



Title	持続的な地域交通のゆくえ
Author(s)	野村, 文吾; 宇都宮, 浄人; 吉見, 宏
Citation	地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 9, 21-33
Issue Date	2020-03-30
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/78537
Type	bulletin (article)
File Information	040_REBN_09_021.pdf



[Instructions for use](#)

<パネルディスカッション>

持続的な地域交通のゆくえ

パネリスト 野村 文吾・宇都宮浄人
コーディネータ 吉見 宏

吉見：時間になりましたので、後段のパネルディスカッションを始めたいと思います。

今日は、私のほうから幾つかこういう話をしてほしいということを事前をお願いをしたのですが、ぴったりの話をさせていただいて、おかげで非常にかみ合ったお話になりました。十勝の事業者の方と、欧州について知見を持っておられる研究者の方ということで、なかなか話が噛み合わないことが多いのですが、そういう意味では今回は非常にかみ合って、一見違う角度からお話がありましたが、ポイントは幾つか見えたと思います。キーワード的にポイントを私のほうで改めてお願いして、それに対するご意見をいただきながら進めてまいりたいと思います。

それでは、早速始めてまいります。本日の全体のテーマは「持続的な地域交通のゆくえ」でございます。持続的というのはいろいろな意味があると思うのですが、例えば環境の面だとサステナブルという言葉がしばしば使われていますが、それだけではなく、今の北海道では本当の意味で公共交通がこの先続くのかということです。その問題が目の前にあって、議論が出ているということだと思います。北海道が、恐らくはそういった意味で最先端になっていると考えています。

北海道の交通、特にJRの路線の存続云々ということが注目されていますが、実はこれはJRだけの問題ではないわけです。公共交通全体の問題でして、例えばJRの路線がなくなったらバスに転換だよねと言われますけれども、

一体いつまでバスももつのでしょうか。そういうことが次に見えてしまうわけです。バスがなくなったらどうなるのだらうと。本当に公共交通がなくなってしまうかもしれないし、よりコストの高い仕組みを考えなければいけないかもしれない。

宇都宮先生は北関東、茨城に長く住まれているというお話がありましたが、例えば群馬や栃木というのは、関東地域でありながら交通過疎の町がたくさんあるという状況が現実に出ています。そういう中で、北海道が今考えていることが全国のモデルになるかもしれないとは思っています。もしも公共交通の持続性の道筋を我々が何かしらつくることができれば、それは全国のモデルになるだろうし、失敗したら、それも全国の悪いモデルになる可能性があると思っています。ですから、地域交通のあり方をJR問題という捉え方だけでなく、北海道のような広くて、過疎の地域がもともと多いところに交通のサービスをどうやって届けていかなければいけないのか、それは今後どうやって続けられるのかという角度から今日は考えたいと思っています。

そういう中で、キーワードとしてお二人のお話の中で、運輸連合というのが出てきました。それから、MaaS¹⁾ですね。MaaSというのは最近急に聞くようになった気がするのですが、これは国土交通省なども積極的にやられていることもあってこの言葉を聞くようになったわけ

1) 本年報 p.5 の脚注1) 参照。

ですが、どちらかというところ運輸連合のほうが我々にとっては非常になじみがあります。昔からヨーロッパにはあって、昔から我々はそれをモデルにすべきではないかと考えていました。

これは野村社長のお話の中にもありましたが、北海道庁でも、持続的な交通を考えるときに運輸連合をこれから進めていかなければいけないのではないかと。それで、その一つのモデルとして十勝で始められないか、やりましょうということで計画したことであったわけです。それが今はMaaSという名前になって進められているのだらうと思います。

また、宇都宮先生からは今のMaaSに対する批判もあったかと思えます。しかし、運輸連合は要るよねということもおっしゃっていました。そこで、MaaSも含めて、運輸連合について、その必要性和、日本ならば、あるいは北海道では、あるいは十勝でも結構ですけれども、どうやったらそれをつくれるのか、そこには何が含まれなければならないのかを含めて少しお話しいただければと思いますが、どちらからお話しいただいたほうがいいですか。

野村：では、十勝の事例を。

吉見：お願いします。

野村：私たち十勝地域では、2013年に十勝圏二次交通活性化推進協議会を今から6年前に立ち上げたのです。でも、立ち上げるのに2年ぐらいかかりました。最初は同地域にあるバス会社さんをお願いに行きましたが、やっぱりだめでした。何度も何度もいろんなことで足繁く通って、10も20もプランを一緒にやりましょうということをお願いして、じゃあ一つぐらいやってみようかというところから始まって、信頼関係を深めていった中で、最後は、事業者同士ではなくて、公の方に間に入ってもらって、さっきフェアという言葉がありました。公平性を担保できるならやろうというような話ででき上がっていました。そのバス会社同士ができた後にタクシー会社にも同じようにお願いしたところ、バス会社同士でできているのであ

れば可能性はあるねという話で、少しずつ広まっていった感があります。ですから、やっぱり小さく始めて成果を出さないと、なかなか狙ったところにまで行けないのではないかと思っています。

吉見：特に事業者という観点では、今おっしゃった例えば同じ地域のバス事業者同士が情報を共有したり、切符を1枚にしたり、まだ日本では難しいのかもしれないけれども、どこかのバス停で乗りかえるときに前のバスの運賃でそのまま乗れるといいますか、200円払ったら、途中で乗りかえても目的地まで200円でいけると。しかし、乗りかえるバスのバス会社が違えば運賃箱にお金が入らない。これはだめだよよねということで、途中でバスを乗りかえたら200円ずつ払って、結局2倍になってしまったということが起こるわけです。そういうことがその先に見えている部分もあるので、まずスタートとして地域の事業者同士が情報を共有しようとか、なかなかそこに行かないような気がしてならないのですけれども、十勝で第一歩が踏み出せたのはどうしてなのでしょう。

野村：本当のことを言っているのですか。

吉見：もちろんいいですよ。

野村：先ほど言った小さな信頼を積み上げるというのはもちろん大前提なのですが、当社の社員にも、「社長、自分の会社を潰すつもりか」と随分なじられました。多少のことは目をつぶろうと社員に言い聞かせました。だから、当社の収入に比べて分が悪くても、俺たちはこうやっていかなければ絶対にこの地域はよくなるかと信じているのであればやろうというふうに言いましたけれど、そこにもやっぱり社員とのいろんなバランスがあります。

例えば、20損をしても構わないと言ったものを、10の損に抑えましようとか、いろんなさじ加減はあります。出だしは、いろいろな部分で相手を利する利他の精神でいこうということでやりました。

吉見：そこが一番難しいところなのかもしれ

ませんね。しかし、うまくいくと、それは地域のためになっていくということになりますし、もう一つ、今、野村社長がお話しになったのですが、結局、最終的にはフェアを実現するためにある種のパブリックセクターにも参画してもらったと。

これは、運輸連合といったときに、単なる事業者の集まりではなくて、そこにもう一段の枠組みがあって初めて運輸連合ができるわけで、事業者連合ではないですよ。そういう意味で、日本での実現可能性を含めて最初の質問ですが。

宇都宮：そもそも、運輸連合という言葉が今日初めて聞いた方はどれくらいいらっしゃいますか。聞いたことのない方もいらっしゃいますよね。そういう話も含めて少し経緯を説明しますと、運輸連合というのは1960年代にドイツのハンブルク、ミュンヘン、こういったところで、当初は、事業者連合に近いところからスタートしています。

ただ、そこで言いたいのは、ヨーロッパももともとはばらばらだったのです。もっと言えば、大昔はみんなそれで収益競争をしていたわけです。ところが、ある意味で日本より早くモータリゼーション、車が普及して、公共交通全体での利用者がどんどん減っていく状況になった。それで危機感を持ったわけです。その危機感を持つか持たないかというのは重要です。ただ、やっぱり最初は参加する事業者というのは限られていたわけです。それが、じわじわと膨らんでいった。これが運輸連合の成り立ちです。

そして、そのうちに公がさらに入ってきました。厳密に言うと、私がいたオーストリアはドイツよりも相当遅れていました。ウィーンは少しやっていたのですが、よその地域まで広がるにはやっぱり時間がかかりました。先ほど、小さく始めてとおっしゃいましたが、実はオーストリアでも最初の運輸連合は、特に地方圏は小さな範囲から始めました。それが今は州全体に

なっています。

先ほどのザルツブルクなどは典型的で、最初はザルツブルク市とその周辺で運輸連合を。運輸連合といっても、オーストリアの場合後発ですので、行政が乗り出して、そこで運賃の統合、ダイヤの調整、プランの策定をする仕組みができた。最初は、ザルツブルクとその近郊、いわば帯広市と近郊。それが徐々に広がっていった、ザルツブルク州全体、北海道全体というような、やっぱりこういう経緯を経ているのです。そういう意味では、日本だからできない、ヨーロッパだからできたというよりは、そういう経緯は一緒であったと思います。

とりあえずここまでにしておきますか。

吉見：今の経緯をお聞きする限りでは、野村社長がお話しになったような十勝で動いてきた動き方というのは、オーストリアあるいはドイツでも同じような歩みを経てきたのだということですね。

宇都宮：そうです。我々としては、そこは別世界の話ではないということは理解した上で、一つ大きな違いは、日本の場合は、19世紀アメリカ、19世紀ヨーロッパの姿で幸か不幸か今までできてしまったのです。民間事業で公共交通事業が成り立ってしまったわけです。市場が「失敗」しなかった。

ですから、今日は公正取引委員会の方はいらっしゃらないと思いますが、基本的には競争主義というのが公正取引委員会を含めて前面に出ているのです。その仕組みが残念ながら変わっていませんので、何かやろうとすると、それは競争主義に反するのではないかというようなことが公的な議論として出てくるケースがあります。それを今変えようとしています。まだそこはせめぎ合っている段階です。ここが日本と海外では違うところです。ヨーロッパ、アメリカの考え方は、地域公共交通は競争主義では成り立たないという前提に立っていますので、そこをどう考えていくかというハードルはあると思っています。

吉 見：それと、パブリックセクター、役所といますか、そういったところのかかわり合い方なのですからけれども、今、宇都宮先生がお話しになったように、例えば市町村のレベルでは小さ過ぎますよね。札幌市が今のような連合を考えると、小さいのです。江別、北広島、小樽とか普通に通勤・通学していますし、江別市と札幌市の境というのは普通の道路で、お店が並んでいるようなところですので、人の流れというのは市の境に全く関係なく動きます。帯広も恐らくそうで、音更のほうからも来たり、事実上同じような町として人は動いている。そうしたときに、市町村だけに交通を任せると非常に難しいのです。

もう北海道からなくなってしまいましたけれども、昔、札幌市営バスもありましたが、あれはおもしろかったですね。市内しか走らないので、厚別区でも路線が奇妙に曲がって、江別市に入らないようにくるっと回って帰ってくるとか、そういう不思議な路線がたくさんありましたが、単独の市町村による交通政策というのはああいうふうになってしまうのです。

ただ、今、北海道とおっしゃいましたが、正直言って北海道はちょっと大き過ぎるのです。北海道全体で都市圏ではないので。そうしたときに、市町村は小さ過ぎる、都道府県は多くの場合大き過ぎる。その中間ぐらいのところではそういうパブリックサービスを考えるような公的機関があるのかと思うのですが、これはどこがどうやればいいのでしょうか。例えば市町村同士がやはり何か連合をしなければいけないのか、それが難しいのであれば、やっぱり都道府県が乗り出すべきなのか。具体的にはどういうふうにしたらいいのでしょうか。

宇都宮：先ほど私は北海道と言いましたが、確かにザルツブルク州は北海道よりかなり小さいですね。逆にザルツブルクでは、先ほどお見せしたようにドイツを含んだ一部の国境を越えた運輸連合ができています。おもしろいのですけれど、法律にちゃんと書いてあるのです。運輸連

合の範囲は、行政区域ではなくて、交通流に基づいてやるべきであると。オーストリアの場合はそういう法律があるのです。

そういうことを制度化するということは必要だと思うのですが、今のご質問にお答えするとすれば、現状、日本は市町村レベルでできないとすると、今日、道の方も来ていらっしゃるのですか、次の上の組織としてそこが。今、活性化再生法も都道府県がある程度関与できるようになったというのは、発想はそういうところなのです。そういう意味では広域的なことを考える必要があると思います。

実際にそれをやるということで、これは実は国交省の方と話しているときに出了アイデアで、野村社長にその辺の現実を聞きたいのですが、今、多分北海道でも幾つかの地域で地域公共交通網形成計画というのをつくられていると思います。網形成計画をつくるに当たって協議会を形成して、事業者とお役所と関係者が入っておられる。いってみれば、そういう組織が今後の運輸連合というものを束ねる。その協議会で行政区域を少しまたがるような地域圏の交通を策定し、考えていく。そういう一つの母体になり得るのではないかという感じは持っています。そのあたり、現場でやっていらっしゃる野村社長からするとどうかということなのですけれど。

野 村：その話に入る前に、当地は十勝という地域なのですけれども、北海道庁に総合振興局・振興局制度がありまして、振興局名に「十勝」がつくのですが、自分たちの地域を地域名で呼んでいるのは十勝だけなのです。札幌の方々は「石狩」と言わないですね。函館の方々も「渡島」と言わないですね。十勝はそういう点では恵まれていて、自分たちの地域観を非常に強く持っていたので帯広市ほか18町村の連携ができてきたという経緯がありまして、そこに十勝総合振興局さんが非常に機能していったということです。

じゃあ昔からそうだったかということ、ちょっ

と前までは違ひまして、自治体同士の連携が整っていなかったのですが、将来に向けて、あれは多分、農業の関税が減っていくという中で、十勝は農業王国と言われていましたので、自分たちの利益が減るのではないかという危機感から十勝というサイズで結束ができたのだと感じています。だから、我々の地域ではベースがもしかしたらあったのだなということがまず一点。

その上で、網形成計画をつくる協議会が、今の市町村単位ではなく、少し広い範囲をカバーするのがよいのではないかというのは、まさしくそのとおりなのですが、多分、同じ組織になるのではなく、この組織とこの組織。例えば、北海道はオール北海道のことを全道、あるいは東北道のことを道東と言ったりするのですが、その上の、もう一つ冠的な名称を用いて、その名称のもとにしっかり連携を図って協議をするような組織をつくると、それぞれの独立した考えも守りながら連携ができる方向に向かっていくのではないかと。素人ながら、そう感じています。

吉見：ありがとうございます。運輸連合というのか、MaaSの話もあまりまだ出ていなかったのですが、今日のお二人のお話を聞きますと、それは地域交通をこれから考えるときにはやっぱり要るよねということだと思のです。そういうものを、まず組織づくりをして、事業者たちが一つの傘の下で同じ目標に向かって動いていって地域の交通を守るといふふうにならないと、地域の足も守れなければ、事業者そのものも守れなくなってしまうと思のです。

一方で、一つは情報の共有の話。これはまさにMaaSの話に一番近いものだと思います。どうやってお互いに情報を共有し、それを使って利用者にどう提供するのかわかると、まずその一歩ですね。これは、野村社長のお話を聞いてみると、できるのだというか、その段階は容易と言っはいけないのかもしれないけれども、目に見えるところまで来ているのかなと思

いました。

もう一方で、マイナスの面もあるのかもしれない。例えば、札幌もそうですが、バスの路線図が1枚になったものを利用者に渡すことができないのです。中央バスは中央バス、じょうてつバスはじょうてつバス、JRバスはJRバス、別々に路線を載せたものがあるって、3枚重ねてみないと、どこにどのバスが来ているかわからないという、まさに野村社長がおっしゃった状況が札幌でも生まれてしまう。これは恐らく、細かいことですが、その路線図に載せる広告代が手に入るか入らないかとか、バス停を幾つもつくるのは無駄だから、1本にすればいいじゃないかと思えば、バス停の広告代を誰が取るのかわかるとか、そういうことで進まないという現実が出てきているのです。こういうお金の問題の調整もMaaSを進めていく中でそれぞれ譲っていかなければいけないことなのか、それとも、例えば運輸連合というところまで進んだときに、みんながプラスになるようなお金の回り方、回し方というのがあるのか。このあたりはいかがでしょうか。どちらでもよろしいですけれども、お願いします。

野村：じゃあ、前座を務めましたので、私から。私の役目は、きっと地元で自分が経験した事例を話すべきだと思うのですけれども、私が2013年ごろによく言っていたのはお客さまからの苦情だったのです。十勝バスは日帰り路線バスパックをつくり上げて、たくさんの方があって、ちょっと鼻が高くなって、「どうだ」というようなことを言っていたら、お客さまから「何言ってるんですか、十勝バスの路線上だけじゃないですか」と言われたときに、はっとさせられて、当社の路線以外も見えるようにしなければいけないのだなと思ったときに、私はお客さまが思われていることを実現しようと思ったのです。いかにお客さま目線に立てるか、事業者目線をどれだけ後退させるかということではないかと思っています。その上で立ち上げたキャッチコピーが、今大部実現している

ので使わなくなりましたけれども、「四方よし」をやるぞというのをかけ声にしていました。お客さまよし、地域よし、競合相手よし、自社よしの「四方よし」をやるぞと。

私の四代前は「三方よし」の本拠地である彦根出身で、十勝に入植してきたのですが、バス事業というのはもともと利他の精神で取り組む事業だったのではないかと創業者の精神を調べて感じていた、ちょうどそのタイミングで2013年度で、新たな基軸の「四方よし」をやるぞというのをかけ声にして、社内だけでなく他社でも理解が進んだように記憶しています。

宇都宮：野村社長のお話を聞くと、さすがと思う一方で、こういうスーパー社長がいる地域ばかりではないということを考えなくてははいけません。私はMaaSに否定的というよりも、今の日本版MaaSがアプリに偏っていることが問題なのであって、むしろしっかりと運輸連合という地域の統合されたサービスのベース、それがMaaS、アズ・ア・サービスだということをお願いしたいのです。そういう意味で、まさに運輸連合のようなものが基盤になる。

ただ、その場合、先ほどのまずデータの連携と会話。そういう意味ではまずデータというのは公共財なわけです。今危険なのは、一部の民間事業者がそれを商売にしてみんなが使えるものが、ゆがんだ形、あるいは値段が高くなってしまう可能性もあるということです。

ちなみに、オーストリアではオープンデータを国が主導でやっています。日本でも個別企業から聞くと、公がやってくればいいのだけれどもと聞きます。民間企業からうちとデータ連携しませんかと言われたときには、それがいいのだろうかを考える。ですから、そこはやっぱり公がデータという公共財を考えるべきなのです。

ちょっと長くなりますが、私、日銀にいたときに統計をやっていたのですが、統計をどう公表するかというときに、インターネット上にデータを出す際に、いろいろ議論があったので

す。有料化の議論とか。データというのは公共財ではないかということで無料になり、今は当たり前のように皆さんデータを使えるわけです。そこには、民間企業の収益とか、そういうものも含めて全部蓄積されています。しかし、公共交通の事業のデータというのはそういう形になっていません。それで、結果的にデータ連携がやれたりやれなかったりしている。そうすると、結局それをベースにした運輸連合なり、それを使ったMaaSという新しい機能に基づく利便性も欠けてしまう。そういう感じを持っています。ですからそこは公がやってほしいのです。

お金の面については、ある程度そこは公が出さざるを得ないのではないかと思います。民間事業者がボランティアではできないです。先ほども申し上げたように、日本だけなのです。地域公共交通も全て黒字を出せとか、公のお金を出すときには、税金を使う以上は絞られるだけ絞れと。こういう感じですが、向こうは違うのです。もうこれは出せないから、げたを履かせるよと。しかし、げたを履かせた後はあなたたちは自分の責任でやれよと。こういう感じですよ。その辺は、日本も時代が変わったので、発想を切りかえていかなければならない。

逆に言うと、まさに北海道、そして野村社長はパイオニア的にいろんなことをやっておられるので、そういうことを新しく発信し、国なり日本人が何となく高度成長期のもとでゆがんだ社会通念に毒されているのを改革するきっかけになるのではないかと考えているので、そういうことは北海道に期待したいと思っています。

吉見：ありがとうございました。今、北海道の地域公共交通が抱えている問題は、国に制度を含めて変えてもらわなければいけない段階に来つつあり、それをどういうふうなものにして国に提案していくのか。そして、説得的にそれが展開できるような。単に北海道は金くれ、金くれと言っているということではなくて、日本の地方全体に有意義な施策を立てていかなければ

ばいけない段階に来ている。そこで、今、宇都宮先生が言われたような発想を変えた形で、これから21世紀中は少なくとももつぐらいの、そういう仕組みにしていかなければいけないと、思っているところであります。そういうモデルを今日は少しいただいたような気がしております。

運輸連合、MaaSの話で半分ぐらい終わったのですが、フロアの方から運輸連合あるいはMaaSに関して、ここをもう一つ聞いておきたいということがあればご質問を受けようと思っておりますが、いかがでしょうか。

質問者：宇都宮先生に。MaaSについて疑問を持たれていたと思うのですが、MaaSも確かにITということではいいと思うのですが、アナログ的なMaaS、僕のようなバスマニア、鉄道おたくが持っているような、そういう趣味の知識として生かすというようなことも一種のMaaSかなと思っているのです。それを社会がどう生かしてくれるか。それも自分はマニアとして提案したいと思うのですが、ちょっととんちんかんな話になって申しわけありません。

吉見：宇都宮先生はそういう方向でここまで来られたかもしれませんが、どうでしょうか。

宇都宮：今の話はすごくポイントを突いているのです。先ほどスライドで私の写真入りのウィーンのプラスチックカードを見せましたけれど、実はウィーンでMaaSという言葉はあまり使っていないのです。あのアナログのプラスチックカードであっても、年間365ユーロ払って、全ての公共交通が使える。これはMaaSの本質なのです。最近シェアサイクルとかタクシーの予約ができるようになる仕組みもできましたが。ちなみにスマホ、アプリはとっくの昔からありました。

MaaSという言葉は実を言うと後づけで出てきたというか、もっと言うとフィンランドのWhimがMaaSグローバルという言葉を使って、はやったわけであって、本質はデジタルかアナログではなく、まさに二次交通も含めてつ

ながる。それに利便性を高めていくということなので、おっしゃるとおり、アナログの券であっても、それもひょっとしたらアズ・ア・サービス。モビリティが一つのサービスとして提供されて、みんなが移動できれば、それを私はMaaSと言ってもいいと思います。

野村：私も宇都宮先生と全く同意見なのですけれども、MaaSをITで成功させるためにはアナログで成功していないとできないと私は思っています、だからこそ前段でアナログの取り組みを皆さんにお伝えさせていただきました。

その上で、データがオープン化になったときのメリットのもう一つは、今質問されたような方に、こういうアウトプットの出し方ができるアプリなり何かをつくると、その自由に使えるデータをどんどん活用してつくっていただくと、この世の中いろんな方が、あっ、こんなのがあってよかった、という時代になっていくのだと思っていますので、まさしくいろんなアイデア、考えを世に出していただきたいと思います。

吉見：ありがとうございます。そうですね。紙で十分できることというのは実はたくさんあって、別にデータでなくても、共通のチケットもそうですし、国は小さいですけれども、オランダは昔からナシオナーレ・ストリップンカールトという国じゅう全部同じ回数券で乗れるような仕組みをつくっていました。

宇都宮：ちなみに、ヘルシンキへ行って、Whimを使うという体験をしましたが、ちょっとここWi-Fi入らないよなど大騒ぎになり、いざつながったと思ったらソフトウェアの更新ダウンロードが始まってしまって、おいおい、早くダウンロードしてくれよというような、こういうこともあるのです。だからといってアプリがいけないと言うつもりはないのですけれども、アプリ至上主義のような発想というのは目的と手段を履き違えたものになるのではないかと思います。そういう意味で、野村社長がアナ

ログあってというのは、本当にそのとおりだと思います。

野村：ありがとうございます。

吉見：余談ですが、不思議なのは、日本は、どこまでバスが来ていますという接近表示機が普及しなかったのです。各地それぞれにあるのですが、皆さん補助金をもらって、それぞれ違う業者と契約するものですから、全然システムの違うものがばらばらに入ってきて、補助金が切れたら補修もできなくなって、おしまいと。しかも、1路線だけ入れて、全路線に入らないということが起こってしまう。それで、結果的に今、もうあれはだめだから、今の時代はスマホでとか言っているようにも聞こえてきてね。だから、システムとかアプリに頼ってしまうと、うまくやらないとそういうようなことがまた起こりかねないという怖さがあると思いました。

別な話に移りたいのですが、経営の話も少ししていただいたのですが、宇都宮先生のお話の中で、これは鉄道の話の中で出てきたことなのですが、上下分離の話が出ました。これはインフラ部分、鉄道でいえばレール、あるいは車両という場合もあるかもしれませんが、基本的には軌道、駅とか、そういう施設を考慮しただけであればいい。そういう部分と、それを運行・運用する部分を分ける。なぜならば、インフラを事業者が自分のお金で維持していくというのは極めて難しいので、インフラの維持の方法は別に考えるという意味で上下分離という話が出てきたわけです。

実は北海道でも特にJRの問題ではそういう話が出たのですが、今は一時とまっていると言っていると思います。それはなぜかという、上下分離といったときの下のほうを持つのがイコール地元自治体だというふうにとられた。そうすると、財源に乏しい北海道の自治体ではとてもとても下を持つなどということはできない。だから、もう上下分離ということは言わないでほしいと。そういうふうな声が地元か

ら出てくるのです。

札幌市の路面電車が来年度からでしたか、上下分離になりますので、そういう意味ではまるでないわけではないのですが、これも、日本でわずかな例はあるにしても、かなり難しいのです。

そういうインフラの部分と運営・運行の部分を分けるという考え方。あるいは、もしかするとこれは将来的にはバスにも通じるかもしれません。すなわち、バスはインフラとして持って、運行はまた別にするとか、あるいはMaaSのアプリなどもインフラの一つでしょうし、こういういわゆる上下、インフラ部分とその運営の部分に分けるという考え方ですね。これはどういうふうに普及したらいいのか、あるいは難しいのか。

これは宇都宮先生からお聞きしましょうか。いかがでしょうか。できれば上下分離についても、少しお話がありましたので、説明いただいて。

宇都宮：上下分離、私もあちらこちらで提言しては抵抗にあうのですけれども、最初に申し上げたように、道路とバス、実を言うとバスにも上下分離の考え方があるので後で補足はさせていただきますが、ざくっと言えば、バス会社さん自らが走る道路を舗装したり、信号や街灯を全部いじったりしているわけではない。そういう意味では道路は基本的にはインフラです。もちろんユーザーが一定程度ガソリン税等を出していますが、やっぱり公的な資金でかなりの部分の整備がなされているということです。それに対して、道路がレールになるとそういう仕組みがないわけです。

道路は公共事業としてメンテします。道路は公共財だからです。そもそも道路というのは公共財の定義でいう排除不可能な財です。北大に来るとき、その道を歩いたら通行料50円というわけにはいかないでしょう。そういう仕組みのもとで、道路は公共財である、鉄道は私的財であると。こういう極めてドグマティックと

言ってもいいのですが、教科書的な発想で分かれた。

しかし、今何が起きているかという、例えば四国では災害で鉄道が流されると、それを補修するのは全部鉄道会社の責任であるとなる。道路は公共財ですから、次の日から国土交通省四国地方整備局がすぐに乗り出すわけです。JR 四国の方が嘆いていた。土砂が崩れると大変なのです。道路もそうです。道路はどうしたかという、結局そのミカン山を全部買ってしまったのです。それで、その法面を整備する。道路だとかいうことができるわけです。鉄道は、北海道もそうですが、100年以上使っている細々とした単線の草むしたところを、若干補助はありますけれども、パッチワーク的に何とか自前で補修する。そういうやり方というのは何かおかしいのではないかと素朴にまず思っほしい。

多分そういうことをご存じない方が多いと思います。道路と言った瞬間に議論が飛んでしまうので、そこでの比較で上下分離というものがどこまで許容されるべきなのか。まず、その道路との比較はもうちょっと考えてほしいと思います。

道路というのは、バイパス車線一つ延ばすだけでもキロ当たり数十億かかりますからね。そういった形で公共財だということでもやられてきたものと鉄道は上下分離できないよねというところ。その辺はもうちょっと事実関係を考えることが必要かなと考えるわけです。これがまずあります。その上で、もし道路と同じでということなのであれば上下分離という、そういう発想になってくるということなんです。

ただ、自治体はそこまでお金がないとか、いろんな議論があると思いますが、最初に図を見せましたが、日本が大きな構造転換をしている中で、19世紀のアメリカだって鉄道会社はみんな民間でやっていたわけです。それががらっと変わっていくわけです。それはやはりどこかで切りかえなければいけないのではないかとい

う意識が私にはありますので、今までの延長線だけではいけないというのが次の考え方です。

その上で、三つ目、じゃあどうするのかというところまで言ったほうがいいのでしょうか。

吉見：言っていただければ。

宇都宮：ここから先は少し過激になりますが、オーストリア、ドイツ、全てこの10年間で道路予算と公共交通予算の配分見直しをある意味では政治的に、特にドイツの場合は日本と同じで自動車立国ですから、やっぱり自動車連盟からの反対があるのですけれども、そこを、国が長期計画を立てまして、それで投資計画と予算配分を決めていく。ドイツでは有名な計画で、ネットで見られますけれども、そういうことをやっているわけです。

日本は、高速道路の何とか計画は幾らでもありますけれども、鉄道はそういう計画すらないですね。ですから、あくまで公共財の道路に対してはそういうことをやるけれど、鉄道は19世紀にどこかの有力者がもうけるために敷いたという発想がずっと変わらないのです。これからの時代、その制度を変えていくという発想はやっぱり必要ではないかと思えます。

そういうことで、私がデータを見た限りでは、少なくともドイツ、オーストリアは予算配分の見直しをかなりやっている。こういうことを言うと、日本は自動車立国と言われますが、そんなことはないですよ。ドイツも自動車立国で、反対があった。フランスも自動車産業はメイン産業です。オーストリアですら、実を言うと結構自動車部品工業があるのです。そういう中でも変えていこうという話がある。

これが私の上下分離に対する考え方と、一つの解決策だと思っています。

あと、せっかく十勝バスさんがいらっしゃるのです、今は鉄道だけですが、実はバスだって上下分離という発想を入れていくと多分変わる。例えば、さっき申し上げましたけれど、本当はバスが電車のホームの横から出てくれたらすごくうれしいわけです。じゃあ、それをバス会社

ができるかという点、できないわけです。あるいは、バス停も含めたそういうインフラというのは、鉄道とは違うけれど、やっぱりそこは分離するという点を考えておく必要がある。

もう一つ、上下分離という中で、そうはいつでも鉄道の場合はインフラを管理する技術が役所にはないよねと。こういう反応があります。イギリスは上下分離のときに事故が起こったよねとか、数十年前の誤った情報で凝り固まっている専門家もいますが、そうではないですし、事実上の現場は例えば JR なら JR という非常に高い技術を持った方がいるので、そういう方が従事することでいい。ただ、少なくとも会計上は分離していく。ですから、所有権をどうするかという議論よりも、まず会計上そこは切り離してあげる。これが第一歩かなと思っています。

吉 見：ありがとうございました。野村社長のお話の中では、十勝地域の中ではバス、JR、石勝線を含めてみんな入ってきて、あと飛行機もということでしたけれども、鉄道事業者が交通体系の一つとして入っていくとすると、多分、今の上下分離、鉄道事業者の経営のあり方というのは今までのままでいいのかと。そうしたときに、仮にそれを一緒に連合に入れたら、下手をすると鉄道事業者が持っている下の部分の負担というのが地元のバス会社のほうにもかかってくる可能性がある。

宇都宮先生が言うように、少なくとも会計を分ければいいのかもしれないけれども、このあたりというのは、もちろん今の段階でどうできることではないと思うのですが、事業者の間での運行とさまざまなインフラを分けるという考え方は、バスの事業者さんから見るとどのように見えるのでしょうか。

野 村：鉄路ですか。

吉 見：バスを含めても結構ですが、鉄路が一番影響があるかと思います。

野 村：我々は道路を使わせていただいていますので、鉄路の事業者さんを見て、大変だろう

などというのはほんとに身にしみて感じています。だからこそ北海道内の鉄路の廃線のときに、バスがあるからいいじゃないかというような論調になったときに、いやいや、そんな簡単なことではないと言いましたし、まさに今は運転手不足の問題もありますので、ほんとに厳しい話というか、地域を挙げて議論をしなければならぬ話なのだろうと思っています。

そんな中で、実はハワイのバス会社にも先ほどの観光立国インバウンド政策のグローバル MaaS の商談に行ったのですが、ハワイのバス会社は近年、上下分離をして、運営だけを入札で落としてやっているのだという話で、じゃあ車両から何から全部州が負担しているのですかという話をしたら、そうなのだという話で、人と運営とアイデアだけ持ってきているのだと。それを聞いて、こういう方法もあるのだというのは感じたところです。宇都宮先生がおっしゃったように、それはそういう選択肢もあるのだという段階であって、もっと議論しなければ解決しないことだと思いますので、私がこれ以上言うべきではないと思います。

ただし、バス会社も路線バス1台3,000万かかるのです。大型車で、何とか修理をしながら20年。ということは、その1台で1年に150万利益を出さなければとても事業を続けていけないのです。JRの車両はもっと高価でしょうけれども、その分、人数でも車両を連結すれば稼げるのでしよう。

さらには、当社は路線バスを100台強持っているのですが、20年で割り返すと、1年に5台新車を入れていかなければ事業がもたないのです。ですから、年間1億5,000万投資しながら事業を進めてきています。たかだか100台規模のバス会社が、この北海道で1億5,000万投資する。しかも、ほとんどの路線に北海道や市町村、国からご支援をいただきながらやっている中で、ほんとに厳しいのです。ですから、車両の問題が常に経営の大部分を占めていて、さらに運転手さんの問題があって、合わせて120%

ぐらい悩んでいたところに、今度は働き方改革があって、運転手さんの働き方改革だけでなく、管理部門の働き方改革も強烈に推し進めていかなければならない中で、150%以上の問題を抱えながら先ほどの営業的な利便性を上げるためのお客さま目線での取り組みもしていますので、当社の社員はやっぱり200%頑張ってくれていると思います。

この実態をぜひともここにいらっしゃる皆さんにもご理解いただいた上で、広い意味での鉄路まで含めて交通の議論をしていただければ解決に向かっていけないかと思っています。

回答になっていないかもしれませんが、上下分離についてのその分け方というのは、何も道路上にある構築物、バス停だけではなくて、車両まで入る可能性もあるというイメージもお持ちいただければ幸いです。

吉見：ありがとうございます。ですから、上下分離というのはいろんな形が本来あって、最初に私申し上げましたが、実は下のほうは必ず自治体を持たなければいけないなんて誰も決めていないのです。国が直接持ってもいいですし、そのほかの仕組みもあると思うのです。ですから、そのあたりのことはあまりタブーにせず、いろんな枠組みの可能性を探っていかないと、最初申しましたように禍根を我が国に残してしまうことになりかねないと思っていますところ。

多少脱線しますが、アメリカのサンフランシスコ近郊のソノマ、マソンの2郡にSMARTという新しいディーゼルの鉄道ができましたが、どうやってそれができたかという、二つの郡で、0.25%（0.25セント）の消費税をかけているのです。この交通だけに使うということで、住民投票をやって、3分の2以上の賛成で可決ということで、たしか賛成が68%ぐらい、ぎりぎりです。それで、年限を切って、アメリカは国の消費税がありませんので、その郡で消費する分だけ地方税がかかるのです。それ

が全部その鉄道の新設と運営関連インフラに回されるという仕組みにしているのです。

ですから、例えばそういう税制などの面でも地方の意思決定というのを認めてもらえるような仕組みが日本でもできないものかと。例えば北海道内で、ごくわずかな部分で何かしらそういう形でもって。こういうのは、先ほどの予算の組み方、変え方とは別に、新たな、例えば地方の意思決定としての道税というのはだめですかね。

宇都宮：ひょっとしたら財政のご専門の方がいらっしゃるかもしれませんが、実はそれは不可能ではないのです。今、現に日本で地方税から全国規模になっていったのが、森林環境税、それに近いのです。要するに、森林というのは森林保全によって皆さん何らかのベネフィットを得られるのですが、じゃあAさんがいくら払うという話ではない。専門ではないので厳密ではありませんが、あれは法人税や住民税に若干の上乗せをして、薄く広くみんなから取って森林保全をするというものです。これは、各地方をベースにしてそういう課税の動きが広まり、それが今度、多分全国にも広まっていく、というこういう議論があります。

このような発想で公共交通税ができないでしょうか。我々も少しその辺を勉強しています。

つまり、交通というのは、日々利用している人だけがその利益を受けるものではない。先ほど来申し上げているように、森林と同じような意味でかなり幅広い便益を地域社会にもたらすものである。となると、その課税ベースをその地域に薄く広くとるというやり方があるのではないだろうか。こういう議論は実際あります。ひょっとすると北海道などでもご専門の方が少し検討されているか、財政学の観点からいうと十分それはあるということはいわれていますので、あとはどういう意思決定をするか。何%とか、細かい話になると利害関係があると思いますが、そういう議論があるということ

す。済みません。ちゃんと勉強してこなかった
ので、その程度の知識ですが。

吉 見：これは税制なので、かなり国で議論を
してもらわないと、勝手な課税は地方はできな
い。

宇都宮：多分、地方ベースでいけると思いま
す。課税自主権がありますから。

吉 見：そうですね。ホテル税などは今、割と
あちらこちらでかけたりはしていますけれど
も、何かいい理屈立てができればできるのかも
しれません。

宇都宮：あと、この間、四国へ行ったときに、
そこでの議論であったのは、JR 四国の場合、
JR 北海道ほどの赤字額ではないが、100 億を
超える赤字であると。これは、四国の人口から
すると大体1人5,000円払うと全部飛ぶとい
うような、そういう話なのです。ですから、子供
は除いて、四国の一定程度の人が例えば1万円
で年間チケットを、それもサブスクリプション
で買うと、それでもJR 四国の赤字はなくなる
のですけどねというような話をしていました。

私がいつも言っているのは、何にお金を使う
かであって、多分道路のお金というのはもっと
もつかかっているわけですから、今後の社会
を考えるとどういう形でそういう負担をす
ればいいのかというのは、もう一回考え直すこ
とは意味があるのではないかと思います。

吉 見：ありがとうございました。終わりの時
間が近づいてきているので、最後の話題にな
ると思いますが、地域公共交通ということで進
めてまいりましたが、その地域公共交通の範
囲ですね。これは、例えば北海道なら北海道、
東京なら東京、四国なら四国、四国でも香
川県なら香川県、徳島県なら徳島県、愛媛
県なら愛媛県と、多分違いが出てくるのでは
ないかと思っていて、どのくらいの範囲で地
域公共交通を考えるべきなのかということに
ついて最後に一言ずついただければと思いま
す。

野村社長のお話からは、十勝では、まずはタ

クシーもつなげていかなければいけないし、
あるいは飛行機、航空も含めて考えておられ
ると。おそらくは、それが十勝という地域の交
通を考える上で重要だからなのだと思います。
つまり、航空とかタクシーというところまで
含めた視野が必要なのだというご主張だっ
たと思います。

しかしながら、話はどちらかというとバス
と鉄道というわかりやすいところで進んでき
ましたので、この点についても最後に宇都宮
先生から、どの辺の範囲で地域公共交通を考
えるべきなのかを含めてアイデアをいただ
けるかと思えます。

野 村：私の考えは、今、吉見先生に言
っていただきましたが、その地域にかかわる
交通は全てなのだと思います。つまり、こ
の先はラストワンマイルをカバーする。カー
シェアリングもそうでしょうし、レンタサイ
クルもそうなるのだと思います。そこに到
達する飛行機もそうですし、鉄道もそう
なのだと思います。

そんな中で、一つだけこれは重要だと思
うのは、やっぱり情報なのです。それは発信
する情報ではなくて、どの地域でどんな取
り組みがなされて、どんな成果が出たか、
あるいはどんな失敗があったかというのが
実は日本の中で全く共有されていないので
す。だから、それぞれの地域で勝手に考え
が進んでみたり、情報がないので、失敗し
なくてもいいのに失敗してしまったり、あ
るいは成功する可能性があるのに成功しな
かったりということがあるので、ぜひとも全
国の事例を共有し、ほんとの意味で情報を
共有すればいろんなことが可能になるの
ではないかと考えます。だからこそ、エリア
としては日本だけで考えたのですが、先ほ
どの宇都宮先生の話を知ると、やっぱり世
界の情報を得ないと正しい方向には向か
っていかないのかなと思いました。

吉 見：ありがとうございました。私も一
つ忘れていましたが、自転車もそうですね。

野村：はい。

吉見：レンタル自転車というのも公共交通に含めて、一緒に枠組みで考えるという。これはヨーロッパのお話だということで、宇都宮先生にお伺いしなければならない。

宇都宮：野村社長のおっしゃるとおりです。ヨーロッパでは自転車、徒歩も含めた交通政策、モビリティ政策が採られています。

ちなみにドイツとオーストリアは近距離交通と都市間交通、くっきり分けて政策をとっています。

例えばオーストリア連邦鉄道、日本でいうJR、ここの旅客会社の部門は近距離交通部門と都市間交通部門に分けて、都市間交通は競争主義も入れましょうと。もちろんこれも上下分離をした上で、インフラ部分は公的に支えた上ですけれど。サービス部分は例えばウィーンとザルツブルクの間は連邦鉄道だけではなくて別の鉄道会社がある意味で競争している。東海道新幹線の上をJR東海と近鉄が競合して競争するような、そういうことが行われているのです。

一方で、地域内の交通、近距離交通は、いわゆる商業主義にはなじまない交通であるということで、地域の事業者、公、運輸連合の三つが一体となって交通計画を策定し、運賃、ダイヤ、サービス水準等を決める。こういう仕組みになっています。

そういう意味で私が海外の事例で参考になると思うのは、まさに野村社長がおっしゃるように、一定程度軸となる公共交通が機能しつつ、

それを二次交通も含めて膨らますことができる地域です。こういう地域を一つ、私はフォーカスをしています。もちろん、離島航路の問題とか、いろんな問題があると思うのですが、本来地域の公共交通が整備されれば、もっともっと生活が豊かになるであろう地域がある。例えば私が住んでいた北関東は、茨城弁で「車がなきゃやってけねんだよ」という感じでみんなやっているわけです。それは違うのではないかと思うわけで、多分それは十勝のケースもそうだろうと思います。

今は車がなければやっていけないところも公共交通の軸と二次交通が組み合わさることで相当程度の生活水準、QOLがエンjoyできる。私なども十勝の風景とかある種ミーハーにアコがれるところもあるわけで、都会よりもそういうところで、かつ一定の水準が保てるといいのではないか。そういうものを目指す。そうした意味では、議論するときにはフォーカスしていく必要がある。私がいう地域公共交通というのは、まさに十勝とか、そういうレベルを一つ考えて議論を進めていくということであると思っています。

吉見：ありがとうございました。実は、後半でまたご質問いただくかと思ったのですが、申しわけありません、時間も過ぎましたので、ここでディスカッションを含めシンポジウムを終わらせていただきたいと思います。

本日ご参加いただきましたお二人の講師に拍手をお願いいたします。(拍手) 本日は、どうもありがとうございました。(拍手)