

# 今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第5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5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 8 月 23 日（水） 10：00～

場 所 国土交通省 11 階 特別会議室 （中央合同庁舎 3 号館 11 階）

### 1. 開 会

### 2. 局長挨拶

### 3. 議 題

#### I バス事業を巡る現状認識と課題の整理

1. 交通機関におけるバスの状況
2. 規制緩和後の状況の評価と課題の整理
3. その他

#### II 今後の進め方

#### III 地方都市におけるバス交通の現状と課題に関する調査（報告）

#### IV 国土交通省重点施策（報告）

#### V その他

### 4. 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5回）

日時 平成18年8月23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

【生活交通対策室長】 それでは、定刻になりましたので、第5回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催させていただきたいと思います。

まことに恐縮でございますけれども、事務局側でございます国土交通省におきまして人事異動がありました関係で、新しい体制を紹介させていただきます。

自動車交通局長、岩崎でございます。

【自動車交通局長】 よろしく申し上げます。

【生活交通対策室長】 自動車交通局次長、柗野でございます。

【自動車交通局次長】 柗野でございます。

【生活交通対策室長】 自動車交通局旅客課長、藤田でございます。

【旅客課長】 藤田でございます。

【生活交通対策室長】 議事に入ります前に、自動車交通局長よりあいさつ申し上げます。

【自動車交通局長】 おはようございます。岩崎でございます。7月18日付で自動車交通局長になりました。よろしくお願いいたします。

私ごとで恐縮でございますけれども、四、五年前、自動車交通局に勤務しておりまして、当時から委員長はじめ、きょうお越しの何人かの先生にお世話になりながら、バスの規制緩和に携わらせていただきました。五、六年ぐらい前になると思いますけれども、早いものでございますが、当時大変お世話になりました。この席で御礼申し上げます。

またこういうポストになりまして、新しくバスの活性化方策ということで勉強させていただく機会を大変うれしく思っております。自動車交通局から航空局にかわりましてけれども、やっぱり自分のやった仕事、自分だけがやった仕事ではありませんけど、自分の参画した仕事がかうまくいったのかどうかというのはずっと気になっておりましたが、役所の仕事も何年かたったらちゃんと見直して行って、規制見直しという大きなことをやった後、

うまくいったところはより伸ばしていけばいいし、少々デメリットが出ているところは必要な見直しをやっていくことが重要だろうと思っております。

大分様子も変わってまいりましたので、私も一から勉強したいと思います。きょうからまた、こちらのほうも新しい体制になりましたので、ぜひ先生方、皆さん方のご指導、ご助言をいただきながら、よりいい制度をつくっていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。ありがとうございました。

**【生活交通対策室長】** まず最初にご了解いただきたいことがございます。局長及び技術安全部長におかれましては会議の途中、中座させていただくことがございますが、あらかじめご了解いただきたいと思っております。

それでは議事に入らせていただきたいと思います。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思います。

資料6に今までの経緯をお示ししてございますが、前回は7月の委員会で第一次とりまとめを行いました。今度は、1年ほど議論を続けさせていただきまして、来年6月をめどに最終報告書のとりまとめを行うという予定にさせていただければと思います。

本日は、これまでの4回の審議を踏まえまして、さらに深くバス事業をめぐる現状を分析し、今後1年間の審議に当たっての課題を整理するということに置かれております。

まず、事務局から、議題「Ⅰ バス事業を巡る現状認識と課題の整理」及び「Ⅱ 今後の進め方」につきまして、資料に基づき一括してご説明をちょうだいしたいと思います。質疑は事務局からの説明を受けた後に展開させていただければと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

**【旅客課長】** それでは、資料1から6まで一括してご説明させていただきます。

まず、資料1でございます。前回の議論いただきました第一次とりまとめを、前回の議論の後、委員長と相談して若干修正させていただいておりますけれども、最終的な姿をここに念のためつけさせていただいております。今後の議論の枠組みになろうかと思っておりますので、適宜ご参照いただければと思います。10ページまで、第一次とりまとめでございます。説明は省略させていただきます。

資料2、11ページ、12ページでございます。これは、平成14年の規制緩和の考え方を整理していただきました、平成11年運輸政策審議会答申の骨子を掲げてございます。

「乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方針等について」というタイ

トルの答申でございまして、現在の制度はこの答申に基づいて組み立てられております。

必要な論点というのは、この答申で大変網羅的に整理されておりますので、これも今後の議論の一つの枠組みになろうかと思えますけれども、一つの視点といたしまして、このときの目的が達成されたのか、達成されていないのか。達成されていないとすればなぜなのか。あるいは、その当時想定されていなかった問題が出てきているのか。こういう視点が必要になってこようかと思えますので、ここに掲げさせていただきました。

ごく基本的なところのみご説明させていただきます。一番上の「○」でございますけれども、需給調整規制廃止の目的は、乗合バスの活性化、発展であること、その需給調整規制廃止の前提は、生活路線の維持方策を確立することであるというのが基本的な考え方でございます。

さらに、2つ目の「○」でございますけれども、事業特性が発揮できる分野は、高速バス、空港連絡バス、都市中心部のバスではないか。競争促進により、効率的で利便性の高いサービスの提供、利用促進を目指すという目的が掲げられております。一方、地方部では、内部補助でバス路線を維持していくことは限界であって、新たなシステムの確立が必要である。

こういう問題意識のもとに、以下、具体的な論点あるいはその方策について整理されているものでございますので、この考え方に照らして現状をどう考えるかが今後の一つの視点になってこようかと思えます。そういう意味で掲げさせていただきました。

資料3でございます。ここからは、若干これまでの議論との重複もあろうかと思えますけれども、今後具体的にご議論に入っていただく前提といたしまして、バスをめぐる状況を、もう一度基本的なところを含めて整理してみたものでございます。

13ページにごく概括的に書いてございますけれども、交通機関全体を見渡したときに、自家用車の利便性というのは極めて大きいという認識がまず必要であろうということです。それから、自家用車の利用に制約がある大都市圏では公共交通機関が相当程度利用されている。しかしながら地方においては自家用車が中心になっておりまして、ただ、都市によっては公共交通機関が比較的利用されている都市もある。そういうことを念頭に置いた場合、公共交通機関の利用を念頭に置いたまちづくりという発想も必要ではないかということでございます。

以下、資料に基づいて、この状況をご説明させていただきます。

14ページでございます。念のための確認であります、平成16年度の交通機関別分

担率をごらんいただきますと、自家用車が65%、乗合バスは5%という非常に低い数字になってございます。

では過去はどうだったかというのが、次のページでございますけれども、昭和45年、およそ35年前でございますが、この段階では乗合バスが今の5倍、25%の分担率を持ってございました。その分、自家用車が2割程度と非常に低い時代となっております。ということで、かつては乗合バス、あるいは鉄道を含めて公共交通機関が中心的な輸送手段であった時代がございました。

諸外国の状況はどうかというのが16ページでございます。時期が若干、2000年から2003年までばらばらですけども、どの国を見ましても、バスはやはり現在の日本と同じ程度、数%の分担率でございまして、圧倒的に自家用車が多いというのが諸外国、先進国の状況でございます。日本との違いといえば、日本は鉄道が比較的分担率が高い、その分、自家用車は分担率が低くなっているという違いはございますけれども、傾向としては自家用車の比率が非常に高い。すなわち世界的に自家用車の利便性というのは高く評価されているというか、認識されている状況になっているということであろうと思います。

ちょっと視点を変えまして、17ページでございます。ある意味で当たり前の数字かもしれませんが、自家用車の普及率と自家用車の分担率の推移を見た数字でございます。このグラフの1つずつの点は、昭和62年度から16年度までのデータをプロットしたものでございまして、横軸に自家用車の普及状況をとっております。したがって、自家用車が普及すればするほど縦軸の分担率も高くなっているという姿を示したもので、時系列的に言えば、基本的には左から右に推移しているということでございます。

18ページは、時系列ではなくて現時点の数字で見たものでございますけれども、地域ごとの違いを見たものでございます。これも同じような傾向になっておりますが、横軸の人口1人当たりの普及台数が高い地域ほど自家用車の分担率が高いという結果でございます。

次の19ページは、ちょっと異なる視点でありますけれども、自家用車の普及状況と1日1人当たりのトリップ数を見たものでございまして、自家用車の普及が進んでいる、すなわち右のほうに行けば行くほど1人当たりのトリップ数が増えている。これは間接的に自家用車の利便性を示したものではないかと思われるところであります。

全体の状況はこうということございまして、これを地域別に見てみますと、20ページの表になります。これは各県ごとに自家用車の分担率を見たものでございまして、第1位、

群馬県94%、95%近くの人トリップが自家用車で賄われているということで、高いほうから見ていきますと、17位の岩手県より上は全部9割を超えております。34位の宮城県で8割になります。40位の福岡県、ここ以上が70%を超えているということで、70%以下、すなわち41位から47位というのは、いずれも首都圏あるいは京阪神圏という大都市圏のみでございます。

さらに見ていきますと、半分を下回っているのは45位以下、神奈川、大阪、東京というほんとうの大都市圏のみ、自家用車の分担率が半分を下回っているという状況でございます。まして、東京の20%弱というのは非常に特異な数字であるということがおわかりいただけると思います。

21ページに、若干その裏返しのような数字が出ておりますけれども、乗合バスの1人当たり年間乗車回数を整理したものでございます。先ほどの表とは逆に、基本的には大都市圏で乗合バスの利用回数が多い、地方に行けば行くほど少ないという傾向でございます。一番多いのは神奈川県で、これは利用回数ですので、1往復すると2回とカウントされますので、大ざっぱに言うと、一番利用されている神奈川で三十六、七往復、したがって月に3往復ぐらい、1人当たりになると利用されているということでありましたが、そういう計算でいけば、例えば18位の青森は24回を切っておりますので、月に1回も利用しないというのが青森以下の地域であるということで、最終47位の香川県に至っては年に2回ちょっとぐらいしか利用しないということになってございます。

ただ、個別に見ていきますと、例えば4位に長崎県が入っているという事情がございます。例えば坂道が多くて、自動車あるいは自転車が使いにくいということが影響しているんだろうと思いますけれども、町の構造にも非常に大きな影響を受けてこの数字が出てきているということであろうかと思えます。

22ページは、そういうバスの状況を輸送人員、乗車密度の数字で見たものでございます。モータリゼーションの影響によって、乗合バスの輸送人員は減少の一途をたどっております。昭和40年代前半にピークがございましたけれども、それ以降、減少を続けてございます。乗車密度、すなわちバス1台当たりの平均乗車人数も低下しております。その結果、バスの経営効率は非常に悪くなってきているというのが現在の状況であると思えます。

その結果として、23ページでございますけれども、これも基準時点をどこにとるかによって姿は若干変わってまいります。運賃を見たものでございます。「消費者物価指数

の推移」と書いてございますけれども、結果として、バスがほかの交通機関に比べて割高な交通機関になっているというのが、このグラフで示されているところでございます。

以上が、交通機関全体の中でのバスを概観した資料でございます。

続きまして、資料4でございます。「規制緩和後の状況と課題の整理」ということで、先ほどの平成11年の答申を念頭に置きながら今の状況を整理して、さらに今後ご議論いただくに当たりまして、課題と考えられるところを整理するとどうなるかというものでございます。24ページにございますように、規制緩和後の状況を概観して、その後、地域別・分野別に課題を整理するという構成になってございます。

25ページでございます。概括的状況といたしましては、これまでのご議論の中でも整理していただいたところではありますが、一般路線バスでは、需給調整規制の廃止後も新規参入は限定的である。一方、休廃止の路線につきましても、それ以前と比べて大きな変化はないというのがこれまでの状況であろうかと思えます。

ただ、全く変わりはないかというのと、そうではなくて、おそらく潜在的な参入の圧力等を背景にして、例えば分社化によります人件費の削減とかそういう経営の効率化が進展してきております。また、運賃多様化等の成果も上がってきておりますけれども、それが必ずしもバスの利用者の増加につながっていないのではないかとというのが現状ではなからうかと思えます。

地域別に見れば、利用者数の減少は地方部ほど大きいという状況になってございます。

ただ、最後の「・」にございますが、高速バス、空港連絡バスは、参入も進んでおりまして、利用者も増加傾向にある状況であろうかと思えます。

以下、それについての個別の資料でございますけれども、26ページは、参入の状況であります。新規参入の主な事例ということで、一般路線バスについて整理してございます。京都、長崎、岡山、千葉、埼玉、北海道といったところで、ここに掲げてございますような一部参入の事例がございます。既存の事業者さんの参入という例もございますし、新たに路線バス業界に参入してきた例もございますが、それほどあちこちで参入が大きく進んでいる状況ではないだろうと思っております。当初、いわゆるクリームスキミング的に優良路線のみへの参入ということも想定されましたけれども、そうした参入は今のところ一部に限られているのではないかとというのが現状認識でございます。

なぜこういうことになっているかという一つの仮説的なものでございますが、27ページに整理してございます。そもそもバスの需要というものは、1社で十分対応できる需要

しかない路線が多いのではないだろうか。複数社が競争するほどの需要がない。したがって、新規参入があっても、双方体力を消耗する結果になるような地域が多いのではなからうかというのが1つでございます。

それから、需要が多いと思われる都市部におきましては、例えば営業所の開設費用、車庫の開設費用が非常に高くつくということもあって、案外、参入障壁が高い事業ではないかということも一つの理由として挙げられるのではないかと考えております。

3番目の「・」でございます。バスの特性として、停留所にいる利用者の獲得競争、停留所への到着競争に陥りやすいということが書いてございますが、利用者からしてみると、例えば5分ごと、あるいは10分ごとにバスが来るということに利便性があるわけですが、複数の会社が競争した場合には、ほぼ同じような時刻に停留所に到着することを目指して、そこに既に来ているお客さんを運んで、いわば奪っていくという競争に陥りやすいんじゃないか。こういうふうなバス独特の事情もあるのではないかと考えられます。

最後の「・」でございますけれども、多くの既存の事業者さんは、内部補助によって現在、面的なネットワークを維持している面がございます。これを引き続いて維持することに重点を置いておられるのではないかと。逆に言えば、もし隣の地域に入っていけば、それと逆のことも起こり得るわけでありますので、そういうことを避けて、みずからのネットワークの維持に重点を置いておられるのではないかと。ということも考えられるところでございます。

こういった状況が、現在の一般路線バスにおける参入をめぐる状況ではなからうかと思っております。

28ページでございますけれども、休廃止の数字でございます。これは、過去10年間、路線の休廃止のキロ数を整理したものでございますけれども、規制緩和は平成14年2月でございますが、それ以降、特に増えているという状況にはございません。ただ、これは単純にキロ数を整理したものでございまして、その内容がどうかということについてはもうちょっと精査が必要かと思っておりますけれども、数字を見る限り、特に規制緩和後、休廃止が増えたという状況にはないということでございます。規制緩和によりまして、事前の認可が必要だった休廃止が届け出で済むようになったわけでありまして、それが、数字で見る限りそれほど大きな影響を及ぼしているわけではないということでございます。

29ページでございます。冒頭、効率化が進んでいるという話を申し上げましたが、これは経営の改善状況を示したものでございます。例えば左側のほうに青い棒で109.4、

千葉というところがございます。これは、黄色が平成12年度の経常収支、青が16年度の経常収支であります。千葉を見ていただきますと12年度が95.5、これが109.4と大きく改善しております。これは、いろんな道路整備等の状況もあろうかと思えますけれども、基本的に、千葉、その隣の武蔵・相模、京浜といったあたりでは改善しております、かつ100を超えている状況でございます。

同じようなことは京阪神についても言えます。こういった大都市圏につきましては12年度と比べて16年度は改善しており、かつ収支率が100を超えているという状況でございます。その他の地域につきましては、地域によって、改善しているところもあれば逆に悪化しているところもあるということで、まだら模様でございまして、大都市圏では改善が進んでいるというのがここから読み取れるところでございます。

30ページに、西鉄の運賃の例を掲げております。これは、規制緩和以前からお取り組みの話であります、例えば平成11年に100円バスというものを導入されております。福岡都心エリア等で180円から100円に引き下げたところ、下の表にございますけれども、お客さんが8割方増えたという事例がございます。15年4月には、エコルカードという形で、学生向けに乗り放題の商品を売り出したところ、定期券とあわせて、導入後に非常に利用者が増えたという事例がございまして、運賃の多様化によってお客さんを増やした事例がございます。

その結果、次の31ページでございましてけれども、福岡県の旅客数が、減少傾向から下げどまりに転じている傾向が読み取れようかと思えます。17年度あたり若干減っておりますけれども、これは地下鉄の開業の影響もあったということで、傾向としては下げどまっていると言えるのではなかろうかと思っております。

そういうことで、32ページでございまして。全体としますと、一般路線バスは、規制緩和後も利用者は減少傾向にあるわけでございますが、地域で見ますと、過去6年間の平均減少率を表に整理してございますが、最も減少が少ないのは南関東の1都3県、その次に少ないのは近畿の2府1県ということで、要するに首都圏、近畿圏が減少が少ない。さらに、その次のランクが、その他政令指定都市がある県で3.6%、次に、その他ということで地方部が来るということで、要するに大都市ほど減りが少ないというのが現在の状況でございます。

以上が一般路線バスの状況でございます。それから、高速バスでございますけれども、33ページは、黄色が高速自動車国道の供用キロでございますけれども、この間一貫して

伸びてまいりました。それに伴いまして高速バスのほうも、運行系統数、赤い線でございます。それから水色の事業者数も伸ばしてきておりまして、それに伴って輸送人員も増えてきているというのがこのグラフでおわかりいただけると思います。平成14年以降も同じような傾向で伸びているという状況でございます。

なぜこれだけ高速バスが伸びているかというのは、34ページでございます。1つは、事業者さんの積極的な市場開拓によってこういう状況があらわれているんだろう。その背景には、やはり相対的には収益性が高い。ちょっと古い平成13年度の数字でありますけれども、収支率110.5%と出ております。それから、新規分野であって参入・撤退が比較的容易であるという要因もあろうかと思えます。それから、交通機関として見た場合にコストが安い。時間があるけれどもお金がない若者などの支持を得ているのではないかとということでございまして、あわせて、ある程度の速達性も高速道路の整備に伴って達成してきていることがあろうかと思えます。

下の表で、高速バスと鉄道の比較事例を示してございます。ちょっと古い平成12年の数字でありますけれども、例えば左側の長野方面の数字を見ていただきますと、東京・松本間は大体鉄道の半分ぐらいの運賃でございまして、時間は30分ぐらいの違いであります。この場合は鉄道が75%、バスが25%という数字になってございます。新幹線の通っている長野になりますと、時間差がものすごく大きくなります。鉄道で行けば1時間半で行くのに、バスは3時間44分かかる。こうなりますと、ほとんどが鉄道を利用する。ところが逆に、飯田に行きますと今度は鉄道のほうが時間がかかるわけでありまして、運賃はやはりバスのほうが半分ぐらい安いということで、バスのほうが安くて早いということになりますと、飯田は9割ぐらいバスを利用するというようになっておりまして、時間と運賃との相対関係で鉄道との優位性を発揮できている分野があるということであろうかと思えます。

以上が、分野別に見た状況の整理でございまして、今後のご議論を進めていただくに当たりまして、地域ごと、分野ごとにどういう問題意識で議論を進めていただくということを仮説的に整理したものでございます。

まず、「大都市圏のバスの現状認識と課題」というのが35ページにございます。大都市圏といってもいろいろあり得るわけですがけれども、典型例として東京、大阪のような地域を念頭に置いて整理してはどうかということで、現状としては、公共交通機関としては鉄軌道が大きな役割を果たしている、バスは鉄軌道ネットワークへのフィーダーあるいは

補完として機能している、利用者数は横ばいから微減という比較的安定した状況にあるというのが大都市圏の現状であろうかと思えます。

ちょっと36ページをごらんいただきますと、東京23区への通勤・通学の交通手段を平成12年の国勢調査で拾ったものでありますけれども、「乗合バスのみ」が、一番上の1.6%という形で非常に少ないわけでありまして、11.1%の赤い部分が「鉄道+乗合バス」を利用している、いわゆるバスが鉄道のフィーダー的な役割を果たしている部分でございまして、ほかの地域に比べるとこの部分でバスが非常に利用されているという意味で、バスは鉄道のフィーダーあるいは補完という形で役立っている地域でございまして。

35ページに戻っていただきますと、こういう地域における今後の課題といたしまして、1つは、今後とも鉄軌道と相まって重要な機能を果たしていくことが期待されている分野であろう。これを果たしていくために、従来からの施策でございまして、走行環境の改善とか運行頻度の確保、バリアフリー化をはじめとする利便性・快適性の向上、あるいは利用者への情報提供等の働きかけといった、従来からの延長線になりますけれども、こういう取り組みが必要ではなかろうかという整理でございまして。

次に、37ページでございまして。これは、典型例として「人口50万人前後の県庁所在地」と書いておりますけれども、いわゆる地方の中核的な都市の現状認識と課題を整理するところなるのではなかろうかという整理でございまして。

まず、現状といたしまして、公共交通機関の中ではバスが中心的な役割を果たすことを期待されている。ただ一方で、現実問題といたしましては自家用車との競合が非常に大きくて、利用者は減少傾向にある。ただし、都市構造等の差が大きくて、求められるバスの機能も一様ではないというのが、50万前後の都市を念頭に置いた場合の現状の整理ではなかろうかと思えます。

ちょっと39ページをごらんいただきますと、これも同じ国勢調査から拾った数字でございまして、各県庁所在地への通勤・通学の交通機関を都市ごとに整理したものでございまして。個別に見ていくといろいろおもしろい数字があるんですが、例えば50万前後の町と申しますと、右下のほうに熊本とございまして、バスのみで通勤・通学をする人は7.3%、鉄道+バスが0.9%ということで、1割近い人がバスを利用しているということでございまして。ただ一方で、例えば松山のような町を見ていただきますと、非常にバスの利用が少なく、あるいは鉄道と合わせても比較的少なく、自家用車あるいは徒歩+自転車という比率が高い傾向が出ております。それから、先ほどもちょっと申し上げ

ましたけれども、長崎を見ていただきますと、バスが25%ということで、非常にバスの利用が大きいという傾向が出ております。

というふうに、都市構造によって随分いろんな差がございますけれども、公共交通機関全体を見た場合には、バスの役割が相対的に大きい地域であろうと考えております。

37ページに戻っていただきますと、こういうところでの課題という意味では、環境問題への対応、あるいは高齢化の進展等の中で、バスには引き続き中心的な公共交通機関としての役割が期待されているというのが、今後を見通した場合の認識ではなかろうかと思っております。そのため、「都市構造やその変化を見極めながら、地域の実情に応じて、次のような対応が必要」と書いてございますけれども、まちづくりと連携した総合的なバス活性化策、具体的な内容としては、やはり先ほどと同じようなメニューになろうかと思っておりますけれども、走行環境の改善、情報提供、快適性向上といった施策を組み合わせ、バスを優先したまちづくりを行うことが必要になってくるのではないだろうかということ、それから、いわゆるモビリティマネジメントの実施等によって地域社会と連携したバス利用の呼びかけといったことが必要となってくるのではないかとということで、先ほどの大都市と比べて、より地域との連携、あるいはまちづくりとの関係を考えながらバス利用の促進を図っていく必要があるのではないかとというのが、この規模の都市に関する問題意識でございます。

40ページでございますけれども、「過疎地等地方部のバスの現状認識と課題の整理」と書いてございます。典型例としては人口数万人の小都市、あるいは過疎地を念頭に置きながらご議論いただくと、こういうことになるのではないかとというのがこのページでございます。

現状といたしましては、自家用車の役割は極めて大きい。バスは主として高齢者や学生が利用しているという現状があります。もともとバス利用者の絶対数が少ない上に減少傾向が続いておまして、経営的に非常に厳しい路線が多いというのがこの地域の特徴であろうかと思っております。

課題といたしましては、交通弱者の足として、路線バスという形以外の運行形態を含めまして何らかの公共的な交通機関を確保する必要があるという問題意識が必要ではなかろうかと思っております。そのために、地域の実情に応じて、例えば運行形態、運行主体を適切に選択するといった対応が必要であろうと思われまじし、地域協議会等を通じて地域社会と協働・連携を強化するという方法も必要だと思われまじし、そういった動きを補助制

度によって後押しするという制度的な取り組みが必要じゃなかろうかと考えております。

41ページが、高速バスでございます。現状としては、参入が進んで利用者も増加している、都市間の新たな交通手段として定着してきているということで、ただ一方、いわゆる路線バスとは別に、ツアーバスといった新たな運行形態も出現してきております。ツアーバスといいますのは、貸切バスを利用して定期的に都市間を運行するという形でございます。一般的に言う路線の高速バスよりも低廉な運賃で輸送サービスを提供されていることが多いと思います。ここ二、三年でしょうか、非常に普及してきているものがございます。

課題といたしましては、引き続き競争を通じた利便性の向上が期待されている分野でございますので、ツアーバスを含めて競争条件の整備を図っていくことが必要ではなかろうかと思っております。

以上、今後のご議論をいただくに当たりまして、とりあえずこういう枠組み、問題意識でご議論いただければいかがでしょうかという意味での仮説的な整理でございます。

それから、ちょっと話題といたしまして、資料5に、石油の高騰をつけておりますけれども、43ページに原油輸入価格の推移を掲げてございます。ご案内のとおり最近急激に原油の輸入価格が上がっておりまして、左側のほうに第2次オイルショックのときの山がございますけれども、それを超えるような水準に達してきているということでございます。

それに伴いまして、44ページに、バスの燃料であります軽油の推移がございますけれども、スタンド買い、ローリー買いはグラフに示したような傾向を示しておりまして、最近の2年間で軽油が約3割上昇しております。バス事業のコストに占める燃料費の比率は7.4%、これは当然のことながら軽油の価格の上昇に伴って少しずつ上がってきておりますけれども、17年度で7.4%に達しておりまして、私どもとしては、今後とも経営に与える影響を注視していく必要があると思っております。

資料6、46ページでございます。ただいまご説明申し上げたような問題意識で今後のご議論を進めていただければいかがかということでございますけれども、これまで第1回から第4回までご議論いただきまして、先日、7月5日に第一次とりまとめをしていただきました。本日は第5回ということで、現状認識、それから今後の課題の整理をテーマにご議論いただいているところでございますが、今後、もし先ほどのような話でご了解いただければ、大都市圏、地方都市、過疎地というふうな区分に従って、それぞれ一、二回ずつ課題をご議論いただくということが一つの方法としてあり得るかなと思っております。

その後、二、三回とりまとめをやって、来年6月の報告書とりまとめという段階に至るといのが一つの進め方としてあり得るのではなかろうかと思っております。なお、必要に応じて中間とりまとめもあり得るだろうと思っております。

とりあえず私のほうからの資料の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。

これより、ただいまちょうだいしましたご説明につきまして、ご質問あるいはご意見をちょうだいしたいと存じます。

資料1から6がすべて対象でございますけれども、中でも、「資料4 規制緩和後の状況の評価と課題の整理」では、バスを4分野、すなわち大都市圏、地方都市、過疎地等地方部、高速バスというように分けて整理してございます。先ほど旅客課長のほうから、これは仮説的な整理だという説明がございましたけれども、このような整理でご議論をちょうだいしていくことが適切かどうかということを含めまして、委員の皆様方からご意見をちょうだいし、また課題の整理につきましても、いかに行えばよろしいのかということもご意見をちょうだいしたいと思います。

そして、最後の「資料6 今後の進め方(案)」でございますけれども、仮にこのような整理でよろしいということであれば、大都市圏及び地方都市、過疎地等地方部というように分けて整理した上で、おのおの一、二回程度、審議を進めていくという提案がなされております。

このような考え方について委員の皆様方がどのようなお考えをお持ちなのかということ、これからご議論をちょうだいしたいと思います。どなたからでも結構でございますので、どうぞ。

**【委員】** 北海道の十勝バスの野村でございます。いつも大変お世話になっております。

今回のとりまとめを見させていただきまして、3分野というか、3エリアに分けて議論していただけるということで、今までの意見を非常に取り上げていただいているようで、大変ありがたく思っております。

その中で1点、過疎地等地方部での課題の部分なんですけど、40ページになります。②のところ「◇」の1つ目、「地域の需要に応じた運行形態や運行主体の選択」という文言がありますけれども、運行形態の選択という部分ではわかるんですけど、運行主体の選択という意味がちよっとはかりかねる部分がありますので、ここの部分を説明していただきたいなと思っております。

また、ちょっと本文から外れますが、資料5の軽油の高騰についても、その後ちょっと質問というか、意見を言わせていただきたいと思っておりますので、あわせてお願いいたします。以上です。

【委員長】 それでは、資料4の40ページで、運行主体ということについてご説明をちょうだいしたいということでございます。よろしくお願いたします。

【旅客課長】 私どもがこれを整理した段階で念頭にございましたのは、例えば民営、民間的な経営で行うことが非常に難しい路線が当然あるだろう。そういうところでは現に市町村バスというふうな形で運行されているケースもございますので、官民の役割を含めて、どういう主体がどういう責任でもって運行するのがいいのかということも議論の対象になるのではなかろうかという問題意識でございます。

【委員】 今、地方のほうで積極的に行われていますのが、バス会社の運行による移行ではなくて、事業者による、いわゆるタクシー会社とかその他の運送会社による運行形態に移行しているケースが非常に高くあります。ですから、私どもはどうしても「運行主体の選択」という文字がありますと、バス事業者以外の運行主体の選択というふうにも読み取れてしまう部分があるものですから、これはバス活性化の委員会でございますので、そこら辺を含んでいただいた文言に切りかえていただければわかりやすいのではないかなと思っております。地方の部分ではそのような形態への移行が非常に進んでおりますので、ぜひよろしくお願したいと思えます。

【委員長】 それから、先ほど委員のほうから、軽油のことについてもというお話でしたが。

【委員】 軽油の部分なんですけれども、ほかの部分ではエリアごとにまとめていただいて、非常に格差がある、あるいは進歩があるという部分が認められて、非常にわかりやすい資料となっております。軽油の部分については、補足資料ということで添付されているので、あまり突っ込んだ部分までは時間がなくなるということであろうかとも思いますが、実情としましては、ここに「燃料費比率は7.4%（17年度）」と書かれております。ただ、実際に我々の地方部の事業者では、昨年平均で12.7%、本年度の4月、7月で既に13.2%まで構成比率が上がっております。我々の事業者がここまで高率になっているということは、中心部、当然ながら関東、関西では需要量も非常に大きいので、単価も非常に低いことでやっていると思えますので、5%前後の比率の中でやられているのではないかなと。そうしますと、実に10%近くの構成比率の差が出ているということも、

経営に非常に大きく影響を与えておりますので、ここの部分もぜひご検討、ご考慮に入れていただきたい、そ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。資料が得られるかどうかということも関係してくると思うんですけども、エリアごとに、軽油の高騰率というのはつかめるんでしょうか。

【旅客課長】 おそらく、油がどのぐらいの比率を占めているか、あるいはどういう傾向を示しているかというのは、ある程度エリアごとに出せると思いますので、それはやってみたいと思います。

【委員長】 どうぞ、ご意見、あるいはご質問を。

【委員】 質問で。私鉄総連の住野といいます。いつも大変お世話になっております。

資料4で、先ほど言われました、大きく3つのエリアといいますか、3つの分野で課題を整理されたこと、非常によくなっているなと思いますけれども、2点ほどご質問なんです。資料の37ページで、課題の中で「環境問題への対応」ということで、よく今までの資料の中で、環境に優しい公共交通機関の一つとしてバスは非常に役割も高いというふうに言われておりますけれども、環境問題への対応ということで、今から具体的にこの中で、例えば環境を、CO<sub>2</sub>を含めて削減に向けた具体的なバスの役割として、今後議論に行くのか、いつもアバウトで、環境問題というのは非常によく言葉が出るんですが、課題になっています。これは、地方部だけの現状認識と課題ということであって、大都市部も含めて、こういったものがほんとうに具体的に議論されるのかというのが1点。

それと、まちづくりという言葉も実際にはよく使われて、私どもも、まちづくりを生かしたバス交通をどうやっていくのかということで、地域公共交通会議というような新しい会議も10月以降、発足される予定でありますけれども、実は多面的にメンバーを募っていろんな意見を聞くということは、幅を広げる意味ではいいんでしょうけれども、果たして住民の声が入るような、例えば聞く場が設けられるのかどうか。あくまでも代表、事業者、地域経済界、地方公共団体ということで、メンバーはたくさん出席されるように広がられてありますが、果たして地域住民の声を聞くような、例えばそういった窓口が設けられるのかどうか。そういったところが、今後の議論の整理としては少し入れたほうがいいのではないかと考えております。

3点目は、私どもが強く言っておりました高速バスの関係、41ページですね。引き続き「ツアーバスを含めた競争条件の整備が必要」と。これはあくまでも運行形態が違くと

いうところで、非常に私どもも困惑していますけれども、一方で、高速バスの運賃、それから路線の変更、急遽渋滞が発生したときの届け出の弾力化というのは理解するんですが、どういった方向でいくのか。あくまでもツアーバスということが主体で、自由競争、価格競争ができるような形でいくのか、それとも、やっぱり一定の路線として、それから不定期といいますか、貸切の路線として分けて考えるのか、それとも新たに、同じ運行形態だからツアーバスも高速バスも同じような土俵で考えられているのかというところがちょっと見えないものですから、そういったところを3点ほど質問させていただければありがたいなと思います。以上です。

**【委員長】** それでは、3点につきましてお答えいただきたいと思います。

**【旅客課長】** まず1つは、環境問題ということでございます。ご質問の趣旨にあるいは誤解があるかもしれませんが、当然、大都市を含めて、環境問題というのはバスを考える際の一つの重要なファクターだろうと思っております。なぜバスの利用を促進しなきゃいけないかというときに、やはり環境問題を解決しなきゃいけないという大きな背景がございますので、そういう意味で、地球温暖化問題を含めて環境問題を解決するための一つの方法として、バスをもっと使ってもらいたいという文脈になっているんだろうと思います。

逆に言うと、バスをこれだけ利用して環境問題を解決しようというふうな話にはなかなかかなりにくいんじゃないかなと思うんですけれども、なぜバスを利用しなきゃいけないかということの一つの背景にそういうことがあるということで、社会的にも理解を得ていくことが必要んじゃないかというのがこれまでの認識だろうと思っております。

例えば都市ごとにバスの利用率をここまですれば環境問題はこうなるよねというふうな話では、なかなか整理が難しいのではなかろうかと思っております。というのが1点目で、もし誤解があればご指摘いただきたいと思います。

それから、住民の声というお話でございます。これはむしろいろいろこの場でもご議論いただきたいと思いますが、いろいろな会議体等ございますが、そういうものは形骸化しないということが非常に大事だと思いますし、いろいろなチャンネルで住民あるいは利用者の声を直接反映させる方法も必要だと思いますので、そのためにどういう場があるべきか、どういう方法がいいのかということは私ども問題意識として持っておりますが、この場でもご議論いただければ大変ありがたいと思っております。

3点目の、高速バスの問題でありますけれども、今の法律の仕組みとして言えば、いわ

ゆる乗合バスと貸切バスというそれぞれのカテゴリーの中で、結果として同じような形での運行がなされているということであろうと思います。したがって、今の法律を前提にする限り、乗合あるいは貸切という区分が維持された中で、それぞれの規制体系の中で対応していくというのが基本でございますけれども、当然のことながら必要な安全性なり利便性なりは確保していかなくちゃいけないということで、結果として大きな違いがあるのは決して合理的なことではないだろうと思っておりますので、それぞれ目的に照らして、必要な安全性の確保なり利便性の確保を図っていくというのが、現在のところ基本的な考え方でございます。

【委員長】 たしか前回の議論のときに環境問題が取り上げられまして、貨物はモーダルシフトを一生懸命進めているけれども、旅客に対してどうもそこが見えないんじゃないか、そういうことも含めた形でここで議論の対象とすべきかどうか、このような趣旨のご意見があったように思っておりますけれども。

【旅客課長】 私の感じとして、貨物のようなモーダルシフトというのは多分、いわゆる幹線交通の部分でどれだけ鉄道や船にシフトしていくかというふうな、比較的とらえやすい部分だと思うんですけれども、面的な地域交通の中で、そういうことがどの程度可能なのかというのは、なかなか難しい問題もあるのかなという気がいたしますので、おそらくそれと同列には論じられないと思いますが、何らかそういう方向なりがあるのかどうかということをご議論いただければいいのかなと思いますが、我々事務局としては、なかなかそこは難しいのかなという感じを持っております。

【委員長】 わかりました。

【委員】 今の環境問題ですけれども、37ページに、期待されるというふうな文章になっているんですね。だれが期待しているのか、どういうことが背景にあるのかということが不明確で、環境そのものが期待しているというふうにしが見えないんですけれども。そのために、環境問題で、例えばバスの活性化という意味で考えれば、主にその役割を具体的に果たす機関、環境を守るために公共交通を利用することが大切なんだということを訴える機関、あるいは議論する機関について、やっぱり不明確のまま来ていると思うんです。

確かに答えを出すのはものすごく難しいと思うんですけれども、しかし、何らかの訴えをどこかで、あるいは環境を専門とする機関と協議するとか、いろんな場があると思うんですけれども、今後どういうふうに進めるのか。重要というのはわかる、しかし利用促進

をどう進めるのかということが、これから議論になってくるかもしれませんが、一つの大きなテーマだろうと思っています。

2つ目は、需給調整規制の撤廃で何が変わったのかということあまり表に出ていないですね。というのは、そのことを議論する場所だと思うんですけども、むしろ需給調整規制撤廃とあまり関係のないバスの活性化という方策を今、議論するような気がしてならないんです。まあ、それはそれでいいと思いますけれども、要するに何が需給調整規制撤廃によって変わったのか。ここでは、高速バスあるいは空港のリムジンバスの利用、そこへの参入が大きいというところを言っているわけですね。路線の休廃止、あるいは新規参入も少ないと言っている。

ですから、その辺について、非常に難しい課題だと思いますけれども、一つの意見ですが、むしろそういうふうな気がしてならないと思って、需給調整規制の撤廃を振り返るのではなくて、今、バス全体の問題を議論しようとしているというふうに映るんですけども、それはそれで重要なことだと思いますが、その辺の整理が必要なんだろうと思っていますし、それから、都市部のバスの関係と地方部のバスの関係を分けるということですけども、しかし実際は、都市間高速バスあるいはリムジンバスへの参入が大きいということは、その利益によって地方のバスを、何とか赤字を埋めているというところも多いわけですから、完全に切り離すということじゃなくて、やっぱり関係を持った形でもって議論を深めるようにしていただきたいと思っています。

最後になりますけれども、経常収支率の改善ということですが、我々労働組合の立場からいいますと、どういうふうなことを背景にしてそうなっているかということについて、国土交通省の皆さんとしてはおそらく実情をつかんでいると思いますし、ただ、そのことに触れられないという要素があると思います。数字が表に出ない問題についても、議論するのは難しいと思いますけれども、ぜひ目を向けていただきたいということを、要望として申し上げます。以上です。

**【委員長】** ただいま3点ほどご意見をちょうだいしましたけれども、2点目、3点目のご意見ということでよろしゅうございますか。1点目の、環境問題をどのように訴えていくのか。おそらくモーダルシフトといっても、選択する利用者に対してこうせい、ああせいということはなかなか言えないんじゃないか。だとしたならば、利用者が問題意識を持ってみずから選択してくれるような方策を訴えるのが主な手段になるかと思うんですけども、そのようなこともここでの議論の対象になるのかどうなのか、こういうご

趣旨だろうと思うんですけども、いかがでしょうか。

【旅客課長】 37ページの一番下に、モビリティマネジメントという言葉を使っておりますけれども、ここは言葉が適切かどうかわかりませんが、説得的アプローチというふうなことを含めて、いわゆる洗練されたキャンペーン手法を使って地域に働きかけていくというふうなことを最近、国土交通省も取り組んでおりますが、そういう手法を、例えばバスの領域に適用したらどういうことが起こるだろうか、できるんだろうかということを含めてご議論いただきたいという趣旨でございますので、今のような話も含めて議論の対象としていただければと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 交通ジャーナリストの鈴木でございます。

2つほどお話しさせていただきたいんですが、1つは、大都市圏以外の地域では利用者が減少しているということ自体、これはそのとおりだと思うんですが、大都市圏あるいは政令指定都市クラスの都市を抱えている地域以外でも、実はさまざまな工夫をしたり、あるいは事業者さんが非常に元気になることによって、下げどまりになったり増加に転じる場所が見受けられるわけです。これは非常にいい傾向だと思っておりますが、そうしたところが大体20万とか30万クラスの地方都市を抱えている地域なんですね。20万から30万クラスの地方都市というのは、確かにバスにとって大きな課題を抱えていると同時に、ある意味で可能性も抱えているところなんだろうと思うんです。特にその部分を分けて考える必要はないと思いますが、地方都市と過疎地域のところで、ちょうどはざまにかかっている場所になると思いますので、どちらかのところで、20万から30万クラスの地方都市の課題、あるいは今後のあり方等について、ぜひ議論していただけるとありがたいということが1点です。

もう1点は、高速バスの問題の中で、41ページの課題の整理の中に、現状というふうには言うべきかもしれませんが、高速バスは規制緩和後の参入が進んで利用者も増加というのは確かにそうなんですけれども、1つ大きな問題として、参入が進んで競合した結果、ほとんどの競合後のケースが値下げ競争になってしまっている。事実上、ダンピングのような状態になってしまって、ともに疲弊するようなケースが目立っていますので、事実上、価格競争になってしまったという、この辺を課題としてとらえておく必要があるのではないか。そうしないと、おそらく今後も共倒れのケースが出てきたり、あるいはツアーコストの関係でも同じようなことが言えると思うんですが、結局ツアーバスで安いものが出て

きた結果として、定期の高速バスも、むしろ安い商品のほうを一生懸命つくることに腐心してしまって、だんだん実入りが少なくなってくるといった現状が見えつつあるようですので、価格競争の面を入れておいていただいて、議論の対象にしていただけるとありがたいと思います。以上です。

【委員長】 1点目、20万から30万都市を含めるべきではないかというご指摘はいかがでしょうか。

【旅客課長】 あくまでここでの整理は、基本的には典型例ということで、どういう枠組みだと議論していただきやすいかということでございますので、そこは便宜的に、柔軟に考えたらいいと思うんですけれども、今の事務局の感じとして、基本的には都市圏の中の一つの 카테고리 といいますか、類型として二、三十万の都市というものを念頭に置くというのが一つの方法ではなかろうかと思っております。そこは可能な限り、今後、当方で資料等を準備する際に、あまり十把一からげに議論するのではなくて、そういうところもとらえながら整理させていただければと思っております。

【委員長】 そういたしますと、委員がご指摘くださったんですが、基本的に4分野あるいは3分野になろうかと思えますけど、そういう形の中で、20万から30万も含められればそれでよろしいという。

【委員】 もちろんそれで結構でございます。

【委員長】 それから、2番目の点のご意見という形でよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【旅客課長】 先ほどの、高速バスの上がりやで地方の路線が維持されているんだというご指摘とも関連すると思うんですけれども、そもそも競争というものをどうとらえるかと非常に難しい議論になってこようかと思っておりますので、ご指摘のあった価格競争になっているということは、念頭に置きながら議論を進めていただく必要があると思っておりますけれども、規制緩和の目的なり効果なりをどうとらえるかというところとも関連してくる課題ではなかろうかと思っておりますので、そういう視点で、もうちょっと事務局としても整理してみたいと思います。

【委員】 寺田でございます。自然な形、流れでまとめていただいて、大変わかりやすいご報告で、ありがとうございます。

ただ、言葉じりをとらえるようなんですが、少し気づいたことがないでもありませんので、2点ほど指摘させていただきたいんです。資料4の27ページ、一般路線バスの参入

をめぐる状況というところで、3つ目の「・」で、「利用者は、運行頻度の増加を強く望んでいる」。そうだと思うんですけども、だから「運輸協定のない競争は望んでいない」とも言えないので、ただ増発されれば良いということであればむしろ、運輸協定はカルテルですから、必ず便数を制限するほうに結ばれているというふうを考えざるを得ないので、そういうふうには決めつけられないのではないかと思います。一般論としても、企業のほうとの運輸協定の扱いというのは非常にナーバスな、慎重に扱うべき問題だと思いますので、多くの委員の方の意見を聞いて方向づけしていただきたい問題だと思います。

それから、その下の内部相互補助についても、こんな形になるんだと思うんですけども、ただ普通の整理でいくと、規制緩和の前にこの種の勉強を大分させていただいた記憶があるんですけども、既存事業者さんの内部補助といっても、本線と支線を一体で扱いたいとかそういう、利潤動機というんでしょうか、からの内部補助と、そうでなくて完全に飛び地みたいなところとの間の内部補助は違うということがわかってきたと思いますので、そういう意味では、内部相互補助の範囲というんでしょうか、それを少し限定して考えていただきたいと思って、現実に今の分社化などの方向で、必ずしもお書きになっているような感じじゃなくて、慎重に扱うようなトレンドになっているんじゃないかと思います。

そういうふうに気がつきました。以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。27ページの3ポツ、4ポツ目についての委員のご意見なんですけれども、これはご意見として伺って、後で検討させていただくという扱いでよろしゅうございますか。

**【委員】** 横浜国大の中村と申します。私は初めてきたので、これまで休んでいて申しわけございません。

資料を読ませていただきまして、非常によくまとまっていると思っています。これは意見としてでございますけれども、先ほどから少し議論があったところなんですけど、ご回答の中で、モビリティマネジメントですけど、私も少し勉強している立場なので、まず1つは、これは必ずしも地方都市に限ったことではないので、37ページで頭出しすることがいいかどうかは少し疑問である。むしろ自家用車に依存していることが混雑を激化していることとか、環境とか、いろんなことから行動を見直す、専門の先生は行動変容とおっしゃっていますけれども、そういうアプローチが要るだろうということは、必ずしも37ページのところで書くべきではなく、むしろほかのところでも書くべきだろうと思いました。

ただ、あちこちでそういうことを考えているんですけど、市民、国民が意識を変えれば自動車の利用が自粛されて、それが公共交通に移るという単純なものじゃなくて、それにかかわる仕組みのところ、行政の方々も働くと思うし、事業者の方々も、自分たちが環境に貢献している仕事に従事しているというある種のプライドをお持ちになった上でやるということで、かかわる皆さんがともに働くという意味の協働ですけれども、形でやっていくという意識はぜひ書き込んでおいていただきたいなと思いました。

それから、その上のところで「街づくり」と書いてあるんですけど、ちょっと言いにくいことも言っちゃうと、最近のオムニバスタウンの幾つかを見ていても思うときがあるんですけど、タウンとは言っているんですけど、果たしてほんとうにまちづくりなんだろうか、そもそもまちづくりって何だろうかというところまで言っちゃうとつらいところがあるけど、少なくとも都市の中で人々が快適に過ごすとか、あるいは非常に不便を講じているところに関して、バスというある種のツールも生かしながら、問題解決あるいは目標達成に生かしていくとか、そういう雰囲気あまりになさ過ぎる気がします。バスさえ乗りやすくなればすべてがよくなるというのは、そう思う人もいるかもしれないけど、そうでないところがあるような気がします。

ですから、もし「街づくり」という頭出しをするのであれば、特にこの括弧内のところは、これがまちづくりとどう連携しているかというのは、いろいろへ理屈をつくれればつくれるんでしょうけど、そうじゃなくて、もう少し入れるのであれば入れてほしい。これももちろん地方都市だけではないだろう。大都市でも、特に郊外部ですね。都区部だけではなくて、私の住んでいる横浜を含めて、都心から30ないし60キロのエリアというのが一番難しい、ある種中途半端なところで、そこを念頭に置いた場合にはいろんな課題があるんだろうと思います。

それとあわせて、35ページの記述もそうなんですけど、課題は確かにこうなんですけど、10年来同じ課題を言い続けているような気がして、またもう10年ぐらい言い続けるのでいいのかどうかということですね。もしかしたら、これまで進んでいない理由が何かあるのであれば、そこを書かれればいいし、そうでなくても、僕が思うのは、例えば地方自治体とおつき合いしていても、道路管理サイド、交通管理サイドとの連携が全然とれていないとか、逆に、少しとり出したら急にガタガタと進むという部分とか、市民なり日夜業務されているドライバーの意見をうまく反映することで、かなりいいバスサービスができるとか、その仕掛けをうまくつくることを国はぜひ考えていただきたいし、その仕掛けに

いろんな主体が乗ってもらうような働きかけをぜひ考えていただくというふうに、だれがどこを頑張るといいのかということが見える方向につながるような記述が、40は一応できているんですけど、35、37のところは要るのではないかなどと思いました。

以上、意見です。

【委員長】 ありがとうございます。ただいまも、ご意見ということで拝聴したいと思います。

私が弁護するわけじゃないんですけども、資料4はあくまでも本日のたたき台ということであって、まだまだ表現等々は、まとめの段階では工夫をしていく必要があるのではないかなと思います。

【委員】 日ごろは大変お世話になっております。

今までの議論をいろいろ伺いますと、大変うまくできているような気がします。特に大都市圏、地方都市圏、過疎地域を分けて議論しようという、あんまり今までこういうふうに分けていなかったんですが、事業者とすると大変ありがたいことです。

私たちの専門委員のほうも方々へいらっしゃいますけれども、方々の実情がわかる人が来ていますから、今回はほんとうにもうちょっと具体的に掘り下げてというところまで議論させていただければありがたいと思います。ついては、1回、2回と書いてありますが、場合によっては3回になっても結構ですし、1回で終わりになっても結構でございます。ただ、掘り下げてやっていきたい。

例えば走行環境の改善なんていう問題ですと、私たち事業者としては絶えず言っているんですが、具体的にできていない。10年先になったら道ができますよ、やがて高速道路ができますよという議論になっちゃう。特に地方自治体の首長さんのところへ行ってお願いしますとそうなんです。今現在どうするということは、もっとそこまで議論させていただきたいので、特に地方都市の20万、30万というところは、ネックになる朝晩は限られている。これには住民も参加していただいて、少し大量輸送のバスとか鉄道を利用して自家用車を制限するなんていうことまで考えられないかなという感じがいたします。

いろいろ申し上げましたが、大変具体的になってきましたので、絵にかいたもちじゃなくて、具体的に実質のある議論をさせていただきたいと思います。

それから1つ、さっき、運輸協定のない競争は望んでいないというような、27ページでありましたが、ちょっと感覚が違うかもしれませんが、たまたま私の会社で横浜市営バスの移譲を受けまして、横浜市の南部のほうで今まで競合していたバス路線でございます。

横浜市営としては収支が合わないからということで、私のほうで受けましたら立派に収支は合っているんですが、公共的な横浜市営なんかですと、収入だけ議会や何か委員会に報告する傾向があるんですね。収支の支のほうはあまり見ていない。

ところがそれでいきますと、運転手さんまでノルマがありますので、競合している路線は、お客さんがいると市営バスが先に出ちゃう。これは非常に私たち、事故が起こり得るということで心配していたんですが、意地が悪いことに私たちのバスが出る前にぽっと出るんですね、お客様に。そういう競争が実際にあるんです。これはありがたいなということで、今の27ページは、住民は望んでいないよ、事故がないように考えているんだよということで私は理解しました。

総体的に、今後の進め方につきましては、私たちの専門委員もおりますから、ぜひ具体的に聞いていただいて、実のある議論をさせていただければありがたいと思います。

【委員長】 どうもありがとうございました。

【委員】 西武バスの山内でございます。先ほどから出ておりますように、今回のまともは非常にわかりやすくまとまっているんじゃないかと思います。

大都市圏のバスということで、35ページに課題として、「これを果たしていくために、次のような対応が必要」ということで、真っ先に走行環境の改善ということが言われているわけです。これは我々事業者として、走行環境の改善ができれば都市交通は全く元気になりますよということをこの委員会でも発言し続けているんですが、この中で、特に走行環境の改善で一番効果があるといったものを実際の運営の中で見てみますと、ここに（駅前広場やバスレーン等における走行環境の整備）と出ていますけれども、一番大きいのはやはり交通規制だろうと思うんです。

例えばラッシュ時に、駅に入る道路が7時から9時、あるいは7時から10時まで規制されるということになると、一気に自家用車が入ってこれないということになりますので、まず渋滞が解消されるということと、バスそのものが非常にスムーズに駅に入っていくことができる。これが、やはり大都市の交通を考える場合には、環境問題とかそういうものも含めて非常に効果があるんじゃないかならうかと思えます。

現実では、そういったことのない場所では、運行回数が非常に多いところ、例えば3分ヘッドで入ってくるというふうな路線においても、渋滞によって、駅前の通りにとにかくバスが数珠つなぎになってしまっている。極端に言えばその上を歩いて駅に行けるというふうな状況になっておりますので、そういう状況を解消するには交通規制が一番大きな効

果を持つんじゃないだろうか。これは、国交省のほかに警察庁とかそういうところの連携がなければならないと思いますけれども、35ページの走行環境の改善の括弧書きの中に、交通規制の問題をぜひ入れていただきたいと思います。

それと、駅前以外の渋滞解消の決め手というのは交差点の改良なんですね。これは地方自治体とか地元警察等にお願いしながら実現しているんですが、交差点の改良というのは、具体的には信号の調整とか青矢信号、道路上で言えば右折レーンの設定、そういうものが一気に交差点の渋滞を解消すると思いますので、実際に地元でいろいろと対策を立ててきた経験から見れば、交差点の改良こそが一般の道路上の渋滞解消になるだろうと思います。

3番目には、既に実施していただいているんですが、違法駐車の問題、そして4番目に、大きく今後の課題として、国交省としても取り組んでいただきたいのは、バスベイの問題だと思うんです。バスベイが設置されることによって、特にラッシュ時等の渋滞というのは一気に解消するんじゃないかと思います。念のために、来年度からバス関係もICカードを導入いたしますので、乗降に時間がかからないということもあって、そういうものも含めて、バスベイの問題に本格的に取り組んでいただければ、一般道路上の渋滞解消に大きく寄与するんじゃないかと思うので、ぜひ35ページの中に交通規制の関係をに入れていただければありがたいなということが1つです。

もう一つ、41ページに、高速バスというのが別の項目で、こういう形で整理されておりますので、非常にありがたいと思っております。ツアーバスの関係については、私どもも盛んにいろいろな関係のところをお願いしたりしてきたわけですけれども、先般、旅行者に対して通達を出していただくということもあって、それらを含めて、バス事業者としても行政なり旅行者等に、道路運送法あるいは道路交通法、そして労働基準法といったものに抵触するおそれがありますよというふうなことを表立って話しに行けるという状況が出てきましたので、非常にありがたいと思っています。

この問題につきましては、実質的に私どもは昨年とことし、昨年もかなりツアーバスによって影響を受けたんですが、ことしはさらに、西部バスの場合ですと、直接に運営している10路線のうち8路線が大幅な減収になってきているということもあって、今まで何回もお話ををお願いしているように、いわゆる乗合バスとしての高速バスの競争を、ツアーバスまではいかないけれども、やはり緩和していただいて、我々乗合事業者としても大いにそういった役割を果たすことができるように、ぜひお願いしたいということを改めてもう一度お願いしておきたいと思います。以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。ただいまのもご意見という形で、今後の検討材料にさせていただけると思います。

【委員】 兵庫の神姫バスでございます。

委員がおっしゃられたように、今回の地域別、形態別の論点の整理をこういう方向でやましようというのは、私自身も大正解だと思います。問題は、タームというか、期間なんです。ご存じのように、先ほど北海道からもお話が出ていましたが、今の軽油価格がこのままの水準でいく。それと、ゼロ金利解除で有利子負債の担保がじわじわ上がっていく。本来、規制緩和で、市場原理で競争促進、業者利便向上という部分は、ほかの経営の悪化要因によって、特に過疎地、地方部のほうは、今のままいきますと、何年か先に消費税が上がる。さらに地方交付税がどうなるかわからない。したがって、この議論をどんどん前へ先行させても、その手前で、2010年ぐらいまでにはかなりの事業者が経営破綻になる。これは、今の状況を延長線上で見ればまず間違いないと思います。

したがって、今回、これで来年答申を出すのは非常にいいと思うんですが、PDCAサイクルで、必ず2010年ぐらいにもう一度メスを入れ直さないと、これで一たん出したから、そのまま21世紀バス事業はこれでいきますなんてとんでもない話なので、ぜひその部分の書き込みを、まだ時間がありますので、お願いしたいと思います。それまでもたないと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 質問なんですけれども、大都市圏、地方都市、高速その他のバスで分けていただいて非常にわかりやすいんですが、私なんか考えると、大都市圏のバスというイメージ的には、例えば東急バスとか小田急バスなんです。そういうバスのことでよろしいのでしょうか。それとも、例えば多摩市のバスとか、八王子市で動いているバスとか、こういうのはどういう範囲に入るのかというのがよくわからないので、それを教えていただきたいのと、あと地方都市のバスが、ここにも書いてありますように、「都市構造等の差が大きく、求められるバスの機能も一様ではない」というのはそのとおりだと思いますので、ここをもう少し分けて、こういうバスの機能が求められているというようなことがあると、もっとわかりやすいんですけれども。

【委員長】 1点目について、お答えいただければと思います。

【旅客課長】 あくまでこれは議論の枠組みとして、典型的に何を念頭に置いて議論していただくかということで整理したものでございますので、例えば多摩地区のバスは、先

ほどもご指摘がありましたけれども、どちらかというところと地方都市と共通する問題を持っていくんじゃないかとか、そういう個別の当てはめでどこがいいのかという話はいろいろあると思うんですが、前提、枠組みとしてこういうことを念頭に置いてご議論いただいた上で、それを実際に当てはめるときには地域の特性ごとに考えていくということになるのかなと思っております。

そういう意味では、あくまで典型例として頭の中に置くものがこういうことだのご理解をいただければいいのかなと思っております。

**【委員長】** まだご意見、ご質問はあろうかと思えますけれども、次の議題がありますので、一応、議題Ⅰ、Ⅱに関しましては一区切りとさせていただきますと思います。

多くの委員の方々からご指摘をちょうだいいたしまして、課題の整理については、文言上まだ検討を要するところはあるにしても、おおむねこの方向でよろしいのではないかというご意見だったと思います。そして、今後の進め方といたしまして、資料6に提案してありますように、大都市圏、地方都市、過疎地等地方部というふうに分けて、(1～2回)と書いてありますけれども、場合によりまして回数が変わることもあり得るということをご前提に、今後こういう形で議論を進めてよろしいのではないかというようご指摘だったと理解させていただいております。

したがって、このような方向で今後の議論を展開させていただければと思います。

続きまして、残っております議題でございまして、ⅢとⅣは主に報告事項だと理解しております。先ほどご説明をちょうだいしましたように、都市によってバスの利用状況には大きな差がございます。その点につきまして、自動車交通局において調査され、その結果がとりまとめられたということですので、その調査結果をご報告いただきたいと思います。また、平成19年度予算編成に向けて、国土交通省の重点施策がとりまとめられているということでございますので、あわせて報告をちょうだいしたいと思います。

**【企画室企画官】** それでは、お手元の資料7、48ページをごらんいただきたいんですが、地方都市におけるバス交通の現状と課題に関する調査を行っております。

「1. 調査目的」をごらんいただきますとわかりますように、この調査は、政令指定都市よりやや小さな中核都市におけるバス事業に期待される役割や解決すべき課題、その解決策を検討して、さらに、バス事業の成立する可能性があるかどうかということについても検討を行ったものであります。

具体的には、これまでのご議論にもありましたように、都市ごとの地域特性によりまし

てバス利用者の特性等も異なると考えられるために、都市を3つのパターンに分類しまして、それごとに応じた検討を実施したものでございます。

「2. 調査概要」にございますように、具体的には3つの都市分類ということで名前をつけてみました。1つは大都市郊外型都市、もう一つが公共交通非依存型都市、それからもう一つが地方拠点型都市、こういった名前をつけて分類しております。

次のページのA3横になっている資料、49ページをごらんいただきたいんですが、大都市郊外型都市でございます。左側のほうの都市特性をごらんいただきますと、主に大都市郊外のベッドタウンである。都心まで鉄道の1時間圏ということで、交通ネットワークのほうは、路線バスネットワークは鉄道のアクセスを中心とした形態になっていまして、通勤・通学の機関分担も、鉄道が多く、バスは鉄道駅までの端末交通機関となっているようなものでございます。

具体的な調査をいたしました代表的な都市の例としては、神奈川県藤沢市で実際に調査を行ってみました。地理的な特徴として、東京都市圏の郊外、ベッドタウン、都心まで約50キロ、鉄道で1時間というところでございます。商業や工業団地の形成状況でございますが、藤沢市駅を中心とした中心市街地には広域的な集客力を持つ商業・業務施設が集積している。また、市内の各所には新旧住宅団地や工業団地が形成されておりまして、市の北西部には慶応大学が立地している。

このような藤沢市におけるバス交通の位置づけ、路線展開でございますけれども、バス交通の利用者の主な利用目的は通勤・通学になっておりまして、経営状況を見ますと、市域全体での需要は横ばい、安定した需要を維持しているということでございます。

右上の交通機関分担率をごらんいただきますと、先ほど前の議題でのご紹介にも幾つかございましたけれども、藤沢市の場合には、「乗合バス」が2.8%、1つ飛ばしまして「鉄道・電車+乗合バス」を組み合わせているものが11.7%で、鉄道と組み合わせた形でのバス利用が多くなっております。

こうした都市につきまして、左のほうの「4. バス事業成立の可能性」として、通勤・通学利用での確実なバス需要が確保されていて、将来の人口動向等から今後とも収益性のあるバス事業展開が可能ではないかというふうに見ております。一方では、2番目の「・」にありますように、高齢化率の急速な上昇も見込めるため、通勤・通学の交通機関としての位置づけに加えて高齢者の生活の足としての位置づけへの準備が重要、こんなことも出てくると考えております。

具体的な課題、解決策としては、基本的には大都市圏で考えられるようなものに準じたことになるとと思いますが、上の3に戻って恐縮でございますけれども、バスの走行環境を改善するための、先ほどもご議論がありましたようなバス専用・優先レーン、PTPSの導入とか、駅部等における一般車の流入規制、それから輸送力の改善としては連節バスの導入など、さらに、高齢者の方々も意識しました待合施設や乗り継ぎの円滑化といったことを実施していくことが必要ではないか、このように分類しております。

次に、50ページでございますけれども、公共交通非依存型都市の分類でございます。左の上を見ていただきますと、大都市郊外に立地する自立型の都市でございます。交通ネットワークも、鉄道路線も存在いたしますが、高規格幹線道路の要衝となっております。通勤・通学時の機関分担は、後でまた右のほうを見ていただきますが、自家用自動車に過度に依存している状態となっております。

具体的な、代表的な都市の例として、右のほうをごらんいただきますと、愛知県豊田市を実際に調査しております。名古屋都市圏の郊外に立地しております。名古屋都心まで約30キロ、鉄道で1時間ぐらいでございます。

商業や業務、交通拠点等々の形成状況につきましては、駅周辺を中心市街地に業務施設が集積しております。その一方で、郊外部では過疎化・高齢化が進展しているような特徴もあわせ持っております。もう一つの3つ目の「・」でございますが、市内の各所に団地等が存在している状況にありまして、市の南西部にはトヨタの本社、工場が立地している。

このような都市のバス交通の位置づけでございますけれども、基本的には豊田市駅への直結型である幹線路線を基本とするネットワークというふうになっておりますけれども、バス交通の利用は日常の買い物や病院等が主になっておりまして、あとは中心市街地やトヨタの周辺工場について、通勤・通学利用者が若干存在している状態でございます。

右上の交通機関分担率を見ていただきますと、「乗合バス」の利用は0.6%、1つ飛ばしました「鉄道・電車+乗合バス」も0.9%と、極めて小さい比率になっています。一方で、「勤め先・学校のバス」を使っているのが2.4%と高くなっております。

こういったバス事業者の経営状況でございますが、郊外部の路線では、収益率が100を下回るような路線が多い。他方で、市が運行するコミュニティバスの需要は年々増加している状況でございます。

このような都市でのバス事業成立の可能性でございますけれども、左のほうの4にまとめておりますが、現状のままでのバス事業の維持は難しい。企業等が主体となった通勤時

の公共交通機関利用への転換策の強力な推進や自治体における意識改革等の支援が不可欠であろうと考えております。それから、バス事業者単独による郊外部での生活路線の維持というのは都市部での通勤・通学の安定的な需要なしには困難でありますので、郊外の需要の薄い地域をあわせ持っているような都市においては、行政と地域が主体となって今後のバス維持の考え方を議論する場を確保することが必要になってこようと考えております。

こういった都市になりますと、少し打つべき施策も変わってくるのかなと考えておりまして、解決策としては、地域の実情に合わせた小型バスやバリアフリー車両の導入をするとか、コミュニティバスの運行等をさらに増やしていく。郊外部でのデマンド化・連絡ダイヤ化を進める。それからもう一つ、ノーカーデー、時差通勤の実施、モビリティマネジメントの実施といったことをしていかないと、なかなかバスとして成り立っていくのが難しいのではないかと分析しております。

最後になりますが、51ページに、もう一つの分類として、地方拠点型都市というのを挙げております。地方の県庁所在地等の拠点でございまして、市中心部に拠点駅が存在しており、道路網は中心市街地から放射状に展開されているような都市でございます。

右のほうをごらんいただきますと、具体的には鹿児島県鹿児島市を調査いたしました。鹿児島の中心部に位置していて、九州南部の広域な拠点都市になっているところでございます。鹿児島は中心市街地に商業・業務施設等が集積しておりまして、市街地周辺の郊外部に新旧の団地が存在している。郊外部では過疎化・高齢化が進展しているという状況でございます。

バス交通の位置づけでございませけれども、市内の中心部へのそれぞれのところからの直結型を基本とするバスネットワークとなっております。通勤・通学利用が主となっております。昼間は日常生活の買い物、病院等の利用があるということでございます。

交通機関分担率、右上の表を見ていただきますと、ここでは乗合バス単独での利用が11.0%と極めて高くなっております。勤め先のバスの利用やその鉄道との組み合わせは1.0%、1.1%とあまり高くない状況でございます。

バス事業者の経営状況は、輸送人員は減少傾向にありますけれども、市内路線は、基本的に行政の補助なくして運行を実施している、このような状況でございます。

こういった都市におけるバス事業成立の可能性でございますけれども、左の4のところにとまとめております。基本的には、こういったところでは都市内路線の収益での内部補助

により郊外部の路線を維持している状況でございますけれども、内部補助による自立的経営も限界が近いというふうに考えております。

自治体がイニシアチブをとって、バス事業との連携のもと、交通計画の策定、交通ネットワークの維持に向けた取り組みを行っていくことが必要なのではないかと考えております。特に市内部におきまして、複数のバスが競合しているようなところにおいては、事業者の連携を図った路線の再編や共同運行等の協力体制の構築などが必要ではないかと考えております。

海外では、ソウルのように市が主体となって路線再編を実施している例もございますけれども、我が国においては、バス事業者との連携のもと自治体がイニシアチブをとり、バス再編の取り組みを進めることが必要ではないかと考えております。

こういった都市における解決策として、特に都市部において路線が競合しているところについて、基幹路線とフィーダー路線のすみ分けやゾーンバスシステムの導入等による路線再編を行ったりすることが必要ではないかと考えております。もちろんバスの走行環境の改善も重要なテーマだと思います。また、共同バス停の設置や上屋の整備、バスロケーションシステムの導入、乗り継ぎ施設の整備といったことを進めていくことが必要ではないかと分析しております。

以上のような形で、大体人口が40万から60万ぐらいの都市を今まであまり分類、分析してこなかったこともございまして、多少デフォルメしているようなところもございますけれども、このような3つぐらいに分けて分類したものでございます。最後のところに、それぞれの都市において今後、推奨していくようなものを、先ほど申し上げたようなことを幾つか挙げておりますので、ご参照いただければと思います。

資料7については以上でございまして、続きまして、資料8についても簡単にご説明したいと思います。冊子『重点施策』でございまして、国土交通省の重点施策で、国際競争力の強化、地域の自立と競争力強化等々、5つの大きな課題、柱を立ててございまして、そのうちの2番目の、地域の自立と競争力強化というテーマの中にバスの話が位置づけられております。

大きく分けまして、前のほうの第1部がA3横の紙になっておりますが、右下に大きく「4」と書いてある、「地域の自立と競争力強化」というところをごらんいただければと思うんですが、右の「地域の活力を高める交通施策の展開」という中に「都市・地域における総合交通戦略の推進」という項目がございます。この中に、ほかの都市交通全体の話も含めて、バスの話についても何点か触れているものでございます。

具体的なものとしては、後ろのほうに、恐縮でございますが、ポンチ絵をそれぞれつけておきまして、「別」というページが打ってございますが、「別19」ページをまずごらんいただきたいんです。

都市・地域における総合交通戦略の推進ということで、今年度からの重点施策の中で、右下にありますように、総合的な交通連携をやっていこうということでございます。都市・地域という、都市圏をイメージしておりますが、こういったところで基幹的なLRTやBRTの公共交通導入をしながら、さらに、バスやLRTとの乗りかえ施設の整備やバス専用レーン、それからコミュニティバスの運行、既存のバス路線の再編といったことを、ソフト、ハード一体となってやっていこうという取り組みを、私どもの都市・地域整備局、道路局、それから自動車交通局、鉄道局、総合政策局のほうと一緒にやりましてやっていきたいというものでございます。

具体的には、左にありますような戦略をハード、ソフト一体となって策定していく、こんな取り組みを進めていきたいというのが1点でございます。

もう一つが、「別20」という次のページでございますが、地域の実情に応じた多様な公共交通の整備を進めていきたいということでございます。下の四角の「施策の内容」という中に4つありますが、1つは「日本型BRTの推進」ということで、連節ノンステップバスやPTPSの一体導入、乗り継ぎ施設の整備を促進していきたいというものでございます。BRTというのは、バス・ラピッド・トランジットという言葉でございますけれども、諸外国ではブラジルのクリチバとか、都市計画と一体となってBRTが進められている例がございますが、日本におきましても、連節ノンステップバスの導入やPTPSの一体導入など、進められることを進めていこうというコンセプトで、こういったことを推進していきたいというものでございます。

それから、「路線バスとコミュニティバス等の乗継施設の整備」。フィーダーなどを進めていくに当たって、コミュニティバスやデマンド交通との乗り継ぎ施設など、運行ダイヤの調整、こういったスムーズな乗り継ぎを確保していきたいというものでございます。

それから、「コミュニティバス・プティバスの普及促進」ということで、道路運送法の改正に伴いまして運賃、料金の弾力的な取り扱いが実施されますが、さらには、デマンド型コミュニティバス等の運行について、地方バス補助制度における支援を拡充していきたいというものでございます。

このほか、鉄道とバスと重なる分野でございますが、DMVにつきましても、JR北海

道の試験的な営業運行に向けた支援を行っているというものでございます。

飛ばしまして概略を説明しましたが、バスの関係につきましては、このほか観光や子供、スクールバスの取り組み等も記載しておりますので、後でお時間があるときにごらんいただければと思います。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。大変貴重なご報告をちょうだいいたしました。

ただいまのご報告につきまして、もしご質問があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

**【委員】** 手短にします。1つが、前半の各自治体の報告のところ、分担率の資料では国勢調査を使われていますけれども、これはあくまで平日だから通勤ですね。特に地方都市では、通勤じゃないところの需要がどういう分担になっているのかということは常に把握して議論しなきゃいけないので、そこはミスリードがないようにしていただきたいと思います。

それから、「BRT」という単語が出てきたのが極めて画期的で、クリチバに行って以来10何年の私はとてもうれしく思うんですが、ただ、日本型というときに、今のご説明はわりとうまくさらっといきましたけど、どこら辺までのことを言うのかというのが、逆にあまり矮小化することはなく、むしろほんとうに日本の都市、地方都市でやるべきことがあれば、そこをきちんと言うべきだと思うので、日本型という言葉が逆に呪縛にならないように期待したいと思います。以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。ほかにご質問、よろしゅうございますでしょうか。

また資料を読んでいただきまして、ご質問があれば、個別にでもお受けいただければと思います。

それでは最後で、「その他」という形になっておりますけれども、委員及び三郷市、盛岡市からバスマップについてのご紹介がありますので、ご説明をちょうだいしたいと思います。限られた時間でほんとうに恐縮でございますが、10分ぐらいでご説明をちょうだいできれば大変ありがたいと思います。よろしく願いいたします。

**【委員】** 鈴木でございます。私のほうからは、山梨のバスマップについてのプレゼンテーションを多少させていただきたいと思います。

当事者でもあります委員がいらっしゃるところで非常に僭越でございますが、山梨のバ

スマップは、山梨県バス協会のご指導のもとに私が実際の作業を行いました関係で、私のほうからご報告させていただきたいと思います。このマップについての話だけでも、話そうと思えば1時間ぐらい話せるんですけども、時間もございませんので、要点だけ申し上げます。

まず、この後ご報告される三郷市さん、盛岡市さんは、行政の方が非常に頑張っていたいて立派なマップをつくられているんですが、なかなかすべての市町村がそういうところまではいかないのが現実です。そういう中で、やはりバスのマップというものを世間に出していくには、1つは、バス事業者団体としての各県レベルのバス協会が主体になるというのは一つのあり方だろうということもありまして、たまたま私が、お付き合いのありました山梨県バス協会を、ある意味たきつけてしまいまして、昨年度の事業に乗せていただいていたものでございます。

2つ目のものは、今までバスマップというものの自体は、決してなかったわけではなくて、いろいろと出ているんですが、ほんとうに利用者が欲しい情報が出ているのかどうかというところ、その辺にちょっと疑問がありましたので、今回、利用者あるいはバスにこれから乗ろうとしている人、あるいは知ろうとしている人が欲しい情報というのはどんなものなのかということ念頭に置いたつくり方をしてみました。

その辺が、細かいことは、「このバスマップの特徴」というふうに記載してあるところがございまして、一つ一つについての説明は申し上げませんが、大きな特色としては、1つは、正確な縮尺の地図の上に落としているということです。これは、距離感覚とか方向感覚、どの道路を走っているかということを中心に把握できるようにしたほうが使いやすいであろうということです。

もう一つは、それぞれの路線というのが、極端な言い方をすればほんとうに使える路線なのか、あまり使えない路線なのか。つまりバス停に行けば乗れるのか、それとも時刻表をあらかじめ確認しなければ乗れないのか、そのあたりをきちんと把握できるようにしようということで、ごらんいただきますとわかるように、本数別に太さを変えております。逆にそれをするによって、よくこれまでのマップにあった系統別に色を分けるということはしておりません。そのかわり、甲府都市圏の図で言えば、系統番号をルートマップ上に落とすことで、系統がどういうふうにとどまっているかをわかるような形をとっております。

その辺の手法は、海外のマップのやり方を参考にしたものでございまして、この色分け

については、山梨の路線のつくり方や何かの特殊性があると思いますけれども、甲府都市圏の場合は甲府駅の方面別乗り場に合わせた色分け、富士五湖地域については富士急さんの路線のパターンごとの色分けというふうにしております。そういったマップ上の工夫が1点です。

もう1点は、このマップをインフォメーションとしてトータルのものにしようということで、特に甲府におきましては山梨交通さんに大変ご協力をいただきまして、このマップと同時に、甲府駅の乗り場の案内板を全部このマップのルートの色に合わせた表示に変えていただきました。そのことによって、どこへ行っても同じ情報が得られるようにしようということでございます。

それと、これもよくあることなんですけど、マップを見てわかったようなつもりになって、現地に行くと表示が違うということがないように、山梨交通さん、富士急行さんから、車両の方向幕の表示にどこのバス停が出ているのかということを出していただきまして、そのバス停について太字にする。あるいは、両者とも利用者にお配りしている時刻表があるんですけども、時刻が出ているバス停についてはやはり太字で表示するといったようなことで、ほかの情報との整合性を図る。トータルで一つの情報になるように工夫したというあたりが非常に大きな特徴でございます。

なお、裏面を見ていただきますと、貸切バスの写真がたくさん出ておりますが、これはバス協会の事業ということで、バス協会の会員は貸切バス事業者のほうが多いわけですし、貸切事業者にも何らかのメリットがあることをやりたいなというお話だったものですから、それじゃ、各社から新車の写真を出してもらって、各社がどこに所在していて、どんな色のバスが走っているんだよということを紹介したらどうだろうかという提案をいたしまして、その結果こういった形になり、マニアにも喜ばれております。

非常に好評をいただいたようで、既にかなりはけてしまっているということで、1回増刷もしているようですけれども、いずれにしても、利用者が求める情報ということと、トータルのインフォメーションということを念頭に置いてつくってみたものでございます。ご参考になれば幸いです。以上です。

**【委員長】**      ありがとうございました。

続きまして三郷市のほうから、よろしくお願いたします。

**【オブザーバー代理】**      三郷市のバスガイドブックにつきましてご紹介いたします。

まず、このバスガイドブックをつくるきっかけですけれども、委員のご講演を私、担当

になりましたから、何回も聞く機会があったんですけども、バスについてのインフォメーションがない、だからバスは利用できない、どこを走っているかわからない、そういうお話をたくさん伺いまして、実際私も、いろんなどころへ行ってもバスがどこにあるのかわからない。やはりこういうものが必要だろうということで、三郷版のバスマップを第1回目、平成14年に再編成を行ったんですけども、そのときにつくりました。

つくり方としましては、こちらのほうの地図上で、市内全体のバスのルートがわかる全体図と各路線ごとに詳細図、これで全体をつかんで、詳細を見ていただくというようにつくり方になっております。詳細図のほうでは、起点と終点の時刻表、途中の主な時刻表を入れております。あと、バス停ごとに刻みを入れまして、おおむねこのバス停から駅までは何分ぐらいで行けるということがわかるような形にとっております。

前回のときには料金表は一括で載せたんですが、今回は、各路線ごとに三角表も載せて、運賃もわかるようにというつくりになっております。この本につきましても、表紙は、バスのものだというのがわかるように、バスを使っております。1回目につくったものは、正面がバスのイラストで、後ろがバスの後部になっておりまして、ちょうどライトのところ「発行三郷市」とか、そのような漫画チックなものを使って、ぱっととればバスのことを書いてあるんだなとわかるようにつくりしております。

三郷はバスを乗りかえるという前提でつくっておりますので、3ページを開いていただきますと、市民が総じて使う主な公共施設についてはどういう乗りかえをしていけば使えるかをあらわしております。

次ページですけれども、三郷では三郷駅と三郷中央駅、新三郷駅、それから三郷市役所、下のほうにピアラシティという大きなショッピングセンターがあるんですが、これがターミナル機能を持っておりますので、ここでどういうバスが結節しているのか。あとは、ちょっとした幾つかのバス路線が結節しているところも記載しているところでございます。

次のページが、いかにも役所的で、ほんとうはこういうのはつくりたくないんですけども、多分見てもらうことはないと思うんですが、こんなことも入れております。

刷数ですけれども、前回は市の予算でつくったんですが、今回は、三郷市がE S Tモデル事業の実施地域に認定を受けおりまして、その中で、E S Tモデル事業の啓発市ということで、費用につきましては全額、環境省さんの予算でつくっていただいております。その関係で、発行のところに三郷市と埼玉県地球温暖化防止活動推進センター、それと、E S Tを宣伝しなければなりませんので、見開きのところにE S Tを宣伝しておりまして、

三郷は自転車で行くような町、三郷はバスで行くような町、三郷はT X、J Rで行くような町で、脱自動車を図っていこうというようなことも、ちょっと宣伝を入れてございます。

一番後ろのほう、これが一番時間がかかったんですけども、42ページ以降、市民の方が市内で目的地とするところにつきましては、どのバスに乗って行って、どのバス停でおりて、何分でその場所まで行けるのかということすべて網羅してございます。1カ所だけ、お医者さんから、うちは2分じゃない、1分だというクレームがついたんですけども、そのぐらひは勘弁してほしいと思うんですが、そういうこともございました。

41ページには、三郷市ではサイクルアンドバスライドも推奨しておりますので、サイクルアンドバスライドの場所を入れてあります。

その前の39、40には、今後、三郷市のほうで、三郷市に小さなバス会社もございまして、地域密着型、多分パスモに入れない事業者もいるという前提のもとバスI Cカードを、今、関東運輸局さんのご協力で調査等をやっておりますので、それも目指していく。それから、交通結節点でのそれぞれの情報、鉄道、バス、自転車、例えばバスをおりたらすぐ次の電車の時間がわかる、電車の改札で聞くとバスの時間がわかる、こういうものを実施していきたいということで、宣伝もしております。

こちらの冊子のほうは、全部で5万5,000部印刷しております、全戸配布いたしております。それと、転入時に必ず窓口で配付するという形をとってございます。これですと大きいものですから、半分の大きさのものが秋ごろできると思います。これは、道路局さんのCO<sub>2</sub>削減アクションプログラムの事業で、北首都国道事務所さんの直轄事業として、英語版のものを5,000部ぐらいつくりまして、手持ちで、バスを一生懸命つかってくれる方にはぜひ持っていただきたいということで、そのような形も行ってあります。

今後このデータを、「駅すばあと」をつくっていますヴァル研究所さんとか、「乗換案内」を出しているジョルダンという会社、こういったところに情報を出しますと製品の中に入れていただけるという状況もあるようですので、何回か接触したんですけども、それをやっていきたいというのが1つと、今、北首都国道さんと関東地方整備局さんのほうには、これをぜひデータ配信したい、パソコンでも見られるように、また出先で携帯で見られるようにということで。というのは、ヴァル研究所等の、「乗換案内」に商品化したとしても、各バス停の時刻表は絶対見られないんですね。やはりここで、例えばこの番号の10番をピチッとやったらその時刻表がポッと出てくる、そういうようなものが必要ではないかと考えておまして、ぜひ今後、関東地方整備局さんのほうのCO<sub>2</sub>削減アクション

プログラムで、お金がもらえなかった場合には、ちょっと長い目で見て、市予算でやっていく必要があるだろう、このような形で考えてございます。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。

それでは最後になりましたけれども、盛岡市のほうから、よろしく申し上げます。

【オブザーバー代理】 盛岡市の鈴木でございます。

まず、表紙でございますが、これが盛岡市のバス利用促進のキャラクターで、名前をバスティー君ということで、去年、盛岡では毎年バスの日まつりということでやっておりますけれども、これで名前を公募いたしまして、来た方に投票していただいて、バスティー君と決まったものでございます。

時間もございませんので、端的に申し上げますと、路線マップにつきましては、やはり盛岡市でも、どこに行くためにはどのバスに乗って、よくわからないということがございましたので、特徴的な面からいいますと、運行回数を太さであらわしているというものと、すべてのバス路線のところに系統番号が表示してあります。ちょうどこちらの面で、主要施設をここに書いていますので、ここの主要施設の一覧で、地図上で探しますとその施設が出てくる。それによりまして、そのバス路線の系統番号が出てきます。それを、裏にありますけれども、検索しながら、どこを通過してどういうふうに通っていけばいいのか、どこから乗ればいいのかといった形でつくったわけでございます。

主に初めて来た方とか転勤されてきた方に非常に利用されているということで、通常、通勤している方はわかるわけでございますけれども、今何を言われているかというところ、この地域版をつくってくれと。例えばこれは市全部なので、自分たちの住んでいる地域から市内方面に行く地域版をつくってくれないかと言われておりまして、なかなかお金もかかるものですから、これからどうしようかということで今、考えているところでございます。

また、うちのほうで、これはバスの日まつりの関係でつくったわけで、5,000部ほど全体でつくっております。お金につきましては120万ほどかかっておりますけれども、畳んでいただいて後ろを見ていただきますと、国土交通省岩手河川国道事務所ということで、逆に言うと道路局のほうからお金をいただいて一部つくっているというようなことで、バス会社等は赤字でございますので、いろんなところからお金を取れるだけ集めてつくっている状況なもので、今年度、また9月23日のバスの日まつりに合わせた形で、改訂版を今現在つくっているところでございます。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。

利用者にとりましては大変貴重な情報になっておりますので、これが一つの起爆剤になって、この委員会のバスサービスの活性化に結びつくのではないだろうかと思えます。今の事例を大いに参考といたしまして、これ以外の各地域、あるいは各バス会社がこのような方策を工夫していただければ大変ありがたいのではないかなと思えます。

時間が若干超過しておりますけれども、本日の主な議題は一応取り上げさせていただいたと思えます。最後に、全体を通じてご意見、ご質問があれば、二、三お受けしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしゅうございますでしょうか。それでは、本日も長時間にわたり大変熱心にご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

最後に、事務局から、連絡事項があればお願いしたいと存じます。

**【生活交通対策室長】** 次回の日程でございますが、事務的に調整の上、皆様方にご連絡さしあげたいと思えます。どうぞよろしく申し上げます。

**【委員長】** それでは、本日はお忙しいところ、大変ありがとうございました。以上にさせていただきますと思えます。

— 了 —