
規制対応コストなど

図-3 費用の考え方

自由化時代の運行委託市場では「事業者が引き受けたいと思う価格」
「引き受けたいと思わない価格」しかないはず
「独占価格規制」の原価観念がまだ見え隠れ？

自由化時代の運賃決定原則

- がんじがらめ総括原価規制から脱却、ニーズにあった運賃可能に

市場競争で決まる

自治体の判断
で決まる

- 「協議運賃」というけどどっち？

自治体が決めるのに先立って、
様々な関係者の意見を聞いてより良い案を練り上げる

様々な関係者と協議して合意が得られた結果で決める

両者は
異なるはず

規制緩和と、よりよい運賃決定をするための知恵集めは分けて捉えるべきでは？

地域公共交通会議における自治体の立場（一例）

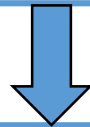
- 自治体運営バスの終バスを22時台に延長しようとする**とタクシー事業者からの反対に遭い、決められない。**
- 自治体運営バスのバス停を設置しようとしたが、**近隣のタクシー事業者が地域公共交通会議で反対したため素通り**することにした。
- 既存バス路線経営者の反対により自治体運営バスが**クローズドドア運営**を強られる
- 事業者が反対すると、賛成しない運輸支局出身委員



自治体の裁量が高い、シンプルな規制緩和の仕組みにならないか？

様々な関係者の意見を聞いてより良い案を練り上げる

協議



最終的には自治体が判断する

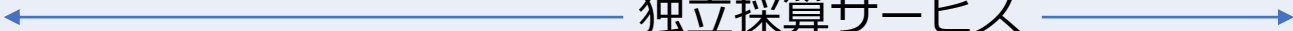
地域の判断



国は運賃決定に関与しない

規制緩和

自治体関与サービスの運賃水準の根拠？

都市部	都市郊外コミバス	過疎地生活交通
マイカーに対して競争力のある運賃水準	自治体財政と住民の、「利便性」「安さ」の引っ張り合い	弾力性は低い。 どちらかといえば、運賃の安さよりは、「走っていること」自体が大事 費用負担割合から決める？ 運賃水準の所与の望ましい水準がある？
 独立採算サービス 市場ベースの運賃		

キロあたり運賃

事例①	小山市おーバス 各路線	路線距離約5km 200円均一 利用者負担：公費負担 = 5 : 5	40円~/km
事例②	鹿沼市リーバス 上粕尾山の神線	路線距離37.2km 1区100円 全部で5区 利用者負担：公費負担 = 1 : 9	13円~/km
事例③	静岡市自主運行 バス ココバス	路線距離14km 200円均一 利用者負担：公費負担 = 1 : 9	14円/km
事例④	しずてつジャスト ライン 穴原線	路線距離11km 170~420円 利用者負担：公費負担 = 1 : 9	42円/km
事例⑤	しずてつジャスト ライン 市内黒字路線	賃率42円? の対キロ区間制 利用者負担：公費負担 = 1 0 : 0	42円/km