

■コメント

司会（羽衣国際大学 産業社会学部 准教授 小川 雅司氏）： それでは、まず、奈良県立大学地域創造学部・新納克廣教授から、土井先生、安村様、高橋先生の報告に対するコメントをお願いいたします。

奈良県立大学 地域創造学部 教授 新納 克廣 氏

奈良県立大学の新納です。よろしくお願いします。

3人の方に発表していただきましたが、いずれの報告も得るところが多く、ありがとうございました。個々の発表の細かいことについてコメントするのではなく、今回のテーマで感じたことで、特に、「このようなことをこれから議論した方がよいのではないか」と思うことから、まず、話したいと思います。

<なぜ公共交通サービスの必要性を議論するのか>

最初に指摘しておきたいのは、ここに来られている方は公共交通サービスについて、「必要」と思われており、「必要ではない」と思っている方はいないと思います。

では、公共交通サービスの必要性をなぜ議論しなければならないのかというと、国や県や市町村から補助金を貰わなければならないので、何らかの理屈をつけなければならないからです。ここにいる人たちは、説明しなくてもその理屈はわかっておられると思いますが、そうではない人たちにどのように説明すればよいのか、それを議論しなければならないのではないかと考えたわけです。

① 道路整備が交通サービス水準の低下をもたらすことがある

典型的なのは、土井先生の出された鉄道と道路に関する報告です。「交通が共存する交通体系では、道路整備は交通サービス水準の低下をもたらす」という話がありましたが、要するに、道路整備をすると全体が悪くなるということです。昔からこのような話がありますが、なかなかわかってもらえません。

京都高速道路と第二京阪道路ができて、今、大阪の北河内から京都まで自動車で行くには便利になりました。京田辺市から京都駅まで高速バスができて、30分かつからずに行けるので大変便利です。乗客も多く、京阪バスも喜んでます。

ただ、バスはよいのですが、その道路をつくる時に京都市長選挙があり、ある候補は「道路をつくると渋滞して、交通サービスが悪くなる」と主張しました。それに対して、「道路をつくって混雑が増える」ということはあり得ない」と反論されました。「道路をつくると混雑が増える」ということを、なかなか理解してもらえないということです。

もう一つ、昔から、「混雑している高速道路をタダにしる」という根強い主張があります。

これらは、交通研究者、交通経済学者から見るとおかしいことですが、それは聞いてもらえません。特に、最近、このような議論をしていると、「スピードが大切」という知事や市長がいて、研究者の説明を聞かずに切って捨てるという現状もあります。それを乗り越えないと先に進めないのですが、なぜ、そのようなことを言われるのかというと、「自家用車による行動の自由を保障せよ」というのが、大きな理由だと思われま。

例えば、アメリカ合衆国では、銃の規制をしようとするとならず反対が出ますが、それとよく似ています。銃を規制することは生存権を奪うという理由から、「自分のことは自分で守る」と主張するのと同じで、交通規制や、通行料金を取ることは、すべて自家用車による行動の自由を制限することで、生存権を奪うことだという論理になります。それは知らず知らずのうちに皆が思っていることではないかと思えます。

綾部やその他の事例は、自家用車の行動の自由を奪っているわけではありませんが、補助金を出さなければならないという問題があります。「私はバスに乗らないから必要ない」「私は鉄道に乗らないから必要ない」「乗らないバスや鉄道のために税金を取られ

るのはけしからん」という論理とつながってくるわけです。

それをどのように説明するかというと、土井先生がクロスセクター分析を説明されましたが、クロスセクター分析は、交通経済学で言うと外部経済という話になり、「これだけ外部性があるのだから独立採算で運行するのではなく、補助をするのは当然だ」という論理につながります。これをもっと強く、わかりやすく説明すれば、聞く人は聞いてくれるのではないかと考えました。

今回は綾部の話もありましたし、高橋先生からはいろいろな行政等との関わりが紹介されましたが、反対がある時に、いかに説得するかが問題であり、そこが上手くいくのかどうかについてお聞きしたいと思います。

② 財政問題をいかにクリアするか

次に、公共交通のサービスの必要性は認めることになっても、そこには資金の問題が常に出てきます。良いことを言っているけど、お金がないのでできないということになり、結局、財政の問題になります。それをいかにクリアするかということがポイントになります。

これについて、私は「増税すればよい」と思っています。そこはなかなか言えません。小さな政府か、大きな政府かという問題になります。この問題では、大きな政府を志向することになるのではないかと思います。それをどのように説得するかということが次に課題になると思います。

その次は、補助金に関して、例えば、大阪市のバスが典型的な例だと思いますが、補助金を出しても、運転手の賃金に回って、賃金が高すぎるのは公平ではないという問題が指摘されています。それで、極論なグループは、運転手を全部辞めさせてしまって、半額で再雇用すればよいと言っています。運転手の給料が高すぎることで補助金がセットになっているのであれば、運転手に最低限の給料しか出せない自治体は、補助金削減を迫られたとき、どうすればよいかが懸念されます。

綾部市の場合、最初に運営したタクシー会社が止めた理由には、給与の問題が関わっていたかと思

いますが、そこから関西丸和ロジスティクスに代わって、そちらの賃金体系ならバス運営できるということであれば、その賃金体系が安すぎるのではないかと、逆に心配になります。

綾部市もバスを続けていけば、賃金が上がっていくのではないかと思います。それに伴って税金も増やせるのかどうか、あるいは安い賃金を続けた場合に、クオリティの高い運転手が雇えるのかどうかという心配が出てくるわけです。他の委託事業を見てみますと、学校給食が委託事業で行われている例が多いのですが、より安い賃金で調理の人を雇った時にどうなるのかという問題があり、そのことによく似ているのではないかと感じました。

次の問題として、綾部市でなぜ上手くいったのかということ、綾部市全体に「あやバス」が走っているために、地域間の不公平が小さいからではないかと思われ。他のところでは「その地域だけ税金を使うのは認められない」という論理を主張されます。そこをどのようにクリアするかという課題があります。

<公と民の連携の必要性>

2番目は、公共補助が必要であるという場合、当然、効率性が重要視されます。前述の運転手の給料以外に、その費用便益分析をする時に、良いものをつくるにはどうすればよいのかということが問題になります。もちろん、バス会社だけに任せておくわけにはいきません。

そこで、人材と資金という二つの問題点が挙げられますが、人材に関しては、普通、3年くらいで役所の担当が替わってしまうという問題があるので、人材を役所で上手く回していく方法があるかどうかは課題です。それができないのであれば、役所のシステムでは難しいと考えなければなりません。また、職員はバスだけの担当ではなく、いろいろと兼任されているので、「忙しすぎてできない」と言われます。そこをどのようにしてクリアしていくかと考えると、すべて役所で計画できるわけがありません。

そこで、高橋先生が話されたように、民間の力を借りることになるわけです。綾部市の場合には中川先

生というスーパーパーソンがおられました。中川先生は大学の先生なので、そこに多額の費用を払う必要がありませんでした。

このような場合はよいのですが、簡単にスーパーパーソンは出てきませんので、それで上手くいかないというのであれば、「スーパーパーソンが出てくるようなシステムを作るにはどうすればよいのか」ということを考える必要があると感じました。そのように考えると、やはり、有能な人たちを集めるためには、彼らが儲かる仕組みを作らなければならないと思います。運営をして儲かるような仕組みを作れば、人は来るのではないかと考えたわけです。

先程、給食の話をしました。他業種に委託すると、介護の分野の場合、儲かる仕組みを作れば民間から参入してきます。バスの場合も、運営すると儲かる仕組みを作ることが必要となります。

最後に運行の話ですが、「あやバス」の場合、関西丸和ロジスティクスが出てきたことが幸運であり、上手く引き受けてくれたから良かったのですが、もし上手く引き受けてくれるところがなければ、どうなっていたかわかりません。

綾部以外でもトラック会社が引き受けているという事例はありますが、潜在的に供給できる場所はどのくらいあるのかということが重要になると思います。

以上がコメントです。