

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6回）

日時 平成18年10月23日（月）

場所 中央合同庁舎第2号館15階
国土交通省高等海難審判庁審判業務室

【生活交通対策室長】 それでは、定刻になりましたので、第6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ます。

まず、本日の会議でございますが、実のところ、総合政策局が事務局をしております別の交通政策審議会の部会と時間が重なってしまいました。その関係で多少ご迷惑をおかけしました。今後は日程の設定に注意してまいりたいと考えております。

それでは早速でございますが、本日の議事に入りたいと思います。これからの進行につきましては、委員長よろしく申し上げます。

【委員長】 おはようございます。早朝からありがとうございます。

それでは早速、議事に入らせていただきたいと存じます。前回8月の下旬でございましたけれども、ご議論いただいたその結果といたしまして、活性化方策については大都市圏及び県庁所在地等の地方都市、さらに過疎地域等の地方部に分けてご議論いただいたほうがよろしいのではないかということで、委員の皆様方から同意をちょうだいいたしました。本日はその第1弾といたしまして、大都市圏のバス事業の活性化策について検討させていただくことになっております。ご承知おきのことと存じますが、大都市圏のバス事業の活性化策については、これまで事業者の方々さまざまな取り組みをされてまいりましたが、定時制が確保できないというような理由から、いわゆるバス離れなるものが進んでまいりました。定時制の確保をはじめといたしまして、簡単に解決できる、そういうものではございませんけれども、ぜひ皆様方のお知恵を拝借いたしまして、一步でも前進できる活性化策を見出していきたいと考えております。

それでは、まず議題Ⅰといたしまして、「大都市圏のバスの活性化策について」ということで、事務局から事実関係を整理していただきました。そしてまた検討課題、こんなものがあるのではないかというたたき台も出していただきましたので、そのご説明をいただいた後、皆様方からご質問・ご意見をちょうだいしたいと思います。

それでは、資料の説明のほう、よろしく願い申し上げます。

【旅客課長】 それでは、資料の説明をさせていただきます。お手元の資料、横長の紙でございますけれども、1ページ目から3ページ目までは今、委員長のほうからお話ございましたように前のご議論いただきました中で大都市圏、それから地方都市、それから過疎地等ということで3つの地域に分けてご議論いただくということになりましたので、その前回の資料と同じものでございます。念のためつけさせていただきます。

そのうち、きょうはこの1ページ目でございます大都市圏のバスについて、ご議論いただくということになっておまして、ざっと簡単におさらいをいたしますと、1ページ目でございますけれども、大都市圏、現状としては鉄軌道が大きな役割を果たしておりますけれども、バスもそのネットワークのフィーダー、あるいは補完として機能しているということございまして、課題としては、今後とも重要な役割を期待される。そのためには、②のところでございますけれども、走行環境改善、それから利便性・快適性の向上、利用者への働きかけといったことが課題になるのではないかと、こういう大ざっぱな枠組みでございます。

これにつきまして、きょうは主としてこれまでどんなことをやってきたのか、今、何をやっているのかということを中心に、資料を整理させていただきました。なお、個別の施策メニューレベルで見ただけの場合には、恐らく大都市圏、それからいわゆる地方都市、かなりダブる部分がございますので、そういう意味では共通のものとして、地方都市のほうにも話が及ぶことがあろうかと思っておりますけれども、その点ご了解いただきたいと思います。

2ページ目、3ページ目は、そういう意味で前回と同じものでございますので省略いたします。

4ページ目でございますけれども、これまでの大都市圏を念頭に置いた場合のバス活性化策。先ほどの課題に照らしてちょっと具体的に整理いたしますと、こんなことになるのではなかろうかということございまして、バス事業者の方はもちろん、行政、その中でも私ども以外にも道路管理者あるいは警察といったことを含めて、いろんな対策がこれまで講じられてきております。走行環境の改善、利便性・安全性の向上、利用者の誘導、このテーマごとにそこに書いてございますようなメニューがこれまで実施されてきております。これについて以下、ご説明をさせていただきますと思います。

5ページ目でございますけれども、これも前回と同じ資料でございますが、ちょっと確認をしておきますと、大都市圏のバス、これにつきましてはこれ、東京23区への通勤・

通学の交通手段をグラフで示したものでございますけれども、特にこの赤い部分、11.1%と書いた部分、「鉄道+乗合バス」というところがございまして、鉄道へのフィーダーといいますか、乗り継ぎとしてバスが大都市圏の場合には非常に多く利用されているといった実態が、このグラフからもおわかりいただけるかと思えます。その部分でどういうことをやっていくかというのが課題であろうかと思っております。

6ページ目でございますけれども、これは1つの見方として、諸外国の大都市と比べた場合にどうなんだろうかということなんです。都市の範囲のとらえ方、あるいは都市構造等ありまして、いろいろ単純には比較できない部分があるかと思えますけれども、東京、ニューヨーク、ロンドンを比べてみますと、都市人口、それから地下鉄の利用者、これは東京はほかの都市に比べて相当大きい規模になってございますが、バスは3都市の中で最も少ない利用者ということでございまして、1つの見方として、まだ相対的にバスの利用者が東京のような都市では少ないということも言えるのではないだろうか。逆に言えば、もっと増やす余地というのがあるのではないかということが、マクロの数字でありますけれども、1つ言えるのではないかと、こういう資料でございます。

そういうことを前提にいたしまして、7ページ目以降が個別の施策でございます。7ページからは、いわゆる走行環境の改善に関連する部分を記載してございます。まず、違法駐車対策ということでございまして、ご案内のとおり、ことしの6月1日から改正道路交通法が施行されております。大きく言って、2つのポイントがございまして、1つは民間の駐車監視員も確認を行うことができるようになったこと。これまでは警察官等に限られておりましたことが、民間の駐車監視員もできるようになったというのが1つ。それから、もう一つは、駐車時間の長短にかかわらず、放置駐車違反についてはすぐに確認標章を取り付けることになったという、こういうことがことしの6月1日から実施されております。

その結果、交通混雑は改善されてきているという資料がございまして、警察庁の発表でございまして、例えば東京について見ますと、東京都内の主要10路線、渋滞長が従来の12キロ余りから8.69キロに減ったと。これは約3割ぐらいの改善でございます。それに伴いまして、平均旅行速度も15.2キロから17.3キロと、15%近く速くなっているという数字が出てございます。

それから、大阪の四つ橋筋の場合は、渋滞時間が287分から204分。これもやはり3割ぐらいの改善でございます。それから平均旅行時間が19分48秒から18分8秒と

ということで、約1割くらい短くなっているということで、それぞれ全体として見た場合には東京、大阪とも駐車違反对策の効果が相当大きな数字としてあらわれているということが言えようかと思えます。

これがバスについてどうなのかというのが次の8ページでございまして、まず下の数字をごらんいただきますと、ここでは例示として東急バス、名古屋市交通局、京都市交通局、それぞれ掲げてございますが、いずれもここに掲げております区間の所要時間が減少しております。大体、距離が異なりますので単純な比較はできませんけれども、1分前後短縮が見られるという傾向になってございまして、これは違法駐車対策によって走行環境を改善し、所要時間が短くなった。こういうことであろうと思われます。それから、それだけでなく、バス停でのスムーズな停車・発車、あるいは車線変更の回数減少によって、安全走行への寄与もあるといったふうなことをバス会社のほうからは伺っております。

それから、9ページでございましてけれども、バスカメラというものを現在、導入しつつあります。東京では本年2月、それから福岡では昨年12月に導入されております。これは、バス専用レーンを走るバスの前方にカメラを取り付けまして、そのレーン内を違反走行する自動車を撮影しまして、その状況に応じて協議会等を経由して、必要があれば警告などを行うと。こういうことで、なるべくバス専用レーン等の違反走行車両を少なくしていこうと、こういう取り組みでございまして。

これもまだ導入からあまり時間はたっておりませんが、その下の表にございまして、導入地域、導入路線の表定平均速度を見ますと、東京の場合、東急バス、西武バスそれぞれ導入前に比べて、導入後のほうが速度が上がっておるという状況になってございます。それから西鉄に関しましては、所要時間、若干ふえておりますけれども、これはそれまで人手をかけて、車両を排除していたのを、バスカメラ導入後は機械的にやっているという事情がございまして、あるいは、このときたまたま車が多かった、旅客が多かったというふうなこともございまして、必ずしも直ちに減ったということになっておりませんが、ある意味では合理化といったような効果も出ているのではないかと、こういうことであろうかと思えます。

それから、その前提となります「バス専用レーン、バス優先レーンの設置状況」でございまして、それが10ページでございまして。これは平成12年以降の数字をここに掲げてございましてけれども、少しずつ導入が進んでいるといった状況でございまして、直近の数字を見ますと、若干でこぼこがございましてけれども、各地域でその実態に合わせて見直し

等も行われておりますので、必ずしも一本調子でふえていくという状況にはございませんけれども、傾向として見ると、着実に設置が行われてきていると、こういう状況であります。

それから、11ページにPTPS公共車両優先システム導入の実態を記載してございます。これは左側の箱にございますように、バスロケーションシステムと、それから警察の交通管制システムを組み合わせることによりまして、バスの進行に合わせて、信号を青にして、それによってバスの運行をスムーズにしていこうと、こういうシステムでございまして、その右側中ほどの棒グラフにございますけれども、導入総延長距離、年を追って増えています。現在では右下にございますように38都道府県、90事業者、総延長583キロに達しておりまして、地方都市を含めて着実に導入が進んでおります。

この効果といたしましては、「PTPSの効果(例)」というところに書いてございますけれども、まず定時運行率、例えば松江市の場合、定時運行率が23%から63%というふうに劇的に改善をしております。それから運行時間も松江市の例で言えば、15%程度短縮されていると。乗車人員についても、大阪府においては5%弱増加した例があったことで、各地域によっていろんなばらつきがございますけれども、かなりの効果を発揮しているという評価ができるのではないかと考えております。

それから、12ページにトランジットモールのことについて記載をしてございます。いわゆるトランジットモールといいますのは、ご案内のとおり一定の繁華街のメインストリート等を車両通行を制限することによりまして、歩行者と、それから公共交通機関の空間にしようとして、こういう取り組みでございますが、これまでの日本のトランジットモールといいますのは、金沢、前橋等の例にありましたのは、例えばアーケードの商店街のようなところ、こういうところに、もともと人しか歩いていなかったところにコミュニティバスのようなものを運行させると、こういった形で始まったものでございますけれども、2つ目のポツにございますように、現在は通常、車の運行、通行に利用されていた道路を歩行者専用にした上で、バスのみ通行可能とするというふうなことも検討されてきております。例えば、京都で言えば四条通り、あるいは那覇の国際通りといった本当のメインストリート、ここを一般車の通行を制限してトランジットモール化するというふうな試みがなされつつあります。その際に当然、地元との調整が必要なわけでありまして、トランジットモールの設定によりまして、従来、車で来ていた人が来なくなるのではないかと。したがって、街を訪れる人が減って、商店の売り上げが減るんじゃないかというふうな懸念

がしばしば示されることがございます。

これに対しまして、1つの解決策として、例えばICカードを利用して、公共交通機関、バスを利用して来た方には交通費をポイントとして返すというふうな、そんなことはできないかということで、事例に書いてございますけれども、京都で今年の3月にレール・アンド・ショッピング・イン京都という取り組みが行われまして、関西のICカードであります「PiTaPa」、これを活用して「PiTaPa」でその指定店舗において決済をした場合には、運賃を還元すると、こんな実験的な取り組みも行われております。

これをどう評価するかというのは、1回限りではなかなか難しいところでございますけれども、今後、引き続き類似の取り組みをこの京都で行われるという予定がなされているようでありまして、こういったことも今後、トランジットモールを広めていく上での1つの方法ではないかと思っております。

以上が主として走行環境改善に関しまして、これまであるいは現在行われている取り組みを羅列して整理してみたものでございます。

それから、13ページ以降につきましては、利用者利便に関連して若干、資料を整理してございます。まず、「ノンステップバスの普及促進」ということでございますけれども、平成12年に交通バリアフリー法が成立いたしましたして、それ以降、ここのグラフにございますようにノンステップバスは相当急速な普及を見ております。現在は、交通バリアフリー法に基づきまして、平成22年に20%ないし25%程度、このノンステップバスを普及させるというのが目標になってございます。平成17年度現在で15%まで普及しておりますので、このペースで普及していけば、恐らくこのバリアフリー法に基づく目標は達成するという見込みになってございます。

したがって、それも踏まえまして、さきの国会で成立いたしました新しいバリアフリー法の施行に合わせて、平成22年度の目標を30%程度に高めるということを現在、予定しておるところでございます。これによって、さらにノンステップバスの普及を促進していこうという取り組みをしております。

ただ、全体としてこういうふうな順調な普及状況にございますけれども、地域別に見ますと、14ページでございますが、普及率を見ますと、このグラフでありますとおり関東、中部、近畿といった3大都市圏、ここでは非常に高い数字になってございます。その他の地方部におきましては、例えば東北の1.8%、九州の2.0%といったように、非常に都市圏との差が大きくなっておりまして、主として3大都市圏でこのノンステップバスの普

及が進んでいると、こういった状況でございます。

現在、このノンステップバスにつきましては、国のほうで地方公共団体との協調によりまして、通常のバスとの差額を補助するという仕組みがございますけれども、この左側の2つ目のポツにございますが、3大都市圏以外の地域でなかなか普及が進まない事情といたしまして、例えば1つには地方公共団体のほうの協調補助を得られないであるとか、あるいはそもそもバス会社の経営は厳しくて、ノンステップバスを導入する余裕がないといったようなことが主たる原因となっているものと考えられるところであります。

もう少しこれを別の目から見ますと、15ページでございますけれども、新車・中古車別に、かつ地域別にノンステップバス等の導入状況を見ますと、これ平成12年から17年までの導入実績を私どものほうで調べたものでございますが、例えば北海道、東北といった地域を見ていただきますと、そもそも中古車の導入の台数が非常に多いということでございまして、その中古車の中にノンステップバスは非常に少ないという、こういう実態がございます。新車であれば、それなりの比率でノンステップバスが入っているわけでありまして、中古車になりますと、ワンステップバス等が非常に多いということになってございまして、そもそも中古車でバスを調達するということがノンステップバスの導入のおくれの1つの原因になっているのではないかとすることも推測されるわけでございます。

本日のテーマであります大都市について言えば、逆に言えば、ほとんどが新車で調達をされておりますので、その中でのノンステップバスの比率が非常に高くなっておりまして、順調な普及が進んでいると、こういうことでございます。

これを将来、これから先のお話について見ますと、16ページでございますけれども、平成18年度から22年度までの導入見通しを私どものほうで調査したものでございますけれども、これも大体、従来の傾向と同じような傾向でございまして、地方では中古車での調達予定が比較的多くて、したがって、ノンステップバスというのはなかなか数として出てこない。一方、大都市では新車での調達でノンステップバスの導入も進んでいくだろうと。こういった見通しが示されておるところでございます。

それから、17ページでございますけれども、バス停あるいは乗継施設についての資料でございます。バス停の上屋、シェルターといったのは当然のことながら、雨天、降雪時のスムーズな乗降のためにも必要でございまして、1つの快適性を、あるいは利便性を左右する重要な要素であろうかと思えます。従来、基本的にはバス事業者の負担によって整

備をされてまいりました。

新しい手法といたしましては、2つ目のポツのところでございますけれども、バス停に広告の設置を認めて、その広告収入でグレードの高いバス停を整備・維持する手法が始まっているところでございます。これは従来、公共空間における広告というのは非常に厳しい規制がございまして、なかなかこういうことはできなかつたわけでありまして、平成15年に道路局、それから警察のほうの通達が出ておりまして、公共空間の中でもバス停についてはこういう広告の制限を緩和すると、こういったことが認められるようになりました。それに伴いまして、民間の事業者が広告収入をもとにバス停をそもそも整備して、それからメンテナンスまで行くと。こういったヨーロッパ等で行われている手法が導入されたところでございます。現実には横浜、岡山、名古屋、神戸といったところでは、右のほうに写真がございまして、広告付きのバス停が整備されてきております。

しかしながら、物理的に言えば、歩道の幅員がある程度ないところではこういう設備というのはなかなか難しいと。したがって、設置できる場所に制限があると。あるいは自治体によっては屋外広告物条例に抵触するケースがございまして、例えば東京都などの現状ではそういうケースがございまして、そういった地域でもその緩和を図っていく必要があるのではないかと。こういったことが課題として挙げられるのではなかろうかと思っております。

それから、バス停の間隔でございますけれども、3つ目のポツにございまして、現在、東京都内のバス停間隔、おおむね350メートルから400メートル程度でございます。各バス会社に伺いますと、これを二、三百メートル程度にしたいというお気持ちはお持ちのようでございますけれども、なかなかいろんな制約があつて現在はこういう数字になっているところでございます。武蔵野市のムーバスにおいては大体200メートル間隔ということになってございまして、これからの特に高齢者に配慮したバス停というふうなことも考えますと、こういったものを短縮していくというのも1つ必要なことではなかろうかと思っております。

それから、そもそもバスロケーションシステム等が普及してまいりますと、必ずしもバス停でバスを待つという必要はないのではないかということで、例えばスーパー、病院、あるいは公共施設、郵便局等をバスを待つスペースとして利用する動きも出てきております。そういうところにバスの接近情報を提供できれば、必ずしもバス停でバスを待つ必要はないのではないかということでございます。さらに各事業者別に現在、バス停が設置さ

れておりますけれども、これを集約するといったような動きも出てきておるところでございます。

それから、「乗継施設」が18ページに掲げてございます。これはバスの場合、特に大都市におきましては先ほど申し上げましたように、鉄道との乗り継ぎという部分で非常に大きな役割を果たしておりますので、例えば駅前ターミナルにおいて傘を差さずにスムーズな乗り換えができれば、それは旅客の利便性に大きく向上いたしますので、そういった連続した上屋が整備されつつあります。

それから、パーク・アンド・バスライド、サイクル・アンド・バスライドのための駐車場、駐輪場の整備といったことも進められているところでございます。さらにバスの中で見ますと、都心部に各地域からバスが集中して入ってくるというふうなことを排除するために路線を再編いたしまして、都心に乗り入れる、いわゆる幹線系のバスと、それからそれにフィーダーするバス、これを分けて路線を設定いたしまして、この乗り継ぎで1つのネットワークを形成する。こういった事例も出てきておまして、真ん中にございます盛岡市のケースで言いますと、支線バス運行といった形で、地域内のバス運行を行う一方、基幹バス運行という形でその地域と中心部を結ぶ幹線系のバスを運行する。こういった地域におきましては、右側の写真にございますような乗継施設も必要になってくると、こういうことであろうかと思えます。

それから、19ページでございますけれども、いわゆる日本型BRT、連節ノンステップバスの資料を掲げてございます。BRT、真ん中※印のところにございますけれども、連節バス、それから専用道路、ICカードシステム等を組み合わせまして、軌道系の鉄道と比較しても遜色のないような機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバス、これをいわゆるBRTと呼んでおります。そもそもブラジル等で行われておりますのは道路整備、あるいはまちづくりの段階から計画されているものが多いわけでございますが、日本の場合、なかなかそういうわけにまいたらないところもございますので、そういった計画段階からの整備も念頭に置きつつ、一方で実現可能性あるいは普及促進といったことも考慮いたしまして、連節バス、PTPS等を組み合わせた柔軟なシステムをつくることできないかと。そこでこういったものを日本型のBRTという呼び方をしているところがございます。

これにつきまして上のほうに書いてございますけれども、まず費用がいわゆるLRTと比べて非常に安いということがございます。アメリカの資料で建設コストを比較いたしますと、BRT専用レーンはマイル当たり1,300万ドルでございますけれども、LRT

になると、それが二、三倍するといったような資料がございます。それから車両費につきましても、これは日本で調達する場合がありますけれども、連節ノンステップバスはLRTの3分の1程度の費用で調達できるというふうな実態がございます。これに加えて、恐らく運営費用においても相当合理的・効率的な経営ができるのではないかと、こういうことでございます。

一方、輸送能力を見ますと、当然のことながら、通常のバスの2倍程度の輸送能力があるわけございまして、一定の大きな需要のあるところの中量輸送機関として都市圏、大都市圏ではポテンシャルが高いのではないかとというふうな見方をしてございます。現在は、神奈川中央交通が湘南台駅のところで運行をしております。今後、もう少しこういったものが広がっていくということも考えられるのではないかと考えております。

それから、次にバスロケーションシステムの話をして20ページに掲げてございます。実際にバスがどこを走っているか、あるいはどのくらい後、来るかといったようなことをリアルタイムで情報提供するシステムでございますけれども、基本的にこのグラフにございますように、バス利用回数がバスロケ導入後にはふえているといった方は3割程度でございますし、その内訳を見ますと、バス利用者4人に1人が自動車から転換した方であるということで、公共交通機関の利用促進という意味では、非常に大きな役割を果たしておるところでございます。

ただ左側、現状の2つ目のポツにございますが、バスロケを導入している事業者におけるバスロケ導入系統数は全系統数の約30%にとどまっております。大都市圏においてもまだ、必ずしも十分には普及しているとは言いがたい状況ではなかろうかと考えております。それから、システムのほうの課題でございますけれども、現状では目的地までの所要時間等の情報まで提供できる事業者というのはまだ少ないと。要するに、どこを今走っているかというのは提供できても、目的地までどのくらい時間がかかるのかということまで提供できるケースは少ない。

それから、そもそもこの地域を走っているバス会社はどこだろうというのがわからないと、利用者のほうでは情報入手はなかなか難しい。あるいは、複数の事業者の情報を統合した形で提供するには至っていないというふうな課題がございます。それから、費用につきましても経営上の大きな負担になっているのではないかとというふうなこと。それから、他モード、特に鉄道との関係でリアルタイムの情報を提供できていないのじゃないかというふうな、こんなことが現在の課題であろうかと考えております。

それにつきまして、現在私どものほうで取り組んでおりますのが、バス情報の提供に必要なデータを標準化することによって、例えば複数事業者の情報を統合するとか、あるいはそれをまとめて利用者に提供するといったようなことができないかということの研究しているところでございまして、それが21ページにございますけれども、各事業者さんの情報を統合いたしまして、センターサーバーで処理することによって複数の会社の情報をいろんなメディアに提供していくというふうなことができないかということの勉強をしております。

これによりまして、一元的な情報提供が可能になれば、バス利用者の利便性が向上するのではないかと。それから、事業者にとってもそれぞれ個別にシステム整備を行う費用を抑えられるのではないかと。中身、情報の内容としても非常に魅力のあるものになるのではないかと。こういったことを目的に今、開発、研究を進めておるところでございます。

それから、22ページにございますけれども、ICカードの内容を掲げてございます。22ページをご覧くださいますと、いわゆる交通系のICカードというものが全国でこれだけ導入をされております。このうち赤がマルチモーダル、いわゆる鉄道、バス両方に使えるもの、それから緑がバスでございまして、この赤と緑の地域では何らかの形でバスにICカードが使える状況になっているということでございます。

特に大都市圏ということについて見ますと、23ページにございますが、鉄道・バス共通化・相互利用化ということが進展しつつあります。まず、平成16年の8月に関西のほうにおきまして民鉄、要するに民営鉄道とバス共通化したいわゆるPiTaPaというICカードが既に導入されております。それから、来年の3月以降、順次、関東圏の民鉄バスにおいて共通化したICカードであるPASMO、これを導入してSuicaとの相互利用が予定されているところでございます。これによりまして乗降時間の短縮、あるいは走行環境の円滑化というものに寄与するのではないかと。あるいは、さらに先ほど京都のトランジットモールの実験のところでも申し上げましたけれども、商業施設等での利用も可能になるのではないかと。こういったことが期待をされております。

24ページにその辺の活用策として考えられるもの、例えばということで書いてございますけれども、現在、都市部では時間の短縮ということも含めて、均一制のバス料金が多くなっておりますけれども、どうしても短距離の利用の場合、割高感があると。これを対キロ制に変更することも、あるいはこのICカードによって可能になるのではないかと。あるいは、鉄道を含めた乗り継ぎの割引という設定がやりやすくなるのではないかと。

かということ。それから、商業施設との連携ができるようになるのではないかと。それから、ICカードの情報を使いまして、いわゆるどこで乗ってどこで降りたかというお客さんの動きをつかみやすくなるのではないかと。こういったこともこの活用策の1つとして考えられるのではないかと考えております。

25ページは時間短縮の効果をちょっと載せてございますけれども、おつりのない現金というのはやはり一番素早く支払えるんですけれども、現金で乗っておつりがあると非常に時間がかかってしまうということを考えますと、ICカードを利用することによって非常に全体としての支払時間、乗降時間というものが短くなるのではないかとというのが、これは東京バス協会で調べていただいた数字でございますが、結果でございます。

以上、ちょっと羅列的にこれまで、あるいは現在、何をやっているかといったようなことを整理させていただきましたけれども、こういったことを踏まえまして、大都市圏の今後の検討課題といったものを最後26ページのところにちょっと整理を事務局なりにさせていただいたものがございます。

まず1つは走行環境の改善ということでございますけれども、これにつきまして既存の取り組みに改善すべき点はないかという視点から考えた場合に、1つやはり行政相互の連携、行政といたしましても、私ども当然のことながら、ほかにも道路管理、警察、いろんな担当のセクションが関係してまいりますので、その連携がどうなっているか。あるいは行政、地域社会、事業者といった異なる主体間の協力関係はどうなっているかといったような検討課題が1つあるのではなかろうかと考えております。

現在、こういった関係者間の協力、あるいは協議の場というのがさまざま設けられておりますが、それが果たしてうまく機能しているのかといったことも含めて、検討課題だろうかと思っておりますが、本日の議論を踏まえまして、次回にはこの辺の実態も少し整理をしてみたいと思っております。

それから、手段の選択ということで、どういうところにどういうメニューがふさわしいのかといったことが合理的になされているかといったことも1つの改善の可能性のある点ではなかろうかと思っております。それから、費用負担、これについて今、きょう申し上げたものの中には相当程度、国の補助等も入っておりますけれども、こういったことに改善すべきではないかという視点もあろうかと思っております。それから、そもそも新しい改善方策として少し視点の異なるようなものを含めて何かないだろうかということも、走行環境改善を考える際に必要な視点ではなかろうかと思っております。

それから、利便性の向上ということに関して言えば、1つは先ほど申し上げたICカード、これが今後、本格的に導入されてまいりますので、それをどのように活用していくのかということも1つの課題になるだろうかと思っております。

それから、利便性ということを考える場合には、やはりそもそも利用者のニーズというものを前提にする必要があるわけでありましてけれども、その把握はできているか。それから、またそれに十分こたえる取り組みがなされているかどうか。こういったことも検証してみる必要があるのかなと思っております。

それから、新たな利便性向上メニュー等にはどのようなものがあるかといったことも、1つの視点として必要ではなかろうかと思っております。そのほか、事業規制のあり方等についてもご指摘があれば伺いたいと思っております。

このほかにももちろん、経営の問題等ございますけれども、それらはまた次回までに整理をしておきたいと思っておりますが、とりあえず本日、私のほうで整理したものは以上のとおりでございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

今、旅客課長のほうから走行環境の改善及び利便性向上、利用者利便の向上について現状ではこんなような状況になっているし、また、このような心づもりはされているというご報告をちょうだいいたしました。いずれも即座に結論を見出すというには、まだ検討すべき課題があらうかと思えます。その検討課題としては26ページにこんなものがあるのではなかろうかという1つの試案でございます。

ただいまのご説明につきまして、皆様方からぜひいろいろなお知恵を拝借したいと思います。ご質問・ご意見どちらでも結構でございますので、どうぞお出しただければと思います。

【委員】 私もこのレジメを事前に読ませていただいたときに、やっぱり先進事例、成功している、これをやはりレビューする必要があるだろうと思ったんですが、1つは英国というかロンドンなんかの事例を見ますと、やはり行政というか、市長の考え方とか、こういうのがかなり強くて出て、それによって市街へのいわゆるトールシステムというか、課金制度というのを導入したことによって、私のロンドンにいる友人も今やバス事業者は非常に潤っているというか問題ないんだけど、鉄道がむしろ日本と比べると苦戦しているというようなお話があったりして、やはり行政、26ページに検討課題にそれぞれの役割というのがあると思うんですが、その中で行政相互の連携というのがありますが、この辺

は大変重要なことだろうというふうに思うんですが、その前提にはやはり例えば高齢化社会の到来とか、環境問題等々含めて、やはりその公共交通をもう少し市民が利用できるよ
うなという啓蒙活動、要するに市民に対する理解がなく一方的にやると、いろいろ問題が
出てくると思うので、その辺の啓蒙活動というのもある意味では非常に重要なんじゃない
かなと思います。

それから、先進国事例としてニューヨークのケースが挙げられているんですが、これもマ
ンハッタンのように非常に縦横がはっきりしている都市では、例えば乗り継ぎの利便性、
トランスファーという、チケットをくれて乗り継ぎをスムーズにできるようにしている
んですが、日本ですと、運賃箱のシステムがそういうふうにするためには系統だとかダイ
ヤが非常に複雑なんで、ソフト的な開発というのはすごく大変なんです。それで、勢い
時間で区切るようにしているんですが、時間となるとバスがおくれたり何かして、この乗
り継ぎシステムがうまく動かなくなるといけないというので、かなり長い時間帯を設けて
いるので、こういうことが非常に何というんですか、例えば乗り継ぎじゃなくある地点に
買い物に行って、買い物を終えて帰るところまで乗り継ぎのフェアーを受けてしまう
とか、あるいはある駅までバスで行って、そこから鉄道に乗って降りて、またバスで学校な
り通勤に、会社に行く、この人たちにも乗り継ぎのフェアーがあるとか、そういう問題
が生じたりすることがあるように思います。

それともう一つ、バス優先レーンなんかにも見られるように強制力というのがないんで
すね。だから、実際にバス優先レーンを設けてもなかなかそこに心ないというか、意識の
ない車が入ってきたりして、さっきあったPTPSだとか、あるいは監視制度を設けても
罰則規定とか強制力がないので、なかなかその辺が実行というか、上がりにくい部分があ
るのかなと、そんなような感じがいたします。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ロンドン、ニューヨークのケースに言及されましたけども、ロンドンはたしかケン・リ
ヴィングストンが選挙公約でコンジェスチョン・チャージを導入しますということで当選
したんですね。ですから、そういう意味では行政のリーダーシップが全面的に発揮され
たという1つのケースではなかろうかと思えます。

今、先進事例についてちゃんとレビューをすべきではないかというご提案に対しまして、
何かございましょうか。

【旅客課長】 恐らく、またはロンドンのようなケースというのは、バスだけで議論す

るというわけにもなかなかいかない、非常に大きな話になってこようかと思しますので、バスの目から見た先進事例をどうとらえるかというのはなかなか難しい問題であろうかと思えますけれども、諸外国の事例等、可能な範囲でまた私どものほうでも整理をしてみたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

指名して申しわけないんですが、たまたま今、ロンドンのケースが言及されましたけども、ロンドンについては恐らく寺田先生が一番のお詳しいのではないかなというように思えますので、バスの目から見たロンドンのケースということについて何かご意見があれば、お聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 いや、全然、詳しくなくて、留学したときにはイギリスのど田舎にいて、ロンドンたまに行って、お上りさんなんであまり詳しくないんですけども、ちょっと今のご議論でたしか新聞なんかで少し問題になっていたのは、細かいことなんですけども、実は何か混雑税というんですか、コンジェスチョン・チャージを入れるときの条例と言えいいんですかね、それはお金を交通全般に使うんだということだったんですね。にもかかわらず、キャンペーンではたしか公共交通と言って、それで実際にはバス施策だけやってみたいになって、それが制度上は問題になって、何か広告コードとの関係で何か問題になっていたというんですか、うそ広告という、何かそういうことで問題になった。ちょっと結構、微妙な問題はあるんですが、ただそういうことを犯してまでリヴィングストンが何とかリーダーシップを発揮してバスの問題に取り組んだというふうには言えるかと思うんです。ちょっと余計なこと申し上げました。

【委員】 あんまり詳しいことはわからないんですが、バス協会でも外国の事例いくらか見てまいりました。ロンドン、ニューヨークとも公営の交通局がありまして、実際運営しているのはそれを受託している民間なんです。ですから、ちょっと民間は、日本の状態とちょっと違うと思うんですが、乗り換えとかそういうところの費用、大変民間でやるとかかる。ところが公営でやっちゃっていますから、その辺は隠れちゃって。それで、受託してもほんとうに契約社会でしょうから、契約書の中で何時何分にこの道路をこういうふうに走れという契約、これだけは忠実にやりますけども、お客さんをふやす、それから、サービスをする、こういうことは一切見えないですね。ただそういう点では日本的ないところを、今、追求すべきだと思いますし、そうでないと、これから日本のバスはなくな

っちゃうような危険もあります。

まだ研究が十分足りませんが、外国の事例、方向に行っても、どこに行ってもみんな契約のしている民間が交通局から委託されてやっているようですから、ここの議論とちょっと違うところが出てくると思いますので、また関係当局で十分に調査していただき、これを議論させていただきたいと思います。

【委員長】 貴重なご指摘ありがとうございます。

【委員代理】 交運労協の坂本と申します。きょう私、バスに乗ってきまして、毎日バスに乗っているんですけども、きょうは雨が降っていました。非常に駅周辺に行きましたら、ストップしまして、15分ほど駅まで行くのにかかりました。通常は10分なんです。私、よく時間はかるんですけど、その大きな原因は何かといいますと、駅に入るところで自家用車が非常に多いんです。その自家用車の数はどこから出てくるかといいますと、データを取ったこともありますけれども、ほとんどは家族や学校に行く子供を連れてきて、そしてバス停のすぐそばでおろすんです。そのために、後ろの後続の車両がなかなか駅構内に入っていけないという現象が出てきます。

で、中野区のほうもやっぱりそういったところ、練馬もそういったところを見ましたけれども、やはり駅の近くに行くと、そこからなかなか進めない。それが乗っている乗客のいらいらになってくる。場合によってはじゃあ、それが自転車にかわるからとか、また、最悪の場合になりますけれども、家族の時間があいているところを利用して送ってもらうとか、そういった状況というのがやっぱり出てきます。

平成12年度のこの資料にも5ページ目に記載がありますけれども、この資料を細部分析をしますと、自転車もそうですけれども、自家用車で駅まで送っていってもらって、そしてそこから鉄道に乗り換えるというデータも、これ出てくるんですね。私、一番注目しているのがそのところでありまして、やはり駅周辺の走行環境の改善。これをやはり進めていくべきだろうと思います。当然、駐車もそうなんですけれども、そのようなことがまず一番必要なことかなと思っています。

それと、結果的にそういった状況になりますと、駅から今度はもう一度もとに戻りますから、ダイヤが非常に乱れてきます。ダイヤが非常に乱れることによって、時刻表に書いてあるその時刻どおりの運行ができなくなってしまう。バス停で待っている人もいらいらしてしまうというような状況がありますので、やはり駅周辺の改善。これが大きなポイントかなと思っています。

それから、もう一点なんですけども、バスロケ、非常にいいですね。停留所で待っていて、3つ前ぐらいの停留所からもう出てきますので、ああもうすぐ来るなど、ある程度その先が読めますから、待っていて安心感というのが出てきます。しかし、機械ですから、故障するときがあるんですね。で、この故障したときに、手早くそれを直してもらえばいいんですけども、それが長期間放置をされているというようなこともあるんですね。私はこれはちょっと理解できないというふうに思います。バス停で待っている人の安心感を買う、その装置が故障して放置をされる。これはやっぱり早急に直すべきだろうなというふうに思います。いろんなところ見て、そんなことを感じました。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

はい、局長から、どうぞ。

【自動車交通局長】 先ほど委員がおっしゃっていただいたとおり、我々はずっとやっているんですけど、外国みたいな、ああいうですね、公が主体になって民が補完、下にいくみたいな形がいいのか、やっぱり民が中心になってやってもらうシステムがいいのかというのは、私はまた、いろいろ意見があるんだろうと思いますけど。今までもやっぱり民中心にやってもらっているこういうシステムのほうがいいかなと私は思っているんですけど、そういうことも含めて、いろいろなご議論をいただければありがたいかなと、こう思っています。

基本的にやっぱり公がやってしまうと、それはロンドンとニューヨークではいいですけど、多分、運賃収入なんか大体、事業費の6割、7割ぐらいしか入ってこないで、あとは補助金でやっているみたいな形になりますから、日本みたいなこういう形で、わりあいと民が本当にうまくやってもらえるというところに、また公が出ていくというのはどうかなという感じが少々いたしますけど、すいません、議論いただけると。

それから、もう一つ、我々悩んでいるのは、私もこの分野ちょっと長いもんですから、こういうその都市環境、交通環境の改善とか、いろんなサービスの向上というのは、率直に言って先生方もご案内のとおり、旧運輸省時代から20年、30年こういうことをやっていて、例えばバス専用レーンとか優先レーンなんかでもある程度はできるところ大分できちゃったような感じはするんですよ。おっしゃるように優先レーンでもいろいろ前から入ってきたり、それから駅前通り、なかなかおっしゃるとおりできないって、いろんなところがあって、まだここいろいろ解決しなきゃいけないのがあるんですから、率直に言うと、こういう場で言うと、皆さん、ああそうだ、大丈夫だと、立派にやっていこうと言

うんだけど、なかなかこれが世の中に問いかけていくと、うまく実現できているところもあれば、なかなかできないところもあり、我々ずっと悩んでいるですね。そういうのをある程度、最近、地方自治体もやっぱり大分関心持ってくれて、トータルで見ると結構、いろいろこういうことの中身についても議論に乗ってきてくれているのかなど、何となく思ったりしているんですけど、それでもまだまだ足りないのかなど思ったりですね。今、いろいろおっしゃった問題というのは我々とバス事業者の方だけでなかなか解決できない問題で結局、警察なり道路管理者と話しなきゃいけないんですけど、そういうものが……。ちょっと長くなって恐縮ですけど、ある程度地に着いていって、うまくいっているのか、それとももう少し何か馬力を入れて、あるいは新しい視点でやり直さなきゃいかんのか、この辺ちょっと我々の中でも議論していても、少し議論が分かれるところなんで、少し実情なんかもきょうやって、お話ししていただければ、ありがたいなと思っております。

すいません、余計なことを申し上げて。

【委員長】 いえ、ありがとうございました。

公中心なのか、あるいは民中心なのかと、これ、いろいろご議論があろうかと思えます。基本的に前回の運政審答申はやはり民中心で行こうと、そのための環境整備というところに焦点を絞ったわけですけども、タクシー等々ではまた逆特区というようなことも出てまいりましたので、その辺もご議論の対象になろうかと思えます。

それから、もう一点、局長が言われました利用者がいかに状況を知るのか。やはりバス交通というのは利用者あってのものといえますか、やはり利用者が主体となるべき、そういう存在なものですから、いかに彼らに重要な、重要といえますか、判断材料になり得るような情報を提供するのか、これ非常に重要なことだと思うんです。どうも、これ、私も知恵がなくて、広報活動やればいいんだということです。今度、終わっちゃうんですね。いかに効果的な広報活動を行うべきか、これが今後の大きな課題になろうかと思いません。すいません、どうも余計なことを言いました。

【委員】 1点だけ、今、局長が言われたものに関連して、先ほど委員も言われたのにちょっと関連して、民を主体で行政がフォローアップすると、こういう形で来ましたが、一番は行政としてバスについてどういうふう将来を持っていくのかという視点がやはりいると思うんですね。1つはさっき言った公が交通部分にも財源を突っ込む、入れながら、さっき言った課金制度も含めてやるのか、そういうやり方もあるだろうと思えます。それともう一つは、どうやって喚起を促していくのかという方法。だから、さっき言った利便

性の向上ということで、いろんな施策がされておりますけども、実はお金をかけることだけじゃなくて、ここの場で言うのが適切かどうかちょっとわかりませんが、喚起を促す施策というのはいろいろあると思うんですね。例えば、設備だけではなくて、利用者また一般の皆さんがバスを利用したくなるような施策、それは例えばの話、ここで適切かどうかわかりませんが、私は年間に30万も40万も公共交通を利用すると、例えばバスを乗ると、そのためにさっきあった民間ではマイレージというようなやり方で乗れば乗るほどまた乗りたくなるような、その喚起を促す方法ありますけども、例えばバスへ乗れば乗るほど、例えば税制が、例えば一定のラインは必要だと思いますが、減税に効果があるとか、こういったこともやっぱり、これはバスだけれども自動車交通局だけで考えるような問題ではないと思いますが、一番はどうやってバスを活性化していくかと、バスを利用していくかという視点をもう少し広げてもいいんじゃないかなというふうには私は思っています、これは自動車交通局だけで、例えば年間30万乗れば、20万と一定のラインにして10万は減税の対象にしましょうということで素直にはいけるかどうかわかりませんが、そういったこともやっぱり行政の役割として必要ではないかなと思っています。

ですから、行政はどういうふうにもバスをしたいのか、事業者が言われるように利便性と規制ときちんと補助をして、こういったルールを確保、規制を、ルールをつくりましょうというのか、もっと踏み込んで、環境とかいろいろ言われていますけども、実際にその先を、方向性ですよ。いうことについて、少し議論をすべきではないのかなというふうに思っているんですが。とんでもないこと言いましたけど、もしご見解があればお聞きしたいなと思っています。

【委員長】 ただいまのご指摘、必ずしもこんな大都市圏のバスに限らなくて、バス全般のことだろうと思いますが、何か、今のことについて、現段階でお答えいただけるようなところございましょうか。

【自動車交通局長】 基本的に我々は交通はよくしたいんですね。それで、ちょっと極端な言い方しますが、じゃあ、マイカー撲滅論とか、マイカーやめてしまえとか、マイカーにもっと厳しく規制しろとか、そういうことをするつもりはないんですね。マイカーはマイカーで利便性があります。それなりのニーズがありますし、うまくいいバランスみたいなものだと思うんですね。だからって、マイカーを野放図にするわけじゃありませんけど、このそれぞれの都市都市で交通がどうやってうまくいくか。で、マイカーと公共交通と、それは公共交通のほうが環境とか安全とかいったら、それはものすごく優れている

のはそうですけど、じゃあ一方でやっぱり利用者のニーズというのは率直に言って、すべての道路をバス優先レーンにしたら、やっぱりマイカー族は怒っちゃいますよね。逆にそれで交通が流れるわけでもありませんから、やっぱりいいバランスを取りたいという背景みたいなのをつくっていききたいなと思っていますね。いいバランスをつくる、体系をつくるには、消費者と公共交通にサポートをしないとできないので、今までサポートをしてきた。そのサポートの体系というのはそれなりに出尽くして、それなりのことをやっているつもりなんですけど、ここにある程度、こういうもんかなと思うのか、もう少しさらに一歩というか、さらにぐーんと、そういうばかなことを、私のこれは意見ですけど。コペルニクス的に展開してやるべきかみたいな意見とか、いろいろあるんだろうと思うんですけど。我々、我々というか、私のスタンスではやっぱりいいバランスを取りたいという、その都市都市に合ったいいバランスがとれる。それからやっぱりもう少しバスをサポートしていく。公共交通をもう一歩サポートしていききたいな。そのためどんなことしたいというのが今、悩んでいるというのが率直なところですけどね。

【委員長】 ほかに、どの点でも結構でございますので。

【オブザーバー代理】 走行環境の中でポイントになるのは交差点だと思っております。その中で信号をどうするかというのが大きなことであると思います。三郷市の場合、幹線道路はなるべく通らないと。横断するだけにとどめようというのを基本的に考えております、込みますので。で、これは大都市ということでは、ちょっと三郷の例は当てはまらないかもわかりませんが、バス通りの信号、我々きっちりこのところ何とかしたいということで、信号調整をここまでバスのほうのいわゆる非幹線道路ですね、非幹線道路でないところに信号長、信号の青信号時間を長くしても幹線道路に問題ないですよということを中心にきちんと調査して、出してもなかなかやっただけないということがございます。まず、こういうところを警察庁のほうでPTPSでお金をかけるよりも今の信号を時間調整するだけで、大分違ってくるんですね。昼間なんかは停止していて全然車が通らないのにバスが待っているという状況もあります。それと、あと高速道路の側道なんかを通るレーンですと、高速道路の側道の場合には大体外回り右折です。外回り右折になりますと、右折後、赤信号止まれですから、交差点の中に車が入ってきます。そうしますと、どうしてもスムーズに通れないんですね。そういうところを3元次、中道線を1にして、次こちら側、次こちら側、3元次にすればスムーズに行くだろうということで我々そういうものも調査して出しても、なかなか警察のほうでは動いていただけない。それと、例えば南か

ら北に向かう車と北から南に来る車で、圧倒的にどちらかが多い場合があるんですね。そういう場合には時差式信号にすれば、2車の道路で右折帯がないようなところなんですけども、そういうところを時差式信号に速やかにしてもらえれば、相当スムーズにいきます。これはお金はあんまりかからないんですよ。この辺を警察のほうで柔軟な体制をとっていただくと、PTPSのようなお金をかけずにできる方法があるのではないかというのが、1点あるのではないかなと。これ、行政のほうの対応としてですね、行政の官庁同士の対応といたしますか。それともう一つは、車は交差点で交差点を頭に混むわけですので、右折帯をつくる時に何か我々、行政の立場で言いますと、あのところに右折帯をつくりたいんだけども、で、右折帯をつくるだけですと大した費用がかからないんですね。道路関係の補助金というのはある一定レベル以上の金額にならないと補助がもらえないというような、そういう例もございます。また、そういった公共交通を優先にスムーズに行くために、例えばそういったバス路線の交差点改良の部分につきましては、通常の補助金よりも10%とか15%とか上乘せがあるということになりますと、財政担当を説得する大きな材料になると思います。このような警察と道路、そちらのほうに、こういった会議の1つの方向性として出していただくと、私ども行政担当としては動きやすいかなという気がします。もし、これについてご意見があればお聞かせいただければと思います。

【委員長】 国土交通省としてどこまでお答えできるのかちょっと私、推測しかねますけれども、おわかりいただける範囲内でお答えいただければと思います。

【旅客課長】 恐らく警察との関係で申しますと、例えばPTPSを入れましょうというふうな1つのシステムとしてやる場合のその協議の場というのはそれなりにあるんだと思うんですが、その現場レベルの、今お話があったような、その細かい調整みたいな話になりますと、なかなかそういう会議にも乗ってこないし、現場の警察署から本部に上がって行って、そういう仕組みがなかなかうまくできないと。したがって、個別、具体的にできればなるほど、かえって物事は前に進まないというふうな事例も中にはあるのではなからうかと思っております。

そういう意味で、大きなシステム導入ではない個別の改善をきちんと乗せていくシステム、話し合いの場というふうなものも必要なかなという気もいたしますので、そういったことも含めて今、どういう行政の連携ができていて、何ができていないのかということを整理して、またご議論いただければと思っております。

【オブザーバー代理】 私、先ほどのようなご意見を申し上げたんですが、三郷市と三

郷市を管轄している吉川警察署の交通規制とは極めていい関係でありますので、それが悪いということではないので、それだけ。非常によく動いていただけているんですけども、やはり県警本部の信号担当のほうがなかなか、担当者も少ないんですね。既設信号の担当者というのは非常に少なく、なかなかそういうご要望出しても現地に来ていただけない。ですから、その辺のところも所轄の警察のほうですね、秒数等を変える、そういう権限を付与していただければ今、課長さんが言われたような現場、現場のその対応がスムーズに行くのではないかと、こんなふうな気もいたしております。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 いろいろなところの状況を見ていて、どの項目についてもいろいろ申し上げたいことはあるんですけども、とりあえずちょっと2つ申し上げたいと思います。1つは、今までにもいろいろ議論が出ておりますように、交差点であるとか駅前であるとか、あるいは川がある都市では橋であるとか、それから鉄道のガードをくぐるとか、いわゆるボトルネックになるところというのがたくさんあって、結局そのところに車が無制限に集中してしまうところに非常に大きな問題が出てきているんだろと思うんですけども、こういったことを改善して、スムーズにバスを走らせるというようなときに、やはり私は3つぐらいやはりきちんと考えておかななくちゃいけないことがあるのかなと。1つは行政が強い意思、つまり市町村が強い意思を持って交通状況を改善するんだと、あるいは先ほど委員のほうからも出ましたような公共交通をきちんと都市の中で生かすんだというような強い意思が、まず必要なんだろうというふうに思うんです。

これが1つと、それから今も出ましたけれど、警察との協力体制をいかにつくるかということだと思うんですね。昔はその道路そのもののインフラをかなり大きく変えるとか、そういうようなことで何とか交通渋滞を解消しようというような考え方がかなり強かったわけですけども、今、そういう時代ではないですから、今のインフラの中でどんなことができるかというようなことを考えたときには、やはり警察といかに、特に交通規制の関係の警察といかに協力できるかというところがポイントになるのかなと思います。そういう意味では、実際に道路インフラそのまんまで、交通規制のやり方を少し変えただけで、かなりバスがスムーズに流れている事例は盛岡市なんかの例でも見られますし、これはやり方によってかなり効果のある方法だと私は思います。

そういう意味で、その警察署の協力ということで、最後の課題のところにもあった行政の連携という中で、ぜひ特に警察との連携、考え方のすり合わせといいますか、意見交換

といたしますか、そういったことをぜひ進めていただきたいなというふうに思います。

それから、3つ目のポイントは、やはり市民の合意形成をどういうふうにするかということなんですけど、これはやはりかなり時間のかかる問題だろうと思いますし、トランジットモールの話のところに出ていたように、やはりなかなか公共交通を例えば優先したり、あるいはマイカーに遠慮してもらったりというようなことに対しての反論というのはかなり根強く出てくると思いますので、こういった問題を考えるときに、やはり1年2年のスパンで考えても多分全く効果が出ないで終わってしまうことになると思いますから、例えばトランジットモールにしても、ある程度の期間をかけて、作り上げていくつもりで取り組む必要があるんだろうと思います。

また、例えばバスレーンなどについては、事業者のほうもバスレーンを設置するからには、例えば常にバスがどこかには見えるぐらいの頻度でバスを運行するぐらいの努力を見せて、市民の合意を得る必要もあるのかなというふうには考えております。

これがちょっと混雑に関するところの意見です。

それから、もう一つは今回も紹介があったノンステップバスの件なんですけども、ノンステップバスについて確かに現状、補助制度もできてきて、価格もある程度安定した形で、数そのものがふえているんですけども、ノンステップバスの車両そのものがこれでいいのかという疑問を私はちょっと持っております。それは車内段差の問題であったり、あるいは車内スペースの問題であったりということで、特に標準仕様になってから、何となくこの車内段差等が現状で是認されてしまったようなところが感じられて、メーカーのほうもあまり努力しないと言ってはあれですけども、メーカーのほうも従来、1段の段差で何とか床をつくっていたものが2段の段差を標準にしてしまったり、どうも後退している。標準化によってちょっと後退している面が見られます。

そういう意味で、やはりノンステップバス車両そのものを、もっと高度なものにする検討というのを続けていく必要があるのではないかなと。これは車内段差の問題は特に車内事故にもかかわってきますので、これはやはりきちんと受けとめておく必要があるのと、それから西鉄がノンステップバスの新車というのを基本的に入れていなくて、ずっとワンステップバスを入れ続けているわけです。で、これは結局、1つは、その車内段差の問題。車内段差を気にするためにノンステップバス、試行で2台入れたときにドライバーがみんな発車のときに段差を気にして、とにかくお客さんが完全に安定するまで待つために、もともと福岡は乗降の多いところですから、非常におくれが出るというような問題。あるいは

は、乗務員のいわゆる心配をする、そういう気遣いの問題。というようなことと、それから、やはりたくさん乗るところで、スペースが非常に小さいという、従来の車よりも小さいということから、現状ではワンステップバスによってバリアフリー化を図ることが適切であろうという判断を西鉄さんはしたわけですが、そういった考え方にも耳を傾けていく必要があるだろうなと思っています。

そういう意味で、やはりノンステップバスそのものを進化させる努力を続けていかなければいけないなと思っています。

それから、ちょっとノンステップバスに関して15ページ、16ページのところの中古車でのノンステップバス、ワンステップバスというこの統計の表が、意味がよくわからないんですが、中古車でノンステップバスを導入、あるいはワンステップバス、ワンステップバスは確かに多少、最近、中古車として出ているんですけども、ノンステップバス、ワンステップバスを中古車で購入するという、この数字はどういう調査で、どういうふうに出てきたものなんでしょうか。ちょっと理解が非常にできないんですけども。

【生活交通対策室長】 まず15ページ、16ページのほうから説明申し上げます。これは、私どもがすべてのバス会社さんをお願いして出してもらったデータです。それを単純に集計したものでございまして、個々には見ていないので、どこのバス会社がどういうふうにとということまではちょっと追っていませんけども、単純にバス会社さんから出してもらったデータを集計したものでございます。

あと、その前に標準化の話がございました。確かにいろいろその標準化の議論をするときに、車内段差の話があって、何とかできないかということもこの検討課題だったというふうに承っています。ただやはり、とりあえずのところ、まず第1段階として車内段差がまあしょうがないとしたもので、標準化ということを行っています。それをなくすということは将来的な課題ということになっています。私ども、その認識は持っております。ただ、やはりそこを車内段差がなくなるようなものもできないわけじゃないんですが、かなりお高くなるというところがございまして、そのお高いものを買えるかどうかというところだろうと思っています。ただ、いずれにせよ、その辺のところは勉強していきたいと思っています。

【委員長】 ありがとうございます。

委員からは混雑に関して3点ご指摘ちょうだいいたしました。これは今までほかの委員の皆さん方がおっしゃっていることと、かなり問題意識が近いというものです。それから、

ノンステップバスに関してはこれ、行政マターと同時にバス事業者がどういう要請をしていくのかということも絡んでくるだろうと思うんですけども、委員その辺はいかがお考えでしょうか。現在の規格でいいのか。

【委員】 ご承知のようにノンステップバスというのは乗ってみて、確かに乗るところはないんですね、フロアだけなんですけど。乗ってみると階段があるんですよ。どのノンステップバスもそうなんですけど、たまたま私のほうで連節バスを入れました。これ、ノンステップバスなんですけど、ドイツ製なんですけども、これは見事にフラットなんです。だから、メーカーの努力でできるのかなと思うんですけど、いろいろ聞いてみましたら、エンジンがこう、入れ方が違うようですね。日本ですと、トラック主体に、トラックと同じエンジンでバスのほうもやっていますから、もう大多数はトラックの需要がございますので、メーカーがちょっとそこまでやってないのかもしれませんが、ほんとうに見事に真っ平らですから、それは真っ平らのほうが一番いいと思いますけど、これは私たち、できるかどうかなんですけど。

それと、言及させていただきたいのは、新しくこういうものが出てくると、必ず値段が上がっちゃうんですよ。私はノンステップバスが標準なら標準にしてもらいたい。それならそれで値段を今度は従来の3段式のあのバスは標準じゃないんですから、あれこそ高くてもいい。そういう理論は出ないですかね。必ず何か新しいですね、ノンステップバスとかいろんなことが出ますと、必ずバスの代金は上がるんですよ。だから、どんどん上がってしまう。不思議なものですよね。だから、標準のところを1つ決めるべきだと、私は思います。

それから、ちょっとついでにこう、私もこの検討課題の中で別なほうにも触れさせていただきたいんですが、先ほど雨が降ったときのお客さんの状況、ご苦労なさっていることをほんとうに肌身に感じておりますが、特にきょうのような横殴りの雨でも降りますと、確かに停留所に、停留所という屋根があるんですけど、屋根の形がないような停留所が結構多いんです。ということは、歩道の部分が狭いもんですから、どうしてもあれしか許可にならない。こんなものは実情に合わせて、何かこう行政のほうで緩和していただくものがないんですかね。

それからもう一つ、駅前あたりでもそうなんですけど、タクシーの上屋がある、バスの上屋がある。そうすると、それぞれ分かれちゃうんですよ。そのところで切れちゃうもんですから、きょうあたり傘を差していますと、そのところで上屋の中に入っている人は

とりますけど、その切れ目にいくと、傘を差す。何だか、そういう感じがします。もっとひどいのは駅前にそういうものをつくりたい。特に私たち事業者がつくりたいと言いましても、いろんな土地の規制、道路と同じような考え方で、これだめなんですよという、そういう意向もありまして、そういうこともできない。特に私どもは皆さんご承知のように、学校の輸送なんかが増え、もっと長い上屋を、待合所をつくってあげたいんですけど、これも道路の上ですから規制があってとてもできない。きょうなんか恐らく傘の輪の中から、どこのバス行きだろうというようなものがあるんじゃないかと思うんですけども、非常に残念なサービスだと思っております。

それから、利便性のほうでICカードの問題も大賛成ですけど、お金がかかることが一番苦でございまして、逆に神奈川県なんかは補助は18年度は出しません。19年度もわかりませんという返事で、非常に難しい状況にあります。ですから、これらもひとつ一元化できるような方向でやっていただければいいんですけども、そういう問題が残っております。

それから、大都市もそうですが、中小都市は特にそうなんですけど、きょうみたいな天気的时候は駅前と、先ほどどなたか発言していましたが、駅前と橋のところは込んで込んでしょうがないんです。これはもう日常しょっちゅうそうなんです。それでいて、お客さんがうんと乗るんですね。経営のために少し小型のバスを普段はこれでいいんじゃないかと入れていきますと、きょうあたり乗り切れません。そういう状況があると。これは日常茶飯事あることなんで、何かこのバスの定時制確保にはどうしても避けて通れない。それで、地方の中小都市の首長さんには何とかこれやっってくださいって言いますと、議会の反対があるからだめです。大都市はもう当然にもっと難しいようなことをおっしゃっていますけど。こういうものをクリアしなかったら、定時制確保がこういう天候じゃできないと思うんです。だから、市民の同意も必要ですけども、これには市民はこういうときはこっちの道を走ってください、一方通行にしましょうというような、ちょっとした投資で方策ができないんでしょうかね。これなんかもうほんとうに業者として残念なことなんですけど。

いろんなことを申し上げましたが、今、委員長のほうから言われた車の車格の問題にしても、あの例の、ガスを使ったバス、これなんかほんとに公害が少ないんですけど、これもこの充てん所の問題もあったり、それから、つけると費用がかかるんですね、ものすごく高い。これを何とかクリアしたいなと思うんですけどね。いろいろ問題があると思えますけど、将来とも研究の課題だろうと思っています。

でも、これにはどうしても通っていかなくちゃいけない、私たち事業者の責任があると思いますので、精いっぱいやりますんですけども、ひとつ何かご考慮願えるものがあつたら、お願いしたいと思っております。失礼しました、どうも。

【委員】 ちよつとここでの議論と若干違うかもしれないんですが、今のノンステップバスの問題にしても、それからICカードの問題にしてもそうなんですけど、今、個別に導入するときについては何らかの補助があつたり、あるんですけども、結局それのもとになるところがやはり手当てがされないために、結局、ノンステップバスに関して言えば、メーカーは開発に金をかけられないから、次の段階へ進めないというような問題が出てきて、齋藤さんがおっしゃるように、ノンステップバスが、いいノンステップバスが標準になれば、それがほんとうに標準で前提になるので、提供できるはずなんですけども、そこへ持っていくまでのところが、結局はできないという話になってくるんだらうと思うんですが。

そういう意味で、今後、個別の導入に対する補助とか、手当てとかいう考え方の前に、そういうもとになるインフラづくり、あるいはシステムづくり、そういったものに対して、何とか手当てができるような仕組みというのがつくれないかなというふうに常々考えておりまして、実はそのノンステップバスのことを申し上げたのは、1つはそういうこともあわせて申し上げたいなと思っていたことでございます。以上です。

【委員代理】 2点です。まず、ノンステップバスの関係なんですけども、私ノンステップバスは非常に危険な車両というふうに言います。これはなぜかといいますと、よくわかるとおり後方のエンジン部分はもう段差がついていて、そこに乗って前のほうを見ると非常に下がっていますから、非常に危険な状況です。それから、運転席の後ろとドアの扉のところ、タイヤの上に乗っていますね。あの高さ、あそこから乗ったときの扉のほうを見たり、床を見たときの怖さというのがやっぱりあると思うんですね。

私はバスに乗って移動する、やはり利用しやすいような車両というのをつくっていかなければいけないと思うんです。乗っていてやはり不安を感じるようなバスであってはいけない。これが第一だと思います。やはり車両構造、この改善は加えていかなければいけないと思いますね。後ろのエンジンの関係があるでしょう。タイヤの関係があるでしょう。しかし、トラックを見てみると、なぜトラックの平ボディがあれだけ低くなってできているんですか。タイヤが後ろダブルになって小さくなって平でしょうよ。エンジンだって、今は確かに横についていますよ。そのずっと前は、あのエンジンが下についていたものも

ありました。車両は下がっていました。今の技術の中で事業者に、これはメーカーのほうにやはりエンジンの改良というのはできると思うんですよ。縦エンジンだっていいわけですからね。やはり、そういったことを、ぜひ車両の改善ということを申し入れて、乗って安心という車両をつくってもらいたいと、こういうふうに思います。

それから、駅前と橋の混雑の関係なんですけども、この両方は一緒じゃありませんよ。橋というのは、すべての車両がその1点に集中して、そして対岸に行って、また分散をしてくる。これが橋なんです。駅の混雑というのは違うんです。駅の中に入っていき、そこまでの間のわずかな区間なんです。これをどう改善しようか、ということに含まれると思うんです。例えば、駅の周辺に行きまして、非常に駐車量が多い。当然、そのために1車線が削られる。入っていけない。私もいろいろ地域で運動やりましたよ。その車両を排除することによって車両が2車線になるわけですから、わずかな区間ですよ。50メートルだっていいんです。100メートルだっていいんです。そうすることによって何分でも早く着けるんですよ。そういった利用者サービスの対応、これはやっぱり進めていかなければ、私はバスに乗ってみようとか、バスで行こうという気は起きないと思います。

それと、もう一つなんですけど、きょうの状況じゃありませんけれども、自家用車でどんどん来ました。この自家用車で来ている人がどこから来ているんですかね。自分の住んでいるところにバス路線がないんですかね。そういった状況の調査、これらもやっぱりしていくべきだというふうに思うんですね。行政と事業者、労働組合も参加しますよ。そういったことを調査をしながら、やはりその地域の道徳観というのをやっぱりつくっていくべきだというふうに思うんです。違法駐車、民間取り締まりになりました。確かに一時期についてはほとんどとまりませんでしたよ。しかし、これがだんだんもと戻りつつあるでしょう、今。これはやっぱり道徳がないからですよ。たばこの投げ捨て、たばこをやたらに吸ってはいけません、それぞれの地域でいろいろ出ています。みんな吸わなくなっています。そういった道徳というのをやっぱり地域交通の中でつくり上げていく必要があるのかなと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

いろいろご意見ちょうだいいたしました。バスの価格……。すいませんちょっと待ってください。バスの価格の問題は恐らく、これ経済原則がベースにあるので、早々行政がこうせえ、ああせえと言うわけにもなかなかいかない、そういう側面はあろうかと思います。ただ、行政に対して、定時制確保のために、こういうところを考えるべきではないかとい

うご指摘をちょうだいしました。

それでは、委員のご発言いただいた後で、お答えいただければと思います。

【オブザーバー代理】 駅前広場でのバスの混雑の件で、昨年、つくばエクスプレスの三郷中央駅が開業したわけですがけれども、三郷市のほうではバスロータリーと、バスの部分とタクシー、一般車を完全分離した駅前広場にしております。その関係で非常にスムーズにバスのほうは通れているという状況です。ただこういう雨になりますと、交通規制しているわけではございませんので、たまに一般車がすいているほうに入ってくるという例はあるんですけども、今後の駅前広場、今後、公共交通優先の車社会にしようとした場合には、そういうことも必要なのかなと。

それとですね、もう一つ、三郷、新三郷駅が武蔵野操車場跡地が三井不動産に売買されます。そこでインフラ整備で新三郷駅の西口の駅前広場、これが開業になるんですけども、こちらのほうは完全にタクシーとバスを分離できないということで、今ちょっと私簡単に小さい絵をかいたんですけども、このような駅前広場1,000平米広げます。その隣にほんの少し当初、緑地ですね、緑地になってしまうところが出まして、この部分を2箇所、一般車専用にして、一般車が双方で七、八台通れる、中に入れられるようなものにしよう。これは当初、TDM実証実験を三郷市でやったときに、新三郷駅前が非常に狭い駅前広場なものですから、警察に交通規制できないかというお話をしたときに、一般車がどこかタッチできる場所、これを用意すればやってもいいというお話がございました。その経験を生かしまして、この駅前広場の左右にこういった一般車が双方3台ぐらいずつタッチできて、ここはタッチアンドゴーだと。ただし、この駅前広場の中には交通規制はしない。三郷ルールを何とかできないか。その辺のご理解いただくために、実はバスのとまるところのバスバースのちょうど真ん中に身障者スペースをぶち込んでおります。これはなぜかといいますと、このところのすぐに橋上駅にあるエレベーターがありますので、やはり弱い者とか公共交通優先にしているので、車の方はその辺のところを配慮してくださいということを暗に示唆できないかなということ、そのような形のものを。今後、新三郷駅の東口も改良の予定、都市計画課で考えているんですけども、こちらのほうも三郷中央駅の例が非常によかったですから、バス乗り場とタクシー、一般車をやはり分離するというを基本に今後、考えていきたいと思っております。

何かそういったものを一例として今後、新しくできる、もうスペースが決まっているところは難しいと思うんですけども、そういったことを道路サイドのほうとか、警察サイド

のほうから、警察も駅前広場のあり方というのは絵にして我々にくれているんですけども、そういう中でどんどん行政のサイドに市町村に示唆していただけると、そういうことが行政サイドもやりやすくなりますし、要請も予算要求もしやすくなりますので、そういうことから少しずつよくなるのではないかなという気がしております。三郷市の例でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

今、見せていただいた図がちょっとこちらでは読み取れないものですから、もし可能であればですね、次回にでも簡単な図で結構でございますので。

【オブザーバー代理】 次回、三郷中央駅の絵と、あと新三郷駅の予定の絵をお持ちして、皆さんのほうにお配りしたいと思います。

【委員長】 よろしく願いいたします。行政についていろいろご意見が出ましたけれども、現段階でいかがでしょうか。

【旅客課長】 ノンステップバスの件につきましては、基本的には通常のバスより高いですねと、ただ入れていただく必要があるんです。この差額は公的に補助しましょうという話を一方でしつつ、でも標準化すれば恐らく安くなっていくでしょうということで、当面、標準化しましょうと。現に少しずつ差額は小さくなっていくと言っていますというのが、今の状況だと思うんですけども、恐らくご指摘2つあって、今の標準化、最終形じゃないですねと。これ、最終形じゃありませんで、これはもっとやる必要ありますねという話と、それとお金をどの段階でつぎ込むのが一番効果的なのかという話だろうと思います。今は最終的に買うところでつぎ込んでいるわけですが、根っこのところでつぎ込むのはどうかと。ここはもうちょっと技術的な話も含めてどんな公的な負担のあり方が一番効果的なのかということにはちょっと研究をしてみたいと思いますが、いずれにしても限られた金をどこにどうつぎ込んでいくのかという話になってくるとは思います、そこは非常に行政としても悩みどころだと思っております。

それから、結局、駅前の話にいたしましても、これもまた限られた空間をだれにどう配分するのかという話になってまいりますので、これはさらにより地域レベルでの合意形成みたいな話が非常に重要になってまいりまして、重要だという意味はそれはまた非常に難しいということだと思うんですけども、これはどんな仕組みでどうやってつくっていくのいいのかというの、これも大きな課題だろうと思っております。

それから、上屋の件につきましては、先ほどちょっと冒頭の資料の中でご説明しました

けれども、広告付き上屋なんていうのはあれは、いろんな意味で規制緩和のされた結果でございまして、これまで確か側面を設けること自体、非常に見通し等の関係で制限があったんですけども、それを緩和して広告スペースとして使えるようになったということで、少しずつ改善といいますか、実態に即したような規制になっている部分はあろうかと思えますので、そこは私どもとしても道路なり、都市なり、警察なりのほうに働きかける部分であろうかと思っております。個別、具体的にご指摘をいただければ、合理的なものは私どものほうで取り上げて、また行政の中の話として働きかけもしていきたいと思っております。

【委員】　　ちょっと観点を変えて、私、ツーリズムの立場でお話をさせていただきたいと思えます。この検討課題の中に新たな利用者、利便向上策とこうありますが、この新たなというのとはどちらにかかっているのかなど。新たな利用者なのか、新たな向上策かということですが、新たな利用者という観点からちょっとお話を申し上げたいと思えます。

路線バスはもう言うまでもなく、地域住民、定住者が利用すると、当然リピーターになるということではありますが、むしろ新たな需要を起こすという意味では、ビジターに対するの視点があってもいいのではないかという気はします。

つまり、もともとこの問題というものは少子高齢化の問題から来ているわけですね、特に地方なんかは。そこで地域にとっては交流人口をふやそうと、こうなってきましたから。そうすると、交流人口というのは具体的に言うと、いろんな形のビジターであると。観光客であったり、あるいはいろんなビジネスであったりですね。そこで観光客で言いますと、今限りなく個人旅行化していますから、団体は非常に少なくなっています。

それからもう一つは、流れとしては周遊型よりも滞在型ですか、1箇所に滞在していく、こういう旅行がふえてきたと。いろんな多目的を果たしていくと。それから、一種の滞在型なのはコンベンションなんかもそうですね。そうしますと、その滞在している間の交通手段というのは、何を使うかと。毎回毎回、タクシーを使うわけじゃないということになりますと、やはり、こういう地域のバスが非常に有効ではないかと。ところが、なかなかなじまないんですね。我々も海外行って、すぐバスには乗らないんです。しかし、長期滞在して1回乗ると、非常に安さと便利さを覚えて、ここにリピートしてくるんですね。

ですから、そういうアプローチがあってもいいのではないかという観点から、私はやはり、もちろん大都市とローカルの観光は違いますけど、やはりビジターに対する利用促進、もう少しPRしてもいいんじゃないかと。それから、外国人もどんどんふえてきますから、

そうしますと、4カ国語でやれというのは無理ですけど、せめて英語ぐらいでTのルートについては一定の情報を提供していくと。あるいは、バスを利用すれば、これだけ便利ですよというのを、地図と一緒にそういう案内書をつくるとか、いろんなそういうことを含めて、全部が全部と申し上げませんが、やはりビジターの多いところについては、そういう研究をしてもいいのではないかということをご提案申し上げたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

大変貴重なご指摘をちょうだいいたしました。少なくとも私なんかにはそのビジターの視点というのはほとんどなかったものですから、やはりもう少し視点を広げて、活性化策に結びつけたらよしいんじゃないかという委員のご指摘は大変貴重だったというように思います。

皆様方からいろいろなご意見をちょうだいいたしました。非常に重要であるということからも、実は解決が難しいということとの裏腹な課題がいっぱいあるかと思えます。これらにつきまして、今後どう対応していったらいいのかということをお客様とともに考えてまいりたいと思います。

では、きょうの議論は事務局において取りまとめていただいて、大都市は大都市で整理するというのではなくして、冒頭、旅客課長のほうからお話ございましたように、重なる部分もございまして、地方都市、それから過疎地等々をご議論いただいた後、具体の策について皆様方にお諮り申し上げますと、こんな方策を取らせていただければと思います。

きょうは議題Ⅰ、大変大きな課題でございました。活性化策について一応、皆様方のご意見はちょうだいしたということにさせていただき、最後に全体を通して何かご質問・ご意見があれば、お出しいただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委員】 ちょっとしゃべり忘れたような感じなので、また、もとに戻ってしまうかもしれませぬ。印象を申し上げていないので、申し上げたいと思います。

ノンステップバスのご議論が中心だったんで、基本的にはやっぱり差額補助で標準化で、協調補助というんだから、それにあまりこだわりすぎると、きょう皆さんが懸念されたような問題が出てくるので、将来的にはそのフレームワーク自体を見直さないといけないと思うんですけども。さしあたり多分、自治体さんとしては箇所づけ、例えばうちの自治体で何台導入されて、何%普及率だというのではなくて、ご利用の多い路線に何か使うことを約束させるとかですね。あんまりやりすぎると逆に配車の効率が落ちるかもしれないけれども、多分今はそういうことは可能なんだと思うんですが、あまりされていないの

かもしれませんので、車両だけのコミュニティバスみたいな形なども、少し、そういう手もありますよというふうにすると、もしかして自治体のほうで、もう何台入れなきゃいけないとか、あるいはこの路線だけは何かノンステップバス100%にしようとかいうふうになるんじゃないかという気がします。

同じような感じで、ちょっときょう全体のご議論としてですけれども、あるいはこの後の中小都市とか地方でも同じだと思っただけですけれども、箇所づきのアドバイスまで含めて、技術について記述する必要があるんじゃないかと思います。PTPSなんかはそういうこと、議論はある程度進んでいると思っただけですけれども、例えば、上屋なんかについてもやっぱり大体、ご議論がどれぐらいあって、何か意味があるものだとか、何らかのそういう指針がある程度必要なんじゃないかと思いました。

それから、あと、きょうご議論出ませんでしたけど、やっぱり大都市の公・民の役割分担で、公が担っているということでききますと、シルバーパスは地方にもありますし、あるいは公営中心の制度ですけども、シルバーパスがあると思います。地方都市などでは、次回、ご議論があるかもしれませんが、岩国とか、とにかく見直して、大幅に見直して負担を求めるような形に変えているところも出ていますけれども、大都市についても何かそういうやり方を取った上で、何かそのお金をほかにもっと使ったほうがいいという可能性もあるかと思っただけです、そういうこともご議論に含めていただければと思います。

ちょっと補足の終わったところで、意見申し上げて恐縮です。以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。次回への課題とさせていただければというように思います。

本日も長時間にわたりまして、大変ご熱心にご審議ちょうだいいたしました。まことにありがとうございました。次回は県庁所在地等の地方都市に検討の場を移させていただいて、バス活性化策を検討したいというように思います。冒頭のペーパーにもございましたけれども、地方都市ではマイカーとのせめぎ合いが非常に大きいものですから、やり方次第でバスの利用方法が大きく変わり得る、そういう分野ではなかろうかなというようにも考えられます。

次回におきましても、ぜひ皆様方のアイデア、あるいはご意見を積極的にご披露いただければ大変ありがたく存じます。

最後に、これは議題のⅡに当たると思っただけですけれども、事務局からの連絡事項等があれ

ば、お知らせいただければと思います。

【生活交通対策室長】 次回の日程でございますが、メールでは候補日を指定させていただいています。11月29、11月30、12月4、6、7、いずれかで開催したいというふうに思っています。都合をお知らせいただいている委員の方々もいらっしゃいますが、まだ全部を集めきっておりませんので、集めた段階で一番出席率がいい日を選んでお知らせさせていただきたいと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

次回につきましては、ぜひ1人でも多くの方にご出席いただきたいものですから、皆様方のご都合をまだお知らせいただいていない方は、早急に事務局のほうにご連絡をいただきたいというふうに思います。

それでは、本日、大変お忙しい中を長時間にわたり活発にご議論いただきました。まことにありがとうございました。以上で、終了にさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —