

平成26年 5月29日

◎三石委員長 ただいまから産業振興土木委員会を開会いたします。 （10時00分開会）
お諮りいたします。

日程については、お手元にお配りしてある日程案によりたいと思いますが、御異議ありませんか。

（異議なし）

◎三石委員長 御異議ないものと認めます。

それでは、中山間対策・運輸担当理事所管より、中央地域の公共交通の再構築について報告を行いたい旨の申し出がっておりますので、これを受けることといたします。

最初に、中山間対策・運輸担当理事の総括説明を求めます。

なお、理事に対する質疑は、課長に対する質疑とあわせて行いたいと思いますので、御了承願います。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 中央地域の公共交通の再構築につきましては、去る4月28日に検討会から再構築スキーム案についての提案があり、その内容及び県としての受けとめにつきまして、4月30日の当委員会で御報告をさせていただきました。

その後、行政に求められております新会社への出資やバス路線維持のための補助制度のあり方などにつきまして、関係市町村とも協議・調整を行いました。

執行部としての考え方を整理いたしましたので、御説明させていただきます。

まず、出資についてでございますが、県中央地域における公共交通事業が土佐電鉄と高知県交通の両社では事業継続が困難となっている中で、公共交通を存続させ、将来にわたって持続可能なシステムとしていくためには、当面は行政が100%出資し、経営に主体的に関与することが望ましいとの考え方のもと、県といたしましては、必要出資額の50%に相当する5億円を出資することとしたいと考えております。

また、バス路線の維持のための補助制度のあり方につきましては、事業者の収支改善に向けた対策の実行状況なども見定めながら、必要な路線は守るとの考えのもと、県と市町村との負担のあり方なども含めまして、具体的に検討していくこととしたいと考えております。

今後のスケジュールにつきましては、6月2日に開催が予定されております第7回中央地域公共交通再構築検討会において、県としての考え方を表明し、その他の関係者の検討状況も確認させていただくこととなっております。

関係者間の協議が調いまして合意が得られれば、土佐電鉄、高知県交通、それぞれの株主総会においての両社の決議を待って、県議会6月定例会に出資金についての予算案を提案させていただきたいと考えております。

詳細につきましては、担当課長から御説明させていただきますので、よろしくお願ひい

たします。

◎三石委員長 続いて、交通運輸政策課の説明を求めます。

◎矢野交通運輸政策課長 お手元に四つの資料をお配りさせていただいております。

1点目が中央地域公共交通再構築検討会からの支援要請に対する検討状況等について、2点目が参考としましてバス路線の現状について、3点目が事業再生計画案について、4点目が中央地域公共交通再構築スキームに係る出資金についての四つでございます。

まず初めに、中央地域公共交通再構築検討会からの支援要請に対する検討状況等をごらんください。

1の10億円の出資につきましては、4月30日の委員会で御報告させていただいたところでございますが、4月28日に開催されました第6回中央地域公共交通再構築検討会におきまして、実態債務超過の解消のため、あるいは必要な設備投資資金の確保との二つの理由によりまして、行政に対して10億円の出資の要請があつてございます。

この要請に対しまして、県といたしましては、まず現在の中央地域の公共交通の利用者が、路線バスでは年間約393万人、路面電車では年間約610万人、合計で年間およそ1,000万人という多くの県民に利用されていることを踏まえまして、現状においても、公共交通が県民生活に果たす公益的な役割は大きいものと考えてございます。

さらに、今後の人口減少や高齢化の進展を踏まえまして、交通弱者の交通手段として、また都市部のコンパクトシティー化の基盤として、将来的にもその公益的な役割はより一層大きくなるものと考えてございます。

このような考えに立ちましたとき、土電と県交通の2社が大変厳しい経営状況にある中で、公共交通がストップし、県民生活へ多大な影響を及ぼすような事態を避けずとともに、一時的な対症療法ではなく、公共交通を将来にわたっても持続可能なものとしていくためには、公共交通の維持確保に一定の責務を有します行政がこれまで以上に積極的に関与することが必要な状況にあると考えております。

県といたしましては、公共交通を運行する事業者が、安定的な財務基盤や設備投資資金を確保し、公益性の高いバス路線を確実に守っていくためには、当面は行政が新会社に対して100%出資することにより経営に主体的に関与することが望ましいとの判断に至りました。

従いまして、今後のバス路線の維持につきましては、まず県は複数市町村にまたがる広域的幹線的路線のうち、公益性が高く維持が必要な路線であつて、事業者が最大限の経営努力を行ったとしても採算のとれない路線につきましては、広域的な行政主体として関与することとし、市町村におかれましては、各市町村の住民の皆様が、病院や学校などへの移動のために必要不可欠な市町村内の路線について地域住民の日常生活に密接に係る市町村が主体的に関与するなど、それぞれが将来にわたって公共交通を維持する役割を担う

ものと考えており、県と市町村の役割が同等であるということ踏まえまして、県の出資額は全体の50%に相当する5億円が適当だと判断いたしました。

今後そういうことで、議会の皆様にお諮りすることと考えております。

次に、バス路線の維持のための補助制度の見直しにつきまして、御説明させていただきます。

中央地域公共交通再構築検討会からの要請は、まず公益性が高くその維持が必要となるものの不採算である路線については、事業者が最大限の経営努力を行ったとしても維持することが困難な場合があるため、引き続き行政による補助が必要であり、そうした路線は今後の人口減少などにより拡大していく可能性があることから、今後もそれらの路線を維持していくためには、バス路線維持のための補助制度について見直しが必要というふうな提案がなされてございます。

このような要請に対する県の考え方をお示しします前に、まず高知県の路線バスの現状について御説明させていただきます。

別紙の参考、バス路線の現状についてをごらんください。

2ページをお開きください。

県内全体の路線バスの状況を類型分けしたものでございます。

左のほうでございますけれども、県内のバス路線は総計で431系統でございますけれども、そのうち右下に記載しておりますとおり黒字路線は62系統で全体のわずか14.3%でございます。残りの369系統、85%が赤字路線となっております厳しい状況でございます。

なお、この赤字路線のうち290系統が国、県、市町村の補助を受けておまして、そのうち国庫補助制度の対象となっている路線が24系統、県の補助制度の対象となっている路線が8系統でございます。

これらについては、公益性が高く、維持が必要な路線として広域的・幹線的路線と位置づけまして、国の協力を得ながら県と市町村で支えております。

そのほかに市町村が単独補助や委託により運行している路線が258系統ございます。

これらは、基本的に当該市町村内で完結する路線でございます。地域住民が病院や学校などへ行く交通手段として、当該地域で支えています。

なお、このような路線の名称は現在定義がされておられませんけれども、今後は、市町村との協議のもと、地域生活路線として御了解をいただければ位置づけて考えていきたいと思っております。

次に、現在は各種補助制度の対象となっていない自主運行路線141系統でございますけれども、このうち赤字路線が79系統ございますが、これらについても、その路線の必要性を検討の上、当該市町村で支えていただきたいと考えております。

3ページをごらんください。

これは、今回統合予定の土電、土佐電ドリーム、県交通の運行している路線を2ページと同じように類型化したものでございます。

詳細な説明は省略させていただきますけれども、国の協力を得ながら県と市町村で支える広域的・幹線的路線のうち、県の補助対象路線につきましては、この中央地域では現在のところ該当がございません。

4ページをお開きください。

県内の補助対象路線につきまして、制度の概要や課題などについてまとめさせていただいております。

まず、左の端の国庫補助路線でございますけれども、これは複数市町村にまたがる路線でございます。公益性が高く維持が必要な路線として、国の協力を得ながら県と市町村で支えている路線でございます。

この路線の課題といたしましては、国の補助基準を下回った部分は市町村が負担するという補助制度の設計上、利用者の減少に伴って市町村負担が増加するという仕組みとなっております。

中央部の県補助路線につきましては、国庫補助路線と同じく複数市町村にまたがる路線のうち、輸送量などにつきまして、国の補助要件を満たさないという路線につきまして平成25年度から県独自の補助制度として創設したものでございます。

この課題といたしましては、人口減少などにより利用者の減少が想定されますことから、今後、国庫補助路線の要件を欠くということになって、県補助路線に組み入れられる路線の増加が予想されております。

右端の市町村補助委託路線につきましては、主に当該市町村内で完結する路線でございます。地域住民の生活のために必要であり、当該市町村が市町村独自の補助制度や事業者への運行委託によって支えている路線でございます。

課題といたしましては、多様化した地域のニーズに応えるために、路線バスからデマンドタクシーなどの代替の交通手段への移行の検討が必要になってくると思われま

す。これらのバス路線の維持に向けた基本的な考え方を整理いたしますと、まず、広域的・幹線的な路線につきましては、公益性が高くその維持が必要となるものの、事業者が最大限の経営努力を行ったとしても不採算となる路線でございます。複数市町村にまたがり、一定以上の利用者が見込めるという路線につきましては、地域社会における生活の維持に必要不可欠な社会的インフラと位置づけまして、国の協力を得ながら市町村と県で支える必要があると考えております。

次に、公益性が高くその維持が必要となるものの、同じく事業者が最大限の経営努力を行ったとしても不採算となる路線であって、各市町村内の住民の皆様が地域にある病院や学校などの公共施設や商業施設へ移動するために必要不可欠な路線につきましては、地域

生活路線として当該市町村が支える必要があるというふうに考えてございます。

5 ページをごらんください。

ここでは、各種補助制度の対象となっておりません自主運行路線、141系統についてまとめさせていただきます。

まず赤字路線79でございますけれども、不採算ではございますが、運行回数や輸送量などが各補助対象要件を満たさないため、補助対象路線となっていない路線でございます。多くの人口を抱える高知市内の路線が多いことから、事業者の経営努力によっては、経営改善の効果が発揮しやすいという特徴もございます。

ただ、課題といたしまして、①の黒字路線や補助路線の維持に必要な不可欠な路線として回送的な路線、例えば、夕方の便で一宮営業所から土佐塾に向かうための路線でありますとか、朝の便で一宮営業所から横浜ニュータウンに向かう路線として、営業的な路線ではないものの回送的にそういう路線を構える必要がある路線でございますとか、②の利用者の減少に伴いまして赤字路線化しておりますものの、路線存廃の議論に至っていない路線、③の利用者は比較的多くございますものの、市内の200円均一路線ということから、経費に見合う収入が上らない路線などが存在いたします。

また採算性のある黒字路線は、高知市内を中心に存在いたしますものの、今後利用者の減少が伴いまして赤字路線となる可能性も抱えてございます。

これら自主運行路線の維持に向けた考え方といたしましては、事業者の経営努力によって効率化や収益拡大を図っていくべきものでございますが、地域住民にとって必要な地域生活路線として、当該市町村が位置づけた赤字路線につきましては、補助や委託化などによりまして、当該市町村で支えていただく必要があると考えております。

以上が県内のバス路線の現状でございます。

それでは、先ほどの中央地域公共交通検討会からの支援要請に対する検討状況等の資料にお戻りいただきまして、ただいま御説明させていただきましたようなバス路線の現状を踏まえまして、バス路線の維持のための補助制度の見直しにつきまして、県といたしましては、新会社において、まずは路線ごとの収支採算性をしっかりと把握していただき、収支改善に向けて徹底した経費削減と増収対策を実行していただく必要があると考えております。

その上で、不採算路線の維持のための事業者負担の軽減につながる補助制度の見直しにつきましては、事業者の経営努力の実行状況なども踏まえながら判断してまいりたいと考えております。

また、国庫補助対象路線につきましては、補助金の補助制度設計上、今後とも市町村負担の増加が見込まれますことを踏まえまして、県としても平成27年度当初予算に向けまして、具体的にどのように対応できるのか県と市町村の役割分担も含めて協議してまいりた

いと考えております。

次に、裏面をごらんください。

今後のスケジュールを記載してございます。

あすでございますけれども、今月中に金融機関の債権放棄につきまして、関係する金融機関からの同意が得られるというふうな予定でございます。6月2日に予定しております第7回中央地域公共交通再構築検討会におきましては、事業者の株主や社員へのこれまでの対応、あるいは金融機関の同意の結果、そして、私ども自治体執行部の出資に対する意向を報告させていただく予定でございます。

6月上旬には各社の定時株主総会の招集通知が発送されまして、6月下旬に定時株主総会が開催される予定となっております。

この株主総会で両社の承認の決議が得られれば、順次許認可等の手続きに入る予定でございます。

なお、7月中旬には金融機関によります事業者への金融支援が予定されておりますことから、その金融支援の前提が各自治体の出資についての議会の承認が必要となつてございますので、県を初め各市町村につきましても、7月中旬までに議会の議決をいただけるよう調整する必要があると考えております。

また、7月下旬には国に対し産業競争力強化法に基づく事業再編計画の認定に関する申請手続きを開始いたしまして、9月下旬にはその計画やその他の許認可をいただくことによりまして、10月1日には新しい会社としてスタートしたいと、そのような計画を立ててございます。

次に、もう一つの資料の事業計画再生案について、御説明させていただきます。

この案は土電及び高知県交通が作成し、金融機関や行政に提示されたものでございます。

なお、記載された内容につきましては、4月3日、14日、28日の3回の検討会で示された内容を体系的に再整理したものでございまして、本日は主要な項目と追加された内容についてのみ御説明させていただきますので、御了承いただきたいと思います。

3ページをお開きください。

各社の過去3年間の財務状況を記載してございます。

まず、土電でございますけれども、中ほどのBSのところでございますが、貸借対照表のBSの借入金合計欄が、44億6,900万円となっております。

次に、県交通でございますけれども、同じくBSの純資産の部がマイナスになっておりますことから、債務超過を示しております。同じく借入金も約30億円となっております。

また、CFのところでございますけれども、フリーキャッシュフローがマイナスになつ

ておりまして、県交通は土電以上に資金に余裕のない状態となっております。

4ページをお開きください。

各社の現状を記載してございます。

財務面におきましては、土電については約15億円の実態債務超過となっていること、県交通につきましては約20億円の実態債務超過になっていることや特に資金繰りが厳しく資金ショートにより路線バスが運行停止になるリスクがあるということが示されております。

以上のことから、両社とも自主単独での事業再生が困難な状況にあるというふうに考えております。

7ページをお開きください。

検討会により提言されました再構築スキーム及び本事業再生計画案の概要を記載してございます。

内容といたしましては、両社の経営統合に当たっては、統合効果が最も期待できる組織一本化が望ましく、具体的な手法は会社分割を用いる新会社設立といたしまして、事業の継続や地域経済・地域社会への影響が限定的となります私的整理による再生を選択することが最適であること。

一方で、県や関係市町村など自治体に対して10億円の出資の要請がございまして、金融機関に対しては両社合計で約26億円の債権放棄の要請があつてございます。

なお、自治体に対する出資要請や金融機関に対する債権放棄の要請に伴いまして、事業者には経営責任の明確化と株主責任の履行が求められております。

16ページをお開きください。

新会社に承継する資産・負債等の概要を記載してございます。

会社分割の手法によりまして、新会社に承継する資産や負債の種類及び子会社の概要をまとめたものでございまして、資産といたしましては、売上債権、不動産、有価証券等、あるいは事業継続に必要な資産の承継をするということでございます。

県交通の子会社であります北部交通、東部交通、西南交通、高陵交通は新会社の100%子会社となる予定でございまして、その他両社の子会社は、原則として株式を新会社が承継することとされております。

負債につきましては、新会社には全ての商取引債務と金融債務の一部を承継し、承継しない金融債権については旧会社に残すということになってございます。

17ページをお開きください。

旧会社の特別清算を記載してございます。

新会社に資産などを承継した後の旧会社は、裁判所の管理により特別清算手続きにより清算する予定となっております。

18ページをお開きください。

産業競争力強化法に基づく事業再編計画の認定を記載してございます。

本スキームに基づく事業再生計画は、産業競争力強化法に基づく事業再編計画の認定を受ける予定でございまして、認定を受けますと新会社による不動産取得時の登録免許税が軽減されるなどの支援措置を受けることができますので、これによって新会社のコスト削減を図っていきたいと考えております。

また、国土交通省及び経済産業省より事業再編計画の認定を受けることによりまして、本事業再生計画の客観性、透明性を確保することが可能となることに加えまして、新会社は、3カ月ごとに事業再編計画の進捗状況等に関する報告書を国土交通省及経済産業省に提出することになります。

24ページをお開きください。

損益計算書でございます。

統合初年度の15年9月期でございますけれども、統合に伴う一時的な費用等が発生しますことから、約4億円を超える特別損失を計上するという事になってございまして、当期純利益は約3.5億円の赤字となる見込みでございます。

2年目の16年9月期以降は、統合によるコスト削減など経営の効率化を図ることで損益は改善いたしますので、3年目の17年9月期には、丸で囲んでございますが、この段階から私的整理ガイドラインに基づく事業再生計画の要件でございます単年度黒字を達成する見込みとなっております。

25ページをごらんください。

貸借対照表でございます。

統合時の14年10月1日時点でございますけれども、約13億円の实態債務超過の状態でございますが、2年目の16年9月期以降は、借入金も計画的に返済し、負債を圧縮することによりまして、3年目の17年9月期には、同じく丸で囲んでおりますとおり、この時期に私的整理ガイドラインに基づく実態債務超過を解消できるという計画となっております。

26ページをごらんください。

キャッシュフロー計算書でございます。

まず、統合初年度の15年9月期は旧会社における退職金や未払い金などの多額の支払いが発生いたしますため、営業キャッシュフロー、フリーキャッシュフローともにマイナスとなりますけれども、2年目の16年9月期以降は、それぞれがプラスとなる見込みでございます。

なお、フリーキャッシュフローを原資といたしまして、2年目の16年9月期以降は、銀行からの借入金を計画的に返済するという計画となっております。

このような計画から有利子負債に対する営業キャッシュフローの倍率でございますが、丸で囲んでおりますとおり2年目の16年9月以降、10倍以下、この10倍というのは借入金を10年で返済できるという水準で一般的な企業取引において利用される数値ということで聞いていますけれども、それが10倍以下となりまして、産業競争力強化法に基づく事業再編計画の要件をクリアする見込みとなっております。

以上のことから、それぞれ3年以内には私的整理に関するガイドラインや産業競争力強化法における要件を満たすこととなりますので、通常の金融取引が可能な会社として生まれ変わる計画ということになってございます。

27ページをごらんください。

主な設備投資の内容を記載してございます。

乗り合いバスにつきましては、毎年5両から6両程度の低床車両の導入、あるいは利用促進・増収対策等に要する予定でございます。

軌道事業につきましては、今までも継続的にやっておりますけれども、車輪の交換とか車両の不燃化等を考えておりまして、17年9月期には金額が膨らんでおりますが低床車両を1両導入する計画としてございます。

次に28ページをごらんください。

軌道事業について、14年3月期は収益の減少と電気代等の値上げなどの影響によりまして、利益率が低下しておりますけれども、結接点での路線バスとの連携などによりまして、生活路線として、また観光資源として利用者に継続して利用していただくとともに、イベントなどで新会社の電車ファンを増やすなど顧客層の拡大も図るということなどを取り込みまして、一定の利益を確保するという計画となっております。

29ページをごらんください。

路線バス事業でございます。

現在計画をしております系統番号化や低床車両の導入などによりまして、使い勝手のよさの向上によりまして潜在的利用者の維持・獲得を図りますとともに、統合1年目、2年目の路線再編や採用抑制など人件費ほかの経費削減によりまして収益改善を図る予定でございます。

また、右の1番上に従来より事業者負担として赤字になっていた金額分を、沿線自治体を中心とした追加の運行支援を要請中との記載がございまして、左の表にありますように統合を行い収支改善策を行ったとしても、事業者負担が1億円前後発生する見通しが示されております。

この事への対応につきましては、最初に御説明申し上げたとおり、補助制度の見直しに対する県の考え方でございます。

以上が4月28日の会議で示された再構築スキームに関する事業者が行おうとする事業再

生計画の概要でございます。

なお、最後でございますが、お手元には先日27日の関係12市町村との意見交換会において合意されました出資額の一覧表をお配りしておりますので、ごらんいただきたいと思っております。

以上で私の説明を終わらせていただきます。

◎三石委員長 質疑を行います。

◎森田委員 瀕死の状態の土電と県交通の2社を新しい会社で発足させるにあたっての県の出発の整理の仕方、よくわかりました。

まず、この10億円の出資に至る前に金融機関の債権放棄からの出発ですが、これがまずあってのその後の具体策に移っていくんだろーと思っておりますけど、そこは非常に最初の大きなハードルが超えられたなど。

それから、ここに整理されているように10億円の出資、今後も続くであろう補助金のことについて二つに分けられていますが、まず関係12市町村の6月議会できちんとその応分の出資金について、県は当事者として5億円も出すわけですし、我々も何回も聞くうちによくわかりましたけど、市町村は財政担当の人もそして首長なんかもきちんと腹に入っておりますか。

◎矢野交通運輸政策課長 検討会の構成メンバーの市町村については十分協議を重ねてまいりましたけれども、残りの市町村については確かにいろいろ情報不足だというお話もございました。

そういうことも真摯に受けとめながら、4月以降はできる限りの情報提供をさせていただいておりますし、担当者レベルの会も何回か開かせていただきまして、情報共有を図っておるつもりでございます。

そういう前提で今回の趣旨につきましても、執行部としても御理解をいただいていると思っておりますし、そういう前提で議会対応もしていただけると考えております。

◎森田委員 まず執行部として、きちんと議会の同意も必要でそこら辺のことをしっかり手を足すようにということと、それから次の路線維持のための補助制度が見直されながらも、今後も乗客人口が減る中で補助金というのはなくなったわけではないよと。だけど、統合しなければ以前より非常に多い負担が永遠に続く中で、今回のこのスキームで補助は続くけど少ない額になりながら、市町村負担が減りますというそこら辺の細やかな今後も続く補助金への説明も手が足りていますか。

◎矢野交通運輸政策課長 それは、今までも並行してやっておりましたけれども、先ほど御説明申し上げましたとおり、これから来年度の当初予算に向けまして、十分市町村の話もお伺いしながら対応してまいりたいと思っております。

◎森田委員 そんな中で、先日の新聞を読むと、おおむね公共の足を救うわけだから了と

いうことですが、今後その路線の縮小とか、便数の減とか、あるいは縮小の中で路線が途絶えるのではないかと、そんなことについて本当に今の段階で、2年後ぐらいをめどに、しっかり新しい会社の中で路線計画なんかもしていくと。

だけど、今から続く負担について快くなかなか同意できにくいという記事も読みました。まだまだ確定した話ではないですけど、本当に得心して、今後の補助についてしっかり了解をもらう必要があると思いますが、そこら辺についてはどうですか。得心して得られるという見込みですか。

◎矢野交通運輸政策課長 補助金額の多寡と密接に関係してまいります路線の見直しにつきましては、当然事業者が一義的に検討することになりますけれども、並行して行政もそれにかかわっていくと、それぞれの市町村が関与していくことになります。

その上で、補助金の見直しにつきましては、そういうふうな御意見があるということも十分真摯に受けとめまして、精いっぱい対応していきたいと考えております。

◎森田委員 それに関係して、市町村も応分の負担はしますと。だけど、本当に瀕死の状態の市町村財政の中で、今後も延々と続くそれに対して県からできる助成制度なんかを切望する声もありましたが、県においては、県からの市町村支援のスキームというところまで、考えは至っていますか。

◎矢野交通運輸政策課長 現段階でお示しできるレベルにはございませんけれども、そのような要望を踏まえた検討をこれからしてまいりたいと思っております。

◎森田委員 この大きな6,000万円、3,000万円など、その後は少額ですが、市町村の負担の重さは財政運営上、大変だろうと思います。当初の出発時点のスキームづくりの出資についてはそれやけど、今後の維持については市町村の不安はいっばいだろうと思いますので、そこら辺も一生懸命にスキームを考えてあげてほしいと思います。

それから、事業者が最大限の経営努力を行ったとしてもというのが何回か出てきてますけど、もっともっと努力や工夫をしないと。これまでバスを使う県民の使い勝手のニーズを吸い上げていない。本当に最大限の努力をしてきたのか。夜の時間帯も非常に早いし、大型バスのまま、それは車の買換え資源がなかったということもあるかもしれませんが、行政の声だけではなしに、やはりもっと謙虚に利用者の声を聞き、全体として営業収益を上げるためのあるいは乗ってもらいやすい、乗らすための努力をもっとする余地がいっぱいあると思います。

そんな中で、なかなか公共の足がしっかりした緻密な足になっていないことで、親御さんが子供の送り迎えをしたり、あるいはスクールバスの学校が多くなったり、あるいは高齢者の送迎バスができたり、あるいは病院など既にほとんどの顧客はいろんな困り込みにあって、なかなか動きにくい状態まで来ていますが、選択のはざまにいる人がまだまだいるし、それ以上に企業や学校あるいは病院や福祉施設が、負担が軽減されるならこの公共

に乗り換えようかというぐらいの部分も含めて、やはり利用者の声をしっかり聞いて、これなら私たちも乗るけどというニーズの把握をきめ細やかに利用者の立場でもっとやるべきだと思います。そこらの指導も、今後の1と2をきれいに書いてあるけど、1と2で終わらすのではなくて、継続するとすればそこから先の非常に細やかな指導あるいは指示もいると思いますけど、そこら辺はどうですか。

◎矢野交通運輸政策課長 委員のおっしゃるとおり、利用者の目線に沿った経営というのは、今までも会社に取り組んでございますけれども、今後はより一層大事になってこようかと思います。

副知事からも検討会においてそういうお話も申し上げておりますし、そういうことを踏まえた利用増収対策についても取り組みをお願いしてございますので、会社のほうも十分理解してくださっておると考えております。

◎森田委員 こういう出発時点での支度金と、今後への補助助成制度の同意を得られるなら、今後も発生し続けるであろう赤字について、できるだけ縮小して行政負担を小さくする意味でも、あるいは利用者の利便性を図る意味でも、もっと真剣に乗る人の立場で利用客増大・営業収益をふやすことが今後の大きな課題だと思いますので、しっかり指導するようにお願いします。

◎黒岩委員 この問題は大変県民の関心の高い問題でありますし、行政として10億円の投資をするということでもありますので、非常に県民の公共交通のあり方に対する関心は人一倍ですが、そういう中であるからこそ、今、県民の皆さんの言われている多くの声は、その両社の経営責任をどこまでしっかりとしていくのかということが、多くの方の関心だと思いますが、両社の経営責任をどういう形でどのようにしていくのか、見通しはどうか。

◎矢野交通運輸政策課長 この事業再生計画の中にもお示しをしておりますけれども、当然、県民の皆様にもそういうふうなお願いをする上では、経営責任を明確にするということが示されておまして、両社ともそれは十分承知の上でこのスキームに参画していると思います。

◎黒岩委員 新会社設立にあたって、具体的にどういう形で県民に示すのかということが問われてくると思いますが、県としてどのような対応をしていくのですか。

また、両会社はどのような対応を示そうとしているのかについて、わかっている範囲でお示しできる部分はありますか。

◎矢野交通運輸政策課長 事業再生計画の21ページをごらんください。

こちらにそれぞれの経営責任について具体的な記載がございます。こういうことでそれぞれが納得されて、この計画を進めていらっしゃるかと理解しております。

◎黒岩委員 大体雰囲気はわかりますが、新会社を設立して以降、赤字路線と分析した上

で、赤字路線が出ているところについて存廃の協議をするということですが、新会社の設立以降、どれぐらいの期間を経てそういう判断をする計画ですか。

◎矢野交通運輸政策課長 バス路線の見直しにつきましては、おおむね3年をかけてやっていくことになってございまして、まず今年度は、1番身近なといいますか、問題のある高知市の北部地域につきまして、取り組んでいくこととしてございます。

お手元の資料の10ページをごらんください。

年度別のロードマップということで、1番上のところにバス路線の再編・再構築ということで、それぞれ年度ごとのエリア等の考え方を示してございます。

バス路線の見直しは、会社が即できるということでもなくて地域の生活に密接に関係いたしますことから、行政の了解も当然必要ですし、あと許認可の関係も出てまいりますので、一定の時間が必要だというふうに聞いてございます。

◎黒岩委員 その場合の判断ですが、経営的にも厳しくて、赤字路線であるけれども公共性が高いという判断もあるかもしれないですし、そのあたりの存廃の判断をどういう形でされるのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 一義的には、会社としてその路線が経営的にどうかという判断で、まず路線ごとの見直しになろうかと思えます。

その上で、行政としてその路線はどこまで守るべきなのか、守るについてはどういうふうな支援・対応をすべきなのかということの協議によるものだと思っています。

◎黒岩委員 最後に、しばらくは経営に行政が主体的に関与していくということですが、人的にも派遣する考えがあるのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 現段階でまだ確定したものではございませんけれども、行政が出資し、県も5億円という金額を出資させていただくということになれば、人的な対応というのにも必要になってこようかと思っております。

◎吉良委員 各委員からもありましたように、各自治体の不安というのは、果たして今の路線が守られるのか、そしてそれによって生活に密着した足が守られるのか、その保証はあるのかという心配があると思います。

それについてはやはり前回も申し述べましたけれども、十分に説明を加えて安心していただける手立てもなさっているということなのでしたと思います。

ただ、運輸担当の副部長は全部知っていると思いますけれども、四万十町の実態について、利用者のニーズを徹底的に調査することで、2週間で10人だった乗客が、1日20人にふえたというような成果があつて、しかも家にこもりがちな高齢者も含めて、モーニング娘というふうに、みんなが集まって街までモーニングを食べに行ったりと。

そうすると、地域の商店の売り上げが上がったりという福祉的な側面から思わぬ経済的な効果も出てきて、非常に先進的だなど。

公的な部分はなかなかそういうところとは違う困難さがあるので難しいと思いますけれども、そこら辺の手法というか考え方をぜひ今後の系統だとか、路線の再編についてはしっかりと考えていただきたいと思います。

先ほどもありましたように、北部地域をまず手初めにということですが、周辺部のほうは出資率が少ないですけれども、やはり路線がかかっているところもありますので、それについての視点というか、観点というか、あるいは具体的なスケジュールについて、県としてどう考えていますか。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 委員の御質問にございました今の路線バス、電車以外のいろんな多様な移動手段のことだろうと思います。

今回は中央地域ということで、直接的に対象としておりませんが、それ以外の中山間地域には、委員御指摘のございましたコミュニティバスとか乗り合いタクシー、過疎地の有償運送、いろんな移動手段というものが各地域の実情に応じた形で進んでおります。

この1年2年で、34市町村ほとんどでそういった状況が進んできておりますので、今後中央地域の公共交通を持続可能なものとしていく中で、いろんな交通資源を活用して、いろんな移動手段というものも将来的には組み入れていくということも必要になってくるというふうに考えております。

それから、持続可能な形としてそういったいろんな手段というものもあわせて検討していくというふうなことになろうかと思っております。

◎吉良委員 出資比率からいうと全体の35%が高知市で、市町村だけでいうと7割で、ほとんどを高知市が抱えている。

福祉的な側面もそうですけれども、まちづくりの観点から、どのような路線系統が必要かとか、全体的な人の移動をどういうふうに考えていくのかということが、施設の配置も含めて重要になってくると思います。学校や病院は典型的なものですが、そこら辺は前回も高知市とのきちんとした話し合いをお願いしていたわけですが、高知市とのそういう検討について、どのように進めていくのかということもきちんとお示ししていただきたいと思います。

◎矢野交通運輸政策課長 委員からお話ございましたように、まちづくりの観点を取り入れていくというのは交通政策基本法、あるいは改正されました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の中にもうたわれてございますので、それは県はもちろんですけれども、当然市町村もそういう責務が発生するというふうに考えてございます。

具体的にこれからそういうふうなことについてどう協議をしていくかについては、まだ具体的なものは考えてございませんけれども、今後新会社の設立あるいはそれ以降について、出資されますれば、県と同じ出資者になるわけでございますので、そういうことのス

ケジュールの中でいろいろ協議を深めてまいりたいと思っております。

◎吉良委員 最後に、事業者任せにせず、やはり交通政策基本法ができましたので、行政が指導的に計画も立てていくという姿勢が大事だと思いますので、ぜひ主導権を握って取り組んでいただきたいと思います。

◎横山委員 今までの土電と県交通を支えてきたのは、利用者と株主だと思います。今、利用者の増等についていろいろ議論がなされており、今後のスキームの中で収益の拡大と利用者の拡大ということで、いろいろ話し合いがなされると思いますので、そのことについて、十分な議論をお願いしたいと思います。

それで、土電と県交通の株主についてお尋ねしたいですが、6月下旬に株主総会があり、そこで3分の2以上の賛成の議決を得ないと、今回のこのスキームの取り組みがなかなかできないわけで、行政がやることかどうかという議論はあるかと思いますが、土電は株主対策をやっていると新聞報道にあったわけですが、やはりこれまで出資して、赤字になりながらも、ずっと頑張ってきた株主に対するある程度の配慮も大切だと思いますが、今どのような状況にあるのか、またどういう取り組みを土電と県交通に要請されているのか、そこら辺はどうなっていますか。

◎矢野交通運輸政策課長 委員の御指摘のとおり、会社を支えてこられたのは利用者であり株主の皆様だということは当然私どもも重々承知しております。

株主対策につきましては、御指摘のとおり、それはやはり一義的には会社がなされることですので、県としてどうこうという話ではないですけれども、いろいろお伺いしますと4月28日にこの検討会のスキーム案が出た以降、そのスキーム案の内容をそれぞれ折に触れ、株主の皆様、組合員の皆様、社員の皆様にお話をされていらっしゃるということをお伺いしております。

◎横山委員 今の答弁で理解はしたいですが、株主は権利を失いますし、今まで投資した金額等については当然ゼロになりますので、いろいろ苦渋の決断をされると思います。

県として株主に対するいろんな要請等についてはぜんぜん考えていないということですか。

◎矢野交通運輸政策課長 繰り返しになりますけれども、やはり株主対策は当事者である会社の行う作業だと思っておりますので、今の段階で行政として立ち入る部分ではないと考えております。

◎横山委員 1番大変な部分だと思いますが、会社を清算するのかどうかというのは株主が決めることですので、そういう提案をなされて株主がどう議決をされるのか非常に注目もしていますし、ぜひ、今回の県交通と土電の再編計画、そして、また行政がやらなければならない思いを株主の皆さんに汲んでいただきたいと思います、私自身もそう思います。

それで、会社の株主対策の状況等について、説明を受けているのか、それとも今後受け

るのか、そこら辺はどうですか。

◎矢野交通運輸政策課長 4月28日以降スキームが出て、そのスキームの内容についてお話をされているということは聞いてございますけれども、具体的にどういう話であってどういうことなのかということは、会社の事務になりますので、正式なことは確認してございません。

◎横山委員 ぜひ、株主に対する県行政としての配慮ということについても、また何かの形で検討していただけたらと要請したいと思います。

それで、路線バスに対する国の補助制度そのものが、地方の都市部でのバス路線を運行するための配慮が少し足りないということで、県行政として国に要請すべきではないかという新聞報道がなされておったところですが、そこらあたりについて、市町村からいろいろ心配がありましたように、将来的には人口が減少しますし、利用者がどんどん増加するような状況はなかなか厳しい中で、やはり国にも国民の足を守るための努力をさせないといけないと思うわけです。

そういう意味において、今後、県として国に対する要請等について、どう考えられていますか。

◎矢野交通運輸政策課長 市町村の皆様からも従前からそういうふうな御要望がございまして、県としても、国の方に対して制度の改善等を要望してきた経過がございます。

なかなかオールジャパンのことでございますので、一気に繋がらないところはございますけれども、今後ともそういう要望は伝えていきたいと思っております。

ただ1点、先ほども申し上げましたとおり、市町村の皆様からのそういう要望を受けまして、平成25年度には県単補助制度も用意させていただいたということで、できる限りの対応には努めてまいったと考えております。

◎横山委員 県は各市町村の赤字路線に対して積極的な支援をされていると思います。

しかし最終的には国の補助金、あるいは今回の産業競争力強化法は、地域経済の活性化を含めての法案ではなかったかと思いますが、そういうこともありますので、やはり国の責務というのも大きいと思います。

市町村や県というのは財政的に限られていますので、国に市町村の思いや県の思いというものを伝えていくことも大事ではなからうかと思っておりますので、その点につきましても今後十分取り組みを行っていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

◎黒岩委員 金融機関の同意期限があすですが、26億～28億円と言われている債権放棄については、現段階でわかっていますか。

◎矢野交通運輸政策課長 現段階ではまだ正式な報告は頂戴しておりません。あすが期限として各行へお願いをしてございますので、あす以降の話になろうかと思っております。

◎黒岩委員 当然これを了承していただかないとスキームが壊れるわけですから、そうい

う方向での感触を得ているということでしょうか。

◎矢野交通運輸政策課長 感触としてという前提では、そのように理解しております。

◎森田委員 事業が存続していくには増収策というか、利用促進策をしないといけないですけど、ここにある土電と県交通から出てきた再生計画の中に、利用促進施策が11・12・13ページにありますけど、これなんかの格好いい切り口は、利用者というよりも机上で経営側から考えたことで、例えば11ページの最後にある既存顧客の深掘りとかあるけど、既存顧客とかあるいは潜在需要へのアプローチはもう通り一遍で、ここはもっともっと使い勝手のいいものにしないと、ほとんどタクシーに乗ったり、代行で帰ったり、家から迎えに来てもらったり、そんな人用の施策が幾らでもあるはずなのに、ここには具体的な増収策が全然載っていない。

子供が乗りやすいとか、妊婦が乗りやすいとか、こんなの誰が考えても今も既にどこでもやっています。お年寄りとか妊婦が座る席を特別につくりますって、そんなこと言わなくても、お腹が大きいと誰もがそんなシートを別に構えなくても、構えるにこしたことはないけど、譲り合いをします。

いっぱい項目はあるけど、具体的な増収策になるのはほとんどないと思う。

ここは企業側からのデスクワークの部分だと思うので、顧客獲得あるいは収益拡大の思が見えない。もうちょっと本気でニーズ調査をして、県民の公共利便に資するような改革が要ると思いますし、そこら辺については、今後とも企業が続けていくにはいかに利用者をふやすか赤字を小さくするかだと思います。

県が今後補助するにしても、補助額に跳ね返ってくることで、もっと真剣に経営努力をすべきだと思いますけど、理事に一度聞いておきます。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 今回の再構築のスキームは持続可能なシステムを標榜していますので、そのためにはどうしても使い勝手のよさを徹底的に追求していく必要があると考えております。

今後、こういったスキームが動きだして、県としても関与していくような形になってくる場合には、県としての観光政策その他もろもろの行政課題もございますので、そういったものをしっかり公共交通事業とタイアップできるような形になるように、今委員が言われたようなそういった日常生活でのニーズにも細やかに対応できることも含めていろいろ話し合いをしていきたいと考えております。

◎森田委員 持続可能な公共交通の足の確保について、持続可能なというのはその補助金の支援で持続可能なってのは絶対に許されないもので、できる限り自立しながら、経営努力を思いっきりする、その経営努力には県民の利用者目線を第一義に置くよう、県も提言してほしいし、指導してほしいと思います。

◎三石委員長 要請ということで。

◎土居副委員長 今後のスケジュールについて、23ページのところで教えてほしいですが、6月下旬に両社の株主総会があるということですが、参考までに県交通と土電の株主の数を教えてもらえますか。

◎矢野交通運輸政策課長 土電が2,000人ちょっとの数だと記憶しています。県交通は27人ということで把握しております。

◎土居副委員長 そうすると27人と2,000人ちょっとで人数的にも全然違いますよね。

県交通のほうは恐らく今の経営から見たら、今度の新会社に関しては、ある意味渡りに船と思いますのでOKも出やすいと思いますが、そうなった場合、黒岩委員も言われていたところですが、旧の役員は新会社では退任するということですが、新会社に関しては、子会社は100%出資の子会社になるということで、その子会社においても、役員になるとか云々というのはないという判断で構いませんか。

◎矢野交通運輸政策課長 現段階では細かなところまでお話できる状態にない状況ですので、ちょっと御勘弁ください。

◎土居副委員長 そこらあたりの経営責任が今後問われるところだと思いますが、今までやっていて、子会社ということはその役員にもなっているはずなので、当然役員報酬等も生じていると思います。

そういった中で、今後100%子会社になるなら、そこら辺の経営に携わるかどうかというのは非常に気になるところです。

それと、6月下旬の株主総会のときに、統合に必要な承認決議という中で、統合した時の人員整理等はどういうふうに出てきますか。

◎矢野交通運輸政策課長 当然ながら、そういうふうなことが出てまいりまして、それは4月28日の検討会の時に土電の片岡社長から一定の数が示されております。

具体的な数字としては、お聞きしておりませんので、今後、株主総会に向けて作業が進む中で明らかになってこようと思っております。

◎土居副委員長 今後、今度の定例会で議会の議決を得るころには、新会社の組織的なことは具体的にどこまで提示されるのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 6月下旬の株主総会に向けまして、株主の皆様への招集通知を発送する必要があるございます。

今の計画でいきますと、6月の中旬ということ聞いておりますが、その段階で新しい会社の一定のスタイルが見えてこようかと聞いております。

◎三石委員長 それでは、質疑を終わります。

以上で、中山間対策・運輸担当理事所管を終わります。

それでは、執行部は退席願います。

次に、委員長報告の件を議題といたします。

委員長報告につきましては、議会運営委員会の決定により、閉会中の委員会の審査事項については、各委員会の判断により、重要なものは次の定例会の開会日に委員長報告を行うこととなっております。

4月4日から本日までに開催いたしました4回の委員会の内容及び審議の概要について、6月定例会開会日に委員長報告を行うかどうか皆さんの御意見をお伺いいたします。

御意見をどうぞ。

◎森田委員 時系列で4回きちんと議会に報告して、土電と県交通の統合の進み具合を議員全員で共有するという意味で報告をされたらいいなというふうに思います。

◎西森（潮）委員 簡単にやったら。詳しいことも大体わかっているから。

◎三石委員長 それでは委員長報告を行うということで、委員長報告については正副委員長一任でお願いしたいと思いますが、御異議ございませんか。

（異議なし）

◎三石委員長 御異議なしと認めます。

よってさよう決定いたしました。

それでは、以上をもちまして、本日の委員会を閉会いたします。 （11時08分閉会）