

バス事業の海外展開等に関する意見交換会 議事概要

1. 日 時 : 平成26年1月28日(火) 16:00-18:25
2. 場 所 : 合同庁舎3号館11階特別会議室

学識経験者、バス事業者、車両メーカー、国土交通省等からの海外展開等に関する取組説明とともに、意見交換が行われた。主な事項は以下の通り。

○バス事業の海外展開の進め方について

- 乗用車の増加による環境問題の深刻化等問題が進んだ後に対策を取ると、多大なコストが必要となるので、バス等の公共交通の整備が適切なタイミングで行う必要がある。
- また、他国企業との参入競争に負けないようにという意味でも、海外におけるバス事業の取組は早めにやればやるほど良い。
- バスの海外展開のあり方として、現地拠点を置いて事業を行わなくとも、日本のバス事業のサービス・ノウハウを現地展開できれば十分。また、今から様々なところに種をまいておくことが大事。
- 日本のサービスは高品質ではあることは認識されているが、高品質のサービスをいかに安く展開するかが大事。それには、バス利用の料金を下げる一方で、事業の運行コストの削減につながる公共交通制度や体制が整えられることが必要。

○現地の課題について

- ヤンゴンでは、公共交通政策の推進にあたり、人材育成、資金面等、様々な課題があるが、行政において公共交通政策を担う者がいないという点が大きな課題。
- ヤンゴンでは零細なバス事業者が中心であるため、事業者の統廃合を行うことも考えられるが、現地政府は人員整理を避けたいという考えから、簡単に統廃合には応じない。
- 日本のバス事業者が現地で会社を設立して事業を実施していくためには、外資規制が壁になることがある。

○ICカード等、バスに関する技術について

- ICカードの普及にあたっては、パイロットプロジェクトによる導入だけでなく、その後も継続してICカードの生産・販売が行われることが重要。
- ICカードの普及に関しては、一般的にICカード自体の課題もあるが、システム(ソフトウェア)にかかるコストの方が大きい。システムのコストが高い理由は、日本で開発したシステムが海外に対して横展開できるように標準化されておらず、システムの導入のたびにゼロベースで開発しているためと考えている。

- また、システムの展開にあたっては、日本で使っているものをそのまま展開するとコストが高くなるため、現地の実態に合わせる必要がある。
- GPSを活用するだけでも、労務管理、運行データ収集・分析等、様々なことが可能となる。

○バス車両の輸出について

- バス車両の輸出は、過去は完成車輸出が行われていたが、国産化規制強化、関税等の変化により、現在はノックダウン方式が中心となっている。
- 排ガス規制をはじめとする法規、エネルギー事情、環境（国情、インフラの整備状況、気候等）等が異なるため、バスに要求される仕様・性能も仕向地によって大きく異なる。
- バス車両の輸出にかかる課題としては、日本ではバスのモデルチェンジまでの期間が長いですが、海外は新しい技術を投入するタイミングが早い点がある。
- バス車両について、他国製と価格面で競争できるようにする必要がある。

○我が国行政の支援について

- バス事業者の海外展開のため、行政は制度を含めて可能な協力を検討する必要がある。
- 公共交通を始めるにあたり大きくコストがかかる所には、公的資金による支援を行う必要がある。支援のないままでは、質の低いバスサービスが改善されない。
- 交通分野の海外展開においては、PPP等民間資金を活用するとしても、まずは相手国が主体となって対象事業のインフラ整備を行い、運営が軌道に乗った後に、民営化するのが基本。
- バス事業者が海外展開するためには、モータリゼーションによる弊害等、問題意識を現地の政府に持ってもらうことが重要。
- バス事業者の海外展開にあたっては、バス事業、車両、ICカード、ITS等をパッケージ化して展開していくことも重要。

○交通インフラ・サービス関連企業による海外展開支援の枠組みについて

- 平成26年度予算案において、現地の課題・ニーズの把握等を行うためのパイロットプロジェクト支援、海外の交通インフラシステムや都市開発に事業参画・出資を行う機関の創設を盛り込んだ。
- 「パイロットプロジェクト支援」は、海外での事業展開を行おうとしているバス事業者等から実証実験の提案を受け、国土交通省が一定の要件の下、実証実験の費用を支援するもの。平成26年度予算額は約7,500万円であり、数件のプロジェクトを採択したいと考えている。なお、プロジェクトの採択は、提案を審査して決定する。

以上