

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会
今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第8回）

日時 平成19年1月15日（月）

場所 国土交通省

高等海難審判庁審判業務室

（中央合同庁舎第2号館15階）

【生活交通対策室長】 それでは、定刻となりましたので、第8回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催したいと思います。

冒頭大変恐縮ではございますが、事務局に人事の異動がありましたので、紹介させていただきます。旅客課の総括補佐を岡野が務めておりましたが、かわりまして蔵持が着任しましたので、紹介させていただきます。

【総括】 蔵持でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【生活交通対策室長】 それでは本日の議事に入りたいと思います。これからの進行につきましては、委員長よろしく願いいたします。

【委員長】 新年明けましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。委員の皆様方、この小委員会の予定といたしましては、本年の6月を目途にバスサービスの活性化策を取りまとめるという運びになっております。取りまとめまであと半年という期間でございますので、委員の皆様方のご協力をちょうだいいたしまして、意義のある取りまとめにしたいと思っております。どうぞ重ねてよろしくお願い申し上げます。

それでは早速ですが、議事に入りたいと思います。バス事業の活性化策につきましては、1つが大都市圏、2つ目が県庁所在地等の地方都市、そして3つ目が過疎地等の地方部というように分けまして検討を進めていくという運びになっております。前々回、これが大都市圏、それから前回は地方都市ということで、おのおのの活性化策についてのご議論をちょうだいしてまいりました。

本日は、過疎地等地方部のバス事業の活性化につきまして検討したいと思っております。地方部におきましては、モータリゼーションの進行や過疎化の影響によりまして、利用者の減少が著しく、経営的に大変厳しい状況にあるということでございます。その一方で、

地方部のバスにつきましては、主として、自家用車を利用することができない高齢者、並びに学生といった方々に利用されており、何らかの公共的な交通機関を確保するという必要性に迫られております。そのため政府におきましては、補助金によりまして路線の維持を図っているところでございますけれども、利用者数の減少、赤字の増加に合わせまして、補助金を増額していくという財政的な余裕は、大変残念ではありますけれどもなかなか見出せません。したがって、限られた財源の中で最も効率的に地域住民の足を確保していかなければならない、こういう状況でございます。

本日は、いかに地域交通路線を確保していくか、そのための補助制度はどうあるべきかについて、ご議論をちょうだいしたいと思います。その後、次回以降の検討の進め方につきまして、委員の皆様方からご意見をちょうだいしたいと思います。

それではまず事務局から、議題Ⅰ「過疎地等地方部におけるバス活性化策について」のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【旅客課長】 それではお手元の資料1と書いたものがございまして、これに基づきましてご説明をさせていただきます。1ページ目、目次でございますけれども、主として現状、これまでの経緯、現行の制度等について資料を整理してございます。

1ページめくっていただきまして2ページでございますが、これは第5回のときの整理でございます。ただいま委員長のほうからもお話がございましたように、典型例として人口数万人程度の小都市、あるいは過疎地を念頭に置いて、現状と課題を整理したものでございます。自家用車の役割は極めて大きく、バス利用者は絶対数が少ない上に減少傾向が続いております。経営的に大変厳しい路線が多数であるということございまして、課題としては、いわゆる路線バス以外の運行形態を含めて、交通弱者の足をどうして確保していくかという話、それから地域の実情に応じて運行形態、運行主体を適切に選択するか、あるいは地域社会との協働・連帯を強化するか、補助制度によるこのような動きを後押しする、こういったことが必要なんではないかということ、第5回のときの概括的な整理としてまとめさせていただいたものでございます。

3ページでございますけれども、これは全体の数字でございますが、これまでの過疎地域の状況でございます。左側のグラフは棒グラフが旅客数でございます。青い折れ線グラフが系統数でありますけれども、左を見ていただきますと、旅客数が減少するほどには系統数は減っていないということございまして、その結果として、右側のグラフの折れ線グラフで示しておりますように、輸送密度はだんだん下がっておって、すなわちバスの効

率性が低下してきていると、こういうものを全体として整理したものでございます。

その中で特に地方部ということで、4ページに、平成に入って非常に旅客数、系統数とも落ち込みの大きい地域ということで、山梨県をここに例示させていただきましたけれども、輸送人員、系統数ともこのような形で減少してきているという姿でございます。

それから5ページでございますけれども、平成17年度の経常収支率を地域ごとに整理したものでございます。赤い数字で示しておりますのが経常収支率。これは補助金抜き、補助金を含まない形での経常収支率でございますけれども、85以下を赤い数字で示しております。北のほうからいきますと、北北海道、東北、羽越、あるいは東中国、四国、南九州といった、いわゆる地方部を抱えるこういった地域で補助金前の収支が85を割っている、非常に厳しい状況になってございます。

6ページでございますけれども、補助金を含めて収支率を見ますと、真ん中の段にございますように、収支率（補助金含む）というところにありますように、一番下の段ですが、全国ではちょうど100くらいになるということで、全体として言えば赤字を補助金で何とか埋め合わせをしているという状況でございます。この補助率という欄がございまして、これは要するにどのくらい補助金に頼っているかという数字を示したものでございます。黄色が8%以上の地域を網かけしたものでございますけれども、一番右のほうの欄に12年度の数字がございまして、12年度は8を上回っているのは4ブロックでございます。それが17年度においては10ブロックということで、全体として補助金への依存が進んでいる。全体として見れば3.4%が4.6%になっておりますけれども、地方部で補助金頼りのブロックがだんだん増えてきているというのが、この資料に示されておるかと思えます。

7ページでございますけれども、こういった状況の中で、平成10年以来運賃改定は行われておりませんでしたけれども、昨年、2事業者におきまして運賃改定が行われまして、輸送需要の減少、あるいは軽油価格の高騰といった背景の中で、運賃改定による増収を図るという動きも出てきております。佐賀県の昭和自動車は6.2%、それから新潟の新潟交通が6.7%、それぞれ昨年運賃改定を実施したところでございます。

以上が概括的な状況でございますけれども、平成11年、規制緩和を行ったときの運輸政策審議会答申においても、生活交通の確保というのが一つの大きなテーマでございました。その際の整理を以下8ページ、9ページ、10ページで、もう一度簡単に掲げさせていただきます。

まず8ページの基本的な方向でございます。いわゆる需給調整規制の撤廃に伴いまして、退出が許可制から事前届け出制になりました。したがって需給調整規制を背景とした制度的な内部補助、これを前提としない新しい生活交通確保の方策、仕組みをつくる必要があるということが、基本的な認識としてございます。それから国と地方公共団体の役割分担といたしましては、地方公共団体は地域の生活の足の確保、あるいは地域の町づくりの観点から、それから国はナショナルミニマムの観点から、必要な方策を適切に分担・協調して講じるということが、基本的な役割分担でございます。その中で、地方公共団体が従来以上に主体的に関与していくことが適当であるという考え方が示されております。それから、地域の関係者がほんとうに必要なバス交通サービスの見きわめを行い、効率的な輸送形態を選択する、あるいは事業者等の経営効率化、創意工夫を促進するような措置を講ずるための、具体的な対策を講ずることが適当であるということが指摘されております。

これを受けまして、下のほうでございますけれども、補助制度につきまして、従来は事業者ごとの補助という考え方でございましたが、内部補助を前提としないという考え方に基づきまして、路線ごとの補助に転換したところでございます。それから、従来以上に地方公共団体が主体的に関与していくという考え方に沿いまして、これは後ほどまた出てまいりますけれども、地方財政措置の拡充、いわゆる交付税措置でもってバスに要する経費を見るという制度を導入したところでございます。

それから9ページでございますが、公的補助制度のあり方についての答申の概要でございます。いわゆる欠損の補助ではなくて、必要な費用を補てんする運行委託的な補助を行うよう制度を見直すことが適当であるということが指摘されております。それから、補助の対象とする生活交通の範囲、輸送サービス水準等については、地方公共団体が主体的に判断することが適当である。このため、安定的な地方財源の手当を検討することが適当であるということ。それから、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について、地方公共団体を通じて支援することが適当であり、このため補助制度について見直しを行うべきであるということ。それから、効率化を図るためにスクールバス、福祉バス等との一体的な運行を促進すること。それから補助金額の決定に当たっては、入札制に準じた仕組みを含む適切な方法について検討を行うことが適当であること。こういったことは補助制度のあり方として指摘をされております。

これを受けまして、先ほども申し上げましたけれども、事業者ごとの補助から路線ごとの補助への転換を行いまして、従来は企業が黒字であれば、その会社には補助金は出な

かったわけでありすけれども、現在は、企業は黒字であっても赤字路線であれば補助が出るという仕組みになっております。それから国の役割という意味で、広域的・幹線的な路線のための要件として、例えば1日3回以上でありますとか、路線長10キロ以上、あるいは複数市町村をまたがるという要件を、国の補助制度の対象の要件としているところでございます。それからスクールバス、福祉バスとの一体的運行を促進するための補助制度を創設いたしました。さらに市町村バスにおいては、入札を実施している市町村がございす。こういった対応を、公的補助についてはとっておるところでございます。

それから10ページでございますけれども、地域における取り組みのあり方ということで、事業者が路線退出を希望する場合、あるいは路線の維持が困難になるであろうと認められる場合には、地域の足をどう確保していくか、その場合の公的補助のあり方、あるいはサービス内容等について地域の関係者が協議し、合意に基づく必要な措置が具体的に講じられることが適当であるという考え方に立ちまして、都道府県が主体となって、関係者からなる地域協議会を設置し、協議することが適当であるということが、答申で指摘されております。

これを受けまして、各都道府県において地域協議会が設置されたところでございます。路線退出のときには、地域協議会におきまして生活交通の確保方策についての議論が、現在行われているところでございます。

以上申し述べましたような形で、11年には運政審答申の中で生活交通の確保方策が整理されたところでございまして、これに基づいて現状どうなっているかというのを、これから11ページ以下で少しご説明をさせていただきたいと思ひます。

まず地域協議会でございますけれども、今申し上げましたように、各地域で各県ごとに、この地域協議会というものが開催をされております。11ページに書いてございますように、生活交通のあり方一般、具体的な路線の生活交通確保方策ということを協議事項といたしまして、原則として都道府県主催で開催をされております。

(2) のところでございますけれども、いわゆる必要的協議事項ということで、制度上必ず地域協議会で協議してくださいということになっておりますのが、1つは路線の廃止でございます。路線の廃止の場合には、原則として廃止の1年前を目途に事業者から退出の申し出をしていただいて、この地域協議会の場で、その後の路線維持方策等について協議をしていただくということになっております。それから②でございますけれども、これは補助制度との関係で、生活交通路線維持確保3カ年計画とございますが、国が地方バス

路線維持費補助の対象とする路線でございまして、その3カ年計画を承認するというのが、この地域協議会の役割となっております。

課題として(3)で少し整理をさせていただきましたけれども、1つは、この今申し上げた必要的協議事項以外に、なかなか実質的な議論がなされていないケースが多いのではないかと。すなわち、国の地方バス路線維持費補助を得るための3カ年計画を、形式的に承認する場になっていないだろうか。日ごろから地域の生活交通をどのように確保していくか等について、実質的な議論が行われていないケースが多いような気がいたしております。それから生活交通の維持方策についても、事業者からの撤退の申し出があつて初めて、具体的な協議が開始されるというケースが多いのではないかという気がしております。それから補助制度そのものにつきまして、②でございますけれども、補助の効率性向上等について検討をなされることはやはり少ないわけございまして、単に路線の選定を形式的にこの場で行うというケースが多いのではなかろうかという気がしております。

12ページ、これは今申し上げました路線廃止の手続の概要を示したものでございまして、基本的には地域協議会を設置して、廃止の1年前を目途に申し出をしていただいて、そこでいろいろな具体的な生活交通確保のための調整を行っていただくと、こういうことをしておるところでございます。

それから13ページでございますけれども、これは路線廃止の状況、特に平成14年の規制緩和以降の状況を示したものでございます。いわゆる6カ月前の廃止の届け出があつたものを整理したものでございまして、実際にこれだけ廃止されているかどうかということとは、必ずしも一致しない部分がございますけれども、届け出の件数で整理するところなるということでございます。一番右のほうにございます年度計のところを見ていただきますと、14年度以降、187、100、121、30、408と、かなり年度によってでこぼこがございます。届け出系統数で見ますと、そういうでこぼこがございますけれども、傾向として、必ずしも増えているとか、減っているとかということと言える状況にはないのではないかという気がしております。ちょっと特徴的なことといたしましては、平成18年度5月に323系統、それから9、10、11あたりで少しまとまった数が出てきております。これはその次のページに紹介しておりますけれども、鹿児島県あるいは宮城県といった特定の地域で大規模な届け出がなされているといった状況によるものでございます。

14ページでございますけれども、今申し上げましたように、1つは宮城県で宮城交通によるバス路線の廃止ということがなされました。平成17年12月に宮城交通、それからその分社、地域子会社から、運行系統の4分の1に当たる107系統の廃止の申し出がございまして、平成18年6月から9月にかけて、それについて今後の取り扱いが決められたという経緯がございます。具体的には15系統が廃止されて、そのほかは何らかの形で運行継続なり、転換がなされたということでございます。

それから右のほうは、鹿児島県のいわさきグループの路線バスの廃止の動きでございまして、平成18年5月、グループの5社から、運行系統763の4割強に当たる323系統の廃止の申し出がございました。その後、協議を地元のほうで重ねまして、昨年11月に112系統運行継続、159系統転換、52系統廃止といった形で協議が整ったところでございます。こういった大規模な廃止の申し出の例が昨年相次いだということで、少し象徴的な動きかなという気がしております。

それでは、この生活交通確保の路線の現状というのはどうなっているんだろうかというのが、15ページの数字でございます。この資料は左下の注のところに小さく書いてございますけれども、事業者さんへのアンケート等をもとにしてイメージとして整理したものでございまして、必ずしもここに書いてある数字が厳密な意味で正確かというのと、少し荒っぽいところはございますけれども、大体のおおよそのイメージとしてこういうものだというところでございます。黒枠の中に系統数がございまして、これを全部足すとこの数字は、資料の中では3万6,000系統ほどになります。現実には全国で4万系統ほどでございますので、少し漏れがございまして、その3万6,000系統が、黒字・赤字、それぞれの依存関係はどうなっているかというものを示したものでございます。

まず3万6,000系統のうち左側、黒字路線がおおよそ1万系統でございます。これは主として都市部の幹線輸送等の路線であります。その黒字路線からの内部補助によって成り立っているであろうと思われるのが、この紫色の部分、1万4,000系統でございます。それからそれ以外のおおよそ1万2,000系統程度は、何らかの形で外部的に公的な補助がなされて成り立っているものであろうということで、ここの国庫補助路線以下のものを足しますと、大体1万2,000程度になります。大ざっぱに言いますと、3万6,000のうち1万が黒字で、残りのうち半分が内部補助、半分が外部の補助といった形で成り立っているのが我が国のバス路線全体の現状かなというイメージが、この15ページで示したものでございます。

そこで、公的な補助というのがこの中で大きな役割を果たしているわけですが、それでも、それを説明したのが16ページ以下の資料でございます。

まず、国の生活路線維持補助が16ページでございますけれども、この図に示してありますように、経常費用から経常収益を差し引いた欠損、これを国と都道府県で半分ずつ負担しましょうというのが、この国の仕組みの基本でございます。この路線維持費補助とともに、下のほうにございます車両購入費補助も行っておるところでございます。

それから先ほども申し上げましたけれども、規制緩和に伴いまして一部制度の見直しをしております。それが17ページで、もう一度簡単にご説明をさせていただきます。17ページ左側の旧補助制度は、事業者ごとの補助でございました。現行の補助制度は、これを路線ごとの補助に切りかえております。したがって具体的に申し上げますと、旧制度では赤字の事業者のみが対象であったものが、現在は黒字・赤字事業者いずれでも可ということで、路線に着目して、赤字路線であれば一応補助の対象になり得るということでございます。それから路線につきましては、一定規模の輸送量がある路線を対象としておりましたけれども、現在は路線の性格として、広域的・幹線的な路線に重点化をしております。それから、どういう路線を対象とするかということにつきましては、従前は知事が路線を指定しておりましたけれども、現在は関係者の集まる地域協議会で計画を策定し、補助をするということになってございます。それから、国庫補助対象外の路線につきましては、規制緩和の時期に合わせて交付税措置を講じたところございまして、これによって、自治体の判断で維持を図るということにしておるところであります。

18ページに、その辺の国の補助制度の具体的な考え方を示しておりますけれども、この右上のクリーム色の箱、補助要件のところをごらんいただきますと、複数市町村、キロ程10キロ以上、1日当たりの輸送量15人から150人、1日当たりの運行回数3回以上、それから広域行政圏の中心市町村等にアクセスするもの、それから経常収益が経常費用の原則20分の11以上のもの、こういったことで、いわゆる広域的・幹線的な路線というものを選んで補助をしておるところでございます。

その実績でございますけれども、19ページに地方バス路線維持対策補助交付額の推移という資料がございます。大変財政事情が厳しい中でございまして、交付実績という上の欄をごらんいただきますと、14年度は73億円、15、16、17と少しずつではありますけれども減少してきております。17年度は72億円ということになってございます。そのうち64億がいわゆる路線維持費、それから7億弱が車両購入費というのが17年度

の実績でございます。

この金額でもって補助対象となっておりますのが下の表でございますけれども、事業者数で言うと17年度は225。これは若干増加傾向にございます。それから補助路線数で約1,800。それから輸送人員で見ますと1億4,400万ということでございまして、この下の欄外に書いてございますが、平成17年度を見ると1乗車当たり約50円、都道府県の負担する協調補助分を含めると、約100円の補助を行っているということでございまして、補助対象路線において、1人の旅客が乗った場合の公的な負担が約100円というのが現在の姿でございます。

これを地域別に交付額の実績を整理してみたものが20ページでございます。先ほど来申し上げておりますように、事業者ごとの補助から路線ごとの補助に改められたということもございまして、かなり地域ごとにばらつきが出てきております。例えば東北をごらんいただきますと、13年度は15億が東北地方に交付されておりました。それが17年度においては8億6,700万ということで、大幅に減少しております。もう一つ減少しているところとしましては四国がでございます。13年度は9億円でございますが、17年度は6億円まで減ってきております。これに対しまして中部地方をごらんいただきますと、13年度は6億5,000万、これが17年度は11億ということで、倍近くに増えております。それから九州も13年度の8億円から17年度は10億円ということで、増加傾向にございます。

これは1つは、例えば中部地方などにおきまして、従来、事業者としては黒字であったために交付対象となっていなかった会社の赤字路線が、対象となったということはあるかと思えます。それからもう一つは、やはり東北、四国といった地域では、この国庫補助路線の対象となるような幹線的な系統そのものが少なくなっているといった事情もあるかと思えます。平成14年度以降、地域によってかなり額の増減が鮮明な形で変わってきておるといのが、この数字でございます。

それから21ページには、都道府県ごとの国庫補助金の単位当たり執行状況という資料を掲げてございますが、これは輸送人キロ、あるいは旅客1人当たり幾らの補助金が出ているかというものを整理したものでございまして、例えば東京都をごらんいただきますと、輸送人キロ当たりの補助金は12円となっております。それに対して宮城県は2.7円、それから栃木とか宮崎といったあたりが3円程度。要するに同じ補助路線であっても、1人当たり、あるいは人キロ当たりの補助金額というのはかなり差がございまして、安く済

んでいるところもあれば、1人あるいは1人キロ当たりの補助金がかかなり高い地域もあるということで、補助金そのものの効率性といえますか、意味合いというのはかなり地域差があるというのが、この資料でございます。概して言えば、都市部でどちらかというと高い、すなわちお金のかかる仕組みになっているということが言えようかと思えます。

これを収支率との関係でプロットをしてみたのが22ページの図でございます、当然のことながら収支率が低いほうが、若干、輸送人キロ当たりの補助金が高くなっているという傾向もございますし、その他いろいろ費用構造、あるいは輸送密度等の関係が、この背景にはあろうかと思えます。

以上が国庫補助の関係でございますけれども、23ページにいわゆる地方財政のお話を少し整理しております。基本的には県分、市町村分とも、特別交付税を中心といたしまして、事業費の8割の額がいわゆる交付税措置で地方に配分されるという仕組みを、平成14年度以降、規制緩和に合わせて導入をしたところでございます。事業費ベースで地方財政措置の規模を整理してみますと、これは地方財政計画上の数字でございますけれども、13年度に550億円からスタートいたしまして、14年度以降少しずつ毎年増えているといった状況でございます、19年度もほぼこれと見合いの数字になるのではないかと思われております。

これはいわば入り口で、国から地方にどれだけのお金が配分されるかという数字でございますが、実際に地方から、いわゆる単独補助という形でどれだけ出ているかというのが24ページでございます。これも市町村の単独を中心といたしまして、年を経るごとに地方が負担する額というのは増加しているという傾向が示されております。実際に地方が支出した額というのを日本バス協会のほうで調べていただいたものでありますけれども、17年度は358億という数字になってございます。

それから、こういった地方単独で補助を行う際の業者の選定ということにつきましては、25ページに資料をつけておりますけれども、かなりの程度、入札が行われております。ただその場合に、価格だけを評価する入札というものが非常に多うございまして、昨年9月に私どものほうから地方公共団体あてに、必ずしも価格だけではなくて、価格以外の要素も考慮してくださいというガイドラインを示したところでございます。コミュニティバス、市町村バスの運行について、安全性の向上、利用者利便の向上、環境の保全等についても評価を行ってくださいと。それによって運行主体を総合的に評価することが望ましいですよという内容のガイドラインを、私どものほうから示したところでございまして、

具体的にはここに評価項目の例を、次の以下のとおりというところにございますように、安全性、利便性、環境、こういった点について評価項目を示して、働きかけをしておるところでございます。

それからもう一つ、制度改正といたしましては、26ページにございますが、道路運送法の一部改正を昨年10月から施行しておりまして、大きく言って2つございます。コミュニティバス、乗り合いバス等の導入をしやすいとするといった改正、それからもう一つは、いわゆる白ナンバーでございますけれども、市町村バス、あるいはボランティア輸送等について登録制度を導入したというのが昨年10月の道路運送法改正でございまして、これによって、特に地域における小規模な輸送につきましては、従来よりも導入をしやすいになったのではないかと考えております。

27ページには、その法律改正前後の法律の適用関係を整理してございます。ちょっと細かいので省略をさせていただきます。

それから28ページでございますけれども、デマンド交通が各地域、特に過疎地で一部導入されております。これまでは定時定路線のバスが廃止された後に、各市町村、あるいは商工会議所が独自にシステムを構築するというケースが多かったように思います。国のほうとしては19年度予算、来年度の予算から、デマンド交通のシステム構築費を一部補助する制度を導入したところでございます。デマンドの評価につきましては、いろいろ地域によっても必ずしも一様でない部分があるかと思っておりますけれども、一つの課題といたしまして、各市町村、あるいは商工会議所が独自にシステムを構築する方法は、かなり金のかかる仕組みになっておるのではないかとということで、この事例というところでございますけれども、ある町の事例では初年度、システム等の構築費に1,000万円、それから毎年度、オペレーター人件費300万、保守回線使用料200万といった、かなりの額がかかっておりまして、過疎地ということを見ると、かなり大きな負担になっているのではないかと気がしております。今後一つの課題として、ローコスト運営のための共同のシステム構築のようなことも考えられるのではないかと考えております。

以上、いろんな制度、規制制度、補助制度、あるいは実際の予算の執行状況といった点から、現状の生活交通確保方策についてご説明をいたしましたけれども、29ページに今後における方向性ということで、事務局の方向性の案を整理させていただきました。大きく分けて3つの項目がございます。

1つは、地域の需要に合った手段を選択することが重要ではないかということでござい

ます。各地域において、必ずしも路線バスのみではなくて、需要の規模、あるいは態様に適合した交通手段を選択することが重要であるということでございます。そのための政策的な対応といたしましては、路線バスからの転換、合理的な手段の選択を促すような助成等の制度も必要ではないか、あるいは弾力的な交通サービスの提供が可能となる規制等の制度についても、環境整備として必要ではないかということでございます。

それから2つ目の項目といたしましては、バス事業者と公的主体・地域社会との役割分担と連携ということでございます。バス事業者は経営合理化等により、極力路線の維持に努めていただく必要があるだろうと。その上でなお維持困難な路線につきましては、地域においてその必要性を判断して、公的主体あるいは地域社会の負担で交通手段の確保を行うことが必要になりますけれども、その一連の過程でバス事業者と行政、地域住民とが情報や問題意識を共有し、連携と適切な役割分担を図ることが重要ではないかということでございます。おのおのの路線の状況について日常から各関係者が情報を共有し、状況に応じて利用促進策、あるいは将来の交通手段維持のあり方等の検討を行う体制が必要ではないか。現状しばしばありますのは、ある日突然そのバス路線の廃止が地域社会に提案されるということは、非常に大きな波紋を起こすケースが多いわけでございますけれども、日常からこういう情報、問題意識の共有が必要ではないかということでございます。それからその中でバス事業者は、地域の旅客動向、あるいはバス運行等に精通し得る立場にあるわけでありますので、地域における検討に積極的に参画・貢献することが期待されるのではないかということでございます。

それから3番目といたしまして、公的な補助により維持される路線における効率性の確保ということございまして、補助金等の公的負担により維持される路線につきましては、どうしても漫然と運行が継続されるといったおそれがある、常に必要性を検証しながら運行の効率化、あるいは需要に適合した路線設定を確保するといった努力が必要ではないかということでございます。効率化や増収努力を促す仕組みが内在した補助制度をいかにしてつくっていくか、あるいは必要性や路線・サービスレベルの適切性が常に検証される仕組みをいかにつくっていくかと、こういったことが課題ではなかろうかと思っております。

こういった問題意識に基づきまして、主として補助制度につきまして、30ページから若干課題を整理してございます。30ページでございますけれども、上の箱でございますが、そもそも補助制度につきましては財源に限度があるということ、それからやはり補助

という仕組みそのものに内在する課題がいろいろあるのではないかと考えています。

その課題といいますのは、1つは左側のほうにございますが、どうしても補助があると、合理化あるいは増収といった努力をそぐ要因となりかねないということございまして、現在の制度にも、経営努力を促す仕組みがある程度組み込まれておるところでございます。例えば、補助金算定上ブロックの単価を上限として、それを上回る部分は事業者が負担するとか、あるいは経常収益が20分の1以上の路線を対象を限定するとか、こういった仕組みが導入されております。

それからもう一つ、右側のほうの流れでありますけれども、先ほど申し上げましたように、国の役割に対応した補助要件の設定をするという意味で、例えば複数市町村とか、路線長10キロとか、1日3回以上とかいう要件がございますが、これをクリアするために、必要性のない、あるいは合理性を欠く路線設定がなされることがあるのではないかとといった問題もあろうかと思っております。これを避けるためにも、地域協議会等において十分な議論をしていただきたいと思っております。現在のところ、さらなる効率化を推し進めるためのインセンティブが不足しているのではないかと、あるいは本来実質的な議論をしていただくべき地域協議会が形骸化しているのではないかとといった問題意識がございます。

18年度におきましてもこの改善措置のところにありますように、こういった問題意識に基づきまして、路線のアセスメントの実施、あるいは収支改善計画の策定、それから要件の合理化、こういったことを一部実施しておりますけれども、依然として右下のほうにございますように、インセンティブの強化、あるいは地域協議会でのチェックのさらなる強化、こういったことは必要なのではないかなという気がしております。

18年度に行った改善措置の概要を整理したのが31ページでございますけれども、基本的には自己評価の仕組みとして、すべての路線を対象に、どのくらい役に立っているかとか、あるいは地域交通政策と整合しているかといったようなことを評価していただくアセスメントを、1つ導入いたしました。それから(2)といたしまして、当初は補助金額の大きい、多い路線につきまして、収支改善計画をつくっていただくことにしたところがありますけれども、19年度以降、すべての路線でこれをつくっていただくことにしております。それから、地域社会に対して情報を開示していただくということもやっておりますし、新たな補助制度といたしましては、より低廉な輸送サービスに転換するための支援

をする制度を導入したところであります。

こういった措置を導入しておりますが、一つの大きなポイントといたしまして、増収あるいは効率化のために、インセンティブという問題があろうかと思えます。32ページに資料がございますけれども、18年、昨年7月に行っていただきました、この委員会の第1次取りまとめの中でも、特にこの点は個別に取り上げられておりまして、地方バス補助制度におけるインセンティブの付与のあり方が課題とされておるところでございます。当初、平成11年の運政審答申で想定されたような、赤字路線に対する参入圧力といったような誘因は発生せず、収支改善へのインセンティブが働きにくい制度となっているということが指摘されておりまして、これをどうやって強化していくかというのが課題でございます。

33ページに現行のインセンティブの制度を図示したものがございますけれども、一番左のほうに、地域標準キロ当たり経常費用というのがございます。要するに、地域ブロックの経常費用を上限として補助を出しますので、これを上回る業者につきましては、何とか自己負担を減らすためにも、この地域標準ブロック以下に経費を抑えるというインセンティブが一応働く仕組みになってございます。ただ、もともとこの地域単価を下回っている事業者につきましては、そもそもこういうインセンティブは働きませんし、それから、増収のためのインセンティブというのはなかなか制度の中に組み込まれていないというのが、現在の状況でございます。

実はこれにつきましては、34ページにございますけれども、かつて旧制度のもとにおきまして、地域標準単価を下回る事業者につきましては、その下回る部分の10%を補助金として交付するという仕組みがございました。この制度におきましては、地域標準単価を下回る事業者につきましても、費用を削減すれば削減するほど補助金として返ってくるという意味で、費用削減のインセンティブが働いていたところでございます。現在のところ、こういった仕組みは現行の制度には導入されておりませんが、かつてこういう制度がありましたということ。それから、このかつての制度のもとでも、増収インセンティブということにはなかなかないという問題はあるかと思えます。

したがって、35ページでございますけれども、こういったことを整理いたしますと、インセンティブに係る課題として、需給調整規制撤廃後は、当初想定されておりましたのは、生活路線においても参入圧力が働いて、最も少ない補助金で当該路線を運行する事業者が選定されることを前提として、インセンティブ措置は不要と整理された経緯がござい

ます。現実に市町村が発注するバスではそういった事例もございまして、特に入札方式では、効率的な事業者が利潤を上げることも可能な仕組みになっております。ただ国庫補助のように、既存事業者がネットワークとして維持している路線については、コスト削減の契機というのは限定されるわけございまして、なかなか路線の見直し等のインセンティブも限定されているということが現状ではなかろうかと思っております。それから、利用者確保による増収に対するインセンティブも今の補助制度の中ではなかなか見出しにくいというのが、現在の状況ではなかろうかと思っております。

とりあえず、私どものほうから資料の説明は以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。ただいま大変広範に、現状及び問題点等にかかわるご説明をちょうだいいたしました。このご説明につきまして、皆様方からご質問、あるいはご意見をちょうだいしたいと思います。非常に広範でございますので、どこからでも結構でございますが、とりわけ29ページに一つの方向性の案といたしまして、過疎地のバス交通等の確保策として、地域の需要に合った手段の選択、それからバス事業者と公的主体・地域社会の適切な役割分担と連携、3つ目といたしまして、公的な補助により維持される路線における効率性の確保といった点が課題であるというご説明がございました。これらを踏まえまして、どうぞ皆様方のほうからご質問、ご意見をちょうだいできればと思います。

【委員】 まさしくこの過疎地域の中から来ております北海道の十勝地区、十勝バス株式会社でございます。非常に今日の会議を楽しみに来させていただきました。といいますが、前段では一括した議論をされるということでしたけれども、このように3エリアに分けて議論をさせていただけることになりまして、私のような地方の出身のバス会社でありまして議論の中にちゃんと入っていけるということで、非常にありがたい思いでいっぱいあります。ただ、この今回の資料を見させていただきますと、やはり過去において具体的な施策が、あまりこの過疎地域におかれては実行具体策としては少なかつたんだなというのを、改めて痛感いたしました。それほどこの過疎地域、あるいは人口の小さい町のバスに対する施策というのは、難しいものがあつたんであろうなと感じているところがあります。そんなところから、今日1日ということではありますけれども、ますますこの過疎地域、あるいは地方のバスに対する議論をする場を広めていただければと思っているところです。

さて本題に入りますと、先ほどの地域需要に合った手段の選択等のお話ですが、

我々のような地域、地方におきますと、モータリゼーションがかなり実は進んでおりまして、実際にはどんなことになっているかといいますと、交通手段をより適切な形態に変えていこうという話の中で何が起こるかという、まずはやっぱり地方都市ですので、非常に財政が厳しいということがありまして、完全な金額勝負のような、入札制度の最たるものようになっていって、今までの運行実績ですとか、あるいはノウハウですとか、そこには全く加味されていない現状が出てきているように思います。そんなところから、今回ある程度のガイドラインというものが出されておりますけれども、これをぜひ遵守されるときともに、今まで路線バスとして頑張ってきた、何とか交通制約者、交通弱者の足を守ってきた路線を、そのまま単純に金額だけで、実績のない、あるいは趣旨、方針の伴っていないところにすりかわっていくのは、ほんとにいかがなものかなと思っていますので、そこら辺を一度検討していただくというか、その実態を把握していただきたいなと思っています。

それから、2番のバス事業者と公的主体・地域社会との適切な役割分担と連携の部分ですが、ここにも先ほど言いましたように、モータリゼーションが非常に進んでいるがために、実は地域社会において物事をいろいろ決定していく部分、方々というのは、バスを全く利用したことのない方々が中心になっております。したがって、バスの議論というのは実はされることなく、このようなことが決まっていく経緯が多々あります。そんな中で我々も非常に説明を重ねていくわけなんですけれども、残念ながらそのような位置にいらっしゃる方というか、バスを利用されない方というのは、将来においてもなかなかバスを利用されない、バスを利用するイメージがわからないというようなところがありまして、なかなか議論になってこない。そんなことからこの資料にもありましたように、バスが撤退するに至るまでの間にしっかりとした議論がなされていないというのは、実はそんなところに原因があるんじゃないかなと思っています。

したがって、より利用者の声を吸い上げる仕組みというのが、地方においては非常に必要なんじゃないかなと思っています。また利用者の中でも、きちんとそのバス事業者の背景などを知った上で意見を言っただけの人というのは、少なからずいらっしゃるんですが、そういう方たちの意見がなかなか通っていかないというのが現状でありますので、その辺をどうくみ取っていくか。我々事業者としても努力はしているんですが、なかなかそういうのを反映していけないという部分がありますので、それをどう制度的にくみ上げていくか。地域協議会あるいはいろんな協議会が設立しておりますが、そこをもっと

有機的にというか、機能するようにしていただきたいなと思っております。

3番目の公的補助の関係ですが、前回もお話しさせていただいたんですが、まず地方との協調補助という部分がありまして、何分にも地方の財政が非常に今厳しい厳しいと言われていまして、なかなか協調して補助できない。したがって車両補助なんか、北海道全体で毎年1台か2台しか当たらないんですけども、実は国交省さんのほうからはまだ車両補助の枠はあるそうなんですけど、北海道として協調できない。したがって2台しか出せないんだというような話もよく聞きます。これに準じて路線のほうの補助もそのような話が徐々に聞こえ始めてきておりますので、この協調の部分はどうとらえるのかと、全国一律に考えることになる、やはり地方の格差というものがありますので、それはなかなか難しいものがあるんじゃないかなと思っております。

また、これは我々バス事業者がよく言っていることですが、特別交付税に関しましてですけれども、先ほど720億から730億の中から350億から360億が支出されていますということでしたけれども、実は残り350から400というのはどこに行っているんだろうかという部分が非常にありまして、特に我々北海道は中でも交付された特別交付税に対する路線維持等に使われる率が、ものすごく低いエリアでもあります。というのも先ほど言いましたように、地方財政が非常に厳しいので、申請はするんですけども色がついてこないものですから、その地域地域によって優先順位が変わってきてまして、やはりモータリゼーションで非常にバスが今軽視されている中では、違うものから優先的に使われていってしまうという部分がありまして、我々事業者としても毎回非常に訴えは重ねているんですが、なかなか理解してもらえないという部分があります。国の制度の中でするので難しい部分は重々承知ですが、やはり実態としてお伝えして、これを何とか改善していく方法はないものかということで、お話をさせていただいております。

そのほか、先ほどから具体策としてデマンドバスというような話も出ていますが、デマンドバス単体で見ますと非常にいい策だと私も思っています。地方では補完し合いながら運行する必要性があるんだなとはもちろん思っているところですが、実は私どものエリアでは、補助路線が7割、8割を占めています。そうしますと、デマンド運行したくても補助路線ですと、今の制度の中ではなかなかできない状況ですね。迂回も1キロまでというような話になっていますので、複数に分かれたような系統にしますと非常に厳しい状況があります。したがって、ぜひとも補助路線におけるデマンド運行なり迂回運行をどう考えていくかということ、検討していただければなと思っております。

実例を挙げますと、私どもは士幌線という国庫補助路線を持っております。しかしながらその沿線上に学校がないがゆえに、学校のほうからぜひスクールバスを敷いてほしいと。以前は生徒さんも国庫補助路線に乗って、そこから停留所から少し離れた高校まで歩いていたんですが、今の少子化の関係で、学校側が直通のバスを敷いてほしいというような話になりました。当然ながらそれは難しいという話をしましたところ、独自にスクールバスを敷かれることになりまして、私どもは何とか迂回で対応しようと思ったんですが、やはり1キロ以上離れていたものですから迂回ができなかったというようなことで、直通バスを運行することによって、実は国庫補助路線に乗っていた学生さんが大部分乗りかえてしまったと。そうしますと今度、国庫補助路線の条件に合わなくなってきて、減便ですとか、あるいは距離を短くしたりとか、いろんなことで対応してきているんですが、非常に厳しい状況にもなっています。

したがって、地方においての言いたいことは、ある程度少ないお客様をいかに効率よく運ぶか、移動していただくかということにもなりますので、時間帯による迂回運行ですとかデマンド運行というのは、必要なんじゃないかなと感じています。これは補助の制度の話であります、そのように感じております。

そのほか、当社は平野に属していますので該当はなかなかしてこないんですが、山間部に位置している地方の路線等は、ある程度幹線を走った後、枝分かれして山の中に入っていくと聞いています。そうした場合、非常に競合率カットというのが厳しく適用されまして、路線維持に非常に苦しんでいるんだというような話を聞いています。当該地区におきましては、まだまだ乗降人員が範囲の中にありますので、競合カットの対象にはなっていないんですけども、やはり四方を川に囲まれていまして、橋を通らなければ中心部には入ってこれないというようなところが多々ありまして、橋といっても四方に2本ぐらいつつしかなく、その橋を通るがために今度競合していってしまうというような事情もあります。したがって、この競合カットについても、その特色等を踏まえて検討していただけるようお願いしたいなと思っています。

そのほか、先日晒されました生活交通再生路線というような話もありました。地方においては、ほんとにいかに効率よくお客様に移動していただくということが大切なんです、その中で、ある一定のところまでは幹線、ある一定の先は乗り合いタクシーや、そのほかの細かく動くバスによる乗り継ぎ方式という方針が示されて、非常にこれは有効だなと感じていたところなんです、実はやはり田舎、地方はもともと利用されるお客様が少

ないものですから、どうしても乗り継ぎということに非常に違和感を持たれて、利用者の声として、ぜひ途中で乗り継ぐのではなく、やっぱり中心地まで真っすぐつなげてほしいという要望が非常に多い場合があります。そんなことで、せっかくの幹線を生かすための、あるいは幹線との協働で支線もよくしていくための施策なんですけど、しばらく支線として走りますと、最終的にはやはり競合して中心部まで走ることになってしまうというケースもあります。そのことによって、やっぱり幹線自体の乗降人員が減ってしまったりで、国庫補助対象になっていかないケースもあるものですから、地方の特性というか、地方のよくないところだと思うんですけど、そこら辺の部分にも目を向けていただきたいなと思っています。

その中で先ほどインセンティブの話もありましたが、私は非常にこのインセンティブの考えに賛成をしております。というのは、当社は全国的にも、あるいは北北海道の中でも、単価を非常に合理化によって落としてきているところなんですけど、新補助制度になってからは、やはり単価を落として合理化、あるいは効率化を図っても、なかなかそれが報われずにきているという部分で、マインド的に、やろうということではあるんですが、これは事業者の問題ですけれども、それを実際にどう具体策に結びつけていくのかというのが難しい部分であります。ですからぜひ増収ですとか、増客ですとか、コスト削減に対するインセンティブが明確になれば、いろんな事業者さんがここに積極的に取り組んでいけると思っています。

特にこの補助路線で非常にシビア、難しい、ナーバスなところが、多少増収しただけではなかなか収益に変わりが出ない。というのは変な話ですけれども、増収したらその分だけ補助金の額が減ってしまう。これはコストダウンのほうでも同じなんですけど、コストダウンをしてもそれは補助金額の減ということで、会社の収益は変わってこないという部分があります。資金繰り上はちょっと変わってきますけれども、やはり最終的な年度の収支にはあまり影響が出てこないという部分がありますので、このインセンティブの制度というのをもっと真剣に、明確にしていればよいんじゃないかなと思っています。

かなりの話をしましたが、あと二、三お願いしたいと思うんですが、今、北海道では都市間バスというものを走らせております。本州におきますと高速バスということになるのか、あるいは生活路線ということになるのか、ちょっと非常に微妙なあいまいなところがあります。というのは、都市間バスというのは高速道路ばかりを走っているわけではなく、一般国道も走っておりまして、途中でお客様に乗っていただくという性格もありまして、

今のところ北海道の見解としては、都市間バスは生活路線という位置づけになっています。しかしながら、この生活路線の位置づけである都市間バスが、非常に距離が長いものだから、これに対して実は補助というのがかかってこないものだから、キロ当たり経費を大きく下げる要因になっています。事業から見ますと非常にキロ当たり経費が下がっているんですが、きちんとした、ほんとうに補助を必要とする路線のキロ当たり経費まで押しなべて下げてしまうことから、これはどう考えるのがいいのかなということで、今年も実は北海道の中でいろいろ議論があったように聞いています。

したがって、この都市間バスあるいは高速道路を利用する率だとか、都市間バスの定義だとか、そこら辺のものを制度上定義づけただけることが望ましいなと思っています。我々事業者はどちらで定義されても構わないんですが、今は補助対象にはならないんだけど、生活路線としてキロ、あるいは経費については算入算出して加算しているという部分があります。

実は私どもは、帯広・釧路間という都市間バスを走らせているんですけども、そこを途中まで走っていた生活路線がやはり国庫補助の枠組みから外れて行って、廃線に追い込まれております。そんな中で、何とか都市間バスを活用してその生活路線のかわりにならないかということで、いろいろ検討中ではあります。そのように、都市間バスといえどもほんとうに生活路線の一部になってしまう場合もある。一方では帯広・札幌間のように、ほんとうに都市間バスとしての意味合いだけの路線もある。非常に入り組んで複雑な部分がありますので、この補助対象にする上での定義を定めていただければ幸いかなと思っています。

あと一つ運賃の問題なんですけど、これはちょっと非常識な話になるんで、私も言おうか言うまいか迷っておりましたけれども、ちょっと聞いていただきたいのは、今、運賃の制度というか、お客様に対する運賃は、非常にかたいものがあります。だれにも平等にということが言われております。そこに優待ですとか、人ごとの割引ですとか、そういうものを考えて、いろんな増客をしよう、増収をしようというアイデアを考えたときもあるんですけども、なかなか制約が厳しくて運賃に対する、何というんですかね、考えが進まない部分もあります。これは勉強不足の部分はあるんだと思うんですけども、そこら辺を少し緩和できるような方法を考えていただきたいなと思っています。

あと、最後にいたしますが、非常に難しい問題としまして、運転者の確保というものがあります。今、日本全国的に人口減、あるいは少子化という流れの中で、若い運転者がほ

んとに難しくなっています。特に私どものような地方の都市は、やはり運転者の賃金というのは全国平均から比べても非常に低いものがあります。したがって、当社での運転手になるのであれば、より中央のバス会社の運転手になるほうが、運転者自身としても非常に収入がよくなるわけですから、魅力的なわけなんです。そういうことで、若い運転者はどんどん中央に行く。地方には大型二種を持った人が少なくなってくる。そんな中で、運転手の確保が非常に厳しくなっているんですけども、運転者の雇用形態というんですか、そこの部分で非常に厳しい制度がまだまだあります。ぜひともここら辺のことを、この先人口減少、少子化ということをにらんで検討していただければなと思っています。

この最後の2点は非常に常識のない話をしているかと思いますが、地方のほんとうの厳しい部分をお伝えしましたので、ぜひどこかに、頭の片隅にでも置いておいていただければと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。大変広範なご意見をちょうだいいたしました。前半は3つの課題についてのご意見、そしてそれから、あるいは中央官庁で把握できるのかどうなのか、私個人的にはよくわかりませんが、特別交付税の350億から400億の行方がどうなっているのか、さらに現行の補助体制が実態に合っていない、いろんな例をご指摘くださいましたけれども、この点をどうぞ説明いただくのかといったことがご指摘だったかとも思います。そして最後は北海道の事情についてのご意見といたしますか、ご説明、あるいは場合によるとご要望ということになるかと思うんですけども、全部をお答えいただくというのはちょっと時間的に難しかならうと思いますので、おわかりいただける範囲内でお答えいただき、また、即答できないという点につきましては後日、資料等々をご用意いただければと思います。

【旅客課長】 ちょっと順不同でございますけれども、まず特別交付税の話なんですけれども、事実関係として申し上げますと、23ページのこの地財計画上の数字というのは、これは事業費ベースの数字でありますので、ここに0.8を掛けた数字が実際の交付税の額になるというのが、まず入り口のところの話としてございます。それから23ページのこの額と24ページの額では、例えば旧80条とかその辺は、23ページのほうには入っているけれども24ページのほうには入っていないとかという意味で、少しベースが違う部分がございますので、完全にその地財計画上の用途どおりに使われたとしても、この額が一致するわけではないというのが、まず事実関係としてございます。

その上で先ほどお話がありましたように、この交付税というのは別に色がついておりませんので、受け取った市町村がこれをどう使うかということについては各自治体の裁量に任されていると、こういうことであろうとっております。したがって何に使われたかというのは、これはわからないわけですが、実際にはそこに市町村、地方公共団体の優先順位の判断が介在して、バスに使われる部分とそうでない部分が出てくるということであろうとっております。

そこは先ほどのご指摘の中で、協調補助になるとなかなか厳しいというお話がございました、そこも共通するんだと思いますけれども、運政審答申の中で地方公共団体の主体的関与というのがかなり強調されて、こういう制度ができたわけがございます。協調補助もある意味では、考え方としてはそれに共通する部分がありまして、基本的には地方の問題という性格がありますので、国単独で負担をするということではないですよと、地方の判断があって地方もお金を出すのであれば国もおつき合いますよということに一応なっているわけございまして、そこにおける地方と国の役割分担、あるいは地方の主体性というものをどう評価するのかという、そういった考え方のレベルの問題にもなってくるのかなという気がしております。

それから補助制度につきましては、例えば迂回運行の話でありますとか、あるいは競争率カットの話、とりあえず今日のところはお話として伺って、また出せる資料があれば、後刻ご提出をするなり整理をするなりしてみたいとっております。

それから運賃の話につきましては、これは今日の資料には入れていないんですけれども、補助のほうで、いわゆる内部補助を前提としていないという考え方が整理されたわけありますけれども、実は同じ問題が運賃のほうにもおそらくあるんだろうなという気がしております。運賃のほうでも内部補助を前提としない運賃制度というのは、当然考えられなければならない部分があるのかなという気がしております。その話とも共通する話ではないかという気がいたしております。そういう意味では運賃制度につきましては、そういう内部補助的な考え方をどういうふうに運賃制度の中に、どの程度まで取り込むのかという話、それからあとは経営上の工夫をどう反映させやすくするかという話、もろもろまだ改善の余地があるのかなという気がしております。

それから最初のほうの話で、いわゆる地域の協議の中で、バスを利用したことのない人が物事を決めるとか、あるいは利用者の声がなかなか吸い上げられないとかという話がございましたけれども、それは一面の事実であると思っております。その前提として、ある

いはそれと並んで、バス企業のほうからもうちょっと路線なり、経営の状況というのを、地域に開示するというのも必要なのではないかなという気もしております、それがこの資料のほうで書かせていただいた話でございます。地域の住民が、あるいは地域社会が何らかの声を上げるにしても、おそらくふだんは、走って当たり前というバスという認識が強いのではないかなと思いますので、決してそうではないんだと、かなり苦勞して走らせているんだと、あるいは公的な補助が入って走らせているんだということを、バスを走らせている側から地域のほうに開示して、問題意識を持ってもらうという取り組みも必要なのではないかなという気がいたしております、それをこの資料の中で整理をさせていただきました。

いろいろ漏れはあろうかと思いますが、とりあえずそんなところでございます。

【委員長】 委員からお出しいただきました議論は非常に幅広いものですから、また後ほど資料等々でご用意できるものであれば、補足していただければと思います。

【委員】 1点だけつけ加えさせていただきますと、先日もお願いしたオムニバスタウン等の施策の件なんですけれども、地方のバス事業者はどこもやはり、増収、増客を非常にやろうという部分はあるんですが、規模が小さかったり、行政の規模も小さかったりで、なかなかできません。このインセンティブも含めまして、やはりやれるものをやらせていただければ、ますます増収、増客につなげていける部分は多々あろうかと思うので、先日は難しいと言われましたが、あえてもう一度言わせていただきますと、やはりオムニバスタウンでの個々のいろいろな施策をどうにか細分化して、使えるものだけでも使わせていただきたいなと思っています。その中で補助のあり方が、出せないよとか、こういう形でしかできないよというのは、当然考えられることだとは思っていますけれども、ぜひこの部分を、増収、増客の一つの手段として検討していただければと思います。以上です。

【委員長】 ただいまのオムニバスタウンのことにつきましても、ご意見としてこれからまた取り上げさせていただければと思います。できるだけ多くの方々のご意見をちょうだいしたいものですから。

【委員】 3つほど全体に関する意見を言わせていただきたいのと、それからちょっと個別のことを1つ申し上げたいと思います。

その3つのうちまず一つは、29ページの地域の需要に合った手段の選択というところに関連してくるんですけれども、バスという運行形態の守備範囲みたいなものを、きちん

と見きわめていく必要があるんじゃないのかなと思っております。といいますのは、今は結局、バスでほんとの末端部まで乗り入れているわけです。住民にしても、バスを確保してくれという話になるわけですが、ほんとにそのバスという輸送手段がどこまで適切なのかという議論がきちんとなされていかないと、今後、本来適切でないところまでバスで確保すべきである、逆に本来はあんまり小さな交通手段では適切ではないようなところに、デマンド交通なり、乗り合いタクシーというものが入り込んだりというようなことが起こりかねないなという気がしております。

そういう意味で、バスができること、あるいはすべきことというのはどういう分野なのかということ、つまりバスの可能性のほうを1つは議論するとともに、バスの限界を超えた輸送サービス、その辺についての境目、この辺を、全国一律に決めることはできないかもしれませんが、少なくともそれぞれのバス事業者さんの中では、自分の会社ではここまではバスとして十分やっていると、あるいは何らかの支援があればやっていると、ここから先はもうバスの限界を超えているというあたりの境目について、やはり議論をしていく必要があるんじゃないかと思っております。

逆に乗り合いタクシーとかデマンド交通についても、適切な場所とその限界についてやはり見きわめる必要があるんだろうなと。そうでないと先ほど申しましたように、例えば現実に、乗り合いタクシーで1時間半も2時間も走るようなのが出るような話が出てきたり、あるいは形の上ではデマンド交通が非常にいい形になっていても、実際にはその末端のデマンド交通のためのタクシーを町から回送して持っていったりという、不経済なことをやってみたり、そういうような、本来適切ではないところへの導入事例が少しずつ出ているような気がしますので、この辺の守備範囲の見きわめみたいなことをちょっと考慮する必要がありそうだというのが1点です。

それから2つ目は、委員からのご意見にあったオムニバスタウンに若干通じる意見なんですけれども、都市部に対してはそのオムニバスタウン事業のような、いわば地域に対しての包括的な支援策があるわけですが、この辺が特に過疎地域になってきますとなかなか見当たらないという意味で、包括的な地域への支援制度ができないかなというのがあります。というのは、その過疎地域、地方の場合は、オムニバスタウン事業に比べてもっとコンパクトな仕組みでも、非常に効果を上げることができるんじゃないだろうかと思います。特に最近、これは市町村によってまだ差が随分ありますけれども、本気で公共交通政策を考えようとしている市町村というのが少しずつ出てきているわけで、そういったところが

プラスになるような、つまり地域の公共交通政策と連携した改善策についての支援ができれば、そういう市町村に対してのインセンティブにもなるのかなという気がしております。それが2つ目です。

それから3つ目は、いわゆる地域住民の役割みたいなものを、もう少し具体化というか、明確にできればいいなと思っています。これについても、全国一律で地域住民はこういう役割を果たすべきだと決められるものではないんですけども、ただ少なくとも住民には、交通に対して当事者意識を持ってもらうことが必要だと思います。そういう意味で、地域住民に対する啓蒙であるとか、あるいはその地域住民と一緒に考えられるような仕組みづくり、この辺に対して、もう少しはっきり言えるといいなという希望をちょっと持っております。この3つが全体に対する意見なんですけれども。

それから細かいところなんですけど、もう一つつけ加えさせていただきますと、事業者選定の際のガイドラインが25ページにありますけれども、評価項目の中にぜひ、非常時の対応力ということを考慮に入れていただきたいと思っております。特に災害時の対応ですとか、あるいは車両トラブルなどの日常的なイレギュラーの事態でもいいんですが、そういった非常時にどれだけきちんと対応ができるか、そのことによって公共交通、特にバスなり乗り合いタクシーというようなものは、きちんと決められたとおりに走るというのが大前提ですので、それがどれだけできるかという、その能力についてきちんと評価する必要があるだろうと思います。このことは何事もなく走っているときには見えないことなので、そういう見えない部分を担保する意味でも、事業者選定の際に、非常時の対応力というのをきちんと見られるような仕組みにする必要があるのではないかと考えております。

【委員長】 ありがとうございます。3つのご指摘はご意見ということですので、これは承っておきたいと思えます。もう一点は、25ページのガイドラインに非常時の対応力を追加すべきではないか、こういうご指摘なんですけれども、それに関してはこの場でお答えでき得るようなものはございますでしょうか。

【生活交通対策室長】 25ページなんですけど、おっしゃるとおりでございます。私どももその考えでもって、言葉として②のところに、災害発生時等緊急時の対応能力ということで一応記載はしておるんですけども、さらにこの辺のところを重視していきたいと思っております。

【委員】 大きな流れについては既に2人からいろんな意見が出ていますので、少し細かい質問みたいになって恐縮なんですけれども、補助の関係なんですけれども、29、3

0 ページのあたりでしょうか、いろいろありまして、私も改めてこの広域幹線というのは、結構予想もしない事業者さんの反応を招くということが、委員から具体的なお話を伺ってわかったんですけども、少なくともこの複数市町村にまたがるというのを、もう少し実体のあるような形に変える必要があるのではないかとこのことを思い、そういう可能性がないのか。例えば境を越えて何キロ先まで行けとか、せめて逆に、ちょっと基点のほうの定義とかぶっちゃうかもしれませんけど、中心地まで行けとか、その程度決めないとまずいのかなという感じが、質問というか意見なんですけど1つです。そういう形で少し、何年に1回かこういう質的な要件については、5年に1回か10年に1回か、要綱を変えるときに見直していかなきゃいけないものじゃないかということを考えました。

それからあと、隣の経営努力を促すほうも、基本的な方向は正しいと思うんですけども、ただやっぱり忘れてはいけないのは、地方自治体さんの単独補助がそれを相殺するような形で組まれちゃうと、せつかく国のほうで効率性を追求されてもしょうがないんで、逆に地方自治体さんのほうの過度な激変緩和的な対応というんでしょうか、そういうものがあると、国のせつかくのインセンティブ制度が無になってしまうと思いますので、その辺のモニターをしていただきたいという感じがしました。だから基本的には、地方自治体がどこにどうお金を使っているかというのをきちっとモニターしないと、委員の特別交付税が結局どこへ行ったのかという疑問がずっと出続けると思いますので、別にどういう用途に使っていただいてもいいんだとは思いますが、最終的にそれをトラッキングしていただくことは必要なんじゃないかと思いました。

それからあと、ご質問がわりと集中している入札のガイドラインのところなんですけれども、拝見したところ、安全性とか何かについてガイドラインに盛り込んで、逆にほんとの何というんですか、利便性みたいなところは地方自治体のほうで勝手に見ればよいということなのかもしれませんが、その辺があまりないので、ダイヤの質とかそういうものについても、もし地方自治体のほうがちゃんと評価できないような状態であれば、ガイドラインとして方向づけるべきではないかという感じがしました。

【委員長】 ありがとうございます。ご意見を含めて3点ほどご指摘いただきましたけれども、今の委員のご意見に関してはいかがでしょうか。

【旅客課長】 補助条件の実質化といいますか、見直しに関しましては、これはおそらく個別に見ていくといろんな事例があって、大変悩ましいところかなと思っておりまして、形式的にクリアすればいいというものではないのはもちろんなんですけれども、じゃ、ど

ういうことにしたらそれが解消されるのか、あるいはそれで不都合が生じないのかといったことは、実は個別にいろいろと細かい検討が必要かなという気がしております、ご指摘のとおり定期的に5年なり10年で見直す、その際にはこの辺も含めて見直しを行うということだろうと思っておりますけれども、具体的にどこまでやるかという、なかなか難しい課題もあるのかなという気がしております。実は5年たった段階でいろいろ見直しを行ったわけでありまして、ここの部分につきましても検討した上で、平成18年度はとりあえずこのままでいこうということになった経緯がございます。

それから自治体単独補助につきましては、これは私どもも、特にどういうものにどのくらい使われているのかというのは、非常に関心のあるところではあるんですけれども、今の仕組みではなかなかまとめてというか、正確に後を追うのは難しい状況でございまして、バス協会のほうでいろいろ調べていただいたり、あるいはある特定の時点で調査するということが可能なのかもしれませんが、継続的にそのフォローをするというのはなかなか難しい状況で、おそらくこれも何年かに1回調査をするとかそんなことに、現実問題としてはならざるを得ない部分があるのかなという気がしております。

【生活交通対策室長】 ガイドラインの件でございますが、これは市町村でも相当ばらつきがありまして、実は、大都市近郊の市町村がコミュニティバスをやる際には、きちんとした総合評価というやり方でやられているところはございます。それから一方、例えば零細な市町村ですと、事業者もそもそもそんなにいないということで、あんまり選択の余地がないということで、そういうところは随意になつたりしています。そうすると例えば人口が五、六万とか10万程度の、地方のほんとに小さな市が入札をするというときになりますと、市当局の対応能力というところもあるんですけれども、価格だけの入札になるというような実態が多いと思っております。ですからあまり大きな市の組織じゃなくて、人もたくさんいないというところはあろうかと思うんですけれども、そういうところにどれだけこういった考え方というものを示して、能力的に実際こういうことができるように、遂行能力なんかをフォローしてあげるというところが課題ではないかと思っております。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。いろいろ各委員からご質問が出ております特別交付税、これは市町村に報告義務みたいなものはないというように理解してよろしいんですか。

【旅客課長】 はい。

【委員長】 それは例えば資料請求をしても、市町村の裁量で答えるか答えないかということは決められちゃう、そういうシステムなんでしょうか。

【旅客課長】 収入の項目としてほかの特定の財源、いわゆる使途の決められた財源ではございませんので、おそらくバスに幾ら使いましたかという話は、何らかの形でその個別の市町村に聞けば出るのかもしれませんが、交付税がどうなりましたかと言われてもわからないと、こういうことだと思います。

【委員】 神姫バスでございます。昭和48年ですから、この国の補助制度が創設されてから、路線維持と補助のはざまですと苦しんできた事業者の一人として、今現在、国の役割、地方の役割というのがきちっと明文化されて、当時の制度から見れば非常に進んできておると思います。この部分は高い評価をしております。ただ、それを超えるスピードで事業者の経営内容が悪化してきておると。補助に対するバス事業者の見方は二面性があります。1つは、本来法の精神であります、事業者がみずから経営をきちっとやって路線を維持して、それで足りないところは国なり地方にお願いすると、これが本筋であるのは十分わかっておるんですが、それを超えて経営の苦しい事業者の実態は、補助金をもらうために逆に路線を維持しておるんです。こういう実態が地方の非常に大きな赤字を抱えた事業者にたくさんあるというのは、国交省のほうは十分認識されておると思うんですが、その補助金というキャッシュフローが経営の大きな部分を占めておると、これがまさに実態です。

理論からすれば、ほんとに本末転倒の形になっておる部分があるんですが、この悪循環を何としても断ち切らねばならないと。私はこのワンチャンスが、昨年10月の法改正でつくっていただいた地域公共交通会議、これにうまく乗っけて、本来バス事業者は、補助をもらうために路線を維持するという考え方をきちっと再整理して、やめるべきもの、要するに事業者として外すべきものは外すと、こういうかたい意志を持って臨まなければ、今後もどんどん市町の合併によって、なるほど国の補助は減っていきます、ただし総務省の補助がどんどん増えていくと。こういう悪循環を断ち切るために、何としてもこの地域公共交通会議で事業者も意識改革、自治体も意識改革、この相互が必要であると、このように見ております。

ただ私自身、何とかこの地域公共交通会議を、今の地域協議会が半輪の状態ですので、これを生かした形でという思いでかなり動いておりますけれども、合併の後遺症が実は出ております。2つほど事例を挙げますと、1つは自治体も今回の法改正はかなり勉強して

おります。その上に立って全町バスを使うような話が出てくるわけですね。4条許可路線も何もかもひっくるめてオールバス線。そうしますと、完全に地方交付税を当てにした地方の行政、こういう形が今現在一つ出てきております。

それともう一点問題なのは、地域公共交通会議を逆使いやられるところがあると。もっと言いますと、本来、いろんな形の関係者が寄って協議してどうするというのを決めるのが、描かれたデザインなんですけど、市町のほうが逆に勉強を先にしておりまして、自分たちの思う姿で地域公共交通会議を開いてくれと、こういう形でやろうと思うんだと。それでは今の4条許可路線とバッティングしますと、いろんな話をしますけれども、いや、もうこれで決めたんだからいくと。その背景は、やはり市町合併に伴う公務員制度改革が目前に来ておりますので、余剰人員対策、これらも含めてみずからの手でやると、既存の事業者には任せないと、こういう動きが出てきております。

非常に法改正でかなりいい部分、光の部分はあるんですが、影の部分のお話を今2つ申し上げました。そういう中で、何回か前にもお願いしたんですが、やはり運送法のプロとしての国交省は、もっともっと強く介入をしてほしいと、これは再度お願いをしておきます。

それから次に、この延長線上で補助金のインセンティブのからみなんですけど、先ほど言いましたように、何としてもこの悪循環を断ち切るために、既存の事業者、特に赤字の大きい事業者は路線の圧縮、これをしなければ会社ももたないし、また自治体の財政も非常にしんどいと。こういう中でどんどん地域公共交通会議にかけて、例えば1割、2割路線を圧縮した事業者に対して逆にインセンティブをつけてやると、こういう方向で進まない限り、途中言いましたように、総務省の補助はどんどん増えてきて、今度の構造改革の中でほんとに将来的に担保できるのであればいいですけども、不透明感がある限り、そういう方向をとらざるを得ないのではないかと。これは最後の部分は意見でございます。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。広域行政がいろいろな方面、特にバスにまでこのような影響を及ぼしているということに関しまして、具体的なお指摘をちょうだいいたしました。

【自動車交通局長】 今おっしゃった悪循環というのは、この補助金があるから、本来こういう路線ネットワークなり、こういう体系にしたいんだけど、事業者も地方公共団体もみんなそのままにしてしまうということですか。

【委員】 路線を縮めれば補助金は当然減りますね。そうすると、事業経営が成り立たないところまで追い込まれておる事業者があるということです。

【自動車交通局長】 事業者は縮めたいんですか。

【委員】 事業者はもちろん縮めたいですね、本来そうあるべきですから。ただ、補助金が今言いましたように、そのキャッシュフロー部分が経営の大きなウエートを占めておるんです。そこまでなっておる事業者もかなりありますんでね。私のところではありませんけれども、念のために。

【委員】 私のところもそうですよ。大きなウエートを占めているんです。

【自動車交通局長】 ローカルの交通については、話はあったかもしれませんが、全体はまあ、いっているんじゃないかと思うんですけれども、今、委員の方々もおっしゃったように、やっぱりこういう制度があるがために硬直化していて、本来こうしたいんだけど、ちょっとこの制度はこうだからとか、地方公共団体との会話と事業者との会話がうまくいっていないものだから、ちょっと変なことになっているとか、ほんとはもうちょっとこうしたらいいんじゃないかというところがあるのかなのかというのを、盛んに私も気にしてしまっていて、そういうのも少し今おっしゃいましたけど、そういうのを見ながら手直ししていくところはしていきたいなとは思っているんですよ。

それが地域の交通にとってもできるだけいいようになってくればいいんじゃないか。それとコストセービングになっていくということなんですけど、これからもやっぱりこういう補助金は結局増えていくんだろうと思うんですよ、どうしても。バス事業者は頑張っておられても、やっぱりマイカー化、人口が少なくなっていくと、こういうやつは増えていくんで、それをどうやっていくかというのが問題意識なんで、今日はいい意見を聞かせていただいたのでちょっとコメントさせていただきました。ありがとうございました。

【委員長】 ありがとうございました。この委員会はバスサービスの活性化策を具体的に探るということですので、補助金が悪用されるというのであれば、これは本末転倒ではないだろうかなというように思います。私は常に学生に言っているんですけれども、補助金というのは天から降ってくるものでも地からわいてくるものでもない。だれかが負担しているんだから、負担者に対して責任を持てるような、そういう使い方をしなきゃだめなんだよと、こういうことを申し上げてはいるんですけれども、補助金の使い道というのは、非常に行政にとっても重要な課題になろうかと思えます。

【委員】 結論から申し上げますと、まず29ページの方向性については大変結構とい

うか、いい方向性を示していただいていると思っております。ただこの中の3番の、漫然と運行が継続されるというあたりが、実は私は委員の方々の話とは、やや方向性が違うのかもしれませんが、やはり淘汰ということが現実には地方バスで起こっておりますし、もう今、漫然とした運行ができるほどの余裕というのは、地方自治体にも各企業にもないんだらうと思っております。ですからちょっと、この「漫然と」という表現がやや不適格かなど、少し修正していただいたほうがいいんじゃないかなと思っております。

その結果として結論から言えば、このインセンティブについても私は必要ないんじゃないかなと思っております。これも結論から先に申し上げましたけれども、結局、最も少ない補助金で当該路線を運行する事業者が選定されることを前提として構築されていると。事実それが前提ですし、事実そうなんだらうと思っております。ただ現実には参入者が出ないということは、それだけこの補助金をいただいて運行する路線自体の参入メリットがないから、新しい事業者の参入がないんであって、実際にさっき委員から、補助金を前提としたキャッシュフロー、これはキャッシュフローの中に補助金が組み込まれているのは事実だと思いますけれども、営業赤字の事業を、後払いの形でもらうキャッシュフローで回していくということは、どこかで破綻が起きるはずなんでありまして、これでもっているというのは、過去の遺産の食いつぶしか、とりあえず何とか赤字で回転させているだけですから、絶対それはどこかで破綻します。

ですから背に腹がかえられなくなって、的確な決断のできる経営者であれば、どこかの時点でその路線を切るとか、圧縮するとか、それから目先の金欲しさに赤字を広げるようなことをやるのは、本来の合理的な経営構造じゃありませんから、それは余裕があるうちはやっても最終的にはだめになってくるということで、こういう意識的なインセンティブなんかをやるよりは、もっとより情報の開示をやるとか、新規業者の参入をやりやすくするとか、もしくはもともとおいしくない仕事であれば参入はあり得ないわけですから、このあたりにポイントがあるんであって、ちょっと「漫然と」というあたりとこのインセンティブについては疑問がございます。

私が今回の資料の中で大変おもしろいなと思ったのは、1つはこの15ページの内部補助路線、その他の赤字路線、1万4,000系統、全4万系統のうちの35%が黒字路線からの内部補助で行っている赤字路線であると。一般の企業で、赤字であってもなおかつその事業を継続するというのは、将来的に見てその赤字部門が黒字化する見込みがあるのか、それともかなりの確立であるのか、もしくは、ほんとにコストセンターとしてほかのセ

クションを支えるような意味合いがあるのか、どちらかでなければ、合理的に考えたらこんなことをやるはずがないんですね。

委員がおっしゃったように、私も心情的には大変賛同いたしますし、私自身もバス事業というのは特別な仕事であり、使命感を持って仕事をしておりますけれども、その片方において、この11年の規制緩和というか、方向性が指し示された段階で、参入と撤退が自由化されて、バス、特に地方の過疎路線を含めたバス事業というものが、特別な仕事ではなくなったんだろうということだと思います。特にさっき委員がおっしゃっていましたが、都市バスと地方バスと過疎路線、3つに分けられたと。これはほんとに大切なことでありまして、過疎路線というのは結局お客様がいらっしやらないわけですから、ビジネスとしての成立がしない。ですからそれをどうするのかというのが我々の論点。

結論から申し上げますと、過疎路線の意義というものは、これはシビルミニマムであって、行政サービスとして行うものを、いかに民間事業者がそれを受託した形で続けていくのかというところにポイントがあるんであって、実際にビジネスとして考えた場合には、これはもともと成立しないからこういう形になっているんですね。

9ページの、平成11年度運輸政策審議会答申が示した生活交通の確保方策の一番上のところに、運行委託的な補助を行う、まさにここにご当局のお考えとそれから実態が全部示されているわけでありまして、これは補助金ではなくて、必要な行政サービスを運行委託して存続するというのが、この過疎路線の姿なんだろうと思っています。ですからこれとか、先ほどの参入・撤退の自由化ということを考えますと、やはりもう特に過疎路線については、全く考え方を変えなきゃいけないんだと思います。

ところが残念ながら、非常に使命感の強い、歴史のある事業者も多いわけですし、事実、まだまだ頭の切りかえができない事業者が多い中で、この1万4,000系統、全4万系統の35%について、赤字けれども何とか守らなきゃいけないとか、何となくやめられないとか、やめると目先のお金が減ってしまいそうで怖いとか、それからやめさせた場合には退職金を払わなきゃいけないとか、撤退費用がかかるとか、そういったことを考えて、どうも非合理的な行動をとっている事業者が残念ながら散見されるというか、多い、それが現在のこの問題点じゃないかなと思っています。

ですから最初に結論を申し上げましたけれども、もうやはりマーケットにゆだねるのが今度の基本的な方向性で、これは私ども事業者にとっても大変残念なことではあります。今まで路線を自分たちの中で守ってきたとか、使命感を持ってやってきた事業者に

とっては残念なことではありますけれども、ただ実態面としてそうなった以上は、徹底的なコストの削減、それから安全の追求、それから先ほど市民の方々からのお声というのがありましたけれども、行政とか市民から支持をされる、より高いサービスを提供する、言ってみると、企業努力というものをいかに徹底的に進めていくのかということに尽きるんだらうと思っております。

ちょっといろんなご意見が出ましたけれども、私はこの29ページの方向性というものであんまり余計なものをつけずに進めていくのが、結果的には一番最適な形に落ちついて、また、行政のほうでも今は市民の目が大変厳しゅうございますから、総務省の補助が、財政措置が増えるという話がありましたけれども、非常に地方財政が厳しい中で、バスのほうにだけ野放図にこう行政支出が増えていくということは、ちょっと考えられないと思っておりますので、そこも彼らの的確な判断とか市民の判断と首長さんの判断によって、適切どころに落とし込まれていくんだらうと、それも差がもちろん地域によって出るでしょうけれども、私はそう考えております。

【委員長】 ありがとうございます。貴重なご意見をちょうだいいたしました。非常に重要なご意見なものですから、今日この場でご議論いただくというにはちょっと時間が厳しいかなというように思います。今後の議論として受けとめさせていただきたいと思いますが、一つ、29ページの「漫然と」という表現に工夫が必要ではないかと、こういうご指摘に関してはいかがでしょうか。

【旅客課長】 おそらくバス路線に限らず、補助という仕組みそのものに内在する、いわゆるモラルハザードといいますか、そういうものの一類型として、なかなか見直しが行われにくいねということをおっしゃって表現したものでございまして、今の仕組みというのが、今ご指摘のあったように運行委託的なものになっていると、なかなかこういうことが起こりにくいんですけれども、現実問題として赤字補てんのための補助制度になっていると。特に国庫補助路線につきまして。そういう状況の中では、なかなか見直しの契機がないままに、補助路線としての存続が続くということがあり得るのかなというその思いを、「漫然と」という表現にさせていただいているんですけれども、もうちょっと実態に即した言葉になるような工夫も、最終的にはしてみたいと思っております。

【委員】 簡単に話したいと思っておりますけれども、いろんな企業によって経営姿勢というのはあると思っています。打算的なところもあるでしょうし、やっぱり生活路線にかかわるところでは、地域的な人間性という問題もまた、経営姿勢の中にあるんだらうと思っております。

います。いろんな姿勢があつていいと思います。一つは活性化というタイトルですけれども、補助金のあり方にやっぱり集約がされるといいますか、そういう意味でのバス路線の維持ということに集約がされるということでもあります。中身的には、系統数が変わらなくても運行回数が減っているんじゃないかという、また心配もあるわけですがけれども。

そこでいろいろこの中に出てくるんですけれども、地域協議会の関係、これはちょっと気になる。全県にできているわけですがけれども、ぜひどういう議論状況にあるのかということについて、簡単にまとめたものを公表していただきたいなと思っているんです。どのぐらい会議が行われているのか。これは体質に関するものだとして会議を行ってきたわけですがけれども、実際にはやっぱり地域によっては、地域のバスの運行のあり方まで踏み込んで議論するところもあるわけですね。そういう意味で、地域協議会の議論の進捗状況について、どうも不均等発展といえますか、不均等停滞みたいな気がするんで、ぜひお願いしたいと思います。

それから指導する機関というのはどういうところなのかということ、それは国土交通省ではないのかなと思うんですが、どうもばらばらのような気がするんで、ぜひ1つにまとめていただきたいと思います。

それからわかっている内容でいいんですけれども、昨年9月以降の入札について特徴的な出来事があれば、お願いをしたいと思っています。

最後に要望になりますけれども、生活交通になっているところについては、補助はどうしても経営努力を強られるということになりますし、また収支の状況が、どうも銀行からの融資という問題にも発展をして、最終的に賃金の問題になってしまうということがあります。ですから、国の政策のしわ寄せを働く者に求めないような形のものをお願いしたい。事業者はどっちでもいいということではありません。また難しいことを言っていると自分でも思いますけれども、そういう要望を持っているということを最後に発言したいと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。地域協議会については、たしか2回目か3回目に一覧表が配付されたかと思いますがけれども、それではまだ不十分であるというのが設楽委員のご指摘ではなかろうかなというように思います。今ご発言になられた内容につきまして、可能な限り資料的な対応を心がけていただければと思います。

今日ご議論をちょうだいしましたことに端的にあらわれておりますように、生活交通をどのように確保していくかというのは大変難しい課題ではないかなと、改めて確認させて

いただきました。バス事業は平成14年から需給調整規制が撤廃されましたけれども、生活交通の確保方策の確立がその前提とされております。本日ご説明がございましたように、需給調整規制の廃止に向けて必要となる環境整備方策について、平成11年の運政審答申では、地域協議会を中心として地域で生活交通を確保していくという枠組みが打ち出されました。地域協議会についてはまた多々問題があろうかと思えますけれども、地域を中心としてという方向性につきましては、私も一当事者だったものですから非常に口幅ったいようすけれども、それなりの効果があったのではないかなというように考えております。本日各委員から出されましたご意見を踏まえまして、さらによりよい制度に改善していく必要があろうかと思えます。

続きまして、若干時間が押していて恐縮でございますけれども、これまでのご議論を踏まえて、今後の検討の進め方についてご審議を賜ればと思えます。議題Ⅱ「今後の進め方」についてのご説明を、簡単で結構でございますのでお願いできればと思えます。

【旅客課長】 資料2に、これまで出された主なご意見を整理してございます。それから資料3で今後の審議計画の案というものを記載してございます。これまで出された主なご意見につきましては、特に個別にもうご説明いたしませんけれども、便宜的に、全体について、バスの利用の促進策について、関係者との協働について、いろいろ項目ごとに整理しておりますけれども、基本的にはやはり今日のお話の中にもございましたが、各関係者間の役割分担なり、連携なりといったものをどうしていくのかというのが、おそらく走行環境の改善にいたしましても、生活交通の維持にいたしましても、かなり大きな論点なのかなという気がいたしておまして、そういう意味で資料3の今後の審議計画でございしますが、これまで3回、地域ごとのご審議をいただきまして、次回、第9回におきましては、その地域ごとのご議論を踏まえた横の視点ということで、関係者間の連携強化、役割分担、こういったあたりを一つご議論いただくというのはどうだろうかと思っておまして、第9回、連携強化等について、国、地方公共団体、事業者等の役割、それから連携強化、交通政策と町づくりといったテーマの中で、三郷市さんや盛岡市さん等の取り組みについてもご紹介いただく、あるいはそれとの関連で、現在、私どもの総合政策局のほうで地域公共交通活性化法というものを準備しておりますけれども、これも形が明らかになる時期でございますので、その辺のお話、それから都市部のBRTといったようなもののお話、こういったあたりを次回ご議論いただいて、さらにその後、必要に応じて1回もしくは2回、共通的な事項についての論点整理を行っていただいた上で、報告書案の審議にお入りいた

だくと、こういった進め方でいかがでしょうかというのが、この資料3のご提案でございます。

【委員長】 ありがとうございます。資料2につきましては、これまで、第5回の小委員会から第7回までの小委員会で委員の皆様方からご発言いただいた内容を、手短に取りまとめさせていただいたものでございます。私、ざっと目を通したわけでございますけれども、ほぼ皆様方のご意見はここに集約されているのではないかなというように思いますが、まだご自身のご意見が反映されていないという点があれば、またお申し出いただければと思います。

さらに資料3では、次回以降の審議計画について、このような方向で進めさせていただければという提案でございますが、これらにつきましてご意見、ご質問ございませんでしょうか。

もしよろしければ、このような形で次回以降ご議論をちょうだいしたいと思います。事務局におかれましては、本日も各委員から大変貴重なご意見をちょうだいたしましたので、それらを踏まえまして、次回以降のスケジュールを固めていただければと思います。

後ろのほうが駆け足になってしましまして大変申しわけございませんでしたが、本日の議題は一通り消化させていただきました。最後に、全体を通じまして何かご質問、ご意見があれば承りたいと存じますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

どうぞ。

【委員】 先ほどはいろいろご意見をいただきましてありがとうございました。1つだけ、地方における状況的なものをもう一度ご理解いただきたいと思うのは、ちょっと誤解があったのかもしれませんが、確かにビジネスから見ればやるべきではないエリアなのかもしれません。ただそこにもやはり住民がいて、交通制約者、交通弱者という方がいます。使命と言ってしまうとそれまでなのかもしれませんが、我々のバス事業でなくても、移動したいと考えている、自分ではなかなか移動できない地域がある、エリアがあるということは、やはりよく認識した上で、地域については議論していただきたいなと思っています。我々十勝バスが担うことではないのかもしれませんが、ぜひ移動制約者のことも念頭に入れて議論していただきたいなと思います。よろしくをお願いします。

【委員】 そういうことで申し上げれば、責任感は当然ですけれども、私どもバス事業者だけが責任感を持って取り組むべき仕事ではなくて、まさにさっきほかの委員の方からもお話がありましたけれども、地域協議会というか、それから行政の責任を、さらに私は

前面に出すべきであって、我々が責任を持って、我々の身や血を出しながら肉を削りながら、犠牲の中においてやらなければいけないという仕事ではもうなくなったんだということです。

【委員長】 この小委員会は国全体のことを扱うということで、できるだけ固有名詞に関しましては、勉強はさせていただきますけれども、この答申案の中には出さない、そういうことを確認させていただければというように思います。

ほかに全体を通じてございませんでしょうか。

どうぞ。

【オブザーバー代理】 先ほど来の特別地方交付税の関係なんですけれども、三郷市も盛岡市も多分バスの補助は、運行表示を出していませんので、ないと思います。実は先ほど来、バスに対しての補助といたしますか、どういう形で地方が自主的にお金を出すかという部分で、1つの案なんですけれども、私どもは交通安全施設も担当しております、交通安全施設特別対策交付金というのがありまして、その交付金をもらいますと、堂々歩道の整備であるとか、交通安全施設の整備であるとか、救急車を購入する、そういうものを地方の自主的な判断でその交付金を使う、こういう使い道でいただいているお金がありません。

ですからバスもこういう、例えば今回のテーマで言うなら、バス利用活性化方策特別交付金制度のようなものができて、各自治体にその規模何なりの形で交付金という制度があれば、それをベースにして、各自治体が自主的に自分たちの町の状況、例えば交差点改良にお金を使うとか、お年寄りが多いところであればノンステップバスの補助金に使うとか、中にはバス時計に使うとか、あまりに1路線運行サービスが低ければ、そこには少しお金を投入して運行サービスを高めるようなものに使えるとか、地方が自主的判断で使える交通安全対策特別交付金みたいなものが、それは自治体の財政力によって上限はあったとしても、そういう制度があると、プラスアルファの一般財源を使う、本来の市税を使ってとすることができるのではないかと。このバス利用活性化方策特別交付金みたいな自由度の高いものが今後検討されると、自治体としては動きやすいのではないかと。今日、議論の中でそんな感想を持ちましたので、最後にちょっとお話しさせていただきました。

【委員長】 ありがとうございます。それでは本日も長時間にわたりまして、大変活発にご審議をちょうだいいたしました。大変ありがとうございました。

最後に事務局から連絡事項があればお伝えしたいと存じます。

【生活交通対策室長】 次回の日程でございますが、2月を予定しております。また事務的にメール等で調整させていただきますので、よろしくご協力お願いいたします。以上でございます。

【委員長】 それでは、本日はお忙しいところ長時間にわたりましてご審議賜りました。まことにありがとうございました。

以上をもちまして、第8回を終了させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —