

パネルディスカッション 総論

モデレーター 小嶋光信

民設民営での井笠鉄道の再建が不可能な理由

1. 収益を支える路線が皆無なこと。収支率が50%程度と極めて悪く、経費の半分も収入がなければ民営は不可能
2. 少子高齢化で今後も旅客減少を続けると予想されること
3. 赤字路線を支える収益を得る付帯事業が皆無なこと。観光バス、高速バスが若干黒字のように見えるが、精査すると赤字路線を支える力はないのが実態
4. 補助金は企業の利益を生むことはなく、車両等の投資をする企業力が全くない上、車齢が20年超のバス車両が多く、今後の代替え目処も立たない。従って、資産を保有する企業力が生まれにくい。
⇒ 土地、建物、バスなどの固定資産を保有できない経営的理由
5. 補助金は後払いで、その間に支払われる人件費や燃料費などの支払い資金がなく、担保もないため借入ができない。
⇒ 運営資金が銀行から借りられず、補助金制度では再建できない



* 詳しくは 両備グループHP「代表メッセージ」に掲載 *
<http://www.ryobi.gr.jp/kojima/>

地方公共交通の再建スキーム

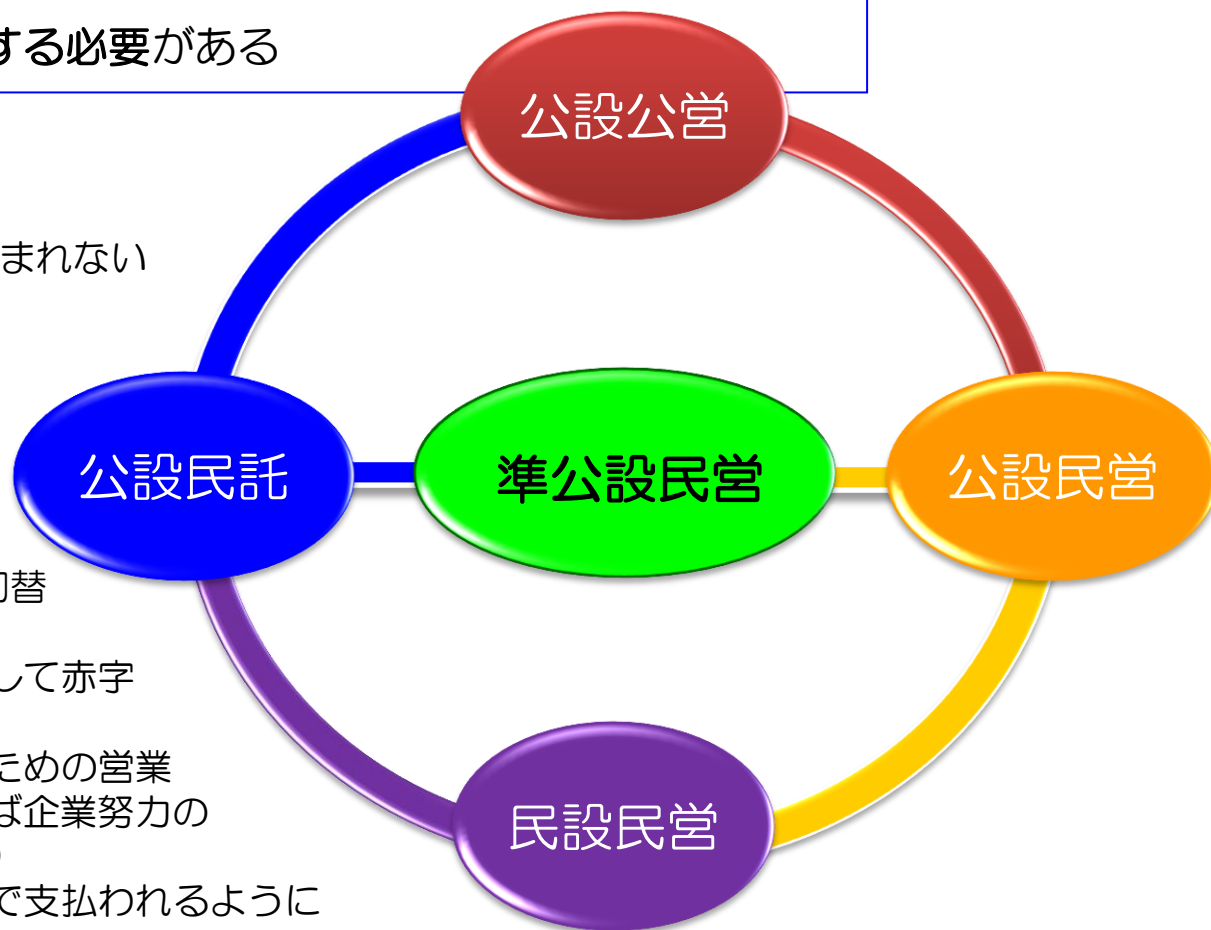
公設民営と公設民託の機能を併せ持った「準公設民営」方式が最適である

⇒ 補助金制度を有益に変更する必要がある

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ない
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



地方公共交通の経営パターン

新たな法の整備と運送法の改正の必要性

健全な事業者あってこそその「輸送の安全」と「利用者利益や利便」が達成できるのではないか？

運輸関連の運送法では、規制緩和の前、異口同音に、

「第1条・・・道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。」

規制緩和の後は、

「… 利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。」

一転、事業者は顧みられず、安全確保と利用者の利益保護だけの法律に変わってしまった

利用者の利益のためには、健全な供給者の存在が必須であり、適正な運営と公正な競争の確保と輸送秩序の確立による公共交通の総合的発展をベースに、輸送の安全を確保して、利用者の利益の保護とその利益の増進が図られるように改正されなければ、公共交通の使命は果たせない

喫緊の国家的課題



運送法の改正に先立って、**交通(政策?)基本法の制定・関連法案整備・財源確保が必要**

今のままでは自由に移動ができない、陸の孤島のような地域が散在する国になってしまう

