

第1回 地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する検討委員会 議事要旨

日時 : 令和4年11月16日(水) 14:00 ~ 16:00

会場 : 運輸総合研究所 2F 会議室 (対面・オンライン併用)

出席者 :

座長	山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所 所長 武蔵野大学経営学部特任教授・一橋大学名誉教授
委員	小嶋 光信	両備グループ代表兼CEO
	松本 順	一般財団法人 地域公共交通総合研究所 代表理事 株式会社みちのりホールディングス代表取締役 グループCEO
	棕田 昌夫	広島電鉄株式会社 代表取締役社長 (仮井氏が代理出席。リモートでのご出席)
	森山 昌幸	株式会社バイタルリード 代表取締役
	松本 義人	西日本鉄道株式会社 常務執行役員 自動車事業本部長
	森 雅志	富山大学 客員教授
	岡田 伸	株式会社 福井銀行 取締役 兼 常務執行役 ALM本部長 市場金融グループマネージャー
	清水 博	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員
	宇都宮浄人	関西大学 経済学部 教授(リモートでのご出席)
	寺田 一薫	東京海洋大学 学術研究院 流通情報工学部門 教授 (リモートでのご出席)
	中村 文彦	東京大学 大学院新領域創成科学研究科 特任教授 (リモートでのご出席)
	伊藤 昌毅	東京大学 大学院情報理工学系研究科 ソーシャル ICT 研究 センター 准教授 (リモートでのご出席)
	牧村 和彦	一般財団法人 計量計画研究所 理事
	宮島 香澄	日本テレビ放送網株式会社 解説委員 (リモートでのご出席)
	真鍋 英樹	国土交通省 総合政策局 交通政策課長
	倉石 誠司	国土交通省 総合政策局 地域交通課長
	田口 芳郎	国土交通省 鉄道局 鉄道事業課長(リモートでのご出席)
	森 哲也	国土交通省 自動車局 旅客課長

議題

- (1) 本調査研究の趣旨について
- (2) 地域交通の現況について
- (3) 本検討委員会の議論の進め方と論点（案）について
- (4) モデル地域 9 県の地域カテゴリー分類（案）について

事務局からの説明に対して、各委員からの主な発言の要旨は以下のとおり。

1. エリア一括長期運行委託方式（総論）について

（『エリア一括長期運行委託方式』の導入に対する考え方）

- ・ 運行の効率化がメリット。逆に、受託できなかった場合の事業の継続性が非常に難しいこと、エリアの定義が難しいことがデメリットと考える。
- ・ 民間バス会社は十分な補助金を得ているわけではないので、運転手の報酬水準は低くなり、人手が不足。それでも貸切や高速バス等で一定の商圏を確保できる会社であれば、内部補助で一般路線バスの運転手が何とか確保できている。逆に、高速バス貸切バスや不動産事業、旅行事業等で内部補助ができない会社は人の確保、設備投資もできないし、デジタル化はおろか車両の更新もできず、さらに利用者離れに拍車がかかる、という悪いサイクルに入る。そういう問題を解決するため、エリア一括型長期委託によって一般路線バスを持続させることが考えられる。
- ・ 地域全体を見直すことで市民の便益向上につなげていくために、このアプローチは大変大事。
- ・ この民間委託の対象にインフラ業界をどう入れるかが重要。経験豊富なグローバルオペレーターの参入も想定される中、競争力のある座組も大切。フランスでは、自国の産業を育成しており、交通事業者とインフラ業界によるコンソーシアムを組む例もあり、参考になる。
- ・ エリア一括長期委託には、やや反対。契約期間中の許可や、事業計画認可を止めるか、止めないか、ということが大問題。例えば、団地・地域開発等が行われていて、一括長期運行委託の枠外で新規参入とか路線開設したいと思っても制約されてしまう、という問題がある。

（エリア一括長期運行委託方式と併せて導入を検討すべき事項）

- ・ 地域に根差した交通事業者が運行を委されるべき。
- ・ 実際に乗務に当たる地域の人間をしっかり雇用する体制を基本とした上で、コンサルを入札しアイデアを競う、という方法が良いのではないか。運行事業者についてはインセンティブ、逆にペナルティ、といったものの差引きで評価すれば良い。

- ・ 運行を請けるのは交通事業者だが、その前段階の運行計画策定のため、官民一体のプランニング組織が必要。
- ・ 次々と高度化するシステムへの適応等を考える組織である、交通事業者と自治体等、官民学一緒となったプランニング会社にも財政支援すれば良い。
- ・ 運輸事業が担っている移動以外に、委託で、例えばスクールバスやショッピングセンターのバス等が担っている部分の取り扱いが重要。
- ・ ヨーロッパは、地方では民設民営交通は成立しないということを自明として、このような委託方式で行われている。日本は、今まで儲かった民設民営時代のまま、少子高齢化時代に突入した。日本型の方式が必要。元々が公設であれば委託にすることは簡単だが、民設のものをどのように委託にするか、十分な議論が必要。
- ・ 地域での合意形成は実効性を高めるが、自由競争が前提の中、法定協議会が民間企業に対応を強いることは難しい。公共交通という形で許認可関係の法整備をしっかりとっておかなければ進まない。
- ・ 現状では一般の民間事業に国費を投入することは国としてはあり得ないので、公共交通を復権した上に大幅な財源確保を図っていかねばならない。
- ・ 地域公共交通の維持改善事業として財源確保をして、公有民営、公有民託可能となる支援制度が必要。
- ・ 公設民託という方式も含めて、エリア一括で大きくまとまる所と補完の所等、大、中、小のまとまりを、まとめていくためには、その形を法整備した上で、全体の形でもって地域の公共交通の維持を図ることが必要。
- ・ 国交省は葉の交通として、タクシーやデマンド交通、枝の交通としてローカル鉄道・幹線バス・離島航路、幹の交通として新幹線・大都市間航空路を提示した。本件エリア一括は枝葉の議論。今の日本の地域公共交通は根腐れ状態を起こしており、葉や枝や幹が腐りかかっている。法整備と財源確保をしっかりと行わないと、枝葉末節の議論になる。
- ・ あらゆる目的で乗る人を、それぞれの目的の乗り物に分けるのではなくて、1つの交通ネットワークで利用可能とすることが必要。MaaSで形成しても良い。
その上で、生産性が高く、内部補助の力があり、運転手に魅力的な働く場を提供できる事業者小さな事業者を集約していくことが必要。
内部補助は事業者をサステナブルな状態にするためには重要。とすると、規制強化の方向とはなるが、無造作に貸切や高速バスの領域の競争を激化させないことも重要。
- ・ ある意図を持って1企業が強引な形で参入しようとする場合どう調整するのか。地域に事業者が無い場合に、地域外の事業者がその地域のことを考える、という点をどう調整するのか等色々と課題はある。
- ・ 財源が必要だが、その地域も含めた増税等の負担増と、借金しかない中では、多くの場合に借金が選択され、次世代に負担を回すことが日本では繰り返されている。地域の人たちが今どのような地域にしたいかということと、その地域の次世代にとり、どのよう

な姿が地域のインフラとして適切などというプランニングが一番大事。

- ・ 官民データ連携が肝。どのような形でこの委託に入れるか。行政は品質をチェックしたいが、経営は干渉されたくない。このバランスが大事。車両が海外製の車両ばかりになる時代になるかもしれない、そこにコネクテッドが付けられたり、メンテ情報がつけられたら、どのように対応するのか。ドイツは国として、7月から官民データ連携基盤を制度化した。
- ・ エリア一括長期運行委託方式の導入に当たっては、普通の市民感覚でのメリットの見える化が必要。コンパクトシティの発想を含め、まちづくりの中で公共施設を効率的に結んで市民サービスが向上することや、MaaSのような新しい技術の導入など、エリア全体でのマネジメントと適切なプランニングが大事。
- ・ 長期委託では、地域のニーズの変化や技術の進歩もあるので、事業内容を柔軟に見直す仕組みも必要。財政の発想から最初に縛りあげてしまうと変化に対応できないので、ニーズに柔軟に対応しつつ、透明性を持って説明できる枠組みが重要。
- ・ 長期一括委託でも、自治体、国、県市町なりの責任というのは免れない。

2. 『エリア一括長期運行委託方式』について（エリアの具体的なイメージも踏まえて）

（「エリア一括長期運行委託方式」が適切と考えられる地域・適切と考えられない地域）

- ・ 中山間地域は、非常に厳しい状況で、エリア一括長期委託を請ける事業者がいるのか、が課題。
- ・ バスと軌道があり、多くの事業者が入り乱れて運行する地域でエリア一括長期委託方式が成立するか。成立する場合、交通サービスを維持するスキームをどのように作るかがポイント。
- ・ 過疎地域のタクシー会社は5両未満等が多く、経営者も高齢。ドライバーの年収も200万円という現状で、ビジネスモデル自体が全然成立していない。事業承継もしないので、新しいことを実施するためには、プレイヤーのチェンジが将来的な形だが、今、実際に雇用されている人がいる中、そういう会社をどうするのが問題。地域全体のマネジメントを適切に指導できるプレイヤーがいないと、過疎地域では厳しい。
- ・ エリア一括長期運行委託方式は、全国の特にBに属するエリアで、主にバス交通をどうしたら維持できるかを考える際、機能するのではないかと考える。
- ・ Bの地域では、基本的に、路線バスで公共交通がほぼ賄われているが、その路線バスは運賃収入ではまず黒字にはならない。赤字は国が一定程度カバーするが全部はカバーできず、その部分を県、市町村が負担するよう要望しているが、自治体の負担実現は様々。長年負担されない地域はもはやミニマムサービスも成立していない。
- ・ 公営バスが運行する中核都市は結構ある。民間に比べ大幅に高コストであり、要は、地方財政で高コストを補填している実態がある。

(適切と考えられない地域における実施主体、スキーム・サービス)

- ・ 過疎地域では旅客に加え貨客混載の例もあるが、さらにはエネルギー需要も組み込む、シュタットベルケのような発想で事業自体を広げ、維持する発想も必要。

(『エリア一括長期運行委託方式』の対象エリアとして適切な範囲)

- ・ 地域のカテゴリーは、都心部と中間と過疎地で、本件委託方式に合致するのは真ん中の部分の都市ではないか。駅に対してバスが延びている地域が、行政の計画に基づいて委託を請けるという意味では実施しやすいのではないか。
- ・ 鉄道がなく、バスの幹線で大体30キロぐらいの路線について、複数市町村をまたがる場合、それぞれの自治体の考え方で計画に乗れない等のリスクもある。国、県の幹線補助については引き続き残してもらいたい。
- ・ 自治体の行政区域と生活圏が違っているところはどうするのか。
- ・ 仮に委託を行う場合、委託範囲は、今、路線単位だが、営業所単位であるべき。営業所は運行管理を拡大営業所のように行っており、その範囲が委託の範囲として適切。その範囲が基礎自治体の行政範囲と一致すれば良いが、通常は難しく、広域行政の対応が必要。

3. 参入事業者について

(『エリア一括長期運行委託方式』の入札時に求められるリソース等)

- ・ ロンドンの場合、初期には、バスロケその他の施設は行政の所有で、運行を応札した会社がそれをリースする形であったと思う。スウェーデンのストックホルムは、3年に1回の入札で、会社が入替わる際、車両、システム、車庫等を引き取って実施する、と聞いている。市民が見ると変化は良く分からない。
- ・ 鉄軌道の場合は、地域公共交通活性化再生法で公有民営が制度化されている。バス、旅客船事業においても有効な方法であり、これを制度化することがエリア一括長期運行委託方式の導入に当たっては重要。

4. 地域交通サービスにおける国、自治体の役割について

(地域に最適な地域交通サービス実現のための国、自治体の役割)

- ・ 国はインフラを整備してきたが、鉄道と道路は、競争関係にもかかわらず、調整してきたのか。事業体、事業のスタンスで見てきたのではないか。地域にとってどうなのか、地域の将来世代にとってどうかということを前に出す必要がある。その意味ではエリア一括長期運行委託方式は可能性がある方法ではないか。

5. 現行の事業規制・制度等の改革や事業実施の環境整備について

(『エリア一括長期運行委託方式』の実施に必要な環境整備)

- ・ 都市を中心としてネットワークを作ろうと思うと、都市の市内運賃をしっかりとした上に郊外の運賃を作る必要がある。しっかりと運賃体系が可能なクリームスキミング防止や一部の黒字路線への低運賃での進出禁止等をしないと、エリア一括長期運行の形を示しても、事業者は過当競争の抑制ができないと対応しない。
- ・ 公共交通の健全な事業基盤の構築が必要で、競争から協調、サステナビリティへの法整備をしっかりと行うことが必要。
- ・ 企業間競争の中でまとめていくのは非常に難しく、ステップが必要。まずは法整備をして、参加できる制度を作る。その上に、運輸連合（交通連合）という話をしてコンソーシアムを作り、そのコンソーシアムを前提に一括方式をやり、地域の事業者をうまく活用し、次の時代に移行していけば、現実的にうまくいくと考える。

(地域交通産業のイノベーションに必要な現行の事業規制・制度等について望まれる措置等)

- ・ 短期的には、地域公共交通特別交付金の3,000億の特別枠を設定すべき。
- ・ 国土交通省に、あらゆるモビリティを総動員した地域のサステナブルな交通を維持するために、地域公共交通総合局が必要。
- ・ 脱炭素や国民の健康、都市の交通安全という国家課題として公共交通を利用する体制を作らなければ、どんな変革をしてみても長続きしない。
- ・ 短期的に必要な対応は、人流を損なわないこと。累積損失に対する補助等に加え自治体の補助等は今後も必要。長期かつ無利子の金融支援の拡充があるが、2割が返済不能なので、返済不能の事業者に対して手当が必要。さらに、燃料補助の緊急支援、乗務員不足対応、固定資産税の減免等が必要。

中期的に大事なことは、運賃が安い、回数が多い、サービスレベルが高い等だけではなく、地域に健全な事業者が存在することこそが利用者の利益になってしまった。今のままでは事業者がいなくなってしまう。黒字体質になる業態変化への法整備が必要。

- ・ 経営不安対応のための地域公共交通再生機構が必要。
- ・ 補助は後追いの。特に鉄道の場合、運行ではなくて施設や保守への補助。昔は鉄道事業者が儲かったが、その名残のままである。さらに、今回、長期一括で切れ目がなくなるなら良いが、バスの補助と鉄道の補助の内容が違くと、うまくかみ合わない。
- ・ 国交省の検討会でも、今まで民間事業者が鉄道運営を任せていたので、自治体は手を出せず、金も出してこなかった。一方、鉄道事業者は、儲からない路線には手を加えてこなかった。その結果、いわば「ポテンヒット」状態となり、利便性の低下と利用者離れ

が続いてきた、という認識が共有された。この流れを食い止めるため、民間事業者が引き続き担うべき部分と、地域の社会資本として公共が担うべき部分と、まさに官民共創により公共交通の適正化を図りつつ利便性と持続可能性を高める方策について、上下分離のあり方も含めて、検討している。このように役割を分解した上で、公共的な部分については堂々と公共の金を入れることで、J R線区、大手民鉄線区も含め官民のパートナーシップを作れないか検討中。

地域としてどういう公共交通を地域戦略・住民サービスの観点から実現したいか、まず地域がビジョンを固めた上で、その中に鉄道、バス含めて公共交通をどのように落とし込むか。今までは事業者任せだったところ、自治体の役割を拡大していく中で、最適の着地点を見いだす。こういう方向性で制度、予算づくりを頑張っている。

(地域交通産業のイノベーションのために必要なD X等事業実施の環境整備)

- ・ バス業界の I Tは、それぞれの事業者単位で非常に細切れに小さいものがたくさん作られる。交通事業者の I Tシステムを共通化し、低コスト化するとともに、競争力を持たせ、対外的にも市場開拓することを考える必要がある。
- ・ I Cカードも、全国共通で利用可能とすることで低コスト化し、地方、都会、外国でも同じものを利用可能とすることを目指す。これをやらないと、金の流れの部分も全部外国企業に握られ、日本企業は現場オペレーションだけ、という形になり、交通事業者自身が工夫する部分が全くなくなる。

6. 地域交通のあるべき姿について

(移動のみから交通を考えることからの脱却)

- ・ 移動だけを論じることは時代の限界に来ている。地域に住んでいる人たちの生活を豊かにする等の観点で、脱炭素、健康、交通事故の問題等、そういう問題全体を議論することが必要。
- ・ 何のためにエリア一括をやるか、ということが重要。地域のクオリティ・オブ・ライフ、ウェルビーイングを上げるために地域がどのようなモビリティ・サービスが必要かという議論がまず大前提にあり、そこから始まる。SUMPのような発想がまずあった上で、その一つのツールとしてエリア一括運行委託方式を検討していくべき。欧州では基本的に最初にサービス水準が出てくる。テクニカルな論点があるにしても、少なくとも並行して、まちづくり、地域づくり、そこにどのようなモビリティ・サービスが必要かという議論が重要。当然その裏づけの財源がある。
- ・ 交通施策だけ議論するのではなく、都市政策と融合させることが大事と言いつけてきた。社会的便益全体の中で評価すれば、まちづくりとして交通というツールは大事となる。ヨーロッパのような交通計画にすぐに持つていくのは無理だと思うが、SUMPも含めて、そこまで行かなくても、住民も含めてステークホルダーが集まって様々なこと

を議論することから始めることが大事。

- ・ 本日の事務局資料の立て方では、交通産業を刷新するということに着目しているように見えるが、これはテーマをはっきりさせるためにあえてしているもの。最近、行政の議論が、地域の交通の問題を最低限の生活水準を確保するために必要な交通サービスを何とか維持しようという議論にかなり傾斜している。一つ重要な参考になるのは、欧州のこの20年、30年の取組。欧州では、地域・都市の住民のQOLを高めるための交通を実現する仕組みを一生懸命考えてきて、今に至っている。この委員会では、もう一つ上のところを目指してこの議論をやりますというところを、次の委員会までにしっかりと事務局で整理してもらいたい。
- ・ まずは、どうしても必要な交通サービスを維持するための契約のあり方として、エリア一括型長期委託がどういう姿であるべきなのかという議論は必要。
運輸連合、Ma a S等の形も含め、事業者は一括受託することになるが、その受託事業者がどのようなサービスレベルを確保するかについて事業者と自治体の契約で定めることになる。

(地域交通の検討にあたっての多様性の確保)

- ・ 地域をプランニングしていく上では、ことに若者や、男女も含めて多様な意見を集約する場が必要。今回の議論も、そうした多様な方々の声を入れる仕組みで議論が進むことが望ましい。

以上