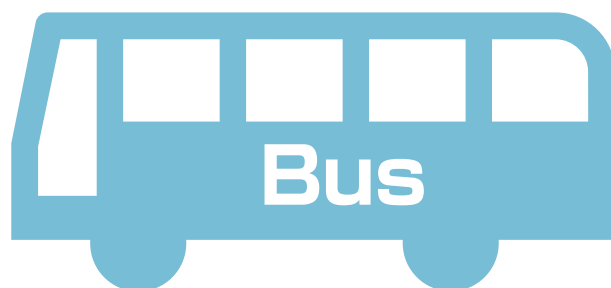
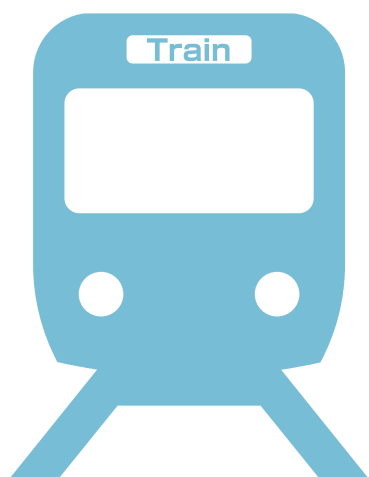


地域公共交通

赤字=廃止でいいの？



地域公共交通が**廃止**になったら、
医療送迎やスクールバスが必要となり、
現在の補助金より行政コストが増加するかも
しれません

ちょっと計算してみませんか？



近畿運輸局

赤字と呼ばないで

通常の事業では、収益が経費を下回ると「赤字」と呼ばれます。

コミュニティバス等の地域公共交通は、料金収入が運行費用を下回ることが多くありますが、次の理由から、「赤字」と呼ぶことは適切ではありません。

1 「赤字」と呼ぶと、 廃止が最適という錯誤を生みます

利用者増＝収入増によって黒字化が達成できるのであれば、民営化できます。それができないので、「地域の人々が安心して住み続ける」ために行政が支援をしているのです。

収入増ができないならば、赤字解消をするためには運行費用の削減が必要となります。**最も費用を削減できる方策は廃止**です。

「赤字」と呼ぶことにより、「地域の人々が安心して住み続ける」ことよりも「赤字」の削減を優先するという錯誤を生んでしまいます。

2 「赤字」と呼ぶと、 サービスが改善されません

地域の人々にとって利用しやすい地域公共交通を実現するためには、サービスの改善が不可欠です。そのためには投資が必要となりますが、「赤字」と呼ぶことで**投資の合意形成が困難**になりそうです。

また欠損部分を上限とした行政支援では、サービスの改善を行うこと自体が困難となります。

「赤字」と呼ぶことにより、こうした罠におちいってしまいます。

3 「赤字」と呼ぶと、 担当職員の士気が低下します

社会的に有意義な仕事であっても、事業者の赤字を補填している業務ととらえると意欲的な活動に取り組みにくくなります。このように**担当職員の士気が低下**すると、充実した政策の推進も容易ではありません。

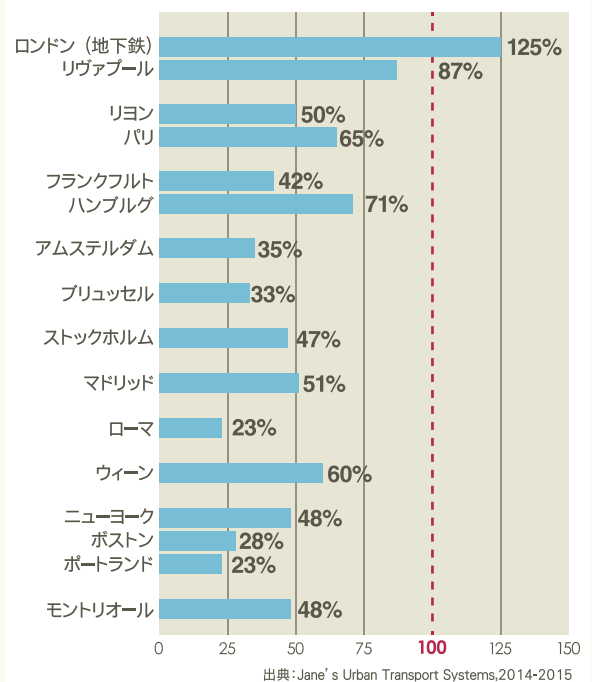
「赤字」と呼ぶことにより、このような改善の工夫が少ない状況におちいることは、地域住民にとっても望ましいことではありません。

4 諸外国でも収入が経費を下回っていますが「赤字」とは呼ばれていません

諸外国では、公共交通は地域を支えるインフラとして位置づけられ、運行費用の多くを行政で支えています。

「先進国」の都市鉄道への補助

主要都市（代表的交通事業）における運賃回収率



赤字じゃなかったら何？

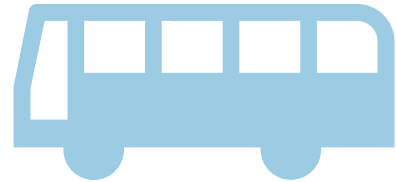
例えば、デパートのエレベータを利用するのは無料なので、エレベータの収入はゼロです。でも、建設費も維持費もかかるので、支出はゼロではありません。ところが、誰も**エレベータは赤字**だとは言いません。なぜでしょう？

もしエレベータが有料だとしたら、みんなデパートに来るでしょうか？

エレベータは、デパートに人が来てくれるために動かしているのです。デパートが黒字になることが目的で、エレベータを動かすことは、そのために必要な支出です。

エレベータのないデパートに人が来ないように、**地域公共交通が不便なまちには人が住まなくなる**のではないのでしょうか？

まちに人が来ないで困っているのだとしたら、エスカレーターやエレベータの経費をデパートの売上でまかなっているように、鉄道・バスの経費を補助することによって、まちを活性化する必要があります。



コミュニティバス等の地域公共交通は、自由にクルマを使うことが出来ない人々（運転をすることが困難な高齢者、免許を取ることが出来ない高校生、様々な事情でクルマを使うことが出来ない人々）や、クルマを移動手段として選択しない人にとって、日々の生活を行うためには不可欠のものです。

コミュニティバス等の地域公共交通は、「地域の人々の足を支える」ために必要なものであり、そのためには行政・交通事業者・住民がスクラムを組んで維持・改善に取り組むことが必要であり、維持・改善のためには補助が必要です。

つまり、コミュニティバス等の地域公共交通への補助は、「赤字」ではなく「**地域を支えるための支出**」なのです。

鉄道・バスが**廃止**されると?

地域公共交通は、通院や買物などの生活を支えており、廃止されると地域のあり方にも影響が懸念されます。

わが国では、多くの交通事業者が不採算な状況におちいりつつあります。しかしながら諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。むしろ単独で交通事業が成立してきたわが国のこれまでが稀有な状況と言えます。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況です。しかし、もし地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、移動の足がなくなる人たちに医療施設への送迎支援の実施等で、**廃止前よりも行政コストが増加**してしまうかもしれません。



地域公共交通の クロスセクター効果とは

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる**地域公共交通の多面的な効果**です。

地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、支援の必要性をより可視化することができます。

また、クロスセクター効果を算出することにより、地域公共交通への支援の意義を行政内で共有できるとともに、施策の関連性等についての意見交換を行うこと等を行うことで、より利用者にとって使いやすい地域公共交通の実現に取り組むことが期待されます。

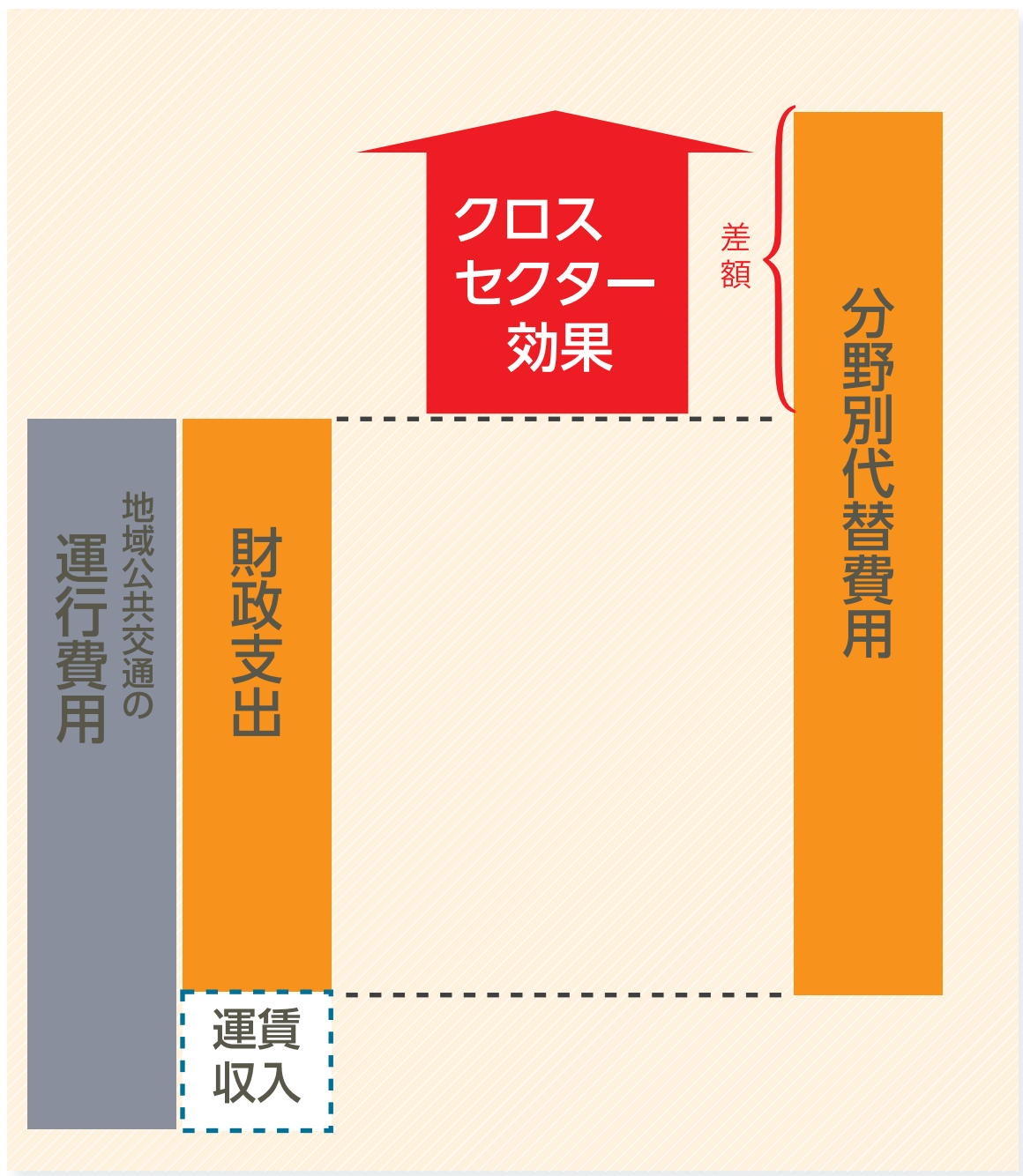
プロジェクト評価の基本的な手法に、費用対効果（B/C）があります。

これはプロジェクトの効果を金額で表して、プロジェクトを実施する費用と比較するものです。効果と費用が同じ尺度で表されます。

クロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するものです。

「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」は、スクールバスや病院送迎バスなどの施策の実施費用です。

地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



クロスセクター効果の算出方法

行政が補助を実施している地域公共交通が廃止された場合に、追加的に必要となる行財政負担項目を整理し、このうち数値化が可能な項目の費用を算出します。

算出にあたっては、担当部局へのヒアリング等を踏まえて、地域公共交通を確保する意義を多面的な観点から検討すると良いでしょう。

地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる 主な行財政負担項目

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

：数値化が困難な項目



クロスセクター効果の算定について(例)

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



通院のためのタクシー券配布 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\ &\times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \\ &\times 2 \text{ (1往復)} \times \text{日数 [日/年]} \\ &\quad - \text{現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]} \end{aligned}$$

買物に利用されているバス路線が廃止

同様に、買物に利用されているバス路線が廃止される場合には、商業施設までの運行事業の実施を検討する必要があります。



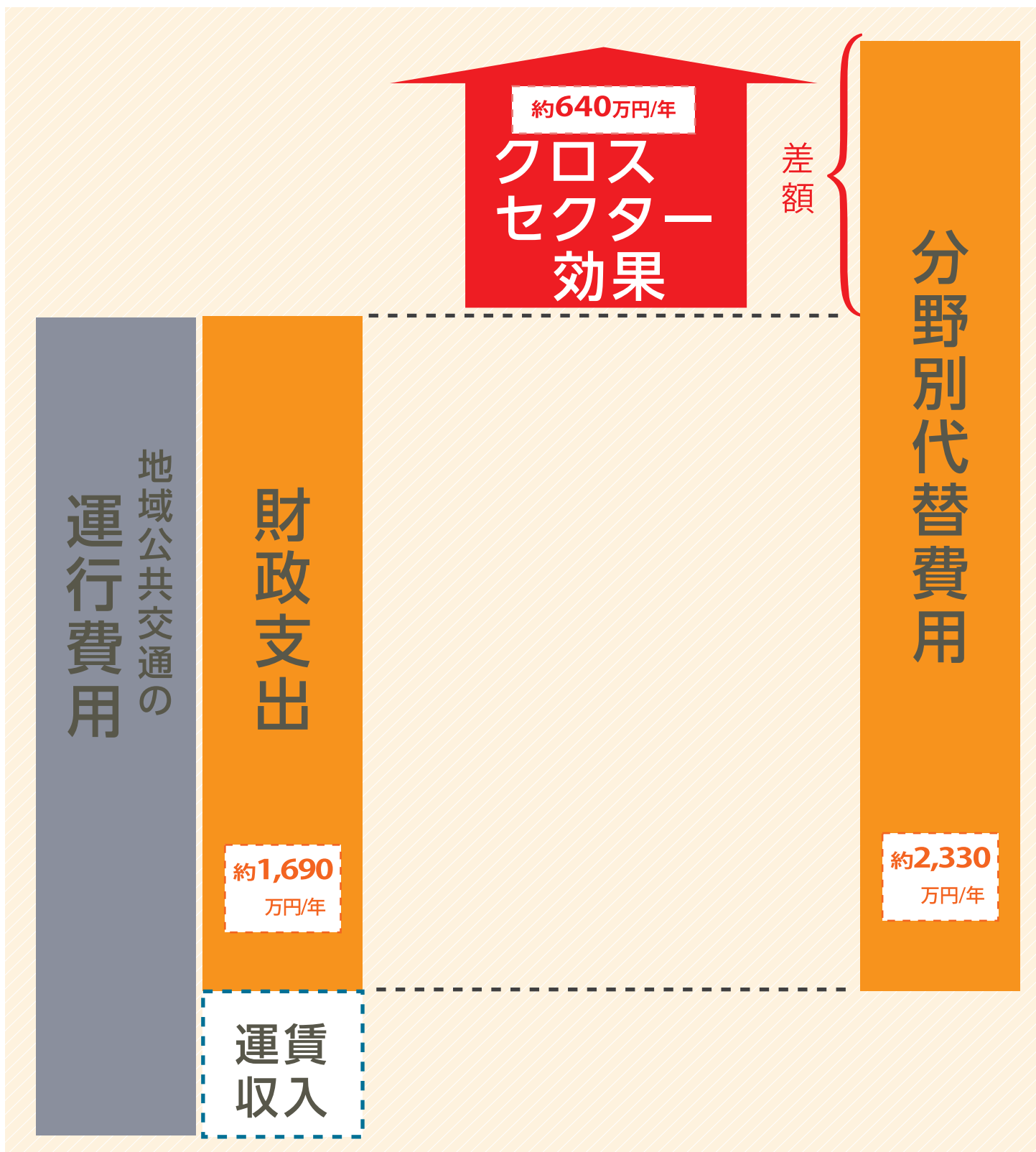
買物のためのタクシー券配布 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{バスを利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\ &\times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \\ &\times 2 \text{ (1往復)} \times \text{日数 [日/年]} \\ &\quad - \text{現在実施している買物でのバス利用補助対策費 [円/年]} \end{aligned}$$

兵庫県福崎町におけるコミュニティバスの

兵庫県福崎町を参考にクロスセクター効果を算出してみました。

2017年度（H29）においては、福崎町がコミュニティバス（サルビア号）に支出する費用が年間約1,690万円（実績見込み）であるのに対して、コミュニティバスを廃止した場合の分野別代替費用が年間約2,330万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約640万円と算出されています。



クロスセクター効果算出事例

よって、コミュニティバスへの財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

持続可能な公共交通を目指すためには、交通分野以外の他分野との連携を強化していくことが重要です。

分野	コミバス(サルビア号)が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約450万円/年
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	→ 約90万円/年
福祉	タクシー券配布(通院・買物・観光以外の自由目的での利用) 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税(土地の固定資産税及び都市計画税)減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,330万円/年 ←

- ※1) 財政支出は2017年度(H29)実績見込み
分野別代替費用は2017年(H29)サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出
- ※2) 各分野の費用の合計と総数(分野別代替費用)の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

近畿運輸局

交通政策部 交通企画課

〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館

☎ 06-6949-6409

平成30年3月 発行