

第1回 交通政策基本計画小委員会

平成26年4月14日

【桑田企画官】 それでは定刻になりましたので、ただ今から第1回交通政策基本計画小委員会を開催いたします。委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただき、誠にありがとうございます。また後ほどのヒアリングにご協力いただきます事業者の皆様、本当にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局公共交通政策部の桑田と申します。

本小委員会は昨年12月に公布・施行されました交通政策基本法に基づきまして、政府が策定することとしている交通政策基本計画の案について審議していただく場として、4月7日に開催されました計画部会で設置されたものでございます。

当委員会の委員については、社会資本整備審議会、交通政策審議会交通体系分科会計画部会運営規則第2条に基づいて、同審議会の計画部会に属する委員の中から、福岡部会長によりまして、お手元の委員名簿のとおり指名されております。また、当委員会の委員長については浅野委員が、委員長代理については家田委員がそれぞれ部会長より指名されております。それでは会議の開催にあたり、西脇総合政策局長よりご挨拶を申し上げます。

【西脇総合政策局長】 総合政策局長の西脇でございます。委員の皆様、お忙しい中お集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。また、ヒアリングにご協力いただきます事業者・労働組合の皆様方におかれましても、年度初めのお忙しい時期にご対応いただきまして、誠にありがとうございます。

今、司会の方からありましたように、7日の計画部会において交通政策基本計画の策定に向けた審議が開始されました。夏頃までに意見取りまとめを行うということで、非常にタイトなスケジュールの中で審議をしていただくということで、この小委員会が立ち上がったところだと認識しております。

今日のヒアリングは今後の審議におきまして、交通の各分野における問題点をできる限り具体的に把握するために、交通の現場を実際に担っておられます交通関連の事業者・労働組合の方々のご認識やご意見をお伺いしようとするものでございます。ヒアリングにおいては今後7年間程度を見据えたそれぞれの事業の見通しや課題、また計画に盛り込むことを期待する事項等について、できる限り具体的な事例などに即してお話をいただければと思っております。

また、委員の皆様におかれましても、どうか活発なご議論をよろしくお願ひしたいと思っております。いずれにしても、法制定で初めて計画を作るということで、今までないところからでございます。非常に難しい課題をいろいろ抱えていると思いますので、今日が実質の小委員会スタートということでございますので、引き続きのご指導・ご鞭撻をお

願いいたしまして、簡単ではございますが、冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

【桑田企画官】 続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料については、議事次第に書かれております配布資料一覧に列挙しているとおりでですので、配布漏れ等がありましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

また、先の計画部会での主な意見については、資料の一番最後の参考資料2のところに付けておりますので、こちらの方も、委員の皆様方、ご発言につき、ご回答のご発言もあるかもしれませんので、ご確認をいただければと思っています。

なお、交通政策基本法の条文や社会資本整備重点計画の本文などの基礎的な資料については、紙ファイルに綴じて、お手元に配布させていただいております。閉会後はそのまま机に残しておいていただければ次回また配布させていただきますので、そういう形で参考資料を扱います。よろしく願いいたします。

それから、本日は委員の皆様方の中で、飯尾委員、竹内委員、田中委員、福岡委員、矢ヶ崎委員におかれましてはご都合により欠席されております。また、原田委員におかれましては、後ほど遅れてご到着と連絡をいただいております。それでは浅野委員長に一言ご挨拶をいただきたいと思っております。浅野先生、よろしく願いいたします。

【浅野委員長】 計画部会の福岡部会長より、本委員会の委員長として指名いただきました浅野でございます。よろしく願いいたします。

先週開かれた計画部会で小委員会が設置されました。交通政策基本計画の案に関する具体的な検討を行うよう、指示がございました。今後、まずは夏までの中間取りまとめに向けて、限られた時間でございますけれども、各方面から意見をいただきまして、7年間、これは車の両輪と国土交通省の方で申しておりますけれども、社会資本整備重点計画の計画期間と、交通政策基本計画の期間とがずれないようにということで、初回は7年計画ということが先日の計画部会で決まったわけですが、その7年計画にふさわしいものとして仕上げたいと思います。委員の皆様のご協力と活発な意見交換をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【桑田企画官】 ありがとうございます。これより先はカメラの撮影をご遠慮いただきますので、ご協力の方、よろしく願いいたします。それでは、これ以降の進行につきましては浅野委員長をお願いしたいと存じます。浅野委員長、どうぞよろしく願いいたします。

【浅野委員長】 それでは、議事に入ります。議事次第に沿って進めていただきたいと思います。まず、議題1として交通政策基本計画小委員会運営規則についてでございます。本小委員会の運営規則についてはお手元の参考資料にあります、計画部会運営規則にて主に定められておりますが、これはお手元の資料の一番最後の参考資料に付いております。

定数規則及び書面による議事については定められておりませんので、計画部会運営規則第8条の規定、定めのないものは別途小委員会で決めることができるというようなことで

して、具体的には委員長が定めることができるということになっておりますので、その規定に基づいて、資料1のとおり定めたいと思います。

資料1、定数規則でございます。それから、「小委員会の運営に関し必要な事項があれば、委員長が随時定める。」と、2項からなる規定であります。本日から施行されます。

また本日は、先ほど原田委員がご出席なられるということでございますので、11名中6名の委員が出席されております。委員総数の過半数を満たしておりますので、本委員会運営規則第1項につき、本小委員会が成立しておりますことをご報告申し上げます。

それでは、議題に移ります。お集まりいただいた交通関連事業者の方々からヒアリングを行いたいと思います。まず、事務局からヒアリングの趣旨・概要について説明をいたします。

【桑田企画官】 本日のヒアリングの趣旨・概要につきまして、若干ご説明させていただきます。お手元の資料2をご覧ください。事業者様もいらっしゃいますので、若干経営的なことから書かせていただいております。「交通政策基本計画の策定に係るヒアリングについて」という資料でございます。1からですけれども、国土交通省では、昨年12月に公布・施行されました交通政策基本法に基づきまして、交通政策基本計画の策定作業を進めており、今夏頃までに一定の取りまとめを行った上で、年内を目処に閣議決定するという予定でございます。

交通政策基本計画には、交通政策基本法に定められた基本理念、関係者の責務・役割、交通に関する国の施策等を踏まえた上で、基本的方針、目標、施策等を定めるということになっております。計画期間についても、次期社会資本整備重点計画の周期を想定して、2012年から2012年ということ考えております。

2に移りますけれども、今回のヒアリングは、今後の交通政策審議会の・社会資本整備審議会における審議にあたりまして、交通の各分野における問題点をできる限り具体的に把握するため、交通の現場を実際に担っておられる交通関連事業者等の方々のご認識やご意見をお伺いしようとするものであります。よって、ヒアリングにおいては、今後7年間程度を見据えて、それぞれの事業分野における事業の見通しや課題、(2)の交通政策基本計画に盛り込むことを期待する事項、こういった事項について、具体的な事例などに即しつつご説明いただきますようご協力をお願いいたします。

以上、ヒアリングに先立ちまして、事務局より本日の趣旨・説明を改めて説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 それでは、説明をいただく順番に、今日お越しいただいた方々をご紹介します。神奈川中央交通株式会社取締役社長、三澤憲一様でございます。

【三澤社長】 三澤でございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 石崎汽船株式会社取締役社長、一色昭造様でございます。

【一色社長】 一色でございます。よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 日本通運株式会社取締役常務、齋藤充様でございます。

【齋藤常務】 齋藤でございます。よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 東武バス労働組合執行委員長、間中範幸様でございます。

【間中執行委員長】 間中です。よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 これから4名の方からそれぞれ15分程度お話をいただきまして、その後、員との意見交換を行うということで進めてまいりたいと思います。それでは、神奈川中央交通株式会社、三澤様、よろしくお願いいたします。

【三澤社長】 それでは、神奈川中央交通でございますけれども、お手元の資料に基づいてご説明をさせていただきます。まず、資料3の4ページに当たりますが、当社の概要でございます。簡単に触れさせていただきます。大正10年6月に設立しまして、従業員数は4,500名でございます。単体の売上が527億でして、車両数は乗合が、総合計で2,200両でして、免許キロは2,198km。輸送人員は昨年で2億2,400万というような数字でございます。

バス業界全体を申し上げますと、もうご案内のとおりでございますけれども、昭和43年のお客様が101億人ございました。直近は40億ちょっとでございます、41億ぐらいでございますから約6割減という、モータリゼーションの発達によりまして、非常に厳しい状況に置かれておりますのが実態でございます。しかも、この先、人口減少という非常に厳しいものに直面しておるのが実態でございます。

当社の概要を今申し上げましたけれども、私は1970年、昭和45年にこの会社に入社してございまして、そのときの人員が2億9,700万という数字でございます。直近の数字では2億2,400万ですから25%減と。全国ベースから比べれば、そんな減少は見えておりませんが、比較的首都圏の恵まれた環境で事業を行わせていただいているということでございます。

ただ、この先、当社の事業エリアは2015年、要するに来年、既にピークアウトを迎えるということで、手前どもの主たるお客様であるサラリーマンの、いわゆる生産年齢人口は既にピークアウトしてございます。なおかつ、65歳以上の老年人口は、2040年には36%と、まさに超高齢化社会ということで、大きな変革が差し迫っている状況でございます。

その中で、これはご案内のとおりでございますけれども、いわゆるコミュニティバスの需要が非常にクローズアップされております。コミュニティバスそのものは、当然、地方自治体を中心にやっていただいているんですが、我々事業者にとりまして既存の路線バスとの兼ね合いが非常に大きな要素となると。今現在もしかりでございますけれども、この先も大きな問題になってくるのではないかと。これが懸念をされるわけでございます。

運行形態も従来の既存バスの事業者の経営困難による撤退、あるいは交通空白地帯のカバー、そういうもののほかに、さらにそれらによる需要、その辺が、後述いたしますけれども、最近では見受けられるというようなことが実態としてございます。

次に、1ページでございますけれども、その中で当社が何をしてきたかということですが、まずコミュニティバスですね。先ほど申しました。手前どもとしては、数年前、かなり以前からこういうものを予測しまして、常に各地方自治体と連携を取っております。そ

れで、先ほど当社の概要を申し上げましたけれども、神奈川県ほぼ全域を網羅して営業させていただいておりますけれども、どちらかというと東高西低でして、東の横浜・川崎、あるいはその辺の営業成績は芳しいんですけれども、残念ながら西の方、秦野・津久井、その辺は厳しいのが実態でございます。1 ページにも書いてございますけれども、西の方の秦野営業所の1 車当たりが 51,000 円。京浜ブロックの舞岡が 65,000 円ですから、約 2 割収入が違うというようなことでございます。

そのついでに、当社の PR をさせていただきますけれども。当社は対キロ運賃が主でございます。その賃率は 31 円 70 銭で、これは武相ブロックにおいて 2 番目に低いということで、それなりの経営努力をしているという自負はしております。

その中でコミュニティバスですけれども、まず、中井町のオンデマンドバスは従来から他の市町村ではコミュニティバスをやっておったんですけれども、いろいろ研究する中で、東京大学が開発しました「コンビニクル」というオンデマンドシステムが良さそうだとということで、当社並びに先方の中井町と研究を重ねてまいりました。その結果、平成 25 年 1 月から試験運行をスタートさせたわけでございます。エリアとしては、人口が 1 万弱でして、この実験運航にも最適な場所というように考えております。

特徴といたしましては、なるべく乗降ポイントを多く取ろうということで、その域内に 124 か所設置しております。これは予約制で、1 か月前から、あるいは利用の 1 時間前という予約が必要でございます。車両としては 12 人乗り（旅客定員）ですから、大型二種の免許が必要ということでございます。

当初目論んだより約半分の実績しか今のところはございませんけれども、さらに予約の方法あるいは運行時間。これ、実際に運行時間は途中で 1 時間延長しております。さら毎日運行を平日運行のみと改善した結果、若干の経済効果が出ているというようなことです。

続いて、大和市、神奈川県のまさにど真ん中の自治体でございます。比較的鉄道等が発展しております。市内には 8 つの駅があるということで、比較的利便性の高い地域です。従来はそこに 2 路線のコミュニティバスがありました。そういう状況の中で、大和市が独自にアンケート調査を行った結果、もっと交通を便利にしてほしい、足が欲しいというような住民の要望がございまして、4 地区をやるということございました。

ただ、道路が非常に狭隘なために普通の車両ではできないということで、乗合タクシーというものを考えてございます。その中で、当社は 4 つのうち一つの路線は競争入札で落札をすることができたんですけれども、2 か所は手前どもの賃金ベースでは合わないということで、子会社のタクシー会社に任せるといような非常に苦しい選択を迫られてやったというのが実態です。

4 つのうちもう一つはほかのタクシー会社が落札したんですが、実は試験運行がほぼここで終わる予定でございます。当社は継続をとということで試みておりますけれども、早々と最初に試験運行で落札をしたもうもう 1 社は諦めていると。次回の入札には加わらないと、非常に厳しい状況にあるということで、想像をいただけたと思います。

さらにもう一つ、茅ヶ崎市のデマンドバスでございます。茅ヶ崎市においても、2002年に中海岸南湖循環市立病院線が運行開始し、2006年北部循環市立病院線、2007年鶴嶺循環市立病院線、東部循環市立病院線の順で運行開始しています。しかしながら、特に北部がなかなか収支が芳しくないというようなことで、何か改善をしてほしいという市からの要請もございまして、いろいろ検討した結果、デマンドバス型の乗合バスを試験運行しているというのが新しい試みということでございます。いずれにしても人口減少を迎えて、今後一層、地方自治体との連携を深めて、事業者として知恵を出して、これを乗り越えていかなければと考えております。

一方で、大量輸送といいますか、当社がここで始めたこととしては、これは平成17年ですけれども、いわゆる連節バス、BRTを始めております。この始めた原因というのは、やはり輸送の効率を求めるといふことと、駅前の駐車、道路状況の混雑を緩和しようというようなことで始めたものです。それが2ページ目の藤沢市の慶応大学の藤沢キャンパスと湘南台の4.2kmを結ぶ距離を車両4両で今現在やっております。これについては、当然PTPSを使いながら、営業して、速達性を求めていると。これはあくまでも学生輸送というのが一つの特徴でございます。

続いて、これは平成20年2月、小田急線の本厚木から厚木アクストという、東名のインターチェンジの近くでございます、その4.0kmを結んで、往復で輸送しているということです。これについても小田急線との乗り継ぎモニターを設置してPTPSというものを使いながら、これは従業員輸送ということでやっております。

最後になりますけれども、町田市においてはいわゆる団地輸送でございますね。これは一昨年、24年5月に連節バスということで、これも4両でございますけれども、4.6kmということで、町田バスセンターから山崎団地への輸送をしております。

輸送の形態は3パターンですけれども、接続BRTを使用しながら、需要の多い、お客様の多い点は輸送ということで、この点については人件費は基本的に2分の1になります。車両1編成当たりの輸送人員が約120名、130名弱でございますから、そういう面での輸送効率はいいわけですけれども、何せ、車両そのものは残念ながら国産ではありません。全部輸入車であります。したがって、円安等のときには非常に苦勞をして、1編成当たり7000万で購入した車両もでございます。

最後に、直近のものとしては、この4月に供用を開始しました相模原市の田名バスターミナルでございます。これについては相模原市はご案内のとおり、いわゆるへそのない街と言われてますけれども、そこにおいて田名というかなり東部の方ですけれども、そこにバスターミナルを作ったということです。これについては、平成16年、ですから約10年前にさかのぼりまして、いろんな交渉を重ねて、やっとここでできました。

規模を申しますと、バスの降車場は6か所、乗車が4、降車1、バスベイが1ということで、さらにタクシーの乗降場。付属設備としてはトイレ、上屋、ベンチ、乗り継ぎの案内板でございます。さらに駐輪場、一般の乗降場というようなことで、今年の4月にスタ

ートしておりますけれども、当社としては初めての試みでございます。なおかつ、PASMO、Suica 等、カードを使っての乗車割引制度のスタートでございます。今後のバスの乗り継ぎの大きな試金石になるのではないかとということで、心配と同時に期待をして、何とかこれを成功させたいと。常に相模原市と連携を取りながらやっていきたいと考えております。

あと、3 ページの 4 ですけれども、交通政策基本計画の策定にあたっての地方自治体へ期待することというのは、黙読をしていただきまして、最終的な話をさせていただきたいと思っております。

地方公共交通ネットワークサービスの再構築に資するためには、都市において既に定着した BRT の本線交通とフィーダー交通、これは具体的には先ほどの慶應の藤沢キャンパスがそういうシステムを取っておりますが、あとはコミュニティバス、実証実験中のデマンドバス、乗り合いタクシー。さらに、先ほどからのバスターミナルの整備による乗り継ぎの円滑化などの展開の問題の解決が不可欠であると考えております。したがって、この策定にあたっては、地方公共団体を先頭にいたしまして、我々事業者、住民、これが十分知恵を出して、合意の下でまちづくり、できればいわゆるコンパクトシティ、こういうまちづくりということが求められるんじゃないかとということで、私の説明を終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

【浅野委員長】 ありがとうございます。それでは続きまして、石崎汽船株式会社の一式様、よろしくお願ひします。

【一色社長】 ご紹介いただきました石崎汽船の一色でございます。私どもの会社は、実は創業が江戸時代末期の文久 2 年の瀬戸内海の船会社でございます、今年で創業 151 年という会社です。現在は運営しておりますのが、お手元の資料の 7 ページに瀬戸内海の航路図が出ておりますけれども、これの松山と呉、広島という⑩で囲んでおりますところを、フェリーと高速船で。高速船の場合は約 1 時間、フェリーの場合は約 3 時間で、松山と広島を結んでおります。その左の方に①で松山・小倉フェリーという、松山と私どもの子会社ですが、松山から小倉間を、夜間、約 7 時間をかけて 4000 トンのフェリーで運航しております。

それから、松山の沖合、ちょっと地図には出ておりませんが、松山には瀬戸内海の有人島が 7 つありますので、そこを離島航路として運営していると、そういうようなのが私どもの会社でございます。

旅客船といたしまして、私どもの会社がほぼ典型的な会社じゃないかという気がしておりますが、旅客船として、私どもがお役に立っているのは 3 つの側面があるだろうと思っております。一つは人の輸送をやっているということでございます。旅客船業界として、大体人の輸送について、飛行機と同じくらいの年間輸送人員です。年間大体 8000 万人から 9000 万人くらい、飛行機とほぼ同じくらいの輸送人員であるという状況です。

その中でも、やはり一番私どもとして厳しい経営を強いられているのが、全国に約 300 くらいの離島航路がございます。これは外洋離島もそうでございますし、瀬戸内海の内海

離島もそうでございますけれども、船が唯一の交通機関となっている有人離島に対して、どうやって地域住民の足を確保していくかというのが、一つ大きな私どもの課題でございます。

ただ、残念ながら、気象・海象が厳しい外洋もございます。それから、年々人口が減っております。それから、高齢化しております。なかなか離島航路の経営は大変だということで、国の補助制度なしでは経営が維持できないというのが実態でございます。民間の採算ベースにはなかなか合わないという状況でございますが、私ども、国の方から、国は離島を見捨てないと。それから、地方公共団体も離島は見捨てないと。したがって、その足である移動航路も見捨てないというスタンスで、長年、国の方から施策をいただきまして、補助金をいただきながらやってきておりますので、今後ともそういう観点で、離島を見捨てないということで、交通政策基本法ができれば、変わらぬご支援をいただきたいというのが一つ目です。

それから、二つ目。同じく人の輸送を行っておりますが、7ページの図の中にありますように、離島ではありませんけれども、例えば四国と中国、九州、近畿地方を、昔は橋がなかったものですから、こういう生活航路がたくさんございましたが、これが先般来の高速道路料金の引下げ、1,000円高速とかあるいは無料化の社会実験でございますとか、そういう道路政策との関係で競合関係にございまして、それで航路が疲弊しまして、そこへ書いてございますように、たくさんの航路が廃止に追い込まれたということでございます。

したがって、今般、今年4月から新しい高速道路料金が制定されて施行されておりますけれども、その折には私どもに対して国の方では高速道路料金の策定にあたっては、他の交通機関に与える影響、特にフェリー等に与える影響を考慮して新しい料金を決めていただいたということで、私どもからすれば、やっとな国の方も総合交通体系的な観点から道路料金をお決めいただいたということで、非常に感謝をいたしております。今後とも、そういうように、高速道路料金を決める論理は、他の交通機関とのバランスといえますか、全体的な交通体系のあり方を考えた上でお決めいただけるとありがたい。

高速道路の料金に対して税金を数千億投入して料金を引き下げますと、いろんな他の交通機関に影響が出てまいりますので、私どもとしてはそこはバランスのある政策をお願いしたいと。ただ、民営化された道路会社が自助努力によって料金を引き下げる点については、私どもは国民の関係でございますので、何ら文句を言う筋合いはございませんけれども、国民の多大な税金を投入して、一つの交通モードだけの料金だけを引き下げることにについては、全体に対するご配慮をいただければと思っております。

それから、次が物流でございますが、一番最後の図をご覧くださいますと、これが私どもの長距離フェリーという、大体航路が300km以上の、船の大きさが大体1万トンぐらい、24時間以上かけて、関東から北海道へ行くとか、あるいは日本海のほうから北海道へ行きますとか、あるいは関東から九州へ行くと、こういうような航路が大体14航路ぐらいございまして、1度にトラックを150台から200台ぐらい、乗用車も含めると200台ぐらい

運べると、こういうような物流の面で非常に大きな役割を果たさせていただいているという航路でございます。この航路については、非常に環境に優しいと申しますか、CO2の排出が非常に少ないと。トラックに比べて、船の場合は3分の1から4分の1のCO2の排出と言われておりますので、環境に優しい交通機関だと認識しておりますので、今後ともモーダルシフト的な政策を是非お願いしたいということでございます。

それから、この長距離フェリーについては、東日本大震災の折に自衛隊とか警察とか消防というような、大規模災害の折に大活躍したのは記憶に新しいところでございますので、今後ともそういう観点も含めて、この航路が成り立つようにご支援をお願いしたいと思っております。

それから、3番目でございますが、各地の地方においては、私どもの観光船というのが観光振興の面で非常に役に立ってます。卑近な例では、芦ノ湖の海賊船というのがゴールデンウィークにテレビとか新聞を賑わせます。子どもさんが鈴なりになった船の写真が出てまいります。あるいはそれ以外の例で申しますと、松島の遊覧船とか、東京の隅田川の川下りとか、各地の河川湖沼で、小さな船でございますけれども、観光のお役に立っているということで、観光立国日本の場合にもこういう船が観光振興の面で、各地の活性化にお役に立てるのではないかと考えております。

それで、交通政策基本法ができた関係上、それに期待することということでございますが、まず、私ども旅客船業界としては、長年、交通政策基本法の成立を熱望しておりました。したがって、今回の成立については私どもは非常に良かったと、今後新しい政策がこれで打っていただけるということで、熱い期待を持っているというのが一つの大きな考えでございます。

私ども旅客船業界としては、何をこの基本計画に期待するのかということですが、引き続き、離島航路を含めた地域住民の足になっている離島航路、あるいは地域間輸送を担っている航路を是非維持していただきたいということでございます。年々維持が難しくなっておりますけれども、是非、島民の足、地域住民の足を何としても確保するという観点をよろしくお願いしたいと思っております。

それで、先般来申し上げましたように、高速道路との競合関係でたくさんの航路がなくなりました。一旦なくなりますと、再びその航路を復活させるというのは非常に難しいです。それは一つには莫大な投資が要るということで、船1隻、安い船で10億円しますので、一旦その航路がなくなると、二度と復活するのは難しいというのが実情です。航路がなくなりますと、地域全体が衰退していくということで、街がさびれるということでございますので、是非航路を残していただきたいというのが一つ目でございます。これは、先ほどの施策のテーマからいけば1番に当たるのではないかと、法律でいけば16条関係だろうと思っております。

二つ目が大規模災害への対応でございます。フェリーは東日本大震災もそうでしたし、神戸の震災の折もそうございましたけれども、非常に災害時に緊急輸送、あるいは救援

物資の輸送、そういう点でお役にたてるということを私どもは自負しておりますので、今後も予想されます、東海、東南海、南海地震のような大規模災害の折に、よりスムーズに既存のフェリーを活用していただけますよう、いろんな取り組みをお願いしたいということでございます。

併せまして、フェリーが活用できますように、耐震強化岸壁その他の整備も引き続きお願いをしたいということでございます。

それから、環境問題につきましては、これは施策のテーマの8番の関連かと思いますが、先ほど申しましたように、トラックに比べて非常にエネルギー効率がよく、CO2の排出が低いので、今後ともモーダルシフトが推進されるような施策をお願いしたいということでございます。

次に4ページですが、実は私どもの船については、今、非常に老朽化しております。それはなぜかと申しますと、民主党政権の折に高速道路を無料化するんだという施策が打ち出されたものですから、高速道路が無料化されれば、私どもフェリーはなかなか生き残っていくのが難しいのではないかとということで、将来の展望が非常に暗うございました。

したがって、悲観的に将来を見ておりました関係上、例えば大きい船ですと30億、普通のフェリーでも10億以上しますものですから、新規投資がどうしても決断がつかなかったというような、ここ5～6年の動きがございますので、非常に老朽化しております。今般の高速道路の新しい料金体系が決まって、我が業界もこれなら生き残る道があるのではないかとということで、新規の設備投資に取りかかろうという動きが今動きが出てきてますので、そういうことで新しい船のリプレースができますような、政策金融を含め、共有建造方式制度の充実強化を是非ともお願いしたいというのが2番目でございます。

それから、離島航路についてはなかなか採算ベースに合うような航路ではございませんので、一部の地方自治体等では公設民営というような制度でやっていたところもございます。それから、社会整備交付金を活用させていただくというようなことで、船の船体整備をお願いしているというような例もございますので、引き続き、今後とも欠損補助を含めてご支援をお願いしたいということです。

あと、私ども業界は平成12年に例の運輸関係の需給調整条項が廃止されて以降、自由化されておりますが、その一方で、是非規制緩和と申しますか、規制改革を国の方でもお願いをしたいと。時代の技術進歩に合わせて、事業規制とか安全規制についての見直しを是非お願いしたいということでございます。

最後になりましたが、総合交通体系的な観点から、総合的な交通政策の観点から、どちらかというと、ここ5～6年、道路偏重政策とある面、ひがんだ見方かもしれませんが、そういう国民の多額の税金を使って、一つの交通モードにだけ税金をつぎ込むというのはいかがかという観点で見えておりましたので、今後はこの交通政策基本法ができれば、総合的な観点から、各交通モードのバランスの取れた発展ができるような政策を是非進めさせていただきたいというのが私どもの切なる願いでございます。よろしくお願いたします。

【浅野委員長】 ありがとうございます。続きまして、日本通運株式会社齋藤様、よろしく申し上げます。

【齋藤常務】 まずもって、平素は私どもの業務に関してご指導並びに格別のご高配を賜っていることに対しましては厚く御礼申し上げます。また、本日はお時間をいただきましたので、物流の効率化と国際物流を中心に説明を申し上げたいと思います。短時間での説明となりますので、的を絞って弊社の事業取り組みの内容と事業者として困っていることなどをお話ししてみたいと思います。

まず、資料1をご覧ください。こちらが弊社の概要です。テレビなどでご覧いただいた方もいらっしゃるかと思いますけれども、私どもは現在、世界日通という言葉キーワードとして、国際物流に力を大変注いでおります。その一部を簡単に紹介申し上げます。

2ページ、これは福岡と上海を結ぶ高速 RORO 船、上海スーパーエクスプレス、私どもが SSE と命名しておるサービスでございます。ご覧のとおり、RORO 船といいますのは、いわゆる貨物専用フェリーのことでして、RORO というのはロールオン、ロールオフの略でございます。船体と岸壁を結ぶランプを備えておりまして、貨物を積んだトラックやコンテナシャーシがそのまま船内外へ自走できる、こういった船のことでございます。このような船ですと、各港のコンテナの積み下ろしの施設がなくとも、トラクターヘッドで船内へ入って行って、シャーシを連結して、船から取り下ろすことも可能になりますし、また、シャーシのまま船舶からお客様へ直に配達が可能となりますので、コストと時間を大幅に削減できるというメリットがございます。私どものこの SSE はこの RORO 船を使い、福岡と上海の間、800km ございますが、これを約 28 時間で結んでおりまして、飛行機よりも安い運賃で、貨物船よりも速い速度で、かつ大量輸送と、こういうニーズにお応えしたものでございます。

次に3ページですが、同様に ASEAN 地域において、この高速 RORO 船での輸送にも取組を進めてございます。2015 年に ASEAN 経済共同体発足により、ASEAN 地域内の国同士の関税が完全撤廃されるという見通しから、ASEAN 域内の物の動きがさらに活発化していくだろうという予測をしております。このような下で、国土交通省様のご指導・ご協力により、現在、実験的にシンガポールとジャカルタ間の運行をしております。

資料の4ページをご覧ください。こちらが日韓共用シャーシでございます。通常ですと、トレーラシャーシというのは、車両ですので、その国の基準に適合させて、その国のナンバーを付けます。したがって、通常は日本で港まで運び、船にはコンテナだけ積んで、韓国では韓国のシャーシに積み替えるわけですが、これはそのシャーシに日韓両方のナンバーを取得して、そのまま船に乗せて、現地まで積み替えなしで輸送をしようというものでございます。これも国土交通省様のご指導とお力添えにより実現いたしました。今後は中国や東南アジアにも展開をしていきたいと考えてございます。

資料の5ページは、タイ、マレーシアの鉄道の輸送でございます。現在、テレビのCMでもご案内しておりますが、全長 1600km の2国間をまたがる鉄道輸送で、トラックなど他モ

ードと比べて大量輸送が可能となり、コスト面あるいは環境面においても優れている商品を提供してございます。

6 ページは、その他、同様のサービスでございますけれども、SS7000、これは上海とシンガポールからの約 7,000km のトラック定期便輸送でございます。それから、右側の米州 XB3300、これはクロスボーダーと呼んでおりますけれども、3300 はカナダとメキシコの 3,300km のトラックの定期便の輸送でございます。現在は自動車関連、電子品関連で大変ご好評をいただいているサービスでございます。左の欧州関係では、EB3000、ユーロブリッジの略でございますが、ロッテルダムとモスクワ間の 3,000km のトラックの定期便の展開もしております。

次のページですが、このようにいろいろなサービスをしていますが、そのベースでございます。私どもは 2013 年度から 2015 年度までの 3 か年につきまして、「日通グループ経営計画 2015－改革と躍進－」という経営計画を立てております。この基本戦略は 4 つの柱から成っておりますが、特にグローバルロジスティクス事業については 2015 年度末に連結売上高に占める国際関連事業の売上高比率を現在の約 3 割から 4 割に引き上げると、こういう目標を立てております。今後、経営計画の先には可及的速やかにこれを 5 割に持っていきたいという大きな目標がございます。

8 ページをご覧ください。私が申し上げましたこの目標実現に向けまして、具体的には 6 つの施策を展開中でございますが、特にこの (2) 日本国内における国際関連事業の拡大、これを全社を挙げて取り組んでおるところでございます。ここで国際関連事業を拡大するための日本発着の輸出入貨物の拡大に向け、我が国の港湾空港が諸外国、とりわけアジア各国に劣らない競争力を備えることが必要な条件となっております。

9 ページをご覧ください。しかし、現在で申し上げますと、釜山港や上海港など、アジアの主要港はコンテナ取扱数量が大きく伸びております。一方、かつて世界で 4 位だった神戸港は現在は、その位置は 49 位。日本で今現在トップの東京港ですら、世界ランキングでは 27 位と、こういうポジションに甘んじております。ご覧のとおり、現在、2011 年とやや古い資料ではございますが、上のほうにずらっとアジア諸国が名を連ねているということでございます。

10 ページをご覧ください。国としても現在の状況を何とか打破しようということで、京浜港、東京、横浜、川崎、それから阪神港、大阪、神戸、この 2 港を国際戦略港湾としまして、内航フィーダーにより地方港からこの地区の港に貨物を集約し、集中的に投資を行うことなど施策展開をして、我々事業者はご支援をいただいているところでございます。

しかしながら、輸出入貨物を増やしていくには、海上輸送に加えてコンテナターミナル及びドレージと呼ばれるコンテナの国内輸送、この 3 モードの効率化が不可欠です。この 3 つが互いに機能して、初めて競争力が備わった輸送が可能となります。

11 ページをご覧ください。成長阻害要因としては次の要因が考えられます。1 番目ですが、我が国のコンテナターミナルでは、貨物の多寡にかかわらず、搬出入の受付時間が原

則として8時半から16時半に固定されております。一方、先ほど申し上げた他のアジア諸国の港はほぼ24時間のフルオペレーションが可能でございます。

阻害要因の2番目、港湾の集中に比べ、待機場所や道路、コンテナターミナルなどのインフラ整備が追い付いておりません。これらの要因によりまして、アジアの各港と比べても港湾地区のコンテナの待機時間が長時間となりまして、港湾周辺道路の混雑も慢性化しております。したがって、極めて非効率です。港湾地区での待機時間は、時には3時間から、長いと6時間待機ということになることも決して珍しいことではありません。

空のコンテナや中身の入った実入りコンテナの港湾チェックと配達先への輸送という一連のドレージ作業を、例えば韓国では1日に4～5回の回転が可能となります。非常に高い効率でございます。一方、私ども日本では先ほど申し上げたような状況の下、1回、よくても2回という程度の回転しかありません。非常に低稼働となっております。この結果、トレーラ1台当たりの収益が上がらず、コンテナの回転率も低下。また、運転者の拘束時間が長時間化しまして、結果的には港湾競争力は著しく低下していくという悪循環に陥ってしまっているというふうに考えられます。

12ページをご覧ください。もちろん、行政サイドもトレーラ専用レーンを設けたり、あるいは車両の待機場所を拡大したりという対策を講じていただいておりますが、現状では各港湾地区での混雑は全く解消しておらず、慢性化しております。是非、各港湾でのコンテナ処理能力の向上と交通混雑の緩和対策をお願いしたいと思います。

港の話をしましたので、次に空港に関しても一言申し上げたいと思います。13ページをご覧ください。羽田空港の国際化を推進していただいております。利便性という面からも我々海外旅行に出ていくときは大変ありがたいと感じております。しかしながら、羽田におけます国際線の貨物のターミナルは、言ってみれば後付けのような形で作ったためだと思いますけれども、航空貨物の導線がご覧のとおり非常に非効率になっております。現行ルートを赤で示しておりますけれども、国際と国内の貨物ターミナルのアクセスが非常に悪い。外回りをしなければたどり着けないというのが現状でございます。国際線で着いた輸入貨物を国内線に載せ替える、反対に国内線で着いた輸出貨物を国際線に載せ替えるということは日々行なっているわけですが、どうしても羽田空港を半周して国内貨物ターミナルに届けなければならないという状況でございます。

地上の通行が駄目であれば、例えば青線で勝手に書いておりますけれども、貨物専用のトンネルのようなものが下に走っていれば、非常に効率は上がります。是非、これらのルートのご検討もいただけたらというふうに考えております。

14ページでございます。我が国では、90年代初頭からの輸送手段をトラックから大量輸送機関である船舶や鉄道に切り替えることによる輸送の効率化、CO2削減による環境対策、省エネルギー化、交通渋滞の緩和、それに加えて最近物流業者を悩ませている少子高齢化によるドライバー不足の解消ということを踏まえて、一言で言うとモーダルシフトの推進ということが大きく叫ばれてきております。しかし、現状ではなかなか十分進んでいると

は言えないのが実態でございます。

その理由はいろいろありますけれども、大きく3つの要因があると考えております。一つ目は、トラック運賃が安すぎて、容易に調達できることが挙げられます。現在国内には約63,000のトラック事業者がありまして、これは国内の貨物輸送量が全く増えていかないうちで、平成2年の参入規制緩和によって中小零細事業者が圧倒的に増えたことでいわゆる仕事の奪い合いにより、運賃が当時から全くといっていいほど上がりません。ややもすると、昭和時代の運賃がまかり通っているという実態もございます。鉄道や船舶と比べても、必要経費の収支すら十分出しておらずに、鉄道や船舶が柔軟性に欠けることもあって、トラックは便利使いされている状況が続いております。

二つ目に鉄道や船舶は災害や悪天候等に弱いことが挙げられます。これはモードの特徴ではございますけれども、鉄道の場合で申しますと、降雪や水害により線路が不通になると復旧に非常に時間がかかります。その間、トラックによる代替の輸送に頼らざるを得ないということがございます。また、不通によってストップした貨物が貨物列車に乗ったまま貨物を動かすことはできないということになります。一方、船舶についても、ある意味、鉄道以上に気象状況に左右されやすい面を持っております。

それから、3つ目ですけれども、我が国の鉄道コンテナと海上コンテナの規格の違いが問題となっております。15ページでございます。輸出入貨物を船舶で輸送する場合には、一般的には海上コンテナを使用しますが、この海上コンテナはISOによる国際基準となっております。国際海上コンテナは概ね20ftと40ftというこの二つのサイズで世界的に統一をされておまして、各船会社が保有しておまして、これに加えて最近では45ftというさらに大きなサイズも導入されており、米国・中国と大きな市場ではこれらがコンテナの中心となっております。

しかしながら、日本国内においてはこれら国際海上コンテナをトレーラで輸送するということは、高さや長さの関係で、現在の法律では原則として特別な許可を取らなければ運行できません。

また、諸外国においては港のコンテナ船からこれらコンテナを直接貨物列車に乗せて着地付近の駅まで輸送することが可能となっておりますけれども、日本においては海上のコンテナと鉄道のコンテナではそもそもの大きさが違っているために、同一コンテナでの鉄道輸送は不可能です。この船舶・鉄道の一貫輸送が可能になりますと、先ほど私が申し上げたドレージの渋滞問題の緩和にも相当の効果があるのではないかと考えております。

しかしながら、現状では、主な国内の鉄道貨物用のコンテナは、JR貨物さんが主に保有している12ftや私ども日本通運が保有している31ftが主体でして、国内鉄道貨物のサイズはキャリアである鉄道会社が規定をしているために、国際標準である20ft、40ftのコンテナの輸送は、高さや幅の関係でトンネルや橋梁が通れないということから、必ず海上コンテナからJR用のコンテナに積み替える必要があります。この国際標準のコンテナが日本で通用しないということは、それだけ国際競争力を失ってしまうということにつながりま

す。これは民間レベルでの解決は困難でして、ここはやはり国の施策として何らかの解決を是非お願いしたいと考えております。

以上特に感じている問題点を述べさせていただきましたが、弊社は今後も継続をいたしまして、物流の効率化・安全化、環境への配慮に取り組んでまいりますので、引き続きのご指導・ご支援によりまして、よろしくお願い申し上げます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。最後に東武バス労働組合の間中様、お願いいたします。

【間中執行委員長】 ご紹介をいただきました東武バス労働組合の間中様でございます。よろしくお願いいたします。実は、私は今、専従の役員をしておるわけですが、それになる前に大宮営業所でバスの運転手として12年間ほど運転をしていました。そのような経験も踏まえて、今日はお話をさせていただきたいと考えております。

資料に基づき説明いたします。1枚おめくりいただきまして、背景に写っているのは、今、スカイツリーの周りを走っておりますスカイツリーシャトルバスでございます。今回4つの事柄から説明をさせていただきます。

まず、はじめに東武バスの現状ということで、1994年から2014年まで、20年間で区切らせていただきました。20年間、下の表を見ていただくとお分かりかと思うんですが、1994年の次が2002年となっております。この2002年度というのは東武鉄道の直営から分離独立をした年でして、2002年度に東武バスグループが発足したということでもあります。

したがって、1994年度は東武鉄道の中の1事業部門としてバスを運営していたということでもあります。したがって、この当時は事業所数、運転士数、ダイヤ数も非常に多かった時代であります。既にこの時代からモータリゼーションによる衰退が始まっておりまして、事業の肩代わり、あるいは不採算路線の廃止等の施策を実施してきましたが、どうにもならない状況の中、2002年度に、先ほど申し上げましたように東武バスとして発足したわけでもあります。

そして、直近の2013年度を見ていただければお分かりかと思うのですが、事業所数については全く変わっておりません。特徴的なのはダイヤ数が113ダイヤ増えております。当然、ダイヤ数に伴って運転士も増えております。これはこの後、お話をさせていただきますが、バス活性化委員会というのを立ち上げて、その中で議論する中で、分社以降は攻めたいこうと、そういう考え方の下、収益増を目指した結果であります。

深夜バスのダイヤ数を見ていただければ分かりますように、深夜バスについては2002年度の分社時よりも56ダイヤ増えて、88ダイヤということでもあります。逆に貸切については全く商売にならないような状況でありましたので、減車をせざるを得ませんでした。深夜バスについては、多くのニーズがあるということから非常に採算ベースがいいということでもあります。また、空港連絡バス、先ほど申し上げたスカイツリーが開業いたしまして、その関連で、20個ダイヤ増をいたしました。車も13両ほど、その仕事に携わっているわけ

でございますが、そういった中で現在を迎えている状況であります。

活性化委員会というのは、分社の際に会社との協議時に労働組合の方から申し入れて設置をした委員会です。下の写真に写っているのが、拡大活性化委員会と申しまして、年に1～2回程度、18の全事業所の職場の代表、労使の代表が一同に会しまして、職場間の問題等を乗り越えながら議論を進めていく場であります。

また、この18事業所すべてに職場活性化委員会というのがありまして、この中で議論してきたのが、ここに書いてあるとおり、分社以降はお客様の利便性を第一に考えていこうという中で、深夜バスの増便なんかも実施をしてきたところでもあります。また、今までなかなかうまく行ってなかったJR線との接続等についても、時間待ちをしながらでも、終電に間に合わせたりするような施策も実施してきております。

それによって、結果的に収益増、収益増といっても以前から比べればまだまだ厳しい状況なんですけど、それでも、労働条件も分社時に大幅に引き下げたんですが、そこから少しずつではありますが、また回復をしてきているということでもあります。それが働く人たちのモチベーションアップにつながっていると考えております。

次のページをお開きください。単組・県私鉄の取り組みということで記載しております。実は、私鉄総連、関東地連、そして、県単位の私鉄労働組合の取り組みとして、この間、公共交通利用促進運動というのに取り組んでおります。本年についても、この写真は昨年大宮の駅頭で開催した写真ですが、6月17日に大宮駅頭でティッシュの配布予定です。こういったティッシュを、これは労働組合の組合費で作成して、駅頭で配るという活動をこの間、続けております。

また、5月1日から6月30日に、鉄道とバスの車内にこのようなポスターを掲示して、公共交通の利用促進を呼び掛けております。このポスターも実は東武鉄道の組合員の方が描いたもので、これを5月、6月の2か月間、民鉄協、バス協会等の協力を得て、貼っていると。このような活動を展開しているところでもあります。また、東武については、エリア内結構広いんですが、会社とともに独自の活動として、大規模集合住宅にティッシュを配布するとかいう行動も取り組んでおるところでございます。

私、今日持ってきたんですが、春闘のときに、私たち、こうしたワッペンを付けるんですが、実は2002年、今から12年前の春闘から公共交通を守ろうという一言が入っております。既にこのときから、規制緩和が始まり、将来的に厳しい状況になるんじゃないかということを見据えながら、労働組合としても12年前からこの交通政策基本法の成立に向けても念願をしてきたところがございます。

バス協会との意見交換会ということではありますが、埼玉県私鉄では年に1回、埼玉県バス協会との意見交換会を実施しております。二つ目の写真がそうなんですが、県私鉄加盟組合は本当に小さい組合がほとんどであります。そういった中でもバス協も積極的に意見交換の場を作っているという中で、主に走行環境の改善、あるいは1事業所が一つの会社になっているようなところが多いので、職場実態に基づく意見交換などを行っているところ

であります。

東日本大震災とか、最近起こった異常気象時、大雪の被害、この中では最大限の運行確保を労使が取り組み、社会の信頼に応えたと思っております。一つ余談ではありますが、先般の大雪の中、徒歩で通勤してくる仲間もいまして、その中で、トラック会社は、たぶん日通さんだと思うんですが、トラックのヒッチハイクをしながら営業所まで送っていただいていたというような組合員もいたという報告を受けております。公共交通を守ろうという意識の現れじゃないかと思っております。

続いて、厳しい事業実態ということでお話をさせていただきます。これは、赤で示させていただいたように、東武バスだけではなく全国のバス事業者に言えることだと思います。この間、私も長く携わっているんですが、今ほど運転士不足というのが深刻な状況になっていることはございません。これについては、昨年12月20日にバス運転士の確保及び育成に向けた検討会が開かれ、ここには東武グループの中のウエストの社長も出席をして、内容については報告を受けておりますが、これについては6月頃に取りまとめをするということで、私たちとしても期待をしているところです。

東武バスグループの実態としては、分社以降は35%の離職率ということではありますが、先ほども申し上げましたとおり、ダイヤ数を増やしておりますので、乗務員が足りません。新規採用については、分社以降12年間、毎月のように入社試験を行っている状況ではありますが、入社をしていただいても残念ながら35%近くの人が辞めてしまうような現実があります。

また、特徴的なのは2002年の入社時の平均年齢が36歳だったのが、2013年には40歳ということで、高齢化してきているということでもあります。私が入社した昭和63年には平均28歳くらいでした。それがどんどん高齢化になっているということです。

組合としても採用試験にも立ち会います。その面接の中で、何か心配事はありませんかということをお聞きすると、運転が不安ですという声が出されます。大型二種免許を持っています。持っている人たちが採用試験に来て、運転の不安を言うというのが実態でございます。大型車の未経験者が多い、これが主な原因だと思います。私たちの頃は教習所では免許は取れなかった時代ですから、トラックで腕を磨いて、それからバスの乗務員になるという道があったんですが、今はそういうことではなくて、様々な職種を経験しています。本当にいろんな職種の人があります。そういった方たちがいろんなことによって転職をしている。そういう中で、非常に厳しい実態があるということでもあります。

そのような中であって、私たちは女性ドライバーの積極的な雇用にも取り組んでいます。ジョブリターン制度というのは女性が結婚したり、出産をしたり、育児、介護などにより退職をした場合であっても、本人が希望すれば再入社を認めるという制度です。また、育児休職援助金というのは、育児休職中の法律に合わせて8割の保障をするという制度でありますので、働いているときの8割保障を受けながら、育児休職を得られるという制度です。これらも現に活用している人がいるというような中で、今後も女性運転士の積極的

な活用を進めていきたいと思えます。また、女性は運転士だけではなく、事務員もおりますので、事業所の施設の改善や労働条件の見直しというのを進めながら、女性が働きやすい環境整備に努めているところです。

運転士の自社養成制度については、昨年4月に始めました。これは普通免許を持っている方でも入社をしていただきながら、免許をまず取ってもらう。費用については会社が全額負担をします。まず免許を取っていただいて、それからバスの運転に携わってもらうということでもあります。免許を持っている人たちだけではもはや遅いという中で、独自の制度なんです、企業の負担がかなり大きいというのも背景にはあるということでもあります。現在、13人の方がこの養成制度により入社しております。

このような状況から要員不足は深刻であり、今後、このような状況が続くと、不採算路線の廃止で、この要因不足を補わざるを得ない日が来るのかなということも、私どもとしても大変懸念している状況であります。

魅力ある仕事への回帰ということではありますが、この記載のとおり、非常に今、私たちの民鉄バスの運転士の労働時間、それから年間所得というのは他産業と比べて非常に低位にあるという実態があります。これは昨年12月の運転者の確保及び育成のための検討会でも出された意見だと思っておりますが、これらを一刻でも早く改善することによって、社会になくてはならない産業だと考えております、魅力ある仕事へと、何としても回帰をしていきたいと思っております。

資料をおめくりいただきまして、4の求める制度的枠組みということではありますが。まず、我が国ではバスのみならず交通事業全般が独立採算経営となっており、この原則ではカバーできない輸送領域、いわゆる地方路線に対する政策が不十分であるという認識をしております。

今般の交通政策基本法に基づき、国・地方公共団体・事業者が連携して、バス事業の持続可能なビジネスモデルを確立すべきではないでしょうか。民間だけでは採算が合わない事業については、公の責任を明確にした制度的枠組みが必要だと考えております。その際には、責任分担が曖昧になりがちな第三セクター方式を踏まえ、官と民の役割分担を明確にした方式の導入が求められると考えております。例えば、「生活交通サバイバル戦略」におけるバス車両の更新対策としての「公有民営方式」の導入というのがあります。こういったものも一つだと考えております。これは画期的な制度と認識しております。

今後、少子高齢化社会を迎える中、事業者任せだけでは地域公共交通の維持はもはや不可能だと思います。個別労使での取り組みには限界があります。地方公共団体が地域公共交通の再編を主体的に担う仕組みを構築してほしいと強く願います。これは例えば収益路線における複数事業者の競合による消耗戦の排除、こういったものがあると考えております。

最後に、交通政策基本法の具現化に向けた交通政策基本計画小委員会で、バス事業に携わる立場から発言の機会を与えていただいたことに感謝申し上げます。ご清聴ありがとうございます。

ございました。

【浅野委員長】 それぞれ大変貴重なプレゼンテーションをいただきまして、ありがとうございました。意見交換に入らせていただきます。今日は、委員間又は委員と当局の話ではなくて、プレゼンテーションをいただいた方とのご意見を交換できたらと思います。よろしく願いいたします。

【家田委員長代理】 どうもありがとうございました。東京大学の家田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

1点、一色さんにご質問させていただきたいと思います。お配りいただいている資料の4ページのところに「厳しい経営環境の中で、規制改革への期待」ということがあって、先ほど、時間のご都合からあまり詳しくはご説明されなかったんですが、もう少し中身を具体的に知りたいんですが。特にこの安全や雇用などの分野の社会的規制の見直し。後半の技術の発展や何かについては大体想像がつくんですが、この安全や雇用などの分野の社会的規制についての的確な見直しというところに関するお考えをもう少し教えていただけたらと思います。

【一色社長】 まず、前提として、現在、私どもも昔の需給調整が廃止されてまして、参入も自由だし、撤退も自由と。自分の力で生きていけと、離島航路以外はそういう環境に置かれております。それで、私どもとしては、そういうことであれば、いろんな縛りをできるだけ解いてほしいということで、事業規制を含めて、安全規制、雇用などの分野についても規制緩和をお願いしたい。ということで、事細かな話が現在ご当局の方へ私どもの要望を出しております、今、役所の方と協議をさせていただいております。

例えば技術進歩が進んできているのに、規制は依然として昔のままです。今の船の機器もほとんどエンジンその他についてはコンピュータ組込になっておりますので、できるだけ、そういう時代にマッチした規制でお願いできないだろうか。

例えば自動車の場合ですと、新車を購入すれば、検査は通常2年に1回のところが3年になるわけです。そうすると、中古車で車検を受けるよりももう新車に買い換えようかというインセンティブが働くだろうと思うんですけれども。私ども新造船の場合は、新造船を作っても毎年検査が要ると。で、その船の検査は、例えば私の700トンの広島へ行っているような船ですと、年間1500万ぐらい検査費用がかかるわけです。それから、高速船ですと、2000万以上の検査費用がかかる。そういうことで非常に負担になっている。これを少し軽減できないだろうか。技術進歩に合わせてですね。

それから、もう一つ、雇用の面で言いますと、船に乗っているということで、もちろん船の運航に携わる船員さんが船員手帳を持つことが必要なのは十分分かりますし、一定の資格試験を取ることも必要だということは分かるんですけれども。例えば船の店員の女の子にも船員手帳を全部持たせてやってるわけですね。そうすると、陸上の売店と、例えば私どもの広島へ行っている航路は1時間か2時間の航路でも、船に乗るということで、船員手帳を持たせて厳しい規制がかかってくるわけです。陸上とどこが違うんだろうかと。

そこら辺を少し見直していただけないだろうか、こういうご要望をさせていただいております。

【家田委員長代理】 ありがとうございます。

【原田委員】 東京大学の原田です。どうもありがとうございました。齋藤さんに。資料の13ページで、「国際ハブ空港として世界第2位の取扱量を誇るインチョン（仁川）空港から、特に地方空港発着貨物を羽田空港へ引き戻し、空港活性化を目指す」という大変に力強いことが書いてあるんですが、その前の国際的な地位の落ち込みとか、いろんな制約とかを考えると、僕は必ずしも専門ではないんですけども、具体的にこれが可能だぞというようなところをもう少し説明いただければと思います。

【齋藤常務】 今空港の話が出ましたけれども、これのみならず、港も同様でして、まず、圧倒的にコストが高いです。空港の離発着の料金が非常に高い。それから、港についても岸壁の使用料や入出港に伴うコスト等、これが高いのが一つ大きな背景にあります。それに比べて、競合する他国の港あるいは飛行場が様々なインフラを充実させています。仁川にしても釜山にしても、今現在で言えば、残念ながら私ども日本にあります港や飛行場よりもはるかに使い勝手がよく、効率のいい施設になっております。もともと釜山にしても仁川にしても、あるいはその他のマカオとかシンガポールにしても、その地で消費するものや生産しているものではなく、いわゆるハブとしての機能を持たせているわけでありまして、そういう意味で言えば、日本経済の上がり下がり等ございますけれども、日本の方がとりわけ太平洋を超えた部分のゲイトウェイという機能からすれば、地理的優位性が圧倒的に高いはずなんです。今、私が申し上げましたコスト面とかインフラ面の充実をすることによって、昔のようにハブ機能を取り戻すことは十分可能ではないかと。あるいは取り戻さなければならないと考えております。

【原田委員】 論旨は分かりますが、圧倒的な規模というかスペースというか、大きさが全く違うものできていますよね。そういう点ではどうでしょうか。

【齋藤常務】 まさに船で言えば港を絞り込んで、そこに選択と集中の中で投資をするということだと思うんですね。日本には港が大変多いです。沿岸部に点々とございまして、それらの港が地方自治体と相まって、ポートセールス競争をしているというような実態があります。これを絞り込んでいこうよというのが今の動きだと思うんですけども。先ほど述べましたように海上輸送とコンテナターミナル国内ドレージの3モードをもっと効率化していかないと、なかなか太刀打ちできないと思います。今、ご指摘のとおり、それをどこまでできるんだろうということは一方であるわけですが、それをやらないと、さらに将来、形骸化、空洞化するということは間違いないと思っております。

【大串委員】 成長障害要因のところ、齋藤さんに教えていただきたいんですけども。昔、釜山と博多間でカーフェリーみたいなもので、8時間くらい洋上で税関が開くのを待って、入国審査をしてというような非常に無駄といたしまししょうか、ゆったりといたしまししょうか、そういう時間を過ごすことが今でもたぶんあるんだと思うんですけども。この時

間の制約、8時半から16時半というのは、まるで美術館といたしましうか、お役所仕事といたしましうか、どこがどう関連してこの時間に固定されているんですか。今の情報システムではこういうことは普通起こりえなくて、船上で荷の情報とかすべてポートとやり取りをして、あとは揚げて手続を済ませるだけというような体制がシステム上は簡単に組めると思うんですけれども。

【齋藤常務】 ご指摘のとおり、通関面とか貨物の受給については情報を前もって入手することによって、迅速な貨物の取り込みあるいは輸出が可能になっているんですが、最もネックとなっているのは港の古い慣習とか仕組みとかが残ってしまして、単純に国の施策等だけでは乗り越えられないものが横たわっているということがございます。

【大橋委員】 質問が集中して申し訳ないんですけど、もう2点だけ追加で教えていただきたいんです。まず、お話の中で、鉄道とか海運は柔軟性とか機動性に欠けることをおっしゃっていましたが、もしかして、その中の1例かもしれませんが、コンテナ規格の話がされました。この規格の話というのは、1事業者ではなかなかやりづらいというお話もあったんですけど、おっしゃった柔軟性とか機動性がトラックに比べて欠けるというのは、この点だけに限るのか、あるいはほかにも重要なボトルネック等あれば、思い当たることを教えていただければ参考になります。

もう1点は御社の事業に関するところなんですけど。基本的に日本国内の背後にある需要がやはり事業の基盤になっているのか。あるいは、先ほど多国間の輸送のお話もされましたけど、そういうふうなものにだんだんシフトしていくのか。若干、今回の基本法の趣旨とは異なるかもしれませんが、そういうふうな事業の方向性を教えていただきたい。

【齋藤常務】 まず他モード、鉄道・船舶の弱点というのを具体的に申し上げたいんですけど。まず、鉄道に対して申し上げますと、鉄道というのは今現在は圧倒的に旅客中心のダイヤを組んでおります。線路があって、旅客中心のダイヤが動いている中で、貨物は言ってみれば、その隙間を走っているとはいいたしませんけれども、かなり走れる時間帯とか速度とかターミナルの用途等で、後回しということではございませんけれども、旅客中心でずっと来た経緯がありますので、その辺の問題があると思います。もしこれが新たに貨物専用の鉄道網を引いたり、そういうことがあれば、その辺の問題は解消されて、もっと動かせると思いますけど、今現在で言えばそういうことでございます。

船については先ほども申し上げましたような慣習や仕組みの問題があると思いますが、それと、やはりこれはいかんせんでしようもないんですが、気象の問題がございます。

それから、私どもの今のビジネスのシフトでありますけれども。おっしゃるとおりで、かなり物の生産がご案内のとおりアジアを中心に海外にシフトしてます。したがって、多少為替が上がり下がりしても、実は輸出入のボリュームというのはさほど動かないというのが実感でございます。その中で、やはり当然ながら日本国内の物流が人口減少で細っていく中で、我々としてはとりわけ東南アジア・中国を中心に、域内の物流、生産物流、そこから欧州・米州に出ていく貨物の取り込み、これらをやっていくと、なかなか事業

の維持拡大はできないと考えております。シフトがかなり変わっているというのは事実だと思います。

【大串委員】 お二方にお聞きしたいんですけど、まず間中さんに。深夜バスが非常に収益性が高く、拡充されているというお話だったんですけども。それこそ先ほどの港湾労働組合との関係で、なかなか通関業務がスムーズに行かないという話があったように、深夜バスを走らせるということ自体がかなり労働過重になりやすいような環境になるかと思うんですけども、その辺り、組合の方との調整というのはどうなされたのでしょうか。

【間中執行委員長】 深夜バスについては、先ほど申し上げましたとおり、重要な増収源となっております。深夜バスを走らせようと言ったのは、実は組合員なんです。職場の組合の方が、先ほど申し上げたとおり、東武鉄道から分離独立したときに、大幅に労働条件を見直したわけございまして、二度と同じ思いをしたくない、職場を守るのは自分たちの力なんだということで。確かに以前でしたら、反対しました。夜は寝る時間だと言っていたのは私たちですから。

ただ、現実的に考えて、これからは生きていかなくちやならないということの中で、終電の後。後というか、終電ですね。終電まで走ってなかったんですね、大宮でも、バスが。それをきちんと終電まで走らせようと、あるいは終電以降にも走らせようと。池袋から、山手線の終電が終わった後走らせている。これは全部職場の人たちからの声で、収益性を上げていこうと。そして、労働条件を再び向上させていこうというようなことで実施してきた経緯があります。あとは工夫をするんですね、ダイヤの編成で。その話をすると長くなりますけど。いろんな工夫をして、確かに大変なんですけど、見返りがあるような、そういう努力をしているということでもあります。

【大串委員】 もう1点、別の視点からですけども。三澤さんにお聞きしたいのですが。コミュニティバスとか非常に自治体が関心を寄せてまして、これから普及させていかないといけないし、もっと本数的には増えていくんじゃないかと思うんですけども、先ほど状況は厳しいんだとおっしゃいましたが、何が足りないんでしょうか。そもそもの基本設計が間違っているのか、需要が予想していたよりも圧倒的に少ない状況で、今後、後期高齢者になられる方が、まだ60代後半で自力でモーダルシフトにならない状態だというのが原因なんでしょうか。その辺りをどういうふうと考えてらっしゃるか、教えてください。

【三澤社長】 先ほど来申し上げたように、各自治体によって取り組みにかなり温度差があるのが実情ですね。例えば簡単に言うと、首長さんが選挙公約に掲げたから、とにかくやるんだというようなところもございますしね。先ほどの大和市の例のように、住民のアンケートに基づくと、そういうものもあります。最終的に我々がお願いしたいのは、自治体も含めて、住民の方のいかにアピールをするかですね。今のところ、中井町では、当初の目論見の約半数でございまして、それでもかなり増加傾向にあるものですから、そういう努力を今後も住民の方の意見を聞きながら絶え間なくやるということが必要だと思います。

【家田委員長代理】 続けて僕も。地域の交通について。神奈中さんはバスの最大手でしたっけ。西鉄の次だっけ。

【三澤社長】 グループではやはり西鉄さんだと思います。単体では最大になってます。

【家田委員長代理】 どちらにしても大手さんでいらっしゃるんですよね。それで、この交通政策基本法もスタート点なんかを考えると、地域の公共交通というのが一番気になるところでして、そこを特にご意見賜りたいと思っていた点なんですけれども。

この交通政策基本法は、よくよく読むとなかなかアンビシャスなことも書いてありまして、基本理念みたいなことは、まあ、こう書くだらうなということなただけなんです。なかなかここまで書くかというくらいに一生懸命書いてくれたところもありまして。例えば事業者は、バス会社も含めて、正確かつ適切な情報の提供に努めるものとするとか、要するにデータ公開をしろとか。国民等の役割というのもなかなかすごいことが書いてありまして。国民はこの基本理念を理解しろと。それから、その実現に向けて国民が自ら取り組むことができる活動を主体的に取り組むよう努めろと。それで、国や地方自治体を実施する交通の施策に協力しろと。というようなことが書いてあるんですよ。

それで、承りたいのは、一つはデータの公開。場合によっては経営情報にかかわることだけど、それに関するお考え。もう一つは国民等がこうやって努力しろとか書いてあるんだけど、地元でおやりになっていると、恐らく住民の方々のやり取りは多いと思うんですけど、その辺についてアイデアとか、あるいは、こういうふうには理念は書いてあるんだけど、具体的に何をやるかって、何もまだ考えてないんですよ。そこについて、お知恵・お考えがありましたら、いただきたいと思います。

【三澤社長】 収支については、以前はお客様の数を毎日カウントしてません。現在はカウントしてますけれども。従来は年数回乗車して、それでカウントしてお客様の数をカウントしてました。それが今 PASMO の導入によりまして、かなり精度が高くカウントできるようになりました。当社では路線別でほとんど 100%に近い数字で把握をしております。ですから、今後について、たぶん地方自治体もそれを要求されると思います。支障のない範囲内で我々も謙虚にそういう数字は提供したいなと今のところは考えております。

それと、今、お客様をいかにして集めるかという話については、これはたまたま十勝バスの野村社長を個別訪問したり、あるいは統計を取ったりとか、そういうようなことがあるわけですけども。いずれにしても、過疎地域・空白地域については、やはり事業者あるいは自治体も一緒になって、細かい要望の聴取が必要だと思います。最終的には、いかに住民の方にご利用いただけるか、そこにかかっていると、私は思っています。

【浅野委員長】 ちょっと突っ込んで話を伺いたいんですけども。自治体の方というのはバスが中心になって、タクシーと一緒に、地域の足を本来の地域のやり方で永続的に進めていきたいと考えているんだと思うんですよ。ところが、小さな町になるに従って、事業者の方とそういうことの調整・話し合いをするということに自信がなくなってくるということもまた事実だと思うんです。

また、今回の基本法では小さな市町村だけではなくて、県または複数の市町村が一体になって計画を作ることもできる。そういう自由度が幾分高まった。ただ、お互いが合意したものは守らなければならない、そういうふうな責務をに相当するものが増えている。というところで、事業者の方は、どちらかというと経験が豊富だから、ある程度のことは見通せるんだと思うんですけども、自治体の方は、場合によっては経験不足なところもあるし、こうやっていったいいかどうか、不安がっているところもある。その辺、うまく誘導する方法というのはありますか。

【三澤社長】 正直言います、これといった妙案がないのが実態です。手前どもの担当者も自治体によって苦勞する温度差はかなり高低がありますね。あるいは、ほかの自治体はこういうことをやっていますということを申し上げるのが一つの方策だと思いますね。かなり自治体によっては先進的なことをおやりになっているところがあるわけですね。そういう市町村に対してこういうことをおやりになりますよということが必要だと思いますね。

あと、先ほど来、基本法の問題では、広域連携はそれは法律できちっとやってもらわないと、我々事業者としてはどうにもならないということだろうと思います。

【浅野委員長】 やっぱいい成功例がなければ次はない。成功例というのは、安直に考えると、大手の事業者さんと先進的な市町村との先進的な例となってくるという場合が多いと思うんですけど。今日教えていただいたのは、大きな市も入ってますけど、比較的小さい市ですが、もう少し広がりを持った地域に対する神奈中さんの計画というのがあって、全国的ないい例だなというようなものはありますでしょうか。

【三澤社長】 正直言って、これといった妙案はございません。ですから、担当者に言っているのは、なるべく、その地域、自治体に合った特色に基づいて対応しよう。ですから、とにかく今後については、事業者あるいは自治体の知恵の勝負だと思います。残念ながら今の時点で、これといった妙案はございません。

【家田委員長代理】 労働組合的なところにもお声をいただきたいんですけど。今日のお話は、働く方も経営にというか、サービスの提供に対して実に積極的に取り組んでいるよと、こういうお話だったと思うんですが。御社のような大きなバス会社じゃなくて、小さい高速バスで、一昨年ですかね、事故が起きましたよね。ああいうところは大きな組合で働いている人がプロテクトされているという状況でも必ずしもない。あまり詳しくは私は知らないんですけども、やっぱり非常に作業環境の厳しい中で事故が起きましたよね。それから、もうしばらく前ですと、トラックの方でも労働時間が大変で、心配な事態が随分ありましたよね。安全を確保するというのは輸送業務の最大の使命って、どこかに書いてあるような話ですけども、ありますので、その中で労働組合が果たす機能というのは決して少なくないと思うんですよ。

質問は何かというと、先ほどお話ししたように、でかい会社ばかりじゃないから、いろんなタイプの働く形態もあるし。常勤じゃない人もいるし。そういう中で、働く人たちの

立場から見たときに安全管理ってどうやってしていったらいいのかについて、もしお考えがありましたら、伺いたいと思います。特にどこの会社とは言いませんけれども、データの改竄というようなのが、今さかんに話題になってますよね。あれも有識者っぽい人が、いや、組合が悪いんだというようなことを勝手に言う人がいますけど、なかなか私はそれは理解できないところですけども。そういうようなことも含めてお考えをいただけたらと思います。

【間中執行委員長】 実は、私が働く交通産業の最大の使命というのは、お客様の命を預かっているということだと思います。これは労働組合、会社の区別なく当然のことだと思います。それに対して、私たち労働組合としては会社に対するチェック機関だという認識を持っています。

したがって、先ほども申し上げましたとおり、要員不足が、勢い、労働時間の長さにつながっていくというような状況が垣間見られます。今、私たちはもちろん法律の下に働いているわけですが、改善基準に則って働いていると。これを必ず守る、守らせるというのが労使の確認事項でして、それをオーバーしないようにするためには、職場の中で勤務の平均化というのを図っていかなければならないというのが大きな課題なんですね。

ダイヤがありまして、それだけやってたんじゃ回らないわけでありまして。誰かが休んだときには、その代わりに誰かが出なくちゃならないとあって、いろんなシステムがあるんですが、それらの運行を確保するためにはやはり職場の仲間たちが皆で協力してやらなきゃならない。というのは、今まで改善基準等があまりうるさくない時代では、うんとやる人はやっちゃうんですね。稼ぎたいという人はうんと仕事をしちゃう。一方で仕事をしたくない人もいるんで、それで回っていたのが現実なんです。今はそうではなくて、やっぱり安全を確保するには皆平均に勤務していこうと。それを会社が業務命令で押し付けるのではなくて、私たちが自らがそこはやっていこうよというようなことも、労働組合としては取り組んでおります。

また、さっきも申しあげたとおり、東武のグループの中には小さい会社もあります。40人くらいの一つの事業所が会社になっているようなところもあります。組織化しているところでは、いろんな上部団体等も一緒ですので、そういったところにつながり。あとはグループ労連という中で、交通部会という形でバス屋だけ集まっているいろんな話をすると。というような状況の中で、うちの取り組みを伝えながら、お客様の命を守ることは自分たちの命を守ることにつながるんだということで、仕事は大変な部分もありますけど、何とか私たちの力で、会社に対する目を光らせながら、組合としてもそれらを守っていこうというような取り組みをしているということでもあります。

【家田委員長代理】 ありがとうございます。

【原田委員】 今日の労働組合とかのお話で、運転士不足ということは、従来から言われていることで我々も認識してはいるんですけども、実際になかなか難しいということでお話があったんですけども。運転免許の制度とか、バスの車両の改善であるとか、何か

周りの条件を変えることで、運転士不足を解消できるとか、できないとか、そういう議論はないのでしょうか。可能性あるかなということ。

【間中執行委員長】 私たちが入った頃というのは、先ほど言ったように、トラックにずっと乗ってて、それから転職をすると。それだけトラックというのは過酷な仕事でありました。それが今はバス自体も過酷な仕事になってきておる中で、やはり入ってくる方はいるんですね。辞めなければ足りてるんです、人は。先ほど言ったように、採用はずっとこの間していて、埋まるんですね。埋まるんだけど辞めちゃうというようなことの繰り返しなので、一番いい解決策は、今、私たち労働組合として言っているのは、せっかく入社してくれた方に辞めないでもらおうと。そうすれば、全く問題はないわけなので、そのところを何とか。とりあえず、それで今済んでいるわけで。運転士不足なんですけど、その原因というのは離職者が多いから運転士不足に陥っているという状況なんです、今のところ。これが一歩進むと応募者が少なくなってくる。今のところは入ってきた人をしっかりとつなぎとめていく活動を組合としてしようよと。福利厚生とかいろんな部分を説明しながら。短絡的に見ちゃうんですね。入社してくる。たまに公営事業者が募集をします。そうすると、わーっとそっちへ受けに行っちゃうんですね。そういうことで、長期的に見てもらえないというような状況なんです。だから、目の前の労働条件がいいところに行っちゃう。あるいは、さっき言ったように経験がない人ですから、バスの運転手というのがこんなに遅くまで仕事があるとは思わなかったという人も事実いますから。そういった形でどんどん転職をしてしまうというような状況になっちゃってます。応募者もいて入社もするんですけど、その後、そういった形で辞めてっちゃうと。そこが難しいところだと思います。

【原田委員】 今のお話は分かるんですけど。例えば大型の免許を取ってくるということが条件になっていて、それは命を預かってバスを運転するというので、必ず必要だということ。いろんなことでよくあるのは昔作った制度だと今の状況に合わないというようなことがあって、免許をもう少し変えた方がいいというような議論はないんですか。

【間中執行委員長】 免許自体は今は逆に取りやすいんですね。教習所でお金を出せば取れるような制度になってます。昔は教習所で取れなかったですから。

【原田委員】 逆に取りやすくして、取った人が入ってくるけど、十分でない。

【間中執行委員長】 うちの会社でも養成制度もしてますので、普通免許のお金も会社で出して。お膳立てをしてるんだけど、なかなか。実際運転ができないという人が多くなってきている。免許は持っているんですけど。昔は本当に腕がなかったら取れなかったんですね。その代わり、2,000円とか3,000円で取れたわけです。

【大橋委員】 今回お話を伺った感想めいたことを。特に東武さんの資料の最後の方に書かれていた、要するに少子高齢化で地域交通の維持というのはもはや民間事業者では不可能じゃないかと、かなり強烈なメッセージを言われているんだと思うんです。ここまで行くのかどうか、私、必ずしもはっきりしないところはあるんですけども。少子高齢化を迎えているということは、いろんな産業、国内の小売、外食等々、迎えているわけですね。

そうしたところ、私が見聞きしているところから言うと、彼ら自身の現在の振り返りというのは、今までマーケティング活動ってやってたかと。そもそもチーフマーケティングオフィサーっていたかと。そういうふうな振り返りってあるんですよね。それで、ちょうど消費税の増税もあって、電子マネーでの乗車の流れというのがたぶんあって、そうすると、どこで乗った、どこで降りたというのがデータとして取ろうと思えば、システムを据えることで取れると思うし。それと、居住のマップを付け合せたりすることによって、もう少しサービス提供を、ターゲティングを絞っていくとか、路線の張り方も含めて、バスというのは機動的にできるところも、鉄道と比べたらずっとあるんじゃないかと。そうしたところにもう少し突っ込んでマーケティングを考えていくような方向性も、これは労組がやるのか、経営がやるのか、双方だとは思いますが、もう少しそういうふうな押し出しがあってもいいのかなというのが、個人的な素人考えですけど、そういうふうなことというのはやっぱり難しいと考えていますか。

【間中執行委員長】 おっしゃるとおりだと思います。実は、先ほど申し上げましたとおり、活性化委員会というのを開いてまして、職場の労使全体が集まって、そういったところで、まさにそういったことが必要じゃないかという議論をしているところであります。乗降調査とか、沿線の人口とか、そういう調査も行っているわけでありまして。それに基づいて、もうちょっと路線が拡大できるんじゃないかとかいうようなことも議論をしているところであります。あるいは大型店舗が開店するとかという情報に合わせて、いち早く路線を引っ張ったりとかいう柔軟なことも労使で確認をし、行っているところであります。

書き方はこうだったんですけど、人任せじゃなくて、自分たちの職場は自分たちで守っていくということを前提として。地域公共交通会議にも職場の代表が入って、いろんな意見反映も行っています。市町村単位の。そういったところでもいろいろコミュニティバスの要望とか、いろいろ意見も言いながら、活動をしているということです。ちょっと説明不足で申し訳ありませんでした。

【浅野委員長】 今日は貴重なご意見をたくさん賜りまして、どうもありがとうございました。いただいたご要望をまたこちらで議論するときに貴重な情報として参考にさせていただきます。それでは今日のヒアリングはこれで終了したいと思います。以降の進行は事務局にお願いします。

【桑田企画官】 浅野委員長、ありがとうございました。三澤様、一色様、齋藤様、間中様におかれましては、お忙しい中、ご説明と意見交換へのご対応をいただきまして、大変ありがとうございました。事務局から最後に2点ほど連絡事項がございます。本日の議事概要については、近日中に国土交通省のホームページで公表したいと考えております。また、詳細な議事録については、後日皆様に送付させていただき、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。それから、次回のこの小委員会の日程については、委員の皆様にご案内のとおり、来週、4月21日月曜日の13時から15時で会場はこの建物の4回にございます特別会議室となりますので、ご参集のほどよろしくお願いたします。それで

は、以上をもちまして第1回交通政策基本計画小委員会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

〔了〕