

第3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3月10日(金) 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 両備グループ代表兼CEO
委員	小嶋 光信	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
委員	松本 順	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	椋田 昌夫	株式会社バイタルリード 代表取締役
委員	森山 昌幸	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	松本 義人	富山大学 客員教授
委員	森 雅志	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	岡田 伸	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。)
委員	清水 博	関西大学 経済学部 教授
委員	宇都宮浄人	大分大学 経済学部門 教授
委員	大井 尚司	一般財団法人 運輸総合研究所 客員研究員
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
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 (リモートでのご出席)
委員	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
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 (リモートでのご出席)
委員	真鍋 英樹	国土交通省 総合政策局 交通政策課長 (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 (リモートでのご出席)
委員	森 哲也	国土交通省 自動車局 旅客課長 (途中から江口氏が代理出席。)
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2回委員会におけるご意見等（概要と対応）
- (2) 提言（案）

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。

（「運送法の一部改正の必要性への提言」のプレゼンテーション）

- 『少子高齢化の進展等による需要減退で交通の競争政策から交通事業の健全な発展へ、協調と共創政策への転換の必要性』、『「利用者の利益」は「健全な事業者の存在」なくして達成できないことが現行法では重視されていないことの解決の必要性』、『需要と供給をともに公平・公正に重視する必要性』、『上限運賃により消費税を除く実質運賃が数十年低位に留まった結果、交通労働者の賃金が高水準となり、労働者不足を招くなどの問題の解決の必要性』、『国の安全保障上も運送法の見直しは必須事項』、という観点から、交通の競争政策から、健全な需給のバランスが取れる運送法への改正案を提言。

（地域交通の位置づけの明確化について）

- 都市政策を進め、クオリティ・オブ・ライフを上げ、シビックプライドを上げていくという基礎自治体の行政責務を実現するためにも、交通がいかに大事で、だから、第一義的な責任主体としての基礎自治体の役割は大きく、都道府県の役割も大きい、という考え方は、トーンダウンしてほしくない。
- 住民のウェルビーイングが強調されているように思うが、より大きな大義の方が説得力が高まる。例えば、安全保障、巨大な災害、大地震といった危険が差し迫っている中で、どのようにして各地域の発展を図っていくか、または中核都市に集中するような構造をつくっていくか、ということを考えると、各地域の交通産業の基盤が強化されなければいけない。
- 地域交通という言葉を使っているが、自家用車、あるいは道路に関する議論というのが全くここでは触れられていない。
- 自家用車に過度に依存した社会の外部不経済を解決する一つの手段が公共交通であり、カーボンニュートラル、交通事故、渋滞といった外部不経済の問題をしっかりと書く必要がある。そうなった場合、自家用車の議論が避けられなくなり、公共交通を今後、有効に使っていく上では、パーク・アンド・ライド等の自家用車と組み合わせた議論やアクセス道路の話も出てくるので、そこも含め、しっかりと議論していく必要がある。
- 欧州のSUMP等では、モビリティ政策と併せて必ず駐車場政策が出てくる。駐車場の在り方次第で公共交通の利用は大きく変わってくるが、日本ではその辺の議論が

なされておらず、今後、行っていく必要がある。

- 自家用車に過度に依存した地域は、今後、都心から移住していく若者や地域を訪問する人がなかなか行きにくく、それは地域のためにならない。
- カーボンニュートラルとウォークアブルシティといった都市の在り方という中で、ロンドンでは、デベロッパーが地元自治体から、駐車場は造らず、駐輪場を造れ、と言われるそうだが、ビルに何のモビリティを持たせるかが随分変わってくる。都市計画との関係は大事。
- 郊外に物流施設やアウトレットを造る際、従業員輸送用バスも地域住民を輸送したら良い、ということが書かれているが、その際、施設を建てる時に都市計画上の容積率緩和の見返りにバス運行費用をそうした施設を建てる者が賄うことにすれば、自治体拠出が減り、全体としても回る。都市計画と絡めて民間のインセンティブを出しながら公共の負担も少なくして、地域に金を還元する、という発想もある。
- 気候変動、CO₂問題、安全保障、災害問題等、大きな国家的な視点は明確に打ち出しておく必要がある。その中から、マイカーの位置付けなどもおのずから触れざるを得なくなる。当研究所では現在、マイカーの利用をある程度抑制しながら高齢者の移動サービスを持続可能な形でどうやって確保するかという議論を並行して行っており、そこでの議論もこの場の議論に反映していくことが可能である。

(道路運送法の事業区分・事業規制等の抜本的な見直しの方向性)

- これまでの、色々な形で競争をすればいいという東京を中心にした経済の考え方では地域は持たなくなっている中で、抜本的に道路運送法というところにメスを入れて、そこから健全な事業の在り方、健全な事業者について、問題提起する中で、この提言が出ているという組立てを提言することについて賛同する。

(運賃規制の見直し)

- 今の賃率と三角表の中で、運賃を上げるというのは事業者にとっても行政にとっても重荷になっており、それを変えないで下限運賃を入れることは実務上難しいと思う。

(クリームスキミングの防止のあり方)

- イギリス流に考えると、品質契約と近い話だが、クリームスキミングについて、自治体が参入を止めるスキームと止めないスキームをまず選び、もし止めることを選択した場合、「案の1」のように進めることがセオリーである。現在の事業者と自治体の関係が良いわけではない場合、越境して隣から来てほしい、または、コミュニティバスを運行する貸切バス事業者との関係を維持したいなど、色々なケースがあるため、まずは自治体の考えが優先された方がいい。越境も駄目という意味であるとする、きつ過ぎる。

- 地方では参入よりも廃止の方が大事である。いきなりレッドカードを出すのではなく、地域で議論をするための時間を確保するため、2～3年前からイエローカードを出す仕組みを求めている。入れることを止めるのであれば、やめないという保証もセットにしてほしい。やめられてしまえば、次に不健全だから参入を止めるといってもそこしか受けられないので、入れざるを得なくなる。

(地域交通の企画・検討等の専門人材の育成について)

- 大学の講座開設について、学生の教育の中で地域交通、という意味なのか、単なる共同研究レベルの話なのか、分かるように記載すべき。

(バス事業等における上下分離的運営の具体的措置について)

- 上下分離をやると会社が別になり、上と下が同じ方向を向いてやっていかないと、利益相反の関係になるので、手続き等で手間がかかり、本当にコストを下げることになるのか疑問。上と下が同じ方向を向くようにするため、例えば、サービス改善目標達成のための上下の協力、下のインフラを持っている会社に一定の予算を許容、また、K P I を後から検証して、本当にパフォーマンスが出ているかを見えるようにしておく、といったことがあるのではないかな。
- 欧州の運輸連合のように、バス停の場所、ダイヤ等が決められ、後はバスをそのとおり走らせるだけという形の官民一体組織の理念を示しておくことは、そこで官が決める事項が、一括委託時に民間事業者から出してもらいたい必要のある情報とほぼ同じであると思われるため、非常に意味がある。

(地域交通のDX推進に必要な措置等について)

- デジタル化にはユーザーの利便性のDXによる進化、行政の申請手続のデジタル化に加え、交通事業の運営のデジタル化の3つの側面がある。3つ目について、例えば、運転ダイヤの作成作業はアナログで、会社によってやり方はばらばらだが、これをS a a S化すると生産性向上につながるので、提言内容に加えてほしい。
- 第三者が検証できるように、データなどを公開する形のDXを推奨してもらいたい。鉄道事業は鉄道統計年報というデータがオープンになっているが、バスは全くオープンではないので第三者が検証できない。DXを含めてきちんと管理できるようになってくると日本の公共交通がスケールメリットを狙いながら、コントロールできていくことになる。また、路線申請やバス停位置の移動でも、バス会社でマウス操作やエクセルを少しいじれば申請書が国に送られ、データベースになる、くらいのことでやるべき。
- M a a Sは、本来、色々な交通手段の間を束ねる、色々な政策領域を連携させる、といった考え方の下に、また、もう一方では自家用車利用の縮小という環境政策とつな

げていくことから出てきた言葉であり、「政策を束ね手段をつなげていく、という発想」のM a a Sといった書きぶりになると良い。

(エリア一括協定運行について)

- エリア一括協定対象の取組みの範囲について、ターミナルも一緒にやらせる、同じ人がやらないといけないというのは公取的に危険であり、内容によっては注意すべき。
- エリア一括協定を5年間という長期でやっていくのであれば、毎年人件費が上がっていくような発想で経費の組み方をすべきと認識できるよう、記載すべき。

(過疎地域における持続可能な地域交通保のための取組みについて)

- 過疎地域の基礎自治体では、地域交通が産業であるという認識が希薄であり、委託費をすごく減らしてどう考えても赤字となる金額で委託する。地方創生や人口減少に抗うための施策を基礎自治体ではお金をいっぱいかけてやっているが、地域の公共交通も、若者の働く場としてきちんと給料を上げていかないといけない、という意識を基礎自治体が持つような文言が欲しい。

(地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大について)

- 地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大が進まない最大の理由は、事業者について個人オーナーが経営しているケースが多く、自分のコントロールを奪われる、親族一同の生業が奪われる、という背景があるので、そこにデメリットが生じないような制度設計ができると話が進んでいくと思う。

(地域交通を統括する国の組織のあり方について)

- 運輸局、特に支局は各県の自治体の相談相手であるが、単純な法の番人的な対応しかしていない。地域づくり、まちづくりの支援者という意識をきちんと持って、リードしていくような意識の醸成を図っていくことが大事である。
- 各省庁間の連携の中で、過疎地域では、農業集落の政策がリンクするので、農林水産省も追加してもらいたい。
- 都市計画やまちづくりであれば地方整備局は地域で非常に重要な役割を果たすが、そことの関係が書かれていない。それから、公共交通に絡みバスタ等の議論が出ており、道路局との関係も重要。
- 今ある補助金を残しながらやると、どうしても今の枠組みの中でやろうとする事業者が必ず出てくる。各省庁と一緒にあって、国庫の使い方については抜本的に変えていくべきである。

(鉄道事業法を含めた議論について)

- 地域交通の現下の問題を考えれば、鉄道事業法も射程に入らざるを得ない。経営の適切性が認可要件になっているが、採算が取れない鉄道をどうしていくか、という場合に、無理に収支を合わせるという議論が行われていると推察される。一方、公共交通の外部効果も踏まえた公共交通の役割を考えるのであれば、それに即した鉄道事業の在り方、それを律する法律の在り方について議論があるべき。
- JRが、JR法と鉄道事業法でねじれているところがあり、経営が非常にやりにくくなっているところがある。また、鉄道はバスのように補助金はなく、上下分離しか制度がないため、有無を言わず上下分離を入れるしかないという仕組みになっている。三セクで地域に出資してもらい、責任を持ってもらう方が、補助金を出すよりよっぽどよく、そういったことを含めて、鉄道事業法も改正していく必要がある。
- バスに焦点を当てていることは認識するが、鉄道事業法も少し視野に入れながら、今回の提言が出されるといい。
- 鉄道についての言及、あるいは鉄道のことを意識した記述を補強しておくべきである。

(補助・コストの仕組み等について)

- 欧州ではトラベルプランという企業行動計画策定が義務化されており、どれぐらいの従業員がいて、どう通勤しているかを届け出ることになる。税制優遇も含めて、新しい交通サービスを行うときは企業も協力すること、企業、事業者双方が負担し、双方で環境のいい社会を作っていくべき、と書くべきである。
- 運賃を決める時は総括原価という、事業者の全部の原価で決まり、補助金を決める場合はブロック単価から算出するなど、それぞれがバラバラであり、取れるコストが取れていない結果、内部補助をしないといけない状態に追い込んでしまっているが、ネットワークを維持する場合、内部補助をしないことを前提にするべきである。路線を維持することと、交通産業を維持することにかかるコストは、別の立てつけできちんと維持をする仕組みを作らないといけない。
- 観光DMOでは、地域の観光に関わる色々な者が集まり、収益等も分配されるが、これが交通にあっても良いと思う。地域で、観光、飲食店等、交通移動に関わる者が集まり、移動で人を連れてきてくれるから移動に支援して当然でしょう、という環境を作っていくと、交通事業者だけで内部補助をするのではなく、地域のインフラとして内部補助するという仕組みになっていくと、健全な仕組みになると思う。内部補助ができないのでネットワークが維持できないという議論になることは適切ではない。そういった議論が繰り返される結果、自治体が非常に不利な立場に追い込まれることを懸念している。
- 最終的には、幹線部分については県がしっかり指導しながら、基礎自治体が路線計画を作り、その収支管理までやっていくこと、その中で運行委託を受けるというのが、

路線バス事業者としての最終形と思われる。そのとき、行政側で、都市から得られる収益を交通に財源として回す、マイカーを抑制する中でマイカーからの税金の一部を公共交通に使うといったコンセンサスを住民としっかり取っていただくことが必要である。

- 税金を注ぎ込むことによる、まちづくりの経済効果等の副次的な効果を整理すべきである。
- 地域の重要な構成要素の中に企業がある。雇用の主体であり、雇用との関係で通勤が発生するわけであり、企業に役割として何を求めるのかということについて、触れておく必要がある。
- 滋賀県で交通税の実現について議論を行っているが、自主的な財源を確保することについて地域が工夫をするということ、そのくらいの覚悟が地域に求められる、あるいは知恵が必要である、ということは触れておく必要がある。

(運転手不足の問題について)

- 直近の大きな課題である運転士不足の問題を考えないといけない。

(その他)

- 鉄道からBRT化した瞬間に踏切の方向が変わり、所要時間や自動運転の面から大きな課題となることがあった。鉄道からサービスの良いバスにダウンサイジングする場合において、最初から公共交通の路線として指定し、鉄道と同じ優先順位をそのまま残すべき、ということを提言する必要がある。
- 鉄道がBRTにシンプルに変わる場合もあれば、鉄道駅の周りが何もなく、並行する幹線道路沿いに色々なものが立地していると、バスはどこを運行すべきか、といった話になるので、地域で決めていく、という話は入れておくべき。
- 地域公共交通活性化再生法の略称は「活性化法」や「地活法」だが、公共交通らしくないので、公共交通だ、ということアピールできる略称があるといい。
- 無料化実験を含め、無料という選択肢は色々ある。それぞれ注意すべきところを記載してもよい。
- 車両を公共財として位置づけるべきかどうかについて、土木学会で勉強しているが、色々な経済学用語をレビューしながら、公共、という言葉の意味に踏み込むような議論が必要ではないか。

以上