

交通サービスの維持と今後の展望

第8回公益事業学会政策研究会(電力)シンポジウム

「再エネ大量導入下の次世代電気事業の姿」

(2020年1月27日)

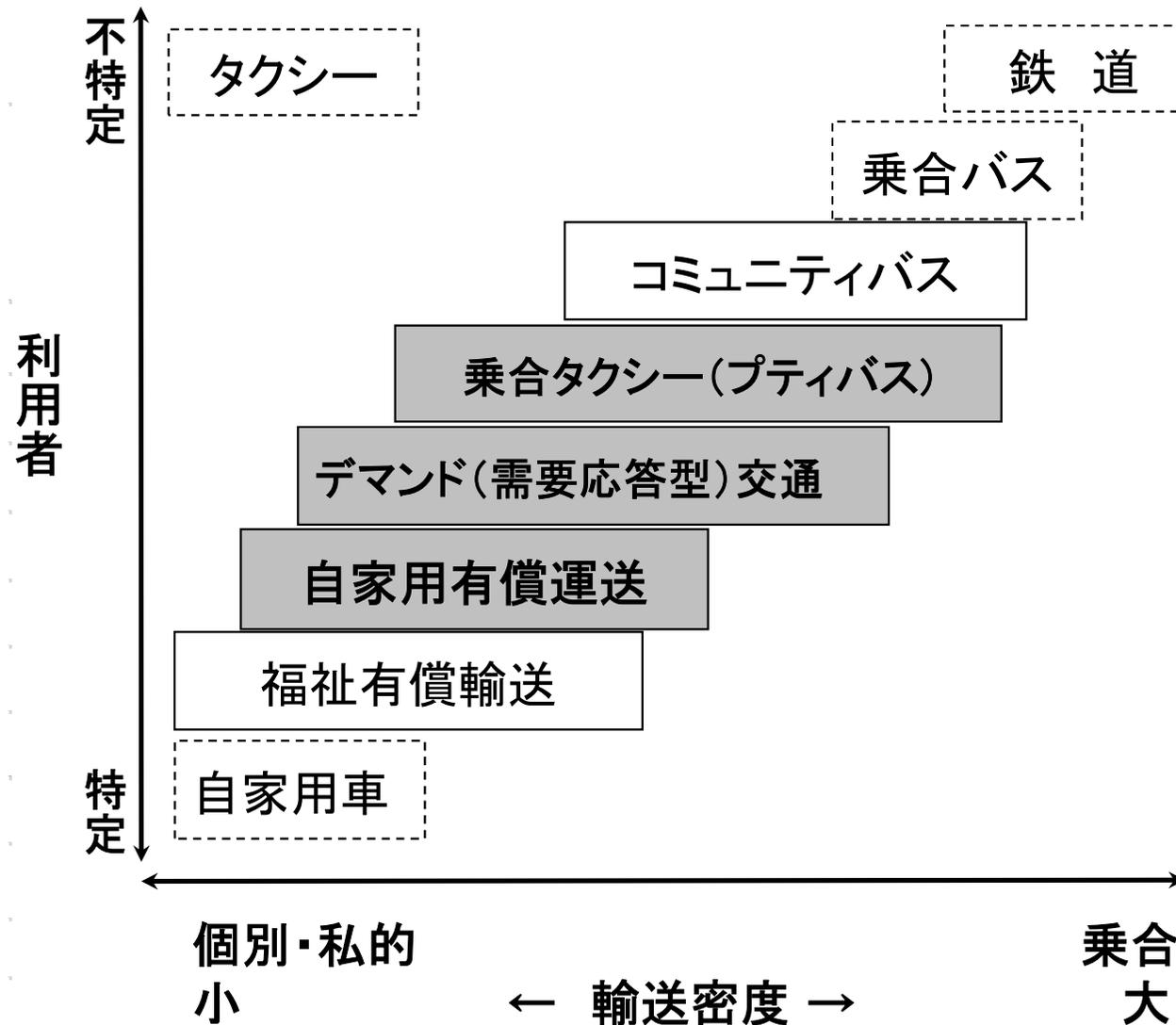
「人口減少下の電気および公益事業サービスの行方」セッション

近畿大学経営学部 高橋 愛典

1. 地方部における 公共交通サービス維持(足の確保)の議論

- かつては「鉄道がダメならバスで、バスがダメなら、押し付けるモードがない」という論調・・・実際、北海道など、鉄道の「廃止代替バス」さえも廃止が進む
 1. 小型乗合車両の導入・・・コミュニティバスブーム(90年代後半～)、乗合タクシー(プティバス)
 2. 予約制導入とICT・・・デマンド(需要応答型)交通
 3. 自家用有償運送の制度化・・・かつては市町村の自家用車両による廃止代替(現:78条バス)ばかり
 - 過疎地有償運送(会員登録が原則、2006～)
 - 公共交通空白地有償運送(観光客も、2015～)

2. 多様化する地域公共交通手段



(出典) 秋山哲男・吉田樹『生活支援の地域公共交通』(学芸出版社、2009年)p.14、
日本交通学会『交通経済ハンドブック』(白桃書房、2011年)p.207

3. 自家用有償運送(の最先端?)の事例

1. 京都府京丹後市丹後町「ささえ合い交通」・・・
日本初のウーバー導入事例、タクシー空白地対策、ライドシェア(日本では「白タク行為」)ではなく合法、事業者の新規参入(ただし別の空白地)との関係
2. 兵庫県養父市関宮・大屋地域「やぶくる」・・・
タクシー事業者が中心に運営主体のNPOを設立、電話で配車(既存タクシー事業者の呼出しを利用)、国家戦略特区で導入できたのは遠隔点呼のみ?



車両は普通のマイカー
なので写真は別に...

4. (ナショナル/シビル/ソーシャル)ミニマム論

- 「生活に最低限必要な財・サービスの供給水準」の確保・・・公益事業一般(交通のみならず光熱・水道・通信など)でいう「ユニバーサルサービス」
- 交通に固有の論点・・・他の公益事業との違い
 1. 引込線がない「匿名型消費」(⇔「番地型消費」: 南部鶴彦)・・・潜在的利用者把握(=基本料金徴収)が困難→公的補助による擬似的二部料金制
 2. 現物給付的な施策が必要(斎藤峻彦)
 3. 維持すべきサービスの範囲・水準・運賃(料金)体系などの選択肢が多い(寺田一薫・中村彰宏)
- 交通では「ユニバーサル」サービスとはいいいにくい?

5. どのように「目標値」を定めるか？

- 高度成長期からの議論と実践（寺田・中村など）
 1. 朝1便・午後2便の計3往復・・・1970年代の標準
 2. 人口300人の集落に大型バスが入れる道路（幅員5.5m）を整備する方針・・・80年代の徳島県
 3. 朝2・昼1・夕方2の計5往復・・・90年代の津軽
- 便数に拘る必要はない・・・ライフスタイルを妨げない（折り合いがつか）ことが重要、運賃との組合せ？
- 便数の議論は消滅？ ←「ささえ合い交通」方式が浸透すれば「ボランティアドライバーがタブレットのスイッチを入れておくか否か」でミニマムが決まる？

6. まとめと展望

- 地域公共交通サービスの維持・・・合法的な枠組み（自家用有償運送、国家戦略特区？）をを使いつつ、地域（コミュニティ、ソーシャル）がミニマムを決めていくしかない→「まちづくり」の範疇、過疎地以外では既存のタクシーを活用できる？（事業者の力量）
- 運行業務委託に競争（補助金）入札を導入しても、いずれ不調になるかも・・・委託先の寡占化の恐れ
- 人口減少下の「サービスの維持と今後の展望」・・・公益事業（学会）において久々の「共通論題」？
- 「（ICT用語としての）プラットフォーム」の拡大・寡占化・・・通信を含めた「逡信」の概念が復活？