

衆議院インターネット審議中継より

http://www.shugiintv.go.jp/jp/index.php?ex=VL&deli_id=43195&media_type=

開会日：2013年11月12日（火）

会議名：国土交通委員会

案 件：交通政策基本法案（185 国会閣 17）

交通基本法案（183 国会衆 38）

10 時 13 分

小嶋 両備グループ 代表 兼 CEO

両備グループの小嶋でございます。おはようございます。

こうやって交通政策基本法について陳述させていただけることを大変嬉しく思っています。

私がこの14年間で取組んだことを、15分でお話させていただきたいと思っています。(笑)

私どもは1910年、岡山県旧西大寺市という町で西大寺鐵道として産声をあげました。

運輸交通部門、情報関連部門、生活関連部門の三つの事業コアがあり、約56社、従業員8,500人の企業グループで、公共交通については鉄道、軌道、フェリー、路線バス、ほとんど扱わせていただいているというのが特徴ですし、もう一つ私鉄グループさんと違うのは、約1,000人以上の情報系の社員がいるということです。

実は私が、平成11年（1999年）に両備グループの代表になった時、私どものグループの懸案というのは、毎年2~3%ずつ、いわゆる顧客の逸走が続いているこの公共交通をいっただいどうするのかということでした。

私どもは補助金をいただかないという企業ポリシーでやってきましたが、2002年の規制緩和を迎えて、これはもう我々のグループでさえも10年後には赤字になるなあ、公共交通はお荷物の事業になってしまう一体どうしたらいいんだろう、というところが出発点でした。

そして、いろいろ研究をしていくと、こちらに書いていますが、3番目にですね、先進国で公共交通を民間に任せきった国は、まさしく日本一国しかなかった、ということです。

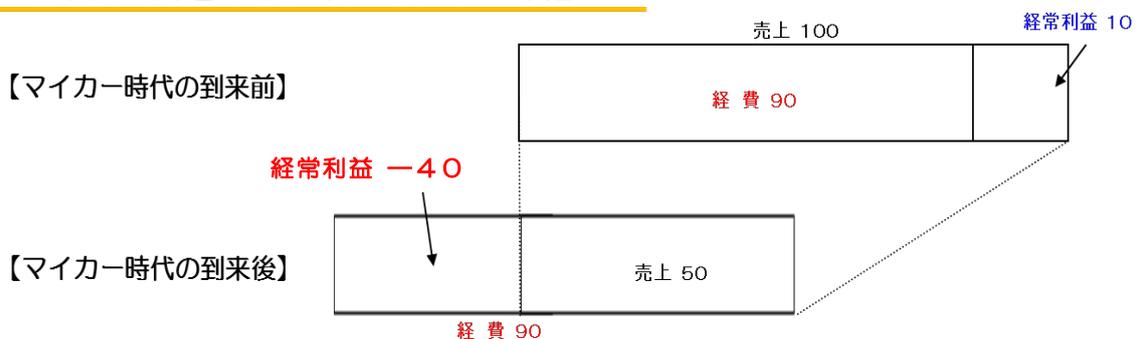
今、(家田)先生がちょっと仰られましたが、公共交通のガラパゴスと言われても仕方がないような状況に陥っています。

3. 先進国で公共交通を民間に任せきったのは日本だけ

→ ヨーロッパはフランスなどを中心に交通権を認め、公設民営で公共交通を存続
研究の結果、先進諸国の中で、公共交通を民間に任せきっている国は日本だけだということが分かった。特にヨーロッパでは、道路を造り、マイカーを増やす政策をとれば、顧客の半分以上がマイカーに移行し、公共交通は経営できなくなるだろうという末路を知っていた。
従って、マイカー時代は、交通弱者という免許を取得できない子ども達や、免許があっても運転できない高齢者や、経済的に運転できない人達を生みだし、マイカー政策だけでは交通の自由な往来ができなくなるという懸念があることを知っていたため、アメリカ型のマイカー社会は交通弱者の交通問題を招来するとして、そこから、フランスなどを中心に、ここに等しく国民に交通を保障する権利、すなわち「交通権」という概念が生み出された。
そして、その交通権を保障する手段として、「公設民営」という方法が一般的にとられ、上下分離により、行政と民間の役割分担が行なわれている。

では、なぜ、ヨーロッパ社会は「公設民営」というやり方をして公共交通を残そうとしたかということですが、ここに、地方公共交通のビジネスモデルの方程式を書いています。
マイカー時代の到来前とマイカー時代の到来後ですね。マイカーが入る前は100人が100人公共交通に乗っていただきました。経費が90としますと、100マイナス90、10が経常利益の産業だったとしますと、マイカー時代になり、この100のお客さまが50すぽっと抜けてしまいます。売上が50になります。しかし、経費の方は100人乗っていた電車が、では50人になったから電車を半分にするか、50人乗っていたバスを25人になったから半分の大きさにするというわけにいきませんので、売上50マイナス経費が90、イコールでマイナス40という、いわゆるマイナスのビジネスモデルとなってしまった。
このように、もう成り立たないビジネスモデルになっているものを、補助金政策で何とかつないで、そして過去の蓄積を食いつぶしながら、そしてまた賃金が大幅に下がりながらですね、維持してきたというのがこの産業の実態です。
したがって、このマイナスのビジネスモデルをいかに現状に合わせていくかということが政策上いちばん大事な課題ではないかと思っています。

地方公共交通のビジネスモデルの方程式



そして4番目に書いていますが、規制緩和と三位一体改革で地方財源は欠乏して、地方公

公共交通は存続の危機に至ってしまいました。

公共交通衰退の理由は簡単に書いてありますが、やはりマイカー時代になって 50~60%の顧客を失ったこと、これが 1 番でございます。

2 番目は都市のスプロール化によって交通渋滞を引き起こし、マイカーと一緒に渋滞に巻き込まれ、バスを中心とした公共交通が機能しなくなったということです。

4. 規制緩和と三位一体改革での地方財源の欠乏で、地域公共交通は存続の危機

その状況の違いの理解が十分されないまま、規制緩和により地方では、ほとんど赤字の路線バス事業なのに、補助金制度が大幅に変革し、減少し、退出自由と費用対効果の概念導入で、路線の減少、公共交通企業倒産を招くことになった。唯一の収益源として赤字路線維持のために始めた高速バスも、違法と思われるツアーバスや、高速道 1000 円政策等で収益力を失って、逃げ場がなくなった。

そしてもう一つ、実は忘れ去られているのは、補助金制度はなくてはならないものですが、(この制度には)副作用が二つあった。一つは、経営のモラルハザードを起こすということです。後ほど説明いたしますが、私どもが再生しました中国バスは、私どもよりも高速バスを 1,000 万円高く買っていました。そして、燃料は 10 円もリッター当たり高く買っていました。そして、部品代に至っては 3 倍でした。当時の経営者になんでこんなことするんだと聞きましたら、赤字を減らすと基本的には補助金が減る、そういう感覚に陥るようでした。

もう一つは労使の不仲を助長したということです。お客さまが見えなくなってしまった。基本的には行政から補助金をいただくことが目的になってしまって、労使ともにお客さまに対する努力を失って、ストライキに次ぐストライキをしたのが中国バスです。

そして、その次に来たのが、そういう状況の中、補助金で支えていた事業が大半であった地域公共交通の事業の中に規制緩和が行われたことで、規制緩和そのものは悪いことではありませんが、実は経済学的に言ってもですね、やっていい産業とやってはいけない産業があるということの分別がどうも今の世論の中で忘れられているような気がいたします。そのことを規制緩和の幻想という形で私が書いています。規制緩和は供給が需要よりも少ない、いわゆる需要がどんどん増えて供給が足りないところには規制緩和をすべきですが、逆に需要がどんどん減り供給過多の産業でやりますと、結果的にはその産業の滅亡に繋がる、ということです。致命傷になってしまいます。現実にタクシー産業、観光バス産業は、滅びるところ寸前まで供給過剰で苦しんでいます。また、岡山市においては、去年の 7 月、突如として異業種から循環バスという形で(路線バス事業への)進出がありました。

140 円、170 円の運賃のところへ 100 円で走らせる。実は地方では中央部のお客さまの多いところの収益で郊外に路線を延ばしているものなので、郊外路線の維持に支障をきたすということになってしまっています。

そしてまた、公共への誤った費用対効果の理論。事業仕分けでよく聞かされたことですが、入れていいところとってはいけないところ、実は公共財には費用対効果の問題は、節約という面ではいいんですが、国民経済的には誤りだと思います。

それではこういう状況の中で、どうしたらいいだろうと思って、公共交通のパネルディスカッションを地元でしました。

わかったことは、6 番のところに書いていますが、一人の女性が「私はもう公共交通なんか使うことはありません。マイカーがあれば十分です。たった通勤、通学の 10% くらいしか携わらないものは基本的には公共交通とはいえない。したがってそんなものはいらぬ」と仰って、その時、大変ビックリいたしました。

6. これは大変だということで、早速公共交通再生に向かっての努力を開始した。

① 「公共交通利用のパネルディスカッション」を開催

着任早々岡山県国道事務所を訪ねて、今後は道路を造ることと同時に、道路を効率的に使うような国民的努力が必要な旨を説明した。すなわち、地方都市の道路渋滞は朝晩の通勤通学時に発生することが多く、その数時間のために道路を造るよりは、バスや電車による公共交通が分担することが国民経済的に有利であると力説した。

ちょうど TDM (交通需要政策) の推進を国道事務所として考えていたということで、このパネルディスカッションのスポンサーを引き受けてくれて、地元のラジオの生放送で行われた。パネラー (利用者代表) としてご参加の女性が、バスや電車による通勤・通学の占める割合が 10% 以下と知って、**90% 以上はマイカーや自転車や徒歩であり、むしろ輸送割合が大部分を占めるマイカーこそが公共交通だと発言された。**その上さらに、もうそんな割合しか輸送していない電車・バスはなくても、地方ではマイカーで十分だと言うのだ。この認識には、正直腰が抜けるほどビックリした。彼女は生活ですでに電車・バスを使うことがなく、必要性を全く感じていなかった。

私は、「公共交通というのは、利用者が多い少ないということではなく、それを必要とする、免許を持たない子供達や、運転できない高齢者の方々に移動手段として社会が備えていなくてはならない交通手段ということですよ」と説明した。続けて「貴女にとって今はマイカーで生活に支障はないかもしれませんが、お年を召して運転できなくなったときに必要となるのが公共交通なのです」と述べると、渋々納得されたようだった。マイカー時代の恐ろしさは、働き盛りの社会人達が一番、その必要性を痛感していないということだ。いずれは公共交通のお世話になるのだが、世論として声の小さい交通弱者の皆さんだけが必要性を感じる交通手段だということが、ミスリードになった規制緩和と地方の公共交通の衰退に歯止めが掛からなかった一因かもしれない。

実は、交通弱者という存在が、マイカーを運転している通常の人の方には極めて希薄になってしまっていて、なくてもいいんじゃないかと思われているところに大変な危機感を抱いたわけです。その他、県民会議をやったり、オムニバスタウンの導入をしたり、バスシエルターを入れたりですね、「時刻表見えルン」というのを作ったり、クリームスキミングを直しましたが、地域公共交通を活性化するというやり方ではお客さまの取り戻しができないということがわかりました。

基本的には街が元気になることが大事であって、街が活性化すれば我々公共交通事業者も活性化するということがわかって、21世紀のまちづくりとして「公共交通利用で歩いたのしいまちづくり運動」という取組みをしました。

未来型のLRT「MOMO」、これは今、富山ライトレールさんに私どもの車両と同デザインを使っている。また、岡山市中心部の活性化ということで、108mのグレースタワーを建設して、コンパクトシティの原型を作っていました。

そのうち市民団体は私どものやっていることを全国にお話しになって、私どもの方に経営の再建の依頼が殺到してまいりました。そういう中で、実はお話があったのは公共交通ではなくて、9番目に書いてあります、津エアポートラインです。三重県が空港のない県として中部国際空港に海上アクセスする。しかし、企業はどこも協力してくれないということで私のところにご相談があつて分析をしてみました。簡単に言うとコンサルタントが作ったよりも需要がなくて5航路どころか1航路もできない、せめて津市に公設民営ならできる、また3セクでやってしまうと結果的には経営が杜撰になってしまって、意思決定が遅れてつぶれることになるということで、ボランティアで海上アクセス案を作って差し上げました。結果として、海上部門の経験がある引き受け先がなく私どもがお引き受けしてこの事業をしましたが、たまたま（空港）開業人気と万博開催で、この航路がものすごく賑わったために他の都市でもできるんじゃないかと四日市、松阪市、伊勢市もやられて全部つぶれて、結果的には3市長とも失職された。今、松阪の航路は私どもで再建させていただいています。

9. 津エアポートラインで「公設民営」の効果を実証

地方公共交通再生のポイントは先進国型の「公設民営」だが、この経営スタイルは三重県津市から中部国際空港への海上アクセスとして開設した津エアポートラインで実証実験をして、成功することができた。

ボランティアで分析をお引き受けした結果、

- ① 需要が少なく、県内5航路は無理なこと。
- ② 津市からの航路が、需要が少ない中でも唯一期待でき、船や港、待合所や駐車場は公設とし、運航のみ民営とする案なら航路開設できること。
- ③ 3セクは責任体制が不明確で、意志決定が遅れるので、100%単独出資の民営会社とすること。

と提案した。経営は地元の海運経験があり、信用ある企業を公募するようにサジェスチョンした。しかし、地元から海運経験のない企業の応募のみで、地元ではないがこのプランを作成した弊社に公募参加のお願いが各方面からあつた。高速艇を市に寄付する素晴らしい地元企業の熱意にも絆されて、航路開設を決意した。これが空港開業人気と万博効果で予想以上の一過性の顧客増加で好成績だったので横目で見えた隣市が、相次いで一航路だけとの約束を無視して航路開設をした。案の定一過性の需要が剥げて、他航路は瞬時に業績不振となり、倒産や廃業が相次ぎ、その救済に両備ホールディングス（津エアポートライン）が松坂航路を再建することになった。

そして、そのことが結構世間で有名になってきて、南海電鉄貴志川線が廃線になるという

ことで、地域から存続できないかという相談がありました。私どもの方で分析をさせていただいて、「公設民営にすること」「運営会社は3セクとしないで100%単独出資にすること」「利便向上は和歌山電鐵内に運営委員会を作って検討する。ということで、年間5億円の赤字路線を8,200万円以内にまでだったらできるよ、しかし、これは現行法ではなかなか難しい」ということでしたが、監督官庁の方も一生懸命に頑張られて、地方の鉄道を残すのはこの方法しかないのではということで、超法規的に実施することができるようになって、おかげさまで6ページになりますが、市民運動が上滑りでなかったということと、行政の協力体制がしっかりしていること、人口がやや増加地帯に変わっていったということでこの路線が非常にうまく再建できました。

年間80件ものイベント、いちご電車、おもちゃ電車、たま電車、三毛猫のたま駅長、というように形で鉄道の存在感を見ていただくようになりました。客招きの駅長さんの効果というのは、年間11億円の経済効果と言われています。

10. 和歌山電鐵の再生で「公有民営法」成立の一助に

その中の一つが南海電鐵貴志川線で、年間5億円の赤字を計上して廃止が発表されていた。廃止発表と同時に、路線存続運動として「貴志川線の未来をつくる会」が展開され、約6千人もの熱心な会員の皆さんが「乗って残そう貴志川線」というスローガンで活動されていた。彼らから岡山電氣軌道へ熱心なアプローチがあり、

① 公設民営とすること。

② 運営会社は3セクとせず、100%単独出資とすること。

③ 利便向上は和歌山電鐵内の運営委員会で計ること。

上記①～③を中心に、5億円の赤字を年平均82百万円以内とする案を作って差し上げた。

運営は地元企業がするようにと公募したが、やはり鉄軌道会社の応募が無く、結果我々が経営するようになった。実際に不可能と思われた再生を決意した背景には、実質、公設民営のスキーム作りに協力してくれた行政の努力と、会社幹部のしっかりした分析、社員にも極秘で貴志川線に乗って、各駅を降りて歩き回って得た情報での確信があった。

現場での働きぶりを見て、人件費コストは半分に出来る自信と、道路環境が悪く営業努力の可能性や、西日本最大の三社参りが忘れ去られていたことから、観光掘り起こしの可能性が見えたことだ。そして、再建の要請をお引き受けしたのは、最終的に

④ 市民運動が上滑りでなく本物であること。

⑤ 行政の協力体制がしっかりしていたこと。

⑥ 地域が人口増加地帯であったこと。

を確認できたことが意志決定の理由となった。

初代の常務取締役への発令は「朝晩は乗る方の乗務、暇な昼間は常の方の常務を命ずる」とした。現場は直接人員が中心で、常務自ら運転して安全体制のチェックをして、かつコストパフォーマンスが良いスリム化した組織が特徴だ。和歌山電鐵の再生が順調に進んでいる要因は、市民団体の熱心な協力と、県と2市（和歌山市、紀の川市）がしっかりまとめ、行政努力をして下さっていること。年間80件ものイベントをはじめ、いちご電車・おもちゃ電車・たま電車という魅力ある電車の相次ぐ投入に加え、三毛猫のたま駅長の存在が大きい。

次に並行して、隣県の広島県、中国バスが、破綻する3ヵ月前に社長が私のところに面談に来られて、広島県で救ってくれる業者がないので隣県の岡山県に来たと言われましたが、これは「燃える高速バス」という2000年のはじめにNHKで叩かれた会社で、年間12回以

上の労使紛争をした会社です。再生不可能といわれていましたが、社長のお顔を見たらですね、これは引き受けなかつたらとんでもないことが起こるなと思って受け入れさせていただきました。

この中で結果的には先ほど言いましたように補助金制度の副作用や不仲の労使関係が客離れを起こすことを分析しました。

おかげさまで2008年度には1億円以上補助金を減らし、事故は8分の1になり、苦情は4割減少しています。

12番目に地域公共交通の現行の維持の仕方は延命治療の効果しかないと書いています。補助金制度というのは、本来、一部のカンフル注射であってですね、ほとんどが赤字になったところでカンフル注射では体力が持たないということです。先ほど（家田）先生からお話がありましたが京都市、名古屋市のシステムを韓国が取り入れて、ソウルの素晴らしい公共交通網を作られたということは敬意に値することです。

12. 地域公共交通の現行の維持の仕方は延命治療の効果しかない

これらの法制化で、地域公共交通の見直し機運と、種々の支援体制ができたが、これで十分かという
と、「やっと端緒」なのである。すでに協調補助は、黒字企業には有り難いが、地方の大赤字の路線企業では機能せず、バリアフリー、CNGなどの環境対応、ICカードやバスロケなどの情報化は、東京、大阪、名古屋の大都市しか進められない事態に直面している。韓国のバス事情を視察して分かったことは、日本の制度は、官と民の役割が不明確で、赤字補填が中心の補助金というカンフル注射に頼っている弊害が見えた。

交通権の考え方について14番目に申し上げます。基本的にはこの制度はなくしてはならない人道主義的な、基本的には考え方であるということをおし述べさせていただきたいと思えます。

14. 交通権の考えは人道主義が基本

地方公共交通再生の切り札は公設（有）民営だが、これは全く社会主義的だという批判がある。それは、地方の実情と公共交通の使命を理解できない大都市的発想で、高齢化の進む地方では住民の交通権を保障する、最低限の社会的移動手段といえる。本来、「人道主義」という表現が正しいだろう。

そして、もう一つ大事なことは、延命治療的な地域公共交通政策を次代の夢のある公共交通に変えていかななくてはならない。私はエコ公共交通大国と申し上げましたが、基本的にはLRTと電気バスとを使って情報化をしっかりした仕組みで次世代に夢のもてる産業にどうやってするかということが大事であると思っています。「エコ公共交通大国構想」は、年間2,000億円、10年間で2兆円の国民的プロジェクトということで策定を以前させていただきました。

これは基本的にはただ単純に日本のいわゆる公共交通を救うだけではなく、世界に環境を

輸出する産業になると思っています。しかし、なかなかそういうことをお話してもピンと来ないって言うんですか、政策がなかなか前に進みませんでした。

そこに去年の10月突如として（18番目になりますが）井笠鉄道の経営破綻ということがあって、経営破綻を発表してから19日で営業停止してしまうという、すさまじいことが起こりました。今までは基本的には内整理をしたり、再建者＝ホワイトナイトが現れたりなどなんとかあったんですが、今度は待ったなしで来て、私どもの方に国、県、市の方から緊急支援の要請がまいりました。そして19日後の11月1日、緊急代替運行という方法で行いました。ここでわかったことは、現行法ではですね、この会社を救うことはなかなか難しいということです。もちろん財源的にも非常に難しい。あらゆる面に対応しなければいけません。19番目にそのいわゆる地方公共交通の再建のスキームというのを私の方で書いています。一番昔のスタイルは「公設公営」そして日本の今のスタイルが「民設民営」、その横に「公設民営」、「公設民託」というものが書いています。これからは、官の役割として、いわゆる公設をし、そして運行の責任として民間が行う、もしくは民間が委託を受けるということによって、再建をする以外には地方の公共交通の再建の仕方はない。したがってそれはどういうことかという、今の補助金では後払い方式ですから資金繰りが実は持たない。基本的には赤字の補填ですから、収益を産まない会社になってしまう。そういう形で再建というのは基本的には無理であると思います。

18. 井笠鉄道㈱の突然の経営破綻 … 発表後、たった19日で事業廃止

昨年(2012)10月12日に発せられた井笠鉄道㈱の事業廃止による路線バス廃止の報は、岡山県、広島県の公共交通事業者や行政、市民のみならず、全国の事業者と関係行政に戦慄を与えた。廃止が10月31日と差し迫っているばかりでなく、自主整理や更生法ではなく、全国でも稀な経営破綻ということで幕引きされることになったからだ。

両備グループでは、関係行政の方々からの要請を受け、何より、地域の通学や高齢者の移動手段を確保するための緊急避難措置として11月1日～の緊急代替え運行を決め、対応した。

2002年の規制緩和までは、公共交通事業者は補助金に支えられて潰れないと思われていたし、銀行も躊躇なく資金供与をしてくれた。

規制緩和後、全国の数十社が事業に行き詰ったが、事前に自主整理や更生法で再生されていて、あたかも何もなかったかのように路線の縮小や合理化で再生されていたため、**本当の構造問題が理解されないまま今日に至ってしまった**。この井笠鉄道㈱経営破綻の事例は、井笠鉄道㈱だけの問題ではなく、日本各地で発生する恐れがあることだ。

また、**井笠鉄道㈱の破綻で、このようなケースに対応できるような法律が整備されていないこと、行政的手立てが乏しく、路線を救済する対応が難しいということも判明した**。

そして先ほど私が14年間と申し上げましたが、実はこの交通政策基本法に流れる道すがらというのは、私が実は中国バスの再建をしたときに隣の宮沢代議員が私のところにご挨拶に来られました。「ありがとうございます」と言って下さって大変嬉しかった。その時に私は、「今のままでいったら地方公共交通の路線は、半分以上、7割近くはダメになります

よ。これは政治のミスリードかもしれない」というお話をしたらすぐに、2007年3月14日に自民党の国土交通部会で地域公共交通小委員会を立ち上げてくださり、そこで補助金のインセンティブと公共交通の活性化の陳述をさせていただきました。そして2007年の10月この法律が成立をしました。

そしてこの法律を使って和歌山電鐵の事例から鉄道では公有民営の法制化、中国バスの事例から補助金にインセンティブを入れるという法制化が行われました。

そうして次に実は私の方で提案をさせていただいたのは、交通権として地域公共交通再生の財源確保をお願いしました。自民党のマニフェストにも載りましたが、結果的には政権が交代をしました。政権を交代した時に実は民主党のマニフェストには公共交通の記載が非常に少なく、いったいどうしたものかということで悩みましたけれども、地元の民主党の議員の先生方に、実情を話そうということで2009年の9月、「高速道路2兆5千億円タダにしても、地域の公共交通全部、陸も海もタダにしても1兆円以下ですよ、どっちが国民的なんですか」というお話をしたら、今いらっしゃいますが、三日月政務官の時代に、国土交通省に言っていただいて、そこで国土交通省で交通基本法検討会が行われることになりました。そこでも陳述させていただいて、「これはもう小手先じゃあ治りません。抜本的な改革でなければダメですよ」というお話をし、2010年11月に今度は交通基本法ワーキングチームという形になって、ここでも陳述をさせていただき2011年ちゃんと三党合意ができましたが、また政権が変わるということに相成りました。基本的には2012年の10月、基本的には井笠鉄道が倒れることによって、地元の加藤先生や逢沢先生も大変心配されて、いろいろ応援をしてくださいました。政権がこれだけ変わりながらも、ここまで法案が来たというのは地方の実情をよく知っていらっしゃる国会議員の先生方が地域をよくしよう、そのためには地域公共交通を何とかしなくてはならないと思ってくださったおかげであって、心から感謝を申し上げたいと思っています。簡単に言うと、みんな国会議員の皆さん方は、我々の地元に戻られたら「地元党」でございます。基本的にはどうも霞ヶ関だけが地磁気が狂ってるんじゃないかと思いますが、本当に与野党ともに、地域の問題を皆さん方真剣に解決していただいていることに感謝申し上げたいと思います。

最後に結論として公共交通は、交通弱者の移動を保障するだけでなく、これからの超高齢社会、健康にまた歩行困難、老年期認知症に対しても非常に有効な手段だということですので、そして、延命的なものからもっと夢のある産業に変えることがこの国の活力を保つことだと思っています。

したがって、大都市を中心とした「民設民営」に対して、地域公共交通は抜本的に「公設民営」、「公設民託」をご検討いただきたいと思います。

そして財源は暫定税率が、一般税化するときには取り入れようがないと思います。

できればこの「エコ公共交通大国」構想が実現することを心から願い、新しい産業となることを願っています。

これが最後のチャンスだと思いますので、ぜひ先生方のご熱心な討議で交通政策基本法が成立することを心から熱望しています。

どうもありがとうございました。