

令和元年度秋の年次公開検証（「秋のレビュー」）

（2日目）

地域の公共交通の確保に向けた支援

令和元年11月12日（火）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：星屋行政改革推進本部事務局次長

平将明行政改革担当副大臣

評価者：伊藤伸評価者（取りまとめ）、石堂正信評価者、伊藤由希子評価者、

小林航評価者、吉田誠評価者

府省等：国土交通省、財務省主計局

○星屋次長 それでは、ちょっと早いですけれども、最後のセッションを開始したいと思います。

テーマは「地域の公共交通の確保に向けた支援」であります。

まず、評価者を御紹介いたします。

政策シンクタンク構想日本総括ディレクター、伊藤伸様でございます。取りまとめをお願いしております。

公益財団法人交通協力会常務理事、石堂正信様でございます。

津田塾大学総合政策学部教授、伊藤由希子様でございます。

千葉商科大学政策情報学部教授、小林航様でございます。

神戸山手大学教授、吉田誠様でございます。

出席省庁は、国土交通省、財務省主計局です。

それから、政務から平行改革担当副大臣が御出席でございます。

それでは、まず行革事務局から説明いたします。

○事務局 それでは、簡単に説明させていただきます。

1 ページをめくっていただきたいと思います。地域交通を取り巻く環境ということで、路線バスの事業の輸送人員が軒並み大幅な下落傾向であると。特に地方部の減少は厳しいということで、左側のグラフですけれども、ずっと右下に下がっていく赤色の実線のグラフが輸送人員（三大都市圏以外）ということです。これは平成12年度を100とした輸送人員ですけれども、ずっと下落傾向にある。これは人口の減よりも厳しい形です。赤い点線が三大都市圏以外の人口ですけれども、それよりも減少幅が大きくなっております。他方で、青い実線の三大都市圏のグラフですけれども、こちらは、途中が上がって100に戻っているような感じの傾向にございます。

左下の事業収支率です。棒グラフの左から3本目が地方の路線バスですけれども、11%程度の赤字。路線バスの廃止キロ数は1万3000キロということで、全国バス路線の40万キロの3.3%と厳しい状況に置かれています。

2 ページ目でございます。今回取り上げていただく地域公共交通確保維持改善事業の概要ですけれども、下の枠囲みに各種補助事業、補助メニューがございます。

1 つ目、地域間幹線系補助ということです。複数市町村にまたがる系統を中心に補助と

ということで、右側の箱みたいなところがございますけれども、予測費用と予測収益の欠損分の2分の1を補助するものになってございます。

3ページ目でございます。2つ目は、今度は地域内フィーダー系統の補助ということで、幹線バス系統を補完するようなフィーダー系統を同じように2分の1補助するというものがございます。

3番目のメニューとして、車両の購入に係る補助などがございます。

4ページをめくっていただくと、地域公共交通確保維持改善事業の執行額の推移がございます。一番右側、平成30年度の執行ですけれども、205億のうち執行の割合は、先ほどの地域間幹線系統が76億ぐらい、フィーダーが28億、車両購入に係るものが15億ぐらい、そういう状況になってございます。

5ページ目、最後でございます。今回、御議論いただきたいポイントとしまして、まず1つ目、日本全体の人口減少が進んでいる中、地方のバス路線は赤字路線が拡大しているところ、地方の交通の存続に向けてどのように取り組んでいけばよいのか。2つ目としまして、地方交通の存続に向けて、この地域公共交通確保維持事業を効果的に執行するためにはどのような方策が考えられるか、御議論いただければと思っております。

以上でございます。

○星屋次長 ありがとうございます。

それでは、国土交通省より説明をお願いいたします。

○国土交通省 国土交通省でございます。よろしく申し上げます。

国土交通省の資料に沿って御説明申し上げたいと思います。

1ページ目を御覧ください。先ほど行革事務局の方から予算の補助対象の御説明がありましたが、具体的な事例で御説明したいと思っております。米子市の事例でございます。

基本的に、バスの補助対象につきましては、幹線とフィーダーがございます。米子でいうと、この赤いところが幹線でございます。複数市町村にまたがって、中心地から病院であったり、学校、そういうところへの広域的な移動の足となっているものが幹線でございます。

それから、フィーダーは、この幹線に接続して、地域間のネットワークとより密接な地域内交通。これはコミュニティバスであったり、乗合タクシーで支えており、そういうものに対して補助をしているというものでございます。

ちなみに、幹線系統の補助対象でございますが、全国乗合バスは約53万7600キロございますけれども、そのうちの8%が幹線の補助対象になっているという状況でございます。

米子市の場合、赤いところが幹線の路線で、補助対象路線でございます。下に南部町と書いてあります真ん中、南の方に延びている線を見ていただくと、そこから吹き出しで、この幹線からフィーダーに接続する内容が書かれております。ここについては、この吹き

出しの中の赤い路線が定時定路線、ピンクで塗られているところがデマンドバスで面的に対応しているということでございます。本来、日ノ丸自動車という事業者がこの幹線もフィーダーも運行していた訳でございますけれども、31年度からこのフィーダーについては南部町がデマンドバス、それから自家用有償という形で対応を進めているものでございます。実際にダウンサイジングして対応しているものでございます。

次の2ページでございます。予算の補助の推移でございます。左側が幹線の補助額でございますけれども、黄色の折れ線グラフが対象の系統でございます。補助対象系統は減少傾向でございますが、それぞれの系統の輸送人員の減少でありますとか、運行費用の増加によって全体の運行費は増加傾向にございます。

上のピンク色のところは車両費でございます。一時期、一括購入補助から減価償却補助に変わりましたので、そのタイミングで1回減っておりますけれども、その後、減価償却が積み上がって、現在また増加傾向にあるということでございます。

右側が地域内フィーダー系統でございます。路線バスの廃止が進んでおりますので、こういう形でコミュニティバス、乗合タクシーがどんどん増えておりまして、フィーダーも導入している市町村、系統数共に増加傾向でございます。

右下の赤いグラフでございますが、これは執行額でございます。申請額は増えている訳でございますけれども、予算に限りがございますので、実際の執行額は本来執行すべき半分の形で対応しているというものでございます。

3ページ目を御覧ください。実際、どういう形で交通を維持しているかということをお紹介させていただきたいと思っております。

まず、本来、路線バスを事業者が行う訳でございます。ただ、収支がなかなか厳しいということでございまして、まず、生産性の向上をしっかりとやってもらいたいということでございます。右の青い枠のところがございますけれども、平成30年度事業から事業者に定量的な効果目標をちゃんと立ててくれと。具体的には、原則収支改善率1%以上という目標を予算の計画の中に立てていただいております。実際に、その取り組みをしっかりとチェックしてもらい、PDCAをチェックしてもらいということでございます。3年間連続して収支が改善しない場合は、更に改善計画という形で作成していただい、それがクリア出来たら引き続き補助という形で、今後しっかりとチェックしていきたいということでございます。

路線バスも頑張る訳でございますが、これが事業としてなかなか立ち行かないという形になった場合は、左にございますように、市町村がコミュニティバスという形で、少しダウンサイジングしたようなバスで運行するというパターン。更には、より小さい、今度はタクシー事業者になりますけれども、デマンド型であったり、定時定路線型であったり、乗合タクシーを運行する。更には、普通の自動車、自家用の自動車を用いて、自家用有償旅客運送という形で対応している。それぞれの地域の状況に応じて適切なサイズで対応しているということでございます。

続きまして、4ページでございます。交通に関する法律と予算の関係について御説明したいと思っております。公共交通につきましても、地域公共交通活性化再生法というものがございます。これは、簡単に申しますと、市町村が地域の足を守るために自分の交通計画を事業者と連携してつくるというものでございます。左側にスキームが書かれておりますけれども、地域公共交通網形成計画、いわゆる交通のネットワーク計画であります。いわばマスタープランのようなものでございますが、これをまず市町村は作っていただく。更に局地的に、このエリアではバスを再編しましょうという場合につきましても、より具体的な再編実施計画を作る。それに対して大臣が認定して、法律の特例措置等により支援を行うという形になっております。

一方で、先ほど来、御説明してあった補助でございますが、これはまた別途、補助の計画がありまして、それはもう系統それぞれに補助の計画を作っております。実はこの法律の計画とはリンクはしていないという状況でございます。今後、これを見直して、法定の計画の中に補助の対象となる路線をしっかりと位置付けていただいて、その地域の交通の中で、補助の対象となる路線はどこにあるのか、そういうのをしっかりと位置付けていただいた上で、かつ、定量的な目標であったり、PDCAであったり、そういうものをしっかりと記載した上で、そういうものにしっかりと補助対象を絞っていきたいと考えております。

最後の5ページ目でございます。先ほど申し上げたことも含めて、現在、この公共交通活性化再生法の見直しを考えていまして、次期通常国会に提出したいと考えております。まず、1つ大きいのは、真ん中の黄色い枠でございます。現在、活性化再生法に基づくマスタープランにつきましても、作りたい市町村が作るという形になっておりますけれども、現在、500以上の市町村が作っておりますので、大分浸透してきているということもございます。基本的に、今後は原則市町村が作っていただきたい、努力義務化したいと思っております。そういう形で、基本的には、バスに限らず、鉄道も含めた地域全体の交通計画を全ての市町村が作っていただく。その上で、先ほど申し上げましたように、補助の対象となる路線につきましても、そのマスタープランの中に位置付けていただいて、それをしっかりと支援するという形にしたいと思っております。

もう一つは、計画の中で利便性向上についてもいろいろ考えていただきたいと思っております。例えば、路線が競合しているところはダイヤを調整したり、運賃プールをしたり、その収支を改善するような施策についても支援していきたいと思っております。

一方で、例えばダイヤ調整する場合、カルテルに当たるとか、そういうおそれがありますので、そういうところはないように、独占禁止法についての適用除外法も制定した上でそういうバックアップをしたいと思っております。

それから、先ほど自家用有償と申し上げました。ある意味、最後のツールがこの自家用有償でございますけれども、こういうものもしっかりと導入出来るように、右下にございますけれども、道路運送法を改正いたしまして、自家用有償が円滑に導入できるような手続の緩和を行いたいと思っております。

今後、地域が事業者と連携して地域の足をしっかりと守る、そういう形を国としても制度、予算共に支援をしていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○星屋次長 ありがとうございます。

それでは、評価者の先生方からお願いします。

では、伊藤さん。

○伊藤（由） 評価者 地域の公共交通の確保に向けた支援ということですが、地域の中で公共交通での移動を必要とされている方が何人いらっしゃるのかというのをまずざっくり知りたいのです。つまり、ほかに自家用車等の移動手段がなくて、地域交通に頼らなければ移動出来ない、ないしは移動が不便だという方が日本全国で何人いるという認識でいけばいいのでしょうか。

○国土交通省 そこは正直、データとしてなかなか取れていないというのが実情であります。実際にどれだけ人口がいるというのは当然分かる訳でございますけれども、その方が、例えば通勤にマイカーを使っているなど、データとしてはなかなか難しいですし、それが車でいいのか、車でなくてバス、公共交通を使いたいのか、そういう意思が入ってくる場合、その数字も取りづらいということで、これは大きな課題ではあると思います。例えば、実際に市町村の中でどういう流動になっていて、どういうニーズになっているかというのは、今後、こういう法定計画を作る中でも、完全に把握するのは難しいですが、ある程度のトレンドを調べるということはこれからの大きな課題だと思います。

○伊藤（由） 評価者 分かりました。

私の考えですが、地域の移動を支える、つまり、移動困難な状況にある人にとって、ある程度地域の移動手段を支えるということ自体はもちろん重要だと思うのですが、それイコール、バス会社を支えることではないので。国交省の説明の冒頭から、いわゆるバスの話になってきてしまっていたので、地域の公共交通を守る、イコール、バスを守る話なのかなと。そこはイコールではないという前提を確認しておきたいと思いました。

行革説明資料の1ページ目の左側の方を見ますと、三大都市圏以外では平成12年から比べて需要は75%ぐらいに落ち込んでいる一方で、都市部に関しては持ち直していて、車離れ等も進んでいて、地域の公共交通はむしろ必要とされている局面もある。全てのバス会社が三大都市圏に路線を持っている訳ではないので、こういった恩恵を受けるのは一部の都市と地方と両方持っているような路線の比較的大規模なバス会社に限られるとは思いますが、バス会社といっても一様ではなくて、比較的大きな規模を持っていて、高速バスから路線バスから全部フルセットで持っているところもあれば、いわゆる地域の小さな路線

しか持っていないところもある。そのあたりは区別して考えなければいけないかなと思いました。

これは全国的なデータだと思うのですが、行革説明資料1ページの右側に免許非保有者は10年で100万人増とあります。これは地域別に見てどうなのだろうか。地方に限れば、自動車免許を手離せない方も多いのではないかと。そして不安は、公共交通の減とありますけれども、例えば70代の方の32.8%が「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」と回答しているものの、同じ70代の24.2%は困っていることは「特にない」というように割と達観していることも事実です。この32%と24%の差はそれほど大きいのかということも含めて、どれほどの人にどこまで地域交通という形でサービスをすることが大事であるのかをまず整理するとともに、その地域交通の中でも、必ずしもバスありきではないと。おっしゃってくださったように、自家用有償運送といった形での規制緩和が進めば、ないし地域での理解が進めば、導入可能性がより高いであろう交通手段がある中で、どこまでバスを支えるのかということが議論の前提になると思いますが、このバスといわゆる地域のコミュニティバスとの代替関係というのは、実際、過去どのような形で推移していらっしゃるのでしょうか。データとか何かありますでしょうか。過去10年間で、いわゆる路線を廃止してそこをコミュニティバスで代替したというようなデータはどのような形でございますでしょうか。

○星屋次長 どうぞ。

○国土交通省 行革事務局の説明資料の1ページに、過去の路線バスの廃止キロ数の推移がございまして。平成20年度から1万3000キロ強が廃止されております。この中で、コミュニティバスなどで代替された部分もございましてけれども、そのうちのどれだけの割合が代替されたかというものは、今、データを取っておりませんので、ここも1つの課題だと思っております。

○伊藤（由） 評価者 それで何を知りたかったかというと、無くなるべくして、別に代替がなくてもいいやという手段だったのか、やはり代替をして残していくことで少なからずサステナブルな形に変えたのか。同じ廃止路線の中でも、何らかの形で現状生き残って人々が使っているものと、もう人々のニーズを失って要らなくなっているものというのとは分けて考えていただければと思います。

あと、ちょっと気になって1点だけ質問をさせていただきたいのですが、行革説明資料の4ページの執行額のところです。地域内フィーダーの補助が過去10年間でみるとボリュームとして増えてきていることと、一方で、額としては15億程度であるのですが、車両購入に係る補助というのが割と増えてきている傾向が見られます。これは、背景としては、例えば老朽化した車両を造りかえるとかいったことなのではないでしょうか。つまり、

路線が廃止されて車両自体は結構要らなくなっているのではないかという想像も出来るかと思うのですけれども、どのような形でこのような車両購入の補助が入ってきているのでしょうか。

○国土交通省 車両購入に係る補助の推移ですけれども、平成23年度、24年度、25年度あたりの額が少なくなっているところです。国交省の資料の2ページの左下の図の上にあります。もともとこういった車両更新のための補助はずっと行ってきたのですけれども、この時期に、車両を一括で補助する仕組みを減価償却費補助に切り替えております。毎年の減価償却費分を補助する仕組みに変えましたので、切り替えてすぐの時期は一時的に減っておりますけれども、減価償却費が積んできて、平成27年度以降、元に戻ったということです。そういう意味では、全体の傾向からすると、特別何か増加傾向にあるという訳ではないと考えています。

○星屋次長 石堂さん。

○石堂評価者 今の伊藤先生の質問と若干絡むような感じではあるのですけれども、今回、国交省さんから出された資料の中にダウンサイジングという表題がありましたので、非常に注目いたしました。地方の人口減というのがなかなか終わりそうにもなく、どんどん行くという中では、何で運ぶかという部分についてのダウンサイジングというのは、当然、必要になってくるのだらうと思います。

頂いた資料から行くと、いわゆる地域内のフィーダー線というところにコミュニティバスが導入されたとか、デマンドタクシーが導入されたとか、事例は幾つもあります。ただ、先ほどの説明だと、実際は分からないけれども、路線廃止したところ、幹線廃止したところ、転換した例もあるということで、あるにはあるのだなとは思ったのですけれども、実際にはフィーダー線のところでのダウンサイジングが進んでいるというように資料からは読み取れるのだと思いました。

一方、地域間の幹線と言っている部分については、レビューシートのアウトカムのところにも、地方バス路線の維持100%というのが掲げられているくらいで、これもまた、バスの維持なのか、路線の維持なのかというのは、本当は分からない面もあるかとは思いましたけれども、基本的にはバスで維持するのだというように読める資料だと思った訳です。

行革説明資料の2ページの地域間幹線系の補助についてのところで、1日当たり計画運行回数が3回以上、輸送量が15～150人/日という数字があります。これは3回ですから、割り算すれば5～50人が1回乗ると。その下の説明のところで、1回当たりの輸送量5人というのは、乗用車では輸送することが出来ない、バス車両が必要だとなっているのです。

しかし、同じ資料の3ページの「車両購入に係る補助」のところの右側の「主な補助要件」の下の方を見てまいりますと、小型車両ということで「定員29人以下の車両」という

表示があります。さらに、その2行下には「定員11人以上の車両」という表現も出てまいります。ということは、5～50人のときの5人が運べないから50人運べるバスにするのだということではなくて、その中間の車両もあるはずなのです。そのこのところは何か制度的なものがあって進まないのか、そこがちょっと分からないという気がします。

ですから、フィーダー線と同じように、ダウンサイジングがこういうふうにどんどん進んでいくという見通しがあるなら、それでお答えいただければいいのですけれども、幹線については基本的にはバスで維持するのだという政策で行っているのか、そこをちょっとお聞きしたいと思います。

○国土交通省 私どもは、こういった幹線バス、それから地域内フィーダーと分けてやっておりますけれども、必ずこの路線はバスでなければいけないとか、そういった決まりで考えている訳ではございません。地域の実情に合わせて、バスの形が必要であればバスですし、輸送量15人、1日当たりの計画運行回数3回といった要件の御紹介を先ほど頂きましたけれども、こういった要件を満たせないような地域路線であるならば、それに見合ったフィーダー系統の方にする、ダウンサイジングをする、車両についてもそういったものに見合ったものにする、そういった形にしていく必要があると考えています。

○石堂評価者 ダウンサイジングというのは、サービスダウンとは違って、路線が維持されていて、お客様が少ない分だけ小さい車両で運びますよということであれば、それでいいのだと思うのです。ですが、今のお答えでいくと、レビューシートのアウトカムにあります地方バス路線の維持率（年度末に引き続き運行されている地域間幹線系統数）を100%維持するのだというのは、バスとしての維持ではなくて、路線は維持しますよ、バスかどうかは問いませんという見方でよろしいのですか。

○国土交通省 こちらの目標に掲げている100%というのは、全国の幹線全てという訳ではございませんで、今回のこの予算において支援をした、地元で維持すべきといった補助対象路線についてはそのまま維持していただきたいという目標でございます。

○石堂評価者 ですから、その維持というのが、バスとは限らないということを確認したいということです。

○国土交通省 補助対象で、バス事業で続くという地元の意思であればそのままなのですが、お客も減っていて、さすがにこれ以上維持出来ないということであれば、当然、路線の組替えということになります。

○石堂評価者 分かりました。それは国交省さんから見れば、バスであれば補助するけれ

ども、ダウンサイジングしたら補助対象から外れますよということですか。

○国土交通省 思いは、その系統をしっかりとる。具体的には、輸送サイズを維持していただくということですので、それはバスであっても、小さいコミュニティバスであっても、タクシーであっても、そこは問いません。ただ、一応、幹線はバスというあえて大型になっていますし、その基準も決まっていますから、その基準に達しなかったら駄目という訳ではなくて、そうであれば、次は少し適切なサイズの輸送形態に移行してくださいという形で誘導するということです。

○石堂評価者 ですから、地域間幹線輸送の部分について、今、補助金をもらっているところは、バスで維持しなければ補助対象からは外れる、やはりそういう見方になるのですか。バスから転換しても相変わらず一定の要件を満たせば補助対象にはなるのかどうか。

○国土交通省 幹線の補助対象の車両を、先ほど申し上げた11人以上の車両とかに小型化しても当然なります。事業区分としてバス事業というだけであって。バス事業として成り立たない場合には、正にコミュニティバスとか自家用有償に再編していただいて、フィーダーの予算による支援という形で。

○伊藤（伸）評価者 ちょっといいですか。今の関連です。

地域間幹線路線とは何かというと、複数の市町村をまたがるというのが地域間路線で、地域内フィーダーというのは1つの市町村のエリアの中を走るのだということに違いがあると思うのです。例えば、今の石堂さんの話の延長線上で、路線バスの50人乗りのバスはちょっとしんどいからやめましょうと。ただし、地域間路線の要件というのは1日当たり15人以上という要件をクリアするようなコミュニティバスを、更に横の市町村と協定を結んで、このコミュニティバスを走らせますというのは対象になるのでしょうか。今の話でいくと、地域内フィーダーの要件には当てはまらなくなると思うのですが。

○国土交通省 今の御説明の話で、1回5人以上乗ってという形であれば、それも対象になります。幹線補助の対象になります。

○伊藤（伸）評価者 なるほど。市町村を越えていればいいということですね。

○星屋次長 吉田さん、どうぞ。

○吉田評価者 重ねて今に関連してですが、少し質問をさせてください。

まず、行革説明資料の1ページ目です。先ほど事務局から指摘がありましたけれども、

乗合バスの輸送人員がかなり減少してきているということと、都市部と地方で大きく差が出ているということです。

私、今、平日は神戸市内に住んでいるのですが、自宅は大変な過疎地域に住んでいて、将来がちょっと不安な一人なのです。実際に現場に居て感じるのは、ニーズの変化がこの10年、20年でかなり大きい。いわゆる路線バスに対する需要というのが、そもそもかなり変化して減ってきているのではないかと思うのです。要するに、単に自動車に置き換わった、いわゆるマイカーで移動する人口が今、高齢化しているという状況になっていると思うのです。路線バスに乗ったことのない高齢者がそもそも多いのではないかということも含めて、ニーズの変化がかなりあると考えていますが、それについて何か把握しているかどうかというのが1点目です。

2点目。同じ資料の2ページ目、今も話に出ましたけれども、補助要件です。15～150人/日、1日3回。これは見込みで申請して交付決定されると思うのですが、実際にその後フォローアップして、これを割り込んでいる路線の有無を教えてください。

それから、次の3ページ目ですが、先ほど石堂先生と伊藤先生が何回も確認されていましたが、この「2：地域内フィーダー系統補助」の要件。この中の①で「地域間幹線バス系統を補完するものであること」と書いてあって、その後「又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること」と書いてありますので、これだけ読むと、地域間の幹線バス系統を補完しなくてもいいと読めるのですが、その次の②に「地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること」と書いている訳です。結局、先ほどから質問で出ていますように、地域間の幹線バス、路線バスありきの補助要綱になっているとしか読めないのですが、その点はどうか。これは読替えが出来るのかどうか。先ほど説明でありました再生法の制定に関してはかなり期待を抱いているのですが、その中でこういった補助要綱の見直しがあるのかどうかということです。

次に、今に関連して「3：車両購入に係る補助」のところも、結局、主な補助要件の(2)として「地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの」とある。ここには、基本的にはバスとは書いていないのですが、それに関連するほかの説明資料を見ると、全部路線バスなのです。ここも、先ほど石堂先生が言ったように、路線の確保なのか、いや、路線バスの維持なのか、どちらが目的なのかというところをはっきりしてもらいたいと思っています。

それから、次の4ページにグラフがあるのですが、利用者数の推移というところで、交通手段ごとの利用者数の増減推移は把握されているのかどうか。把握されているとしたら、利用者1人当たりの補助コストが出ているのかどうか。その補助コストが増加しているのか減っているのか、その点について教えていただければと思います。

最後に、これは重要なのですが、幹線の部分、地域間幹線の部分、フィーダーの部分を含めて、2011年以降、新規参入者というのは地方公共団体絡み以外であったのかなかったのか。今後再生法が出来ても、地域協議会というものが一応設置されると聞いていますが、

この中に、当然、ステークホルダー、路線バスを運用している会社が入ると思うのですが、そういう前提なのかどうか。この点も含めてお伺いしたいと思います。

○国土交通省 まず1点目の行革説明資料1ページは、都市の乗合のバスは増えておりますけれども、1つの理由として、若者が免許を持たないということがあって、地方も、今後、そういうトレンドであったり。それから、返納する人がどんどん増えてきますと、もっとバスに乗ってくださいということをPRすることが非常に大事だと思うのです。要するに、需要の掘り起こしということでございます。したがって、単純にバスの路線を維持するというに加えて、収支をしっかりと合わせていくということも含めて、地域でどういうニーズがあるのか、更には、そのニーズを踏まえてどういう形で公共交通を活用してもらおうPRをしていくのかというのが今後非常に大きなポイントになってこようかと思っております。

補助要件（15人～の要件）について、ちゃんと実績の確認等をしているか。これは、毎年交付申請をする際に、各事業者さんの方でも、実際に人数をカウントする乗降調査を行っていただいています。毎年、実際に乗った人数を確認していただいて、補助要件に当たるかどうかということで確認させていただいております。

関連して、今回、補助対象の総人数とか1人当たりコストをちゃんと分析しているのかという御指摘に対しては、現状、残念ながら、はじけてはおりませんが、補助申請の中で系統ごとの乗車人数というのは確認しておりますので、そのデータを分析すれば、分析は可能かと考えております。

3ページのフィーダーでございます。もちろん、補助対象となる幹線に接続するフィーダーというのがまず原則でございますが、この3ページの右にありますように、交通不便地域についても対象となっております。ただ、どこでもいいという訳ではなくて、交通のネットワークの核となる鉄道があったり、そういうところに接続するフィーダーという形。そこは限定を受けております。確かに、我々もあらゆるところのフィーダーを対象としたいということはあるかもしれませんが、限られている予算をどう使うかというところで、今後、制度改正においても、そこは引き続き幹線とセットとなるフィーダーというところを対象にしていきたいと思っております。

それから、車両の購入補助でございます。確かに、ここには「11人以上の車両」という形でバスを前提としておりますが、必ずしもそれだけではなくて、法律で再編実施計画を作って、路線を幹線からフィーダーに切り替えようとしてダウンサイジングする場合は、小さい車両でも車両の購入補助は対象になっておりますので、そういう計画を作って、路線をしっかりと再編するという形の計画を作っていただいた場合には、そこに対して補助することでありまして。基本的に、バスを維持するというだけではなくて、我々は路線、公共交通サービスの提供を維持することが目的でございますので、その状況に合ったサイズの輸送形態を支援していきたいということでございます。

○吉田評価者 今の制度の枠組みが成立した過去にさかのぼってみると、仕方がない面はあるのですが、例えばデマンド型の件にしても、あくまで空白地域でなければ駄目だと。先ほどのフィーダーの地域間の幹線系統に接続しなければ駄目だと。全てそれが前提になっているのです。ところが、地域の現状はそうではない。要は、競争を避ける状態で全て要件が作られている。今までの成立経過からしてしょうがないのかもしれないけれども、今、待たなしの状況の地域では、あらゆる手法を使って活用して、こういった要件に制約なしでどの方法が一番いいのかというのを自由に選択して検討する必要性が出てきていると思うのです。そういう面では、それを妨げるような要件とか規制とか、その辺は、今後、再生法の検討に向けて動かれるときに、出来るだけそういった自由度を侵さない、妨げない形で検討していただきたいと思っています。

(説明資料には) インバウンドの事なども書いていますが、基本的にはライフラインだと、ライフラインをいかに守るかというところがベースなので、そういう意味では、単にこの路線の維持、路線バスの維持ではなくて、ライフラインをどうやって維持していくのかというところに重点を当てた法律制度を是非検討されたい。要望で終わっておきます。

○国土交通省 正にそういうことをごさいますて、要は、国と自治体がどう役割分担してこういう地域の足を支えていくのかということだと思います。国としては、何でもかんでも補助するという訳にいきませんので、ある程度そういう市町村にまたがるもの、幹線に接続するものというところに重きを置かせていただいています。そうでないところは、市町村が単費で補助するという形で、そういう役割分担をしっかりとしながら、それをちゃんと自治体がマスタープランとして描いていく、そういう方向に向かっていきたいと思っています。

○星屋次長 ネットのコメントを紹介させていただきますが、「バスイコール移動手段にこだわらなければまだ手はある」とか、「バスにこだわってもなあ」とか、「民間交通会社は既に様々な選択肢の試行錯誤を始めている」、こういった意見が寄せられているところでございます。

副大臣、どうぞ。

○平行政改革担当副大臣 目的は、その人口減少エリアの生活の足を確保するということですね。国交省の資料の3ページのところで、先ほどから議論になっていますけれども、バスがあり、コミュニティバスがあり、乗合タクシーがあるのだけれども、その下にはシェアリングエコノミーも入っている訳です。普通に考えると、結局、ドライバーさんの人件費とバスのボリューム感だけで調整し切れないということなのだと思うので、シェアリングエコノミーという発想を入れた上で、いろいろなオプション、サステナブルな生態系をどう支援するかということは避けられないと思うのです。

一方で、これはいろいろな議論があるから難しいのは分かるのだけれども、民泊で言えば、地域を限定して国家戦略特区でやったり、あとは、一定の条件を付けてやった訳だから、皆さんが支援をして、問題のある地域、シェアしなければいけない地域というのは把握されているのしょうから、例えばそういう地域を指定した上でシェアリングエコノミーを導入するとか。シェアリングエコノミーといっても、乗り合いとかいろいろある訳で、更にそこに支援をしてあげるみたいな発想なり政策が別途あるのか、もしないのだったら、ここに入れていかなければいけないと思います。

あと、規制緩和したから競争激化して撤収というよりは、多分、人口減少が主な原因だと思うので、違う形の規制改革、例えばバス会社同士が合併するときには、先ほども出ましたけれども、公正取引上どうなのだと行ったところをどう緩和していくのかとか、あと貨客混載はもうやっているのだと思いますが、そういうふう知恵を使う必要があるのではないかと。

最後は、運転手不足で行き詰まるのはもう明白なので、この間、外国人の新たな就労制度を作りましたが、人手がものすごく足りないと言われている14業種の中にドライバーさんが入っているのかどうか。確か、トラックは入っていなかったと思いますが、そういうのも同時並行であらゆることをやらないと、サステナブルにならないので、その辺、今のコメントとあわせて。

○国土交通省 ありがとうございます。

まず、シェアリングエコノミー。特に地域のバス・タクシーといった事業が成り立たないようなところでどうやって地域の足を支えていくか。ここでの議論としては、いわゆるライドシェアと呼ばれるようなものもございます。ライドシェアもいろいろな定義がございいますが、今、いわゆるライドシェアと言われているものは運行管理責任者などを置かずドライバーだけが安全とか事故時の対応をするというものです。そこら辺は安全性などの観点からそのままではやはり難しいだろうということで、今、国交省の3ページの資料で出しているダウンサイジングは、自家用有償旅客運送。これも事業が成り立たないところで生活交通の足を確保するために、いわゆる事業用車両ですとか二種免許といったものは必要とせずに、市町村なりNPO法人といったところが責任を持って、また安全上の責任者もしっかり置いて地域の足を確保しようというものでございます。こういった自家用有償旅客運送制度が、今、地域でまだまだ使われていない、知られていない部分がございますので、そういったところが使いやすくなるように、これも次の国会に向けて実施しやすくなるような制度改正を目指しているところでございます。

○星屋次長 小林さん。

○小林評価者 先ほどの議論で気になるのが、地域間幹線系統との接続であったり、それ

自体の補助というところで、この政策の目的をどこに置くのかというところに寄ってくるのかなと思うのです。地域住民の足を確保するというのは、ナショナルミニマム的な政策だとすると、そういうニーズの高いところに重点的に補助するということが必要になってくる訳です。そういう観点から考えたときに、先ほどの幹線系統との接続というのが限られた予算を使う中でなぜ重視されるのかというのを一つ御説明いただきたい。

もう一つは、ダウンサイジングというときに、バスなのか、乗合なのか、あるいは自家用有償なのかということを選択してもらっていると思うのです。もちろん、それも重要ではあるのですが、その地域の中でなかなか越えられない壁みたいなものがある可能性もあって、既得権みたいなものですね。そのようなときに、バスと乗合タクシーとでどれぐらいの人数がいればどちらが有利なのかという損益分岐点みたいなものがある程度機械的に計算することが出来るのではないかなと思うのですが、そういったところも踏まえた補助要件みたいなものを検討する余地はないのでしょうか。

○国土交通省 幹線とフィーダーについては、繰り返しになりますけれども、フィーダーもいろいろな地域があって、幹線がないフィーダーの地域もあると思うのです。国と地方で役割分担をするときに、国としては、市町村をまたぐ幹線。幹線でも、町村内で完結するものもありますけれども、全てを補助できないという中で、少し盛り込んでいるという事情を御理解いただければと思います。

もう一つは何でしたか。

○小林評価者 ダウンサイジングするときに、地域に選んでもらう、地元の協議会等で考えてもらうという建て付けですね。それをこちらの方からというか、国の制度として対象となる人数に応じてメニューを選んでもらうとか、そういうような補助の仕方というのはないのでしょうか。

○国土交通省 ダウンサイジングにつきましては、これがベストだということではございません。もちろん、ダウンサイジングすると、イニシャルの車両費でありますとか燃費などが安くなるという面もありますけれども、基本的に一番多くかかるのは人件費でございますが、ここは一日拘束するというところで、そんなに大きくは変わらないということでございます。それぞれの輸送の乗員の数であったり、そういう実態に合わせて選んでいただくということを考えていますので、コミュニティバスだったら補助するとか、乗合だったらこの場所で補助するとか、そういう線引きをするつもりはございません。あくまで地域で自分でベストと思うモードを選んでいただいて、それを支援するという形に出来ればと思っております。

○星屋次長 では、伊藤さん。

○伊藤（由） 評価者 選んでいただくというお話だったのですけれども、例えば国交省の資料の9ページに自家用有償の制度について「地域の関係者が合意」と書いてあります。運輸局又は地域住民、NPO、バス・タクシー事業者が合意して、うちの路線は走らせませんからということでないとは走れないようになっている。既得権という話が出ましたけれども、もしかしたら、この自家用有償の普及を阻んでいるものがバス会社自身である可能性もあるし、バス会社がそういった自家用有償の参入者を阻む可能性もある。地域で起きている実情をもう少し把握して、統計的に増えているということなのですが、導入出来ていないところの状態はどうなっているのか、導入したらどうなったのかということが把握出来るようでないとは、多分、この自家用有償というものをPRしていくにはちょっと不足しているのかなと感じます。

先ほど来、皆さんおっしゃっているとおり、供給する運転手さんもない、需要もない、そういうふうに全体が先細りしていく中で、いつまでも画一的な基準で路線単位で温存するということが、かえってその地域の生産性であったり、持続可能性を下げかねないという危機意識は持つべきです。

路線単位の補助になりますと、例えば赤字路線と黒字路線とあるけれども、黒字路線は持っていて、赤字路線を補助してもらえるとというのは若干違和感がある。JRでも鉄道会社でも、赤字のところも黒字のところもあって、トータルでバランスして収益を確保しているところが多いと思うのです。一方で、収益を確保できる路線、赤字路線両方持っている場合、赤字路線を持っておく方が、変な話ですけれども、半分は補助が入るというビジネスでいいのかどうかということもちょっと疑問があります。バス会社単体での経営効率の改善というのをどのぐらい把握されているのか。

先ほど事業改善率というお話もありました。補助額を出したバス会社のリストも頂いたのですが、結局、路線単位になっていて、失礼ながら、バス会社1社単位でどれぐらい入っているのかということで分析をされていないようにお見受けいたしましたので、そのあたりの改善が必要かと思いました。

あと、バス会社さん自体が、今、乗合バスの事業者が2,200あるうち、車両規模30両以下という小規模なバス会社が84%であると。つまり、小規模な事業者さんの集まりであるということ为前提に、合併ですとか提携、あるいは、どのバス会社も、料金の徴収ですとか、運行の管理ですとか、車両の管理ですとかといった固定費をかけている部分をもう少しホールディングス化して、一部の事業単位で横串を刺して、事業管理は一体で別会社が行って、例えば地域の路線を動かすことにだけ特化するといった幅広い事業形態が今度の法律改正を機に動いていかないと、これは非常に危機的な状況にある事業だという感想を持ちました。

○星屋次長 では、伊藤さん。

○伊藤（伸）評価者 多分、地方公共交通というのは、そもそも人口が減ってきて、マーケットとして成立しにくくなっているから、バス会社は当然ながらだんだん撤退していくという意味では、大前提としてまずダウンサイジングではあるけれども、それをどう守っていくかというところはきっと皆さん同じように思っていると思うのです。どうすれば少しはうまくいくかという中での今の話だと思います。

この資料の中にもありますが、結構、自治体は手を変え、品を変えいろいろなことをやっていると思うのです。貨客混載もそうだし、スクールバスを昼間運行したり、土日にスクールバスを使ったり。要は、先ほどから出ている路線バスの維持ではなくて、いかに生活者の足を守るかという観点は、割合いろいろなところがやっているけれども、それ以上に人口減少だったり社会要因が大きくなって苦しんでいるというのが実情ではないかと思うのです。

その中で1点確認をしたかったのは、今いろいろやっている中で、大抵どこの自治体も、乗っている人がどこに行くかというニーズ調査をすると、多くなっているのは病院だったり、スーパーだったり単一の目的になることが多い。あと、乗る人は誰かかというと、車が高齢者が中心なので、やはり病院とかになってくると思うのです。病院だったり、スーパー銭湯だったり、大きいところは自分たちでマイクロバスを持っていて運行することもあると思うのです。それを行政と提携して、路線バス全部を走る訳ではないけれども、路線バスの一部を走らせる。実際、そういう自治体があるのです。そのようなものは、仮にこれで申請が来たとしたら補助の対象になるのでしょうか。これはフィーダーなのか路線バスなのか、要件の違いはありますけれども。

○国土交通省 あくまでこの事業の要件に当てはまればできますし、今のお話だけでなるかどうかというのは。

○伊藤（伸）評価者 多分、空白地帯と言い切れないし、協議会を設置していないから要件としてなり得ないのだと思うのです。ただ、これというのは、生活者の足の確保につながっているのではないか。何が言いたいかというと、厳格な要件だけではない、要件の緩和といったら軽い話になってしまいますけれども、その見直しは十分に考えられるのではないかと思うのです。

○吉田評価者 今のに重ねて。

今後の再生法の検討のときに是非お願いしたいのですが、今の助成の仕組みは、赤字補てん、損益を補てんするという発想なのです。今の制度設計を変えないと、今言ったような議論についていけないのだろと思うのです。今、デマンド型交通、シェアリングの話、スクールバスとか、企業の従業員の送迎用バスとか、観光施設の送迎用バスとか、

いろいろあるのですが、そういったものを総動員してその地域に合った仕組みを作ろうと思うと、今の損益部分を補てんするという仕組みを頭から一旦外してもらわないと、多分対応出来ないと思っています。

先ほど運転手の確保という話が出ました。実は、介護施設よりも高齢化しているのはタクシーの運転手だというぐらい、地方は運転手確保に困っているのです。この損益もよくよく考えてみれば、基本的にはほとんど人件費なのです。運行経費というのは人件費に当たっている。だったら、はっきりと運転手確保の部分、もう一つは、デマンド型とかライドシェアリングしようと思うと、システム構築しないといけないので、こういった明確な部分に支援対象を特化していくとか、今までの赤字を補てんするという発想から抜け出さないと柔軟な対応が非常に難しいだろうと思うのです。その辺も是非検討していただければと思います。

○平行政改革担当副大臣 一言だけ。

伊藤（伸）さんが言ったのもシェアリングエコノミーですから。皆さん、プラットフォームのUberのイメージが強いのもかもしれないけれども、パブリックのファシリティーではないものも、事業者のファシリティーではないものも何でも使う。あとは人件費なのです。だから、ダウンサイズしてもあまり劇的に黒字化にならないのです。でも、地方は、時間の範囲で1人が何役もやる。それもシェアリングエコノミーだから、もうちょっと頭を柔らかくしてやらないと、サステナブルな生態系を作る政策にはならないと思います。

○星屋次長 今、取りまとめの作業をしておりますので。

では、吉田さん、お願いします。

○吉田評価者 もう一つお願いがあるのは、これは、地域、地方の仕事になると思うのですが、この計画を立てるときに必ずマーケットリサーチを入れてほしい。マーケティングの前提なので。路線バスはあった方がいいですか、無くても大丈夫ですかという単にニーズを拾う聞き方ではなくて、プロフェッショナルなマーケティングリサーチを入れてもらって、特に顧客満足度、現状の満足度と不満度、要するにどの問題を解決すれば当たりなのかというところを調べるような、本格的なリサーチを必ず前提に入れてもらって、その上で計画を立てるということでお願い出来たらと思います。

○平行政改革担当副大臣 先ほどのシェアリングエコノミーで、システム設計は行政が作るとダサダサになるから、民間数社にパブリックな要件をちゃんと伝えた上で作らないと、お金はかかるわ、扱いにくいわ、エクスペリエンスは最悪だみたいになってしまうので、国交省とかが予算を取って、行政が作っては絶対に駄目だから。

○伊藤（伸）評価者 取りまとめの前に。

今、検討されている来年の改正の中で、公共交通網形成計画を努力義務化することによって、今やっている今回の補助金と連動させていこうということになるかと思うのですが、公共交通網形成計画は必ずしもバスだけの計画ではなくて、公共交通だから、鉄道もあれば、鉄道だけではないところもあると思うのですが、少なくとも今の現場の雰囲気は、その話をみんな全国的に知っているから、いかにバスを走らせるための計画を作るかというようになっていきます。そのことが本当にいいことなのかどうか、関わっている中で、必ずしもそうとは言えないように思うのです。あくまでもバスだけではない。もちろん、これから絞り込んでいくのは必要なのだけれども、バスだけではない在り方もみんなまで十分に検討してもらうことは間違っていないでしょうか。

○国土交通省 もちろん、バスだけではなくて、当然、鉄道を中心とした、更にはまちづくり、そういうことも含めた交通計画を作っていきたいと考えております。

○星屋次長 時間もありますので、またコメントを幾つか紹介したいと思います。

補助金ありきなのではないかとか、交通系は消費者目線ではないのだというコメントがございます。あとは、行き先が限界集落な公共交通は自動運転とかでないといけないと厳しいといったコメントもございます。

それでは、時間ですので、取りまとめをお願いいたします。

○伊藤（伸）評価者 取りまとめをしたいと思います。

地域公共交通確保維持改善事業についてです。

日本全体の人口減少が進み、かつ、地方から都市部への人口の流入が続いている中、地方のバス路線は赤字路線が拡大しており、今後の地方交通の在り方について、バス路線のみならず生活者の足の確保の観点で抜本的な改善策を早急に検討する必要がある。その際に、地域の実情に応じて、デマンド型の運送、また自家用有償運送などに転換しやすくするなどの方策も検討していく必要がある。

これまでの補助の仕組みでは、赤字路線の拡大に歯止めをかけられていない。そのことを踏まえ、バス事業者の業務連携等によるスケールメリットの合理化やバス会社間の提携・合併など、またバスに貨物を載せる貨客混載など、そういったことを含めてバス事業者の収支改善の取り組みを効果的に促すような仕組みに補助制度を見直すべきである。

また、今の制度が地方の公共交通の現状に即したものになっているかどうか検証する必要がある。病院や企業など既存の民間事業者が所有するバスの連携を始めとしたシェアリングエコノミーなどを行うことで、本来の目的である生活者の足の確保につながるかどうかということをも更に検討する必要がある。

以上です。

○星屋次長 ありがとうございます。

それでは、以上でこのセッションを終わりにしたいと思います。ありがとうございました。