

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第2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2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 4 月 24 日（月） 10：00～12：00

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. 運輸政策審議会（平成 11 年 4 月）答申と現行制度
3. 需給調整規制廃止後における乗合バス事業の状況
4. 主な課題の整理
5. 閉 会

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2回）

日時 平成18年4月24日（月）

場所 中央合同庁舎第3号館4階

国土交通省4階特別会議室

【旅客課長】 おはようございます。それでは、定刻となりましたので、第2回のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催いたしたいと思えます。

まず、きょう初めて本委員会にご出席いただきました委員の方、鈴木委員でございます。

【委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【旅客課長】 それでは、これより進行は委員長によりお願い申し上げます。

【委員長】 おはようございます。月曜の早朝からありがとうございます。

それでは早速ですが、議題に入らせていただきたいと思います。まず、議題のI「運輸政策審議会答申と現行制度」についてということで、資料の説明を伺った後、質疑に入らせていただきたいと思います。

それでは、ご説明のほうよろしくお願い申し上げます。

【旅客課長】 それでは、事務局のほうから資料の1につきまして、ご説明を申し上げたいと思えます。前回のご議論におきましても平成11年に運輸政策審議会の自動車交通部会で「乗合バスの活性化と発展を目指して」という答申をいただき、これに基づきまして、今の道路運送法の仕組みで行政を進めてきてございます。それから、18年でございます。7年たっております。いま一度、その運政審の自動車交通部会の答申をちょっとお手元に、まず、おつけしてございます。その中から道路運送法体系、あるいは予算の関係についての現行の仕組みをご説明いたしたいと思えます。

まず、1ページ目は運輸政策審議会の答申でございます。「はじめに」のところは認識をちょっと書いておりますので、省略をさせていただきます。3ページ目の「乗合バスの現況と今後のあり方」のところであります。

「1. 乗合バス事業の役割と近年の状況」というところであります。ここは認識を書いておきまして、都市部では自動車事故、渋滞解消とか移動制約者の移動手段の確保、環境問題、これから役割が重要になるという点が1点目と。2点目のその1のところ、地方

部において過疎地域中心になかなか営利では成り立たないところをどのようにしていくかが課題であるということでもあります。

2で「乗合バスの今後のあり方」というところについての分析がなされておりまして、ここについては中心部の高速バス、あるいは空港連絡バス、都市中心部のバスなど、バス特性が発揮できる部分とそうでない地方部の部分と、このあたりの分析をちょっとさせていただいているのが、前回の運政審の答申でございます。

次、4ページに進めさせていただきまして、その中で大きなⅢのところであります。まず、「生活交通の確保方策」というのが、バスの運営については非常に大事な点ということでございまして、生活交通の確保策の1で、まず生活交通の基本的な方向というところがここに書いております。Ⅲの1の3行目。地方公共団体が地域の生活の足の確保、地域のまちづくりの観点から、国はナショナルミニマムの観点から、それぞれ責任を有している。そういう意味で分担・協調をして講じていくということを書いてございます。また、そういう意味では、地方が主体的に関与していくという部分が増えていくという点の認識も書いてあります。

その「また」以下に①で、地域の関係者が、地域の足の確保という点からバス交通サービスの見きわめを行い、乗合タクシーの活用、あるいはスクールバス、福祉バスなど、他の行政目的で提供されている交通バスサービスの活用、こういうものも含めて、いろいろな効率的な輸送形態を選択していくという点。②はこの生活交通を運営する事業者の経営効率化とか創意工夫を促進するような施策、こういうものを考えてやっていくということがここに示されております。

この枠で次の2に「公的補助制度のあり方」というのが前回の運政審答申でも記述がされています。これは後で、資料の1-3でご説明を申し上げますが、どういう内容かと言いますと、それ以前、免許制のときは内部補助を前提とした事業者ごとの欠損補助、このような仕組みでございましたが、そうではなく、例えば生活交通として確保すべきものに必要な費用を補てんする運行委託的な補助を行うような制度を見直すと。こういうようなことでもございまして、要は事業者ごとではないということで、いわゆるサービス路線、サービス内容に着目した仕組みというものに変えていくというようなことでもありました。

特にそうなって考えていくというところで、地方公共団体が主体的に判断していくという点が必要になってきますから、そこも地方公共団体が中心となるという対応が適切であると書かれた上、あと、その点においては当然、地方財源の充実が課題となるという認識。

で、「一方」のところ、国はナショナルミニマムの観点から維持することが適当であると考えられる広域的、幹線的な輸送サービス形態について補助を行っていくと、こういうような考えで書いております。

あと、一番最後のその「このため」以下ですが、先ほど申し上げましたスクールバス、福祉バスなどとの一体的運行を促進するというような点と、あと補助金額の決定に当たって、入札制に準じた仕組みを含む適切なこういう方法の検討を行うと、こういうようなことが補助制度の関係では指摘がされております。

次の3の「地域における取り組みのあり方」、地域協議会でございます。委員長からも前回ございました地域の協議会の点。これは、まず地方部中心として、事業者が路線退出を希望する場合や今後、路線の維持が困難と認められる場合に、地域の足をどう確保していくか。その場合の公的補助のあり方、確保するサービス内容について地域の関係者が協議し、合意に基づく必要な措置が具体的に講じられる。こういうことが必要だと、このように書いてございます。ここで、地域協議会というものを設置をしていく。あと、その点についての関係住民への公表、いろいろしていくということが書かれております。こういうような点が、まず前回の地域協議会の点で書かれております。

(2) は自家用バス、いわゆる町営バス、村営バスの点を書いてありますが省略をします。

あと、制度のあり方で、このIVの「参入・退出制度のあり方」というところであります。ここの説明は省略させていただきますが、免許制からいわゆる許可制ということで、経済的な規制ということではなくて、むしろ社会的な規制というもので安全運行が確保できる、事業基盤が保有されているという点でのチェックをして行くという点。

次の7ページ目のところに移っていただいて、ちょうど上から五、六行目ですけど、退出については事業者の判断により行うことが必要で、届出制とする。ただし、その場合に、事前周知を住民などにも行う必要があるということで、一定期間をおく事前届出をすることとございました。これは免許とかかわっております。退出もしづらいというのが免許制、簡単にはできないと、こういうことでありましたから、参入ももちろん容易化しておりますけども、退出も一定の期間をおきながら、事前の届出ができると、こういうようなことにするというのが需給調整の廃止の議論であります。

2番目に「特定の時間帯等のみへの参入について」と書いてあります。表題がわかりづらくなっておりますけど、いわゆるクリームスキミングと呼ばれているところが、最終的

にこういう表現になっております。いわゆる特定の時間帯、夕方とか朝、例えばそういうときだけ集中して、昼間の時間帯があまり需要が多くないところは全くサービスしないとか、こういうようなことで利便性を損なう場合は、一定の関与を行いますよという点。

あと、「また」以下ですけど、複数の事業者が競合している場合の路線であります。この場合に、わざと著しく近接するダイヤ設定を行う、あるいは客の争奪を意図的に行い、利用者利便を損なうような場合というのがあり得ます。この場合は、一定の関与を行うことが必要だということをごさいますして、こういう点をいわゆる「クリームスキミング」と、このように称しております。後で少し現行の制度をご説明いたします。

あと、次の8ページであります。「運賃制度のあり方」であります。運賃設定は販売価格であるから、事業経営上最も基本的なことですので、基本的には事業者の自主性、創意工夫が尊重される制度が必要です。ただ、生活交通という最も日常生活の足となっているバス運行については独占的な傾向、事実として地域独占的な傾向もありますから、運賃の上限規制、上限認可制が必要である。こういう考え方で整理をしております。

次の3の「安全の確保のあり方」。これは先ほど申し上げました社会的な、いわゆる安全運行を確保するという最も重要な点でございますから、このときにちょうど運行管理者試験制度の導入など、充実を図り、進めてきたということでございます。本日は説明を省略させていただきますが、この点についてもいろいろ進めていかなくてはいけないと思っています。

次の9ページ目、「公正な競争のあり方」というところが書いております。ここが事実として、新規に参入する事業者が既存の事業者から駅前におけるバス乗り場などの施設の使用を拒否されたり、あるいは共通乗車カードシステムなどへの参加を拒まれることなどがあつたら、これは適正な公正競争にはならないという点ですので、もちろん公正取引委員会、独禁当局との関係も出てくる分野でございますけれど、この点については一定の調整措置というのが必要ではないかなどということが、このとき提言がされております。

次の10ページ目で「バスの利用促進等のための環境整備」ということが、このときも提案がされております。バスの利用促進、主として都市部では、この交通渋滞解消とか環境負荷軽減などの点から非常に社会的な効用もあります。こういうようなところから、バス利用をどのように促進していくかということが必要であり、前回も少し簡単にご質問にお答えいたしました。オムニバスタウン、バス利用促進の交通システム整備など、あるいはバス専用レーン、都市新バスシステムなど、こういう相互環境改善、こういう施策も

関係省庁、いろいろ協議を図りながら進めていくことが必要だという認識がなされてきております。これがバス利用促進の関係であります。

以上でございまして、運政審の前の答申のざっとしたレビューをさせていただきました。これに基づきまして、制度の仕組みを改定をしてきているところが、資料のまず1-1、11ページであります。「乗合バスの参入・退出」のところであります。ここは簡単に申し上げます。これはもともと路線ごとに免許する。路線ごとに需給調整をすると。こんなような仕組みでもありましたので、これは許可にする。事業計画は路線ごとではなく、これを認可にするということで、運行計画は届出でいい。クリームスキミング規制は、さっき申し上げた点、運賃と事業退出も同じであります。

次の12ページ「クリームスキミングについて」というところでございます。前回クリームスキミングだとか、乗合バスの定義云々というお話もございました。これは資料の後に付けておりますので、詳しい説明は省略させていただきますけど、まずクリームスキミングのところだけ少し、事実としてご説明しておきますと、先ほど申し上げましたが、一般的にはクリームスキミングというのはいいとこ取りですから、新しい事業者がもうかるところに入るというのが一般的によく言われますが、ここで言いますのは、私どもの通達で基準を示しているものですので、道路運送法で我々呼んでいますクリームスキミングというのは、特定の時間帯のみにサービスを集中する、こういうような場合で、参入の事業者が行うようなピーク時の運行回数が、それまで入っておられる方の既存のバス事業者の競合系統のピーク時間帯への参入の比率。こういうものが1.5倍の格差があるかどうか。こんなような点を基本的に判断基準にしてございます。

これはすべて通達という形で出しておりますが、公表をしてやってきております。前の運政審答申でもこういう点については、事前に明確に透明性を図ってやるべきだというご指摘がありましたから、そのようにしております。

こういうようなことで、何がこれに当たるとされた場合、どうなるかという、こういう運行計画の変更命令ということを私ども、その道路運送法上の事業計画で出しますよと、こういうようなその根拠としている基準であります。こういうような内容で、道路運送法上の根拠としましては、事業改善命令とか運行計画の変更命令であります。

こういう点であります。いわゆる生活路線であるとか、通常の利用者との関係を見っておりますから、定期観光の系統とか高速バス系統は、これは基本的にはその減便その他が旅客の利便を阻害をするというには直ちになりませんから、これは概念としては基本的に

は対象としておりません。

次の13ページ「運賃の概要」、資料の1-2であります。これは運賃制度で上限認可にしておりますということと、②で実施運賃を届出をしておきますということとでありますので、基本的には上限が認可制になっておりますという点だけであります。

あと、運賃の対応は、これはもうちょっと細かでございますから、キロごとに計算する対キロ区間だとか、一番下の均一制、これは東京なんかでは乗車距離に関係なくその部分でございますけど、同一運賃にしていると、こんなようなこと。で、これは地域によって対応が違ってありますが、これは事業者さんの選択でどれをとっていただいても結構だということをやっております。

2番目「最近の運賃改定状況」は平成10年に行った以後、行われておりません。

運賃の関係は以上でございます、次、資料の1-3、15ページでございます。これは地方の生活交通の確保のための枠組みということで、「地方バス路線維持対策」ということとでございます。先ほど運政審の答申でもご説明をいたしましたように、考え方をちょっと変えておまして、国の役割と地方の役割というふうに、まず分類をして、国は広域的な幹線的なバス路線ということでバス補助を行う。地方はその他のバス路線において地方財政措置ということで行うということとあります。そこで、国の広域・幹線的なバス路線というのはどういうことかというのが下に定義を書いておりますが、市町村をまたがるようなキロ程が10キロ以上という路線。輸送量が15人以上、1日の輸送量15人以上150人未満という一定の輸送量要件。1日の運行回数が3回以上と、こういうようなことを生活交通路線として、大まかな考え方として基準を設けております。国と地方が2分の1ずつの協調補助ということで、路線維持のための運営費補助と車両購入費補助ということで両方ございます。ここはもっと細かな基準になっておりますが、概要は以上であります。

その下に「生活交通再生路線」。これ、実は生活交通路線を地域の実情に応じて、例えばあんまり長すぎる生活交通路線を途中でやめて、それ以降はフィーダー的な輸送、例えばもう少し小ぶりのコミュニティバスに変換、転換する。こんなような輸送システムに変えていくような取り組み、これを生活交通再生路線ということで、平成18年度で組み替えをし、こういう補助メニューにいたしました。

こういうことで、全体として72億を地方バスの補助として措置をしております。一番下に平成18年度に事業費ベースで760億の地方財政措置ということで、いわゆる地方

の措置でございますけど、国の協調補助とともに右側にありますが、今の広域・幹線的な基準となったもの以外の地方のバス路線に関して自治体が県単独補助、あるいは市町村単独補助という形で行ってきている部分などがこの右側でございます。

次の1-4でございますが、これは「地域協議会」でございます。委員長からご指摘ございました前回の運政審の中で、地域の足をどう確保していくか、あるいはその補助をどのようなものに出していくか、サービス内容をどうしたらいいか、こういうことを地域の関係者が協議し、合意に基づく必要な措置を具体的に講じていく。これが必要であるということで、地域協議会を運政審答申で提案をし、それに基づきまして設置をしてきてございます。現在、47都道府県すべてで設立が完了しております。

現実には地域協議会の運営の考え方で、原則としてこれは知事が議長になり、運輸局が副議長になるということをごさいますして、いわゆる先ほどの申し上げました国庫補助であります地方バスの路線維持の補助のための3カ年計画というものを定めますが、ここを審議をするというようなことと、あと、退出をする事業者が休廃止の届出に先立ちまして、休廃止の予定日の1年程度前に退出の意向を申し出る。ですから、利用者にあらかじめアナウンスをしながらやっていくというための、この協議会の場というようなことで、実際は運営をされております。

こういうことで、その3番目に今申し上げました補助金を出すための措置。あとは休廃止のための手続。3番目に、実は町営バス、村営バスという自ら運行を白ナンバーの町営バス、村営バスで行うケースがあります。この場合もこの地域協議会の協議を経て行っております。

これが以上でございますして、次のページの17ページに「地域協議会の開催状況」がここに書いております。地域によって開催回数がいろいろ、まちまちでありますけど、ちょっと見ていただくとわかりやすいんですけど、3カ年計画を毎年、承認をするというところが定例的になりますけれど、それが主になっているという傾向があります。

たまに東北の例えば宮城のところに「デマンド型タクシーの運行について」がありますように、この協議会でちゃんと地域交通としての協議をしているというケースもあるのはあるんですが、実際にはちょっと3カ年計画が主になっております。

次の1-4でございます。「地域協議会の課題」というものを整理しております。この地域協議会、前回の運政審答申あるいは国会での付帯決議に基づきまして設置をしてまいりましたが、これは現実にはこの①に課題でございますけど、生活交通維持方策3カ年計

画の計画の承認の場として、やや形式的な場になっているという点。②国庫補助路線は市町村の財政負担はありません。国と県の2分の1の協調補助ですから、これは補助金の効率化という視点が市町村サイドにはやや欠けるという点が論点としてあろうかと思えます。あと、③路線廃止の議論というところで、廃止をしていくケース。これ免許時代ではありませんから、手続、アナウンスを経た上で廃止はもちろんできます。が、自治体との協議がなかなか調わなくて不調に終わるケースがありますから、そういう場合は代替交通の議論が、むしろ住民サービスという意味から実質的な議論がされないというケースもある。これ、やや問題になろうかと思えます。

それで2番目に、「当面の対策」としまして、今回の18年度地方バスの補助制度の改正の中で我々としては、少なくとも改善点を提示をしたいということで、まず(1)生活交通路線のアセスメント制度を導入ということで、これ、地域協議会で全国庫補助路線はアセスメントを行っていただくということをいたしました。これを導入をいたしております。

(2) 高額補助金交付路線、後でちょっと説明もいたします。それぞれ高額補助金を交付している路線があります。ここには収支改善計画の策定を義務づけをして、事業者が沿線市町村と協働で収支改善計画をいろいろやっていただくという仕組みを導入しました。

(3) 情報開示は当然ですが、このガイドラインを策定しております。

こういうことが地域協議会の課題でございます。

すいません、次の1-5は「バス利用促進の総合対策事業」。前回、企画室のほうからも少しご説明をいただいた面を1枚紙にしております。利用促進を活性化を図るというために、オムニバスタウンを各地で行ってきております。現在、12都市を指定をしております。3省庁で協調してやってきております。あるいは、交通システムの対策事業であるとか、あるいはバスロケシステムなど、それぞれ補助率が違いますが、行っているというところであります。この件はちょっとまた質問ありましたら、お答えしますとしまして、説明は以上であります。

【委員長】 どうもありがとうございました。

平成11年4月に出されました運政審答申の要点をご説明いただき、それに基づいて変更されました現行制度、これについてのご説明でした。

ふり返ってみますと、平成11年にかかわった人間といたしましては、この答申でバス事業者が元気を出してくれて、バス交通が活性化してくれるということを念願としていた

んですけれども、ふり返って現実を見ますと、どうも私どもの願望どおりにはいかない面も決して否定できない、そんな感じがしております。

基本的には需給調整規制を当時の運輸省が外すということで、これはバスだけではなくして、すべての交通機関に対して需給調整規制を外した場合の環境整備をどうするのかというのが課題でございました。

したがって、従来の内部補助に基づくようなシステムから脱却しなければいけない。基本的には事業者の創意工夫を発揮し得る、そういう環境づくりにしようというので、いろいろなことも議論いたしまして、思いつくまま申し上げてみますと、さっき課長さんからご説明ありました、いわゆるクリームスキミング、これは大きな議論があったんですけども、利用者の利便性を損なうようなそういう場合には、やはり一定の関与が必要ではないか。さらに、補助が必要な場合にも補助金入札というような形でもって補助金の効率性を考えようじゃないか。はたまた地域協議会、これ我々、相当期待していたんですけど、どうも現実には3カ年計画の承認にとどまって、ここで地方と、それから国と、それから住民とという形でもって協議をしていただき、最もいい策を模索していただけないか。こんなようなことを議論した覚えがございます。

蛇足的な補足になって恐縮でございますけれども、ただいまの説明につきましてのご意見、ご質問があれば、どうぞご自由にお出しいただければと存じます。

【委員】 質問というより実態の部分なんですけれども、我々のエリアで非常にクリームスキミングを回避した中での参入が実はありました。非常に熾烈な競争になったわけですが、結局、牌を奪い合っただけで終わってしまって、新規に参入された方が退出されたんですけども、そのような実際にはあまり効果のない参入、あるいは一時だけ参入されて撤退するということが繰り返されると、結局、かえって地域住民の方に非常に不便、負担をかけるケースが多かったものですから、そこら辺を事実、実体験があったということをぜひお知りおきいただければなというふうに思っています。

【委員長】 ありがとうございます。ご指摘として我々は受けとめさせていただければと思います。

【委員】 今、課長さんのほうから、このクリームスキミングの関係で乗合を対象にし、高速、貸切は対象としていないというお話があったんですが、実は高速バスというのはご承知のとおり、非常に各企業にとっては収益の高い部門として今、定着をしつつあるんですが、昨年、観光バスのツアーバスというのが出てきて、これによって例えば当社の

場合ですと、対前年の輸送人員が70だとか80というふうに落ち込んでいるということなんですね。これは具体的には運賃の面でそれぞれの路線の大体半分ぐらい、高速バスの金額の半分ぐらいの運賃を設定してきているわけですが、ここで問題なのは、この運行形態として貸切ということですから、例えばある一定の人数が集まらなると、それは中止をするというふうなことなんですね。そうしますと、いわゆるお客様、利用者の方は二股を掛けて、それがもし催行されれば、押さえている高速バスのキャンセルをして、そちらに行くと。しかし、それがなくなった場合に、初めて予約をした高速バスのほうに乗るというふうなことで、現場の乗務員からも非常に大きな、そういったおかしなじゃないかというふうな意見も出ていますので、そういう実態もぜひ承知をしていただきたいということと。

そして、もう一つは高速バスというのは、それぞれ都市も地方も含めて大変な収益源になっているものですから、それによって特に地方なんかは一般の路線に対しても、いわゆる社内的な内部補助という効果があるわけですが、この高速バスが壊滅しますと、地方のこの平場の路線バスの運営についても非常に大きな影響を持ってくるんじゃないかと。

したがって我々としては、高速バスについても少なくとも貸切バスのツアーバスともまではないけれども、いろいろのいわゆる制約をやはり取っていただいて、そして、競争できるような、つまり高速バスがツアーバスに対抗できるような、そういう柔軟な緩和をしていただければありがたいというふうに思います。

例えば具体的に申しますと、高速道路が一定のところを通ることになっているんですが、例えば雪だったとか、あるいは集中工事だとか事故だとか、そういうときにやっぱりかわりのその高速道路に迂回をすることが十分可能だとか、そういうふうな形でやっていただければ、高速バス事業者としてもいろいろな営業活動ができるんじゃないかと。

安全問題についても、乗務員が出先で宿泊をする場所を確保するとか、あるいは停留所もきちっと整備をしてやるとか、そういう形で通常の観光バスの場合は、それはフリーですから、どこで降りてもいい、中止をしてもいい、どこを通ってもいいということと一緒にすると、この価格競争も含めて、価格の面で含めて高速バスの対応力というのが非常に落ちてしまうということなので、そういう面での一段の緩和をいただければ、我々としても大いに創意工夫をしながら、そのツアーバスとの競争でいい形で行けるんじゃないかと。

特に高速バスの場合は、定時の運行が約束されておりますので、お客様がいないからといって、中止するわけにはいかないわけですね。それが非常にこの輸送コストを高めているということも事実でございますので、そんなことも含めて、ちょうどこのクリームスキミングの話が出ましたので、同じ乗合でも高速バスのほうはかなりそういう面での競争力の差が出てくるんだということをちょっとご報告をさせていただいて、実態をお話しさせていただきたいということでございます。

以上でございます。

【委員長】 ただいまのご発言もこういう実態があるということのご指摘。また、その扱いにつきましては、また後ほどの議論の中で展開させていただければと思います。

【委員】 補助金制度の件に関してなんですが、各事業者とも性善説でいけば、ベストを尽くしているということだと思うんですが、実際には欠損補助ということになっているので、事業者の努力というか、それがベストで、要するに欠損を補う補助金というシステムになっておりますので、事業者努力というか、責任体制というのがどこまで確立できるかという問題があるんじゃないかというふうに思うんですね。

黒字路線と赤字路線を持っている事業者から見ると、やはりどちらかというとし街地の黒字路線に力を入れていきたい。要は赤字路線は補助金があるとなると、その辺に対する、何ていうんですか、いろいろな改善策というものに対して、どこまで力を入れることができるかと。

したがって、改善度合いの評価システムというのを、マイナスであっても何か前年度よりもこれだけ向上したとか、その辺の改善の評価システムというのか、何かそういうものがあると、もう少し事業者としても、要するに何もしなくても欠損補助でカバーできるという現在の補助金システムというのは、無責任とは言わないですが、その辺にちょっと問題点があるんじゃないかなというふうに思います。

【委員長】 今の点は問題点があるんじゃないかと、こういうご指摘ですので、何かお答えいただけるようなことがあればと思いますが、いかがでしょうか。

【旅客課長】 今のご指摘、大変ありがとうございます。我々も非常にそこが悩ましいところございまして、やはり一応、経営努力とか、いわゆるコスト削減その他を含めて行っているところのインセンティブというのは非常に重要な点だろうと思っております。

それと、会社全体としては黒字路線、市街地中心というものと、いろいろ多々複合路線持ってやっておられますから、今の経営者の考え方ですね、当然、企業行動として、そう

いう点、理解をしております。ここは常に問題点として持っていて、一部、今の仕組みの中でもインセンティブ的なところを入れているところもありますから、生活交通対策室長からちょっと。

【生活交通対策室長】 生活交通対策室の児玉でございますが、そもそも現在、システムとしまして最も安い補助金で運行できる事業者に委託、委託と申しますか、その運行をお願いするというのが補助金上のルールでございますが、それは参入規制が廃止されたということで、だれでも一応入れるという前提で、そういうシステムになっているということ。及び、事業者さんの標準単価を見てみますと、やはりこの数年、劇的に下がってきておりました、やはりそこは今、委員のご発言もございましたですけども、総体として見ると、事業者の努力が数字となって表れている。これは後ほど、また事務局のほうからの資料にも出てまいりますので、それをご参考いただきたい。

それと最後に、先ほど課長のほうからもご説明ありましたが、アセスメント制度というのを今年から入れまして、一つ一つの路線についてそういう実績なども含めて、いろんな観点から努力を見ていきましょうと。こういうアセスメント制度というのを今回、入れさせていただいたというの、同じような問題意識からでございます。

以上でございます。

【委員長】 公的資金の導入と申しますか、補助金はとりわけ所得再分配ですから、どうしても効率性に欠ける面が出てきちゃうんですけれども、特に近年の要請はその効率性をちゃんとチェックして、本当に納税者が納得できるのかどうなのかということが問われておりますので、国交省としても努力をされているところだと思いますけれども、引き続き、私どもでもまた検討課題とさせていただければと思います。

【委員】 1つ、よろしいですか。今、ご説明いただいた中で18ページの「地域協議会の課題」の中で課題として認識していただいているので、今、アセスメントだとか、あるいは収支改善計画の策定義務づけと、この辺から何か評価制度というのがつくられてくる可能性というか、があるんじゃないかというふうに思うんですね。やはり、先ほど事業者のコスト削減努力によって補助金の削減につながっていると。ただし、それは事業者の努力の評価というのが、どのように反映されるかというところに若干欠けるんじゃないかなというふうな疑問点ですね。

【委員長】 ありがとうございます。それで、ただいまのご指摘も今後の検討課題の中で議論させていただければと思います。

議題Ⅰに関しまして、まだご意見があろうかと存じますけれども、本日、盛りだくさんのご検討いただかなければいけないということで、もしご意見、ご質問があれば、後ほど事務局のほうにお出しいただければ、できる限りの対応をさせていただきたいと存じます。

専ら時間の制約で恐縮でございますけれども、次の議題の「Ⅱ. 需給調整規制廃止後における乗合バス事業の状況」ということで、資料は2、3、4を使ってご説明いただき、その後、審議をお願いしたいと存じます。

ご説明、よろしくお願ひ申し上げます。

【旅客課長】 それでは、また今の点も含めて、ご質問その他ございましたら、後でまたあわせてご議論いただければと思いますが、資料の2以降、データを少しご説明をさせていただきたいと思ひます。

前回、ご指摘をいただき、データの整理もいたしました、なるべく地域別に、あるいはもう少し実態的にわかるような分析をというご指摘。これも含めて、可能な限り進めたところです。

資料はざっと表にしておりますので、簡単に申し上げますが、21ページ目。まず、「事業者数と車両数」であります。事業者数はこの13から16。これ全部、規制緩和後の13年から16年と、このように整理しております。これは増加をしておりますが、既存事業者の分社化とかあるいは貸切バス、タクシー事業からの新規参入というのが傾向としては多いということでもあります。

あとは車両数はほぼ横ばいあります。下に「乗合バスの車両の状況」でございます。低床バスというのが一番下のバス、これはワンステップであります。あと全体に乗合バスの総数があります。このバスも全体としては横ばい程度であります。あと、平均車齢と平均使用年数を取りました。平均車齢、これは平均ですけど、約10弱、9.53ということあります。あと、平均使用年数、これが各事業者の経営状況を踏まえて、これが伸びております。15.34と、こういうところでございます。

次の「系統数と輸送人員」。いわゆる系統数は廃止の一方で新設も行われておまして、ほぼ横ばいという形になっております。輸送人員のほうですが、13年度以降も残念ながら依然として減少傾向が続いております。これは、路線の乗合バス事業としての輸送人員ということで、廃止をしているところなんかがもちろん減って来たりします。

あと、次の「営業収入と経常収支率」であります。今、生活交通対策室長からもありました。いろいろ経営努力を各事業者のお取り組みにより92.6。これは公営を含んで

ありますけど、92.6。ここまで改善はしてきております。営業収入は、残念ながら落ち込んできているのは変わっておりません。

次の23ページ「乗合バスの輸送人員と自家用の自動車保有車両数の推移」をグラフで比較をしてみました。もちろんモータリゼーションの中、自家用車が非常にこれだけ普及しましたが、バスも影響を受けておりますが、平成10年以降を見てみますと、いわゆる保有車両数、自家用の自動車保有台数もそういう意味では少し頭打ちになってきているところでありまして。輸送人員はもちろんへこんできておりますけれど、保有台数との関係でいくと、少し頭打ちになってきているのかな。また、今後の少子高齢化などを踏まえまして、状況は少し変わるという可能性もあると思います。

あと、「乗合バス事業の表定の速度」というものを取っております。これは東京、名古屋、大阪、徳島というところで、それぞれ実はデータの取り方が各地区によって違いますので単純にそろえて比較するのも正しくない分野ではありますが、下に注書き細かいところですけど、入れております。

東京などの表定速度もここに書いておりますけど、14年度少し、13年度ですね、少し上がって、また14からになっております。あと、名古屋市が15、16と少し上がった。こういうようなところが出ております。ちょっと表定速度の関係、都市型の走行環境というところで前回ご指摘もございましたので、一応、このデータだけご紹介をさせていただきます。

あと、「自動車の保有台数と道路延長の推移」をここにに入れております。これは、いわゆる道路延長との関係を比較をしたということで、これはデータということでご理解いただければと思います。

次のページでございます。各地域別にいろいろ状況が違いうだろうということでご指摘もありません。一応、県単位で取れるところを、で、県単位で取って見たところでありまして。「輸送人員の増減率」ということで、13と16の比較であります。左側の千葉、埼玉、香川、福岡、ここまでが増えているところでありまして。残念ながら、それ以外は大きく増減、減をしているというようなところがございます。これを見ていただくとおりでございます。

その次の26ページが「輸送人員の増減率とその当該県の人口増減率」をちょっと表として一緒に示したものであります。千葉、埼玉というところは人口も増え、輸送人員も増えているところでありまして。

状況はなぜかというところの分析、より詳しく必要だと思いますけど、千葉は恐らく平成9年のアクアライン開通による高速バスルートの新設、あるいは成田空港路線の新設などが影響して、輸送人員が5%増えています。

埼玉でありますけど、三郷とか吉川地区などで新規参入の事業8社が参入しております。三郷市なんかコミュニティバスとやってきておりますが、いわゆる一般乗合バスの方々がコミュニティ系のバスもやるということではありますが、そこが輸送人員にもそのまま影響しているのではないかと思います。

香川県でありますけど、人口は減っていますけど、輸送人員増えてというところで、これ明石海峡の開通が平成10年であります。阪神方面への高速バスアクセスが大幅に上昇しているということではないかという点。あとは、最大規模琴電が民事再生の手續にりましたが、これは経営再建に地道に取り組み、高速バス以外の分野も輸送人員を伸ばしているというような実態にあるというふうに聞いております。

こんなような分析でありますけど、あと、この右がずっと輸送人員が非常に減ってきておりました、滋賀県などは人口は増えているんですが、へこんできております。実はこれ、ちょっと後で補助制度との関係もご説明しますが、県の単独補助がいわゆる一般の乗合というバスではなくて、貸切バス事業者がコミュニティバスを乗合の許可を経てやるというようなケース、こういうところにどうも限定をしているというようなところがありまして、いわゆる一般乗合が撤退後、コミュニティバスと呼ばれる、これは青ナンバーですけど、貸切バス事業者などが乗合許可を経てやってきている分、こういうようなところの数字が、ここの青いところには出てまいりませんので、それが影響しているのではないかと思います。

愛知県も今、申し上げたような点の補助制度の仕組みがあろうかと思います。名古屋市の場合は、それ以外にあまりちょっと大きな声で言えませんが、ちょっとカウント方法を変えたなんていうところがございますので、これはちょっと置いておいていただきまして、あともう一点、地下鉄名城線の延伸などが原因ではないかと思われまして。

沖縄も人口が伸びているんですが、これ大きくへこんでおります。これもデータの連続性がない部分が1点ございます。那覇交通から那覇バスへの譲渡をした際のデータの連続性がやや欠けているようなところがあるようでございますけど、13年度と15年度を比較しても約12%減と、このように聞いております。ですから、全体的にバスから離れているという点と沖縄モノレールが平成15年に開通したという点が影響している。こ

これは分析がまた必要だと思います。

次の27ページですが、自家用自動車の増減との比較をしてみたところであります。ただ、自家用自動車の増は基本的に同じぐらい伸びておりますし、東京のように車庫も高いとか、あるいはそれをなかなか保有できないところは自家用車の増減が頭打ちになっておりますけど、それとの比較でありますから、これはちょっと見ていただくだけに終わってしまうかと思えます。

次のページでございます。「地域別の状況」を表にしましたのと、あとグラフにしましたものがあります。28ページが、これが民間事業者の実は標準原価ブロックというところで、保有車両が30両以上の253社を対象としています。この事業者数を標準原価ブロック別に整理をいたしましたものであります。黒いになっているのが、そのエリアが黒字傾向になっているところ、經常収支率が100以上。それ以外は、残念ながら100を割っております。

各地区の經常収支率を入れております。状況があまりよくないのは北北海道、南北海道、長野、羽越。四国が一番悪うございますが、73.1という經常収支率になっております。これは公営事業者は除いております。ちょっと評価の基準も違いますから、民営だけでございます。一応は、このブロックで全体をまとめたものはオープンにしておりますので、ここで整理させていただきました。

一番右下に全国合計で民営、經常収支率96.2。先ほど公営も入れたら、92.6と申し上げましたが、民営だけですと96.2。いわゆる各会社の経営改善のご努力の結果、ここまで来てはおります。

次の29ページ目に今の点を棒グラフにいたしました。「16年度の經常収支率」です。ここで見ていただきますと、千葉と京浜、こういうところのエリア、あるいは京阪神というものが100を超えておりますが、先ほど申し上げました四国が最も悪く、あるいは東中国、あるいは羽越、こういうところも大変厳しい状況というところであります。下は「經常損益」の額で言っておりますから、これ京浜地区がもちろん高くなるということでございます。

次の30ページに經常収支率がどのように最近、13から16の間で変わっているかというところであります。半数のブロックで改善はしておりますが、特に首都圏の改善度合いが大きくて、千葉が一番多くて、その次、武蔵・相模ということになっております。「經常収支率の増減」ということであります。下はその金額ベースで入れているものでありま

す。以上が、経常収支率のブロック別の評価の推移でございます。

次の31ページでございます。「高速バス路線の進展」のところでございます。高速バスにつきましては、この当該系統距離の半分以上を高速自動車、都市高速、本四連絡などを使う乗合のバスということでございます。

事業者数もちょうど平成に入ったころから、どんどん増えてまいりまして、あとは高速道路の供用距離も増えてきていることに伴い、輸送人員が増えてきております。これは、むしろ鉄道とのお客さんの競合関係ということで、逆にこういうところを鉄道のお客さんからバスに利用していただくということで、むしろ得ているところだろうと思います。

これは規制緩和のときの議論でもございました。このことについては、まさに競争環境になじむ分野ではないかという議論が前回の運政審でもあったというようにお聞きをしております。先ほど、委員からあった課題はまた別途、今後、どのような競争環境かというのは、議論はさせていただきたいと思っております。

次の32ページ、「定期観光バス」というのがあります。いわゆる典型的にははとバスでしょうか。定期に回って行って観光バス。いわゆるツアー系と違って、場所は決まっています定期に回って行って行くという定期観光バスというのがあります。これは輸送人員が残念ながら12年以降、ちょっと減ってきております。系統も減ってきております。これは利用者のニーズにどのぐらいマッチするかというような分析が必要かと思っておりますが、結果として、このようになっております。

あと、「空港リムジンバス」、いわゆるリムジンあるいは空港とのアクセスのバス路線などがございます。これ、輸送人員が非常に増えてきております。系統もたくさん増えてきております。これはもちろん、羽田空港あるいはセントレアとか、こういうところも含めての話であります。15年度だけ落ち込んでございますけど、これはその辺は、会長、多分、一番ご案内のとおりSARSで影響を受けたところであります。外国の、いわゆる海外渡航者14年が165万人、15年度が133万人と2割減ということで、旅行業界も大変でございましたが、16年度168万人ということでございまして、2,000万人を目指して頑張らせていただいているところだと思います。

次の「地バス補助の系統」のところでございますが、17年度が実は暫定ということでお付けしております。これは4月末、今週中にも発表いたしたいと思っておりますので、今ちょっと暫定的に数字を精査しておりますから。申しわけございません、暫定版ということで、数字が変わるということがあるという前提でお聞きいただければと思います。

これは補助系統、17年度から16年度少し減っておりますが、これは17年度に新たに100系統ぐらい補助の系統になっているところもありますが、200系統ぐらい補助対象外になったりしております。補助対象外になったのは休廃止が2割ぐらい、あるいは補助の要件に達しなくなったのが3割ぐらいとか、こういうようなことが出入りがございますので、そういう意味ではまあまあ横ばいというような理解でいいんじゃないかと思えます。あと、下が過疎バスのいわゆる地方バスの補助金額72億ということで、17年度まで入っております。

次の地方部の、この「輸送人員」。今のところの輸送人員でございますけど、輸送人員も15年度以降、やや減少傾向ということであります。ただ、補助対象の実車走行キロであります。15年度以降はほぼ横ばいぐらいで、実車の走行のキロベースではほぼ横ばいと、こんなようなところになってございます。

次の35ページでございます。先ほど生活交通対策室長のほうからもご説明を申し上げました点、「補助対象路線キロのキロ当たりコスト」でございますけど、事業者、経営者のコスト削減努力によりまして、減少をしてきておりまして、これは相当努力の結果だと思えます。17年度はほぼ横ばいということであります。あと、補助対象路線の経常収支率というところでございまして、約68とか67.8が暫定であります。悪化傾向、コスト削減をいただいているということでありますけど、収入も下がっておりますから、こういうような状況でございます。

あと、次の36ページでございます。残念ながら事業再生、「乗合バス事業の法的整理」、あるいは「事業再生」の事案に陥ったケースが少し近年、多く出ております。見てみれば、いわゆる産業再生事案などでバスサービスがむしろ維持され、今後の活性化につながるという見方で見れば、ポジティブに見れば、そういう再生の事案だとも読めるかとも思いますが、まず1点目は「産業活力再生特別措置法」、産活法の事案であります。

1点目の北海道の関係では、北海道バスは分社化。

箱根の登山鉄道もこれも持ち株会社を設立して鉄道事業を分社化したという点であります。

3番目のいわさきコーポレーションは、これは6社の合併により設立したいわさきコーポレーション、13年に合併したんですが、これ事業区分とか地域別に分割して事業効率を図っているということでございます。これは産活ですから、産活の認定を受けて、登録免許税などの優遇措置というものを措置して対策をとっているということであります。

次の九州産交、これが産業再生機構支援ということでもあります。これはノンコア事業撤退、いろいろな事業部分の撤退をして、バス事業に選択集中しています。産業再生機構の支援で公共交通をむしろ維持させて今、取り組んでいるところであります。現在、この産業再生機構の再生の計画を進めた後の中で、H I S証券をスポンサーとして持ち株会社設立をしております。または、その事業区分ごとに会社分割を行って、再生を図ってきているところがございます。

あと、栃木の関東自動車、これも産業再生機構の支援であります。これは路線再編で収益を増加させる再生を図っているということでもあります。

あと、次の次の国際興業でございます。これは特にこういう産業再生云々ではございませんで、資本構造を変更いたしまして、経営体制を一新して、バス事業に特化させて行ってきております。また最近、ホテル会社との合併を行って、相乗効果を図るための産活の計画の変更認定をしております。

宮崎交通であります。宮崎交通もこれもノンコア事業撤退、売却、清算などで、バス事業に選択集中するというので、ここは地元資本ということで、雲海酒造をはじめとする地元企業連合をスポンサーとして持ち株会社を設立、再生を図ってきております。

以上のこういうような形であります。

次の37ページは「法的整理」、あるいは産業再生、民事再生に至っている事案であります。

簡単に申し上げますと、那覇交通。先ほど申し上げました。ちょっとここでもまた、那覇交通は、第一交通産業という北九州を中心としていますタクシーの会社であります。ここでの経営譲渡を基本合意をいたしまして、民事再生の決定がなされ、那覇バスとして運行開始をして現在、利用者にも受け入れられる、いいサービスを行っている聞いています。

京都交通は会社更生法でございまして、これは北部の路線と南部の路線と分けて、北部は日本交通の子会社、南部は京阪バスの子会社、それぞれ譲渡をして行ってきております。

あと、北都交通も民事再生法の手続で再生中であります。

あと、富士交通というところがあります。富士交通は、実はこれは貸切バス事業者が一般乗合事業者として参入したケース。実は高速バスに参入をして、いろいろ価格競争などもやっていたところがございます。富士交通と帝産観光グループの経営統合にジェイ・ウィル・パートナーズという投資会社が出資してございまして、現在、この民事再生申立の

後、新体制で貸切バス部門を強化して再生を図っているという状況であります。

九州の大分バスは、これは私的な対策であります、これは整理回収機構（RCC）に支援を要請をして。有利子負債が100億ぐらいございました。これが悪化をしているところを、金融支援をもらいながら再建を図っているというところでもあります。

次の38ページでございます。これは会社更生法手続で行っているところと、あとは民事再生という形での琉球バス。今、会社整理を行い、民事再生手続に移行して行っている琉球バスなどがあります。

その上の茨城交通は、これは再建放棄を金融機関が一部行うということで、再建計画を図っているというところでございます。

一番下のいわきの常磐交通におきましては、これはいわゆる廃止を41路線、赤字路線を廃止を県に申し入れ、それで地方財政措置の支援を得られるような形に改定がなされましたが、子会社への譲渡において、子会社に譲渡する形でバスサービスの維持・発展を図っていくということで、私会社のグリーンキャブの支援が決定がなされ、旧常磐交通は特別清算をしていくという予定になっております。

こういうような事業再生の事例ということで、残念ながら、バス会社におけるこういう再生事案が多々ございますが、一方で、それに基づいて地元も入り、再生をし、バスサービスの維持をどのように図っていくかということも、あわせて検討している事案だと思っております。

次の39ページ以降は「路線の状況」ですので、簡単に申し上げますが、まず39ページは「路線の休廃止のキロ」でございます。規制緩和後、どんどん休廃止のキロがやたら増えているのではないかという一部見方もありますが、これは実は残念ながら、ここ10年ぐらいの傾向としまして、休廃止というような傾向は規制緩和以前からも同じような状況ということでございます。これは数字を見ていただければと思います。

次のページでございますけど、いわゆる13年度の許可キロとの関係で、3カ年でどのぐらいのキロが廃止されたかという、その率をこのグラフ、棒、折れ線グラフで書いております。そうしますと、東北とか北海道、九州、近畿、こういうところがその率ではやや大きくなっているというような状況でございます。

駆け足で申しわけございません。41ページでございますが、41ページは「地方バスの維持費」。先ほどもちょっとご議論ございました国庫補助金、あるいは地方単独の補助金というものがあります。これは私どもの国庫補助金の関係と、あとバス協さんが各会社

さんから調べていただいている都道府県単独補助、市町村単独補助というものがございます。この比較がございます。この一番下のブルーとその上の紫を合わせたのが国と県の協調補助、この額は同じです。2分の1ずつということです。ここの分が国庫補助対象路線。それの上の白っぽいところは県の単独補助、一番上のうす青は市町村単独補助ということです。

各地区によって、県あるいは市の考え方によって、どういうところに補助をするかがまちまちになっております。ですから、状況を見ながら、あるいはその県における乗合バスのいわゆる状況とか、そういうところによって変わってきております。で、ございますけれども、県の単独補助というのがほとんど出ていない。いわゆる地方財政措置でやる場合は、すべて市町村がやっているというような県もあります。こういうようなところをグラフで整理をしましたので、見ていただければと思います。

下の2つのブロックは、いわゆる先ほど申しました広域的・幹線的路線としての基準、国庫補助、国の補助もかかわる部分と、こういう理解をしていただければと思います。ですから、それ以外にもこれだけ地方のいわゆる財政、地財措置において維持運営をどのように図っていくかということを行っている分野であります。

先ほど出ました滋賀県なども見ていただきますと、国庫補助分はほとんどわずかでありまますけど、市町村が単独補助と、こんなような形になっておろうかと思えます。

金額が一番でかいのは北海道でございます。これはバス路線が非常に長うございますから、鉄道代替など非常に多くなってきておりますから、金額的には多くなっております。

それでは、次の42ページに、長々とちょっとデータでご説明申し上げてまいりました点ですが、「需給調整規制廃止後の乗合バス事業の状況のまとめ」でございます。

全体としましては、まず事業者数が増えてきてはいますけれども、既存の事業者の分社化、あるいは貸切バスなどからの参入などによって増加をし、ただ人員とか収入は依然として減少傾向にあって厳しい状況であります。ただ、事業者のコスト削減努力というもので、先ほどキロ当たり単価とかを見ていただいてもわかりますように、努力の結果、経常収支率は今、改善傾向にはなってきております。

あと、地域別でございます。先ほど申し上げました千葉、埼玉、香川、福岡4県で増加というところでもあります。人口増減との関係では、人口が増えているところは上位になる傾向は見られますけれども、マイカーの増加率の関係は現時点ですね、13から16の間では特段の関係は見られないと、このように思います。あと、経常収支の今の改善率でいき

ますと、千葉、武蔵・相模が顕著な改善をしているというところであります。

あとは高速バス。次ですが、高速バスと空港リムジンなどのこういうバス系統。ここはニーズにもマッチし、増加傾向にあります。一般のバスなどはやはり減少しているという厳しい状況ということでもあります。

地方部は先ほどの個別のデータで分析ですが、地方バス路線ですけど、実車走行キロは横ばいという状況でありますけれど、輸送人員がやや減少ということでもありますから、經常収支率もやっぱりわずかながら悪化傾向というようなところであります。

あと、先ほど再生事案の事例を具体的に申し上げました。こういうような取り組みが現在、一巡をちょっとしております。また、今後の議論も一部あろうかと思いますが、こういう再生の事案があります。

路線廃止自身の路線数でいきますと、大きな変化は見受けられないということではありますが、これ、もうちょっと深めた分析が必要かと思っております。

以上が資料の2であります。

あと、資料の3と4は簡単にご説明を申し上げます。実はコミュニティバスの関係でございまして、今国会に道路運送法の改正を提案をさせていただいております。コミュニティバスといいますと、少し小ぶりのバスを運用しているということで、地域でいろいろ協議会を経ながらやってきているというのが実態であります。

まず、44ページに「実態の調査」を昨年の10月行ったところであります。コミュニティバスとは何かというのを一応、上に定義的なことを書いてありますが、自治体とか商工会議所など、あるいは地方の地元住民などが主体となって交通空白とか、あるいは廃止の代替だとか、あるいは不便地域の解消など、こういうことを運行している形態のバスであります。これは、車両仕様が少し小ぶりになったり、あるいはタイヤも工夫している。運賃は例えば100円とか150円に統一しちゃうとか、こんなようなことを工夫しているものであります。

4条と書いています。4条というのは一般の乗合、普通の路線バス。21条、先ほどちょっと口頭で申し上げました、主に貸切バスの事業者さんが乗合許可を得ているというやり方、これは21条、特例の許可とこう言っております。こういうような形態でやっているということ进行分析をしたものであります。

分析の結果はこういう形で2枚目を省略して、次の46ページは各地区ごとの道路運送法上の許可形態での分析なので、あまりこの分析はいいかどうかわかりませんが、一番上

の青いところが一般の乗合の、普通のいわゆるバス会社さんがその形態の中で路線を変更したりしてやってきている部分ということでもあります。関東あるいは近畿、九州において、こういう4条の形態ということで行っているケースが多うございます。

一方、貸切バスのコミュニティバスとしての乗合の許可などを得てやってきているケース。これが多いのは中部であります。先ほどもちょっと申し上げましたが、補助の形態もそんなふうになっているというところの事情などもありますけれど、中部などはそういう形態が多いというような実態であります。

こういうことを含めまして、資料の4というところで、道路運送法の改正案を今、国会に提案をしております。ここのコンセプトは2枚目を見ていただきまして、49ページを見ていただきますと、「道路運送法の一部改正」ということでございます。

これは昨年8月に、私どもは国交省のユニバーサルデザイン政策大綱というものを政策として打ち出しております。ここで、いわゆる、どこでもだれでも自由に使いやすくという、この考え方のもとでこういう交通政策も展開という中で、地域の住民と協働の形で、ニーズに柔軟に対応したような形でのコミュニティバス、乗合タクシーなどを進めるという仕組み。このあたりを制度的にも後押しできるような仕組みといたしました。

ここで、地域公共交通会議というような、現在、行っている協議会を、そういうような形で位置づけ、市町村なりの首長さんが、市町村などが主催になり、運輸局あるいはバス会社が入って、どのような内容で行っていくかということ協議をして、合意を経た上で進めていくということで、その場合は、合意を経た上で行うケースは、不当に高く運賃を取るということもほぼ想定されませんから、運賃は届出制でいいと。こういうような仕組みにしているところであります。

こういう意味で、コミュニティバスなんかの仕組みも乗合の形態という形で行っていく。先ほどちょっと貸切バス事業の方が21条の乗合の許可を得てやっていると、こうちょっとまどろっこしく申し上げましたが、そういう乗合の形態というものを、むしろ全般として乗合形態ですと、乗合ニーズにマッチした形態ですというような制度的な位置づけを少し変更しているというところがありますが、こういうような改正内容を今、進めてきております。

説明は以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

乗合バスの状況、時系列的に眺めて、ベースは最も直近のデータをということでござい

ますが、これは次の論点をいかに抽出すべきかということの前提になりますので、我々の共通認識としてお持ちいただきたいというように思います。

なお、4条とか21条とか80条という特有の用語ですけれども、これは資料6でご説明いただいておりますので、そちらを参照していただければというように思います。

ただいまのご説明についてのご質問、あるいはご意見をお出しいただければと存じます。

【委員】 バス事業というのは非常に固定費が、もうほとんど固定費なんですね。変動費要素というのがないもので、したがって、お客を増やすということが、要はブレークイブンプointを超えると、これ、すべて利益になってくるという意味で、お客を増やすことが非常に重要だと思うんですね。

その中で、先ほどご説明いただきましたように、非常に外的要因というか、外部要因が実は非常に多くて、例えば、千葉、埼玉、神奈川の例をお話しいただきましたけれども、これらも非常に特殊要因なんですね。アクアラインがどうしたとか、明石海峡がとか成田空港と。私どもの静岡も非常に自転車が多いんですが、雨が降るとお客様が増えるとか、そういう外的要因が非常に強いと。それから、施設とかイベントがあると、それによってお客の移動が非常に大きくなっていくと。

したがって、なかなか事業者として自助努力というのをいろいろやっても、粛々とやっても、こういう大きなことがあると、そちらのほうが乗客増だとか、こういうものに非常に大きく影響してくるという特殊性があると思うんですが、その中で、前回配られた資料に事業者、国、それから各地方自治体の役割みたいのが一覧表になっていたと思うんですが、その辺をやはり明確にして事業者として、要は普通の会社ですね。普通の会社としてやらなければいけないことは何かと。それと、行政が支援しなければいけないことというのをもう少し明確に整理して、事業者の自助努力というのをやはり各事業者はもう少し。皆さん努力している、私どもも含めてやっているんですが、そここのところの各役割分担というのを、もう少し明確にする必要があるかなというのを感じております。

【委員長】 今のはご意見ということでよろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【委員】 意見というか感想的なんですが、この各バス会社が法的整理をせざるを得なくなった事例たくさん書いてありまして、それぞれの会社はやはり地方の経済の雄であったという感じがしますね。私は九州におりましたので、例えば九州産交さんとか、あるいは宮崎交通というのはもう地元の雄ですよ。これは、こういう事態になったのは本当に

厳しい感じがしています。

もちろん、全体的に規制廃止に伴って、こういう状況になったということは明らかでありますし、それからモータリゼーションとか、あるいは人口減ということも客観的な事実でありますけれども、ただそれだけだろうか。

ここから、ちょっと感想なんだけれども、やはりそれぞれのバス会社さんは本来、本業でもっともっと詰めるべきところを、例えば不動産とか、その他いろんな関連事業にどんどん、もちろん出ざるを得なかったということもわかるんですが、そのやはりリアクションがあったのではないかという気がするんですね。

つまり、本業をそのままもっともっと詰めていく。例えば、この定期観光バスが今、落ちてきていますけれども、本来これは今、個人旅行化していますから、ほんとうは増えていくべきなんですね。ところが、増えていっていないということは、やはり定期観光バスの内容なんかもう少し詰める。もっと魅力的な、時代にマッチしたコースをつくると。そして、つくって、いろんな販売促進もやっていくと。販売促進なんか、もちろん我々の努力する部分もあるんだけど、もっともっと連携してやれば、もう少し行けたんじゃないかという気がするんですね。

つまり、もっともっとクリエイティブなことをやれば、既に今出ているように高速バスとか、あるいはコミュニティバスとか、空港バスとか、やはり探れば、いろんなものが出てくるわけですから。今、これから議論すべきは、やっぱり本業で厳しい環境だけれども、もっともっと創造にチャレンジしていくというようなことが、これからの課題ではないかと。

もちろん、このバス会社さんだけじゃなくて、我々ツーリズム産業含めて、どんどん巻き込んで、大いにこれからの事業創造、お客様は非常に多様化していますから、そういうものにどういようように対応していくかというようなことの、何と申しますか、ひとつの弾みをつけたらどうか。

それから、先ほど委員がおっしゃった観光のバスですね。あれは、例えば東京から草津なんか行く温泉バスのことでしょうか。ちょっと、そのことについて多分因果関係あると思うんで、もし少し必要であれば、お答えします。

【委員】 私が申しましたのは、いわゆる都市間交通の長距離が主体のですね。だから、ああいう観光地に直結するということよりもむしろ都市間交通です。

【委員】 わかりました。例えば草津温泉というのがありまして、これはここ数年、草

津温泉も非常に厳しくなったんだけど、地元が非常に頑張って、そして温泉そのものを売り出すということで今、大変アピールして、非常に当たってきたんですが、さて、行くとなると、マイカーで行くか、あるいは列車で行って乗り継ぎして行くということですが、意外と不便なんです。そこで、やむを得ず、東京から直結で草津温泉バスを出すと。これなんかも別に旅行会社がやらなくても、本来はバス会社さんがいろいろ研究してつくってもいいんじゃないかと思うんです。そういうことも含めまして、やはりこの時代に応じた創意工夫をぜひお願いしたいというのが、私の意見でございます。

【委員長】 ありがとうございます。ただいま委員からのご発言は、次の課題の抽出のところをあらかじめご示唆いただいたというように思いますので、また、そちらにおいてご議論させていただければと思います。

そのほかご意見、ご質問があれば、お受けしたいと存じますが、いかがでしょうか。

もし、ございませんようでしたら、実は本日のメインの議題はⅢでございまして、「主な課題の整理」ということで、事務局の資料のご説明の後、皆様方にご意見、ご審議をちょうだいしたいところでございますので、そちらに移らせていただきたいと存じます。

じゃあ、ご説明よろしくお願ひ申し上げます。

【旅客課長】 はい、それではご説明を申し上げ、ご議論をいただきたいと思ひます。

今まではそのデータなどで、あるいは規制緩和の状況などのデータから導き出せる分析を申し上げました。

それで、資料の51ページのところで、本日、資料の冒頭から申し上げました「運政審答申11年の4月で示されました今後の乗合バスのあり方」というところでのポイントが、大きく3つあるかと思ひます。競争促進と安定供給という課題と生活交通確保、あとは安全、利用者利便、保護、こういうところだと、このように思ひます。

その運政審の答申の中で、まず競争促進のところでは、事業者が創意工夫を発揮させて、バスサービスの提供をよりよくしていくという点ということでもあります。ここに基づいて下のところに需給調整廃止、上限運賃制度導入というものを申し上げたところ。あとはクリームスキミングが、先ほどちょっと詳しく申し上げました特定時間帯等に係るクリームスキミング規制導入と、こういうことでもあります。生活交通は先ほどもご指摘もいただひています。生活交通路線維持対策費補助制度へ移行してはいますが、課題はあります。あとは安全の関係は運行管理制度を強化する、あるいは行政処分点数化などを進めておりまして、本日は資料はありませんけど、このあたりの対策を今後も強化をしていこうと、こう

考えています。

「現状」の分析は、先ほども少し申し上げましたけれど、新規参入は49社のみであります。多様な運賃とか経営合理化努力は進められてきておりますが、49社という点。あとは競争環境が激化しているエリア、場面場面があります。先ほど委員からもご指摘いただきました。各地区でいろいろあると思いますし、私どもも本省までかかわっているいろいろ激化して、あんまり公正的でないようなケースも一部、私ども聞いておりますが、また、このあたりの事情は運輸局を通じて私どももきちっと把握をして、今後の政策に生かせるようにとは思います。

あと、路線廃止キロの関係は先ほど申し上げました点でございます。あと、高速バス、空港アクセスなどは路線好調であるというところでございます。あと、最後の丸のところ、生活交通の確保、実は生活交通路線維持対策費制度あるいは地方財政措置などによって、いわゆる運営費補助がなされてやってきております。ただ、それだけではなかなか現在には難しく、会社の中でのやはり黒字路線からの内部補助によって確保されているというような、現実的な実態があるという点は事実だと思いますし、委員からもご指摘あったとおりであります。

課題であります。運政審答申で目指してきている方向に基づいて、制度的な面、予算の改善、あるいは具体的な行政の運用などで進めてきておりますが、今後の課題としましては、その11年からまた7年たっておりますけれど、事業者創意を工夫した事業展開をしていくということが必要だという、委員からもございました点、非常に重要な点だと思いますが、そこでいろいろ障害となっている私どもの関係での諸規制などがあるかどうか、この点についてよくレビューをして事業展開をできていく体制に整えていく必要があると思います。

2点目で、利用促進のための新たな取り組みということで、委員からのいろいろなご指摘の点など、いろいろな場面、あるいはマーケット分析などから取り組むべきいろいろ課題があるかと思えます。このあたりをどのように事業者の努力でできる部分と、あるいは公的な国なりの行政がやっていく部分なり、あるいは地方公共団体が進めていく部分なり、こういうところをちょっと体系的に課題を整理して進めていく必要があるかと思えます。

クリームスキミング規制の関係、特定時間帯等に係るということですが、これは委員からもございました点も議論としては対象になろうかと思えますが、いわゆるクリー

ムスキミングという一般的に言われる部分について、需給調整の廃止とも密接にかかわる基本問題でありますので、この点について今後の適正競争という意味での対策はどのようなものがあるかということです。

補助制度のあり方、これはいろいろ課題はあるというところでございますし、特に経営努力のインセンティブがどのように働ける、やっていけるかという点の課題があるかと思えます。住民生活に真に必要な路線の維持のために、ニーズに応じた形にこの補助制度がなっているかどうか、実態はどうかという点の今後の課題があるかと思えます。

広くご議論いただき、今後のやっていくべき課題の整理をお願いしたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

この小委員会でいかなる課題を摘出して、それに取り組むべきかということのご議論をちょうだいしたいと思います。今、51ページで事務局案として4つぐらいに整理してございます。既に各委員からご指摘いただいた点もございますけれども、それらを含めてこの小委員会で取り組むべき課題についてのご意見等々をお寄せいただければと存じます。

【委員】 2つだけ少しご議論、提起をしたいなというふうに思っております。

1つは、先ほど高速バスの問題も出ました。実はこの運政審答申をずっと読んでおりました、内部補助を前提としない路線ごと、生活路線で必要であれば、補助していくと。この制度が変わったことに何ら異議はありませんけれども、実は路線補助のあり方なんです、先ほど経営の努力によって大切な税金ですから、当然、効率よく使っていくと。維持のために使っていくということは何も否定しません。ただ、補助の基本的に足りないから、運行費は足りないから補助をしていくと。で、よりその中で最も安い事業者に補助していくと。こここのところが一番の私は問題点だろうと思っています。

第1回のところでいろんな資料いただきましたけれども、今、バス乗務員の平均年収はもう400万円を切っております。全産業よりも低い人件費でやっている中で、事業者は事業者で、また努力をすれば、それだけ補助金が少なくなってくると。

私はずっと読んでいますと、じゃあ、運賃制度はどういう形でできたんだろうかなあと。運賃があって、そのことについて何も議論がないまま、ただ運行するだけで補助が、運行するのに補助が足りないから、これぐらいの補助をまず出して、運行を確保すると。しかし、その一方では上限認可制になりましたけれども、先ほどありましたように均一性であるにしても対キロ区間にしても、運賃の基本というのはまだ残っているわけですね。その運賃の基本が基本的に崩れて、ただ欠損だから、これぐらいの補助金で何とか維持をし

ていこうと。

私は以前、100円バスが出ましたけども、これは特殊運賃だというふうに思っておりますけども、今、やっていると、キロ当たりの運賃というのはただ補助金で割れば随分低くなっているのではないかなと。ですから、人件費をもうこれ以上上げても、今、実態とすれば、入社をされました若い方がたった3年ぐらいでよく辞められております。それは全産業よりも年収が非常に低いと。

これは、事業者は大変努力しておりますけども、結果的にその赤字を出すわけにはいかないという中でありますから、基本的な自治体の補助のあり方、ですから入札もそうなんですけども、一定の基準がないまま、安ければいいということに何か移行しているのではないかなと。基準というのは、やはりいろんな設備投資なり、先ほど車齢もありましたけど、バスも買わなくてはいけない、安全も担保で、教育もしなくてはいけない。そして、いろんな経費がかかるわけですね。ある一定のコストというものをきちっとやっぱり見た上で、補助金のあり方というのを議論しなければ、これは際限がないと思うんですね。このところが1つです。

それと、先ほど高速バスのことで出ましたけども、私はこのままで行くと、ツアーバスの運行へ全部事業者は切り替えてくると思います。それは、採算ベースに乗るということになれば、ある程度1車体当たり6割ぐらいの乗客が乗らないと、乗らないわけですね。高速バスというのはあらかじめ路線を定めて運行計画を出して、たとえ1人であろうが、30人であろうが、トータルとして利益を上げておるわけです。

ですから、私は先ほど高速バスの弾力化もそうですけども、きちっとやっぱり競争の土台が全く違うわけでありますから、やはり同じ運行するのであれば、高速バスの運行に切り替えてほしいと。

そうしないと、先ほど逆に高速、ツアーバスが走っていきますと、やっぱり路線の信頼性、お客さんの信頼性ですよね。この日は走ってくれるけど、この日は走ってくれないということじゃなくて、やっぱりきちっとした移動を確保するのであれば、きちっとした条件にお互いに近づけていった上で、そこの中で競争するということがやはり一番だろうと思います。ツアーバスの運賃3,000円とか4,000円出ます。それは採算ベースに乗るからトータルでできるわけでありますけども、高速バスというのは1車人数が少なくても、必ず走らせなければいけないと。トータルでやっているわけですから、ここの競争の土台がまず違うと、このことをきちっと整理をしていかないと、バス事業全体がある意味、

いい方向で競争、自由競争できないのではないかなと思っていますし、地域のバスを守るのであれば、やはり地域の皆さんが協働した仕組みをつくらない限り、これまた、できないのではないかということをお願いしたいと思います。

ですから、補助とやっぱりきちっとした基準に乗っていくと、このことがなければ、際限のない議論になっていくのではないかというふうに、1つ懸念をしております。すいません、長くなりましたけど。

【委員長】 ありがとうございます。今、2点ご指摘いただきまして、1つは補助の基準ですね。これを明確にすべきではないかと。それから、もう一つ、事業区分ですか、前回の運政審答申のときは実はツアーバスというのはほとんど議論の対象になっていない。実体としてもなかったんじゃないかなというように思います。現実がそのように変化してきた場合に、これをどうするのか。前回は事業区分をできるだけ弾力的にと、こういう考え方を出したんですけれども、その弾力的にやること自体が実は利用者に混乱を招くのではないかと、こういうご指摘だろうと思います。

今の2点について何か事務局としてお答えいただけるようなことございますか。

【旅客課長】 1点目の補助の考え方、これは非常に大事な点であると思います。国庫補助のほうもそうですが、もう一点、地方財政措置において県単独補助、市が単独補助をしているケースもあります。

先ほどちょっと申し上げました、例えばコミュニティバス系の21条乗合許可等を持っている者にしか出さない自治体さんもいらっしゃるというところがあると思います。ここは非常に大事な点で、今後、また次回などもこの補助の考え方についてのご議論もいただく必要があると思います。

その点、委員がおっしゃった、いわゆるコストがかかる。当然ですけど、安全運行するドライバーのちゃんと質が確保できるとか、もちろん車両の車齢の話もそうだと思います。こういう点など、一定のきちっとしたコストがかかるというところについての何らかの基準、メルクマールが必要であるというような点。これも非常に大事な点だと思いますので、補助制度全体の議論として受けとめて、進めていきたいと思います。特にコミュニティバス関係などについての補助について、前回、コミュニティバス、今、法案出しておりますけれど、ここもいわゆる入札制ですべてが価格だというご議論も結構ございまして、これについて私どもも行政側、国としての課題もちゃんとご提言いただいて、どういうことを地方自治体などにも徹底ができるかという点が課題として受けとめております。これはち

よっと補助全体の考え方として進めていきたいと思います。

ツアーバスの件はまたちょっと整理もいたしたいと思いますが、私、これの前任は旅行振興課長という旅行業の振興補佐をやっておりましたところでございますので、委員にもお世話になり、やっておりました。

旅行会社の旅行業務に基づく正規な、きちっとした手続を行っている旅行商品でございますから、これはニーズにマッチして進めていく。当然ですけど、法令は守って、コンプライアンスを守って、例えば長時間運行を強要するとか、こんなものあってはなりません、ちゃんと守って行っていくというところで、ニーズはきちっとした良質商品ではあると思います。そのやり方の部分について、いわゆる不公正ではないかとか、そういうご議論などがある部分は、その点についてどう課題として取り上げていくかという点が必要だろうと思いますが、特に学生はじめ、より安い料金において親のところは何回も帰りたいというニーズはあるわけでございますので、ここをどのようにとらえていくかだと思います。

旅行業の話は別にして道路運送法の世界になりますと、貸切バス事業者もきっちりと安全対策を行っていかなくてはいけないと思います。ですから、貸切バス事業者も立派な貸切バス事業者でございますから、一部、私ども近畿運輸局の人間も添乗監査いたしました、きちっと運行管理をし、乗務の時間も守っているということがございますから、安全上の対策はきちっと取らなくちゃいけないと思いますので、ここをむしろ徹底していきべきだと思っております。

あと、この点についてはちょっとまた、そうは言いましても全体の議論として、委員からもございましたけど、会社全体で内部補助になっていて、実際はここが利益が上がるというところで全体会社運営、バスサービス全体が成り立っているんだという、ちょっと大きな課題とかかわってくるころがございまして、少し整理もさせていただいた上で、ご議論もいただく必要があるかなと思います。

もう一点だけ、道路運送法の改正、今回出してございまして、乗合形態というものは乗合の形の事業形態にむしろニーズがありますから、変えていっておりますので、そういう意味で一般乗合の許可という形でのいわゆる許可の取得ということも容易になってくるんだろうと思いますから、そこも含めて、この高速バス、ツアーバス問題はご議論いただく必要があるかなと思います。これ、次回にちょっと整理をして……。

【委員長】 はい、ありがとうございました。今、旅客課長のほうからご発言がござい

ましたけども、ご指摘いただいた点につきましてはもう少し論点を具体的に整理して、また、この場でご議論をちょうだいすると、こういうことでございます。

【委員代理】 きょうは代理で参りました西鉄の上中と申します。よろしくお願ひします。

特にきょうの話で大きいんだと思いますけれども、地方路線の確保という形で、今、ちょっと心配になっておりますのが、各市町村でコミュニティバスがどんどんできております。これはそういう面では、私どももその仕事を受けて、運行をやっているわけなんですけれども、一番心配なのが、やはり市町村でやっていますので、当然ながら運行エリアが市町村の中に限られると。本来であれば、一般のお客様というのは市町村関係なく自分が行きたいところに行くべきものですから、そこにやっぱり非常に制約が出てくると。

もう一つ、そういうことがよくあるかどうかわかりませんが、やっぱり地方自治体でやると議会の関係等もありまして、どうしても八方美人的な路線の設定しかできなくなるというケースも少し見受けられているような気もしております。

ぜひ、これは要望という形、お願ひなんですけれども、地域協議会、今から活性化されていくに当たって、当然ながら補助の仕組み等もあって、地方自治体がメインでやるということは重々承知しておりますけれども、ぜひ、そこらあたり事情がわかっている地方局、九州運輸局に、地方局にぜひ、そういったたぐいのリーダーシップを取っていただきたいと。

そういう面で、内部補助という形では難しくなりましたけれども、私どもも今、商品をつくって少しでも売れているのは高齢者向けの全線フリー定期券とかエコルカードと言ひまして、学生さん向けの乗り放題の定期とか、そういうとやっぱりバスはネットワークで生き残っていくしかないと思っています。

やはり、そういう面で過疎といいますか、地方部も大事にしていけないと、バス自体が見切るのも変えていってしまいますので、ローカルの地方の生活路線と言われる路線も、ぜひ何とか。事業者も当然、努力して守っていきますので、そこらあたりのご指導をよろしくお願ひしたいと思ひますことと、もう一つ、先ほど運賃は自由にやらせるという話が基本だろうと思ひますけれども、基本運賃は利用者保護という観点でしっかり上限運賃でやっていただければと思うんですけれども、事業者はいろんな形で値引きとか、割引とか、いろんな商品をつくっております。成功するときもあるんですけれども、値付けというのは非常に難しいものですから、失敗することもあります。やはり、ちょっと戻したいとか、

そういったときにぜひ手続の簡素化とか、まだ今のところ何もそういうことを考えているわけじゃないんですけども、下げるときはわりとすんなり行くんですけども、その逆もありますし、売ればもう少しいただいてもいいかなという本音もございますので、そこら辺のご配慮をよろしくどうぞ。要望という形でよろしく申し上げます。

【委員長】 今の2点はご要望という形で承らせていただければと思います。

【オブザーバー代理】 論点の4つの丸にはついていないんですけども、やはりバスが利用されるには信頼されるバスというのが一番だと思います。23ページの表定速度が大分下がっているということがございまして、これが15キロとか16キロに上がる必要があるだろうと。そうした場合、一番問題になるのは、道路管理と交通管理の問題だと思っております。

三郷でも、ある路線が東京都の金町に入っているんですけども、そこでちょっと死亡事故か何かあったらしくて、交差点が3車線になったところが、交差点の見直しで2車線になって、ひどい渋滞になったということがございます。

この道路運送法の枠組みの中でバスロケーションシステムの補助があるんですけど、本来バス会社さんはバスロケーションシステムなんかやらなくてもいいというのが一番いいのではないかと思います。逆に、バスロケーションシステムでバスが5分来ないとなったら、場合によってはバスをやめちゃって自転車で行くとか、車で送ってもらう人とか、こういうのが出るんじゃないかと思うんですね。

そういう面で、道路管理をどうしていくのか、また交通管理をどうしていくのか、こちらのほうもこの道路運送法の枠組み以外の付帯事項としてご検討されるべきではないかなと。

例えば、交通結節点整備事業という補助システムがあるんですけども、このほかにバス路線の中で課題となっている交差点処理、そういったところについて重点的に整備する場合に国の補助がつくとか、そういう新しい仕組みが出てくると、これはそのこと自体はバスだけでなくすべての交通にいい影響を与えるわけですので、三郷でも結構、信号を2元になっているところをこんな3元次になればいいんじゃないかとか、ご提案してもなかなか実現が進まないというような傾向もございます。

こういったところをバスだけでなく総合的な道路を使うという面で、総合的な考え方でやっていく必要があるんじゃないかなと。自治体も交差点改良とかやろうとしてもなかなか自前のお金だけですと、なかなか難しいという部分があります。たくさん交差点改良を

しなきゃならない要望もありますので、そういう点もこの会議を通じて、付帯事項等で他の部署にお話ししていくというのが必要じゃないかということで、ご提案させていただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。今のご提案いかがでございましょうか。

【旅客課長】 ありがとうございます。非常に大事な点でございまして、バスという、こういう通常の車より大きい車体を使った運行ですから、いわゆる道路管理との関係、あるいは、その交通流を道路交通という観点からの警察部局などとの課題が共有する部分が多うございますので、今、ご指摘の点は課題になると思いますし、むしろ取り上げていくべき課題かと思っておりますので、またこの課題の整理の中に、また委員長のご指示のもとでそこも加えた上で進めたいと事務局としては思っております。また、関係の部局、道路局あるいは警察庁などにも私どものほうから声をかけ、参画をいただけるような形で進めていきたいと、事務局としては思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

先ほど委員から挙手がありましたので、順にご発言いただければと思います。

【委員】 日本バス協会の責任者をしています齋藤でございます。仕事は神奈川県と東京あるいは横浜でやっておりますけれども、いろいろお話を聞きまして、日ごろから大変お世話になっていることを、まず御礼申し上げます。

私、いつもあいさつのときに言うんですが、私たちの仕事は天命なんですよねって言う。私たちの仕事、さっき委員が言ってくれましたが、所得は少ない、日曜祭日なんてない、24時間ない。それでも意外と社会的な評価がない。それが実態だったんですが、みんなでひとつそういう誇りを持ってやろうよということで、最近は多少、復元しております。これは従業員もさることながら、経営者も精いっぱいやっている。これだけはひとつお認めいただきたいと思っております。

1つ、補助金のことを申し上げられましたけども、これは協調補助の問題。これは市町村で財政問題が大変厳しいときには、協調補助も乗れないという。これは窓口から担当課長、部長ぐらいまでがそういう意見があることがある。これらが本当に協調補助というのは、ほんとうの補助金を出すときにどうやって窓口を開くか。これがないと国庫も出てまいりませんので、この辺をぜひ考えていただきたいと思っております。

それから、会社の一生懸命やっているということを少し申し上げたいんですが、私たちの先ほどもご意見が出ました、私たちのバスの仕事の中では固定費が確かに多い。この固

定費の多いというのはやっぱり人件費なんです。ただ、人件費を合理的に出す。非常に難しいことです。遊んでいる時間をなくして、効率的よくする。効率的に仕事をさせる。大変なことなんです、従業員に徹底させるためにも、各社とももう再生法的前提になるような、そんな極度のところまで行っている会社でも、従業員もひとつ経費を節約してくれ、人件費も我慢してくれ。

それ、そうすると、経営者も同じことが言えまして、私のほうの恥でございますけれども、私の会社でも従業員と一緒にあって、労使話し合ってみましたら、一番大切なのは退職金がいままでそういう重荷になるんですねということ。それから、若い従業員と一緒に話ししますと、20年先の1,000万よりも今の月々の1万円のほうが欲しいんですよ。子供を育てる、教育する、これがないんですよと言いますよね。そのとおりだと思う。じゃあ、退職金をやめて、それにかわる401kのようなものをやろうよということで、私のほうの会社でもそれを14年から実施しました。

ただ、説得ができない。最後の説得は私たちです。経営者、私たちも、そのかわり退職金をなくします。従業員と一緒にやりますと。それで、その退職金制度をなくしました。何らかの401kのような手当は出しましたが、やがて会社が堅実になったら、あなた方に出しますよという約束だけはしてあります。

おかげさまで、この17年度の収支はバスがほんとうに復権してきたような気がします。私たちの会社でも1%か2%の乗客も増え、収入も増えている。これは経営努力もさることながら、従業員一体となって、朝おはようございます。それから、行ってらっしゃいという言葉も出るような、それは出してもお客さんのほうがもう知らん顔でいたんですよ。最近は返ってくる。嬉しいことですよ。そういう努力はしているんです。

ただ、その中で1つお願いがあるのは、私たちのところ、どうしてもバス事業というのは定時運行が必須の条件。これに必要なのは道路とか施設なんです。ところが、これはもう市町村の首長さんのところへ行っても、どこへ行っても、あと10年たつと計画があるんですよ。10年待てますかね。この10年が20年になっちゃう。私はここでお願いしたいのは、今ある施設を最大限利用する。それが、行政が一体になって、政治が一体になって考えていただくことだと思うんです。

例えば、駅前の問題。駅前の朝晩、朝30分で結構ですけども、これは大量輸送の交通手段だけが、バスが駅前に入れるように。それから、通勤なんかで送り迎えする車は確かに必要とところありまから、別なルートで入ってもらおうという工夫してもらおう。これ行

政に、いろいろ首長さんをお願いしているんですが、もう遅々としてどこでも出てこない。残念なことです。

橋もそうです。橋のところでも、いや、いつも言うんですが、四国の人がいたらごめんください。四国に3つも立派な橋ができた。たまに行ってみると、たまにしか車は通らない。どうですかね、相模川か多摩川に持っていきますと、1つで100できるそうですね。これは同じ行政の中ですから、そういう意見が述べられるような、もうほんとうに国民が総意、やっていますよと強い意見が出せるような機関ができませんですかね。

これは大変、話が切実なものになりましたけど、ただ、それで受けの仕事をしているつもりはありません。私たちも環境定期もやっていますし、学生さんが2方向とか、いろんな、どのルートでも同じ定期で乗れるとか。それから、最近は接続バスも始めました。

接続バスでちょっと出ましたんでお願いなんですけど、ヨーロッパの規格と日本の規格でバスの規格が違うんです。ところが、最近また入れようと思いましたが、ヨーロッパの規格が日本の規格に合わない。で、日本ではつくっていないんです。ヨーロッパでつくっていただいて、輸入するしかないんです。学校みたいな一時に来るような、輸送については接続バスが大変有効な手段だろうと思います。当面はお金がかからなくて、そうですね、新交通システムなんか、あれの3連接のバスを入れたら、工夫したらお金は5分の1、10分の1で今の新交通のかわりになるような気がするんです。

こういう、ひとつ行政、政治について、いろいろご指導いただきたいと思いますし、私たちも努力が足りない部分をご指摘いただいて、ぜひ……。一番切実に思うのはあれですね、バスが定時運行できること、これができるような施策をひとつ考えていただきたいと思います。

ちょっと愚痴が半分入りましたけれども、新しい世界もまた生まれるような気持ちで、ご報告させていただきましたので、また次の議論で発言させていただきます。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。

時間が迫っておりますので、挙手をされた委員、続けて簡単にご発言いただければありがたいと存じます。

【委員】 交通ジャーナリスの鈴木でございます。

大きく2つほど意見です。申し上げたいと思います。

1つ目は、まず基本的に私はバスにできることはまだまだいろいろあるというか、バス

を生かせる場というのはまだたくさんあると思っています。ただし、従来のバスの概念と
いいですか、みんなが持っているバスというのはこういうものだという、その枠は少し広
げる必要があるのかなというふうには思っておりますけれども、基本的にバスはまだまだ
いろいろできることがあると。

そういう視点と、もう一つは逆に限界もあるということも知っておく必要があるんだろ
うなというふうに思っています。この辺がバスは限界もある。いわば万能ではないという
あたりのところきちんとかんでおかないと、しばしば自治体さんに、市町村さんに見ら
れるんですが、コミュニティバスに非常に多くの役割を任せすぎてパンクしてしまっ
ているようなケースが多々見られますので、この辺もちょっと見きわめておく必要があ
って、その限界を超えた部分の帯引きの確保というのはやはり別のメニューを、その場
その場に
適した別のメニューを考えていく必要があるんだろうと思います。

こうした中で、バスが本領を発揮できる分野というのを見きわめる必要がありはしな
いかなというのが私の1つ目の意見です。このあたりの整理をしておかないと、この
後の改正道路運送法が現実の場で運用しようとしたときに、例えば乗合タクシーであ
るかコミュニティバスであるとか、こういったものをどういうふうに取り扱っていか
うとこ
ろで、下手をすると混乱しかねない面があるんじゃないだろうか。あるいは、モード
間で無益な競合が起きたりするおそれがありはしないかなという感じがしております。
そういう意味で、バスが本領を発揮できる分野というのはどういうところなのかとい
うあたり
を、少し整理をする必要がありそうだというのが1つ目です。

それから、もう一つは、バスが本領を発揮できるところで真価を発揮するためには、
やはり伸びるべきところを伸ばす必要があるだろうと思うんです。今のバス業界をざ
っと眺
めてみますと、やはり全体にムードが縮小均衡的なところが非常に強くて、先ほど
からの経
営努力という言葉がどうもイコール、コスト削減になっていやしないかと。ちょ
っと
そういう感想を持っております。

もちろん、コスト削減というのは大切なことなんですけども、先ほどの委員のご
意見に
もあつたように、どうしても削れないところもありますし、限界もあると思います。
また、
そのコスト削減でいきますと、私もバスの現場とも随分おつき合いがありますけ
れども、
現場のモチベーションが非常に下がるんですね。そのモチベーションが下がって
くると、
本来伸びるところを伸ばすということすらできなくなってしまうという気がしま
す。

基本的には先ほど委員からもご指摘があつたように、お客さんによりたくさん
乗って

らって収入を伸ばすことがバス事業を活性化するやはり基本だと思いますので、それができるような体制に持っていく必要があるんじゃないかなと。そのためには、やはり事業者の現場を含めたモチベーションを高めて、事業者を元気にするということが必要だろうと思います。

ちょっと観念的な言葉で申しわけないですけども、事業者を元気にするためにはどうしたらいいかというような議論を少しする必要があるのではないかなというふうに思っております。

以上、2つ申し上げさせていただきました。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私、実際に自分でいろいろ折衝しながら考えることなんですけれども、都市交通と、そして、私のほうも埼玉県の秩父のほうの過疎と2つ地域を持っているんですけれども、都市交通というのは先ほど出ているように、需要はもう十分あるんですね。その需要を取り込めないというのが、先ほどから出ている定時制の確保ができない。つまり、渋滞解消。これが解決できれば、もう都市交通というのは、来るべき少子高齢化社会と環境保全の問題に非常に貢献をするだろうというふうに確信をしております。

それで、いろいろ首長さんと折衝してみて、非常に地方自治体によって大きな差があるんですね。したがって、法が改正されて、そういったバスの輸送関係が地方自治体のほうに移っていったにもかかわらず、非常に大きな格差があるものですから、ぜひ地方の運輸局等を含めて、地方交通についての地方自治体の役割というのをもう一度、プッシュしていただければ、よろしいんじゃないかと。

我々も実際に折衝する場合に、単独の名前は出すなということで今しているんです。つまり、西武バスがというふうなことを言うなど。要するに、乗合バスがこの都市交通上でどういうふうにやらないといけないのかと。この市の交通体系をどうするのかと、こういうふうな視点で折衝しろと、こういうふうになっているんですけれども、やっぱり、そういうものがだんだん効果を出してくると思うんですね。そういった非常に理解が高まってくる。

したがって、1つの例を申しますと、例えば過疎の秩父地区というのは県だとか、そして秩父市が非常にバックアップしていただいて、いい経営をさせていただいて、お客様はほとんどいないんですけれども、補助金も含めて、健全な経営ができているということ。そして、埼玉県等の各市においては非常に積極的にバックアップしていただいている。

特に交差点の問題を含めて、非常に支援をしていただいている。

しかし、ご承知のとおり、そんなにそれぞれの地方自治体は豊かじゃないものですから、いろいろ予算化していただいたりしているんですけれども、そういうものも含めて、先ほど委員が話をしましたように、何とかこの都市交通というのは、それを解決することによっても十分期待にこたえる交通機関になるだろうというふうに確信しておりますので、そのご支援をひとつお願いをさせていただきたいなというふうに思います。

いろいろ申し上げたいことはあるんですけれども、とりあえずは、そんなことで地方自治体との交流を含めて、感じているところは、そんなことでだんだんと理解は深まってきているけども、あと一步、積極的に取り組めるのかなと。そうすると、首長が変わってきますと、それを交通を担当する部署の人がどんどん変わってくるんですね。そうしますと、先ほど出たように市内の交通をどうするか、あるいは他市にまたがる交通をどうするかという非常に広い意味での交通を考えていくというふうなほうに発展をしていくと思いますので、ぜひそういう面での国としてのこのバックアップだとか、そういうふうなご支援をいただければ、我々としても非常にやりやすくなるんじゃないかなというふうに思います。よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

今、3人の委員の方々からご発言いただきました。51ページの課題、これは4点ありますけれども、この1番の新たな事業を展開する上で障害となっている規制はないのか。それから、2番のバス利用促進のための新たな取り組みはないのか。そして、4点目の地域住民の生活に必要な路線を地域のニーズに応じた形で維持するものとなっているのか。これに加えて国、地方自治体のあり方はどうあるべきかと。ここにご議論が尽きているんではないかなというように思います。

時間の関係で一つ一つについて、この場でご議論いただくという状況にございませんので、もしよろしければ、今の点を含めて、そして既に出されていたご意見を含めて、事務局と私のほうで論点を整理させていただいて、その整理させていただいたものをベースに次のご議論をちょうだいすると、こういう形にさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

(「はい」という声あり)

【委員長】 それでは、論点を整理して、次に提示させていただければというように思います。

まだいろいろなご意見をちょうだいしなければならぬところでございますけれども、ご予約いただきました時間がそろそろ尽きようとしておりますので、本日の議論は以上とさせていただきますと思います。

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】 ありがとうございます。

それでは、事務局のほうから次回のご日程の件で、5月の22日の週にお願いをいたしたいと思いますが、杉山委員長のご都合を勘案しまして、24または25が委員長のご日程がたしか可能かというように承っておりますが、よろしくちょっとご調整もいただければ幸いです。

【委員長】 大変、勝手言って申しわけないんですが、私、講義が火・金と入っております、今、相当うるさくなったものですから、休講処置がなかなかとれないもので、それを外させていただき、そして、きょう月曜日ということなんですが、ご都合つかない委員の方がいらっしゃったものですから、消去法で水・木の24、25という形で提案させていただきました。できるだけ多くの方に出席いただきたいんですけれども、全員の方のご都合が合うというのはなかなか期待できないんじゃないかなと思いますので、より多くの方にお集まりいただけるというところを選んでいただければと思いますが。

【旅客課長】 それでは、25日の2時からということで、お願いを申し上げてよろしゅうございますか。25日の2時でご予定をお願いを申し上げたいと思います。

【委員長】 それでは、本日お忙しいところ、長時間にわたりまして大変貴重なご議論をちょうだいいたしまして、まことにありがとうございます。

次回は5月25日の14時からということにさせていただきますと存じますので、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。

【旅客課長】 どうもありがとうございました。

— 了 —