

## パネルディスカッション

### これからのバス交通を考える

コーディネーター 横浜国立大学大学院環境情報研究院 助教授 中村 文彦  
パネリスト 武蔵野市都市整備部 参事 大 箭 勲  
京王電鉄バス株式会社 取締役営業部長 丸 山 荘  
「バスラマ」編集長 和 田 由貴夫  
国土交通省自動車交通局 企画室長 羽 尾 一 郎

#### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

それでは、後半の部、パネルディスカッションを始めます。最後までおつき合ください。

このパネルディスカッションでございますが、壇上に上がっていらっしゃるパネリストの方々と議論していくわけでございます。市民の立場、事業者の立場、そして自治体の立場、そして国の立場でいろいろな形で意見を言っていただきまして、最終的にはバス再生に向けこれから先、バスをよりよくしていくためには、皆さんがそれぞれどういうふうと考えていけばいいのか、先ほど私の基調講演の中ではあまりゆっくりとご説明しませんでした。協働していくところのかぎはどこら辺にあるのか、会場のほうには事業者、あるいは自治体の方が多いかと存じますが、その中で何をしていけばいいのだろうかというあたりである程度意見が出てくれればいかなと考えております。

このパネルディスカッションの進め方でございますが、前半は事例の紹介、特にバスに対して頑張っている、工夫した、そういうお話をしていただき、その後で、じゃあそういうものを受けながら今後どういうふうにしていこうか、どういうふうにしていくのがいいんだろうかというあたりでまたご意見をいただくという形で、その2段階の構成を考えております。

それでは、その前半でございますが、バス再生、バスに関していろいろな工夫を取り組んでいただけるというお話をお伺いしていこうと思います。

では、最初に武蔵野市の大箭様より、非常に有名な例でございますが、武蔵野市のムーバスについて、その経緯、現況、あるいはその考察あたりをお話していただきたいと思っております。

では大箭様、よろしくお願いいたします。



## 【武蔵野市・大箭参事】

武蔵野市都市整備部参事の大箭と申します。よろしくお願いいたします。

まず、ムーバスの概要についてお話ししておかないと、今後のお話がかみ合わないと思いますので、時間を10分ぐらいいただきましたのでよろしくお願いいたします。この資料に沿ってお話し申し上げますのでよろしくお願いいたします。

まず、この資料を開けますと、うちの市長の土屋正忠の顔が載っていますが、ここの上の4行についてお話しさせていただきます。ここに、平成7年に吉祥寺駅前の東側地域に全国初のコミュニティバスを開設したとあります。ムーバスはバス交通の空白・不便地域に住む高齢者や子連れの方たちが気軽に安全に家の近くから利用できるバスシステムであるという趣旨でございます。

そもそもこのムーバスが誕生したきっかけは、平成元年ごろに吉祥寺の駅から約1キロメートル東のところにお住まいのお年を召したご婦人の方から市長に手紙が参りまして、これは、年をとって自分で自転車に乗れなくなった。それから、車を運転できない。バス停まで遠い。だけど、まちに出て買い物などをしたいんだというような相談の手紙でした。そこで、市長は平成2年の長期計画を考えるシンポジウムにおきまして、近々距離の小型バスは考えられないものかということで提案しました。それに従いまして、翌年の平成3年から3つの検討委員会を設けて検討を始めたわけですが、上から4行目のところに、「運輸省や警視庁のご協力を得て」とありますが、これは検討委員会の中で交通規制等のこともございまして、委員に入っていて、いろいろな難関をクリアしていただくということで入っていただきました。その後4年かかったわけですが、平成7年に1号路線ができたということです。

めくっていただきまして見開きのところでございますが、ご存じの方もいらっしゃると思いますので、まだご存じでない方にお話ししておきます。武蔵野市というのは東京都のほぼ真ん中にごございます。区部と多摩の真ん中です。東西6キロ、南北3キロ、面積は10.73平方キロメートルです。人口は約13万1,000人で、JR吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅と、武蔵境駅は西武鉄道、吉祥寺駅には京王線も入っておりますが、人口密度は全国で、東京都区部を入れて3位です。1位が埼玉県蕨市でございます。約1万2,000人ぐらいです。

それから、その下のほうに、本市ではバス停から300メートル以遠の地域を交通空白地域とし、バスが1日100往復以下の地域を不便地域ということで、この空白・不便地域を解消することにいたしました。

それから、左のところ、バスの運行システムですが、料金はワンコイン、100円ということで、当初150円ということも考えたのですが、手軽だということで100円ということになりました。



運行は民間委託しております。バスの車両とかバス停施設は市が用意いたしますが、運行委託を関東バスと小田急バス、関東バスは3路線、小田急バスは1路線2ルートをお願いしております。運行経費に赤字が出たときは1ルート2,000万円を限度に補助をするということで、これは当初、そのとおり補助をした経過もございます。

それから、運行経費の削減のために、このバス事業というのは、バス会社の方はいっぱいおられますが、人件費が一番かかるわけです。大体7割といわれておりますが、7割の中の5割が運転手の人件費です。あと整備士とかいます。そこをうまくやらないとなかなか黒字にならないということで、それもありますし、お客さんの扱い方がうまいということで、定年退職者を嘱託としてやってもらえないかというお話を当初したわけです。

隣の利用しやすさと安全性の追求ということで、バス停の間隔は200メートルとしました。通常、一般路線のバスは400メートルぐらいということですが、資料の真ん中あたりをごらんください。これは特徴的なことですが、電動の補助ステップをつけて、高齢者やお子さん連れの方に便利なように15センチにしました。15センチ登って、次に17センチというようなステップの仕方でございます。

右のムーバスの各路線の概要ということ、ちょっと小さい字ですが、ここを見ていただきたいのですが、4路線で路線延長が大体3キロから5キロ。所要時間が15分から30分。運行時間が午前7時から午後9時ぐらいまで。運行間隔が10分から20分ということでございます。

あちこち飛んで申しわけないのですが、ムーパークというのは、これはパークアンドバスライド、公共交通機関に乗りかえるということで、図の右上のほうにムーパークというのがございます。これは吉祥寺駅に行っている北西循環ということで、これが途中でございまして、ここで主に北のほうから来て吉祥寺駅に行くお客さんが乗りかえるということで、この吉祥寺というのは新宿以西で有数の商業圏でございます。ここが1日に乗降客数40万人ぐらいです。ちなみに三鷹駅が17万人、武蔵境駅が13万人ぐらいですが、ここを目指して買い物客が来るということで、駐車場が2,000台程度です。これはほぼ午前中でいっぱいになるということで、あとは駐車場を求めて徘徊する車があって、交通渋滞に拍車をかける。これを何とかできないかということで、これも全国で珍しいと思うんですが、パークアンドバスライドの駐車場をつくりました。

真ん中の左のほうに利用者の評価というものがございます。これは必ずバス路線を走らせますと、フォローアップ調査といまして、利用の調査をしているわけです。おかげさまで非常に高い評価をいただいております、その理由は、バス停が近いということ、運賃が安い、ほぼ時刻どおりに来ると、その3点が主な理由です。

それから、先ほど弘南バスの社長さんがお話しされておりましたが、武蔵野市のムーバスも大体同じような傾向でございまして、外出回数が増えたということでは、80歳以上では70%の方が増えたといつて、65歳以上では56%の方が外出の回数が増えたということ、お年寄りも元気にまちへ出て、いつまでも元気でいていただきたいという趣旨が

一つここで実践されたわけでございます。

それから、利用客数の推移ということで、別紙でムーバス乗客数の推移をA4でお手元に配付いたしました。1号路線につきましては、昨今ではほぼ横ばい状態でございます。1便平均の乗車率が92.5%ということです。2号路線はプラス150人の、1便平均115%。これは定員28人乗りですので、32.1人というのは、乗り降りする乗客がございまして、32.1人ということで115%。以下、3号、4号ということで増えております。合計で1日平均が、4路線で平均して5,000人を超えております。1便平均では乗車率が83%ということになっております。

以上がムーバスの概要でございます。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

概要をご説明いただきました。1つだけお伺いしたいのですが、いろいろな自治体がコミュニティバスをやっている中で、ムーバスは今ご説明がありましたように非常に評判のいい話がたくさんあるんですけども、何がよかったのか。あるいは、もう一つ言いますと、よその自治体さんに対して、何か逆にメッセージなどあれば、もう一言、二言いただければと思うのですが。

**【武蔵野市・大箭参事】**

後でまたお話ししようかと思ったのですが、先ほど地域の状況について若干お話しいたしました。それに合ったやり方、コミュニティバスの走らせ方というんですか、たまたまここはJRと3駅ございまして、先ほど申し上げましたように乗降客が多いということです。東西に長くて、大体が駅に向かっていくお客さんがいるということと、あと、家並みが連帯しているということ、吉祥寺の商業圏に向かっていくというような方向がございまして、それに沿ってムーバスのシステムをつくったということでございます。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。また後でいろいろお伺いさせていただきます。

続きまして、今度はバス事業者さんのほうからということで、京王電鉄バスの丸山様からお話ししたいと思っております。よろしく願いいたします。

**【京王電鉄バス(株)・丸山営業部長】**

京王電鉄バスの丸山でございます。

当社は、お手元のクリアファイルに入れてあります資料がございまして。その資料の1ページ、2ページに京王電鉄バス株式会社の会社概要、及びエリアイメージ図というのがございまして。そちらを見ていただきますと、私どもは東京都の西部、京王線とJR中央線との間をエリアとしております。また、昨年8月1日に京王電鉄株式会社から分社いたしまして、人件費コストを削減すると同時に、バス部門として独立した会社であります。いわゆる都市型バス、都市型分社というものに当たります。また、バス事業は今年が100周年ということでありますが、当社の前身である京王電気軌道株式会社が1913年に東京で初めて

路線バスを走らせてから、今年でちょうど90周年を迎えております。

当社のバス事業活性化の取り組みといたしましては、特に他社に誇れるようなものはありませんけれども、お手元の資料3ページにありますように、高齢化社会や交通バリアフリーへの取り組みといたしまして、ノンステップバスを含む、スロープ板付き超低床バスの積極的導入を行っており、本年度末で総路線車両数の63%、約3分の2がノンステップバス、あるいはノンステップバスとなっております、民間バス会社としてはその割合は相当高いものとなっております。



京王電鉄バス(株) 丸山 荘

また、環境保全への取り組みといたしまして、お手元の資料4ページにありますように、アイドリング・ストップ運動、低公害車としてのCNG車の導入、さらに低硫黄軽油の使用、またエアエレメントの再生、それからバスタイヤを再生し、点字ブロック等に利用しております。この環境保全への取り組みは、バス事業者の社会的評価が高まり、それがバスをご利用されるお客様の増加に結びつくという可能性がある一方、マイカーの利用が控えられ、排気ガスの総量が削減され、大気汚染防止や地球環境保全に貢献することから、当社として進めているものであります。

また、お手元にパンフレットがございますが、つい先日、3月3日に、当社杉並区永福町営業所にCNGスタンドを建設いたしまして、現在、開業いたしております。

それから、先ほどから話題になっております、いわゆるコミュニティバスサービスへの取り組み、及びその実態につきましては、お手元の資料5ページに書いてございますが、当社は東京地区では、いわゆるコミュニティバスの運行の歴史が比較的長く、1986年の東京都日野市のミニバス路線に始まります。その後、東京都多摩市、東京都調布市、東京都杉並区のすぎ丸、それから、最近の東京都小金井市のコミュニティバス、CoCoバスに至りまして、路線数は5市10路線となっております。さらに計画中のものが2路線ありますが、いずれにいたしましても、1日当たりの乗車人員も、そこに書いてありますように相当なものになっているということでございます。参考にお手元にパンフレットをつけてありまして、杉並区のコミュニティバスすぎ丸と、先日、3月1日に開業いたしました小金井市コミュニティバスのパンフレットを同封してあります。

以上が活性化の取り組みの事例であります。

#### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

どうもありがとうございました。

丸山様に一つだけお伺いしたいのですが、ノンステップバスもCNGバスも結構割高な車両かと思うんですけど、その効果というのを会社ではどういうふうに評価されているのか。つまり、余計にかかった分、見合ったものがあるのかなのかということですが、どうでしょうか。

【京王電鉄バス(株)・丸山営業部長】

一言ではなかなか言いあわせないのですが、結論から言うとあるということです。

【横浜国立大学大学院・中村助教授】

了解しました。また詳しい話はいずれ聞けるかと思えます。

続きまして、事業者、自治体の立場と少し離れたところで、利用者、市民の立場から長い年月バスを見ていただいた方の代表ということでございまして、バスの専門誌「バスラマ」の編集長でいらっしゃる和田様の方からお話をいただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

【「バスラマ」・和田編集長】

「バスラマ」という本の和田と申します。「バスラマ」って何ぞやという方もいらっしゃると思って、お手元の資料にホームページでも入れておけばよかったですけれども、もし機会があれば、パソコンのインターネットを開いて、「バスラマ」と入れていただければ、大体アクセスできるかと思えます。このときに、「バス」とだけ入れますと、今ここでテーマのバス以外に、釣りの本とかいろいろなものが出てきてしまいます。これってどういうことかと笑い話のようなんですけれども、今一般的に日本で、今ここでテーマとしているバスが普通名詞であるかどうかということから、ほんとうは問い直していかなければいけないのかなということを感じております。これは見方を変えれば、自治体の方にとっても同じことであって、今までバスというものは専門家のもの、バス事業者のもの、そういうことが問われてきていたのではないかと感じております。



「バスラマ」というのは利用者の立場でバスを生活の道具として捕らえまして、よりよくしたいということがテーマなんですけれども、今までバスというのが監督官庁、それからメーカーさん、事業者さん、この3つのサークルの中で完結していた。これが一つの特徴かと思っております。そこに肝心かなめの利用者さんはどこにいたのだろうかということで、利用者の立場からいろいろなことをもの申していきたいと、そういうスタンスを先に申し上げておきます。

それと、お手元のプログラムの中で、私のプロフィールのところにも別の会社の名前が出ていますけれども、「バスラマ」というのはポルト出版というのがつくってございまして、そういう名前でも検索できるかと思えますので、よろしくお願いたします。

ほんとうは今ここでムーバスと、それから京王さんのお話を引き継いで、いろいろ具体的な事例をご報告したいところなんですけれども、まず基本的なこととして、武蔵野市さんがここにいらっしゃいますけれども、ムーバスのソフトをお持ち帰りになってインストールしても、皆さんの環境では作動しないぞということだけちょっと申し上げておきたいと思えます。

バスというのは環境というものが非常に大事でして、しかも冒頭にも出ていましたけれども、その地域の特性に見合っているかどうか、利用者のニーズにこたえているかどうか、これが一番の大事なポイントであろうと思います。ですから100円運賃であり、バス停に番号をつければそれでよいと思ったら大間違い。それは先ほど中村先生のお話にも随分出てきたと思います。

ちなみに、1年ほど前に滋賀県をテーマにして十幾つかの自治体を丹念に回ってみましたけれども、評価が非常に分かれるんです。公的な補助金がたくさん出ているところ、それをもって悪いと認めるか、補助金が少なくなったんですといってよしと認めるかなんですが、最近補助金の負担が減りましたとおっしゃっている自治体がありました。たった一つなんですけど、そこはワンコインじゃないんです。キロ数運賃を使っておられたということなんです。

それから、武蔵野市さんの場合もそうです。それから、3月21日ですか、金沢市でも新しいフラットバスが始まりますけれども、順繰りに始まって来る。1つやってみてよかったら、もう一つやりましょう。それからもう一つやりましょう。こういう段取りを踏むのが非常にいいんじゃないかと考えています。どうしても自治体といいますと、地域選出の議員さんがいたり、いろいろな人の意見を聞けば聞くほどあっちにも行かなきゃ、こっちにも行かなきゃ、ついでに公共施設もはしごという中村先生のお話で出ましたけれども、そうすると乗っていたお客さんは延々1時間も乗せられてしまう。それも利用者にとって便利かしらということが問い直されなければならないかと思っています。ただ、こういうときも1時間じゃいけない、片道30分かかるような距離があるのであれば、それは当然のことで、目的地までの相対的なほかの交通機関に対するメリットといったことを考えていかないといけないのかなと思います。

また、去年回ってみてわかったんですけれども、自治体さんの中で、バスの担当の方が皆さん違う。それぞれ名称が違う。人が違うのは当たり前なんですけれども、それぞれ管轄している組織が違う。その組織が違うのは自治体さんのシステムですからしょうがないんですけれども、その関係している方たちがお互いに面識がなかったり、隣のまちではどういうことをやっているか知らないということが多かったのが気になりました。

段階を追っていくということと、お互いの情報交換をやっていくということがこういうコミュニティ系のバスには必要なことだろうなということを感じています。段階的に車を入れていくということは、車の車両更新にかかわる問題でも非常にメリットが出てくるかと思っています。

それからもう一つ、今、京王さんがCNGバスを導入されて、スタンドまで開設されて、非常に大きなコスト投資をされているのだと思いますけれども、うちで記事にした中では韓国の例で、韓国ではバスは大気汚染の元凶だと言われています。事業者さんにしてみれば非常に腹立たしいことをおっしゃるんですけれども、だからバスの排出ガスをきれいにすることが国民にとってメリットをもたらす。だから国庫予算でカバーする。それは非常

にわかりやすい形をとっている。そんなこともバスのバックアップといえますか、理解者を増やすということの一つの証明かなと思っています。

この後、いろいろなお話が出てくると思いますので、また個々の具体例なんかもご紹介したいと思います。

#### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

ありがとうございました。幾つかキーワードを出していただきました。

そうしましたら、ここで次のパネリストの方々に行くんですけども、ストーリーとしては自治体の非常に先進的な優等生の例ということで武蔵野市さん、そして事業者さんのほうでも京王バスさん、全体の様子、市民の立場から今和田さんにまとめていただきました。じゃあ国は一体何をしているんだというところでもございまして、国土交通省の方から、きょうの一番最初に司会の方からお話がありましたけれども、バス再生事例の調査ということをされています。これは非常におもしろい、かつ有意義な試みかなと思っていますので、そのところの概略をお話いただければと思います。

では羽尾室長、よろしく願いいたします。

#### 【国土交通省・羽尾企画室長】

今お話がありましたバスの再生事例、順次、ムーバスさん、あるいは京王バスさん、お話しいただきました。私ども、今年度、都市におけるバス交通再生に向けた情報提供と、こう銘打ちまして調査を行っております。封筒に同封している中にブルーの「平成14年バス再生事例調査(抄)」と書いてある薄いパンフレットが入っていると思います。ちょっとごらんいただければと思うんですが、きょうも何例か紹介いただいておりますが、今年度、私ども約250ほど事例をピックアップいたしまして、それぞれにつきまして事業者さん、あるいは関係自治体さんな



どにアンケートを行い、その実情をまず調べております。このパンフレットにも、現在9事例を、とりあえずきょうのシンポジウム用にピックアップして掲載しております。4ページ以降に9事例ございます。4ページが事例1、ニセコ町内バス。めくっていただきますと6ページが事例2の、先ほどお話がありました弘前市内の循環バス。事例3、8ページで会津若松のまちなか周遊バス。そして10ページ、事例4、ムーバス、先ほど大箭参事からお話のあった件。さらに12ページが高山市の福祉バス。津山市内の循環バス、「ごんごバス」としているもの。それから日曜・祝日限定の100円バス、こちら辺はまだ調査の過程のものでございますが、きょうはイメージをしていただくために載せています。最後に、事例9の東急さんの東急バスのナビゲーションサービスという形で掲載しております。

これは私ども、これまでの行政というのは、いわゆる規制をして事業者を通じて行っていくという施策、あるいはバスを支援するという場合にも、補助金を投入して支援してい



く施策と、こういったことを中心にやってまいりました。先ほどのバス利用の促進事業だとか、オムニバスタウン事業、そういったものも一環でございますが、そういうお金だけじゃない支援というの、このバスへの取り組みにとっては重要ではないかと考えます。特に各自治体、あるいは事業者さんが、地域ごとにそれぞれ違った環境、あるいは潜在需要も違う、取り囲まれている人口や産業や、それぞれが違うという中で、住民の足としてどうバスを生かしていくか、あるいはまちづくりとしてどう生かしていくか、こういう話をそれぞれの創意工夫で取り組んでおられる。これを私どももいかにそういうふうに取り組んで苦勞されているか、あるいはポイントは何なのかというところを情報を収集しまして、あるいは全国の機関から集めまして、そういったことをリストアップしてみたいかかかと考えました。それをこれから取り組む方、あるいはうまくいかないなと悩んでおられる方に提供して参考にさせていただくことができれば、それもこれからの行政に求められる一つの支援方策じゃないかと考え、今年度こういう調査を始めたものでございます。

ここに今、掲げた事例は9つでございますが、最終的に数十のレベル、250ほど調査しましたが、たくさんあったらいいというだけでもありませんので、参考になりそうなもの数十に絞りまして、これを1冊の冊子にまとめ、あるいはホームページにも来年度早々には掲示して参考になるようにしていきたいと、こういうふうに思っている次第であります。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

この資料、中で大体どういうことをお考えになって国がやっていらっしゃるかわかるかと思えます。

こういう新しい動きに関して少しご意見を伺いたいのですが、まず和田様、今の国土交通省のお話でしたけれども、どのような印象、感想を持たれたでしょうか。お願いいたします。

**【「バスラマ」和田編集長】**

大変素晴らしいことだなと思えます。お隣にいるからじゃないのですが、実は、一昨年になりますか、コミュニティバスサミットというのを近畿運輸局でやられて、私は見に行ったのです。そのときも大変興味深い資料をつくっておられて、たまたま、それを後で伺ったら滋賀県の方がご存じなくて、その辺の調査の漏れとかそういうのが出てきたのかもしれないのです。やっぱりこの中でパターン化するということが一つ必要だろうと思えます。もう一つ、一番重要なのは評価。ここの5段階評価とかありますけれども、この評価を1だからいけない、5だからいい、それはどなたが考えるか、どういう判断基準で考えるということは非常に重要だろうなと思っています。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

もうお一方お伺いしようと思っております。武蔵野市の大箭様、いかがでしょうか。

### 【武蔵野市・大箭参事】

これを見させていただきまして、それぞれ地域の実情に応じていろいろ創意工夫をされて、努力されているんだという印象を一つ持ちました。

それから、2ページなんですけど、利用者の利便性ということで、1からずっとごさいますけど、これも先ほど来、どなたもご認識されていることと思いますが、運賃とか適正な運行頻度、アクセス容易性、これはバス停の間隔がムーバスは200メートルにしている。それから定時性の確保。これはもうずっと言われていることですが、その下のほうの地域の主体的関与というのがございまして、この2番、地域住民の意見聴取は反映されているか、関係団体の意見は聴取されているかということでコメントさせていただきたいと思います。きょうたくさんの自治体の方が見えておられると思いますが、ルートを決めるにつきまして、どの時点で住民の方に説明、意見聴取するかということが非常に難しいということです。何のルートの説明もなく、ただどういうところを通ったほうがいいですか、どこを通ったほうがいいですかと聞くと、みんなそれぞれ自分のところを通してもらいたいから、自分のところだ、ここを通せということになるわけです。それから、中には沿線の住民が通られると振動とか排気ガスとか家を覗かれるというようなことで嫌だということも、いろいろあると思います。

行政側の責任としまして、事前に本市では、3番目に関係するのですが、関係団体の意見聴取ということで、例えば老人団体とか青少協とかコミュニティ協議会、学校PTA、町会などを数名集めて、それぞれ意見を聞くわけです。それを参考に国交省、警視庁と、いろいろな意見を聞いて、その中で行政側が責任を持てるということで住民に提示するというをやっておりますが、住民の中にはそれでは遅いんだと、そんなふうになったらもう訂正がきかないじゃないかというお話があるわけです。そうは言っても、さっき言ったような、最初から全部聞くというのはなかなか難しいということを説明しているわけです。

例えば説明会の後とか、運行した後に、今回もあったんですが、若干のルート変更とか、バス停の新增設、移動というような修正は行っております。それ以外、今までは大きなルートの変更はないのですが、合理的な理由があればそういうことについても検討し、実行するという気持ちはございますが、今まではそういう事例はございません。そういったことでやっているということでございます。

### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

ありがとうございました。

今の大箭様のお話は考えるところが多々ありました。地域の主体的関与ということで評価项目的に書いてありますが、その中身でも、ただ関与すればいいのか、最初からかわってればいいのか、いろいろ見方があるだろうというご示唆も入っていたかと思えます。

国土交通省にこのケースをお伺いしてまして、私が思ったことは幾つかございますが、一つはちょっと古い話ですけども、七、八年前ぐらいに、これから先の環境を考えたと

きに交通はどうあるべきかという議論をするときに、とにかくベストプラクティスをやろう。ベストプラクティスという英語表現で恐縮ですけども、世界で一番いいものをとにかく集めまわろうということ提言されていたんです。私どもが東大の原田先生とTDMの勉強をするときもやっぱり同じ発想をして、ベストプラクティスということをとにかく探そうということをやっています、バスに関するベストプラクティスが集まるというのが非常にいい話なのかなと思っています。

それからもう一つ思ったのが、和田様のコメントでラスベガスの話が出てきて、アメリカのことを幾つか思い出しました。たしか最近ではホノルルだと思いますけど、1等賞のバスに、これは主体がよくわからないんですけど、金メダルをあげているんです。ホノルルのバス公社ですか、あそこが金メダルをもらったときがありまして、バスの入り口に全部金メダルのシールが張ってあるんです。これは非常に運転手さんも会社も誇りだし、市民も誇りだし、遊びにあって使う分にも便利なんです。あるいはこれは三つ星レストランの発想でもいいんですけども、いいものをきちんと評価するという部分がもっとあっていいだろうと思っています。

これは先ほど私が話しましたが、やっぱりいいものを知らない。これはまちづくりでもそうで、きれいなまちをたくさん知っていれば、もっとまちの美観を考える人たちが増えるというのと同じで、いいバスをたくさん知って、こんなにバスってよくなるんだというふうにできれば、いろいろあるだろうと思います。

同じ発想でもう一つ思ったのが、イギリス政府のやっている政策で、パッケージアプローチであるんです。これも国中から、うちだったらこれだけお金をくれたらこんなことやりますという提案書をいただいて、その中で、じゃあどうぞというので1年間渡す。1年間頑張っている程度努力したら、じゃあ2年目どうぞと、こうやっていくということで、努力をした人を評価する。これは私の本業のほうでもよく言われるんですが、努力した学生をいかに評価するかということ、一歩間違えると大変な目に遭うんですけど、そういう発想がいいだろうと思います。

ただ一つ気になるのが、今の大箭様のお話のとおりで、評価の軸が形骸化する危険性を少しはらんでいるということが一つ。それから事業者を評価するのか、プロジェクトを評価するのか、トータルとしての自治体の努力も評価するのか、評価の対象が多様であっていいだろうし、多分そうになっているのだと思いますけれども、そこら辺のところあまり形式的になっていくとよくないかなということを懸念はしておりますが、ぜひこういう動きは頑張っていたきたいと思っています。今のお話だと、新年度早々にホームページでも見られるということになっておりますので、そうすると日本中、あるいは仮に英語版があれば世界中の方が見るということになりますと、非常に有効なデータになり、かつ皆様が頑張ろうというときのきっかけにもなりますので、ぜひ頑張っていたきたいと思っています。

それでは、事例に関しては先進的なお話とそのコメント、それから国もいろいろ頑張っ

ているというところまでわかりましたので、これを受けまして後半に行くわけですが、じゃあほんとうに頑張っていくときに、既にいい成果を上げているところはいいんですが、まだまだ、ちょっとやってみたけれどもなかなかうまくいかない。そもそもやろうと思ってもどうしていいのかわからないという自治体、あるいは事業者さんが多数いらっしゃる中で、みんながこれから何をしていけばいいのか。先ほど、基調講演の中で私の意見を申し上げましたが、それぞれのお立場で多々ご意見があるかと思しますので、順番にお伺いしていこうと考えております。

規制緩和という、ある種のものすごい変化ですよ。制度が変わったというよりも、むしろスタンス、立場、やるべきこと、そういうものが変わってきたという意味で非常に大きな変化です。それから1年を経て、先ほど私の後の旅客課長のお話にもありましたけれども、いろいろなことが少しずつ変わりつつある。それをどう生かしていくかということが課題かと思えます。そういう中で関連する人たち、市民、事業者、国、自治体、いわゆる行政、どういうことが課題になっていくのかというところで議論をしていきます。

では最初でございませうけれども、和田様のほうから利用者の立場を中心に、お話をいただければと思えます。よろしく願いいたします。

#### 【「バスラマ」和田編集長】

利用者の立場という言い方をしているのですが、利用者の意見という言葉もあります。利用者の身になってみますと、これはあるバス会社の方がおっしゃったのですが、お客さんというのは、バスはさっさと来い、乗ったらさっさと行けと、これは非常に言い得て妙だと思います。ですから、乗ったら途中なんかとまらなくていいよ。早く目的地に連れていってくれ。それはニーズなんですけれども、やっぱりバスという公共性を問われるときに、じゃあ途中で待っている人のことも考えてあげよう。途中でおりる人のことも考えねばならない。それがバスだというところが、これは大分根底的なところになってしまっているのですけれども。

バスがこれから必要であるということはもうさんざん出てきていて、これは申し上げるべくもないことだと思います。利用者の立場というのは何かといいますと、やはり皆さんどなたでもなれるんですね、利用者の立場には。実際に乗ってみれば、皆さん利用者の立場になるわけですから、それをどこまでくみ取れるかということが問われているのだと思います。これはメーカーさんに対してもそうですし、事業者さんに対しても行政に対しても全く同じです。行政の方に特に期待したいことは、これはバスが生活の道具である、ライフラインであるというような位置づけが、やっぱり施策として必要だろうと考えています。

先ほど中村先生のお話にもありましたけれども、今、国際社会の中で、特に都市を中心として公共交通の見直しという動きが非常に活発に展開されています。その中でのバスということもいろいろなことが問われています。ですから、バスというものの可能性をどこまで高められるのか、機能を発揮していない理由はどこにあるのか、そういう研究が非常

に進められています。

そして、欧米、ヨーロッパとアメリカという申し上げ方をしますけれども、そこにアジアの諸国、例えばシンガポールであるとか香港であるとか、そういった国はみんな参加して、あるいはそこに見について、そういう場所を訪ねて、そこでの情報とか技術を共有していると思います。そういう動きを日本と照らし合わせてみると、日本は公共交通後進国じゃないかということを考えるときがあります。それは公共性をどこまで重視するかということが行政としての位置づけになろうかと思います。

一方で事業者さんは、バスだからできること、きょうはここにはバス事業者さんが集まっているわけですから、バスだからできることをもっと研究していただきたい。そして具体的にPRしてほしいと考えております。今、バスはいろいろなことをやっているんですけども、いろいろな理由で機能が損なわれているということがあります。例えば優先レーンがあります。でも違法駐車があります。だからどうしても優先レーンの機能が発揮できません。そんなことを、例えばこれはうそですけども、100年に1日、それもバス優先レーンの1時間半だけでいいから100年に2時間ですよ。そしてみんなでバスの優先レーンを守ってみるとするとどうなるか、そういうトライもやってみてもいいんじゃないかと思います。これはあまりお金がかからないと思います。そういう形で、バスだからできることを事業者さんのほうからも働きかけていただきたい。

エンドユーザーの我々は何をするべきか。じゃあバスにみんな乗りましょうよと言いたいところなんですけれども、やっぱり今のバスが必ずしも便利ではない。そういう点でいろいろな不具合が出ているわけですから、それを便利にすることを期待するということは大きい。利用者としてやるべきことだと思います。よくなってほしい。どうでもいいよと言われるより、よくなってほしいと言われることが大事です。

それからもう一つは、やっぱりバスを走らせるには、100円バスでも200円バスでもコストがかかっているわけで、小さいバスだから安くするというものでもない。そういうことを考えてみますと、我々の税金でバスが走っているわけですから、ほんとうはそれがいいかどうか、また別の議論になりますが、いろいろな税制を考えてみますと、地方自治体のバス運行にも我々の税金が使われているかもしれない。そういった認識を考えていく必要があると思います。

ですから、公共交通後進国なんだぞと言われてどきっとする部分があると思うんですけども、そういう意味では自治という言葉であるとか、民主主義という言葉であるとか、そんなものがみんなバスの中に出てきてしまう。それを注目することが必要なのかなと思います。それは利用者、あるいは我々を含めたマスコミの仕事かなと考えています。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。短い時間でいろいろな立場を全部お話いただきまして大変助かりました。

100年に1回なんて言わずに、年に一度ぐらいと言っていた方がいいかなと思うんで

すが、その話で思い出すのがノーカーデーです。私、ノーカーデーという啓蒙活動自体には決してそんなに賛成しないのですけれども、ただ、体験してみるという機会で、ご存じの方も多いかと思います。特にこの二、三年、ヨーロッパがすごいんです。9月22日前後のノーカーデーのヨーロッパ間の連携というのが、あなところにヨーロッパに行くと、どこかで必ずそれにぶつかってしまって、パリの街中から車がないとか。それがどういうことなのか、そしてやっぱり交通を考えようというきっかけになる、そういう意味でそれぐらいの話があるとおもしろい。その意味で、きょうだけはとにかくどんなに金をかけて、どんなに時間をかけてもバスレーンを守る。バスレーンが守れるということはこんなことだよという意味でもやれるとよいのかなと思います。バスの日があるんだったら、バスの日ぐらいそういうことやってみても、そんなことがあってもいいのかなということを一つ思いました。

それから、自治という話が最後にございましたが、数年前ぐらいに「人、まち、環境に優しいバス」ということで日本バス協会のほうでNHKと一緒にビデオをつくったことがあって、3チャンネルの金曜フォーラムの企画といろいろやったときがありました。あのときに海外の調査をしまして、スイスのチューリッヒで、これから先、私たちのまちは車ベースで計画をしていくのか、公共交通でいくのかということ、直接投票をしかけたという話を思い出しました。非常に微妙なんですけれども、51対49ぐらいの割合で公共交通というほうが市民の意見が強かった。自治体のほうはそれをベースにしてやっていくわけです。具体的には市内3,200カ所の交差点すべてを、バスあるいは路面電車優先の信号をつけて制御するとかですね。

スイス型の民主主義だからできるわけなんですけれども、市民が自分たちの交通に対するスタンスを自分たちも入っているんだよというふうにしていく仕掛けが公共交通の優先、いろいろな話につながっていくというのは、すぐに日本でやれると思わないですけれども、一つの方向づけなのかなということを今思い出しました。

和田さん、どうもありがとうございました。

今、いろいろ課題が出てきましたが、これを受けまして、まずバス事業者さんの方からということで、事業者としてやるべきことは何なのか。やるべきことと言いながら、なかなかブレークスルーができないというあたりがどんなことなのかというところに焦点を絞っていただいて、丸山部長様のほうからお話をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

#### 【京王電鉄バス(株)・丸山営業部長】

バス事業者として再生のためになすべきことということですが、基本といたしまして安全運行の確保と環境経営ということがありますので、これはバス事業者として今後ともその維持継続に努力していきたいと思っております。

そのほかにバス事業再生のためになすことということなんです、これは全国のバス事業者がいろいろな試みを規制緩和実施前後から行っておりますが、私どもは一言で言いま

すと、バス事業の再生に向けてリピーターの確保ということが大事ではないかと考えております。つまり、既存旅客の逸走の防止ということでもあります。

昨今、アミューズメントパークの倒産が話題になっておりますが、これもこのリピーター確保ができなかったということに起因していると言われております。バス事業者としましては、旅客の逸走防止、リピーターの確保のために何をするかということではないかと思えます。私どもは何をするかということについて4つあると考えていまして、優先順位としてお客様の運行の信頼性の確保というのが第1番目にある。それから第2番目に乗務員の接遇の向上。3番目に輸送体制の再整備。4番目に運行コストの削減と運賃施策。そのように考えています。

これを少し具体的に言いますと、まず最初に運行の信頼性の確保ということでもあります。東急バスさんの先ほどの発表にもありましたように、やはりお客様に対する運行の信頼性の確保ということがありました。私どももGPSを利用した運行管理システムやバスロケーションシステムを一部に導入をしておりますが、旅客の運行に対する信頼性確保というところまでは至っておりません。運行情報を一部インターネット等においてお客様に提供はしているものの、一部の人に限られております。さらに、これによってある程度の等間隔運行は確保することはできましても、直接定時性を確保するというところには至っておりません。道路管理者、交通管理者とともに日ごろの地道なバス優先対策を行っておりますが、まだまだお客様の運行への信頼性確保というところまで行っていない。ですから、バス事業はこの運行の信頼性確保というのが最終的にできなければ、バスの活性化というのは中途半端に終わるのではなかろうかと思えます。

それから、次に乗務員の接遇の向上についてであります。バスに乗りましてバスの運転手が怖かったとか、あるいはバスの運転手に侮辱されたという声もまだ依然として多くあるんですが、そのことがお客様のバス離れの一つの要因になっているということは、これは紛れもない事実だと思えます。

加えまして、昨今のお客様の要求は大変厳しくなっております。乗務員はバスの運転ということだけではなくて、接客業としての原点、バスは接客業だという原点に戻らなければならないと思っています。そのために当社といたしましては、マニュアルを改正するとともに、車内での雰囲気づくりを覆面添乗で査定したりとか、あるいはカメラでその状況を録画する。あるいはやり取りを録音するなどして、ほかの乗務員に対する教育に役立てて、ただ接遇をよくしようというんじゃなくて、合理的にサービスレベルの維持向上を図っていきたいと考えております。

3つ目なんですが、輸送体制の再整備、輸送力の増強ということでもあります。これは恥ずかしい話なんですが、コミュニティバスの運行から大分教えられたことがあるんです。まず、狭隘道路だからといってあきらめていた道路に自治体、警察の協力を得ながらバスを走らせるということにつきまして、不可能なことはほとんどない。大体実現してしまっているということが改めてわかりました。それから、都市においては確実に24時間化とい

うものが進んでいまして、夜間輸送需要の増大に対して、当社の輸送力が今の時点で応じきれないなどという事実があります。このように、お客様の路線網、輸送力に対するニーズと、当社が現に提供している路線網、輸送力等を比較した場合、昔は合っていたのかもしれないんですが、今現在は不一致となっているというようなところが大分多くなってきています。今後は運行コストを削減する中で、その余力分を運行回数を上げていく、あるいは路線ネットワークを白紙に戻しまして現状のままでいいのかを検証して、時代に合った輸送体制に、あるいはお客様のニーズに合った輸送体制に迅速に、また柔軟に対応することでお客様のご利用の数を増やしていければと思います。

それから4つ目ですがバスの運賃についてであります。これも100円運賃のコミュニティバス実施から教えられたところなんですけど、お客様にとって当社の既存路線のバス運賃は大変割高感をもってとらえられていました。従いまして、現在、運行コストを削減いたしまして、その余力を輸送力増強に割くとともに、もっと多くのお客様にバスをご利用いただけるような運賃にしていく必要があるのではないかと考えております。そのために当社は、冒頭に述べましたように、分社に際し運行コストの大部分を占める人件費コストの削減に取り組みました。また、現在100円運賃バスの増収効果というものも一般の既存路線でもテストとしてやり始めております。ただ、これは現在のところ、所期の効果はあまり上がっておりません。ですから、私どもとすると100円というワンコインにこだわることなく、お客様にとって割高感のない運賃、あるいはサービスの実現、それから公平感のある運賃施策というものを試行錯誤しながらやっていきたいと考えています。

蛇足ですが、今現在、非接触ICカードの導入につきまして、関東のバス会社、民営鉄道会社との連絡検討体制をとりながらやっておりますので、これも利便性向上に役立つのではないかと考えております。

それから、事業者のほうから見た問題点ということを申し上げたいと思います。これは今、私が述べましたように、バスの地域活性化に向けてバス事業者がそれだけのことをやったという前提で、さらに実務の立場としてあえて言わせていただければ次の問題があるということで、3点ほど挙げさせていただきたいと思います。

1つ目は、やはり優先順位の最初に挙げました、運行の信頼性の確保ということに関連してです。バス事業者としてのできる努力はすべてしたとしても、どうしても定時性確保のためのバス専用レーン、あるいはバス優先レーンの設置、あるいは信号、交差点の整備等のバス優先対策の推進につきましては、バス事業者だけではどうにもなりません。これらのバス優先対策や道路、ターミナル整備等の公共インフラ投資が現在よりもさらに促進されるならば、お客様のバスへの運行の信頼を取り戻すことにも結びつき、今までお乗りいただけなかったお客様にもバスのよさをわかっていただくことができるんじゃないかと考えております。

2つ目に、規制緩和について若干触れたいと思います。規制緩和の目的は、高コスト化した、あるいは不活性化したバス事業について市場の競争原理を働かせて運行コストの削



減と運賃サービス水準を正常化してお客様を増やし、結果的にバス事業の自立性、収益性を高めるといふ、そういう目的であったと思います。大筋といたしましてそのような方向に向かっていると思っておりますし、それは事実であると思います。ただ、行政手続きの作業という点について、交通管理者及び道路管理者を含め、作業量というのは以前とそう変わらないというのが私のバス事業者の実務上の実感でございます。その辺につきまして、現在よりもさらに簡素化、簡便化が図られればバス事業は活性化されるのではと考えています。

また、多少細かな話になりますが、バス利用者の利便性向上のため、例えばバス停を1つ増設したいというような話が最近多いのですが、ところが、バス停を設けたいというその先の住民の了解をなかなか得ることができないということです。バス停は200メートルおきぐらいに設置したいという私どもの考え方があるのですが、住民の反対に遭いましてなかなか設けられない。あるいは、説得に大変な時間がかかっているということで、今一番何が大変かという、バス停設置に一番時間がかかっているわけです。これを公共の福祉の観点から、道路上の停留所の設置に関するルールを定めまして、そのルールを事業者が守れば停留所の設置は対住民という点である程度自由にできるというような制度づくりがされると、バス事業者にとっては大変ありがたい後押しになると考えております。

それから最後、3つ目は補償金あるいは補助金に関する問題です。これは東京都区内だけの問題であるかもしれないのですが、東京都では70歳以上の方にシルバーパスを発行いたしまして、乗車を認める見返りに運賃補償を受けております。東京都の人口統計では平成13年から平成14年にかけての70歳以上の高齢者の人口は1年で10万4,000人、率にして5.0%増えております。しかも総人口に占める70歳以上の方の割合も、平成13年が17.4%だったところが、平成14年は18.1%ということで、0.7ポイント増えております。しかしながら、シルバーパス補償額というのは最近何年かはほぼ同額でございます。つまり、高齢化社会がスピードを増して進んでおり、バスご利用の高齢者の方が大変増えているにもかかわらず、その補償額の増加というのが自治体側の財政的な限界もありましてなかなか増加が難しいという現状であります。

一方、高齢者以外のお客様の人口は相対として減っている。つまり、バス事業者にとって、収支状況は少し苦しくなっているということです。ですから、高齢者の福祉政策とバス事業とのかかわり方が大変複雑になってきているのではないかと考えております。従いまして補助金、補償金というものは乗車実績に基づいた補償とか、あるいは受益者負担といったようなものが原則になるような補償が望ましいのではと考えております。

また、今回のコミュニティバスの補助金につきましても、各自治体からいただいているわけですが、これがいつまで続くのかということがあります。当然、有限というふうを考えざるを得ません。なぜならば、同じ自治体の中でコミュニティバスの運行の利益を受ける住民、つまりコミュニティバスを運行している沿線の住民と、コミュニティバスを運行していない地域の住民との間に不公平感が生じるからだと思っております。不公平感が生じない

ようにするためには、各自治体に縦横無尽にコミュニティバスを運行しなければならず、それは私どもバス事業者の既存路線収支を圧迫することにつながります。また、自治体側も路線数が増えれば増えるほど、補助金額がかさむということにつながります。従いまして、コミュニティバスと私どもの既存路線との融合を図りながら、なるべくコミュニティバス自身が収支を合わせるという目標に向かって、自治体とバス事業者がお互いに努力すべきなのではと考えております。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

重要な視点をたくさんご指摘いただきました。一つ一つコメントをすることは差し控えますけれども、事業者として頑張るというところで信頼性の話、接遇の話、理想体制の話、コストの話、事業者から見てそういうものをやった上で、さらに優先対策の話、規制緩和にかかわるいろいろな話、そして補助金の話ということで、一つ一つ重要な視点だと思います。

ちょっとだけ言わせていただきますと、定時性それから信頼性という言葉の定義です。どうしても学者なものだから言葉の定義にこだわるんですけども、一体何がどうなったときに信頼といえるのかというところは、実はそう簡単な話ではなくて、信頼性というだけで博士論文がとれるぐらい難しい話なんです。信頼という言葉が都市の交通の中でどういうふうに位置づけていくのか。そのときにバス会社さんとしては何ができるのかというのは、もう少し議論が要るのだらうと思います。

それから、バスレーンに関してはおっしゃるとおりでございます。ただ、最初の和田さんのお話と同じですけど、バスレーンが機能したらこんなにすごいんだよということが見えないうちは、やっぱり賛成者がなかなか増えないのですが、逆に1回見えれば、ああすごいなということで変わるというところがきっかけかと思います。

規制緩和、手続きに関しては私も全く同意見です。先ほどは触れませんでしたけれども、実証実験一つやるにも手続きがかかって、それも運輸さんだけでなく、道路側と交通管理側とかかってきて、私みたいな立場でもよく実感するので、これはほんとうに……。バス停は公共インフラになるのかどうか、ごみの収集場所はどうするか、いろいろな中で、道路空間というのは一体何なのだと思います。道路と沿道の関係、これは実は都市計画の一番基本なんです。そこのところまで踏み込むこともやっていくということなのかなと思いました。

最後の話は一番難しい話なんですけど、ここはむしろ武蔵野市の大箭様のお話をお伺いした後で、まとめてコメントしたいと思います。

では、大箭様のほうから、自治体から見てバス交通とは何か、あるいはそのあり方、自治体はこれからどういうことをすべきかというあたりのメッセージも含めてご発言をお願いします。

### 【武蔵野市・大箭参事】

最近、本市の市長も言っているのですが、人間生きるための条件が衣食住だったのだが、今後は衣食住動だということが必要条件だということの観点から、武蔵野市はもともと土地が高い。それから、それに起因して駐車場も借りれば3万円から4万円するわけです。そうするとなかなか車を持ってないということで、マイカーの保有率が全国で最低ラインです。そんなことを、少子高齢化も含めて、住民のそういった交通弱者の足をどう確保するかということで、今後もムーバス、コミュニティバスの重要性とか需要は非常に高い位置に推移するというので、今後の課題として、ムーバスのネットワークを広げるということだと思います。

先ほど、京王バスの部長さんが言われた、税金の投入について公平性を保つには全般的にやらずにちゃいけないうようなお話もございましたが、幸いにも本市におきましては大幅黒字で、委託しているバス会社さんの努力にもよるのですが、今後ともムーバスのネットワークの拡大については研究しなければいけないと思っております。

### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

ありがとうございました。

具体的にいろいろな各方面の方々から課題を出していただきました。ここで羽尾さんに少しお話をお伺いしましょう。これまでのお話をお伺いしてのご感想も含めてご発言いただきたいのですが、それとあわせて国としてはどうでしょうか、国として自治体、あるいはバス業者にはこういうことを望みたいんだというところまでのご意見を伺いたと思います。よろしく願いいたします。

### 【国土交通省・羽尾企画室長】

国としてどうバスがあるべきかというか、これからどうしていくのかというのは、私どもも日々、バスのあり方に取り組んでいて非常に難しい問題です。先ほど申しましたように、各地域でいろいろな状況の違いがあります。それから、各自治体が主体的に取り組んでおられる、あるいは事業者もどうしていくかというのを取り組んでおられる。これをどう解決していくかという中で、国としては21世紀になって役割も見直しながら、その中で何がうまくいくのかと、こういう観点で取り組んでいかなければいけないと、こう思っています。

バスがどうあるべきかという場合に、役割への期待といいますか、国として見た場合、時間もあれなので簡単に申すと、2つの面での期待があります。つまり「バスの持つ定性的な役割への期待」と、「21世紀になったこの時代での役割への期待」と2つあるのだと思います。

1つ目の「定性的なバスが持つ役割への期待」というのは、まさに一番国としても大事だと思っているのは「安全性」の話です。これはもう言うまでもないと思っています。それから、2つ目に「快適性」、これは乗り心地がいいということから、いろいろあります。待っていたらすぐ来るだとか、いつ来るというのがわかるという先ほどの話、あるいは乗

りおりが簡単になるようにICカードになるだとか、そういったことも含めて快適であること。それから3つ目に、やはり資源をむだにしない、あるいは効率的に使っているという意味では「事業性」といいますか、「効率性」、これがやはり必要だと思います。この面では需要を増やすという意味でもいいですし、あるいはコストを減らす、そういう面でもいいかと思っています。最後に4つ目に、やはり「社会性」です。バリアフリー、先ほどの取り組みのノンステップバスだとか、あるいはCNGのバスだとか、そういう社会性。こういった面を念頭において見えています。

もう一つの「時代的な役割」というものについては、時代といっても20世紀も21世紀も変わらないのは、おそらく「地域の足、あるいは交通弱者の足としての役割」は変わらないんだと思っています。さらに加えて2つ目に、高齢化している中で、あるいは環境問題、あるいは渋滞の問題、こういった「21世紀的、今日的な課題にどう対応していくか」ということです。よく公共交通への復権だとか、バスの再生だとか、そういうことも言われていますが、これにどう対応していくのかということへの役割を期待するということ。それから3つ目に、「いろいろな環境や状況の中でうまく工夫をして取り組んでいただきたい」ということです。例えば、これは国においてもそうなのですが、既存資源をいかに有効に使うか。こういう観点で、ソフト面で工夫すればうまくいくんじゃないかと。つまり、バスというのは世の中で安上がりな社会資本の一つじゃないかと、こういう点でどう取り組んでいくか。それから、都市ごと、まちごとの特性、あるいは住民への密着度、こういったものをどう見ていくか。地域のことは地域のことでやりましょうという中、あるいは規制緩和をして需要の少ない地域というのはその維持が大変だということ、地域がバスをどう見ていくか。こういったところに加えて、さらにうまく言えませんが、先ほど中村助教授のお話にありました、バス自体をまちの中で見るだとか、そういった話がありましたが、私どもとしては一産業としてのバス事業という視点、これも必要でありますし、事業性、効率性も必要ですが、「もっと広く、いわゆる一商売から脱却した目を見て、都市政策や、あるいは教育や暮らしや生活や、全部入れたトータルな体系の中で見ていく」ということも、私どもとしても時には必要だろうと思っています。

コーディネーターさんのご指摘の、じゃあどう取り組んでいくかということになると、大きく言って3つほどの点が重要で、その中で具体的な取り組みをしないといけない。

一つが、国自体にとっても、自治体さん、事業者さんがされるのを支援する立場で、大事なのは実行と試行錯誤だと思っています。これは各地の特性を反映しながら、どう実行していくか、どう試行していくか、これがこのバスに再生に大事なことだと思っています。

それから2つ目に、はっきり言ってすべてうまくいくとは限らないと思っています。そういう意味で、地道な準備とか調査をしていただかないといけないと思いますし、実験というのも大変大事なことだと思っています。加えて、今回のこういう分析、事例調査をしていますように、準備して調査して始めて見たけど、うまくいっているんかという実証分析

というか、評価、あるいは今後もうまくいくのかという予測、こういったことが大事なんだと思います。

最後に、ここは個人的になるかもしれませんが、うまくいかなければやめてみるということです。補助金もうまくいかなければ、出しますと約束したのも、もうこれだめだねというのは途中でやめちゃう。一方で、うまくいくやつ、あるいはこれは日本の最新事例としていいねというやつについては、補助金もさらに継続し、あるいは増やしたりして支援を続けていく、あるいは支援を強化していく。こういった目で取り組んでいくということも必要じゃないかと思っております。

#### 【横浜国立大学大学院・中村助教授】

ありがとうございました。

今のご発言で非常に重要なことが幾つかあったと思っております、昔習った話でいきますと、そういうのは一言で言うとモニタリングというんですけれども、実際に、はいお金やりますよ、プロジェクト頑張っただけとあって、そこで終わるんじゃなくて、むしろそこが始まりで、それをモニターしていくということなんです。何でモニターしなきゃいけないかという、世の中には不確実なことが多々あるということです。道路のほうではいろいろなことを言っていますが、20年後の交通量の予測なんていうのはやり方がおかしいと批判を受けたって、そんなこと言ったって、限られた情報量で予測するのは限度があるわけで、外れるときはしょうがない。ただ、そのしょうがないときに、しょうがなかったことをどう総括するかという意味で、不確実性という言葉も挙げておきますけれども、いろいろな不確実なことが起きる中で、それでもめげずにやっていくのがモニタリングという姿勢なのかということに、多分、今のお話につながるのかなという印象を持ちました。

さて、いろいろな立場からのご意見が出て、非常にたくさんのキーワードが出てきたと思います。パネルディスカッションを締めくくるに当たりまして、パネリストの皆様からきょうの全体の議論を総括する形で一言ずつお話をいただいて、それでこのパネルディスカッションを締めようと考えております。

では、座席の順で行きますので、恐れ入りますけれども、まず武蔵野市の大箭様のほうから最後に一言お願いいたします。

#### 【武蔵野市・大箭参事】

それでは、最後一言ということですが、これだけは皆さんにお話ししたいと思っておりますので、お話しさせていただきます。

先ほどの弘南バスの社長さんのお話とちょっと競合するのですが、一般バスとの競合、コミュニティバス、自治体がやっているバス、これが会社の経営しているバスを圧迫するんじゃないかというような話が前に東大でやったシンポジウムでもお話がありました。そのことについて、先ほどコミュニティバスを走らせた後にフォローアップ調査をしましたが、その調査によりますと、既存の路線バスから乗りかえたという方が17%いるということで、逆に自転車からムーバスに乗りかえたというのが11%、徒歩からが8%、

タクシーやマイカーからが6%となっておりまして、合計25%でございますので、差し引き8%需要の掘り起こしをしたというように思っております。決して路線バスのお客さんをとったということではございません。

それからもう一つは、バス会社に委託する場合に、入札でやっているところもございますが、一長一短があらうかと思えます。私どものほうはその地域に走っているバス会社にお願いをしているということで、先ほども申し上げました2社にお願いしているわけですが、これは競争というより、お互いに努力してお客さんを掘り起こすということで、そういう面では非常にいい結果が出ているんじゃないかと思っております。

例えば、三鷹駅から吉祥寺駅に行くバスについて、吉祥寺駅の周辺はひどい交通渋滞です。前は16本あったと聞いておりますが、今は3本しか走っておりません。吉祥寺駅に行きたいという人は、市民アンケートでとるといっぱいおります。ですから、今後、そういったコミュニティバスをどうやって走らせるかということが問題になってくると思えますが、これにつきましても競争というより、一般バス路線の補完という形で、今後考えていかななくてはと思っております。

その他、朝の通勤時間帯を避けているということと、重複しているところは、ムーバスのバス停の間隔を長くするとか、ドル箱路線については絶対競合しないようにするなど、いろいろな考えで、その地域のバスと私どもは競争というよりは協調しているというふうに思っております。

最後になりましたが、他の自治体、それからバス事業者に対しては、先ほど羽尾室長さんが言われたとおりでございますので、あと私のほうからは国に対して若干要求させていただきますと、やはり金の問題でございます。前にバス車体を購入するときに、3分の1とか補助金がありました。しかし、最近、担当者の話によるとものすごく少なくなったということで、コミュニティバスがあちこち導入されて、分け前が少なくなったんじゃないかというような話もあります。そういったことではなくて、交通弱者対策や市民のモビリティを確保するということが重要なことでございますので、ひとつよろしく願いしたいということと、今回このようなシンポジウムを開催していただいた国土交通省の方々には大変感謝しております。どうもありがとうございました。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

続きまして京王電鉄バス、丸山部長様、よろしく願いいたします。

**【京王電鉄バス(株)・丸山営業部長】**

一言ということですので、先ほど和田さんから公共交通の後進国ではないかというご指摘がございましたが、公共交通の中でもバス事業が特に地位が恵まれていないというのが日ごろの実感としてあります。諸外国と比較しても、まだまだバス事業の地位というのがちょっと低いのではないかというのが、バス事業者としての思いでございます。

従いまして、規制緩和によりましてバス事業者もローコスト経営、あるいは小回りのき

く経営というのが実現できる体制が整いましたので、私どももお客様の利便性向上という視点で自助努力を精いっぱいやっていこうと思っております。

一方で、バス事業者ではどうにもならない面につきまして行政のご支援をいただきたいと思えます。具体的には、バス事業の公共的な面での役割を高めるために、公共交通としての役割と価値を高めるために、先ほど私がちょっと中で申し上げましたが、バス事業の遂行にかかわる公共インフラ投資、バス優先対策、あるいは道路整備、ターミナル等を含めまして、ぜひ力を入れていただきたいと願っております。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

では続きまして和田編集長様、お願いいたします。

**【「バスラマ」和田編集長】**

バスが社会のインフラであるということは、これは改めて言うことでもないわけで、こういうふうな景気が低迷したりしているのは、あるものを使わない手はないと思えます。ただ、あるものが不便なところはどんどん直していかなければ、リファインをする必要があるということで、バスのポテンシャルということをきちんとアップしたいと思っています。

それから、羽尾室長さんのほうから1つ目の条件として出てきてほったのですけれども、安全性です。これは私のレジユメにもちょっと書いておいたのですけれども、労働集約産業であることはどなたも否定しないんですが、やはりその労働集約産業だからコストをカットしようとする。コストをカットするということはどういうことなのか。あるいは、顧客満足度を高めるために乗務員さんに何を教育するのか。どこからどこまでできればいいのか。マニュアルどおりのことをやっているというのは私の目でもわかります。どれほどのモチベーションがその乗務員さんにあるかどうかということが大事だと思います。

きょうは全然話に出てきませんでしたけれども、観光バス、貸切バスのことですが、最近、どうも貸切バスで、我々の目から見ても首を傾げるような運転をする方がいる。それはやっぱり若い方、経験の少ない方が乗務されている場合が多いんです。それはやはり規制緩和が先に始まっていますので、コスト削減が非常に厳しくなっています。それが例えば高速道路で不用意な車線変更を1号車がする。そうするとどういふ影響があるのだろうかということも考えないといけない。そんな場合に、従来ですと、貸切バスのドライバーというのはプロ中のプロという位置づけをされていたと思うんですけれども、その辺が一つの兆しとして大きな事故が起きなければいいなと思っています。

そういう意味で安全性ということはやっぱり大前提となります。いくらリファインをしても、安全性が損なわれたら利用者はついてこないということを強調したいと思っています。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

では最後になりますが、羽尾室長、よろしく願いいたします。

**【国土交通省・羽尾企画室長】**

実は、国のほうにもいろいろご注文、ご要望をいただきまして、今後そういうことも含め、活かしていきたいと思いますが、最後に国としましてもバスを使ったまちがうまくよくなっていくように、あるいは事業者も効率よく安全に事業を行えていくように、こういうために環境整備を一生懸命やっていきたいと考えます。規制緩和もその一つでありましたし、例えばきょう配っております、緑のパンフレットにある「バス利用の促進事業の推進」だとか、ブルーのパンフレットにある「バス車両のデータフォーマットの標準化」もそうです。あるいは、ノンステップバスなどのバス車両の標準化に向けた取り組み、こういったことで低コスト化を進めるとか、そういったいろいろな環境整備を進めていきたい。本日のメインであります事例集、これもきちんとしたものに完成させたいと思っております。そして、各自治体、事業者の方に少しでも役立つようにしたいと思っております。

加えて、私のほうで自戒をしているのは、こういう事例集をつくる際に、今、評価が2ページ、3ページにあって、先ほどご意見をいただきましたが、事例集をつくるに当たって独断に陥らないように、皆さんの意見があればどんどん考慮させていただきたいと思っております。

それから2つ目は、金太郎あめのように全国同じパターンにならないようにもしたいと思っております。いろいろな地域の特殊性もありましょう。したがって、こういう事例集を見て、各地域が独自の挑戦をできるようにしたいと思っております。

それから3つ目に、1回決めたら終わりというんじゃなくて、柔軟に時代に合わせて変えていけるようにしたいと思っております。

これらをうまく進めるためにも、きょうのシンポジウムのほか、昨年には浜松のオムニバスサミットや、ことしも金沢でもサミットを計画されておりますし、そういう各地でのサミット、あるいはセミナーも国として、あるいは各機関でも支援していきたい。こういったきょうのお話も踏まえ、私どもも各地方に運輸局、あるいは運輸支局もございまして、一生懸命お手伝いをしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

**【横浜国立大学大学院・中村助教授】**

ありがとうございました。

いろいろなご意見が出ました。お金の話は自動車交通局に申し上げるより、大臣に言うか、総理大臣に言わないといけないだろうと思っておりますが、私、とてもそんな立場じゃございませんので言いませんが、都市交通あるいは地域の交通というものに関しての財源というのが、全体の国の予算の中でどうあるべきかと考えるときに、やっぱりちょっと日本はおかしい。自動車交通局さんは多分、そこに振り分けられたものを精いっぱい使って頑張っていられるけど、希望が多くなると割り算してきますから、1人当たりが減るというような、そこにいる限りはきっと解決しないだろうという気がします。

和田様のほうからライフライン、あるいは京王バスさんのほうから社会的なインフラと



いう言い方が出てきましたけれども、そうであるとすれば、やはりどういうふうな負担をするべきなのかというのは、これは国のレベルの政策の議論をしていかないといけないのかなということだと思います。

それ以外の点としましては、バスが非常にフレキシブルであるということはもっと上手に使うというのは共通したところかと思っています。官と民の役割分担、あるいは国と地方の役割分担、ともに働いていく意味での協働という中でも、何でもかんでもバスじゃないし、何でもかんでも自治体でもないんですね。そこのところでどうつき合っていくか。武蔵野市さんのお話の中のコミュニティバスと一般のバスの話。その一方で京王さんのほうから出てくる在来バスとコミュニティバスの話。いろいろなところにヒント、あるいは論点はまだまだあるようです。でも、これはむしろそういうシステムのあり方の面でまだまだ我が国は試行錯誤が要るんだろうなと思っています。私が勉強した中でも、イギリス型、フランス型、ドイツ型、あるいはアメリカの西海岸型、東海岸型といろいろなパターンがあって、全部一長一短なんです。そのどこら辺のところだとみんなが合意するのかということは多分、あと二、三年はいろいろな試行錯誤があっていいと私は思います。武蔵野のやり方は一つのやり方だと思いますし、そうじゃないやり方もあるのかとも思っております。

大事なものは、そういう中でいろいろな主体の方々がキャッチボールをしていく、情報を交換し、意見を言い合い、よりよいものに育てていく。昨年お亡くなりになった岡並木先生、私の尊敬する大先生ですけど、あの方のお話を私はたくさん伺いする機会がありまして、その中でもコミュニティバスは育てる。キーワードはほんとうにそうだと思って、なかなか自分が育てられていないというのがいつも反省にあるのですが、コミュニティバスだけに限らず、地域の中のバスというのはみんな育てていく。うまく育てていけば花が咲くし、育てなければ枯れてしおれてしまうということです。どちらを選ぶかは我々の責任であるという意味だと思っておりますので、その意味でも自治体、バス事業者、国、地方、あるいは我々のような立場の市民の間でのいろいろな形のキャッチボールをしていくということが大事なのかということは皆さんの意見の共通なのかなと思っております。

それでは、以上をもちまして第3部のパネルディスカッションを閉じさせていただきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

## 「パネリスト」プロフィール

大箭 勲

昭和42年：武蔵野市役所入庁

平成13年：武蔵野市建設部長就任

平成14年より現職

丸山 荘

昭和55年：京王帝都電鉄株式会社（現・京王電鉄株式会社）入社

平成14年：京王電鉄バス株式会社取締役就任

平成14年より現職

和田 由貴夫

昭和51年：バスに関する著述・執筆開始

昭和55年：「日本のバス」などを企画編集

平成元年：「バスラマインターナショナル」創刊、現在に至る

羽尾 一郎

昭和58年：運輸省（現・国土交通省）入省

平成13年：国土交通省大臣官房総務課企画官就任

平成14年より現職