

第105回土木計画学ワンデイセミナー  
「地域公共交通プライシングの新提案 - 運賃設定にまつわる固定観念を越えて -」

# 「公共交通プライシング研究小委員会」提案に対するコメント

神戸大学 名誉教授

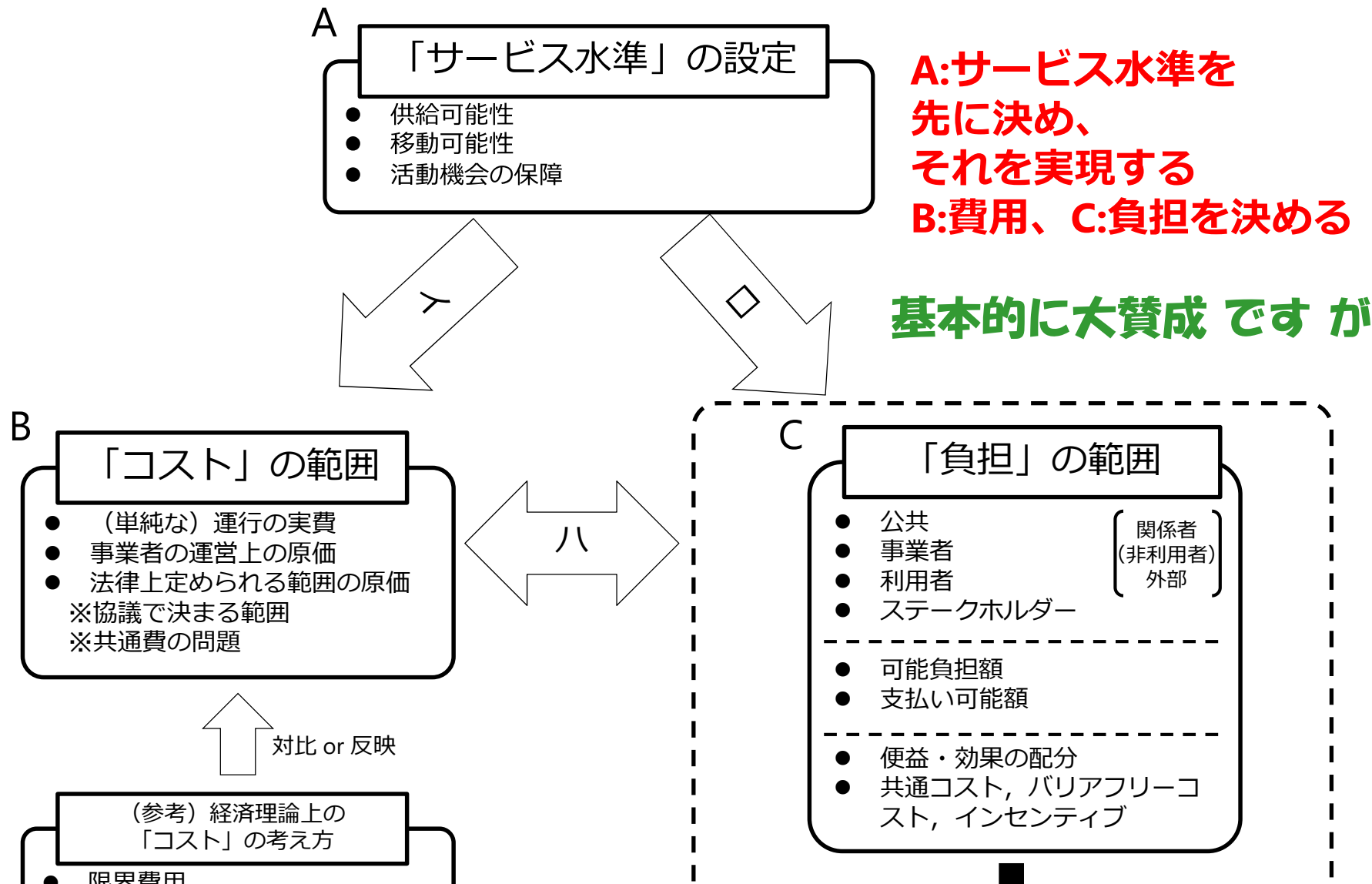
正司 健一

(関西鉄道協会 都市交通研究所 所長)

日時：2023年 3月16日(木) 14:00-16:00

場所：東京理科大学神楽坂キャンパス1号館 17階記念講堂

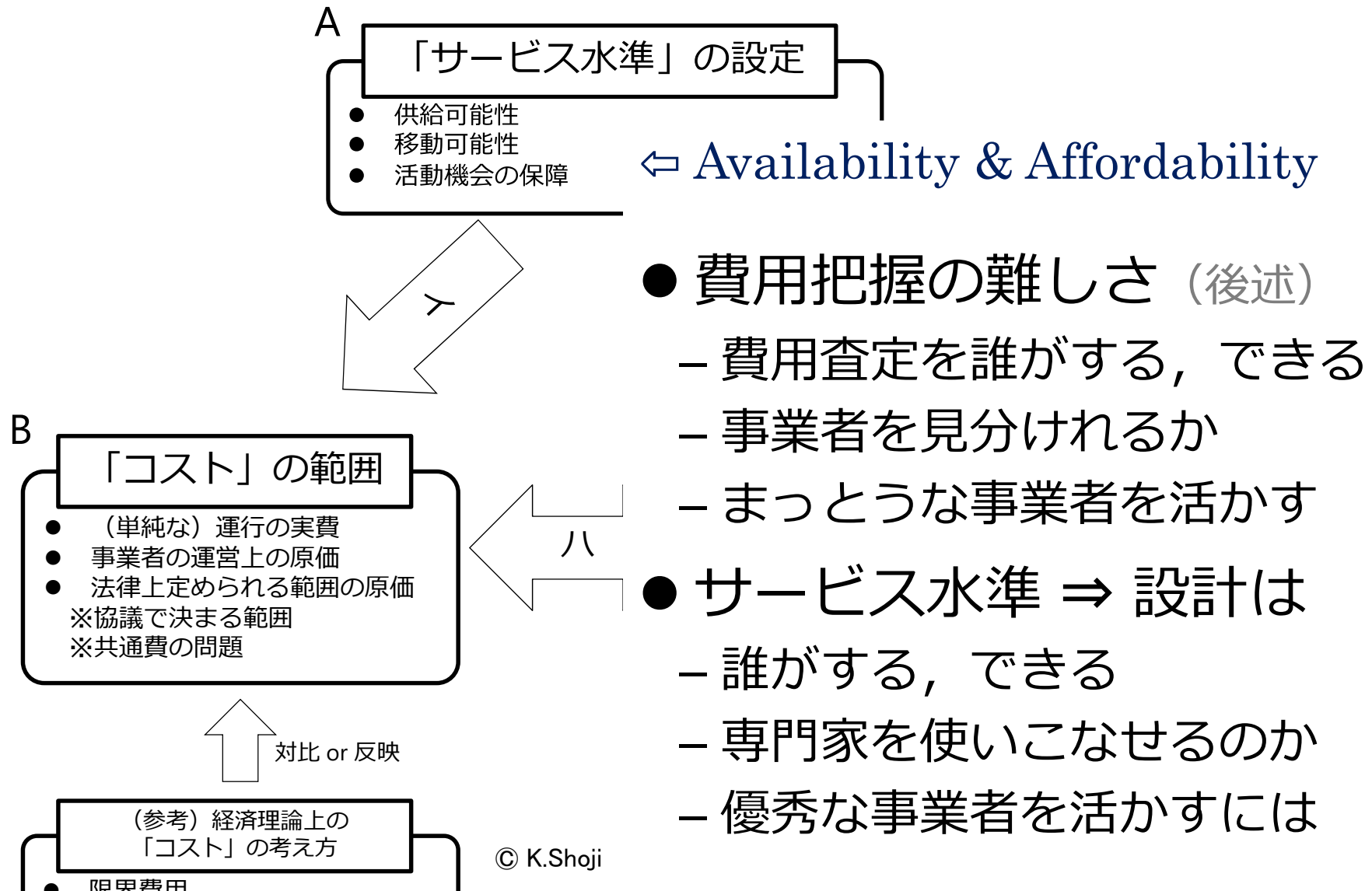
# 小委員会によるとりまとめイメージ図



**A:サービス水準を先に決め、それを実現する**  
**B:費用、C:負担を決める**

**基本的に大賛成ですが**

# どうしても、心配が先に立ちます



# 頑張れ、地方自治体

- 電車・バス・タクシーは事業者がやってくれる
  - サービスの休廃止が現実のことになって始めて・・・
- その結果、交通分野において
  - 「道路技術者」はいても、公共交通については素人であることが普通だった。今は？ 今も？
  - そもそも担当者がいなかったり、兼職だったり
- お金はどこから、どうやって調達する？
  - 国の縦割り補助の適用範囲の拡大待ち・・・？
  - 社会資本整備総合交付金：北急延伸適用決定は11年前
- 生活圏（「お茶でも」圏でさえ）≠ 行政区域
  - **交通圏単位での planning authority がない**

# 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

2014年総務省告示・国土交通省告示第1号（2020年改正後のもの）

- 前文

- 我が国では従来、公共交通網の形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきた。

- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

- こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に答えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、（中略）など地域の輸送資源を総動員しながら・・・（以下、略）

（下線は正司）

# 国の政策は本当に変わったの？

## 鉄道事業法

第3条 国土交通大臣の許可を受けなければならない

第5条 次の基準に適合するかどうかを審査

1 その事業の計画が経営上適切なものであること

第16条 事業者は、旅客運賃等の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第16条 2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

**そして、世間の人々はどう捉えているのでしょうか**

# 現実には、1路線だけあるわけでない



多様な路線(エリア)の利用者に納得してもらう価格設定とは

総括原価主義 ≠ 1事業者(基本)1運賃体系 のはずなのだが、市場を無視した強制力が働きがち

# なぜ、「内部補助」は問題にされるか

- 企業判断を超えた内部補助を行わせることの誘惑
  - そもそも社会的目的の営業割引として行わせる不合理
    - 各種障害者割引、学割（JR）
    - 社会政策としての割引はいろいろ：高齢者、若者、子ども等
  - 「事業者負担」≡利用者負担であることを忘れてませんか
  - 兼業部門に過剰期待をしてしまう心配
- 内部補助できる（させる）ということは
  - 特定の市場でそれだけの収益力を認めていることに
    - **当該市場の利用者に還元すべきでもないか**
- 市場に対峙することが本来不得意な当局が先導する
  - 真摯な事業者が消費者に向き合う資源・気概を割きはしないか
  - 結局は現状維持からの発想に：Better への道筋確保の重要性



# どう設定すれば皆が納得する？

- **運送価値説** ⇒ 運賃負担力：What the traffic will bear
  - 需要者が当該サービスに認める価値に応じて価格を決める
  - 客の足元を見ているようだが、社会的受容性が意外とあるかも
- **運送費用説**：説明しやすいといわれている、のだが
  - **費用を各サービスに合理的に按分するのは、ものすごく難しい**
    - 線路は地域輸送のため？、都市間輸送のため？、貨物列車のため？
    - 必要なバスの台数と労働力はピーク時の需要量で決まるとすると
  - 「サービス」の単位は？：顧客、路線、地域等々
- **競合財の価格設定と見合いで：納得性の論理** から
- **当局が決める以上、設定理由の説明責任が生じる**
  - 料金は、公正妥当なものでなければならず、かつ、能率的な経営の下における適正な原価を基礎とし、地方公営企業の健全な運営を確保することができるものでなければならない。（地方公営企業法第21条2）

# 交通費用の構造

- 原価計算：かなりの部分が長期にわたり固定的 + 共通的に発生
  - 車両の調達・維持　そして　運行
  - インフラ（通路）の供給
  - ターミナル・駅の供給、車両基地、メンテ施設等
  - (配賦が容易でない) その他の費用：たとえば本社管理部門
- 特殊（？）な自家用車の費用構造
  - 保有費用 & 利用費用
  - 知覚費用 < 変動費用 < 総費用（平均費用）
  - 金銭化されていない「費用」
  - + 社会的費用（外部費用）
- 平均費用(average cost), 限界費用(marginal cost)