

第1回運輸TF議事概要（国土交通省ヒアリング）

1. 日 時：平成19年10月10日（水） 11:15～12:15
2. 場 所：永田町合同庁舎2階 第2共用会議室
3. 項 目：「乗合バス事業の新規参入状況と自治体の関与について」
国土交通省からヒアリング
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査

【国土交通省】自動車交通局	旅客課長	藤田 耕三
自動車交通局	旅客課調整官	蔵持 京治
自動車交通局	総務課企画室長	後藤 浩平

5. 議事

中条主査 それでは、「運輸タスクフォース」のヒアリングを開始させていただきます。

今日はいろいろとお知恵を拝借したいところがありまして、そういう点で少しざっくばらんに御意見をお伺いしたい。

こちらから質問は前もって出しておりますので、それについての御説明をまずはいただくというところでお願いします。

藤田課長 国土交通省自動車交通局旅客課長の藤田でございます。よろしく願いいたします。それでは、御質問に沿いまして、簡単に私どもの認識を御説明させていただきます。

まず、改正道路運送法が平成14年2月1日に施行され、その後の乗合バス事業の新規参入の状況についてということでございます。

お手元にグラフの資料をお渡ししております。過去10年ほどの乗合バス事業者の数でございますけれども、少しずつ増えておりますが、今現在500を少し上回るくらいの事業者の数になっております。新規の事業許可をした、いわゆる4条に基づいて新規の乗合事業の許可をした、その数をこのグラフの中で赤で示しております。平成14年以降の数でございます。ごらんいただいておりますのとおり、14年41社、翌年が39社、15社、5社とだんだん減ってきておりまして、累計でちょうど100社ということでございます。

この内訳を見ますと、その次のページでございますけれども、新規の4条許可を出した事業者と申しましても、中身はさまざまでございます。実は一番多いのは、この2ページの資料で「子会社化」と書いたクリーム色の部分でございますけれども、これは、既存のバス事業者が主としてコスト削減のために地域ごとに分社化していくという取り組みをこの間行っておりまして、これが一番多く累計で57社でございます。これは、いわば経営形態の変更でありまして、いわゆる新規参入というものとは少し分けて考える必要があるのかなと思っております。

それから、赤いところが「21条から切替」と書いてございますけれども、21条と申しますのは、貸切バスの許可を与えまして、それに乗合の許可を与える、こういう運用をしていた路線がございます。一部のいわゆる廃止代替バスでありますとかコミュニティバス等につきましてはそういう運用をしております。これを4条に切り替えたという事例でございまして、これも新規参入というものは少し違う、運行の実態としては変わらない法律上の区分の変更だと考えております。

そういう意味で申し上げますと、いわゆる純粋の新規参入といえますか、ほかの事業から新しく参入して路線を始めたという意味では、この青い部分に限られるわけでございます、これが30社でございます。100社新規参入がございましたけれども、このうち純粋の新規参入という意味では30社ということでございます、さらに、この30社の中には高速バスに参入したようなケースもございますので、一般の路線バスという意味ではかなり限定的だと言えるのではないかと考えております。

具体的なケースといたしましては、例えば市内と空港でありますとか、あるいは大学でありますとか、そういった比較的定型的・安定的な需要が見込める路線、こういったところへの参入が散見される、こういったのが現状ではなからうかと考えております。

それから、2点目でございますけれども、乗合バス事業への新規参入がそれほど進んでいない理由は何だろうかという御質問でございます。

今申し上げましたとおり、確かに乗合バス事業は、平成14年2月に需給調整規制を撤廃いたしまして、一定の要件さえ満たせば新規参入できるということになったわけでありまして、その参入の状況というのはかなり限定的でございます。この理由はいろいろあるかと思うのですが、私ども、基本的にはバス事業の実態といえますか、市場の大きさ、収益性、そういったところに原因があるのかなと考えてございまして、基本的には、全体としてバスのお客さんというのは、相当長い間にわたって減少傾向にございます。

3ページ目に「乗合バスの輸送人員の推移」がございまして、これは平成に入ってから数字だけを掲げておりますが、既に昭和40年代からずっと一貫して減少を続けております。そういった意味で、実態として申しますと、ほとんどの地域で赤字経営を強いられながらバスを運営しているというのが実態でございまして、基本的には収益を見込むことのできる魅力的な市場が少ないといったことが、この新規参入に限られているといった状況の背景にあるのではないかと考えております。

地域別の収支の状況を資料の4ページ目、最後のページにつけておりますけれども、これは、100を超えれば黒字、100未満であれば赤字、こういう意味でございまして、ほとんどの地域、特に地方部を中心に大幅な赤字になっております。こういった状況の中であえて参入しようとする企業がなかなか現れないといったのが、この間、規制緩和後の状況ではなからうかと考えております。

背景といたしましては、規制緩和を契機といたしまして、既存バス事業者はかなり大幅にコスト削減に取り組んできているという実態もございまして、そういったことが一つの背景としてあ

るのかなという気がしております。

それから、3点目でございますけれども、バス事業への新規参入に際して地元自治体の関与が問題であるという意見もあるが、どう考えるか、こういう御指摘でございます。

まず、事実関係といたしまして、新しく参入しようとした企業と地元自治体との間で調整が問題になったケースとしては、京都市の事例を承知しておりますが、そのほか、特にそれに類似した事例がたくさんあるという認識はございません。特に個別のケースとして私どもが認識しているのは京都における事例といった程度でございます。

そういう前提でありますので、一般的な話として申し上げますと、まず前提といたしまして、今の仕組みといたしましては、御案内のとおり、事業の許可申請がなされた場合に、道路運送法に基づきまして手続を進め、基準を満たしている場合には許可をする、こういった手続になっておりまして、制度の上で乗合バス事業の許可に当たりまして地方自治体が関与する仕組みにはなってございません。制度の上では、あくまでも申請者と私どもの関係で処理されるということでございます。

ただ、実態といたしまして、自治体の立場を考えました場合に、地域におけるいわば総合的な行政機関として、地域づくり、まちづくり、あるいは観光振興、いろいろな視点から公共交通のネットワークに関心を持つということは大いにあり得るし、ある意味当然のことであると思っております。そういった意味で、新規参入ということも含めまして、地域の自治体は何らかの関心を持ってそれに意見を述べる、あるいは何らかの関与を行うということは、これはあり得ることだと思っておりますし、今後むしろそういった事例が増えてくるのではないかと思っております。

現に、私どもの実感といたしまして、地方自治体が公共交通のネットワークに対して関心を持ってきた度合いというのは、近年だんだん強くなっているような気がいたしております。その一つの表れが、例えばコミュニティバスを運行するといった形で自らネットワークの一部を形成するというふうな動きも出てきておりますし、そういった流れの中で、民間バス事業者のものを含めてネットワーク全体に関心を持つということはあるだろうと思っております。ただ、基本的には、その場合の自治体の立場というのは、あくまでその地域を代表する立場でございますので、いろいろなその地域の多様な意見を反映させて、かつ透明性の確保された形で関与していくといったことが求められるのではないかと思っております。その限りにおいては、私どもとしても地域の立場に理解を示しながら行政を進めていく必要があるのかなと思っておりますが、最終的には、これらの関与というのは、基本的に事実上の行為として行われるものでありますので、冒頭申し上げましたとおり、法律にのっとって申請があれば、法律にのっとって私どもも処理していく、こういうことで処理されていくのだろうと思っております。

大変簡単でございますが、取りあえず以上でございます。

中条主査 ありがとうございます。

まずデータについての確認ですが、乗合バス事業者、これは先ほど御説明ありましたが、これは4条免許ですよ。それで、これは後で結構なんですが、参考のために、21条と80条の事業者数も可能な範囲で後で資料をいただいでよろしゅうございませうか。お願いいたします。

それから、もう一つ、既存の事業者のコスト削減が進んでいるというお話がありましたけれども、これは何か、そのコスト削減が進んでいるデータの的なものはございますか。

藤田課長 はい、それもございます。典型的には、やはり人件費だと思うんですけども、現象として申し上げれば、この間、バスの運転者、特に民営バスであります、人件費水準が相当下がってきておまして、それは統計の上でも明らかになっております。それを含めてコストの推移というのはお示しできると思います。

取りあえず、今手元にあるものとして申し上げますと、民営バスの運送部門の給与の推移を見ますと、平成8年に年収が631万円ございました。これが一貫して低下を続けておまして、17年には479万円という水準になっております。これは、恐らく先ほど申し上げた分社化でありますとか、あるいは管理委託という手法で子会社に委託をする、こういった手法で相当人件費の削減を図ってきた結果だろうと思っております。

中条主査 お手数ですけども、では、それも後で資料をいただければと思います。

藤田課長 はい。

中条主査 ありがとうございます。

それで、お知恵を拝借したいことですが、要するに実質的な新規参入は少ないよねということがあって、それで、これをどう見るのかと。先ほどの御説明だと、全体的に市場が小さくなっているんだから、そうそう新規参入というのはないと。これは普通、常識的に考えてそうだと思うんですね。ただ、どうも見ていると、どっちかと言えば、高速バスの部分は新しい路線とかそういうところで参入していくところがあるわけですけども、地域の一般乗合の方は、やはり自分のテリトリーは守っていて、外へ出て行って活躍しようという部分が余り見られないですよ。要するに、競争がどれくらい機能しているんだろうかと。せっかく規制緩和をやったのにもうちょっと競争があって、どっちかという、これは競争の弊害で問題だという議論が出てくるくらい競争が活発になるとこれはいいんですけども、そういう状態にはなっていない。そのところをどう評価するか。

それは、先ほど課長さんが御説明くださいましたように、潜在的な競争も考えるからコストも削減していこうという効果があるんだと、それは一つあると思うんですね。ただ、やはりもう少しノーズ・ツー・ノーズでの競争というのが出てこないのはなぜなのかなというところなんです。その点で典型的なケースとして頭に浮かぶのが、京都市のケース。あれは典型的なケースですけども、いろいろ地方で自家用車の共同利用だとか、福祉バスだとか、そんなことを調べていると、地域交通協議会のようなものがあって、そのところでなかなか新規参入が現実的に難しいような状況がある。そういうようなことを聞いたりもするんですね。今回、地域交通協議会は、1人でも反対があったらだめだったものを多数決という形になったんですよ。違いますか。

藤田課長 御指摘の点は、いわゆるNPO等が有償運輸する際の運営協議会の件かと思えますけれども、これはまた青ナンバーと白ナンバーの関係になりますので、青ナンバー同士の話とはちょっと違う要素があるのかなという、まず前提としてそんな気がいたします。運営協議会につ

きましては一部誤解がありまして、私ども今、その誤解の払拭を一生懸命やっているんですけれども、全会一致を求めておったという誤解が一部自治体なり、一部NPO関係者にございます。これは私ども、当初から全会一致ということは一切言っておりませんで、各協議会でその議決の方法を決めてくださいというお願いをしておりますし、実態としても、無作為に選んで幾つか規約を見てみたんですけれども、大体、やはり多数決というところが多くなっております。

中条主査 それは誤解だよということをおっしゃってくださったと思うんですけれども、そこは大変いいことだと思いますが、そもそも運営協議会でオーソライズされないとだめだという点についてはどうお考えになっていらしたんですか。

藤田課長 先ほど申しましたように、これは青と白の問題でございまして、まず基本的には、やはり地域の公共交通というものは、いわゆる事業用の車両、事業の許可を受けた主体によって担われるべきであるというのが基本的な考え方としてございます。それはやはり安全性についてきちんとチェックをした事業者であること、それから、いわゆる運送の引き受け義務を負った事業者であること、こういった主体が、可能な場合にはきちんと公共交通サービスを提供すべきであるという考え方を取っております。

ただ、それだけでは必ずしも地域の輸送ニーズが満たされないケースというのがあるだろう。例えば、過疎地域で採算が取れない、あるいは非常に特殊なケースで、STS（スペシャル・トランスポート・サービス）のような福祉的な観点から必要となるような輸送、こういったものについては交通の事業者だけでは対応できない。そういった場合に、若干安全性の基準を緩めながらNPO等の白ナンバーでのサービスを提供していいだろう、こういう趣旨の制度でありますので、まず前提として、本当にその地域で青ナンバー、事業用のものによるサービス提供が不十分なのかどうか、その確認をしていただく必要があるのではないかと。その上で、ではこの地域にどういう輸送サービスが必要なのか、それはだれによって担われるべきなのかといったことを地域で議論していただきたい。その上で、必要性が確認され、かつ、それに対してNPOが適切だとなれば、それはNPOの活動として大いにやっていただきたい、こういう趣旨でございますので、青と白という関係を考えて場合には、まずその確認をしていただきたいという趣旨ですので、これ自体は非常に必要性の高い手続なのかなという気はしております。

中条主査 道路運送法が改正される前も、やはり考え方は同じだったと思うんですけれども、その当時は、青ナンバーの参入障壁が非常に高いということがあったわけです。これが、一応道路運送法が改正されて障壁が下がったわけですから、だったらもう、営業でやる人は青ナンバーを取ってくださいよねと、これは私は、一応論理的に正しい話だと思うんです。

そのときに、1つは、そもそも青ナンバーでなければいけないのかという議論があるんですけれども、それは今はちょっと置いとしまして、青ナンバーで入りたいんだけど、実質的に、道路運送法上は、もちろん要件を満たせば入れるんだと。だから青ナンバーで入りたいんだけど、それがなかなかうまくいかないの、福祉バスだとかそういう形にして白ナンバーで入る。要するにそれは、端的に言えば、地元のもとからいる青ナンバーの人たちが反対するからだと。そういうケースをしばしば耳にするんですよね。これは、自治体が反対するという話とは別です

が。そういうのはどんなふうに考えていったらいいのかということなんです。

藤田課長 そこは地元の青ナンバーの事業者が反対するから入れないという仕組みには、制度上はなっておりませんし、そこは、実態としても私ども、必ずしもそれは承知しておりません。かつては、確かに需給調整しておりましたので、利害関係者として、常に営業している人からヒアリングをしてという手続がございましたけれども、今は、基本的には、申請があれば、私どもも質的要件だけで認めておりますので、少なくとも地元の事業者の、既存事業者の反対で参入ができないということは、なかなか考えにくいのではないかと思います。

それから、今、現に白ナンバーでやっている人たち、私どもとしては、これはいろいろなケースがあると思うんですけれども、NPOの方々呼びかけておりますのは、青ナンバーでやるのが一番、それはいろいろな制約がなくてやれますので、運営協議会も必要ありませんし、それはどうぞやってくださいと申し上げております。ただ、現実、これは一概に余り一般化するのとはどうかという部分があると思いますけれども、よく聞きますのは、我々は事業としてやっているのではないんだ。したがって、青ナンバーということに対する抵抗感が非常に強いといったケースがしばしばあるように思います。

中条主査 要するに、NPOの人たちは利益を求めるといってさもないことではないということですね。

藤田課長 有体に言うとそんな感じが若干ありましてね。したがって、そもそも青いナンバーをつけたくないというメンタリティーといいますが、そういう感じは若干あるような印象を受けております。

中条主査 金もうけでやっているみたいに思われたくないということですかね。そこは確かにちょっと困るところですね。なるほどね。

あとは、要するに青ナンバーの反対というのは、どちらかというと、バス事業者ではなくて、タクシー事業者とか、そういうところから結構あるんだと。そういうこともあるんですけれども、そこも、今は、とにかく制度上は大丈夫だということなんです。実質的にどうなんですかね。

藤田課長 それは、青ナンバーで入る場合の話ですか。

中条主査 はい。

藤田課長 それは全く、実質的にもないと思います。手段としてもないのではないかと思いますね。

中条主査 こういう地方交通のことを研究している人たちが、実際に自家用車の共同利用だとかを調べてくると、必ず出てくる話があるんですね。

藤田課長 具体的には、例えばどんな話ですか。

中条主査 要するに、それがどの程度の反対かはわかりませんよ。ただ、地元のタクシー業界が反対して、それはやってほしくない。自治体にそういうことを言いに行くと。したがって、実質的になかなかやりにくいよねという話と、それからもう一つは、今度は、では白ナンバーでやろうとしたときに運営協議会がネックになるという話は聞くんですけれども、それは単なるうわさだと考えてよろしいですか。

藤田課長 ちょっとどういうケースが具体的に想定されるかわからないんですけども、タクシー事業者ということに関して申し上げますと、タクシー業者同士の競争というのは、これは規制緩和後、かなり増車競争みたいな形で起こっております、これはかなりの程度、悲鳴に近いものを私ども聞いております。ただ、そういう中でも今の運用としては自由に認めてきております。そういう実態の中で、タクシー事業と直接競合しない乗合事業のようなものにタクシー業者が特に反対するというケースは、なかなか想定しにくいような気がするんですけども。

中条主査 でも、やはりお客さんは取られる。いや、実際に取られるかどうかは別ですよ、取られるのではないかとということを考えるのはあり得るわけで、もう20年も前に、当時の運輸省さんと一緒に、岐阜県の河合村というところで自家用車の共同利用の実験をやろうとして、プランも全部できて、参加者のリストもできてという状態のところ、つぶれてしまったわけですね。これは、反対されたのは地元のバス会社と労働組合、タクシー会社だったわけです。そこは、バス路線のないところで、実際にはバス会社には実は何の影響もないわけですね。でも、反対された方がおっしゃっているのは、要するにそういうものが増えてしまったら、今バスが走っているところもそういうもので代替されてしまうのではないかと。それからタクシー業者は、もともとそのところで仕事をしているんだからと。では、どれくらいタクシーがそこを走っているかという、ほとんど走っていないんだけど、やはり危機感としてはそういうふうにお思いになるということですね。

藤田課長 そういう意味で申し上げますと、特に郡部の方の話だと思うんですけども、今の実際の地方部、特に中山間地域のようなところのタクシーの利用者というのは、例えば通院の老人でありますとか、そういう人にかかなり依存している事業者というのは、実態としてあると思います。そういうところで、例えば自治体がいわゆるコミュニティバスの形で乗合の運行形態のものを入れようとするれば、それはタクシー業者にとっては死活問題だという声が起こることはあり得ると思います。そこは、実態としてそういうことが起こり得ないかといえ、それはあり得ると思いますが、制度上それを阻止する仕組みにはなっていないですし、実態問題として、私が承知している限りで比較的多いのは、そういう場合に、運行を地元のタクシー業者に委託するとかという形でうまく解決しているケースはあるのではないかと思います。

中条主査 委託のときも、地元だと1社しかなくて隣の村の会社と競争させたら急にコストが半分になってしまったとか、そういうケースがある。やはりそれはそれなりに効果があるんだと思うんですね。ところがそれがやはり暗黙のうちに、あるいは暗黙でないのかもしれないけれども、地元の事業者が反対するとなかなかやりにくいと。ただし、確かにおっしゃるように、制度的には、国交省さんとしても何もできませんよねという状態なのか、何か知恵はないでしょうかねと、その辺のところの知恵をおかりしようと思って、今日は御相談させていただいてるわけなんですけれどもね。

藤田課長 逆に、そこはもう関与しない制度の外の話かなという気がしております、現実問題として、自治体にとって、そういうサービスを提供したときに、タクシー業者がいなくなってしまうという危機感、これまたあるだろうと思うんですね。例えば昼間の運行は乗合バスである

程度カバーできるにしても、アドホックの突発的な輸送に、ではタクシー業者がなくて対応できるのだろうか。非常に限られたマーケットの中でどういう形態がいいのだろうかということは、自治体としてもある程度考えざるを得ないところがあると思うんですね。だからその辺は、基本的には事実上の行為としての話でありますし、自治体の判断というのがいろいろな形で総合的に判断するという実態というのは、尊重されるべきところもあるのかなという気がしております。

中条主査 非常に悩ましいところがあって、これは運輸の話だけではないんですけれども、自治体に対してどこまで国が、あるいは所管の官庁が物を言えるかということがあって、それはもう自治体が決めるものだとか制度的に決まっているものについては、なかなか物が言えないと。そうすると、自治体が勝手なことをやってしまった場合に国として何もできないという状況があって、確かに京都市のケースの話は唯一の例なのかもしれないけれども、実は、運輸以外のことに目を広げるとたくさんあるわけですよ。そういう点をどう考えたらいいのか、どうしたらそういうものを是正していけるのか、その辺もお知恵を拝借したいところなんです。

藤田課長 その交通の便に限って、冒頭申し上げましたが、自治体の判断というのをどう見るかですね。ある程度の計画性みたいなものが必要だという発想も、特に公共交通の分野ではあるんだと思うんですね。それを自治体が関与することによってそういうものやっぺいこうという傾向も出てきているんだと思います。それは、一概に否定できないのかなという気がしております。

ただ、それをどこで恣意的な関与と区別するかといえ、そこはやはり手続面の透明性なり、住民の監視なりということに求めていくしかないのかなと思っております。

中条主査 例えば京都のケースだって、新規参入が結局のところ実質的に阻止されたという状況があります。その結果、京都市交通局のバスは競争にさらされなくなってしまい、京都市としてはそっちに一般財源から補助していかなければならないわけで、結局改善は全然できませんよねということになってしまう。それは、結局のところ京都市民が負担しなければいけなくなりますよね。「あなたたちの市長さんが選んだことなんだから、それはあなたたちの責任ですよ」と割り切ってしまうのは、あり得る考えだと思うんですけどね。

ただ一方で、せっかく道路運送法を改正して、大騒ぎまでして改正をして、国交省さんも苦労されて規制緩和委員会も苦労したんですけれども、それなのに、そういうことで新規参入が抑えられるというのは、担当官庁さんとしてどう思っているのかなというかですね。

藤田課長 京都市のケースは、私ども今から振り返って必ずしも正確な事実関係を承知する立場にもありませんので、基本的にもう、御案内のことかと思っておりますけれども、私どもとしては事業許可まで出した、もう既に許可しましたということまで行ったわけでありまして、道路運送法という制度の運用としては、きちんと競争的な状態ができる環境までは行ったわけですね。その後には運行に至らなかったということでもありますので、ここは、少なくとも運送法の世界の問題ではないだろうなというのが一つございます。

それから、今の競争状況といいますか、参入に伴う直接的な競争が少ない状況をどう評価するか、これはなかなか私どもとしては難しいところなんですけれども、これも繰り返しになります

が、少なくとも潜在的な競争圧力というのはかなり感じている事業者が多いと思います。そういう意味でのコスト削減については相当進んできたというのは、これは一定の評価ができるのではないのかなと。遅ればせながらでありますけれども、公営の方も最近かなりそういう動きが出てきておりますので、そういう意味では規制緩和の効果というものの、それも一つの効果の表れ方ではないかと考えています。

中条主査 京都市の場合、通常の場合に比べて許可まで時間がかかっていたような気がするんですが、それは何か国交省さんとしてはお考えになるところがあったんですか。

藤田課長 あれは、純粹に技術的に審査に時間がかかっているということだと認識しております。要は停留所の確保ができていない状況の中で申請が出てきたと。そういう状況の中では許可することができないので、それを待っていた、基本的にはそういうことだと思っております。

中条主査 これは、郵便の場合も同じような問題があるんですけども、郵便の場合はポストの話で同じことがあるんですが、停留所なんかを共同で使わせるというような、そこまでは国交省としてはお考えになっていないんですか。

藤田課長 基本的にバスというサービスをどう考えるかなんですけども、バスというサービスの要素として、やはり路線というものがあって、運賃というものがあって、停留施設、どこで乗降させるか、これはやはり一つ、パッケージの商品だと考えると、やはりそこは商品の自由な構成要素の一部ですから、それを自ら設置し、それで経営している人の利害というものを尊重しなければいかん部分はあるんだろうと思っております。

ただ一方で、例えばターミナル性の高いような地域、駅前とか、そういうところで理由なく排除するということは、実質的に競争が働かないこととなりますので、そういうケースにおいては、例えば安全上問題がないとか、そういうときにきちんと明確な基準で共同利用を働きかけるような、こんなことはあり得るんだろうと思っております。ただ、停留所一般については、やはり一つのサービスの重要な構成要素であるという性格が強いのかなという気がしております。

中条主査 ターミナルの点については、例えばタクシーもそうですけれども、構内の乗り入れとか、そういう点についてはある程度、これは国交省として物を言っていくというお考えですか。

藤田課長 先ほどターミナル性の強いと申し上げましたが、別に駅前ターミナルという意味ではなくて、路線の集中するような、だれが見てもここに集まるよねというようなところという意味でございます。駅前ターミナルの問題というのは、これまた、いわゆる管理者はだれかという問題を含めて非常に複雑な問題がございますので、今直ちに私どもの方で、こうすべきだ、あるいはこうしたいということは持ち合わせておりません。

中条主査 話を京都市のケースに戻しますと、新規参入するものにとっては、効率の悪い事業者がいるところに参入していくというのが、これはやはりビジネスモデルとしては一番いいわけである。ところが、そういうところに参入していきると京都市のケースみたいなことになると、これは、結局参入の準備のコストがかかっただけでだめになってしまう、ばかばかしいね、そういうように新規参入者が思ってしまうのかなという懸念を若干持っているのですね。

藤田課長 そこはどうなのでしょう。私どもとしては、先ほど申し上げたように許可まで出してしまった事案ですので、なかなかですね。

中条主査 やることはやったという感じですね。

藤田課長 ここから先はなかなか、その間の事実経過を含めて必ずしも承知しておりません。京都市のケースで最終的にどういう判断をされたのかということを含めて承知しておりませんので、何とも言いづらいところがあるんですけども、公営の問題は公営の問題として、やはりそれは、もう少し情報開示もしながら、きちんとその地域で判断していただくしかないのかなという気はしております。

中条主査 私自身は必ずしも賛成ではないんですけども、規制緩和をやった最初の時点のときには、少し新規参入を優遇してやって、非対称規制をしてやって入りやすくするということがあるわけですが、国交省さんとしては、そこはもう何も考えないというお考えですか。

藤田課長 基本的には、バスについてはそういうことだと思います。法制度の運用という意味では、何度も申し上げておりますけれども、基本的には、平成14年2月を境にかなり劇的に変わったと思っております。ただ、そこから外の話はなかなか私どもとしてはいかんともしがたい部分があるのかなという気がしております。

中条主査 若干歯がゆい部分というのがほかの分野でもあって、そののところは何かできないのかなと。そこをうまく国交省さんと連携して考えられないかなというようなことをちょっと思っておりますね。また何かいい知恵がありましたら是非教えていただいて、私たちでも検討したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料の件だけ、是非よろしく願いいたします。

今日はどうもありがとうございました。

藤田課長 どうもありがとうございました。