

大井尚司先生ご発表「乗合バス事業の規制緩和がもたらした効果」へのコメント

第95回運輸政策コロキウム

2009年3月19日

東京海洋大学 寺田一薫

1. 問題意識と事実認識

- 都市圏レベルで政策評価に賛成
- 事例選択適切
- 事実認識に同意
- 結論ほぼ同感だが、やや規制緩和に肯定的(2001年以前の規制効果に否定的)

2. 実際の競争と潜在的競争の関係

実際の競争

× サービス不安定化
○ 待時間、徒歩距離、
乗換回数減
？ 運賃

- カーチェイス?
- 客引き
- 運賃競争
- 路線図めぐる競争
- 時刻表めぐる競争



潜在的競争

○ 効率改善、
運賃低下、
サービス改善

- 委託をめぐる競争(落札・契約締結失敗)
- 資本市場での競争(経営交代、倒産)
- 競争の脅威(独占維持できない可能性)

・ご質問

最低限の潜在的競争機能のため、実際の競争は

過剰?

適度?

過小?

3. 新線、増便は利用者便益につながるか否かの確認

既存の鹿児島市営バス3系統

+鹿児島交通22系統等

市営バス

③ 紫原三丁目行

時	平 日	土 日 祝	正月ダイヤ
7	32 46 56	32 48	48
8	06 16 26 36 48 59	02 17 32 48 58	18 50
9	07 16 23 29 39 49 59	13 35 52	19 52
10	09 17 27 41	10 30 49	16 42
11	01 11 25 39 58	11 34 53	01 22 40
12	20 38 52	10 30 47	00 25 54
13	09 26 46 57	10 32 59	25 49
14	08 26 51	10 28 52	07 23 47
15	15 37 52	14 32 52	07 27 47
16	04 22 28 45	17 31 45	10 25 41 58
17	05 21 34 54	06 26 39	17 33 51
18	08 21 34 41 49 58	05 29 53	14 33
19	10 23 39 41 51	28 54	02 26 55
20	06 10 24 29 44	24 48	17 57
21	05 28 44	20 56	26 55
22	08 25	25	

※ 土曜・日曜・祝日・及び8/14～15、12/29・1/3は『土・日祝ダイヤ』で運行します。
 ※ 12/30～1/2までの期間は、『正月ダイヤ』で運行します。
 ※ 交通事情により遅れることがありますので、ご了承ください。
 お問い合わせ ☎099-251-2117
 鹿児島中央(KTS側) 上り H20.10.1 改正

平成20年11月1日改正

通過予定時刻表 (紫原中央KTS) 停留所

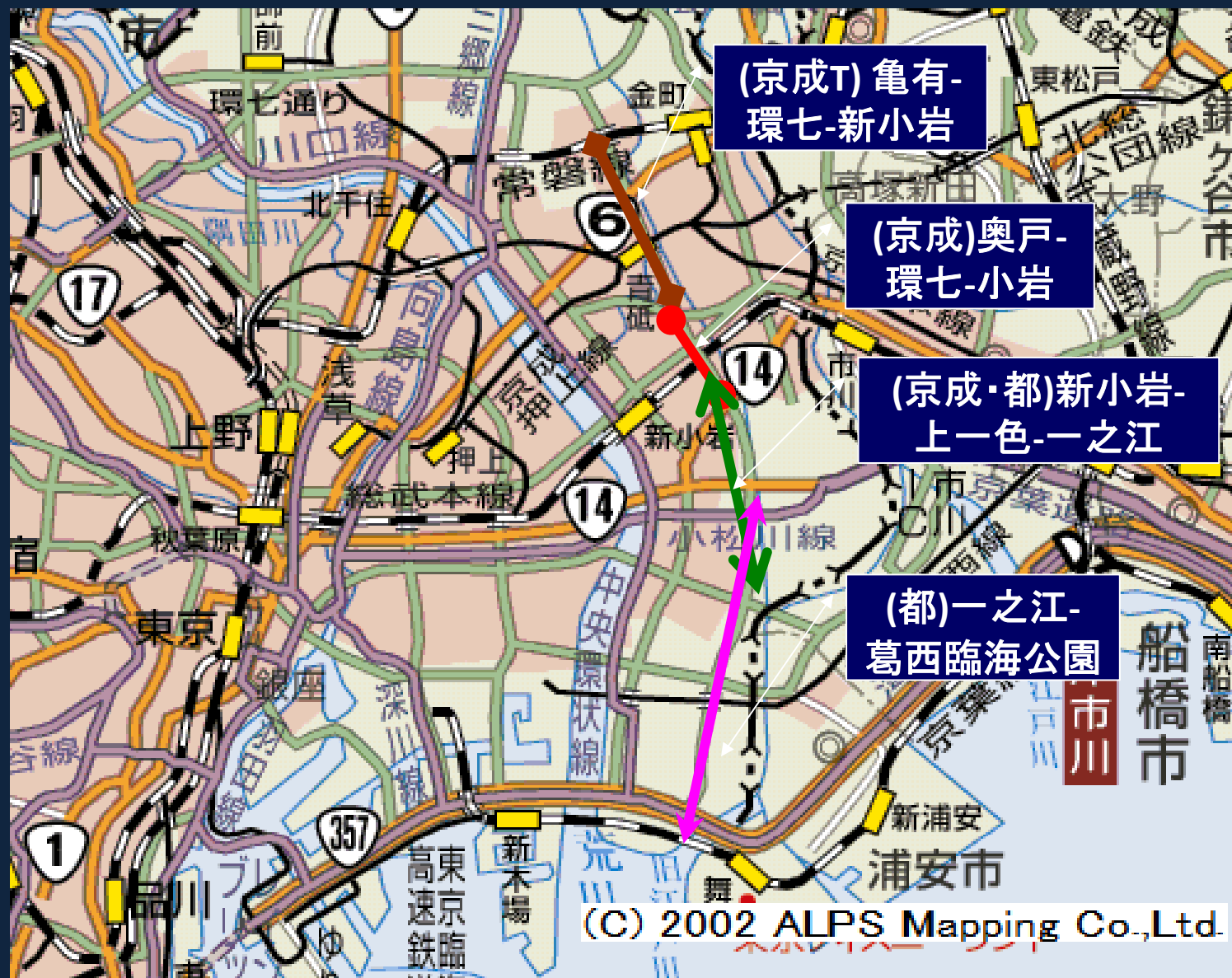
番線	19	22
行先	桜ヶ丘5丁目行き	オブシア行き
経由	大印は、大学病院経由	南港
8	△大40	
9	大40	00 20 55
10	大41	10 25 55
11	▲大40	10 25 55
12	大40	10 25 55
13	大41	10 25 55
14	大41	10 25 55
15	△大40	10 25 50
16	大41	00 10 20 30 50
17	▲20	00 10 30 40 50
18	10	00 20 30 40 50
19	▲10	00 20 30 40 50
20	10	00 20 35 45
21	△35	05 25 55
22		▲15 35
23		▲00

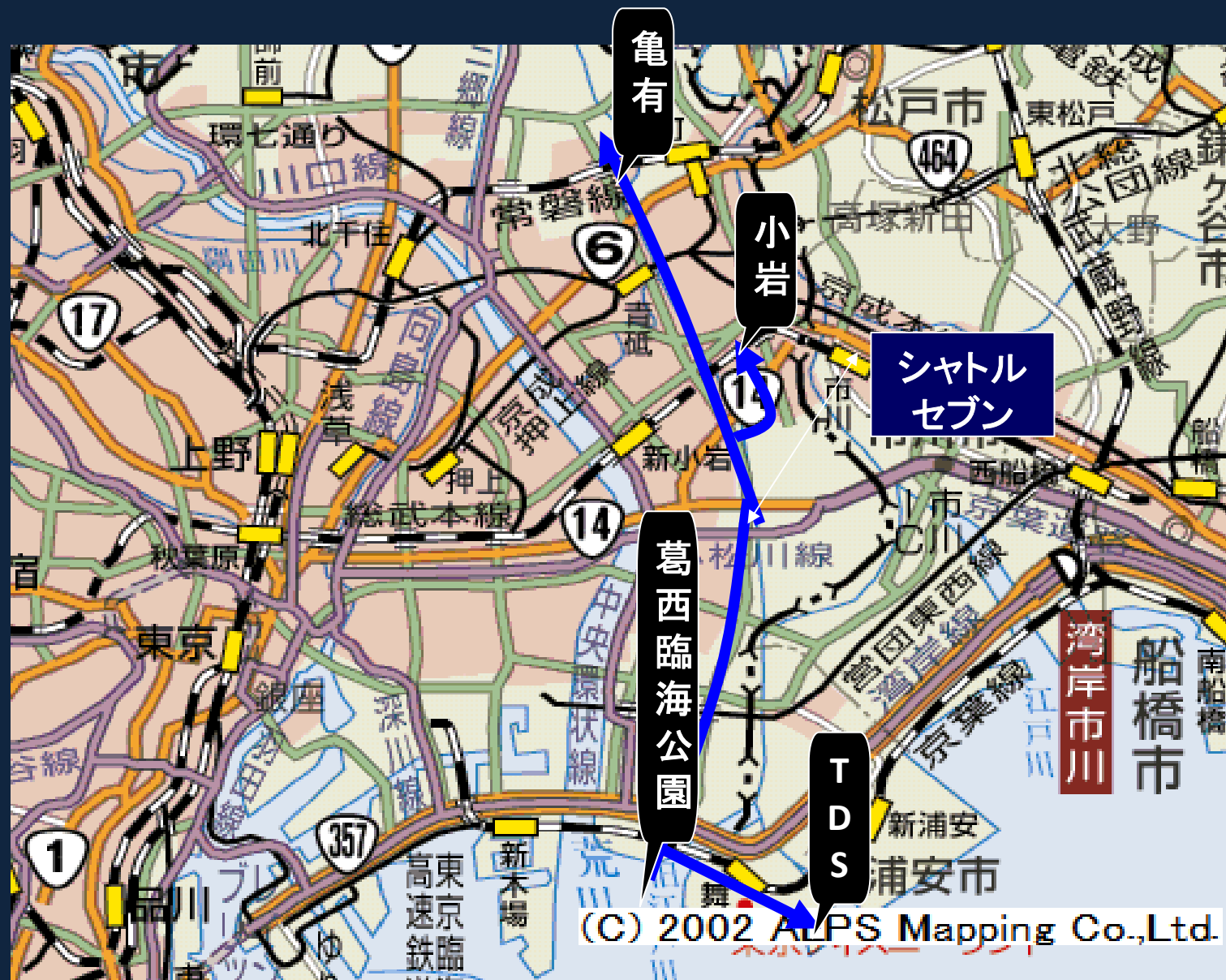
△印・・・日曜祝日運休 ▲印・・・土曜日曜祝日運休
 ※ミッドナイトバス時刻
 金土印⇒金・土曜日のみ運行(月～木曜日、日曜祝日運休)
 行先 桜ヶ丘5丁目 金土 23:44 金土 0:59
 ☆道路事情により遅れる場合があります。ご了承ください。
 鹿児島交通 鹿児島西営業所 ☎099(275)3322

(C)Mr. Kazushige TERADA, Institute for Transport Policy Studies, 2009

新線・増便の経済効果の一例; 東京都江戸川区のシャトルセブン

- 2007年4月 運行開始
- 急行運転
- 運行区間: 環七TDS(浦安市)～小岩駅(江戸川区)・亀有駅(葛飾区) (T～亀22km、最速60分)
- 当初片道36回(現在50回)
- 既存バス路線4本程度つなぎ, TDL延長のイメージ
- 運行に際し, 周辺の公共交通で再編成・減便なし





シャトルセブンに関する便益推定の方法

- ・2007年7月の2日間全利用者調査のうちOD住所,転換前後利用交通機関が判明するもの147(平日87, 休日60)(平日24%, 休日18%)を使用し, **全員が他の公共交通からの転換と仮定(実際は1/4)**
- ・歩行速度: 4km/h
- ・乗換: 一律**6分**
- ・時間価値: **48.2円/分**(東京都勤労者平均時給)
- ・年間運行費1億5000万円
- ・1人当り平均収入185円(年間収入1億1100万円)

利用者当り総トリップ時間の変化

(寺田一薫・菊地俊彦集計)

	平日		休日	
	転換前	転換後	転換前	転換後
アクセス	4.3分	4.8分	3.9分	5.4分
乗車時間	26.5分	26.5分	25.4分	26.3分
乗換回数	1.06	0.13	1.12	0.03
イグレス	4.4分	3.6分	3.8分	2.4分
総トリップ 時間	41.6分	35.7分	39.8分	34.3分
支払運賃	295円	191円	287円	196円

シャトルセブンの便益帰着構成表(ゼロ待時間のケース) (年間・万円)

	利用者	シャトル 運行者	他の公 共交通	江戸川 区と国	計
時間短 縮	16609				16609
運賃	5978	11100	-17623 +546		0
運行費		-15000			-15000
補助金		3900		-3900	0
計	22587	0	-17078	-3900	1609

4. 最小限の競争機能のための政策修正

- (1) 制度的参入障壁の除去・・・最低車両数、バス停規制
- (2) 参入、事業計画認可、退出処理期間一層短縮 (英国6週→8週)
- (3) 廃止協議のスリム化
- (4) 運賃規制簡略化または撤廃
- (5) 国・県の運行補助要件は形式より機能重視に
- (6) 都市部の法定協議・・・コリドール別に
- (7) 地方都市・農山村・・・品質考慮した入札制
- (8) 二地点間直行高速バス、季節運行バス、ツアーバス、定期観光→シャトル等の新区分(EU型)

5. 重要と思われる将来的課題

(1) (解決といわれる)事業区域
住み分け調整・・・独禁政策
上許容?

(2) 海外大手はパッチワーク型
事業区域(英国の3グループは
各1万台)
→この形態で適度な競争と
規模の経済両立が理想

英国リーズのファーストと
アリバ

