

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第1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

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第1回）

<交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会>

議 事 次 第

日 時 平成 18 年 3 月 31 日（金） 14：00～15：44

場 所 国土交通省 4 階特別会議室（中央合同庁舎第 3 号館 4 階）

1. 開 会
2. 局長あいさつ
3. 委員長あいさつ
4. 小委員会の設置について
5. バス事業の現状について
6. 問題意識と検討の視点
7. 今後の進め方について
8. 閉 会

○旅客課長 それでは、定刻になりましたので、今後のバスサービス活性化方策検討小委員会の1回目を開催させていただきたいと思えます。

本日は、3月31日年度末の大変お忙しいときにお集まりいただきまして、ありがとうございます。私は、旅客課長の田端でございます。事務局として務めさせていただきたいと思えます。

まずはじめに、本日の小委員会の議事等につきましては、公開という形で近年の審議会はやらせていただいておりますので、あらかじめ御了解をいただければと思えます。

それでは、冒頭、宿利自動車交通局長よりごあいさつをお願い申し上げます。

○自動車交通局長 自動車交通局長をしております宿利でございます。

今日は年度末のギリギリのときにお集まりいただきまして、お忙しい中誠にありがとうございます。せっかくですから、ここの御審議いただく背景とか問題意識とか少しお話をさせていただければと思えますが、昨年度末で自動車の保有台数が我が国で7,900万台を超えることになりました。私ども今後の見通しを予測しておりますが、微増傾向で8,000万台を遠からず超えるかなと思っておりますが、しかし、中身はいわゆる登録自動車はここ2～3年前からむしろ減少に転じておまして、軽自動車が増えている部分が全体の自動車の保有台数の増になっていると。しかし、8,000万台を超えたところから、どんどん右肩上がりということではなさそうだということでもありますから、やはりいわゆるモータリゼーション、車社会というものが進展してきましたものもある程度先が見えてきたという時代になったのかなと思っております。私ども車社会がいよいよ成熟の段階になりつつあるという基本認識を持っておまして、そういう中で自動車交通行政は何をすべきかということになるわけですけれども、一言で言えば、やはり自動車が持つ非常に高い利便性というものを最大限に活かしながら、しかし、国民の安全・安心といったものをきちんと確保していくということに尽きるかと思っております。

もう少しブレークダウンしますと2つになると思うんですが、1つは、自動車の負の側面ですね。やはり交通事故に代表される安全の問題、それから、被害者救済の問題、それと環境負荷の低減というところについて、きちんと対応していくということだと思っております。これは今いろいろな取り組みをしておまして、新たに運輸安全マネジメントという手法を導入することにいたして、この法律はつい昨日、一昨日でございますが、国会で成立をいたしました。それから、監査みたいなものも強化しなければいけないということで2月からスタートしておりますし、明日からは、実際は月曜日からになりますが更に強化をし、厚生労働省と連携を深めて対応していくことになっております。

それから、運行管理みたいな話は、月曜日から会議をスタートいたしますが、もう一度総点検をして安全対策の徹底を図ろうというような取り組みをしております。

それから、自動車そのものの安全確保の問題は今日午前中、委員長にも入っていただいて御審議をいただきましたが、同じ交通政策委員会の自動車の車両安全についてのワーキンググループで議論しておりまして、5年先、10年先をにらんで、いかに安全を確保するか。先進安全自動車の普及を初め、いろいろなプログラムを用意して取り組んでいきたいと思っております。

そういう取り組みと併せてもう一つの課題が、高い利便性を生かしつつというところがきちんとうまくできているのかどうかということではないかと思っております。自家用自動車をフルに活用できる方とか、公共交通機関が比較的快適に利用できる人は勿論いいわけでありますけれども、現実の世の中では、むしろなかなか自動車の利便性を享受できない人たちが増えつつあるというのが実態ではないかと私どもは思っております。そこが、公共交通の出番でありまして、どうしていくかと。

実は昨年秋に、委員に大変御尽力をいただいたのでありますが、2つの検討を行いました。1つは、コミュニティバスとか乗合タクシーとかそういう従来の路線バスサービスがなかなか手が行き届かないようなところで、いろいろ地域の工夫で広がっておりますサービスをもう少し体系的に位置付けて、復旧がしやすいような仕組みをつくると。そのときに、地域、住民、地方公共団体、利用者などが主体的に取り組みの主役になれるような仕組みを導入できないかという検討をしていただきました。

それから、もう一つは、公共交通自体がなかなか利用できない方、つまりはこれからどんどん増えていく高齢者の一部の方、それから、障害者の方、こういう方はやはりスペシャルトランスポートサービスと言っておりますような、公共交通のもう少し外側にある個別の移動ニーズにきちんと応えていけるような社会の仕組みをどうつくるかという、この2つの検討をお願いしまして、年末までには一定の結論をいただいて、今それを受けました道路運送法の改正案を国会に出しております。4月には衆議院の審議をしていただけたらと思っておりますが、是非これは今国会で成立をしてスタートをさせたいと思います。

そういう取り組みをしておりますけれども、もう一度翻って、いわゆるバスサービス全体自体が都市部、地方中核都市、更に地方部を含めていろいろな課題があって、ここを立て直す努力をしなければいけないのではないかという認識で、この検討の場をお願いしたわけでありまして。

1つは、やはり新しいいろいろなサービスを利用者が利用できるような形で実現しなけ

ればいけないという課題もありますし、どんどん細っていきます地方の生活路線をどうやって国と地方公共団体と交通事業者と住民で維持していくかという問題もあるわけですが、中長期的な視点からは是非有益な御審議をいただければと思います。

後ほどスケジュールの説明を予定していますが、来年6月を一応ターゲットにしておりますけれども、まず今年6月までに一つ区切りをつけて、平成19年度の予算や税制に反映できるようにしたいということ。それから、年末にはまた一度区切りをつけて必要な制度改正に対応できるようにしておきたいということ。それと、平成20年度をにらんで来年6月には最終的に取りまとめるというような感じで考えておりますので、是非御協力のほどよろしく願いいたします。どうもありがとうございます。

○旅客課長 それでは、ここで委員の方々の御紹介をいたしたいと思います。たくさんの方の委員の方をお願いをしておりますが、事務局から簡単に御紹介させていただきます。

○旅客課課長補佐 それでは、資料の中に委員等名簿ということで入れさせていただいておりますが、そちらを私の方から読み上げさせていただきます。

まず、早稲田大学大学院商学学術院教授、杉山委員長。

サントリー(株)次世代研究所部長、佐藤委員。

全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、設楽委員。

(社)日本ツーリズム産業団体連合会会長、船山委員。

淑徳大学客員教授、廻委員。

一ツ橋大学大学院商学研究科科長、山内委員。

(社)日本バス協会会長、齋藤委員。

交通ジャーナリストの鈴木委員は本日御欠席でございます。

東京海洋大学海洋工学部教授、寺田委員。

横浜国立大学大学院環境情報研究院教授、中村委員は本日御欠席でございます。

読売新聞東京本社編集局解説部次長、南委員。

神姫バス(株)代表取締役社長、上杉委員。

日本私鉄労働組合総連合会中央副執行委員長、住野委員。

西日本鉄道(株)代表取締役社長、長尾委員。

十勝バス(株)代表取締役社長、野村委員。

富士急行(株)代表取締役社長、(社)日本バス協会地方交通委員会委員長、堀内委員。

西武バス(株)代表取締役社長、山内委員。

しずてつジャストライン(株)代表取締役社長、山崎委員。

岩手県盛岡市長、谷藤委員、代理で本日は鈴木建設部次長が御出席でございます。

埼玉県三郷市長、美田委員、代理で大野課長補佐が御出席でございます。

以上です。

○旅客課長 それでは、まず、この委員会の委員長につきましては、交通政策審議会の自動車交通部会長でもいらっしゃいます杉山先生にお願いをしたいと存じます。つきましては、杉山先生よりごあいさつを冒頭お願い申し上げます。

○委員長 進行役を仰せつかりました早稲田大学の杉山でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

今回のバスに関する制度は、平成9年から平成11年まで開催されました旧運輸政策審議会の答申が基礎になっております。実は私、そのとき委員会の委員長代理を務めさせていただいたものですから、この問題に関しましてはずっと関心を抱き続けてまいりました。更に、バスの動向については少なからず心配等々をしていた一人でございます。

乗合バス事業に関しましては、言うまでもなく地域の足として極めて重要な役割を果たしております。しかしながら、バス事業の経営環境はマイカーの普及、過疎化の進展に伴い、昭和40年代の初頭をピークに減少の一途をたどっているという厳しい状況が続いております。この認識は、運政審時代に私どもが取り組んでいた状況と基本的には変わっていないと思います。

昨今、急速な高齢化が進展してまいりました。元気なお年寄りが増えたということも確かではございますけれども、自家用車を運転できないあるいは運転に困難を伴うというような移動制約者の方がますます増加することが予想されておりますので、国民のモビリティを確保する上ではバスは不可欠なものであるということは、改めて申すまでもないと思います。

一方、新しい状況といたしましては、地域の自治体や住民が中心となってコミュニティバスやデマンド交通などが導入され、地域のニーズに細かく対応した再生がなされているということも聞いております。これは注目していいことではなかろうかと思っておりますけれども、路線バス全体としてみますと非常に厳しい状況にあるということは変わりないと考えております。

こうした中で、先ほど私が申し上げました運政審答申から数えてみますと既に7年が経過している、こんなに経ったのかなという思いがしておりますけれども、それに伴い、運政審答申を受けて道路運送法が改正になったわけですが、その改正道路運送法も5年目を迎えるという状況でございます。したがって、この時期に今後のバスサービスの活力を取

り戻す施策について、活発に議論をさせていただくということは非常に重要であって、また、時期を得たものであると考えております。本小委員会では、バスの果たすべき役割についていま一度再確認するとともに、地域の実情に即したバスサービスを安定的に供給するためにはどのような施策が必要となるかにつきまして、委員の皆様方と知恵を出し合っていきたいと思っております。先ほど御紹介いただきましたこの小委員会のメンバーは、日本を代表するバス交通の論客の方が網羅されておりますので、活発な議論が期待できるのではなかろうかと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○旅客課長 委員長、ありがとうございました。

それでは、これより進行につきましては、委員長によりしくお願い申し上げます。

○委員長 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。お手元の議事次第によりますと、4「小委員会の設置について」ということでございますけれども、まず、事務局から資料の御説明をいただきたいと思っております。

○旅客課長 それでは、資料1の設置のペーパーが1枚ございます。これに基づきまして説明を申し上げます。

ただいま、自動車交通局長からも申し上げました点、背景でございますけれども、モータリゼーション、少子高齢化、過疎地・過疎化の進行ということで、いろいろ土地行動、ライフスタイルが変化してきてございます。こういう中で、いろいろバスをめぐる課題というものも今後求められてきておまして、平成14年2月に需給調整廃止とする規制緩和が行われ、その改正道路運送法に基づいて行政も運用はしてきておりますが、特にその後、地方部において、なおバスをめぐる経営環境が非常に厳しいところ、輸送人員で見ますと長期低迷が続いているところでもあります。この辺りは、後で資料で御説明申し上げたいと思っております。ただ、バスは通勤通学の足というのは当然の役割ということではありますが、今後は特に高齢者あるいは高校生などマイカーでの移動が困難な人々にとって必要不可欠な交通機関だと認識しております。また、今後の環境問題に対応するためにも、非常に社会的な役割を担っているということでございまして、今般、この交通政策審議会という私どもの国土交通省の正規の審議会の中で、バスの問題につきまして路線バスは当然のことですが、コミュニティバスあるいは乗合タクシー、デマンド交通なども含めました点で中長期的に検討するという御審議をお願いしたいということでもあります。

スケジュールに関しましては、自動車交通局長からも申し上げましたように、来年6月を目途にいろいろ考えていくということではありますが、当面は役所のいろいろな予算、税制などの要求スパンのタイミングに合わせまして、本年6月には一次の取りまとめをその

中で可能な範囲でお願いし、また、12月ごろにはそれに基づくいろいろな仕組みの改正などがございましたら、その段階で取りまとめるというようなことで、最終的には平成19年6月に向けまして、活性化に向けた方策というものを目指して報告をまとめていただくということで御審議を願いたいということでございます。

設置の趣旨は以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。

ただいま資料1の御説明を頂戴いたしました。この小委員会の背景、趣旨、そしてスケジュールの案でございますけれども、これらにつきまして、何か御質問・御意見があれば承りたいと存じます。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、このような形で進めさせていただきたいと存じます。当面、6月までは月1回というかなりハードなスケジュールになろうかと思っておりますけれども、どうぞ御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

続きまして、議題5「バス事業の現状について」でございますけれども、資料2を用いまして事務局から御説明を頂戴したいと思います。よろしく申し上げます。

○旅客課長 それでは、続きまして資料2に基づきまして、バス事業の現状というところをデータなどに基づきまして御説明申し上げたいと思います。

まず、1「乗合バス事業の実態」というところで、まず、事業の概要全般でございます。平成16年度では事業者数が516でございます。このうち民営事業者は477ということであります。車両数は5万8,000両、従業員数が9万5,000人ということであります。うち運転者数が7万2,000人という内容になってございます。輸送人員でございますが、前年度と比較して3.2%減となって、42.8億人ということでございます。売上高は9,700億円ということで1兆円を割ってございます。中小企業割合、これは資本金1億円以下ということでございますけれども、68%という状況になってございます。

(2)経営状況の全体の概要でございますが、これは私どもの統計の中の保有車両数30両以上の乗合事業者253事業者を経年でデータをとっております。この中で見ますと、営業収支率が92.6%ということでございまして、このデータは高速バス、定期観光バスは集計から除いてございます。

(3)は経費の内訳でございます。この道路運送事業、基本的に人件費いわゆる労働集約産業ということで、バスの場合は人件費63.7%ということでございます。近年、軽油の高騰がいろいろ社会問題になっております。燃油費は6.5%でございます。車両修繕費が4.6%、車両償却費4.7%、このような状況になってございます。

(4)事業規制でございます。これは繰り返しになりますが、事業への参入は従来の道路運送法でございましたら免許制ということで、需要と供給バランスを見て、需要に対して供給力が足りている場合には新しい事業者の免許はしていないというやり方でしたが、先ほど委員長からもございました、前回の運政審でこの点を許可制ということで、許可の要件、安全確保がきちんとされているかどうかという点、あるいは適正運営能力があるかという点でございまして、この点をクリアして一定の諸条件を確保できるという事業者には参入していただくという形になってございます。

あと、退出は事前届出制、ただ、生活交通の確保に関しましては、そこが退出しますと生活交通の確保ということで地域住民に影響がございましたから、ここは事前の届出制ではありませんけれども、一定の生活交通確保のための期間を確保するというやり方でやってきてございます。

運賃も上限の認可制ということで、これは個別認可ということではなく上限の認可制ということになってございます。

次の2ページ目でございますが、輸送機関別の旅客輸送量ということを表にしております。(1)で、まず国内旅客輸送量のうち自動車によります輸送量は、輸送人員で約75%、人キロベースですと67%ということございまして、自動車交通のウエートは同じように高いわけでございます。

その中で(2)乗合バスの輸送人員と走行キロ、営業収入の推移がございまして、ピーク時であります昭和40年代のころと比べますと、平成16年度はどんどん輸送人員も減ってきているという内容でございます。この点については、次のページにグラフで整理を簡単にしております。輸送人員は青い「◆」でございまして、昭和40年代のピーク時から見ますとずっとへこんできていますけれども、平成5年のときあるいは平成10年から見ましても、輸送人員がこのように下がってきているということございまして、これに伴って営業収入というものも下がってきているという状況でございます。

その下の図が三大都市圏と地方と分けて整理をしております。これは全国の比較の部分と、三大都市圏ということで比較をいたしますと、三大都市圏につきましては当然減少はありますが、地方部に比べますと下がり具合は少なく済んでいるというような実態が、この三大都市圏と地方別の輸送人口ということでございます。

次の4ページ目でございます。自動車旅客輸送分担率の推移が書いてございます。これは非常にマイカーあるいは自動車の性能も上がり、あるいは軽自動車なども非常に性能もよくなり、そういうことで分担率ベースでいきますと、昭和50年代を境にバスの割合と

自家用の自動車の割合が逆転し、あとは自家用自動車は引き続き現在も上昇傾向ということとであります。

3「乗合バスの利用状況」でございます。乗合バスの利用回数と平均乗車キロの推移を見ますと、現在は平成16年で国民一人当たりの年間利用回数が34.2回ということとあります。一人当たりの平均乗車キロは6.3kmということとありまして、ここについては近年も少し伸びているという傾向があります。

次の(2)運輸局の管轄エリア別の乗合バス路線の実態ということとあります。これは次のページに系統数と輸送人員の整理の表をつくってございまして、これは当然のことだと思いますが、関東が輸送人員が42.6%ということと系統数が24.5%というものに比べ多くなっているというような状況でございます。九州も同じように系統数が17.8%ということと、これは関東の次に多うございます。輸送人員は12.1%ということとでございます。これは運輸局別に整理をさせていただいたものということとあります。

4「乗合バス事業者の概要」でございます。(1)事業者数と車両数でございますが、まず事業者数は平成10年までは民営事業者は微増を続けていました。そのあと、民営事業者においては分社化というやり方あるいは新規の参入も勿論でございます。増加傾向になってございまして、現在477という事業者数になってございます。一方、公営は民間への移譲なども進められてきていることもあり、現在39というところとあります。

車両数につきましては、昭和50年をピークに減少が進んできていますが、近年ではほぼ横ばいということになってきてございます。

次の6ページ目でございます。事業者の参入状況、改正道路運送法の施行後は、先ほど御説明申し上げましたように、一定の安全関係、経営能力というものを確認チェックをした上で参入は許可を得ればできますが、平成14年2月以降89の新規参入ということとでございます。この中のほとんどが既存事業者の子会社化ということと、子会社としては新しい会社の設立あるいは貸切バス・タクシー事業からの参入という形になってございます。

まず、乗合事業に新規に参入をした会社は33でございまして、貸切事業者などからの参入ということとです。もう一つは貸切の事業者あるいは貸切事業が一定の道路運送法21条に基づいて乗合の許可を経て行うという仕組みがございまして、そういう形態でやっていたものを一般の乗合ということに変えて進めてきているのが13社ということとあります。

これ以外の43社は既存の乗合事業者の子会社化ということとありまして、このグループ経営の中でのいろいろな分割あるいは経営合理化の中で進められている施策ということとでございます。

(2)乗合バス事業者の規模でございます。バス事業の民営の事業者のうち68%が資本金1億円以下の中小事業者という形になってございます。下の円グラフに車両規模と従業員の区分もつけてきてございますが、バス会社、乗合バス事業者の中で10両までとかあるいは10人までの従業員というような小さな会社も比較的多いございます。10両までの会社が132ということで25%を占めています。基本的には、これは定期観光バスのように通常の一般の生活路線の乗合ということと違うような形態の、定期観光バスというものがございます。こういうようなバス会社が各地でございまして、それで132事業者あるというような状況でございます。

7ページ目を見ていただきますと、先ほど申し上げましたように資本金別、1億円以下の中小企業が68%というようにございまして、これが資本金の規模別で整理をした表でございます。

5「乗合バスの経営状況」でございます。これは30両以上の全事業者253社の収支の状況というものを、私どもの方に提出いただき整理をしているものであります。

まず、乗合バスの収支でございますけれども、輸送人員の減少によりまして収入減が非常に続いている中で、これは費用抑制、人件費を初めとしまして経営努力を行ってきておりますけれども、収支につきましては全事業者の総額を見ますと、経常収入はこの平成16年度は前年度に対しまして3.4%減少しておりますが、支出の方は4.0%の減少ということで、トータルで見ますと92.6%という経常収支になっております。真ん中のちょうど薄い青の線でございますが、こういうような傾向になっております。

この中で民営の事業者と公営の事業者と分けて見ますと、民営事業者に関しましては会社のいろいろ経営努力によりまして、平成16年度では96.2%というところで経営の改善によりまして努力の成果がここには出てきております。公営事業に関しましては、収支率で見ますと非常に悪い状況でございますが、平成15年、平成16年と82.8%、82.9%と上がっております。これは公営事業の民間移譲などによる合理化により、そういう意味で経営改善が全体としては図られているという状況であります。公営と民営の差が非常に大きく開いているという実態でございます。

(2)従業員総数と走行キロ当たりの従業員数であります。従業員総数は平成14年度が前年度を若干上回りましたが、全般的に減少傾向に来てございます。走行キロ当たりの従業員数、運転者数もそれぞれ総数同様に減少傾向にあります。8ページ目に経年でいろいろ整理をしております。

(3)事業の原価構成でございます。これはコストの約7割が人件費でございまして、労

働集約型産業になってございます。これは先ほどの民営・公営の収支率の差がグラフでも歴然でございましたが、特に公営事業者にあつては原価に占める人件費の額、割合が高くなつてございます。平成 16 年度で見ていただきますと、人件費が民営は 60.7%、公営は 72.0%ということで、人件費率の差が大きく出てきてございます。

6 「バス運転者の労働時間及び年間所得の推移」でございます。これはバスの運転手さんの年間労働時間も平成 13 年以降減少傾向となつてきておりますが、2,448 ということで、全産業の男子ですと 2,196 ということで、ここも全産業と比べますと多くなつてきているという状況であります。

あと、バスの運転者の平均年齢は 46 歳となつておりまして、全産業では 41.3 歳ということで、全産業に比べまして高くなつてございます。

(2) 公営バス運転者と民営バス運転者の所得推移が書いてございます。まさに年間所得ということで、民営バスの運転者の年間所得、平成 13 年以降全産業を下回っているという状況になつてきてございまして、平成 16 年で 492 万ということで 500 万円を割り込んでいる状況に至つております。公営バスはここに書いておりますが、平成 16 年で 762 万円ということで、極めて高くなつてございます。

7 「事業用自動車の業態別交通事故件数」でございます。(1) 事業用自動車の業態別交通事故件数でございます。これは全体で見ますと平成 11 年度から増加が著しく、近年も増加傾向にあるという残念な結果でございます。これにつきましては、対策を自動車交通局としても取り組み、また来週委員会での議論も進めていきたいと思つております。この中でバス事業につきましては、傾向としては微増の傾向ということで一番下の欄でございますが、3,833 というところでございます。

10 ページ目以降「バスを巡る最近の動向」につきまして御説明を申し上げたいと思ひます。

まず、1 「バス利用促進への新しい取り組み」ということで、特に近年のいろいろなニーズに対応した取り組みということで、(1) 多様な運賃の導入ということがございます。運賃の関係ですから 100 円の運賃というようなものとか、環境定期券などに取り組んでいるという状況であります。

①が 100 円運賃の設定ということでありまして、これは実はワンコインのバスというものが比較的地域との共同の形で進めてきているものがございまして、有名なムーバスというものを 100 円で行い、これは 100 円では民営では成り立ちませんから地域あるいは自治体あるいは商店街などの負担金など、いろいろ工夫をしながら進めてきているものでござ

いますけれども、この100円というのがわかりやすいという点といろいろな工夫を進めてきている中で、全国303地域244事業者で行ってきております。これは利用者にしてしまうとわかりやすい低廉な運賃でありますから、評価が非常に加えられ、バス離れの歯止めになっているものと、その点は評価できると思います。

②高齢者向けの定期券ということで、高齢者には低廉な全線定期で小銭の心配をしないで自由に乗り降りできるというような定期券を発売してきてございます。

③環境定期券、これは実はバスの通勤に使う定期券を土日・祝日のバス利用などを促進させる目的から、環境定期券というような形でいろいろ進めてきているということがありまして、休日を使ったときあるいは家族が休日で使ったときなど安く使えるということで工夫をしてきているものであります。

11 ページは、ちょっと場面が違いまして高速バスの路線です。御案内のとおり近年は高速バス路線が非常に進展してきてございます。新幹線あるいは航空などに対抗した安価な運賃設定が勿論多うございますし、輸送人員は増加傾向ということで、この点は右肩上がりの順調な伸びだと思えます。

輸送人員も平成14年まで、若干平成15年は沈んでおりますけれども、この高速バスにつきましては各会社もいろいろな取り組みをされていると私どもも評価してございます。

12 ページ目以降はコミュニティバスと申し上げている点、これは昨年コミュニティバスの委員会でもとめてきたものでございます。コミュニティバスにつきましては、そういう意味で昨年いろいろ議論してきた中で使わせていただいた資料でございます。

事例としましては、(2)コミュニティバスの事例ということで「ムーバス」というのが一番先駆的に取り組んだところで有名なものであります。武蔵野市でございまして、交通空白不便地帯、武蔵野は狭隘な道が多うございますから、その市街地の中を大きなバスでは進められない。ここで小型のバスを企画し、ルートとかどういう乗り降りのニーズがあるか、値段設定はどのくらいがいいか。100円で行うということにしましたが、これはアンケート調査で、例えば200円だったら乗らないとかそういうようなところをマーケティングした上で進めて、さっき申し上げました一定の整理をしますから地元の武蔵野市が補助を一定のものをする、あるいは協賛金を得る、その上で進めていく、このようなことで進めてきているものでありまして、具体的な運行はプロの関東バスさんと小田急バスさんに委託するというので、委員会は企画立案とかコーディネートするという役目で進めてきたものであります。

13 ページ、地域住民が主導している例で、京都市で「醍醐コミュニティバス」というも

のがあります。これは京都市営バスが撤退したりしたところで、いろいろな路線を地域の住民と企業が主体になって進めたというケースでございます。

②が「生活バスよっかいち」ということで、これも不採算路線を廃止した後に空白地帯をどのように改善するかということで、任意団体が運営協議会をつくり、協賛金を集めて三重交通に委託をするということやってきているというような内容でございます。

14 ページは、バスの形態よりより小ぶりの「おだかeーまちタクシー」ということで、乗合タクシーの活用成功事例の典型例であります。福島県の小高町で商工会が中心商店街の活性化を目的として行ってきたものであります。いわゆる外出機会を増やして進めていくということでありまして、一定のルートを決めてデマンド的に乗合のタクシーで進めていくということで、町内を3つのエリアに分けまして、町中は100円、それともう少し遠いエリアは300円というような形で進めてきているという内容であります。

以上が、バス会社あるいは乗合タクシーも含めました新しいサービスの取り組みという状況でございます。

最後に「バス事業の支援措置」、これは行政的な予算措置、税制措置などを一覧にさせていただきます。

まず、1「地方バス路線維持対策」、これは地方の生活交通の確保というバス会社あるいは地域にとっても非常に大きな課題となっているところでございまして、ここにつきましては、私ども運営費補助を行うという仕組みで、一定の要件のもとで運営費補助と車両購入補助を行ってございまして、現在72億円ございます。この辺りを今後どうやって生活交通の確保のための支援ツールとして活用していけるかという点が課題になってまいります。

2「バス利用促進等総合対策」ということで16億円ありますが、これは自家用車とかあるいは公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立するというところで、オムニバスタウンというようなものの整備をはじめとしまして、活性化のためあるいはバスの利便性の向上のためのいろいろ各種施策のための利用促進施策としての16億円が支援措置としてございます。

3「公共交通移動円滑化対策」、バリアフリー対策ということで、一番典型的なものがノンステップバスの普及の促進ということがございます。これは交通バリアフリー法を今回また改正案を国会に提出してございますが、ノンステップバスにも努力目標、下に書いてございますけれども、現在12%でございますが、平成22年にバス総車両数の20~25%まで拡大しようということで進めてございますが、この普及促進のための支援方策というこ

とで、まずノンステップバス。あるいは移動円滑化という視点で、バス・鉄道相互の共通ICカードシステムの整備促進というような視点での円滑化方策ということで、45億円ございます。

4「低公害車普及促進対策」ということで、これは環境対策推進ということで低公害バスの普及のためにハイブリットバスなどの導入というものを設けてございます。

最後のページでございますが、地方財政措置、実は今申し上げましたのは国の補助政策でございます。国の補助政策も国と地方公共団体の協調補助という形で通常行うケースが多々ございますが、それも含めまして地方財政措置という地方財政計画の中でバスの関係についての措置が760億円程度の事業費ベースでございます。この内容は1点目の地方バスの運行対策費補助と国庫補助にかかわる協調補助の部分がまず1点。②が地方で単独で行う事業。国が自治体とともに行う協調補助とともに地方が単独で行うものというものを含めて、ここが非常に多々ございますけれども、トータル760億円まで進めてきております。これも来年度また10億円ほど増やさせていただいております。これは総務省さんの方の地方財政計画でございます。

5「税制」は、交通バリアフリーの税制、特別償却という仕組み、あとは運行費補助を受けて行う場合の自動車取得への非課税、あるいはディーゼル車に係る自動車取得税の特例措置というものがそれぞれございまして、支援方策、税制面でもこういうメニューがございます。

6「財投」、日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫の一定の要件に基づきます財投というものもございまして、予算、税制、財投いずれにしましても、支援方策というものを今後もいろいろ拡充あるいは改善していく必要があると考えてございます。

資料の説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○委員長 どうもありがとうございました。

ただいま資料2を使いましてバス事業の現状、それから、近年の動向、そして、直近の支援措置を御披露いただいたんですけれども、これらはこれから小委員会で議論をしていく上での共通認識となるべきものではなかろうかと私は理解しております。

ただいまの資料につきましての御質問あるいは御意見があれば、是非お出しいただきたいと存じます。どたなからでも結構でございます。いかがでしょうか。

○委員 まだどういう諮問がされるのかというのはわからないので、その辺のつながりは何とも申し上げられないので、単純な質問だけ1点よろしいでしょうか。乗合バスの現状について具体的にとらえるということが議論の前提になると思いますので、もしお答えい

ただけないようでしたら、この先でも結構ですのでお教えいただければと思うんですが、最後の16ページですが、地方財政措置で760億円程度事業費ベースという御説明があったと思うんですけれども、この部分について地方交付税などで実際にお金に色がついているわけではない、何に使われたかということはわからないというのはわかるんですけれども、ただ、現実に自治体がどういうことに単独補助をされたのかということというのでしょうか。つまり、その下に字で書いてあって金額が書いていない部分について、大体どういう用途なのかということをお教えいただけると議論の短縮になると思うんですけれども、とりあえずその点なんです。

○旅客課長 委員がおっしゃるとおり、色がついていない地方財政措置ですから、どう使われているかという集約は実は総務省さんに聞いても、なかなかそこは返答がないです。そこで、バス協会さん調べというところで数字がございまして、それを生活交通対策室長から。

○生活交通対策室長 これはデータとしては1年古いもので恐縮でございまして、日本バス協会さんが平成17年3月1日現在で平成16年度のベースでまとめられたものがございまして。それよりも、まず都道府県の単独補助事業でございまして。ここに80億円程度入ってございまして。もう一つが、市町村による単独補助でございまして、ここに240億円程度交付税として申請がされていると。このほかに先ほど御説明しました国庫補助の裏、協調部分が約72億円ございまして。このように使われてございまして、ただ、この中には80条許可の関係は集計外でございまして、このほかに80条として市町村が自ら行う運行に対する費用が幾らか計上されているといった具合でございまして。

○委員 ちょっといいですか。バスの言葉がいろいろ出てくるわけですね。乗合バスと路線バスと地方バスとあるんですけれども、同じ概念なのかどうか。どこかでダブって、どこかでダブっていない。それから、高速バスとか定期観光バスとかあるいは空港のリムジンバスみたいなものとか、あるいは貸切バス、こういうバスの体系図といいますか、何となくちょっとコンフューズしているんですけれども。その辺お聞きしたいと思います。

○旅客課長 いろいろな形態を勝手に呼んでおりまして申し訳ありません。まず、貸切バスというのは御案内のとおり、通常、観光の貸切バスでございまして。貸切形態で旅行会社などと契約して行う、これがまず1点ございまして。

それと比較しまして、いろいろな不特定多数の人が乗り合っていくようなバスを通常乗合バスと言っております。ですから、その乗合バスのうち高速道路を半分以上使うようなものを一応高速バスと称しまして、11ページに高速バスとはこの系統距離の半分以上を高

速自動車国道、都市高速道路などを運行している。ですから、例えば東京から名古屋に行く高速バスがあって、それも停留所が途中でございますから、それを乗り合って行きますので、それを乗合バスのうち高速バスと呼んでおります。

あと、路線バスと普通呼んでおりますのは、乗合バスと基本的にイコールだと思っていただければ結構でございます。

あと、地方のバスというのは地方のなかなか黒字経営が難しいような生活交通、地方ローカルバスと言いましょか、あるいはもっと言葉悪く言うと過疎バスと言いましょか、過疎バスというのは昔よく言っていたんですけれども、最近は余りいい響きもないので地方バスとか地方生活路線と言っております。これは単なる地方部での苦しいバス運営のものを称して言っている、これは乗合バスの一つのエリア的なあるいは通称このように呼んでいるということでございます。

大変申し訳ございません。それが一応整理でございます。

○委員長 今の御説明を1ページほどにまとめていただければ。

○旅客課長 一表にいたしまして、そこにまたコミュニティバスだとか乗合タクシーだとかデマンドだとかややこしいものを、私どもの課長補佐が多分つくると思います。

○委員長 よろしくお願いいたします。

○委員 さっき委員もおっしゃっていましたが、どういう検討をするのかというのは資料3の方でまた議論があると思いますが、バスの問題は自分のことを振り返ったときに、今自分がバスを使うときはどういう状況かなということを考えたんですけれども、私がバスに乗るといのは多分、羽田空港から立川まで帰る、これしか使わないんですね。そういう意味では、バスの魅力的なところとかあるいは比較優位というか、そういうことはどういうことなのかなということがこの研究会では非常に重要なことなのかなと思います。

今、委員がおっしゃっていたけれども、空港からのリムジンバスというのは割合最近利便性が高くて伸びているように思うんですが、「バスを巡る最近の動向」のところになかったのでどうなのかなということと、それにかかわらず、最初に多様な運賃の導入とかいろいろなサービス等の話がありますけれども、バスというサービスの中でどこが伸びているのか、あるいはどの部分が物すごく注目を浴びているとか、そういうものを教えていただけるとありがたいなと思います。

○旅客課長 また次回に資料を整理させていただきたいと思いますが、御指摘のとおり高速バスの状況は非常に好調に人員も伸ばしておりますし、あるいはいい意味での競

争の促進につながっていると思います。あと、空港アクセスバスは近年非常にいろいろなバス会社の方々も路線を展開して、むしろ空港のスポットが逆に足りないとかそのぐらい非常に好評でございます。この辺りのデータもまた整理させていただきたいと思っております。

あとは、どこが好調かというのは、どうしてもエリアごとに都市部が非常に人口集積のところは黒字路線などが多いという状況と、そこが混在をしているようなエリアと地方生活路線をどのように維持していくか、そして、コミュニティバス型などで苦勞しているケースと、このようなことだろうと思います。そこをデータの可能な整理をしまして、次回に御説明申し上げたいと思っております。そういう場面、場面で対策が大分違うものでございますので、

○委員 そうなんです。だから、逆にどういうところでどうやったら好調になるんでしょうかということをあぶり出すのが、恐らく今回の最大の焦点だと思うんです。

○旅客課長 私が申し上げてもあれですけれども、また次回その点の構図を申し上げたいと思っております。そういうケースの中を比較的バス会社のバス経営の中では一体として、やはり中での実情の内部補助という形態において経営的にも成り立たせているということがございますので、黒字の儲かるところだけやればいいんだという完全ドライにいきますと、バス路線がなくなるようなところがどっと出てまいりますので、そういう意味で非常に難しい課題だろうと思っております。ちょっと整理をさせていただきます。

○委員 委員のお話に絡むんですけれども、私も今の御説明を伺って、何が課題かというのをもう一回もう少し整理していただけると次に頭が回りやすいかなと思うので、それをお願いしたいと思います。

それから、15 ページの支援措置のところを教えてくださいんですが、1 番目と3 番目は何となくわかるんですが、2 番目のバス利用促進などの総合対策というのは16 億円ついていますけれども、具体的にはどういうところにどういうことのためにこのお金が使われたのか教えてくださいませんか。

○企画室長 担当しております企画室の方から御説明申し上げたいと思っております。

先ほどの御説明にもございますが、オムニバスタウンという町を指定させていただいております。これはどういうものかといいますと、地方自治体を中心になりまして、それにバス会社さんが協力していただきまして、自家用車ではなくてバスの輸送をなるべく多くしていこうという施策を打っているところでございます。

○委員 例の小さい車で回るといふあれですか。

○企画室長 そうではなくて、人口が大体 30 万人以上の都市において、乗用車からバスに移送が転換するように施策を打っていかうというものでございまして、例えば、道路をバスが走りやすくするとか、あるいはバスに関しましてはバスロケーションシステムというのがございますが、現在バスがどこを走っているか。それを停留所でありますとか、あるいは携帯電話に表示するというようなシステムを導入いたしまして、バスの利便性を高めることによりまして、乗用車でなくバスを使ってもらえるというような制度をしておるところが、現在までに日本で 12 都市ございまして、そこを指定しております。例えば、今日も御出席いただいておりますが盛岡市さんとか、それから、浜松市さんとか静岡市さんといったところですね。これは、主に人口 30 万人以上あるいは 50 万人、70 万人ぐらいの都市部だと考えていただければよろしいかと思えます。そういった都市部のバスを活性化し、利用者にとってメリットを享受して、バスの業者を増やそうという施策をやっております。そのための金額が約 16 億円ということでございます。

○委員 その 12 都市というのを聞いてわかりました。

○旅客課長 バス協会さんから今日配っていただきました資料の 7 ページ目、「身近で便利なバスへの取り組み」というところに整理していただいております。この右側にオムニバスタウンと今、企画室長から御説明申し上げた点がありまして、上の 5 行目以降に 12 の指定都市が書いております。こういうような取り組みでございます。

○委員 よろしいですか。今後のバスサービスの活性化方策ということですが、少し過去も振り返る必要があるだろうと思うんです。需給調整規制撤廃ということ、規制緩和ですが、それに伴って参入が自由ということはバス路線について廃止することも自由という形になったわけですが、例えば、バス事業の現状というのがありましたけれども、現状は現状として、しかし、需給調整規制撤廃以降、路線の廃止もあったわけですから、その辺について事業として何かないのかなと。次回でもいいんですが。というのは、要するに、冒頭にお話がありましたように、生活路線と環境の問題もあってバス事業については非常に大切だということと言われたわけですが、現実としてはバス路線から廃止しているという事情があるわけです。事業者としてもそういうことをやはり地域的に根を張っていますから、なるべくやめたくない。しかし、やめざるを得ないという事情があるからやめる、その事情とはいろいろあるでしょう。採算の問題が中心だと思いますけれども、やはりその辺でこの場も生活路線の補助についてどうあるべきかということも議論するということになっていきますので、是非そういったことについても振り返って、そういう場も設けていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○旅客課長 その点、次回に整理をさせていただきたいと思います。大変大きな課題でございまして、特に規制緩和後起こった点と、それ以前と、また整理もさせていただきたいと思います。

○委員 今ほど課題をどうあぶり出していったらいいのかというお話があったんですが、最初のバス業界の現状という資料が大分こと細かに出ていたんですが、どうしてもマクロ的なとらえ方になっておりまして、私の出身は北海道の十勝というところで、こちら中央から見ますと非常に田舎のバス会社です。収入も小さければ経費も小さい、乗降人員も小さいということで、このマクロの中にはめ込んでしまいますと、私どもの数字では全然比率が変わらないんですね。だから、現状の中でいいとか悪いというのはよく見えてこないという部分がありますので、やはり少しエリアごとに比較できる対照表も用意して、しっかりと比較対照しながら課題をあぶり出せるような方策をとっていただきたいなと思います。そのエリア、エリアによって抱えている課題とか現状というのは非常に違いが多かろうと思っていますので、その辺にも是非光を当てて目を向けていただきたいなと思います。お願いします。

○旅客課長 私どもの方もいわゆるブロック的に集約データがございますから、その整理もさせていただきたいと思います。その中で勿論、本審議会は公開ベースでありますから、個々の企業の経営問題で公表できない部分がございますから、そこは可能な限り、いわゆる地域別に分析もさせていただいておりますので。

○委員 地域の中だけを見るのではなくて、その地域と別の地域あるいは中央と地域の比較も出していただければと思います。

○旅客課長 そうですね。次回、御提示させていただきたいと思います。

○委員 質問といいますか、この委員会は地方バスをやるんですか。バス事業の悩みはいろいろあるわけで、どうしてバスがだめになってきているかというのはいろいろあります。昭和から平成の人口減少時代に入りましたけれども、人口が伸びて国民一人当たりのモビリティがずっと伸びた中で、当然移動が増えているわけですが、どうしてバスがだめになったかというのは勿論、最大の原因はマイカーが増えたこととあります。マイカーにダイレクトにお客さん、移動の需要をとられたということがあられるわけですが、それに輪を掛けて、マイカーが増えることによって渋滞が発生し、バスのスピードが落ちたということが1つあります。先ほどの御説明の資料の中に、車両台数と輸送人員を比べていただければ、車両台数の減りよりも輸送人員の減りが圧倒的に大きいということ。それから、走行キロはほとんど変わっていないです。お客さんの数は半分以下になっておりますが、

走行キロが変わっていないということは、それだけガラガラの車を走らせている。なぜ走らせているかという、スピードが落ちたから前の走行キロを維持するためには、たくさん車両を投入しなければならないということが1つです。そして、その中で非常に設備の効率が悪くなっているということ。

もう一つは、マイカーが増えることによって渋滞が発生しまして、バスの定時性が失われて、またバスの商品価値が落ちたということです。スピードと定時性が落ちて商品価値が落ちた。では、なぜ高速バスが伸びているかという、高速バスはスピードが速く定時性が保たれているから、高速バスは依然としてまだ好調であるということですね。

何を言いたいかという、そのデータがここに説明されていない。バスの一番の悩みは勿論マイカーが増えたということ。それと、都市への人口集中によって過疎地においては人口減少が発生したということでありますけれども、過疎バスの場合は渋滞の問題は都市部に比べて小さいわけですから、地方バスだけやるからそれが落ちているのかなと思ったわけではありますけれども。

○旅客課長 また次の課題のときに説明させていただきますけれども、例えば、地方バスだけをやるということで委員会をお願いしているわけではございませんで、都市部におけます走行環境という一番大事な点をどのように取り組むかということも含めての議論だろうと思っておりますので、場面が違うということは委員にお願いした前の魅力バス研のときも大変いろいろ御議論が生まれて、地方部におけますいわゆる走行環境の課題ということと非常に断面が違うものですから、必ずそういう整理をしながらこの議論を進めていかなければいけないと思っております。ただ、今の点、本日データ的に整理はされておられませんから、それは次回にまた提出しました上で整理をしながら議論していきたいと思っております。

○委員 なかなか取り上げにくい話題なのかもしれませんが、特に地方の乗合バスを考える際に、先ほど 80 条の話が1つ出ましたし、もう一つ、昨今非常に話題になっておりますスクールバスのお話ですね。多少スクールバスについてお伺いしたいのは、文部科学省さん絡みのいろいろな措置があると聞いております。通学のバスという位置付けであれば、本来は乗合事業の大事な部分であると思っておりますけれども、どうも私ども地方で見ていると、やや一つ別の分野のものとして取り上げられて、無視をするにはかなり量的にも大きくなってきている分野ではないかと思っております。今後の乗合バスの活性化を考えたときに、かなり業際というか際の部分であったり、クロスオーバーする部分だと思っておりますが、この辺りの実態についてももし教えていただけるのであれば、データとか現状についてお取

り上げいただけないかなと思っています。

○旅客課長 今回のスクールバスの件でございます。実は、先ほど私は地財措置が760億円と申し上げました。これはいわゆる生活路線関係、コミュニティバスでございます。別途、文部科学省さん関係で、いわゆるスクールバス関係の地方財政措置がされております。これがたしか二百何十億円だったと思います。これはスクールバスを高校とか中学とかが1台幾らで買う、ドライバーさんをこのように雇うという算定の要素がありまして、それに対していわゆる交付税措置が行われるというものであります。恐らく今御指摘の点は、そのスクールバスの関係などについて、スクールバスの域を超えているようなものがあるのではないかという御指摘でございますか。

○委員 むしろ今後の地方の乗合バスを活性化させたり、それから、もっと力をつけていくためには、スクールバスの部門というものを隔離した形として取り上げないで、乗合バスとの現状でも混在というものがありますけれども、一緒に考えていった方がよろしいのではないかと思っています。

それから、ある意味では、地方公共団体がここに載っているのは公営だけですけれども、実際にバスを所有して運営されているケースとか、一種貸切に近い形ですけれども、それで住民サービスとして乗合バスのようなサービスを行っているケース、それから、今お話のあったスクールバスの関係、こういったものをトータルの中で言えば乗合バスの本来であれば需要となったり、お客様の数として取り上げられるものがこの数字の中に入っていないわけですね。結果的に、それが地方の乗合バスを圧迫しているようなケースもあるでしょうし、うまく取り込むことによって地方バスが活性化されるケースもあるだろうと思いますものですから、現状でもかなり混ざり合っているところはあるんですけれども、その辺りについて今後取り上げて考えていかないといけないのではないかと思いますので。

○旅客課長 それでは、またデータを整理させていただきますが、760億円のうち今、委員がおっしゃった点の町が動かしている、いわゆる町営バス、村営バスというものは、先ほど生活交通対策室長から御説明した中で集計ではバス協会さんから集約してもとれない部分、いわゆる行政バスの運行の関係は760億円と申し上げた地方財政措置の中に入っております。ですから、その現状、実態、実はなかなか申し上げにくいのですが、実態把握が私ども不十分でございまして可能な範囲で。

あと、スクールバスの関係についても、これは文部科学省さんと御相談をしまして、データを持っている可能性があります。ただ、ここは本件と違いますけれども、路線バスを活用して通学時の安全対策をいろいろ取り組もうという、今、子どもを犯罪から守るため

の対策というものがございます。これを政府の中で議論しておりましたが、バス会社に対してすごく大きな期待がありまして、路線バスが走っているところは通学時に寄ってほしいというようなことがあります。1月からハッパを掛けて各運輸局経由でやっておりますが、例えば、今各地でそれぞれ下校時に合わせてダイヤ改正を実施したりとか、あるいはフリー乗降的にそういうところで行ったりとか取り組んでいるところが多々ございまして、非常にバス会社に対して期待をされておられますから、そこに地方財政措置とあるいは文部科学省さんの支援方策などとうまく連携とか融合できれば、あるいは重複しているところはむしろ効率運用できるようにとか、そういう対策が必要かなと思います。御指摘ありがとうございます。整理をさせていただきたいと思います。

○委員長 恐らく利用者にとってみれば、このバスが国交省の管轄なのか文科省の関連なのかということはありませんので、でき得る限りバスに関連するデータを収集してここに提示していただければ、いろいろな御議論の材料になろうかと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

○委員 15 ページの1「地方バス路線維持対策」、これは市町村をまたがるものですね。この分が今度の平成の大合併によって1つの市になったりした場合には、従来の行政区割りですとこの対象だったんですが、今度はならないわけですか。

○旅客課長 区市町村のいわゆる時期は変えておりませんので、今回の合併の関係によっては影響は基本的には受けません。

○委員 新しく発生した対象路線の場合にはだめなんですか。

○旅客課長 新しい場合はだめです。

○委員 というのはちょっと……。

○旅客課長 これは財政当局ともいろいろございますから。これからの議論ということで、また来年度に向けまして。

○委員 第1回目ですから、いろいろな課題を今出されておりましたけれども、この審議会というのは局長からもありましたように、私は2つも出ておまして、1つは魅力あるバスをどうしてつくっていくかということと、コミュニティとかデマンドが出ておりましたから、皆さん方のお話を聞いておますと、当然バスの維持でありますとか、どうしてこういう状況になったのかという検証は絶対しないといけないと思うんですが、もう一つ是非とも検討していただきたいのは、規制緩和になりましてその中で果たして公正であって公平な競争が本当に行われているかどうかという、ここが一つの問題もありまして、先ほどデータがありましたけれども、例えば、公営事業者と民間事業者のこれだけの人件費

率も違う中で、果たして同じ枠の中で自由競争する中で、どこに問題点があるかということと、もう一つは環境ということをよく言われておりました、バス交通は地域の足と環境対策には非常にいいと。でも、具体的に例えばCO2削減をする上で総量規制に当然なるわけでありますから、そういったものもバスの交通にどう生かしていくかという視点。それから、エネルギー消費も当然環境対象となるわけでありますから、そういった転換策をやはり検討しなくては、幾ら環境対策といっても、先ほど委員の言われましたように、自動車が増えすぎておりました、それを部分的にも地域のバスに転換をしながら、そして、もう一步踏み込んで言えば、地域の子どものお年寄りも含めて、1つはまちづくりの中にバスが活かせる、これはバスだけではないと思いますけれども、総合的に例えば鉄道もタクシーも飛行機も船も、その中でバスというものがどういう役割を果たせるのかということも、私はこの会議が一番上の会議だと思っておりますから、そういったものも議論の対象にさせていただければ、非常にバスというものがこれから果たす役割というのが、往々にしてみんなで協力していく部分があるのではないかと思いますので、そういった視点も是非ともお願いしたいと思っております。

特に、今私ども悩んでおりますのは、いつも御迷惑を掛けておりますけれども、JRも含めて公と民の競争、それから、80条とかNPOというものとのほさまの中で我々は非常に苦しんでおまして、すみ分けは結構でありますけれども、余り垣根をなくしてごちゃ混ぜにすると、本来のバスという位置付けの全体が低下をしてしまっても困りますので、そういった議論も是非していただければ非常にありがたいなと思っております。

以上であります。

○委員長 ただいまの御意見も恐らく次の議題と関連しますので、まだいろいろ御意見があるかと思っておりますけれども、時間の配分上、次の6の御説明をいただいた後で、また御議論をちょうだいできればと思っております。資料3を御説明していただいた後、委員の御意見に対して何かお答えがあればと思っております。よろしく申し上げます。

○旅客課長 それでは、資料3でございます。「問題意識と検討の視点」。問題意識は今いろいろ各先生からもお話がありましたように、非常に広範な部分を含んでございますので、非常に問題整理の仕方が難しいとは思っておりますが、1「問題意識」。これは、今、委員からもありましたように、需給調整を廃止した、そういう前提のもとで地方バス路線の維持対策補助金も平成13年に見直しをした。それで、改正道路運送法で進めてきております。

それから、運政審の答申からも既に7年が経っております。その中で課題が多々あろう

かと思えます。都市部においても走行環境という点で解決がなかなか難しい面も含めた大きな課題もある。一方、地方部では輸送人員の減少になかなか歯止めが掛からない。その中でいろいろな町営バス、市町村バスなどもあり、そういうところのいろいろなはざまの中で、いかにどう苦勞してやっていくかという課題があると思っております。

2「検討の視点」でございますが、本日は現状から表面的な数字の程度にとどまっておりますけれども次回以降、まず(1)ですが、可能な限り客観的なデータに基づきましてサービスの実態を把握する。委員長からありましたように、バスサービスでありましたら、それがスクールバスや何や一緒に、利用者からしてみればバスサービスの実態的なところを私どもとしてもなるべく客観的な数字をお示ししながら議論していただきたいと思えます。

(2)で、この実態の中からバスをめぐる経営環境の変化。実はこの経営環境の変化というところも次回も整理させていただきますけれども、産業再生事案に非常にかかわっているバス会社がどうございまして、そういういろいろな金融改革の関係などからもいろいろな各種銀行関係からの融資の在り方も含めて、いろいろな経営環境の変化が出てきている中で、苦勞している実態にあります。バスに求められる役割、あとは地域ごとの差異でございます。これは委員からもありました、地域的な差異がありますし、まさにバスに求められる役割、これは委員からありましたように、地域全体の旅客移動サービスの中でバスにどういうものが求められるかという非常に大事な点があると思えます。ですから、そういうようなことを含めてバスの課題を整理していきたいと、このように思っております。その中で、これはいろいろな課題がありますから短期的なもの、あるいはいわゆる通達も含めて規制のやり方、考え方を換えればすぐ解決もしていくような部分など、短期的にいく部分などともに、地域の交通サービスの全体から掛かってくる抽象的なスパンの検討課題とかいろいろあると思えますけれども、そこの整理をしながら、方向性を提示していただくということをこの審議会をお願いしたいと思っております。

実は資料3の次に2ページほどつけました「魅力ある乗合バス実現に向けた課題と取り組み」というのは、先ほど申し上げました魅力あるバスのあり方研究会でまとめたものでございます。このときは私の勉強会的な位置付けでやらせていただきましたので、制度論だとか余り大きなところまでは行かずに、課題の整理というものにとどめたところがありますが、このときも全体的にいろいろ課題があり、解決への糸口があり、それも会社で取り組むものあるいはいわゆる地域である都道府県、市町村がやるもの、あるいは利用者サイド、やはり住民サイドからもこの認識という意味でのいろいろなアプローチがある

ということを研究会の委員などから御指摘もいただきながら進めてきたものでありまして、そのような整理をしてきたものであります。ですから、この点でも全体と、あとは多くは黒字路線である都市型のエリアでの課題と、あとその黒字路線と赤字路線が混在しているような地域、ここが結構多いと思いますけれども、そこでの課題と、より地方交通路線、多くが赤字である地域での対応というもので、少しそれぞれのアプローチが違うと思って整理もして進めてきたものであります。こういう認識なども整理をしながら、さっき申し上げました中長期的な課題、短期的な課題も含めて、あと、このとらえ方の場面によって整理をし直した上で、方向性をこの小委員会で進めていただくということをお願いしたいということでございます。

以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。今の御説明で委員の御意見に対する答えが包含されていると理解してよろしゅうございますか。

それでは、問題意識と検討の視点の資料3について御意見・御質問があればと思いますが、いかがでしょうか。

○委員 先ほど旅客課長の方からバスの小分けの説明があった中の、まさに地方バスの代表格の事業者でございます。それで、規制緩和のありとあらゆる経営合理化は各社一緒なんですけど、やっております。人件費のカーブは先ほど見ていただいた資料のとおりで、全産業に比べてはるかに下へ行っておると。人件費の切下げで経営効率だけを図っているのではなしに、その他もろもろやっている。逆に、時代の要請として環境問題、更に福祉、逆に安全性の向上とかコストアップ要因の方がどんどん規制緩和後も大きく我々の事業にのしかかってきておると。そういう中へ追い討ちを掛けたのが、原油価格の高騰なんです。

それで、必死になってやっておりますが、規制緩和前に昭和30年代から例のバス会社で倒産、会社更生法等々で数社しかないんですね。ところが、平成14年2月以降既に20社近く民事再生法なり産活法の適用を受けておると。このことが光と影という話はよくありますが、逆に、会社が倒産することによって地域住民の方にかえって御迷惑を掛けておるとい実態が地方部にはあります。

そういう中で、2つ先生などに御議論をお願いしたいのは、1つは、本当に規制緩和で今の経済的規制の撤廃、社会的規制の強化という大きな流れだけで本当にいいのかどうか。この御議論をお願いしたいのと、もう一つは、我々は先ほどいいましたように、ありとあらゆるプロの視点で経営、お客様サービスについて併せて一生懸命やっておりますが、逆にプロだからこそ見えない部分があるんです。御存じのように、いろいろな町、他都市に

行っても一番利用しにくいのがバスです。大きなダメージになっております、仰せのとおりです。目的地へはやはりタクシーに乗ってしまうという現状・実態がある中で、我々がモニタリングとかいろいろやりましたが、やはり見えない部分があります。

それと、経営効率を最優先しますために、どうしてもダイヤのフリーケンシーが落ちるという問題も含めて、先生方のまさにバスの活性化といいますか、利用者の方に目を向けていただけるサジェスチョンなりアドバイスを是非いただきたいとお願いしておきたいと思っております。

このまま行きましたら、このタイトルの委員会の目的である活性化どころかバスサービスそのものがなくなる危機感を持っておりますので、是非ともよろしく願いいたします。

○委員 私は利用者の立場なんですけれども、先ほどの委員と一緒にほとんど利用できない状況にありまして、やはりバスが先ほどあったように中小のところが多くて、かなり規格がバラバラだと思うんですね。例えば、前から乗ってお金を払うのか、後ろから乗ってお金を払うのかというようなことも、その場でいつもどきまぎしてしまうというような状況で、例えばそういうことを統一していくとか、お客様にとって全体として便利な、いろいろな人が使いやすいということが、さっきの資料の中でも余り出てきていなくて、地域住民としてどうつくるかという話はあるんですけれども、もっといろいろな人が本当に使うためには何が必要かという視点がまだまだないのではないかと。

例えば、地方都市のバス乗り場に行くと、JR等の2階建てになっているようなところから全部下りていくわけですね。そうすると、高齢者というのがターゲットだと言った場合、乗るところだけがフラットであってもそういうような状況だったら実際は使えないとか、いろいろな問題が使うレベルでいけばあるんじゃないかと思うんです。これから多分、団塊の世代の方が高齢者に入ってくると、これまでは時間、スピードということでタクシーとかほかのものを利用された方、マイカーも含めてですけれども、そういうことがどんどん参入してくると思うんですが、そのときに本当に使いやすくどこに行っても乗れるということを考えて、今回せつかく委員会に寄せていただくので、その辺りも議論をさせていただきたいなと思っております。

○委員 私もただいまの委員の御意見と全く同感で、国民の視点からしますと、私自身はバスをかなり使っている方だと思うんですけれども、やはりよそに行って使うときに、今まさに御指摘のありましたような本当に地域性が非常に強くて戸惑うようなことが大変多くて、そういう意味からすると、やはりバス全体としてバスを見直すというような視点が是非この討論の中でも必要だと思っておりますので、そういう視点を是非取り上げていた

だけたらと思います。

○委員長 貴重な御指摘をいただきましたけれども、いかがでしょうか。

○旅客課長 委員から、いわゆる利用するサイドからの部分で、いろいろな課題があると思います。そこの取り組みも、バスの会社の方や先ほど事務局からも説明がありましたバス利用促進事業の中でいろいろな工夫をしてくれていますが、それでもやはりまだまだ非常に使いづらいとか課題が多いのだらうと思います。一番大事なのは、今後の高齢化社会の中で非常に大事なそういう利用者にとってバスサービス自身が見えてこないという課題があるのだらうと思いますし、むしろそういう点をいろいろお聞きしながら、我々としてもそういう課題にどのように対処していけるかというものを、この委員会でも当然ですけども、御議論いただくということだらうと思います。大変大事な視点の御指摘、ありがとうございました。

○委員長 先ほど委員から出されました規制緩和の流れの中で、このまま行くべきなのか、あるいは見直す点があったらどうなのか。私は、この視点の(1)にそこが含まれているのではないかという理解をしているんですけども、それはどうでしょうか。

○旅客課長 (1)の点であります。先ほどの地方のいわゆるローカルバスなどの撤退というところも、規制緩和後たくさん行われてきているというデータも次回お示ししたいと思いますし、委員からありました地方の本当のローカルバスだけでなく、もう少し収益性は上がる、ただ、黒字経営にはならないような路線があり、かつ、そのものを会社の中で内部補助や何らかの形で経営的にやっただけという分野があると思います。この部分について実態の整理をし、なるべく提示させていただきたいと思います。

それとともに、いわゆる競争環境の中でありましてけれども、これは大変難しい課題であります。そういう中でのいわゆるクリームスキミング的な部分も各地のエリアで一部起こっているという実態もあると思います。ですから、そういうようなところも非常に大きな課題だらうと思っておりますので、その視点もこの検討の視点には入れているというつもりでございますので、また次回、可能な限りのデータを整理しながら御議論いただければと思います。

○委員長 前回の運政審のときにクリームスキミングをどうするのかというので激論があった覚えがあります。

○旅客課長 その御議論のものと現実のいわゆるクリームスキミングの議論が、今の道路運送法の改正法の中ではその条項はございませんので、そういう議論が結構ございます。だから、そこについてもどう考えていくかという重要な点があろうかと思いますが、いわ

ゆる需給調整廃止の基本中の基本理念そのものの議論にやや近いものですから、いずれにしましても考え方の整理とか、私どももその点も課題を含めて議論したいと思いますが、前回もそういう議論があったというのは、私ども承知してございます。

○委員長 ほかにこの資料3について御意見はいかがでしょうか。

資料3はかなり幅広に書いてありますので、基本的にこういう考え方でよろしいと御判断いただければ、もう少しここをブレークダウンして、もっと具体的な項目について御提示いただくということになろうかと思いますが、問題意識と検討の視点というのは基本的にこの形でよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○委員長 それから、先ほどの資料2については、まだまだもっといろいろな資料を追加的に出すべきだという御意見がありましたので、是非これを補強するような形で御提示いただければと思います。

それから、これは私の要望で申し訳ないんですけども、前回の絡みから言いますと、地域協議会も一つの柱として提案したんですが、その後どういう状況になっているのかわかる範囲で、今回でなくても結構でございますので、お出しいただければ大変ありがたいなと思います。

○旅客課長 わかりました。地域協議会の件は、委員がおっしゃった点ともやや似てくると思います。地域での全体の考えの中での計画をどのようにしていくかという点だろうと思います。次回に整理を申し上げます。委員長がそのときに議論なされたような形では実は進んでいないという御説明になろうかとは思いますが、御説明申し上げ、課題として整理したいと思います。

○委員長 わかりました。

○委員 こういう活性化という会議ですから、それぞれ皆さんが同じ立場に立って、あるいはそれぞれのバス事業者の方が置かれている状況について同じ立場といいますか、それを考えないといけないと思いますから、例えばいろいろな言葉が出てくるんですね。NP Oの問題とか80条、地域協議会、クリームスキミング。わかる人はわかる、わからない人は何の話だかさっぱりわからない。こうなってきますので、そういうものも配慮をひとつ、一覧表でも出てきた言葉についてよろしくお願ひしたいと思います。

○委員長 そうですね。先ほどのバス事業の一覧表と併せて基本的な用語の解説を。

○旅客課長 はい、整理したいと思います。私も旅客課長になって、みんな80だとか21とか何を言っているのかなと思っておりましたので、わかりやすく提示させていただきた

いと思います。

○委員 2度目の発言で恐縮なんですけれども、何度か名前を出していただきました前身の研究会、少しベースになる研究会の進行をさせていただいたんですが、そちらではどちらかというとしマイナーなサービス、コミュニティバスとかあるいは事業区分上で問題があるようなものを中心に議論してまいりましたけれども、ただ、今日の検討の視点を拝見すると、どちらかというバス全体の活性化ということがこの会議のテーマのようなので、その意味ではメインストリームというのでしょうか、1兆円もの収入がどこから発生してきているわけでありまして、例えば、またわからない言葉を出して恐縮なんですけど、旧2種路線の上の方、今でも地方などでお客さんがたくさん残っていて1時間置きとか30分置きぐらいに走っているような、そういう幹の部分のサービスについての議論を制約しないでいただきたいという気がします。

あとは、先ほどちょっと申し上げました、委員から関係の御質問も出ましたけれども、補助などについてもマイナーなものについて、いろいろイノベーションとか活気的なものがたくさんあるのは承知しているので、やはり大きな金額を出されている補助あるいは先ほど話に出ました地方の財政措置とか、そういうものについて議論を欠かさないというのでしょうか、テーマにさせ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。

それでは、次の議題がございますので、先ほど自動車交通局長の方からもお話ございましたけれども、今後の進め方につきまして、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

○旅客課長 それでは、いろいろ御指摘いただいた点をまた整理して次回進めたいと思いますが、今後の進め方として資料4で今後の段取り的なところを整理してございます。本日は3月31日。第2回から月一度程度ということで、4月、5月、6月という形で進めました上で、6月に予算の税制要求などのスパンに焦点を合わせた上で、その時点で可能な部分の方向の取りまとめができればと考えております。

第2回目は4月下旬でございますから、今ございました運政審の答申が出た後の状況というものをもう少しブレークダウンした上で整理して、それをなるべく客観的なデータに基づいて議論をいただくということをしたいと思います。

2番目の乗合バスに求められる役割などのところについては、課題をもう少しブレークダウンした整理をした上で、御議論いただければと思っております。

第3回目に現行の支援措置と書いてございます。委員からもありましたいわゆる地方交

付税対策、地財措置も含めたこういうような支援措置は大きいところもありますし、いろいろな走行環境改善などについてバス综合利用改善のための支援方策もごございます。こういうようなところも含めて、今後の対応の方向性というものを3回目を中心に御議論いただければと当面考えております。また、これはいろいろ委員の先生からの御指摘もありまして、課題をそのたびに追加をしたりしてやっていきたいと思っております。

あと、5回目以降は先ほど申しあげましたように、年内に可能ならば一度整理をし、それを含めて来年6月に向けて引き続き全般の議論をしていくということでございます。

以上であります。

○委員長 ありがとうございます。

今後の進め方についての案が出されましたけれども、いかがでしょうか。何か御質問はございませんでしょうか。ここでの御議論が、できる限り予算措置の中に反映されて政策に生かされるように我々も務めたいと思っておりますし、是非行政の方も御努力をいただければと思っております。

それでは、本日用意いたしました議題は以上でございます。

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。

○旅客課長 それでは、次回の日程の関係で御案内をいたしたいと思っております。

(日程調整)

それでは、4月24日の午前中で、月曜日から誠に申し訳ございませんけれども、10時から御予定をいただいてよろしゅうございますか。また正式に御案内を申し上げますので、よろしくお願いいたします。

○委員長 それでは、本日は本当の年度末の大変お忙しいところを長時間にわたり、しかも、活発に御議論いただきまして誠にありがとうございました。次は私の勝手に4月24日月曜日ということになりましたけれども、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。