

人と環境にやさしい交通をめざす協議会
制度財源検討会（第13回）

コロナ禍で存続が危ぶまれる 地方交通の抜本的救済策について

— 官民の役割分担から —



2021年5月15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

両備グループの歴史

明治43(1910)年に西大寺鐵道(株)として創立

地域社会への貢献を目指し、暮らしと密接に結びついた事業とともに文化事業にも取り組む

4つの事業セグメントを中心として

「トランスポーテーション&トラベル部門」「ICT部門」「くらしづくり部門」「まちづくり部門」の4つの事業セグメント + 「社会貢献部門」を中心に、
 現在 48社1組合、年商 約1,637億円、経常利益 約82億円、
 社員総数 約10,000人の企業グループ

(2020年3月末_時点)

今年(2021)年7月に創立111周年を迎える



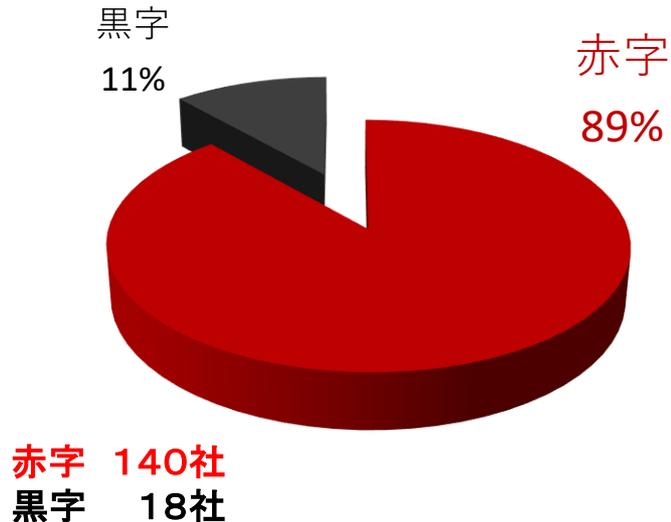
西大寺鐵道 大多羅駅 風景



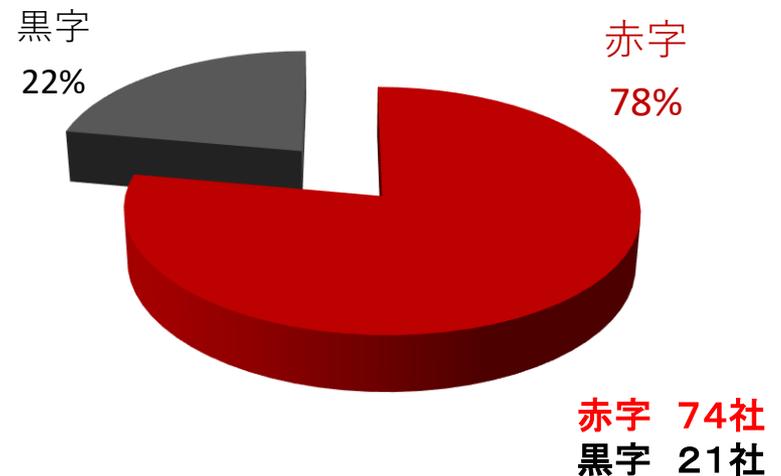
砂川鉄橋を渡る西鐵機関車

地方の地域公共交通は 衰退の一途をたどっているのが現状

令和元年度
一般乗合バス事業 収支状況
(三大都市圏以外の地域; 保有車両30両以上の事業者)
国土交通省 報道発表資料より

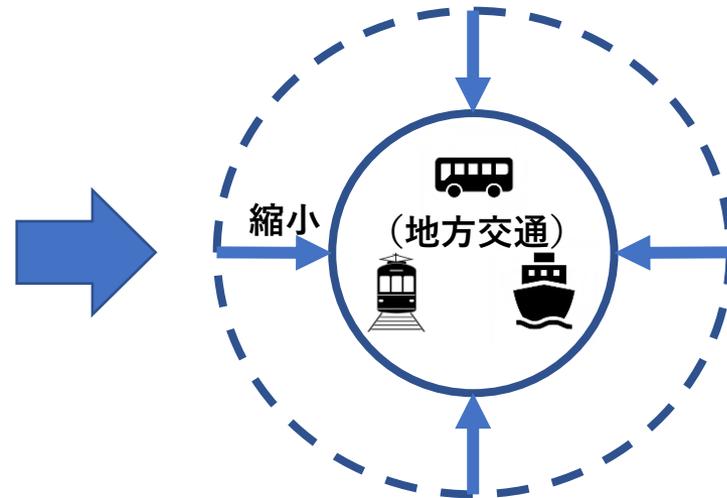


令和元年度
鉄軌道事業 経常収支
国土交通省「地域鉄道の現状」より



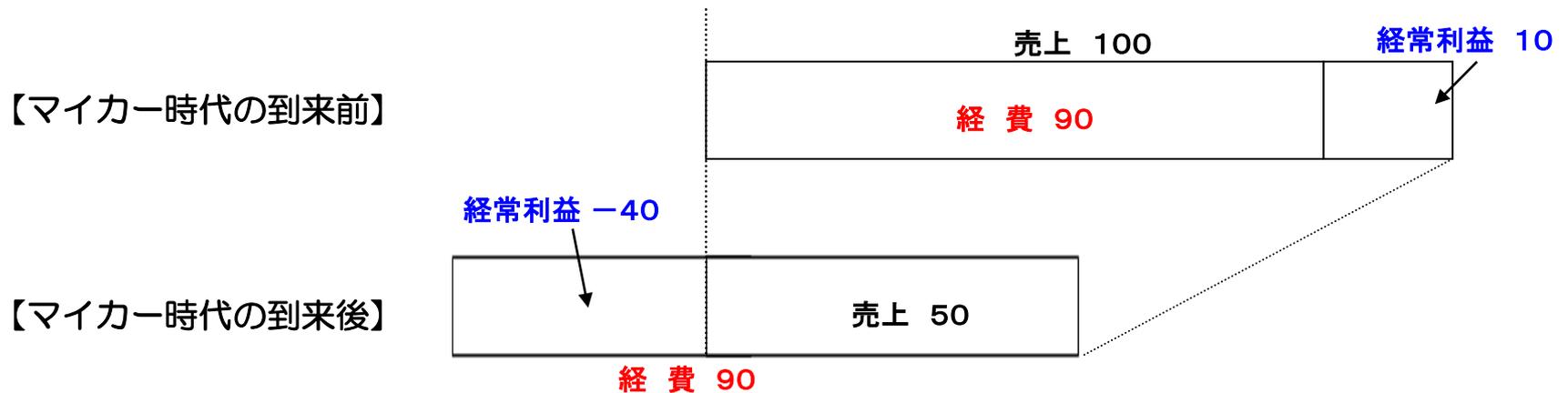
地方交通衰退には大きく5つの要因がある

1. マイカー時代の到来
→ 40~60%の利用客の減少
2. 都市のスプロール化とマイカーの増加
→ 交通渋滞の慢性化
→ 路線バスが定時性を喪失
3. 補助金行政の副作用
→ 経営不在の助長
→ 顧客不在の労働運動の助長
4. 規制緩和
→ 衰退期の規制緩和による過当競争
5. 誤った評価概念の導入
→ 公共サービスへの費用対効果の概念の持ち込み



世界の先進国で地域公共交通を民間に任せきった国はない

地域公共交通のビジネスモデルの方程式



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

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

地方交通の再生実証

H18年 中国バス (事業再生型)

- 広島県で経営難に陥った中国バスからの支援要請を受け再建を実施
- 補助金制度の副作用や不仲な労使関係がお客様離れを引き起こした主因であることを実証
- この再建をきっかけに与党（自民党）内に「地域公共交通活性化小委員会」が設置され、ここでの議論を起点に地域公共交通活性化に関わる種々の法律が整備された

H24年 井笠バス（井笠鉄道） (準公設民託型)

- H24に井笠鉄道より経営難の相談を受けていた中、同年10月12日に月内で路線バス事業の廃止が突如発表される
- 引継期間が19日間しかない中で両備グループの中国バスに対し、井笠鉄道や関連自治体から緊急代替運行が依頼される
- 経営分析の結果、全路線赤字で収支率は50%という中で通常再建は困難と判断し「公設民託」による再建案をまとめる
- H24.11.1 中国バスが38系統の代替輸送を開始
- H25.4.1 井笠バスカンパニーを設立
地域から要請のあった23系統の路線運行に移行

H18年 和歌山電鐵 (公設民営型)

- 南海電鉄が貴志川線の廃止を表明
- 地元利用者を中心とした「貴志川線の未来をつくる会」が組成され、両備グループに再生手法に関する相談が寄せられて、3点を提言
 - ✓ 公設民営とする
 - ✓ 運行は第三セクターでなく経営責任が明確になる単独出資型で行う
 - ✓ 利用者中心の運営委員会を社内に設け、運営の司令塔とすること
- その後、運行事業者公募に入るが応募がなく、口説かれて岡山電気軌道がコンペに参加し事業者選定を受ける
- 平成18年に新会社「和歌山電鐵株」により貴志川線が開業

H16年 津エアポートライン (公設民営型)

- 先進国の「公設民営」による経営実証を成功させたモデルケース
- 当初、ボランティアで再生方法の検証を両備でお引受けし3点を提言
 - ✓ 需要が少なく県内5航路の維持は不可能
 - ✓ 津市からの航路のみ運営可能で、船・港・待合所・駐車場は公設とし、運航のみ民営とする
 - ✓ 第三セクターでなく100%出資の民営会社で運営する
- 津市航路開設後、当初の約束を無視し一過性の需要に周辺自治体が飛びつき相次いで航路開設がなされるが、他航路はすぐさま経営不振となり倒産や廃業が相次ぎ、両備HD（津APL）が松坂航路再建に参画

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4千万円以下の赤字に削減し補助金 約4千万円を返上

☆ 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

クレームをお褒めの言葉へ変える

- 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

☆ 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

→ 地域公共交通への対応の緊急性が再認識される

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

法整備の経緯

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」

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

交通政策基本法の 成立

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し、第2回交通基本法ワーキングチームへ移行 → 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、衆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

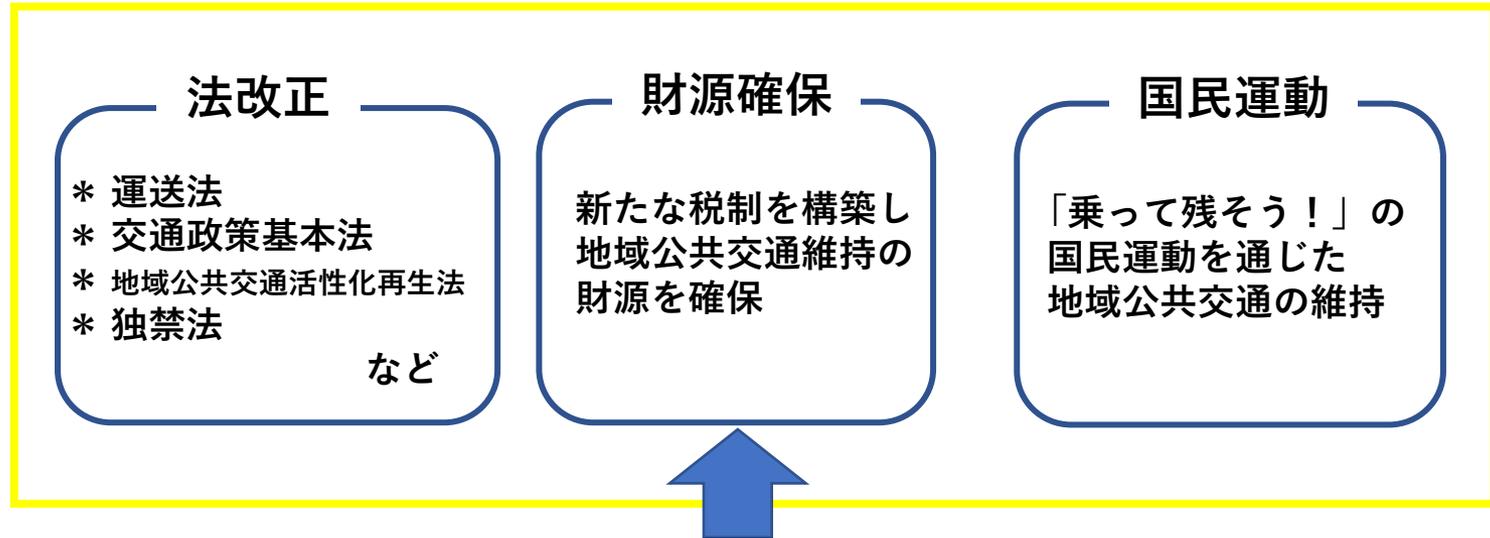
コロナが地方交通の危機を加速させた

コロナ禍における地方交通の苦境

1. 地方交通（バス、鉄軌道、フェリー）は、2020年4～9月の半年で約2,100億円の赤字
2. コロナ禍の中でも、社会インフラとして事業継続の要請があり、運行/運航した結果、雇用調整助成金などの政府支援が十分に受けられず
3. 地方創生臨時金も「損失補填」「人件費」「用地費」などが支援の対象外とされた

どのように地方交通を守り、次の世代へと残していくのか？

政策／制度の再構築



あらゆる策を講じてチャレンジ

- 国への直接的な働きかけ、政策提言
 - セミナーやシンポジウムを通じた世論形成
 - 東京大学等での講義
- など

再構築は徐々に進んではきたが...

地方交通に残された時間はあと僅かとなってきた

生活交通をドミノ倒し化させない、ぎりぎりの時期がまさに今！で
早急な救済が生活交通維持の国策にも適う！



(一財) 地域公共交通総合研究所 全国調査

コロナ禍での「公共交通の経営実態」に対するアンケート調査の結果

(実施期間：2020年10月22日～11月16日)

★ 全国400社以上の交通事業者にアンケート調査を依頼（124社から回答）

1. 「不可欠に業務を行う事業者」として、地域生活を守るために懸命に運行を維持したことで雇用調整助成金の対象外となり、「赤字補填はしない」という原則論から、大きな救済策もないまま、2020年4～9月までの約半年間で、2,100億円もの赤字
2. 地方交通のほとんど全てが赤字企業化し、赤字解消の目処は立たないのが現状
3. 現状が2021年末まで続けば、5割（地方鉄道では6割）の交通事業者が経営困難になる（地方鉄道では、すでに全社が赤字）
→ 事業継続が危機的な状況
4. 約9割の企業が政府の支援を求め、約8割（地方鉄道では10割）の企業がこの災禍は国、自治体、企業が3分の一ずつ応分に負担するよう求めている

▶ (一財) 地域公共交通総合研究所webサイトに調査報告書<速報版2020.11.25>を公開中

アフターコロナでは「昨日の今日は戻ってこない」！

- ① リモートワークなどの働き方改革やリモート講義などの導入で通勤・通学者が減少
- ② リモート診療やインターネットショッピングなどが主流となり、ステイホームで十分に生活ができる社会が形成されて生活交通も減少
- ③ 国が外国人旅行者や受験生などに「公共交通は3密となるため利用するな」という誤ったイメージをつけたことによる風評被害
- ④ 公共交通を利用したツアーなどの団体行動が嫌厭されて縮小し、個人もマイカー観光に逆戻り

➔ 通勤、通学、診療、ショッピング、観光という移動の縮小 → 公共交通の利用度は大幅に縮小

➔ 売上が激減する懸念（需要の減退により、悪くみて2割、良くみても1割以上減少すると推測

➔ 減収の危機が永続化する懸念）

※ 事実、コロナ第一波後の昨年7月に一時、持ち直すかと思えた利用者も、第2波・第3波で再び縮小し、8月以降、各交通モードともに3割減_前後で推移中

新型コロナウイルスによる弊害

- ・ 生活交通を支えるビジネスモデルが破壊された！ → 公有民営化・民託化の必要性
- ・ 地方交通の利用縮小は一過性のものではなく、公共交通の構造が変わったと認識すべき
- ・ 赤字の生活路線を支えるビジネスモデル（観光バス、高速バス事業）が全て赤字化
 - ➔ 地方の生活交通の危機がさらに増大
 - ➔ 活路として想定していた観光も壊滅的な状況で、地方交通事業者は逃げ場を喪失
- ・ 倒れた事業の再建には大変な労力と費用が必要で、地域住民の不安は絶大

* コロナが収束しても、元通りにはならないということをしっかりと認識すべきである *

喫緊の課題 1 ▶▶▶ 短期的には速やかな緊急措置が必要！

現状の運収が10～20%減少すれば、

① 公助・共助・自助の緊急支援が必要

「地方路線維持 特別支援金」として、交通事業全体では、昨年半年で1兆円、合計で3兆円の支援が必要

※ 2020年9月までの約2,100億円（地方鉄道は210億円、年間では350億円）の損失額への支援として、国と県市町村、事業者がそれぞれ3分の1ずつの700億円（各_年間では116億円）を負担

② 新たな自助・共助・公助システムの導入

過疎地や人口減少地帯の減便、路線廃止に対応すべく、有償特別輸送、デマンドタクシー、地域住民での乗合カバーや運転援助、タクシーの生活貨物輸送や宅配業者の便乗タクシー化という路線維持を目指した、新たな自助、共助、公助システムが必要

③ 競合路線における重複運行の改善や運賃調整を早急に図る

今回の法制化による独占禁止の除外を活用

④ 福祉政策として行政で負担

業績の良いときに創られた優遇策（高齢者や障害者割引、通学定期など）は本来、行政がすべき福祉政策で、バリアフリーや環境対策への費用も公的負担化することが望ましい

⑤ 顧客利便と効率化を図る

IT化による顧客の利便性UPとキャッシュレス化、バスロケなどの効率化は新型コロナウイルス感染対策にもなる

⑥ 10～20%程度の運賃値上げが必要

⑦ 国や自治体による「生活交通雇用維持 特別対策金」の創設が必要

他産業より賃金水準が約100万円低い運転士や運転手の労働条件を守り、業界の人材確保にもなる

喫緊の課題 2 ▶▶▶ 中長期的には抜本改革が急務！

- * 民間に委ねきった日本の地方公共交通政策は、世界の先進国の中でも異例で、現状の運送法が世界的には異常なものだと知るべき
- * 地方公共交通は、すでに赤字が常態化しており収益事業としては逸脱しているが、赤字で全く収益がなくても維持を図らざるを得ない「社会福祉」としての乗り物で、もはや日本の民設民営での補助金の仕組みだけでは支えきれない
- * 健全な交通事業者がいることが利用者の利益になる時代になったと理解した上で、今後、地方生活交通を維持するには公設(有)民営/民託を軸にした抜本的改革が必要不可欠

① 交通事業者が健全に維持していける法改正

交通政策基本法に則って交通の競争政策での運送法では全く顧みられなかったが、少子高齢化社会では「利用者の利益」＝「路線の維持」といえ、競争を前提にした運送法では供給者の健全な発達は機能しないため改正すべき

② 交通目的税の創設

地方には十分な財源がなく、他の先進諸国のように地方交通を支える財源づくり（旧道路目的税の仕組みを利用 or グリーン税制の新設）が早急に必要

③ 「乗って残そう公共交通 国民運動」の創設

風評被害で減少した需要を回復するためには待ったなしの状況

抜本的改革とあわせて、次の5項を提案する

1. 総理直轄の「地方生活交通維持 緊急対策会議」の開催
2. 与党の自民党内に地方交通維持・改善調査会（或いは交通部会の小委員会）を創設
3. 国交省に地方交通は縦割りから横割りの地方生活交通局の創設
4. バス事業・海事事業でも公設民営、公設民託を法制化
鉄道では和歌山電鐵の再生によって公有民営化が法制化されているが、バスや海事でも必要である
5. 補助金政策に加えて新たな制度の創設が必要
すでに赤字の交通事業者に投資能力はなく、現行の自己負担がある補助金制度では、事業者は救済できない「公設」「公有」などの新制度の創設が必要である



Anniversary

ありがとう111周年、おもいやりで未来を創る