観光・交通政策調査特別委員会会議記録

観光・交通政策調査特別委員会委員長　吉田　敬子

１　日時
　令和６年８月７日（水曜日）
　午前10時00分開会、午前11時50分散会
２　場所
　第４委員会室
３　出席委員
　吉田敬子委員長、村上貢一副委員長、五日市王委員、郷右近浩委員、
　菅野ひろのり委員、上原康樹委員、岩崎友一委員、川村伸浩委員、福井せいじ委員、
　松本雄士委員、髙橋但馬委員、ハクセル美穂子委員
４　欠席委員
　なし
５　事務局職員
　菊地担当書記、古澤担当書記
６　説明のため出席した者
　岩手県北自動車株式会社　副社長　　　鈴木　拓　氏
　岩手県北自動車株式会社　常務取締役　大下　篤志　氏
７　一般傍聴
　なし
８　会議に付した事件
（１）　調査
　　日本の公共交通政策とみちのりグループ・岩手県北バスの取組
（２）　その他
　ア　次回の委員会運営等について
　イ　委員会県外調査について
９　議事の内容

○吉田敬子委員長　ただいまから、観光・交通政策調査特別委員会を開会いたします。

　これより、本日の会議を開きます。本日は、お手元に配付しております日程のとおり日本の公共交通政策とみちのりグループ・岩手県北バスの取組について、調査を行いたいと思います。

　本日は、講師として岩手県北自動車株式会社常務取締役大下篤志様をお招きいたしておりますので、御紹介いたします。

○大下篤志参考人　岩手県北バスの大下です。よろしくお願いいたします。

〇吉田敬子委員長　大下様の御略歴につきましては、お手元に配付している資料のとおりでございます。また、岩手県北自動車株式会社副社長鈴木拓様が同席されておりますので、御紹介いたします。
〇鈴木拓参考人　岩手県北バスで副社長をしております鈴木です。きょうは貴重な機会をいただきまして、誠にありがとうございます。この後は、大下から岩手県北バスの取り組みとあわせまして、公共交通の制度や、岩手県で我々が感じている今の課題などをお話しさせてもらいます。持続可能な公共交通に向けて有意義な場にさせていただければと思っていますので、きょうはどうぞよろしくお願いします。
〇吉田敬子委員長　本日は、日本の公共交通政策とみちのりグループ・岩手県北バスの取組と題しましてお話しいただくこととなっております。大下様におかれましては、御多忙のところ、このたびの御講演をお引き受けいただき、改めて感謝を申し上げます。
　これからお話をいただくことといたしますが、後ほど大下様を交えての質疑、意見交換の時間を設けておりますので、御了承願いたいと思います。
　それでは、大下様、よろしくお願いいたします。
〇大下篤志参考人　改めまして、岩手県北バスの大下と申します。本日は、このような貴重な機会をいただきありがとうございます。タイトルが物すごくオーバーになっていますが、鈴木も申し上げましたように、後段のほうでは、私ども岩手県内の事業者が置かれている状況というところを、ぜひ委員の皆様に御理解いただき、今後の御支援をいただければと思いまして、法律などの制度も含めながらお話しさせていただければと思っております。テーマは三つ設定しております。順次、お話しさせていただきます。
　一つ目は、当社及び私どもが所属しておりますみちのりグループの概要です。親会社ということで、持ち株会社のみちのりホールディングスがありまして、その下に、全てではないですが、基本的に 100％出資の子会社が全部で８社ございます。バス会社はこの５社で、北から私どもの岩手県北バスグループ、文字どおり福島市に本社があり、中通り、一部浜通りをエリアとしております福島交通グループ、会津若松市にある会津バスグループ、それから、関東自動車グループは関東とはついているものの栃木県の会社で、ほぼ栃木県内全域をカバーしています。茨城交通グループは茨城県水戸市に本社があり、水戸市以北をエリアとしております。湘南モノレールは神奈川県藤沢市と江の島を結ぶ懸垂型モノレールの会社で、佐渡汽船グループは新潟県新潟市と今回世界遺産に登録された佐渡島を結ぶ船を中心にした会社でございます。一番右のみちのりトラベルジャパンは、インバウンド専門の旅行会社です。従業員は連結ベースで 5,400 人ほど、バスは 2,400 台ぐらいありまして、これは九州の西日本鉄道や神奈川県の神奈川中央交通と同じぐらいの規模感で、一応日本でトップクラスのグループです。バスが主力ではありながら、福島交通では短いのですが、福島市の福島駅と飯坂温泉の間を結ぶ飯坂線という鉄道や、会津バスと茨城交通は県内最大のタクシーを有しておりますし、先ほどもお話した佐渡汽船の航路なども運航しております。

それぞれの写真ですが、バスについてはまた後でお話ししますけれども、これらは路線バスや高速バス、観光の貸し切りバスで、これは関東自動車が栃木県那須町で運営しているロープウエイです。これが佐渡汽船の船でございまして、これは湘南モノレールという懸垂型、つり下げ型のモノレールです。当社は交通が中心ではありますが、全社旅行会社を持っており、宮古市の浄土ヶ浜パークホテルや盛岡市の盛岡つなぎ温泉四季亭、また、会津バスの芦ノ牧温泉にある丸峰観光ホテルもグループ会社に入っており、運営もしております。また、当然バスやタクシー、鉄道もやっていますから、その整備も行っています。このようなトライアングル事業ですので、我々は自身のことを観光交通事業者と言っております。

これは、グループの拠点です。プロットしておりますが、私どもの岩手県北バスグループ自体、広範囲でこのような形になっております。もともとの岩手県北バスはもちろんこのエリアなのですが、御存じのとおり、八戸市に拠点がある南部バスが私どもの支社になっておりますので、八戸市の三八エリアや、また青森市と仙台市にも営業所として拠点を設けております。さらに、子会社ですが、東日本交通は盛岡市が本社ですが、一部北上市にもエリアがありますし、みちのりトラベル東北という旅行会社は、台湾にも事務所を持っております。このように、みちのりグループとしては広範囲にエリアを有しているところでございます。

これは、グループの沿革ですが、2009 年にみちのりホールディングスを設立し、福島交通、茨城交通、３番目が当社ですが、このような形でいろいろな会社がグループ入りしております。これは最初にお見せした図より数がすごく多いと思われると思うのですが、では、実際にどんな形でグループ入りしているのかについて御説明いたします。この一番上の事業再生型というのは、当社もそうですが、福島交通や茨城交通、直近の佐渡汽船も、残念ながら経営が破綻し、会社更生法や民事再生法の適用を受けた会社で、私どもが譲り受け、ゼロベースで再生した会社です。また、南部バスも民事再生法を適用し、2017 年に私どもが譲り受けて、南部支社という形で一緒の会社になっています。２番目の準再生型は、国の産業再生機構など、いわゆる再生ファンドが一旦受けて、数年で再生した後、そのエグジットのところで私どもが購入したもので、それが会津バスと関東自動車です。一方、ここから下は、会社が経営破綻したところではありません。大企業からの譲受とありますが、東野交通は東武バスグループの会社で、日立電鉄交通サービスは文字どおり日立製作所グループ、湘南モノレールは三菱重工業株式会社が中心となっている三菱グループが持っていた会社です。東野交通は東武バスなので交通事業者ですが、ほかの２社は本体が交通事業ではありません。隣接しているところに私どものグループのバス会社がそれぞれあったので、お話をいただき、私どもが譲り受けました。一旦は、冒頭お見せした子会社ということでぶら下げていたのですが、当然、隣接していますので、東野交通は 2018 年に関東自動車と、日立電鉄交通サービスは 2019 年に茨城交通と合併しております。最後に事業承継型とありますが、当社子会社のなの花交通バスは千葉県佐倉市にあり、もとも

と貸し切りが主力の会社で、経営的には全く問題ない会社だったのですが、後継の方がおられないということでお話をいただき、私どもが譲り受け、東日本交通は当社のグループ、なの花交通バスは茨城交通の子会社という形で運行しております。

次に、これは私どものグループ経営最大の特徴であり、我々は縦串や横串と申しております。縦串というのは、今お話ししたようにそれぞれの会社がグループ入りした段階で、みちのりホールディングス、または、それ以前の親会社である経営共創基盤から経営陣を送り込んでおります。鈴木もその一人でして、グループになった 2010 年に岩手県北バスの副社長に就任し、もともとの社員と一緒にマネジメントを行っており、その仕組みが全社にあります。一方の横串というのは、先ほどお話したみちのりホールディングスに所属している者のことで、人数自体は多くないのですが、全員が転職で、それぞれがいろいろな分野に専門の領域を持っています。横串という形でグループ全体を見ていて、いわゆるベストプラクティスの共有という形で、例えば福島交通でうまくいったことを岩手県北バスで導入するなど、グループ全社で取り組むときのイニシアチブを取るということをやっております。むしろ、バス会社にいた人間は少なく、私自身もそうです。きょうの略歴にもありますが、私は昨年末まではみちのりホールディングスに所属し、主に路線の活性化を担当しておりましたし、その前はコンサルタントに在籍しておりました。後でお話ししますけれども、いわゆる路線バスやコミュニティーバスの見直しなど、自治体が中心となる公共交通計画の策定なども支援しておりました。その経験を生かして、みちのりホールディングス時代は岩手県北バスも含めて、主に路線バス部門のグループバス会社の横串になっており、御縁がありまして、昨年末に岩手県北バスで縦串になったというところです。

次に、私ども岩手県北バスグループについてです。バス会社は岩手県北バスと、先ほどもお話しした東日本交通で、あとは子会社のみちのりトラベル東北という旅行会社があります。四十数名の社員ですが、恐らく東北地方の中では有数の規模の旅行会社で、岩手県内ではトップの会社だと自認しております。ホテルは、先ほどもお話しした四季亭と浄土ヶ浜パークホテル、あとは宮古市で、細々ですけれども、エコカーシェアリング事業なども行っております。

次に、高速バスです。グループ全体では、ここにあるいろいろな拠点を結ぶ形で 58 路線を運行しております。岩手県内で代表的なのは、盛岡市と宮古市間の 106 特急や、久慈市と盛岡市を結ぶもの、隣接の八戸市、青森市、大館市、仙台市を結ぶ路線に加えて、夜行高速という形で青森市から岩手県を経由する、または宮古市や久慈市発着で首都圏に行くバスを全部で 14 路線運行しております。私どもの路線バスはそれぞれのオリジナルカラーで運行しているのですが、高速バスはここにあるようにグループの統一カラーでカラーリングし、みちのりエクスプレスの略でＭＥＸという形で運行しています。特に、夜行バスではお客様の利便性を考えて、リクライニングシートですとか、女性を中心にお休みになられるときにやはり顔を見られたくないということがあるので、顔が隠れるプライバシーシェードを独自で開発するなど、特徴を出してお客様に御利用いただいております。今週

も来週のお盆期間も、上りも下りも満席の状態で、２台目の続行便を出すような形になっております。

次に、ややオーバーですが、私どもグループが主に岩手県内でどれぐらい経済や社会に対してインパクトがあるかについて、数字を御用意しております。まず、雇用という面では、まだ岩手県北バス単体、みちのりトラベル東北、浄土ヶ浜パークホテルだけだった 2015 年の段階では、社員数は 504 人で、人件費の総額が 17.7 億円でした。現在では、東日本交通の南部支社がありますので、社員数は 928 人、人件費の総額は 33.5 億円となっており、いわゆる賃上げとして１人当たりの単純平均で３万 7,000 円と 20.7％アップしております。コロナ禍で経営的には厳しいところもあったのですが、人材の確保が第一ですから、乗務員を中心にこの春も平均 4.1％の賃上げを行っております。それが従業員の雇用にもつながりますし、経済への恩恵もあると思うのですが、一方で、やはり人件費が上がるというのは経費が増になるということにもなります。

次に、観光・旅行部門です。みちのりトラベル東北の先ほどお話しした国内の旅行取り扱い人数についてですが、主催とは主に岩手県の方を旅行にお連れすることで、手配というのは主に外から来るお客さんを案内するものです。これもコロナ禍前の数字で４万 1,000 人、直近の 2024 年６月から過去１年間では、さすがにコロナ禍前までは届いていないものの２万 8,000 人のお客様を取り扱いしております。一方、同じ期間のインバウンドは 6,000 人から 9,000 人へ、むしろこれはコロナ禍前を超えております。先ほどお話ししたとおり台湾に事務所があることを含め、台湾を中心に、または欧米のいわゆる富裕層の方も含めて県内にお連れしております。その際にいわて花巻空港をよく使わせていただいておりますが、ＦＤＡを利用した集客人数は同じくコロナ禍前の 2,000 人が今は 2,600 人、そのうちこの秋は熊本県と結ぶチャーター便をＦＤＡと一緒に５機手配し、640 人ぐらいのお客様をお運びしているところです。最後に貸し切りバスです。公益社団法人岩手県バス協会に加盟しているバス会社がかなりの数ありますが、保有台数では岩手県北バスが第１位、子会社の東日本交通が第２位で、２社を合わせると県内総台数の 15％を占める形になっております。

ここで少しローカル路線のお話です。後でまたお話ししますが、ｉＧＵＣＡというＩＣカードを運用しており、2022 年２月の発売開始から累計１万 8,000 枚を販売しております。昨今、毎日のように減便という話が新聞等に出ていますが、私どもも確かに効率化を図ってきてはいるのですが、路線バスの総走行キロはコロナ禍前の 950 万キロに対して直近で 931 万キロと、２％減ぐらいに一応抑えております。皆さんも御存じだと思うのですけれども、他社のことを申し上げてちょっと恐縮ですが、岩手県交通ではこの春に平日が 11.9％、盛岡地区だと 13.5％の減便をされています。私どもも同じ４月に多少減便はしていますが、盛岡地区だと一応 3.3％の減便に抑えております。その理由は、岩手県交通よりも後でお話しする補助路線があり、自主路線ではないため、私どもだけで簡単に減便することができないということもあります。それでも何とかできるだけ効率的にして、いき

なりやめる、減便するというのではなくて、自治体とも相談しながら、できるだけ効率化してお客様を乗せるような形で維持していきたいと思っております。最後に、高速バスの利用者ですが、先ほどお話ししたように青森市も含めて 14 路線を運行している中で、岩手県内で乗り降りされたお客様が昨年 10 月から６月までで累計 37 万人と、岩手県を中心にいろいろな貢献ができているのかなと多少の自負はしております。

それでは次に、グループ会社について、それから当社のいろいろな取り組みを一部御紹介させていただきます。ＣＸはコーポレート・トランスフォーメーション、ＤＸはデジタル・トランスフォーメーションということで、これらはよくお聞きになられると思います。ただ、いきなりＤＸに取り組むというのはなかなか難しいです。バス会社で言えば、例えばＩＣカードの導入などがありますが、ハード機器は当然かなりの投資が要りますし、または導入する際にやや専門的な人材等も必要になります。どうしてもＤＸはお金がかかるのでいきなりはできませんから、我々はまずＣＸを行うことで営業キャッシュフローをふやし、そこで出た余剰分の資金力で投資をしていくということを基本の流れとしております。

ＣＸの取り組みということで、主に路線バスのプロモーションといいますか、利用促進の事例を御紹介させていただきます。これは、関東自動車の取り組みです。我々は混乗や路線バスの旅という言い方をしておりますが、企画乗車券という言葉をお聞きになられたことがあるかと思います。バスや鉄道の乗車券と、沿線にある例えばレストランや博物館の入場料をセットにしたものです。これは、宇都宮駅から 40 分ぐらいのところにある大谷地区の例です。そこにメインの大谷資料館がありますが、こちらは旧帝国ホテルにも使われた大谷石の採掘跡地です。地下が大空洞になっていて、私も何回か行ったことがありますが、この時期に行ってももう寒いぐらいで、よくプロモーションビデオにも使われており、宇都宮市が中心となって観光の呼び込みをしているところです。ただ、そういう採掘跡地なので、住民の方は少なく、宇都宮駅からそこに行く路線バスが実は昔は赤字でした。そこを何とかしなければいけないということで、関東自動車で路線バスの往復乗車券に資料館の割引券とか、あとは途中に大谷観音という観音像もあるので、そこの拝観料をセットにして少しお安くするというチケットを販売しました。コロナ禍前の数字になるのですけれども、こんな形で 180％増でした。これはプロモーションの中で、地元のテレビ局や新聞社に働きかける中でまたつながって、首都圏のテレビなどでも取り上げられたのが大きく、かなりお客さんが伸びています。直近の数字はまだわからないのですが、コロナ禍も明けていますし、大谷地区というところ自体宇都宮市がかなり観光に力を入れていますので、また少しずつ復活しているかと思います。また、この段階で赤字だった路線バスが、実は黒字に転換しています。観光客の方というのは、団体旅行だと最少催行人数という言い方をしますけれども、ある程度の人数が集まらないとバスを出せないのですが、路線バスは常に走っていますので、１人でも、いわゆるＦＩＴ（個人旅行）の方でも、小グループの方でも、行けばいつでも乗れます。その方が乗る分、少しでも収入がふえるというこ

とでやっているのですが、ここについては実はむしろ、以前より増便しております。同じように当社もいろいろと取り組んできておりまして、例えば106特急と私どもが宮古市からの委託という形で運航している遊覧船宮古うみねこ丸とランチをセットにしたものなど、それぞれの路線で社員がこれだったら売れるのではないかということで、レストランやいろいろなホテルと交渉して、入浴料をセットにしてもらい独自に販売しております。

これも新聞等でごらんいただいたことがあろうかと思いますが、イベントバスです。できるだけ小さいうちからバスになじんでいただきたいということで、ハロウィンやクリスマス、この間ですとチャグバスなど、イベントのときにお子さんを中心に車内を飾りつけしてもらったり、描いてもらった絵を貼ったり、いろいろなことをやっております。さらに一定期間そのバスを走らせることで、お子さんが親御さん、おじいちゃんやおばあちゃんと一緒に乗ってもらうような機会を設けております。

次に、これは宮古市と一緒に取り組んでいるフリー定期券で、この７月から３カ月間、宮古市内の私どものバスと三陸鉄道を無料で利用できるというものです。制度上、運賃を無料にするのはちゃんと担保がなければできないことですから、宮古市に負担いただき導入しております。きっかけは、もともと茨城県常陸太田市と茨城交通が一緒に取り組んだものがあり、私が横串時代に宮古市からそういう何かができないかという話を受けていましたので、岩手県北バスと一緒に宮古市に提案しました。宮古市内に中学生が約1,000人おられますが、どうしても親御さんの送迎で休みの日に出かけていると、バスの使い方がわからない、鉄道に乗ったことがないというお子さんたちが多く、そうすると高校に上がってもやはり公共交通を使いません。であれば、中学生のうちに少しでも運賃がかからない形でバスを使ってもらい、使い方や乗り方教室を一緒にやることで覚えてもらえれば、高校生になった後も使ってもらえるのではないかということでやっております。ｉＧＵＣＡを748枚発行し、あらかじめ宮古市内の私どものバスに乗る場合はお金を取らないという設定をしてお渡ししています。担当に確認したところ、この７月だけで延べ1,041人が利用しており、今月はもう夏休みなので、もっと使っていただけるのではないかなと期待しております。

次は、ＤＸです。私どものグループでは、ＤＸを大きくユーザビリティの向上とオペレーションの改善という二つの軸で考えております。ここに幾つかテーマを挙げておりますので、順に御紹介します。

ＭａａＳというのをお聞きになったことがあると思いますが、複数の交通機関を乗り継いで、先ほどお話しした企画乗車券のように、それ以外のアクティビティなどをセットにしてデジタルで販売するものですが、デジタルでやる以上は基盤というものが必要です。バスや鉄道の運行情報のほか、当然チケットの在庫管理や決済、さらに裏側では事業者間の精算もデータで行うことにしており、これを北いわてＭａａＳということで県の御支援をいただき2021年から始めています。当社とＪＲバス東北、ＩＧＲ、三陸鉄道が一緒になって、バスと鉄道をセットで右回りと左回りで３日間フリーで使えるチケットや、それぞ

れの会社が持っている独自のチケットを専用のホームページを使って販売しております。具体的にどうやって使うかというと、このＲＹＤＥ　ＰＡＳＳというアプリケーションをダウンロードしていただくと、先ほどお話しした北いわてＭａａＳや、後ほどお話ししますが、この５月からスタートした九戸村と一緒にやっているＡＩオンデマンド交通のチケットが買えるようになっております。あと、現在は休止中ですが、冬の期間に盛岡市と安比高原を結ぶバスと安比高原スキー場のリフト券をセットにしたものも売っており、このシーズンは外国人の方も含めて数千枚売れております。これを事前に購入していただき、実際に使うときには、スマートフォン上の券面を運転士に見せればいいというものになります。

次に、これはバスロケーションシステム、いわゆるバスロケというもので、もしかしたらお使いいただいたことがある方もおられるかもしれません。ここにオープンデータと書いておりますが、具体的に何かといいますと、ダイヤやルート、運賃、さらに今どこのルートを通っている、何時に出発する、何時に到着するというリアルタイムの運行情報がないとバスロケーションにならないのですけれども、皆さんＮＡＶＩＴＩＭＥ、ジョルダン、ヤフーなどの乗りかえ検索をお使いになると思いますが、従来は私どもがダイヤ改正をするたびに、それぞれのベンダーにその会社ごとに合わせたフォーマットで情報を出していたので、非常に手間がかかっていました。そこを国土交通省がもともとはグーグルがつくった、日本版のいわゆる共通のエクセルのＣＳＶみたいなイメージなのですけれども、ＧＴＦＳ―ＪＰという規格でバス会社の情報と先ほどお話ししたような運行情報を共通ルール化しました。それでどうなるかというと、我々はそういった情報をＧＴＦＳに準拠してつくり、公共交通データＨＵＢシステムと書いてありますが、ジョルダンが運営しているクラウド上のサーバーに全部のデータを上げます。そうすると、先ほどお話しした乗りかえ検索ベンダーがそこに必要な情報を取りに行くのです。どうしてもグーグルマップを使う方が多いのですが、グーグルもここからデータを取って、マップ上にもそういうデータが出てくるようになりました。ＩＴ専門用語でＡＰＩ連携というのですが、それによって従来個別に渡していた手間が軽減されました。ＧＴＦＳというルールで同じようにサーバーに上げることで何ができるかというと、例えばグーグルで盛岡駅から盛岡バスセンターを検索した場合に、当社のバスが何時に盛岡駅前を出発するかが出ますが、リアルタイムの情報もここにあるので、そのバスが今何分おくれているかというところまで出ることになります。グーグルマップの優れているところは、ＧＰＳをオンにすれば、自分が今いるところからバスに乗るところまでのルートも出るところです。特に外国の方を中心に使い勝手がいいので、そこに遅延情報も加味することで利便性が上がります。さらに、ルールが一緒なので、ここのハブに別のバス会社も同じように入れてくれれば、そこからデータを取って、それぞれのバスが今何分おくれですというのがデジタルサイネージで一緒に見られるようになっております。

次に、ＩＣカードのお話です。ＩＣカードといえば、皆さんやはりＳｕｉｃａやＰＡＳ

ＭＯに代表される10カードをすぐに思い浮かべられると思います。これは当然10種類のカードで、基本的には日本全国どこに行っても使える、例えばＳｕｉｃａを持っていけば九州でも乗れるというものです。ただ、全国で使えるがゆえに、例えば高齢者の方の割引や、先ほど宮古市でお話ししたように一定エリアだけはフリーという独自のサービスはできません。一方、これらは福島交通のＮＯＲＵＣＡ、茨城交通のいばっピというもので、ハウスカードや地域カードといいます。それらはそのエリアだけで使えるものなので、今お話しした独自のサービスができます。その分、独自であるがゆえに、東京都では使えません。そして、やはり10カードは物すごくコストがかかります。ということで、いろいろな問題があったのですが、ＪＲ東日本が気仙沼市のＢＲＴでやっているカードをベースに、地域連携ＩＣカードという、簡単に言うと双方のいいとこ取りをしているカードをつくってくださいました。例えばｉＧＵＣＡを持って東京都へ行っても使えます。逆に、Ｓｕｉｃａを持っている方は、独自サービスは受けられませんけれども、盛岡市へ来ても我々のバスに乗れます。このようないいとこ取りのカードをつくっていただいたので、グループの中で最初に関東自動車が2021年に導入して､これをサポートしたみちのりホールディングスのものが私どもにも横展開する形で、本社はｉＧＵＣＡ、八戸エリアは八戸市交通部と共通でＨＡＣＨＩＣＡを導入したということになります。それ以外のキャッシュレス対応では、これは高速バスですけれども、ＱＲコード決済やクレジットカード決済、あとは今ＶＩＳＡを中心にこんなマークがついているカードもありますが、運転士が操作することでかざして決済ができるようにしております。

　次に、先ほど言ったＡＩオンデマンド交通の話です。グループではリクエスト型最適経路バスと呼んでいるのですが、なぜかというと、デマンド交通というのは実は古くて新しく、新しくて古いと言うのか、実はもう何十年も前から運行しております。ところが、住民の方に説明をすると、デマンドというのは何ですかと聞かれたり、マスコミの方から日本語で言うと何ですかと聞かれたりするので、浸透していないのだなということで、日本語で表すものを考えました。私どものグループが考えるポイントというのは、路線バスは決まったルートを決まったダイヤで運行するので、例えば朝に大勢の方が駅へ向かうときには向いています。ただ、ダイヤに当然合わせなければいけませんし、バス停が遠い方は不便ですし、ちょっと駅以外に行きたいという方は乗り継ぎが必要です。そのような不便性に対して、オンデマンド交通、我々の言う最適経路バスはそこから乗ってここで降りたい、何時に乗りたいというお客様の要望にフレキシブルにルートやダイヤを決めることができます。ドア・ツー・ドアにしても､本来相乗りをしてもらわないといけないのですが、自分の家から目的地まで行くと、そのお客さんは便利ですが相乗りする皆さんは遠回りになってしまいます。例えば、この方に車が１台行った場合、別の方の要望のためだけに別の車が行くようになれば、コストがまたかかってしまい、かえって非効率になってしまいますから、我々はバーチャルバス停と呼んでいますが、基本デジタルで運行し、デジタルのマップ上に標柱がないバス停を置き、皆さんすみません、ちょっとずつ家から歩いてく

ださい、目的地からもちょっと歩いてくださいと、皆さんにちょっとずつ歩いてもらうことで、できるだけ複数の人を乗り合わせ、かつ、遠回りにならないような運行を考えています。こういう複雑なものを瞬時に計算するためには、やはりＡＩがないといけないので、いろいろなＡＩシステムを使って、グループ全体で今 11 カ所でいろいろな運行をしております。

これは茨城県高萩市で茨城交通が運行している代表例です。朝夕はある程度通勤通学の方がおられ、そういう方にとって予約は手間ですから、先ほどお話ししたように、朝夕は定時定路線のバスにしておいて、８時半から 15 時の間だけ同じバスで同じ運転士が、それまでは高萩駅行きだったバスをＡＩオンデマンドに切りかえて、そこからはお客さんの要望に応じ、システムがバスに積んだタブレットにどこへ行って誰々を乗せてくださいというカーナビのような指示を出して、それにのっとって運行しております。よく定時定路線バスを残したままＡＩオンデマンドを導入して重複してしまうということがありますけれども、お客さんがふえればいいですが、結局お客さんの取り合いになってしまい、かえってそのエリアのトータルな公的支援がふえてしまいます。このように導入すれば、この赤は平日ですが、利用者はもともとの定時定路線で走っているものよりもふえてきております。慣れてしまえばできるのですが、やはり高齢の利用者にはスマートフォンを持っておられない方や、アプリのダウンロードができないという方もおられるので、電話予約も受け付けています。年齢層が高くなると電話予約の比率が高くなっていますが、30 代以下は 100％アプリで、高齢者でもアプリを使っておられる方がいます。我々がいろいろな説明をしていることもあって、だんだん青の電話比率が下がり、赤のアプリ利用の割合がふえてきております。

我々はこの５月に九戸村と一緒に、まさざねＧＯというＡＩオンデマンド交通を導入しました。ここももともとコミュニティーバスのようなものを当社が受けていたのですが、やはり先ほど言ったような問題点もあるので、村の御要望で全部ＡＩオンデマンドへ切りかえています。もともとあったバス２台をＡＩオンデマンド交通にして、車両をハイエースにすることにより、バスで行けなかったところにも行けるようにし、かつ、九戸村は東西に長いので、エリアを二つにして振り分けて運行しております。

次に、自動運転です。これは、いろいろお聞き及びだと思いますし、国土交通省が今全国 100 カ所の導入を目指すということで、県内では直近だと釜石市の話が出ていたと思います。グループですと、私どももこんな形で実証運行も含めて４カ所でやっています。一番お話ししたいのは、これも茨城交通ですが、茨城県日立市が鉄道跡地を歩車分離専用道のＢＲＴで運行しているものです。歩車分離ですので 100％ではありませんが、基本的にほかの車は入ってこないですし、歩行者との事故の可能性は低いのでこういった小型低速のものではなく、中型の路線バスを改造する形で、今現在レベル４という特定条件下において運転士がいない状況でもいいという認可を取っております。早ければ来年度から、本当に運転席に運転士が座っていない状況で運行する予定です。

次にＥＶバス、電気バスです。私どもも以前、浄土ヶ浜パークホテルで運行していたのですが、あれは路線バスを改造したものでした。最初からＥＶバスとして製作された純粋なものとしては、中国のＢＹＤが世界最大のメーカーですが、そこの中型バスを 2019 年に会津バスが尾瀬国立公園に行くシャトルバスとして導入しておりますし、さらに同じＢＹＤの小型バスも昨年導入しております。グループでは現在、国の基金も使って関東自動車、茨城交通、福島交通がこの先数年間という長期プランで、全部で 200 強の台数を入れる予定にしております。詳細はまだ申し上げられませんけれども、当社も今準備を進めているところです。

では最後に、法律的なお話をさせていただきます。公共交通に関する法制度は、大きく事業法と政策法に分けられます。事業法は、事業を行うために認可を与えるという法律で、バスの場合では道路運送法です。いわゆる緑ナンバーと言われるものですが、私どもも含めて国土交通省から認可を受けた、いわゆる乗り合いと貸し切りです。乗り合いとは、法律上の区分としては、一人一人のお客さんが運賃を払ってくださるので、それを契約行為とみなし、個々の契約による相乗りの運送です。一方の貸し切りとは、例えば団体で旅行にいくときに旅行会社にはお金を払いますが、バスに乗るときにはお金を払いません。旅行会社がバス会社との契約でそのバスを貸し切るということで、貸し切りバスと言います。定員的に見ると 11 人以上が乗り合い、貸し切りを含めたバスになり、10 人以下が乗用のタクシーとなります。また、乗り合いの中でさらに区分が分かれていますが、路線定期運行はいわゆる路線バスで、決まったルートを決まったダイヤで運ぶもの、区域運行はデマンドのようにダイヤは決まっていないがこの区域の中を運行するというものになっています。この間にある路線不定期運行とはデマンドの一形態で、ルートとダイヤは決まっているが予約があったときだけ走るというものです。

一方、この下にあるのは、自家用の白ナンバーというものです。基本的には、白ナンバーではお金を取ってお客さんを運んではいけないのですが、法律の中で幾つか許可されるものがあり、これが自家用有償旅客運送と言われるものです。昨今、ライドシェアというものが話題になっていて、新聞報道もちょっと混同しているところがあるのですが、これ自体は以前からありまして、市町村やＮＰＯが自分たちが持っている白ナンバーのバスで運行するというものです。運行は我々バス会社に委託するケースもありますが、それは市町村運営輸送、福祉有償運送、交通空白地有償運送というもので、今は区別として公共ライドシェアという言い方をされています。一方、ここにある自家用車活用事業というのが、今回の法改正でできたものです。これがいわゆる自治体版ライドシェアで、現在はタクシー会社の管理下においてお客さんを運んでお金を取っています。いわゆる日本版ライドシェアと言われたり、やや混同しているのですけれども、そのような区分になっております。最後に、これら以外の、例えば病院や学校、商業施設、旅館、ホテルが自前で、自分のところで持っているバスと自分のところの従業員で運行しているのは道路運送法の範疇外です。ですから、当たり前の大原則として、お客さんからお金を取ってはいけません。

では次に、政策法についてです。多分、本来は政策法があって事業法があるというのが法律上のたてつけなのだと思うのですが、日本の場合は、我々のような民間のバス会社が戦後独自に独立採算で運行してきたところもあり、また高度経済成長の段階ではお客さんがたくさん乗ってくださるということがあったので、やや民間主導というところもあったのですが、残念ながら現在の公共交通は、こちらにあるように厳しい状況にあります。やはり公の関わりが必要であるという議論が出てきて、2000 年代に二つの法律ができました。ちょっと順序が逆ですけれども、2013 年に成立した交通政策基本法は、いわゆる国の役割について主に記載している基本理念を定めたものです。その下で、実際にどのように地域公共交通を維持するかを定めたのが地域公共交通の活性化及び再生に関する法律です。

交通政策基本法は理念法ですので、条文はそんなに多くないですし、国の役割が主に書かれているものになるのですが、例えば地方公共団体がその中でどう書いてあるかというと、地方公共団体は、自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。我々事業者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行う。国民等の役割として、みずから取り組むことができる活動に主体的に取り組むとか、国を含めた全ての関係者は、相互に連携を図りながら協力するということが定められております。

次に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、略して地域交通法というのですが、これはどういうものかといいますと、先ほどの交通政策基本法にのっとって、具体的にそれぞれのエリアで地域公共交通に関するマスタープランをつくる、またはこれに基づくアクションプランをつくるということを定めている法律です。地域公共交通計画という言葉をお聞きになられたことがあると思いますが、これは努力義務で、ただ広域のバス路線や鉄道、そういったことにかかわるものは県が、または詳細なフィーダー網というか、もう少し細かい部分については市町村が定めることになっており、こういう課題があるからこういう方針でネットワークを構築していきましょう、そのときに数値目標を定めて、その目標を達成するためにどのようなことに取り組みましょうということを定めるのが地域公共交通計画です。それに基づいて、法律用語ですが、特定事業という形でこれはバスだけではなくＢＲＴや鉄道の上下分離とか、船も含めていろいろなことがあるのですけれども、バスに関する場合は地域公共交通利便増進事業という形で、具体的にこのルートやダイヤをこう変えますとか、またはバスではダウンサイジングが必要になるためデマンド交通に変えますとか、場合によっては自家用有償に変えますという実施プランを定めるのが地域公共交通利便増進実施計画です。どちらも自治体が主に定めるのですが、当然我々事業者も一緒に協力しますし、これを承認するのは地域公共交通会議や法定協議会と言われる住民代表であったり、国やさまざまな団体の方が出られる会議となっております。国の審査を経て認定を受けることによって、この後にお話しする法律の手続や補助金上のメリットを受けられるという特典があります。

地域公共交通計画の策定状況ですが、努力義務ということもあり全自治体ではないので

すが、1,052 件とかなり進んでおります。一方、地域公共交通利便増進実施計画は、その10％の 102 件にとどまっています。岩手県ですと、県自身が主に広域の路線バスを中心に定めており、これは三陸鉄道に関する計画で、あとはそれぞれの市町村がつくっています。

こちらは、その地域公共交通利便増進実施計画 102 件のうち、東北、関東エリアです。手前みそですが、冒頭お話ししたように私はそういうものを専門にしていたので、この赤で書かれているところは、みちのりホールディングス時代を通じて私が関わってきたところです。当社では、宮古市と一緒につくって、今年３月に認定を受けております。具体的に地域公共交通利便増進実施計画で何を行ったかといいますと、宮古市から岩泉町小本に行く広域路線バス、国庫補助路線があるのですが、残念ながら複数の路線が重複して運行していて、それぞれの利用者数や収支率の数字が悪かったので、道の駅で乗り継ぐことで効率化を図りました。その認定を受けることで、補助金上のメリットも受けているものになります。

では、国庫補助とはどういうものかということですが、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業というもので、いろいろな補助支援をいただいております。車両の更新や、先ほど言ったＤＸ機器の導入などいろいろとありますが、路線の欠損に対する補助はここで書いているように大きく二つで、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統に対するものです。具体的にどういう要件かといいますと、ここに模式図を入れていますが、地域間幹線系統とは 2001 年３月末時点、いわゆる平成の大合併前の時点で複数市町村にまたがって運行していたもので、ここにある赤のものです。要件は１日３回以上、法律上１往復を回と言うので６便以上ということと、輸送量 15 人以上という、これは平均して乗車密度５人掛ける３回となっております。この平均乗車密度は単純な数字上の計算式ですが、イメージとしては、例えばこの路線が朝から晩までどの時間帯も年間通してどの日を通って、どの区間を切り出しても平均して何人乗っているかというのが乗車密度と思ってください。５人が最低３回以上、この 15 人以上でないと国は補助を出しません、補助対象にしませんというのが要件で、これについては都道府県が協調補助をします。国の定めているものはあくまで国が出す要件ですので、協調補助の都道府県は、岩手県もそうですがそれぞれ独自に要綱を定めています。ただ、この後にお話しするのですが、上限のキャップというものがいろいろとあります。中には、基本は国や県ですが、穴埋めするような形で市町村にも補助を出してもらう要綱の定めになっているものもあります。一方、ではフィーダー系統とは何かというと、幹線系統のバス停から接続しているものや、半径１キロメートル以内にバス停や駅がない、いわゆる空白地域と地方運輸局が設定した場合にこのようなイメージで認めるもので、これは国と市町村が基本的には欠損を半分ずつ持つというものになり、県は関わりません。

きょうのメインです。幹線系統補助の仕組みというのはすごくややこしいのですが、ぜひ御理解いただければと思い、図にしてきました。基本的にこの補助は、会計年度の４月から３月ではなく、10 月から９月を補助年度とし、申請を毎年６月に行います。ですので、

今年６月にもう既に岩手県に対して、我々事業者はこの幹線系統に値するものについては、今年 10 月から来年９月までこういう計画だというものを出しております。当然、まだ運行する前のものですが、では経費や収支、収益をどう予測しているかについて御説明します。まず、経費は私どもの過去３カ年度のキロ当たり単価、当社が乗り合いバスを運行するのに何十億円かかっていますというものを、回送などは入れない、お客さんを乗せている実車走行キロで割ったものをキロ当たり単価と言い、もう一つのブロック単価というものと比較して少ないほうを掛けています。このブロック単価とは、日本がいろいろなブロックに分けられており、当社が所属しているのは青森県、岩手県、宮城県、福島県の東北ブロックですが、そのうち乗り合いの車両を 30 台以上持っている民間のバス会社は、国にキロ当たり単価を報告しており、その平均のことです。事業者の過去３カ年度のキロ当たりの平均と、ブロック単価の少ないほうを使って算出します。

次に、収益の見込みをどうするかというと、それぞれの対象路線の、これも同じように過去３カ年度のそこで得られた定期券なども含む輸送収入を、またキロで割ったものにキロを掛けるということになります。これでいきますと、経費に対する見込みがこうですので、ここが欠損になりますが、ではこれが全額補助対象になるかというと、先ほども言ったようにキャップがあります。まず一つは、経費カットという言い方をしていますが、経費の 20 分の９を超えるものは見ませんという上限があり、この部分は国や県の補助が出ません。さらに、高密度化という先ほどお話しした平均乗車密度５人というものがあるので、それを下回るものもまた一定の割合でカットされます。こうして二つのカットがかかります。もう少し言うと、まずブロック単価と比較して少ないほうということですから、ここがまず一つ目のカットとも言えますけれども、ここで出た分が補助対象経費になり、ざっくりそれが半分ずつ国と県の補助ということになります。では、これが実際の収益に対してどうかというと、事業者は翌年９月に実績を締めて国や県に請求し、翌年３月に入金されることになるのですが、やはり冒頭から言っていますように、経費というのはどんどん上がっていくところですので、トレンドとして上がっていくものに対して過去３カ年度の平均では、どうしたって実績との部分でまず経費自体が大きくなります。コロナ禍ということもあったのですが、残念ながら都道府県の場合にはどうしても収益が減少傾向にあるので、当然過去３カ年度の平均よりは実際の収益が下がる可能性はあります。そこに加えて、先ほど言ったカットがあるという状況ですから、この赤のところは我々事業者が負担している部分になるのです。

先ほど、都道府県によって要綱が違うと申し上げましたが、実は青森県の場合、この二つのカットのところは、利用者数や距離などの案分をすることで沿線市町村に負担を求める形になっております。また、福島県の場合は、要綱にはありませんが、当社グループの福島交通、会津バスがそれぞれの自治体に、事業者負担が生じてくると維持が大変なのでここを出してくださいと要請し、市町村側の理解を得て、それぞれの沿線市町村の中で協定を結ぶ形でここも出していただいています。残念ながら、岩手県ではこのようなルール

がないので、当社の本社ですと、ここはもう丸々負担になっております。その額がどれくらいかというと、これは１年前の数字ですが、岩手県と青森県で比較しますと、岩手県の場合は当社の本社以外に岩手県交通とＪＲバス東北が入っていますが、最終的な事業者負担が４億 7,000 万円です。一方、青森県は当社の支社以外に弘南バスや下北交通など５社が入っていますが、沿線市町村に４億円を負担いただいているので、600 万円で済んでいます。同じバス事業なのですが、本社と支社でこんなに違うという状況です。先ほど話したように、岩手県交通が減便されているのも、ある意味民間経営としては理解できるのです。これだけの赤字が出ている状況ですから、わかるところがありつつ、ただ一方で、路線バスとして地域住民の足を維持するというところで、実は数年前から県にまずお話しして、青森県などと同じように沿線市町村からも支援いただけるような要綱にしてくださいと言っていたのですが、なかなか県のほうでは動かれませんでした。今、盛岡市を筆頭に私どものエリアの首長に、直接同じ資料をお見せしてお話ししております。さらに、福島県では事業者の損益が出ない形で出していただいても収支がとんとんなので、利益は出ていません。従来は、コロナ禍前ですと高速バスや貸し切りバスの収益を充てることで、会社として経営していたのですが、回復基調にあるとはいえ、コロナ禍前には当然まだ届いていないので、いわゆる内部補助と言うのですけれども、それがない上に人件費も上がっていくし、燃料費も皆さんよく御存じのとおり上がっています。また、設備投資もやっている中で収益はコロナ禍で激減して、ここの負担は大きくなってきているのです。実は当社は、本社だけで１億 5,000 万円ぐらい損益が出ています。本社だけではさすがに維持できないので、今盛岡市をはじめ滝沢市、岩手町、八幡平市、宮古市、山田町、久慈市とほぼ回りつつあり、どの自治体の首長からもやはりそうだよねと御理解をいただいて、何とか来年度からの予算化をとお願いしているところです。

一方で、市町村からは、県で要綱に何らかの定めがあれば財政部門や議会に説明がしやすいので、そうしてほしいというお話をいただいております。実はこの間、佐々木副知事にもお会いして、そのお話をさせていただいたところ、御理解をいただき、市町村から要望をいただく形で県でも要綱を定める形にしますというお話をいただいてきております。ちょうどこれから予算編成の時期ですので、ここを今強くお願いしておりますし、御理解をいただいているところです。来年度以降も路線バスを何とか、これがなくなる形で維持していきたいというのが現状の私どもの最大の経営課題となっております。

では、その負担は、今までは出していない新規の予算になるのですけれども、全部が自治体の持ち出しかというとそうではなく、特別交付税措置があります。普通交付税以外に特別交付税があり、令和４年度で１兆 1,000 億円の拠出になっているのですが、ここにありますように、地域交通の確保ということで、バスや航路、鉄道等も対象になっております。これが 2022 年度で 737 億円、うち９割がバスで、この金額は先ほどお話しした国土交通省が出している幹線の 90 億円とか 62 億円に対して、さらに桁が一つ多いのです。これは総務省の交付率で、財政力指数に応じるため一律ではないのですが、最大８割が出るこ

とになっています。つまり、単純な話、自治体の純粋な新規予算は２割で済むのです。ただ、交付税ですので、皆さんのほうがお詳しいと思うのですが、いわゆる色がつきません。まとめて何億、何十億円と市町村に下りてくるので、そのうち何億円がバス部分の８割なのかというのが出てこないところがあります。自治体の担当からすると全部が新規予算みたいなイメージを持たれてしまうのですが、色がつかないし、区分もわからないのですけれども、最大８割は出ますよという話はあわせてさせていただいており、何とか交付税を活用していただく形で維持できるような御支援をお願いしているところです。

　最後です。一部ですけれども、今このお話をさせていただき、目指すところは何かと言いますと、補助金に頼るだけではなくて、これまでお話ししたように事業の創出、乗車密度の向上や生産性改善ということで、収益性をとにかく改善していくということがＤＸの投資にもなりますし、または労働分配、社員に還元しサイクルを回していくことが、我々地域にある事業者の使命だと思っております。ちょっと時間がオーバーしてしまったのですが、私の話は一旦ここまででございます。ありがとうございました。

○吉田敬子委員長　大変貴重なお話、ありがとうございました。

　これより質疑、意見交換を行います。ただいまお話いただきましたことに関し、質疑、御意見等がありましたら、皆様からお願いいたします。

○ハクセル美穂子委員　いろいろと詳しい御説明ありがとうございました。大変勉強になりました。私からは、最後のところの、岩手県と青森県の補助額の差についてお伺いします。岩手県は市町村負担金がゼロということですが、私は少し役場で働いていたことがあり、昔からバス路線維持のための市町村負担金はあったと記憶しています。私は雫石町ですので、岩手県交通に毎年毎年、結構多額の負担金を予算計上して支払っていた記憶があるのです。それでも、やはり地域の中の、私が昔中学生のときに乗っていたような路線はどんどんなくなっているので、たしか役場の中でも負担金を払ってもどんどんなくなっていくから、負担的にどうなのかというような議論になった記憶もあります。その負担金とはまた別に、青森県ではさらにこのように市町村で出しているとか、その辺の仕組みがわからないので、教えていただきたいと思います。

○大下篤志参考人　今お話ししているのは、地域間幹線系統という国が補助しているものについてです。ですので、雫石町がそうだったように、これ以外で、例えば路線バスに対する独自の補助や、フィーダー補助は出ると言っていましたし、コミュニティーバスや、先ほどから出ているＡＩオンデマンド交通であれば、自治体が導入されたいということで全額負担されているので、決して市町村が岩手県内外含めて公共交通に出していないということではなくて、あくまでも幹線系統に関するところの違いをお話ししております。

　さらに一点加えさせていただきますと、ここに要件があると申し上げました。要件が割れてしまうと、そもそも国も出てこないし、県も出てこないのです。そうすると、全部が事業者負担になってしまいます。事実ですので、他社のことで申し訳ないのですが、岩手県交通が好摩地区と盛岡市を結ぶ路線をこれでやっていたところ、要件が割れてしまい、

おやめになられました。そうしましたら、盛岡市から当社に、空白地域になってしまうのでバスを走らせてほしいというお話をいただき、お引き受けしました。そのとき我々は、申し訳ないですけれども欠損は全部出してくださいということで、盛岡市から出していただくことで維持している状況です。結局どういうことかというと、本来要件が割れなければ国や県からこれだけもらっていたものが、要件割れなどでこれが全て盛岡市の負担になっているのです。我々が今お話ししているのは、国や県の補助が出ているところに、ここの部分とここの部分を出していただければ維持できるので、そうするとこれが丸々よりは、市町村の負担は絶対に少ないのですよということです。議員の皆さんには大変失礼かもしれませんが、地元の方もなくなると困ると議会からも要望が出されるので、市町村もここを出しますからやってくださいということになるのです。この段階で維持していただくほうが負担は少ないですよね、という話をさせていただいております。さらに続けてで申し訳ないのですが、ここで言う要件というのは、地域公共交通利便増進実施計画の認定を取ると、ここで言う15人を割っても期間限定ではありますが、国や県は出しますよという特例なのです。さらに、密度カットと申し上げましたが、これが認定を取ると国はここを出しますよというものもあります。ただ、その分ちゃんと効率的な運行になっているか、収支を改善できる取り組みになっているかという審査があるので、何でもかんでも特例をもらえるものではないのですが、少なくともこういうところは出してくれるので、我々は、宮古市もそうですし、支社では八戸市圏域8町村がやっているのですけれども、ここには当社が入っていますから、私が入り込んでこういう特例を何路線も受けています。それによって、市町村は負担が少なくなるので、いろいろなほかの御支援をくださいというお話をしています。岩手県でも計画をつくられましたが、次のステップとして、地域公共交通利便増進事業については、残念ながら今はつくられる気はないということですけれども、幹線計画は本来複数市町村にまたがるものですから、県が主導してつくっていただくほうが市町村はやりやすいですし、実際福島県がそうです。ただ、県のほうがそのように御理解がないので、現状がどうかというと、ちょうど今盛岡市、矢巾町、滝沢市が地域公共交通計画を一生懸命つくっておられるので、私も一緒に入っております。八幡平市では既につくっておられるのでまたがっているのですけれども、その二つの計画の中で、例えば当社の八幡平市に行く路線はこういう見直しをしますとか、同じ内容を織り込むことで、二つの計画を同時に地域公共交通利便増進実施計画の認定を取ることできれば、先ほど言った国のここのカットもないとか、15人を割っても対象にするということができます。ただ、やはり広域なので、本来的には県が指導いただければとは思っているのですが、そういう方向なので、今そういう話をしているというところです。御回答が長くなって申し訳ないのですが、我々はただ動いてくださいということだけを言っているわけではなくて、こういう計画を一緒につくって認定を取るとか、先ほど言った利用促進などをやっている中で、それでも残念ながら出てくるものは何とかお願いしますということなのです。そうしないと、さすがにちょっと無理ですよというお話を今自治体に言っていますし、そこの御理解

をいただいている現状です。
○鈴木拓参考人　今の御質問のところは大下が話したとおりなのですけれども、せっかくの機会なので、私からそもそものベースとなっているバス業界の現状を簡単にお話します。コロナ禍により公共交通機関は全部が厳しい状況になりましたが、アフターコロナというか、５類感染症に移行してからは需要が戻り始め、公共交通も少し落ち着いてきたのかなと世の中的には見えるかもしれないのですが、実態としてはどんどんバス会社の路線減便は全国的に広がっています。それはビジネスモデル自体が成り立たなくなってきているためで、その大きな要因の一つは運転士不足です。これは、もともと運転士不足だったところに、コロナ禍が明けて、それがもっと極端になってきているというのが一つと、あともう一つはやはりインフレに変わったことで、基本的には物価インフレ率を上回る賃上げをしていかないと人が集まりませんが、そこに2024年問題もあって、もう人を確保すること自体が非常に難しくなっているということがあります。

　人を採ることが難しくなると、もう一つバス会社として厳しくなってくるのは、先ほど大下が言いましたけれども、もともとコロナ禍前でも一般路線の赤字は全額補助金でカバーされておらず、高速バスと貸し切りバスの利益でカバーして事業を成り立たせているビジネスモデルだったのです。ところが、岩手県や青森県など、我々のエリアだと８割は補助路線、赤字路線ですので、補助金でカバーできていない部分を高速バスや貸し切りバスの利益で補おうとしても、先ほど言ったようないろいろな努力はしても、人件費も上がりますし、燃油費も上がりますし、少子高齢化で利用者も減っている中で、過去３カ年度平均を使われてしまうと、赤字額自体がどんどん大きくなっています。先ほどそこの赤字額が１億5,000万円だと言いましたが、コロナ禍前までは数千万円だったのです。要するに岩手県の場合、補助制度がなくても数千万円の赤字で、まだ高速バスや貸し切りバスの利益でカバーしても成り立っていました。それが１億5,000万円になってきてしまうと、もう事業者としてそれをカバーするような、事業者の努力で黒字になる路線では根本的にないのです。ですから、まちづくりや人口の定着だったり、交流人口をつくっていくための生活インフラであるとともに、交通インフラとしてのバスを維持していくというところで自治体と一緒にやっているわけなので、そこについては事業者に赤字額の負担を求めるということ自体が、それではやはり持続可能な公共交通にはなっていかないということなのです。

　あともう一つ、運転士不足になると何が起きるかというと、高速バスや貸し切りバスに人が充てられなくなります。一般路線は公共交通ですので、絶対に穴を空けられませんから、運転士がいないのできょうは走りませんというわけにはいきません。そうすると、しわ寄せが高速バスや貸し切りバスに行ってしまいます。本来は利益が出る事業に人が充てられず、赤字路線に人を充てるということが、運転士が不足している中では起きてきてしまいます。先ほど言ったような補填で赤字をカバーするという仕組みでは、赤字額は大きくなるし、高速バスと貸し切りバスに人が充てられず、どんどん一般路線の減便が始まっ

てくるという事態ですので、今後はやはり生活路線として、公共交通として維持するものについては赤字額は少なくとも利益ではありませんので、自治体でカバーしてもらって、高速バスや貸し切りバスでちゃんと利益を上げながら、賃上げもして、それで人材も確保してという好循環をつくっていかなくてはいけません。そのための最低限必要なところとして、それも青森県や福島県など他の県ではできていることが岩手県ではできていないので、それを何とかしなくてはいけないということで、首長の皆さんには御理解いただいているところです。今は予算のエントリーで、これから査定も入ってくるのですけれども、市町村が岩手県に対して、そういう要綱をつくってもらえると今後市町村議会で予算を取る上でもやりやすいという話をされているところに対しても、やはりここは県がしっかり動いてもらわないとということで、先ほど言った佐々木副知事もそこは御理解いただいているということなので、それはもう待ったなしなのです。億単位のお金が来年度もつきません、再来年度も検討事項ですと言った瞬間に、もう岩手県交通が今どんどんやめていますし、我々もかなりぎりぎりのところでやっているので、そこを何とか今年度しっかりと各市町村が予算化できるように県がサポートするという、ここを我々としては何とかお願いしたいということで今お話をさせてもらっているところです。

○ハクセル美穂子委員　切実なところだったのだなということを本当に感じていますし、私の地元は岩手県北バスはなかなか入ってこなくて、岩手県交通がどんどんなくなっていくというイメージしかなくて、その理由もあまり町民の皆さんもわからないまま、使う人が少なくなっているという理由だけでどんどんなくなっているイメージでもありました。ただ、こういうやり方をすれば維持することもできるのだということも皆さんとシェアしながら、ではどこに予算投資していくのかという話し合いを確かにしていかなくてはいけないなと思いました。課題として私も受けとめたいと思います。

　冒頭にお話のあった高速バスは私もよく使うのですが、本当にＭＥＸの高速バスは、海外に行くときに、午前中の便にあわせて遠くから行くときは高速バスのほうが便利だったりするので、大変快適に使わせていただいています。その辺の努力も、今後ともぜひよろしくお願いして、私からの質問を終わりたいと思います。

○高橋但馬委員　私の地域の話をすると、岩手県交通のバスがやはりかなり減便になっていて、正直なところもう繋地区から高校に通えないということで、家族が盛岡市内に引っ越していくという現状もあり、かなり厳しい状況にあります。それはそれで乗る人が少ないから仕方ないということは十分承知しているのですけれども、日本ではライドシェアが今一旦とまっていますが、例えばバンコクでは配車アプリのＧｒａｂなどで駅からホテルまで荷物も一緒に運んでもらえるというサービスがあり、この後また議論が進んでくると思います。公共交通の立場として、その辺の脅威というか、もし問題意識があるとしたら教えていただければと思います。

○大下篤志参考人　ライドシェアについては、基本的には私どものグループは別に脅威と思っていません。今おっしゃられたように、ＧｒａｂやＵｂｅｒなど海外のいわゆるベン

ダーというか、そういう方が主導のものについては、私もその国や報道の情報しか知らないので実際はわかりませんが、ギグワーカーになってしまうと安全性の担保ができないところもあります。日本は先ほどお話ししたようにタクシー会社の管理の下で、今我々バス会社もできるようになるのか議論されておりますが、少なくとも交通事業者の管轄下において、しかも既存のタクシーでは供給が足りない曜日や時間を指定した上でとなっています。その延長線上にある限りにおいては、我々は当たり前ですけれども、乗務員も不足していますし、ＡＩオンデマンド交通でも限界があり採算が取れませんので、そこをライドシェアで担当してもらえることで、移動の制約者が減ることは共存といいますか、そう思っております。我々自身もそういうプラットフォーマーというか、バス会社もできるのであればトライしたいと思いますし、グループでタクシー会社を持っている会社は模索しておりますので、まだ全然脅威ではありません。

○髙橋但馬委員　スマートレギュレーションというか、どのように仕組みをつくるかがここでも重要だと思うのです。今言ったとおり、基本的にはただ移動手段をしっかり確保していくことが、地域に人が住んだり外から人が来たりというところにつながると思いますし、需要に供給がマッチしていないところをどうカバーしていくかという観点で、それがやり方を間違えると過当競争になって、共倒れになって、本来の事業所までなくなることになってしまうので、そこの仕組みをしっかりつくりながらやっていけば、逆にちゃんとプラスになるのではないかと思いました。

○福井せいじ委員　地域間幹線系統補助の仕組みなのですけれども、密度カットというのは、例えば乗車率が悪い、乗車人員が少ないところはカットしていくという制度ですよね。国は、そういったところはもう補助しないという姿勢でいいのでしょうか。そういう姿勢があるということなのですか。

○大下篤志参考人　そこまでではないとは思いますけれども、お話ししたように、要件で今は 15 人としています。それを下回ればカットしますけれども、これは仮にですが、４人で３回だと 12 人で輸送量 15 人を下回りますが、現状はどうかと言いますと、４人であればこれを４回にして 16 人などとしています。要は回数をふやして、まず 15 人を超えれば補助対象にはしますというものです。ただ、この制度自体は何十年前からできていたのですけれども、国も自治体も含めて、当たり前ですけれどもやはり予算も無尽蔵ではないので、何らかのキャップをかけているということだと思います。ですので、言葉が悪ければ、やや無理やり補助対象にしているものについてはカットをするということです。出さないわけではないのだけれどもカットするというものなので、密度が低い、利用が低いところは出さないということではないのです。むしろ国土交通省自体は、私もみちのりホールディングス時代に国土交通省と本当に密にやらせていただきましたが、なかなか財務省の壁が厚いと言われているところで、あの手この手といいますか、例えば社会資本整備総合交付金は旧建設省のもので、どちらかというと都市計画や土木系に対してのものでしたが、今回の法律改正の中でこういう公共交通にもそういう基金を使えるということになりまし

た。ＥＶバスの導入に対する補助や、バリアフリー駅などに使えるように、国土交通省の公共交通担当ではとにかく一生懸命にいろいろなことを考えてくださっているので、国自体はもちろん道路予算に比べて圧倒的に少ないのですけれども、そういう考え方だと思います。

○福井せいじ委員　きょう聞いても、一回では理解できないくらい複雑だと思うのですけれども、何でこんなに複雑になっているのでしょうか。済みません、聞くことではないかもしれませんが。

○大下篤志参考人　それは、むしろ私が聞きたいぐらいですし、皆さんには釈迦に説法だと思うところです。何事もそうですけれども、ルールというものが要る中で、先ほどから何度も何度も同じことで恐縮なのですが、現状ここにあるように、先ほどのややこしい仕組みの90億円という総予算はどうしても国も枠があるわけなので､何でもかんでも出してはいけないというものですから、何と言えばいいか難しいですけれども、やはり何らかのルールは要るということなのだろうとは思います。

　余談ですが、ここのブロックで言うと、先ほど東北地方が４県と申し上げましたが、中には長野県１県だけでブロックになっているところもありまして、そうすると事業者数が少ないので、実は東北地方よりも単価が高いのです。首都圏が高いのはわかります。でも、長野県と東北地方、我々岩手県でそんなに経費は変わらないだろうと思うのですが、ブロックのエリアが長野県１県だけなので、ブロック単価が高く、それを上回ることは少ないのでカットが生じないということで、やや不公平感を感じるところです。

○松本雄士委員　先ほど青森県との補助金、市町村の補助がすごく違うというお話がありました。市町村を動かすために、県に要綱をつくってほしいということでしたが、この要綱の具体的な位置づけとしてはどういうイメージでしょうか。地域公共交通計画に位置づけられるのか、全く単独の要綱のイメージなのか、いかがでしょうか。

○大下篤志参考人　今既に単独の要綱を持っておられます。これは青森県も、全都道府県も持っているはずなのですが、地域公共交通確保維持改善事業で幹線系統に対して県が協調する補助は要綱を既に持っておられて、その中の補助要件のところに、青森県ではここの部分を沿線市町村が出す場合には県も出しますという書きぶりになっているのです。そういう同じような書きぶりでとお話ししているのですが、そうすると実質的に市町村にも負担を求めることになってしまうので、県と市町村の関係において、もしそこで二の足を踏んでおられるのであれば、我々が申し上げているのはいわゆる強制までいかなくても、例えば沿線市町村が協議して合意を得た場合は、ここを沿線市町村が出すという書きぶりでもいいのではないですかということです。いずれ、今岩手県には一切そういうものがないので、先ほどから何度も申し上げていますし、言い方は変ですが、市町村からすると出す義務がないので、県の要綱において強制までいかなくてもやはり市町村はかかわるべきだという文言があればということなので、要綱自体をゼロからというよりは一部改正でいいと思っています。

○松本雄士委員　公共交通という位置づけで維持し、市町村と一緒にやっていくために、もう既にある要綱にそういう具体的なアイデアまでサジェスチョンしてもらっているということがわかりました。また、いろいろ担当部局にも確認して、もうちょっと動きをウオッチしていきたいと思っています。

あと一つ、33ページの自動運転のところで、みちのりグループが福島県や茨城県等でいろいろとやっているのがあって、不採算部門に限らず、どんどん運転士不足で赤字ではないだろうけれども、そういったところも大変になってくるということでした。こういった自動運転というのは、国も今どんどん支援を手厚くしていっているのですけれども、本県における展望と、本県でやるときの課題みたいなところを教えてもらいたいと思います。

○大下篤志参考人　岩手県に限らずですが、確かに運転士不足の中で、これが究極の解決策のような世の中の報道があるのですが、決してまだそういうわけではありません。釜石市もそうですが、レベル２と言われているものは乗務員が乗っていなければいけないのです。こういう運転席がないタイプは、正確に言うと乗務員というよりは保安員みたいな形ですけれども、緊急時などに対応できるよう乗っていなければいけないので、今々すぐ乗務員がゼロで車だけで走るというのは、技術的にはもうそのレベルに達してきてはいますが、安全性の面などで言うほど進んではいないというところがあります。

一方、人件費のほかにも、これにかかる車両のコストも物すごく高いのです。実は、ついこの間グループの経営幹部が集まる会議があって、まさにこの件を議論してきたところなのですけれども、サンフランシスコなどはもう既にタクシーのような普通の車も自動運転で1,000台規模で動き回っているのです。日本はまだそこまでになっていないということと、物すごく安全を重視するところがあるので、例えばライナーと言われるいわゆる監視データのレーザーがあり、人の飛び出しなどを検知するのですが、雨が降るともう感知できないとか、雪が降るとだめとか、その精度を上げれば上げるほど、車両にかかるコストが物すごくかかってしまうのです。そうすると、人件費を抑えても必ずしも採算が取れるということではないので、実際に我々が専用道でやろうとしているのは、全部を車両におんぶではなくて、道路側にセンサーを置いて路車協調にすることでトータルコストを下げられるという話をさせていただいています。やや批判的なことを言いますと、現状国が目標を定めているところがあって、このように確かに利用されても、それが商業ベースですぐ今の問題を解決するかというと、まだ道半ばだと思っています。

あとは、レベル４で完全に無人になった場合、ではそれで全ていいかというと、当たり前ですけれども今度は運行管理といいますか、今は運転士が全部負っている運賃収受であったりとか、例えばおばあさんが転んだときの対応とか、そういうところができなくなるので、そこをきちんと遠隔で監視するかというところも同時に必要です。事故が起きたとか、どなたかけがをされたとか、今は乗務員が全部対応していますが、それが一切なくなった場合にそれに対応する体制づくりも必要なので、技術的にはクリアできるようになっていても、トータルのシステムというところでは世の中で報道されているほどすぐにバラ

色という状況ではないと思います。
〇村上貢一委員　丁寧な御説明本当にありがとうございます。私からは二点お伺いします。まず、なかなか地域公共交通利便増進実施計画が進まないことについて、岩手県でも宮古市だけですし、かといってお隣の県で言うと仙台市はしているというところで、実際に困っている住民もいて、自治体も困っているのですから、本来であればもうちょっと進んでもいいのではないかと思うのですが、その辺の何か障害になっている要因や、これからどういう展開で進めていければいいのかについて御意見をお伺いします。
〇大下篤志参考人　補助金上のメリットというお話をしましたが、やはり計画をつくったからそれで無条件に認定を出すというものではないのです。国から、正確に言うと運輸局ですけれども、この路線をこう見直すというときに、ビフォーアフターで経費が幾ら変わります、収入をこのように見込みます、収支率が改善しますというような、言葉が悪いですが補助金のメリットを取るための見せかけではなく、本当に効率化になっていますかという審査を受けます。それが当然それなりのハードルですので、すぐ簡単にできるものでも、自治体の担当者にも残念ながらコンサルタントにもそこまで詳しい方は多分少なくて、そういうことで件数が少ないということもあります。ですので、手前みそですが、こういうのは全部実質的には私どもグループ会社と自治体が一緒に相談して、場合によってはコンサルタントにもこういうものだよと教えながらやっているところがありますし、仙台市などの一部大学の先生で詳しい方がおられるところは、そういう方が入られてやっています。おっしゃるように、これだけいいことばかりなのだからやればいいのではと言われるのですけれども、そういう審査が伴うので、単に計画書をつくればいいというものではないというところと、そもそも効率的な見直しを要するところは、一義的にはそれぞれの事業者がアイデアを出さないといけないと思うのです。ですから、私と岩手県北バスと一緒でこうしたらどうだろうということを宮古市と話して、一緒に何度も運輸局や支局とお話ししているということがあるので、そういうところが進まない一つの原因だと思っております。
〇村上貢一委員　そうすると、やはりマネジメントできるようなマンパワー不足というところが行政にもあるし、例えば地域住民もＮＰＯで参画するところも出てくると思うので、そういうところが一つの要因でもあるということですね。
〇大下篤志参考人　マネジメントと、ややテクニカルなところに詳しい人がいるかどうかというところです。
〇村上貢一委員　では、例えば県のほうからそういう自治体に対してマンパワーを支援するようなシステムなどもつくっていけるようであれば、もうちょっと進められるということでしょうか。
〇大下篤志参考人　そうですね。岩手県はたしかあるのですけれども、そういう専門家を派遣することも一つの手だとは思います。ただ、大学の先生もみんながみんなこれをわかっているかというと、そうでもないところがあるので、一義的には事業者が自治体をサポ

ートするとか一緒にやることで、事業者がきちんと理解し、このように見直して再編すればいいというところをやらないとだめかなというのはあります。我々はグループ全体でそういう方針でやっていますので、これからもふえていくとは思っております。岩手県北バスとしても、先ほどの盛岡都市圏もそうですけれども、自治体で御要望があるところは私も一緒にサポートしていきたいと思っています。

〇村上貢一委員　あともう一点、2024年問題にも関わってきますが、運転士不足というところが非常に重要ですけれども、今の若い人たちにはそもそも車の免許を取らないという方々もふえているような状況と、あとやはり人の命を乗せて走るというところに対して二の足を踏むような方々もいるのではないかなと思います。そういう中で、運転士を確保するためにいわゆる業界として、二種免許の資格条件はすごく厳しいですけれども、例えばこれからもうちょっと緩和してもいいのではないかとか私は思うのですが、その辺について御意見をお伺いしたいと思います。

〇大下篤志参考人　資格条件については、実は今はちょっと緩和されています。普通免許を取って３年以上または21歳以上でないと二種免許は取れないというものですが、それが一定の条件で、具体的にはそういう教習が受けられる教習所に通えば１年以上、19歳以上で取れるようになっています。手前みそですが、当社の社長である松本がみちのりホールディングスの代表でもあるので、業界を代表すると言うとおこがましいのですが、みちのりホールディングスとして私もサポートをしており、何年か前に内閣府の規制緩和のそういう要望を出す場があったのですが、やはり経験が浅い段階で二種免許では事故を起こすのではなどいろいろとあり、警察庁がかなり反対していましたが、最終的には緩和されました。残念ながら当社はまだそういう採用はできていませんが、一応要件は下がってはいます。

　また、最初におっしゃられたように、若者が車の免許を持たないとか、人の命を預かるところのハードルは確かにあると思います。運転士不足という面では、当社はグループの中では一番充足率も高く採用を頑張っているのですが、エリアごとに差があって、宮古市等の北部では応募いただけるのですが、盛岡エリアは応募が少ないのです。それは、やはりほかの職種があるからだと思うのですけれども、沿岸地域から盛岡市に応援をかける形でやっております。一方で、今採用できている方はやはり未経験者だったり、大型免許でも一種しかないとか、そもそも普通免許しかないという方がおられるので、そういう方についてはちゃんとまず大型二種免許を会社負担で取得し、さらに経験者であれば短いところをじっくり教習し、おっしゃられるように人の命を預かっておりますので、適性を見極めて最終的な判断をしております。そういう面では、人数以上にやはり充足というのは、以前よりハードルが上がっていると思います。

〇鈴木拓参考人　我々が実際にやっていて感じることとしては、免許というよりも、タクシーなどはさらに運転士が全体的に高齢化しています。中途で入ってくる人たちも今は40代後半や50代前半の人たちが多いので、これから若い人たちをどうやって採っていくのか

が課題です。新卒は、今大下が言ったような形で、１年後には大型二種がちゃんと取れるような仕組みにはなっていますが、根本的な問題としてバス業界は給料が安いということがあります。業界的に平均より２割くらい安く、労働時間は２割くらい多いと言われています。先ほどインフレの話をしましたけれども、インフレに変わってから若い人たちがやめる率が上がっています。それは、今後の結婚や、そういう生活を考えたときに、今の給料だとやっていけるのか不安だという形でやめてしまうケースが多いためです。運転が好きな人や、お子さんなどには、人気業種としてバス運転士になりたいと思っている人たちも、実際の給与水準で生活を考えたときに、バス会社で働いていけるのかということでやめてしまうケースがふえてきています。そこは生産性を上げていくとか、そういった補助金の問題などを解決して、ちゃんと賃上げをしていけるかどうかがやはり運転士確保の一番重要なところだとは思っています。

○吉田敬子委員長　ほかにありませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長　ほかにないようですので､本日の調査はこれをもって終了いたします。

大下様、そして鈴木様、持続可能な地域公共交通のあり方、御社の取り組み等の御尽力いただいていることについて、敬意を表したいと思います。また、他県の事例を御説明いただきまして、まだまだ県としてやれることがあるなということを共有することができました。本日はお忙しいところ御説明をいただきまして、本当にありがとうございました。（拍手）

委員の皆様には、次回の委員会運営等について御相談がありますので、しばし、お残り願います。

○大下篤志参考人　どうもありがとうございました。

○吉田敬子委員長　ありがとうございました。

次に、９月に予定されております、当委員会の調査事項についてでありますが、御意見等はありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長　特に御意見等がなければ、当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長　御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

以上をもって、本日の日程は全部終了いたしました。本日はこれをもって散会いたします。お疲れさまでした。