室蘭工業大学
学術資源アーカイブ
Muroran Institute of Technology Academic Resources Archive

交通サービス改善のための制度論

メタデータ	言語: Japanese
	出版者: 土木学会
	公開日: 2013-03-04
	キーワード (Ja): 整備制度, 交通サービス
	キーワード (En):
	作成者: 田村, 亨, 有村, 幹治, 長谷川, 裕修
	メールアドレス:
	所属:
URL	http://hdl.handle.net/10258/1787

室蘭工業大学
学術資源アーカイブ
Muroran Institute of Technology Academic Resources Archive

交通サービス改善のための制度論

その他（別言語等）のタイトル	Governmental Institutions for Improvement of Transportation services
著者	田村　亨，有村　幹治，長谷川　裕修
雑誌名	土木計画学研究・講演集
巻	37
号	299
ページ	1-2
発行年	2008-06
URL	http://hdl.handle.net/10258/1787

交通サービス改善のための制度論*

Governmental Institutions for Improvement of Transportation services

田村亨**・有村幹治***・長谷川裕修****
By Tohru TAMURA**・Mikiharu ARIMURA***・Hironobu HASEGAWA****

１．はじめに

交通はサービス、つまり無形財であり、在庫できないという性質（即時性、即地性）を有する。また、需要の季節・時間変動があり、変動に追随してサービスの供給を増加させることに巨額の投資が必要となるため、採算を考えれば、ピーク需要を下回る能力分しか投資ができず混雑を生じさせることも多い。

交通サービスの供給は、その移動の手段（自動車や航空機など）のみによっては不可能であり、必然的に交通インフラを必要とする。交通インフラの費用逓減性および規制下にあってインフラ供給者間の自由な競争が制限されている状況を前提とすれば、サービス供給者からみると適切な交通インフラを投資し整備する経営上の動機はあまりない。

また、交通の分野は、企業の自由な行動が制約されたり補助の対象となったりすることが多く、このような市場機構への政府の介入は「交通の公共性」と言われてきた。交通政策の目標を、①資源配分の最適化（効率）と②適正な所得配分（公正）とすると、効率については市場機構を通じて達成されるべきであるが、交通には独占、規模の経済、不確実性、外部効果、公共財、所有権の不確定など、いわゆる「市場の失敗」要因が存在する。公正については市場機構を通して達成できないため、別途に所得再配分政策等の公正要件による修正が必要となるのである。

本研究は、交通サービス改善のための制度について、インフラと運送行為の両面から今後の展開方向を議論する。ここで言う運送行為とは、鉄道事業法（1986）、道路運送法（1947）、海上運送法（1949）、航空法（1952）などの旅客運送事業法による運送事業をいう。

*キーワーズ：整備制度、交通サービス
**フェロー、工博、室蘭工業大学工学部 建設システム工学科（北海道室蘭市水元町27番１号、TEL0143-46-5287、FAX0143-46-5288）
***正員、工博、（株）ドーコン 交通部
****学生員、工修、室蘭工業大学大学院 工学研究科 博士後期課程 建設工学専攻

２．インフラと運送行為

日本道路公団改革を契機として、交通インフラの整備について上下分離論議が活発になされたが、インフラは文字どおり下部であり、これを利用する運送行為の機能分化は、上部の運送行為において先行していると言われている。船舶輸送では古くからオーナーとオペレーターの機能分化が定着しており、航空輸送でも共同運航、ウェットリース、コードシェアの出現といった形で運送行為の機能分化が拡大している。この運送行為の機能分化は事業参入規制の緩和を促進させ、集荷集客機能は既に旅行業者などといった形で分化していった。以下では、道路に着目してインフラと運送行為の関係をまとめる。

2005 年 10 月、道路関係四公団に代わって新会社と機構が発足した。民営化の目的は、有利子債務の返却、国民の負担を少なくして必要な道路を建設、良質なサービスを適切な料金で提供することであった。国民は「良質なサービスが安い料金で供給されること」を求め、新会社と機構は「利用者が増えて収入が上がること」を考えた。このような視座に立っても、そこには解決すべき課題として、安全性と採算重視、道路建設と新会社の自主性などのインフラ整備と運送行為に関する課題がある。

運送行為の要とも言える料金水準についても、交通インフラ整備側からみると、現行の料金割引は収支の改善を目的としたものであり、本来の弾力的な料金は社会的効果の向上として行われるべきとの考えがある。社会的効果には、混雑緩和・環境改善のみならず、地域ブロックの自立や地域の多様性創出も含まれよう。このように考えれば、減収を想定した上で社会的な便益の増加に見合う分を国費で充当することも、今は、完全に否定されているが重要な議論と思われる。

また、採算性の枠内で社会的便益を最大化する方策について、交通工学分野から既に、いくつもの提案がなされている。例えば、競争する一般道路が混んでいる区間の利用者負担分を大きくすることや、混雑時間帯に交通を時間・空間的に分散させること（ボトルネック解消）を目的とした誘導料金である。

３．旅客運送事業法の変遷と今後の展開

2005年11月、高知県大豊町（人口5700人）で白タク営業をしていた者が、道路運送法違反で逮捕された。“自分の力で自由に移動することが困難だとされる人たち”を多く抱える地方自治体で起こった社会現象のひとつである。翌年5月、町内のタクシー会社は乗り合いタクシーの認可を認められたが、採算を考えるとどの程度利用が広がるか予測しかねている。乗り合いタクシー、介護タクシーやＮＰＯによる有償移動サービスなどは、高齢者の多様な住民ニーズを満たせるのであろうか。また、市町村単位で協議会をつくり検討する“地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年10月）”はこれらの問題を解決するものになるのであろうか。

１）定期運送と不定期運送

交通事業では、需給に対応して供給者の数や供給量を規制する数量規制が行われてきた。その理由は、幼稚産業の保護、規模の経済性、内部補助による不採算サービスの維持というものであるが、国内外の動きとして、数量規制を緩和すべきという声も高まってきている。

営業用運送は、鉄道と航空を除いて交通機関ごとの法制度により、定期と不定期に分けられる。定期運送事業は、「一定のルート（定路線）」を「一定のスケジュール（定時）」で運送する事業である。「一定のスケジュール」とはルートにより事業区分を行う行政規制上の概念で、運送契約の内容となる運送条件とはされていない。このため、「一定のスケジュール」の解釈を事業者は臨機応変かつ弾力的に行い、路線バスではルートデビエーションやフリー乗降といったルートの弾力化がなされた。

２）運送行為の機能分化

事業参入規制は、運送に必要な設備及びその仕様状態の量的規制であるが、明文規定されておらず、聴聞手続、同業者の意見聴取、行政の自由裁量等も合わさって参入障壁を作っていた経緯がある。各運送事業法改正が行われ参入規制制度は逐次緩和されたが、新たに施行された行政手続法、行政情報公開法のもとで自由裁量の幅の大きい参入規制制度を継続することは益々困難になった。

３）自家用運送と営業用運送の相対化

運送事業法は、規制の対象とする運送事業を、他の行為から画するために、「自動車（船舶、航空機等）」を使用して「他人の需要」に応じて「有償」の「運送行為」を行う「事業」と定めている。

運送行為の「他人の需要」の判断は、「不特定多数」によって漫然と区別されていたが、インターネット等により「特定多数」の分類をも念頭におかざるを得なくなり、不特定多数を対象とする公共輸送の概念が希薄化してきている。また、「他人の需要」の判断も困難である。一番単純な形態である「自然人が自分の車を運転して移動する形態」は、他人の需要による運送ではない。家族を同乗させた場合も、有償・無償にかかわらず他人の需要ではない。法は家庭の中まで入らないからである。営業用か否かは、通常は他人性より「有償」性で区別できる。新たな公としてNPOによる運行が増加している今日、道路運送法の解釈の見直しがなされようとしている。

４）乗合運送と貸切運送

乗合運送は乗合バスに代表され、貸切運送はハイヤー・タクシー、貸切バスに代表される道路運送法上の概念でもある。ハイヤー・タクシーと貸切バスとは、旅客定員（10人以下及び11人以上）を区切りとして区分されている。事業区分としての乗合運送は、定時・定路線を前提とした一般乗合自動車運送事業（乗合バス）が行うサービスと認識されているから、非定時・非定路線の貸切バスが乗合運送を行うには許可が必要とされ、特にハイヤー・タクシーは乗合運送が法律上禁止されている。

阪急沿線ではじめて行われた乗合サービスは、乗車定員が10人以下のタクシー車両を使用することから「乗合タクシー」と称される。これは、一般乗用自動車運送事業（ハイヤー・タクシー事業）ではなく、貸切バスと同じ一般貸切自動車運送事業に分類される事業として、特別に道路運送法第21条の規定により乗合の許可を受けて行うものである。

４．おわりに（交通サービスと情報）

ＪＲ東日本のSUICAや大阪市交通局のPiTaPaなどによるサイバーレールともいうべき展開が急である。これらは、電子マネー兼電子乗車券により、駅までのアクセス交通機関の利用から鉄道施設周辺の買い物まで、大きく鉄道利用客を囲い込むというものである。この流れは、のり放題制へと進化しこのため改札口がなくなる。これは物理的な問題だけではなく、乗車券、鉄道駅構内という法的概念が変質せざるを得なくなり、鉄道営業法の大幅な見直しを迫ることにも繋がる。また、いつでもどこでも（ユビキタス）呼べるタクシーの実現には、道路運送法や旅行業法等の手続きが新規ビジネスの規制とならないよう平成13年に閣議決定されたノーアクションレタールール（法令適用事前確認手続）が重要となる。

先にも述べたが、ICTの普及により特定多数集団の概念が成立可能となり、クラブ型交通社会が出現されよう。

また、今日の運賃を含む料金制度は、いわゆる使い放題料金という成熟した制度として活用されてきている。インターネット料金は既に使い放題料金となっており、宅配便運賃はゾーン制へと発展している。運送とは派生需要であり、運送サービスと観光や介護等のサービスを組み合わせた使い放題包括代金制が選好されれば、派生サービスである運送サービスは、観光や介護サービスに埋没され、自家用運送と営業用運送に区分してきた旅客運送事業法制度そのものの基盤が揺らぐことにもなろう。