

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会(第4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4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 7 月 5 日（水） 13：00～

場 所 国土交通省 1 1 階 特別会議室（中央合同庁舎 3 号館 1 1 階）

1．開 会

2．議 題

第一次とりまとめ（案）について

3．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4回）

日時 平成18年7月5日（水）

場所 中央合同庁舎第3号館11階
国土交通省11階特別会議室

【旅客課長】 それでは、定刻になりましたので、第4回の今後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います。

まず、メンバーの異動に伴う交代がございます。ご紹介をさせていただきます。

【旅客課総括】 国土交通省側のメンバーが変更になってございますので、その3名だけご紹介させていただきます。自動車交通局技術安全部長の松本部長が新しくご就任されております。

【自動車交通局技術安全部長】 松本でございます。よろしくお願いいたします。

【旅客課総括】 自動車交通局旅客課生活交通対策室長尾本室長でございます。

【生活交通対策室長】 尾本でございます。よろしくお願いいたします。

【旅客課総括】 自動車交通局総務課企画室長上原室長でございます。

【総務課企画室長】 上原でございます。よろしくお願いいたします。

【旅客課総括】 よろしく願いいたします。

【旅客課長】 それでは、進行につきまして、これより委員長によりお願い申し上げます。

【委員長】 それでは、早速ですけれども、議事に入らせていただきたいと思います。本日は、お手元の議題にありますように、第一次とりまとめ（案）につきましてご審議をちょうだいしたいと思います。この小委員会の第1回のときにご報告がございましたけれども、この小委員会は本年の12月を目途に中間とりまとめを行い、そして、来年の6月を目途に最終とりまとめを行うという予定になっております。したがって、この第一次のとりまとめは、これまで既に3回、熱心なご議論をちょうだいしましたけれども、そのご議論を踏まえまして、これから1年かけて審議する課題を整理させていただくとともに、当面の具体的施策についてとりまとめを試みているという位置づけでございます。

それでは、まず事務局のほうから資料のご説明をお願いいたします。

【旅客課総括】 それでは、資料に基づきましてご説明をさせていただきます。本日は第一次とりまとめ（案）をお手元にお配りさせていただいてございます。こちらに沿いましてご説明いたします。

まず1ページ目からでございますが、はじめにのところで、ここは全体的な背景といたしまして、平成14年2月に需給調整規制が廃止されたということ。また、先般の通常国会で道路運送法の改正が行われまして、コミュニティバスですとか、小さい車両を用いたバスサービスといったものについて多様なサービスを提供するような環境整備が進められているということ。また、バスにつきましては、非常に厳しい状況が続いているといったことが書いてございます。また、最後に、第一次とりまとめにつきまして、当面取り得る施策をとりまとめるとともに、今後の検討の方向性を示すものというふうな位置づけを書いているところでございます。

のバスを巡る現状認識というところでございます。まず1.の背景でございますが、これは今までのご議論でも出ておりましたけれども、平成11年4月の運輸政策審議会の答申について概要を述べているところでございます。運輸政策審議会の答申で、競争促進と安定供給、生活交通の確保、また輸送の安全の確保・利用者保護等、こういったものに関しまして、今後の乗合バスのあり方について方向性が示されたということ。また、それを踏まえて、現行の制度が構築されているということをもとめてございます。

2.の現状でございますが、こちら今までの資料に基づきまして簡単に整理をしております。規制緩和後、新たな仕組みが整備されてから4年余りがたっておりますが、現状分析をいたしますと、まず1つ目としては、事業者数が増加はしておりますけれども、新規参入者は4年間で49者にとどまっていること。また、2つ目としましては、100円運賃ですとか、あるいは環境定期券、高齢者向けの全線定期といった多様な運賃の導入も進んでいるということがございます。3つ目でございますが、これは輸送人員及び営業収入のほうは引き続き減少している中で、各事業者の方々の経営合理化によって経常収支率、これ自体は改善をしているということでございます。4つ目は、民営事業者の方の経常収支を見ますと、収支が黒字となっているのは、大都市圏と沖縄だけと。それ以外は赤字というふうな厳しい状況、地域差もあるというところでございます。路線廃止の状況、これにつきましては、需給調整規制の廃止前後でキロベースあるいは系統数ベースで見ると、大きな変化はないと。ただ、事業廃止につきましては、公営バスが5市、民営バスが11社となっております。また最近は法的整理等に至る事例というものも増加している

というのが実態でございます。乗合バスの分野別に見ますと、業績が好調なのは高速バスと空港リムジンバス、それ以外のものにつきましては減少傾向というところでございます。それから、生活交通の確保ということで、補助対象となっている路線について見ますと、キロ当たりのコストというのは改善しているという状況ではございますが、輸送人員が減少しているということの結果、経常収支率は若干悪化傾向にあるというところでございます。また、生活交通の確保につきましては、現行の制度は内部補助を前提としない補助制度に移行したというものでございますけれども、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ところ、こちらが現状認識というところでございます。

これを踏まえた上で、以下に、まずバスの位置づけというものの、それから課題の整理、当面の具体的方策というふうに整理してございます。3ページ目、の国民生活におけるバスの位置づけというところでございます。こちらはまず、バスにつきまして、これは地域住民の日常生活を支える公共交通機関として非常に重要な役割を果たしているということと言うまでもないということでございます。特に過疎地ですとか、そういったところでは、マイカーによる移動手段を持たない高齢者、高校生といった方々の移動を支える最後の低廉な乗合輸送機関ということで、不可欠な存在というふうな認識でございます。

また、深夜の長距離移動を中心に、高速バスによる都市間輸送ですとか、あるいは定期観光バス、そのほか上下移動がないという乗りかえの容易さ、こういった利点を生かして、空港リムジンバスとかといったものについて進展・拡大しているということで、いろいろな需要にこたえているというところでございます。

さらに、バスについては、環境負荷の少ない交通体系の構築ですとか、自動車事故の防止を図るという上でも、社会的な意義が高いと。こういったバスの優位性を社会全体で理解することが重要というふうに言っております。特にバスの場合には、鉄軌道の輸送機関に比べまして、低コストで柔軟な路線設定が可能ということでございますので、市街地の中心部ですとか郊外化した公共施設・商業施設、こういったところまで直接乗り入れることが可能というメリットがありますので、まちづくりと連携することで、市街地の活性化などにもメリットをもたらすことが可能ということでございます。近年では、子供を犯罪から守るために路線バスを活用するといったような地域の防犯にも貢献しているということございまして、バスについては、高い公共性を有する地域の社会的インフラという面と、それからサービス産業として利用者のニーズにきめ細かく対応した輸送サービスを提供するといった二面をあわせ持つ事業であるということと位置づけを整理しているところ

でございます。

の今後のバスサービス活性化に向けた課題の整理というところでございます。3番で申しました2つの面、社会的に重要なインフラ、それからサービス産業という二面を持つバスについて、どのように活性化していくかということ整理してございます。そのキーワードとしましては、地域の関係者との「協働と連携」というふうにしてございます。4ページ目に、ちょっと図をお示ししてございますけれども、バス事業者の方々は、先ほど申し上げた公共交通機関としての役割を中心とした地域の社会的インフラというものがまず基礎にあって、その上にさらにサービス産業として、利用者のニーズに対応したサービスを提供していくというものがございます。このバスサービスを活性化するには、地域の住民、地方公共団体、それ以外の交通事業者ですとか施設の管理者、こういった方々と協働と連携を図っていくということが活性化につながるだろうという問題認識でございます。

そして行政のほうは、サービス産業としてのバスのサービスについて、事業者の創意工夫を生かすための後押しをしていくというスタンスというふうを考えてございます。また、公共交通機関としての役割を中心とした、地域の社会的インフラというふうなバスの役目、期待されている機能を発揮するという意味では、安全・安心なサービスと必要な生活交通の確保のための措置を講ずるということ。また、環境問題への取り組みの支援、こういったことを行政が行う必要があるというふうに整理してございます。また、こうしたバス事業者の方と地域の関係者の協働と連携を進めるための話し合いの場の設定ですとか、調整、こういったことを行っていくということで、バスの活性化を促進していくということが必要であろうというふうな整理をしてございます。

こうした基本的な考え方を踏まえまして、バスを活性化するには、やはりまず住民・利用者の方が乗りたいと思うバスを実現するという必要がございます。そのための総合的な活性化施策の検討を行う必要があるということで、4ページの後のほうから、それぞれの主体が行うべきものを列挙してございます。まず、行政の方でございますが、5ページにかかりますけれども、走行環境の改善、事業運営を円滑に行うための後押し、利用者利便に資する車両の開発への支援ですとか構造要件上の対応、また、バスの社会的な重要性やメリット、こういったものをアピールしていくということが行政に求められるものというふうに整理してございます。

バス事業者につきましては、当然のことでございますが、マーケティング分析及びそれ

に基づく戦略策定、また初心者の方、初めて来た人にもわかりやすく、また移動制約者の方にも利用しやすいようなバスサービスの提供、また、マイカーに対する優位性をアピールできるような付加価値を提供していくということ。ライフスタイルの変化、地域の実情に応じたサービスの提供、観光・地域振興への積極的な貢献、地域公共交通会議などへの積極的な参画を通じて、住民や商業施設、他の交通事業者との協働による新たなバスサービスの提供といったことが求められるというふうに整理しております。

利用者・地域につきましては、まず、バスの社会的重要性ですとかメリット、こういったものについてご理解していただくこと。また、地域の足の確保の重要性に対して、当事者意識をしっかりとっていただいて、そのための取り組みについて積極的に参加していただくことでございます。その一環にもなりますけれども、地域公共交通会議など、こういった地元の関係者の集まる場に積極的に参加して、地域にとって望ましいサービスを提案していくということが利用者・地域にも求められるという点でございます。

5 ページ目の でございますが、当面の具体的施策ということで、以上のことを踏まえまして、当面実施すべき具体的な施策といったものを整理してございます。まず1つ目でございますが、先般の道路運送法の改正、こちらは10月1日に施行する予定で、今、作業を進めてございますが、それに向けた準備を進める必要がございます。その1つ目としまして、「地域公共交通会議」の適正運営と高度化というものを挙げてございます。この地域公共交通会議というのは、今回の道路運送法の改正におきまして、自治体、地域住民、バス事業者等からなる仕組みを導入したところでございます。ここはまさに、先ほど申し上げた協働と連携の場として機能することが期待されているところでございまして、ここでの議論を通じて、周囲のネットワークと統合的な形でさまざまなサービス、コミュニティバスですとか、そういったものも導入可能となりますし、地域の実情に即したサービスを安定的に提供できるというふうに考えてございます。また、こういったところに地域住民が参画するということで、住民が当事者意識を持ってバスについて考えて、提案する場としても活用できるという利点がございます。

こうした地域公共交通会議、この有効活用をするためには、適正な運営を確保することが非常に重要でございます。また、この会議で実際に導入されたバスサービスのフォローアップですとか、そのフォローアップを踏まえた改善といったことにつきましても、この地域公共交通会議で行っていく必要があるということでございます。また、自治体などで行うコミュニティバスの導入といった場合に、安全性等の必要な品質がちゃんと確保され

ているかどうかといったチェック機能も持たせるなど、この会議の機能の高度化を図っていくということが必要と考えております。

それから、2つ目としましては、今回の道路運送法の改正で、乗合事業の範囲というのが拡大されております。従来は定期定路線のものというふうに限定されておりましたが、新しい法律のもとでは、定期定路線ではなく、乗合旅客を運送するものはすべて乗合事業となりますので、デマンド交通ですとか、あるいは乗車定員が10人以下の車両を使用したバスサービス、ここでは仮に「プティ・バス」というふうに書いてございますが、こういったものも含めて、すべて乗合事業の許可で行うことになってございます。一方で、非常に多様なものが入ってございますので、それぞれに応じた適切な仕組みが必要ということでございますので、実態を踏まえた制度構築を早急に行う必要があると考えております。

それから、2つ目、助成措置の改善の方向性の検討ということでございます。まず1つ目、こちらは本委員会の中でも何度も議論になってございますが、地方バス補助制度におけるインセンティブの付与のあり方でございます。現行の制度につきましては、生活交通路線においても、市場原理（参入圧力）が働いて、最も少ない補助金で路線を運行する事業者が選定されるだろうと、これを前提とした制度になってございます。しかし、実際のところは、赤字路線に対する参入圧力というのはほとんど発生していないということでございまして、収支改善へのインセンティブが働きにくいというふうになってございます。このため、事業者の方の創意工夫を生かして、より効率的・効果的に地域のニーズに対応した形で、生活交通の維持、確保を図っていく。このための方策を検討する必要があるというふうに考えてございます。

それから、2つ目が「地域協議会」の活性化でございます。この地域協議会は生活交通のあり方について議論する場ということで、全都道府県に設置されてございます。しかしながら、実際は地方バス補助制度の3カ年計画について承認することが主要な役割というふうになってございます。このため、活性化を図るという意味で、18年度の地方バス補助制度の見直しの中でさまざま工夫を講じているところでございます。アセスメント制度の導入ですとか、あるいは高額補助金交付路線に対する収支改善計画の承認、あるいは情報開示といったことをしてございます。今後、こういった新しい措置の実施状況を踏まえた上で、何らかのインセンティブの付与ですとか、あるいは審議の公開、情報発信のあり方といったものについて検討していきたいというふうに思っております。

それから、3番目、コミュニティバス、プティ・バス等についての支援スキームのあり

方でございます。こういった小型のバスを用いたバスサービスにつきましては、狭隘な路地まで運行可能ということで、ドア・ツー・ドアの輸送に近いきめの細かい輸送サービスが提供可能という利点がございます。多様化するニーズにこたえるためには、こういったサービスを促進するということが必要でございますが、それだけではなくて、こうしたサービスと従来の路線バスのネットワークの連携を図るということで、バスサービス全体の利便性が向上して、利用者にとって使いやすいサービスになるというふうに考えてございます。ですから、こういったものが従来の路線バスのネットワークと整合のとれた形で普及するように支援スキームのあり方を検討する必要があるというふうに考えてございます。

(4) バス利用等総合対策事業の推進でございます。特に都市部におきまして、交通渋滞といったことによりまして、バスの円滑な運行が阻害されているという状況がございます。このバスの走行環境の改善については、これまでもさまざまな措置を講じているところでございまして、バス利用促進等総合対策事業を推進しているところでございます。バスの高速性・定時制の確保、安全性の向上に資する効果的な事業に重点化して事業を推進していこうということが必要でございます。このため、自治体ですとか関係省庁と連携しましたオムニバスタウン整備総合対策事業等を引き続き推進していくとともに、低床型の連節バスですとか、公共車両の優先システム(PTPS)の一体的な導入等のバスの高速性・定時制の確保、安全性の向上に関する取り組みを、まちづくりと連携して実施する方策を検討する必要があるというところでございます。

それから、3.まちづくりとの連携の方向性でございます。先ほど申し上げましたとおり、バスは鉄軌道系の輸送機関に比べて低コストで柔軟な路線設定が可能というふうなメリットがございます。また、市街地の中心まで直接乗り入れられるということもございしますので、まちづくりと連携することで、市街地の活性化等、利用者に大きなメリットをもたらすとともに、バス利用そのものも促進されるという利点がございます。また、先ほど申し上げました児童の登下校における安全性の向上にも貢献し得るものでございまして、まちづくりと連携することで、地域の社会的インフラとしてのバスサービスの重要性と付加価値が高められるというふうに考えてございます。このため、地域住民ですとか地元の自治体、地元の交通事業者との協働によって、まちづくりとの連携を図っていく方策を検討する必要があるというところでございます。

4. バスサービスの事業運営の円滑化のための行政手続等の緩和でございます。サービ

産業としてのバス事業を活性化するためには、安全性の確保は大前提でございますが、創意工夫を生かした新しい事業展開が円滑に行われるような環境整備が必要ということでございます。このため、実態にそぐわなくなった規制ですとか煩雑な手続は、適時見直していく必要があるというふうに考えてございます。例としまして、管理の受委託制度、これはそもそもは乗合バス事業の経営が極めて困難なときに、経営の効率化を図ることで路線の維持を図ろうというために導入された制度でございますが、昨今、持株会社制ですとか分社化といった事業形態の変化がございますが、こういったことを見越した制度となっております。このため、実態を踏まえた上で、制度の本来の趣旨が損なわれないように、要件の柔軟化を検討するという事を挙げてございます。これ以外にも、高速バスに係る規制緩和、あるいは運賃改定手続の弾力化、こういったことも検討していきたいということでございます。

5. 安全確保の徹底と事業の効率化でございます。(1) 安全マネジメントの徹底、こちらは先般の通常国会で、いわゆる運輸安全一括法というものが成立してございます。これは、経営トップから現場まで一丸となって安全確保に取り組むための安全マネジメントというものを導入しようというものでございます。バス事業者におきましても、企業の経営トップが全社的に安全性向上のための取り組みを指導しまして、企業全体に安全意識の浸透を図るとともに、現場の声をきちんと継続的に安全性の向上に反映させるということで、企業全体の計画的な安全性の向上を図ろうというものでございます。これにつきまして、各事業者において徹底を図ることが必要でございますし、国においてもその確実な実施を確保するというところでございます。

(2) コミュニティバス委託事業者選定基準の明確化でございます。現在、各地でコミュニティバス等が導入されてございますが、自治体が委託先のバス事業者を選定する際、やはり財政状況が厳しいということもございまして、多くの場合、価格の高低というのが非常に重視されてございます。運行の安全性ですとか業務遂行能力、こういった観点から、一定の明確な基準が必要ではないかという指摘がなされているところでございます。このため、入札価格以外の多様な要素も考慮して、品質が総合的にすぐれた内容のサービスが提供されるよう、先ほど申し上げました地域公共交通会議におきまして、関係者が議論をする際に、必要な安全基準を満たして、求められる品質が十分確保できる事業者を選定できるように、何らかのガイドラインを早急に作成して、自治体に対して提示していくということを考えてございます。

最後の 、おわりにでございますが、こういったものを踏まえまして、バスについて、これは国民生活になくてはならない重要な輸送サービスでございます。ますます今後も重要性が高まるということでございます。この活性化のためには、利用者である地域住民が必要性的について強く認識することが必要でございます。このため、本小委員会では、のところで整理されました課題を中心に、今後1年間かけて幅広く議論していくとともに、広く国民各層の関心を高めて、各人が自分のものとして議論をしていく必要性を訴えるということをしてほしいというふうに締めくくってございます。

あとの参考の部分は、前にも何度かお示ししているものも含まれてございますが、現行の助成制度の概要を添付してございます。これは適宜ごらんいただければというふうに思っております。

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。

それでは、ただいまのとりまとめ（案）に対しまして、ご審議またはご意見をちょうだいしたいと思います。このとりまとめ（案）の位置づけですけれども、冒頭、私が申し上げましたように、本年12月の中間とりまとめ、そして来年6月の最終報告書に向けて、議論を少しずつ整理しておく必要があるのではないかということから、案としてまとめられたものでございます。

議論があっちへ行ったりこっちへ行ったりすると、とりまとめが非常に難しくなりますので、方法といたしまして、各章に分けてご議論をちょうだいしたいと思います。1ページ目の第 章のはじめには、これは別段問題がなかるうかと思っておりますので、第 章のバスを巡る現状認識、背景と現状が示されておりますけれども、これについてのご意見をお寄せいただければと思います。

【委員】 まだよくまとまっていないんですけれども、特に現状分析があるわけですが、サービスの活性化ということですが、それ以前の事業者が多いと、ちょっと説明の中でありましたけれども、例えば会社更生法、あるいは民事再生法、それから産業再生機構の関係、ほかにもありますけれども、さらに営業譲渡ということも近年多いわけですから、その辺についての分析が一つ必要ではないのかなと。要するに、現状だけにとどまらず、将来も含めて。

加えて、今後、バス事業者にとって大変なのは少子化の関係。今後どういうふうな人口構成になってくるのかということも、やっぱり見なければいけないというふうに思う。そ

れから、税収入が全体的に減るという中で、どうなるのか。さらには今、金利の上昇の関係が出ていますけれども、この辺がやっぱり燃料費と一緒にですけども、今後どういふふうに影響してくるのかという課題もあるというふうに思っています。そういったことについても、議論のとらえ方として必要なのではないのかなというふうに思います。

あと、経営の合理化により、経常収支率が上昇、改善しているということですけども、実際に、それでは、そこに働いているバスの人たちの賃金がどうなっているのか。要するに収入が下がっている中で、経営合理化によって経営が改善をしているということは、最も影響を受けているのは人件費だと。ですから、賃金がどう下がっているのか、退職金の頭打ちという問題もあります。そういったところにも目を向ける必要があるだろう。というのは、特に安全の問題が、やっぱりそこに働いている人たちの意欲に影響するというふうに思うわけです。ですから、そういった視点も必要ではないのかなというふうに思います。

あとは、特に運政審答申にもありますけれども、その中の2番目の生活交通の確保はどうなっているのか。あるいは安全の確保について、実際に事故はどうなっているのかという分析も、ぜひ必要だなというふうに思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。何点かご指摘をちょうだいいたしましたけれども、それについてのお答えはございますでしょうか。

【旅客課長】 現状の分析のところ、確かにちょっと表面的な現象だけの分析にとどまっている感がございます。今、貴重なご指摘を含めて、少し書き込みなりをする必要があると思います。特に会社更生あるいは産業再生事案、あるいは個別に別の会社に譲渡される、こういうケースも、特にバスの関係でこの昨今多うございます。ですから、そういうような問題認識というものを、この現状、背景の中でとらえていく必要があると思います。

また、今後の観点、特に金利上昇の点、あるいは原油価格の高騰の点というのが、ほんの直近のところ、バス経営の中でも非常に問題となるというところがございます。そのあたり、ちょっと書き込みが不足しておりますので、そこをまた必要な修正を加えたいと思います。

あと、経営合理化の観点、非常に労働集約産業でございますので、働かされているバスの労働者の、いわゆる人件費の合理化・効率化というところが大きな要素になっているところが現状でございます。そのあたりについての認識、あるいはそのあたりの分析を

ちょっと加えた上、それもこの現状のとらえの中で加えていかななくてはいけないと思っております。

いずれにしても、貴重なご指摘をありがとうございます。平たんな分析にとどまっているところを少し書き込み、今後に向けての課題を整理したいと思います。

【委員長】 よろしゅうございますでしょうか。

今の点にちょっと関連して、事実関係を教えていただきたいんですが、2の現状のところの、2ページの下から2ポツ目のところで、2行目ですか、「キロあたりコストは改善している」と書いてあるんですが、その上のほうでは、平成17年4月1日現在なので、多分、こういうことだろうと思うんですけども、直近の燃料費の高騰というのは、ここにはまだ含まれていないという理解でよろしいのでしょうか。

【旅客課長】 17年4月ですから、この時点では入っておりません。

【委員長】 わかりました。

ほかにご意見があればお出しただければと思いますが、どうぞ、お願いします。

【委員】 この現状のところ、先ほどご指摘があったように、表面的に事実としては書いてあることがたくさんあると思うんですけど、これから話を進めていくためには、やはりもう少し深く分析していかないといけないと思うんです。例えば高速バスとリムジンバスは、なぜ需要が伸びているかという、やっぱりその潜在的なニーズというのをうまく引き上げているんだと思うんです。最初のこの会議の議論のときに、例えば定期バスみたいなものと路線バスで、高速でも随分需要が違ってきているという話がありましたけれども、多分、乗っている人は全く違う意味合いでバスを使っているんだと思うんです。そういうことをきっちり分析していかないと、本来、必要な人たちに必要なサービスが行き届かない。多分、今の体系の中では、みんなしょうがなく使っている。その限界を超えると使わなくなるということで減少していると思いますので、今、新しくさまざまサービスが出たときに、それがなぜ受けているか、需要者が利用しているかということのをきちんと分析していかないと、次の一手が打ちにくいのではないかというふうに思います。

そういう意味で、この新しく出ていることについて、もう少し分析的な視点を持っていただければというのと、それから、私はバスに乗るときに、最初に申し上げたのは、やっぱり乗り方がすごくわからない。エントリーが難しいし、お金の問題もあります。そのときに、例えばプリペイドみたいなことも若干出ていましたけれども、そういうものがほんとうに導入された場合、利用者としてはどういう利便があったりとか、時間的に多分短縮

もあると思うんです。今、鉄道の方ではどんどんプリペイドになっていますので、そういう感覚で、例えばバスも一緒のように使えと、今まで乗りづらかった人たちも乗れるようになりますし、そういう相乗りをどうやって進めていくかみたいな、それは次の段階の話ですけれども、現時点でも、そういうものを活用した場合に、例えば渋滞も緩和されるかもしれないですし、心理的なハードルも低くなるかもしれない。その辺の分析もしていただければというふうに思います。

【委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【旅客課長】 高速バス、リムジンバス、そういう利用者のニーズをうまく引き上げているだろうという認識を持っています。この分析も、もう少し深掘りをしてやらなくてはいけないと思っております。ちょっとその点は、また加えられるところは加えたいと思います。

2点目は大変重要な点でございます。特にプリペイド系、最近はICカード化ということで、関東圏においても来年の4月から実行していこうということで、これに伴いまして、乗る抵抗感とか、あるいは時間の短縮、走行環境の改善などにもつながってくるんじゃないかと思っております。その点を、現状に全く触れられておりませんので、ここも追加をして考えていきたいと思っております。特に関西圏はもう先行して一部進めているところもございます。関東圏は今度の4月からということでございますので、そういう取り組みもぜひ紹介をしながら進めたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかに、いかがでございましょうか。

【委員】 同じような話になるかと思いますが、経常収支率がよくなっているという指摘があるけど、これは16年度までですよ。現在、バス事業者が一番困っているのは油なんです。17年度、それから18年度に入っても依然として油が上がっておる。収支とんとんあるいは若干の赤字ぐらいのところが一気に赤字になっておるといのが、非常に困っておる。これは当分もとへ戻らない。だから、バス事業者としての現状の中で、今、喫緊に困っているのは、この油の問題をどうするかということだろうと思うんです。どうするかって、やり方はいろいろあるんでしょうけれども。

それと、はじめにのところにかかわるのかもしれませんが、これはバス活性化の委員会でございますので、バスの話だけになるんだろうと思っておりますが、本来、バスをどうするかという話は、バスだけではどうしようもない話なのではないかというのを、私は最近思っ

ております。というのは、人が動く、モビリティをどう向上させて、どういう交通手段でもってそのモビリティをシェア割りしていくか、分担させていくか、その中でバスをどう活用していくかという視点を持たないと、バスだけの話で、バスを魅力的にして、バスにたくさん乗ってもらおう、生き延びさせようという話にはなかなかならないのではないかと。前回、前々回サボって申しわけなかったですが、そのときのご意見の中に、ヨーロッパの話、議事録を読ませていただきましたが、まさしくああいう視点がない限り、バスをほんとうに生かしていくことはできないだろうと思っております。

日本の場合に、特に現状の中で問題は、事業者は民間事業者がやって、そしてバスの場合ですと、道路は道路建設側がつくる。交通の規制は警察がやる。日常の道路の管理は道路管理者がやるということで、ばらばらになっておるというところが、我々運行側から見ると非常に困る。一つはそういう視点を入れられないのかなと。先ほど申し上げたのは、もう一つ大きな話でございますけれども。

以上です。

【委員長】 確かに2点目のご指摘は大変大きな課題だろうと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

【旅客課長】 2点目の課題、この現状のところというよりは、後で課題の整理の中で、まちづくりとの連携などで、少しコミットはしているつもりですけれども、今のご指摘の点をもう少しモビリティを全体として、その中でのバスでどうシェア分担をするかとかいう視点でありますので、ちょっと課題の整理という中での対応かなとは思っています。非常に大事な点だと考えております。

あと、1点目の、原油の関係が、喫緊の非常に大きな課題であるという認識は持っております。この経常収支のデータ自身が、ちょっと集約がおくれて、大体9月ぐらいになってしまうものですから、数値で示すことはなかなか難しいところがありますが、非常に重要な今の課題であるということが一切触れられていないという点は、これは修正をさせていただきたいと思っております。

【委員長】 今の点につきましては、第一次とりまとめ(案)の段階では、資料的にここに扱うのは無理かもしれませんが、12月の中間とりまとめとか、来年の最終報告案については、最新のデータに基づいた記述ができるような工夫をしたいというように思います。

なお、もう一点、関係省庁との連携につきましては、前回、委員のほうから指摘があり

まして、これも大きな課題であるというような受けとめ方をさせていただきました。この第 3 章は、現状認識でございまして、多くの委員の方々から分析の視点をもっと入れるべきだというご指摘をちょうだいいたしました。最終的に、分析のところは独立しなければならないかもしれないということで、当面、今、我々が現状認識として共有すべきものはこんなところにあるというような位置づけにさせていただき、そして、寄せられた分析の視点につきましては、この中でやり得るのか、あるいは別途章を起こさなければいけないのか、それは今後の検討課題とさせていただければと思います。

時間の関係がございまして、恐縮でございしますが、3 ページの第 3 章、国民生活におけるバスの位置づけについて、これは簡潔に記されておりますけれども、前回のご議論の中で、委員から位置づけを明確にすべきであるというご指摘がありまして、それを受けてのものでございます。このバスの位置づけについてのご意見があれば、ぜひお出しいただければと思います。

【委員】 質問ですが、最後のところの社会的インフラと、それからサービス産業と、二面性をあわせ持つ、「二面性」という表現が後からも出てきますが、これは相反するという意味での二面性というふうに。この二面性という意味がちょっとわかりにくいんですけど。

【旅客課総括】 相反するという意味ではなくて、まず、公共交通機関としての役割があって、その上にさらにまたサービス産業というふうな役割があるということでございます。

【委員長】 何か表現的に問題でしょうか。私は、二面性、両方が相乗効果としてありますよと、こういうような読み方をしたんですけども。

【委員】 社会的インフラだったら、サービス産業というものがなしでいいのかということではないから、社会的インフラだということとサービス産業という意味は、2 つの面かな、1 つなのではないかなというふうに私は思っているわけです。まあ、いいです。

それと、もう一つは、せっかくと言うのはおかしいですが、京都議定書の問題からいいまして、やっぱり環境問題をもう少し強く言えないかということがあります。貨物のほうのモーダルシフトは非常にご熱心に進められておりますが、人の動きのモーダルシフトは、どうも本気でやる気があるのかどうかというのを私は疑っておるわけでございます。例えば地方では、通勤はほとんどマイカー通勤になっています。これはなぜかという、従来は、税制で通勤費を認める場合には、定期券の現物支給しか税務が認めていなかったのを、

現金支給を税務が認めるようになりました。その結果として、事務作業が非常に簡単になるということで、企業がどんどん通勤費を現金支給にかえて、それが結果的にはマイカーのガソリン代にかわっているのが事実です。都内はなかなか駐車場がありませんから、そういうことはないと思いますけれども。だから、本気で温暖化防止、炭酸ガスを考えて、公共交通へ誘導しようとしたら、その辺までさかのぼって考えていけないのではないかというふうに思っております。どうも人の輸送に関しての環境は、いろいろな会議に出ますが、何かお題目だけ言っているような気がして、具体的な話が全然出てこんなと。

【委員長】 私が申し上げるべきではないとも思うんですけども、この後ろのほうに行きますと、利用者の当事者意識をちゃんと持っていただきたい。それから、バスに対してやはり理解を進めてもらいたい。その進め方が実は問題なんですけれども、そういう文言が盛り込まれておりますので、私は決してお題目ではなくて、真剣に取り組もうとしているのではないかなと、勝手に理解しているんですけど。

【委員】 現にマイカーで動いて、何ら支障のない方は、公共交通機関をどうしよう、こうしようという意識はないだろうと思います。東京みたいに大都会で駐車場が非常にないというところは、やっぱりあるんですけども、地方都市、あるいはほんとの地方に行きますと、公共交通機関は要と言っているのは、マイカーで動けない人たちがそう言っているだけなんです。それはまだ少数でございますから、マイカーで動ける人にその意識を持たせるというのは非常に難しい話ですね。何ら支障がない。もっと便利がいいわけですから。だから、そこをどうするかというのは、少しPRしたぐらいでは、なかなかそういう話にはならないと。

【委員長】 問題は、理解してもらおう。ただ、それはお題目だけではなくて、もう少し具体的にメニューを出さないと、絵にかいたもちになる可能性がありますので、そこはまた後ほど、工夫をさせていただければと思います。

【委員】 ことしの4月ごろから、NHK等で盛んに報道されている問題として、認知症だとかアルツハイマーといった方々が、いわゆる公共交通機関がなくなって、どうやって移動するかということで、自分のうちの車を持ち出して運転をすると。家族としては大変危険なので、事故を起こしても大変だし、そんな苦労があるんだという報道が、3回くらい私、見たんですけども。特に認知症だとかアルツハイマーになってくると、交通のルールというものを全く認知されないということらしいんです。だから、横断歩道で人が

歩いていても、そのまま突っ込んでしまったりとか、あるいは信号だとか標識だとか、そういうものを全く認知しないというふうなこと。それから、運転そのものも蛇行運転をすることで、すぐ走れないと。こういうふうなことのようなんですけれども、今後、高齢化というのはすさまじい勢いで進んでくるので、この安全という面からも、やっぱり公共交通の関連でとらえるべきではないかなと。これは、その人たちが運転するだけでなく、今度は歩行者としてまちに出てくるということですから、そういう視点というのは、やっぱり基本的な問題として考えていかなければいけないのではないかなという気がするんですけれども。特にそんな印象が最近強かったものですから、この安全のバスとの位置づけの関係で、そういう視点も必要かなというふうな気がするんですね。

【委員長】 ありがとうございます。ただいまのご指摘は、社会的インフラというところに内包されているというように考えると、ちょっとまずいんでしょうか。

【旅客課長】 広い意味では、そういった内容、あるいは今ご指摘の点の自動車事故防止の視点で、道路その他を利用されている方々の部分ですから、入っていると思いますけれども、そこをどう対策、政策として取り組んでいくかというところ、少し大きな政策になるのかなと思います。位置づけの中、その他でも工夫をさせていただけるよう努力したいと思います。

【委員長】 ほかにいかがでしょうか。

それではまた状況に応じてもとに戻っていただくことにいたしまして、次の第 4 章、今後のバスサービス活性化に向けた課題の整理ということで、4 ページの図 1 に集約されておりますけれども、これについてのご意見があれば、ぜひお寄せいただきたいと思います。

【委員代理】 きょうは代理で出ています米田と申します。初めての場で、大変申しわけないんですけど、読ませていただいた中で、課題の整理の中で、2 つ、公共性と社会的インフラ、それからサービス産業という部分と 2 つ書いてございます。この課題の中で、サービスの部分についての地域協働型での考え方をどう持っていくかというのは、なかなか出ているかなと思うんですけれども、社会的インフラという関係の中でのバスの輸送機関としての部分を、どう地域として援助、助成していけるかという部分が、この図の中でも行政サイドの部分から、どこにその部分が書かれてくるんだろうかなというのが、ちょっと具体化していないなという気がします。事業者の創意工夫を生かすための後押しの部分なのかなという気もするんですけれども、少し具体化していただきたいと思います。

なぜかと言いますと、先ほどの現状の中でもお話がございました。新規参入が非常に少

ない、それから補助制度に関しても、いまだに内部補助を前提としている。後のほうで、それらをどうするかの中で、インセンティブを考えていこうという話があるんですが、実際に私ども、地方のバスの部分でいきますと、赤字路線に対して新規参入というのは、まず起こり得ないだろうと思っています。どれだけコストを下げたとしても、やっぱり赤字は赤字です。赤字額が大きくなるか少なくなるかだけであって、赤字が小さいからといって、「私、入りましょう」という事業者はおりません。赤字が一方であるんですけども、もう一方でどこか黒字がないと、その路線自体がやっぱり維持できません。後々、補助の中で穴埋めがされるといっても、年間の中で費用というのは先に、人件費にしる燃料費にしる、すべて前払いで払っていきますので、それらをため込んでいって、年度末にどんと補助金という形なんですけど、それらを事業として維持するためには、資金繰りというものが当然ございますので、黒字路線がないとできません。こういうところに赤字ですけども、うちはコストが安いから入りますよというところは、絶対にあられられません。

それを、じゃ、インセンティブの形で持っていったときに、それでも入れるかというところ、私どもは、例えば地域標準に比べて幾ら安いから、これは維持できますよといっても、それが赤字が埋められるものでなければ、当然できません。その中に、新規参入だとか輸送サービスの競争だとかというのは、当然生まれてきません。現状でいるバス事業者そのものは、いかにして路線を補助制度の中で維持できていこうかということにきゅうきゅうとしています。地方自治体の方々も、今、非常に財政が厳しい中で、バス事業者とともにどうやって維持していこうか、どうやってやっていくかというのを、ほんとうに知恵を出しながらやっています。その中で、今後、私どもとしてみれば、地方の事業者という、代弁ではないんですけども、非常にいい取り組みの中でお話し合いがされていますので、ぜひその辺の観点をもう少し深く掘り下げて、今後の協議をしていっていただきたいなと思います。その辺ちょっと気をつけて見たんですけども、その部分をもう少したくさん書いていただきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。今の点については、いかがでしょうか。

【旅客課長】 1点目の図のところを見ていただいて、特に行政側のところ、2番目の社会的インフラのところ、安全・安心なサービスを安定的に供給するための措置と書いてあるところがございますが、上の文章の のところに当たるんだと思いますが、安全・安心なサービスと必要な生活交通の確保のための措置を講ずるというところで、問題認識、社会的インフラということの中で、そういう認識を持っております。ですから、そこ

をもう少し、例えば図のほうにも明確に書き込むなど、ちょっと工夫したいと思います。

あと、2点目の、地方バス路線維持費補助のご議論は、旅客課と、あとは会社の方々との勉強会の場でもいろいろ認識をお聞かせいただき、認識を私どもとしても持っているつもりでございます。それで、インセンティブのところは、後の文脈のところですが、当面の改善の方向性の中で、当面というのは、早々にでき得るところというところの認識で、インセンティブをどのように付与できるかというところが、私どもの当面の課題という、一つのメニューとして認識をしているもので、そこを書いておりますが、今ご指摘のような、いわゆる社会的なインフラとしての地方交通、生活交通をどのように確保・維持をしていくか。それについて、国、地方公共団体もどのように、こういう支援スキームも含めて考えていくかという点は大事な課題だと思っております。ですから、これは今後また1年かけて議論していく中で、当然重要な課題として取り組んでいくつもりでございますので、そういう理解をさせていただければ幸いです。

【委員長】 よろしゅうございますでしょうか。

【委員代理】 はい。

【委員】 4ページの下のほうに、住民・利用者が「乗りたい」と思うようなバスサービスを実現するというように書いてございますけれども、実を言いますと、これの前段階として、乗りたいと思う前に、バスそのものについてのインフォメーションというのは非常に不足をしているというのが現実だと思います。インフォメーションって大きく二通りあって、一つは利用してもらうための情報提供、もう一つは、やったことを広報したり、あるいはバスをアピールするというためのPRであるとか、あるいはプレゼンテーションみたいなものの両側面があるかと思うんですけれども、いずれにしても、バス事業者も行政も、そういったことが、失礼ながら非常に下手くそです。そういう意味で、基礎的なインフォメーションができていない面が非常に大きいと思うんです。

最近では、いわゆるインターネットなどを用いた情報提供というのはかなりなされてはいますが、それそのもの、すべての人がきちんと検索をし得るかということ、多分、ある程度の知識がないと、検索できないような情報が非常に多いということを考えますと、やはり基礎的なインフォメーションをきちんと整備することでバスの存在を知ってもらう、あるいは利用の仕方を知ってもらう。そういったことが利用促進あるいはバスに対しての認識を高めるという意味でも大変必要なことかと思えます。

先ほど、佐藤委員でしょうか、バスの料金の払い方のことを指摘されておりましたけれ

ども、そういった問題というのは利用してもらうための情報提供というようなことで、非常に多くの方が感じていることだろうと思います。ですから、こういったことを整備するというのが、まず現状の中では第一歩として必要なことかなというふうに思っております。また、これが、ここで議論されているバス事業者と地域関係者、あるいは行政、これとの協働、連携というようなことでも、非常に取り組みやすい事柄でもあるかと思えます。ご出席されている盛岡市さんであるとか、あるいは三郷市さんが行政と事業者との連携のもとでバスのマップをつくったりされておりますし、私も昨年度、山梨県でバスマップの作成に携わりましたが、こういった協働によるインフォメーションの提供ということとは、具体的に取り組む段階にあっては、第一歩として取り組みやすい事柄かなというふうにも思っております。そういう意味で、具体的な方法については、今後の議論の中の話、具体的な話になるかと思えますけれども、基礎的なインフォメーションを充実させるということは、この第一次の段階で、できればつけ加えていただけるとありがたいなと、そんなふうにも思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。もっともなご指摘だと思います。おそらく、そのためには鈴木委員のノウハウを最大限お借りすることになるかと思えますけれども、その場合はよろしく願い申し上げます。

【委員】 最初に書いてある協働と連携で、連携というのはわりとわかりやすく、横につないでいけばいいんだろうなという感じなんですけど、協働というのはかなりいろいろな意味があると思うんです。今、ここに書いてあるのは、市民も自分たちのものだと思ってやりましょうというようなレベルにわりと近い、それで意見を言いましょうというようなレベルだと思うんですけど、それだとわりと今までと、今までそれがなかったのかもしれないんですけど、協働というからには、もう一歩進めて、例えばNPOと一緒に運営するとか、市民のボランティアをどう入れていくかみたいな、そういう話まで突っ込んだものになるのかどうか。協働というからには、やはりそのぐらいないと、今までの連携の域を出ないのではないかと思うんですが、その辺ちょっとどういうふうにお考えになっているか、教えていただけますか。

【旅客課長】 この協働の視点、実は、今般の改正道路運送法の視点の中でも、特に手づくりでコミュニティバスなどをつくり上げる、こういう点の中でやってこられている取り組みは、今、ご指摘がありました例えばNPO、あるいはボランティアの方々などが入

って、行政側も入り、あるいはそこで運営なさるバス会社の方々が入ってやっていくというようなことが現実に進められている。それを仕組みとして、いわゆるオーソライズをして、それでその推進できるような仕組み、スキームをつくったというのが、今度の改正道路運送法の考え方でございます。

ですから、今ご指摘のような点を、当然含めた意味での協働ということでございます。ちょっと言葉では何も書いていませんので、少しわかるような形、工夫をさせていただく必要があるかと思えます。

【委員長】 協働と連携というのは、実は物流でも盛んに言っているんですね、グリーン物流パートナーシップ会議で。ただ、あの世界はプロが中心ですから、荷主と物流事業者。バスの場合は、そうでない方がいっぱいかわりますので、ぜひ一般の方が容易にわかるような説明を、これから工夫していただければと思います。

【委員】 お願いでございますが、5ページに書かれております利用者利便に資する車両の開発への支援というのがあって、バスは労働集約産業だとは言いながら、いろいろな設備を使って動かしておるわけで、個々に対する技術開発を、ぜひ国のほうで支援していただきたいなど。多分、過去の議論でもあったと思いますけれども、でき上がったものを購入する補助金ではなくて、つくるときの支援をしていただく。我々、エンジンメーカーに何をお願いしているかということ、燃費のいいエンジンをつくってくださいと一生懸命言っているわけです。しかし、日本のバスの市場は小さいから、開発費、そんなにつき込めませんと。世界的に見れば、トラックエンジンでも日本の生産量は非常に小さいですよ。だから、むしろバスのエンジンつくるのをやめようかというぐらいのエンジンメーカーが出てきているぐらいなんで、エンジンができない。

先ほどのお話にございました案内のやつですが、我が社は、例えば福岡都市圏のバス1,500台に全部GPSをつけて、バスがどの位置にあって何分おくれか、定時運行か、パソコンと携帯電話で全部検索できるようにしておりますが、そういうシステムを開発する。一事業者でそういう事業を開発するというのは、仕方がないからやっているわけですが、お金がかかるわけです。先ほどインフォメーションの話が出ましたが、月間2,000万ページビューぐらいのアクセスがあります。1人10ページビューぐらい見ますので、毎日6万人ぐらい、これにアクセスがっているということですね。これを、できればほかの同業者の九州内のところにも広げていきたいと思っておるんですが、そういう技術開発を何とか国のほうでやっていただいて、結果的には安い製品をつくっていただ

く、それが普及できるのではないかということを考えております。

例えば、高速バスには、うちの高速バス全部、レーザーを使った衝突防止装置をつけておりますが、これは既存のやつを改造してつけていくんですよね。やっぱりつけるのは高いんです。そういう技術開発にもっともっと国の予算を使っていただきたいなど。それはバスだけではなくて、鉄道でも同じようなことがあるんだろうと思いますけれども。結果的には、そういうことの積み重ねが、ほかの分野でも国際競争力を強くするんじゃないかと思っています。ぜひ、ここ、力を入れて書いていただきたい。車両の開発だけではなくて。

【旅客課長】 今の点は、委員のおっしゃる視点を、まさにこの中で取り組んでいく課題として書いているのがこの文章でございまして、その力の入れぐあいをもうちょっと工夫をして。

【委員】 軽油引取税の暫定税率を廃止しないなら、暫定税をこちらの方に使っていたきたい。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかに、第 章についてのご意見、ございませんでしょうか。

それでは、続いて第 章の当面の具体的施策というところで、5点ほど整理されておりますけれども、これについてのご意見をちょうだいしたいと思います。

【委員】 ここに書いてあります地域公共交通会議、10月から新たにスタートするんですが、現在あります地域協議会との関係が、一般の県民、市民に理解しづらい部分があるんです。と申し上げますのは、地域協議会、兵庫県の場合、10ブロックで地域ごとにあって、その全体会議を全県下でやるわけなんです。その席で、前倒して、実は道路運送法の改正で、こういうシステムが新たにできますという説明を、私、申し上げたんです。そうしたら、今、現に地域協議会でいろいろな議論をして、既に県内で2つの成功事例が出ておるのが、まさにこの運送法改正の先取りというんですか、幹線は4条バス、支線がコミュニティ、枝線が、ここはプティ・バスという表現ですが、乗合タクシーです。その組み合わせで、成功事例がもう既にあるという議論を、今まで地域協議会の中で積み上げてきて、成功事例をつくったわけです。

そうしたら、委員から、まあ、行政の方なんです。屋上屋を重ねるだけじゃないかと。今の地域協議会のスキーム、我々バス事業者はよくわかっておるんです。生活交通からさらに広い範囲で議論ができる場ができて喜んでおります。しかし、一般の行政の担当者が

ら見れば、地域公共交通会議に出る方も地域協議会に出る方も、窓口は一緒なんです。したがって、今後どういう論点の整理をされるかわかりませんが、私個人の意見としては、地域公共交通会議という大きいおもしろいものがあって、その一つのブランチが地域協議会ではないかと、こういう位置づけて考えてみたらと思うんですが、その辺の考え方、もし今あればお聞かせ願いたいんですが。

【旅客課長】 昨年も、コミュニティバスの検討委員会の場でもいろいろ議論があった点であります。今、おそらく兵庫県さんの場合は、そういう成功の事例もあり、それを地域協議会が形式的な3カ年計画の承認機関ではなく、実質的な意味で機能しておられるいい事例だと思うんです。そういうようなケース、私ども、これは名前は地域公共交通会議ということで、路線バスとのネットワークなども含めてご議論をいただくという場として、こういう名前を仮称ですけど、ご提示をしてやっております。ですから、例えば今の兵庫県さんのようなやり方ですと、地域協議会の中の、あるいは分科会というのを、たまたま地域公共交通会議と呼んでいただいてもいいと思いますし、そのやり方は、私ども、これではなくてはいかんということをご提示申し上げていることではありません。ですから、地域協議会の分科会という形式、あるいは……。

【委員】 並列ではないんですね、そうしたら。それはこだわりはないと。

【旅客課長】 ええ、別に何か屋上屋でいろいろなものをつくらなくてはいかんということではございません。応用編で、いろいろやり方があると思います。

【委員長】 ただいまの旅客課長さんの説明で、普通の人、わかりますでしょうか。おそらく協議会に参加されている方はわかって、それ以外の方からしますと、冒頭言われましたように、両者がどう違うんだろうか、何か屋上屋を重ねているような、そんな議論じゃないだろうかという素朴な疑問が出てくるんじゃないかと思うんですけど。

【旅客課長】 コミュニティバスは、委員会でのご議論もちょっとご紹介させていただきたいと思いますが、特に地方バスの維持の補助金のスキームがございます。これは3カ年計画で承認をするというのが補助の前提になっております。ですから、これは非常にまた重要な場でもあり、承認機関といったら失礼になりますけど、承認が必要だということをやっています。ですから、年に一遍、ただ会議を形式的にやってしまうという県の協議会、地域協議会も全国には多々ございます。それは地方の補助のスキームの考え方、補助対象路線がどういうもので、そこにどれだけの補助の支援、補佐が必要かという議論をする、これも一方で大事な議論でありますから、この地域協議会というのは、やっぱり別に

しておいたほうが、むしろ機能するのではないかというご議論が、実はございました。ですから、地域協議会は、今みたいな機能のために生かして、今後も機能をさせていくということ、まず1点。かつコミュニティバスなどは、路線バスとのネットワークをいろいろ考えながら、もう少し広い視点での交通ネットワークなどのご議論もする場として、この地域公共交通会議というものを提示し、特にコミュニティバスといわれるようなこういう分野の議論は、それになじむだろうということで提示申し上げているということがあります。

そういう議論のもとで、一応考え方としては、機能を2つに分けた形でご提示を私は申し上げますが、地域によっては、地域協議会が、ここで言う地域公共交通会議的な議論もしているいい事例も、各県の中ではございますから、そういう場合は、わざわざもう一つ新たなものをつくっていくというよりは、分科会方式などやり方を工夫していただくということやっていったらいいのではないかというご議論でございます。丁寧にご説明を申し上げたいと思いますし、私どもも地方公共団体、47都道府県に直接、その趣旨などを発信あるいは説明をさせていただくつもりでありますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにご意見があれば、どうぞ。

【委員代理】 私鉄総連の住野委員にかわって出席をさせていただきました小池と申します。ただいまの地域公共交通会議の関係で、少し思いや意見がございますので、発言をさせていただきたいというふうに思っております。

地域公共交通会議が新しく立ち上がって、ここに書いてあるとおり、関係者間の協議と連携の場というふうなことで書かれておりますし、さらに周囲のネットワークと整合的な形でコミュニティバス等を導入可能と。この周囲のネットワークと整合的な形というところで、少しこだわりを持っているわけですが、いずれ既存のバス事業との面的な調整であったり、あるいは接続、連絡といったことを十分に配慮するよなということが、一つ大切だろうというふうに考えております。どんなことかと言いますと、むだな競合とかいったことではなくて、お互いに補完し合うというふうなことで、地域の交通の利便性が向上するとか、そんなことを重く位置づけられたいなというふうに考えているんです。

例えば、今、鹿児島島の奄美のほうで少し話題になっているそうですけれども、町が運営するコミュニティバスと民間事業者がやっている乗合バスの間で、両方とも赤字になって

いると。町の負担も非常に重いものになっていて、一本化できないかというような話がされているという現状などもありますから、このことを一つ、留意をできるような形で位置づけてほしいなというふうなことがありますし、さらにこのコミュニティバス等の導入の関係ですけれども、後段 8 ページのところにある入札の関係ですけれども、私ども私鉄総連の思いと非常に一致した内容で、議論の末、書いていただきました。この件については非常に感謝を申し上げたいと思います。この何らかの指針、ガイドラインということの策定に当たっては、さらに、我々も含めたさまざまな方と協議、連絡というふうなことをした上で、ぜひまとめをつくっていただきたいなと思っております。とりあえず、この 1 点、お願いいたします。

【委員長】 いかがでしょうか。

【旅客課長】 1 点目の、むだな競合みたいなものとか、それぞれが食い合って、結果的に両方ともうまくいかないみたいなところになりますと、地域の交通サービスとして、結果的に地域住民サービスとして低下する、こういうことがないように、地域公共交通会議で取り組んでいただくことが必要だと思えます。ですから、そういう視点あるいは考え方で、この会議運営をぜひ機能を発揮してもらって、こういうことを、私どもも指針、ガイドラインでつくって、それを自治体さんのほうにもお示しを直接的にしていきたいと思っておりますので、その点は、今、10月の施行に向けまして準備中でございます。

その中に、2 点目の今の入札の関係というところについて、自治体さんのほうの、もちろんご契約の関係の中から、いわゆる入札価格、コストというものも非常に重要な要点でありますけれども、やはり安全サービスがきちんと授与できないといけないということで、具体的なガイドラインというものを、これも 10 月施行に向けまして、現在、作業を進めております。その中に関係者とのいろいろご相談をしながら進めてまいりたいと思っております。

【委員長】 今の点に関連するんですけれども、8 ページの(2)の、「このため、入札価格以外」云々のところ、これは昨今、よく言われておりますバリューエンジニアリング的な発想というように理解してよろしいのでしょうか。

【旅客課総括】 すみません、知識不足で、バリューエンジニアリングの定義が、いま一つわからないのですが。

【委員長】 要するに提案型、こういう落札物件に対して、応札側が、我々のノウハウはこういうようにありますよと。場合によったら、入札価格を上回る可能性がある。しか

し、それを補って余りあるような価値を我々の提案はしているんだというような形で入札に当たる。ただし、これは審査する側がえらく大変なんです。ですから、そういう機能を、この地域公共交通会議に持たせるというようなことを念頭に置いて書いておられるのかなというように、私は勝手に想像したんですけれども。

【旅客課長】 今からこの指針、ガイドラインを策定いたしますので、今、委員長ご指摘がありました点も含めて議論をしたいと思います。前回の資料の中で、私ども、他の業界などにおける参考事例ということで、例えば建設業法上の公共工事を請け負う場合、経営事項審査申請の中で、点数制で受注をする契約予定価格を決める方式、あるいは公共工事における総合評価落札方式というものもまたいろいろな点数化してやっています。こういうことなども参考にしながら、品質確保をできるようなガイドラインをつくりたいと思っています。

ご指摘のとおり、審査する方が、客観性かつ公正性を持たなくてはいけないので、結構大変なんです。ほかの参考事例も含めさせていただきながら、つくり上げていきたいと考えております。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

【委員】 今、ご議論いただいた8ページの(2)、私は非常に大切なことを書いていただいたなと思っております。これとその前の6ページの(1)のところに関連しての話なんです。地方バス、今、非常に経営的には難しいわけですが、必要性があってやる以上、継続的にあるいは安定的に維持確保をしていかなければいけない問題だろうと思います。そういう意味で、今、現実には自治体のほうが、例えば負担が大きくなり過ぎるであるとか、あるいは実際に代替バスのような形で走らせてはいるものの、例えば非常時の対応力がない事業者が受けてしまったりといったような問題を抱えている市町村、かなり増えております。ですから、そういう意味では6ページ(1)の真ん中辺の「既存事業者が引き続き運行することがほとんどであり」という表現は、ほんとうかなという疑問はちょっとあるんですけれども、必ずしもそうではなくなりつつある面もあるかなとは思っているんですが、いずれにしても、そういう問題を抱えている中で、交通というのは、もちろん効果的、効率的、それから安全にということももちろんありますけれども、やはり安定的、継続的にということが非常に重要な要素だろうと思いますので、できれば6番の(1)のところの生活交通の維持確保を図っていくためのということに、安定性とか継

続性の文言が入ればありがたいなというふうに思います。

以上です。

【委員長】 いかがでしょうか。

【旅客課長】 ご指摘の方向で、ちょっと精査をしたいと思います。

【委員】 8ページに、一番上なんですけれども、高速バスに関する規制緩和を検討していくということでございます。ありがとうございます。これは私もツアーバスの関連で、高速バスも、少なくとも競争できるような条件をしていただきたいという意見を申し上げたんですけれども、業績向上しているのは、高速バス、それから空港バスということなんですけれども、これ、実は17年度まで非常によかったんですけれども、だんだんツアーバスの影響が出てまいりまして、けさ出るときに、また報告があったんですけれども、安全との関連で、やはりこの問題は、今後議論が出てくるのではないかなというような気がするんです。どういうことかと申しますと、私どもとある市と共同運行しているんですけれども、そこでツアーバスは大体、高速バスの半分ぐらいの値段でやっておりますので、だんだん影響が出てきたということで、その地方の会社のほうも、これじゃまずいよということで追跡をして、拘束時間が長いということで、過労問題で地元の運輸局のほうにお願いをして監査したところ、非常に問題があるということで、何か行政処分を受けたという話をけさ聞いたんですけれども。

ところが、ツアーバスですから、その事業者は使わないけれども、すぐ別の事業者を使って運行しているということなんです。ですから、これは法的に問題はないとはいえ、今の民間駐車制度と同じように、あるいはトラックもそうですけれども、注文主に対する責任、あるいは駐車違反の関係については、使用者ではなくて所有者に責任をというふうな動きが出ているんですけれども、このツアーバスの問題も、旅行者者そのものは観光だとか高速、いろいろ関係は深いんですけれども、それが安全にかかわるような運行計画というふうなことであれば、やはり問題があるんじゃないかなというふうなことを考えますので、規制緩和の検討をしていただくと同時に、そういう面もちょっと念頭に置いて考えていただければいいかなと。安全という面から、ぜひこの問題ももう一度ちょっと考えていただければなというふうに思うわけです。これによって、また高速のほうも業績好調で、各事業者ともまた元気になると思いますので、一つよろしく願いいたしたいと思います。

【旅客課長】 今の点、非常に重要な点であります。安全運行あるいは今の労働条件、拘束時間など、決められていることを守るとするのは大前提であります。ですから、そう

いう運行がなされていないケースは、厳しい監査及び処分ということは当然のことでございますので、引き続きそれは徹底をしていきたいと、まず思っております。

もう一点のほうは、いわゆる企画をする側、旅行会社のほうの関係でございます。この点につきましても、私どもの総合政策局の観光部門と連携を図って、6月30日付で観光部門から通達を旅行会社に対して発信をいたしております。それは、当然のことながら、今申し上げた労働条件などをきちんと守る、あるいは安全運行を、道路運送法上、決められたことを守る、そういう旅行、貸切バス事業者に対して委託をする、こういう点の徹底を図るということを出しております。それで、そういうことも発注者側、旅行会社サイドが道路運送法上で決められているものを守らないようなことを強要的あるいは強いるということは、違法行為の教唆に当たりますから、そういうところまでちょっと厳し目に書いて徹底をしております。

ですから、私ども、利用者に受け入れられる、利用しやすいサービスが提供されるということは、結果として高速バスサービス需要の拡大につながるという認識でございますから、ツアーバスがすべておかしくて、乗合の高速バスがすべていいんだという視点ではなくて、全体としての底上げを図りたい。そのときに、安全・安心は大前提でありますから、旅行会社に対しても、今申し上げました通達を出させていただいております。

あわせて、旅行業法上、利用者に対する取り扱い条件の説明、あるいは募集をするに当たっては、募集は外務員でなくてはなりませんから、そういう点についての旅行業法上、当然守る点もあわせて徹底をするということで通達を出しております。ですから、それを私ども、現場、運輸局においても、企画振興部と自動車交通部がタイアップを図って、きちんといいサービスが実現できるツアーバスにしていかななくてはならないと、このように思っております。

【委員代理】 ただいまの委員から、いみじくも発言をいただいた内容でございますけれども、今回のペーパーの中には、これ以外にも高速バスに係る規制緩和あるいは運賃というふうな言葉だけで収められているわけですが、前回は、このツアーバスの問題ですが、高速バスとの競争が激化しているよと、競争条件の平等化が求められるというふうな記述があったわけですが、例えば運賃の改定を含めてやるにしても、そのベースとなる運行やサービスの仕組みというふうなものが、高速バスとツアーバスでは違うわけでありまして、高速バスは乗り合いの営業の一環として、例えば待合所を持っていたり、そこに窓口があって、人も配置されているよと。停留所もきちんとあるし、さらには

乗務員の行った先での休憩所であったり、あるいは仮眠をする場所であったり、そういったものもきちんと準備がされている。イコール運行サービスの確実な、安全な提供というふうなことにに関しては、非常にハードルが高くて、それがあって、やっぱり信頼がされているというふうなことがベースにあるというふうに思います。

ツアーバスの関係についても、そういった意味でいえば、条件を一緒にする、乗り合いの高速バスとスタートラインを一緒にして、その上で議論できるような運賃なりそういったもののサービスというか、内容、競争というふうなことを議論できるような仕組みが求められているんじゃないかなというふうに思っています。

何よりも働く者の立場でいえば、私どもの現場の乗務員の命の問題、同時に乗客あるいは他の交通を利用されている方の安全や命、こういったものを再度、多くの方たちと確認をするというふうなことが、今、一番大切なことではないかなというふうに考えているところでありますので、そうしたベースの部分を中心に議論した上での運賃の問題、弾力化というふうな議論を、ぜひしていただきたいなというふうに思っております。

委員長、もう一点、続けて質問していいでしょうか。

【委員長】 はい、どうぞ。

【委員代理】 7ページに記載されている管理の受委託の関係での意見であります。結論からいえば、7ページの後段に記載されているとおり、制度の本来の趣旨が損なわれないような要件の柔軟化ということですが、私どもからいえば、この要件の柔軟化を図ることについては、慎重に検討するんだよというふうなニュアンスに、ぜひしていただけないものかなというふうに考えております。

どうということかと申しますと、この間、路線を何とか維持しようということで、そもそも始まった制度だったろうというふうに思っております。この枠組みを、例えば際限なく広げようということになるのであれば、事業者の方を私は信用しておりますけれども、どうしても低コスト論といったところのみ矛先が向くような心配がございます。したがって、例えば今の枠組みの中で、どうしたらバス路線あるいはそういったものもいいサービスを含めて、使いやすいものになるか、喜ばれるものになるかという内容について、自治体とか地域の皆さんを巻き込んだ、方策の議論を優先すべきでないか。その方策とは一体何か、その条件になるのは、ここでもしつこいようですが、安心・安全なバス輸送であるし、皆さんがずっとこの間議論してきている利便性の向上、そしてまた、事業者として、我々働く者として、良質なサービスを長い期間にわたってご提供できるというふう

な観点からすれば、前段言ったように、この要件の柔軟化については、ぜひ慎重な取り扱いをしてほしいというふうに考えております。

長くなりましたが、2点、お願いいたします。

【委員長】 ただいまの点は、ご意見としてちょうだいしておくのか、あるいは何か今、ご返答はございますか。

【旅客課長】 2点目の管理の受委託の件は、安全・安心運行というのが前提であるというのは、常に議論の大前提でありますから、当然、その視点を前提とした上での議論ということで考えていきたいと思っております。その中で、その地域においてのいろいろなバスサービスをどのように確保していくかという課題があるということも含めて議論したいと思っております。

ただ、ちょっとここにも書いてございますけど、いろいろな持株会社制あるいは分社化など、事業形態の多角化というところがあります。ですから、その中で安全運行をいかに確保するかというところをベースに、どのような弾力化ができるかということを検討するということでございます。ご指摘の点は含めながら、いろいろ議論したいと思っております。

1点目のほうのツアーバスの関係のほうの、競争条件などの平等化という点をご議論になります。ただ、この労働時間関係の改善告示などで決められている労働条件のところは、いわゆる貸切バス形態であろうと一般乗合の形態であろうと、全くここは同じであります。ですから、これを守るかどうかというのが一番ポイントでございます。ですから、旅行会社経由でも、先ほど申し上げましたように、通達を出しました。あと、貸切バス事業者に対しては、道路運送法上、直接の指導、あるいは違法行為があれば、当然のことながら行政処分ということを徹底するということが大事でございますので、そこをまず取り組みたいと思っております。

あと、安全関係で1点だけ申し上げます。仮眠施設あるいは乗務員の休憩のところ、特に先側でございます。これにつきましては、今般、私どもの旅客課のほうから通達も出した上で、いわゆる貸切バスでございますから、相手方あるいは到着地サイドにおける休憩施設の確保について、これをきちんと対応するということを徹底するということを出しております。現在、貸切バスの事業者でございますから、相手方の着地における乗務員の休憩施設というものが、野宿するわけではありませんから、きちんと確保していますが、それをきちんと確認できるということをするということを、今後、より徹底をして取り組みたいと思っております。

あと、停留所の関係でございますけれども、停留所は、貸切バス事業形態でございますから持っていません。ですから、駅前に入れません。駅からちょっと歩いて、雨の中ぬれて行って、先に行かなくてはいけませんから、これは競争条件は一般の乗り合いに比べて劣ります。劣りますが、この場所がどこに確保できるかという点、同じ道路の上を、どこまで確保できるかという点でございますけれども、これはそういう意味で、停留所は持っていない、発着所を持っていない形態でございますので、そういう中で、あとはお客さんがそれを選ぶかどうかという点だろうと思っております。

運賃面のところは、どのような弾力化を図るかというのは、イコルフットィング論をよく考えながらやっていかななくてはいけないということだろうと思っております。これについては、今後、いろいろ議論を進めたいと思っておりますが、今の高速バスの一般乗り合いの形態でやられておられるバス会社においても、上限認可制でございますから、それ以外のところでメニューを多様化して、あるいは6割ぐらいの運賃で一般乗り合いの方もやっておられるケースがございます。これは実施運賃の届け出でできますので、そういうようなところで、認可制なりの手続がツーマッチであるのであれば、その部分の考え方をいろいろご議論した上で緩和をすることが必要ではないかというふうに問題認識を持っていて、前回少しご議論として提示をさせていただいたということであります。

いずれにしても、これは行政運用の考え方、やっていき方でございますので、関係の方々といろいろご相談をしながら、なるべく手続の緩和を進めたいと、このように思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。この小委員会は、多分、行政運用の細かなところまで記述するというような役割ではないと思っておりますので、いろいろご意見をちょうだいいたしまして、基本的な考え方として、こういうように国土交通省は考えていただきたいということのメニューの提示になろうかというように思います。

【委員】 どの章になるかわかりませんが、公営バスに対する視点を、少し整理できないのかなと思っております。と申しますのは、私は九州のバス協会の会長をしておりますが、最初に出てきました事業存続、再生というのは、九州のバス会社が続々とやられているんです。その中で、一番中心部のいいところは公営バスがやっておるわけでありまして。これが、サービスがよくて低コストでやっておれば問題ないわけですが、赤字ですよ。その横を走っている民営業者に言わせれば、そこを自分たちにさせてもらえれば、十分

黒字でやり切ると言っておるのに、赤字でありまして、一般財源から、この補助スキームには入っていない補助金が出ているわけです。あるいは、定年退職をする前に一般職のほうに移して、そこで退職金を市長部局から出すというような形で、事業財源から出していないと。そういう形での補助金が、現実に出ているわけです。しかも、固定資産税も事業税も法人税も全く払っていない。もともと規制緩和のときは、公正な競争によってサービスを上げていくということが規制緩和であったはずなんですが、だから、我々は税金を払っていない事業者と、しかも一般財源から補助をもらっている事業者と競争をして負けておるといのが、九州の地方におけるバス会社なんですね。

その場合に、公営バスというのを一体どういうふうにとらえてやっていくか。であれば、もう民間のバスを公営が買ってくれと、私は逆に言っているわけです。市民が、たまたま自分のエリアが民間事業者だから、それは赤字で本数が減っていくと。ところが、同じ市内で公営バスのエリアであれば、それは市の税金をつぎ込んで、いいサービスを受けている。それは不公平でしょうと。だから、同じ市民サービスをするならば、全部公営に変えてくれと。とんでもないと言いますけどね。

その公営と民営の話、もう地方では、現場では非常に生々しい。おれのところは自由競争だから、公営バスのところを徹底的に締めると言っている経営者もいますけど。それは本来の趣旨なんでしょうけど、ものすごいあつれきが起これると思いますけれども。そういう競争条件を同じにする、税金の使い方を同じにするということを1回考えていかないと。表面にあらわれた数字だけでも、経常収支率、公営、悪いですよ。悪いけれども、路線から見たら、いいところを非常に持っているんですよ。直接書きにくいんだろと思えますけど、何かもやもやするんですよ、この話は。

【委員】 今の件は、通常の競争原理からいったら、それから地方の財政状況からいって、そういうものが未来永劫、今後も存続するかどうかという、運行欠損補助も含めて。むしろ民営化にどんどん移行している時代背景の中で、そういうものが今後もずっと維持されていくかということ……。

【委員】 20年先まで維持できるかどうかはわからないと思います。ただ、そこで競争している民営事業者にとっては、ここ数年が生きるかどうかなんです。現につぶれている会社はたくさん、九州の場合はありますし、つぶれかけている会社、たくさんあるわけでございますから。例えば高齢化社会になって、長寿化社会になったら、マイカーに乗れない人が増えるから、バス事業は非常にバラ色になりますよとおっしゃる評論家もいらっ

しゃる。確かにそうかもしれません、10年後か20年後。しかし、ここ3年とか4年とか5年が耐えられるかどうかというのが、地方のバス会社なんです。これは愚痴みたいなものですけれども。ただ、国の政策として、公営でバス事業を維持するのか、民営で維持をするのかというのは、1回議論したほうがいいのではないかと思うんですよね。

【委員長】　ここで問題になってくるのは、第 章が、「当面の」という接頭辞がついている。当面のというのは、大体どれぐらいなのかということと関連してくるだろうと思うんです。

【委員】　逆に言えば、同じ市内に民間が3業者、公営が1業者で4業者でバスを走らせて、都心部はものすごく供給過剰になっているところはあるんですが、せめて、そこを何とか調整できないかと。当事者では、これはできないですね。雇用の、まさしく数がどこかにかかわってきますから。だから、それは運輸局なり国なりが強烈なリーダーシップをとってやっていただくというようなことも考えなくてはいけないかなというふうに思っております。

【旅客課長】　この議論というのは、大きな議論ですし、長尾委員のおっしゃる視点というのは十分課題として認識しました。

それで、ちょっとどうするかですけど、まだ今後1年かけての議論の中での、そのあたりを内容に今後入れ込んでいくかということが、ちょっとご議論をいただいた上で進めていかなくはいかんとおもいますが、今おっしゃいましたように、基本的な流れは、民でできるところは基本的に民間にゆだねていこうという時代の流れがありますから、例えば札幌市の公営交通は民営バスに完全にすべて移譲しています。こういう事例が各地にございますが、全部がそうなっているわけではありません。新聞報道ですが、最近は大阪市のバスも、いわゆる民営移譲をしていこうというような報道がございます。ですから、いわゆる地方税、住民がどのように税の投入を効率的に行うかという視点で、各地区で、その委員会あるいは第三者委員会などで議論を進め、それによって、いろいろな対策あるいは段階的な対策などをとるとというのが、今の全般的な基本的な流れになっております。

ただ、長尾委員がおっしゃるように、そういうふうに進んでいるところもあるし、そうでなくて、特に市街地中心部を公営交通がやられて、それと民営事業が競合なりもしているというような地区もあります。ですから、そういうところについて、ここをどのようにとらえていくかという点は、関係者同士ではまとまりませんという、多分お話だろと思えます。ですから、そこは国の立場としてどこまでできるか。もっと大事なものは、私は地

域だと思えます。地方の財政の一般財源が入っているということでもありますから、その住民の立場として、どのように考えるかという点が非常に大事だろうと思えますから、そういう第三者が入った委員会の場などで、例えば審議公開をしながらきちんとやっていくということがむしろ大事な取り組みだろうと思えます。思いますが、本委員会で、どのような形でそのあたりを取り組むか、取り組んでいけるかというところについては、ちょっと議論をさせていただいた上で、12月、また6月に入れ込んでいくのかどうかという点をご議論いただきたいと思います。

【委員長】 私の記憶が、もし間違っていなければ、多分、平成11年の運政審答申で、具体的に答申に書き込まれたかどうかは別にしまして、公営と民営の議論は相当やった覚えがあります。ですから、非常に重要な課題であることは間違いないので、これについて、どういう扱いになるのか、また、今後の小委員会の日程等を勘案いたしまして、また事務局と相談させていただきたいというように思います。

まだいろいろご意見があろうかと思えますけれども、時間の関係がございますので、本日のご議論はこの辺で一たん区切りとさせていただきたいと思えます。いろいろ本質を突いたご意見をちょうだいいたしました。私の個人的な感じでは、きょう出されました第一次とりまとめ(案)、基本的な考え方として、こういう線に進んだらどうかというような受けとめ方をさせていただいたのではないかと思います。もちろん、文言、あるいは検討対象等々につきましては、再度、事務局と相談して、修正すべき点がありますけれども、基本的に、この一次案で次のステップに進ませていただいてもよろしいのかどうか、お諮り申し上げたいんですけど、いかがでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

【委員長】 ありがとうございます。再度、事務局と相談させていただきまして、最終的な調整につきましては、私どもでとりまとめた案を、またメール等々で皆様方にお諮り申し上げたいと思えます。その作業を、もしよろしければ、私にご一任いただければ大変ありがたいと思えますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

【委員長】 ありがとうございます。それでは、毎回毎回、大変熱心なご議論をちょうだいいたしましてありがとうございます。各委員のご協力によりまして、何とか第1段階の目標には到達したのかなというようにも思えます。バス事業の今後の方向性をとりまとめるといふことでの出発点にさせていただきたいと思えます。引き続き、これから12

月には中間とりまとめ、そして明年の6月には最終報告ということになりますので、また委員の皆様方の活発なご議論をちょうだいしたいと思います。

最後に、事務局から連絡事項があれば、お願いしたいと思います、いかがでしょうか。

【旅客課長】 長時間にわたって、熱心にご審議いただきましてありがとうございます。この方向をもちまして、第一次とりまとめに向けて、委員長にご一任いただき、最終的なまとめということで事務局側としても作業をまた申し上げ、ご案内申し上げたいと思っております。この第一次とりまとめをこの方向でいただきましたことにつきまして、最後に自動車交通局長より、一言御礼を申し上げたいと思います。

【自動車交通局長】 それでは、会議中、発言を控えておりましたので、私の感想も含めて御礼申し上げたいと思います。

きょうも、委員長の言葉を借りれば、本質的な重要なお指摘が相次いだというふうに聞いておりました。きょうは第一次とりまとめということで、19年度の概算要求をはじめ、この7月、8月に私どもが作業していくために必要な最小限のところを、とりあえず議論として集約させていただいたということでありまして、あくまでもご議論いただいておりますテーマについての最終的な結論は、年末を経て来年の6月と思っております。そのぐらい、バスの問題については、いろいろな課題もありますし、その背景が、きょうもいろいろ議論がありましたように、社会構造とか日本の経済構造とか、あるいはこれからの日本の社会がどうなっていくのかということと極めて密接に関係しておりますし、あるいは公営バスの問題がありましたけれども、やはり公的なものと民間の経営というのをどういうふうに組み合わせてバスサービスの維持と改善を図るかという、行政のテーマとしても、あるいは社会的なテーマとしても大きいと思っております。そういう意味で、1年半の時間設定でスタートをさせていただいたわけでありまして、引き続き議論を深めていただきたいと思います。

きょうも委員から、分析的な掘り下げが必要だというご指摘がありました。全く同感だと思います。今回の検討は、中途半端な検討で終わるということが許されないのかなという認識がありまして、来年の6月まで、ぎりぎりの検討を皆さんとともに行って、今後のバスのあり方について、事業者サイド、行政サイド、あるいは利用者を含めた、きょうも協働と連携というのがありましたけれども、そういう将来の方向性をきっちり決めてしまうと。それが中途半端なものではなくて、極めて本質的かつ骨太な方針として決めなければいけないと思っております。そういう意味では、公営バスのあり方の議論も、夏以降の

検討の中では避けて通れないと思っておりますし、事務局としては、そういう問題も含めて十分議論をしていかなければならないと思っております。

また、実はバスのテーマを部内で検討しておりますと、私ども自身の問題にもずっと話が及んでくるわけでありますが、自動車交通行政の多岐にわたる分野の中で、期待されている役割と現実とのギャップであるとか、あるいは、本来あるべき行政と現実の行政とのすき間の部分が、かなり大きい部分の一つがバスの分野ではないかと思っております。一つは、ほんとうに分析的な検討が日常的に行われて、政策手段が用意されているのかどうかという問題もありますし、行政組織のあり方として、バス行政というのが、総合的、一元的に検討される体制ができているのかどうかという課題もあると思っております。

それから、今まで議論されていたいろいろな政策ツールというのが、比較的小ぢんまりとしていたのではないのかと。きょうも、関係機関と連携をしないと先に進めないというお話もありましたし、地域交通あるいは都市部でいえば、都市の公共交通の大きな仕組みの中で、バスはどのような役割を果たすのかという議論をきちんとして、それにふさわしい政策手段というか、スキームをつくる努力が万全だったかどうかということもあるわけでありまして、そういうことを8月以降の一月半に1回ぐらいは事務局としてはお願いをしたいと思っておりますが、場合によって、それより回数が増えるかもしれませんけれども、十分議論していきたいと思っておりますので、きょうのご指摘いただいたところは、今後の本格的な議論の方向についての示唆をいただいたというふうに私どもは受けとめて、引き続き努力をしてまいりたいと思っております。

とりあえず、第一次とりまとめにつきまして、委員長をはじめ皆様方の熱心なご議論に関して、厚く御礼を申し上げます、あいさつとさせていただきます。ほんとうにありがとうございました。

【旅客課長】 続きまして、事務的でございますが、次回のご日程を、もし可能でございましたら、仮置きという形でいただければ幸いです。8月のお盆明けの21の週などで、この場で集約できるところで、とりあえず仮置きをさせていただければ幸いです。できれば21日または22日の火曜日などで、ご都合のよろしいところでセットできればと思いますが、いかがでしょうか。

【委員長】 私は両方とも結構でございますので、委員の皆様方に伺っていただければと思います。

【旅客課総括】 22日の午後、ご都合の悪い方、いらっしゃいますでしょうか。

【旅客課総括】 21日の午後はいかがですか。22日の午前はいかがですか。

【旅客課総括】 23日の午前はいかがですか。

【旅客課総括】 23日の午前であれば、よろしゅうございますか。

では、仮置きで23日の午前ということで、お願いしたいと思います。

【委員長】 ということは10時という認識でよろしゅうございますか。

【旅客課長】 では、10時で、仮置きでございますけど、セットさせていただきまして、また、ちょっとコンファームはさせていただきたいと思います。では、23日の10時、一応仮置きでございますけど、ご日程ということでよろしくお願ひ申し上げたいと思います。

事務局から、以上でございます。

【委員長】 それでは、本日、大変お忙しい中を活発にご議論をちょうだいいたしましてありがとうございます。次回は8月の末ということで、ご予定がある中を、お繰り合わせいただきまして恐縮でございますけれども、仮置きといたしまして8月23日の10時ということにさせていただきたいと存じます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本日、大変どうもありがとうございました。

了