

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12回）

平成19年6月20日

【生活交通対策室長】 それでは、定刻となりましたので、第12回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催したいと思います。

それでは早速でございますが、本日の議事に入りたいと思います。これからの進行につきましては、委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは早速議事に入らせていただきたいと存じます。思い起こしてみますと、昨年3月末にこの委員会がスタートいたしました。もし本日のご議論が、このままでよろしいということであれば、今回が最終回になる、そんな運びでございます。

この小委員会がスタートしたときの問題意識といたしましては、バスサービスの活性化を目指しました、平成14年2月の需給調整規制の撤廃後のバスサービスの状況を評価し、今後のバスサービスの活性化のあり方について検討していくというものでございました。私個人的には、岩崎局長が前任のときに、ご一緒にこの問題にかかわらせていただいたものですから、ある意味では自己採点をしなければいけないのかなと、こんな思いもございました。

改めて申し上げるまでもなく、14年の需給調整規制の撤廃から、既に5年という月日が経過いたしました。その後の状況を見ますと、バスサービスを取り巻く環境はさらに厳しさを増しているのではないかと考えております。平成14年の需給調整規制撤廃後のバスのあり方につきましては、平成11年の運輸政策審議会答申が岐路になっております。その運政審答申では、生活交通の確保につきまして、地方公共団体が主体的に取り組むべきであるという基本的な考え方を打ち出しましたけれども、現在のバスサービスの状況を顧みてみますと、生活交通という、過疎地域を念頭に置いた場面だけではなく、都市部をも含めたあらゆる場面で、地方公共団体をはじめとする関係者が連携して対処する必要性が極めて強く要請されていると思われまます。

本日これからご議論いただきます報告書の原案も、こうした問題意識を踏まえたものとなっております。本日は、この報告書の原案につきまして活発なご議論をちょうだいしたいと思います。

それでは、事務局のほうから、報告書の原案につきましてのご説明をよろしくお願ひ申し上げます。

【生活交通対策室長】 それでは、お手元に配付しております報告書（案）について、説明申し上げます。

まず、4月の委員会では、この原案となるものをご審議いただきまして、各委員からいろいろなご意見をいただきました。基本的にはご指摘いただいたことを大体盛り込むように努めました。ただ、何分にも文章を長くしたくないということがございまして、ワンフレーズだけを入れてご意見を反映するということもございまして、十分に反映し切れていないことがあるかもしれませんが、その辺のところはご容赦いただけたらと思います。

前回の（案）からの最大の変更点は、図表を入れたということございまして。文章だけではそっけないので、図表を入れて読みやすくしているということございまして。

個別に説明してまいります。1ページ目をおあげください。「はじめに」という1枚を入れました。この文章は新たなものでございまして、小委員会の設置の趣旨を1枚目にさらっと書いているところございまして。この辺については、先ほど委員長からもご説明があったとおり、需給調整規制廃止後の状況を見てみるという趣旨で、この委員会をスタートしているということを書いてございまして。

2ページ目以降でございまして。第Ⅰ部と第Ⅱ部で構成されていますが、第Ⅰ部は、バス事業の現況等を説明しており、1ページから9ページまででございましてけれども、基本的には変更点はあまりございません。

2ページ目は、全体的な状況としまして、バスの輸送人員は減少しているということを説明しております。中でも、大都市圏、地方都市、地方部はかなり様相が違ってくるということで、その辺のところを2ページから3ページに分けて記載しております。ただ、大都市圏、地方都市、地方部、いずれにおきましても、自家用車との関係は切っても切れないということございまして。自家用車の普及に伴ってバスの輸送人員は減っているということで、ただ、その減り方、自家用車の普及の仕方が地域によって違うということで、3ページにグラフを入れまして、わかりやすく説明しているつもりでございまして。

3ページの中ほど以降、(2)規制緩和後の状況で、5年前の規制緩和以降の状況の変化を説明しております。規制緩和いたしましたけれども、乗合バス事業では、新規参入がたくさんあって、直接的な競争が起きて、活発化するということには至らなかったということを説明しております。一方、貸切バスのほうでございまして、3ページから4ページに

なりますが、こちらのほうは新規参入が急増しているということを言及しております。

4 ページ、(路線廃止の状況) でございますが、需給調整規制の廃止によって路線の廃止が急激に増えたということではない。ただ一方で、輸送人員が低下して経営が厳しくなっているのです、急に大規模な路線廃止が出てくる事例はあるということの説明しております。

実はきのうのテレビでも、「ガイアの夜明け」で、バスのことをやっています、その中では、需給調整規制の廃止が路線廃止に拍車にかけているというふうな説明があったんですけども、私どもはそのような見方はしていない。そういう話は昔からあったということで、その流れが急激に加速したということではないというふうに見ております。

それから、特徴的なところでは、最近ではコミュニティバスが増えているということを述べております。

4 ページの下の方でございますが、規制緩和後のバスの状況ということで、全体的な状況でございますけれども、やはり自家用車との関係を見ていかなくちゃいけないということに言及しております。

5 ページ目は、バス事業の経営の状況でございます。グラフで示したとおりでございますが、私ども旧運輸省が需給調整規制の廃止を打ち出したのが、ちょうど8年でございます。8年をピークとして、賃金、人件費が下がり始めているということでございます。それに伴って収支率は改善しているということで、規制緩和に伴ってコストの削減が進んで、一方、収支率は改善しているという状況が見てとれると思います。

ただ、全国的な状況はこうなんですけれども、5 ページの下から、地域別にはかなり様相が違ってくるということでございます。6 ページの上のほうにグラフを入れておりますけれども、大都市圏の東京近郊、1都3県と大阪のほうでは、収支率が100を超えて、バスによっては黒字を計上することができるようになったとありますけれども、東京、大阪を除きます地域におきましては、収支率が100に至らず、足りない部分については補助金を充当して、事業を維持していくしかないというところでございます。二極分化が進んでいるということが言えると思います。

6 ページ目、(サービス等の見直しの状況) でございますが、こちらは多少表現を変えております。前回ですと、否定的な感じであるというようなご意見もあり、新たな取り組みも出ているという記述を入れてはどうかというお話もありましたので、「100円バス等需要を喚起する取り組みも一部でみられ」ているというようなことを入れております。

(4) バスへの社会的期待でございます。基本的にはバスというのは、我が国におきましては、民間事業者がビジネスとして運営してきたという歴史がございます。ただ一方で、単なるビジネスという側面だけではなくて、公共的側面があるということを整理しております。

6 ページの下の方から、(街づくりの上での役割)。特に最近では、コンパクトシティというものをつくっていかうという話がございます。それから、渋滞緩和という話。

7 ページへ行きますと、交通安全での役割。交通安全につきましては、自家用車と乗合バスで、どれほど安全性の違いになるかというグラフを入れております。それから、7 ページの下の方ですが、高齢化への対応ということ。

8 ページでございますが、地球環境問題への対応ということで、CO<sub>2</sub>の排出量の人キロ当たり、1人が1キロ進むのにどれぐらい二酸化炭素を排出するかというグラフを入れております。

8 ページの下の方では、(観光立国への貢献)ということ。このような社会的役割がバスには求められているというような記述をしております。(観光立国への貢献)というところについては、多少表現も直してございまして、ビジット・ジャパン・キャンペーンという、訪日外国人を増やすということだけではなくて、国内旅行の振興も期待されているというような記述も入れているところでございます。

8 ページの下以降で、課題の整理を行っております。ポイントといたしましては、輸送人員が減っているということで、バスをめぐる状況はなかなか厳しい。ただ一方で、社会的な期待も高まっているということで、そのギャップを埋めていくには社会全体でバスを支えていく必要があるというように課題を整理しております。特に東京、大阪では民間事業者が運営できるということでございますが、東京、大阪以外では、補助なしでは路線の維持はできないということでもありますので、地方公共団体が中心になって、社会全体でバスを支えていく必要があるというように課題を整理しているところでございます。

10 ページ以降で、今後のバス活性化のあり方という整理をしております。キーワードとしては「連携」ということになります。関係主体が連携して社会全体を支えていくという説明になります。

まず、10 ページ目でございます。ポイントとしては、関係主体の役割をきちんと明確化しようということでございます。関係主体というのは事業者、国、地方公共団体、住民ということになります。おのおのが、おのおのの役割を果たすべきであるということ

ございまして、その辺につきましては11ページに、「関係者の役割分担」ということで表にしております。事業者、国、地方公共団体、地域住民のおのおのの役割を概括的に整理しております。

その上で、どのように連携していくかということですが、これについては、計画、運営、運行の各段階に分けて連携を深めていく。計画段階で連携すべきこと、運営段階で連携すべきこと、運行段階で連携すべきこと、このようなことを詳細に述べております。

ただ、計画、運営、運行というものが明確に切れるわけではございませんし、すべてが連続的で、物事は進んでいくわけですので、その辺のところのイメージということで、12ページに、「連携のイメージ」というものを、非常に概括的なグラフでございしますが、掲げております。計画、運営、運行といっても、地域、場所によって変わってくるだろう。大都市圏、地方都市、地方部においては、事業者、地方公共団体の役割もおのずと変わってくるだろうということを、イメージとして、このような図で説明しております。大都市圏では、採算性も高いということで、事業者が主体となって役割を果たしていくべきだろう。一方、地方部では、採算がとれないということで、地方公共団体の役割が高くなるだろうというような説明でございします。

13ページでございします。連携のあり方ということで、計画、運営、運行の各段階で何をすべきかということ、非常に大ざっぱでございしますが、まとめております。計画段階では、特にまちづくりと一体的に、走行環境の改善なんかも念頭に置きながら、総合的・具体的な計画をつくって、いざ運営の段階で、事業として成り立たせるところでは、事業者が主体になるべきところもありましようが、地方部では、地方公共団体が側面的に支援し、さらには、全く採算がとれないところでは主体的に運営することが期待されているということでございします。

(連携施策の進め方)の部分も、かなり書き直しているところでございします。前回、道路管理者とか警察との緊密な連携が必要であるというようなご指摘もいただきましたので、その辺のところを追加してございします。

一方、連携を進めるに当たって、非常に参考となる、使えるツールができました。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が成立いたしまして、連携をうまく進めるためのツールができましたので、その辺のところを追加しております。

14ページには、その新法の概念図を掲載しております。

14ページの下から、(連携の体制) というところでございます。これは新たに書き起こしました。私ども現在までも、道路運送法の関係で、地域協議会でございますが、地域公共交通会議という、協議のための組織を形づくっておりますが、もしかするとわかりづらいうのかなというところもありまして、この辺の説明をしております。

15ページに、地域協議会、地域公共交通会議の概念図を入れております。地域協議会というのは、都道府県単位に設置されまして、主には、生活交通のあり方ということで、路線廃止があった場合の対応方策を検討するということになっております。地域公共交通会議というのは、市町村ごとに設置されまして、地域における交通のあり方、特にコミバスのあり方を含めまして協議するという組織でございます。

15ページ以降でございますが、バス事業経営について説明しております。こちらにつきましては大幅に記述が変わっております。前回委員会で、バス事業経営というのは安全、環境が第一だというご指摘がございましたので、安全確保の話、それから16ページに行きまして、環境保全の話を追加しているということでございます。

(利用者ニーズへの対応)、(安定的な経営)、(公営事業)、この辺については、多少の記述の変更がございますが、大体そのままになっております。特に(安定的な経営)という部分でございますけれども、最初に申し上げたとおり、急に大規模な路線廃止があるということで、できればそのようなことがないように、地域協議会や地域公共交通会議という場も活用しながら、きちんと安定的に事業を営むべきであるというようなことを述べています。

(公営事業)につきましては、次の17ページでございますけれども、収支率の民営と公営の比較を掲載しまして、公営の経営改革というのは待ったなしであるということ、目で見えすぐわかるようにしているところでございます。

あと、(貸切バス事業)も記載を追加しております。特に貸切バス事業というのは、規制緩和の効果もあって、輸送人員が増えているわけでございますけれども、一方で、安全性について、最近懸念が出ているということでございますので、安全確保を重視すべきであるということに記載しているところでございます。

18ページへ行きまして、(情報提供)、(情報公開)については、記載の変更はございません。

18ページ以降で、行政のあり方について説明してございます。

(事業規制のあり方)の部分でも、やはり安全に関する記述を追加しております。後段

でございますが、ツアーバスと高速バスの関係につきまして、「一層の競争条件の均等化に努める必要がある」ということも説明しておりますし、「有効性のある規制制度を構築していく必要がある」という言及もしております。こちらにつきまして、特にツアーバスの安全確保につきましては、貸切バスに関する安全確保検討会というものを立ち上げまして、新たな対策を講じることにしておりますので、その辺を反映した記述になっているところでございます。

(関係主体の役割を引き出す制度作り)でございます。このところにつきましては、多少記述が抽象的でございますけれども、具体的なものにつきましては、今後、平成20年度予算要求に向けて、予算とか法制度、具体的な検討を進めていくことになろうかと思えます。また一方で、中ほどですけれども、「その際、運輸局が合意形成等について必要なコーディネーターとしての役割を果たせるよう強く期待されている」、これも記述を追加しておりますが、こういうことも念頭に、私ども検討を進めていくべきであると思っている。そういうことを反映しているものでございます。

(支援措置のあり方)でございます。これは補助金を念頭に置いた記述でございますけれども、特に補助金の目的というものを常に意識すべきであるというようなことを記述しております。

19ページでございます。(地方公共団体の体制整備)ということですが、ここは具体的に書きまして、わかりやすくするようにいたしました。地方公共団体向けの研修の実施とかマニュアルの策定、ガイドラインづくりの支援策といった、わかりやすく具体策を追加しているということでございます。また、交通政策を立案する専門の部署の設置が望まれるというような記述もしております。

20ページ以降は、地域ごと、都市部と地方部に分けまして、具体策について言及しているところでございます。

都市部につきましては、記述の変更は多少なんですけれども、定時性の確保ということを重視して記述しております。また、21ページですけれども、日本型BRTということで、挿絵を入れています。

飛びまして23ページ、地方部でございます。ここは主に補助金を念頭に置いた議論で、記述を充実させてございます。私どものほうで今、20年度要求に向けて、補助金をどうするかという検討を進めているわけでございますけれども、そういった作業を反映して、わかりやすく具体的に書き込んでいるところもでございます。

(基本的方向) というところが中心になるわけでございますけれども、定時定路線の路線バスというものが基幹となるわけでございますが、定時定路線のバスを基幹としつつも、中小型車両によるコミバスとかデマンド交通、乗合タクシー、STS、NPOによる有償運送等、さまざまな輸送形態を適切に選択するということ。それから、やはりコストの削減というものも念頭に置いて、コスト削減を促すインセンティブの強化という話。それから、需要を喚起するというような前向きな取り組みが必要だろう。ただ、需要を喚起するための前向きな取り組みも、リスクを伴いますので、そのリスクを公共のほうで負担するような仕組みも必要だろうというようなことを整理して書いているところでございます。

「おわりに」のところは、こういった方向をしっかりとやっていくべきだというようなことでございます。

あと1点、実は委員から、片仮名の言葉が多いというご指摘も承っております。この辺につきましては、報告書を確定する作業におきまして、わかりやすくしたいと思っております。

最後に、この報告書がまとまった後の話で、報告書を周知するというところでございますが、私どもといたしましても、都道府県を通じて全国の市町村に行き渡るように、しっかり周知していきたいと思っております。あと、制度をどうするかということでございますが、20年度要求に向けて、予算要求、法制度を含めて、さらに検討を進めていきたいと考えているところでございます。以上です。

**【委員長】** どうもありがとうございました。

ただいま事務局のほうから、前回の委員会で皆様方にご意見をちょうだいした内容を踏まえたものを、変更するというを中心にご説明いただきましたけれども、変更点に限らず、報告書全体を通してご意見を寄せていただければと思います。どなたからでも結構でございますので、ご意見をお聞かせいただければと思います。

**【委員】** 質問です。ページ数でいきますと17ページと18ページに絡むわけですが、まず、貸切バス事業のことについては、新たに検討委員会が設置されたということで、その中で議論されるのかどうか分かりませんが、ここの文章の中では、安全運行について、例えば安全低下させないよう管理等を徹底させるということが17ページに書いてありますし、18ページの行政のあり方等のところについては、ツアーバスなどで、有効性のある規制制度を構築していく必要がある。

あくまでも安全を重視ということは以前から議論してきたわけでありましてけれども、そ



れと、乗合許可と貸切許可の違いというものは、この問題についてはどう整理されるのか、この文章の中ではちょっと見えてこないものですから、そこのところはどうなのか。一部、同じマーケットの中での運行をどう整理していくのかということもきちっと明記したほうがよいのではないかと、私は意見として持っているわけでありませけれども、その点について質問させていただきたいと思います。

**【委員長】** ただいまのご質問については、いかがでしょうか。

**【旅客課長】** いわゆるツアーバスという形態についてのご質問でございますけれども、そもそも一方は、乗合事業で高速バスが行われている。他方で、貸切バスという形態でもって、実質的に高速バスと類似した、ツアーバスというものが行われているという実態がございますが、これ自体は、私ども今の考え方としましては、法律上は両方の形態があり得るし、法律上きちんと運営がなされる限りにおいては、両方とも適法なものであるという認識を持っております。

したがって、それを前提にしました場合には、競争条件に非合理的な差異がない環境をつくり出すことが重要であるというのが今現在の私どもの認識でありまして、そういう意味では、18ページのところに「一層の競争条件の均等化」という記述も入れてございませし、今の私どもとしては、その両方が適法であることを前提に、競争条件を均等化していかうという考え方でございませ。

**【委員長】** よろしゅうございませか。

それでは、どの点でも結構でございますので、ご意見をちょうだいしたいと思ひませ。

**【委員】** 本取りまとめにつきまして、大都市と地方のかなり異なるバスの実態を細かく分析した上で、それぞれの地域の課題と対処すべき道筋を示されておひませ、大変評価しておひませ。今後のバス事業の指針となるものじゃないかということで、期待を大きくしておひませ。

これらの取りまとめの中で、二、三、お願いめいたことを申し上げたいと思ひませが、大都市では今後、合理化努力がもたらした労働条件の低下によって、運転手の確保が困難になっておひませので、これは解決にさらに力をかしていただきたいと、こんなご要望があります。

それからもう一つ、地方では、現状でも既に国と地方による運行費補助が単年度で500億円を超えておひませ、これがバス路線維持の生命線になっておひませ。高齢者には、バスは生活するための最後の足でございませ。今後とも補助制度の維持につきましては、

強くお願いしておきたいと思っております。

そして、さらなるご指導、ご鞭撻のほど、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

**【委員長】** 今2点、ご要望でしょうか、出ましたけれども、お答えいただくようなことはございますか。あるいはご要望として承っておくという扱いがよろしゅうございますか。

**【旅客課長】** 報告書の記述との関係で申しますと、バス事業において、5ページの上のほうでございますけれども、「現在の賃金水準では運転手の確保が難しくなりつつある」という現状認識を触れさせていただきました。それを踏まえて、今後私どもの行政、運賃のあり方、補助金のあり方等を考えてまいりたいと思っております。

それから補助金につきましては、非常に厳しい財政状況でございますけれども、必要性について関係方面に理解を得ながら、一方で、なるべく効率的に使われるということも念頭に置きながら、今後その確保に努めてまいりたいと思っております。

**【委員】** 先ほど委員が申されましたように、ほんとうに論点がきちっと整理されて、いいまとめになっていると思います。特に各委員さんの要望、意見が、強弱はありますけれども、きめ細かく取り入れていただいている点、感謝申し上げたいと思います。

ただ、何回か前の委員会で申し上げましたように、非常に変化のスピードが速い時代ですから、これが、今時点ではバス会社の経営の羅針盤になります。ところが5年すればどうかという、クエスチョンマーク。したがって、毎年というわけにいきませんので、中期的なレベルでの変化に応じた形で、これをベースに変化を取り入れた形で、その都度、全国のバス事業者もしくは自治体にガイドラインを示していただきたい。これが要望でございます。

2点、文章でお願いしたいんですが、まず、5ページの前段、(経営効率化の取り組み)の、グラフの前の行なんですが、「経営効率化は限界に達しつつある」、「環境対策、バリアフリー対策等の」と、もう一言、燃料費の高どまりをぜひとも入れていただきたい。燃料費は経営の指標から外れたのかということ、決してそうじゃありませんので、専門家筋によりますと、今の高どまりが5年、10年続くとはっきり言い切っておられますので、この部分は経営に大きな圧迫を与えておりますので、ぜひ文言をお願いしたいと思います。

それからもう1点、7ページなんですが、上から5行目、(交通安全の上での役割)で、中ごろに、「自家用車から安全なバスへ利用を転換することにより」、この「安全な」と

いう文字は、できたら消していただきたい。バスも結構事故を起こしておりますし、要は自家用車に比べて中量輸送機関で、運ぶ人数が多いから事故のリスクがそれだけ小さいという意味だけであって、安全というのを強調されたら、ちょっと恥ずかしい部分がありますので。以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

ガイドラインの再構築を一定期間を置いて行うべきではないかというご意見、それから文言の修正のご意見が2点にわたって出されましたけれども、その点はいかがでしょうか。

**【旅客課長】** 文言につきましては、5ページは、グラフの中で17年度の収支率が若干悪化しておりますが、これも油の関係があるかと思しますので、そういう意味でも、ここに燃料費の高どまりということを入れることは、十分筋の通る話ではないかなと思います。

それから、安全というのは、いかがいたしましょうか。「安全な」という、ここに関しては、文言を外したとしても意味は通じるかなという気がいたしますけれども。

**【委員長】** 確かに下のグラフを見れば、数値的にはバスのほうが安全だということは確認できるんですけども、委員のほうから、外したほうが良いということなものですから、ちょっとご検討いただければと思います。

**【委員】** サブタイトルが連携ということで、つけていただいていますので、基本的には本文の中で、連携の中身が、大体委員の皆様の合意はできているのかもしれませんが、わかりやすくしていただくように、文言などで努めていただければと思うんですけども、例えば、今になって思いついたようで申しわけないんですけども、本文でいきますと、10ページ、11ページぐらいから、そういう関係の記述があるんですけども、フェーズという形で、計画、運営、運行を分けてくださってまして、そういうふうに言っていただけるとわかりやすいかなと思うんです。

文章のほうは一部そういうふうにしていただいていますけれども、加えて、12ページの上から3行目、(運営段階での連携)とありますけれども、例えば「運営方法決定段階での」とかそういうふうに、フェーズっぽく言っていただけるといいかなという感じがしました。

前にも関係のご意見が出ていたような気がするんですけども、運行段階のところ、ちょっと記述がなくて、連携のイメージの図を見ますと、事業者が責任を持つということになっているので、むしろ事業者を主語にして何か書いていただくほうがいいのかかと。

今の記述だと、どちらかというと運営段階で事業者が工夫できるようなスキームにしたほうがいいみたいに読めちゃうので、そんな感じはしたんですけども、ただ最終回ということなので、文言の形で整理していただけることがあればと思います。

もう一個、小さいことなんですけれども、多分ミスじゃないかと。24ページの図がありまして、矢印の向きが90度違うような気がするんです。左回りに90度変わるんじゃないかと思って、お確かめいただければと思います。

その図に関して、1個質問なんですけれども、これは国庫補助路線の人キロ当たりの補助額なんですよね。国庫補助路線というのはわりと形態が決まっていて、ある範囲の中におさまるもののようなので、国庫補助路線の中の、わりと収支率が高いものと低いものというのはどういう意味なのか、あるいは効率性につながるのかどうか、よくわからなかったものですから、もし教えていただければありがたい。以上です。

**【委員長】** それでは、特に24ページの図についてのご説明をお願いしたいと思います。

**【生活交通対策室長】** まず、24ページの図のほうから説明いたしますと、これは、大阪府はないので、46都道府県の実数をプロットしたものでございます。当初は、46都道府県の人キロ当たりに幾らお金が入っているかということを整理したんですけども、それによって、安くて効率的に補助金が運営されているところと、高くお金がかかっているところがあるだろう。ただ、それは収支率に影響を及ぼされるということで、2次元でこのように考えたものでございます。ですから、下のほうに行けば行くほど、安い補助金で国庫補助路線が確保されているということになります。

ただ、人件費がきいてくるんですね。上のほうにプロットされているところは大都市圏中心の都道府県でございまして、例えば一番上の、大体60%のところでは東京なんです。東京は人件費が高いということで、補助金が多少かかってしまうということになります。下のほうは地方の県でございまして、安くて維持できるというようになっております。ですから、どうしても人を確保する上で、高い人件費でないと人を確保できないところは上に行ってしまうと、安い人件費でも確保できるところは下のほうに行くようになっております。

でも、私ども補助金を出す立場からすると、できるだけ安い補助金で国庫補助路線を維持してほしいという気持ちがあって、このようにしております。都道府県ごとでこういうグラフができるんですけども、例えばある県を特定しまして、30なり40なり国庫補

助路線があるんですけれども、同じようにグラフはつくれるんです。例えばそういうふう  
にしますと、路線ごとに、うまいこと補助金が有効に活用できている路線と、何か原因が  
あって高く補助金がかかっている路線というふうなものもあぶり出せるので、特に補助金  
の効率性をこれからよく見ていきたいという気持ちがあって、このようなグラフを載せて  
いるということでございます。

ですから、矢印の向きもこれでよろしいと思います。大体このように、斜めで右肩下  
がりの傾向線を引けるんですけれども、上のほうは補助金の効率性が悪いところ、下のほう  
は補助金の効率性がいいところというふうに見られるんじゃないかと思っております。

**【委員長】** その点、いかがですか、委員。

**【委員】** 矢印上下というのはわかるんですけれども、ただ、斜めに角度をつけるなら  
ば逆になりませんかと思ったんです。傾向線が右下がりになっているんですから、傾向線  
に沿って、傾向を言わなきゃいけないのかなと思った。ただ、上下ということでしたら構  
いませんけれども、斜めに書くなら、細かいことですが、向きが変わらないかなと  
思ったんですけれども、それだけです。

**【生活交通対策室長】** 傾向線に対して垂直に矢印を入れてみただけということござ  
います。

**【委員長】** それからもう1点は、12ページのところで、(運行段階での連携)がさ  
らりと扱われているので、事業者を主体に追加してみたらどうだというご意見ですが、  
これも、これはいかがでしょうか。

**【旅客課長】** そこは表現を工夫してみたいと思います。それから、その前のご指摘の  
運営段階というところも、ご指摘は、運営方法を定めるフェーズでの連携という意味であ  
って、運営そのものというよりも決定段階でのという理解でよろしゅうございますでし  
ょうか。そこは表現を工夫してみたいと思います。

**【委員長】** この3段階は、ある意味ではこの報告書の一つのセールスポイントでもあ  
りますので、正しく理解してもらおうような点を考えますと、フェーズがわかるようなとい  
うご指摘はもっともなことだろうと私も思います。

**【委員】** 今回、今までに発言させていただいたことをかなり取り入れていただきまし  
て、非常にありがたく思っております。

2つほど気づいたことがありまして、そのうちの1つは、今の場所、まさに連携のあり  
方にかかわるところなんですけれども、連携のイメージで、12ページから13ページに

かけて、特に図表になっている部分なんですけれども、運行のところ、事業者のことに終始しているんですが、これはイメージ的な問題なんですけれども、運行のところは事業者だけということになっていきますと、何となく運行段階になったら事業者に丸投げしているようなイメージがあるかなという気がするんです。この段階で、例えば地方公共団体ができることはないのかという、そういうわけではなくて、都市であれば走行環境の整備であるとか、あるいは地方であっても、折り返し所の確保であるとか、いろいろ地方公共団体が運行に関してできることがあると思うんですね。

そういう意味で、連携をとれる部分があるということからすると、運行段階のところにも地方公共団体の役割があっているのではないかなというふうに、きょうになってこれを見て思いましたので、事前に言えなくて申しわけなかったんですけども、それがちょっと気になりました。

そういう意味で、(運行段階での連携)という文章のところについても、あまりに、確かにさらっと2行で書いてありますので、この辺もちょっと工夫をいただけるとありがたいなと思いました。これが1点です。

もう1点は、これも小さな、文言で、できればという話なんですけど、7ページの、交通安全のところか、あるいは高齢化のほうか、どちらかに、高齢ドライバーの事故が増えていて、これを減らすというか、高齢者の安全を確保するためにも、いわゆる高齢ドライバーの方をバス利用に転換していただくというような意味合いのことを入れていただくとありがたいなと思いました。

それから余談ですが、きのう私は山口市のほうで、住民を交えての意見交換をしております。そこの中でも、山口市が出した文章は片仮名が多いという指摘を住民からいただきましたので、多くの方はそういうふうに思うのかなと思いましたが、つけ加えておきます。以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

12ページのイメージ図は、あくまでもイメージ図なものですから、定量的な正確性を表現したものではないというように私も思いますが、運行段階が事業者だけでいいのだろうかというご指摘に関しましては、いかがでしょうか。

**【旅客課長】** 例えば走行環境の整備で、今ご指摘がございましたけれども、これは計画段階でも当然そういうことがあるという前提で、この図で申しますと、走行環境改善ということが、大都市のほうで計画段階の行政の役割として入っているということなんです

けれども、それはおそらく計画段階の、いわゆる計画としての走行環境改善と、それから運行に実際に寄与するための走行環境改善を実施するというフェーズがあるんじゃないかというご指摘かと思しますので、そこは運行段階というもののとらえ方なんですけれども、単に車を動かすということじゃなくて、環境整備を実施するということも含めて運行段階ととらえれば、今のご指摘のようになると思いますので、それを含めて運行段階という整理をするということによろしければ、そういう形で整理させていただきたいと思います。

それから高齢者ドライバーの話は、まさに今国会で道路交通法も改正されまして、その辺の対策も強化されておりますので、できれば交通安全か何かのところで整理してみたいと思います。

**【委員長】** 12ページのイメージ図ですけれども、決して、この平行線あるいは斜めの線の区切りが量的なものをあらわすんじゃなくて、事業者及び地方公共団体の連携が必要だということが強調されていることだろうと思います。運行につきましても、確かに委員のご指摘のとおりですけれども、イメージということであれば、上の文章をもう少し修文してみるというご意向を承りましたので、あるいはそこで誤解のないようにあらわすというのも一つの対応方法かなと思います。

それから、委員と委員からご指摘いただいた片仮名の件ですね。私どもは何げなく使っている言葉が、世間の方々にはご理解いただけないというケースが多々ございます。特にバスは、冒頭で言うておりますように、現在その地位が危ぶまれていますけれども、認識とすれば基幹的な交通手段ということですので、できるだけ多くの方に乗っていただきたい。多くの方のご理解をいただくためには、我々だけで共通語になっている片仮名を、できるだけわかりやすく伝えるという工夫をもう一度考えていただければと思います。

**【委員】** 今の12ページのイメージの関係で、運行面で事業者ということで表現されている。ここに地方自治体等のかかわりを、ある程度イメージ的に入れたほうがいいじゃないかという委員の話ですけれども、私の意見としては、ぜひ入れていただきたいなど。

例えば運行する場合に、広報、つまり市報とかそういうところにバスの情報を入れていただきたいというふうなことを地方自治体と交渉する段階で、民間事業者のためにそういうものは使えませんというのが多かったんですね。それについて、特定の市に広報してもらうことによって、横並びの感覚が出てくるわけです。つまり、A市がそういうことをやっているんだから、B市のほうも、A市がやるのであればやってあげましょうとかそういうふうな段階なんですね。

したがって、連携という面から見れば、やはり運行の段階でも自治体にやっていただくようなことを、どの自治体も結構ですよというような意味合いから、ぜひそういうものを入れていただきたいなと思います。特に運行する場合というのは、事業者単独でやると広報関係というのは限界があるものですから、地方自治体と協力しながらやっていくということが、より地域にとって、市民にとってもプラスになるんじゃないかということなので、むしろ自治体を啓蒙していただくという面では、そういうイメージを入れていただければありがたいかなと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。やはりイメージ図の中に、運行段階でも地方公共団体という名称が入ったほうがよろしいというご意見なんですけれども、これは後でご検討いただくということでよろしゅうございますか。

**【オブザーバー代理】** 11ページの「関係者の役割分担」の表の中で、地域住民の責務が、「生活しやすい地域社会の形成」と書かれているんですけども、バス利用の活性化を図っていくという面では、積極的なバス利用というような、住民には積極的にバス利用をしてもらいたいというような文言が入ったほうがよろしいのではないかなという気が、私のほうでは思っております。

それと、先ほど委員のほうからお話がありました、高齢者の自動車事故のことですが、実は三郷市内での高齢者の事故というのは自転車が多いんですね。そういうことで、高齢者の交通事故というのを、自動車も自転車も乗らずに、バスのほうが安全だというのは明らかだと思いますので、自転車事故も含めた上で、そういうような観点から記載されたいかがかなと思っております。

それと13ページの、計画、運営、運行の部分なんですけど、運営のところには、事業者と地方公共団体ということで分かれているんですけども、計画段階での事業者と地方公共団体の役割にうまく分けられないかなと。計画段階で、地方公共団体としては、まちづくりと一体となった、まちづくり計画に沿った都市交通のあり方を考えていく。それに、事業者もまちづくりに関心を持って、町の発展のために公共財としてのバスを走らせるというような形で、計画にも運営にも、地方公共団体と事業者に分けたほうが、これを見ると、2番目は分かっているけれども、1番目は、だれがどっちに入るんだというのがはっきり見えないのかなという感じがいたしました。私の感想でございます。

それと、先ほどの、これはちょっと外れるかもしれませんが、自治体のほうの広報のあり方ということでご質問があったんですけども、三郷市では、広報の交通という



ところから東武バスさんなんかリンクできるようにしてあるんです。それだけでも十分できると思いますので、私どものほうからすると、どこの自治体も同じだと思うんですけども、三郷の小規模バス事業者はまだホームページを立ち上げていないんですけども、ホームページを立ち上げていただければ、交通をホームページにリンクするというのは皆さんやっただけのことではないかなと思います。確かに広報紙というのはページ数が限られていますから、バスのダイヤが変わったときにどんどん入れるというのはなかなか困難だと思いますが、ホームページにリンクさせることは容易なことです。積極的に自治体に働きかけていただいたらよろしいのかなという感じがしております。以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。今、事実関係のご指摘をいただいたのと同時に、3点ほど表現についてのご意見がございました。

これにつきましてはいかがでしょうか。要するに、地域住民が積極的にバスに乗るといような表現があったほうがよろしいのではないかとということと、委員がご指摘になられた高齢者の事故は、自転車を含めても非常に多いので、その対策のためにもバス利用が好ましいのではないかと。それから13ページでは、計画段階のところは幾分抽象的だ。ここでも地方公共団体の役割というのが明示的に示されてもいいんじゃないかというご意見だったと私は理解いたしましたけれども。

**【旅客課長】** 地域住民のところは、本文では10ページの一番下に、「維持することができるかどうかは、バスに乗るかどうかという住民の行動にかかっている部分も大きい」ということで、積極的な利用が望まれるというニュアンスを出しているわけですが、これを、11ページの表のほうでも、確かに地域住民は「主体的な取り組み」という極めて抽象的な形になっていますので、そこに追い込むような形で、地域住民の「業務」というのがふさわしいかどうかというのはあるんですけども、この表の中でもそんなニュアンスを出せるように、ここに入れ込む方向で検討させていただきたいと思います。

安全の問題については、ご指摘の点も含めて、先ほどの点とあわせて表現を考えてみたいと思います。

それから計画段階の話というのは、私、正確に理解しづらかったんですけども、本文のほうのお話ということでよろしいでしょうか。13ページの表のご指摘ということでよろしいでしょうか。13ページの上の表につきまして、確かに主体が必ずしも明確に示されておられませんので、地方公共団体、それから事業者という主体をもう少しはっきりするような方向で考えてみたいと思います。

【委員長】 よろしゅうございますか。ほかにご意見があれば、せっかくの機会ですので、どうぞこの場でお出しただければと思います。

【委員】 5ページに戻りますけれども、先ほど委員も言われましたけれども、特にそれぞれ大変なバスの事業者の経営努力といたしますか、効率を図って、規制緩和もこういった形で、グラフにあらわれております、年収がこれだけ少なくなった。したがって収支率は改善したということですが、この表にあらわれていない、いろいろなことがあって運転手不足になっている。

このことはやっぱり大変な、運転手不足の中での長時間労働もありますし、祝日、盆正月もない。そして早朝、深夜に働く。そういった労働の特性があって、そして一番の精神的な圧力というんですか、背中にたくさんの人命を預かっている。一たび事故を起こすと大変な社会的責任がある。したがって、同じ年収でしたら、バスよりもほかのといったことが裏にあるわけですので、そういったことをひとつ、表だけを見ますと、この年収でいきますと、最近、格差の問題で、200万、300万でもそれぞれ生活できるということですので、バスの運転手はまだ年収が高いのではないのかといった見方も逆にあらうかと思えます。

したがって、なぜ運転手不足がこのようになっているのか、委員のこういった、東京近郊では、関西のほうでも求人募集が出ているぐらい、大変なことになっております。したがって、この表にあらわれない、そういったことを、もう少し表現できないのかなと思えますので、その辺は意見ですので、ひとつよろしくお願ひしたいということ。

あわせて、先ほどから連携の問題が出されておりますけれども、事業者の安定的経営ということで、15ページに記載されておりますけれども、特に地方の公共団体との役割分担の問題は、この文章を見ましても、最終的には、安定的な経営については、地方におきますバス事業者の努力でというふうにとられるような文章になっております。地方は大変厳しい経営状況ですので、地方の公共団体との連携、補助金のあり方も含めて、先ほど言われました、いろいろなバス停の問題とかそういったかかわりを、もう少し連携を持てるような表現にできないのかなと思えますので、私の意見とさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。ご意見として承ればよろしいのか、あるいは現段階で何らかお答えいただくような内容はございますでしょうか。

【旅客課長】 1点目のご指摘は、おそらく数字であらわれた賃金水準だけではなくて、労働の中身も含めて考えないとなかなか実態がわからないじゃないかというご指摘かと思

いますので、確かに表現上の問題で申し上げますと、5ページの、「現在の賃金水準では」というところに集約しておりますので、もうちょっと労働の中身も踏まえてというふうなニュアンスが出るかどうか、表現を検討してみたいと思います。

それから後段の15ページのところは、あくまでバス事業経営という目から整理したところでございますので、ほかのところでは当然、民の経営的な観点だけでは維持できない、したがって公のサポートが必要だということを中心に強調している部分があると思いますけれども、15ページのところは、バス事業経営という目から見た記述でございますので、経営をしっかりとやってくださいという記述になっているというふうにご理解いただければと思います。

**【委員】** 今まで議論されてきたことがかなり網羅されているというふうに理解しておりますが、1つは、最近マスコミなんかでも随分、バス事業だとか交通関連の報道がされておりますが、ある意味ではかなり一方的な報道もありまして、今回、委員会を通じて、事業者だとか関係の自治体、国等々が真剣にいろいろ議論してきたわけなので、この辺のフォローアップというか、先ほども周知徹底させるような報告書のことを言われておりましたが、できれば、この辺が一番重要じゃないか。限られた方々の自己満足という用語弊がありますが、そういうことじゃなくて、できるだけこういうものを、いろいろなメディアだとか、どういう形で周知徹底させるか。この辺が重要になってくるんじゃないか。

せっかく1年余りかけてこれだけ議論してきたことを、どうやって一般の方々にも周知させていけるかということが大変重要だと思うんですが、そういう意味では、委員もいらっしやって、マスコミ関係も含めて、正しく伝えていくということが大切なんじゃないかと思えます。

それから、以前メールで幾つか指摘させていただいて、直っているんですが、非常にプリミティブというか、「てにをは」の問題で申しわけないんですが、6ページの上から2行目の、「実現するさせることを期待して」で、「する」というのは要らないんじゃないかと思うんですが、あまりつまらないところでミスをしていると、内容的にも誤解を招くといけないので。それから24ページの図表の、「輸送人キロ当た」「り」ですかね、これは。その辺を直していただければということでございます。

いずれにしても、報告書の周知徹底というか、どうやって一般に伝えていくかということが大変重要だと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。表現のミスはご指摘のとおりですので、すぐに

訂正していただきたいと思いますが、メディアへの周知徹底につきましては、おそらく事務局にお答えいただくよりは委員にお知恵を拝借したほうがよろしいかなと思いますけれども、何かお教えいただくことはありますか。

【委員】 私も、意見を申し上げるのも、いつも遅くて恐縮だったんですが、大変よくできているという印象で、あまり大きなことは申し上げなかったんですけども、1つは、どう見せるかというときに、今、委員のお話にもありましたけれども、報告書としては非常に網羅していますし、よくできていると思うんですけども、これを一般に見てもらうときには、大変膨大で字数も非常に多いので、何らかの形でポイントといいますか、概要版というようなものを考えたらいんじゃないかということをお願いしたんです。

それともう一つ、先ほど委員がおっしゃったこととも重なるんですが、私も11ページの地域住民のところの表が気になっていて、今回議論をずっと聞いていて、当事者の方々が非常にご苦労されたり、努力されたりしているということはよくわかったので、あとは、社会全体でバスを支えていくという言葉がありましたけれども、そのところがほんとうに大事だということを痛感したんです。そのときに、地域住民は、生活しやすい地域社会の形成で、主体的に取り組むというのだと非常に漠然としてしまって、ここをどういうふうに表現するかということも私も気になったんですが、端的に言えば、おっしゃるように、積極的なバス利用をしてもらう。バスのことを知ってもらう。その裏には、高齢化したら、非常に危ないので、なるべく公共交通に切りかえていっていただくというような社会的な呼びかけはどうしても必要だなという印象を持ちました。

【委員長】 ありがとうございます。大変貴重なご指摘なものですから、今後も委員のお知恵を随所におかりしたいと思います。

概要版については、今のところいかがでしょうか。ご予定はございますか。

【旅客課長】 今日のご議論を踏まえて最終的にまとまった段階で、事務局の責任で、ダイジェストなりをつくっていきたいと思っております。

【オブザーバー代理】 19ページのところなんですけれども、私、この1年3カ月ほど、この会に市長代理として出席させていただきまして、相当地方公共団体への期待が高いというのが耳たこのように入っております、それでもなかなかできないのが実情なんです、そういう中で、「地方公共団体においては、交通政策を立案する専門の部署が設置されることが望まれる」というのがあって、いかにこういうところがないのかという部分をグラフ等であらわして、それをもっと大きくしていくんだというところをやったらど

うかなというのが、1つ意見としてございます。

その中で、三郷市は交通対策課というところでやっているんですけども、企画調整課とかそういうところでも、事務文書に軌道交通に関する事とか都市交通に関する事を書いただけで、係も担当もないというところがあるんですね。ところが、それをきちんと書いた上で、都市交通担当ということで書いてあって、実際に仕事をしているところ、それは交通対策課とか交通政策課という名称がなくても、交通をきちんとやっているところがあるんですね。そういう面で分類していただきまして、いかにこれから交通専門のところ、この表も3つぐらい、11ページとか12ページ、13ページの表にも地方公共団体というものが出ているわけですので、あまりにも寂し過ぎるところを、地方公共団体頑張れというようなアピールをしていったほうがよろしいのかなという感じがいたしました。

そうはいつでも、期待されても、地方自治体の実情と申しますと、バブル期に結構たまった財政調整基金がほとんど底をついてしまっているような状況でございます。その上で、また三位一体改革によって地方交付税が少なくなるとか、補助金が少なくなるということで、非常に厳しい状況なんですけれども、まちづくりをする上で、例えばバスバースと一緒にここにつくっていかうとかそういうものは、道路行政の中できちんと、例えば街路整備事業の補助金を使ってつくるとか、工夫できていくと思うんですね。先ほどの走行環境整備の部分ですね。あと、事業者と一緒に知恵を出していくということと、三郷市であれば三郷市の都市構造の変化が今後こうなるというのを、前もってお知らせしていくということで十分計画的なものもできると思いますので、そのような記載があるといいのかなと思われました。

**【委員長】** ありがとうございます。特に三郷市と盛岡市さんには、一生懸命取り組んでいただいているという、いい事例をここでお教えいただいたということから、我々にとっては、地方公共団体が頑張れば新たな展開が開けるということはよくわかったんですけども、これがより多くの方々にわかるような工夫が必要だというご意見だと思います。

その点は、鈴木次長さんも同じご意見というように伺ってよろしゅうございますか。

**【オブザーバー代理】** 私も去年から出させていただいて、我々も一番大きな課題が、バス事業者と住民との接点をどうしようかといった形で、一つの連携という形でまとめたいただいたのはいいことだと思っております。まして、今、委員のほうからも組織云々という話が出ましたけれども、うちのほうは今、交通政策課になっておりますけれども、いわ

ゆる建設部門と一緒にということですが、うちはすべて一緒にやっています。旧運輸省、旧建設省分を全部所管しておりまして、ですから道路計画の整備、それからバスのこういったことも全部うちの課でやっていますので、その点は非常にやりやすい。どっちの補助を使ってどういうふうにやろうかということもありますので、その辺は、2つに組み合わせるということは、一体になってやるという意味では非常によいと思います。どうしても何かやろうとすると、行政の中、市役所の中を調整するのが一番大変でございますので、新しい施策をやっていくというのは、こういった形で一緒にの部署でやるというのが非常にいいと思います。

また、先ほど委員のほうから、12ページの運行の話でございますけれども、うちのほうにつきましては、バス路線を新設するといった場合は、バス会社にパンフレットをつくっていただきまして、うちの自治体のほうで、関係する各町内に全世帯配布するということもやっておりますので、運行に当たっても行政はすごく協力できるという面はあると思いますので、その辺は位置づけてもよろしいかなと思います。

私も初めてこういう会に出て、ほんとうにいろいろな勉強になりました。ありがとうございました。

**【委員長】** ありがとうございます。地方に関しましては、先駆的な取り組みをやっておられるところばかりではございませんので、そういう点でノウハウを伝授することが重要なんだという文言がございます。国土交通省に問い合わせがあったら、三郷市あるいは盛岡市のホームページにアクセスすれば、いい情報が得られますというようなことをぜひ積極的に広報していただければと思います。

**【委員】** 最後ですので、安全のことについて少し。15ページのところに、今、安全というのが非常に、バス事業経営の（安全確保）のところで、「最大の使命」ということで、安全の問題はこの6行の中に凝縮されていると思いますが、実はすべての事業者において、運行管理や選任というのは義務化になりましたけれども、運輸安全マネジメント、安全管理規程というのは、一部では200両以上のところを対象にということで、一番多いのは、小さなと言ったらおかしいですけども、そういったところは安全管理が非常にずさんだという実態もありますから、文言としては、監査体制のあり方についても検証とかいう言葉を挿入されたほうがいいのではないかなと。

当然、あまりがちがちにするというのは私も好きではありませんけれども、安全ということの中で、以前もちょっとご意見をさせていただきましたけれども、監査のあり方を少

し工夫すれば、きちっとした運行が保たれるのではないかなと思っていますので、そのところを一句入れておいたほうがいいのではないかなと。監査体制のあり方についての検証とか、監査体制の検証といったことが、安全ということの中では簡単にさらっと流されているのかなという印象があったものですから、そこらも一度検討していただければ、外が見るわけでありますから、より安全というものを、行政も事業者も取り組んでいるんだというのがわかれば非常にありがたいなと思っています。

**【旅客課長】** ご指摘を踏まえて考えたいと思います。ただ15ページのところは、若干テクニカルになりますけれども、これはバス事業経営ということで整理しておりますので、むしろ行政のあり方の18ページのところで、(事業規制のあり方)の中に、まず「安全の確保は」という文言がありますので、その中で行政としての監査をあり方をどうするかということに触れたいと思います。

**【委員】** 今ちょうど安全のお話が出たので、私も、書きぶりとしてはかなりしっかり書き込んでおられるので、いいかなと思うんですけども、社会の意識という点では、何をとっても安全とか安心が一番トップに上がってくるような、それを安全神話と呼んでいるんだと思うんですけども、そういう風潮なんですね。ただ現実には、この会議でも出ましたように、安全確保ということを、国民の側が簡単に考え過ぎているという現状があるんですね。ですから、安全・安心確保がいかに大変か、難しいかということも、社会の意識に呼びかける部分としてはあってもいいのかなと、今のお話を伺っていて思いました。

**【委員長】** 随分前になるんですけども、イザヤ・ベンダサンが書かれた本の中に、日本は安全・安心はただであるという神話がある、これは大きな誤りなんだというご指摘をされて、私も当時、なるほどなと関心した覚えがありますけれども、今、委員の言われることもまた、現代にそれを生かせというご指摘だろうと思います。

**【委員】** 今の安全のところとかかわるんですが、17ページの(貸切バス事業)のところで、「安全な運行管理について懸念があるケースも出てきている」という下から2行目の文章があるんですけども、結局、何で安全な運行管理について懸念が出てきているかというあたりのことを考えてみますと、確かにその前で述べられているように、事業者数が増えている、輸送人員が伸びている、規制緩和が一定の効果をあらわしている、そのこと自体を否定するわけではないんですけども、結果的には、前のほうで指摘した文章がありましたけれども、価格競争的なことになっていて、経営そのものは成り立たなくなりつつあって、多分、安全にかける余力がほとんどなくなっているというあたりに1つ問

題があるんだろうと思うんです。

そういう意味からすると、17ページの図に、事業者数の増加と輸送人員の増加だけが出ているんですけども、例えばこのところで、貸切バスの収支率の変化であるとか、この辺をかぶせていくと、もう少し問題点が浮き彫りにされるのではないのかなという気がするんですが、いかがでございましょうか。

**【旅客課長】** 安全性への懸念という状況と、貸切バス、バス事業の経営状況との因果関係って、なかなか難しい話だろうと思っております。したがって、文章の中でどこまで表現できるかというのは、なかなか難しいかなという気もいたしますけれども、少なくとも図表の中で、単に事業者が増えて、お客さんが増えていきますというだけではなくて、経営がどうなっているかということも含める方向で考えてみたいと思います。

**【委員長】** 委員、委員、ご意見があればお聞かせいただければと思います。

**【委員】** 特に意見はございませんで、大変結構な、すばらしい報告書だなと思いました。規制緩和後ということをお問はず、ある意味では、今まであいまいになっていたところとか、あうんの呼吸であったようなところのバス事業の位置づけとかが、的確に、明確に示された初めての報告書であろうと思いますし、これによって、それぞれの立場の役割というものがこれだけはっきりされたということは、大変ありがたいと思います。

特に三郷市様とか、大変進んでいらっしゃるところは別にして、日本の大半の地方においては、まだまだ成熟した関係が構築されていないというのが実態だと思っておりまして、その中で、この報告書がいわばスタートラインになるというふうに思っております、ほんとうに感謝しております。ありがとうございます。

**【委員】** 十勝バスの野村でございます。私も、今、委員からありましたように、ほとんど同感でございます。こういう場に来させていただいたのもそうですが、非常に地方の声に真摯に耳を傾けていただき、それをこのような形で反映させていただいたことに非常に感謝しております。

委員の言われたように、地方の行政においても、バス事業者においても、まだまだここら辺の連携とか考え方が成熟していないので、これをバイブル的に使って、ぜひ健全な、交通制約者の足を確保できるような乗合事業を継続していきたいと考えています。

ほんとうにこのように立派な資料をつくっていただきまして、ありがとうございました。

**【委員】** 規制緩和になって、私自身も、バスの運行の問題で地方自治体と直接交渉してまいりました。当初は、規制緩和、運輸行政が国から地方へというふうな動きになりま



したけれども、それは全く形だけのもので、なかなか地方自治体と折衝しても思うような形で進まなかった。それが、時間がたつに従って、全国の各事業者も地方自治体に対して足げく交渉しながら、だんだんそういった機運が出てきただろうと思います。

今回の答申の中身を見まして、国が、地方自治体に対しても、答申の内容をもっと積極的に指導していくとか、あるいは広報していくというふうな文言が入っておりますので、非常にありがたいと思っております。私の経験からして、徐々に地方自治体の意識も高くなっておりますけれども、現実には、先ほど委員から話がありましたように、進んでいる自治体もあるんですけれども、全く交通に対する部署も、専門家もないという自治体がたくさんございますので、そういった点につきましては、とにかく早急にPRしていただいて、高齢化社会での地域の交通だとかそういったものを早く手を打っていかなければ、守っていけないじゃないかと思うわけです。

たまたま先週八ヶ岳に行きましたら、その親しいそば屋さんが、私がバスに関係しているのを知っておりますので、待っていましたとばかりに、とにかくバスがなくなっちゃうんだけれどもどうしたものだろうとか、どこに言えばいいんだろうかというふうなことを真剣に聞いているんですね。だんだんと地方はそういうふうな実態になりつつありますので、行政としても、高齢化社会における地域、あるいは都市交通もそうですけれども、そういった人たちの足をどうやって確保するか。

今回の答申によって、事業者のほうも元気が出てくると思いますし、自治体のほうも、こういった方針が出れば、またいい方向に行くんじゃないかと思っておりますので、ひとつ関係のご努力をお願いしたいということがございます。ありがとうございました。

**【委員長】** ありがとうございます。今お三方からご指摘いただきましたけれども、「はじめに」のところのちょうど真ん中辺に、こんな文言が書かれています。そのとおりで、ぜひこれを実践に移していくことが必要だろうと思うんですけれども、「そのなかでも、元気なバスが走っている地域がある。元気なバスが走っている地域では、バス事業者のみならず、地方公共団体や地域住民など関係者がバス活性化に向けて積極的に取り組んでいる」、こういういい事例があるので、この事例が全国展開するよというところが委員のご指摘だろうと思います。

そのほかいかがでしょうか。

一わたりご意見をちょうだいいたしました。文言の微調整はまだやらなければいけない点がございますが、最終的な取りまとめという形で、基本的にはこの報告書をベースに、

微調整に入ってよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。微調整につきましては、再度委員の皆様方にお集まりいただくというのも恐縮でございますので、もしよろしければ私にご一任いただくということをお諮り申し上げたいんですが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。では、責任を持ちまして、今日出されましたご意見を反映するように、微調整をさせていただければと思います。

それから、前後いたしまして申しわけございません。なお、お読みいただいて、ここはこうすべきだというようなご指摘がないとも限りません。時間を区切って恐縮でございますが、22日の金曜日までに、メールなりファクスで事務局にお寄せいただければ、大変ありがたく存じます。それを踏まえまして、最終的に微調整をやらせていただきます。

それでは、最終的な報告書の取りまとめのスケジュールにつきまして、事務局よりご説明をちょうだいしたいと存じます。

【生活交通対策室長】 ありがとうございます。ご意見をちょうだいいたしましたので、直しまして、確定させたいと思います。ちょうど来週なんですけれども、27日の水曜日に、確定したものをプレス発表したいと思っております。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。そのような形で、最終的な方向に進ませたいと存じます。

最後に、委員のほうから、何かご意見があればと思います。

【委員】 皆さんほんとうにお忙しい中を、私たちバス事業の案件につきまして真剣に討議いただきまして、ありがとうございます。

全国のバス業者は、ほんとうに真剣にやっているんですけれども、報いられないものもある。今、皆さん方のお話の中でも、市町村でほんとうに真剣にやっているところでも、私たちの言葉を全然信用してくれないところもあるというようなことで、苦境の中にありましたが、きょうは立派なものが出てまいりましたので、私たちも一丸となって、なお一層、国民の最後の足だという、さっき申し上げましたけれども、地方に行っては確かにそうなんです。

欧米に行きましても、先進国に行きましても、路線バスなんかは補助金なしではやっていけないんだ、補助金があって初めて社会のインフラとしてのバスの足が確保できるんだ

という認識でやっているようですが、私たちは、補助金も当然必要なんですが、民間業者として最大限の努力をして、その後で、どうしてもというのは社会に訴えてやっていきたい、それぐらいの気概を持っています。ですけれども、地方ではそれだけで間に合わない状況になっておりますので、先ほどから申しました、補助金の問題、人間が生活するにはどうしても足だけは必要だということを認識していただいて、皆様のご協力とご指導をいただきたいと思います。

大変長いこと貴重な時間を、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。本日も、長時間にわたりまして大変貴重なご意見をちょうだいいたしました。私自身、冒頭に申し上げたんですけれども、自動車交通局長がまだ課長の時代に、ご一緒させていただきまして、需給調整規制廃止に関する環境整備についての運政審答申に参加させていただきました。本日取りまとめられました報告書は、その後の経緯を踏まえまして、過疎地域だけじゃなくて、地域別に議論しなければいけない、その観点から検討いたしました。Ⅰ部では、関係者の連携、これこそがこれからは必要ではないか。そしてⅡ部では、その連携をどう進めたらよろしいのかということ、可能な限り具体的に示し得たのではないだろうかと考えております。

最後に私から、大変僭越ですけれども、国土交通省と委員の皆様方をお願い申し上げたいと存じます。この報告書は、おそらく委員の方々お一人お一人の意見を伺えば、若干ニュアンスが違う点もあろうかと存じます。しかしながら、ここでご議論いただいた大筋はこれでよろしいという共通認識を確認させていただいたように思います。したがって、これからは行政の場に仕事に移りますので、ぜひ、この報告書で訴えられました点が最大限、行政の場で反映されるように、ご尽力をちょうだいしたいと存じます。

もとより予算折衝とか、あるいは他省庁との連携等々につきましては、いろいろ問題があろうかと承知しておりますけれども、難局に当たられましたら、ぜひこの小委員会の雰囲気をもう一度思い出していただきまして、何とかそれに当たっていただき、行政で私どもの考え方が反映されるようなご尽力をお願いしたいと存じます。

それから、委員の皆様方には、お願いというよりは御礼のほうが先になるんですけれども、私の進行が不手際だったものですから、十分なお発言がいただけなかったというケースがあろうかと存じます。しかしながら、不手際を補って余りある熱心なご議論をちょうだいできたということで、大変深く感謝申し上げます。

それから、再三にわたって申し上げましたけれども、平成11年答申、それから平成1

9年のこの報告書というように、一生懸命検討されてきましたけれども、これが未来永劫続くというわけではございませんで、委員のご指摘にもございましたように、また環境が変わると、検証し直さなければならない、あるいは新たな体制を構築しなければならない、そういうときが来るのではなかろうかなと思います。その際には、ぜひ委員の皆様方の高いご見識を、またお願いしたいと思います。これは私が言うべきことではないと思いますけれども、この取りまとめに参加させていただきました一員といたしまして痛切に感ずるものですから、あえて言わせていただきたいと存じます。

最後になりますが、事務局から何かございましたら、よろしくお願ひしたいと存じます。

**【自動車交通局長】** 最後ですので、一言あいさつさせていただきます。

思い返してみますと、今、委員長の話にもございましたとおり、五、六年前、悩みながらスタートしたバスの規制緩和チームを、こういう形で、また委員長にお世話になりながら、私も担当局長としてかかわらせていただきまして、規制緩和した後の諸問題について、ほんとうに各委員から熱心にご議論いただいて、大変感謝しております。

今、委員長がおっしゃったこと、ほんとうに重く受けとめまして、せっかくつくって、まとめていただいた報告書ですから、これを我々も行政としてしっかり受けとめて、やっていきたいと思っております。もちろん私も国土交通省だけでできることも限られておりますけれども、地方の運輸局、バス協会、あるいは関係の皆さんにまたご相談させていただきながら、この方向を的確に進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

12回、熱心にご討議いただきまして、改めて感謝申し上げます。ありがとうございました。

**【委員長】** それでは、以上をもちまして、今後のバスサービス活性化、検討小委員会を閉会とさせていただきます。ほんとうに長い間、大変ありがとうございました。

— 了 —