

第2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5年1月23日(月) 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 :

委員 (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 一般財団法人 地域公共交通総合研究所 代表理事
委員	松本 順	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
委員	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)
委員	森山 昌幸	株式会社バイタルリード 代表取締役
委員	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
委員	赤井 伸郎	大阪大学 大学院国際公共政策研究科 教授 (リモートでのご出席)
委員	森 雅志	富山大学 客員教授
委員	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 (リモートでのご出席)
委員	清水 博	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員 (岡井氏が代理出席。リモートでのご出席)
委員	宇都宮 浄人	関西大学 経済学部 教授(リモートでのご出席)
委員	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)
委員	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
委員	牧村 和彦	一般財団法人 計量計画研究所 理事
委員	宮島 香澄	日本テレビ放送網株式会社 解説委員
委員	真鍋 英樹	国土交通省 総合政策局 交通政策課長 (赤星氏が代理出席。リモートでのご出席)
委員	倉石 誠司	国土交通省 総合政策局 地域交通課長 (リモートでのご出席)
委員	田口 芳郎	国土交通省 鉄道局 鉄道事業課長
委員	森 哲也	国土交通省 自動車局 旅客課長 (北川氏が代理出席。)
委員	宿利 正史	一般財団法人 運輸総合研究所 会長
委員	佐藤 善信	一般財団法人 運輸総合研究所 理事長
委員	城福 健陽	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 会長特別補佐
委員	藤崎 耕一	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 研究統括

議題

- (1) 第1回委員会におけるご意見等（概要と対応）
- (2) 第1回委員会におけるご意見等の関連情報
- (3) 論点について

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。

（地域交通の位置付けの明確化について）

- ・ 公共交通がより利便性を増して事業性がよくなっていけば、結果的に社会全体、財政も含めて回る。制度論的には、上下分離、エリア一括という形をつくっておくべき。
- ・ ヨーロッパの公共交通の利用率20%、30%と比べて日本は平均が10%ぐらいで、岡山などでは4%、と地方に行けば行くほどが低い。国が社会制度的に公共交通の活性化に対して支援をしているのに、日本ではこれを民間だけがやろうとしており、なかなか効果が出ない。Bクラスの地域でも、利用促進をしっかりと行い、運賃制度を立て直せば、日本型の民営というのできる状況である。維持が難しいところは公設民営や一括という形で、運賃制度と利用促進をかみ合わせることで、正常な事業に切り替わっていく。公共交通が事業として成り立つような形の社会的な制度の裏づけが必要ではないか。
- ・ 車を運転できる人にとっても、公共交通は、生活の質を変える上で有効。そういったことをトータルで見てもらい、社会全体としては価値のあるものだということを皆さんに訴えていく。また、それに基づいた形でいろいろな補助スキームを考えていくということが必要。
- ・ バス事業は運賃で制約を受けているので、大きくもうかる事業ではない。無駄に競争するだけではなく、適正なところで乗務員や輸送機関を守っていくことが必要。
- ・ 公共交通について世の中から必要とされていないかのような話があったが、事業者としてマーケティングを行うとそれなりの反応がある。社会的な状況の変化、例えば若者の車離れ、高齢者の増加、インバウンドの旅行者の路線バス利用といったことを考えると、バス交通の役割は期待されている。
- ・ 何年もかかる議論を今の人口や生活を中心に考えてしまうと失敗するのではないか。利用者もそうだが、働く人がいなくなることにどう向き合うかは深刻。地域の議論は、今のデータに基づき精緻にするとともに、地域の20年後ぐらいのところは見て議論を進めていく必要。そうしないと、次の世代に負債を残すことになる。
- ・ 単に今ある公共交通を守るのではなく、地域の人がこういう公共交通だったら乗りたいというクオリティを必要で、この点について、日本では大きな課題がある。
- ・ 都市あるいは地域のいろいろな活動のために移動しているのであれば、活動と移動との間をお金の面でどうつなげるか。それがまちづくりという言葉の中にもう少しくまなく入らないといけない。

- ・ 公共交通を利用しよう、あるいは公共交通がより良くならなければならないということに対する、国のメッセージをもう少し強く出すべき。シビルミニマムに相当することを数値として書くのが難しければ、抽象的な表現で交通政策基本計画に明確に定めた上で、国全体の仕組みを構築することを考えるべき。

(地域交通における関係主体の役割の明確化等について)

- ・ 国としてどの辺のレベルまでの公共交通が必要、というレベル感を統一してもらいたい。
- ・ 幅広く教育ということを広く行き渡らせるために学生の定期的割引があるのにも関わらず、それを事業者が負担しているということは、結果的には利用者の運賃収入から負担していることであり、自家用車を運転している8割の人は関係ないということ。こういう制度についても提言には盛り込んでもらいたい。

(地域特性を踏まえた持続可能な交通の確保・維持・改善手法について)

- ・ 少子高齢化社会での人口減少地域における新規参入については、地域協議会等において、必要な路線であるかどうかについて、許可の段階において赤字参入にならないかチェックをするなど、日本国中の地域が利用できるような形にしないといけない。利便増進実施計画のあるところだけを運送法の特例という形にすると、地方では間に合わない。地域協議会等に諮ることによって、国は許可するかどうかの判断をするなど、普遍性のある表現にしたほうがいい。
- ・ 上限運賃という形をしているから、競争となっても、基本的には運賃は据置きになるか、下がるかという形になり、乗務社員の賃金には回らない。経済的に成り立たないという問題と裏腹にあるのが、交通事業の労働者に参入しようという意欲が乏しくなってしまうこと。これを直すような制度改革をしていかないと、経営的に成り立つようにみえても、労務倒産型という形があるのではないか。
- ・ 新規路線で赤字参入するということを少なくすることが必要。競争することによって過当競争で倒れそうになったときのクリームスキミングのところをしっかり手当てすると、現状の事業者でも協調ができるようになる。
- ・ バス運賃はコストが上がってもなかなか反映できない。バス運賃は認可、大きければ本省認可ということだが、地方の枠組みでやることができないか。手続、手順に相当な時間がかかっており、バス事業の収支構造を考えると、もう少し自由度のあるやり方を枠組みとして考えていただきたい。
- ・ 現在地域交通で起きている事態は、日本全体の問題で、かつ、急速に悪化、劣化しており、直ちに改善措置を講じなければならない。努力義務に変わったとはいえ、自治体が地域公共交通計画をつくらなければ、地域交通の改善が行われないような制度を放置しておいて、国全体の問題に対処しようとするのは、明らかな片手落ちである。道路運送法の抜本改正と、それに加え、地域公共交通活性化再生法で前に進めていく

べき特別のスキーム等を全体として早急に構築すべき。

- ・ 運賃改定を行政から勧めておいて、申請が多々出てきているが、なかなか処理が進まない実態にある。また、申請の準備はできているのに、申請を待ってほしいと行政当局から言われるケースもある。あるいは運輸審議会や消費者庁の手続で時間を要している。こういうことは、まさに「角を矯めて牛を殺す」そのものであり、早く事業者に必要な収入を確保して、労働者に対する処遇やサービスの改善につなげるべき。これは行政の運用一つでできることであり、直ちにやるべき。運賃制度の在り方も含めて、道路運送法自体を抜本的に議論して見直すということに着手してほしい。

(地域交通に対する公的支援について)

- ・ 社会資本整備交付金によって、上下分離を実施するとき、減価償却費という事業費の中のかなり大きな部分が公に移転することになるが、本当に財政上のリアリティーがあるのか。
- ・ 公営企業がやっている路線バスを民間で運営する場合、民間と公営のコストの差額が民間に収れんされるとかなりの金額が差分として出てくるので、プラス要素になる。また、貸切バスや高速バスで無造作に競合させると、一般路線バスも含めて運行しているバス会社の内部補助の力を弱めるが、これにメスを入れれば、財政面ではプラス要素になる。さらに、エリア一括協定運行事業の創設により、コミュニティバス、病院バス、スクールバス、デマンド交通、企業送迎バス等を路線バス、鉄道に集約していくことができれば、公共交通事業の採算の改善につながり、財政面でプラスになる。社総交の予算規模について今回50億円をつけた。これが来年度以降、要望が沢山出てきたときに、財源をどこで捻出するのかというのは非常に大きなテーマの一つである。

(上下分離について)

- ・ 鉄道の上下分離を進めるべきかどうかについて、上下分離というのは単純に上と下に分けて、負担を付け替えているだけではないか、付け替えた後の上と下を足したもののサービスが全然変わらなければ、事業者の救済にはなっているかもしれないが、社会のためになっていない、との厳しい議論が財政当局であった。今回、上と下でどういう付加価値が生まれるのかということに着目して、鉄道事業再構築事業の定義について、今までは経営の危機に陥っている赤字企業の救済のための上下分離と書いてあったが、これを書き換えて、鉄道の特性が発揮できない路線において、利便増進を図りながら輸送の維持を目指していく事業としている。
- ・ 上下分離を進めていくと、国の負担はキャップがされたとしても、自治体の負担が増えていくので、この部分を財政的にどう確保していくかという議論が、財務省、総務省、共にあったが、鉄道を今のまま維持していくことが上下分離によって加速してしまう、ということになっては良くない。

- ・ バス転換すると、朝夕のピーク時にバスが20両必要だが運転士がいない、といった場合、バスの方がお金がかかってしまうので、鉄道を上下分離してでもお金を入れた方がトータルとして財政支出が抑えられる、ということであれば、むしろ自治体に推進すべき話ということになる。このような比較論をした上で、鉄道が必要かどうかというのを議論しなければならない。
- ・ 上下分離が全ての救済策のように取られるのはミスリードであって、それが利便性の向上につながり、結果的に自治体の財政負担も抑えられ、地域の発展につながるということであればやっていく。これが今の仕組みの前提となる議論。
- ・ 減価償却と金利負担と固定資産税が地方交通の経営を圧迫する3大要素だが、上下分離でスタートすることになって議会に説明するとき、一番苦労したのが固定資産税。既存の軌道で固定資産税を払っているものを、行政が保有することによって固定資産税がなくなってしまう。しかし、運行の質が上がっていくと、市民生活の質が上がり、民間の投資が活発になって、その沿線の地価が上がり、結果的に税収が増えるということデータをとして出していくことが大事。
- ・ バスの上下分離について、小さな自治体などで、マイクロバスや普通のバスを所有していて、それを近くのバス事業者に運行だけ委託するケースはもう既に数が結構ある。これと同じ考え方でやれば、上下分離の委託契約は比較的容易にできるのではないかな。
- ・ 例えばEVバス、EVに充填する設備、バス停・ターミナルのサイネージ、運賃決済の新しいシステム、そういうものに対しての補助が上下分離の下の部分になる。鉄道の下にあたる部分を、バスだと単純に車両と割り切っていくと、結局は今と同じようにお金がかかるだけでサービスの向上にならない。自動運転が急に来るとは思っていないので、路線の効率化により、車を少なく、人を少なく、しかしサービスは落とさない、という方法を複数事業者でやっていく必要がある。
- ・ 上下分離して、責任の部分は自治体にお金を投じて、自治体は国からお金を引っ張ってくれば何とかなる、そして、運営は今までどおりでいい、となるのではなく、本当に動く仕組みを作るのがいい。その際にツールとしてDXを早く進め、それぞれの地域のバス、鉄道の状況に関するデータを集め、各地方の材料として使えるようなベースをつくる。人材とDX化によって、地方の話合いを早めて、本質的な議論の結果が出てくるようにしていただきたい。

(エリア一括協定運行について)

- ・ エリア一括で委託を行う場合、ある程度儲かる水準の委託料になると、他のエリアからも参入してくる。逆に参入させないために、コストを頑張らせようとする、内部補助ができる企業が入ってきて、域内の経営力の弱い企業が排除されるという構造。係る観点から委託料の水準は重要だが、サービスを受ける立場に立つと提供するサービスの質も含め、事業として持続可能な水準の委託料とすることが重要と考える。

(公営交通の民間委託等の促進について)

- ・ 公営交通について、一部分のみ民間に委託を認めているが、本来、全て民間に運営を委ねるほうが効率的である。法律の運用を含めて見直してはどうか。

(地域交通のDX推進に必要な措置について)

- ・ 国と事業者間の手続について、国交省も含めて膨大なペーパー量が発生しているように聞いているが、それもDXとしての課題なのではないか。

(過疎地域における持続可能な地域交通サービスについて)

- ・ 過疎地域では、交通の持続可能とか、地域自体の持続可能みたいなことを考えていくところがたくさんあって、交通事業を産業としてどうやっていくのかは、範囲の経済で、色々な事業を一つの乗り物に重ね合わせて売上げを上げていくようなこともしていけないといけない。これらがやりやすいような仕組みを一緒につくっていただきたい。
- ・ 今年度、農林水産省などが、農村RMO (Region Management Organization) で、自分たちの地域をどう守っていくかといった議論をしている。こういったものを一緒に使えるような仕組みとか、それを紹介していくようなことによって、過疎地域の色々な施策が本当に動きやすくなる。

(その他)

- ・ 生活交通の中の代替的な交通の維持において、旅客船事業も加えていただきたい。サービス改善維持事業では財源がほとんどなかったことが問題と言える。
- ・ 自治体に専門家がない中、お金を取りに行くためだけに、中身のない議論で計画を策定するところがある。このような方々の教育をどうしていくかが大事。
- ・ 各市町村、エリアに本気でやる人を置いていただき、その人が、色々工夫をしながら、色々なところと連携して情報を集めてやっていく仕組みをつくらないと、本気の議論ができなくなる。
- ・ 電動キックボードが7月から解禁されるが、先行して普及している欧米では、公共交通利用が1割ほど減少している報告もされている。新しいモビリティサービスにより人の移動が活性化されていく中で、例えばバスに乗せられる、バス停留所にポートを造っていくような支援メニューを政策的に行い、双方がウィンウィンになるような取り組みを早急に進めていくことが重要である。

以上