

地域活性化ワークショップ

第2回「地域公共交通の持続可能性向上に向けた取組み」

## 地域公共交通を巡る環境変化

2021年2月4日

日本銀行 金融機構局

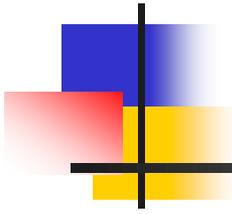
金融高度化センター 企画役

北村佳之



Bank of Japan



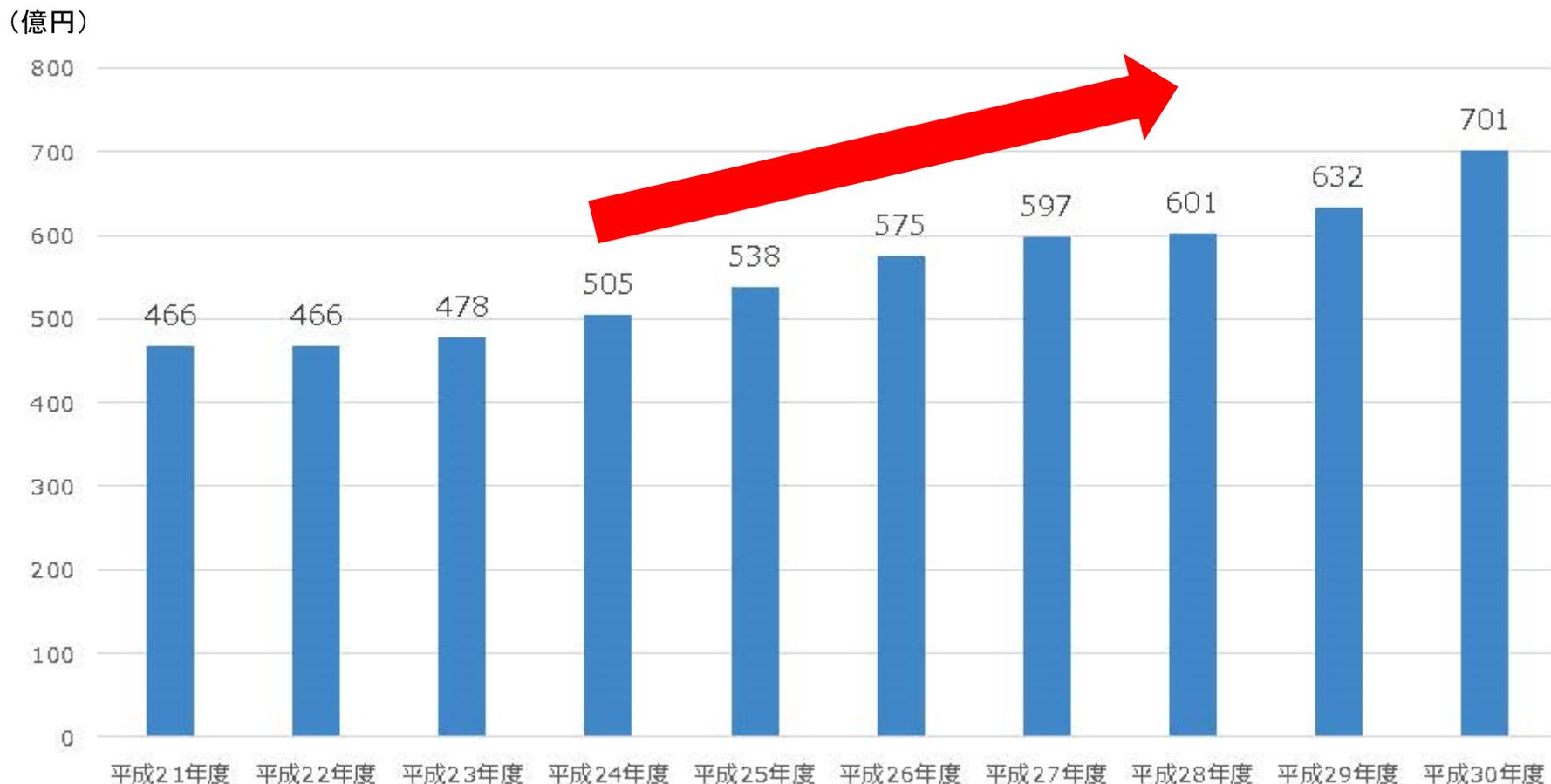


# 1. 地域公共交通の現状と課題

---

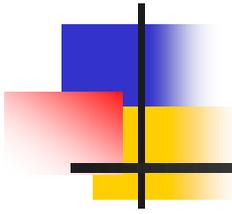
- 地方では、自家用車の普及や人口減少を受けて、公共交通の利用者が減少し、交通事業者の経営が悪化している。
- ✓ 地域公共交通（路線バス、地域鉄道、離島航路〈フェリー〉等）に対する国の特別地方交付税の交付額は増加傾向を辿っている。

# 地域公共交通に関する特別交付税交付額の推移



出所:北海道運輸局 令和元年度 地域公共交通人材育成研修「地域公共交通の活性化・再生」(2019年9月30日)

(注)地域公共交通(路線バス、地域鉄道、離島航路等)については、**地方自治体が支出した補助金の約8割**が国(総務省)の特別地方交付税で補填される。



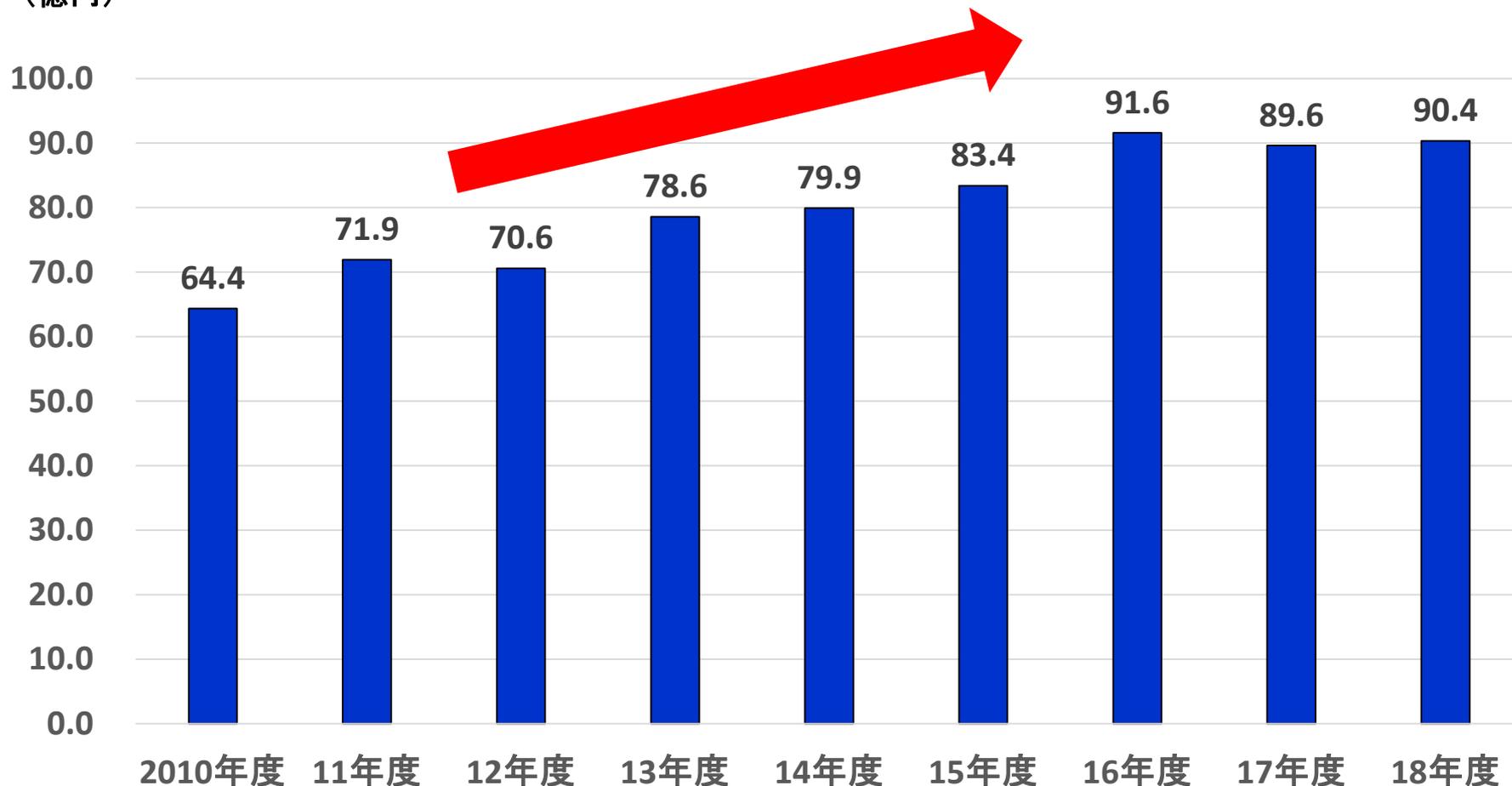
# 1. 地域公共交通の現状と課題

---

- 地域公共交通のうち、地域住民の中心的な移動手段となっている路線バス事業についても、経営悪化を受けて国庫補助が増加傾向を辿っている。

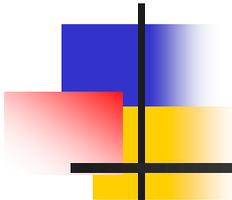
# 路線バスに対する国庫補助額\*の推移

(億円)



データ出所: まち・ひと・しごと創生本部「小さな拠点・地域運営組織の形成推進に関する有識者懇談会」第2回会合  
国土交通省資料「中山間地域等における地域公共交通の状況について」(2019年10月11日)

\* 地域公共交通確保維持改善事業のうち地域公共交通確保維持事業の「地域間幹線系統補助」の金額。  
バス路線の運行等に係る欠損額の2分の1が路線バス事業者に補助される。



# 1. 地域公共交通の現状と課題

- 経営が悪化した路線バス事業者は、①不採算路線の廃止、②人件費の削減(運転手の賃金引下げ)、などを通じて、経営改善に取り組むケースが多い。
- ただ、こうした取組みは限界に達しており、経営改善策の方向性をコストカット(縮小均衡路線)から増収(拡大均衡路線)に転じる必要が生じている。
  - ✓ 路線網の縮小によって利便性が低下すれば、さらなる利用者の減少を招く可能性がある。
  - ✓ 自動車運転業の有効求人倍率は全職業平均を大きく上回っており、運転手不足の中で賃金カットに動けば、運転手の退職増・採用難に繋がる。

# 路線バスの廃止キロ数の推移

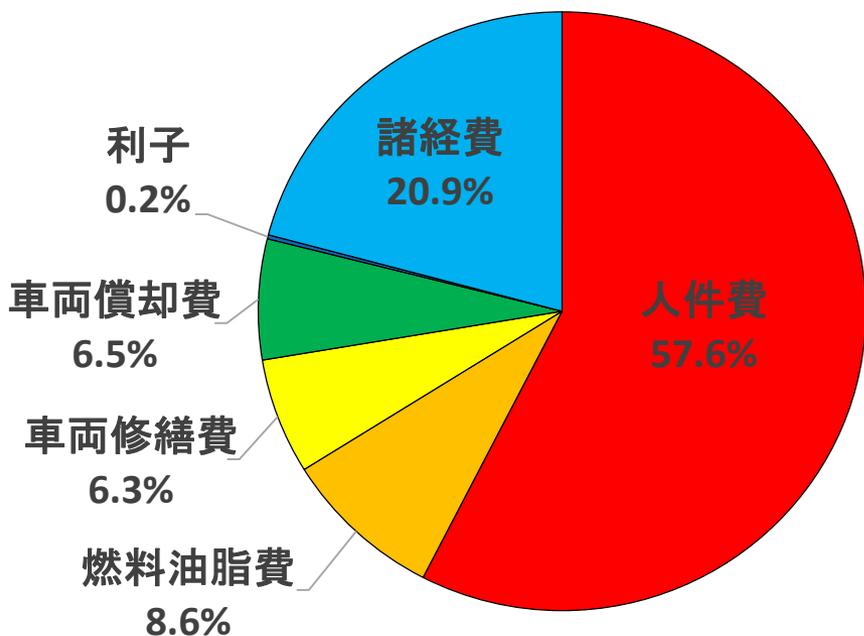
	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
28年度	883
29年度	1,090
計	<b>13,249</b>

平成30年度（2018年度）  
1,306Km

※高速バス・定期観光バスを除く、  
代替・変更がない完全廃止のもの

出所：内閣官房行政改革推進本部事務局「地域の公共交通の確保に向けた支援—地域公共交通確保維持改善事業（行政レビュー資料）」（2019年11月12日）

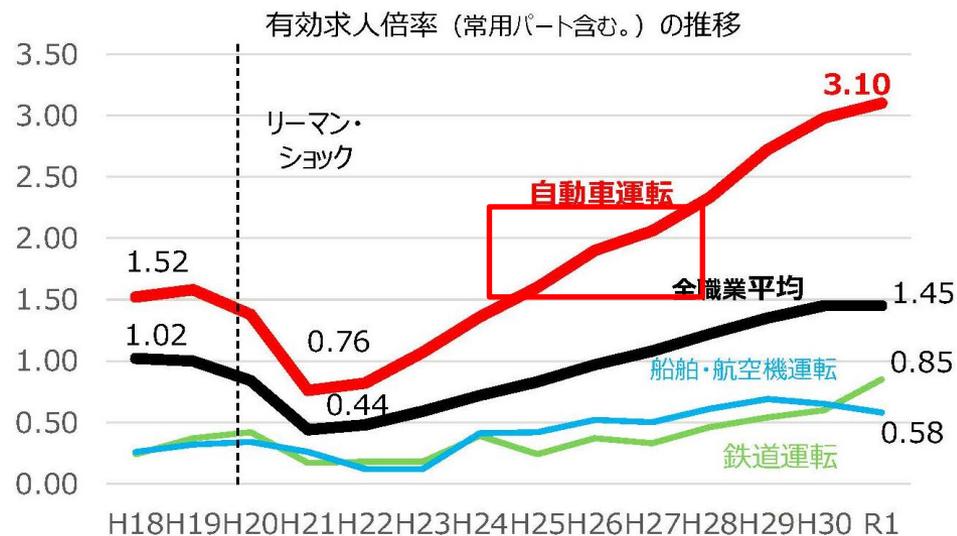
## 路線バス会社の経費構造 (2019年度)



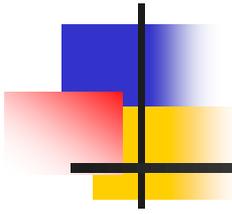
注：民営事業者のみ。

出所：国土交通省「令和元年度 乗合バス事業の収支状況について」(2020年11月17日)を元に作成

## 自動車運転事業の人手不足



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成



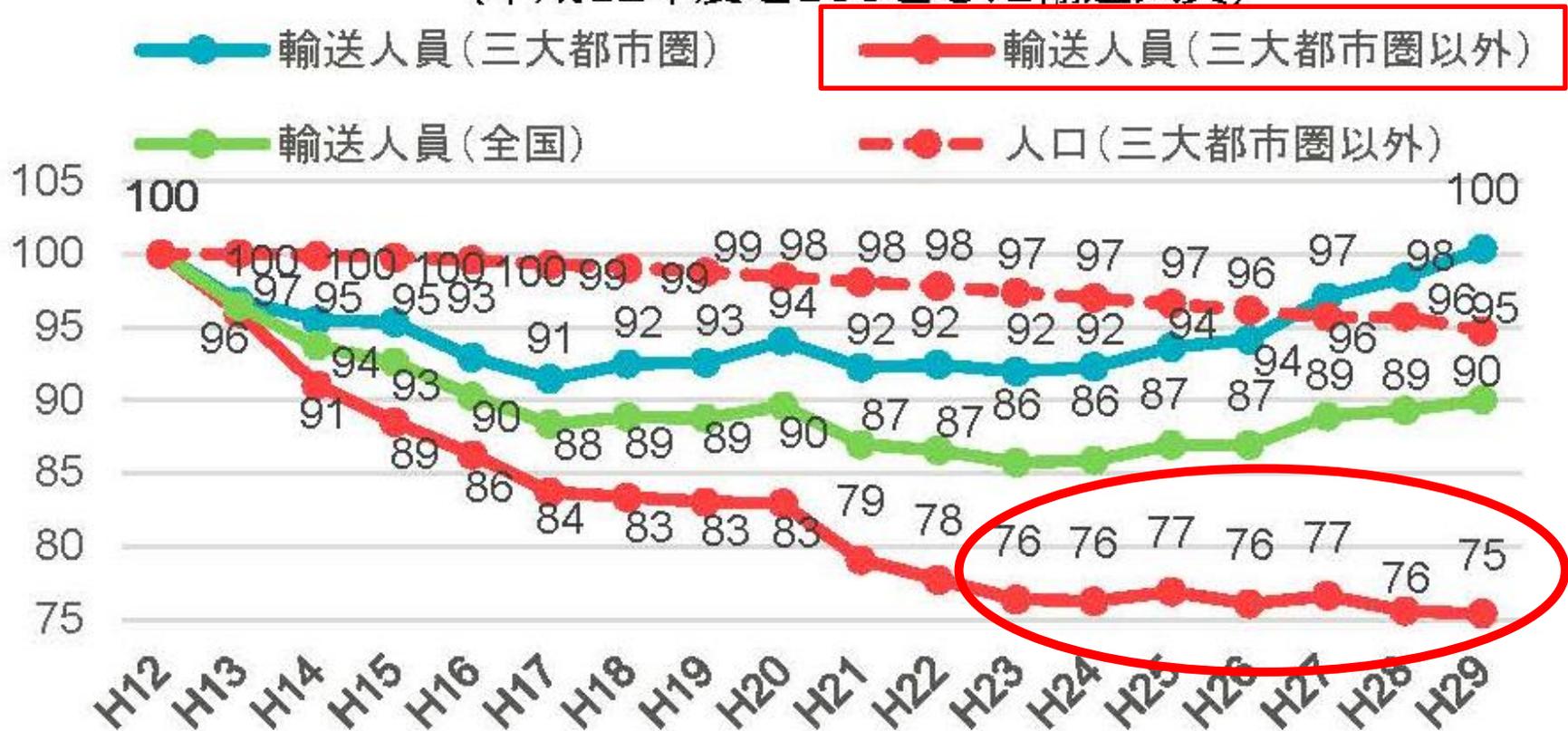
# 1. 地域公共交通の現状と課題

---

- この間、高齢者の増加を受けて、地方では路線バスの利用者が下げ止まり傾向に転じているが、事業者は下記のような構造的な問題を抱えているため、経営は改善していない。
  - ✓ 国や地方自治体の補助金によって赤字が補填されるため、経営改善に向けたモチベーションが働きにくい。
  - ✓ 中小企業が多く、経営も悪化しているため、費用の嵩むシステム投資を実行できず、経営効率化に向けた取組みが遅れている。

# 乗合バスの輸送人員の減少

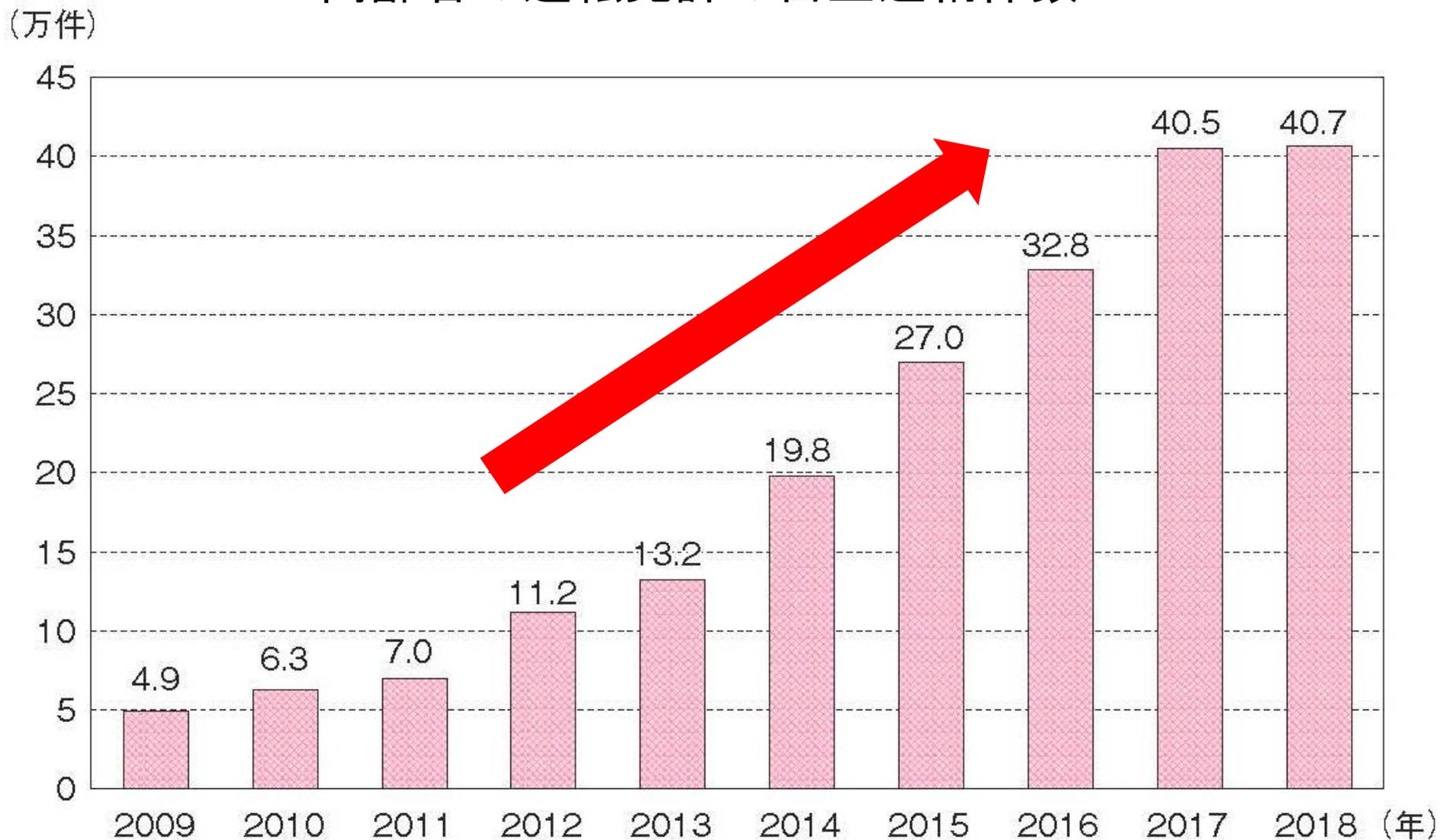
(平成12年度を100とした輸送人員)



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す

出所:内閣官房行政改革推進本部事務局「地域の公共交通の確保に向けた支援—地域公共交通確保維持改善事業(行政レビュー資料)」(2019年11月12日)

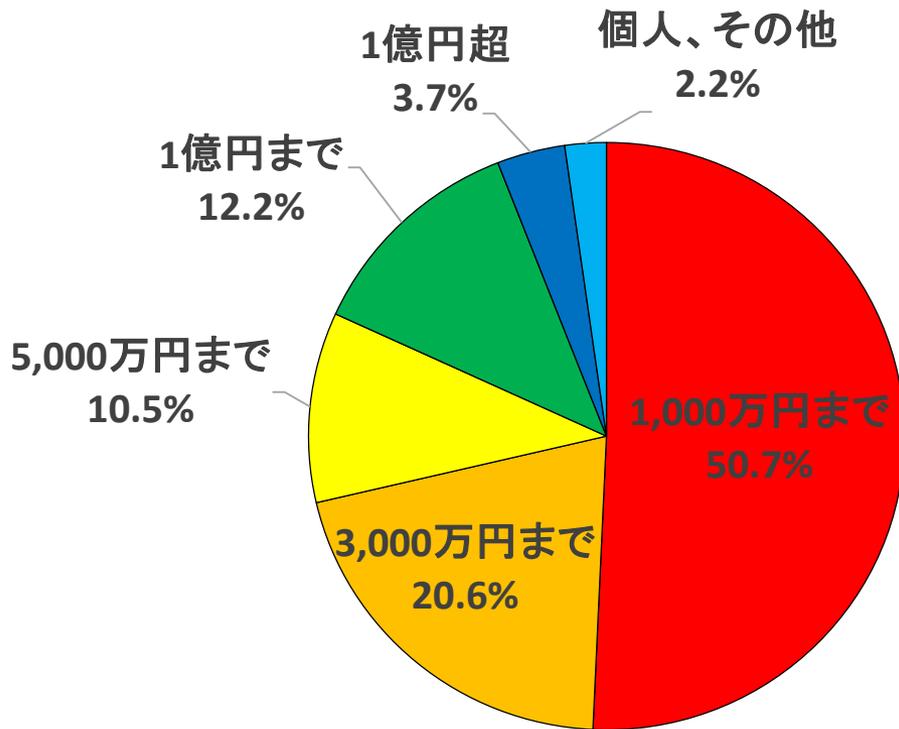
# 高齢者の運転免許の自主返納件数



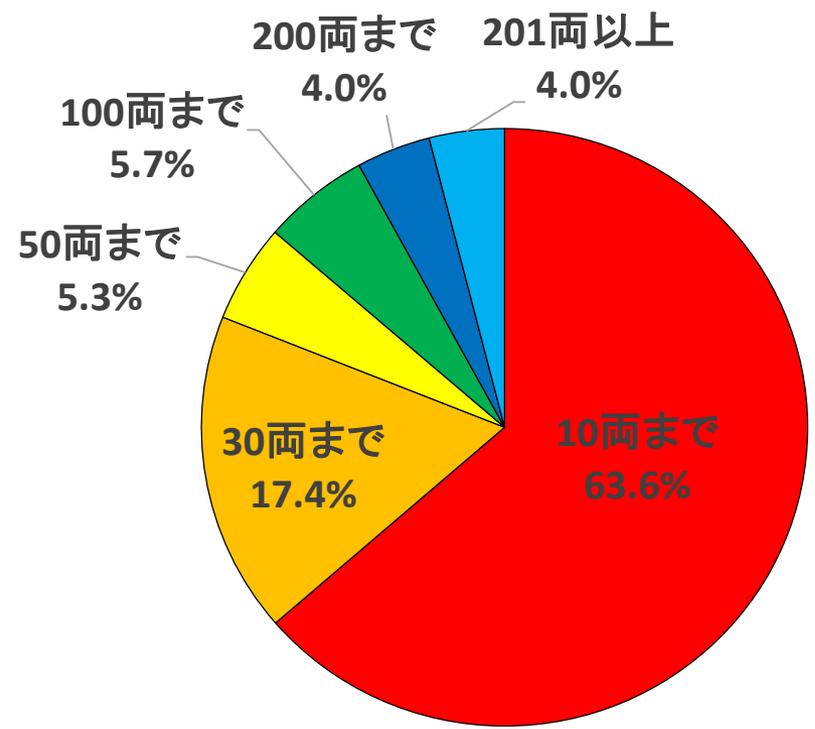
出所：国土交通省「令和2年版 交通政策白書」

# 路線バス事業者の経営規模 (2019年3月末)

## 資本金別事業者の構成比率



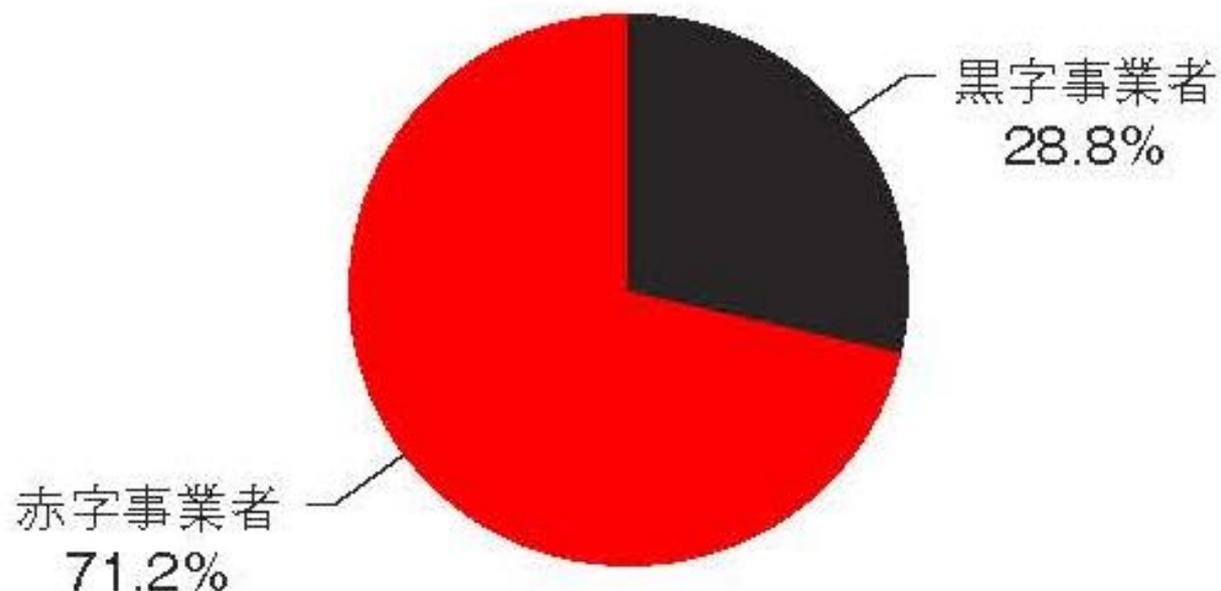
## 車両数規模別事業者の構成比率



注: 資本金別事業者の構成比率は公営企業を含まないが、車両数規模別事業者の構成比率には公営企業を含む。

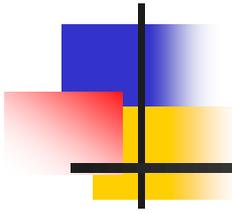
出所: 国土交通省「数字で見る自動車2020」を元に作成。

## 乗合バス事業者の収支状況（2018年度）



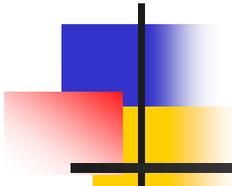
調査対象事業者：保有車両30両以上の245者

出所：国土交通省「令和2年版 交通政策白書」



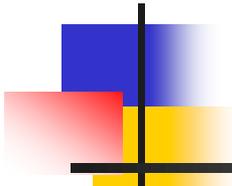
# 1. 地域公共交通の現状と課題

- こうした事業者の構造的な問題を改善するため、抜本的な経営形態の見直しが必要となっている。
- ✓ 民間事業者の負担軽減を図りつつ、路線を維持する取組みとして、地方自治体が施設・車両(船舶)を保有し、交通事業者が運行を担う「公設民営方式」(上下分離方式)の導入事例もみられる。
  - 従来型の「補助金による路線維持」は、事業者の経営改善インセンティブに繋がらず、赤字拡大に歯止めが掛かりにくい。
  - 民間事業者の撤退を受けて、地方自治体の直営(公営交通)に切り替えても、赤字拡大から路線廃止に至るケースが少なくない。
- ✓ 路線バス事業については、2020年に独占禁止法特例法が成立し、競合する民間事業者間での路線・事業の再編統合、共同経営などが可能となり、既に検討に着手した地域もみられる。



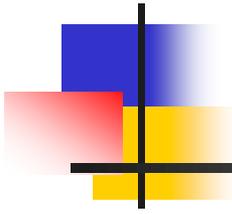
# 1. 地域公共交通の現状と課題

- 「地域公共交通の現状と課題」のまとめ
    - 地域公共交通の利用者は減少しており、事業者の経営は悪化。
    - 路線バスで行われてきた路線廃止や人件費削減の取組みは限界に達しており、経営改善策の方向性を変えることが必要。
    - 高齢化を受けて、地方では路線バスの利用者数に下げ止まり傾向がみられるが、事業者が構造的な問題を抱えているため、経営は改善していない。
    - 事業者の構造的な問題を改善するため、抜本的な経営形態の見直し(公設民営方式、路線・事業の統合等)が必要となっている。
- ⇒ 本日の第Ⅰ部では、こうした課題への対応において、地域金融機関の果たす役割について議論の予定。



## 2. 地域公共交通を巡る新たな動き

- 地域公共交通については、個別事業者の経営改善にとどまらず、地域全体の交通需要を踏まえつつ、その地域に最もふさわしい交通手段の在り方を考えていくことが必要となっている。
  - ① 交通需要が比較的多い都市近郊では、「MaaS」を活用して、交通事業の運営コストの圧縮や利用者の増加を図り、事業の黒字化、または赤字圧縮（地方自治体の補助金圧縮）を目指す。
  - ② 交通需要の少ない中山間地域では、自動運転の導入によって交通事業の運営コストを圧縮し、赤字の削減（地方自治体による補助額の圧縮）を目指す。
  - ③ 過疎集落では、移動店舗・診療所の導入を通じて、地域住民のライフラインの確保を図る。
- ◆ 今回のワークショップでは、主として上記①について議論。



## 2. 地域公共交通を巡る新たな動き

- 「MaaS」(Mobility as a Service)とは何か？
  - ✓ ICT、GPS、AIを駆使し、スマートフォンの画面上で、交通手段の経路検索、予約、キャッシュレス決済が一気通貫で可能。
  - ✓ MaaSは「地域型MaaS」と「観光型MaaS」に分けられる。
    - ① 「地域型MaaS」は、新たな交通手段(オンデマンド交通など)の導入により、地域住民の利便性向上を目指す取組みが多い。
    - ② 「観光型MaaS」は、既存の交通手段について、チケットのパッケージ販売やキャッシュレス化を図り、観光振興を目指す取組みが多い。
  - ◆ 上記①・②とも地域活性化に役立つものの、今回のワークショップでは、主として上記①について議論。

# MaaSの定義

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



## 地域が抱える課題の解決

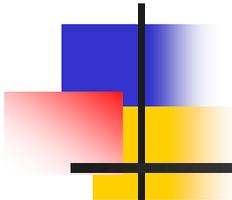
地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現



## 2. 地域公共交通を巡る新たな動き

- 2018年頃から、MaaS (Mobility as a Service) の実証実験が各地で開始されているが、参加者の拡がりや事業継続性が十分ではないケースが多い。
  - ✓ 地域型MaaSプロジェクトの規模拡大や採算性向上には、地方自治体、事業主体(交通事業者など)、地域金融機関など、地域内のステークホルダーの連携が必要。
- MaaSについては、交通手段の利便性改善にとどまらず、地域活性化に向けたデータ(移動実績データ、地域消費データ等)の活用が期待されている。

# MaaS実証実験プロジェクト(2020年度)

41	兵庫県神戸市	29	静岡県浜松市(春野町)	17	神奈川県川崎市
42	兵庫県養父市	30	静岡県湖西市	18	神奈川県横浜市周辺
43	広島県(広島空港・庄原市)	31	愛知県尾三地区南部	19	神奈川県横須賀市周辺
44	広島県福山市	32	愛知県常滑市	20	神奈川県三浦半島
45	広島県広島市	33	愛知県春日井市	21	神奈川県南足柄市
46	香川県高松市	34	三重県菰野町	22	富山県朝日町
47	香川県三豊市	35	福井県永平寺町	23	石川県加賀市
48	愛媛県南予地域・松山市	36	滋賀県大津市	24	長野県塩尻市
49	福岡県糸島市	37	京都府京丹後市	25	長野県茅野市
50	宮崎県宮崎市・日南市	38	京都府舞鶴市	26	静岡県伊豆半島
51	沖縄県全域	39	京都府京都市	27	静岡県静岡市
52	沖縄県宮古島市	40	大阪府池田市	28	静岡県浜松市(佐久間町)

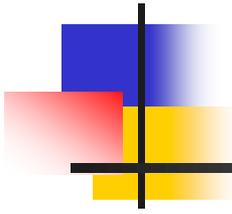


1	北海道上士幌町
2	北海道十勝地域
3	北海道北広島市
4	北海道札幌地域
5	北海道洞爺湖町
6	福島県南相馬市、浪江町、双葉町
7	福島県会津地域
8	新潟県新潟市
9	茨城県日立市(ひたち圏域)
10	茨城県土浦市
11	栃木県宇都宮市
12	群馬県前橋市
13	埼玉県三芳町
14	千葉県千葉市
15	東京都東村山市
16	東京都町田市



● 経済産業省・国土交通省採択地域   ● 経済産業省採択地域(先進パイロット地域)   ● 国土交通省採択地域

出所: 経済産業省ホームページ「新しい地域MaaS創出を推進! 令和2年度スマートモビリティチャレンジの実証地域を選定しました」(2020年7月31日)



## 2. 地域公共交通を巡る新たな動き

- 「地域公共交通を巡る新たな動き」のまとめ
    - 都市近郊では、地域型MaaS(オンデマンド交通の導入など)を活用して、運営コストの圧縮や利用者の増加を図り、事業の黒字化、または赤字圧縮(地方自治体の補助金圧縮)が目指されている。
    - 地域型MaaSプロジェクトの規模拡大や採算性向上には、地方自治体、事業主体(交通事業者など)、地域金融機関など、地域内のステークホルダーの連携が必要である。
    - MaaSについては、交通手段の利便性改善にとどまらず、地域活性化に向けたデータ活用が期待されている。
- ⇒ 本日の第Ⅱ部では、地域公共交通を巡る新たな動きの中で、地域金融機関の果たす役割などについて議論の予定。