

国際公共経済学会 第 36 回研究大会 2021 年 12 月 12 日(日)
パネルディスカッションⅢ 公共経済部会「コロナ禍で変容した公益事業分野の持続性」
交通・通信部門 要旨

I 参加者

コーディネーター:野村 宗訓(関西学院大学)

パネリスト:平田 一彦(東武カードビジネス)、藤井 大輔(東京交通短期大学)、林 秀弥(名古屋大学)、野村 宗訓(関西学院大学)

II 報告の要約

新型コロナウイルス感染症の蔓延によって、交通分野は大きな打撃を受けている。本パネルディスカッションでは、パネリストがそれぞれの立場から報告を行った。以下でその要約を紹介する。

○「新型コロナウイルスが鉄道事業に与えた影響と持続可能性」(平野)

わが国の鉄道輸送全体の現況を輸送人員と運賃収入のデータから説明した。2020 年度における主要鉄道各社の業績はコロナの影響で悪化した。関東大手 8 社の 2020 年から 21 年の月別輸送人員の動向をコロナ以前との比較で示した。テレワークが大きな要因であるが需要が減少した。更にインバウンドの激減から受けた影響も大きい。グループ経営の観点から百貨店、ストア、ホテル事業の影響をみると、生活必需品を扱うストアはコロナの影響は軽微であった。大手 8 社の収益は減収、特にレジャー面で大きな影響を受けた。

利益面では運輸事業の悪化が際立っているが、それは固定費が大きく、供給面で即時に削減できなかったためである。優先株の発行や公募増資、ビルやホテルの流動化でバランスシートを改善している。コロナ禍で各社はビジネスモデルの再構築、ポートフォリオ見直し、DX 推進、SDGs 重視が進められている。B2B により、人の移動に依存しない経営を模索する会社も出てきている。基本的には B2C が中心であるが、持続可能性では安全・地球環境・地域共生・コーポレートガバナンスという点が考慮されている。

○「3 つの“ドル箱”が消失した乗合バス事業」(藤井)

乗合バス事業で 3 つのドル箱が消えた点を明らかにする。路線バス・高速バスの利用者がコロナの影響で減少している。経営状況は悪化するばかりである。ドライバーは中高年男性に依存し、慢性的な人手不足に直面している。そのような特徴がある中で、テレワークとステイホームによって、日常的なバス、都市間輸送の高速バス、深夜バスの需要が消えてしまった。大型連休、お盆休み、オリンピックの需要が伸びなかった。地方部では路線廃止も出てきているが、都市部では密回避を狙った通勤用や、ワクチン接種会場の送迎用のバスを運行する例もみられる。地域公共交通計画に基づいて、稼げる事業者に転換していくべきである。

○「自動運転普及に向けた3つの課題」(林)

テレワークとなりブロードバンド利用によって通信事業は成長している。通信と密接に関わった自動運転に焦点をあてる。自動運転に向けて 3 つの課題を中心に考えていく。①自動運転の技術レベルと利用者選好の関係性、②自動運転普及に資する法制的対応、③自動運転プラットフォームにおける競争と独占性。自動運転は AI や IoT の進展を通して、レイヤーを越えて他のシステムと調整する必要がある。わが国では官民 ITS 構想のロードマップが作成されている。ドライバー不足への対応、生産性向上への寄与、運転者過失とりわけ高齢者ドライバーの事故回避、渋滞解消などの点から評価できる。2030 年までに安全な自動運転を目指すことになっている。レベル 1 からレベル 5 に区分されているが、現在はレベル 3。自家用車は一部レベル 3 を実現、移動サービスと物流サービスでは 2025 年のレベル 4 に向けて実証実験を重ねている。

自動運転技術と社会実装については技術的側面に偏りすぎないように注意すべきである。利用者の心理的障壁を下げるのが重要である。リスク重視の考え方になびくので、利用者の選好を定量的・定性的に把握すべき。ハッキングなど想定外のリスク、ネットワーク上の制御不能なリスクが起り得る。賠償責任について、現行法枠組みで維持、自賠償保険でカバー、システム供用者である自動車メーカー負担などが検討されているところ。自動運転のプラットフォームが複数で動いているが、今後は相互運用性(インターオペラビリティ)や共通基盤の利用が重要となる。

○「航空・空港が直面する経営危機と支援方策－欧州の経験から得られる示唆－」(野村)

わが国の大手航空会社が2020年度に大打撃を受けた点をデータから確認できる。欧州の主要大手エアラインの状況と特徴を把握した上で、コロナを乗り切るためにどのような戦略をとっているのかを把握した。①イギリスとスペインの IAG BA and Iberia グループ、②フランスとオランダの Air France and KLM グループ、③ドイツ・スイス・オーストリアの Lufthansa グループに区分して整理した。経営形態に注目して、レジリエンスについての関連性を考えると、①を「ファンド依存型」、②を「公有容認型」、③を「ハイブリッド型」と呼ぶことができる。タイムリーな公的資金を提供する③が、わが国の現状を打破する上で示唆に富んでいる。

Ⅲ パネルディスカッション

4 報告の後にパネルディスカッションを行った。その内容は以下の通りである。

○イギリス・グラスゴーで開催された COP26 への参加者が自家用ジェットを利用してきた点が批判されているというコメントがあった。それに対して、航空も脱炭素化を求められているため、電気飛行機や空飛ぶタクシーの開発が進んでいる点も紹介された。LCC であるイーজেットも電気飛行機に前向きに取り組んでいる。

○バスの自動運転の実現可能性はインフラ整備とコスト面から難しいのではないか、という疑問が提起された。インフラについては、物流では高速道路の隊列走行、トラックの専用レーンの実証実験が進んでいるので、バスについても普及できると考えられる。しかし、事故時の責任所在が不明確であるという課題も残っている。

○稼げるバス事業者になるための方策として地方公共交通機関の合併再編成が一案となるが、どのように評価できるかという問題も提起された。金融機関も統合で体力をつけている点は共通しているように考えられる。独占禁止法の特例としてホールディングスが認められれば、規模拡大で儲けられる事業者に転換できる。

○鉄道会社はグループ経営によって内部相互補助を可能にしていることに加え、B2B に活路を見出し、コロナ以降の打撃を克服するなど工夫している。しかし、すべての鉄道会社が同じような戦略を展開できるのだろうか。現実には、カードでポイントをためてストアで使ってもらったり、JA と協力して野菜を輸送してフードロスを解消するなど、地域との協業を進める例もあり、各社各様の戦略をとることになる。

○最後に、パネリストの強調したい点として、以下のような意見が出された。自動運転に関してはクルマが動く通信になるので、今後は相互運用性が求められる。自動運転はベビーカーの感知も含めて、安心・安全が確保できるようにしなければならない。バス事業は日常生活における移動のニーズを把握した上で、稼げるような戦略が必要になる。公益事業におけるデジタル化の進展や脱炭素化への対応には、文理融合型の人材育成が重要になる。今後も欧州における実験を学び、学会活動を通じた意見交換を深めることで、そのような人材育成につながると考えられる。

以上。