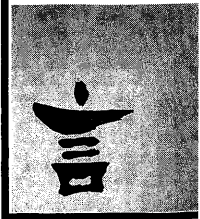


オピニオン

「公設民営」目指すべき

地域公共交通総合研究所・小嶋光信理事長



地方の鉄道やバス会社の経営は苦しくなる一方だ。その中で岡山市に4月、シンクタンク「地域公共交通総合研究所」が設立された。岡山電気軌道や中国バスなどを運行する両備グループが出資し、小嶋光信代表(68)が理事長を務める。各地で十指に及ぶ公共交通を立ち直らせた実績を踏まえ、国や地域にどんな提言をしていくのか。

鉄道・バスの将来

(論説委員・岩崎誠、写真も)

「あまちゃん」に出てきた岩手県の三陸鉄道など、公共交通が注目されているのでは。

私も毎朝ドラマは楽しんでいます。おかげで、ずいぶんとお客



さんが乗っているようですね。しかし私の見立てでは、日本全体では今後5年から10年で公共交通の半分ぐらいはつぶれていくのではないのでしょうか。

「厳しい見方ですね。研究所までつくったというのは。公共交通の運営を頼みたいとの声が届くのですが、たくさんは助けられないし、やはり地域の人で支えるのが基本。そこで実務を知る私たちが一般財団法人の研究所として再建案を立てて実地指導もします。既に近鉄の内部・八王子線(三重県)の存続もお手伝いしました。

なぜ公共交通が一気にピンチに陥ったのですか。

2002年にかけての国の規

制緩和ですね。それ以前は事業者が赤字を出しても、大部分は補助金で補填してもらったんですが、不採算の鉄道やバス路線はやめてもらいたいという法律に変わりました。結果として地方で30ぐらいの鉄道やバス会社が倒れるか、再建を求められました。

「公設民営」しかありません。公共交通を民間に任せ切る国は日本だけなんです。欧州では車社会であっても免許を持たない人や運転できない高齢者などの足は公が確保します。輸送設備は行政で用意し、民間が運営を任されて運営で利益が出るよう工夫している。その考え方が日本でも必要です。フランスは国民の「交通権」を認めています。交通の維持は日本国憲法においても保障される文化的な生活の一部です。

責任を持つ分野をはっきりさせるのが本当の公設民営です。

規制緩和と自体が問題だと。両備グループ代表になったのは1999年。黒字でしたが、乗客減が続いて10年で赤字化する和分析していったんです。そんなもうからない業界の規制緩和は破滅につながります。需要が多く供給が足りない産業なら効果があるわけで、公共財は対象にすべきではありません。

「公設民営」しかありません。公共交通を民間に任せ切る国は日本だけなんです。欧州では車社会であっても免許を持たない人や運転できない高齢者などの足は公が確保します。輸送設備は行政で用意し、民間が運営を任されて運営で利益が出るよう工夫している。その考え方が日本でも必要です。フランスは国民の「交通権」を認めています。交通の維持は日本国憲法においても保障される文化的な生活の一部です。

この方法を最初に手掛けたのが、人づてに支援を頼まれた三重県の津エアポートライン。中部国際空港との間を結ぶ航路です。船と港、待合室や駐車場を行政がつくり、無償で借りて05年に運行を始めました。新しい経営方式だと立証でき、翌年の和歌山電鉄の再生につながりました。鉄道は自治体を買って運行は民間。「たま」のおかげもあって乗客15%増と奇跡的な伸びとなりました。その後公設民営を後押しする法律もできました。

政治家や官僚はその点が分からなかったのでしょうか。公共交通が利益を生む大都市圏と、それ以外の地方。二つの日本があることが理解されませんでした。前者に住むのは2割から3割にすぎないのに、もはや既得権益を守る必要はないと

「公設民営」しかありません。公共交通を民間に任せ切る国は日本だけなんです。欧州では車社会であっても免許を持たない人や運転できない高齢者などの足は公が確保します。輸送設備は行政で用意し、民間が運営を任されて運営で利益が出るよう工夫している。その考え方が日本でも必要です。フランスは国民の「交通権」を認めています。交通の維持は日本国憲法においても保障される文化的な生活の一部です。

新幹線もあるのに、なぜ東京と名古屋を1時間で走らせないといけないのか。国民にとって二重投資です。国鉄民営化においても公設民営の形で日本全体の交通体系を維持するのが本当の国策ではなかったのでしょうか。もうからないところはなぜこころのは「酷策」です。

こしま・みつのぶ 東京都出身。慶応大経済学部を卒業し都市銀行に勤務。73年、義父が経営する両備運輸に勤務として入社、再建に当たった。99年から両備グループ代表。両備ホールディングスの会長兼CEOとして56社を経営する。南海電鉄の赤字路線を引き継いだ和歌山電鉄のほか、中国バスなどの再建を手掛け「再生請負人」とも。岡山県バス協会会長など公職も多い。著書に「日本」のローカル線をつくる。

こしま・みつのぶ 東京都出身。慶応大経済学部を卒業し都市銀行に勤務。73年、義父が経営する両備運輸に勤務として入社、再建に当たった。99年から両備グループ代表。両備ホールディングスの会長兼CEOとして56社を経営する。南海電鉄の赤字路線を引き継いだ和歌山電鉄のほか、中国バスなどの再建を手掛け「再生請負人」とも。岡山県バス協会会長など公職も多い。著書に「日本」のローカル線をつくる。