

マイスカイ交通

？ 道路運送法の改正による規制緩和

2002 年 2 月に道路運送法が改正されるまでは、バス事業は参入規制 + 価格規制が実施されていた。バス事業は鉄道事業とは異なり、規模の経済による優位性が発揮される分野ではない。だが所得再分配も兼ねた内部補助によるユニバーサルサービスを可能にするため、公的規制が実施されたのである。法改正により需給調整規制が撤廃され、バス事業における新規参入は、従来の免許制から一定の条件を満たせば参入が可能となる許可制となった。一方路線の廃止に関しては、半年前までの届出制に改められた。

この流れを受けて埼玉県三郷市は、バス路線の再編成計画に基づき、バス事業者が運行準備を進めてきた。三郷市の住宅地と最寄の鉄道駅を結ぶ『地域コミュニティーバス』6 路線のうち、早稲田地区を走る早稲田東・西循環に続き、「三郷駅～金町駅シャトル」と「新三郷東循環」の 2 路線が、2002 年 10 月 26 日からマイスカイ交通という新規参入事業者により運行されている。その中でも「三郷駅～金町駅シャトル」は、ルートが埼玉県と東京都に跨ることから、東京都葛飾区に本社を置く京成タウンバスとマイスカイ交通の 2 社による協同運行となった。

？ マイスカイ交通とは

三郷市は、地理的に東京都に隣接することから人口増加が著しく、住宅地の拡大にバス路線の整備が追い付かない状態であった。そこで市が住民アンケート等を基に 6 路線の立案を行い、需要予測も独自に試算して三郷市周辺の運送、貸切バス業界に呼び掛けたことにより、マイスカイ交通が参入に名乗り出た。

マイスカイ交通は、地元三郷市に本社を置くトラック運送が本業の白石運輸によって設立された会社である。つまり全くの異業種からの参入であることから、注目を集めている。バス事業は、鉄道事業と異なり人件費が総経費の約 8 割を占め、生産性が高いとは言えない。また一般の路線バスは、高速バスのように利益率は高くないが、景気に左右されにくく、安定した収入が見込める理由から参入を行った。鉄道のように莫大な初期投資を必要としないが、新規参入には当然、リスクも伴う。白石運輸は、全長 7m ノンステップ式の小型バスを 6 台購入し、運転手と整備などを新たに 18 名も雇用している。保有トラックが 30 台程度の会社にとってはかなりの投資負担である。

三郷市は、路線図、時刻表などを盛り込んだパンフレット 5 万部を市内の全戸に配

布を行い、バス停に自転車置き場の整備を進めるといった需要拡大の基盤整備は行いが、事業者への資金援助は行わない方針である。

？ 運行の詳細

三郷駅～金町駅シャトルは、ＪＲ武蔵野線の三郷駅南口を起点に三郷市役所、栄地区、戸ヶ崎地区の中央部、高洲西地区を経由して東京都に入り、葛飾区の東金町を通り、ＪＲ金町駅に至るルートである。運行は、金町駅始発が6:00 から 23:00 まで実施されるが、深夜帯が 30～40 分間隔となる以外は、20 分間隔で行われる。

運賃は対キロ制で小人運賃も設定され、三郷駅からの初乗りは 150 円だが、金町駅からの乗車には都内運賃が適用され、初乗り 210 円となる。これは三郷駅から三郷市役所間の 170 円と比較して割高である。三郷駅から終点の金町駅まで乗車すると 360 円である。

新三郷東循環は、新三郷駅東口を起点、終点とする循環路線であり、時間帯によって運行経路が変わる。始発から AM8:30 までは、新三郷駅東口から半田、後谷、小谷堀、早稲田西地区、新三郷駅の右回りルートで運行される。AM8:50 から終バスまでは、朝のコースと逆の左回りで運行される。20 分間隔で 1 日 50 便設定され、所要時間は朝のコースが 15 分、昼のコースは 20 分である。均一運賃で大人 150 円、子供 80 円である。

三郷駅～金町駅シャトル及び新三郷東循環等のコミュニティーバスが運行されるまでは、遠く離れた最寄駅まで徒歩か自転車しか方法が無く不便であったが、登場後はモビリティが格段に改善され、沿線住民には好評である。

参考文献

- 1) 土居靖範『まちづくりと交通』つむぎ出版、1997 年
- 2) 中条 潮『公共料金 2000』現代産業選書、2000 年 8 月
- 3) 鈴木文彦『路線バスの現在・未来』グランプリ出版、2001 年 1 月
- 4) 鈴木文彦『路線バスの現在・未来 Part 2』グランプリ出版、2001 年 11 月
- 5) 土居靖範「規制改革で深まる都市交通の危機と政策課題」『都市問題研究』2001 年 12 月号
- 6) 土居靖範「まちづくりとコミュニティーバス - 増加するコミュニティーバスの成功への道を探る - 」『立命館経営学』2002 年 2 月
- 7) 姫野 侑「規制緩和はバス輸送を改革できるか - 街づくりの視点からの批判的検討(前編)」『運輸と経済』2002 年 5 月号
- 8) 姫野 侑「規制緩和はバス輸送を改革できるか - 街づくりの視点からの批判的検討(後編)」『運輸と経済』2002 年 6 月号

9) 鈴木文彦「規制緩和後のバス事業の動向と展望」『運輸と経済』2002 年 10 月号

10) インフォメーション <http://www.city.misato.saitama.jp/info/info219.htm>

11) 路線バス続々参入 1 / 25 <http://hamq.jp/stdB.cfm?i=hiro1&pn=89>

12) マイスカイ 新三郷東循環

<http://www.machimachinet.com/shop/maisukai/map-sin.htm>

13) 路線バスニュース <http://www.eris.ais.ne.jp/~kunnyu/bus/news/0210.htm>

14) マイスカイ交通 <http://www32.tok2.com/home/akabus/mysky.html>