

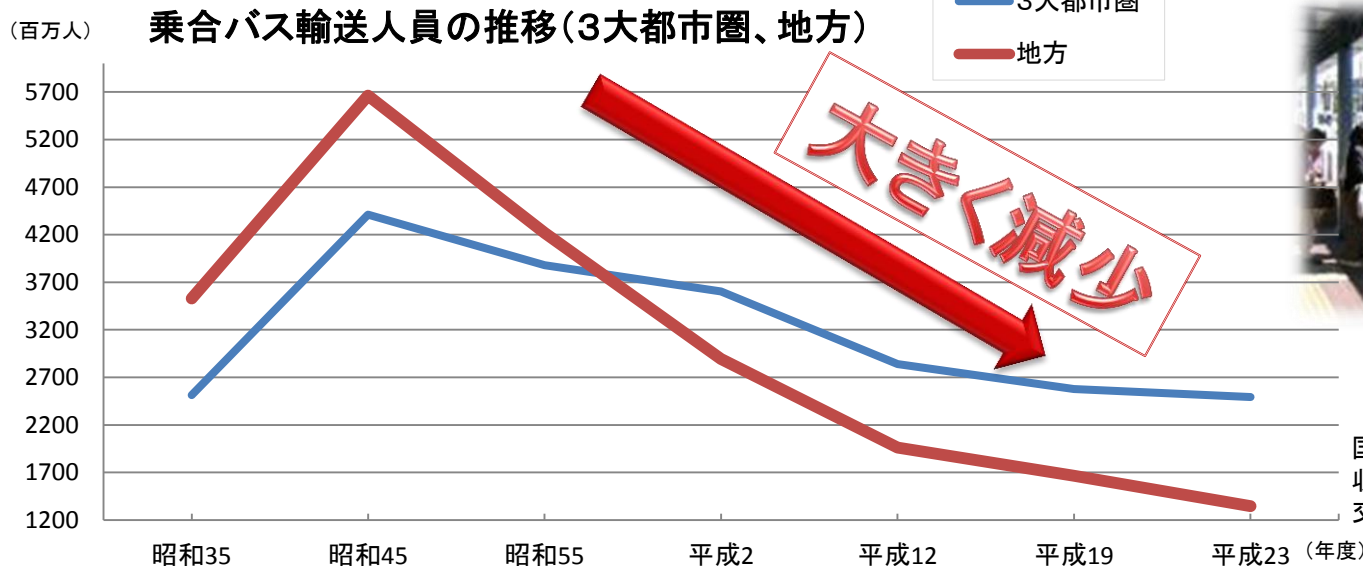
「交通政策基本法」 「地域公共交通活性化再生法」 立法の背景と今後の課題

平成26年8月7日

一般財団法人 地域公共交通総合研究所 理事長 小嶋光信



公共交通再生への取組み … 地方公共交通の衰退

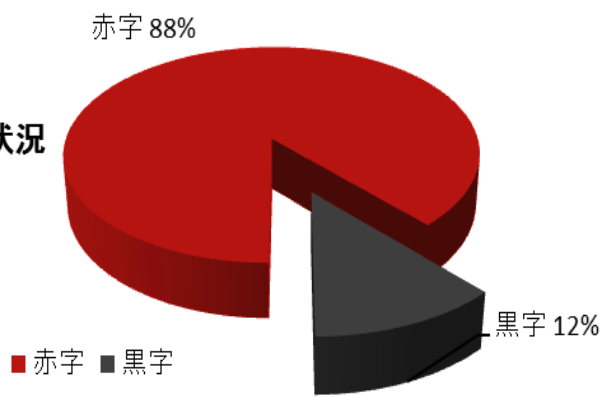


国土交通省「平成23年度乗合バス事業の収支状況について」&日本バス協会「都市交通年報」より

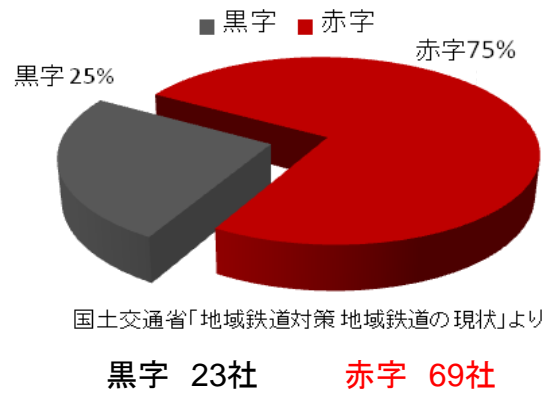
地方部(3大都市圏以外)での平成22年度一般乗合バス事業の収支状況 (保有車両30両以上の事業者)

赤字 133社 黒字 18社

国土交通省 報道発表資料より



平成23年度 地域鉄道事業者の収支



国土交通省「地域鉄道対策 地域鉄道の現状」より

黒字 23社 赤字 69社

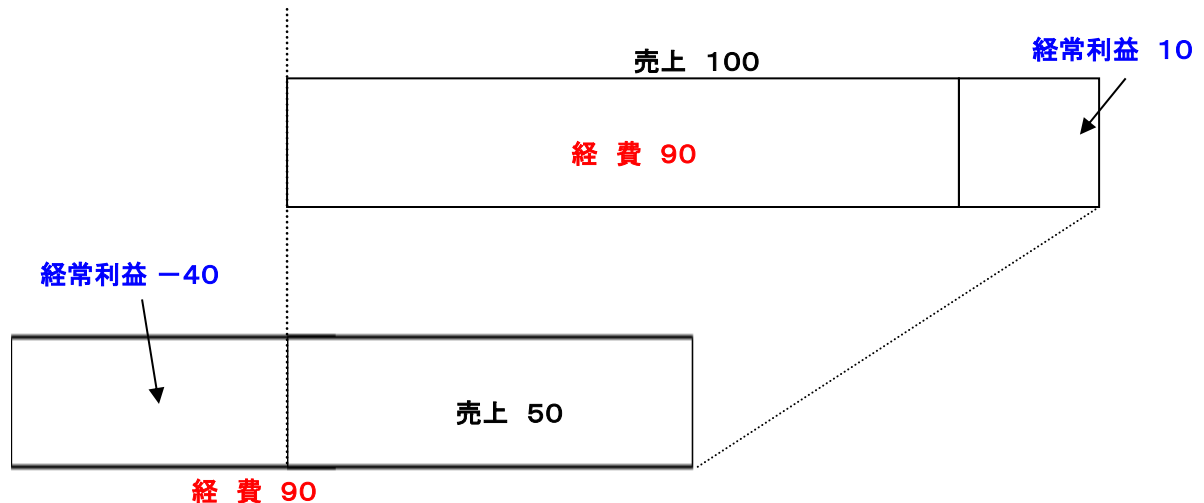
世界の先進諸国で地域の公共交通を民間に任せきった国は日本だけ



公共交通のガラパゴス

地方公共交通のビジネスモデルの方程式

【マイカー時代の到来前】



【マイカー時代の到来後】

マイカーが普及する前には、例えば、売上100－経費90＝経常利益10であった方程式が、マイカー時代の到来後、乗客の減少等で売上が落ちて半分（売上50）となったからと言って、必要経費は変わらず（経費90）、赤字（経常利益－40）となる方程式／売上50－経費90＝経常利益－40となった

再生事業

平成16年 開業

津エアポートライン

公設民営を実証実験 成功例となる

平成18年 開業

和歌山電鐵

- ① 公設(有)民営化の有効性を立証
- ② 公有民営法成立の一助となる

* 地域との連携・相互協力
* 年間80件超のイベント開催
…話題づくり

☆ 年間5億円の赤字を公設民営方式と経営努力で平成22年度40百万円以下の赤字に削減し補助金 約40百万円を返上

☆ 過去乗客年率5%減で、平成17年度192万人が、平成25年度224万人へと約17%増加

平成18年 設立

中国バス

- ① 補助金行政の非効率化の証明
- ② 経営インセンティブという画期的な補助金制度の導入を促す

クレームをお褒めの言葉へ変える

☆ 乗合乗客数 / 7.5%増加
平成18年度 3,817千人 → 平成21年度 4,104千人
☆ 有責事故 / 93%減少
平成15年度 124件 → 平成22年度 8件
☆ 苦情 / 46%減少
平成17年度 198件 → 平成22年度 92件

→ 地域公共交通の活性化、交通基本法成立を目指し尽力

井笠鉄道

公設民託方式への第一歩として、「準公設民営」での再生を図る

平成24年10月12日に破綻を発表し、わずか19日で営業廃止

→ 地域公共交通への対応の緊急性が再認識される

法整備の経緯

宮沢洋一議員に地域公共交通問題進言し、平成19年3月、自民党国土交通部会 地域公共交通小委員会第1回委員会で意見陳述

公有民営法に加え、補助金に経営インセンティブ導入を促す

平成19年10月施行

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(「地域公共交通活性化法」)

鉄道事業再構築実施計画の認定…『公有民営化』

平成21年9月 地域公共交通の健全化が喫緊事案であることを、地元選出の民主党議員へ提議

平成22年1月 国土交通省での第4回交通基本法検討会 → 抜本的改革の必要性を陳述

11月 民主党での第2回交通基本法ワーキングチーム会合 → 早期成立の必要性を陳述

平成23年

三党合意成立
交通基本法案が閣議決定・国会提出

平成24年11月 衆議院解散(政権交代)に伴い廃案

平成25年11月 交通政策基本法成立へ向け 審議が本格化

11月15日 衆議院本会議において可決

11月27日 参議院本会議において可決・成立



第185回国会 国土交通委員会での参考人陳述 風景 (平成25年11月12日開催)

平成25年12月4日 公布・施行

全国でも稀な公共交通事業者の事業廃止・経営破綻のニュースは、発表翌朝、全国紙や地方紙など7紙で大きく報じられた

井笠鉄道（岡山県笠岡市）の **事業廃止・経営破綻**

2012年10月12日 事業廃止を発表

2012年11月1日～井笠鉄道 関藤社長、岡山県はじめ関係自治体方々からの要請を受け、中国バス(両備グループ)により緊急代替え運行(2013年3月31日まで)

2013年4月1日～地域の足の確保を最優先に考えて、公設民託方式への第一歩として、「準公設民営」での再生を図る

井笠鉄道の経営破綻は、井笠鉄道だけの問題ではない

なぜ
起こったか

2002年の「規制緩和」によって、公共交通は免許事業から許可事業となり、補助金の支えがほとんどなくなった ⇒ 路線の退出・廃止も自由、新規参入も自由 …「儲からない路線はやめるべき」という現在の病巣を作る行政へと転換 ⇒ 結果、多くの公共交通事業者が経営破綻、私的整理する事態となった

1. 補助金政策の弊害対策が必要
2. 資金繰り問題の解決策が必要
3. 新たな企業進出や企業努力が生まれにくいという問題の解決策が必要

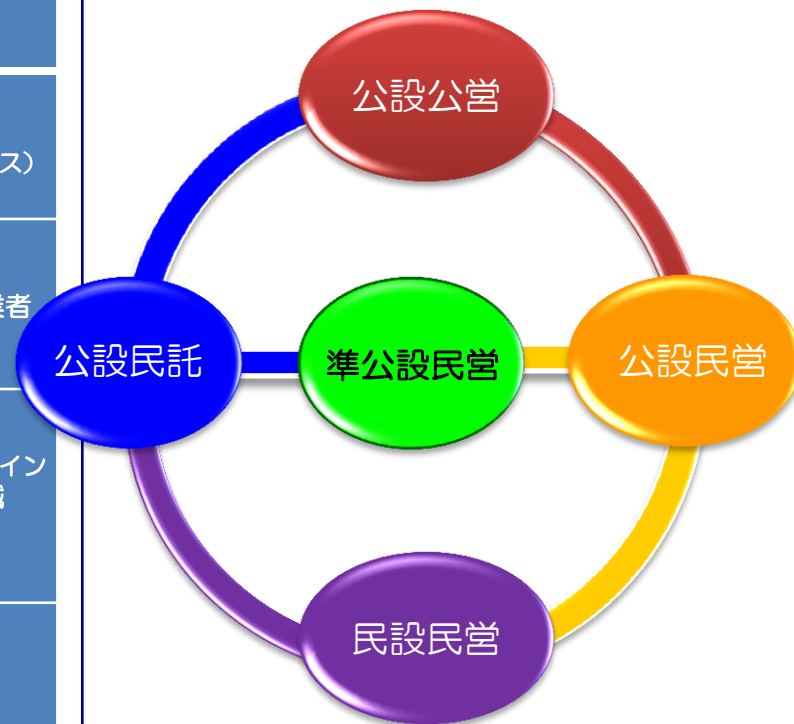
- ① 「結果赤字補填型」補助金から「見込経営努力型」補助金への切替を図る
- ② 基本的に固定額とする（原則として、更なる赤字補填はしない）
- ③ 売上向上を目指し、利用者増のための営業施策を講じる（経費を削減すれば、企業努力のインセンティブとして享受可能）
- ④ 基礎的事業遂行資金が毎月分割で支払われるようにすることが必要

地方公共交通の再建スキーム

公設民営と公設民託の機能を併せ持った「準公設民営」方式が最適である

⇒ 補助金制度を有益に変更する必要がある

経営方式	内容	事例
公設公営	<ul style="list-style-type: none"> 公が車両などの輸送手段を保有 公が自ら運行 	公営交通 (都バス・市バス)
民設民営	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業が車両などの輸送手段を保有 民間企業が自らの責任で運行 	民間バス事業者
公設民営 (公有民営)	<ul style="list-style-type: none"> 公が車両などの輸送手段を保有（車両の場合は、長期リースとして事業者が取得〈事業者に貸与の場合もある〉し、その経費を公が負担する場合もある） 民間企業が運行 	津エアポートライン 和歌山電鐵 若桜鉄道
公設民託 (公有民託) ※小嶋代表の造語	<ul style="list-style-type: none"> 公が車両などの輸送手段を保有（車両の場合は、長期リースとして事業者が取得〈事業者に貸与の場合もある〉し、その経費を公が負担する場合もある） 公が民間企業に運行を委託 補助金ではなく委託料で支払われる 	井笠バス コミュニティバス



地方公共交通の経営パターン

今後の課題