

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10回）

平成19年3月29日

【生活交通対策室長】 それでは、定刻となりましたので、第10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。

まず、冒頭でございますが、委員の交代がありましたので、審議に先立ちましてご紹介させていただきます。

【委員】 交運労協の議長をしております宮下といたします。私鉄出身でございます。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、早速でございますが、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、よろしくお願いいたします。

【委員長】 年度末の大変お忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

この小委員会、6月の報告書の作成に向けまして、残る開催機会も限られてまいりました。前回は、バス事業の活性化に不可欠な課題といたしまして、関係者間の役割分担の明確化と連携のあり方について活発にご審議をちょうだいいたしました。

本日は、報告書のとりまとめに向けまして、情報公開といった、まだ皆様方にご審議をちょうだいしていない問題及びその共通課題につきましてご議論賜り、その後、報告書どのような構成でとりまとめていくかについてご審議をちょうだいしたいと思います。

前回の小委員会におきましては、バス事業を活性化するには、例えば走行環境の改善といったように事業者の努力だけでは解決が困難な課題があり、そうした課題の解決のためには、各関係者が計画段階から連携してバスサービスの水準を高めていく必要がある、こういうご議論であったかと理解しております。

本日は、バス事業として利用者に対するサービスを向上させていくための努力のあり方についてご議論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「情報公開について」のご説明をちょうだいし、ご議論をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【旅客課長】 それでは、資料1に基づきましてご説明させていただきます。

「情報公開」というテーマ、これは、これまでご議論いただいたことを事務局として整理する中で、少し、特にほかのモードと比べてバスについて若干工夫の余地があるのかなど、こういう問題意識で事務局でまとめてみたものでございます。

まず、1 ページ、「現在のバスに関する情報公開」とございますけれども、これは、国土交通省において発表しておりますバスに関する情報の主なものを整理してみたものでございます。

まず、「定期的な情報公開」といたしまして、バス事業全体に関する情報というものがございます。毎年やっております「乗合バス事業の収支状況（保有車両30両以上の254社の状況）」でございますけれども、これについて定期的に発表しております。

それから、「乗合バス等のバリアフリー化の状況」についても定期的な発表がございます。

それから、この①に書いてありますのはバス事業全体、いわば固有名詞の入らない情報でございますけれども、各会社の固有名詞の入った情報といたしましては、②にございます「ノンステップバスの導入状況」といったものが発表されております。

それから、(2)「随時の情報公開」でございますけれども、これは運賃改定の都度、その内容、あるいは、その背景となっております収支、経営の状況等について、国土交通省から発表しております。

それから、(3)といたしまして「統計法に基づく統計情報等」ということで、輸送実勢、原単位等が発表されております。

国土交通省において発表しております主なものはこういうところでございまして、2 ページ、3 ページにその例がございます。

2 ページは、先ほどの(1)①の中の1つでございますけれども、「バス事業全体に関する情報公開の例」ということで、例えば「平成17年度の乗合バス事業の収支状況について」ということで、ここがございますような収支の状況、あるいはその要因、民営・公営別、そういったことを整理いたしまして発表すると同時に、これにあわせて、この背景となっております統計的な情報を発表しております。

それから、3 ページでございますけれども、こちらは、先ほど申し上げた個別会社、「事業者ごとの情報公開の例」ということで、ノンステップバスの導入比率が高い事業者を固有名詞入りで比率でもって示しております。これも毎年定期的に発表しているものでございます。

バスに関しては、概要は以上のような状況でございますけれども、4ページ以下でほかのモードを参考までに整理をしております。

4ページが「鉄道の情報公開」の状況でございます。これにつきましては、情報提供ガイドラインというものがございまして、事業者、それから国土交通省、それぞれ分担いたしまして情報公開を行うこととされております。なお、バスにつきましても同様のガイドラインがございまして、内容的にはほぼ共通の部分と、それから鉄道独自の部分がございます。4ページに書いておりますような財務の情報、あるいは運賃に関する情報、この辺は相当程度バスとも共通でございます。

5ページに「安全、サービスに関する情報」がございまして、ここになりますと、特にここの中の「国土交通省」という欄、下のほうでございますが、この輸送実績、サービス水準、あるいは安全に関する情報、この辺が鉄道の場合は個別の事業者ごとの開示がなされているということで、バスに関して言えば、先ほどのノンステップバスの導入状況といったものだけが固有名詞入りの情報でございますけれども、鉄道の場合は個別会社ごとの情報が比較的多いという実態でございます。

その例といたしまして、6ページ、7ページあたりに少し書いてございますけれども、6ページ、これはまず財務的な中身でございますが、「鉄道事業者の基準コスト等の公表の実例」とございます。これは、そもそも運賃改定に際しまして、鉄道の場合、いわゆるヤードスティック方式を採用してございまして、左側でございますように、各事業者の間接的な競争を通じて効率化を推進するため、ヤードスティック方式を採用してございまして、このヤードスティック方式におきましては、事業者のコストを回帰分析することによって「基準単価」を求めまして、これをもとに各事業者の基準コストを算出する。運賃改定時は、この基準コストと当該個別の会社の実績コストを比較しながら必要なコストを算定していく、こういう方式をとってございまして、バスと異なりますのは、バスは運賃改定に関しましては、実際の改定が行われる都度発表しているわけでありまして、鉄道に関しては、この基準コスト、これは毎年定期的に発表しているといった違いがございます。それから、それぞれの会社ごとの情報も発表されている、こういった状況でございます。ここにはございまして、JR旅客6社と、それから大手民鉄16社、これが対象になってございます。

それから7ページでございますけれども、もう一つ「鉄道の情報公開の実例」がございまして、これも安全性、サービス内容に関する情報でございますけれども、これも個別の会

社ごとに、事故の状況、あるいは輸送障害の状況と、こういったものが発表されております。

それから、8ページ、9ページは、航空の関係でございます。航空につきましても、「航空の利用者が自己責任により自由かつ的確に航空輸送サービスの選択を行うことが可能になるように」、こういう趣旨で情報公開がなされております。ここに例示されておりますのは「輸送サービスの比較等に関する情報、運賃関連情報」ということで日本航空、全日空という会社ごとに、「定時運航率」「遅延便割合」「欠航便割合」、ここにございますような項目がそれぞれ発表されております。

それから、9ページも同様でございますけれども、右側の「フレックストラベラー制度に関する情報」、これはオーバーブッキングで搭乗できなかった旅客の割合、あるいは固定スポットの使用率、こういったものが会社ごとに発表されております。

それぞれ鉄道・航空の情報公開の趣旨につきまして10ページにまとめて記載してございます。

まず鉄道でございますけれども、まず「運賃に係る情報提供」といたしましては、国民の運賃に対する関心の高まりの中で、運賃改定における透明性を向上させる、それから、利用者等の監視を背景として事業者の効率化を促進する、こういった趣旨がうたわれております。そのために、運賃改定時はもとより、運賃改定時以外にも必要な情報を提供する、こういう考え方でございます。

それから、「安全、サービスに関する情報提供」につきましては、利用しやすく高質な鉄道ネットワークシステムの構築を可能とするために、利用者の自由かつ的確なサービス選択の確保に資する情報を提供するという考え方でございます。

それから、航空のほうでございますけれども、その第1パラグラフの下のほうでございますが、利用者が自己責任によりの確に選択を行うことができる市場環境を整備することによって初めて規制緩和の実効性が確保されるという考え方でございまして、そのためには、利用者と航空会社・行政の間には、その保有する情報の格差が存在するために、利用者の必要とする情報が十分かつ適切な形で公開されることが不可欠であるという考え方に基きまして、先ほどご説明したような情報が公開されているといった状況でございます。

こういったことを踏まえまして、バス事業の情報公開のあり方について、この考え方、1つの方向性でございますけれども、これをまとめてみたものが11ページでございます。

鉄道、航空と比較すると、バス事業については、公開されている情報が総体的には少ないのではないかと、特に定期的に公開される事業者ごとの情報、固有名詞入りの情報は、バスの場合、ノンステップバスの導入状況に限られております。今後、バス事業においても、利用者利便等の向上、利用者保護を促進するために、事業者ごとの情報についても、可能な範囲で積極的に公開することとしてはどうか、という方向性でございます。

何をその対象とするかにつきましては、さらにこれは実務的な検討も必要だと思いますけれども、ここの下に書いておりますような財務、事業概要、運賃、安全性、サービス、こういったことをベースにさらに検討することも必要ではないかと思っております。

その際に、役割分担といたしまして、国が公開する情報と、それから事業者が公開する情報に分けることも必要になってこようかと思っております。

ただし、バスにつきましては、鉄道、航空と異なりますのは、営業のエリアがそれぞれ非常に地域特性があって、なかなか単純な比較にはなじまないこと、それから、道路環境等も各社ごとに大きく異なるといったこと、それから、さらには会社の規模といった問題、鉄道に関しましても、いわゆる大手民鉄とJR6社に限られておりますので、そういった会社の規模の問題にも留意する必要があるのではないかという整理をさせていただきました。

資料については以上でございます。

**【委員長】** どうもありがとうございました。これより、ただいまご説明をちょうだいいたしました内容につきまして、ご質問あるいはご意見をちょうだいしたいと思います。

ご承知おきのことと存じますけれども、バス事業の特性といたしましては、直接的な競争がなかなか生じていない、そういう状況の中で、いかに競争的な環境を整え、各事業者が、効率性、安全性、サービス水準等を高めていくことができるのか、情報公開、そうした環境づくりにどのような貢献ができ得るのかということを経務局からご説明いただきました。

経済学の教科書でも、競争を促進するためには、情報が利用者、事業者双方にとって偏ってはいけない、情報の非対称性があるといけない、できるだけ多くの方々に行き渡らなければ競争が機能しないというようなことが書かれております。鉄道・航空を事例に、バスについての情報公開についてご議論をちょうだいできればと思います。いかがでしょうか。

**【委員】** ちょっと今のご議論とは少し離れるものばかりですが、こうあったらいいな

と思われる指標を3つほど列挙したいと思うんですけれども、まず1つは、今いただいた資料とわりと関係の深い運賃改定の内容で、陳述とか何とかという情報はありますけれども、ほんとうに欲しいのは物価指数みたいな感じで、サンプルの位置転換みたいな、運賃の指標というのですか、そういうものではないかという感じがするんですけれども、届け出の割引が増えたり、あるいは陳述と実際の運賃表と、まあ関係はありますけれども、一々対応しているわけでもないで、何かそういうことを考えます。

それから、前にも申し上げたかもしれませんが、バスのことを考える上では、集落カバー率みたいなものが一番大事で、行く行くはそういうのを整備していただきたいと。人口ベースの毎日のサービスのカバー率とか、そういうものではないかと思います。

それからあと、収支内訳というものがありましたけれども、収入の内訳で、例えば敬老パスからの保証とか何かを含めて、補助とかを含めて収入内訳がどうなっているのかなんていうのも、特に敬老パスの部分がわりと今まではっきり明示されていなかったのも、そういうのも必要な情報ではないかと思います。

以上、3点です。

**【委員長】** ありがとうございます。3点につきまして、このような情報があったら好ましいというご指摘でしたが、いかがでしょうか。

**【旅客課長】** 運賃につきましては、おそらく実際の負担のいわゆる運賃表とは別の実際の負担の大きさ、あるいはその推移と、こういったご指摘かと思います。

それから、集落カバー率はサービス水準をはかる際の1つの指標と、こういうご趣旨だと思いますけれども、これにつきましては、先日ご議論いただきました計画論的な発想の議論をするときにもおそらく必要になるようなものであろうと思いますので、技術的にどのようなことが可能かということは、いろいろこれはまたお知恵を拝借したいと思いますけれども、必要性は認識しております。

それから、収入内訳。これはなかなか私どもも実はとらえにくいところがございまして、特に公営の場合、例えばどういう補助がどういう名目で入っているのかといったあたり、あるいは、敬老パスの収入がどういうふうに算定されているのかといったあたりが若干わかりにくい部分がございます、この辺は私どもとしても問題意識を持ってさらに勉強していきたいと思っております。

**【委員】** 十勝バスの野村でございます。いつもお世話になっております。

この情報公開に関しまして、お客様の利用利便性の観点からのと、もう一つは、啓蒙的

な観点から、その趣旨を分けて、項目を分けて開示されてはいかがかと思っています。

というのは、これは地方の部分なんでしょうけれども、我々のバス事業者として、財務関係の開示をしていくということになりますと、非常に他社にはない、中央のバス会社さんには信じられないような財務状況になっておりますので、これは反対に住民の利用者の危機感をあおるものになってしまったり、あとは路線別の収支なども情報公開していくべきだと私は思っているのですけれども、これもなかなかわかには受け入れられないようなものである場合もありますので、啓蒙の一環として「利用を促進しましょう」というようなカテゴリの中で、収支なり、財務内容なり、路線の収支状況なりを開示していただくのは一向に構わないと思うのですけれども、これが会社の状態をあらわすのだということになりますと、非常に危険性も含んでいるということをご理解いただきたいと思えます。

あともう1点、たまたま今回、ノンステップバスの状況が出ておりましたので、一言ちょっと要望を言いますと、北海道はもともと降雪地帯でありまして、ノンステップバスを導入するに当たって非常に慎重を期した背景がありました。したがって、ワンステップバスを非常に多く導入してきているのですけれども、ノンステップが開発されてからもしばらくワンステップを入れていたような時期がありました。

ここに出ている旭川電気軌道さんは、行政と非常に強くタイアップしまして、除雪環境も完璧にやるという約束のもとにノンステップバスを当初から導入していった経緯があるように聞いております。したがって、私どもも、ノンステップバス・ワンステップを合わせますと、39%まで今現在きておりますので、ぜひここにある道路環境の違いを勘案していただいて、ワンステップバスも含めた導入状況という公開・開示をしていただければと思います。

以上、2点です。

**【委員長】** ありがとうございます。ただいまのご指摘に関してはいかがでしょうか。

**【旅客課長】** 情報公開の趣旨はいろいろあろうと思うのですけれども、1つ今のご指摘との関連で申し上げますと、例えば地方バスの路線の廃止というものを考えた場合に、しばしば、いわゆる突然、その地域にとっては突然出てきたという、こういう印象になることがあるやに認識しておりまして、それはやはりお互いにとって必ずしもいいことではない話でしょうから、そういった意味では、むしろバス会社さんの地域とのつき合い方の問題としてそういう情報公開をしていただくことも1つ考え方としてはあるのかなと、そん

な気がしております。ただ、そこはおっしゃるとおり、会社の経営状況、あるいは風評的な問題につながるということは十分認識しておかなければならないのかなとこちらとしても考えております。

それから、ノンステップ・ワンステップの問題に関しましては、おそらくこれに限らず、バスの場合、先ほど申し上げたように、非常に環境が異なるという問題があるかと思っておりますので、その辺をどういうふうに誤解なく伝えていくかは大事な課題であろうと思っております。

**【委員長】** 委員のご質問に関連して、路線別も公開していくべきではないかという点なんですけど、これは私だけが理解していないかもしれませんが、共通費の配付基準は各事業者にとっても一律のフォーミュラーが確定しているというように理解してよろしいのですか。

**【旅客課長】** 現実的な行政の必要性から言うと、運賃改定の際に、その運賃改定の対象となる分野に共通費をいかに配分してもらうかという、こういう必要性はあるんですけども、実際問題としては、路線ごとの収支というものは、実は運賃改定等では問題にならない話でございまして、そこはむしろ会社の経営の内部の管理の問題なのかなという気がしております。

現実問題といたしまして、おそらく必ずしも路線別収支を算出していない会社も多いのではないかと気がしております。むしろ営業所単位であったり、あるいは、もうちょっと大ざっぱな収支しかとっていないような会社もあるのではないかと気がしております。そういう意味では、技術的に確立されたものが必ずしもあるということではないと思っております。

**【委員】** 利用者の立場からしますと、先ほど委員が言われたことは、ある意味もつともであるとともに、経営状態、知りたい人にとって調べられれば要するにいいのだと思うんですね。つまり、透明になっているということであればいいと思うんです。

利用者にとって知りたいことと適正な競争を喚起するための情報公開は、明らかに方向性は違いますので、やはり利用者は、ほんとうにある日バス停に行ったら、毎回来ていたはずのバスが来ないとか、それから、やはり最初に委員会の初めのころ委員が指摘されましたけれども、乗り方に関する情報公開というのか、情報提供ですね、そういったものとか、やはりバスを利用する人の目線での親切な情報がやはり必要なものであって、あまりバス会社の経営状態とかそういうものは、ちょっとベクトルの方向が違うのかなという感じ

は今のご説明で思いました。ですから、両方必要で、ですけれども、知りたい人にとってはすべてが透明になっているということで、おそらく「情報開示」と「情報公開」という言葉の違いかもしれませんが、その辺の情報、利用者での視点では、やはりきめ細かにしていただきたいと思います。

【委員長】 私も全く今の委員のご意見に同感ですけれども、何か事務局としてお答えいただけるものはございますか。

【旅客課長】 本日の資料は、主としていわば間接的に競争を促進するとか、あるいは、両者のモニタリングを通じて経営の効率化を図るとか、こういった趣旨からのいわゆる「情報公開」という整理をさせていただいておりますけれども、ご指摘のとおり利便性の確保のための「情報提供」といったものも大変重要なテーマだと思いますので、そこは一応分けて、明確に意識しながら議論をしていく必要があるのだろうと思っております。

【委員】 11ページのところで一番下の「サービスに関するデータ」で、「バスロケ等利用者が求める情報は相当程度提供されている」と言い切っているのですが、なかなか、ほんとうにそうかというのが1つあるんですけれども、それは文言だけの話です。

で、言いたかったのは、基本的なサービス、先ほどのバスの乗り方も含めて基本的なサービスの情報と、バスロケでやっているのはリアルタイムでの運行の情報だと思っておりますけれども、もう一つ、多分、カテゴリーがあると思って、サービスの実績ですよ。ちゃんと運行したのかどうかですよ。これがほんとうはバスロケのログでとれているんですけれども、まあ、やや見せてくれますけれども、なかなか見せてくれない。鉄道はおくれたら、もう何かものすごい勢いで情報が、今、回る時代になっていて、首都圏中のどこがどうおくれたかはすぐわかっちゃうんですけれども、そういうこともない。もともと道路混雑に巻き込まれやすく、おくれやすいことがわかっているんですが、それでもどういう実績で運行していたのか、で、あつてはいけないんですけれども欠便とかそういうことがあったのか、なかったのかという記録は、本来ならばあるべきなのに、ないですよ。これは、技術的には、特に都市部のあのバスの運行管理を持っている会社はできるはずですから、少しずつそういう方向にもって行ってほしい。これが1つ目です。

それからもう一つは、同じような話ではあるんですけれども、バス停とかそういう施設整備状況に関しても、これはバス事業者がやっていらっしゃる部分と事業者の外でやっている部分があるんですけれども、利用者から見ればバスサービスの中のものでございますので、どういう出し方がいいかは少し考えていただくとして、サービスとおっしゃるので

あれば、関連する施設の状況もあっていいのかと思いました。

以上です。

**【旅客課長】** ご指摘のとおり、実績情報といいますか、例えば平均の到達時間とか、平均の遅延の時間、例えば時間帯別・曜日別とかという情報は、おそらく間接的な競争という意味でも、それから利用者に対する情報提供という意味でも、両方の意味で大変重要な部分だと思います。それは、おっしゃるとおり技術的な問題はあろうかと思いますが、そういう方向で私どももぜひ必要だと思っております。

**【委員】** このバス事業の情報公開の目的が、利用者の利便性等の向上と利用者保護を促進するため、要するにターゲットは「利用者」というところになっているわけですが、要するに、上の財務だとか等々に関して、このバス事業者共通のマクロ的な部分と、それから、利用者の利便性となると、かなりディテールというか、ミクロになってくると思うんですね。

各事業者がいろいろな形で情報をそれなりにwebサイトだとかバスロケなどを使いながら情報を流してはいると思うんですが、鉄道の情報公開の事例を見ますと、やはりサービスの水準というところで、あまりマクロ的にこういうのを抑えても、個々の利用者にとっては、あまりメリットというかインタレストがないのではないかと思います。

したがって、マクロ的に情報公開する部分と、どこまでメッシュを細かくというか、ミクロ、固有名詞まで出してとなると、かなりバス事業者等、地域性もありますので、煩雑になるというか、膨大な資料になってきますが、サービスの水準向上ということで利用者を意識したとなりますと、かなりディテールが必要になってくるかなという感じがいたします。

以上です。

**【オブザーバー代理】** 情報公開については、公開したほうが経営者にとっていい部分と、公開してもらおうと利用者にとっていい部分、2つあると思っております。

まず、私どもが自治体職員として市民の皆さんからの声を聞きますと、とにかくバスが減らなければ、バス会社は損していないと思っていますよね。赤字していないと思っています。赤字していないからずっとやっているんだと思っています。その部分で、どれだけ自分たちが努力しているのかを、地域の足を確保するためにどれだけ努力していくかは知ってもらわなければならないのではないか。そういう意味での情報の公開のやり方があるのかなという気がします。

それとあと、これ、利用者の立場ですと、先ほど委員のほうでおっしゃっていたように、ダイヤが変わったり、運行サービスが変わったりするときに、なぜ変わったのかは知らされていないというのがあります。そういうものについても、我々のほうに問い合わせ等が来るわけですけれども、そのときにはバス事業者から、おおむね何人ぐらいで、この辺が厳しいんですよということをお話ししているのですが、やはりバス会社からどういう状況なのかを、先ほどあまりメッシュ過ぎるというのはありましたけれども、必要なのかなと。

と申しますのは、首都圏、特に三郷のような地域では、バスを保険と考えている方々がたくさんいらっしゃいます。車を運転できなくなったときだけ乗ればいいのか、飲みに行くときだけ乗ればいいのか、そういうときには必要なんだよねと。だけれども、ふだんは車だからいいのか、三郷などはナチュラル・バリアフリーですから、フィーダー交通として自転車とバス、鉄道のフィーダー交通として鉄道とバスが同じように使われております。私どもは、鉄道とバス両方を担当していますので、どっちかが多くなれば、どっちかが少なくなるというジレンマもあるわけですけれども、そういう部分でそういった利用者確保のための公開が必要なのかなと。

あと、私がこのバスを担当して1つ思うのは、運賃区界の透明性というのですかね。三郷で新しく始めた事業者は1.5キロごとにきちんと運賃区界になっていまして、30円刻みとか、50円刻みです。それは、路線系統の総走行距離で区を割っております。ところが、旧のバス会社ですと、バス停1個で400メートルネットが300メートル行くと運賃が上がる区界もありまして、その辺の透明性はやはりきちんとしていかないと、整理し直さないと、我々が「あそこは何で1区で上がるんですか。ほかの新しいバス会社は大体5つぐらいで決まっているじゃないですか」と言われたときに何とも言えないというような部分がありまして、その辺の整理も、今後、情報公開していくときには必要なのではないかという感じがいたします。

**【委員長】** ありがとうございます。前半のご指摘は参考意見ということで、これから検討していただきたいと思っておりますけれども、運賃区界については、何か国交省として現時点でお答えしていただけるものはありますでしょうか。

**【旅客課長】** すみません、ちょっと勉強してみたいと思います。

**【委員長】** それでは、できるだけ利用者が納得し得るような情報を提供していただければと思います。

**【委員】** 先ほどから出ている利用者向けの、利用者のいわゆるサービス、利用者サー

バスについての情報ということに関しては、おそらく今までにも議論されているインフォメーションの問題ですので、ここではちょっとまた別途考えるべきなのかなというふうな気がしています。

ここで言う「情報公開」が少し広くとらえるならば、事業者がどこに向けてどういう情報公開をするかというあたりの考え方をいろいろ考えておく必要があるのだろうなと思っ  
ていまして、1つは、事業者と地域住民、あるいは自治体との、いわば信頼関係をきちんと  
とつくっていくための情報公開というものがあるのではないだろうかと思います。

いろいろな地域で仕事をしていますと、自治体の方、あるいは住民の方、一体、今、こ  
のバス路線、どんな状況にあるのか、全然そういった意味がわからないと。わからないか  
ら、対処のしようもないし、それから補助金を出しているんだけど、果たしてこの補  
助金がほんとうに正当に出されているのだろうかというところがはっきりわからないとい  
う意見をよく聞きます。それは別にバス会社をごまかしているとか、そういうことではな  
いのですけれども、その辺がきちんと透明になるような努力を事業者はしなければいけ  
ないのではないかと。そういう意味で、今、委員からも出ましたけれども、一体何をどの  
ように工夫して、どういうことをやってこのバス路線を運営していて、それで今どうい  
う状況にあるのか。収支ということもそうなんですけれども、例えばその路線ごとの輸送人員  
などについて、推移を含めて現状はどういうふうになっているのかということが、利用者  
なり自治体にきちんとわかるような情報の提供が必要ではないかと思います。

それからもう一つは、コストですね。コストの構造がどうなっているのか。口ではよく  
「人件費がこのぐらいの割合で」というようなことは言われていますけれども、果たして  
それぞれの路線なり、あるいはこの地域のコスト構造がどういふふうになっているのか、  
この辺を、事細かにという意味ではないんですけれども、地域の人たちなり自治体の方が  
わかるような情報提供をすることが必要なのではないかと。説明されてもよくわからない  
と、何かごまかされているような気がすると言う自治体も結構います。そういう意味で、  
その辺の工夫が事業者サイドの情報公開の中で必要なのではないかと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。2点ご指摘をちょうだいいたしましたけれども、  
特に2点目のコスト構造の情報、これは、知りたいというニーズがある一方で、情報をど  
こまで公開すべきかというような問題点とのジレンマに悩むところではなからうかと思  
いますけれども、何か今の時点でそれに関してお答えいただけるような内容はございます  
でしょうか。

【旅客課長】 先ほどの議論とも関連するんですけれども、バス事業全体、あるいはその地域ごと、会社ごとでこういうコスト構造になっておりますというのは、比較的、我々、いろいろな機会に目にするし、運賃改定の際にはまさにそういうことが問題になるわけですが、この地域でどうなんだ、この路線でどうなんだということになると、これは非常に難しい問題があるかと思えます。おそらく、そこがないと実感としてなかなかわからない、何となく抽象的な議論で終わってしまうと、こういうこともあろうかと思えますので、そこは路線別収支というふうな問題とも関連しながら、どこまで出せるのか、あるいはどこまで出すべきなのかという議論を深めていく必要があるのかなという気がしております。

【委員長】 ありがとうございます。まだいろいろご意見があろうかと思えますけれども、議題が2つ残っておりますので、情報公開につきましてはここまでとさせていただきます。

まさに現在は情報の時代だということを実感させていただくようなご議論であったと思えます。「情報」と言った場合、その定義とか内容、これがかなり大ざっぱと言ったら大変失礼ですが、大まかなところがあるものですから、その公開に絡む部分と、それから、利用者にとって基本的な認識に絡む部分と分けられるのではないだろうか、こんなご指摘を委員の皆様方からちょうだいしたように思えます。

それでは、議題のⅡに移らせていただきたいと思います。「貸切バス、高速バスについて」という資料2、これをご説明をちょうだいしたいと存じます。

【旅客課長】 資料2につきましてご説明申し上げます。

貸切バス、高速バスの関係でございますけれども、まず、13ページ、「貸切バスの規制緩和」という資料がございます。

平成12年に需給調整規制が撤廃されております。乗合バスより2年先行しております。いわゆる免許制から許可制へと。それから、運賃については、認可制から事前の届け出制ということになっております。

ここに書いてございますのは、その前提となりました運輸政策審議会の答申を要約したものでございますけれども、規制緩和の趣旨といたしましては、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待する、ということでございます。

その際の行政の役割といたしましては、貸切バスは多数の旅客を輸送するものであり、

市場競争の中にあっても安全の確保は最も重要な課題である、したがって、安全の確保について必要な対策を講ずることは引き続き行政の重要な役割であるという整理がなされております。

こういう考え方のもとに規制緩和が行われまして、その実績といたしまして、14ページでございますけれども、「事業者数の推移」を整理しております。貸切バス事業者は、規制緩和以降、増加しております。全事業者数では6年間で7割近く増えております。特に車両数10両以下の小規模事業者の増加が著しい状況となっております、10両以下の事業者数は8割方増えているということで、全体としては規模の小さな事業者の比率が増えているというのがこの間の状況でございます。

それに伴いまして、輸送人員、15ページでございますけれども、ここは平成に入ってから推移を掲げておりますけれども、平成12年ぐらいまではほぼ横ばいはずっと推移してきておりましたが、その規制緩和以後、旅客数は増大する傾向にございます。

それから、サービス面で申し上げますと、16ページでございますけれども、まず全体の状況といたしまして、規制緩和によって輸送人員が増加しましたが、一方で価格の低下ということが見られておまして、営業収入は減少傾向にございます。その中で、新たな需要喚起に向けた意欲的な取り組みというものも見られるようになってきておまして、ここに例えばということで挙げておりますけれども、無料の巡回バスでありますとか、2階建てのオープンバス、あるいはバリアフリーのバスツアー、デラックス車両の導入といった新しいサービスが、規制緩和以降導入されるようになってきております。

そこで問題になりますことはやはり安全性ということでございまして、17ページに事故の状況をグラフに示しております。

この青い線、折れ線グラフが全体の事故件数でございまして、やはり規制緩和以降、若干数でありますけれども増加傾向にあると言っているのかと思っております。ただ一方、走行キロも伸びております。これは走行キロは赤い折れ線グラフでありまして、これも伸びておりますので、走行キロ当たりの件数、この黄色い棒グラフで見ますと、規制緩和以降の傾向として、必ずしも増えているというわけではございませんけれども、やはり前後を比べると、少し増加するといった傾向にございます。

以上、貸切バスの関係でございますけれども、関連いたしまして高速バスの資料を18ページに掲げてございます。

これは、いわゆる乗合バスとして運行されている高速バスでございまして、昭和60年

以降の数字でございますけれども、運行系統数、総人員、事業者数、それぞれ増加する傾向でございます。高速道路の供用延長キロの増大に伴いまして増加傾向でございますが、ただ、輸送人員等、ここ数年、少し頭打ち傾向でございます。これは、1つはやはりツアーバス、いわゆる貸切によるツアーバスといったものの影響もあるいはあるのかなという気がしております。

高速バスにつきましては、固有の安全性の情報はございません。乗合バス全体のお話を19ページにつけておりますけれども、基本的には走行キロ当たり事故件数、これは規制緩和の前後という意味で見ると、平成12年あたりに少し増加が見られまして、その後、この黄色の棒グラフでありますけれども、ほぼ横ばいで推移しております。この12年ごろというのは、道路交通全体の事故件数が増えている時期でございまして、必ずしもバスだけの現象ではございません。そういう意味では、規制緩和の前後ということで見ると、必ずしも増えてはいない、基本的には横ばいといったのが乗合バスの事故の状況でございます。

20ページにその内訳を書いておりますけれども、いわばバスの特徴としては、ご案内のとおり車内事故が比較的多いのが特徴として挙げられます。

こういった安全性の確保という点からは、私ども、監査の充実、あるいは効率化を図っているわけではありますが、その取り組みの1つの指標として21ページに「監査件数、監査要員の推移」を整理しております。

監査要員、平成14年度108人からスタートしておりますが、平成18年度166人ということで、必ずしも十分ではないかもしれませんが、少しずつ監査の体制の充実に努めてきているところでございます。それに伴いまして、監査件数も傾向としては乗合、貸切、タクシー、トラック、それぞれございますが、増加する傾向でございます。

なお、昨年度、18年度におきましても、監査のやり方あるいは内容について見直しをしたところでございまして、処分の厳格化等も図ってきております。こういった状況でございます。

それで、22ページに、貸切バスあるいはそれに関連して高速バスについての「安全確保等について」ということで、1つの方向といたしますか、考え方を整理いたしております。

まず、最近流行のツアーバスが、先日のあずみ野観光バスの事故等も契機といたしまして大きな課題になっております。ツアーバスと高速バスとの関係につきましては、安全面を中心にして一層の競争条件の均等化に努めることが必要ではないかという問題意識を持

っております。これまでもここにございますように、ツアーバスについて、着地における休憩・仮眠施設の確保の指導でありますとか、あるいは逆に高速バスの規制の若干の緩和、例えば運賃を届け出制にするとか、あるいは迂回運行を認めるとか、こういったことをやっておりますけれども、なお一層競争条件の均等化に努めることが必要ではないかと考えております。

それから、貸切バスにつきましては、下のポツでありますけれども、利用者が安心して利用することができるように、確実な運行管理の確保等安全性の確保に努めることがなお一層必要ではないか、ということでございます。これにつきましても、先日、全国一斉にツアーバスに対する街頭調査を行ったところでありまして、この結果を踏まえて4月に重点監査月間ということで重点的な監査を行うことにしておりますけれども、そういったことを含めて安全性の確保に努めることが必要ではないかと考えております。

資料2は以上でございます。

**【委員長】** どうもありがとうございました。貸切バス、高速バスは規制緩和の効果と行ってよろしいのでしょうか、利用者が増えておりますけれども、その一方で競争が激しくなっていて、また、安全性に対する懸念も生じている。その代表的な事例といたしましては、先日、スキーのツアー客を乗せた貸切バスが事故を起こして、添乗員のお一人が亡くなられたという痛ましいことがございました。改めて運輸事業にとりましては安全確保は事業の要であるということが再認識されたところでございます。

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見をちょうだいしたいと思います。

**【委員】** お世話になっております。住野でございます。

貸切バスと高速バスについて、いろいろ事故の状況とか監査の問題が出ておりますけれども、ここで議論する内容なんです、出されたことはわかるのですが、今一番あれなのは、国会でも国土交通委員会の中でいろいろ審議状況を見ておりますと、監査要員の問題がいろいろ出されておりますけれども、実は、この自動車の監査といえば、バスだけではなく、タクシーもあれば、トラックもあると。全国で、国土交通大臣も言っておられましたけれども約200名ぐらいになると。それでも2年半程度に1回しか基本的には監査できないわけですね。

私は、監査要員を増やすことは、当然、必要だろと思っておりますけれども、1つは、事業者がきちんと運行記録計記録表、いわば高速などはタコグラフがあるわけでありまして、そういったものを定期的に提出するやり方をすれば、少し監査のやり方も簡素化できるの

ではないかと1つは思います。幾ら監査要員を増やしても、トラックも含めてかなりの事業者があるものですから、1,000人も2,000人も増やすということにはならないでしょうから、やはり事業者がきちっと運行というものを、高速バスとか貸切バスは高速道路を利用するわけでありますから必ずタコメーターが義務づけになっていますから、そういったものを定期的に出していただくというようなこともやっぱりやらないと、安全運行はなかなかチェックできないのかと思っています。それが1つです。

2つ目は、以前も少しお願いしましたが、高速バスと貸切バス、いわゆるツアーバスの関係については、個々の乗り合い許可で運行、そして貸し切り許可で運行、この運行自体については法的に問題はないという見解がありますけれども、ただし、条件の違う乗り合い運行というのは、運行計画をきちっと出さなければいけない、貸し切りというのは個々の企画募集によって旅行会社から委託を受けてやるということで、同じ土俵の中でやっぱり競争するべきではないかと、このことを以前もお願いしたのですが、なかなか検討という俎上に乗ってこないのが非常に私どもも疑問を持っておりまして、言葉では類似行為、だけれども、貸切ツアーバスも高速バスも法的に違法ないということで済まされておりますけれども、やはり同じルールの中での競争ができるようなひとつルールをぜひとも考えていただかないと、結果的には運賃競争だけに埋没してしまうのではないかと、この2点を少しぜひとも要望といたしますか、見解があればお聞きしたいのですが、お願いしたいと、議論の中に入れていただきたいと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。第1点は、事業者から情報が提供されれば何より好ましいのですけれども、果たしてそれがどこまで可能かということが問われようかと思っています。

2点目に関しましては、やはり国交省のご見解をここでお聞かせいただければと思います。

**【旅客課長】** ツアーバスといわゆる高速バスの関係につきましては、今現在、私どもの考え方としては、それぞれの乗り合いの事業、それから貸し切りの事業、それぞれの許可を受けた中でそれぞれの運行のやり方としてともにあり得る話だと、こういうことでございます。

ただ、おっしゃるように、同じようなマーケットであることは間違いないわけでありますので、そこで競争条件に著しい差があることは好ましいことではないと思っております。

それから、特に安全性につきましては、同じレベルを確保されないと、これは利用者保

護にも欠けることになりかねない、こういうことですので、基本的には安全性を中心に競争条件の均等化を図っていくことが基本的な考え方でございます。

ただ、最終的にそれをすべて同じ規制のもとで事業を行っていただくというのはどうかということにつきましては、これは今のそもそもバス事業の根幹でありますところの乗り合いと貸し切りの区分とも関連いたしますので、なかなか難しい問題もあろうかと思っております。そこは乗り合いと貸し切りという区分を前提にしつつ、いかに必要な競争条件の均等化を図っていくかということが、今現在で言えば課題なのかなと思っております。

**【委員】** 先ほど話に出ましたスキーバスの事故があってクローズアップされたのは、要するに過当競争で、新聞の論調を見ると、旅行会社がもう相当厳しくやっているからだ。やむを得ずやってこうなったのだという感じですがけれども、旅行会社も、今は1万1,000社ありますから、実質的にこれもまあそれほど規制があるわけではなく、だれでもできると。ですから、お互いに規制緩和同士の関係で競争はますます激烈になってきたということですがけれども、バス会社さんと旅行会社との関係で安全を脅かすようなことに対しては、やっぱりお互いに毅然として事業者としてそれを対応すべきだと僕は思うんですね。それを、あちらだけ悪くて、しようがなくてやったと言うのは、問題を僕は少しすれ違ふと思うんですね。

そこで、なぜそんなことを言うかといいますと、今、「ようこそ！ジャパン」で1,000万人にしようと、こういうようになっていまして、実は隠れた問題でこれから出てくるだろうというのは、外国の旅行会社が日本でオペレーションをやるわけですがけれども、これには規制が何もないんですね。日本の今の1万1,000社は、何だかんだ言ってもそれでもきちっと旅行業がありますから。消費者保護の立場で。ところが、外国のエージェントには全くないんです、これ。そうすると、ますますこれは加速する可能性があるんですね。そういった意味で、これはこれからの問題ですがけれども、何らかの形で登録ぐらいするとか、全体的には規制緩和の方向ですがけれども、それをしないと、外国のエージェントが直接バス会社と交渉して、そして、ますます激しい価格競争に入っていくということは十分考えられますから、この辺は少し今後の問題として考えていくべきだということだけ申し上げておきます。

**【委員長】** ありがとうございます。大変大きな問題で、ここで即答いただくのはちょっと困難な面があろうかと思いますがけれども、何か方向性みたいなものはございますでしょうか。

【旅客課長】　　ここは基本的には旅行業法の扱いの問題であろうと思いますので、観光部門に今のようなご指摘を伝えておきたいと思います。

【委員】　　貸切バスの問題、非常にたくさん問題があると思っていてまして、1つ1つ全部言うわけにもいかないんですけれども、1つ1つ3ページのところの「規制緩和の趣旨」という中に、「利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり」ということでうたってありますけれども、では実際にほんとうにそうなのだろうかというところは非常に疑問がありまして、結果的には、多分、利用者が見ているのは価格の部分だけで、それがどんなバス事業者であるかということの選択は全くされていないのが現実であろうと思います。

実際に貸切バス事業者を見てみますと、当然、規模の違いなどもありますけれども、いわゆるサービスの質であるとか、それから、安全に対する取り組み方であるとか、いろいろな面でもものすごく差があります。それから、私も時々、ツアーバスの発着地などをのぞきに行きますけれども、乗務員の質などについても、事業者によってものすごい、天と地ほどの差が見られます。

そういう中で貸切バスが、今後、健全に育っていくことを望むとすれば、やはりきちんと利用者から貸切バスの事業者それぞれの事業者というものの中身が見えるようなことを考えていかなければいけないのだろうと思います。もちろん、私もすぐにできることだとは思っていませんけれども、例えば時々最近言わせていただくのですが、ちょっと余談だと思って聞いていただいて結構なんです、例えばレストランであるとかホテルのように、貸切バスの事業者ごとに、例えばこの会社は5つ星の会社である、この会社は星が1つであるというような、これを複数の基準からランクづけをして、きちんと位置づけをして、で、その星が5つの事業者であれば、星5つなりの運賃がきちんと取れるというか、利用者がちゃんとそのそれだけの対価を払う気になるというような仕組みづくりが必要なのではないかと。だれがその基準を判断するかといったような問題はたくさんありますから、すぐにできることだとは思っていませんけれども、私は、貸切バスについては今後そういったことを考えていく必要があるのではないかと考えています。

そういうふうなことも含めて、貸切バスをきちんと地に足のついたものにしていかないと、これも、ではふだんからそんなことを考える必要があるのかどうかという議論があるかもしれませんけれども、例えば大きな自然災害などがあつたときに、その例えば鉄道が不通になる、あるいは、その地域が非常に荒れた状態になるというようなときに、足を確

保する方法は貸切バスを活用するしかないと思います。そういう意味でも、貸切バス業界がだめになってしまったら、そういう、いわば危機管理の部分が非常にその部分でマイナスになるおそれがあるわけですし、そういう意味でも、きちんと貸切バス事業というものを育てていく、健全なものに育てていく必要があると思いますので、それができるような方策をぜひ今後考えていただきたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。第1点は、多分、情報公開に絡む問題だろうと思います。今のご意見は、課題として受けとめておいてよろしゅうございますでしょうか。あるいは、何か。では、局長、お願いします。

【自動車交通局長】 私は、貸切バスについては考え直さないといかんかと随分思っているんですよね。でも、この国会でも随分質問も受けましたけれども、まあ何ができるかというのを最後のページでまとめていますけれども、監査などをやっていくのも、先ほどの話もありましたけれども、どういうところをどう監査していくのか、確かに今のやり方ではとても回っていかないの、ちょっと考えないといかんし、少し、特に安全面、いろいろなことで今日はいいご意見を随分いただきましたけれども、そういうのを参考にして、少しやっぱり何か対策をまとめていかなければいけないかなと、こんなふうに使っていますので、今日のご意見、非常にいいご意見をちょうだいしてありがとうございました。考え直していきたいと、こう思っております。

【委員】 私も、今、委員が言われたことはほんとうに全く共感するのですが、私も、貸切バスはちょっとわからないですが、今回の事故のことで非常に運転手の業務が非常に過酷であることが非常に問題になっています。これが今たまたま問題になっているので、いろいろ考えるいいタイミングであるともとらえることができると思うんですが、私、東京駅などから出る、筑波に行く高速バスとか、それから御殿場などに行くときも時々バスに乗ってみるんですけども、やはり運転している方が非常に気の毒だなと思うときがあって、非常に長距離の運転を1人で全部やることの負っているものの大きさといいますか、そういうものが非常に大きくて、いろいろ大変な仕事はありますけれども、やはりこの運転を担っている人たちの心身の健康はやっぱりきちんと担保するような方策を考えないといけないと強く思います。

特に御殿場のほうに行くバスなどは、乗車している方が多いときは、8割ぐらいがアジアの方だったりするんですよね。多分、アウトレットか何かあるからなのかなと思うんで

すけれども、それで運転手さんとコミュニケーションにもちょっと支障があったりとか、いろいろな場面に遭遇するんです。

それで、やはりいろいろそういう難しさを考えたときに、昔であれば、バスガイドと運転手というところが、もうワンマンですべてを1人で仕切っていて、非常に大変な仕事であるということで、そういうことへの国民側からの理解というのでしょうか、そういうものもやはり何らかの形で求めていかないと、先ほど委員も言われましたけれども、やはり料金だけで選んで、とりあえず乗ってさよならというのでは、あまりに何か運転手さんが気の毒で、せめて「ほんとうにありがとう」というような声をかけるぐらいの気持ちも国民側にも必要だなという思いが強いております。

**【委員長】** ありがとうございます。これは、先ほどの情報公開のところでも出された「啓蒙をいかに行うべきか」ということに関連したご指摘だろうと思います。

**【委員】** ちょっと何か今日皆さんのご関心と離れるかもしれないし、あるいは、ちょっと事故の話の後では不謹慎というか、そういう発言になるかもしれないんですけども、やはり行く行くは、やっぱり事業区分、ツアーバスとそれから高速バスに関しては事業区分の問題があって、あまり今のような形で規制に差をつけたまま置いておいて、それを何かいろいろ小さな見直しで矛盾が生じないようにしていくということではなしに、事業区分を改めたほうがいいのではないかと思います。

多分、そういうふうには考えられるか、考えられないかの境目は、路線バスでの高速バスのほうに例えば何か途中での小さな集落での乗降みたいなものカバーみたいなことを期待するかどうかということに尽きると思うんですね。

例えば委員の会社で、そういう帯広と釧路の間か何かでそういった代替バスを都市間バスが兼ねるということをやられるとちょっと聞きましたけれども、何かそういうことを都市間バスにこれから期待していくとすると、やっぱりちょっと今のような事業区分というか区別は必要で、もしそういうことを期待しないとすると、つまり半クローズドとか、途中、無停車とかいう形でよければ、事業区分を2つのサービスの事業区分をしたままいく理由があまりないのではないかと、その点に尽きるのではないかと思います。規制緩和の前にどう考えたかわからないのですが、現状としては、あまり途中集落のカバーみたいなことに現状の都市間バスってつながっていないような感じがするので、そうすると、規制緩和前に事業区分をしていこうというふうに考えましたけれども、高速バスがそういう役割をあまり実態として担わないのであれば、何か一緒にしていくということになるの

ではないかと思えます。

それからあと、ちょっと細かいこととしては、定期観光みたいなサービスもちょっと間にあるので、そういうのも一緒に少し何か会員制でちょっと日によって違うところに行かれるように、会員バスみたいな形で貸し切りのほうに入れるとか、そういうことも含めて将来的にはやっていただきたいという感じがします。

以上です。

【委員】 山内でございます。

先ほど委員からお話がありましたけれども、貸切バスの実務面での実態をちょっと申し上げますと、この13ページに「利用に当たって事前に事業者を選択することが可能」ということなんですが、これはまさにそのとおりで、実態としては、お客様がそれぞれのバス会社に電話をして一番安いところを選ぶということになるわけですね。その中には、いわゆる安全だとかそういう問題はほとんど皆無というのが実態なんですね。したがって、安全問題というのは、そのバス会社に乗ってみて初めて「この会社は安全である」というようなことを実感されるということですね。

例えば、私どもも、実は高速道路の走行の制限速度を非常に厳しく決めておまして、50年代から最高90キロということで、タコチャージで、先ほどお話も出ましたけれども管理をしていて、当時はものすごく不評だったんですね。特に旅行業者から見ると、時間どおりに着かないじゃないかというふうなことで、随分いろいろクレームがついたのです。

しかし、今の時代になってみますと、逆に高齢化時代になったものですから、その評価が逆転しまして、非常に安全だと。安心して乗っておられるというふうなことの評価に変わってきているのです。それも、実際乗ってみなければわからない。

それからあと、私ども自慢しているのは、サービスエリアで例えば私どものツアーの企画募集をやったときに、ガイドと運転手がおりて、お客様をトイレに誘導すると。それから、そのときに、必ず通路を乗用車が走るものですから、それに注意するとか、あるいは、必ず輪どめをすとか、そういうことをするわけなので、実際に乗ってきたお客様自体は非常に安全でいいというような評価があるんですね。

そういったものと、それから、価格の問題が、非常にどちらを重視するかというと、どうしても価格のほうが中心になってしまうということ。これは観光の現在の非常に大きな問題ではないかと思えます。

それから、もう1点、最近、いわゆる乗務の場合の1日拘束16時間という問題があるわけですね。これも実態なんですけれども、例えばゴルフバスというのがありまして、朝早く出発して、ある程度プレーを大体6時間からぐらいしますから、帰ってくると非常に遅くなる。そうなってくると、実質的にはもう6時間ぐらい現地で休んでいるのだけども、拘束時間がどうしても16時間をオーバーするというようなケースが出てくるのです。その場合には、2名乗車をすると。つまり、運転者を2名つけるというふうなことになるわけなので、そういう面でのコスト、安全に対するコストは非常に高いのだけれども、どうしても値段で評価されてしまうということがありますので、そこら辺の矛盾は非常に観光業界は大きいと思うんですね。

だから、16時間を超えるのでほんとうは運転者を2人つけなければいけないところを、ゴルフバスに2人つける分けにはいかないよというようなことが現実の姿ではないかと思っておりますので、そういう面での安全との兼ね合いは非常に観光バスでは難しい問題だろうと思っております。実態としてお話ししておきます。

【委員】 簡単な話だけなんですけれども、貸切バスの取り組み事例の中の1個目で無料巡回バスというのがあって、おそらく1つの一番身近な事例は東京の丸の内を走っているバスだと思うんですけれども、普通に一般市民から見ると、あれは運賃を払わないでいい路線バスにしか見えなくて、ただ、何かバス停がなかなかなくて困っていると。法の区分はいろいろあるのだろうということはわかっているし、仕方ないんですけれども、やっぱり定期的に走るものについての停車施設がうまく確保できるように関連するところとの調整はしなければいけなくて、私のいる横浜駅でも、いろいろなツアーバスが西口をわあっと占拠している。バスターミナルの外側の道を占拠していて、ほとんど1車線をつぶしているんですね、定常的に。それはもう当然のことにように皆さんやっているんですけれども、どう考えても当然ではなくて、道路空間、しかも、駐停車禁止空間ですね。そういう場所が、探していくと結構そこここにあって、法区分の話の一方で、ある程度停車する空間が都市部の中で限られている中で問題を起こすやつは、それは直さなければいけないなということは、ここの中で全部決められませんけれども、そういうことを言っていけないといけないかなとは思いました。

それからもう一つ、先ほどの委員のお話で、こここのところの道路の様子を見ていると、スマートICが多分間違いなく増えていくので、十勝バスがやっぺらっぺらするような話というのは、いろいろな応用展開があると思うので、僕は都市間、あるいは高速バスに関

しては、もっといろいろな路線バスとの融合のようなバリエーションはあっていいと思うし、そういうふうにしていくことが地域のためにもなるのだろうと思いますので、そこは、そっちの方向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。貴重な実態をお教えいただいたり、あるいはご意見をちょうだいするということがございました。

安全情報を含めて、情報が事後的に利用者に届くのであれば、これは利用価値がほとんどなくなるものですから、できる限り事前に利用者が適切に判断し得るような、そういう対応が必要であるというご指摘だったのではないかと理解させていただきました。

まだこの問題につきましてもご意見あるかと思えますけれども、本日、特に重点的に皆様方にご議論をちょうだいしたいのは、議題Ⅲでございます。

議題Ⅲは、「これまでの議論のとりまとめについて」ということで、実は最終的な答申、あるいは報告書に向けまして、そろそろ具体的な作業に入っていかなければいけない。そこで、本日は、これまでのご意見を集約いたしまして構成や項目だけを用意していただきました。中身は、現状認識と、今後の方向性に分けて、ということになっておりますけれども、これは現段階では、まだたたき台でございますので、このたたき台をご披露いただいた後、皆様方にこういう骨子でよろしいのかどうなのかというご議論をちょうだいしたいと思います。

それでは、ご説明、よろしくお願いいたします。

**【旅客課総括】** では、資料3についてご説明させていただきます。これまでの議論のとりまとめということで、23ページからでございます。

まずは現状認識ということでございまして、(1)として「規制緩和後の状況」についての現状認識についてまとめさせていただいております。

順にご説明しますが、まず1つが規制緩和後の一般路線バスへの民間事業による新規参入、これは限定的であったという認識でございます。それと、規制緩和を契機として、潜在的な競争圧力を背景にして、特に民営バス事業者の経営効率化が進展したということがあります。

ただ、地方バス等の路線廃止の問題でございますが、これは特に増加したとは認められないということではあるのですが、近時、地方部で大規模な路線廃止が見られるなど、旅客減少の影響が深刻化しているというものも同時に進んでいるということではないだろう

かということでございます。

市町村につきましては、交通空白地帯・不便地域を解消するために主体的に運行計画を策定、運行を確保するコミュニティバスの形態が全国的に普及しております。

その次の丸でございますが、貸切バスの問題でございます。今日ご議論いただきましたが、サービスの拡大、運賃の低下が見られて、利用者の利便は向上しているものの、価格競争が激しさを増し、安全性等が懸念される状況となっているということでございます。

総じて言えばということでのまとめでございますが、規制緩和がバス事業経営への刺激となり、経営効率化や一部の新たな事業展開を促した面は評価されるが、それを超えて、バス事業全体が活力を取り戻して旅客需要の減少に歯どめをかけるという水準には至っていないというのが今の状況ではないだろうかということでございます。

2番目に、「バス事業経営の現状」でございます。規制緩和前後から、分社、管理委託等の方法によって人件費を中心としたコストの削減が進められて、収支率については改善傾向でございます。

大都市部では、旅客数の回復もあるということで、相当数の企業で黒字基調の経営という状況でございます。

24ページに移りまして、地方部でございます。収支率はかつてよりも改善している。ただ、バス事業そのものは赤字でございまして、補助金によりようやく収支を償っているという状況であります。

旅客需要が減少する中で、需要の変化に対応した輸送サービスの見直しなど、旅客需要を維持あるいは喚起するための商品管理・開発を行う余力が地方部を中心として特に減少する傾向にあるという状況にあります。

また、地方部のものもございますが、路線廃止を進める動きがあるということ、それから、地方財政も厳しいという状況にあります。地域にとっての足の確保が課題であるというのが現状の認識としてあります。

(3)の「バスへの社会的期待」というところでございます。環境問題への対応、渋滞の緩和などの観点に加えて、これからの観点という社会的役割、公共性の再認識が必要だということでもまとめてございます。

1つが街づくりとの関係でございます。集約型の都市形成、それから中心市街地活性化というような形で、住みやすい街づくりについての取り組みがなされております。これらの都市では、こうした街づくりと公共交通の活性化を一体的に推進する取り組みへの期待

が高まっております。これらを円滑に進めるために、特にバスをはじめとした公共交通の活性化が不可欠であるという認識でございます。

もう一つが、地域社会の維持という意味での役割でございます。高齢化が進んでいる社会では、バスをはじめとする公共交通により高齢者の外出手段の確保が必要となっており、特に高齢化率の上昇が進んでいる地方部におきましては、地域社会そのものの維持という面もございまして、やはりバスに対する役割がこの点でも高まっているということでございます。

(4)の「課題」でございますが、まず1番目でございます。規制緩和の成果を生かしつつ、バスに対する社会的な期待にこたえていくことが必要であろうということでございます。

2番目でございますが、しかしながら、これまで話したような状況を考えると、コスト削減を中心とする民間の主体のみではバスの維持が難しくなっているということございまして、社会的な期待にこたえてサービスの活性化を図るためには、地方公共団体を中心とする公的主体との連携が不可欠であるということでございます。

現に、多くの自治体においては、主体的にバス交通を改善する取り組みも進んでおります。コミュニティバスなどがそれに当たりますが、地域住民の足の確保や高齢者の外出機会の増大などに寄与している事例も多数出てきております。

ただ、現状では、自治体側のノウハウの不足、それから、地域のバス企業との連携が不十分であるという状況もございまして。民間のバス事業者による地域のネットワークとの整合性が図られないなど、せっかくの取り組みが十分な成果を上げていないという状況もございまして。

ということで、今後の視点でございますが、各地域のバス会社と、それから地方公共団体や警察、さらには住民という各主体が十分な連携と適切な役割分担を行って、地域のニーズを把握しながら、全体として効率的かつ充実した輸送サービスの確保を図っていくことが必要ではないかということでございます。

特にバス輸送が減少している中では、効率的な輸送手段を適切に選択することが必要でございます。昨年改正された道路運送法の中でも、市町村バスの役割が拡充されてございますけれども、市町村バス、乗合タクシー、デマンド交通、ボランティア輸送が、今回、制度化されているということもございまして。地方の輸送ニーズに適合した効率的な輸送手段の普及が必要であろうということでもまとめさせていただいております。

続きまして26ページでございます。「今後の方向性として、以下の構成としてはどうか」ということでございます。

まず、「共通的事項」といたしまして、主体ごとに整理をさせていただいたところがございます。

(1)として、「関係主体間の役割分担と連携のあり方」ということでございます。計画、運営、運行という3つの段階、この3つの段階でおのこの役割を明確化して、総合的・体系的な連携が必要なのであるだろうということでございます。

2番目といたしまして、連携に当たっては、改正道路運送法で位置づけられた地域公共交通会議を活用することが望ましいだろうということでございます。

その各段階ごとの話に移らせていただきますが、まず1番目が計画段階でございます。バスサービスの内容を地域のニーズに対応したものとするために、市町村、運輸局、バス事業者、地域住民等がおのこの積極的な提案を行いながら、既存の路線を含む地域全体のバスネットワークの再編・整備を計画していく必要があるだろうということでございます。

特に地方都市におきましては、街づくりの状況が公共交通機関の利用のあり方に強く影響を与えている状況でございます。ということで、地方公共団体による中心市街地活性化の取り組み等と一体となりましてITSなども活用しながら、そのバスの特徴を生かして走行環境改善等を念頭に置いて、ネットワークの整備、バス利用促進策を検討していくことが有効だろうということでございます。

2番目が運営段階でございます。下から2番目の丸になりますが、路線の特徴に応じまして、事業者、地方公共団体、地域住民等の役割を明確化することが必要ではないかということでございます。特に民間事業者の取り組みだけでは住民の足が確保できないという場合がございます。その際は、地方公共団体が主体的に取り組む必要があるだろうということでございます。地域住民等につきましては、NPO等を通じたマイバス意識の醸成によりまして、運営に当たっても利用者として一定の役割を担うことが望ましいということでございます。

3番目の運行段階の話でございます。運行段階につきましては、まずは事業者の創意工夫をいかに発揮するかというところでございます。

27ページに移りますが、地域住民等と連携して運行の評価等を定期的 to 実施するというような仕組み、そういうような取り組みとか、輸送サービスの向上を恒常的に図る仕組み

みが重要ではないかということでございます。これらの取り組みの実現につきましては、地方公共団体の役割がやはり重要になってきます。そのノウハウの向上を図るため、運輸局・運輸支局が積極的にサポートする体制づくりについて国も積極的な支援を行うべきだという問題意識でございます。

それから、こうした措置を成功させるための方法なんですが、場合によってはその役割分担の状況について協定などの形で明確化するというところで、持続可能性に最大限配慮した取り組みが必要であろうということでございます。

この一環としてということで、地域の公共交通の活性化及び再生に関する法案が今回、国会に提出されておるところでございます。バスについては、関係者が多岐にわたることも踏まえまして、適切な関係者の役割分担等に留意しながら、より実効性のある協調や計画的な取り組みが行われるような仕組みをさらに検討していくべきだろうということでございます。

(2)の「バス事業経営」の面からのまとめでございますが、まず、第1点目に利用者の移動ニーズの把握、それから、そのサービスへの反映について、従来にも増して積極的に取り組む必要があるだろうということでございます。

2番目に、住民との対話、それから地域社会への提案、それと積極的な情報開示、これによりまして、マイバス意識の醸成、それから地域社会への貢献を図っていくことも重要な視点だろうということでございます。

3番目の公営交通と民間事業の関係でございますが、公営交通につきましては、民営事業に比べコストが高く、特に積極的な情報公開を行って、経営のあり方等について議論を深めていくことも必要だろうということでございます。

4番目でございますが、情報公開を推進することにより、利用者のモニタリングを行うことによって、事業者の経営の効率化、それからサービスの向上を促進させていく、そういう手法も必要なのではないかということでございます。

「行政のあり方」が3番目でございます。

まず、事業規制についての話でございますが、経営の効率化の取り組みや創意工夫を妨げることがないように、適時適切な見直しが必要ではないかというのが1点目でございます。

特にということで、関係者間の役割分担についての地域の合意形成が促進されること、その合意に基づく計画の実現力を高めるような仕組みのことについて、より深い検討が必

要なのではないかということでございます。

3番目として、支援措置でございます。支援措置につきましては、厳しい財政状況がございます。ただ、そういうことで、真に有効な取り組みに必要な支援がなされるような重点的な配分を行うとともに、効率化を促す仕組みを制度の中に組み込むことも必要と。それから、地域がその独自性を生かしながらバス活性化に意欲的に取り組む市町村を重点的に支援するというような対応も必要なのではないかということでまとめさせていただいたところでございます。

続きまして29ページでございます。

「地域ごとの課題と対処」ということで、地域ごとにまとめを行ってございます。

まず、(1)が「都市部」、地方都市と周辺町村を含む都市部についてでございます。

都市部につきましては、定時性の確保、それから利便性・快適性の向上が引き続き大きな課題であるということでございます。オムニバスタウン等を通じて、定時性、速達性、運行頻度等の向上など、真に効果的な対策について重点的な取り組みがなされるべきではないかということでございます。

それから、地方都市を中心にいたしまして、先ほども申し上げましたが、中心市街地活性化や集約型の都市形成が課題となっております。そういう中で、バス事業者が地方公共団体とも協調しながらサービスや路線のあり方を見直していくことも必要であろうということでございます。

他方、地方公共団体の側につきましても、施設整備、交通規制の面、それから住民の要望の集約ということで、そういうのを通じて地域交通の企画・立案を行うということで、そういうことについて積極的な支援を行ったり、イニシアチブを発揮していくことが必要であろうということでございます。

その際、地域によっては、BRTの導入可能性についても、広く対象として含めることが望ましいのではないかとございます。

コミュニティバスの話も先ほどいたしました。コミュニティバスについては、バス事業者も積極的にサービス提供の可能性を探ることが必要であろうと。それで、公的主体等により運行される場合につきましては、既存のネットワークの連携を図っていくというのが1つ、それから、安全の確保に万全を期すために、単純な価格競争に陥らないように十分配慮していくという視点が必要であろうということでございます。

30ページになって「地方部」でございます。

まず、過疎地域でございます。過疎地域では、自家用車の普及のほか、人口そのものの減少があつて、民営事業としてバス路線維持自体が困難になっていることがございます。乗合タクシーとか、ボランティア輸送とか、多様な運行形態により効率的な輸送サービスの確保に努める必要があつて、地域における総意工夫、それから改正道路運送法の適切な運用ということで、このような運行形態の普及がこれから必要になってくるのではないかとということでございます。

その中で、バス輸送が真に必要とされる場合につきましては、公的な負担で路線を維持することも必要ということでございます。現在の国・地方の基本的な役割分担を前提といたしまして、厳しい財政状況ではございますが、次のような視点で不断に制度を検証していくことが必要ではないかということで問題意識を掲げさせていただいております。

3点ございます。1つが運行の効率化等を促すインセンティブがあるかどうか、それから2番目に、合理的な路線設定を促す仕組みになっているかどうかということ、3番目に、適時適切な見直しが行われているかどうかということ、この3点でございます。

また、国による補助制度につきましては、これまで種々の見直しが行われてきております。ただ、上記のような考え方から、当面、より一層効率化や増収に向けてのインセンティブが働くような制度とするなどの見直しが適切ではないかということでまとめさせていただいたところでございます。

駆け足でございましたが、以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。振り返ってみますと、この小委員会、第1回は昨年3月31日だったものですから、丸1年ということでございます。その間、大変熱心にご議論をちょうだいいたしました。その中から、バス事業、バスサービスのあり方に関する課題、あるいはその課題の解決に向けてというような方向性はほぼ出そろったのではないかと考えております。それらをベースにいたしまして、ただいま資料3でたたき台を出していただきました。

議論のやり方といたしまして、実はⅠが「現状認識」、Ⅱが「今後の方向性」ということになっておりますので、二部構成になっておりますので、分けてお願いしたらどうかと思つたのですけれども、時間が非常に迫ってまいりまして、Ⅰに議論が集中してしまつてⅡのご議論がちょうだいでできないということになりますと、次の小委員会に影響が出てまいりますので、区切らずにご議論をちょうだいしたいと思います。ご質問、ご意見をいただく場合は、Ⅰなのか、Ⅱなのか、あるいはⅠ、Ⅱを包含してのものなのかというような

お断りを最初に言っていただければ大変ありがたいと思います。

【委員】 齋藤でございます。本とりまとめについて全体的な印象といたしましては、日本のバス事業の進むべき方向をよくまとめていただいていると受けとめております。

しかしながら、今後、このような提言の方向性を指針として事業運営を続けていくバス業界としては、必ずしも全体的にもろ手を挙げてというわけにはいかない部分がございます。今のⅠ、Ⅱを含めて総体的に申させていただきますが、例えば「現状認識」の部では、「事業の経営効率の進展」「収支率の改善」といったことが前面に出ておりますけれども、この背景には、厳しい労働条件の低下があって、その問題が今後は都市部の中心にする経営を脅かす可能性がある、こういうものが触れられていないような気がします。

バスへの社会的期待には、バスの利用が環境問題への対応に有効であること、バリアフリー対策にも大きな努力を払うべきであること等も触れられていないので、ぜひこれにも触れていただきたい。

それから、市町村バス、乗合タクシー等の効率的な輸送手段の選択に当たっては、既存のバス路線網を基幹として、それとの整合性をうたうべきこと、ボランティア輸送といった、従来に議論されていない輸送形態を提言に盛り込むには、よく吟味する必要があるだろうと考えます。

また、「今後の方向性」の部ですが、地域公共交通会議の活用が提唱されておりますが、この会議はコミュニティバスを手段としたものでありまして、かつ、いまだ実績にも乏しく、有効か否か、確信が持てない部分がございます。

それから、公共交通のあり方、情報公開の推進等、デリケートな問題への提言については、さらに基本的論議をすべきと思っております。公的な負担による路線の維持について、運行の効率化を促すインセンティブの導入は、労働条件にも影響があり、慎重な議論を要すべきところでございますが、勤勉性の高い日本人の特性を生かした日本の経営ができればと思っております。

以上のごとく、バス業界としては、いまだ論点も多く含まれていると考えられているので、このような提言を真摯に受けとめるために、業界内に適切な機関、例えば全国のバス事業者が集まる運営委員会等の下に小委員会等を設けて、自動車交通局からもご説明いただいて、さらに議論させていただければと考えております。最終的な形になるまでに、さらに本まとめに肉づけもされると説明を受けてありますので、そのプロセスで業界としての問題意識を十分受けとめていただくようお願いしたいと思っております。

長々とありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。この資料3には、まだ触れられていないところもあるのではないかと、また、議論がさらに必要なところがあるのではないかとということ、何点かご指摘いただきました。これは、今後の課題として受けとめさせていただくべきなのか、あるいは、現段階で何か事務局として対応策があるのか、いかがでしょうか。

【旅客課長】 今ご指摘の個別の論点につきましては、性格が幾つかあるような気もいたしまして、すぐにこの中に反映させられるようなものもございまして、それから、さらに議論をすべきだという点もございまして、そこはまとめてまたご相談させていただければと思っております。

【委員長】 今後の方向といたしまして、もしこの資料3のような方向、個別の点は問題があるとしても、基本的な方向としてこういうことでよろしいというようなご同意がいただけますれば、文書形態にしてなお議論はちょうだいするということで、決してこれが最終に結びつくものではないことをご理解いただければと思います。

【委員】 基本的な方向としては、私もこれでいいと今のところ思っております。

ちょっと幾つか細かいことと細かいところと具体的に場所を指摘して言います。全部意見ですので、お答えは結構です。

まず、24ページは、今の委員の話と同じで、社会的期待の中に、やっぱり環境問題のことがあって、「環境問題の対応に加えて」って何かさらっと言っているんですけども、やっぱり項目としてももう少し強調していただきたいと。特に環境省と仕事をしていると、向こうのほうはなかなか理解いただけなかったりしますので、やっぱりアピールはあったほうがいいのかと思いました。Iに関しては以上です。

IIに関しては、ちょっと細かいこともあって気づいたことを言っておきますけれども、26ページの4つ目の丸の4行目のところで「最新のI T S技術を活用しながら」ですけども、国土交通イノベーションに出てしまうと、今、国交省では「I C T」という言い方をされていらっしゃるかと思うんですけども、情報通信技術ですよね。高度道路交通システムだけの技術ではなくて、いろいろな情報技術を使うことになってくると思いますので、そこを狭めないようにしたほうがいいのかと思うことと、それから27ページでは、細かいことはちょっと飛ばしますが、(3)の「行政のあり方等」、この言う「行政」は、多分、国土交通省のことになっているように読めてしまうのですけれども、まず、国土交

通省として自動車交通局中心に取り組むということと、それから、そうではない省庁、あるいは地方自治体に対してというところがうまく書き出せるかどうかなんですけれども、そうでないとすれば、「国土交通省としては」という見出しで十分かなという気もいたしました。

あと、29ページは幾つもあるんですが、まずオムニバスタウンに関しては、一方でもう始めてから10年ちょっとたっていますけれども、もし私の理解が間違っていたら、ここはぜひお答えいただきたいのですが、フォローアップ、事後評価がきちんとされているのかどうか。やったものに関して、こういう効果があったとか、こういう連携ができたとかという、具体的にノンステップが何台増えたとか、そういうのではなくて、もともとが街づくりという意味で「タウン」と入っているわけですから、そういう点でどういうふうになっていたかというフォローアップがあって見直すべきことがあれば、単純なまとまった事業者への補助というレベルを超えたところにもっていく議論をしていかないと、当初の意図からは、ずれてくるのではないかという懸念を私は持っています。

それから、同じページの一番下のほうですけれども、文言だけでいくとコミュニティバス等だろうと思うのと、それから、その次の行の「運行」は、きっと「計画」「運用」「運行」と分けて書く記述が一方にあるのだとすれば、「運営」の部分と「運行」の部分はかなり気をつけて書かなければいけなくて、ここは多分「運営」ではないかと思います。

それから、最後ですが、その1個上の「BRT」でございまして、入れていただいたのは非常に感謝しているのですが、たまたま今日は原稿の締め切りがあって一生懸命調べていて、昨晚からずっと夜中中調べていてわかってきたのは、多分、海外の事例をベースにしてBRTで議論するときには、運輸事業だけの枠組みで議論したらきっと無理で、これはもう道路整備側の話と交通管理側の話との協調なくしては多分BRTってあり得ないだろうというのは、今のこの瞬間の僕の結論なんですけど、とすれば、やはり道路サイドとのつなぎということを行いながら「BRT」って書いていただいたほうが後々いいのではないかと思います。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。意見であって回答は要らないということだったんですけれども、1つだけ、オムニバスタウン、フォローアップのなされているかどうかということに関しては、ご回答いただければと思います。

**【企画室長】** おっしゃるとおり、フォローアップ、必要だと思っております、現在、

ちょうど進行中でありまして、6月ぐらいをめどに一定の各オムニバスタウンの都市のフォローアップをしていきたいと考えております。

ただ、実はこの会議でもいろいろとご意見をいただきましたが、オムニバスタウンに指定されている自治体は、曲がりなりにもそれなりにきちんとしているところがあって、この会議でもよく指摘されましたが、それ以外の地域、つまり手を挙げるところまでいかないような地域をどうするかということも非常に大きな問題だと思っておりますので、オムニバスタウンそれぞれ各市のフォローアップはそういう形でしたいと思っておりますが、制度全体の見直し等についてもご意見をいただければと思います。

【委員】 1つ、ワーディングなんですけど、26ページの丸、(1)の4番目のところに「固定費が少なく」となっているのですが、バス事業というのはほとんどが固定費で、むしろ変動費が少ないと。おそらくここで言われたいことは、投資額というか、鉄道だとかほかの輸送機関に比べると投資額が少ないと。投資効率はこれまた別問題で、これはまた悩ましい問題なんですけど、少しミスリードするような表現かなという感じがいたします。

【オブザーバー代理】 自治体側と、あと多分、事業者側のほうとで、これはⅠ、Ⅱを合わせてなんですけれども、まず事業者側のほうで、この資料1の2ページに民間バスが経常収支率が悪化しているのが「燃料油脂費の高騰が主たる原因」という形になっていて、こちらのほうの現状とか今後については、バス事業者は相当な努力をしているということが書かれております。その中で、この「主たる原因」をどうしたらいいのかを入れていく必要もあるのではないかと。この「主たる原因」、前回だか前々回だかで、何とか税金面ぐらいは何とかしてあげられないのかというのを、私、ちょっと発言させていただいたのですが、「主たる原因」ということで一番最初に出てきて、それについて何らかの記述があってもいいのかなと。

それとあと、この中で自治体が相当期待をされてしまっているような感じがいたします。私ども、バスを担当しておりますと、バスの仕事は行政の中ではあまり、多分、三郷市は少しはバスを見てくれるようになってきているのかと思いますが、ほかはそんなに見ていただけないのかなと。バス、一生懸命やりますと言うと、意外と冷たい視線を感じる場合がございます。その中で、自治体が主体的になってということになりますと、財源が必要になってきます。その財源をどうするかと。選択と集中で、一生懸命やるところにぼんと出すのも必要かもしれませんが、環境面であるとか、高齢化、こういったいろいろな面、あと地域活性化、こういう面でバスが必要だということであれば、全国的に支援ですね、その

中でも特に一生懸命やるところに支援して、その効果を波及していくというような、そういう支援の仕方があるのかなと。E S Tみたいなもののほかに、広く満遍なく補助できるようなもの。その中で、地域交通活性化、以前もお話ししました地域交通活性化特別交付金のようなものを、自治体も道路財源の一般財源化反対の集会には、建設部とか都市整備部は行かされるわけですね。人数集めで。そういう部分があるわけですが、それ、一般財源化とはまた別で、道路交通をよくするためには、公共交通をよくしなければならない部分があるのしょうから、そういう面で道路財源の公共交通一部財源化みたいなものがある、そういったものが例えば市街化調整区域の面積であったり、その自治体の人口であったり、また、その事業者数であったり、そういうものを何かベースにして限られた財源をどうやって配分していくか、そういうものが、あと地域性ですかね。やはり、都市部は比較的条件が整っているわけですから、その辺で地方部との差額をつけていくとか、そういうことも必要なのかなと。期待はされているんですけども、財源がないので、非常に苦しい立場になるとご理解いただければと、そんなことで、何かそういったような財源の問題も今後、ここの「検討が必要」ぐらいで結構ですので、入れていただけると、私どもは助かるのかなと思います。

【委員】 前回ご議論があったところの続きみたいになってしまっていて恐縮なんですけれども、Ⅱ、26ページのあたりで、この「計画」「運営」「運行」の区分というのでしょうか、委員のご著書からとられたものだと思います、しかも、前回ご議論では、委員の間でわりあい方向性としてはそういう考え方でいいのだというような形になったと思うんですけども、ただちょっと、レポートの書き方としては、何と言ったらいいんですかね、ちょっとそもそも過ぎるかもしれませんけれども、これ、上下分離とかというのは政策手段で、民間がやったほうがいいものを「上」と呼んで、それから政府がやるべきことをインフラストラクチャーと言うのはそういう言葉だと思うんです、「下」と呼んでいるところがあるので、「計画」「運営」「運行」に分けて、計画は政府がやって、運行は民間がやって、で、よくわからないのは運営なので、役割分担をちゃんとしましょうというトトロジというか、何か自明のことをただ書いている言葉の遊びみたいになってしまう形になってしまうと思うんですね。その意味では、こういうふうな書き方をされるのであれば、例えばあまり見てももらえないのに見てもらえると今おっしゃいましたけれども、三郷のケースがどうだとか、何かそういう個別のことを書くか、あるいは、その計画、運営、運行について何かこの議論の前に、例えば停留所の確保はどれに当たるとか、走行空間の確保

はどれに当たるとか、やっぱりそういうことを先に書いてから役割分担に行かないと、ちょっとレポートとしてはだれが読んでも何か自分が思っているとおりのことが書いてあるという誤解を生じるのではないか、そういうふうに思いました。

以上です。

【委員】 上杉でございます。先ほどお二人の委員が言われました「環境」と「福祉」という大きなテーマが欠落している以外は、ほぼ論点は整理されていると見ております。ただ、事業者として、こういう表現では少しニュアンスが違うという点が2つありますので、申し述べたいと思います。

1つ目は、23ページの(2)「バス事業経営の現状」の丸の1のほうですが、前段を省略しまして「収支率は改善傾向にある」と、こういうくくりで切られますと、とんでもないというお話です。「収支率は改善傾向にあるが、ほぼ限界に達している」と、これのほう为正解だと思います。

それから、次のページの一番上、24ページの一番上なんですが、同じく「赤字で、補助金によりようやく収支が償う状況にある」と、これも事業者からすればとんでもないという話で、もし表現をしていただくとすれば、「地方部では、補助金により収支がかつてより改善したものの、依然としてバス事業そのものは赤字基調である」と、こういう表現にぜひ改めていただきたいと思います。

【委員】 ちょっと文言の確認をさせていただきたいんですけども、29ページ、2(1)のところで「都市部」とありまして、「(地方都市、周辺町村を含む)」とありますが、この「地方都市」とは「地方部」のことなんでしょうか。(2)で出ている「地方部」と共通という意味合いなんでしょうか。

【旅客課長】 そこは、なかなか難しいんですけども、この「地方部」、(2)で念頭に置いておりますのは、冒頭に「過疎地域では」と、こういう言葉が出てまいります、要するに、いわゆる「都市的ではない地域」というイメージでまとめております。その意味では「地方都市」という言葉でどこをイメージするかというのはこれまた難しい問題はあるんですけども、概念としては都市的な地域は(1)、そうでないところは(2)ということで、ここは一応、重複を避けて書いているつもりであります。

【委員】 ありがとうございます。実は(2)「地方部」だけでは、やっぱりちょっと足りないのかなと。地方部の内容だけでは、今言われたように、(1)に重複している部分かなりの部分あるのかなと思いますので、できれば「都市部・地方部共通」というよ

うな意味合いで（１）にさせていただけたほうが今までの議論に沿っているのではないかと思います。私どもの十勝地区は、十勝地方では３７万人、帯広市としては１７万人で、非常にどちらに入るのが難しい部分がありますので、我々からすると、この「都市部」の内容も「地方部」の内容も、非常に重要な問題だと思っていますので、その部分のニュアンスを入れていただければと思います。

それともう１点、（２）「地方部」の１番目の部分なんですが、これは先ほど委員からも言われましたが、非常にこの部分はデリケートな部分がありまして、このまま文言が残りますと、非常に我々のような地方の過疎都市のバス会社はどう対応していったいいのかが非常に難しい部分があります。既存のやはり路線についてどう競合していくのか、あるいは変化していくのかという部分もありますので、委員の言われたご意見を非常に尊重していただきたいと思っております。

以上です。

**【委員】** 私も、全体的な流れとしてはいい形になってきたのかなと思っております。

２つほど、主にⅡ「今後の方向性」に関してのほうで感想的なことを述べさせていただきたいのですが、１つは、以前から私も何回も申し上げている、いわゆる利用者向けのインフォメーションの問題が直接どこにも言葉で出てきていないので、これはぜひ入れていただきたいと思っております。先ほど、今日の議題Ⅰの中でも申し上げたように、いわゆる情報開示の部分と若干ニュアンスの違う問題であり、また、非常に重要な問題だろうと思っていますので、このインフォメーションのことをできれば入れていただきたいというのがあります。

それからもう一つは、これはまさに感想みたいなものなんですが、２６ページの一番下の「運行段階では、事業者が創意工夫を発揮するようになるべきではないか」と。これはそのとおりなんです。ですけれども、できることならば、今後考えていかなければいけないのは、その事業者が創意工夫を発揮して、それが報われるような仕組みをやっぱりつくっていく必要があるのではないだろうかと思っています。つまり、事業者が努力をしたことがきちんと報われるというのは、１つは収入につながるということ、あるいは、もうけにつながるということと、もう一つは社会的に認められていくということだろうと思うんですけれども、この２つができるような仕組みをこれから考えていく必要があるのだろうと思っています。そのことが、おそらくバス事業者の現場で働く人たちの士気向上につながっていく。それが元気なバス事業につながっていくのだらうと思っています。

そうしていかないと、やはり今後、バス事業の実際の運行を担っていく事業者が元気がなくなっている状態では、非常に先が見えないということになりますので、今の、多分、喫緊の問題でもある乗務員が集まらないという問題があろうかと思えますけれども、その辺も、黙っていても乗務員が集まってくるような業界にしていく必要があるのではないかと考えております。

以上です。

【委員】 先ほど委員からありましたけれども、結局は最後は財源をどうしていくかという大きな課題があるわけですが、30ページの「地方部」のところを見てみると、確かにひし形で「運行の効率化等」、さらには「合理的な路線設定」「適時適切な見直しが行われているか」というのは、もうこのことだけをいきますと、最終的にはもうからないところは切り捨てていくしかないというふうに結果的にはもうなるんですね。で、NPOとかボランティアの輸送は、私、全然否定はしませんが、結果的に既存事業者は、この文言だけでいくと経営ができないというふうにならなっています。

それは、ここにあるように国と地方で「不断に制度を検証することが必要ではないか」と言っても、年々、その補助対象が変化してきておりますし、先ほど委員が言われたように地方の財源も非常に苦しいと。結果的にもう乗合タクシーとかボランティア輸送だけで移動は確保できるけれども、健全な街づくりであるとか、もっと言えば、事業者がもっと創意工夫をしようとしてもなかなかできないというのが現在でもあるわけですよ、実際に。ですから、もう少し、やっぱり今の仕組みをどう変えていくかということが一番大事でありまして、当然、先ほど言われたように地方の財政、いろいろ工夫はしたいけれども、結果的に財源はないということなんです。

冒頭、ずっと私も1回目から出させていただいて言っているのは、やっぱり「環境」とか「福祉」とかという文言は非常によく出てくるんですけども、具体案がなかなか出てこない。これは大変なことだろうと思いますが、やはり全体的にどう進めていくのか。これ、ずっと読ませていただくと、方向性とすれば、私は非常にいいのかなと思います。それは何とかバスを活性化しながらというのはわかるのですが、結果的に、では何がどう変わってきたのかというところがあまり見えないというふうに思っておりまして、「魅力あるバス検討委員会」も私もずっと出ていますが、最後はこういうようなまとめに結果的にはなるんですね。方向性とすれば、だけれども、先ほど言ったように、ではインセンティブの問題も含めて、どういう健全な事業者がいろいろな発想をしたけれども、自治体もい

ろいろな発想をしたけれども、ではどう動かしていくかという具体案がなかなか出てこない。方向性は出ても具体案が出てこないのが非常にあるものですから、少し、先ほど言ったように、財源はどう確保していくのか、環境というものをどう具体的に計画を出していくのか、CO<sub>2</sub>を減らすのか、それともエネルギーをどういうぐあいに効率を高めていくのかというところが全く見えないまま文言だけで終わるのは、私個人としては非常にさびしいと。方向性はわかりますけれども、少し具体案が最後のまとめの段階で、財源の問題、環境の問題、そして地方バスの維持の問題、具体案が少し出るようお願いしていただければありがたいと、ちょっと総花的になりましたけれども、そういうことであります。

【委員】 宮下でございます。私もちょっと地方のほうでこういったバス関係でよく行政に申し入れに行ったんですけれども、先ほど委員が言われましたように、それで地方のほうに行きますと、窓口でそういった専門の方がいないんですよ。対応するのが温度差がありまして、建設局が来たり、道路局が来たりとか、そういう、ほんとうにそういうバスのことについての窓口がないと。したがって、そういった問題について、そこをどういった形でカバーしていくのかという、これをもう見てみますと、国交省運輸局がサポートしていくと、こういう表現になっておりまして、財政の問題は国交省はまた別の問題でしょうし、したがって、そういったかかわりを国交省と地方公共団体がどういった形でかかわりを強く持っていくのか、そういったことでないと、これを読んでみますと、このバスの存続に向けて重点的な市町村だけを支援していくと。したがって、そういった積極的でないところはもう切ってもいいよと、こういうふうにとられますので、やはり国のかかわりとして地方公共団体とそういったバスの問題をしっかりとこの枠組みの中でしていくようなことをもう少し触れていただきたいと、そういうふうに思っております。

以上であります。

【委員】 先ほど委員から「地方部」、それから「都市部」、ともに現在の情勢の記述について誤解を招くといけないということ、まさにおっしゃるとおりでありまして、基本的に前々回のときも発言させていただきましたけれども、バス事業自体がかなりの部分で赤字路線を抱えながら、トータルでも息ができるかどうかのぎりぎりのところで仕事をやっているのが実態だと思います。

ここ数年間、各地の私ども同業者で長い歴史を持つ中核的なバス事業者が淘汰をされてきている。それは何かといえば、1つには金融機関のバス事業に対する見方が、結果的にはこれは金融庁からのご示唆もあるんでしょうけれども、厳しくなっている。以前で

あれば、バスの公共性というものを考えてキャッシュフローということがありましたでしょうけれども、金融機関の融資姿勢というものは、特にそのバス事業者に対してはわりあい緩やかだったんだろうと思います。ところが、そういう地方においても、金融機関の姿勢がかなり変わってきたと。

また、片方でいくと、私どもみたいな上場企業にとりますと、バス事業の例えばROIであるとか、ROAであるとか、それから利益率であるとか、こういったものが、バス事業をやっているから特別に低くてもいいというようなことよりは、全体の投資効率の中で高いものをしっかり確保できるかどうかというくくりでかなり厳しく投資家から見られていると思います。ですから、例えば従前のように地方のネットワークを維持している企業だから、ぜひこういった非効率な経営についての容認をしてほしいと言っても、多分、そんなことはマーケットでは認めてくれないんだろうと思います。

ですから、当然、私ども上場企業としては、私どもがやれば安全で効率的な運行ができるという自信はありつつも、バス事業自体の採算性とか、効率性とかというものを考えながら事業に対するヒト・モノ・カネの集中配分とか投資をやっていかなければいけない。その結果として何が起こるかといえば、効率的で安全な運行のできるしっかりとした企業、それから地域での地場での中核的な企業というものがこのバス事業からやむなく撤退するか、もしくは続けていけば最終的に淘汰をされて、ファンドによる買収、そして最終的には解体、撤退というような、そういう路線を歩んでしまうのだと思うんですね。

何を言いたいのかといえば、先ほど「誇り」とか「褒める」というような言葉がありましたけれども、最終的に以前と違ってバス事業をやっているということが特別な存在ではなくなった以上、やはり営利企業に対するしっかりとしたフォローというものがなければ、気持ちだけでは続けていくことができないのだろうと私は思っています。無理をしていけば最終的に淘汰をされていくわけでございますし、先ほど行政のサイドの方から三方一両損のような話とか、行政も大変財政的に厳しい、地方住民にとってみるとバスの路線を維持しなければいけない、ですから、みんなで痛みを分かち合う、というような感じの言葉がよく出てきますけれども、そもそもバス路線を維持すること自体の社会的な意義を考えていけば、それをこういう収益事業者に対して求めていくことがほんとうの筋なのかどうなのかということをやはり私はしっかりと考えていただきたいと思っています。

それからもう1点、何回か出てきましたけれども、やはりいろいろな合理化というものは、今日も組合の方もいらっしゃいますけれども、最終的には労働者に対するしわ寄せと

いう形でかなり来ていると。もちろん、事業も苦慮はしていますけれども、ドライバーに対するしわ寄せ。その結果、ドライバーの苦勞と、もう一つは質の低下というものにもつながっている可能性が高いと思っています。ですから、そちらの意味からも、最終的には限界が来ているのだらうと思っておりますので、この人の面ということについてももう少しレポートについては示しておく必要があるのではないかと考えております。

以上です。

**【委員長】** いろいろ貴重なご意見をちょうだいして、まことにありがとうございました。

1つ1つこの場で取り上げるだけの時間的余裕はございませんけれども、今日のご意見を最大限、次の小委員会の中でご議論いただけるような形に昇華させていただきたいと思えます。

私個人は、先ほど三郷市さんから話がございましたけれども、こういう制約があっても、非常に厳しい環境の中で先駆的にかんばっている地域があるわけですね、三郷市及び盛岡市のような。そういう事例をどうのように活用できるのか、あるいは活用できないのかというような形でもって示していくのも、具体性を発揮する1つの有効な方策になりはしないだらうかと思ったのと、もう一つは、地域社会を維持していくためにバス事業をどうするのかということの判断を行うための材料、基本的な指針みたいなもの、この指針をどう活用するかは、これは地域社会の問題ですけれども、その判断材料として何か行政がこう示し得るようなもの、そんなものが期待できないだらうか。具体的なことは、これは行政の課題ですから、この委員会のマターではないと思えますけれども、検討の余地がないだらうかと、こんなように思った次第であります。

多くのご意見の中で、基本的にはこのような形で報告書案を作成してもよろしいのではないかと、こういうことでございました。ですから、この骨子案をベースに、今日ちょうだいいたしましたご議論、これを最大限盛り込むという形にさせていただければと思えます。

なお、時間が限られていたものですから、まだご意見が十分表明できなかったという委員の方もいらっしゃると思えます。どうぞお気づきの点がございましたら、随時事務局にご連絡いただければ、それもこの小委員会の意見として取り扱わせていただければと考えております。

時間がなくなって恐縮でございますが、全体を通じてこれだけは言うておくべきだという点があれば承りたいと思えますが、いかがでしょうか。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日も時間を若干超過してしまいましたけれども、大変熱心にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。

次回は、これまでの議論を踏まえまして論点整理をさらに精緻化して、最終的な報告書のイメージを固めておきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後に、事務局から連絡事項があればお願いしたいと存じます。

**【生活交通対策室長】** 次回の日程でございますけれども、4月を予定しておりますけれども、連休もございますので、事務的に皆様方のご都合を確認しながら決めていきたいと思えます。

以上でございます。

**【委員長】** それでは、本日は大変お忙しい中を活発にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。

以上で終了させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —