

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

論点整理：『官民共創』

令和4年5月10日(火)



公共交通利用促進ゆるキャラ
のりたろう

1. 現況と課題 – 「官」と「民」の関係性

○「官」（自治体）の交通行政

- ・地域公共交通活性化再生法では、全ての地方公共団体が地域公共交通計画を作成し（努力義務）、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら移動手段の確保等に取り組むこととしている。
- ・しかしながら、依然として市町村の交通行政は、コミュニティバスなど市が運営する交通を維持することに注力し、必ずしも**交通事業者が運営する路線を含めて地域のエリア全体をマネジメントできていない**場合が散見される。
- ・また、都道府県の交通行政は、市町村という行政区域を越える移動には関与しても、区域を越えずに完結する取組に対しては積極的ではないケースがある。

【意見】 **コミュニティバスは共創の典型**。ビジネスモデルが従前の路線バスと違い、採算性で評価される民間路線バスではなく、地域にあった適材適所のバスとして始まったが、**全国的には表面的に模倣されただけの自治体運行バスとして広まってしまった**。

【意見】 民間路線バスからコミュニティバスに転換した後に、運営面やオペレーションが統合されておらず、個々を走らせるだけで手一杯で、**エリア全体のマネジメントが意識されていない**場合がある。

【意見】 民間路線バスから転換後、他の民間事業者や市町村営、コミュニティバスなど、様々な運行主体・形態でサービスが提供されているが、**ネットワーク全体で見ると非効率に運行されている**ケースがある。

【意見】 交通を担当する行政職員は、頻繁な人事異動等により、専門性を発揮できない場合がある。地域のニーズを捉えつつ、交通関係者の構造的課題を理解し、行政か民間かを問わず、地域づくり全体の中で**地域交通をプロデュース又はコーディネートできる人材の確保が必要**ではないか。

○「民」（交通事業者）の経営等

- ・これまで民間事業者が担っていたバス路線は、人口減少等により採算がとれず、徐々に市営バスやコミュニティバスの運行に切り替わってきた。
- ・コロナ禍で需要がさらに減少。交通事業者の赤字が拡大し路線を廃止、サービス水準が低下し更なる需要の減少を招くという、**負のスパイラルを避けられず、危機的な状況**にある。

【意見】 コロナ禍による需要の減少は長引き、以前の水準までは戻らない可能性がある。一方、支援策はある程度効いており、倒産は多くは増えていない。**借入額を増やして耐えているというのが実態**である。

【意見】 人手不足によってサービス提供に制約があり、この先10年程度では解決しない、むしろ人口減少により需要が一気に細ってサービスが悪化していくのではないか。

【意見】 **ダイヤ編成システムや時刻表の作成、営業所の運営など、各社で独自に担っていることは非効率**なのではないか。

【意見】 **事業者の体力が弱い過疎地域では、事業者の意欲を引き出すアプローチの方策に課題**があるのではないか。

【意見】 民間路線バスが全て撤退し、地域の交通をコミュニティバスでほとんど担っている地域と、事業者がある程度競合している地域とでは、状況が全く異なるため、**場合によっては広域的に、かつ、包括的なアプローチが必要**ではないか。

※「官民共創」…検討会第1回（令和4年3月31日開催）資料1 P.3「①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化」を指す。

2. 新しい官民連携の姿について

○官民共創における自治体の役割

・自治体は、法定協議会等の場を活用しながら、**一定エリアで真に必要なサービス水準（路線、本数、運賃等）を地域ぐるみでリ・デザイン**することにより、**地域交通体系全体の最適化**を図るべきではないか。

【意見】 交通事業者の生産性の向上を図るため、**路線単位ではなく、地域住民の生活圏を念頭に置いたエリア全体での最適化**を進め、エリア全体に対して公的支援を講じていくべきではないか。

【意見】 特に過疎地の自治体は、移動の目的となる施設が少なく、交通を活かしてまちづくりを行うという発想があまりない。都市計画と交通の連動ができないまま今日に至っている。その点でも、行政は路線単位ではなくエリア全体で交通を捉えるべき。

【意見】 サービスを構成するのは、系統、ダイヤ、乗継施設、車両の基本的な4要素と、運転者、宣伝広報案内、運賃という追加の3要素。特に**基本的な4要素については、専門的な検討が必要**となる。

【意見】 地域交通体系全体の最適化を図る際に、路線単位で輸送量や費用を分析し全体を効率化するアプローチと、地域住民のニーズを拾い上げるアプローチがあり、それぞれを踏まえて**全体をデザイン**するに当たっては、**自治体の交通行政に関する能力を高めていくことが不可欠**である。

【意見】 自治体だけで全体のサービス水準を設計するのは困難で、情報やノウハウを有する事業者との役割分担が必要なのではないか。

【意見】 現在の路線ごとの利用状況については交通事業者に情報があり、自治体が全体のサービス水準を検討する上では情報の非対称性がある。それを解消しない限り、今まで交通事業者が負っていたリスクを、行政寄りに移すだけになるのではないか。

○官民共創における交通事業者の役割

・交通事業者は、エリア全体で最適化されたサービス水準に対して、**運行、具体のダイヤ設定、車両調達**などのノウハウを最大限発揮し、安全性を担保しつつ、長期安定的なサービスの提供を図るべきではないか。

【意見】 エリア全体でサービス提供を図る**交通事業者が1社しかない状況下においては、独占による弊害が生じないよう留意**すべきではないか。

【意見】 エリア全体を一括で委託する場合においても、乗合タクシーのようなファーストワンマイルの交通までバス事業者が担う方がむしろ非効率な場合もあり、**必ずしも1社への委託に限定する必要はない**のではないか。

【意見】 交通インフラを集約・統合、モード転換・民営化を進めることにより、規模の経済や市場原理を適切に働かせることによって、更なるコストダウンを図るべきではないか。

【意見】 複数の交通事業者と行政が出資・職員を派遣して、**運行計画の策定等を一元的に行う会社を設立し、行政から一括で業務委託を受けるスキーム**もあり得るのではないか。

【意見】 委託期間の区切りや会社の代替わりでノウハウや地域の事情等が次の受託者に引き継がれず、地域交通の持続性が損なわれることを防ぐため、今までの運行委託のように交通の計画を立ててから公募を行うのではなく、**必要なサービスの検討段階から事業者がコミットして、官民で共にビジョンを創り、地域で共有することが必要**になるのではないか。

3. 真に必要なサービスについてエリア全体で長期安定化を図るアプローチ（論点）

○現行の予算制度の課題等

・第1回、第2回で議論のあった予算制度の課題等は以下のとおり。

【意見】 交通をインフラにとどまらずビジネスとして捉え、本来企業としてチャレンジしたいことを後押しできるように、その**インセンティブとなる支援**を行うべき。

【意見】 交通事業者への支援は単年度で個別路線ごとの実績に応じた赤字補填であり、そのままでは事業改善を行っても赤字補填の額が減るのみで、**事業者サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行う動機付けがなく**、中長期的な経営の見通しを立てづらい。

【意見】 現行の補助金は1年間の運行実績に基づいて金額が確定すること、複数年に渡って支払われることが保証されるものではないことから、**金融機関から見るとファイナンスの担保にならない**。

【意見】 路線単位での補助のため、**ネットワーク全体で効率化しコストを抑えようとする意識が働かない**。

○現行の計画制度の課題等

・第1回、第2回で議論のあった計画制度の課題等は以下のとおり。

【意見】 **地域で考えたことが実現でき、地域づくりに役立つよう、法定協議会をより実効的・実践的な場とするための仕組みが必要ではないか**。ワンストップで議論が進むようになるとよい。

【意見】 **イギリスにおける入札・契約制度が参考になるのではないか**。

・エリア全体における最適化と長期安定化を図る際に、**地域公共交通計画や特定事業（利便増進事業、サービス継続事業等）にどのように位置づけ、どのように活用するべきか**。

【意見】 計画に位置付けるサービス水準（路線・本数・運賃等）の硬直化を防ぐため、長期委託期間におけるサービス水準の変更の余地を残すべきではないか。



○論点まとめ（案）：新たな官民連携＝『地域共創型PPP』

・路線バス等の運行について、新たな官民共創を推進するための一つの選択肢として、地域ごとのスケールメリットに応じて自治体が設定したサービス水準を内容とする一定のエリア内における契約又は協定に基づき、**交通事業者への経営改善インセンティブとなる支援及びエリア一括で複数年にわたる支援の制度設計等**を行うことが、安定的な交通サービスの提供に資するのではないか。

3. 真に必要なサービスについてエリア全体で長期安定化を図るアプローチ（論点）

○論点まとめ（案）：新たな官民連携＝『地域共創型PPP』

- ・路線バス等の運行について、新たな官民共創を推進するための一つの選択肢として、地域ごとのスケールメリットに応じて自治体が設定したサービス水準を内容とする一定のエリア内における契約又は協定に基づき、**交通事業者への経営改善インセンティブとなる支援及びエリア一括で複数年にわたる支援の制度設計等**を行うことが、安定的な交通サービスの提供に資するのではないか。

<地域住民／自治体のメリット>

- ・エリア全体を俯瞰した交通政策により、地域住民の利便性が向上しやすくなるのではないか。また、長期的に移動の足の確保が約束されることから、**日常生活における不安が解消**されるのではないか。
- ・エリア全体を俯瞰して、**黒字路線の収益を考慮した支援**が可能となり、また、**自治体の長期的な財政計画が立てやすくなる**のではないか。

<交通事業者のメリット>

- ・行政からの支援が長期固定的に行われることにより、事後的な赤字補填と比較して、**事業者の負担コストが事前明示**されるため、**事業者に収支改善インセンティブ**が働くのではないか。
- ・エリア全体で長期安定的な事業運営が可能となり、**運行の効率化、設備投資の効率化**が可能となるのではないか。**運転士採用の計画も立てやすくなる**など、経営の安定に繋がるのではないか。

<制度設計にあたっての検討事項>

- ・**望ましいエリアの規模**（人口・面積）や**契約/協定期間**はどの程度か。
- ・**交通事業者と自治体のリスク分担**はどうあるべきか。
- ・自治体内の**部局間連携**や**行政区域を越えた広域連携の必要性**にも着目すべきではないか。
- ・エリア全体の**サービス水準をどのようなプロセスで検討・設定すべきか**。また、期間中のサービス水準の変更をどの程度許容すべきか。
- ・期間中の**運行実態のチェック・モニタリング**をどう設計するか。
- ・**インセンティブ**や**リスク**となる部分の評価に当たって、感染症や都市計画などの**外部要因**をどう考えるべきか。
- ・地域交通を担う官民双方における**人材確保・育成の観点**から、行政による**コミット**や**仕組みづくり**はどうあるべきか。その際、データ共有など最新の**デジタル技術の活用方策**もあわせて考えるべきではないか。