

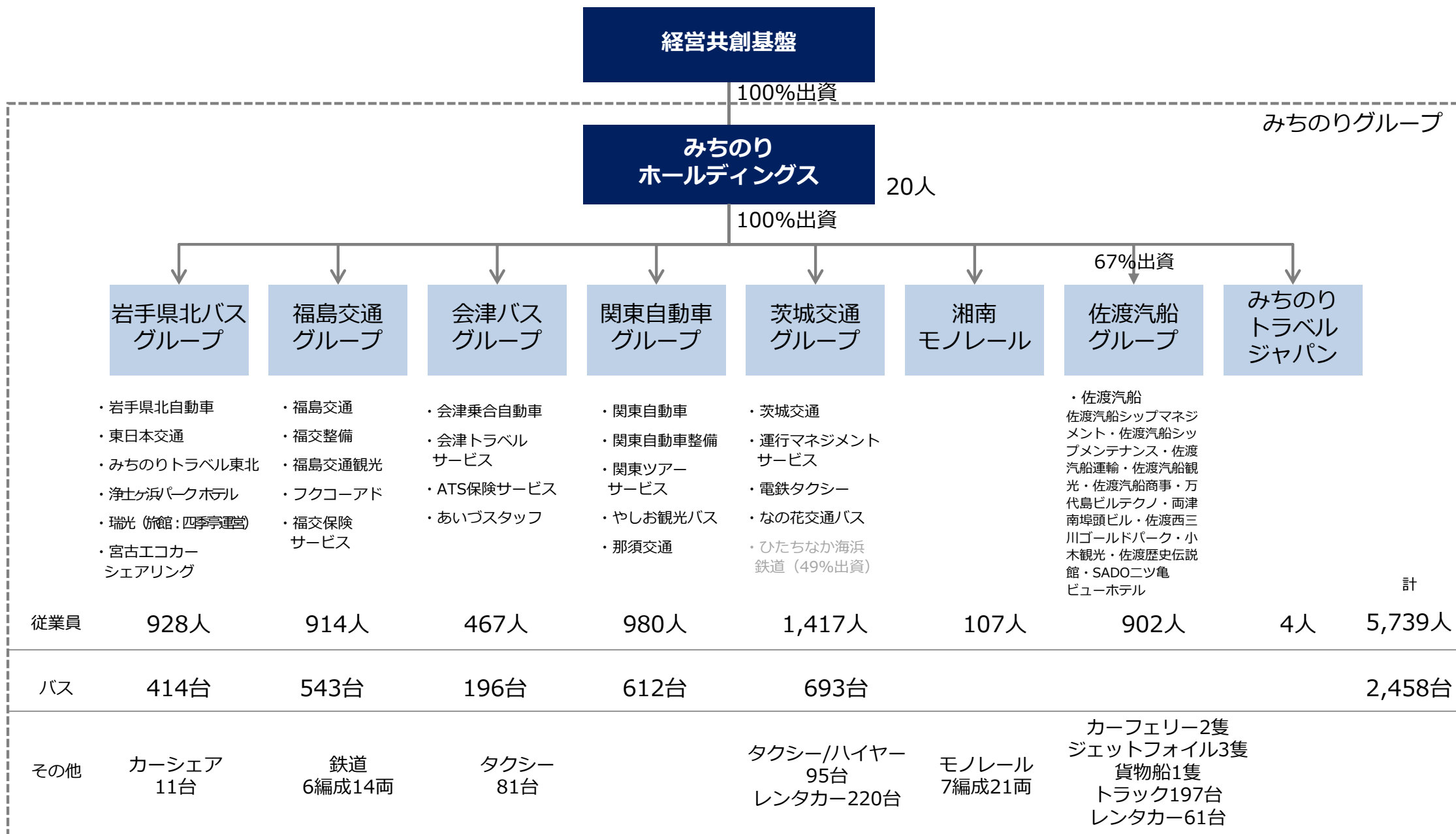
アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

地域交通インフラのサステナビリティの向上

2022年4月18日



株式会社みちのりホールディングス
Michinori Holdings, Inc.



現行補助制度の問題点

1. 赤字補填のため、事業者インセンティブが働かない

- ✓ 赤字全額補填だけでなく、予算やブロック平均単価等の**上限キャップ**により**事業者負担が生じる**ため、事業者サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行う動機付けがない
- ✓ 事業者の利潤が得られない場合、設備投資や従業員の賃金の抑制により、**設備の老朽化や人手不足**の拍車を招き、地域からの撤退を誘発する

適切な収支試算による委託費を定めると共に、運賃収入の超過分を事業者の利潤とすることで、運行の効率化やサービス水準向上を積極的に行うインセンティブを与える

2. 単年度での補助のため、長期ファイナンスの原資にならない

- ✓ 現行の補助金は、1年間の運行実績に基づいて金額が確定すること、複数年に渡って支払われることが保証されるものではないことから、金融機関から見ると**ファイナンスの担保にならない**
- ✓ 資金調達ができないと、運転士の確保や車両更新、利用者の利便性を向上させる様々な**設備投資（DX）が進まない**

複数年の委託契約とすることで、事業者が契約を担保としたファイナンス獲得が可能となる

3. 路線（系統）単位での補助のため、ネットワークの視点が弱い

- ✓ 赤字補填がされない路線の廃止による**ネットワークの毀損**に加えて、黒字路線への競合事業者の参入（クリームスキミング）による**過当競争**（通勤・通学時間帯の過剰な運行等）を招く可能性もある
- ✓ 路線バスとコミュニティバス、デマンド交通等との住み分けができず、**非効率な運行と公的負担の増加**につながる

エリア単位の一括委託とするが、事業者がエリア全体の運行を受託できる経営資源（運転士、車両等）を有していることが必要となる

PPP（エリア一括長期運行委託）

1

公設民営と運行委託

PPP	公設民営	自治体がバス車両等を購入・保有し、運行のみ民間に委託（減価償却費、修繕費は自治体負担）
	運行委託	バス車両等の購入・保有と運行をまとめて民間に委託（従来型のコミュニティバス委託と同じ形態）

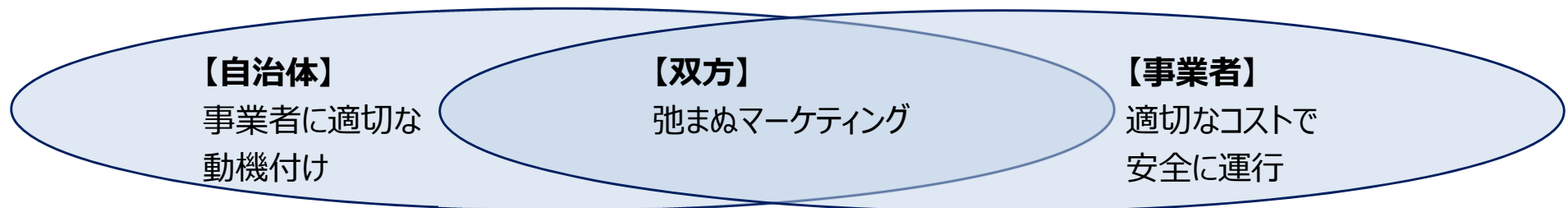
- ✓ どちらの方法でも、地域公共交通計画に基づき、地域公共交通の設計（路線・ダイヤ・運賃等のサービス水準）とマネジメント（目標設定、PDCA等）を行う

2

活性化再生法上の地域公共交通計画においてPPPの導入を方向付けする

3

自治体と事業者の弛まぬ連携



混乗そしてPPPへ

現状

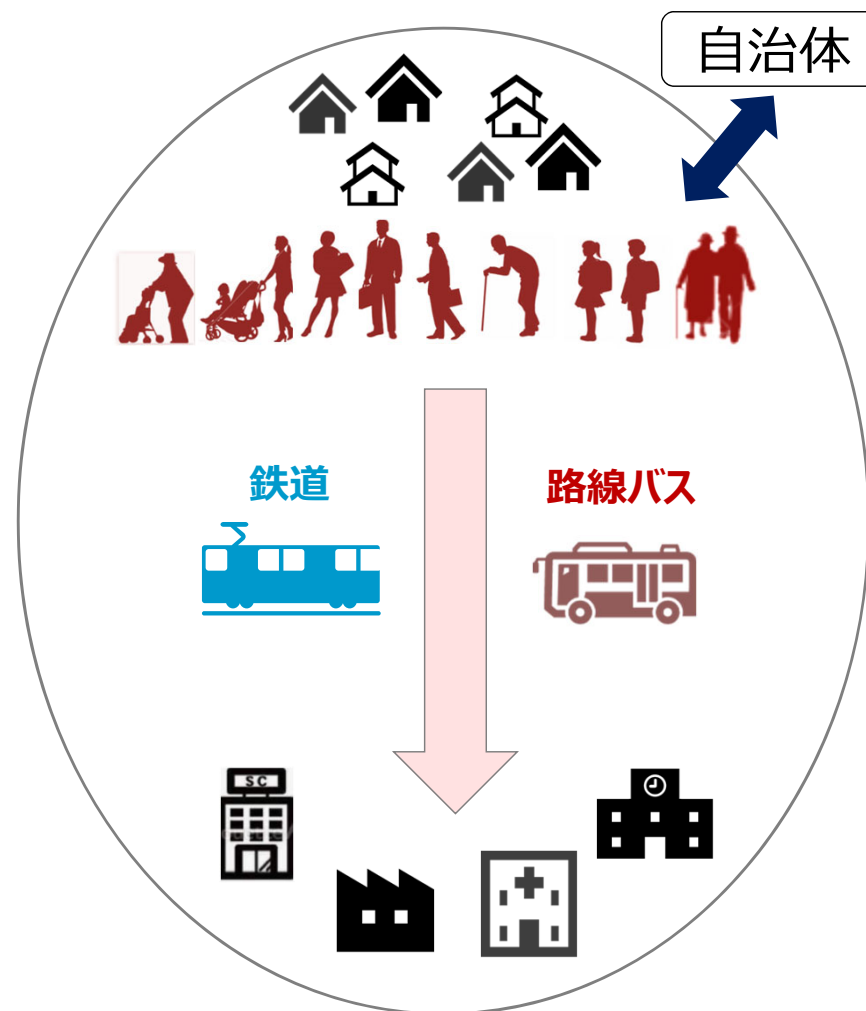
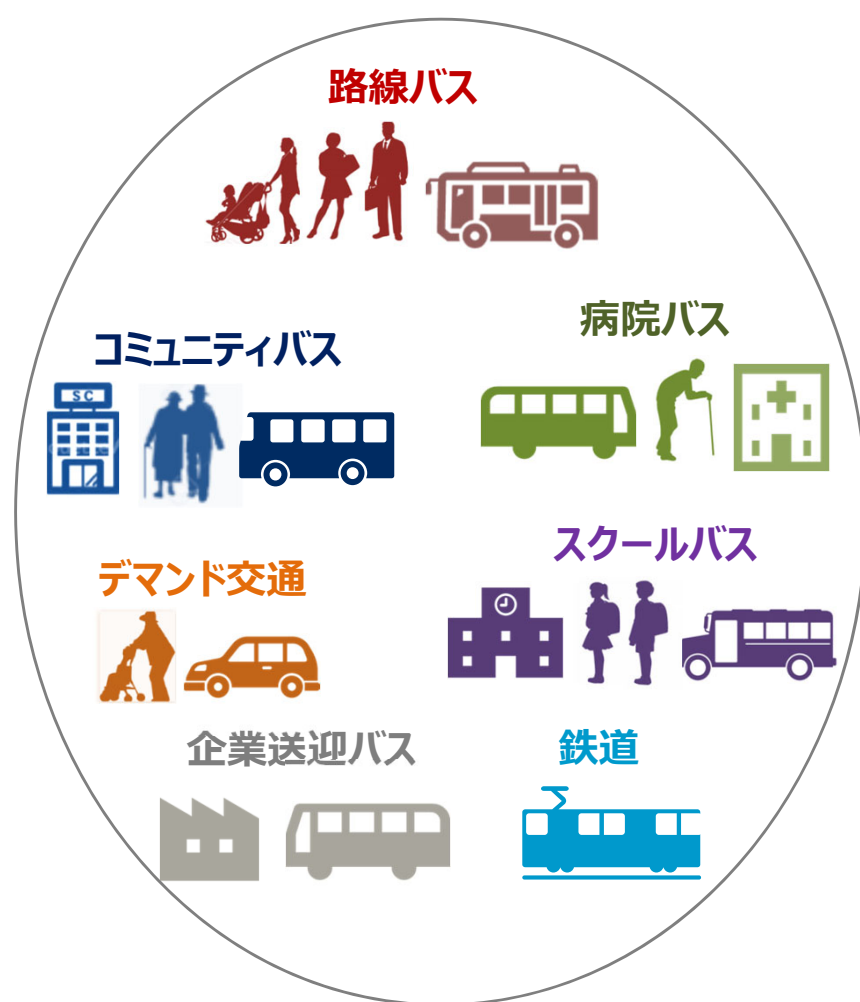
- 様々な交通モードが重複

ネットワークの統合

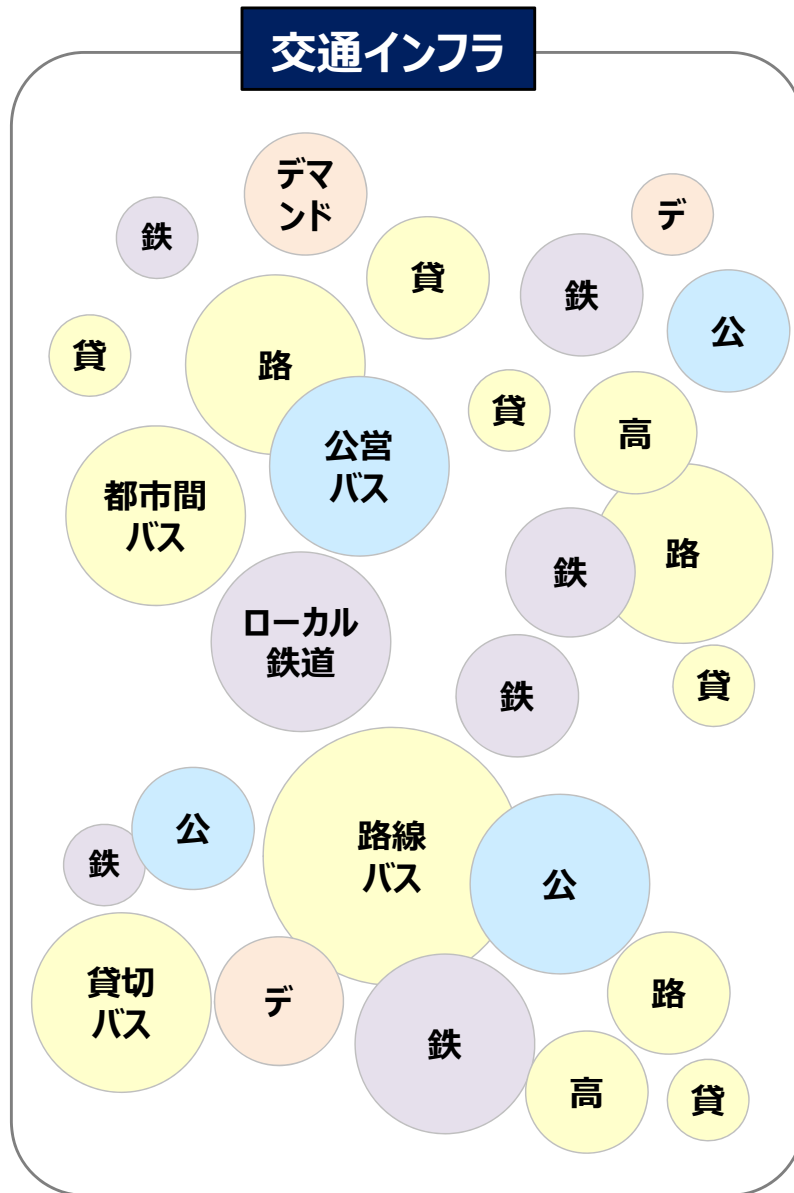
- 路線バス（コミュニティバス）への統合（混乗）

エリア一括長期運行委託

- 公の支出の長期安定化
- 事業者の動機付け



交通インフラのサステナビリティ向上のために



集約・統合



モード転換
民営化

