

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第11回）

<交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会>

## 議 事 録

国土交通省自動車交通局旅客課

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11回）

平成19年4月25日

【生活交通対策室長】 それでは、定刻となりましたので、第11回 今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催させていただきたいと思います。

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】 おはようございます。本日も早朝からありがとうございます。6月に報告書の作成という運びになっておりますので、この小委員会も予定ですと、本日を含めまして、あと3回ということになりました。

前回は、報告書にどのような取りまとめを盛り込むべきかということにつきまして、項目のご審議をちょうだいいたしました。何分にも時間に制限があったものですから、ご意見をすべてにわたって、ちょうだいするというわけにはいきませんでしたけれども、全体として、おおむねこれらの線で行ってよろしいというご了解をちょうだいしたのではないかと考えております。

本日は、前回のご議論を踏まえまして、事務局からたたき台がまとめられております。このたたき台をベースに、2時間の審議時間を、すべてここに費やさせていただければと思います。

まず事務局から、意見の取りまとめについてのご説明をちょうだいしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【生活交通対策室長】 それでは、ご説明申し上げます。意見の取りまとめについてという、今回の報告書のたたき台になるものを、席上に配付させていただきます。

実はおとといの夜なんですけれども、メールでは皆さん方に送信させていただいたんですが、何分にもちょっと直前でございまして、お読みいただいている方もいらっしゃると思いますので、すべてを逐次読むということはいたしません、概略を二、三十分で説明を申し上げたいと思います。

この報告書のたたき台の構成なんです、前半部分は、現状認識ということになっていきます。後半部分に、今後の施策の方向性というものを取りまとめております。

まず、前半部分の現状認識というところから、説明申し上げます。

1 ページ目でございます。バス事業の現況等の（1）我が国のバスの利用状況でございます。

全体的な状況といたしましては、やはりモータリゼーションの影響で、引き続きバスの利用人員は減少しているということを挙げるすることができます。平成元年以降で見ましても、大体平均2.3%の割合で減少していると。特に、減少率が高いのは地方部でございます。都市部のほうは、まだ若干いいんですけれども、特に地方部のほうの減少が著しいというところでございます。

3つの類型に分けております。

大都市圏、地方都市、地方部と分けて見ますと、大都市圏についてはバスの利用の形態というものが、鉄道駅へのフィーダー輸送ということで、自宅から鉄道駅へ出るまでの交通機関ということで主に利用されております。大都市部でありますので、モータリゼーションの影響というのは若干はありますけれども、それほど強くないということ。それとともに、最近の景気回復や都心回帰の動きを受けまして、輸送人員は若干でございますが、直近の足元の状況ですと、持ち直しの兆しがあるのではないかと思います。

地方都市は実は千差万別でございます。ある程度のバスが利用されている都市もあれば、もう全く利用されなくなってしまう都市もあるということでございます。ただいずれの都市におきましても、やはりモータリゼーションの影響は強く受けているということでございます。

地方部におきましては、もう完全なる車社会でございます。バスの利用者というのは、高齢者でありますとか、学生とか、自家用車を自由に使うことができない方々ということになっております。いずれにしても、ただ利用者数が大変少ないため、経営状況は大変厳しい状況でございます。

次は（2）規制緩和後の状況でございます。

14年2月に乗合バス事業規制緩和を行いまして、参入が許可制となりまして、自由化されました。そこでの意図、規制緩和の趣旨でございますけれども、やはり競争が促進されることによりまして、創意工夫が発揮されて、よりよいサービスが提供されるということも期待はされていたんですが、バス事業という特性から、それほど直接的な競争が生じるというものではございませんでした。ただ、潜在的な競争圧力が大変強かったと見られます。各事業者におきましては、特に人件費を中心といたしまして、コストの削減を大幅

に凶ったということがございます。

一方、平成12年ですが、貸切バスが規制緩和されています。貸切バスの部分におきましては、新規参入もかなりございました。それゆえに、サービスのいろいろな拡大や運賃低下もございました。一方で、価格競争は相当厳しくなっておって、運送収入の減少傾向にあるということで、安全性等が懸念される状況にもなっているということでございます。

路線廃止の状況でございます。需給調整規制撤廃後、制度的な内部補助があまり期待できなくなるということで、もしかすると路線廃止が加速するのではないかと心配されていたわけなんですけれども、規制緩和によって路線廃止の動きが加速されたとはまでは言えないようです。もともと相当数の路線廃止が行われていたこともございますが、そのペースは同じペースで路線廃止が行われているとすることができるかと思えます。

それから特徴的なことは、コミュニティバスの普及が挙げられます。コミュニティバスというものはいろいろなものがございます。大都市圏でのコミュニティバスとか、あるいは過疎地におけるコミュニティバスがございます。私どもの定義なんですけれども、市町村が主体的に運行計画を策定し、運行を確保するというものを、コミバスと呼んでおります。このコミバスが大都市圏におきましても、地方におきましても、相当数増えてきているというのが最近の特徴ではないかと言えます。

全体的な状況としましては、規制緩和によって、コストは削減されたということがございますが、それを超えてバス事業全体が活力を取り戻し、輸送需要の減少に歯止めをかけるという水準までには至っていないのではないかと見ております。

### (3) バス事業経営の現状でございます。

繰り返しになるところもございますけれども、規制緩和前後と申しますか、私ども旧運輸省が規制緩和をすると発表したのが平成8年でございますので、平成8年ぐらいから、かなり人件費の削減が進みました。それで平成9年度を底といたしまして、収支率は改善傾向にずっとございました。ただ17年度は軽油の高騰の影響がございまして、収支率の改善傾向にストップがかかってしまったわけでございますが、直近の長い傾向で見ますと、ずっと収支率は改善の傾向にございます。ただそれもやはり最近ですと、運転手の確保が難しくなりつつあるということがございますので、経営効率化は限界に達しつつあるのではないかという見方もございます。

地域別の経営状況でございますが、大都市部は、やはり輸送人員の持ち直しの動き等もございまして、相当数の企業で黒字基調の経営が行われています。一方、地方部では、や

はり赤字路線を多く抱えており、大変厳しいということで、補助金によって収支を均衡させるという状況でございます。赤字幅なんです、輸送人員の減少がございまして、収入に対する比率というものが高まっているということでございます。

サービス等の見直しの状況でございます。規制緩和によって、創意工夫が発揮されて、いろいろなサービス多様化が図られるということも期待されていたんですけども、特に地方部の厳しい経営環境にある事業者におきましては、リスクもなかなか冒せないというところなんでしょうか、新たな取り組みというものは、なかなか見受けられない状況にございます。

こういう中でございますが、バスへの社会的期待ということで、数点まとめております。

すなわちバスというものは、基本的には営利事業ということで、バス事業者がサービスを提供し、それを利用者が購入するということなんですけれども、バスの性格上、そういった単なる営利事業にとどまらず、以下のような社会的役割があると位置づけられないかと思えます。

何点か掲げてございます。街づくりの上での役割ということ、それから次のページへ行きますと、経済効率向上の上での役割、これは渋滞解消ということでございます。続きましては、交通安全の上での役割、やはり公共交通機関は事故率が低いということでございます。それから、高齢化の進む我が国地域社会の維持の上での役割、これは自家用車を運転できない方々、特に高齢者が増えてくるということに言及しています。それから地球環境問題解決の上での役割、それから観光での役割ということ、こういった何点かの社会的役割を掲げております。

(5) 課題なんです、バス活性化に向けての課題でございますけれども、5ページに行きますが、単にバス事業を営利事業としてとらえ、バス事業の取り組みだけに期待するというだけでは、4ページに掲げました社会的役割ということはなかなか果たしてできないと。すなわち社会全体で、バス事業を支えていく必要があるのではないかと考えております。そのためには、関係主体おのおのが取り組みを強化すると。連携しながら取り組みを強化することが必要だろうと思っております。

最近ですと、コミバスに見られますように、地域がバスを支えていくという事例も多く見受けられるようになってきましたけれども、中にはその辺のところの連携が十分でないということで、せつかくの取り組みがきちんと成果を上げていないということもあろうかと思っております。またその過程におきましては、さまざまな利用者のニーズがござい

ので、きちんとニーズを取り込んでいくことが必要であろうと思います。ニーズに応じたサービスの提供をしていく必要があると。すなわち都市部において、地方部において、おのおの求めるニーズが違いますので、それぞれのニーズに合ったサービスを提供していく必要があると考えております。

そういうことで、続きまして6ページなんですけれども、今後のバス活性化のあり方ということで、今後の施策の展開のあり方について記載させていただいております。

#### 1. 共通的事項の（1）関係主体間の役割分担と連携のあり方でございます。

まず連携を図っていく上でも、各主体がどういう役割を持っているのかということを確認にしていって、連携を図っていくべきだと考えてございます。

関係主体の役割ですけれども、国、地方公共団体、それから事業者、住民と4つの類型に分けて、それぞれの役割を記載しております。

国は、大まかに申しますと、全体の制度の枠組みのようなことをしっかりやっていくと。それについて、説明責任を果たしていくことだろうと思っております。

地方公共団体については、多少細かく書いてあります。なぜかと申しますと、バスというのは極めて地域的な交通機関であると。まさに地域における交通を確保する手段であるゆえに、地方公共団体の役割というものが、おのずと大きくなっていくのではないかと思っております。その辺のところを記載させていただいております。

事業者の役割というのは、依然として大きいということです。しっかりとしたサービスを提供することは当然のことでございます。特に事業者は、日々、利用者に接していますから、最もニーズを敏感に感じ取ることができる立場にいらっしゃいますので、その役割をしっかりと果たしていただきたいということ。

住民についてですが、住民は自分たちの生活環境というものをしっかり形成していくということから、バスについても、そういう視点からかわっていくべきだということでございます。

連携のあり方ですけれども、従来から連携は必要だということは言われていたんですが、なかなかかけ声倒れに終わってしまうようなケースも見受けられますので、やはり連携を真に意味のあるものにするためには、おのおののステージで何をすべきかということ、明確に認識していく必要があると思います。委員の本の分類をお借りしておりますけれども、計画段階、運営段階、運行段階という各フェーズに分類して、おのおのの段階でしっかり議論していくことが必要ではないかと考えております。

特に計画段階での連携でございますけれども、計画段階といいますのは、例えば路線をどうするか、運行頻度をどうするかというようなことでございます。ここにつきましては、利用者を含めまして、関係者、公的主体がしっかり提案することが必要だろうと思います。特に地方都市を見ても、かなり利用されている都市もあれば、全くバスが利用されなくなった都市もあるということで、街づくりのあり方がバス利用にかなり強く影響しているということで、街づくりの段階から、かなり基礎的なところから、しっかりと議論していただけたらと考えております。

運営段階での連携でございますが、やはり事業でございます収支をきちんと考えていく必要があるということを書いてございます。

運行段階の連携ということですが、バスの事業者、民間の事業者が行うべきところでございますけれども、やはりコストを安く、いいサービスをお願いしたいと考えています。ただ一つ、ここで留意点でございますけれども、地方公共団体が委託する場合なんです、コスト面だけを評価することもございますが、安全性がおろそかになることもございますので、総合的に評価すべきだということについて言及しております。

続きまして8ページ、連携施策の進め方でございますが、関係者が一体となって議論していただけたらと思います。おのおのが積極的にきちんと提案を行うと。もっとこうしたらいいんじゃないか、ああしたらいいんじゃないかというような提案をしていただくことが必要だろうと思っております。一例なんですけれども、私ども道路運送法の体系で地域公共交通会議というものを位置づけておりますので、そこをご活用いただくのも一つの手ではないかと考えているところでございます。また、今回も私ども国土交通省は、地域の公共交通の活性化、及び再生に関する法律というものを、国会に、今、提出しております。今審議中でございますので、このところは制定というのを、括弧づきにしておりますけれども、最終的には6月の段階では制定されているのではないかと考えているところでございます。新たな枠組みをご活用いただくのも一つの手ではないかと考えているところでございます。

(2) バス事業経営でございます。まず、利用者ニーズへの対応ということで、ごくごく当然のことを、まずは記載させていただいております。事業者におきましては、きちんとニーズをとらえて、いいサービスを提供していただけたらと考えております。

次の、安定的な経営というところでございますが、ここは特に地方部のバス事業を念頭に置いておりますけれども、最近の特徴といたしまして、たくさん路線廃止が急に出てくるということもございます。赤字路線をたくさん抱えて、急になかなか立ち行かなくな

って、路線廃止がたくさん出てくることもございますが、できますれば、地域協議会を活用して、日々きちんとした経営ができるような路線廃止をやっていくべきではないかと、地域協議会をきちんと活用した計画が欠かせないことが必要だろうと思っております。我が国のバス事業というのは、バス事業者の意識も非常に高く、公共的役割とかも、きちんと認識していただいて、できるだけとにかく路線を維持したいと、それで地域の役割にこたえたいということで、そのこと自体はそれなりにすばらしいことだろうと思っておりますけれども、そこと経営とのバランスは、しっかりとしていくべきだろうと考えているところでございます。

公営事業でございます。公営事業は我が国の輸送人員の25%のシェアを持っているわけでございますけれども、その収支状況は極めてよくないというところがございます。各公営事業者は、今、経営状況がどうなっているかを、積極的に情報開示を行いながら、維持する必要性があるのかということ、きちんと総点検を行うということ。仮に維持するとなった場合には、民間的経営手法を導入していくことで、収支率を改善していくべきであると記載しております。

続きまして、情報提供と情報公開を記載しております。情報提供というのは、事業者においてやっていただきたいということでございます。利用者が求めている情報は、できる限り多く提供していただきたいということでございます。情報公開は私ども国土交通省にあります情報をできるだけ公開していきたいと思っております。ただ、情報公開する場合には、営業上の秘密にはきちんと留意することは当然だと思っております。

(3) 行政のあり方でございます。事業規制のあり方、道路運送法の話でございます。道路運送法の目的は安全の確保と利用者利便の確保でございますが、一方で規制の持っている性格上、一面では創意工夫を妨げることも、どうしてもございます。そのところはしっかりと不必要な規制は見直していくつもりでございます。

また、ツアーバスと高速バスの関係でございますが、安全面を中心として、一層の競争条件の均等化に努めていくということでございます。

それから関係主体の役割を引き出す制度作りということでございますけれども、このところはまだ具体的にどうこうという段階にはないんですが、もし制度として、何か新たな制度をつくることができれば、それによって関係主体の役割というか、連携を引き出すことができれば、そのような制度を考えていきたいということでございます。

それから支援措置のあり方。これは補助金のところで細かく説明申し上げますが、事業

者の取り組みというものを引き出すような仕組みにしていく必要があるということ。それとともに、地方公共団体の連携強化をうたっておりますけれども、地方公共団体の中には職員の能力、ノウハウの蓄積がないところもございますので、職員の能力向上のための支援を行っていきたいと考えております。

最後、地域ごとの課題と対処ということで、多少具体的な施策をまとめております。都市部と地方部に分けてございます。都市部でございますが、やはり何といたっても定時性の確保ということが求められております。定時性の確保のための施策が必要だろうと思っております。地方都市でございますと、これも繰り返しになりますが、街づくりとの一体化といえますか、街づくりと交通政策を一体的に推進していく必要があるということでございます。

基本的な方向でございますけれども、中ほどなんです、場合によっては、BRT（バスラピッドトランジット）の導入可能性について、しっかり検討していきたいと考えております。それからコミバスについてでございますけれども、やはり既存ネットワークとの連携が必要であるということ、ここでも言及させていただいております。

やはり都市部におきましては、走行環境の改善が重要であるということを書いてございます。

また一方、利便性の向上でございますが、次の12ページでありますけれども、ICカード、関東圏でもパスのサービスが始まりましたが、ICカードはいろいろなことができると思いますので、ICカードを活用して、さまざまなサービス提供を考えていくべきだろうと考えております。それからノンステップバスでございますけれども、都市部を中心に相当普及してまいりました。今後の話なんです、できれば車内に段差がないタイプのノンステップバスを導入していけたらと考えているところでございます。

利用者の誘導なんですけれども、モビリティマネジメントのような手法でもちまして、バス利用促進策も考えていきたいということでございます。

最後、地方部の話でございます。これは補助金の話になります。現在の補助制度がございまして、相当考えられた制度になっております。現在でも、コストの高い事業者には補助金をカットするでございますとか、そういうことで、相当のインセンティブを盛り込んであるんですけれども、その一方で、やはり財政事情もどんどん厳しくなっているので、日々ブラッシュアップをしていかなければいけないということでございます。そのためには、コスト削減のインセンティブだけではなくて、今後の話なんです、利用者

を増やすというような意欲的な取り組みに対しても、何かインセンティブを考えられないかということも、検討課題だと思っております。

具体的な施策でございますけれども、地域協議会を活性化させていきたいということが第1点。それから最後でございますが、運行形態につきましても、地域に応じた運行形態を適切に選択していく必要があるだろうと。できる限りコストの低い運行形態に落とし込んでいくことが必要であろうと考えています。

以上、概略を、非常に駆け足でございますが、説明させていただきました。以上でございます。

【委員長】 ただいまのたたき台では、現状認識を記述した前半部分、Ⅰになりますが、バス事業の現況等、それから後半部分では、Ⅱで今後のバス活性化策のあり方という、2部構成になっております。そこでご議論は2部に分けてお願いしたいと考えております。

まず最初、前半部分ですけれども、1ページから5ページまでにまとめられておりますバス事業の現況等についてのご意見、ご質問をお受けしたいと思います。どなたからでも結構でございますので、お出しただければと思いますが、いかがでしょうか。

どうでしょうか。もしなければ、私のほうから皮切りに何点かお出ししたいと思います。

まず1点目は、多分このⅠの前に、前書きみたいなものがあるかと思うんですけれども、そこでは大都市圏、地方都市及び地方部のイメージを示していただくと、この報告書がわかりやすくなるのではないだろうかという感じがいたします。それが1点でございます。

それからあと細かい点は何点かあるんですけれども、用語として、自家用車という用語と、それから自家用乗用車、これはむしろ、とりわけⅡのほうですが、それが混在しているんですが、これは何か使い分けをされているのかどうなのかという点、これが非常に細かい点であります。

それから文言だけの問題なんですけれども、1ページ目の「我が国のバスの利用状況」の「輸送人員の推移」の最後の文章は、あえてつけ加える必要があるのかなという感じがいたしましたのと、それから大都市圏の説明の最後の文章は、言われていることはよくわかるんですが、一般の方にちょっとわかりにくい表現かなという感じがいたします。

3ページになりますと、ちょうど真ん中辺に「サービス等の見直しの状況」というところの最後の文章で、これは人の見方にもよるだろうと思うんですけれども、現状維持がやむを得ないというようなニュアンスなのかなと。やむを得ないということから、もう一步

ブレイクスルーみたいなものを要求するのは不可能なのか、あるいは酷なのか。その辺がちょっと判断しかねるというような感じがしております。

4ページに行きまして、ちょうど真ん中辺の「高齢化の進む我が国地域社会の維持等の上での役割」というこの最後の文章で、割引するには原資をどうするのか。原資が心配ないということであれば問題ないんですけども、何か工夫をしないといけないというようなところまでは、この段階では必要ないのかなど。現状ですから、そこはあえて踏み込まなかったのではないだろうかなという感じがいたします。

最後にもう一つ、5ページなんですけれども、一番下の文章「一方」という最後のパラグラフで、その2行目の「昨年10月……」というのは、この文章はいかにも国交省の文章であって、何か報告書の文章とちょっとなじまないんじゃないかなという感じを、私は個人的には持ちました。

こんなことを皮切りに、ぜひ皆様方のご意見、あるいはご質問をお出しいただければと思います。

どうぞ。

【オブザーバー代理】 三郷市の大野でございます。おはようございます。

ご意見という前に、今日わたしがお持ちしました資料について、簡単にご説明をさせていただきます。

前回の会議で、委員のほうから、たしか情報提供の充実を高めていかなければならないというお話がありましたので、夏か秋ごろの会議で、みさとバスガイドブックというのを皆さんに配付したと思います。あれはちょっと大きいA4版だったものですから、それと紙も破れないように結構厚いものを使っておりましたので、それは家庭に置いておいていただくものとしまして、ちょっと4ページ減らして、紙も薄くした、バスガイドブック・ミニというものを、CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムのスキームの中でつくりまして、5,000部印刷したところでございます。

それと、こういったカラーコピーを配付していただきました。これも情報提供のものでございまして、1枚目のものがキオスク端末で、バス乗り場であるとか、バスの路線図。それからこちらのほうは、下の番号をタッチすれば、13のバス停のバスの時刻が瞬時にわかるということで、バスターミナルはかなり広いものですから、そこに行かなくても時刻がわかるというようなものでございます。それから市の情報等も、タッチパネルで見られると。市の見どころであるとか、市がどのような催し物をやっているとか、そういうも

のがわかるというのが、1つ目のパネル。こちらのほうは国庫補助を利用して、市が負担して設置したという形になっております。

2枚目でございますけれども、こちらのほうは、三郷中央駅から出てきますと、ちょうど正面に柱があるんですが、そこにこのような65インチのパネルの相当大きな表示板がありまして、1番から13番までのバスの時刻表が、次とその次が載っております。それと三郷市役所とピアラシティと三郷駅方面に行くバスにつきましては、ランダムに載っていると。今日は委員がいらっしゃらないんですけれども、委員に委員長をやっていただいておりますと、三郷のバスがわからないというご意見がありましたので、今度、来られたときは、すぐわかるのかなと思っております。こちらのほうは、バス事業者と自転車駐車場整備センターのほうから、国庫補助以外は負担していただいております。

次が駅前広場内に4基ほど設置した鉄道情報でございます。駅に行く前に、電車の状況がわかることが必要であろうということで、このような表示板、つくば方面、秋葉原方面という形で、区間快速でどこで乗り換えられるとか、快速でどこで乗り換えられるというような情報も出るような形になっております。下のほうには、三郷市文化会館の河村隆一のコンサートの宣伝が入るんですけれども、この辺のところに宣伝を入れまして、ランニングコストを稼いでいこうという考えでございます。

その次の画面なんですけど、非常に見にくいんですけれども、これは65インチで、ランニングコスト確保のための広告専用の65インチの画面を今回用意いたしました。これは交通事業者7社と三郷市と自転車駐車場整備センターも含めて、各者のランニングコストを減らすためにつくったものでございます。

最後のページが、自転車駐車場2カ所にこのような駅前広場と同じようなものをつくりまして、自転車をご利用される方も、時間がわかるようにという形にしております。

この駅前広場の、どこにどんな配置をしているかという、この(1)～(9)ということで、9台設置したのでございますが、この(6)と(7)は道路横断が必要でございますので、駅前広場の時刻よりも、押しボタン信号を使いますとおおむね4分ぐらいかかるだろうということで、電車の情報はタイムラグを設けて、情報提供しているという形でございます。

このシステムには、おおむね5,200万ちょっとかかりまして、国庫補助が1,760万ぐらい、交通事業者から2,700万ちょっと、三郷市が1,000万弱負担しまして、4月から供用を開始しているというものでございます。今後、先ほどの資料にもありまし

たウェブでの配信ということで、今年度、CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムで企画展をしていたんですが、残念ながらその辺の予算が今回はつかなかったということでございますので、都市再生プラン等でできないか、今後、検討していきたいと考えております。

資料の説明でございました。

**【委員長】** ありがとうございます。いつもながら三郷市は、大変エネルギッシュな工夫を、それから行動をされているということで、感服しております。

今、オブザーバー代理からご説明いただきました資料を含めまして、バス事業の現況等についてのご意見、ご質問をお出しいただければと思います。

**【委員】** バス事業の現況の中で、大都市ですとか地方都市、また地方部と分けていますけれども、バス事業者でも今後の方策に向けては、公営事業ということで1項目、公営事業の今後のあり方みたいなことが示されています。そこで、公営も民営もバス事業は大変厳しいと、しかし最近、都市部においては黒字のところも多いという現況が書かれています。

しかし、都市部におきましても、当然公営もありますし、民営もあると。その中で、民営は人件費をはじめとし、また公営との競争で大変努力をされている。そういう状況といますか、地方でも公営と民営があるわけですが、その辺の状況について書かれていないことについては、何か特別な理由があるのか。それとも、そういう状況について、利用状況を含め、経営実態ですとか、その辺の統計的なことについて、ないのかどうか。その辺をお聞かせ願いたいと思います。

**【委員長】** これからも委員の皆様方にご相談をしないでいけないことと関連すると思いますけれども、資料等はこれまでの委員会で随分提出していただきました。それをこの報告書の中で、どういう形で盛り込むのか。これはごくごく簡略化した文章なものですから、資料的なものは極力避けたのではないかなと思いますけれども、その扱いについて、事務局で、今、どんなことをお考えになっているのか、ご披露いただければと思います。

**【生活交通対策室長】** 公営につきましては8ページから9ページで、特に収支率だけを紹介しております。それ以上の情報につきましては、ちょっと細かくなりすぎるかと思ひまして、掲げておりません。そう申しますのは、やはりこの文章全体をできるだけ短くしたいという意図がございます。それから、今日はこのたたき台でございますが、次回以降、最終的な報告書のイメージにしていきますけれども、できるだけ図表とかも入れまして、わかりやすくしたいと思っております。それゆえにページ数をあまり多くしたくない

ために、文字を少なくしたいということで、公営と民営の話は8ページ、9ページだけでとどめているということでございます。

【委員】 この三郷市のバスガイドブックを見て、ほんとうにびっくりしまして、これはそんなにたくさん配るものではないと思うんですけども、非常にユースフルだと思うんですね。

そこで、観光の関係で、4ページのところですけれども、外国人をずっと増やす計画があるという以下の文章として、4行目以降「地域の特性を活かした……」という。全くこのとおりでございますが、実は外国人だけじゃなくて、今、国内旅行客の旅行動向というか、形態が変わってきてまして、そのポイントというのは、わりあい滞在型になってきたと。それから単なる観光だけじゃなくて、たくさんいろいろな目的がある。したがって、滞在中に目的を果たすためには、やはり交通手段が必要だと。そこでこのバスが生きてくるわけですね。そういったことですから、できればビジット・ジャパンのことに加えて、国民の旅行形態が変わってきたと、それに対応するために、バスが新たな利用価値が出てくるというような印象で、おまとめいただければいいということだけお伝えしておきます。

【委員】 先ほど委員長のほうからもちよっとあった、3ページのサービス等の見直しの部分なんですけれども、確かに私も伺っていて、ちよっと何か希望がないような書き方になっているなという印象を持ったんですが、従来の発想といいますか、従来のバスというのはこういうものだという中で、サービスの見直しということを考えていくとなると、厳しい経営環境の中では確かに限界的な面もあるのかなと思いますが、逆にここで従来の枠にこだわらない発想の転換みたいなことが必要だというようなことを、少し触れておくと、もう少し希望が持てるような書きぶりになりはしないかなと思いました。それが1点です。

それからちよっと細かいことを申し上げて、恐縮なんですけれども、その前のページのコミュニティバスの普及のところ「平成7年、東京都武蔵野市において、コミュニティバス『ムーバ』が運行を開始したことに端を発し」という文章があるんですが、コミュニティバスの普及に弾みをつけたという意味での言葉遣いであれば、これは間違いではないんですが、その前の「市町村が交通空白地域・不便地域を解消するため、主体的に運行計画を策定し、運行を確保する」というのをコミュニティバスの定義としますと、この形態は、武蔵野市が初めてというわけではありませんで、例えば80年代から、武蔵村山市が実施しているというようなケースもございますので、細かいことなんですけれども、ちよっ

と気になりましたので、申し上げておきたいと思います。

以上です。

**【生活交通対策室長】** まず3ページのところですが、ここは書き方は工夫いたしますけれども、一例なんです、バス事業者が撤退して、地方公共団体が、全面的にそのバスサービスといいますか、地域の交通を考え直すというようなことがよくあるんですが、その際に、地方公共団体の取り組み次第では、よりコストが安くていいサービスが提供されるようになるというような事例も、最近かなり多くなっております。ということは、やはり本来もっとバス事業者が撤退する前の段階でも、もっといろいろできたんじゃないかと。バス事業者がみずからきちんと提案したりして、必要な予算が欲しければ、そういうことも言って、こういう取り組みをすれば、もっと少ない予算でいいサービスが提供できるようになりますという提案も、もしかしたらできたんじゃないかと考えさせるような事案もかなりございます。そういうことを、これから私どもも支援していきたいというようなことも念頭にあって、こういう記述にしております。そのところは、最後の13ページの中ほどのところと対になっているというふうにとりいただければと思います。

それからコミュニティバスの話は、確かに武蔵野市が一番最初ではないんですけども、一番有名になったのが武蔵野市の事例だったので、ここを書いたまでというところでございます。

**【委員】** 今の委員のほうから話もありました、2ページのコミュニティバスの件なんですけれども、ここに先ほどムーバスのお話が出ておりますが、これにつきましては、私もかつてこれとは違う場で、ムーバスというのは非常に喧伝をされたんですが、光と影がありますよということで、むしろ影の部分に非常に大きな影響を事業者として受けましたので、これがコミュニティバスだというふうな形で、答申書のほうに記載されると、あたかもこれが成功例のすべてだという見方をされるおそれがありますので、私としても、この「全国的に普及した」というその次の「都市部において」というところから三、四、五行目のあたりは、考えていただければという感じがいたしますので、よろしく願いいたします。

**【生活交通対策室長】** 書き方はちょっと考えます。一方、影の部分のところなんですけれども、実はこの報告書の中にあちこちに実際出てきまして、地方公共団体と事業者の連携がとれていないということがあちこちにちりばめられていまして、何か悪口を書いているようなところもあって、書いている私どもといたしましても、多少、憶するところが

あるということで、かなりのところで影の部分については言及しているということでご理解いただけたらと思います。悪口を書いているようで、ほんとうにあまり書きたくないようなところなんです、あえて書いているということでご理解いただけたらと思います。

【委員長】 私が代弁すべきものではないと思うんですけども、この委員会そのものが、今後のバスサービス活性化方策の検討でございますので、いかにバスサービスを活性化するか、そのためには本来あまり問題視しないほうが良いような位置づけのものも、あえて出さざるを得ないところが、背景にあるのかなと思います。

はい、どうぞ。

【委員】 ちょっと文言というか、レポートのつくり方みたいな次元のお話なんですけれども、今、現状とⅡ部のところが対になっているというご説明だったんですが、全体的な印象としてはそうならないような感じで、重要なご指摘で、このⅠ部のところに指摘されながら対応する解決法というか施策のない、解決されていないものが多いようなので、どちらがどちらに合わせるかわかりませんが、なるべく対にしていきたいと思います。ただ例えば2ページの頭のあたり、新規参入がどうしたという記述が結構詳しく出ていると思うんですけども、新規参入をもっと増やすことで活性化が進むとすれば、何かそのための施策というのでしょうか、ちょっと公取が考えるような施策について、後のほうで出てこないかなとか思いました。

それから委員がおっしゃったのと私も同感で、3ページの真ん中の「サービス等の見直しの状況」なんです、あまりにもそっけないという感じは否めなくて、少なくとも例えば運賃について下がるのが期待されたけれどもあまり下がっていないとか、何かこの期待が運賃とか路線とか運行頻度について、増やすほうだったのか減らすほうだったのかということを書かれて、その上で、あまり変化がないというふうに書かないとまずいかなと思ったんです。多分運賃でも、事業者の方はおそらく少し経営を安定化させる手段が運賃で考えられていて、一方で、利用者のほうでは低下だけ期待されているという感じだと思いますので、その辺、1つのことが2つにとれることがあってはまずいかなと思いました。

【委員長】 ありがとうございます。第1点目は、場合によると後半部分のところでご議論いただくほうがよろしいのかなとも思いますが、第2点に関してはどうでしょうか。これは文言の検討が中心になるかと思えますけれども、現段階で何か付加みたいなのがございますか。

【生活交通対策室長】 おっしゃるとおりでございます、実は例えば運賃にいたしましても、直近では、最近、数社が運賃改定を行いました。値上げもございました。ただ8年ぶりぐらいでしたか、平成10年を最後にいたしまして、ずっと運賃改定を行っていなかったということで、もしかするとほんとうはおっしゃるような取り組みがあったかもしれない。ただ細かくここには書いていませんけれども、その中でも例えばある事業者は100円バスをやってみたりといったことも、いろいろな中では、細かいような話ですがサービス改善というものもあったと思っています。ただ、先ほども申しましたように全体的状況なものですから、なかなか細かくは書き切れていないというところは、ご指摘のとおりでございます。

【委員長】 それでは、今、委員のほうから、ⅠとⅡが必ずしも対になっていないんじゃないかというご指摘をちょうだいしたんですけれども、Ⅱの今後のバス活性化策のあり方に移りたいと思います。こちらは、できる限り具体的にという委員の皆様方のご要望に沿った形でまとめられているのではなからうかなど。まだこれでは足りないというようなご意見もあろうかと思えますけれども、そんなスタンスからたたき台を出してもらったと私は解釈しております。これは共通の事項を整理した上で、地域ごとの課題と対処ということで、ここでもいわば総論と各論的な扱いになっております。

これについて、皆様方からご意見、ご質問をちょうだいできればと思います。場合によりますと、Ⅰの現状等と絡めてご意見をお出しいただいても結構でございますので、どうぞ自由に。

【委員】 ⅠとⅡの関係を絡めて1点ご質問ですけれども、例えば4ページの「交通安全の上での役割」で、3行目では「自動車交通量を減少させることにより」とありますし、例えばその下の「環境問題解決の上での役割」で、自動車からバスへの転換を推し進める必要があるという形でここでは表現されておりますけれども、今後の具体的なあり方のところになりますと、あまり具体案が見えてこないというのが、まず1点であります。確かにバス活性化といえ、走行環境の改善とか、利用者のニーズにこたえるとか、地域との連携も当然だろうと思いますが、バスを活性化していく上で、安全とか環境問題などがトータルで議論されないと、活性化ということで行くと、やはり利便性の向上や維持だけに終わってしまうような感がありますので、そのことをもう少し触れていただければありがたいのが1点です。

それと先ほど委員のほうからも出ましたけれども、コストという問題をどう考えている

かと。確かに規制緩和の競争の中で、利便性は向上したけれども、結果としてコストが落ち、そこで働く人たちが魅力がないから乗務員が集まらないと。こういった問題点も一方ではあるものですから、そういうところも少し触れられていただくと、利用者だけではなくて、そこに携わる事業者、行政、働く者など全体で見て、もう少し具体的なところで触れていただければありがたいなと思っておりますので、その点についてご意見があればいただきたいなと思っています。

【生活交通対策室長】　まず1点目のほうですけれども、確かに安全環境というところは必要であると。これが一つの推進役といいますか、これを理由としてバス利用というものを社会で支えていくという理想になっております。結局のところ、モーダルシフトといいますか、自家用車から公共交通機関への転換策というところがございますけれども、個別施策としては例えばモビリティマネジメントなどに触れてはおりますが、その前段として一番大切なことは、ここで関係主体が連携して、いろいろな策をつくりあげていくということが必要だと思っているからこそう書いています。

例えばなんですけれども、街づくりとの一体化ということを考えておりますが、最近ではコンパクトシティの動きということがございます。のんびんだらりとした、スプロール化した都市では、やはり自家用車中心の生活様式になります。コンパクトな街をつくって、公共交通機関中心の移動というものを考えるということをしかりやっつけていかないとだめだろうと思っています。スプロール化が進んだ都市で、幾ら公共交通機関の利用促進ということをやったとしても、それはやはり絵にかいたもちにしかならないと思いますので、そういう視点からしかり書き込んでいきたいと思っています。例えば、街ごとにしかりとした街のマスタープランというものをつくるということが多いと思います。その中では、基幹的な公共交通軸というものをつかって、基幹的な公共交通軸にはバス専用レーンをしかりとつかって、そこでバスが高頻度で運行されるというようなこと。場合によっては、大きな都市ですと、バス専用レーンではBRTというような形で位置づけていくということをししないと、自家用車から公共交通機関への転換はなされないだろうと考えておりますので、そこが中心だと思って最初に書いたということでございます。

一方、コスト削減の話でございます。この報告書でコスト削減をどこまで書くべきかということはあるかと思えます。基本的に、現状認識では事実関係の認識ですから、人件費を中心に下がったということを書けるんですけれども、現状認識を超えてコストのありようということまで、どこまで書けるかというのは、ちょっと限界があるのではないかと

私どもは思っておりますが、何か具体的な記述の提案としてありましたら承りたいと思っています。今後また事務的にでも、記述の仕方とかそういうものは受け付けたいと思っております。

【委員】 例えばコストの問題でいいますと、先ほど出ましたが、運賃というのは、路線バスなら上下運賃の幅の中でやっています。前も言ったように、貸し切りは公示価格というのがありながら、実質は形骸化をしていると、守られていないと。このことから、競争の中で人件費だけを落としてやらざるを得ないという状況があります。国の役割は一定の運賃制度とかをきちっと示せば、それを皆さんが厳格に守っていくための指導をしていかなければ、結果として、あるけれども守らなくていいんだと、守っていたら事業ができないんだということが、今現在、行われているわけですよ。罰則が、基本的にないわけですよ。そここのところの枠組みを、運賃というものをきちっとしないと、なかなかコストの議論には行かないんじゃないかなと僕は思っています。

もう1点です。具体的なのは、先ほどもここへ出ていますけれども、例えば公営交通事業者と民間事業者の役割をどうつくっていくかだと思うんですね。公営というのは、一般財源から補っている部分が高いですから、到底、必要な足を守る上ではそういったところにウエートを置くと。これは民間にも言えることだろうと思えますけれども、都市部では結果的に人口もたくさんいらっしゃいますから、その中で競争原理を入れると。今、逆になっていると私は思うんです。公営交通事業は大都市しか基本的に残ってなくて、必要である都市部は採算が合わないからどんどん廃止をしてしまうと。どうも考えの本質からは逆行しているのではないかなと。こういったことも具体的に考え方を出示していただければ、コスト、補助金の問題、運賃の問題にも少しはつながってくるのではないかと思っております。

【生活交通対策室長】 まずコストの話でございますが、主に例えば貸し切りのほうにお話が行きましたけれども、この話というのは多分に安全問題とかかかわっていると思っております。私どもが直接的に人件費の線でどうしようなんて、そんなことはとてもじゃないが言う立場にございません。基本的には、例えば人件費の話は労使でお決めいただくしかない、これは基本原則でございます。ただ一方、そういったことが、例えば安全面とか労働条件なんかに影響して、労働時間でございました働き方に関係して、安全にかかわり得るということであれば、私ども道路運送法の枠内でいろいろ対応することは当然ですので、その辺のところはお互い関係はしているんですけれども、私どものアプローチ

というのは、安全確保というところでやっていくしかないだろうと思います。

一方、公営の話でございます。公営の話はおっしゃったようになかなか難しいところがありまして、委員がおっしゃったとおり、地方部では民間への転換が進み、民間依存が進んでおり、大都市圏では残っているというのが現実でございます。そこら辺のところについて、私どもとしても、しっかり各都市で議論していただきたいと考えております。私ども国土交通省がどうこうせいと言うことは、なかなかできない制度になっておりまして、やはり地方公共団体においてしっかり考えていただくざるを得ないところでございます。それゆえに、9ページの5行目に「公営事業として維持する必要性をはじめとして経営の総点検を行う」とありますが、公営事業として維持する必要性という言葉の中に、委員がおっしゃったようなことが全部入っているということでご理解いただけたらと思っております。すなわち大都市において、公営事業というものが必要なのか、どういう位置づけになるのかということ、しっかりと総点検していただきたいと考えておるところでございます。

**【委員長】** 第1点に関しまして、7ページの一番最後の文言のところ、運賃は本来利用者が判断すべきであって、その際にコストだけを反映したものではなく、安全性とか利便性とか環境保全等を含めた、経済学の用語で言う一般化費用をベースにしたものが運賃であれば好ましいと。しかしながら、それを利用者によって個々で判断しなさいよということはいにくい状況。そこで手始めとして、地方公共団体が委託するに当たっては、運賃水準だけではなくして、安全性、利便性、環境等を勘案した形で選択することが望ましいと。ここに生活交通対策室長の意図が集約されているのかなと、こんな印象を私自身は持ったんですけれども。

**【委員】** すみません。あまり専門的な運賃のこととかについて詳しくないので、まとまらないことしか申し上げられないんですが、利用者の視点からしますと、やはり今ほど安心、安全ということが強調されている時代はないわけで、もうそれは利便性とか以前の大前提として、やはり安全でなければ困るということは、否定する方はないわけですね。それが、運賃の問題や利便性に一生懸命やると経営上に人件費という形で跳ね返ってくるという論理が、利用者には根本的にはわかっているようでありながら、公営か民営かとかいうことを、現実に足を選ぶ段階では、そこまで留意できるほど国民の意識が高くなっているとは、やはり思えないので、安心、安全のところを確保するためには、国として最低限どういうことはしなければならないということは、合意して書き込んでいただかないと

やはりちょっと……。また、そうは言っても、直接、運賃とか人件費とかそういうことに国がものを言えないということももちろんですから、そのところを無理が行かないように、安全が確保されるような方策をきちんと書き込んでいただくということは必要であると思います。

それから、公営か民営かということですがけれども、やはり民営でも公共の足という意味では公のことなわけですから、それは経営主体があくまで公営・民営ということであって、バスという機能についてはすべて公であるという姿勢は、きちんとここで確認しておく必要はあると思います。

**【委員長】** 今、委員から2点、ご指摘をちょうだいいたしました。安全性が大前提であると。これはどこかに書いていたと思うんですがけれども、それを具体的に国として何をすべきかを明示すべきではないかという点でございます。これに関連して私が思い出しますのは、たしか1968年だったと思うんですがけれども、英国のトランスポート・アクトの中で、クオリティライセンスという話が出てきました。いわゆる質的免許、要は安全性をチェックするのは、利用者よりも監督官庁のほうがはるかに情報が豊富だから、監督官庁が豊富な情報をもって安全な事業者に対して免許を与えるというような方策が、最初に出されたのが1968年だったかと思います。ただそのときは、それが産業規制になってしまうと、規制緩和の動きにどうなんだろうかというようなご意見もあったように記憶しております。そんなことがひとつ関係してくるのかなど。

それからもう1点は、公営と民営は機能的には差がないのではないかと。私はこれはおっしゃるとおりだと思います。利用者にしてみれば、公営バスなのか民営バスなのかというのは、ほとんど意識しないんじゃないかなと思いますので、やはり機能としては公営も民営も変わらないということは、その通りかなと私自身は思いますけれども、生活交通対策室長のほうからご意見があれば、お答えいただければと思います。

**【生活交通対策室長】** 安全性のところは、9ページにさらっとならしか書いていないというのは確かでございます。9ページの(3)「行政のあり方等」で、「事業規制のあり方」ということで、1行目に安全の話は当然のこととしてさらっとならしか書いていただけでございます。ここはご指摘を踏まえまして、しっかりもう少し書き込んでいく必要があるかと思っております。

公営・民営の話でございますが、機能的には変わらないというご指摘が確かにございます。そこを含めて、そのあり方というものを、各地方で、おのおののところで、かなりし

っかりと議論していただきたいと強く思っております。それが、繰り返しになりますが、9ページの上から5行目の文章でございます。

さらに申しますと、実際そのような動きになっておりまして、私どものこういう取り組みもあるんですけども、公営企業につきましては、総務省がどう考えるかということもかなり強く影響いたします。最近、特に公営企業の改革というのも進んでおります。この三、四年、進み始めました。そう申しますのは、地方財政一般につきましてかなり批判が強いということが明らかになってきまして、総務省が、地方財政をとにかく何とかしなくてはいけないということで、かなり財政の改革を進めているというところがあって、地方部におきましては民間への移管と、都市部におきましては管理の準委託とか、そういう手法でもって改革を進めているということでございます。

今後の話でございますけれども、地方財政の改革に関する法律が、今国会で出されております。財務状況を明らかにすると。特に単体だけじゃなくて、地方の特別会計まで含めて全部、情報開示するというような法律も出ておりますので、公営企業は特別会計でやられているわけなんですけれども、そういった情報が全部明らかになるということで、さらにその改革が進むと考えられているところでございます。

【委員】 山内でございます。現状の中で、5ページの下から12行ぐらいに、都市部においては定時性ということが書かれております。私も長い間、経営に携わってきましたけれども、実は現状としては、都市交通というのは最大の課題だと思っております。都市部においては需要が非常に多いものですから、走行環境の改善ができれば、当然、一般乗用車から公共交通のほうに転移するということは十分可能であります。そういう面では、5ページでは定時性ということがまず真っ先に取り上げられているんですが、今度は11ページの(1)の都市部のところは、大都市交通センサスによるということなんです、まず運行頻度の向上及び定時性の確保に関する要望が強いということ。それから4行目の「運行頻度を向上し、定時性を確保することにより、利用者に信頼され」とございましてけれども、ここの場所を、できましたら現状と同じように「運行頻度」と「定時性」を逆にしていただきたいなど。つまり4行目については「定時性を確保し、運行頻度を向上することにより」とか、そういう形にしたいなど。いずれにしても、定時性が確保できれば運行頻度というのは飛躍的に拡大はできるんですね。しかし定時性が損なわれていますと、幾らバスを投入しても、ただ路上にバスがいるというだけで全く効果が上がらないということもあって、いわゆる定時性、走行環境の改善ということを、都市部では最

大の課題として掲げていただければいいかなと思います。

それから、それぞれ地方自治体と事業者との関係が書かれてございますけれども、現実  
に定時性の確保という問題については、やはり道路管理者と警察関係等がほんとうにきち  
っとした情報提供をしながらやっていかないと難しいわけなので、私どもの会社もそうい  
ったところと折衝する部署までつくってやってきているわけですが、大きい問題、例えば  
優先レーンだとか専用レーンだとかPTPSといった、国や地方自治体が主体になってや  
っていただけたところはいいんですが、そのほか一番、渋滞解消の切り札というのは、私  
は交差点の改良だろうと思っているんですね。そうしてみると、それは地方自治体の道路  
管理者、それから地元の警察署に対して、事業者が十分な交通情報を提供することから実  
現をしていくことが可能なわけですね。すべて予算制度をとっておりますから、次年度に  
向けてそういった情報を提供するということが可能になってくるわけなので、できました  
ら、地方公共団体なんです、やはり警察だとかそういうものが、こういうものに入らな  
いかどうか。渋滞問題、定時性の確保というものは、やはり総合的に取り組んでいかな  
くはいけないだろうと思いますので、私の体験から、ぜひそういうことを何らかの形で入  
れていただければいいかなと思いますので、よろしく願いいたします。

**【委員長】** 11ページの運行頻度の向上及び定時性の確保と。私は確たる記憶がない  
んですが、12年センサスで、何か数値的に運行頻度のほうが高かったのかどうなのか、  
その辺とも関係してくるのかなと思います。

それからもう1点は、警察はどこかに表現があったというように思いますので、そこも  
あわせてお答えいただければと思います。

**【生活交通対策室長】** 12年度のセンサスなんです、おっしゃるとおり、一番数字  
として運行頻度を増やしてほしいという要望が大きかったものですから、こういう順序に  
しているだけでございます。ただそこについては私どもはこだわるところではございませ  
んので、表現についてはいろいろ考えたいと思います。

**【生活交通対策室長】** 数字を申しますと、本数を増やしてほしいというのが53.7%  
で一番多かったです。僅差なんですけれども、47.2%の方が時刻どおりに運行してほし  
いということで、ほとんど同レベルであります、この2つが圧倒的に要望として強いと  
いうことでございました。

道路管理者、警察の管理者の話でございしますが、少しずつこの中にも入っているん  
ですけども、全部のところきれいに書き込んではおきません。これは言いわけにな

ってしまうかもしれないんですが、先ほど来申し上げているとおり、できるだけ文字数を少なくしたいということで、すべてのところに書き込んでいるわけではございませんが、委員がおっしゃるとおり、道路管理者、警察当局の協力は絶対必要でございます。地方公共団体の中には、そういったものも含めて総体としてという意識でございますけれども、主体としては違いますが、やはり全体のコーディネーターとしては地方公共団体が役割を果たしてほしいということでございます。これまでの委員会でも、委員から、地方公共団体として頑張っているんだけれども、なかなか警察当局も聞いていただけないとかいう話も多々あるので、市町村におかれましてもさまざまなご苦労があるとは思いますが、まずは全体のコーディネーターとしてやっていただければと思います。それから当然のことながら、事業者から直接警察というルートもあろうかと思えます。いずれにしても体系的に仕事をしていく上では、関係者間がきちんと、例えば市ごとに協議会がつくられて、それが活発に運営されるとか、そういう姿が望ましいと思っているところでございます。

それから特に、まだ活発化していませんけれども、関係者間で地域で協議会をつくって、例えば交通規制をどうするかとか、ここにバス専用レーンを設けるとか、そういうことが地域の協議会でまともなれば、それを受けて警察はその通りにやるという枠組みもできておりますので、まだ運用実績はないんですが、そういうものが機能していればいいのではないかと考えております。

【オブザーバー代理】 定時性の話が出ましたけれども、三郷市で行った調査の中で、バスを利用するための1番の条件というのは、バス停が近くにあることが1番でございました。それから2番目が最短距離で目的地に行けると、最短ルートをとってくれと。3番目が夜遅くまでバスをやってほしいと。5番目あたりが、たしか運行本数だったと記憶しております。大した本数はないんですが、そういったところでございます。

ちょっと私のほうで皆さんにご紹介を兼ねながらお話ししたいと思っているんですが、実は4月2日付で、道路局長から全市町村に、閣議決定を受けて、中期的な計画の策定に当たってと、道路の策定に当たってということで、意見の募集がございました。基本方針の7つの分野がありまして、1つ目が国際協力の強化で、2つ目が安全、安心の確保、3つ目が豊かな生活環境の創造、既存ストックの長寿命化が5つ目で、6つ目が高速ネットワークの広域的な活用と機能強化、7つ目が道路施策の今後の進め方ということになっておりまして、あくまでも道路についてのみ意見をくれというような内容でございます。

今日ここにお持ちしているのは、担当の企画調整課長から私あてにちょっとたたき台を

つくってくれという依頼があった、個人的な見解なんですけれども、それに3つ加えて整理して回答しますという形にしています。公共交通の利用の促進と、交通管理の整備において道路財源を使うかと。その他ということで、自転車走行空間については非常に記載が少なかったものですから、自転車走行空間をどうするのかという部分と、駐車違反の取り締まりも定時性等に困っております。取り締まりが強化されたんですけれども、今度は一般公共用の自動車駐車場が足りないという状況がありますので、そういう部分と、環境自動車等の整備に道路財源を使ってもいいのではないかとということと、CNGスタンドとか、今後は水素スタンドの開発にも道路財源を使ってもいいのではないかとという形でまとめて、11ページほど書いてあるんです。

この会議の中でも頑張る地方公共団体を応援するというところで、盛岡市はオムニバスタウン、三郷はCO<sub>2</sub>アクションプログラムとESTモデル事業ということで、ほんとうに大きなお金を国から支援していただいているんですが、道路行政とか公共交通行政は社会資本ということで、どこかに特化することもいい知見を広めていくためには必要かもしれませんが、おしなべて全体を押し上げなくてはならないんじゃないかという考えを持っておりまして、道路財源をほかの財源にする前に、やはり国土交通財源としてどこまで広げていくかが必要ではないかという意見を付させていただいております。それと交通管理財源としてどこまで配分していいのか。その中で、余ったと言うと語弊がありますがけれども、それである程度、年次的に何年計画で、これだけのことで道路と公共交通と交通管理がよくなるよという目標を掲げた上で、国の債務を削減するために、何か時限立法みたいな形で道路財源を使っていく形であれば、国民のコンセンサスが得られるのではないかとというようなつくりで、担当課のほうには投げてあるわけです。

この中で私が何を言いたいのかといいますと、道路と公共交通、交通管理は、おしなべて満遍なく、もう少し交付金のような制度、これも市街化区域面積であるとか、人口であるとか、事業者数であるとか、観光名所がどのくらいあるだろうとか、こういうものの原単位をつかって、財政力指数なども踏まえた上で、全国一律でない方法もあると思うんですね。そういう原単位を使って交付金でぼんとやることもあれば、地方の事情、状況によって変えていくことも必要なのではないかと。この中にも入れてあるんですが、地方公共団体の期待が非常に大きいんですけれども、地方公共団体も財源がないので、気持ちがあっても動けないという事情がございますので、そういった形で道路特定財源をやはり国土交通省全体に拡大していくという部分が必要なのかなと。局同士でこの中にどの程度まで

入れられるものなのか、ちょっと私はわかりませんが。社会資本整備審議会の中で、今の都市構造は郊外化して行って、低密度に広がって、このまま放置しておくとうほんに低密度で活気も活力もない地域がどんどん増えてしまうと。その中で、公共交通を軸とした高密度な街づくりに都市構造を変えていかななくてはならないということが、たしか書かれていたと思います。

実は今日の午後、都市会館ですか、そこで地域整備部、都市・地域整備局が提案されて全国市長会が行う、街づくりと一体となった都市交通検討会議というのがあるんですけども、その中では、公共交通軸というのが大きくとらえられておりますので、公共交通の面と、交通結節点の面と、環状道路をどうやっていくかと、これを3つの分科会に分けて、今、議論されております。私は公共交通の分科会にいるんですけども、そういうことから、道路財源を使っている都市整備局と道路局のほうでも、道路局そのものがモビリティマネジメントなんかにも我々はやっていただいておりますので、国土交通省全体に使うようにシフトして行っているのではないかと思いますので、その辺のところをここに書けないかと。

あと三郷市の全保有台数を調べましたら、6万7,300台ございました。三郷市内を走っているバスは100台ちょっとなんですね。そうすると0.15%です。2兆8,000億ぐらいの揮発油税の中で、多分バスというのは0.01%ぐらいしかないのではないかなと。そうであれば、この揮発油税、オイルの高騰で17.何%だったというのが前回のものであって、私もちょっと発言させていただいたんですが、そういうものはもういいのではないかと、取らなくてもいいのではないかと。一たん、ガソリンスタンドは取るんですけども、バックするというような形で、そういうことができないのか。実は三郷のバスは、新しいバス会社は150円で運行しているんですけども、ちょっとオイル代が高騰したので、初乗り170円に上げざるを得ないというようなことも、会社内では検討されております。これがオイル代のほうの揮発油税を減免というような形になって、やはり安定した……。バスの運賃は市場の動向に左右されない、台風が来たから野菜が上がるというようなことがあってはならないと思っておりますので、人件費とオイル代が非常に高いと思っておりますので、人件費はバス事業者が努力されていると、今度はオイル代については国のほうで面倒を見てあげる部分は面倒を見ると、そういうところが必要なのではないかとこの感じがしております。

道路についても、しっかり道路整備、先ほど言われたボトルネックの解消とか、高速道

路にどんどん乗ってもらって一般道の車を少なくしてもらおうとか、そのためにはスマートインターチェンジをたくさんつくったほうがいいのではないとか、そんな意見も付して出しております。

【委員】 おおむね最終案に近いと思って読ませていただきましたが、全体の流れがどうしても供給者側の論理が優先された流れになっています。要するに、行政と事業者の目線で全部が流れておると。先ほど委員が一石を投げられましたが、やはり利用者側の、自動車側の目線で取りまとめをする必要があると。特に先ほども出ておりましたが、今まで我々バス事業者はゴーイング・コンサーン、すなわち利益を出し続けて事業を継続することが大前提でやってきたんですが、去年から安全はすべてに優先すると、経営のかじを完全に切りかえていますので、先ほど委員も言われましたが、その辺の安全に関する部分が、8ページのバス事業経営のまず第一に掲げるべき事項。それと2番目は、欠落していますが、途中で二、三行出ておりますが、環境問題もバス事業者はすごく投資をして、これに対するいわゆる利用者ニーズにこたえようと必死になって今やっていますので、安全と環境がまずこの8ページの大前提に1、2と来て、以降、特に安全と環境の2つを、項目を起こして大きく取り上げてほしいと。これをお願いいたします。

【委員】 十勝バスの野村でございます。よろしく申し上げます。

前回の小委員会の中でも意見として言わせていただいたんですが、今回ちょっと一部反映していただいたんですが、まだ反映し切っていないところがあるので、もう一度お願いしたいんですけども、委員長が冒頭で言われた、都市部、地方都市、地方部のイメージにもかかわるところなんですけど、この小委員会が始まる最初のころ、3つに分けて議論しましょうという話の中でも意見させていただきましたが、そうしますと地方部だけの話になるのですかというような質問をしましたところ、議論は3つで分けてやりますけれども、内容については共通したものをつくり上げましょうというお話であったかと思えます。

この部分で、今回最後のページ、結果を見ますと、地方部ということで単体で課題、基本的方向等が13ページに出ております。都市部と比較しますと、2ページと1ページで明らかにボリュームが少ないということで、中身を見ますと、やはり具体的な対処方法等が、多分、言葉の中に意味合いとしては盛り込まれているんでしょうけれども、文字づらとしてはどうしても見えてきておりません。

そこで前回は質問させていただいたんですが、実は都市部の中にある具体的な対処方法の中に、非常に地方部においても有用な対処方法が非常に多くあると感じております。例

例えばバスレーンの問題にしてもそうですし、いろいろな有用な方法があるんですが、どうしても地方部のページの中には見られないので、一たん見ますと、補助金の問題だけクリアすればいいのかなとか、後は地方公共団体や協議会の中で議論すればいいのかなというふうに見えてしまいますので、ぜひ前回もお願いしたのですが、(1)の都市部の中に、地方都市、周辺町村、地方部も含むというふうにさせていただくか、あるいは地方部の中に、都市部の中にある具体的な対処方法等を重複しても構わないと思いますので、ぜひ掲載していただきたいなと思っています。あるいは冒頭で委員長が言われました、地方都市のイメージを県庁所在地等の都市に限るのではなく、10万都市以上の部分についても地方都市と認めるというような範疇にさせていただければ、これは可能になるかと思うんですが。ここら辺は、地方のバス会社にとっては、公共交通を担っている者にとっては非常に重要な部分ですので、ぜひご検討いただきたい、反映させていただきたいと思います。

【委員】 　ただいまいろいろな議論を伺いまして、バス事業者として今後の運営等についていろいろ参考になります。今、取りまとめ案を見せていただきまして、大変全体として印象がよくまとまっているという思いでいっぱいでございます。今後の運営には、十分これが指針になるかなということなんですが、細部になりますと何点かあります。

特に運転手の確保というのが、これから大変難しい問題になると思います。2種の大型バス運転手の免許を取っている人が、非常に少のうございますので、これは勢い少し給料が上がっていかなくてはだめだというような形もあります。こういう点につきましては、タクシーの運賃改定のときに大変大きな議論になっておりますが、これらも含めた形の考え方で行かないと、今後、困るなというようなことがあります。

地域の役割についていろいろなことが書いてございますが、これも住民の方たちの声を十分に聞いて、議論して、地方自治体としてということで、一緒に事業者はやるわけですが、どうしても最後に引っ張るのは事業者と地方自治体、こういう人たちが一番いい案を具体的につくってということでございますので、これらがリーダーシップをとれるような形の考え方が生まれればいいかなと思っています。

補助金の問題でございますけれども、地方においては補助金がなくてはやっていけない。ですけれども、それで収支が合えば事足れりというような考え方ではなくて、例えば北欧やロンドンのような市当局のサービスの水準、あるいは経費負担等すべての面に責任を持って、その上で事業者に責務を全うさせるというような精神の補助金のあり方も検討すべきではないかなと思います。これは十分に行政のほうで考えているものだと思いますので、

一言、そんなこともあったらいいと思います。

先ほどいろいろなお話の中で一番大事だなと思ったのは、安心して安全でということです。これはバスの鉄則ですので、これはやらせていただくのですが、これらやるのに先ほどのバスの事業者の人的費というのは、収入の大体7割近くまで、みんな行っちゃっております。つめに火をともして経営しています。もう何か増えるとだめ。その上で人と自然に優しいということを考えますというのも、環境の問題も出ましたが、環境問題一つとっても、車両の設備とかエンジンを更新するとかということでお金がかかる。もう一つ、私たちはどうしても考えなくてはいけないのは、バリアフリーの問題だと思います。これも同じように車をかえて改善していくと、お金がかかる問題ばかり。こういう問題に国として責任を持って対処するというのが、ある程度入れていただければ、事業者としても精一杯責務を全うしていきたいという気持ちでいっぱいでございますので、少し大まかな意見になりましたけれども、述べさせていただきます。

**【生活交通対策室長】** まず委員からのご指摘でございますが、委員長がおっしゃったように、道路財源の云々まではなかなか書き込むことは難しいと思います。一方、地方公共団体として、もう少し使い勝手がいいといいますか、やりやすい交付金というものが必要だということにつきましては、9ページのところから10ページでございますが、抽象的な文章になってしまってわかりにくいのかもしませんが、「地域がその独自性を活かしながらバス活性化に意欲的に取り組むことができるようにするため、市町村に対する国の支援のあり方についても検討する必要がある」というような書き方ございまして、私どもは具体策として今ここでご披露することはまだないんですけれども、これから考えていきたいと思っております。こう書いてあるということで、意を酌んでいただけたらというふうに考えております。

それから委員のご指摘でございます。8ページの(2)「バス事業経営」のところに、安全、環境をまず書くべきだというご指摘でございますが、これは検討させていただきたいと思います。

委員のご指摘でございますが、これはもしかしたら言葉の定義をすればいいのかもしれませんが、私どもは都市部、地方部というのを別にきちっと考えているわけではなくて、このエリアは都市部だからこの施策しかしません、このエリアは地方部だからこの施策しかしないとこういうように考えているものではございません。ちょっとわかりやすくするために、あえて書き分けているだけでございまして、もしかしたらほんとうにここは都市

部とか地方とか書き分けなくてもいいくらいなのかなと思って、どういうふうにまとめようかなと思って悩んではおるところであるんですけども、都市部に書いてある施策は地方部ではやらないというわけではないとご理解いただけたらと思います。例えば委員のエリアですと帯広だと思っておりますけれども、帯広は全部丸ごと地方部なのでこちらの都市部に書かれている施策をやりませんか、そういうつもりは全然ないということでもあります。都市的なエリアと過疎のエリアということでご理解いただけたらと思います。

【委員】       じゃあ、少しわかりやすく。

【生活交通対策室長】       はい。わかりました。

それから委員のご指摘も何点かいただきました。もう少し書き込めるところがありましたら、書き込んでわかりやすくしていきたいと思っているところでございます。4点いただいたかと思えます。人材育成の話、それから特に事業者と自治体がリーダーシップをとるべきという話、それから特に過疎部における支援のあり方、安全、安心の話をご指摘いただきましたので、きちんと表現を考えていきたいと思えます。

以上でございます。

【委員】       大分以前までに発言させていただいたことを反映させていただいて、感謝しております。その上で4つほど、ちょっと述べさせていただきたいと思うんですが、一つは、先ほどの委員からのご提言とかなり共通するところなんですけれども、特にマイカーから公共交通への誘導、あるいは観光地での環境改善のための公共交通活用ということを考えてときに、警察との連携というのは欠かせない話になってくるだろうと思えます。これはもちろん、国なり地方自治体の関連するところと警察という関係もあるでしょうし、国の関係部署と警察ということもあるでしょうし、それから事業者と警察というようなこともあるでしょうけれども、いずれにしても連携をとっていくということは欠かせないということであれば、6ページから7ページにかけての連携のあり方というところで、この中に意味としては多分入っているんだろうとは思いますが、この部分だけを見ていると、直接バスの運行にかかわる部分の関係者間の連携のところしかなかかなか見えてこないもので、やはり警察なり道路管理者との連携というところは、ある程度どこかに具体的に書いておく必要があるのではないかなと感じました。それが1点目です。

それから2点目は、7ページなんですけれども、計画段階、運営段階、運行段階での連携という形でまとめられております。この3つの段階そのものはよろしいかと思うんですが、実際にはもう一つほんとうは必要なんだろうと思うんです。つまりそれをやったもの

を持続していく、あるいは育成していく段階での連携というのが必要だと私は思っています。特に今、全部だとは言いませんけれども、運行段階まで行って運行が始まってしまうと、実際に運行する事業者に丸投げをしてしまっているケースが結構見受けられまして、それでは、なかなか将来的にいいものにつながっていかないと。つまりきちんとフォローアップをして、その結果をフィードバックしながら改善を図っていくというところでの、事業者と行政、あるいは住民との連携が必要だと思ひまして、運行段階というところの中に、もしかしたら意図としては入っておられるかもしれないんですが、ちょっとこれだけを見ますと、運行する、始めるところまでというふうな感じに読み取れますので、できればその後のフォローアップについての記述があればありがたいなと思ひました。これが2点目です。

それから3点目は、8ページから9ページにかけての公営事業のところなんですけれども、以前にもちょっと私は発言させていただきましたが、現実、公営交通を持っている都市に限って交通政策が乏しいということがございまして、市のほうが交通に関しては公営事業者に丸投げをしているような状況になっている。そういう現状から考えますと、やはり公営事業を持っている都市自体の交通政策と、その中での公営交通の位置づけ、この辺の考え方というのが必要なんだろうと思ひます。地方などを考えてみますと、結果的には今後やはり公がかかわらざるを得ない状況というのはあるわけで、そういうことを考えますと、公営だからいけないという話ではないだろうと思ひます。ということは、経営的な視点はもちろん必要なんですけれども、それと同時に、その都市の交通政策の中での公営事業の位置づけを、バランスを持って検討する必要があるだろうと思ひますが、この8ページから9ページにかけてのところも、大体、経営的な視点からの書き方だけになっているような気がしますので、ちょっとその辺が入るといいのではないのかなと思ひました。これが3点目です。

もう一つは、最後のほうの地域ごとの課題のところなんですけど、前にもちょっと申し上げているんですけども、もう少し住民というものの役割といいますか、交通に関して当事者的にかかわっていただくような役割の部分が、におわせられるといいなと思ひております。

以上です。

【委員】　　ちょっと発言がかぶってしまって恐縮なんですけれども、一番気がついたのは、7ページのところの計画、運営、運行の3分割で、たまたま委員のご本の書評を書か

せていただいて読んだんですが、委員のご本は都市を前提に書かれていて、しかも都市の中でも少し戦略的に生かせるようなところをターゲットにしたご研究のようなので、バス一般に当てはめるとすると、少し修正して、もんだ上で書く必要があるのではないかと思います。

細かいちやもんをつけるような感じになってしまうんですけども、例えば計画のところはマスタープランとかそういうものの必要性を言っている感じで、ここではあえてお金の話が出てこないという感じだと思うんですね。ただそれでいいのかどうかということもある。例えばLRTとバスと経済性で見てどっちがということ抜きにして、マスタープランができるようなことになってしまうのではないかと思います。一方で、運営のところでは言葉と内容が合っているのかわからないんですけども、路線ごとのフィージビリティみたいなことの次元のようなんですね。そういう形で計画を上位と下位に分けて、お金の話を2つ目のほうでやるという形になるのではないかと思います。そうすると、都市部の路線とか地方の幹線とか含まれると思うんですが、補助金を出さないけれども何か自治体がいろいろ介入したいというケースが、この運営から下のところではじかれてしまうのではないかと思います。細かい話ですけども、例えば三郷市と同じようなことをやられて随分成果が上がっている足立区のケースなんかあると思うんですが、三郷市は多分そういう必要性がないからそうされたんだと思うんですが、足立区のはるかぜのケースですと、欠損補助を出していない路線についても協定書を全部交わされていて、一応ずっと区役所が下のほうまで介入していくような形になっていると思うので、そういう可能性が、この文章だとちょっとはじかれてしまうのではないかなと思います。

それから委員のおっしゃられたこととかぶりますけれども、やはり委託とか契約というのはいずれの場合でも大事なので、書き方としては「委託契約の期間は」というだけではなくて、もっと選定の話とそれから更新とか何かそういうことが含まれていないといけないのかなと思います。

それが大きな話で、あと小さい話なんですけれども、せっかく記述があるので期待したいなと思いましたのが、12ページの下でのモビリティマネジメントなんですけれども、確かに環境の問題というとバスの場合、バス単体での問題の指摘がわりあい多くて、それではちょっと時代遅れで、その一方でTDM的なことに話は行っているんですが、もう少し意識改革とか何か街全体での取り組み、地域全体と書いてありますが、そういうことへの

期待が高まっているので、もう少し大上段に掲げていただいて、キーワードにしてい  
いていいのではないかと思います。

あとすごく細かなことで、先ほど委員が言われた、平成12年の大都市交通センサスは、  
17年のやつを引用すればよくて、たしか17年のやつは頻度のところに結構差がついて  
いたのではないと思うんですね。ちょっとそのことに気がついたのですけれども。

以上です。どうもすみません。

**【生活交通対策室長】** まず連携の話で、6ページ付近のところ、道路、警察をもう  
少し明示したらいいのではないかとということにつきましては検討いたします。

連携において持続する話でございますが、多少記述はしております。例えば8ページ  
の上から5～7行目ぐらいなんですけれども、評価等を定期的を実施することで恒常的な仕  
組みということで多少は記述しておりますので、あまりたくさん書くと文章が長くなって  
しまいますので……。

**【委員】** いや、ただ段階というふうはその前に分かれていましたので、そうするとそ  
の段階の中に運行以降の段階というのが全く見えてこないものですから、それでちょっと  
申し上げました。

**【生活交通対策室長】** はい。わかりました。

公営交通との関係で、地方公共団体における交通政策の実施部署というお話がございま  
した。まず公営交通のことにつきましては、おっしゃるとおり必要性のところ、まさにか  
かってくる話でございまして、いろいろご議論があると思います。公営交通の必要性は何  
かというところへ、ほんとうにかかわってくる話だと思います。必要だという人がありま  
すれば、疑問をかなり呈する方もいらっしゃるということですので、そこについては地方  
公共団体でご議論いただきたいと思っております。

一方、地方公共団体における交通関係部署、交通施策部署が、より充実していけばいい  
ということでございます。おっしゃるとおりでございます。そういった直接的な記述はない  
んですけれども、それを当然として、例えば6ページあたりの地方公共団体の役割の話で  
ありますとか、そういう気持ちで書いています。ちょっと書き方は工夫していきたいと思  
います。

住民の役割でございます。最初に住民の役割ということで、生活しやすい地域社会形成  
の担い手ということで書かせていただいておりますけれども、もし足りないということ  
であれば、ちょっとまたご相談させていただければと思います。どこにどう書いたら一

番いいのかということは、ご相談申し上げたいと思います。

委員からのご指摘でございます。確かに便宜的にいろいろ検討を据えていく上で、計画、運営、運行ということに分けましたけれども、実際の局面におきましては、かなり一体的にといいますか、同時進行的に行われるものではない場面もあろうかと思っております。とりあえず考え方の整理としてこういうふうに分けておるんですけれども、実際にやっていく上では、確かに分けられないものもあるだろうし、一体的に考えていくということもあろうかと思っております。

運営段階での補助とか委託を念頭に置いているというご指摘でございますが、確かにおっしゃるとおり、いろいろなケースがあろうと思います。そのことにつきましては、前々回でもご紹介したとおりでございますが、なかなか全部を書ききれないというところではありますが、ここも書き方を工夫したいと思っておりますのでございます。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

まだいろいろのご意見がいっぱいあろうかと思えます。皆様方のご意見を可能な限り簡潔な文章で示すというのは、極めて難しい作業でございます。私なんかそれが不得手な典型的な人間ですけれども、いかに内容をわかりやすく読み手に伝えるかという点になりますと、おそらくこのメンバーの中では委員が一番ノウハウをお持ちだろうと思っておりますので、ぜひ委員のお知恵も借りて、多くの内容をコンパクトに示すかということをご心掛けていただければと思います。

それからいろいろ意見が出されました。ただこの席上でまだ十分ではないというような方がおられましたら、どうぞ事務局にファクスなりメールでお出しいただければと思います。電話ですと、ちょっと正確性を欠く可能性もありますので、ファクスないしメールにいただければと思います。

皆さん方がいろいろ出された上で、私がこんなことを言うのはまた恐縮なんですけれども、2点だけちょっと気がついたところを申し上げさせていただければと思います。

特に今後のあり方に関しまして、バス事業者、行政、住民の連携が必要であるというのが、大きな柱になっております。そこで行政に関してですけれども、行政は国と地方が2つあって、実は国の場合は国交省ですからここでの意見が伝わりやすい、あるいはご理解いただきやすいと。それに対して地方公共団体の場合は、間接的にここの報告書の内容をお伝えすることになりますから、どうしても距離が出てくるのではないだろうかと思

ます。したがって、国交省でやりうることはかなり成果に結びつく。さはさりながらこの審議会は行政ではありませんから、最後は行政の仕事でそこにゆだねるべきだと思いますけれども、国交省でお出しになり得るような方向性に関しては、さらに検討されてもよろしいのかなという感じがいたします。

それからもう一点、これは言葉だけの問題なんですけれども、地域公共交通会議と地域協議会、地域協議会はどうもうまく機能していない。そういうことに絡めて、地域公共交通会議との関連をどう位置づけたらよろしいのかというのは、この委員会のメンバーの皆様方は周知のことだろうと思いますが、そうでない方にはちょっとわかりにくいかなという感じがいたします。

時間の関係で、Ⅰ、Ⅱを分けたご議論に関しましては、この辺で切り上げさせていただきたいと思いますが、最後に全体を通じまして、皆様方からここはぜひ検討しておくべきだというようなサジェスションはございますでしょうか。

はい。

**【委員】** 一言だけ。やはり私も知らないことがたくさんあって勉強させていただきましてけれども、報告書をあまり客観的というか、この世界は社会全体で支えなくてはだめなんだというところが、僕は最後のポイントだと思うんですね。たまたま今年から観光立国基本法ができて、国は何をやるべきか、地方公共団体は何をやるべきか、事業者は何をやるべきか、住民が何をやるべきかと規定してやろうというわけですね。先ほど委員がおっしゃったように、やはり住民が何をやるべきかということは、非常に、行政ですから多少遠慮していますけれども、それぞれが責任があるんだと、みんなで支えなくてはだめだということを、こういうレポートですからあまり感情的に言えませんが、皆さんにお願いして、もう少し社会にアピールをしないと、なかなか難しいんじゃないかということだけ申し上げておきます。

**【自動車交通局長】** 今日もほんとうに大変いいご意見をありがとうございました。

我々も特に安全、安心で、元気のいいバス地域交通、バス事業が出てくるのを大変期待して、今日もこういうことをまとめているところでございますので、本日出たいろいろなご意見は前向きな意見が多かったと、大変感謝をしております。できるだけ取り入れて、それをうまくまとめて、今、委員がおっしゃったように発信していかないと、委員長もおっしゃいましたけれども、これを我々だけで考えるのではなくて、やはり地方公共団体や住民も含めていろいろな人に考えてもらうようにしていかなければいけないので、そうい

うことも工夫していくように頑張っていきたいと思います。

今日も大変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。

本日も大変活発にご議論をちょうだいいたしました。

それでは最後に、事務局から連絡事項をお願いしたいと存じます。

**【生活交通対策室長】** この委員会はあと5月1回、6月1回ぐらいできればと考えております。また日程は調整させていただきます。委員長からもお話がありましたとおり、ご意見等あれば随時受け付けたいと思います。何分にも私は文章がへたくそでございまして、文才のなさを披露してしまっているわけでございまして、文章を含めましていろいろご指摘をいただけたらと思います。どうぞよろしく申し上げます。

**【委員長】** それでは本日は大変お忙しい中を、長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の小委員会を終了させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —