

専門家に
聞いてみた

財政を学ぶ

—地域公共交通(バス)の赤字路線について考える—



1 はじめに

国民一人一人にとって身近な公共サービスを提供するのが財政の重要な役割の一つです。また、その財源は消費税を含めて国民から徴収する税金です。公共サービスに対してどのように税金を使うべきなのかを「自分事」として学んでほしいと思います。今回はその公共サービスの例として、令和3年度版『社会科 中学生の公民』（以下、教科書）p.163～164「アクティブ公民 赤字バス路線に税金を使うべきか？ ～効率、公正から考える～」を活用した財政の授業実践について、具体的に提案していきます。

地域の足ともいえるバス事業の経営状況が悪化しています。国土交通省によるとコロナ禍以前より赤字となっている一般路線バス事業者が増え、地方では人口減少によってバス利用者は減少し続けています。このため廃止されるバス路線も増えています。コロナ禍が収束して、経済が回復基調になる中でも、この状況に大きな改善は見込めません。

2 路線バスのオプション価値

利用者の数が少なくなっているからバス路線は廃止しても構わないという見方もあるでしょう。しかし、公共交通には経済学でいう「オプション価値」というものがあります。今は使っていないけれども将来的に必要なかもしれない、その時の便益を考えるのがオプション価値です。

例えば、災害を考えてみましょう。周辺にマンションや商業施設が立ち並ぶ街の中に大きな公園があったりします。一見すると公園を無くしてマンション等を建てたほうが利益になるように思われます。しかし、こうした公園は大規模な地震が起きたときに避難する場所として利用できます。住宅が壊れて長く避難生活を強いられる人々のた

めの仮設住宅を設置する敷地にもなるでしょう。目先の利益にとらわれて公園をつぶしてしまっはいざというときに困ります。

元気で若い人たちは自家用車で移動できるため、バスに乗る機会はあまりないかもしれません。しかし、歳をとってから運転が難しくなり車を手放すことになれば、移動の足が必要になります。そのとき路線バスがなければ生活が不便になってしまいます。今は使わないから将来も要らないというわけではないのです。将来に移動の選択肢（オプション）をどのように残しておくかという視点をもって地域の公共交通の在り方を考えることが求められます。

3 ただ飯（フリーランチ）はない

とはいえ、赤字のバス路線のすべてをそのままにしてよいわけではありません。バス会社が民間の場合、赤字が続けば倒産するリスクがあります。赤字の路線に限らず、すべてのバス路線が無くなってしまうと移動手段が完全に失われる人々も生じます。公営のバス会社であれば、経営する地方自治体から赤字を埋めるよう補助金が出ているケースが多いです。しかし、その補助金の原資は多くの場合、住民税や固定資産税など地域住民が支払う税金です。また、公共交通を含む公共サービスを提供するにはコストがかかります。そのコストをサービスの利用者が全額を払っているわけではないのでサービス自体が安く思われるかもしれません。利用者の負担がなければ費用はないようにも感じられます。しかし、経済学では「ただ飯（フリーランチ）」はないとされます。利用者が負担しないコストは結局、ほかの誰かの負担になっているのです。先に述べたオプション価値を含めて赤字路線を維持することからの便益とそのため費用の双方を見据えたうえでどうするかを判断する必要があります。

- 財政：財務省 (<https://www.mof.go.jp/zaisei/>)
- 公共交通政策：国土交通省 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000211.html)
- 都市：国土交通省 (https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_tk1_000016.html)



財政：財務省



公共交通政策：国土交通省



都市：国土交通省

一橋大学 経済学研究科 教授 佐藤 主光^{もとひろ} 先生

専門は財政学、主な著書に『地方税改革の経済学』（第52回エコノミスト賞受賞）、『日本の財政—破綻回避への5つの提言』など。財務省財政制度等審議会、内閣府規制改革推進会議、政府税制調査会などの委員・特別委員を歴任。2019年日本経済学会石川賞受賞、2024年春の紫綬褒章受章



4 創意工夫を引き出す

仮に税金を使って赤字路線を守るにしても、赤字を垂れ流したままにしておくことは望ましくありません。同じ赤字でも「やむを得ない」赤字と「工夫次第で解消する」赤字があるのです。自治体が赤字を全額埋め合わせてくれるのであれば、バスを運行する事業者はあえて経営状況の改善に向けて工夫するインセンティブ（誘因）を持たないでしょう。赤字は放置されるばかりか、ますます増えるかもしれません。地域の足を守るという理念は正しくても、やり方を間違えると自治体の税金のむだづかいにもなりかねないのです。例えば、古くなったバスを買い替えるときに大型バスから小型バスに切り替える、バスの経路や運行時間を見直すことで利便性を高めて利用者を増やす、観光地があれば観光客のバス利用を促すといった**経営の工夫**があってよいわけです。創意工夫の成果が出て利用が増えるなどしたら「ボーナス」として補助金を上乘せしたりするのも一案です。

5 街づくりと一体化

バスの利用者は自宅からどこかへの移動を目的としています。高齢者であれば病院かもしれません。買い物や通勤・通学でバスを使う住民もいるでしょう。病院や学校のような公共施設、買い物をする商業施設、通勤先のオフィスなどがどこに立地しているかでバスの路線網も変わってきます。公共施設や商業施設・オフィスが地域内でバラバラになっていると、それに応じて路線網もバラバラになってしまいます。

人口が減少しても地域社会を維持できるよう、コンパクトシティの取り組みが進められています。公共交通もそれと無関係ではありません。コンパクトシティの成功例として挙げられる富山市は、

LRT（ライトレール）の導入と合わせてこの取り組みを推進しています。今後は公共施設を含む経済活動の拠点を中心市街地に集約化する一方、離れた場所に住む住民との間をバスなどの公共交通でつなぐことがあってよいでしょう。いずれにせよ、**街づくりと公共交通は一体的に考えていく**必要がありそうです。

6 新しいやり方を考える

地方の路線バスの問題は経営の赤字だけではありません。バスの運転手のなり手も不足しているのです。そのため人手の要らない**自動運転**への期待が高まっています。とはいえ安全性にはまだ課題があるとされますので、本格的な導入はもう少し先になるかもしれません。ほかにも公共交通の運行をより効率的にする方法としては利用者の予約に応じた運行、つまりオンデマンド化があります。複数の利用者が行きたい場所と時間を予約するとAIなどが彼らをつなげる最適な経路を計算して、小型バスのような車両を配車します。利用者の少ない時間帯や経路をバスなどがむだに走ることが無くなるわけです。人手不足へのもう一つの対応は**ライドシェア**です。ふだんは別の仕事をしている人が空いた時間を使って、その時間帯に移動したい人を乗せたりするのがライドシェアです。一般ドライバーと移動したい人を専用のアプリでもってつなげます。国の規制が見直され、2024年4月からは、ライドシェアが部分的に解禁されました。こうした従来とは異なる方法で地域の足を支えることが今後ますます重要になってくるでしょう。

市長の立場から赤字バス路線について検討するという教科書のこの課題は、バス事業を自分事としてとらえ、効率と公正、さらに経済学、社会情勢の観点を含めて広く考えていくことにより、財政への理解を深めていくでしょう。