

令和6年度中国地方地域公共交通確保維持改善事業

第三者評価委員会 全体講評について

令和7年2月25日（火）13:30～14:10

○高山委員（自動車交通部）

自治体の皆様におかれましては、様々な要因で、厳しい状況下にある交通事業者に対し、事業の継続・維持のため、補助金等による支援を行っていただき、また、地域交通を支えていただいていることに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

それでは私から、自動車モードにおける「講評」として2点発言いたします。

【地域間幹線系統確保維持費補助について】

まず、地域間幹線系統 確保維持費 補助について、令和6年度の補助対象期間においては、コロナ禍前と比較して、一定程度、輸送人員や運送収入が回復してきたものと思われませんが、人口減少や少子高齢化、利用者の行動変容などもあって、コロナ禍前の水準に完全には戻っていない状況にあると認識をしております。

このような状況の改善のため、必要なサービス水準の維持と併せて、関係者間でしっかりと議論していただき、持続可能な路線の確保・維持のあり方について、引き続き、ご検討いただければと思っております。

そして、利用者数や収入の改善が図られている一方で、人件費、燃料費、修繕費をはじめとした各費用が高騰していることから、次期補助対象期間において一部の事業者については運賃改定を実施又は予定しており、今後の収支状況の改善が成果として現れることを大いに期待しているところです。

事業者の皆様におかれましては、これまでも自治体や関係者と協力し、各種の利用促進や利便性の向上に取り組んでいただいておりますが、令和7年度補助対象期間からは各自治体で作成いただいた地域交通計画と連動した補助制度へと完全に移行します。

今後、地域におけるまちづくりの検討において、これまで地域交通を支えてきた存在として、交通事業者に求められる役割への期待は大きく、地域交通計画の作成主体である自治体をはじめ、地域の関係者と連携する過程においては、交通事業者としての知恵やノウハウ、各種データを関係者間で共有するなど、その役割を存分に発揮していただくことを期待しております。

中国運輸局といたしましても、地方バス路線の確保・維持は大変重要な課題であると認識しており、引き続き、人材確保や経営効率化のための支援を行ってまいりますのでどうぞよろしく願いいたします。

【車両減価償却費等補助について】

続いて、車両 減価償却費等 補助についてです。

今年度においては、各事業者とも車両購入計画のとおり導入されております。

中国運輸局といたしましても、引き続き、ノンステップバスの普及促進に努めるべく各種の支援を行ってまいりますので、次年度以降につきましても、計画的な車両更新によってノンステップバスを導入し、バリアフリー化を進めていただきますよう、ご理解とご協力のほどよろしくお願いいたします。

○阪場委員（交通政策部）

地域内フィーダー系統確保維持補助事業と地域公共交通調査等事業について、一言ずつコメントを申し上げたいと思います。

【地域内フィーダー系統確保維持補助事業について】

地域内フィーダー系統確保維持補助事業について、一般論として申し上げれば、施策の効果・検証を次の計画にしっかりと反映させていただきたいと思います。また、この第三者評価委員会という機会を活かして、ぜひ他地域の取組を自分の地域にも取り込んでいただきたいと思います。

【地域公共交通調査等事業について】

特に、地域公共交通計画の作成について申し上げますと、昨年4月に「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」が本省で開催されました。この検討会の検討内容について、難易度が高いという御指摘もあったものの、コンセプトとしては、データを活用していくこと、無理なく難しくなく実のある計画を実現するものであることが議論されていました。中国運輸局としての今後の決意という意味で、今後もしっかりと自治体の計画作成を支援していきたいと思います。

○竹谷委員（海事振興部）

離島航路補助に関する講評として、航路運営費等補助金及び離島航路構造改革補助金の関連事項について発言させていただきます。

令和6年度の運航状況についてですが、輸送人員については、前年度より減少した航路がある一方で、増加している航路も見受けられました。

過疎・高齢化等に伴い地域住民の増加は難しい状況ではありますが、島のイベントや、釣り情報などの発信が、観光客やレジャー客などの外部の需要を呼び込み、引いては、航路利用者数の維持・増加につながっている要因の一つになっているものかと思われるところです。

今後も、継続的に、こうした取り組みを行っていただければと存じます。

また、一部の補助航路で活用されているキャッシュレス決済などのデジタル技術の導入については、ランニングコストもかかりますので費用対効果の検証は必要ですが、利用者の利便性向上のみならず、運航に関わる船員や事務員の業務効率化にも寄与する可能性もありますので、必要に応じて、検討いただければと思います。

船舶の代替建造については各航路で自然環境などが異なりますので、航路の特性や地域の需要に適応した航路改善計画を策定し、航路の活性化につながる船舶の建造を期待しております。

最後になりますが、事業者の皆様におかれましては、燃料費をはじめとする各種費用の高騰など、事業を取り巻く環境が大変厳しい中で、離島で暮らす方のライフラインとして航路を維持していただいていることに、改めまして感謝申し上げます。

また、各自治体の皆さまにおかれましても、厳しい経営状況にある航路事業に対し、補助金等によるご支援をいただいておりますこと、厚く御礼申し上げます。

中国運輸局と致しましても、関係の皆さまとの連携を図り、離島住民の生活に必要不可欠な航路の維持・確保に向けて努めて参りたいと存じますので、引き続きまして、どうぞよろしくお願いたします。

○靱委員（鉄道部）

鉄道をはじめとした公共交通政策は社会環境の変化を背景に変遷してきているところです。

今回評価する地域公共交通再構築調査事業では、危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行っております。

また、交通を軸とした活力ある地域社会の実現を図るためには、関係する沿線自治体、鉄道会社、地域住民、それぞれが自らの役割を認識し、相互に協力しながら、取り組むことが必要です。

今般の評価対象の事業においては、鉄道の可能性を最大限追求するために現状把握や移動需要の創出、地域への波及効果等を行う調査や、まちづくりのための鉄道のあり方を検討するため、地域カルテの作成や駅や沿線を詳細に調べる調査、被災した鉄道の復旧後の利便性向上に向けた調査など、それぞれの観点から地域における最適な交通を検討していく調査事業を実施されていますが、それぞれの事業目的に沿った枠組に丁寧に取り組まれていることについて評価させていただきます。

今後、調査結果が取りまとめられ、持続的かつ利用者の利便を確保するために、地域において最適な交通性のある交通モードの構築のための真摯で建設的な議論に資されることを大いに期待します。

○神田委員（呉工業高等専門学校教授）

全体の事業の評価に共通して関係することですが、今年度、所定のフォーマットに即して、最後改善点まで含めて自己評価し、その後、運輸局がコメントを加えていますが、できれば来年度のこの場においては、前年度の評価が一体どうなったかという点がもう少し具体的に書いてあると良いと思います。去年も同じような改善点を見ましたが、反映状況のところは「そうだったか？」と思うような箇所がありましたので、できればこの部分をもう一度それぞれの地域で噛み砕いていただき、年度明けに開催されるであろう地域公共交通会議等で、それを受けていったいどういうふうな形でやっていくんだというところの議論をした上でスタートを切ってくださるだけでも、全然変わるかなと思います。

その他全般ですけども、特に令和6年度は中国管内においてもものすごく交通まわりで今までと違うようなこと、例えば芸備線再構築協議会であったり、岡山市をはじめとして、立てた計画が動き出したりといったことがありました。特にその要となるのは、「計画でどういうものを描いたか」ということによりますけれども、ぜひとも、路線単位の軌道修正というところだけではなく、やはりまちづくりと連動した公共交通のビジョンをしっかりと描いた上で、一方で、本省が示した地域公共交通の実質化というところで、結局は立てた計画をしっかりと回していこうといったところですけども、どう回していけばいいのかというところが、これを受け取った中でどうアクションしていくかが非常に難しいところですが、とにかく、「議論して動いて」ということを毎年毎年繰り返していくしかないかなと思います。そうした意味では、一本一本の路線というよりかは、まちづくりにどのように地域の交通を貢献させるかというところを、繰り返し、議論と実行あるのみかなと思いますので、来年度はより成果の上がった状態になり、地域が交通から発展していくような形につながっていけばいいと思います。

○加藤委員（広島経済大学准教授）

地域内フィーダー系統をはじめ地域公共交通確保維持事業、地域公共交通調査等事業と全体を通して、たくさんの取組がされており、それらの中から何を抽出して、どのように横展開していくかということ、私自身も勉強させていただきたいと思います。

車両減価償却費等国庫補助金を活用したノンステップバスの導入とソフトの方も含めたバリアフリーの推進との連携であったり、（離島航路運営費等補助金等で確保維持されている）航路と陸上交通との連携であったり、“まちづくり”という視点から作り上げていったり改善していったりしていただきたいと思います。

広島電鉄株式会社のマイナンバーカード連携サービスの取組や、呉市の地域公共交通計画策定におけるサービス水準の設定など、色々とチャレンジをされているところもありましたので、そうしたところの情報もさらに伺いつつ、他の事業者・地域等でもトライアンドエラーをしていただければと期待します。

○藤原委員（広島大学教授）

2024年度は、歴史的にみるとかなり大きなターニングポイントであり、数年前から「2024年問題」とずっと言われており、今回の第三者評価委員会にそういった問題が出てこないことがおかしいと思います。

運転手の不足とか、個別の問題が顕在化したのは事実ですので、その結果として、地域公共交通の現場では何が起きたかという見方での反省とか、あるいは評価をすべきではないかと思います。

単純なストーリーで言いますと、運転手の賃金アップが、社会全体として賃金アップですので、運転手の賃金アップは私はいいことだと思いますが、経営者からすると、支出が増大して運賃改定につながると。公共交通は電力会社等と同じように、利用者は他にオプションがなく値上げしても乗らないといけないため、運賃改定すれば収支状況は改善しますが、最終的にはエンドユーザーからの徴収がどんどん増えていくという構図になっています。

これをもう少しポジティブに見ると、運賃改定をすると、運転手の職業自体がワンラン上の職業になっていくかもしれない。これは、社会を守る、エッセンシャルワーカーとしての公共交通の運転手の職能の再評価につながって、その再評価が、プロとしての接客技術や運転技術を高めたりして、最終的にエンドユーザーが喜ぶ。そういった別のストーリーもあります。そういったところがでてくるようになると、とても良いと思います。

海外に視察へ行って感じましたが、日本の地域公共交通に対して、遅い・高い・保守的というイメージがかなり定着しています。これは国際協力の場合ということで皆様には関係ないことのように聞こえるかもしれませんが、日ごろ地域公共交通のやっていることの素肌を見られているような気がして、ぞくっとしました。

海外の人たちには、日本の地域交通のやり方が見透かされていて、その上で他の国と比較し、自分たちはどうしようと考えているんだろうなと思いました。

今回、この第三者評価委員会の場に出てきているたくさんの事例が、日本の地域公共交通の素肌そのものですので、海外の人たちが、他国と比較して日本を真似したいと思うような取組に期待します