

第5回 地域交通制度改革に関する検討委員会

日時：令和7年3月17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)

委員：

委員	宇都宮 浄人	関西大学 経済学部 教授
委員	仮井 康裕	広島電鉄株式会社 代表取締役社長 (ご欠席)
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	林 秀弥	名古屋大学大学院 法学研究科教授
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会長
委員	松本 義人	西日本鉄道株式会社 副社長執行役員 自動車事業本部長
委員	森 雅志	富山大学 客員教授 (ご欠席)
委員	宿利 正史	一般財団法人 運輸総合研究所 会長
委員	上原 淳	一般財団法人 運輸総合研究所 理事長
委員	屋井 鉄雄	一般財団法人 運輸総合研究所 所長
(座長)		東京科学大学 特任教授・名誉教授
委員	奥田 哲也	一般財団法人 運輸総合研究所 専務理事 ワシントン国際問題研究所長・アセアン・インド地域事務所長 (ご欠席)
委員	金山 洋一	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 研究統括 富山大学 学術研究部都市デザイン学系 特別研究教授
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
委員	城福 健陽	元京都府副知事 一般財団法人 運輸総合研究所 特任研究員

議事

- (1) 公共交通経営実態調査ご報告（小嶋委員より）
- (2) 第4回委員会におけるご意見等（概要と対応）＜資料1＞
- (3) めざすべき法制度のあり方について〈提言〉（案）＜資料2＞、＜資料2-1＞
- (4) 地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに対応すべき事項について（追補）＜資料3＞

上記、資料1～3について事務局からの説明に続いて、小嶋委員より＜公共交通経営実態調査ご報告＞についてご説明の要旨は以下のとおり。

- ・ 今回はアンケートの対象を拡大した。これまでは、バス事業者のうち車両30台以上を保有する476社を対象としていたが、1,105社まで広げて実施した。
- ・ その結果、2020年度と比べて、ほぼすべてのバス事業者で人員が減少していることが明らかになった。鉄軌道では6割強、旅客船では約5割の事業者が人員不足に直面しており、特に旅客船業界では機関士の不足が深刻である。実際に、瀬戸内海の離島航路を運営していた会社が人手不足で維持できなくなり、昨年7月に当社へ船員の派遣を要請した。何とか人員を確保し航路を維持しているが、非常に厳しい状況が続いている。
- ・ コロナ禍による損失について、国や自治体の支援を受けた企業は約5割に上るが、債務超過は減らず、2割の企業は横ばいの状態である。コロナ禍での支援債については、約2割の企業が返済不可能であり、4割は返済期間が10年以上かかる状況である。つまり、6割以上の企業が現在の経営の悪化を10年以上続けることになり、改善は難しいという状況。
- ・ アンケート調査の結果、ほぼすべての事業者が国や自治体による財源確保が必要となった。ただし、大都市の中心部を持つ大手や準大手、中堅の約1割の企業は返済可能だと回答している。全体的に旅客数は10%以上減少しているが、一部の企業は何とか持ちこたえており、業界内で二極化が進んでいる状況である。また、半数の事業者がEV化や自動運転、キャッシュレス、デジタル化に取り組んでおり、今後さらに取り組む予定の企業も約2割ある。つまり、事業者は次の時代に向けて必死に模索していることがうかがえる。
- ・ 経営を圧迫する要因として、フリーアンサーで最も多かったのは燃料高騰で22%を占めていた。次いで、人手不足が18%を占め、さらに人件費の高騰も含めた「人にまつわる問題」が約3割を占めていた。また、利用者の減少や設備費・修繕費の増加も、経営を圧迫する要因として挙げられている。
- ・ 行政の支援や制度改革への要望として、最も多かったのは補助金や補助制度に対する財源確保の要望で21%を占めていた。次に、制度改善や規制緩和を求める意見が18%あり、これは「現行の制度では利益が出ないため、利益が出るような制度改革を求める」

という内容である。合わせて、40%近くの企業が現在の制度改善を求めていると言える。その他、燃料費問題が17%、人材確保が13%、車両購入費や設備費に対する要望が10%だった。これらから、行政の支援や制度の改善に対する大きな期待がうかがえると思う。

- ・ 2024年問題は、実際には8時間から9時間への休息期間の延長が大きな課題となっている。現在、減便や始業時間の繰り下げ、終業時間の繰り上げといった問題に直面している。しかし、あくまで途中の過程に過ぎず、今後は9時間、10時間、11時間と、休息期間を段階的に拡大していくという国の厚生労働省の方針が示されている。
- ・ 私どもの営業所（約20人）において、もし11時間の休息期間を適用した場合、27人が必要となる。つまり、人数が1.35倍に増えるということである。そのため、始業・終業時間の調整や貸切バスの遠距離運行などが非常に難しくなる可能性があり、厚生労働省と国土交通省との協議を早急に開始しないと、深刻な問題が生じると考えている。
- ・ 今回は、国や自治体が地域公共交通の実態に危機感を共有していることが高まってきたことで交通政策基本法に示されているとおり、国、自治体、市民、そして交通事業者が一体となって日本の交通を支えるという大きな流れに沿う形になってきたことは、不幸中の幸いであると考えている。
- ・ アンケートには含まれてないが、公設民営の導入を中長期的な経営改善の観点から申し上げている。その中で、地方鉄道の公有民営化に続き、岡山市がバス路線の支線において公設民営を導入することになった。これは全国でも恐らく初の取り組みであり、特筆すべき点であると考えている。30年以上赤字続きだった状況から脱却するため、私は黒字化が可能なビジネスモデルとして「公設民営・公設民託制度」を提案している。これは日本再生の基盤にもなると考えている。実際、井笠鉄道の再生時にもこの手法を用い、コロナ禍では一時的に赤字が出たものの、全体としては黒字を維持し、乗務員の確保も問題なく行えた。
- ・ アンケート結果からも明らかなように、約100%の事業者が財源の確保を、約9割が制度改革による利益体質への転換を求めており、フリーアンサーでも多数（143社/183社）が行政支援制度や改革を期待している。交通政策基本法第13条においても、法制上又は財政上の措置が求められていることから、運送法の改正や財源の確保を通じて、抜本的な利益体質が可能になる事業モデルへの転換が必要である。現在は維持・改善を目指す「リデザイン」が中心であるが、今後は法改正も含めた「リビルド（再構築）」へ進むべき時期に来ていると考える。

1. 資料2（めざすべき法制度のあり方について〈提言〉）関係

- ・ 前回の検討委員会からの変更点を改めて確認し、特に「潜在需要」の捉え方が重要であると感じた。目先の需要ではなく、地域が目指す持続可能な社会に必要な潜在需要の確保が大切であり、その点が今回の改正で大きく改善されたと感じ、改めて感謝。

- ・ 資料2で、地域公共交通の確保・維持の次に「継続」という言葉が常に出ている。事業がなくなってしまうことについて、先ほどの小嶋委員のアンケート調査でも非常に危機感があると理解している。しかし、「継続」という言葉が持つニュアンスについて二点気になる点がある。一つは、持続可能な社会に向けてサービスを高度化すべき中で、既存事業者の事業を続けなければいけない現状維持にとどまる印象を与えかねないこと。もう一つは、「継続」が既存事業者の保護を前提とするかのような誤解を招く可能性があること。これらの観点から、「継続」という表現が繰り返される点に懸念を感じている。
- ・ 19ページにある新たな自動車交通業の開始の許認可に対して、13番に法定協議会の合意になるとあるが、法定協議会には当然その時点で事業を行っている既存事業者が含まれ、既存事業者が反対すると新たな事業者が入れなくなる。当然コンプライアンス等の徹底管理は行われるとしても、協議会の「合意」という形にすることは慎重が必要だと考える。
- ・ 下限運賃について、適切なコストの上昇とか労働力確保のための必要性という観点を明確にしておかないと、逆に下限運賃の水準を決めてしまい、それが極めて硬直的になるのではないかと感じた。また、例えば最低賃金設定の場合、下限を示していても、その後物価がどんどん上がっていく状況であればそれを見直す必要がある。そういう状況は十分あり得るため、下限水準の提示よりも、しっかり労働力確保や燃料費高騰等の対応に基づく運賃を設定しているという点を、より前面に打ち出すべきではないかと考えている。法律が硬直的になると、結果的に事業者の方も含めてやりづらくなる懸念を抱えている。
- ・ 「自治体が地域公共交通の確保責任を負う」という点は法律上で妥当であるが、単に確保だけであれば、どのレベルを確保するのが不明確である。17ページでは、地域交通の確保責任主体が自治体であることが記載されているが、地域が目指す持続可能な社会の実現や、潜在的な需要を踏まえた上での「確保」というニュアンスが出ていないように感じた。現行においても、コミュニティバスを1日2本運行して「足を確保した」とするようなケースがあるが、それは実質的な交通手段の確保とは言えない。そうした懸念が7番に反映されるとよいのではないか。
- ・ 現在、法改正を含む抜本的な改革の流れが着実に進んでいるが、気になっているのが、それを支える財源の問題である。法律が制定されれば、それに伴って財源が確実に確保されるのであれば、あえて本文に記載する必要はないのかもしれない。しかし、財源の確保について、法律に裏づけられた形で明確に示されることが望ましいと考えており、その点について明記していただけるとありがたい。
- ・ 意見を反映していただき、非常に整理されており感謝する。17ページに「責任は自治体にある」と記載されているが、自治体側が実際に言っているのは、「責任ばかり押しつけられ、財源が全く伴っていない」ということである。現実として毎年1%ずつ財源

を削られており、将来的な見通しにおいても財源が全く見えてこないというのが一つの課題である。さらに、特別交付税についても、以前申し上げたように、どのように配分されているのかが不明確で、いわゆる「井勘定」になっている状況である。結果として、全体の交付額は減っており、「交通分としてどれだけ配分されたのか」を明確に把握することができない。そのため、エリア一括協定運行のような積極的な取り組みを提案しても、自治体側では「信用できない」というところが一番の大きな問題だと思う。こうした状況を踏まえると、財源の確保、そして地方自治体に対する特別交付税などの財源の交通への充当の明確化が不可欠であると考えている。

- ・ 自動車部門、つまりバス関係を中心に提言がなされており、鉄道やその他の旅客輸送もそれに準じて実施すべきだという意見が出されている。この点については非常にありがたいと感じている。離島では人口が年間約4%ずつ減少しており、基本的には10年後には40%減少することになる。そのため、離島の航路を維持することがほぼ不可能になり、一般旅客船の方も実際には2割以上の旅客が戻らない。場合によっては、6割までしか戻らないというケースもある。実際のところ、鉄道に関しては公有民営があり、これは財源の問題が最も大きいのであるが、旅客船も非常に厳しい状況にあるということは、この提言も含めてご理解いただければありがたいと思っている。
- ・ 実際、地方の問題は非常に切実であり、岡山県でも今回の知事選において、県民の約5割が最も知事にやってほしいこととして「安心した移動手段の確保」を挙げていた。地方では、地方交通の問題がここまで深刻になっているということである。そのため、ぜひこの提言をしっかりと認めていただき、地方自治体が財源をしっかりと確保し、制度改革に取り組めるよう、ぜひご配慮いただければと思う。
- ・ 15 ページに記載されている「需要」について単なる実需ではなく、理念的あるいは観念的な「あるべき需要」を指しているように思われる。つまり、「こうあるべきだ」という前提のもとでの需要を想定されているのではないだろうか。そうであれば、これは立法論というよりも解釈論の問題であり、「このように解釈すべきである」という点が明確になれば、必ずしも法律の改正を待たずとも対応可能なのではないかと考えた。その点について、確認させていただければと思う。要するに、資料3に基づいて対応できるのではないかと考えており、その点を確認させていただきたいという趣旨である。
- ・ 17 ページにある「地域交通確保の責任主体は自治体であること」を前提に、私は18ページの8番の2点目が非常に重要だと思っている。すなわち、自治体や首長の権限強化、首長の総合調整権限を定めて応諾義務を制度化するという考え方は非常に大事であるが、その正当化根拠をどこに求めるべきかが気になった。資料1の5ページにも、宇都宮委員が指摘されたように、事業者の反対を惹起する可能性がある」と記載されており、実際に首長の権限強化や応諾義務の制度化に対して反論が出た場合に、どのように対応するかをあらかじめ想定しておく必要があると感じた。すべてが円滑に進めば理想であるが、実際には利害が錯綜しているように思われるので、制度の正当性、つま

りレジティマシーに関する議論をしっかりと整理しておくべきではないかと思う。今回の提言案では、こうした手法を通じて市民の効用やウェルビーイングが向上し、結果としてソーシャルウェルフェアの観点から正当化される、いわば帰結主義的な、アウトプット・レジティマシーの立場が示されていると理解している。これは行政法学における議論とも重なる重要な視点だが、それだけでなく、制度の正当性には、意思決定の過程や手続の妥当性、すなわちインプット・レジティマシーも前提として不可欠であると考えている。

- ・ 有権者が選挙を通じて選んだ首長が、その意思を行政組織の末端にまで反映させるべきだということである。先ほど岡山県知事の話があったが、有権者の意思が行政各部に反映されることこそが公益実現の正当化の根拠である。これは行政法学において基本的な議論であり、その前提がある上で、アウトプットの観点からも望ましいという考え方が成り立つ。私の意見としては、これを念頭に置いておくことを考慮することが適切だと思った。
- ・ 「需要について解釈で対応するのではなく立法が必要かどうか」という点に関して、現在の運用として、国土交通省が交通政策基本法や道路運送法における需要を解釈するという通達を出すこと自体は可能だと思う。ただ、私の経験上、通達ベースでは地域や現場の末端にまで十分に浸透し、実効性を持たせるのは難しいと考えている。だからこそ、ここでは入念を期して、「潜在需要」や「需要」の考え方を法律上の明確な定義として位置づけ、法定の形で示すことが重要であり、それが認識を変え、行動を促すために不可欠だと考えている。そのため、法定で定めるべきであると記載している。
- ・ その点をより強調させた方が良いと思った。すなわち、「ここは解釈では不十分であり、立法による対応が不可欠である」という点を、明確に示す必要があるのではないかとと思う。その点については配慮をお願いする。
- ・ 先ほど林委員も触れられていた、15 ページの「どのような需要に応えるべきか」という定義の部分について、現状では地域住民の生活需要にほぼ限定された表現になっており、QOL やウェルビーイングに焦点が当てられている。しかし私としては、産業面からの需要、特に観光産業や、例えば企業が工場勤務の従業員を駅から職場まで輸送するような需要も存在しており、そうした需要にも応えていく必要があると考えている。可能であれば、ぜひその点も付け加えていただければと思う。
- ・ 28 ページ、自動車交通事業と地域交通確保のための負担に関する事項について、ここで補助金を「委託の対価」として明確に位置づけるべきだと記載いただいているが、まさにそのとおりだと思う。この点に関しては、現場でも多くの誤解が生じている。言葉だけが強調され、ときに不適切な支出であるかのような印象を与えてしまう場面もある。「委託の対価」とあるという認識がインターナショナルスタンダードであり、その認識を定着させていくことが非常に大切である。ただ、この「委託の対価」という考え方について、例えば小嶋委員がかねてから提唱されている「公設民託」の枠組みでは、

公が設備まで所有し、その償却費も委託料に含めるという考え方になる。一方で、そこまでの枠組みが必要でないケースもあり、その場合には、現行制度の中で、自治体とエリア一括協定を結び、長期的に地域の公共交通を維持していくような仕組みが考えられる。このように、「公設民託」や「エリア一括方式」は、PFI 的な制度設計として位置づけることも可能である。そうした方向性を明確に示すことで、受委託関係のあり方がより明確になるのではないかと考えている。

- ・ これまでの議論を丁寧に反映いただき非常に感謝する。今回の提言は、前段にある「地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言」を基にしており、小嶋委員や松本（順）委員のお考えにもあるとおり、バス事業者の視点が色濃く反映されているように感じた。その意味では、私たちとしては非常に満足しているところである。ただ、国や自治体、タクシーなど他の交通事業者を含めた多様なプレーヤーがこの提言を目にした際に、それぞれがどのように受け止め、今後どう考えていくかという視点も大切だと思っている。たとえば、自治体には自治体なりの悩みがあるし、今回の提言ではあまり触れられていないものの、タクシー事業者における公共事業者としての位置づけといった点については、非常にあいまいな部分があるという思いもある。また、最後のラストワンマイルを担っているのは我々なのだ、という強い想いもある。
- ・ 法定協議会が自治体主導で行われることは非常に素晴らしいことであるが、自治体主導になり切らない可能性がある。その理由として、欧州では公共交通は自治体が胴元であるため、運輸連合でコントロールが効くが、日本の場合、様々な事業者が独立しており、それぞれの立場と主張があるため、自治体も政治的影響を受けることが多いと考えられる。そのため、新規参入時に既存事業者の合意を得るようにすると、その事業者を守ってしまいがちで、新しい事業者を排除してしまう可能性がある。したがって、合意要件を明確化する必要がある。
- ・ 小嶋委員が仰ったように、財源がなければ自治体は主体的に動くことができない。公設民託にしても、PFI にしてもそういった取組の前提には財源の確保が必要であり、それは自治体の権限とも連動する。それが中途半端なままだと、結果として談合的な組織になりやすくなってしまい、協議会がうまく機能せず、10 年後、20 年後に望ましくない方向に進んでしまっていることが懸念される。当面はこのような形で進めるとしても、フォローアップをしながら注意深く良い方向へと導いていく必要がある。
- ・ 委託の対価については、非常に重要な点である。この資料では、24 ページおよび 10 ページなどに「最低運賃」といった表現が見られる。運賃はサービスレベルに含まれるもので、低廉な運賃はモビリティやウェルビーイングの向上に資するとの観点が求められる。対価は、それらも踏まえたうえで設定していく必要がある。単に運賃の下限だけを示してしまうと、従来型の道路運送法の枠組みの中だと解釈されてしまい、本来の意図が伝わらない懸念がある。そうならないように工夫して書くことで、報告書の実効性が高まると思う。また、報告書には鉄道に関する記述があまり見られない。バスを中心

とした議論であることを冒頭部分に明記しておかないと、鉄道事業者などが最初から読んで、後から「対象が違っていた」と受け取ってしまう可能性がある。(金山委員)

- ・ 金山委員が仰ったように、「下限」と言うと、どうしても現在の枠組みの議論の延長という印象を持たれてしまう。さらに、「下限」や「最低賃金」といった言葉は、中小企業に関する議論などでも見られるように、読む人によっては弱者保護的な印象を与えてしまうのではないかという懸念もあった。そうした点を気にして、先ほど申し上げた次第である。
- ・ 下限というのは、運賃が安ければよいという方向に自治体が動いてしまうのを防ぐためのものや、そんなに安い金額では駄目で、最低でもこれくらいは必要だという意味で設定されるものだとして理解している。特に、かつて 100 円バスが流行った際に、自治体がそれを選ぶような動きがあったが、そうした事態を防ぐ意味合いがあるのではないかと考えている。
- ・ 事業者の採算性の確保は必要なことであり、それに加えて、出歩く人を増やすことが重要である。そのため、「下限」という言葉だけが一人歩きすると誤解を招きかねない。自治体がきちんとお金を出せば、150 円でも運行できる、極端に言えば、事例もあるが「ただでも」という考え方も読み取れるように整えておくことが、将来に向けて良いのではないかと思う。
- ・ 先ほど、法定協議会に補助金を出すことについて「談合組織」と言ったが、協議会に補助金を出すというのは、実は意外と大きなリスクがある。そうした点も踏まえて、海外ではそれぞれの事業者に直接補助金を給付したり、委託を行ったりしている。そういった意味でも、先ほど申し上げたフォローアップの必要性について、やはり明記しておく必要がある。
- ・ 最終の提言に向けて重要なのは、ここで議論して提言にまとめようとしている考え方が正しく伝わるための工夫だと思う。我々は随分議論して整理しているから、基本の認識が共有されているが、現実的には、例えば行政側も頭が固い場合や、従来の考え方や従来の言葉の定義にとらわれている場合があるため、十分に理解してもらえない可能性がある。交通事業者は、松本（義）委員からもお話があったように、それぞれの立場からこの提言を読むので、誤解を招く可能性がある点がいくつかある。そのため、提言の考え方をできるだけ丁寧に本文中や注釈を使いながら説明し、委員の皆様を確認いただいて、どの立場から見ても、我々がどのような考えで提言を行っているかが誤解なく伝わるようにしていただきたい。
- ・ 2024 年問題については何度か取り上げているが、冒頭で小嶋委員が紹介されたように、コロナで事態が非常に悪化し、数年前の状況の延長線上ではなく、もう一段段差が出来てしまって事態が深刻化している、不可逆的な状況に直面していることを前提としてしっかりと記述することが重要だと思う。そのためには、表現を加えることと同時に、地域公共交通総合研究所で非常に多くの事業者の協力を得てまとめたデータ等も、参

考としてきちんと添付しておくべきである。これにより、我々の提言が直近の実情を踏まえて行われていることが広く理解され、世の中に有益な情報として提示できると考える。

- ・ 潜在需要という言葉がなぜここで出てきているかという点については、地域公共交通活性化再生法の中に潜在需要に関する記載があるからだと思う。そこでは、潜在需要に何らかの配慮を行うために関係者間の連携が必要であるという趣旨が示されている。つまり、公共交通の頻度が少ない、あるいはサービス水準が低いために、十分な需要が顕在化しないという状態に対して、何らかの対応が必要であるという考え方がそこに表れているのだと思う。今回、そういう従来の法律を踏まえたうえで新たな改正が必要だとされる中、この潜在需要という言葉がある種明確に位置づけて、それをきっかけとして施策を展開しようという考え方は十分にあり得ると思う。その際に産業系の需要もあるではないかという指摘があったが、ここではサービスが低いことによって生活交通の需要が顕在化できてないという一点に加えて、もう一つ、脱酸素やマイカーからの転換という視点まで踏み込んで考える必要があると思う。もう少し言葉を分かりやすくすれば、そこまで踏み込んだ意図が明確になるはずである。一定のサービス水準の確保は必要であるが、その上で、現在は全く困っていない人たちが、将来的には困る可能性があるという前提に立ち、そうした人々にも意識を変えて、公共交通の利用に少しでもシフトを促すような潜在需要も含まれていることが必要である。
- ・ 「公共財」という用語の使い方について、一般的に公共財とは非排除性を備えたものとされるが、今回の議論では、地域公共交通を新たな「公共財」として位置づけようとする意図が読み取れる。ただし、「公共財」と位置づける以上は、必ずしも無償とは言わないまでも、多くの人が利用しやすい料金水準とする必要があり、実際に欧米諸国ではそのような取り組みが行われているとの指摘もあった。本提言にもそうした考え方をどこかで補足的に盛り込むべきではないかと思う。なお各委員から、下限運賃の議論やコストに応じた適正な運賃の設定、財源確保、委託の在り方などが一体的に検討されるべきであるとの意見が出されたが、最終的には確保責任を持つ自治体を中心となって、どの程度まで運賃を引き下げるか、どの水準で地域の公共交通サービスを提供するか、そしてそのための財源をどう確保するかという議論につなげる必要がある。運賃水準の話のみを取り出すと誤解を招くおそれもあるため、「公共財」という大きな概念をキーコンセプトとして据え、全体の構成や説明を組み立てていくことが有効ではないか。
- ・ 「自動車交通事業」という新しい概念を作るとは非常にすばらしいアイデアだと思った。その中にシェアサイクルや電動キックボードまで含めた点が特に興味深く、日本ではこれらのモビリティが現状では公共交通として明確に位置づけられていない一方で、海外では公共交通の一部として位置づけられているという違いがある。今回の整理により、これらが道路運送法上の「事業」として位置づけられることで、結果的に公共交通事業者として扱われることになる。現在、シェアサイクル事業者は「公共交通にし

てほしい」と議員も含めて一生懸命活動しているが、それをやらなくても、今回の提案であれば早くできてしまうと思った。

- ・ 法定協議会における合意や許認可に関する権限が不十分なまま、単に権限移譲を進めることには慎重であるべき。一方で、今回の提言では自治体の確保責任に関して、その対象とすべき需要の量についても他の箇所で記述しており、そうした点については丁寧に整理する必要がある。それに伴って、自治体に確保責任が当然できるので、自治体には法定協議会の主催者としての総合調整権限を持ってもらう。既存事業者の反対によってできない、あるいは新しい事業者を入れないという懸念に関しては、最終的に自治体の首長が総合調整権限で強制力を持ってできるようにする。既存事業者を排除する意図ではなく、あくまで事業の円滑な実施と新たな需要への対応のためであり、法定協議会には事業者が参画することや、許認可における判断が他の方針と連動して行われることを踏まえれば、調整は十分に可能である。今後の制度設計においては、自治体に権限と責任を明確に持たせることが重要である。
- ・ 財源の課題についても、小嶋委員が仰ったように、国による財源の確保が困難だと思う。離島航路補助は法律上、国による補助が可能と明記された唯一の法定補助であるにもかかわらず、現実にはその補助額でさえ十分に確保されないという現実がある。一方で、自治体の財源については、交通への関与で言えば、例えば、亀岡市や真庭市のように、自治体が JR 西日本に対して出資を行うなど、独自に積極的に取り組んでいるところもある。また、観光に関しては、宿泊税の創設といった形で、税制度を活用する工夫するなど、自治体首長には財源も含め行政上幅広く強い権限がある。国の交付税に関しては、特に交通分野における配分額を明確化する必要性があるので、今回の提言の中にもその趣旨が盛り込まれている。交付税による支援の明確化は必要であるものの、それに依存するだけでなく、自治体としても自主的に財源確保に努めるべきであり、可能な限りの努力が求められる。国の予算配分に関しては、仮に地域交通の予算を 200 億円から 500 億円に拡大しようとする、他の運輸分野の予算が 300 億削減される仕組みであり、一定のパイの再配分調整となるため、容易ではないという事情がある。

2. 資料 3 関係

- ・ インバウンド対応に関しては、運賃設定も含めさまざまな議論があるが、私自身が強く感じているのは公共交通のキャパシティの問題である。例えば、昨年滞在していたウィーンは京都よりも多くの観光客を受け入れているにもかかわらず、公共交通のキャパシティが圧倒的に整備されている。特に印象的だったのは、広範囲にトラムが走っており、まさにバス何台分もの輸送力をもつ車両が頻繁に運行されている点である。一方、私自身が住む京都では、そもそもバスがなかなか来ない、来ても 1 両編成といった状況であり、観光客の増加に見合った輸送インフラが不足していると感じる。

- ・ 連節バスであれば運転手は 1 人で済むため、こうした車両に対応できるよう、国も含めた支援がもっとあってもよいのではないか。最近では、日本でも警察による連節バスのカーブ走行に関する実証実験が行われているが、海外では連節バスはごく普通に運行されているのが現状である。現在の運転手不足の中で輸送力を確保するためには、連節バスのような大容量車両を導入し、運転手 1 人でより多くの乗客を運べるという利点を活かすべきだと考えられる。
- ・ 「運転士」という言葉を明確に使っていただいている点に感謝申し上げる。一般的に「運転士」という言葉は鉄道において使われる一方で、バスなどに関しては「運転手」という表現が多く用いられている。しかしながら、私としては、一種免許の方については「運転手」で問題ないかもしれないが、二種免許を持つ方々については、「運転士」と呼ぶべきではないかと考えている。現在の表現には、命を預かる立場にある二種免許保持者への評価が軽くなりすぎている面があるのではないかと思う。その結果、二種免許の職に対する魅力が薄れてしまっているのではないかと懸念している。したがって、たとえば「一種免許は運転手」「二種免許は運転士」といった形で呼称に明確な違いを持たせることで、資格の重みや専門性がより伝わり、二種免許の取得を目指す人が少しでも増えるのではないかと考えている。

以上