

第4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6月19日(月) 10:00 ~ 12:00

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	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	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)
委員	宇都宮 浄人	関西大学 経済学部 教授
委員	大井 尚司	大分大学 経済学部門 教授 一般財団法人 運輸総合研究所 客員研究員
委員	寺田 一薫	福島学院大学 マネジメント学部 地域マネジメント学科 教授 (リモートで出席)
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 (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	倉石 誠司	国土交通省 総合政策局 地域交通課長
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
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3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。

（「特別寄稿：地域公共交通ネットワーク再構築への提言シリーズ」から垣間みることができる地域公共交通の危機と解決策のプレゼンテーション）

- 全国各地でリーダー的な活躍をされている地域公共交通事業者 5 社のトップの提言から明らかになった、コロナ禍による地域公共交通の危機的状況と国や自治体が早急に対策をせねばならない事項を踏まえ、「コロナ禍における現状認識」と「要望と提言事項」について提言。なお、「要望と提言事項」の具体的内容は、1. 運賃制度の在り方、2. 交付税や補助金の在り方、3. 人手不足の問題、4. 環境問題、5. 安全対策、6. 制度改革と新たな行政支援の 6 点から構成。

（とりまとめ方について）

- 非常にうまくまとめられたと思う。交通というものが社会インフラ、公共財として、これからの社会に欠かせない、そのための持続性を高めるために誰がどういう役割をはたしていくか等、具体のまとめ方も含め、非常に良くまとめられている。
- 非常に良くまとまっている。特に、協業・集約のところで、法定協議会に金融機関や弁護士の参加を求めるといったようなことが書かれていることは、このような座組みで議論し、方向性を決めるということは、非常に具体的かつ建設的で、大いに賛同する。
- 全体として、地域交通という公共インフラに関して、しっかりとステージを作るべきということ、そして、それを担うのは自治体であるということ、それをバックアップするのは国であるという、方向性をしめすことがまず、とても良いことで、重要。公表に当たっては、エッジの立った概要があれば、伝わり方が違う。
- 広範な論点をかなり踏み込んだ形でまとめられており、有り難い。是非、エッジの効いた形で公表できれば良い。
- 委員の議論もうまくまとめられている。言いたい論点はすべて入っており、大きな成果と思う。
- 本当に色々な事項が盛り込まれており、革新的な内容で、良く取りまとめられている。
- 全体的には選択肢を広げているので良いと思う。従来、ステレオタイプ型の事例とか画一的な議論が多かったのが、地域交通の多様性などが反映されていて良い。

- 今回、特に、道路運送法の基本的理念の見直しの方向性が入ったことは、非常に大きなポイントと思う。事業自体の確保・維持継続が必須である、とい部分が特に重要。

(地域交通産業の基盤強化・事業革新の必要性について)

- 地域公共交通活性化再生法の略語について、部会では「地域交通法」という名前で資料に出ていたと思うので、できれば、「地域交通法」でやっていただきたい。
- 経済で言う「公共財」は、結構厳密な定義をして使っているところがあって、「公共財」ではなくて「公共インフラ」等にした方が言葉の使い方も正確になると思う。
- 「公共財」の経済学的定義は承知しているが、一方で、地域公共交通の重要性を積極的にアピールするために、あえて「公共財」という言葉を使うことが必要であると考えて使っている。
- 「公共財」については、注を書いて定義し直すということが必要と思う。

(地域交通の確保責任主体の明確化・制度化について)

- 市町村の行政責務である、QOLを上げるということの実現のために交通は欠かせないとして、「その維持・確保は市町村の自治事務であり」と何度か「自治事務」という言葉が使われているが、それは正しいことだが、現場の市町村長の感覚では、法定受託事務ではなくて自治事務なのだから、そこに政策的裁量を働かすことは私の予算編成権の枠内だとなってしまう。「行政責務」や義務と随所に強く書かれており、それで良い。「自治事務」だと言ってしまうと、ニュアンスが少し後退したような印象を受ける。「その維持・確保は市町村の自治事務であり」を削除した方が強い行政責務だという印象が出てくる。
- 都道府県について、法定計画策定・法定協議会の設置主体としては、市町村だけではなく、都道府県もはっきりうたっているが、後ろの方で、潜在需要を喚起するところなどは「市町村等」と、都道府県の責務があまり出ていないので、都道府県も責務があることは明確にすることが必要。

(地域特性に応じた持続可能な交通の実現方策について)

- 鉄軌道からバス等への転換ということに対して、「バス等から軌道」への転換ということで、「鉄」が抜けている。例えば、現在、茨城県ひたちなか海浜鉄道は、シャトルバスを鉄道で延伸しようとしている。あえて「鉄」を抜く必要はない。
- ユニバーサルサービスの定義を追記しておいたほうがいい。

(道路運送法の基本的理念の見直しの方向性)

- どういう事業であればサステナブルなのかということはどう規定していくのが大事。

家業から企業へ、ということも一つあるのではないか。小規模な貸切りバス事業者は沢山おり、内部補助の競合相手として、また、コミュニティーバスを請け負うことで、公共交通と大きく関係している。タクシー会社も然り。家業でやっているたとえば、コンプライアンスの問題もあり、コーポレートガバナンスと呼べるようなものが何一つないような実態がある。例えば、コーポレートガバナンスが整っていることを認可の前提とするような、そういうことを考え方の中に付け加えたらどうか。取締役会の機能やコンプライアンスといったこともあると思う。

(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)

- 10人以下の車は「タクシー」と呼ばなければならないところに無理がある。国際的には、単純に「ミニバス」であるが、そこを「タクシー」と言うから、「乗合タクシー」という説明しにくい日本語が出てくる。

(クリームスキミングの防止のあり方)

- 運輸局から自治体に情報が届いても、協議会のところまで届かない。例えば、道路管理者までは届くけれども、その先に届いてないということがある。完全に、情報が事前に共有され、必要なところで調整できるように、自治体側のほうも、それから、運輸局支局から伝えるところも、きちんとやっていくべき。
- 越境の問題について、現実には短距離の越境みたいな形の処理というのが事務上多く、駅だけ隣の市とかいうのはたくさんあるので、短距離とかあるいは長距離バスの一部区間みたいな路線は、ここに書いてあるような制限措置の対象としないことをどこかに記載すると良い。
- 「全ての自治体」と書いてあるが、市町村と都道府県と両方がチェックするということはないので、市町村だけでいいのかとも思うが。それで、もう少し地方自治体がやりやすくするためには、利便増進計画でこう走れと言っているのに、違う走り方をするバスが入ってきてしまって形成したいネットワークの形状を壊してしまうというようなケースで、機械的に参入ストップできるというのが望ましい気がする。

(自家用車に過度に依存しなくても移動できるサービスのあり方)

- 自家用車に過度に依存しなくて移動できるサービスの在り方について、BとCが一緒くたになっている。Bの部分はまとめて運べる中量輸送機関が存在するので、それを活用することが基本。その末端にはAIオンデマンドがあってもいいが、AIオンデマンドが、全ての解決になるという誤解を与えることを懸念する。Bにおけるしっかりとした公共交通サービスの提供を謳うべき。

(公的支援等の補助のあり方について)

- 公共交通事業者に対して、かかった額ではなく、積立金もしくは引当金会計のような形で、設備投資、修繕、人的投資等に対して引き当てをさせて、その結果としての企業の損失に対して補助金を出すという形にすれば、その公共交通事業者のあるべき形、地域、規模に応じたあるべき形に対して補助金が入る。実際の額は、引当金を取り崩して実質額を払うという形にすれば、もう少し未来的な投資ができ、事業者の変革も進む。
- マイカーと移動格差が生じる部分について公共が支援していくということを書ければと思う。あるいは、公共交通が選択されるように最大限行政が支援するということを書いてほしい。

(地域交通の運転士の確保等について)

- 生産性向上だけではなく、例えば、女性がほとんど現場に入れられないような労働条件等を含め、労働条件の改善であるとか、そういったところのニュアンスをもう少し出さないと、とにかく絞り込んでなんとかやれ、ということになりはしないか。
- 一番課題感があるのは、バスの人材不足。2024年問題は、バス事業、運転業務が見直される一つのきっかけになるのではないかと。ただ、多分、2割ないしは3割の運行が、ここ一、二年で減運をしないといけないというような話になってくると思う。地域交通を選別していくということが、地元と話をしていく上で必ず出てくる。

(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)

- 上下分離について、自治体が施設を持つ、ハードを持つという書き方になっているが、エリア一括で譲受けをするときは、事業者が持つという言い方となっており、表記上、相反する書き方になっている。少しグラデーションがあるということを入れながら表記されてもいいかと思う。
- 次世代バスについて、EVと記載があるが、FCVもあるので、両方入れておいたほうがよい。また、利用者が負担するとなると料金が高くなると思う。車両を早く入れるということと安く入れる、補助金をしっかり入れるということも、この中で国土交通省に対する要望として書いたらどうか。

(地域交通のDX化推進に必要な措置等について)

- DX化に関して、データの流通環境に関して記載があるが、SaaS等、運用をIT化する方向に寄っている。まず、圧倒的に弱いのはデータの収集と活用である。現在、どういう状況にあって、どのぐらいの人がいて、どういう運用しているかというデータを集めない限り、次の戦略は出てこないのではないかと。データを集めるシステムをつくって、そこからイノベーションが起こる、新たな政策が起こるということに記載

すべき。

- 「地域交通の無料化や大幅割引等の取組が行われる際には」とあるが、こういうことをやる時には、普段からデータを取っていて、何かのときに比較して評価しなくてはいけない。
- DX化すること自体が交通も含めた公的なインフラの1つだと考えるのであれば、法律をつくるだけではなくて、そこに公的な支援もしていく、という仕組みを一体化して組み込んでいくとよいのではないか。
- DXという言葉自体がもはや、デジタルトランスフォーメーションという本来の意味から大分矮小化されて、IT化、あるいは、OA化みたいな意味になっている。私はデジタルトランスフォーメーションというのは、企業の在り方そのもの、根本からITをベースに作り変える、という意味だと解釈しているので、DXという言葉自体がこういうふうに使われることには違和感がある。
- 補助金が導入の時に大きく出て、ランニングは自分でやってください、という形のお金のつけ方が多い。SaaSのような場合、世の中の商売の仕方が、ランニングをとにかく取るけれども、初期費用みたいなものはかなり安く抑える方向になってくるため、その部分のミスマッチがかなり大きな問題になる。ランニングをどういうふうに抑えていくのかという部分はぜひ考えていただきたい。
- 路線ダイヤ等の基礎データはオープン化しないと、MaaSにしろ、何にしろ、スタート地点に立てない。その上で、公共交通が公的な企業の経営、企業としての在り方から、公的な存在にだんだん変わっていくようであれば、乗降データ等も含めた経営的、営業的な部分も含めたオープン化というのが検討されるべき。
- 今、ビッグデータを触ったことがある学生すらほとんどいないという状況で、コンサルや自治体職員でビッグデータを触れる人がほぼいないと思うが、そういった状況を変えていかなくてはいけない。皆さん、データの活用を言いながら、データを本当に触ったことがある人というのがどれだけいるかという、かなり心もとない。こういった部分について、キーワードを掲げるだけではなくて、もう少し深められるといい。
- 官民連携でオープンMaaSもしっかり行政がやる、ということを書けたらいい。

(過疎地域における持続可能な地域交通確保のための取組みについて)

- 行政の方で、事業運営が可能となるコストで委託していると思っているが、実際には事業者が赤字でやっていたり、さらには自分が赤字でやっているかどうかを決算でまとめないと分からないという事業者もいたりする。利用者とか住民のウェル・ビーイングを考えるだけではなく、交通事業者の従事者のウェル・ビーイングをきちんと考えるんだ、ということを伝えていくことが必要と思った。
- 県レベルでカテゴリーBとかCといった分類をしているが、実現の段階では、Aのところでも、B、Cもあり、また、細かく分けるとA、B、C、D、E、F、G、Hま

でなることがある。実行段階においては注意して使わないと、ざっくりしたやり方になってしまう。

(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)

- 法定協議会の性格が自治体の行政を左右する可能性があると思うが、ここにはある程度、地域のまちづくりも含めた多様な参加者が必要なのではないか。将来も抱える若い世代とか色々な立場の方の意見を入れないと、町全体が公共インフラは自分たちのものだ、自分たちが支えなければいけない、という、幾つかのローカル鉄道ではうまくいった流れみたいなものがなかなかできない。勝手な法定協議会という偉い人たちが何かやっている、という状況になると、全然町の人がついてこない。加えて、法定協議会や自治体のジャッジが、そのときの力関係における決定になってしまったり、あるいは、ポピュリズムによって、とにかく国からたくさんお金をもらいましょう、ということになると、結果的には次の世代に持続可能ではなくなってしまう可能性がある。そうした心配も含めて、法定協議会がどうあるべきか、を書いた方がいい。政府は今、フューチャーデザインという未来世代になったつもりでみんなが考えるというような取組を始めているが、そういった未来世代も含めた意見を書くべき。

(まちづくりとの一体性の確保について)

- 都市計画とまちづくりの連携というだけでは、何をどうするのか分からない。具体的な施設計画とそれに係る移動サービスをつなぐとか、括弧書きの例示が幾つかあるともう少し分かりやすくなる。
- かつてのオムニバスタウンのような、バスの速達性をめざしたバス専用レーンはちゃんと入れる、といったことを書ければと思う。結局、バスが速くならないし、便利にならないし、選択されないなという心配がある。また、待合停留所、バス停等の結節点整備や優先信号も、本来、しっかり議論していくべきとか書ければとの思いはある。

(その他)

- この提言のプレゼンテーションについて、特に重要なのは自治体だと思うので、自治体の皆さんが具体的に何をしなければいけないのか、何を求められているのか、ということを知りやすくすることが重要。
- 関係省庁について、公正取引委員会を入れたらどうか。共同計画等で、独禁法を外したことによって、今までグレーゾーンでやっていたのを正面でやらなくなったときに、公取が協力しないとスタックする可能性がある。
- いろいろな仕組み、やり方を変える、と言う以上は、事業者自体のビジネスのやり方、ものの考え方も変えていく必要がある、ということを書いた方がよい。

- 関係省庁での連携や事業連携という論点がかかり随所に出てきているが、そのとおりと考えている。制度が変わらないと、あるいは、連携しないと立ち行かないということだと思う。地域交通、交通のリデザインと社会課題解決を一体的に解決するための会議体をつくる動きもあり、関係省庁の連絡会ができれば、それが一つのきっかけになるといいと思う。
- 全体の章立てについて、大きなⅡの3番目に「地域交通に対する公的支援について」ということで、公的支援の在り方がきちっと柱立てになっているが、これに対応する2.というのは、「地域交通における関係主体の役割の明確化等」という非常に抽象的な立て方になっている。そもそも、交通産業をしっかりと支えるための法的スキームはどうあるべきかという柱がもう一つなければならず、それはすなわち、道路運送法の問題である。道路運送法を地域交通産業の基盤強化・事業革新というテーマに即して抜本的に見直す、という柱をきちっと立てて、それを2.として目次に反映させ、かつ、外にアピールするときにも、そのことをしっかり主張できるような提言の中身、構成になっているように工夫してほしい。

以上