

# 今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第3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3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 5 月 25 日（木） 14：00～16：00

場 所 中央合同庁舎第2号館15階 高等海難審判庁 審判業務室

1. 開 会
2. 主な課題
3. 現行の支援制度とその課題
4. 前回の指摘等を踏まえた対応策
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3回）

日時 平成18年5月25日（木）

場所 中央合同庁舎第2号館15階

高等海難審判庁 審判業務室

【旅客課長】 それでは、定刻となりましたので、若干遅れてこられる先生、委員の方もいらっしゃると思いますが、第3回のバスサービス活性化方策の検討小委員会を開催したいと思います。

冒頭でございますけど、5月12日に、道路運送法の関係の改正事案を国会に提出しておりました。成立をいたしまして、コミュニティバスなどの地域との協働のスタイルでのバスサービス、あるいはもう1点は、NPO関係の福祉有償運送の関係、この関連の改正法案、成立いたしました。関係の皆様いろいろなご支援をいただきまして、ありがとうございます。そういう内容なども含めて、本委員会もまたご議論を進めていきたいと思えます。

本日、また、自動車交通局長でございますけど、所用のため途中から出席させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

これより、進行につきましては、委員長によりよろしくお願い申し上げます。

【委員長】 それでは早速、本日の議題に入りたいと存じます。

まず、議題のIは「主な課題」ということでございますけれども、資料1を使いまして、ご説明をお願いした後で審議に入りたいと思えます。よろしくお願い申し上げます。

【旅客課長】 それでは、資料の1の関係につきまして、ご説明といいたししょうか、若干のコメントをさせていただきたいと思えます。

前回、基本データとともに、主な課題ということで、本委員会において今後の課題、検討していくという方向につきまして、ご説明、このペーパーで申し上げました。運政審、平成11年に示しました乗合バスのあり方の考え方というものを前回もご説明いたしまして、ここに書いてあります「現状」のような分析なりを、私どもとして認識しているところでありまして、その点で、課題でございますが、今後のいろいろな検討の課題の中で、前回お示ししましたものに対しまして、委員会の場でもご指摘をいただきました。

そこをちょっと追加、あるいは修正いたしまして、整理いたしました。

まず、バスサービス、バスの位置づけというところについて、運政審の平成11年の答申の中でも少しコミットはされておりますが、本委員会においても議論を進めていく中で、バスサービスの位置づけというものを、全体的な総合交通体系の中でのどのような性質、性格を持っているかという点の認識を、課題としてまず整理をする必要があるというご指摘でありましたので、一番上に入れてあります。

あと、国、地方、事業者、それぞれ役割がありますし、そういうそれぞれの認識、分担がありますから、その点を2番目、書いてあります。

あとは、バス利用促進のためのいろいろな取り組みというものを今後とも模索していかなくてはいけないという点。

次の点は、特に都市部でございますけど、定時制を確保していくための走行環境の改善というのが非常に大きな点であります。ですから、こういうような、いわゆる都市との関係、都市行政との関係もあると思いますが、走行環境の改善。

次の点は、クリームスキミング関係は、特定の時間帯にかかわるものが、現在、事業改善命令の発動のための基準をお示ししているということではありますが、この点についての、より効果的な改善策はあるかどうかという点。

その次の点は、本日の議論の中でもまた出てまいります、住民ニーズへの対応の観点からの生活交通路線維持対策費補助制度でございますが、この点についての改定、見直しというものの課題があらうかと思えます。

その次の点は、いろいろな事業展開を規制緩和の後、進めていくということで、特に既存の一般乗合の事業者の方々が事業展開をしていくということで、フレキシブルに行えるような仕組みというのが必要だろうと考えますので、その点の規制の見直し。

最後の点は、安全性を確保しながら、一方で、企業でございますから、事業の効率化、あるいは経営の効率化ということを進めるため、いろいろな施策がございます。こういうようなものを進めていくということが必要だ、こういう認識で課題を一応整理させていただきました。本件については、今後また議論していく中での問題認識の整理を、前回の指摘を踏まえて修正、あるいは改定を少しさせていただいたということでございます。

本ペーパーについては以上でございます。

**【委員長】** はい、ありがとうございました。

今ご説明をちょうだいしたんですけれども、前回、この小委員会として何を検討課題と

すべきなのか、私どもの共通認識として念頭に置くべきものは何なのかということのご意見をちょうだいいたしました。これを整理してみると、ここに挙げておられますように、8点ぐらいにまとめられるのではないかと案でございます。これについて、いや、まだ自分の発言は反映されていないとか、さらにこういう点も検討課題とすべきではないかというような点を含めまして、ご意見、ご審議を賜ればと存じます。

いかがでしょうか。第1点に掲げられております、総合交通体系におけるバスの位置づけ。総合交通体系という名称を持ち出しますと、私みたいにオールドジェネレーションは、46答申ぐらいからさかのぼっちゃうんですけれども、これを議論し始めると、おそらくこれだけでも相当エネルギーが必要。私の推測では、深い意味があってというんじゃなくて、いろいろな交通機関を念頭に置いた上で、さて、バスをどういうように位置づけたらいいのかと、こんなような理解なんですけれども、これでよろしいのでしょうか。

【旅客課長】 委員長、今おっしゃられましたとおりの認識で結構でございます。46答申のときにいろいろ議論されました総合交通体系。今般は、国土交通省になりまして、実は所掌事務の中にもこの総合交通体系という言葉は、私も担当しておりますが、入れさせていただいております、いずれにしましても、バスサービスの役割、あるいは、それを市民なりから委託されているかという、いわゆるその性質論、認識論という意味合いで書かせていただいております。

【委員長】 ありがとうございます。どうぞ委員の皆様方、ご意見があれば、忌たなくお出しただければと存じます。

はい、どうぞ。

【委員】 1点。3番目のバス利用促進のための新たな取り組みの模索ということについて、いろいろ活性化を含めてそうなんだけど、具体的にはどのような取り組みを考えられておるのか。アバウトなものですから、大体中心的にはどのような。私は以前、利用促進の中に、1つは、走行環境の改善もそうでありますけれども、環境対策を含める中でバスの利用促進を図っていこうと、これも新たな利用促進のあり方ではないかなと思っているんですが、第1回目のときは、そこらの問題についても検討の1つでありますよということではありましたけれども、具体的にはどのような中身を思われているのか、わかれば教えていただきたいなと思います。

【旅客課長】 利用促進の関係でございますから、バスサービスが利用者に取り入れられ、利用される方がより増えていくということへのアプローチがあらうかと思えます。個

々具体的に、いろいろなマーケティング、あるいは潜在需要の掘り起こしとか、そういう一般的な利用促進の点もあろうかと、まずは思います。

それと、委員がおっしゃったのは、環境方策、環境対策というような、もう少し大きな政策論、国としての政策論の中での公共交通手段としてのバスというものを、もう少し大局的な視点からとらえ、それに対する、むしろシフトさせていくというような、そんなような方策の点もご指摘があったんだろうと思います。そういうような、少し国民運動的なところもあろうかと思えますけれど、そういうことも対象になって、議論をしていただければと思っております。これはまた今後、一番大事な点だと思いますので、利用促進ということをいろいろな場面、あるいはいろんな切り口から進めていきたいという意味でございます。

**【委員長】** 今、旅客課長からお話がありましたように、ここは課題でありまして、具体論というのはおそらくこれから、委員の皆様方と一緒にご議論いただく、そういう位置づけというようにご理解いただければと思います。

**【委員】** 北海道十勝バスの野村でございます。いつも大変お世話になっております。

第1回目のときに質問させていただきました、地方と中央の格差の部分につきまして、そこにメスを入れていくというようなお話もいただいておりますが、一律パーセントで表記されますと、その格差の部分が見えなくなる部分が多々あります。そんなことから、ぜひ、きちんとした比較対照なりを求めていただきたいという意見を言わせていただいたんですけれども、その課題についてはどの部分に含まれているのか、ちょっと教えていただきたいなと思えます。

**【旅客課長】** 委員がおっしゃられた点、前回、いろいろデータの的にも、各地区別、県単位でも少し分析などもさせていただいておりますが、ご指摘のとおり、一言バスと言っても、いわゆる中央、あるいは都市部というものと、地方エリアにおけるバスサービスというもののアプローチの仕方というのはやはり違うと思えます。その認識は常日ごろ、こういう委員会でご指摘を受けている点でありまして、そこはこの課題の中でも今後も含めていきたいと思っておりますが、この8項目という、上から1、2、3は共通的な取り組みのところでもありますから、そういうことを取り組んでいく中で、今おっしゃられました、いわゆる都市部、中央部という場面と、地方都市部におけるアプローチが違うと思えますので、そういう観点を入れながら、必ず進めていきたいと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

【委員代理】 私は今日、バス協会の会長代理という立場でございまして、大変発言しづらいんですが、ちょっと一言だけ申し上げさせていただきます。総合交通体系におけるバスの位置づけということがしょっぱなに出ております。今、委員長からご発言ありましたように、ちょうど46答申から、こういう議論をずっと積み重ねてきているわけございまして、私も役人のOBですから、どういうご議論をされるのかというのはあらかじめ察しはつくわけございまして、ここをもう少し従来と違う味つけをお願いするとすれば、国民生活の中におけるバスの位置づけのようなものをもう少しご議論いただけたらいいのではないかと。

といいますのは、バスというのは、まさに、一番交通弱者の最後の足と言われているわけでありまして、そういう位置づけから、赤字部分は税金を入れてでも支えるんだというものが出てくる。つまり、バスというものは国民生活の中でこういう位置づけにあるから、シビルミニマムといいますか、そういう議論を踏まえて、こういう位置づけにあるんで、税金を入れてでも支えにやいかんものなんだという認識を、しょっぱなのところに出していただけたらと思うわけございまして。

そういたしますと、例えば道路整備とバスの関係とか、そういう議論も出てくるわけございまして。バスというのは、バスのお客全員が道路利用者なんでありますから、そういうあたりの議論づけが出てくる。今までの総合交通体系におけるバスの位置づけを見てまいりますと、例えば大都市では、鉄道網がこうなって、それに対して、バスがフィーダーとしてこういう位置づけになって、そのために利便性を向上させるのが云々と、こう書いてあるわけでした、これはずっと長年そう書いてあるんでして、たくさんそういう作文はございまして。それはそれで立派なことだと私は思うんですけども、今申し上げましたようなことをきちんと位置づけていただけると、この審議会だけではちょっと無理かもしれないけれども、そういう議論をしていただけると、税金をいただくほうも気が楽になるということございまして。

【旅客課長】 委員代理のご指摘の点を踏まえて議論させていただきたいと思っております。ちょっと総合交通体系という言葉が、46答申以降の、皆さん、ご知見のあらわれる方、積み重なってきた議論そのものをすぐ想像されるので、このままの1行目の言葉が適切かどうかという点があるかと思っておりますけど、まさに国民生活における、バスがどういう位置づけであるかという議論を、ちゃんと哲学論等もしておく必要があるという認識でありますので、また次回以降、そういう視点も含めて資料その他も用意をしまして、ご議

論いただきたいと思います。

【委員長】 ちなみに、先ほど来、46答申という言葉勝手に使っちゃっておりますけれども、これは昭和46年に生まれた総合交通体系論、大体それから10年置きに、当時の運輸省がこういう議論をしましょうということでもって続けられてきたんですが、もう46年のことを知っている世代が少なくなってきたんですね。

ほかに、この課題についてのご意見。はい、どうぞ。

【委員】 今、委員代理が話された総合交通体系のバスの位置づけという問題ですけれども、この場では非常に、それこそ総合的な意味合いでの議論も必要だろうと思うんですけれども、国民生活の中でのという話が今出ましたので、具体点をちょっとお話しいたしますと、先般、私の先輩がドイツのほうの勲章をいただきまして、その祝賀会に行っただけです。そのときに、同じテーブルで話をしているときに、もう僕なんかの年代になってくると、階段があると、それだけで足がすくんじゃうんだと。これぐらいの段差でつまずくんだよと言うんですね。我々もう、そろそろ車の運転ができなくなるんじゃないかと。そうなってくると、バスだけが頼りなんだから、ひとつ頑張ってくれよと、こういう話なんです。

彼いわく、今はまさに高齢化社会じゃなくて高齢社会なんだから、やはりバスそのもののあり方をじっくりと考えてもらいたいんだけど、そういうことを考えるのは、我々、高齢者がメインになって考えていかなきゃいけないんじゃないかと。高齢化社会とか、いろいろ言うけれども、ほんとに高齢の人がどういう動きができるか、こういうふうな、さっきのお話のように、段差があるだけでも動けなくなってしまふんだと。そういうのはやっぱり体験者じゃなきゃわからないんだから、ひとつ議論するときには、そういう高齢者を入れてやってくださいよというような話もいただきました。

そんなことで、高齢社会というものがほんとに、都市も含めて大変な問題だという認識がございまして、先般ちょっと、先週でしたけれども、鳥取に、郷里に帰ってきたんですが、全くこれが、公共交通機関がほとんど壊滅というふうな状況なんです。それでは、そういうところの高齢者、あるいは子供たちだとか、そういうふうな人たちの移動はどうなるんだろうかというふうなことをいろいろ考えてみますと、いろいろと問題はあるでしょうけれども、1つはやっぱり、現在の事業者が少なくとも元気を出して、収益を上げながら、昔から言われているような内部補助でもいいから、とにかく地域の路線を維持していくというふうなことも一つの大きな役割だろうと思います。そして、それでなおかつ維持



できないところは、公的な資金を何らかの形でやっぱり入れていかないと、一たん公共交通が撤退されてしまいますと、それを改めて、公共交通というか、そういう交通網を敷設するということは不可能だろうというふうなことなんですね。路線バスが撤退したところというのは衰退をしていますので、現実には。そんなことも含めて、この総合交通の中で、やはり位置づけをきちっとしていかなきゃいけないかなというふうな感じが、最近幾つかの事例でいたしましたので、よろしくご議論いただきたいと思います。

実はもう一つ、これは別の県なんですけれども、先般、観光バスに乗った当社の社員が三陸方面に行ってきたんですけれども、65歳なんだけれども、自分が一番若かったというんですね。あとはみんな70代だということです。それで、携帯電話が鳴るんだけど、全然知らぬふりだというから、「携帯鳴っていますよ」と言ったら、「ああ、そうですか」と言って、つまり、耳も聞こえない。そして、乗降するのに非常に時間がかかって、トイレ休憩なんか大変な時間がかかるというふうに言っていましたけど、ただ、観光バスだからこそ、自宅からそういう観光地に、あるいは温泉地に行けるということ、そういう面では、やっぱりバスというのは、観光も含めて、非常にこれからの高齢社会になってくると、大事な乗り物じゃないかと。ただ経済効率だけで考えてしまうと、取り返しがつかなくなるんじゃないかなというふうな感覚を持ちましたので、1つ事例としてお話をさせていただきます。

どうもありがとうございます。

**【委員長】** はい、ありがとうございました。

ここでは便宜的に8項目になっておりますけれども、これですべてだという意味ではございません。委員の皆様方からお出しいただきました点につきましては、可能な限りこの委員会で取り入れていくということにしたいと思います。

まだご意見あろうかとは思いますが、本日、議題がまだ2つ残っておりますので、便宜的に先に進ませていただきたいと存じます。次の議題Ⅱは、「現行の支援制度とその課題」となっております。まず事務局より、資料2によりご説明をちょうだいしたいと存じます。お願いいたします。

**【旅客課長】** それでは、資料の2の関係、ご説明申し上げます。

お暑うございますので、上着その他、脱いでいただきたいと思います。

それでは、資料の2に基づきましてご説明させていただきます。今の国民生活におけるバスの位置づけという点にもかかわるところであります。まず、2ページ目にあります

のは、前回もご説明申し上げました運政審の答申、平成11年のところの関係で、特に生活交通のところにつきましての確保方策というところを再度つけさせていただきます。ここでは、1でその基本的な方向という中で、3行目のところですね、地方公共団体は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ういう責任を負って、全体的な仕組みの中で必要な方策を分担、協調して行うというようなことをここで、基本方向で書いておきまして、その下の枠で囲っています2の公的補助のあり方のところについて、内部補助を前提とした事業者ごとの欠損補助ということではなくて、必要な費用を補てんしていくというような補助の仕組みに見直すことが必要だということが11年に書かれております。

そこについて、一番下の欄でありますけれども、公的補助のあり方も地方公共団体が中心となって対応することが適当だという視点がここには位置づけられ、それに基づいて、地方財政措置なんかの充実も図られたという点であります。

「一方」というところで、国は、ナショナルミニマムの観点から維持することが適切と考えられる広域・幹線的な輸送サービス類型、こういうものを支援していく必要があるというようなことが、方向性として前回の運政審で書かれております。

こういう認識のもとに、現在の補助の仕組みの考え方、あるいは現状をご説明申し上げたいと思います。

次の4ページ目でございます。補助の仕組みはその後に申し上げますが、全体として、路線維持方策のイメージ図というものを少し整理してみたところであります。先ほど言いました事業者ごとの内部補助を、免許時代に、それを前提とした方策というのを非常に確固たるものとして持っておりましたが、それを規制緩和の後、そうではなくて、そういう路線に着目したやり方を見ていこうということで、変わってきているところであります。

ただ、事実上は、実態として、バス会社がある地域において、その担当エリアというものでバス路線網を持って、それで進めておりますから、現実のところを見ますと、左側にあります、まず黒字である路線、比較的都市部の幹線的な需要の多い路線というのがありまして、真ん中に赤字の路線というのがあるかと思っております。この赤字の路線の中で一番上のところ、過疎部から中心都市などへの広域的・幹線的な路線というところが国庫補助路線となっております。2,000系統ぐらいと、このように、一応アンケート調査の結果のところを少し書いております。ここは国庫の補助ということで、広域・幹線的な路線で、国と地方の協調補助でございますから、右側の公的支援のところは国と都道府県、72億

ずつ、こういうことで補助がなされます。

その下に行きますと、広域・幹線的でない、それより細い路線ということでもありますから、ここは、都道府県の単独補助と市町村の単独補助と、こういうふうになります。いずれにしても、県または市町村の単独補助というところが、この下の6,000系統ぐらいあるということでもあります。

地方財政措置というのが、公的支援という右側の欄の、ちょっと字が小さいんですがございますけど、国の下から矢印が出ているところ、地方財政措置とあります。約750億と、このように書いてあります。これが自治体、地方財政の中で見ているものということで、先ほどの都道府県の協調補助の72億も含んだ部分であります。こういうボリュームで実は補助路線というのがあります。

で、赤字路線に戻っていただきまして、そういうような補助が投入される路線と、その下に、内部補助路線、あるいはその他の赤字路線というのを一応ここで紫色で書いております。実はこれはバス会社さんからのアンケートですが、会社でいきますと、黒字路線からの事実上の内部補助などで、バス路線、ネットワークを維持していく。路線単位で見ると赤字だけれど、それは企業経営上、あるいはバスサービスをよりちゃんとしていくためにも、そこは内部補助でもって、むしろ企業としてもやっていくという意欲のあるところが、この紫色で書いてあるところでもあります。

その下に、地域への配慮から事業者が維持、ちょっとこれ、もっとわかりやすく言いますと、地元の町長さん、村長さん、あるいはいろんな人とのしがらみでやめられない、こんなようなところも一部あると聞いておりますが、それが、地域への配慮などからと書いてあるところがあります。いずれにしても、ここは補助路線ではないんですが、路線をこのように運営しているところがあるということでもあります。

ここの中で、今言ったような赤字路線というのは以上、企業経営の中でやっているところがあります。これは乗合の事業の中でなんですが、その下の赤いところがございます。廃止代替、今まで一般乗合だったものが代替、廃止される。あるいは、交通空白の足の確保のために、自治体、市町村なりが委託をして、むしろ貸切事業者が乗合運行する。あるいは、一般乗合の事業者の中の貸切部門のところ乗合の許可を受けてやるというところ、これ、21条乗合許可と言っておりますが、コミュニティバスと言ったり、あるいは廃止代替バス路線と言ってみたり、そういうようなことですが、いずれにしても、乗合形態で行うものというのがあります。

あと、その一番下に80条許可、実はこれ、町営バス、村営バスというようなものがあります。いわゆる白ナンバーで、自治体さんがみずから運行する、より交通空白があるところがあります。こういうところに対しても、先ほど750億という地方財政措置を申し上げましたが、この21条乗合運行ということであるとか、白ナンバーの町営バス、村営バスなどにも、地方財政措置として財政負担があります。こういうような仕組みで、バス会社の経営が全体としてやられているんだろうと思います。

今申し上げました町営バス、村営バスということすら、もう非常に難しいというところになりますと、一番右側にありますが、過疎地におけるNPOによります有償運送というようなところも各地でございまして、ここはなかなか、交通空白になっているところに、NPO活動に頼らないとやっていけないような部分、こういうような形態になろうかと思えます。こういうようなことで、全体として一言、バス路線、地方バス路線と言いながらも、こんなような仕組み、認識かなということで、ちょっと整理をしたものでございます。

次の5ページであります。これは、17年度について路線の廃止をしたところを、1年間の部分ですが、調査をしたところでありまして。乗合バス事業者が総廃止をしたキロが8,470キロぐらいありますが、このうち、下の高速バスとか空港バスというのが路線の廃止をしたり、また、それを新たにしたりするのか、ちょっとここはわからないところですが、高速バス、空港バスなどのところに廃止をしているところがあります。やってみただけ、空港バスの分はやめましたというようなケースだろうと思えます。ですから、これはどちらかという、実際の生活路線とは少しかかわりが薄いところなので、むしろ上側の半分を見ていただいて、現実にはどういう状況かという、路線を完全にやめちゃったところは19.7%ということ。

その次の、別の乗合事業者が代替した、あるいは21条事業者が代替した、これがよく言われるコミュニティバス系だというふうに認識をしています。いわゆる貸切バス会社などがコミュニティバスというような形で、一般乗合で難しいとなってきたところをコミュニティバスとして行う。

その次の80条許可、町営バス、村営バスというようなもので代替をするケースがございます。要は、乗合バス事業者が廃止したところを、どのようにサービスを維持あるいは運営するかというので、町営バス、村営バスでやるようなケース。

青いところの路線変更、これは路線の変更ですから、何かを廃止して路線を変更しましたということ、何か成りかわっているということなので、これは別に廃止はされてい

ない、こういう認識であります。

17年の1年の実績しか、実は保存期間の関係もあり、とれておりませんが、こんなような分析をさせていただいたということでございます。

それでは引き続きまして、次の6ページ以降であります。先ほどのページで申し上げました補助のスキームの中で、まず、国庫が関係をしている部分についての予算の説明があります。これはまず、地域協議会というのが、都道府県が主催で、関係者が入ったメンバーでやっております。ここにおいて、地方交通確保のための補助の関係の3カ年計画というものを審議して、それで、国の役割とされる広域・幹線的なバス路線について、県と協調して補助をするというのが左側。右側、その他は地方が単独で行うものと。先ほど、2枚前のペーパーでご説明したとおりであります。

それでは、国の役割とされている広域・幹線的なバス路線というのは何かというのが下に書いてありまして、複数市町村にまたがって、キロ程が10キロ以上、1日の輸送量が15人から150人、1日の運行回数が3回以上、こういうような路線であります。こういうようなところを基本的に補助しているというスキームであります。

次の7ページ、ちょっと見ていただきますと、先ほど平成11年の運政審の答申を少しご説明申し上げましたが、その規制緩和の後に、新しい、需給調整規制廃止を踏まえた制度に改めました。旧制度でございますけれど、まず、事業者ごとに補助をしておりまして。ですから、免許ですし、事業者の内部補助が当然の前提という考え方。ですから、赤字事業者だけが対象、あと、一定の規模以上の輸送量があるもの、あとは、路線の指定は知事がする、こういう仕組みでありました。それが右側、現行の補助は、先ほど申し上げました広域的・幹線的な路線という意味の、路線ごとの補助になっております。路線ごとに考えるという論理整理から、黒字会社も対象になるという点。あと、広域・幹線的なものに重点化する。あと、知事ではなくて、先ほど申し上げました地域協議会で3カ年の計画を策定して、地域で必要なバスサービスは何かということを策定し、補助するという形で進めております。

次の8ページであります。先ほどちょっと、私申し上げました補助要件のところをより詳しく書いているところでありますが、この中で、先ほどご説明を少し省略しました点が、イロハニホへと書いてある(へ)のところでありまして、経常収益が経常費用の原則として20分の1以上の路線ということでございます。ですから、左側の図のようになっていて、20分の1以上の経常利益がある場合に、その不足分となるところの国庫補助と

都道府県の補助があるということでもあります。

それに至っていない場合、右側のような場合は、ここに都道府県と市町村が補助という、真ん中に赤い縦線があります。こういうことを行うということを前提に、上の20分の9に相当するところを国と都道府県で折半するというので、率でいくと40分の9ずつでございます。こういうようなスキームになっておりまして、そういう意味で、一定のいわゆる経常収益についての改善努力が必要だという部分。それが不足する分は、国ではなく自治体のほうで、その部分はむしろかさ上げをするという仕組みであります。

次の9ページ目であります。これは、18年度予算におきまして、今申し上げました国庫補助のスキームを一部、生活交通再生路線補助というところのメニューを入れたものであります。これは、今の補助のスキームの中で特別指定生活路線費補助というのがありますが、それを衣がえしまして、こういう内容に改めたものであります。どういうことかといいますと、生活交通として補助も行いますが、輸送量的に見て、あるいは運行の態様から見て、効率化を図るために、むしろそれを短縮して、短縮をしたその先などについては、いろいろな効率的な運送方法、例えばコミュニティバス、乗合タクシーなどにその部分は代替をして、乗り継ぎ施設をつくって、それで進めたほうが、全般としては効率化が図られる、国庫補助路線の関係についての補助金の効率化も図られるという考え方で進めたところでもあります。

ここに書いてありますように、図でこのように書いてありまして、もともとあったところを廃止する。要は、長過ぎたところを廃止する。右側ですと、競合している、重複しているようなところをやめて、むしろ乗り継ぎ施設、乗り継ぎ設備などで、それ以外の先の部分であるとか、より細かい線のところは、フィーダー的にコミュニティバスだとか、そういうものを行う。そういうところに衣がえをしていくというようなことで、補助金を初年度の運行費欠損補助、車両購入とか、あるいはデマンドシステムの導入補助、こういうようなことを入れたということでもあります。これは18年度から衣替えをしまして、こういう予算を入れたということでありまして、またこれは18年度の実績を見ながら、引き続きこういう考え方を続けていくということを考えたいと思います。

次の10ページ目は予算額でございます。先ほど18年度で、72億というのが一番下の右下にあります。その中の分担、配分でありますけど、運営費補助が真ん中の65億1,000万であります。車両購入が6億、それ以外の部分が今申し上げました生活再生路線補助、こういうふうにご理解いただければと思います。大体こういうようなウエートにな

っております。

次に11ページでございます。生活交通の確保のための補助のスキームを今まで申し上げてきましたが、論点がやはりこの補助の仕組みにはございます。大きく言って3つございまして、まず1点目でございますが、欠損補助という仕組みでありますから、ご指摘では、事業者インセンティブがなかなか発生しないというようなことがよくご指摘を受けます。これ、需給調整をやめました後の仕組みでありますから、バスの路線についてはいわゆる市場原理が働くので、いろんな会社が競合するということが論理上、理論上は前提となります。ということでありますから、最も効率的な、あるいは、最も補助金が少なくて済む会社を選定されることが前提ということになっておりますので、いわゆる旧制度、旧補助金の制度でありましたインセンティブ措置というものは、このときに廃止をされました。こういう経緯があります。

ただ、これは事業者の方々からもお話を聞きますと、いろいろな経営努力を行い、収支を改善しても、その分補助金額が減るだけで、改善をしていくというインセンティブが生じにくいというご指摘がございます。ですから、こういう点の課題を今後どのように考えていくかという点が、一つ大事な課題だと認識しております。

一番下に、旧制度のインセンティブ措置というものを、ちょっとグラフで書いております。いわゆる地域における標準のもの計算をします。それより当該事業者の経常費用が少ないということでありましたら、その経営努力というものを評価するということで、その差額の分の10%部分については、いわゆる補助金額につきましてプラスになるところでございます。まさにこれがインセンティブ措置ということでありました。これは旧制度の措置であります。こういうような仕組みがまた可能かどうか、あるいは、これに成りかわるようなインセンティブ措置というのができるかどうかというのが課題でございます。

次の12ページでございますが、この運営費補助、車両費補助の関係、先ほど数字でもご説明申し上げました。これにつきましては、いわゆる運営費補助というのが、現在では、72億のうち91%、65億がこの欠損の補助というものになっております。8%の6億が車両購入、その他が1%、こういうことあります。国の財政事情、非常に厳しゅうございますけれども、どういう支援方策がバスサービスのために必要かという点がありますので、これは常日ごろから課題でありますし、今後も課題になってまいります。

そういう観点から、いわゆるバス停であるとか、そういうものに対する支援の拡大だと

か新設など、または、先ほど申し上げました、より小ぶりの、あるいは身の丈に合ったコミュニティバスというようなケースが地域でいろいろ取り組まれている。こういうものについて、役割も果たしていますし、今後も期待されますから、ここに対して国としての支援というものが必要となるのではないかと、こういうご指摘、いろんな方面から受けております。こういう幅広い観点から検討していく必要があるのではないかとというのが2番目です。

3番目は、地域の自立的・主体的な取り組みへの支援策のあり方ということであります、地域協議会の活性化ということだろうと思います。これはいわゆる活性化ということで、今般、18年度の予算においても、やり方としまして、運用上、この活性化方策を取り組もうということで進めているところでありますけれど、今後はさらに、住民がみずから主体的にコミュニティバス、乗合タクシーを運営してきているというケースもありますから、こういう住民主体の動きを支援していくという考え方、あるいは方向性というのは必要ではないか、これが3点目です。

補助のスキームの関係の説明は以上でございます。

**【委員長】** はい、ありがとうございました。

ただいまのご説明に関連いたしまして、本日は委員に、諸外国のバスサービス制度と公的支援の状況についてのご説明をお願いしております。1枚のペーパーが既に出されております。

委員、よろしくお願ひ申し上げます。

**【委員】** 鈴木でございます。諸外国のバスサービス制度、あるいは公的支援というようなことについて説明をしてほしいというご依頼をいただいたんですけども、ご期待に沿えるような報告ができるかどうかというのは非常に不安でございます。

私も今まで機会があるごとに、各国といいますが、各地のいろいろなバスサービスの仕組み等について、海外の状況も多数見てはまいりましたけれども、いわゆる公的支援のあり方という観点で調査をしてきたわけではございませんので、それぞれの仕組みがどういう制度のもとに行われているかという、あまり詳細なデータは持ち合わせておりません。むしろ実際の、いろいろな国に行った目的そのものは、例えば車両のことであったり、あるいはICカードのシステムのことであったり、まちづくりのことであったり、そういったような視察の中で、あわせてこういった制度、仕組みについての情報をとってきたにすぎないものですから、したがって、あんまり細かな制度について明らかにできていない面



もありますし、それから、あまり証拠立てた論理的な説明はできないかと思います。その点はお許しいただきたいと思いますが、そういった制度的なことは、むしろ委員がお詳しいものをご存じなんじゃないかとも思いますし、また、ぜひ委員にそういう点をご紹介いただければありがたいなと思っているんです。ですから、どちらかといいますと、私が今まで海外のそういった制度ですとか、仕組みみたいなものをざっと眺めてきた中で、どんな考え方のもとに行われているのかというのを、私の印象も含めて、少しお時間をいただいてご紹介させていただければと、その程度に気楽にお聞きいただければと思います。

ペーパーのほうはそういうわけで、詳しい中身というよりも、考え方などについてのメモ程度のものお出ししております。で、主にヨーロッパ、あるいはアメリカの、アメリカといっても、国全体というよりは、都市部、都市近郊の考え方というふうになるかと思うんですが、そういったようなところを中心に、幾つかの地域で見てきたものをベースにお話をします。

そういう中で、全体的に共通して見える部分というのは何かというふうを考えてきたときに、やはり公共交通というものの、それこそ位置づけが非常に高いなと感じるところであります。先ほど委員代理のほうから、総合交通体系というよりも、国民生活の中での位置づけというふうなお話がありましたけれども、私はヨーロッパなどの公共交通の位置づけというのは、まさにそういう、国民生活あるいは地域生活の中における交通の位置づけというのがきちんとなされているのではないかというふうな印象を持っております。

メモのところにもちょっと書いてありますけれども、公共交通というのは、その地域における社会的なインフラであるというふうな考え方をしているのではなかろうかと。であるから、この公共交通によってモビリティを確保するということが、その地域社会全体の中で保障されているというような感じを受けます。したがって、公共交通というものがそれぞれの地域にとっては必要不可欠な社会資本であり、あるいは資源であると。あるいは、一つ一つの都市なり町にとっては、その町を構成する装置とでもいいますか、そういうようなものとして位置づけられていて、したがって、それを維持したり整備するというのは社会的に必要なことなんだというふうな考え方が見えてくるような気がします。

いろんな地域などを見てきた中で、ある程度、私もちゃんと記録をしたものを今持っていないものですから、覚えているところだけで申し上げますが、デンマークのコペンハーゲンに行ったときに、文字で書くとHT、現地ではホーティーというふう呼んでいるバス事業者が、コペンハーゲン市の近郊を含めた交通の大半を賄っているわけですが、

ここでは、運賃収入で経費を賄えるパーセンテージが大体35%ぐらいという話でした。じゃ、残りの65%ぐらいをどう考えているのかという中で、基本的に、コペンハーゲン市の交通のいわゆる必要性の中で、全体のかかる経費、全体が100とすると、たしか40と言っていたと思うんですが、40は社会的に必要な部分の経費という位置づけで、コペンハーゲン市と国と、訳すと州になるんでしょうか、日本で言えば多分県に相当するような、いわゆる自治体が負担をします。これはもう、ですから、幾ら赤字が出たから補助するという形ではなくて、全体の中でのこれだけの割合は社会的な費用であるというような位置づけだったと思います。

あと、残りの十数%、20%ぐらいはどう考えるかということなんですが、ここは事業者に一生懸命努力してもらって、まず基本はそうだという話でした。当然、事業者もそれに基づいて、例えば広告収入をとるとか、それから、この事業者は非常にたくさんのグッズを持っていて、私もバスのモデルなどを買ってきましたけれども、そういったグッズ販売をしますとか、いろんな形の収入を得る方策もとってございましたけれども、ただ、これで事業者がすべてを埋めることだけではなくて、実は路線の必要性などに応じて、あるいは、どうしてもサービスを確保しなければならないというような中での支援策は、いわゆる行政の責任としての40%とは別に、支援策は持っているようでした。

その辺の詳細な中身というのはちょっとわからなかったんですけども、いずれにしても、そういうふうに、行政が公共交通を確保するということについて、赤字を補てんするという考え方ではなくて、ある種、政策的に支援をします。あるいは、社会資本に対する投資というふうな見方をしてもいいのかもしれませんが、そういうふうな考え方で支援をしているというような考え方であつたらうと思います。ドイツですとかルクセンブルクですとか、そういったところで聞いた中身というのは、比較的これに近い考え方でした。

ただ、そういう考え方だけではなくて、特に資金的な支援はしないけれども、バスをきちんと走らせ、使えるものにするための環境整備は徹底して行政が行うと、こういうような考え方をとっているところもありました。これは典型的なのは多分オランダだろうと思うんですが、オランダでバス事業者にヒアリングをしたら、いわゆる運営に関する支援は行政から受けていないと。ただし、オランダの幹線道路にはほとんどバスレーンがある。それから、バス専用道路もある。それから、信号はほとんどバス優先信号であると。それから、例えば駅前のバスターミナルみたいなところ、これは写真等があれば非常に説明しやすかったんですが、バスターミナルとか、駅前などのバスのスペースに入るところ

には溝が掘ってありまして、大型車はまたいで通れるんですけども、一般車がそこを通ろうとすると、その溝に車輪を落としてしまうというような、いわゆる、バスしかそこに入れないような道路をつくってしまった。そういうようなところがかかりあって、オランダの場合は、そういう意味では、特に運営の補助はしないけれども、バスの機能を發揮できるような支援は十分に行う。

それから、車両についても、オランダで聞いた限りで、どこの都市で言っていたんだかちょっと忘れましたが、車両の更新、新たなサービスを付加した、例えば日本と言うところのノンステップバス、向こうでは大体ローフロアバスというふうに言っていますが、ローフロアバスを導入するに当たっての車両購入は市が行って、それをいわば、制度的なことはちょっとよくわかりませんが、有償貸与みたいな形で事業者が使うというふうな形で、高いお金を事業者が全面的に負担して、車を購入するという形ではないような話もしておりました。

特に車両の件で言いますと、ヨーロッパのほうへ行かれた方はご存じかと思いますが、日本のノンステップバスに比べますと、非常によくできたノンステップバスがたくさん走っております。ノンステップ面積も非常に広くて、前から後ろまで完全フラットで、しかも、出入り口も、フロントも含めて非常に広い。車内段差も非常に少ないというようなものが走っているわけですが、これについても、メーカーなり、あるいはそれを導入した事業者の話聞く限りで総合的に想像してみますと、かなりの部分を、やはり開発の部分で行政が負担をしている。

ただ、これも日本と違ってヨーロッパなどは、日本の場合は、日本で作った車は日本でしか使われませんが、ほとんどの場合は、ヨーロッパの場合は、ドイツで作った車両がほかの国に行ったりするわけで、国が完全に国ベースでお金を出しているということではないようで、これも私も制度は全然わからないので、はっきりしたことは言えませんが、EUの経済的な措置の中にそういった技術開発のものがあって、それを活用しているというふうにとれる、私の語学力はあんまり大したことがないので、大分正確なことを言っているかもしれませんが、いずれにしても、そういったような措置の活用ということもあるようです。つまり、日本のように、いわゆる開発の部分は完全にメーカーがやって、そのできたものに対して、購入の段階で何らかの支援をするという形ではなくて、開発する段階での支援措置があって、実際の商品はそれほど高価にならずに提供されるというふうな仕組みになっているように感じられました。

先ほど、行政がどういう形で支援をするかという中で、社会的な責任分担というふうな意味がありましたけれども、行政はそういう形で、ほんとにその地域にとって必要な、社会インフラとしての公共交通を確保するに当たっての支援措置を持っていると。これに対して、その分、それなりのハイレベルのサービスと、それから比較的低い運賃が設定されて、それに基づいて、事業者は必要なサービスを安定的に提供するという役割分担を負うと。さらに、住民や利用者についてはどうかというと、利用者にもいろいろ話を聞いたりする機会があるにはあったんですけども、そういった中で言いますと、大体どこの国へ行きましても、公共交通を拡充する、サービスを拡充するということに対する、そこにいえば税金を投入するということに対するコンセンサスというのがかなりあって、それに基づいて積極的に利用をするという形ができていっているように思われます。

もう一つ、よく日本で、海外の公共交通、バスだとかは公営であると。公営だから、非常に補助が簡単に受けられるんだというふうに言われることがあります。私も海外へ出る前は、そうなんだろうなと思っていたんですけども、実際行って見ると、実際の運行は民営のバス会社がやっているケースが結構あるんです。ただ、何らかの形で公がかかわっているのは事実であって、大体、市なり州なりが中心になった、地域の公共交通を統括する組織というのが大体あって、これが委託というふうな形態になっていたり、形はいろいろですが、その傘下で、公営の事業者も確かにありますけれども、同じレベルで民営の事業者も運行をしていると。その統括組織が交通サービスのシステムとか質を決めて、それで、必要な部分は保障をするというふうな仕組みになっているところが多いような気がします。よく知られておりますドイツなどの運輸連合というような組織も、こういうふうな考え方のもとにできているのかなと。そういう中で、乗車券の共通化であるとか、あるいは運賃制度などについても、政策的に決められているというふうなところがあるかと思えます。

公的支援の話が中心の議論の中での説明ですので、メモの最後のほうはついでに書いたものですので、また今後、機会がございましたら、少しお話ししたいと思います。非常にまとまらない話で、あまりご参考にはならないかと思いますが、以上で終わらせていただいて、あまり具体的な細かなご質問はなさないように、ひとつよろしく願いいたします。

以上です。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。限られた時間でお話しいただくのは非常

に難しかったらと思うます。

それでは、ただいまの事務局の説明及び委員のご説明に対して、ご質問あるいはご議論をちょうだいしたいと存じます。

【委員】 9ページのチャートというか、図がベースになってくると思うんですが、私どもの静岡での路線の運行だと、まさに市街地は非常にビジーで、採算性もとれるわけですが、南アルプスのふもとのような山間部に入ってくると、極端に過疎になってくるわけですね。ただ、お客様の利便性から考えると、やはり市内からずっと奥まで持っていくのが、乗りかえがないほうがいいわけなんです、このチャートの9に書いてありますように、私ども自身、その中で、結局、市内の黒字区間が山間部の赤字をカバーしているので、通して見ると補助対象にならないという路線なんです。したがって、乗り継ぎ設備と書いてある左側のここで1回切ってしまうと、そこから上はもっと効率的なこういう輸送形態にしたほうがいいと思うんですが、そこで、1つ質問なんですが、補助対象が初年度運行欠損補助となっているんですが、単年度の補助ということで、2年以降は特にそういうのは、事業者の自助努力ということを考えられていらっしゃるんですか。

【委員長】 事実関係をご説明いただきたい。

【生活交通対策室長】 生活交通対策室長でございますが、制度上はこの部分は、初年度のイニシャルコスト的なものを補助するという趣旨でございますので、設備投資及び運営費の欠損補助につきましても1年間という発想で、制度的には構築してございます。

【委員長】 よろしゅうございましょうか。

【委員】 要するに、2年度以降は。

【生活交通対策室長】 2年度目以降は地方財政措置を使っただいて。初年度のイニシャルコストが大きいので、そこを国が支援して、2年度目以降は、運営費の毎年毎年の部分は地財措置で手当てしていただくということでございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 今の点に関係してご質問してもよろしいでしょうか。ちょっと基本的なことで恐縮なんですけれども、生活交通再生路線補助というのは特別指定生活路線費補助に衣がえというご説明だったんですけれども、ただ、以前から、秋田の雄和町のようなケースが中心だと思うんですが、今日、チャートで示されたような形で補助金が使われていたというふうに思うんですけれども、どこが変わったのかということをお教えいただきたい。

【生活交通対策室長】 特別指定生活路線は国交省のような長大路線ではないんですが、

モデル的に、先駆的な取り組みに対してご支援をするという発想でございました。今般、この生活交通再生路線といいますのは、従来、生活交通路線と面的に切り離された存在が特別指定生活路線。これを、生活交通路線を短縮するような効果のある、面的にその一部を切り離して、より効率的な運行をそこに組み込むという、生活交通路線の効率化に資する先駆的な取り組みという意味で、少し制度的には変更がございます。

【委員】 そうすると、ちょっと細かいことで伺うと、以前の制度を例えばチャートで示されているようなものに使おうとすると、適用される範囲がわりと狭かったのを、プロジェクト全体の幹線のところを含めて補助対象にするようにしたという、そういう理解でよろしいですか、細かいことで恐縮なんですけど。

【生活交通対策室長】 そういう意味では、従来、モデル的なケースを支援しようということで特別指定をつくっておりましたが、その特別指定の先駆的な取り組みをこの広域・幹線的路線の中にも取り込もうということで、ネットワーク的により整合性のあるものにしていこうと。すなわち、生活交通路線と例えばコミュニティバスのような特別指定が並走するようなケースも従来ありましたから、それですと整合性に欠けるものですから、こういった形で整合性をとった補助制度に衣がえをしたということでございます。

【委員代理】 実は、ただいま委員のほうからお話のございました点でございますが、バスというものは町を構成する装置として位置づけられているんだという大変いいお話があったわけでございます。そのお話の中で、オランダに関するご説明で、オランダはかなり、アムステルダムとほかの都市ではパターンが変わっておりまして、私どもバス協会も一昨年、オランダへ参りまして、いろいろ話を聞いてまいりましたので、ちょっと簡単にご披露申し上げます。

アムステルダム市につきましては、大体70万ぐらいの都市で、非常に狭いところに集積している都市でございまして、ここではアムステルダムの輸送公社が一元的に、軽量、ライトウェイトレールとバスを引き受けています。その中で、随意契約で、アムステルダム市のほうで路線網なんか、みんな決めてしまいます。それに対して、輸送公社のほうも随意契約でそれを引き受けています。引き受けている中では、輸送回数とか路線とか、全部決まっていまして、これはアムステルダム市が決めるわけでございます。まさに市として必要なものだから、市が決めて、それを輸送公社が輸送のオペレーションを請け負うと、こういう格好になっているわけでございます。

それで、その場合のコストといいますか、収支率はおおよそ3分の1であると。2008

年から随意契約がなくなって競争入札になるので、それまでに何とか5割に持っていかないと危ないんだという話をしております、大変のきななものだと思っただけでございますが、オランダももう、地方のほうは既にそういう形態ではなくて、かなり激しい競争入札になっていますので、例えばフランスのコネックスでありますとか、イギリスのアリバ、こういう会社が地方のほうはかなり進出してきたと、こういう話でございます。したがって、自治体のほうがバスの走り方をみんな責任を持ちまして、輸送屋さんがそれを随意契約で引き受けているという実態で、収支率は3分の1で、3分の2は公的負担と、これで何とか市内の交通を成り立たせているという現状だそうでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

**【委員長】** どうも貴重な情報をありがとうございました。

**【委員代理】** そのくらい公的負担が大きいということを申し上げました。

**【委員長】** この議題のⅡに関しましてのご意見、あるいはご質問をお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

**【オブザーバー代理】** おととい、岡山的生活交通担当者研修会というのにお呼ばれしまして行きまして、そのときに、岡山ってどういうところだろうと思って見ましたら、合併がものすごい進んでいるんですね。それで、三郷は30.41なんです。見ましたら、三郷の10倍、20倍の都市がいっぱいありまして、広域的・幹線的な補助の関係で、大体10とか15ぐらいしか、地方へ行くと市がないですよ。そこが中心になって、そこに来ているわけですが、それがみんな1つの市に包含されてしまうということですね。多分そういう地方で大きな市に合併したところは、国の補助を受けられるようなところがなくなってしまっているのではないかと。ちょっと岡山県の方とお話ししたときも、こういうところは一つ悩みといいますか、そうしますと、都道府県と市町村になるわけですので、財政的に厳しいので合併したところ、こういう生活交通の面で負担が大きくなる、そんなお話をしたことがありまして、市町村合併を進めなさいと言われて進めたために、かえってそういうデメリットの部分が出てくる。この辺のところもやはり柔軟な対応が必要なんではないかなという気がちょっと、私、そんなことを考えながら帰ってきたものから。

**【生活交通対策室長】** 現在の補助制度の仕組みについて、事実をちょっと述べさせていただきますと、現在は、平成13年3月31日時点の市町村の区割りで、複数市町村か否かを判断させていただいております。今般、18年度の補助要綱改定に当たりまして、

その13年3月31日時点の区割りでもって複数市町村か否かを判定して、複数市町村であれば補助対象とするという制度を継続してございますので、事実は今、そういう状況でございます。

【旅客課長】 事実関係、今、そういうような形です。ただ、先ほどの運政審の答申などでも、広域的・幹線的、国がそういうようなものは補助をする、そうでないところは自治体でと、こういうような考え方がございまして、考え方の議論というのは引き続きあるんだろうと思います。どういう範囲を国が、国も関与して、補助のスキームがあるか。それとあと、自治体が単独で行うところとあろうかと思えます。そのあたりの議論も、本委員会でもたご審議いただければと思えます。

【オブザーバー代理】 今、生活交通対策室長さんのお話、岡山の方、市町村の方に説明はされていたんですけども、その基準日というのがいつ変わるかわからないという、そういう不安があるようなこととおっしゃったものですから、私、ちょっとお話しさせていただきました。不安を抱えてしまうんですね、自治体、いつ変わるかもわからないという。

【旅客課長】 おそらく自治体さんのほうとしては、市町村合併、非常に大事な政策として進めてこられています中で、それが逆インセンティブになっちゃうような方向がいつあるかわからないというような不安な点があると。むしろ、国が関与してやる部分はどうかという議論があって、それで考え方というのは決められていくんだろうと思えます。それは本委員会での課題でもあると認識をしております。

【委員】 11ページの生活交通確保のための補助制度の主な論点の部分なんですけど、このインセンティブにも関係するんですけども、今回の補助制度の改正後から、都道府県における補助額の上位5%の補助路線については、改善計画を出して改善をしていくというようなお話があったんですけど、ここのインセンティブと同じように、補助の額の算出だけで見ますと、例えば、キロ当たり経費が非常に低いにもかかわらず、長い路線をやらざるを得なく、補助額が多い場合等が実際にございまして、北海道で言いますと、残念ながら、私どもの十勝バスが旧国鉄広尾線の代替路線を受けまして、キロ当たり経費、当社は、全国平均が340円のところ、240円、約100円も差があって、全国、下から何番目というコストダウンの中やっているんですけど、残念ながら、長さだけで補助額が多くなっております。

また、今回、銀河線の代替を受けまして、陸別一帯広間を走りまして、これはさらに広



尾線より長いものですから、道内ワン、ツーが当社1社になってしまって、それが2本とも改善計画を出していかなければならないということなんです。ぜひ、この切り口が補助額の上位5%ではなくて、このインセンティブと同じように、キロ当たり経費や距離、それから路線の性格も含めた上で、しっかりと吟味した上で、この路線は改善計画を提出しなければならないというような方向に持って行っていただかないと、とても残念でありますし、あるいは、地域住民からも非常に不安に思われる部分もありますでしょうし、やはり事業者として非常に頑張っているんですが、認められていないというような状況にもなりますので、ぜひこの部分については、あわせて検討していただきたいなと思います。

あわせて、アセスの話も出てきましたが、やはりアセスの中には、今言ったように、キロ当たり経費や距離、その路線の背景等も踏まえた上でのアセスにさせていただけると、我々、全国横並びで比較していただいた場合、非常に悪い部分、いい部分が明確になるんじゃないかなと思っています。先ほどから申し上げますように、ぜひパーセントではなくて、そういう部分にしっかりと目を向けていただきたいなと思っております。

以上です。

**【生活交通対策室長】** 今ご指摘いただきました2点は、18年度から補助制度の、言ってみましたら、運用面での改善を図る、すなわち、制度的に厳しいからといって、制度的に要件を絞り込むとか、そういうことは極力しない。そのかわりに、運用面で地域の知恵と汗をもう少し出していただきますよと、こういう趣旨の改定をしたうちの2つでございます。

1点目の、上位5%に改善計画を出していただくというのは、決してインセンティブとか、逆にディスインセンティブは全く念頭に置いておりません。これに当たったからどうこうということではなくて、むしろこれに当てて、地域住民や市町村、都道府県の協力を得て、事業者さん単独ではできなかったいろいろな利用促進だとか、そういったものに結びつけていただく意味で、事業者さんに単にこの改善計画を立てていただくという指示にはしておるつもりはございませんで、地域住民や市町村も含めて改善計画を立てて、その結果、それがなされようがなされまいが、その補助金が査定されるとか、そういったディスインセンティブはないという制度にして、スタートしております。

アセスメントも全く同趣旨でございますと、何を申し上げたいかといいますと、その路線の抱える課題を浮き彫りにしていく、それを地域全体で改善していくという趣旨でアセ

メントをスタートしておりますので、その趣旨をひとつご理解ちょうだいできればと思います。

【委員】 その趣旨については何度も個別にも質問させていただいて、よく理解しているつもりなのですが、私が言いたいところというのは、インセンティブと全く真逆のところにあるんだと思うんですけれども、上位5%で区切ってしまいますと、本来、ほんとうに改善しなければならない路線というのが、埋もれて見えなくなってしまうのではないかと。それよりも、非常に効率よく、きちんと運行している路線であるにもかかわらず、改善計画提出対象路線になってしまうという、切り口がちょっと、おとがめがないというようなお話もありましたけれども、やはり我々事業者、今、地方のバス事業者は、非常に低コストで走らなければ、どうやっても継続していけないという中で、管理部門も1人3役も4役もこなしながら、この間もある委員の方からも、平均年収が400万を切ったというお話がありますが、当社は今、300万そこそこでやっております。そんなところからも、これ以上、いろんな負荷、負担というんですか、その改善計画を立てるにも、沿線市町村と一緒にやってやるのはよくわかるんですが、非常に人力、労力がかかってきて、いろんなことで、事業の本来やらなきゃならない安全運転ですとか、お客様サービスの部分にも力を入れなきゃならないんですが、どうしてもそがれてしまう、時間的に、物理的に。そんなことがあるものですから、ぜひ、対象になる、する論点をもう少しよく検討して、改善を加えていっていただきたいなと、そのように思っています。

いろんな業務監査に関しましても、最近の話を聞くと、大きな会社から入っているというような話もちらっと北海道では聞こえてきまして、本来、今の貸切の非常に厳しい競争の中では、しっかりやっているのがやっぱり大きな会社で、ちょっとおかしいぞと思うところにはなかなか業務監査が入らないというような話もありまして、どうも、何かといえ、切り口がちょっと大きいものというか、大きな額とか、車両数が多いところとか、そういうふうに見えたり聞こえたりする部分がありますので、ぜひこのインセンティブを持ち込んだ考えと同じように、切り口をもう少し工夫していただきたいなと思って質問させていただいています、意見させていただいています。

先ほど生活交通対策室長から回答のあった、これについて、よりよくするためのことであって、このことに対して罰則や非常に厳しいおとがめがあるという話は、私は今のところ聞いていないので安心はしているんですけど、そういう事務的な労力がかかってしまうと、そのことについていろんな競争力がそがれてしまうという面もありますので、ぜひそ

こちら辺をご精査していただきたいなと思っています。

**【旅客課長】** 切り口の点、あとは、今言った、どこがむしろ改善をするところかという切り口の点は非常に大事な点でありますので、今のご指摘の点なども含めて、日々、この仕組みなども改善をしていきますから、今後の業務の中で取り込みながら、また意見交換させていただきながら、進めたいと思います。

**【委員代理】** 今の委員のお話の点をちょっと敷衍させていただきますと、昭和60年ごろのバスの従業員の比率を見ますと、運転手以外の方が4万人いるんです。それが、今の時点で見ますと、2万人ぐらいしかおられない。つまり、一般事務をとったりなんかするのは、その後のずうっとお客さんが減ってきたやつのコストを賄うために、非常に縮減してきた、あるいはアウトソーシングしてきた。こういう経過をたどっているわけですし、そういう意味で、一般事務といいますか、管理部門といいますか、そういうものがぎりぎりまで合理化されているという状況にある。それが業の実態だということを念頭に置いて、いろんなものについてご議論いただきたいということを申し上げたいと思います。

それと、このインセンティブの話自体が、こういう場でもって議論するのが適切かどうか。資料が出ちゃったから当然論議になるんでしょうけど、非常に専門的な細かい議論でありまして、むしろ事業者と役所と自治体のほうで調整するような話なんでありまして、こういう審議会の場合、ここまでほんとに論点として挙げておやりになるのか。むしろ国がどこまで、どういう性格論だから、国はどこまで見て、あとは自治体に任せる、あとはマーケットに任せるというような議論をきちんと詰めるのか。こういうものに分け入って議論していきますと、切りがない。森の中の木の枝ぶりまで全部議論するという話と同じになりますので、限られた時間の中でここまで議論して、分け入り出しますと、切りのないことになるのではないかということにはちょっと懸念されるんじゃないかと思うんです。いかがなものかと思えます。

**【委員長】** はい、ありがとうございました。

今、委員代理から適切なアドバイスをちょうだいしたんですけれども、本来、審議会が取り組むべき課題と、それから行政が取り組むべき課題というのは同じではないわけですので、審議会は基本的な考え方を整理して、そして、その考え方に沿って、実際に事業者の方と、それから行政との間の問題は、実は審議会マターとはちょっと離れるのではないかなというように思いますので、ここでは、基本的な考え方をできる限り客観的に整理するということが必要ではなかろうかなと。そもそも、補助制度は本来、客観的で、かつ効

率的な議論ができるかということ、そうではない性質が多分にあるものですから、議論しにくいところではありますけれども、交通行政にとりましては非常に重要なところなので、実態を踏まえた上で、できる限り我々なりの整理を行いたいと思います。

まだご議論があらうかと存じます。この問題はこれで打ち切りというわけではございませんので、また引き続き議論の機会があらうかと存じます。もう一つの議題でございます「前回の指摘等を踏まえた対応策」ということで、一つの試案が出ておりますので、これを説明いただいた後、ご議論をちょうだいしたいと思います。ご説明、よろしくお願いたします。

**【旅客課長】** 委員長、ありがとうございます。補助制度の視点については、役割論とか国のかかわり合い、まずこういう考え、思想というところが本委員会で大事だというご指摘、そのとおりだと思いますし、これはまた引き続き、性質論、バスの役割、位置づけ論というところにもかかわりますので、進めていきたいと思います。

それでは、資料の3のところではありますが、前回のご指摘などの中で具体的にご指摘のあった点を、少しグルーピングをしながら整理をさせていただいたところでもあります。これも、個々具体的に措置できていける部分もメニューには入っております。具体化できるものは私どもが整理をして、各会社の方々との調整をした上で、実現できるものは整理をしていきたいと思っております。

まず、13ページの点、走行環境の改善・利用環境の整備という視点であります。これは前回も、特に都市部におけますバスのサービスのレベルのところについては、走行環境が非常に大きな点、非常に大きな要素であるというご指摘がありました。現在の状況ですが、各地でバスの専用レーン、優先レーンというものがございまして。これは資料についておりますので、後で見ていただきたいと思いますが、17ページに整理をしております。それで、バスレーンにつきましては、いろいろ違法の駐車、違法走行がありますので、この強化というのは必要だという認識があります。あと、一方、PTPSと言われます公共車両の優先システムというのが、このバス専用とか優先レーンを中心に導入が進められてきております。

(2)に対策策が書いてあります。現在取り組んでいるものも含めております。まず①で、バスカメラというものの導入を17年度予算において認められておまして、具体的には、路線バスにバスカメラを搭載、それで、専用レーンとか優先レーンで違法走行、駐車などを文書で通知していくということでもあります。現在、東京、あと福岡で導入してお

りますが、この拡充、普及などが必要じゃないかという点、1点目です。

2点目は、本年の6月から道交法が改正、施行され、違法駐車対策が強化されます。ここは、新聞あるいは報道でご案内のとおり、民間委託ができるということになってきております。一部のバスの事業者などにおいて積極的に受託をしようという動きがありますけれど、業界全体としての取り組みなども進めていくべきではないかという点が2点目の視点。

3点目は、公共車両優先システム（PTPS）の導入促進ということで、各自治体、地区において進めてきているという状況がありますが、この車載器を整備する場合の補助のスキームなど、これも今後も継続してやっていく必要があるんじゃないかという点が論点であります。

次の駅前広場の整備という視点であります。特に都市部などにおいて、駅前の広場において、駅の前でありますから、駅はバスから鉄道、あるいは鉄道からバス、こういうスムーズな乗り継ぎが非常に重要ですが、混雑時間帯はバスと、あと自家用車が非常に入りますので、渋滞を起こすということがあります。ここはいろいろな対策が必要だという認識が、まず問題意識であります。

(2)で対応策ですけど、これは個々の駅ごとに事情が異なるという、非常に地域的に違う部分であります。ですから、これは関係者から成る協議会の設置という仕組みが必要ではないかという認識を私どもも持っております。ただ、この場合に、駅周辺のマイカーの流入規制をどのようにやるかなどというような、マイカーも含めた対策が必要であります。こういうところで好評を博している事例もありますけれど、こういう取り組みというのは、私どもだけでなく、自治体、あるいは関係省庁、あるいは関係の団体なども含めて取り組む必要があると思います。①はそういう点であります。

②でありますけれど、駅前の停留のスペースがなかなか少ない、これは駅ごとにスペースが違います。そうしますと、道路上で乗降させるなどということをしてざるを得ない場合があります。特に新規の事業者において、そういうケースがあるということでもあります。ですから、ここは、公共的な駅の前施設の、バス、あとタクシー、前回もちょっとタクシーの議論が出たかとも思います。あるいは自家用車、自転車、それぞれの利便向上の観点から、適切な指針が必要ではないかという点であります。

③、あとは、雨にぬれずに乗り継ぎができるレインフリー設備の整備が必要ではないかという点であります。

次の15ページ、乗り継ぎ施設の整備ということでもあります。これはまた都市部、中心

市街地の関係ですけど、駅など中心市街地に、多くの系統が普通入っております。で、バスが集中して、混雑を助長していることがあります。ただ、先ほどのちょっと、地方部におけます乗り継ぎ施設の点などを補助の体系でご説明いたしましたが、都市部などにおいても、比較論ですけど、乗車人員が少ないバスというものもある。こうしたバスを途中で乗り継ぐということで、効率的な体系、運行が図れるんじゃないかという認識を持っております。そういう場合に、特に、ニュータウンとか団地などの域内交通をこういうコミュニティバスでやる。で、駅と中心市街地へ乗り入れるバスというものと乗り継ぎが円滑化されるということで進められるだろうと思います。ですから、そういう乗り継ぎ施設の整備というのは非常に重要だという認識でありますし、そういうことによって運賃面での負担を利用者が負うというのも、利用者からすると、少し受け入れられがたいということがあるので、そういうような配慮も必要だという認識だろうと思います。

次の4番、乗降時間の短縮という点であります。この点は一言、ICカード化がいろいろ進められております。大変、この乗降時間の短縮に改善がなされると思います。今後そういう普及を一層進めていく、いろんな支援方策も含めて進めていく必要があると、このような認識をしております。

16ページであります。運行情報の提供。ここも、バスの走行環境であるとかの関係が大きくございます。バス停への接近表示、あるいはパソコン、携帯電話での情報提供、既に個別の会社、あるいは共同で進めているところもありますが、対応案ですけど、複数のバス事業者の競合路線などで、これを1つのサイトで利用できるように、バス総合情報のデータ形式の標準化というようなことが必要ではないかという認識を持ちます。あと、バスロケーションシステムを導入している場合に、この支援措置を国と地方で協調してやっております。こういうことを今後も継続していく必要があるんじゃないかと思います。バスの走行環境で、いわゆるいらいら感の緩和というのが非常に大きな課題でございます。コストがかかる話であります。進めていく必要があると、こういうような認識でおります。

17ページはバスレーンの設置状況、各県単位に分析をしています。当然ですけど、大都市圏が多くなっていると思います。これは各都道府県警のもと、警察庁調べでございます。

18ページでございます。前回いろいろご議論になった中で、少しグルーピングしましたが、新たな事業展開の促進という視点で、二、三、論点を挙げております。ここは具体

的なものでありましたら、改善策を私ども、会社などにご相談をした上で決めて、それをまた織り込み、発信していきたいと思えます。

1点目は高速バスの関係でございます。高速バス、鉄道との関係でも、価格面では優位性があり、かつ、非常に伸展、伸びている分野であります。一方、いわゆるツアーバスと呼ばれるところとの競争の関係のご指摘もございました。という意味で、条件の平準化という指摘がございました。

対応案であります。まず、高速バスの乗合のバスの事業の方々が行われるときの対応案といたしまして、高速でございますから、迂回路が必要な部分がございます。高速道路がいろいろ、2本離れていて、どっちのルートでも、結果的に名古屋に着けばいい、東京へ着けばいいということがあると思えます。この間はシカが入ってとめられておりましたけど、いずれにしても、迂回をするというのが必要な部分があります。ここの手続ですが、私どもの行政の手続の観点ですけれど、非常に手続が厳しかったりすることがあります。これは改善をしていくべきだという認識を持っております。

まずは、迂回路の事前設定の手続の弾力化、これが必要だろうと思えますので、この点を進めていきたいと思えます。もう一つは、その場において予期しない渋滞に巻き込まれた場合の緊急的な迂回措置の導入であります。これは安全関係の部分、あるいは利用者の関係もありますから、個々、運転者のそれぞれのその場での判断というよりは、やはり会社としては、運行管理者からの運行管理の仕組みがございます。これの指示に基づいて迂回を行っていく必要があると思えますので、こういうようなことを工夫しながら、ここを進めていきたいと思っております。

19ページでございますが、運賃部分でございます。高速バスにつきましても、道路運送法の中では、一般の生活路線バス、普通の都市内のバスと同じように、いわゆる原価計算を出していただいた上で、上限価格、上限の運賃の認可という、まず仕組みがございます。現在の現行の仕組みでございます。ただ、ここは、いわゆる生活交通という部分というよりは、もう少し幹線的なサービスの内容でありますし、鉄道ほかとの代替関係にもあります。こういうようなことでありますから、日々の日常生活に与える影響という面では大きいものではないので、必ずしも生活交通路線の上限の認可と同じような考え方ということを取り続ける必要はないのではないかという認識を持っています。ですから、この運賃規制面での緩和というような視点を持って、今後取り組みたいと思えます。

あと、19ページの2番目ですが、少し細かくなりますけれど、管理の受委託という点

があります。自分の会社の運営を行う中で、別の会社、あるいは別のグループ会社などに運行の部分を、管理の受委託という形で委任をしてやっていくという考え方、あるいは仕組みがあります。この点につきましては、個々、会社などからのご要望などを承る中で、対応策として、①でありますけれど、この受委託制度については、特に分社化などでグループ会社がある、あるいは持ち株会社制など、こういう仕組みで会社経営、事業形態がいろいろ変化をしてきております。こういう中で、そういう持ち株、分社化のような、グループ会社のような場合におけるいわゆる管理の受委託というものについては、その特性にかんがみて対応していくということが必要ではないかと、こういう認識を持っておりまして、これはまた引き続き、具体的な対応策を考えていきたいと思っております。

②で、公営企業が実際、公営企業の合理化という観点から、近隣の民間バス会社へ管理の受委託という形で行っているケースがあります。これは、将来的には全部、民間企業への移譲を行っていかうという、途中のステップとして行っているケースもあります。これは経営効率化の観点からは望ましい部分でありますし、公営企業というもののやり方から、名義貸しとなるおそれも少ないということでもありますので、むしろ移譲をスムーズに行うというような視点の中から、見直しを検討するという必要性もあるのではないかとこの点であります。これも具体的な事例に即して、私どもの対応策を今後検討していきたいと思っております。いずれにしましても、輸送の安全面で影響を受けてはいけませんから、そういう点での一定の条件というのは必要だという認識を持っております。

次の20ページのところでございます。委員からもお話があったと思っておりますが、神奈川中央交通においては、現在、低床型の連節バスというものを運行しております。この運行のシステムというものにつきましては、いわゆる一つの限られた道路を利用するという視点の中からも、非常に効率的な運行だと思っております。それで、この点についてはいろいろ、連節のバスということを、今後、普及を望まれるところだと考えております。事例として、ブラジルのクリチバとか、盛岡のゾーンバスというようなところで、いわゆるLRTだけでなく、バスを中心としたこういう地域交通の整備というのも非常に重要だと、こういう認識を持ちます。

対応案であります。①で、まず、この低床型の連節バスについてのいわゆる基準でございまして、車両的な基準ですけど、こういう基準緩和によって対処するという点。あと、環境に配慮した車両の導入というようなことのさらなる対策は検討すべきじゃないかという点。②は、この車両の国産化というものを進めていくべきではないかということで、



この場合のコスト低減、あるいは仕様の標準化ということが必要ではないかという認識であります。いろんな支援方策の中で、国と自治体、今やっておりますが、今後とも継続をしていく必要があるのではないかという認識であります。

あと、21ページ以降でございますが、安全確保の徹底と事業の効率化という視点を書いております。まず1点目でございますが、これは、安全の確保という視点で、運輸安全一括法が今国会で成立をいたしました。こういうことで、この対策を、10月以降、施行するというところで、進めていきますが、対応案で①にありますけれど、いわゆるマネジメントの趣旨の徹底ということが必要だろうと思えますし、特にドライバーにおいて、バリアフリー対応の従業員教育というのがバリアフリー法の審議の中でも非常にご要望の強いところですので、こういうところを、業界全体でのガイドラインの策定などが必要じゃないかというふうに認識を持っております。

あと2点目、コミュニティバス関係の点、これはいろいろなご意見を受け承っております。今国会で成立しました道路運送法においても、このコミュニティバスの協議の仕組みを入れたところであります。

22ページでありますけれど、この場合に、自治体あるいは地域の住民との協働型で、地域公共交通会議などの中で、どういうサービスを、コミュニティバスなどでやっていくときに必要か。そこを受注される方はどういう形になるかという点について、地方においては、地方からの委託でありますので、やはり一般競争入札となるということが基本の考えでございます。ただ、そのときに、価格面だけで行っていくということであると、品質が確保されないという、私ども、大きな政策的な課題として認識をしております。

そこで、この対応案でございますが、入札価格以外の多様な要素をちゃんと考慮して、品質が総合的にすぐれた内容にするということが必要だろうと思えますし、今改正道路運送法の中で設置されます地域公共交通会議の中でも、きちっとそういう安全基準が満たされる、品質が確保できるということを選定していくというようなことを、自治体に対してガイドラインとして提示をしていくということが必要ではないかと、このように認識をしております。他業界、あるいはいろんな仕組みの中で、特に公共工事、総合評価落札の方式などもございます。こういうものを参考にしながら、客観性、かつ安全が担保できるものをつくっていきたいと考えているところであります。

23ページでございます。法令遵守は非常に大事な点でございます。これもまた、私どもと、あるいは会社の方々などと、安全確保の点でいろいろな点を今後も検討したいと思

いますが、法令を遵守するということで、いわゆる行政処分を道路運送法上受けた場合において、その後、いろいろな事業活動を展開するために、路線の延伸などを行うというときに、一定期間は申請をしないという、こんなようなスキームを運用上行っております。この点について、これがあまり過度に厳し過ぎると、いろいろビジネスチャンスを逃すというご指摘をいただいておりますので、今後、この点についても、いろいろご相談をしながら、安全確保をしながら対策をとっていくことが必要かと認識しております。

前回指摘を受けた点を中心に、ちょっとグルーピングをしながら整理させていただきました。

**【委員長】** はい、ありがとうございました。

前回委員の皆様方からご指摘いただきました点を大きく3つに分け、そして、3つの中で、それぞれに対応策（案）とありますので、これは最終的なものではなくして、こういうことが考えられるという位置づけでございます。これらにつきまして、ご意見あるいはご質問等があれば。

**【委員】** 初めに全体的な関係でもって申し上げたいんですけれども、バスの活性化ということですから、しかし、先ほど前段でありましたように、一方で路線の完全廃止があると。おそらく続いているというふうに思うんです。ですから、委員からもありましたけれども、地方に焦点を当てた議論というのが必要だろうと。だから、地方バスのあり方について、こういう場で議論をしてもいいんじゃないか。あるいは、また違う場でもいいんじゃないかと思っています。

地方バスの抱えている課題というのは非常に大きいわけです。例えば少子化の関係、それから、それぞれの地方の段階でも、相当財政収入というのは減ってきていますから、そういう問題。それから、具体的には、バス会社に銀行からの融資が、収支の内容でもって得られないと。それどころか、貸しはがしも一方ではある、こういう状況にあるわけですね。そういったこと、それから、非常に入札におびえているということも、またあるんです。いろんな課題を抱えていますから、入札で安いバス会社が入ってくると、とてももたないというところもあります。ですから、地方バスの活性化に焦点を当てた議論のあり方も、1つのテーマではなくて、そのことを1つのテーマとしてぜひ考えていただきたいと思っています。

それから、この中に、19ページにありますけれども、運賃規制の緩和ということでは

から、直接的には影響ないかもしれませんが、「高速バスは地域住民の日常生活に与える影響が大きいものではないこと」、こういうふうに言い切っているわけですが、ある問題がありまして、都市間高速をやっている企業が、その利益によって赤字の生活路線を支えているということがあった。で、これは地方自治体も加わって大きな騒ぎになりましたけれども、最終的には落ちつくところで落ちついたということですが、都市間高速バスに新規の参入があった、申請をされたということです。例えば利益の半分がそれによってなくなるということになるわけですから、生活路線が逆に守れないということ。ここで簡単に書いてありますけれども、そういうケースというのは全国的に見てどうなのかということも検証しなければならないと思っているんです。

新規参入を認めれば、生活路線は切り捨てざるを得ないということになるわけですから、ぜひそういったことに対しても配慮をした方針、ほんとうはそこでいろんな形でもって、その企業がどうなるのか、生活路線がどうなるのかという十分な検証をしていただいて、進めていただきたいと。特に規制緩和というのは、私は、社会全体との整合性、これが非常に大事だと思っています。そういった視点でぜひ考えていただきたいということであります。

**【委員長】** 今、2点ご指摘がありましたけれども、いかがでしょうか。

**【旅客課長】** 1点目、非常に大事な点であります。補助制度とのかかわりが非常に強い部分もありまして、本日の1件目の議題であったと思いますが、地方バスの活性化で、先ほどちょっと私もお説明した、入札の関係なんかもかかわるところだと思います。この点が大きい課題だというふうには認識しておりますので、そういうテーマで議論をしていくということが重要だと思います。

あと、高速バスの関係、すいません、ちょっとこの書き方は、「影響が大きいものではない」と簡単に書き過ぎております。今ご指摘の点、重々承知をしておりますし、ご指摘があった具体事例も、私が三、四カ月入りまして、いろいろな調整も図りましたので、実体験でも関与して、よく承知しております。

実際、初め4ページで、全体の赤字路線、黒字路線の図をお示ししましたが、左側の黒字路線と入っているところで、事実上の内部補助でと言ったところの左側の黒字路線に、まさに都市間高速バスというのが大きなウエートにあるということは重々承知しております。ただ、そこをまた、間接的に玉突きで影響のところを、この規制緩和の需給調整を廃止したところの根幹との関係があるという非常に難しい課題がございまして、それを含め

たクリームスキミングと言っちゃうと、全体としてもう1回、需給調整に戻っちゃうことになるという大きな難しい点がありますが、今の点、影響度があるということを重々承知、あるいは認識した上で議論を進めていく必要があると認識しております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

【委員長】 第2点目なんですけれども、実はこの資料の1の1ページに、平成11年の運政審答申の概要が書かれていて、内部補助を前提としないというようなことも打ち出されたんですけれども、「現状」というちょうど真ん中辺の一番最後のポツですけれども、実際には、生活交通の確保については、事実上、黒字路線からの内部補助によって確保されている場合が多いという認識が一つ示されております。したがって、今ご指摘いただいた資料3の19ページ、これはたまたま高速バスということに論点を当てて書いておりますけれども、内部補助の問題も見過ごしているわけじゃないですよということは、この資料の1からも推測できるんじゃないかなと思ひます。

【委員】 西武バスの山内です。今、地方バスというお話が出ましたけれども、都市部においても非常に、バスの輸送については困っている問題が多うございます。ただ、都市部の場合は、よく議論されますように、走行環境の改善ということで、経営的には生き返るというふうに信じているわけです。この中でも、駅前広場の整備の問題が出ておりますけれども、この現状の中で、駅前広場において、乗り継ぎの円滑化や適切なマイカー抑制等というふうになっておりますけれども、この適切なマイカー抑制ということが可能であれば、一気に都市交通というのは、収益的には生き返るだろうと。したがって、先ほどから出ている内部補助により、周辺の赤字路線のすべてのネットワークを維持できると確信をしているわけです。

たまたま当社の場合で言いますと、駅への幹線道路だとか、駅への乗り入れ禁止という問題について、昨年、武蔵小金井、大分新聞で話題になりましたけれども、あかすの踏切の武蔵小金井の駅がありまして、それを待っている自家用車が3台ほどありますと、バスが駅前の広場に右折で入れないというふうな状況があつて、この間、交通規制をやっていたいておりまして、7時から9時までの規制をやっていたいていまするんですが、その間に入り込んだ車が結局動けないものですから、結果として、わずか500メートルぐらいの間に、バスが数珠つなぎになってしまう。バスの上から上に渡つて歩けるほど、バスが入り込むと。この時間帯は、大体2分に1回ぐらい駅に入つてきますし、それから、2分に1回ぐらいは出ていくわけですから、大体1分の間に、ラッシュ時には1台ずつ入り込

んでいく、こういうふうな系統でございます、400回以上走っておりますから。

こんなことを含めて、武蔵小金井の例で言いますと、関係当局といろいろ折衝しながら、これを10時まで延長してもらおうと同時に、規制になったときに入れないように、地元だとか、我々事業者だとか、関係のところではPRをしまして、現在、おかげさまでほとんど遅れがなくて、10時まで、90回の運行が確保できているということなんです。これはもう、企業にとっては大変な事業収益の改善が可能になりますので、従来ですと、とにかく都市交通も、いわゆるリストラを中心としたコストダウンをやってきた。特に人員整理だとか、人件費の削減だとか、あるいは分社化だとか、いろんなことをやってきましたけれども、こういうところをやはり改善することによって、事業者としても非常に元気になってくるということでございますので、ぜひマイカーの抑制ということについて、適切な手が打てるようにやっていかなきゃいかんだろうと思っています。参考までに、当社の場合、黒字が大体40%、赤字が60%という構成でございますので、この40%で全体を維持しているというふうな状況でございます。

それからもう1点、定時制の確保が極端に出てきた事例として、つい最近、当社で一番主力の、西武線の大泉学園という駅があるんですが、その北の方に都民農園というのがございまして、そこから大泉学園を通過して吉祥寺に行く路線なんです、これが大体460回ぐらい走っているんですね。ところが、これが渋滞で動けなくなっているというふうなことで、お客様からの要望もあって、どんどん輸送力を投入するんですが、投入した車が全部、路上で燃料をまき散らして待機していると、こういうふうな状況になっているわけです。

そこで、長年、地元と、それから会社といろいろ協議をして、たまたま幹線道路から700mぐらいに住宅街があるんですが、そこにバスを走らせようということで、非常に関係の方にもご協力いただいて、ようやく実現をしたんです。これが実は去年の12月にバスを走らせたんですが、小さい道路でございまして、中型バスですね。ところが、全然乗り切れないというようなことで、当初、1万2,000人ぐらいの輸送人員だったんですが、もう既に3月の段階で、4カ月目に3万人を超えるというふうな状況なんです。だから、需要はあるんだけど、結局、渋滞によってバスが見放されている状況なんで、そういった、並行するところの定時制を確保できるところに輸送力を投入すれば、それだけの需要があるということですから、都市交通は走行環境の改善がすべてだと、こういうふうに私は思っておりますので、特にラッシュ時だけでも結構ですけれども、マイカーの

抑制のできるような、何らかの規制というものを全体でやるような方向になってくれば、バスの再生が十分可能だろうと思います。今回、問題、課題に対して、いろいろの改善をしていただくような対策案が出ております。非常にうれしく思っておりますけれども、この駅前の問題についても、ぜひよろしく願いをいたしたいと思います。

以上です。

**【委員】** 今のご指摘に関連してなんですけれども、資料の3の走行環境のところなんですけど、いろいろ具体的な案を出されて、有意義だと思うんですけども、やっぱりこの手のたぐいのものは、おそらく国土交通省だけでも無理ですし、国土交通省の中でも、旅客課だけでも無理な話だと思うんですね。例えば自動車交通局次長もいらっしゃるんで、交通の関係とか、あるいは国土交通省の都市側とか、そういうところと連携してやらないとだめなんで、具体策はすぐ書けないと思うんですね、ほかの部局とやるときは。けれども、そういう方向でやりましょうというようなことをにおわせる必要があって、何かその中でも具体的に書けるようなことがあったら、積極的に書いたほうがよろしいんじゃないかというのが私の意見です。

以上です。

**【委員】** 委員から、今、駅前の話が出たんですが、田舎に行くとちょっと様子が変わりました、これが学校に移るわけなんですね。我が社の貴重な収入源の一つに通学バスというのがあるんですけど、スクールバスですね、通学定期。ここ10年以内で、少子化の影響もあるんですけど、間違いなく半減しました。それはなぜかという、やはり少子化もありまして、非常に母親、父親が子供に対する愛情が強くなって、学校まで送るんですね、マイカーで。そうしますと、学校の前が大渋滞になるわけなんですよ。以前は、当社は校門の中まで入らせてもらったり、校門の前につけさせてもらったんですが、そこに入っていくと、出られなくなって、ダイヤがかなり乱れてしまいますので、今は、要するに、学校のそばの幹線を走っているんです。そうすると、当然、学校から遠くなる。そうすると、さらに学生は面倒くさくなって、親に頼むようになる。親に頼むようになれば、さらに学校前がマイカーで渋滞になってしまって、学校に近づけなくなっていくという、非常に悪循環に陥っています。駅と違って学校なので、そう簡単には改善することは難しいんでしょうけれども、そういう実態があるということも理解した中で、複合的にマイカーの規制というものを考えてもらえればなというふうにも思います。

**【委員長】** いろいろ貴重なご意見をお出しいただきまして、ありがとうございました。

この小委員会は、今後のバスサービス活性化方策で、都市部のバスと、それから地方部のバス、両方とも対象にしておりますので、どちらかに偏った議論ではなくして、双方を扱うようなスタンスをもう一度確認させていただきたいと思います。

資料3につきましては、この文章をお読みいただければ、ある程度ご推測がつかれると思いますけれども、「必要ではないか」とか、あるいは「どうか」というような表現であって、一つの方向性を示したということで、これらに関して、いや、そうではないよというようなご意見もあろうかと思えます。本日は、それらをすべて皆様方からお聞きしているわけにいきませんでしたので、個別の意見がございましたら、どうぞ事務局のほうにお伝えいただければ、大変ありがたいと思えます。それを次回以降に生かしていきたいと思えます。本来はすべての委員の方にご発言いただければよかったですけれども、私の進行が適切ではなかったものですから、すべての方々へのご発言の機会というのは失ってしまいました。次からは、もう少し効率的に進めたいというように心がけておきたいと思えます。

本日、もう既に時間が過ぎてしまいましたので、きょうの議論はここまでにさせていただきたいと思えます。

最後に、事務局から連絡事項があれば、お伝えいただければと思えます。

**【旅客課長】** はい、ありがとうございます。

それでは、次回でございますが、ご日程の調整をお願いしたいと思います。6月19日の週に開催をさせていただきたいと思えますが、21日の水曜日の午前中、または、22日の木曜日の午前中などはいかがでしょうか。委員長のご日程、承っております中で。

**【委員長】** すみません。私、ちょっと午後、別の用事を入れちゃったものですから、あるいは、そこでご都合がつかなければ、週を変更するというような選択肢もあろうかと思えます。

**【旅客課長】** 21日の午前中で申しわけないんですが、可能でございましょうか。

それでは、21日の午前中でご日程を入れさせていただきます。すいません、10時からということで、お願いを申し上げたいと思えます。

また、次回につきましては、6月のこの時点でありますから、先ほどの基本的なバスの役割という点についての、少し基本的な大枠のところでの分析なども含め、かつ、次の予算要求なり、あるいは、具体的に改善方策を立てられるような部分を盛り込んだような形でのご議論をいただきたいと思えますので、またあらかじめ、資料その他を先生の皆様方

にはご連絡をした上で、ご審議いただきたいと思います。

事務局からは以上でございます。

【委員長】 それでは、本日、大変お忙しい中を長時間にわたりご議論いただきまして、まことにありがとうございました。次回は、勝手でございますけれども、6月21日、水曜日の午前中に開催させていただきたいと存じますので、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。

— 了 —