

# 南オーストラリア州アデレードにおける 公共交通政策の分析

—バス運行サービスの入札制度を中心として

田 丸 大

- 1 はじめに
  - 2 テーマの選定理由および研究の狙い
  - 3 先行研究の概観
  - 4 競争入札制度（「アデレードモデル」）の概要
  - 5 分析
- おわりに

## 1 はじめに（調査研究対象の選定理由）

本稿では、2007年度および2008年度に在外研究の滞在先として訪れた、オーストラリアの都市アデレードにおける公共交通政策に関する調査研究について報告したい。

アデレードは人口約110万を抱える南オーストラリア州の州都で、州の総人口の約80%を占め、国内で人口規模第5位の都市である。1836年に都市の建設が着手され、碁盤の目のように整然と区画された1.6キロメートル四方の中心部（「シティ」と呼ばれる）のまち並みを、緑地帯（「パークランド」と呼ばれる）が囲み、郊外（「サバープ」と呼ばれる）へと連なっている<sup>(1)</sup>。

二六二

---

(1) 州政府作成の観光ハンドブックによれば、アデレードの街は「1836年に建設が着手され…その卓越した設計による街並みの美しさから「世界で最

渡航前は、オーストラリアでの行政改革について何か事例を素材に調べてみたいという程度にしか、調査研究の興味は煮詰まっていなかった。従ってまず、オーストラリアの行政改革がどのように紹介されているか調べたところ、既に少なからぬ論文において、1980 年台以降のとりわけ連邦政府の行政改革の詳細が、いわゆる成功例として日本にも伝えられていることが確認できた<sup>(2)</sup>。他方で、地方政府である南オーストラリア州自体は人口や経済の規模からして小さい州であり、これまであまりその行政・政策の実情が紹介されることがなかったようである。

そこで、現地に来てからしばらくの間は漠然と、南オーストラリア州に

---

も住みたい都市」の1つに挙げられている。中略。街は…碁盤の目のように整然と区画整理された1.6km四方の街並みを、緑あふれる公園が取り囲んでいる。」と紹介されている。『南オーストラリア州トラベルハンドブック (日本語版)』南オーストラリア州政府観光局作成。

- (2) 1980 年代以降の行政改革の取り組みを理解するにあたって、例えば以下が参考になった。連邦政府の行政改革について総花的に解説したものとして、久保田治郎「オーストラリアにおける政治・経済改革の動向と課題ー「バナナ共和国」から行革先進国への道程ー(上)・(下)」『季刊行政管理研究』No.2、2000 年 12 月、および No.93、2001 年 3 月。連邦政府公務員制度の改革を詳細に紹介したものとして、西村美香「オーストラリア公務員制度における HRM (Human Resource Management) 改革の推進ー(上)・(下)」『季刊行政管理研究』No.71、1995 年 9 月、および No.72、1995 年 12 月。連邦政府における官民競争入札とその公務員制度に及ぼす影響について紹介したものとして、高塩純子「オーストラリアにおける官民競争入札と公務員の処遇(中)・(下)」『自治研究』第 82 巻第 2 号、第 84 巻第 2 号。自治体におけるアウトソーシングの現状を紹介したものとして、『平成 16 年度海外比較調査 自治体業務のアウトソーシング』(財)自治体国際化協会、2005 年 6 月 10 日。NPM (ニュー・パブリック・マネジメント) の展開をセンターリンク (社会福祉事務所) の設置を事例として解説したものとして、小池治「オーストラリアにおける NPM の展開と行政システム改革ーセンターリンクを事例にー」行政管理研究センター編『行政改革の社会経済への影響に関する調査研究ー独立行政法人制度の創設』2001 年 3 月を、それぞれ参照した。

において行政改革がどのように行われ、そしてそれが市民の生活にどう影響を与えたのかといった点について、州都アデレードにおいて提供されている公共サービスを素材に調査研究を行いたいと考えた。すなわち、地方政府における行政改革と市民の日常生活の相互作用を、公共サービスの供給を媒介にして観察したいと考えたのである。行政改革を進めるにあたっては、公共サービスの供給方式(どのような組織編制によるのか、サービスの提供範囲はどこまでとするのか等)についての検討が不可欠であるが<sup>(3)</sup>、現地での生活経験に根ざした感覚にも拠りながら、何らかの事例を素材にその供給方式についての検討を行いたいと考えるに至ったのである。

## 2 テーマの選定理由および研究の狙い

次に、なぜ公共交通政策とりわけバスの運行サービスが考察対象の事例となり得るのか、理由は以下のとおりである。

市の中心(シティ)から郊外(サバープ)に向かって約250ものバス路線が放射状に伸び、市民の日常生活における重要な交通手段となっており、公共交通利用の約77%をバスが占めている点がアデレードにおける公共交通の特徴である(残りはトラム4%、電車19%。2008年現在)。また、シティ内を無料の循環バスが走り、シティから郊外へと延びるトラムもシティ内は無料区間になるなど、日常の移動にバスを始めとした公共交通が非常に便利であることがわかった。地元紙に目を通すと、市民が日常的に利用する公共サービスの中では、公共交通がもっとも頻繁にかつ大きく取り上げられているようにも感じた。

そこでバスを中心とした公共交通政策についてどのようなトピックや研究上の切り口があるのか涉猟してみたところ、南オーストラリア州政府

二六〇

(3) さまざまな供給方式とその得失をコンパクトに理解するにあたって、森田朗『改訂版 現代の行政』放送大学出版会、2000年、43-4頁を参考にした。

は、①運行コスト削減のために1995年にバスの運行サービスに競争入札制度を導入しており、その仕組みは国際的にも高い評価を受けていること、②温室効果ガスの原因となる二酸化炭素排出量を低減するために、積極的に公共交通の利用を市民に促していることの2点を確認できた。結果、公共交通(とりわけバス)が市民が日常的に利用する公共サービスであり、なかでもその供給方式において改革が進められた事例として検討に値するであろうと考えるに至った。

また予想外のことであったが、日本においても2000年代初頭において小泉政権時代の構造改革の旗印のもと、郵政民営化、道路公団民営化を始めとした行政改革が行われたが、興味深いことに、その際にアデレードにおけるバスの民営化も引き合いに出されていたことも確認できた。

他方で公共交通を日々利用している人々の話を聞くと、民営化に伴う弊害および新たな課題も生じ始めているし、その点を日々の生活の中でしばしば実感することがあった。また、だからこそ地元紙において、公共交通をめぐる市民の不満の声が頻繁に取り上げられているのであろうと推察することができた。

そこで、アデレードにおける公共バス運行サービスの競争入札の中身を改めて確認し、南オーストラリア州政府は入札によるコスト削減と公共交通の利用促進という2つの政策目標をどのように両立させ、政策を決定そして実施・評価しているのかを観察することを企図した。その上で競争入札導入から10年近く経った今どのような問題が新たに生じているのか検討を加え、アデレードにおける公共交通をめぐる次の政策展開はいかなるものであるか紹介することにしたい。

### 3 先行研究の概観

では次に、アデレードの公共交通政策、とりわけバス運行サービスの入札に関して、これまでどのような調査研究がなされてきたのか確認するこ

とにしよう。

### (1) 英 文

2001年6月にノルウェーで開催された第7回公共交通国際会議において Ian Wallis と David Bray によってアデレードのバスの競争入札制度が紹介されて以来、それは「アデレードモデル」として国際的にも認知されているようである。そこでは、アデレードモデルを経費削減とサービスの向上を同時に実現した稀有な好例とし、入札の具体的方法等を詳細に説明しているため (Ian Wallis, David Bray (2001) “Competitive tendering for bus services: The improved Adelaide model” in Seventh international conference on competition and ownership in land passenger transport June 2001)、次章で詳しく見ることにする。

その後いくつかの論文や報告書がアデレードモデルをコンパクトにまとめ直して再度紹介し、他都市の事例と比較分析を行っているが ① David Hensher, Ian Wallis (2005) “Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidizing transport” in *Journal of Transport Economics and Policy* Volume39, Part3, September 2005、② World Bank (2003) “Report Options Report: Advancing urban passenger transport reform in the Europe and central Asia region”、③ Grant R Gulibon (2006) “Competitive tendering of bus services: The international experiences”, Allegheny Institute for Public Policy, April 2006、④ David Hensher, Olav Hauge (2002) “Competition and ownership in land and passenger transport” in *Transport Review* vol. 22, No. 3, 2002 など<sup>(4)</sup>、これらは総じて、コストカットと顧客満足度の向上を同時

---

(4) ① David Hensher, Ian Wallis (2005) “Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidizing transport” in *Journal of Transport Economics and Policy* Volume39, Part3, September 2005, 295-321 頁は、アデレードを始めとした世界 10 カ国 (英、ノルウェー、スウェーデン、アイルランド、デンマーク、オランダ、イタ

に行ったとしてアデレードモデルを高く評価する一方で、その後の新たな情報についての記述や分析はない。

## (2) 和 文

次に、アデレードにおけるバス競争入札制度は、日本においてどのように取り上げられているのであろうか。土木工学の専門家によるコンパクトな論文、国会審議における与党議員による紹介、行政改革・規制改革担当大臣による視察報告の計3つ(いずれも2000年代初頭)を確認することができた。

まず、土木工学の分野では、杉本淳・加藤博和・林良嗣「都市公営交通事業の民営化に関する基礎的研究」(『土木計画学・講演集』No.28、2003年11月、第28回土木計画学研究発表会)が、Ian WallisとDavid Brayによる研

---

リア、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランド)の17都市におけるバス運行の入札制度の成否についてまとめている(各都市の事例を比較した表(306-7頁)、およびアデレードモデルについての要約(310頁、316頁)を参照)。

- ②ヨーロッパとアジアにおける交通システムについて調査したWorld Bank (2003) “Report Options Report: Advancing urban passenger transport reform in the Europe and central Asia region” は、フランス、オーストラリア(アデレード)、南アフリカ、フィンランド、ノルウェーの5カ国5都市を取り上げ、エリアを限定する形で競争入札を行った事例として、アデレードを紹介している(25-6頁を参照)。
- ③Grant R Gulibon (2006) “Competitive tendering of bus services: The international experiences”, Allegheny Institute for Public Policy, April 2006 は、カナダ、英、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、チリ、ニュージーランド、オーストラリアの8カ国における競争入札について概観したうえで、①Ian WallisとDavid Brayによる研究発表に依拠しつつ、アデレードモデルについて詳細に紹介している(8-16頁を参照)。
- ④David Hensher, Olav Hauge (2002) “Competition and ownership in land and passenger transport” in *Transport Review* vol. 22, No. 3, 2002も同趣旨(339頁にアデレードモデルの簡潔な紹介)。

究発表にも依拠しつつアデレードモデルの入札の仕組みについて簡潔に分  
かりやすく紹介し、日本の都市におけるバス民営化との比較を試みてお  
り、入札制度の概要を把握するうえで大変有用であった。

第2に、連立与党の一員である公明党の松あきら議員による、2000年初  
頭における参議院予算委員会での紹介である。そこでは、小泉純一郎内閣  
総理大臣の「民間にできることは民間にできるだけ任せよう、地方にでき  
ることは地方に任せよう」との答弁に呼応して、海外の民営化の例として  
アデレードのバスサービスの民営化と、オークランド(ニュージーランド)  
のそれを比較しつつ紹介している。後者のオークランドでは運行サービス  
について各バス会社の独自の方式に任せてしまったため、バス会社間の連  
絡調整が欠け、そのために乗り継ぎシステムがうまくいかず失敗した、そ  
れに対し前者のアデレードでは、運行システム全体を管理する独立組織が  
システムの一元管理を行ったため成功したと締め括っている<sup>(5)</sup>。

- 
- (5) 参議院会議録情報第151回国会予算委員会第16号(2001年5月30  
日)における、松あきら議員の以下の発言を参照。

「民営化ということは、私は今の、ちょっと次もまた例を申し上げます  
けれども、全部、すべて民間に任せればいいとだけは限らないですね。  
例えば、オーストラリアのアデレード市のバスサービスの民営化、これは  
成功いたしました。ニュージーランドのオークランド市のバスサービス、  
これは実は民営化、失敗したんです。

また、この二つの例、ちょっと申し上げますけれども、オークランド市  
の場合には、運行サービスについて各バス会社で独自の方式によって行わ  
れた。つまり、全部何もかも民間に任せてしまった。その結果どうしたか  
というと、一、バス会社間の連絡調整が欠けていたんです。それによっ  
て、二、バスの乗り継ぎシステム、これがうまくいきませんでした。崩壊  
をいたしました。そして、三、利用者はどのバスサービスがよいかわから  
なくなりまして、最後には市内での行動が非常にしづらくなつた、こうい  
うふうになってしまいました。政府がサービスの提供と運行システム全体  
の管理責任をも民間に任せてしまった一つのこれは例です。

一方、オーストラリア、こちらの方のアデレード市のバスサービスの民  
営化は成功したんです。どういうことかといいますと、このアデレード市

最後に、石原伸晃行政改革・規制改革担当大臣 (当時) によって 2002 年 1 月に行われた、オーストラリアにおける公共サービスの民営化状況の視察報告である。この視察では、いわゆる「バナナ・リパブリック」<sup>(6)</sup>と称された国内の経済危機をどのように乗り切ったのかという点について、民営化 (外部委託も含む) の 5 つの事例を報告し<sup>(7)</sup>、アデレードのバス運行の民間委託については、南オーストラリア州の当時の交通・エネルギー・基盤整備大臣 (以下「州交通大臣」) の「公共交通である以上、民営化したからといって、放り投げてしまっってはいけない。政府が適切な監視を続けるのが必要。そして抵抗勢力に対するには、マスコミを国民の側につけて政府の正当性を示すこと」とのアドバイスを紹介し、結論として民営化を始めとした行政改革の必要性を大臣として強く訴えている。

これら 2 つの政治家による紹介は、日本において民営化を検討する際に

---

は運行システム全体を管理する PTB という独立組織を設立しまして、全運行を共通の時刻表、そして案内システム、運賃業務等の一元管理を行いまして、継ぎ目のない運行システムを確立したわけでございます。その結果、運転手さんの態度がよくなった、バスがきれいになった等々、サービスの質の向上が見られまして、また競争原理を働かすことによって政府の補てん金額を何と二〇%以上削減することができた、こういうことなんです。

ですから、私は、民営化が適切かどうか、これを議論する場合には、このような海外の成功例、失敗例も、たくさん実は私も資料を持っていますが、十分に参照して、成功した例を、どういうふうにやったらいいかということをも日本の特殊法人改革にどんどん取り入れるべきだと思います…。」

(6) 例えばバナナに代表されるような自然資源に大きく依存した産業しかない国といった意味合いの、行政改革が行われる以前の 1980 年代半ばまでのオーストラリアの冷え込んだ経済状態を揶揄する言葉。

(7) 石原のぶてるホームページ「トピックス 豪州訪問記 料金所のない有料道路一行革先進国豪州の実情」([http://nobuteru.or.jp/topics/h14\\_06.htm](http://nobuteru.or.jp/topics/h14_06.htm))を参照。視察を行った 5 つの事例とは、プリズペンの空港運営会社、クイーンズランド州の電気・ガス等のエネルギー会社、アデレードのバス運行の委託会社、オーストラリア・ポスト社、首都高速運営会社である。

海外の成功例を十分に参照すべきとし、その一例としてアデレードのバスサービスの民営化を取り上げている。これらは議事録や報告書の文面からも明らかなように、当時(2000年代初頭)における小泉純一郎首相のもとでの行政改革とりわけ郵政民営化や道路公団民営化を援護射撃する目的で行われたのである。そしてアデレードの事例の取り上げられ方は、「民営化を行った」という事実の手短な紹介に留まり、成功例としての側面を強調して「やればできる」といった精神論を唱えているようにも見えた。

以上をまとめると、先行調査・研究は英文和文ともに、コストカットと顧客満足度の向上を同時に行ったバス民営化の先進事例として、アデレードモデルを高く評価していると言えよう。そこで本稿においては、アデレードモデルをその後の経過を含めて改めて詳細に紹介するとともに、中長期的な政策効果・インパクト(例えばどの程度顧客満足度を高め、公共交通の利用促進につながり、ひいては温室効果ガスの低減に貢献しているのか)について観察しようと考えた。

#### 4 競争入札制度(「アデレードモデル」)の概要

##### (1) 競争入札制度導入の背景

アデレードのバス運行は、1970年代初頭に政府に移管され、STA(State Transport Authority)という州政府組織によって、トラムや電車とともに管理運営・運行が行われていた<sup>(8)</sup>。所有・管理・運行を政府組織が一体として行うこのスキームは1995年まで続き、総費用の50%以上を州からの補助金に頼る状態であった。州政府からの補助金は右肩上がりに増え続け、1981年には6千万豪ドルであったのが1991年には1億4千万豪ドルと2

二五  
四

(8) 本章の記述は、特に断りのない限り、前掲 Ian Wallis, David Bray (2001) “Competitive tendering for bus services: The improved Adelaide model” によっている。

トの28%、公共交通に要する費用全体のわずか18%を賄っているに過ぎなかった。

また公共交通の利用は、1950年には1人当たり年間240トリップだったのが、1970年には90トリップといった具合に、20世紀後半以降一貫して減少傾向にあった(1985年から1995年の10年間でみると、ほぼ毎年4.5%ずつ減少していた)。1995年時点で、バス利用者は毎年延べ4,700万人、運行に供されるバスは760台、郊外からシティへ来る際の公共交通利用は20%、そのすべてのトリップに占める割合は僅か5%であった。このように、公共交通の利用は年々減少するのに対し、費用や補助金は増加する状態が長く続いていたのである。

1993年の政権交代(自由党)により生まれた新たな南オーストラリア州政府は、翌94年にPTA法(Passenger Transport Act)を制定した。これにより従来の州政府組織STAは廃止され、交通政策の立案・決定を行うPTB(Passenger Transport Board)と政策の実施(運行)を担うTA(Trans-Adelaide)に分割されることになった。

PTBは公共交通に関する政策立案・決定および資金管理を扱い(入札モデルの作成、運賃・ダイヤ・ルートの作成などの権限を持つ)、南オーストラリア州のバス・トラム・電車すべてのサービスについての契約担当者を位置づけられた。他方TAは、法令で定められた運行会社であり、政策の立案および決定にはタッチしないこととされた。また、公共交通に関するすべての資産(車両・バス停等)は、TSA(TranspotSA)と呼ばれるエージェンシーに移管、管理されることになった。

## (2) ステージ1 (1995年から)

上記の組織再編の後に、1995年より計760のバスの運行について4期(ラウンド1:1995年およびラウンド2:1996年中頃。ラウンド3および4は実施されず)に分けて、競争入札制度が導入されることとなった(トラムと電車については引き続きTAが担当することとされた)。

TA は 1997 年 3 月までバス運行の 50%を引き続き担当することが許されたが、この暫定措置には、① TA に対し短期的な保護措置を与える、② 今回導入された入札制度によって、新たな運行会社がバス運行サービスを独占しないようにする、③ 中小の運行会社にもチャンスを与えるとの目的があった。

入札制度の大きな目的は、① 政府による独占を廃し、競争が行われるマーケットを創出すること、② 新しい会社が参入し、かつそれらの会社がサービスの提供を継続できる状況を作り出すこと、③ 料金の同一性やチケットシステム、運行情報の一元化は維持しつつ、運行会社に利用者のニーズに対応したサービスの革新を促し（とりわけ夜間や週末の増便が求められていた）、乗客数の減少に歯止めをかけることにあった。

これらの点を考慮に入れた結果、入札モデルは以下のスキームとなった。

- ① 全体を 10 地域および地域をまたがる 4 ルートの計 14 契約に分け入札を行うこと。
- ② 運行会社には、地域またはルートごとに排他的（独占して）サービスを提供させること。
- ③ 1 契約（地域）あたりのバスの台数は 100 台までに制限すること（実際は 10-94 台とされた。効率的な運行の観点からは、規模の経済を活かして台数は多ければ多いほど望ましいが、TA に対する短期的保護のため、このような上限が設けられた<sup>(9)</sup>）。
- ④ 半年ごとに 4 期（ラウンド 1-4）に分けて入札を行い、それぞれの契約期間は 2.5 年-4.5 年とすること。そして、すべての契約は実績評価のうえで 5 年契約の更新が可能であること。
- ⑤ 運行会社は政府エージェンシーに保有されたバスや停留所をリース

---

(9) 前述の 1997 年 3 月までバス運行の 50%を引き続き担当する点と、この台数制限の 2 点が TA に対する保護措置ということになる。

すること（これは既にバス車両を所有している点が参入障壁とならないための措置であるが、同時に運行会社が代わりに小型バスを走行させるのを防ぐことも目的としている。また、2.5年程度との短い契約期間から、運行会社はこれらの設備の購入を希望しないであろうと考えられた。さらに、もし運行会社が自ら設備を購入して用いた場合、政府は在庫を抱えてしまう点も憂慮された。）。

- ⑥ 運行会社への支払い方式は、(ア)入札時の契約によって予め決定された毎月の報酬に加えて、(イ)乗客数に応じたインセンティブ体系を採用すること。具体的には、乗客数(1乗客あたり50セント、加えて人・キロあたり10セント)によって支払いがなされた。

このように2つの支払い方式を組み合わせた理由は、(ア)インセンティブ体系だけでは経営にリスクが伴うため毎月の定額方式も必要であること、そして(イ)インセンティブ体系においては、サービスを増やすこと（インプット）よりも、乗客を多くすること（アウトプット）が重視されたためである。

インセンティブ体系の設計においてはさまざまな議論があったものの、最終的にはシンプルであること、運行会社がサービスの改善によって乗客数を増やすよう促すことの2点が最も重要な原則であると確認された。

- ⑦ PTBは引き続き、料金体系の設定、チケット販売、公共交通の情報提供について責任をもつこと。運行会社はバス内のチケット機をリースし、運賃収入はすべてPTBに帰属することとし（これは、(ア)チケットはすべての公共交通機関に有効で、一定時間以内であれば無料で乗換えができること、(イ)バス乗車時よりも、事前の10回券の販売額の収入が大きいことといった理由による）、またPTB作成のフォーマットによる時刻表を作成することが求められた。

- ⑧ バス会社は、前年のサービス実績に応じて政府が決めたサービス水準を満たすこと。

ステージ1の入札は、入札金額の低さだけでなく、会社の財務状況、過去におけるサービス提供の状況、上記の入札条件(スキーム)を満たすことができるかという点を加味して決定された(いわゆる value for money)。実施部門担当の政府組織である TA も、残り半分の随意契約におけるコストの算定にすべての入札額が反映されること、PTB はすべての入札者を平等に取り扱うこととの条件のもとで、入札参加を許された。

ステージ1のうちラウンド1(1995年後半)においては、運行に供されている全760のバスのうち165のバスを2つの契約(地域)に分けて入札が行われ、ラウンド2(1996年中頃)においては、190のバスを3つの契約に分けて入札が行われ、5つの会社が入札に参加した。結果、TAが3つ、オーストラリアにおいてバス運行が初めてとなる Serco が2つを落札した。

ステージ1においては、州政府からの補助金が年1,490万豪ドル節減されたが、これは第1に、スタッフ数の削減、生産性の向上、従来の政府が独占的に運行を担っていたときよりも少ない報酬額といった競争入札の成果によるものである。第2に、入札制度の導入当初において、全バス路線の半分についてはTAに留保されたけれども、入札での落札価格をTAとの随意契約での委託金額に設定したため、実はこの間にも多大なコスト削減が実現されたためである。

このような成果を踏まえ、競争入札をより一層推進すれば、更なるコスト削減が可能であろうと考えられた。しかし、ラウンド2の実施直後に入札制度は一時中断されることとなる。

### (3) ステージ1の評価とフィードバック(1998年)

もともとは1997年の終わりまでに残り9つの契約がすべて入札に供される予定であったが、政府は1996年に入札制度の一時中断を決定した。その結果、残数9契約のうち8契約はTAに、1契約はTAと民間事業者との共同運行会社に、引き続き随意契約によって委託されることになった。一時中断の理由は、①より一層のコスト削減を、TAがその労働組合との交

渉において既に合意できていたこと、②それにもかかわらず、入札を更に推し進めれば、TAの労働者にさらなる失業のおそれを感じさせてしまうこと、③さらに、他の公共サービスの供給にも入札制度が導入されるのではないかとの憶測が労働者および市民に流れ、それが論争の火種となつて、州議会議員選挙を控え政治的に不安定な状態を招きかねなかつたこと、③1998年にはPTA法の見直しが予定されており、それを踏まえて新たに入札を行った方が効果がより高いのではないかと考えられたことである。

1998年には、ステージ1における入札システムの効果についての検証が行われた。これは主として、15社以上におよぶバス運行会社(潜在的運行会社を含む)に対するマーケットリサーチの形で行われた。そして運行会社からは、契約の規模・期間・エリアの設定・市場占有率等に関して、以下のような意見・提案がなされた。

- ① 100台というバス数の上限は、必ずしも効率的な競争を生み出さなかつた。③の地域設定と密接に関連させるべきで、台数にこだわらない方がよい。ステージ1では100台までと制限したために、サブurbからシティを通り抜けて別のサブurbへと運行するルートのバスを2つの契約地域に分けざるを得ず、非効率であつた。
- ② 契約期間が2.5年と短く、運行会社においてサービスの革新に柔軟な対応を取りづらかつた、あるいはそもそも入札に参加しづらかつた(契約更新を含むにせよ、7-12年程度が望ましい)。
- ③ 契約の地域設定は、バスルートの設定やバス車庫の利用しやすさを勘案して、効率的な運行が可能となるように設定すべき。
- ④ 乗客数とリンクした報酬支払いが、サービスの革新やサービスの統合(継ぎ目のないサービス)を促進するものではなかつた。しかも、サービスの革新といったときに、運行会社は政府の支出による増便をイメージしていたが、他方で政府は、乗客数とリンクした支払いのメカニズムを通して、運行会社の側が不採算路線を整理し新しい

サービスの原資とすることを期待していたといった具合に、認識にギャップが存在していた。

- ⑤ リースにせよ運行会社所有にせよ、バス車両は質の高いものである必要がある。多くの運行会社にとって、この点は満足のいくものであった。しかし運行会社の中には、自社所有の車両の使用を望む声もあった。
- ⑥ 競争が将来にわたって保障されるよう、一社が独占できるシェアの上限を予め設定すべきである。
- ⑦ 入札に参加するにあたっての提出書類が二転三転し、煩雑が多すぎた。また PTB の態度がお上意識から脱却できていないように見受けられた (パートナーシップ・アプローチ構築の要請)。
- ⑧ ラウンド 1 からラウンド 4 といった具合に、時期を分けて入札を複数回行うのではなく、すべての契約について一度に同時に入札を行って欲しい (いわゆるビッグバン・アプローチ)。これにより事務手続きが簡素化され、より多くの入札参加企業が見込まれる。

といった諸点である。

要するに、ステージ 1 の競争入札はコスト削減には大きく貢献したものの、契約地域の設定がバスの運行ルートに即していなかったこと、インセンティブ体系にリスクがありすぎたこと、契約期間が短かったこと、官僚主義的な手続きといった理由により、サービス改善 (増便、ルートの延長、利用者の少ない路線から混雑路線への投資移行) にはさほど貢献しなかったのである。

#### (4) ステージ 2 (修正モデル。1999 年から)

ステージ 1 の検証を踏まえ、PTB が運行計画により強く関与できるよう、以下の原則に基づいて、1998 年 12 月に PTA 法が改正されることになった。改正 PTA 法は、1 契約あたりのバス台数の制限 (100 台) を撤廃し、代わりに入札の決定において以下の原則を考慮することを PTB に求

めた。

- ① 競争入札の結果、全契約の独占またはそれに近い状態を招かぬよう配慮すること。
- ② 公共交通サービスの提供において、将来にわたって競争入札が行われること。
- ③ (乗換えが便利な) 継ぎ目のないサービスが重要であること。
- ④ 入札は、効率的なサービス供給および乗客サービスの革新を促し、利用者のニーズを満たすために行われるものであること。
- ⑤ PTB は上記 4 原則の観点から入札の選考過程を明らかにし、2 週間以内に州交通大臣に報告すること (州交通大臣はその報告書を州議会に提出するが、大臣も議会も、入札の決定そのものに対しては口を挟むことはできないとされた。)

そして PTA 法の改正を踏まえ、入札モデルも以下のように改定されることになった。

- ① 入札時期は一括とすること (2000 年 4 月より契約開始。既存の契約は、両者の合意のうえ廃棄する)。
- ② 契約期間は 5 年とする。実績が良好で、かつ両者が価額面で合意した場合に限り、5 年の再契約ができること。
- ③ 契約の地域数は 14 から 7 (6 地域と 1 ルート) に減らすこと。
- ④ 参加者は契約 (地域) のいくつに対してでも入札できること、また契約 (地域) を統合する提案もできること。
- ⑤ 運行会社のサービス改善についてのリスクを減らすため、アウトプットよりもインプットを重視するインセンティブ体系に変更すること。その結果、乗客数の増減に基づいた支払いを削減し、かわりにサービス改善に対する支払い、及びペナルティーが新たに導入されることになった。

具体的には、乗客数に基づいた支払いを 1 乗客あたり 50 セントか

ら 28.5 セントに削減、また人・キロあたり 10 セントから 5.7 セントに削減した。これは、乗客数に連動した報酬体系では、運行会社が乗客数の不確かな路線に投資するのをためらってしまう危険性があった、要するにリスクが大きく新規投資を行いつらかったためである。

かわりにサービス改善に対する支払い及びペナルティーとして、PTB の同意を受けた上での増便に対しての支払い、また逆に間引き運転や遅延などについての減額が導入された。このような新たな支払い体系は、サービス変更は PTB と運行会社の共同決定によること、運行会社の努力は乗客数の増減に影響を与える一要素に過ぎない点を明確にする目的をもっていった。

- ⑥ 契約初年度の乗客数実績が、翌年移行のインセンティブ体系の基準となること(つまり、自らの実績とはいえない契約前年の乗客数を 2 年目以降の基準としない)。
- ⑦ PTB は、乗客の少ない路線の見直しなど、サービスの改善について運行会社に指示する権限をもつこと。
- ⑧ PTB は、バス運行データベース、位置情報案内サービス、時刻表の作成など公共交通システム全般に大きな役割を占めること。他方で、運行会社は契約地域におけるマーケティングに集中すること。

といった原則である。

この新たなスキームに基づいた入札が 1999 年 9 月に行われた。当初 24 の運行会社が興味を示したが、最終的には外国からの参加も含め 16 の会社(およびその連合体)から 87 の応札がなされた(契約地域統合の提案も含む。それを除くと、1 契約あたり 6-8 の応札がなされたことになる。ステージ 1 では計 5 契約に対し 5 社の応札しかなされなかったことと比べると、これは大きな進展である。)。そして 2000 年 1 月には、以下の 4 会社が運行会社として選定された(同年 4 月から実施)。Serco(395 バス、全体の 53%)、Torrens Transit

(255 バス、全体の 36%)、Australian Transit Enterprises (82 バス、全体の 8%)、Transitplus (33 バス、全体の 3%) である。この 4 会社はすべてアデレードの現行のバス運行会社、あるいは州をまたぐ運行サービスを提供している会社である。TA は、単独では入札を勝ち取ることはできなかったけれども、トランジットプラスとの共同運行会社 Australian Transit Enterprises として、全路線の 3% のみを担当することが可能となった。

### (5) ステージ 1 および 2 における入札制度導入の効果

#### ① コスト削減

まず、入札の準備段階においてバス運行のコスト<sup>(10)</sup>が多少ではあるが削減された(1994 年度の 1 億 9,000 万豪ドル弱から、95 年度には 1 億 8,000 万豪ドル強、96 年度には 1 億 7,500 万豪ドル弱に減少)。予算の制約および TA の入札導入に対する不安からこれだけの費用の削減が可能になったのであるが、これは入札制度を導入するとの脅威だけでも、コストを削減する大きなインパクトとなりうることを示している。

次に、最初の競争入札(ステージ 1 が行われた)直後の 1997 年にはバスの運行コストは劇的に減少したが(97 年度には 1 億 4,000 万豪ドル)、これは先に記したとおり、入札での落札価格を、TA との随意契約での委託金額に設定したことにもよるものである。

また、入札が一時中断され見直された 97 年から 99 年にかけては、コストは若干上昇したものの(98 年度には 1 億 4,000 万豪ドル強、99 年度には 1 億 5,000 万豪ドル弱)、これは新たに 4.5% の増便がなされたことによる。

そして新たな入札(ステージ 2)が始まった 2000 年から再び、徐々にコストは減り始めた(2000 年度 1 億 4,000 万豪ドル強、2001 年度 1 億 2,000 万豪ドル強)。これは、契約額が前回(ステージ 1)の入札よりも 5% 低く、また今

---

(10) 各年度の費用は、インフレ率やガソリン価格の変化を割り引いて調整したうえでの値である。

回新たに入札を行った分は20%低くなったためである。そして物価上昇率や燃料価格の高騰を差し引いても、ステージ2においては年2,400万豪ドルが節減されたと見られる。

全体としてみると、1994年から2000年において、バス部門における年間コストは6,000万ドル(33%)削減、バスの走行キロは8%増加、走行キロ当たりコストは38%減となった。バス部門の人員は、正確にカウントすることは困難であるが17%削減されたとされる。他方で同期間において、トラムおよび電車の運行コストはほとんど変化していない。

また、2000年の州監査報告書によれば、入札制度への移行に関する費用(TA職員の退職金や運行会社への転籍、他の公共サービス事業への配置転換に関する費用)を差し引いても、政府が独占的に運行サービスを供給していた(州営)時より、少なくとも年700万ドル(10年間で約7,000万ドル)の削減効果があったとされる。

## ② 乗客数の変化

次に、乗客数は1995年までの長期下落傾向に歯止めがかかった。具体的に見ると、90年代半ばまで減少を続けていたものの(92年度6,100万人、93年度5,400万人、94年度5,200万人)、入札制度導入の95年以降はほぼ安定する結果となった(95年5,000万人、96年度4,900万人、97年度5,000万人、98年度5,000万人)。そして99年に運賃が値上げされたため、乗客数は僅かに落ち込んだものの(99年度4,800万人、2000年度4,700万人)、その後また持ち直してきている(2001年度4,800万人)。また2001年のアンケート調査によれば、回答者の40%がサービス改善された、15%が変化なし、9%が悪化と回答としている。

以上の効果を生み出した要因(とりわけステージ2においてコスト削減とサービス改善を同時に達成した成功要因)は、契約期間、契約規模(バス台数)、全契約を同時に入札する(ビッグバン・アプローチ)、提供されるべきサービス水準について事前に明確にしておく、サービス改善・変更についてのリ

スクを共有する、提出書類の簡素化といった点に求められる。

## 5 分 析

以上がアデレードモデルの詳細であるが、次に(1) NPM の理論および、(2)コスト削減、(3)サービスの質・顧客満足度の向上、(4)温室効果ガスの低減といった切り口によってアデレードモデルを改めて評価するとともに、アデレードにおける公共交通政策をめぐる最近の展開について紹介したい。

### (1) NPM (New Public Management : 新公共経営)

まず NPM (New Public Management : 新公共経営) についてである。NPM は 1980 年代以降においてアングロサクソン諸国で開発された行政改革の手法および理論であるが、政府組織に競争原理を導入し、その効率性を高めることを究極の目標としている。例えば、政策過程における政策の決定と執行を切り離し、「決定」については引き続き政府が行うものの、政策の機械的な「執行」については、民間委託や競争入札など様々な手法を取り入れて費用を節減し、公共サービスの効率的な供給を図ろうとするものである。このように効率性を重視する一方で、サービス水準の向上を目指す顧客志向も NPM の重要な要素である<sup>(11)</sup>。

先行研究が着目したとおり、アデレードの入札モデルは、運行ルート・料金などの決定権は引き続き政府が保有し、政策の実施部分のみ民間に委ねるといった点で、まさに NPM を体現したのもであると言えよう。

二四三 と同時に興味深いのは、政策の執行(実施)の部分で民間に委ねつつも、政府がその政策の帰結を適切に評価し、その結果をフィードバックして政

---

(11) NPM (New Public Management : 新公共経営) についてのコンパクトかつ平易な説明として、前掲、森田朗『改訂版 現代の行政』放送大学出版社、46-8 頁を参照。

策立案へと連なる次の政策サイクルに活かしている点、すなわち政策過程(課題設定→政策立案→政策決定→政策実施→政策評価→課題設定へとフィードバックする、いわゆる政策のサイクル)の中に NPM を適切に埋め込んでいる点である。そのため評価の仕方において、次のような興味深い点が確認された。

一般的に NPM の理論においては、政策を評価するための尺度として、インプットそのもの(予算や人員などの資源)やアウトプット(予算・人員などの資源を投入したことによってもたらされた政策の直接的な結果)よりも、アウトカム(政策のアウトプットが活かされたことで社会環境に与えられた中期的な成果)が重視されるが<sup>(12)</sup>、ステージ 1 の評価においてはむしろ、こういったアウトプットおよびアウトカム重視のインセンティブ体系に基づく政策設計がバス事業者におけるサービスや技術の向上(政策の革新)を妨げていると発見され、ステージ 2 における民間事業者への支払いの設計については、インプット重視の姿勢が採用されたのである。政策の評価およびそれに基づくフィードバックを重視した結果、次なる制度の設計において、アウトプットよりもインプットを重視している点が特筆に価する。

## (2) コスト削減

第 2 に、競争入札の本格的導入により、バス運行のコストがどれだけ持続的に削減されたかである。公開されている州政府交通局の年次報告書(Government of South Australia Department for Transport Energy and Infrastructure “Annual report”)および外部監査報告書(Independent Audit Report)から 2000 年度以降の各年次データを拾ってみたところ、以下を確認することができた<sup>(13)</sup>。

- 
- (12) アウトプットとアウトカムの概念上の違いを平易にまとめたものとしては、例えば、田丸大「第 6 章 政策の実施・評価・フィードバック」早川純貴他編『政策過程論』学陽書房、2004 年、207 ページを参照。
- (13) これらのデータはバスのみではなく、電車およびトラムも含むものであ

まず、2002年度までは州政府による補助金の投入額 (B) は着実に減少した(例えば2002年度では1億1,750万ドルと最も小額となっている)。1990年代初頭における補助金投入額は約1億5,000万ドルであったことを考慮すると、かなり抑えることができたと言える(2003年度のデータは得られなかった)。

次に、総費用に占める補助金の割合 (B/A) も、2004年度までは20%台へと大幅に減少した。1990年代初頭においては50%を越えていたことと比べると、成果は大きい。ただし、2004年度以降は、年間総費用(A)、州政府からの補助金(B)ともに増加傾向にある。これは州政府が交通インフラ整備に本腰を入れ始めたためと言えようか(後述)。

また、2005年度および2006年度においては、運賃収入(C)が総費用(A)の40%を占めているが、これは入札導入当初(97年度の28%)の約1.5倍の値となっている<sup>(14)</sup>。

表1 バス運行に関する費用等

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
A: 総費用 (単位: 千豪ドル、以下同じ)	485,655	485,724	499,750	526,995	622,952	763,514	784,603	962,410
B: 州政府からの補助金	162,274	120,594	117,510	no data	147,854	296,178	374,024	372,077
C: 運賃収入 (2005年以降のデータのみ)						323,206	337,765	358,925
B/A (補助金÷総費用)	34.3%	24.8%	23.5%	no data	23.7%	38.8%	47.7%	38.7%

ることに注意が必要であるが、トリップ数を見てもバスが公共交通全体の約80%と大半を占めていることから、データは本稿に利用可能であると判断した。また、1999年度までのデータは公開されておらず入手することができなかったけれども、1992年から2001年までのデータは先行研究において確認することができた(逆にこちらは、バスだけのデータとなっている)。

(14) 1997年の数値については、前掲 Ian Wallis, David Bray (2001) “Competitive tendering for bus services: The improved Adelaide model”、1頁より引用。2000年から2004年度までのデータは得られなかった。

C/A (運賃収入÷総費用)	42.3%	43.0%	37.3%
----------------	-------	-------	-------

### (3) サービスの質、顧客満足度の向上

第3に、顧客満足度についてである。先行研究は、ステージ2直後の2001年に行われたアンケートの調査結果に依拠して、アデレードモデルを「顧客満足度も同時に高めた」と評価しているけれども、入札制度の導入そして定着は、果たしてサービスの質を高めたのであろうか。コスト削減についての考察と同様に、まず南オーストラリア州政府交通局の年次報告書 (Government of South Australia Department for Transport Energy and Infrastructure “Annual report”) からデータを拾ってみよう。

表2 利用者からのフィードバック

年度	2003	2004	2005	2006
賞賛	333	330	530	532
苦情	6,142	6,632	11,274	11,593 <sup>(15)</sup>
「賞賛」のフィードバック全体に占める割合	5.4%	5.0%	4.7%	4.6%
「苦情」の、全乗客数に占める割合		0.01%	0.018%	0.018%

表2に示したように、最近(2003年度以降)のデータでは、利用者からのフィードバック全体(「賞賛」と「苦情」の2つに大別される)に占める「賞賛」の割合は、2003年度5.4%、2004年度5.0%、2005年度4.7%、2006年度4.7%と大した変化は見られない。第4章で見た2001年のアンケート調査結果(回答者の40%がサービスが改善された、15%が変化なし、9%が悪化と回答)と併せて考えれば、顧客満足度は入札制度導入前よりも高まった、バス民営化は引き続き市民に受け入れられていると判断を下すことができよう。たしかに表2において、ここ数年利用者の不満の声は高まりつつあるものの、旧「国鉄」(州営)時代からのバス利用者からすれば、入札を通

二四〇

(15) 苦情の内訳は、サービスの質やスタッフに関するもの7,537件(65%)、遅延に関するもの2,869件(25%)、料金に関するもの253件(2%)、快適さに関するもの533件(5%)、その他341件(3%)となっている。

じた外部委託後は、フレンドリネス(乗降時に声をかけるなどの、運転手によるサービス精神)が格段に向上した点、旧労働組合のためにしばしば行われていたストライキがなくなった点において、全体としてみればサービスの質は格段に向上したといえるようである<sup>(16)</sup>。

しかしながら、生活者としての実感そして実際の利用者の声は、これらのデータとは異なっているように感じる。日常的に遅延、混雑、ルート変更、設備の老朽化といった不満の声を耳にするのである。利用者の側からすると、「民営化→コストカット→サービスの低下」という図式が頭にインプットされているため、ある程度不便になるのは止むを得ない、現状に満足しているわけではないけれども、自分からわざわざボイスを発する程までには不満を抱いているわけでもないといった感じであろうか。地元紙はそのような不満の声(ボイス)を数多く取り上げている。

そこで、地元紙からそうした不満の声を拾ってみよう。以下の3つが南オーストラリア州・アデレードにおいて情報源となり得る地方紙である。①南オーストラリア州の唯一の日刊地方紙である *The Advertiser* (アドバタイザー紙。その日曜紙は *Sunday Mail* : サンデーメール紙と名称変更される)、②週1回各戸に配布される地元情報紙の *City Messenger* (シティ・メッセンジャー紙。地区ごとに毎週末に戸別に頒布される無料の地域ニュース情報紙である。記事内容は、日本の新聞の地方面のコーナーに似ている。シティ版と各サブ版があり、本稿ではシティ版を用いることにする。サブ版はそのサブ版名を冠して、○○ Messenger となる)、③土曜のみに発行される *In-*

(16) 本調査研究の中間報告をアデレード大学アジア研究所において発表した(2007年11月3日)、その質疑応答の機会に、アデレード生まれの Gerry Scott 教授から頂いたコメントである。また洋の東西を問わず、政府は自らの政策の効果を強調しがちであり、他方でメディアやインターネットの普及によって一般市民からの情報発信が容易になった現代においては、市民はボイス(不満の声)をより頻繁に発する傾向があり、この点はアデレードの公共交通政策においても感じる事が常であるということであった。

*dependent* (インディペンデント紙。①アドバタイザー紙と同様に地方紙であるが、週1回の発行) である<sup>(17)</sup>。

### 2007年5月26日づけアドバタイザー紙

この日のアドバタイザー紙は「貧弱な公共交通、ひどいシステム」との特集を組み、次のように市民の不満の声を取り挙げている。

「率直に言ってアデレードの交通システムはひどく評判が悪い。『渋滞のためにそもそもバスが来ないことがある(いわゆる間引き運転)、あるいは大幅に遅延する』、『バスの走行ルートが頻繁に変更される、また環状網のルートが少ないため<sup>(18)</sup>、何度も乗換えをしないと目的地にたどり着けない』、

---

(17) オーストラリアにおける全国紙としては、*Australian* 及び *Financial Review* 等が挙げられるが、それらには若干のローカル記事が掲載されるものの、南オーストラリア州そしてその州都アデレードにおいて日々起きているニュースや州の政策の動きを観察するほどの十分な情報量は提供されない。そこで本稿では、スポーツ関連のページが大きな割合を占めるという理由でタブロイド紙と揶揄されることはあるけれども、アデレードの公共サービスをめぐる政策についての情報が最も多く掲載されている①アドバタイザー紙を主な情報源として、補足的に②シティ・メッセンジャー紙および③インディペンデント紙を用いることにした。

ちなみに、インターネット上のオーストラリアのニュース関連のホームページ(ニュース・ドットコム・エーユー)における南オーストラリア州のコーナーの記事は、アドバタイザー紙(及びその日曜版のサンデーメール紙)が情報源として使用されている。また、オーストラリアのメディア・新聞事情を紹介した論考としては、鈴木雄雅「第4章 メディア」竹田いさみ・森健一・永野隆行編『オーストラリア入門 第2版』(東京大学出版会、2007年、125-129頁を参照。そこでも、南オーストラリア州を代表する大都市日刊紙として、アドバタイザー紙(発行部数約20万部、サンデーメール日曜版は約33万部)が挙げられている。

(18) 公共交通網の整備においては、中心から放射状に広がる環状網の整備が必須である。筆者が以前に参加した世界の大都市(ニューヨーク、ロンドン、パリおよび東京の4都市)における公共交通に関する共同調査においても、この点は指摘された。東京市政調査会編・訳『メトロポリスの都市

『同じルートを走るべきバスが違うルートを走っていることあって、そのため次のバスと同時にバス停に到着する』、『バスの設備が老朽化している。ドアがきちんと閉まらない、チケット機が正しく機能しないバスの数が年々増加しているように見える』。我々は公共交通についてのこういった不満の声をうんざりするほど聞かされている。…

オーバーンバスシステム (シティから郊外のティーテュリーブラザまで全長 12 km におよぶ世界で最も長いバス専用軌道を走る高速バス。最速時速 100 km で観光名所ともなっている…筆者注) もかつては世界に誇るものであったのに、今では遅い運行の代名詞になってしまっている。夕方ラッシュ時のシティでは、オーバーンに乗るための列が 100 メートル以上続くことはもはや珍しくない。

野党自由党は、トラムの延伸に支出された 3,100 万ドルは別の目的に使用されるべきであったと訴えている。」

2007 年 6 月 28 日づけアドバタイザー紙

「州政府が連結型バス車両の更新に苦労しているため、アデレードのオーバーンバスはサービスの危機に瀕している。

州交通大臣は『PTA 法がバスの耐用年数を 25 年と定めており、そのため 54 座席の現行のオーバーンバスは耐用年数を迎えつつあり、今後 5 年のうちに新車両に更新される必要がある』と述べた。内閣は 2008 年 7 月から 2013 年 6 月の間に 1 億 2 千万豪ドルを拠出し連結型オーバーンバスを含む新型バス車両の購入を決定した。

オーバーンに使用されるバスの大半は、2 車両の連結型であり、1980 年に運用に供されてからオーバーンの代名詞となっている。しかし州交通大臣によれば、オーバーンの時速 100 km に耐えられる連結型バス車両はもは

や製造されていなく、通常の1車両型のバスを購入せざるを得ない。現行の連結型車両は66席、新規に購入する1車両型のバスは40席しかないので、増便が必要になるであろう、そしてその結果シティ内の渋滞が悪化されかねないということである。」

#### 2008年4月7日づけシティ・メッセンジャー紙

「アデレード市のCEOであるStuart Mosleyは、シティ内でのバスのインターチェンジとバス専用レーンの増設が必要であると訴えている。加えて、スクランブル交差点の導入や、信号を交通の流れに即すように調節する、バス専用レーンやバス専用の信号の増設、シティ内で人々がバスに頼らず歩くことを奨励する政策など、あらゆる可能性を市と州が共同して検討することを明らかにした。…

バス運行会社のディレクターNeil Smithは、ラッシュ時の料金を割り増すとともに、ラッシュ時よりも早い時間帯の料金の割引を導入、またラッシュ時にはバス内のチケット改札機の省略なども検討に値するとコメントしている。」

#### 2008年4月29日づけアドバタイザー紙

「トラムがシティ中心部まで延伸(2007年11月)され乗客数が増えたことにより、ラッシュ時の混雑のために気分が悪くなる人が続出している。ある朝9時近くにシティに向かってきたトラムでは、4人もの乗客が気分が悪くなって倒れてしまった。州交通大臣はスポークスマンを通じて、『運行を担当するトランスアデレードに乗客の不満を調査するよう指示を出してある。気分が悪くなって倒れたのにはいろいろな理由があろうが、冬に  
二  
三  
六  
に向けて乗客が厚着をし始めたことにもよるのではないか』とコメントした。…

しかし現実には、シティに近づくにつれ混雑はひどくなり、シティの手前で降りて歩かざるを得ない人も出てきているという。」

### 2008年5月15日づけシティ・メッセンジャー紙

「予算編成直前のこの時期に (予算は6月初旬に成立する…筆者注)、シティ・メッセンジャー紙は、州交通大臣に次年度予算でのバス増便の可能性についてインタビューを行った。大臣は『交通局の最新のデータでは、2000年から昨年までの間に州のバス乗客数は18%増加、いまや年5,100万人を運んでいる』と回答し、ラッシュ時のバスが慢性的に混雑していることを認めた。また、バス運行の70%を請け負っているトランスアデレードによれば、ガソリン価格の高騰、シティ内での雇用の増加、環境への配慮からバスの利用者が明らかに増えているとのことであった。」

### 2008年6月6日づけアドバタイザー紙

この日のアドバタイザー紙は、2008年度州政府予算の特集を組んだが (オーストラリアでは、7月から新しい会計年度が始まる)、トップの1面全面に公共交通関係の予算が取り上げられている。

「交通分野では今後10年間にわたって計20億ドルを投資し、ディーゼル車両の電氣化、トラムの延伸 (1,400万ドルを投資し、今後開発を進める北東部へと延伸し、通勤客にパーク&ライドを促す)、バス車両の80車両増車 (今後4年で6,460万ドルの投資)、電車車両の58車両増車が決定されたが、これは南オーストラリア州でいまだかつてない投資規模である<sup>(19)</sup>。

---

(19) これらの重点投資が決定された理由は、以下の理由に要約される。第1に、南オーストラリア州・アデレードは観光と教育が主要産業であるが、そのためのインフラ整備と位置づけられていること (アデレードの留学生人口は2002年には1万1千人、2008年には2万6千人であったのが、2009年には3万人を越える見通しである。2009年2月26日づけシティ・メッセンジャー紙を参照。)

第2に、先ほど表2で見たように、公共交通に関する市民の不満は増加しており (不満の声を交通局に発した者の全乗客数に占める割合は、2004年度0.01%、2005年度0.018%となっている)、その対応に迫られていること。

交通大臣は、アデレードは、西洋都市において未だにディーゼル電車を日常的に走らせている唯一の都市であろうと締めくくっている。

我がアドバタイザー紙は長年にわたり、南オーストラリア州におけるインフラ整備の必要性を訴えてきた(例えば本稿でも引用した2008年4月29日付けなど…筆者注)。具体的には、アデレードの電車網の老朽化を指摘し電氣化の必要性等を訴えてきたが、これらはずいに州政府の予算に反映された。」

### 2008年6月17日づけシティ・メッセンジャー紙

「州交通大臣は、トラムの混雑緩和のために車両の増車を行うことを次年度の予算で決めたものの、世界的にトラム回帰の傾向が見られ<sup>(20)</sup>、他方で世界の他都市と比べると我々アデレードの需要は非常に小さいものであるため、車両が不足し入手しづらくなっていると発表した。大臣は、ドイツ・フランス・ベルギー・英・米をはじめとした世界中の200のトラム車両業者に問い合わせをしている最中であるが、20年前の車両であっても、バックアップのための車両として確保しておきたいと考えている<sup>(21)</sup> (ちな

---

第3に温室効果ガスを低減するために、州総合計画に示されているように公共交通の利用を促進すること(次節参照)。州首相の発言によれば、今般の世界金融危機の不況下にあっても、計画を遅らせたり見直したりすることはないとされている。

(20) 正確な数字は分からないが、最近では世界で50都市以上がトラムを新設あるいは復活させ、また50都市以上が新設を計画しているという。照屋寛之「路面電車導入による中心市街地の活性化」『沖繩法学』第35号、2006年、160ページを参照。また別のデータに拠れば、1978年以降にLRT(ライト・レイル・トランジット。本稿でいうトラム)を開業した都市は55に及ぶという。土屋靖範(2000)「中心市街地活性化とLRT導入—新型路面電車の導入で現実化する中心市街地活性化の展望—」『社会システム研究』第2号、2000年3月、10頁を参照。

(21) 例えば2009年1月には最高気温が40度を超える日が1週間以上連続し、そのためトラム車両の多くがヒートアップし利用できなくなる事態が

みに、隣のビクトリア州では、今年5月に、フランスの企業からトラム5車両を1,000万ドルで3年リースの契約を締結したばかりである) ことを明らかにした。また、トラムの運賃収入はこの1年で21%増加し、シティ内の無料区間の利用者は年数万人に及ぶとした。」

#### 2008年9月5日づけアドバタイザー紙

この日のアドバタイザー紙では、オーバーン高速バスについての利用者の不満の声が、以下のように特集されている。

「オーバーンの年間利用者延べ800万人、平日1日あたり700便が運行している。州交通局に拠れば、2007年度の利用者は延べ820万人(2006年度の740万人から11%増加)であり、そして混雑について73の不満が(前年度の50から18%増加)、遅延について215の不満が寄せられた(前年度の183から26%増加)。例えばある乗客は、オーバーンバスに座って乗るために、シティ内で数百メートル手前のバス停まで戻って乗ることを強いられているという。…

増便の要望は多く、朝夕のラッシュ時にそれぞれ5便増発されたが、それでも混雑は解消されそうにない。州交通局によれば、混雑はシティ内の道路渋滞およびシティ内の大通りのオーバーンバス便の多さによるもので、遅延はおおよそ5分とされるが、バス運転手は、しばしば15分以上の遅延になるとアドバタイザー紙のインタビューに答えている。

州交通大臣は、交通のインフラ整備のために20億円の予算を投入することを発表した。これにはトラムの北東部への延伸、バスの遅延の解消、バス便の少ない地域での増便などが含まれている。また、総合計画の「2018年までに平日の公共交通の利用を10%まで押し上げる」との目標を達成するための施策として、延伸されたトラムに沿ってクラスター上に住宅開発

---

生じたが、その際には2005年まで使用されていた旧型トラムが代替車両として用いられた。

を行うとしている。…

しかしながら、このような長期的な政策よりも、バス車両を購入して増便するといった具合に、喫緊の課題に取り組むような即効性のある政策が求められている、とアドバタイザー紙は主張する。」

2008年10月2日づけアドバタイザー紙

「運行会社トランスアデレードのCEOは、ラッシュ時の電車の混雑について通勤客に謝るとともに、向こう2年間この状況は改善されないであろうと述べた。…

6月の州予算で20億を越える投資、その内訳として50台強の電車車両が新たに導入されることが決まったものの(現在は99車両が運行に供されている)、ガソリン価格の上昇に伴い通勤に公共交通を利用する人が増えていることから世界的に鉄道車両の需要が増加し、そのためその獲得に数年かかってしまうことを明らかにした。

と同時に、メルボルンやシドニー、海外の都市ではこの程度の混雑(座れない程度の混み具合)は珍しいことではないと述べた。」

以上、地元紙から公共交通に対する利用者の不満の声を拾ってみた。2008年6月に成立した予算において、今後10年で20億豪ドルにおよぶ南オーストラリア州最大規模の交通インフラへの投資が決定されたものの、その即効性には疑問の声もあり、利用者の不満の声を一掃するには程遠いようである。

#### (4) 温室効果ガスの低減

第4に、温室効果ガスの削減についてである。そもそも気候変動(地球温暖化)は市民の関心も高く、またニュースでもしばしば取り上げられるテーマである<sup>(22)</sup>。では果たして、③サービスの質、顧客満足度の向上に伴い公共交通の利用者は増加し、ひいては温室効果ガスの低減へとつながったの

であろうか。

2007年の南オーストラリア州の総合計画 (Government of South Australia “South Australia Strategic Plan 2007”。以下、「州総合計画」。) 中の、「サステナビリティの確保」の章では、気候変動と地球温暖化を抑制し、温室効果ガスの排出を低減するために2つの目標が設定されているが、その1つが「公共交通の利用—2018年までに、平日の『都市部の』(『』は筆者による) 公共交通の利用を、人・km当たり10%に増加させること」である<sup>(23)</sup>。実はこの目標は、前回2004年の州総合計画において「2018年までに平日の公共交通の利用を現在の2倍の10%にまで高める」という具合に既に定められていたものの、2006年6月の州監査委員会の監査によって「達成困難」と評価されたことから、2007年の州総合計画において「都市部」に限定する形で修正が施されている。

---

(22) 例えば、地球温暖化に起因すると考えられる少雨による水不足が市民の日常生活に大きな影響を及ぼし、このことが気候変動に対する市民の関心をより惹起している (アデレードはオーストラリア唯一の水源であるマレー川の河口付近に位置することから、上流に位置する他州による水利用の影響を強く受けるため、かねてから水不足に悩まされてきた。加えてここ数年来の少雨傾向により、一般市民の水使用がより厳しく設定されている (例えば、庭の水やりは朝晩週2回まで、スプリンクラーは禁止、じょうろのみ認められる))。

メディアにおいても、気候変動 (climate change) は頻繁に取り上げられるテーマである。インディペンデント紙は毎週土曜に、メディアで取り上げられたニュースの週間統計ランキングを発表しているが、この2年間、気候変動 (climate change) は、ほぼ毎週上位にランキングされていた。

(23) Government of South Australia “South Australia Strategic Plan 2007: Objective3 Attaining Sustainability” 22-23頁、51頁。ちなみに、温室効果ガスの排出を低減するためのもう1つのターゲットは、2008年から2012年の間に州の温室効果ガスの排出量を1990年レベルの108%にする (2050年までに1990年の40%のレベルにする) ことによって京都議定書に定められた目標を達成することである。

そして様々な施策が、公共交通政策において温室効果ガスの低減を図るために講じられている。

第1に、先にアドバタイザー紙の引用で見たように、南オーストラリア州政府は2008年度予算において今後10年間に計20億豪ドルにおよぶ史上最大規模となる投資を公共交通に行うことを決定したが、これはまさに「2018年までに、平日の公共交通の利用(トリップ数)を、人・km当たり10%に増加させ」、温室効果ガスの低減を図るためのものであることが、交通局作成の「市民向け鉄道再生パンフレット<sup>(24)</sup>」に謳われている。

第2に言うまでもないことかもしれないが、南オーストラリア州政府はさまざまな経済的インセンティブを与えて、より多くの市民に公共交通の利用を促している。

まず、シティ内の無料バス、及び2007年10月に伸展したトラムのシティ内無料乗車区間である。これはシティ内の交通手段を提供することによって交通渋滞を防ぐために、これまで2種類の無料バスがシティ内を循環して走っていたが、そのうちの1つが、トラムのシティ内延伸に伴う無料乗車区間に取って代わられたのである。

次に、インターピーク(オフピーク)券、回数券(10回券)・学割・障害者や高齢者向け割引といったいわゆる割引タイプの切符であり、これらの切符は、シティ中心部にあるメトロセンターに加え、郵便局、ニュースエージェンシー(文房具や新聞を販売するコンビニのような店舗)で入手可能であり、またeメールでの申し込みによる切符の宅配サービスも行われている。

しかし、日本でいうところの月極めの通勤定期券は、アデレードには存在しない。したがって通勤者は、ピークタイムの10回券を利用せざるを得ず(より安価なインターピーク券の利用時間は午前9時から午後3時に限られる

二二〇

(24) Government of South Australia, Department of Transport, Energy and Infrastructure “Delivering our transport future new rail revitalisation” 2008年12月を参照。

ことから、その恩恵に与かることはできない<sup>(25)</sup>、これでは、通勤における公共交通の利用促進へのさしたる経済的インセンティブとはなっていない<sup>(26)</sup>。通勤手段を自家用車から公共交通に変えれば、かなりの公共交通の利用増加につながるであろうこと、そして通勤のための交通費(いわゆる定期券代)は勤め先から支給されず自腹を切らなければならないことを考え合わせると<sup>(27)</sup>、通勤客にこそ公共交通利用の経済的インセンティブを与えることが効果的であろうと思われる<sup>(28)</sup>。

第3に、モビリティ・マネジメントと一般的に呼ばれる情報インセンティ

---

(25) ちなみに2009年3月現在、平日ラッシュ時の基本料金は4ドル20セントで、10回券を利用すれば2ドル78セント(33%の割引)。それに対し9時から3時までのインターピーク時の基本料金は2ドル60セント、10回券を利用すれば1ドル53セント(41%の割引)となっている。ラッシュ時の10回券よりもインターピーク時の基本料金の方が割安であり、また10回券の割引率もインターピークの方が大きくなっている。

(26) 週単位や月単位の定期券が販売されている州もある。

(27) 日本ではいわゆる定期券代は職場から支給されることが一般的であるが、他の先進国ではこれは非常に珍しい事柄である。筆者が以前に参加した世界の大都市における公共交通に関する共同調査においても、1995年時点のデータであるが、「東京では86%の会社が社員の通勤費用を全額負担、パリでは雇用主は、近距離通勤の労働者に限定されるが、その通勤日の半額を負担することが法律で義務付けられている。しかし、ロンドン、ニューヨークでは通勤費用の会社による負担は一般的ではなかった。」そのため共同調査では、「東京では通勤者が居住地を選択するにあたって、公共交通機関の運賃は影響を及ぼさないようである」と結論付けている。前掲東京市政調査会編・訳『メトロポリスの都市交通—世界四大都市の比較研究』217頁(London Research Centre “The Four World Cities Transport Study” The Stationery Office, p. 167)を参照。

(28) 例えばビクトリア州の州都メルボルンにおいては、実験的に通勤電車の朝のピーク時の混雑緩和のために、総路線が最も長く最も混雑している路線の一つである「フランクストン線」及び「シッデンハム線」の電車において、早朝の(平日の午前7時までに到着する)電車の運賃を無料とする試みが、2007年11月より行われている。

ブの手法も活用されている。モビリティ・マネジメントとは、シティへの車の乗り入れ禁止といったようないわゆる規制的・外面的な手法ではなく、個人の心理や意識・習慣に着目し、人々が自発的・内面的に望ましい交通行動を選択するよう誘導する手法である<sup>(29)</sup>。

これは、自家用車の代わりに公共交通(あるいは徒歩、自転車など)を利用したとしても、思っていたほどは不便ではない、また公共交通を用いることによって減らすことのできる温室効果ガスの量を明らかにするといった具合に、個人がそれまで気がつかなかった情報を<sup>(30)</sup>、アンケートや電話あるいは面接調査など様々な手法を用いて提供することによって、個人の交通行動を変えようと働きかけるものである<sup>(31)</sup>。

オーストラリアではモビリティ・マネジメント一般的に「トラベル・スマート」というプロジェクト名で州政府によって実施されているが、アデレードではこの施策により自動車利用の移動が10%以上減少したとされる。

また、モビリティ・マネジメントに関連して、州交通局は2005年に、環境にやさしい交通行動(車の利用を控えること)を妨げている要因を探るために、アデレードの郊外に住む約400人を対象に調査を行った。そこでは、①便利さと、②温室効果ガスの僅かな削減であっても環境にとって大きな

---

(29) モビリティ・マネジメントについてのコンパクトな説明として、社団法人日本民営鉄道協会地方民鉄活性化研究会『地方民鉄の活性化と再生を求めて－地方民鉄活性化研究会報告書－』2005年3月、42ページを参照。

(30) 特にアデレードのモビリティ・マネジメントにおいては、個人々に即した形での時刻表や周辺の地域情報などのカスタマイズされた情報が提供されている。

(31) 土木工学の分野では、アデレードのモビリティ・マネジメントは近年しばしば紹介され、またアデレードの例は、日本での同種のプロジェクトに影響を与えたことが報告されている。谷口綾子・藤井聡「豪州におけるモビリティ・マネジメント：パースとアデレードにおける取り組みとその比較」『土木計画学研究・論文集』25巻4号、2008年、848-9頁を参照。

貢献となりうるものが正しく認識されているかどうかの2点が、個人の交通行動（環境に配慮して自家用車の利用を控えるか否か）に大きな影響を与える要因であることが明らかになった<sup>(32)</sup>。

このようにモビリティ・マネジメントは温室効果ガスの低減に一定の効果をもたらしているが、より原始的な広報活動ともいえるパンフレット（州交通局作成。「温室効果ガスを低減して地球を救おう。公共交通を利用して年間〇〇ドル節約しよう。満席のバス1台から排出される温室効果ガスの量は40台分の車に相当する。（通勤距離に比例して、〇〇の値が記入されている）」と呼びかけるもので、広く頒布されている）も、経済的インセンティブと同時に情報提供を通じて個人の交通行動に変化を呼びかける点で、モビリティ・マネジメントと同趣旨と言えよう。

以上見たように、インフラ整備、経済インセンティブ、情報インセンティブなどさまざまな手法を用いて州政府は公共交通の利用促進に取り組んでいる。乗客数のデータで見ると、その効果は着実に現れていると言える。表3に拠れば、この10年のバスおよびトラムの利用者数は4千万人付近で推移していたのが、2007年度には約5千万人に達するようになった<sup>(33)</sup>。

表3 バス（トラムも含む）の利用者の推移

年度	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05
乗客数 (百万人)	39.9	38.0	37.3	36.7	36.1	34.2	33.7	34.8	36.0	36.8	36.6	37.5	40.1

(32) Tony Bertoia, Jill Tideman & Peter Stopher “Community perceptions of ‘TravelSmart’ behaviour in South Australia” Institute of Transport and Logistics Studies, The University in Sydney、2005年8月、16頁を参照。

三二七 (33) 2000年から2006年までの間で利用が15.8%増えたことになる。都市部に限定すれば、2000年以降17.7%の伸び率である。州政府によれば、サービス改善、マーケティング、ガソリン価格の高騰が合わさった結果であるという。『南オーストラリア州政府交通局年次報告書』（Government of South Australia Department for Transport Energy and Infrastructure “Annual report”）、2008年、6頁を参照。

しかしながら、アデレード市によれば、2003年から2007年にかけて、新たに約18,000人の人々が毎日の通勤に自家用車を使用するようになってしまったという<sup>(34)</sup>。さらに連邦政府の試算によれば、アデレードにおける人口増加、公共交通の低い利用率、車の保有者の増加を踏まえると<sup>(35)</sup>、何も対策が講じられなければ将来のラッシュ時の道路混雑は明らかに増加し、10 kmの走行距離につき乗車時間が1分間余分にかかる、そしてそのために2020年には現在の2倍の11億豪ドルの社会的損失が生じるであろうとされる<sup>(36)</sup>。

しかも残念なことに、電車とトラム、および一部のバスの運行会社であるトランスアデレードは、温室効果ガスの排出量を2001年度の32,693トンから2010年までに29,576トンへと約3,000トン削減する目標を、連邦政府のエネルギー政策を受けて2007年2月に設定したが、2006年度の排出量は32,693トンと、2001年度を上回ってしまったことを認めた<sup>(37)</sup>。これは、老朽化した(主として)電車車両が、多くの二酸化炭素を排出するようになってしまった結果である。また、2001年度と2006年度のトランスアデ

---

(34) 2007年11月8日付けシティ・メッセンジャー紙を参照。サンプル数が少ないため、これが一般的な傾向として今後続くかどうかは不明なもの、200人のサンプルのうち、自家用車を通勤に利用する人々の割合は2003年の27%から40%へと増加した。他方で公共交通を利用する通勤者は57%から45%に落ち込んだ(この調査は2008年前半のガソリン価格高騰前に行われたものであることに注意が必要である)。アデレード市長のMichael Harbisonは、シティの開発に伴う道路工事が問題を悪化させており、徒歩あるいは自転車での通勤も奨励しているとコメントした。

また、*Adelaidean* vol. 18, No. 1, p. 13 (アデレード大学広報誌)によれば、シティ周辺からシティに自転車通勤する人の割合は、この数年で42%増加したことが(約6,500人に増加)、2009年3月の統計調査で明らかになったとされる。

(35) 最近のデータしか得られなかったが、車の保有率は2006年度696,333台、2007年度703,599台で前年比1%の伸びである。

(36) 2007年9月16日づけサンデーメール紙を参照。

(37) 2007年5月20日づけサンデーメール紙を参照。

レードの電気・ディーゼル・ガス利用料金を比較すると、696万豪ドルから1,100万豪ドルとおおよそ倍増している。それに対して、電車とトラムの乗客数は、この5年間で約15%の増加に留まっている(約1,200万人から1,370万人へと増加)と認めるに至った。

たしかに南オーストラリア州政府は、競争入札の導入によりバスの運行コストの削減を図るとともに、市民に対して公共交通の利用を呼びかけるための様々な施策を積極的に展開してきたことは間違いない。これは先行研究が繰り返し示してきたところであり、本稿でも改めてこの点は確認された。

しかし上記のデータを見る限り、温室効果ガスの低減といった政策については、公共交通の利用を市民に促している点で州政府の努力は認めるものの、他方で利用者の声を軽視し、また旧車両の更新(とりわけディーゼル車両)に力を入れてこなかった点で、政策の一貫性・整合性が確保されていないと言えよう(他州からは、ディーゼル電車からいわゆる電気による電車に移行するよう、南オーストラリア州政府に要請があったが、州政府はようやく重い腰を上げたばかりである)<sup>(38)</sup>。

私見では、利用者の不満の声が高まっている理由には、南オーストラリア州政府が経費削減を迫りすぎた結果と考える。その反面、シティ中心部の近年の急激な都市化を的確に予測せず、市街地整備や車両設備の更新にさほどの注意を払ってこなかったのである。

また入札制度が導入された10年前には、現在ほどは環境被害に対する関心がなかった。要するに、コストを削減しつつ利用者数を増やすことが、入札導入当初における公共交通政策の目標であったが、近年はそれに加え

(38) 気候変動が専門のアデレード大学の Barry Brook 教授によれば、ディーゼル電車であっても、人々が車を利用するよりかはまだましであり、したがって重要なことは、州政府が、公共交通を利用することによって、いかに多くのガス排出量を低減できるかという点を人々に訴え続けることである。2007年5月20日付けサンデーメール紙を参照。

て、温室効果ガスの低減という新たな政策目標が追加されたのである。そうであるならば、政策の目的と手段の関係を再構築し、制度の設計を行うべきであろう。例えば現行の支払い方式は、バス運行の増便あるいは乗客数を中心にインセンティブを働かせる仕組みであるため、バス車両の老朽化やそのことから生じる環境被害について、運行会社の側には報告や提案のインセンティブが働かないが、再考の余地がある<sup>(39)</sup>。

## おわりに

原則として民間事業者の経営上の責任においてサービスが供給される日本の地域交通事業と比べた場合、欧米の都市では大幅に補助金を出すといったように、地方政府がサービス供給に責任を持つ点がそもそも異なる<sup>(40)</sup>。そのような状況の中で、膨大な財政支出に歯止めをかけるために考案されたのがバス運行の民営化であった。そして、応札企業が複数あったという点で、アデレードは入札制度の導入自体については恵まれた環境にあった。日本の都市におけるバス運行サービスの民営化と比べた時に、この点のアドバンテージは大きい<sup>(41)</sup>。

(39) もっとも、全 832 のバス車両のうち、27%にあたる 200 車両は天然ガスを使用するようになったという (2009 年 3 月現在)。

(40) LRT (ライト・レイル・トランジット。本稿でいうトラム) の日本の都市への導入可能性や実際の導入における成功要因について考察した論考では、この点は頻繁に指摘されるところである。①堀江興「世界の最新 LRT 普及状況と日本への適用可能性に関する研究—フランスなどヨーロッパ諸国の事例から考える—」『新潟工科大学研究紀要 9』2004 年 12 月、9 頁、②深山剛・加藤浩徳・城山英明「なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか—政策プロセスの観点からみた分析—」『運輸政策研究』第 10 卷第 1 号、2007 年、17 頁注 25、③市川嘉一「サステイナブル都市と公共交通システムの革新—欧米都市の事例に学ぶ—」『都市問題研究』第 59 卷第 12 号、2007 年、99-101 頁を参照。

(41) 本稿では扱わなかったが、ここで日本での状況をごく簡単に確認してお

その後10余年を経て入札制度はほぼ完全に定着し、市民にも受け入れられたと言える。

ところが、入札制度が導入された10年前と比べて、シティに集積する大学に通う留学生の増加<sup>(42)</sup>、ビルの建設ラッシュ、シティ内の就業者の増加を背景に、アデレードのまちなみ(とくにシティ)は急速に都市化している。バスの度重なる遅延・混雑といった利用者からの声は、このようなシティ

---

きたい。2005年11月現在で都道府県および政令指定都市の50%、市町村の10%がバス運行サービスの民営化あるいは(随意契約による)民間委託を実施している(総務省自治財政局公営企業課「報道資料 地方公営企業の経営改革等の取組状況」2005年12月27日、27頁を参照。)。その中で岐阜市が競争入札を実施したことが注目されるが、その場合であっても、地元大手1社のみが応札する結果となっている。

このようにバス運行は、他の公共サービスと比べて採算が取り難く魅力の薄い市場であるため、そもそも民間委託、完全な民営化ともに非常に限られている(同上「報道資料 地方公営企業の経営改革等の取組状況」27頁によれば、都道府県および政令指定都市では嘱託職員(非常勤)の活用によりコスト削減に取り組んでいること、市町村では適当な委託先事業者が存在しないことが理由として挙げられている)。

その結果、現実的な選択肢としては、「随意契約による民間委託」、または「完全な民営化」となるが、前者の「随意契約による民間委託」は、多大なコスト削減には繋がらず、後者の「完全な民営化」は、自治体が運賃・ルート・ダイヤの作成権限を手放すことを意味してしまう(前掲杉本・加藤・林「都市公営交通事業の民営化に関する基礎的研究」を参照)。

- (42) アデレードの留学生人口は2002年には1万1千人、2008年には2万6千人であったのが、2009年には3万人を越える見通しであるが、これは全国平均の昨年比4.4%を大幅に上回る29.2%の伸びである。今年シティ内の賃貸マンションの30%はこうした留学生によって占められると予測され、留学生の増加は計7億4千万豪ドルの経済効果を南オーストラリア州にもたらす(この不況の最中であって、確実に経済効果をもたらしてくれる)貴重な存在であるとされる。留学生増加の原因は、①世界的に不況の最中であっては、将来の就職のために教育に投資する傾向が強く見られること、②2008年度後半以降の豪ドル安によるものである。2009年2月26日づけシティ・メッセンジャー紙を参照。

における集積と不可分である<sup>(43)</sup>。

その結果、南オーストラリア州は、10年前にはさほどの公共課題ではなかったシティの急速な都市化、温室効果ガスの低減といった政策課題にも、公共交通政策を通じて新たに対峙せざるを得なくなった。その問いへの最大の解答が、2008年度予算で示された今後10年間にわたる交通インフラ整備である。

端的にいえば、これは世界中の都市に見られる共通の課題であるが、自家用車の流入を防ぎつつ、いかにシティを高密度に発展させるか、そのためには公共交通のさらなる整備が不可欠である。バス運行サービスを民営化した成功例として世界から注目を浴びたアデレードがいかにこの課題に挑戦していくのか、調査研究の興味は尽きない。

アデレードの建設者であるライト大佐は、その直後の1839年に「私の首都の地選択が正しかったかどうかは、後世の人達が判断するだろう (I leave it to posterity to decide whether I am entitled to praise or to blame.)」との言葉を残したが、計画都市として誕生したアデレードが今後適切にインフラ整備されその結果としてシティが十分に活用されるか否かは、まさに今後の公共交通政策如何にかかっているとと言えるだろう。

---

(43) シティをもっと高密度に活用すべく都市計画が必要であるとする意見はしばしば聞かれる。たとえば2007年5月17日づけアドバタイザー紙は、シティ(中心部)の人口密度は、シドニー：1,600/平方km、メルボルン：1,500/平方km、ニューヨーク：1,760/平方km、ロンドン：4,172/平方kmであるのに対し、アデレードは615/平方kmに過ぎないと紹介する。すなわち、アデレードのシティはロンドンのシティの半分の面積であるにも関わらず、密度は5分の1にも満たないとし、よってアデレードの都市政策は郊外へのスプロールを抑制し、そのかわりにシティを高密度化すれば良いと主張する。