

平成26年 4 月 30 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。(14時00分開会)  
御報告いたします。

梶原委員から、所用のため少しおくれるとの連絡がっております。

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、これに御異議ございませんか。

(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 一昨日、中央地域公共交通再構築検討会の第6回の会議が開催され、再構築スキーム案について提案がございましたので、その概要と県としての受けとめについて御説明させていただきます。

今回の検討会では、土佐電鉄、県交通、両社ともに単独での公共交通事業の継続は極めて困難であること、また、一部事業のみの統合では経営改善効果は不十分であり、安定した財務基盤を確保し、持続可能な公共交通として維持していくためには、経営統合という形がより効果的であるという前回までの方向づけを受け、今回望ましい事業再生の手法として、会社分割による新会社の設立を私的整理による手法が示されました。

あわせて、事業者の最大限の自助努力が前提となりますが、取引金融機関や関係自治体の支援が必要であることも示されました。

県といたしましては、検討会で指摘のありましたような厳しい現状を踏まえ、公共交通の維持を図るためには、今後、行政が関与度を高めていかざるを得ないと受けとめており、こうした基本姿勢のもと、今回のスキーム案については、真摯に検討していく必要があると考えております。

行政において検討が求められております支援内容やバス路線維持のための補助制度のあり方などについて、今後、関係市町村とも協議・調整等を行い、改めて本委員会に県としての考え方をお諮りさせていただきたいというふうに考えております。

詳細は担当課長から説明させていただきますので、よろしくお願いたします。

◎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 それでは、28日に開催されました第6回中央地域公共交通再構

築検討会の概要について、御報告させていただきます。

この検討会は昨年の9月に設立されまして、それ以来、中央地域の公共交通の再構築スキーム案を策定することなどを目的といたしまして、これまで5回の検討を重ねてまいりました。

お手元には第6回検討会に提出されました利用促進・増収対策についての説明資料と中央地域公共交通再構築スキーム案の検討に関する資料、さらに、本日、土佐電鉄及び高知県交通の両社長から、知事あてに提出がございました支援のお願いの文書を配付させていただきます。

まず、利用促進・増収対策について、御説明させていただきます。

2ページと3ページをお開きください。

これは、両社の社員で構成いたします利用促進・増収対策チームが中心となりまして、統合した場合の利用促進及び増収対策について取りまとめたものでございまして、両社を代表して土電の片岡社長から説明がなされました。

その要旨を説明させていただきます。

両社では、今後の利用促進及び増収対策を検討する上では、県民や観光客にとってわかりやすく使いやすい路線再編を目指すとの視点に基づきまして、三つの視点として、ふだん使いのさらなる掘り起こしと子供さんやシルバー世代、子育て世代などの交通弱者に対するサービスの向上、さらに、本県の観光にとっての課題でございます二次交通の充実による需要拡大を念頭に、系統番号化や乗り継ぎ制度の充実、バス停や観光パンフレット等への情報の表示などの組み合わせによりまして、交通弱者や子育て世代、または観光客への皆様へのアプローチなども行い、県民はもとより観光客などの潜在需要を掘り起こすとしております。

また、歴史のある電車を観光資源として捉え直すことや、電車とバスを利用した周遊観光の検討、さらに、従業員の接遇レベルの向上や「ですか」等のサービスの充実などによりまして、利用促進を図るとの説明がございました。

また、これらの施策の実施に当たりましては、優先順位の高いものから取り組むことといたしまして、関係者によるモニタリングやPDCAサイクルによる検証を行うとしてございます。

これらの説明に対しまして委員からは、これまでの短期間での増収策の取りまとめについての評価もございましたが、一方で、中央地域は中山間地域と違いまして潜在需要が大きいということから、そのような需要を取り込む視点がより重要であること。

あるいは、観光面で二次交通が課題となっておりますために、観光客が公共交通を利用して目的地に行けるという対応が必要であること。

また、県民や利用者にとって、両社が統合してよかったと実感していただけるよう、で

きるだけ早い取り組みを行うこと。

また、費用対効果の精査や実現の可能性、有効性の確認は特に重要でございますので、引き続き検討することなどの意見が出まして、両社ともこれらの意見を了承してございます。

この後に再構築スキーム案の説明と協議に入るわけでございますけれども、その前に会長のほうから、持続可能な公共交通についてイメージの共有をしたいというお話がございまして、それはどのようなものかと考えるかとの投げかけがございました。

この点につきまして、岩城副知事から、持続可能な公共交通とは、事業者の営利企業としての経済合理性と公共交通事業者の公益性を両立させることに加え、行政からの補助金に過度に依存しない効率的な経営と収益構造の確立が基本ではないか。さらに、適正サービス水準の維持と公共交通ネットワークを確立することが必要では、との説明がございまして、このような考え方を持続可能な公共交通として再構築スキーム案の検討を行うことといたしました。

それでは、再構築スキーム案について御説明させていただきます。

もう1枚の資料、緑のほうでお示ししております資料をごらんください。

1ページをめくっていただきますと、目次がございます。

この資料は三つのパートで構成されております。

1点目は再構築スキーム案の検討、2点目が新会社の事業計画の見通し、3点目は今後のスケジュールでございまして、内容の説明はアドバイザーが行いました。

2ページをお開きください。

この検討会における提案の目的を記載してございます。

将来にわたって持続可能な公共交通を維持していくための再構築スキームの検討に当たっての重要なポイントといたしまして、事業者、取引金融機関、利用者の皆様、そして自治体について、それぞれの課題を記載しております。

3ページをごらんください。

両社の財務状況について記載してございます。

専門的な知識を有するアドバイザーが、事業再生局面で利用される資産評価基準に基づいて評価した結果でございますけれども、両社のバランスシートは実質的に債務超過の状態にあるとされておまして、土電の実質的な債務超過額が14.8億円、県交通の実質的な債務超過額が20.1億円と、それぞれ厳しい状況が記載されております。

4ページをお開きください。

このような厳しい状況を踏まえまして、早急な抜本的改革の必要性について触れられております。

両社は現在も金融機関や行政から支援を受けてございますが、実質的には債務超過にあ

りますことから、このまま何もしなければ赤字バス路線の廃止などの検討も必要となる状況にあり、公共交通の維持のためには両社が抜本的な改革に取り組むことが必要という指摘がございます。

5 ページをごらんください。

将来にわたって持続可能な公共交通を維持するための条件を示しております。

まず、1 点目の事業面の黒字化につきましては、これまで以上の増収施策、利便性向上施策、さらにはコスト削減施策によりまして黒字化を実現することをごさいますて、そのための検討事項として、抜本的な収支改善施策の実施などが示されております。

2 点目の債務超過の解消でございますが、実質的な債務超過が解消され、将来にわたって持続可能な公共交通を維持するためには、安定した財務基盤の確立や将来の設備投資資金の確保が必要となり、そのための検討事項としまして金融機関の支援や出資の必要性が示されております。

3 点目の有利子負債の適正化につきましては、安定した財務基盤を有し、資金繰りが可能な会社となることが必要であって、そのためには金融機関の支援の必要性が示されております。

6 ページをお開きください。

両社を統合するとした場合の三つの手法と効果が示されておりますが、一番下段に記載されておりますように、グループ化や一部事業の統合のみでは効果が限定となりますことから、組織一体化が最も望ましいとされております。

7 ページをごらんください。

組織一体化を前提とした場合の三つの手法として、合併、会社分割、新会社設立の説明がございまして、下段に記載した三つの理由によりまして、新会社設立方式が望ましいとの結論となっております。

8 ページをごらんください。

再構築スキーム案の概要を記載しております。

まず①で示しますように、土電と県交通の2社はそれぞれが所有する財産を承継資産と処分資産の二つに区分しまして、次に②で示しますように、出資者の支援を得まして新会社を設立し、それぞれの承継資産にかかわる権利義務を新会社に承継させることとなります。その後③で示しますように、両社は会社法による特別清算を行いまして、取引金融機関は債権放棄を行うと。なお、一般債権者には影響が出ない方式となっておりますこととございます。

なお、これまで両社を支えてこられました株主の皆様には、株主の権利につきましては特別清算により消滅することになりますが、この点については後ほど10ページで説明させていただきます。

9ページをごらんください。

再構築スキームの実施に当たりまして、法的整理によらず、事業の継続の観点や地域経済や社会への影響が限定的な私的整理によることとしておりまして、二つの内容を明らかにした上で、私的整理を選択する理由についてごらんのとおりのような整理をしております。

まず、手続の概要でございますけれども、私的整理は金融債権者のみを対象とすることに比べまして、法的整理は原則として一般商取引債権者を含む無担保債権を有する全ての債権者が対象となること。

2点目の公共交通の運行継続への影響につきましては、私的整理につきましては運行停止等の影響が生じないこと。一方、法的整理は最悪の場合、赤字バス路線の廃止など運行停止もあり得ること。

最後に、事業の継続や経済社会への影響につきましては、私的整理は取引関係の維持継続には大きな問題も生じず、関連企業等の連鎖倒産も生じないものとしてございますが、法的整理は信用失墜によりまして取引関係の維持継続に支障を来すことや、公共交通の運行停止などによりまして地域経済に深刻な混乱を与える懸念があるとの整理となっております。

以上のような説明につきまして、その後、意見交換を行ったところでございますけれども、委員からは、単独再生が困難なことは理解しておりまして、将来にわたって持続可能な公共交通ということを考えれば、示された案を有力な案として検討を進めるべきだとの意見や社会的影響が最小限という面から私的整理によることが適当という意見がございました。

このような意見が出された後に、両社長が、県民の足を守り、一般取引債権者が守られるとのことからすれば、示された案が最善であるとの意見を述べられております。

10ページをお開きください。

提案されたスキーム案によって事業を再生する場合には、役員や株主の責任の明確化が必要とされておりまして、その内容が記載されております。

土電につきましては、1月24日に取締役の代表が交代しておりますし、その後に県庁OBの取締役、四銀出身の専務取締役が経営に参加してございます。このようなことから、既存の役員については、原則退任をする必要がございますが、一定の役員の経営責任の明確が図られておるといふふうには考えてございますが、県交通につきましては、原則として既存の役員は退任する必要があるとされております。

先ほど申し上げました株主責任につきまして、両社を支えてこられました株主の皆様につきましては、両社が実質的な債務超過の状況にございますので、株式は無価値に等しい状態であると言わざるを得ないこと。また両社ともに、財務状況の悪化からこのまま対策

を行わなければ法的整理となりまして、株主の権利も消滅することが避けられない状況にありますので、地域経済の影響を最小限に抑え公共交通事業を継続するために、私的整理の手法で金融機関から債権放棄を受けまして再生を目指すことが望ましいものの、そのためには株主の皆様にも法的整理と同等の責任の御判断をいただく必要があるということを示しております。

なお、新会社の役員体制については今後の検討が必要というふうにされております。

11ページをごらんください。

事業者が取り組むべき事項としまして、利用促進や増収対策を示しておりますけれども、内容は冒頭に説明させていただきましたので、ここでの説明は省略させていただきます。

12ページをお開きください。

事業者が取り組むべき事項として、コスト削減策を示しております。

コストの見直しや組織構造の効率化、子会社の費用構造の見直しなどによりまして、約2.1億円のコストを削減するとしております。

13ページから16ページまでは、このスキーム案による場合の統合に向けた自治体による支援の内容が記載されております。

まず、13ページをごらんください。

自治体に要する支援内容として、10億円の出資とあわせてバス路線維持のための補助制度の見直しの2点が挙げられております。

まず10億円を出資する必要性に触れておりまして、10億円の理由といたしましては、1点目が、新会社設立時のバランスシートが実質的に債務超過の状態にありますことから、事業の継続や事業再生計画の要件を充足するためには、実質的な債務超過の解消が必要になること。

2点目といたしまして、両社ともにこれまで必要な設備投資を抑制してきたことがございますので、今後の安全安心な公共交通を実現するためには、今後5年間で総額12億円の設備投資が必要なことが示されております。

次に、その出資に当たって自治体が主要株主となることが適当とされてございますが、その理由は、まず将来にわたって持続可能な公共交通を維持する観点から、新会社には行政が継続的に関与することが必要であること。さらに、営利企業としての経済合理性と公共交通事業者としての公益性の両立の観点から、双方を満たす適切な出資者であること。

このような2点を考慮しますと、双方を満たす適切な出資者は関係自治体が適当ということが記載されております。

また、バス路線の維持のためにこれまでも補助金による支援を行っておりますが、今後は公益性の高いバス路線のうち、事業者が最大限の経営努力を行っても維持することが困難な赤字路線につきましては、路線の再編や再構築などを行いながら、その上での

補助制度の見直しも必要とされております。

14ページをお開きください。

事業継続・事業再生計画の要件等が記載されております。

この内容は5ページに記載されています将来にわたり持続可能な公共交通スキームを構築するための要件でも挙げられました三つの要件について、計画期間でございます3年から5年以内でこの達成が必要とされておりますけれども、この目標を達成するために10億円の出資が必要とされております。

まず、①の黒字化の目標につきましては、計画期間の5カ年以内に黒字化に転じるためには、増収対策やコスト削減などの自助努力が重要であること。

②の債務超過の解消の期間は、計画期間として5カ年ということでございますが、5カ年以内に解消が必要であること。

③の有利子負債の適正化につきましては、計画期間の5カ年以内にキャッシュフロー倍率を10倍以内にする必要があること等でございます。

15ページをごらんください。

両社はこれまでも行政の補助制度の活用によりまして、バス車両の導入などを行ってまいりましたが、この5年～10年は厳しい経営状況から自己負担の捻出が困難なため、新規車両の導入が進んでいない状況でございます。このため、今後とも安全安心のサービスを提供するためには一定の設備投資が必要であるとの理由によりまして、今後5カ年間の設備投資及び修繕費用のうち、事業者負担額として約12億円が示されております。

16ページをお開きください。

バス路線の維持のための補助制度の見直しについて記載されております。

記載内容は13ページとほぼ同様でございますが、一番下段の補助制度の見直しに当たりましては、繰り返しになりますけれども、不採算であるものの公益性が高く、今後とも維持が必要な路線についての補助制度の補助の程度、あるいは実際の運行コストが行政の補助基準を上回ることによって生じている事業者負担のあり方などの検討が必要だとされております。

17ページをごらんください。

このスキーム案におけます金融機関による支援について記載してございます。

下の括弧でも記載してございますけれども、両社合計で26～28億円の債権放棄、あるいは今後の適正な金利の設定、その他、新会社の安定的な経営基盤を確立するための必要な支援等でございます。

18ページをお開きください。

県民の皆様への呼びかけでございます。

今回の中央地域での公共交通の再構築の取り組みについて御理解をいただきますととも

に、今後とも積極的な公共交通機関の利用をお願いするとなっております。

20ページをお開きください。

新会社の事業計画が示されております。

左から2列目の2014年3月期の記載が実績となっておりますが、決算見込みに訂正をお願いいたします。

その2014年3月期決算見込みでは、61億円の売り上げで当期純利益が1.6億円の赤字となっておりますけれども、計画3年目の2017年9月期以降は黒字に転じるとの計画となっております。

21ページをごらんください。

今後のスケジュールをお示ししております。

一番上の路線の再編につきましては、まず、高知市の中央北部エリアの路線の再編に取り組みまして、その後は順次見直しエリアを拡大することによりまして、3年目の2017年9月には抜本的なダイヤ改正を行うとしております。

このほかに、2点目の拠点整備につきましては、まず本社機能の移転に着手すること。3点目の公共交通サービスの充実につきましては、系統の番号化や低床バスの導入などを行うこと。さらに、路線バスの補助制度の見直しについても行うことなどのスケジュールが示されております。

22ページをお開きください。

5カ年計画とそのビジョンが示されております。

新会社は、今後とも不断の経営努力に努め、3カ月に1回程度のモニタリング会議で事業計画の進捗管理を関係者によって行うとともに、5年後には新たな事業計画を策定することが示されております。

以上の説明を受けまして、意見交換の後、両社の社長からは、単独での事業再生は困難であって、両社の統合による再構築が最善と考えており、自治体や金融機関に支援を要請する以上、経営責任を自覚し、社員の痛みの理解も得るとともに、株主にも厳しいお願いをするなどの強い決意と覚悟をしており、両社とも組織決定を行い、30日の午前中に要請文書を経営者にお渡しして、正式な要請をしたいとお話ございました。

アドバイザーからの説明と両社の社長からの統合が必要だとする決意表明を受けまして、各委員からは、半年以上に及ぶ検討結果としてこのスキーム案を重く受けとめ、検討していきたい。あるいは、全てのそれぞれの立場において痛みが伴い、役割を果たすべきとの確認ができた。関係市町村とも調整しながら取り組んでいくとの話や、やはり第三セクターになった場合には経営の甘さが指摘されると。行政からの補助金に依存しない体質になっていけるよう、バス路線については採算の見込める路線と公益性は高いが採算をとることが難しい路線の二つに分けて管理する会計制度の検討も行ってほしいとか、今後経営努



力を重ねることや株主の皆様を理解を得ることが大前提になりますけれども、支援を検討していききたいなどの意見がありました。

こうした委員の意見を踏まえまして、会長の取りまとめといたしまして、提案されたスキームにより、それぞれ各団体において関係者との調整を行うということを確認いたしました。

このような28日の結果がございまして、本日、両社の社長から副知事に提出されたのが、追加資料として配付させていただいております要請文書でございます。

要請文書は2社それぞれ基本的な内容は一緒です。両社ともに経営統合し、新しい体制で公共交通サービスを提供することが最善の方法であり、これまでの経営責任を自覚し、株主への厳しいお願いや社員に対しても痛みを伴う対応等を行うとともに、事業者としてこれまで以上の最大限の自助努力を行い、県民の皆様喜んでいただけるサービスを提供すること。また、県民や利用者の皆様方の御理解と御協力、さらに関係自治体及び取引金融機関等の関係者の皆様からの御支援が必要不可欠であるとの内容でございます。

それでは最後に、24ページをお開きください。

今後のスケジュールが示されております。

今申しあげましたような28日の会議で確認されました再構築スキーム案につきましては、それぞれの構成員が持ち帰って関係者との調整を行いまして、6月2日に第7回の検討会を開催し、再構築スキームの実施に関するそれぞれの実施状況について確認をすることになりました。

以上が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の概要でございます。

◎三石委員長 質疑を行います。

◎黒岩委員 一定の方向に進み始めたということで、それぞれの立場立場できちっと結論を出して、新会社にという流れができたわけですが、特にこの10億円の出資については、行政として関係する県や市町村、きょうの報道によると、関係する市町村によってはちょっと温度差があるような雰囲気のお答えがありますが、その出資額の中身は市町村によって違うと思いますが、今後どういう手順でどういう了解を得るのか、県としてどう取り組んでいくのかについて伺いたいと思います。

◎矢野交通運輸政策課長 検討会を構成する市町村については、これまでも一緒にずっと実務レベルも含めて検討してまいりましたけれども、残りの市町村につきましては、この4月以降できるだけ情報を共有するというところで、それなりにそれぞれ説明を進めてございます。

ただ、まだ十分でない点多々ありますので、今後早急にそういう機会を設けて、情報を共有し考え方の統一を図っていききたいと考えております。

◎黒岩委員 その際のあらあらの出資額というのはどこが示すのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 それは、関係市町村と県も含めて検討していくことになると思いますので、どこがということではなくて、基本的には一番主体となります高知市との調整がメインになるかと思っております。

◎黒岩委員 10億円の出資をするということが固まったあと、毎年幾らかずつそういう補助金を出すのかとかいうことが出てくるかと思えますけど、そのあたりはどんなふうな考え方になりますか。

◎矢野交通運輸政策課長 今後どのような支援をしていくかにつきましては、今求められておりますのは10億円の出資と補助金の見直しということが求められております。

出資については当然ながら今回の1回限りだと思っておりますけれども、補助金については、既存の補助制度を含めまして今後どのようなことになるのか、それは検討することが必要だと思っております。

◎吉良委員 検討委員会の方向性についておおむね尊重していきたいというふうに考えております。

それで、報道によりますと、岩城副知事が新会社を行政支援に依存しない体質にしなければならぬし、利用促進策や増収策にも全力で取り組んでもらいたいという旨を述べておりますけれども、これはもう当然そうだと思います。

しかし、この検討会の中でも触れられていますように、交通政策基本法が今年の11月13日に閣議決定されて、そして衆議院を通過しました。これは今までの国や自治体含めての交通政策が大きく転換する大変大きな法案の成立だと思っております。

従前、赤字になったので行政が第三セクターつくって助けます。でも赤字で、そしたら廃線になりますとしていたものが、しょうがないというようなことが言えなくなった。つまり、その生存権としてこの交通移動する権利を認めていこうという方向なんです。

ですから、当然ですけれども、この両社あるいは新しい会社に対するさまざまな増収政策を求めると同時に、今後、国のその法にかかわって、県として基本的な計画を示していくということが、車の両輪として必要になってくると思います。この間も指摘しましたけれども、県としての責任はますます交通政策含めて大きくなってくると思います。

今回のこの検討会ではそういうことが述べられていませんけれども、例えば高知市とのまちづくりについて、交通政策を検討していくとか、あるいは周辺市町村と一緒にやって当然やっていかななくてはいけないわけですが、そのあたりの政策的な提起というものをごどのようにお考えになっているのか、お示ししていただきたい。

◎矢野交通運輸政策課長 委員のおっしゃるとおりだと思っております。先ほどのこの緑の市町村への説明資料の26ページをごらんください。

今委員がおっしゃいましたような交通政策基本法の説明をここに列記してございます。

左のほうがかこれまでの考え方で右のほうが新たな視点ということで、委員のおっしゃるように、今まで民間事業者に任せきりであった従来の枠組みを脱却して、行政の関与が大事だよということを基本法の中でも示されてございます。そういうこともございまして、今回の検討に当たりまして、私どもも積極的に関与しているところもございまして、

そういうふうな流れの中で、具体的に今お話のありました、こういう流れに沿っての対応は当然必要でございますが、そういうふうな計画までつくっていくのかということについては、現時点ではまだそこまでの想定はしてございませんが、もともと今回の検討会を設置した目的の中に、まちづくり等についても広く検討していくという趣旨のものも入れてますので、今後どこまでどうするかは別として、やはりそういう視点も大事ではないかと思っております。

◎吉良委員 私は、そのほうが一番大事だと思います。県民の声にもありましたように、だめなもの同士が集まっても結局だめみたいなことを言われていますけれども、そういう不信に応えるためにも、行政として、例えば福祉的な効果がこれだけあるとか、あるいは上下分離ということも、電車にかかわっては公設民営でやっていくだとか、さまざまな具体的な取り組みがあると思いますが、それを後押ししていくような政策的な提起というのは非常にこの両社にとっても大事なことだと思いますので、一課題ということではなくて、不離不可分の事業的な提起だというふうに押さえていただきたいと思っておりますけれども、どうですか。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 吉良委員御指摘のように、今回の交通政策基本法は理念法でございますけれども、これを受けて今、再生関連の法案の改正の検討がされておるといふふうにお聞きしております。

その中で、その地域の公共交通自体も事業者だけでなく、その関係者との合意のもとで地域戦略、そういったものが一体で持続可能な公共交通を求めていく。そういった姿勢自体が今回求められておりますので、今回これだけ大きな人口の集中する中央地域でさえ、そのバス路線を含めた地域の公共交通が厳しい状況にございますので、まちづくりの視点も加えた中で高知市ともいろいろ協議をしながら、どうやったら県民の足が将来的にも持続可能な形で維持できるのかについて、真剣に考えていきたいというふうに思っております。

◎吉良委員 岡山の両備バスの取り組みとかは、行政と一体となって進めています。それから、熊本のほうも既に地域の交通政策計画も出しているということですので、ぜひ高知県のほうも県民の足を守るということで頑張ってくださいと思います。

それと、幾らいい計画をつくっても利用してもらわないと意味がないわけですので、やはり市民・県民の声を、今後この検討会だけではなくて、ニーズがどうなのかということを集めていく努力、そしてそれを政策に反映していくということが必要だと思いますけど

も、そういう場の設定もぜひ公助的なものをしていただきたいと思いますけれども、それについてはいかがですか。

◎矢野交通運輸政策課長 行政なり金融機関の支援も大事ですけれども、それまでに会社の自助努力がございまして、それと同時にやはり利用していただくというのは最も大事なことだと思っております。

この利用促進につきましては、これまでも広報活動等を通じて行っております。その一環で、今後もそういうふうな広報を行ってまいりたいと思っております。

それと、お話のございました利用者ニーズを捉まえるということももちろん大事でございますので、まず一義的には会社がそういうことを率先的に利用者ニーズを踏まえた対応をしていくということが必要になろうと思っておりますけれども、私どもも何らかの形でそういうふうなニーズを組み込めることも考えていきたいと考えております。

◎吉良委員 あと、それぞれのところでいろんな懸念の声も出ていますけれども、非常にスピードが速いとかいう声が各市町村にありますし、より大きな問題として、生首が切られるのではないかとという声もあります。生存権としての交通権を認めていくと同時に、雇用を守っていくということも、県のほうは大事にしていかななくてはいけないと思っておりますけれども、これら2点について、現時点での見解をお伺いします。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 今回のスキームが示された中で、会社の社長のほうから、組織合理化に伴いまして数十名程度の人員の整理も行っていく可能性があるというふうに、試算上ではございますけれどもそういったお話がございました。

そういったことについて、今後、会社を中心に議論がされ、どういった手法でそういった形がとられていくのかということが検討されるというふうに思っておりますので、そういった状況につきまして、県としても注視してまいりたいと考えております。

◎横山委員 ほんとに県民の足を長い間にわたって守ってくれました県交通なり土電の皆さんにとりましては、今回の統合案というのは断腸の思いではなかろうかと痛感するところですが、最終的にはやはりこのような統合案、2社を清算して新会社をつくるということにならざるを得なかったというような状況下にあると思っております。

その中で、新会社は土電と県交通の継承資産をもって新しい会社をつくるわけですが、両社をあわせて75億円の負債があるわけですが、それで、金融機関としては26億円～28億円が最大の債権放棄の額というような話があるわけですが、その26億円～28億円が債権放棄の最大限という根拠について、金融機関からどのような説明を受けられたのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 個別の中身まではお示しできませんけれども、金融機関が融資している額について、一定の基準に基づいて最大限の努力をされたというふうなことを聞いてございます。

◎横山委員 新しい組織というのはできるだけ身軽な組織になることが必要ですので、そ

こらあたり金融機関も大変な努力をされておるといことは十分承知しているわけですが、できるだけ債権放棄額が多くなるような取り組みをお願いしたいと思います。

それからスキームの話ですが、今回の新会社というのは公営企業にならざるを得ないと思います。それで、世の中の流れというのは、できるだけ官から民へというような基本的なスタイルがあるわけですが、公共事業ではいたし方ないかなというような思いもいたします。

それで、スキームをつくる中で、自治体ばかりではなしに他の民間の企業の方々にも入っていただく努力はするべきではなかったかと思いますが、そのことについて議論された経過というのはどうですか。

◎矢野交通運輸政策課長 これまでの経過の中で、民間企業の御支援についても検討いたしました。具体的には、同業他社を含む複数の団体といたしますか、相手方に対してお願いをいたしましたけれども、結果として、御理解いただけるような状況になかったということでございます。

◎横山委員 きょうの新聞報道で、沿線の市町村は、今後も毎年毎年、支援をしていかなければならないというような不安がありますので、その点についてできるだけ官と民が一緒になって企業の存続を図るようなスキームであればと思います。

それで、2017年に2,000万円の黒字化というような試算になっているわけですが、先ほど説明がありましたが、具体的に乗車される方をふやすことが一番なわけですが、そこらあたり2017年の黒字化に向けての具体的な目玉となるような取り組みはこの資料の中で説明されただけですか。

◎矢野交通運輸政策課長 具体的な増収対策ということになろうと思いますけれども、現時点でお示ししてましますのは以上でございますが、当然この計画だけにとどまることなく、会社もそういうふうな検討を進めておりますし、それに関連して、私ども行政ができることがあれば、観光分野等も含めて積極的に協力してまいりますつもりです。

◎横山委員 今回、株主の皆さんは株券が全て効力を失いますが、それぞれの立場で今回の支援に向かって協力して進んでおりますので、それもいたし方ないかなとは思いますが、やはり権利とか資産がゼロになりますので大変ではないかなと思います。

今後、株主総会が6月ぐらいにあるわけですが、そんな中でそのことについても議論がされると思います。

それで、6月に株主総会、10月1日に新会社の設立というスケジュールになっているわけですが、それぞれの市町村の中でも、先ほど話がありましたように、時間的にゆとりがないなという声もするわけですが、10月1日に新会社のスタートとした経過というか、根拠はどういうことですか。

◎矢野交通運輸政策課長 いろいろお示しする中で、今の状況は両社とも非常に厳しい状

況を数字でお示ししてはありますが、基本的にはそこにつきます。このまま何もしないで放置すれば、非常に厳しい状況になるということが大前提でございますので、そういう意味からも株主総会での御了解を得て、若干のいろいろな手続的なものがございまして、そういうことも含めて10月1日ということの関係者で確認しております。

◎横山委員　こういう事案は、できるだけ早目に結論を出して、制度発足という形がベターかなというような思いもするわけですが、県や関係市町村の10億円の出資金をどうするのかというような話もありますし、株主に対するいろんな配慮ということも要るだろうと思います。それで、これから県民に対して、今回なぜこのような形になったのかという説明も十分にしていかなければならないと思いますので、そういうことを考え合わせたときに10月というのは早いかなとの思いもしたわけですが、今説明を聞いた中である程度理解しなければなりませんと思います。

それで、今回の2社を清算して新会社設立というのは最良の方法かなと思いますが、一番大事なことは、今後2017年の黒字化に向けての新会社の努力だと思いますので、県民の期待に沿えるような新会社をつくっていただくことを要望しておきたいと思います。

◎中面委員　平成23年に県議会議長をやらしていただいたときに、議長会でたまたま地方公共交通の勉強会があり、両備ホールディングの社長がいらっしゃってまして、全国どこも非常に厳しい状況にあると。国ないし地方公共団体の補助がなければなかなか成り立っていないというお話がございました。

そして、平成24年で閉じたと思いますが、県議会の公共交通の特別委員会のメンバーから講師にどなたかいい人いませんかということで、両備ホールディングの社長のお話を聞いて非常に参考になったということで、県議会の特別委員会でお呼びして勉強会もやった経緯があったと思います。

厳しいことを前提に、今回こういう状況になって、次の経営体制ですよ。この間土電の片岡さんが行かれたときは状況が違うと思います。例えば、日本航空が再建を行ったときに京セラの稲森さんが行って、社員の意識改革をがんがんやりました。以前から、日本航空は幾つも労働組合があつて、自分たちの権利ばかり主張して何ともならないという話は聞いておりました。そういう意識改革をしながら、日本航空は急激なV字回復を遂げることができました。

私もその県議会の公共交通のメンバーに途中から半年くらい入ったときに、一定の方向性は最後のまとめで出しましたけれども、委員会の中で両方の会社とも意識改革をしないと何ともならないという思いがしました。

そこで今回、次の役員執行体制になるに当たって、この青い表紙の利用促進・増収対策についての説明の中に、社員の中でもこれだけいろんなことをやりましたという説明を受けましたけれども、やってもどうにもならないような状況にまだあると。もっともっと改

革しなければいけないのでしょうか。

そういう中で、公共団体から10億円を投資するとしても、やはり経営は会社経営の経験がある民間の方が望ましいのではないかと個人的な思いがあります。ただ、高知県内に京セラの稲森さんのようにがんがんでできる方がいらっしゃるかどうか、私はわかりませんが、そういう話はまだ出ていないのですか。それとも、県庁の中ではいろんな検討をする中でそういう話も出ているのですか。

◎矢野交通運輸政策課長 まず、冒頭に委員がおっしゃいました社員の意識改革は当然大事なことだと思っております。片岡社長が就任され、そのあたりについては社員に情報を共有するという取り組みを即実行され、広くそういうふうな情報共有はされていらっしゃると思います。恐らく今後もそういうふうな取り組みは、統合されたとしても続いていくと思っております。

2点目の民間のノウハウですが、当然これも大事なことだと考えておまして、もちろん最終的には会社の決定になりますけれども、例えばの案として、形はわかりませんが、社外からそういうふうな交通行政に造詣の深い方等を社外取締役とかも一つの手段ではなかろうかと思っておりますが、まだこれは当然内々の話でございまして、具体のものではございません。

◎中面委員 当然この会社が決めることですがけれども、今交通のことに詳しい方というお話もありました。そういう見方もあるでしょうが、こういう状況の場合、全く逆に交通関係に一切携わったことはないが会社の経営については非常に実績があるといった方のほうが、むしろうまくいくと思います。二つともどうしてもだめで、単独経営で成り立たない会社が今こうなって一緒になるわけですから、そういうことを提案しておきます。

◎森田委員 大変時間がない中で、今考えられるベストなスキームをよくもつくっていただいと。こんな中で公共の足をきちんとつなぐということで、県も周辺自治体も含めて10億円を拠出し、金融機関も28億円を最大限に債権放棄するとまでいった中で、今後は人口が集積して経営環境としては一番いいところで、これまでも周辺の赤字路線は既に切って、周辺の自治体に任し、周辺の自治体は住民の足の確保に公費を出しながら、それまでの土電、県交通の不採算路線部門を肩代わりしている部分もあるわけよ。周辺の自治体も今回のこの拠出のいわゆる乗り合いには、きょうの新聞を見ても、しっかり吟味をした上で協力もしたいと。

そんなことを思うと、事業継続のためには単年度黒字をきちんと出していくと。高知県の場合は車がないとなかなか生活ができない地勢があるわけですが、せめてこの三十数万人から四十数万人の集積した人口圏域については、公共交通の利便性が上がれば随分乗りかえもあると思います。それがやはり経営を後押しすると思います。

あのパークアンドライドはいわゆる民間企業だけでは考えきれない、行政のシステムが

支援できる部分で、こういうふうには知恵を出して、行政から制度支援する部分と組み合わせる。ここら辺は県も今後、5億円出したので終わりと10億円出したので終わりとかなしに、県でしかできない、行政でしかできない支援と民間の経営努力を組み合わせると。経営努力はその行政ルールを越せない部分があるわけで、行政からもその経営支援になる部分に踏み込んで、公共性の優位性をきちんと担保し、支援する。そういうことが大事だと思いますけど、どうですか。

◎矢野交通運輸政策課長 委員のおっしゃるように、まずは当然事業者の努力が一義的に重要だと思っています。その上で、県としてできることは何かということをございますけれども、今具体的にお答えはできませんが、一つにはやはり県には広報力があるかと思えます。いろんな会社の取り組みについて、例えば観光パンフに載せるとか、今委員がおっしゃったようなその集積地の潜在需要をまず拡大していくこととあわせて潜在需要の一つになろうかと思えますが、観光客をいかに取り組んでいくかということについての観光面での協力とか、そういうことも含めて取り組んでいきたいと考えております。

◎森田委員 2社あった企業体が1社になって、こんな大きな経営改革というか、路線改革はないわけで、思い切った増便をするとか、最終便も遅くまで運行するとかいろんな形で利便性を実感してもらおう。観光の一見客を取り込むのはなかなか難しい。我々も観光地に行っていかなかなか回れない。

これまで、高齢者についても自治体とかあるいは民間で、またホテル・旅館についてもいろんな形でなけなしのサービスをしている部分がある。その乗りかえなんか大いに潜在的にお客ゾーンとしてあると思えます。

経営努力を精いっぱいすると同時に行政から随分踏み出した支援を、いろんな広報媒体でするのではなく、もっと物理的に費用の支援に直接つながるような、例えば子供が朝からほとんど乗らない、いわゆる通学バスがあるけど、高校生を親が忙しいのに車で乗せて行ってる。それなんかについては、公共利用の場合にはこんな恩恵があるというように、親の負担になり自治体の負担に随分なってきた部分をやる。こないだのあの100円トンネルなんかも、たかがと言われなけれどたったの100円やけど、あれを廃止することですごく通り出したというけど、そうだろうなと思っていた。

そういうことを思うと、いかに経済的な視点に常に県民の立ち位置があるか。バスにしても、子供が高校へ通っていたら二人目はこんなメリットがあるとか、そんな支援や抜本的な案を一緒に考えていきましょう。

◎金谷中山間対策・運輸担当理事 今回の再構築対象となりますバス路線は県内12市町村にまたがります。そんなこともあって、その複数市町村にまたがる幹線的なバス路線は、今回新たなスキームのもとでも維持していくことを前提として今考えておりますので、関係する沿線市町村には今回提示されましたスキーム案に参画していただきたいと考えてお



ります。

当然、今回の再構築は影響が広範囲に及びますので、県としてもしっかりと応分の役割は担っていかなければならないと考えております。

先ほど委員の御指摘ございましたようないろんな角度からの支援策等につきましても、これから県としてどういったことができるのかについて、検討もしていきたいと考えております。

◎森田委員 不採算路線だからこそ、数年前から土電、県交通は遠端部分のバス路線なんかを切り離れたわけよね。そこは自治体負担に結構なっているわけよ。本当に自治体負担は今回もこういった形で拠出金に協力をしていくこともあるし、それから赤字ということはいわゆる自治体運営になれば、第三セクターを市町村が見ているわけだから、目につきに小さくなっているけど、実際は行政負担になっている部分はいっぱいあります。そんなこともこの利便さの中で、さらに何か包含して、自治体負担を軽減することにもなりますという中で、大いに相乗りしてもらおうと。本当に中身を肥やすかどうかがこの生き残りにかかっていると思うので、頑張ってもらわないといけません。

◎西森（潮）委員 今回の結果というのは、先般も申し上げたように、まさに県民の常識に沿う結果になったと思います。県民・市民の間では、今までもこれだけ人口が減って、過疎が急激に進む中で、それでも同じようにバスが走るといのはおかしいと。例えば、この電車通りを見ても、電車と県交通と土電のバスの三つがほとんど空っぽで走っているわけで、そういうのを見て、県民・市民がどうしてこれをもう少し整理して、この三本走っている分を不便なところへ回すとかしないのかと。利用者のための公共交通と言っておきながら、実際は会社のための会社であって、今までも赤字でも走らせておれば補助金がもらえるという、そういう体質であったわけですから、これは県も関係市町村も行政の責任が、非常に重いと思います。

こういう結果が出たということは当然のことではありますが、ただ、これから先を見てもやはり人口がふえるという要素はない中で、利用者にどう利用してもらえるような会社になるか、この会社の責任あるいは行政の指導力が問われると思います。

そこで、新しい会社をつくっていく場合、利用者の声に真剣に耳を傾けることが再建を軌道に乗せるかどうかの一番大事なことで、わずか5人や10人の専門家たる人が出て、いろいろ机上の論議をするよりも、いろんな学校関係とか生徒、地域の人、中山間地の人、県民の各界各層の意見を掘り起こして、そういう方々のためになる公共交通機関としてどうあるべきかということを真剣に考えるということを強く求めておきたいと思います。

◎三石委員長 要請ということで。

◎土居副委員長 西森（潮）委員に似ていますが、新会社となって動き始めた場合に、この中心地区とはいえ、その周辺というのは結構見直される要素が強いと思います。それで、

この路線バス系統番号化のところになるのかどうかわかりませんが、この県交通と土電が一つになって路線を組むときに、ほんとにニーズにあった路線の組み方をしないと、また同じような問題になると思います。

この町自体が駅ができて、駅から路線が延びていくというようなことでつくっていないので、そこらあたりをどういうふうに考えていくかということについては、やはり乗ってもらう人の立場になって考えてもらいたいということを強く要請しておきたいと思います。

◎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。

執行部は退席願います。

(執行部退席)

◎三石委員長 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、この前も申しましたが、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ということとなっております。

今回開催いたしました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、委員の皆さんの御意見をお伺いいたします。

御意見をどうぞ。小休にいたします。

◎ 第7回の検討会が6月初旬にあるので、その報告も受けるよね。

◎ だから、その後でやったらどうですか。

◎三石委員長 正場に復します。

今後の検討会の報告も受けた後に、やるかやらないかを決めるということで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。

以上をもって、委員会を閉会いたします。

(15時07分閉会)