

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7回）

日時 平成18年11月30日（木）

場所 国土交通省

高等海難審判庁審判業務室

（中央合同庁舎第2号館15階）

【生活交通対策室長】 それでは、定刻になりましたので、第7回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催したいと思います。

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】 今朝からお集まりいただきまして、ありがとうございます。早速、本日の議題に入らせていただきたいと思います。これまでご審議いただきましたとおり、バス事業の活性化策の検討に当たりましては、大都市圏、それから県庁所在地等の地方都市、さらに過疎地等の地方部というように分けてご検討いただくことになっております。

前回は、大都市のバス事業の活性化策についてご議論をちょうだいしました。本日は、県庁所在地等の地方都市について検討を進めさせていただきたいと存じます。ご承知のとおり、地方都市は、都市の大きさを考えてみますと、バスが主たる公共交通機関の役割を担っていくべきだと考えられておりますけれども、その一方で、モータリゼーションの影響を受けまして、バスの利用者数の減少に歯どめがかかっていないというのが実情でございます。走行環境の改善等の取り組みがなされておりますけれども、自家用車の利便性には太刀打ちできないというのが実情であります。モータリゼーションの影響によるバス利用者の減少という現状に対する処方せんをどう描くべきか、これが大きな課題でございますけれども、なかなか見つからないという状況でございますので、ぜひ委員の皆様方のお知恵を拝借して、一步でも前進できる活性化策を探ってまいりたいと考えております。

また、モータリゼーションとの関係で、環境問題、それから近年とみに注目を集めておりますモビリティ・マネジメントについてもご検討を賜りたいと思います。

さらに、これは大都市とも関連する話題でございますけれども、公営交通についてもあわせてご検討いただければと思います。

それでは、事務局から議題1「地方都市におけるバス活性化策」について、それから議題2が「環境対策とモビリティ・マネジメント」について、議題3は「経営効率化と公営企業関係」についてとなっておりますけれども、これらにつきまして一括して資料をご説明いただきたいと思います。質疑はその後でお願いしたいと思いますので、資料のご説明のほう、よろしくお願い申し上げます。

**【旅客課長】** それではお手元の資料に基づきまして、ご説明をさせていただきます。1ページ、目次の次のページをごらんいただきますと、「現状認識と課題の整理」という紙がございます。これは、前々回にもお示ししたものでございまして、若干復習になりますけれども、かいつまんでご説明をさせていただきますと思います。

ここでは、地方都市という言葉がふさわしいかということがありますけれども、一応典型的には50万人前後の県庁所在地、こういう都市を念頭に置きながら考えてみようということでございまして、現状としては、バスが公共交通機関の中で中心的な役割を果たすことが期待されておりますが、一方で、自家用車との競合が大きくて利用者が減少していると。それから、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現状認識のもとに、課題としては、今後ともバスには引き続き中心的な公共交通機関としての役割を期待されるであろうと。したがって、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、例えばまちづくりと連携した総合的なバス活性化策でありますとか、あるいはモビリティ・マネジメントの実施等による地域社会と連携したバス利用の促進、こういったことが必要ではないかというのが概括的な問題意識として前々回提示させていただいたものでございます。

現状につきましては、3ページ以下に若干の資料がございますけれども、1人当たりの年間乗車回数を整理したのが3ページでございますが、いわゆる3大都市圏や政令指定都市以外の地域でも、例えば4位の長崎、12位の鹿児島、14位の石川、18位の青森といったあたりは、いわゆる地方都市であっても、かなりの程度バスが利用されていると。都市構造等の差が大きいのではないかとということでございます。

それから4ページ、県庁所在地での通勤・通学の交通機関を整理したものでございますけれども、乗合バスのみで通勤・通学する人、あるいは鉄道+乗合バスで通勤・通学する人、すなわち通勤・通学にバスを利用する方が、その都市名のすぐ右側の欄のパーセンテージで示してあります。10%を超えているところに黄色い網かけをしておりますけれども、いわゆるこれも3大都市圏、政令指定都市以外の地域だと、例えば新潟でありますと

か、右側の欄の広島、長崎、鹿児島、このあたりはいわゆる地方都市でありますけれども、10%を超えているという状況でございます。逆に言えば、ほかの都市は非常にバスの比率というのが少なく、1%にとどまっているということでございます。

全体の傾向を見ますと、5ページでございますけれども、バスの利用者は、いずれの都市規模においても減少傾向にありますけれども、過去6年間の平均減少率を見ますと、首都圏、近畿圏、政令指定都市のある県、その他ということで、だんだんいわば地方部に行くほど減少率が大きくなっているという現状でございます。大都市圏のほうが、まだ減り方が少ないというのが実態でございます。

それから6ページでございますが、比較的バスが利用されているということで先ほどお話を申しあげました長崎、石川を例にとってみましても、やはり、減少傾向、多い県でも傾向としては減少傾向ということが言えるのではないかと考えております。

一方、この折れ線グラフで1人当たりの自家用車の保有率、自動車の保有台数を示しておりますが、これが増加しております、やはり自動車の普及に伴ってバスの利用が減少するという傾向が、こういった比較的利用の大きい地域でもあらわれているのではないかと考えております。

以上が、現状をざっと概観した資料でございますが、7ページに「各主体の役割」と書いた表がございます。バスに関しましては、国、それから地方公共団体、警察、それからバスの事業者さん、いろいろそれぞれ主体ごとに役割があるのではないかとということで、左側に運行サービスの確保、走行環境の改善、利便性の向上、利用者の啓発・誘導という、いわばテーマ、課題を掲げてございますが、それぞれの課題ごとに各主体がどんなことをやっているのかというのを概観的に整理してみたものでございます。

まず、運行サービスの確保という、いわば運行そのものでございますが、ここについては、国は基本的には補助金による誘導、あるいはその必要となる協議の枠組みづくりといったことをやっております、それに基づいて、地方公共団体が一部、これはまさに直接的なサービスの確保でございますけれども、公営交通あるいはコミュニティバスという形で関与していると。大半はバス事業の運営という形でバス会社さんがこの部分を担っておられるということだと思っております。

それから、走行環境の改善ということに関して言えば、ここでも国は補助金による誘導支援、あるいは協議の枠組みづくりといったフレームづくりが中心でございまして、この場合、地方公共団体が、ハード、ソフト、警察を含みますけれども両方の面で非常に大き

な役割を果たしている。バスターミナルあるいは交差点改良等のハードの施設整備、あるいは専用レーン、PTPS、信号改良といった交通規制といったことで、地方公共団体あるいは警察を含めて、ここは大きな役割を果たしているということでございまして、この場合は、バス会社の場合は、関係機関の働きかけとか、あるいは一部バスターミナルのような取り組みもございすけれども、基本的には、地方公共団体のほうで大きな役割を果たす、こういうことかなと思っております。

それから、利便性の向上のところでございますけれども、ここにつきましても、国はやはり補助金による誘導支援といった取り組みが中心でございます。地方公共団体におきましても、例えばノンステップバス等への補助のような、国と同様の取り組みが中心になるかと思っております。ここでは、バス会社の役割が大きくて、そもそも運行ダイヤ、運行系統の改善でありますとか、あるいはその他バスロケ、バス情報システム、ICカードの導入等、ここではバス会社が非常に大きな役割を果たすということかと思っております。

それから、利用者の啓発・誘導ということに関しましては、国、地方公共団体とも、行政としては、公共交通機関利用の奨励、いわゆるキャンペーン的なものが中心でございます。バス会社が、それをそういう環境のもとで具体的な割引運賃を提供するとか、奨励策を実施するという構造になっているのかなと思っております。

ざっとこの7ページを概観した資料でございますけれども、以下こういった関係主体がどういう枠組みの中で何をやっているのかということ、少し整理をしてみたものが8ページ以下でございます。まず、8ページでございますけれども、いろいろな関係者がいますので、その協議の仕組みというのはこれまでもいろいろな形で作られてきております。既に、現在存在する協議会等を整理してみたものでございますけれども、まず地域協議会。これは主として過疎バスでございますね。本日のテーマとは直接的な関係は薄いかもしれませんが、右側の協議内容のところがございますように、事業者からの退出の申し出があった場合の生活交通の確保方策、あるいは過疎バス補助の前提となります3カ年計画、こういったものをつくっていただく場として、地域協議会というものがございます。

それから、今年10月に施行されました道路運送法の改正によりまして、地域の協議会を経て運行されるコミュニティバス等については、一定の法律の特例等が設けられるような仕組みが導入されましたけれども、そういった地域の実情に応じたバスの運行の態様、運賃・料金、事業計画等を協議していただく場として、地域公共交通会議というものが考えられております。

それから、3番目でございますけれども、後ほど申し上げます国の補助メニューでございますバス利用促進等総合対策事業を実施する際に、バス活性化委員会というものを開いていただいております。

それから、これも国の保護の施策でございますオムニバスタウンを実施するに当たって、その計画を策定するオムニバスタウンに係る協議会というものがございます。

それから、警察が中心となっておりますが、交通渋滞解消、円滑な交通流確保のための場として渋対協というものがございます。

いずれにつきましても、メンバーは基本的には都道府県、市町村、運輸局、それから関係事業者、都道府県警察、あるいは道路管理者といったメンバーが中心でございまして、これに一部利用者あるいは住民といった方が入るというふうな構成になってございます。かなりの程度、構成は重複しておろうかと思えます。

いろいろ既にこういう場はあるわけでございますけれども、ちょっと抽象的でございますが、課題として考えられることといたしまして、下のほうに書いてございますが、協議の場がほんとうに有効に機能しているかということは、常に検証が必要なのかなという気がしております。往々にして形骸化のおそれがあるのではなかろうか、あるいは参加者が適切なのか、特になかなか利用者、住民を直接こういう協議会に参加していただくのは難しい部分がございます、この辺がどうなのだろうかというような点。それから対象とする地域、これの広さなりがほんとうに有効に協議をできる場に設定されているかどうかということも課題かなと思っております。

それから、このように複数ございますけれども、この協議会相互の関係をどう考えるべきかということも考えていかなければならないのかなという気がしております。

9ページでございますが、ここからは国の施策を中心に少し整理をいたしました。国の施策、先ほど申し上げましたように、主として補助金による誘導ということが中心になるわけでございますが、ここも左で課題を整理しております。走行環境の改善、利便性の向上、バス交通円滑化、バス利用の奨励と書いてございまして、それに基づいて個別のメニューがその左から2番目の欄に書かれてございます。いわゆるオムニバスタウン整備総合対策事業ということで、これらの施策を総合的に実施しますと同時に、コミュニティバス、パークアンドライドのようなものは、交通システム対策事業として、あるいは個別のバスロケ、ICカード導入というようなものは個別対策事業として、それぞれ取り組んでいるところでございます。これはすべて、補助金のメニューというふうにご理解をいただきました

いと思います。

10ページでございますが、この国の施策を実施するに当たってのフローチャートということでございますけれども、地方公共団体なりバス会社がどういう問題意識を持たれたときに、どういう検討の手順を経て、施策、対象とするメニューを決めていただくかという標準的な手順を示したものでございまして、例えば地方公共団体が、路線バスの利用者の促進を図ろうということでバス交通活性化方策の検討に入ったときに、その結果として、総合的な活性化によるまちづくりということが望ましいという結論になれば、オムニバスタウン計画を使ってくださいといったような標準的な手順を示して、メニューの選択を促しているところでございます。

11ページに、そのオムニバスタウン計画の概要を示してございます。ここにございますように、オムニバスタウンは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題を、バス交通を活用したまちづくりを通じて、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図るということを目的としまして、平成9年に当時の運輸省、建設省、それから警察庁の3省庁が連携して創設した制度でございます。これまでに、浜松市以下12都市を指定してございます。このオムニバスタウンに指定されますと、オムニバスタウン計画を策定して、これに基づいて事業を実施する場合に必要な調査、施設整備事業等事業全体に対して補助をするという考え方でございまして、都市単位で総合的なバスの改善策を講じていこうというのがこの仕組みの発想でございます。

これまでに、12ページに指定都市の概要が書いてございますけれども、平成9年の浜松市をはじめとして、そこにございますような都市が指定されております。主なそれぞれの都市で導入されておりますメニューを、その箱の中に書いてございますけれども、それぞれの都市の特性に応じて計画をつくっていただいて、その都市ごとに必要とされるメニューを実施いただいているということでございます。後ほど、金沢市の取り組みを少し詳しくご紹介をさせていただきたいと思っております。

それから、オムニバスは以上のような総合的な施策でございますけれども、こういう総合的な施策に至らない部分的な改善策として、13ページ以下にございますバス利用促進等総合対策事業のうちの2番目の欄「パークアンドバスライド、バスロケ等交通システム対策事業」以下の欄がございまして、オムニバスを含めて、例えば平成17年度であれば、15億円の予算がついているところでございます。19年度の要求は、14ページに書いてございますが、基本的には国はこういった個別の改良事業に対する補助で対応している

ということを示しております。

15ページに移らせていただきます。15ページ以下で、地方公共団体の取り組みを整理してございます。これは若干重複になりますけれども、地方公共団体がバス事業に関して何をやっているかということですが、1つは運行サービスの確保、公営交通、コミュニティバス等の直接的な運行。それから2番目に走行環境の改善。3番目に利用者利便の向上。4番目に利用者の誘導策、利用促進等の施策がございまして、おそらく期待されるのは、以上を包括した総合的・計画的な取り組みということでありまして、5番目に書いてございますが、こういった個別の課題に応じた対策を総合的にやっていただくということが、市町村あるいは地方公共団体に期待されている内容だというふうを考えております。

以下、このうちの一部につきまして、若干詳しく整理したものがございまして、ご説明をさせていただきます。まず、コミュニティバスの関係、16ページにございます。コミュニティバスというのは、定義は非常に多様でいろいろあり得ると思いますが、ここでは「地方公共団体、地元商工会議所等の公的主体や地元住民等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上のために一定地域内を運行するバス」という定義をとりあえずさせていただきます。

こういう定義に基づきまして、平成17年10月に全国の市町村を調査いたしました。その時点で、2,239市町村中914市町村でこの定義に当てはまるコミュニティバスが運行されているということですが、非常に高い比率と断言していいのではないかと考えております。ただ、実態としては、大都市部のコミバスから過疎地の市町村バスまで、非常に形態は多様でございまして、本日のテーマでございましていわゆる地方都市ということになりますと、その中ではどういう形で運行されているのかということは、個別に見ていく必要があるのではないかと考えております。

運行目的は、路線バスの廃止代替、あるいは交通空白地域の解消といった、主として地方部に対応するような目的から、市街地活性化といったような若干都市的な要素までいろいろ含まれているところでございます。

それから、運賃形態につきましては、比較的多いのが100円均一という形態でございまして、その他、対キロ区間制、特殊区間制等も半分ぐらいあるということでございます。

17ページでございまして、このコミュニティバスの運行形態、実は一様ではご

ございませんで、基本的には、運行の態様・運賃、すなわちどういうルートをどういう頻度で運行するか、あるいはその運賃をどうするかというのは、市町村なり商工会議所が主体的に決めているというのが、コミュニティバスのケースでは多かろうと思います。

それに対して、実際の運行は民間の事業者がやっておられるケースが多いわけですが、市町村の関与としまして、収支差に対して負担をするという場合と、費用全体を負担するという場合に大きく分けられます。収支差に対して負担をする場合は、基本的に収入は運行する事業者に入りまして、赤字を市町村が補てんするという形で運行されております。この場合は黒字になった場合、その黒字をどう処理するかという取り組みが必要になるわけございまして、武蔵野市の場合では、この黒字は折半すると。市と事業者で折半するというようになっております。赤字をそのまま補てんするということにしますと、なかなかコスト削減あるいは効率化のインセンティブが働かないわけございまして、収支差についての入札制、あるいは補てん額の上限の設定といったような形で効率化の取り組みがなされているのではないかとこのように考えております。

それから、費用全体の負担ということのほうにつきましては、これは実質的に運賃収入が市町村に入ると。事業者には定額の委託費が入るという形で運行されているケースで、いわばリスクは市町村が負っているということでございまして、この場合は、委託費についての入札制によってコスト削減等の取り組みが行われているということではないかと思っております。

これまで私どもが、いろいろ市町村あるいはバス事業者の方々との意見交換等を通じまして、コミュニティバスについてどう考えるかということを整理したものが18ページでございます。事務局なりの整理でございますけれども、大きく分けて「目的や効果の検証」あるいは「既存のバスとの関係等総合的な取り組み」、「実施方法・実施体制」というふうに3分類してございますが、まず目的・効果の検証というところで申し上げれば、利用者のニーズに対応した路線設定になっているか、それを徹底する必要があるのではないか、あるいは運行の目的をあらかじめ明確にする必要があるのではないか、こういったことを感じております。

それから、収支面でいいますと、財政支出をするに値するかどうか、事前評価を徹底すると同時に事後的にも評価をしていくといった取り組みが必要ではないかということを感じております。

それから、既存のバスとの関係等総合的な取り組みということに関して言いますと、も



もちろんコミュニティバスそれ自体は意義があるわけですが、例えばコミュニティバスのみを100円とするということと、地域全体のバス事業を底上げするという事を比較考慮した上で、きちんと意思決定がなされているかどうかということを検証する必要があるのではないかという気がしております。

それから、既存のバス路線との連携が十分にとれているかどうか、むしろとれていないケースもあるのではないかとのございます。既存のバス路線と競合する場合には、むしろ競争条件が異なることになりまして、財政支出の妥当性が問われる場合もあるのではないかとこのように考えております。

それから、こういった課題を踏まえまして、複数の代替案の検討が必要ではないかというふうに考えております。最初に新規路線があるということが出発点でなくて、既存路線へのこの入れを含めて検討した上で考えていくという発想が求められるのではないかとこのように思います。

それから、実施方法・実施体制につきましては、多くの場合、入札が行われているわけでありまして、その際、価格のみではなくて、安全性、利用者利便の向上等も評価していくことが必要ではないかというふうに感じております。

それから、コミュニティバスの運行につきましては、専門的な知識が必要でございまして、今後地方公共団体の職員にもノウハウの蓄積を図っていただくことが必要ではないかというふうに思っております。

それから、バス事業ということについては、その地域の輸送需要あるいは課題等に最も精通しているのは、おそらくそこで運行しておられるバス事業者でありますので、むしろバス事業者側から積極的に提言、提案を行うということも必要ではないかという気がしております。

以上が、コミュニティバスに関して事務局としての整理をした課題でございまして。

それから、地方公共団体の役割として、交通規制、ここは主として警察になりますけれども、これについて最近少し新しい取り組みがございまして、それを19ページで紹介させていただきます。いずれも、いわゆる構造改革特別区、構造改革特区と言われているものでございまして、1つは既に平成18年3月から全国的に適用されております、まちづくり交通安全対策事業というものでございまして、これは、従来交通規制というのは、警察が独自に交通安全なり円滑な交通流という観点から実施しておりますけれども、いずれも地域の意向をその交通規制に反映させようという取り組みでございまして。

まず①のほうは、先ほど申し上げた全国展開されておりますものでございますけれども、歩行者が安心して通行できる道路交通環境を整備することなどを通じて、バリアフリー化とか、あるいはまちのにぎわいをつくっていこうということで、協議会を設置して、協議会で総合的なまちづくりの計画を策定します。その計画の中に、交通規制の推進方針も定めまして、それに基づいて交通規制を実施するといった取り組みが、枠組みはできております。例えば、そこに例としてございますように、歩行者用道路の設置でありますとか、自動車の流入抑制、こういったことをこの協議会の場で計画化して交通規制に反映させていこうという取り組みでございまして、現在、松山市でこういった空間づくりが検討されておるところでございます。

それから2番目といたしまして、これはまだ岐阜においてのみ実施されておる話でございまして、公共交通利用促進事業というものがございまして、これも同様の仕組みでございまして、この場合は、地域の実情に応じた公共交通機関等の利用促進に資する交通規制を行うために、こういった協議の場を活用していこうという仕組みでございまして、下の方でございますように、バスを優先する車両通行帯の設置、PTPSによるバス優先の仕組み、こういったことを計画の内容として交通規制に反映させるべく、現在岐阜市において協議が行われているといった状況でございまして。

それから、先ほど地方公共団体に関しては、総合的な取り組みということが求められるのではないかと申し上げましたけれども、20ページ以下、若干武蔵野市の例と金沢市の例を紹介させていただいております。武蔵野市につきましては、ちょっと地方都市と言えるかどうかという問題がございまして、ムーブスの導入、コミュニティバスの草分けでございまして、こういったことから始まりまして、パークアンドバスライド用の駐車場、違法駐車に対する指導、あるいは駐車場の入り口における整理といった総合的な取り組みを、市の主体性によってなされているところでございます。

それから、金沢につきましては21ページでございまして、先ほど申し上げましたオムニバスタウンの中で、ここもコミュニティバスでありますとか、パークアンドバスライドシステムでありますとか、サイクルアンドライドシステムでありますとか、そういったバスのやさしさアップあるいはバスのスピードアップということで、交差点改良、バス専用レーンの導入、それからバスによるまちづくりということで、トランジットモール化、チケットレスシステムの導入等が、総合的な取り組みとして平成10年から平成14年の間、オムニバスタウン計画の前期計画として実施されたところでございます。

22ページに、その前期計画の総合評価と今後の課題というのが、これは金沢市が独自に評価したものでございますけれども、ここでも総合評価として言われておりますのは、内容的には評価できるけれども、バス利用者の減少には歯止めがかかっていないと。したがって、今後さらにバス交通を公共交通の基軸とした都市交通体系の確立、あるいは市民意識をベースとした交通問題の解決といった方向性の実現には至っていないので、これについて取り組む必要があるということでございます。具体的には「今後の課題」のところでございますように、過度のマイカー依存から脱却し、公共交通への利用の促進を、利用転換を進めていくべきであると。こういったことが課題とされておりまして、現在、中期計画に基づく取り組みとして、23ページ以下にございますような取り組みがなされております。オムニバスタウン計画の中期計画（15～19年度）でございますけれども、1つはICカード乗車券の導入、あるいはICカード乗車券にポイントシステムを付加していこうというふうな取り組みがなされています。

それからちょっと特徴的な取り組みといたしましては、金沢トリガー方式というものがございまして、バス事業者が収支を悪化させないことを念頭に置いて、町会や学校等の団体とバス事業者が事前に採算ラインを設け、それを約束するというものでございます。すなわち、ある団体とバス会社が協定を結びまして、その協定当事者たる団体のほうは、一定の利用者の数を確保すべく取り組みを行うと。その一定の利用者の確保、それを通じた収支改善を図れない場合には、そのサービスは継続されないという協定を結ぶわけでございます。これを金沢市立ち会いのもとにトリガー協定という形で結んで、バスのサービスの充実あるいは利用促進を図っていこうという発想でございまして、現在金沢大学との間でこの協定の例がございまして、従来の運賃170円から200円かかっていたのを100円に引き下げて、平成18年4月1日から運行しているということでございます。採算ラインとなる目標利用者数は、189%でありますけれども、上半期の実績としては274%というふうに大幅に上回っているといった現状だと聞いております。

それから、金沢市につきましてもう1つ、24ページに「まちなか駐車場届出制度」というのがございまして、基本的には市街地の駐車場の抑制あるいはその設置形態の利用を制限することによりまして、自動車流入の抑制あるいは駐車場に起因する渋滞の抑制、これを図っていこうという取り組みがなされております。

こういった、武蔵野市あるいは金沢市といった例は、かいつまんでご説明いたしましたけれども、総合的な取り組みがなされておるケースであろうと思っております。全体とし

て見た場合に、地方都市におけるバス活性化のための検討課題というものがどういうものがあるだろうかというのを、25ページに、ちょっと抽象的でございますけれども整理をさせていただいております。大きく分けて3つの整理をしてございます。1つは、関係主体間の連携がいかにかということでございまして、具体的には道路整備、まちづくりとバス事業との関係をどう考えるか、あるいは交通規制とバス事業との関係をどう考えるか、それから協議機関、既にいろいろあるわけでございますけれども、このあり方、あるいは協議の手順、こういったことについて改善すべき点はないか、それからその際の地方公共団体の役割をどう考えるか、こういった点が、若干抽象的ではありますが、今後の検討の視点になるのではないかと考えております。

それから、種々いろいろな補助金等の支援策がございまして、その支援策等のあり方について重点化の必要性はないであろうか、あるいはメニューについて工夫をすべき点はないかといった視点からの検討が必要ではないかと考えております。

それから、そもそものバスのネットワーク等のあり方でございますけれども、既存のネットワークの見直し、まちの変化によってはそういうことも必要でありましょうし、そういったことに際して見直しの方向性あるいは手順をどう考えるかということ。それからコミュニティバスの位置づけ、既存ネットワークとの関係をどう考えていくか。こういったようなことが、ざっと検討の視点として挙げられるのではないかと考えております。

以上が、とりあえず地方都市におけるバス活性化策について本日準備した資料でございます。あと、資料2と資料3がございまして、資料2は、環境対策とモビリティ・マネジメントという資料でございます。簡単にご説明をさせていただきます。以前この審議会の場で、物流のモーダルシフトと比べて、人流のほうはどういうふうに考えていけばいいのだろうかというふうなご指摘もございましたので、そういった点も踏まえて、少し整理をさせていただきました。27ページ「環境対策との関係」でございますが、自家用自動車に比べて、バス、右側のグラフでございますけれども、3分の1のCO<sub>2</sub>排出量でございます。環境問題、特にCO<sub>2</sub>の排出量抑制という観点からは、バスの利用を促進していく必要があるというふうに考えております。

そういったことから、物流においてモーダルシフト等の取り組みがなされているところでございますけれども、人流の部門でどういうことがなされておるかということの一例が28ページにございます。これは、NEDOの補助事業を利用したものでございますけれ

ども、モデル事業として、マイカーを抑制して公共交通機関への転換による省エネ効果が見込まれるモデル的な取り組み、例えば、従業員の通勤交通をマイカーから公共交通機関に転換するとか、あるいは商業施設がICカードを活用して、買い物客をマイカーから公共交通機関に転換するとか、そういった取り組みについて2分の1の補助率で補助をしていこうというものでございます。これをモデル事業ということで実施しております。

それから、公共交通機関の利用促進を通じた省エネの取り組みが企業に与えるコスト面、エネルギー面での影響等の調査ということで、FS事業についても若干の補助がございます。

こういった誘導的な取り組みを現在実施しておりますけれども、以前ご指摘のございました物流のほうで何をやっているかといいますと、29ページでございまして、いわゆる省エネ法で荷主に対する措置として定められたものがございます。1つは、荷主全体に対してガイドラインを設定して、エネルギー消費原単位を年率1%低減させることが目標とされております。

それから、一定の大きな大口の荷物を扱う年間輸送量3,000万トンキロ以上の荷主につきましては、特定荷主という位置づけをいたしまして、この②から④にあるような規制的手法が取り入れられております。輸送における省エネ計画を作成して提出しなければならない。それから定期的な報告をしなければならない。それから、その取り組みが遅れている場合は、勧告、命令、罰則等がかけられるということで、物流に関しましては、荷主を規制する仕組みが一部導入されておりますが、人流につきましては、先ほど申し上げたようなごく限定的な奨励策、誘導策にとどまっているというのが今の状況ではなからうかと思っております。

おそらくいろいろ背景はあろうかと思っておりますけれども、物流のほうは、基本的に企業の仕事のやり方の問題でございまして、通勤交通等につきましては、従業員それぞれのライフスタイルにもかかわってきますので、若干デリケートな要素もありますし、それから物流に比べてなかなか定量化が難しいといったような要素もあるのではないかというふうな気がしております。

それに関連いたしまして30ページでございまして、モビリティ・マネジメントという手法が提唱されております。これもいろいろ定義がございまして、「一人ひとりのモビリティが社会にも個人にも望ましい方向に、自発的に変化することを期待する取り組みのことで、コミュニケーションを中心とした手法を活用する」というふうに、と

りあえず概括的に定義をしておりますが、いわゆる個別的なコミュニケーションを通じて自発的な行動変容を促す手法というふうな理解をしております。

例えば、1つの手法として、トラベル・フィードバック・プログラムというのがここにございますけれども、簡単に言えば、何回かの調査、それからアンケート、情報提供を通じて個別的なアドバイスも含め行うことによって、自発的な行動変容、すなわちこの場合は自家用車から公共交通機関への転換を促すといった手法でございます。実際に、このトラベル・フィードバックを実施した例といたしまして、新日鐵の協力を得て、全国の製鉄所の従業員に対して実施した例がございますけれども、全体とすれば、この①にございますように、自動車利用率が81%から73.7%に減少しています。それなりの効果があったという数字が出ておりますが、具体的な地域別に見ていきますと、3大都市圏では14%ぐらい減っておりますが、地方都市では1.6%しか減っていないということで、やはり大都市圏での効果は大きいわけでありまして、地方都市では極めて限定的な効果にとどまっているといったようなのが実態でございます。おそらくは、非常に自家用車に依存する生活習慣ができあがってしまっているところ、あるいは公共交通サービスのレベルが低いところ、こういったところではこういった手法をとったとしても、なかなか効果が生じないといったことではなかろうかと思っております。

非常に注目を集めておりますが、一方で一番下にございますように、1や2を3や4にするのはまだできるけれども、0を1にするのは非常に難しいといったような指摘もなされておるところでございます。

このモビリティ・マネジメントに関しましては、31ページにございますような公共交通利用推進等マネジメント協議会といった枠組みもできておるところでございます。

それから32ページ以下でございますけれども、経営面それから公営交通との関係を少し整理したものでございます。33ページ、バス事業の収支状況を整理したものでございますけれども、一番上の点線、これが民営バスでございます。収支率が100以上であれば黒字ということでございますけれども、平成9年をボトムにして少しずつ改善をしております。これは、人件費を中心とするコスト削減に非常に熱心に取り組んでいただいているということの証だろうと思っております。

それから、一番下のほうに実線で示しております公営は、民営に比べて非常に収支率が悪いわけではございますが、ここ数年、平成14年度以降あたりから、公営についても人件費の削減等が行われておりまして、収支率が改善しているということで、全体としては現

在93%の収支率ということになっております。

それから34ページでございますけれども、一般路線バスについての各ブロックごとの収支率を、補助金という意味で整理してみたものでございますが、真ん中の欄は補助金を含まない収支率、右の欄が補助金を含む収支率でございます。全国を見ていただきますと、補助金を含まない収支率で95.9%、補助金を含めると100.5%ということで、事業としては赤字でありますけれども、補助金を含めることによって何とか収支がバランスしているというのが全体の姿でございます。

それから先ほど申し上げた収支改善の要因として、費用の節減というのが大きいわけでございますけれども、その中でも人件費に影響いたします給与を見たのが35ページでございます。このグラフでは、全産業（男子）を青い線で示しております。民営バスを赤い線で示しております。かつては全産業平均を上回っておりましたけれども、平成9年あたりから非常に低下が進んでおりまして、現在では民営バス、全産業平均を下回る水準になっているというのがこのグラフでございます。

一方、公営バスにつきましては、水準としては非常に高い水準でございます。民営バスあるいは一般産業を上回っておりますが、近年これについても低下傾向が見られるといった状況でございます。

その要因として、管理の受委託といったようなことが非常に多く取り入れられておりまして、多くの場合、民営バス会社の子会社、人件費の安い子会社に実際のバスの運行、管理を委託するということがなされております。実施された車両数の推移を36ページに掲げてございますけれども、やはり平成8年、9年あたりから急増しておることがここに示されておまして、人件費抑制の大きな背景になっているということでございます。

37ページでございますけれども、バス事業者の収支・費用の構造を、京浜地区、京阪神地区について見たものでございます。例えば京浜地区について見ますと、収入、費用とも公営交通のほうが民営よりも多くなってございます。特に費用の中で見ますと、やはり人件費の差が非常に顕著であると。民営338.26に対して公営557.7ということで、この差が非常に顕著に出ておまして、その結果が費用全体の差に反映されているといった構造かと思っております。京阪神地区についても、基本的には同様の構図でございます。

こういったことを受けまして、主として公営という目で見ますと、38ページにございますが、地方公共団体の行政改革ということが近年大きなテーマになっておまして、

平成17年3月に総務事務次官から各知事、政令指定都市長あてに通知が出されております。「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針の策定について」ということをございまして、この中で、平成17年度を基点としておおむね平成21年度までの具体的な取り組みを住民にわかりやすく明示した計画「集中改革プラン」を17年度中に公表すると。それで地方公共団体についても同様に、集中改革プランを公表するということが指示されております。その中で、例えば事業の整理、再編、あるいは民間委託等の推進ということがうたわれております。

こういった背景もございまして、最近、公営交通におきましては39ページでございませけれども、個別の説明は省略させていただきますが、東京都、川崎市、これは首都、いろいろな管理の委託あるいは事業の譲渡といった合理化の計画がなされておるところでございませ。それを一覽的に整理したのが40ページでございませけれども、そもそも事業を移管した例、あるいは管理の委託をした例がございませ。右側のほうに移管等の時期を書いてございませますが、特に平成十二、三年ごろから多くなってきたという実態でございませ。

そういった取り組みがなされておりますけれども、41ページをごらんいただきますと、京浜地区、京阪神地区で見ますと、民間と公営の輸送人員を見た場合に、例えば京浜地区で見ますと、民間のほう若干微増傾向でございませますが、公営は減少傾向ということで、これはもちろん管理委託等の影響もあろうかと思ひませけれども、サービス水準あるいはその充実の度合いといったことも1つの背景としてあるのではないかというふうに考えております。

以上、駆け足でございませけれども、本日の資料を説明させていただきました。

**【委員長】** どうもありがとうございます。これより、今、旅客課長からご説明いただきました内容につきまして、ご質問あるいはご意見をちょうだいしたいと思います。

話題を区切らせていただきますので、まず最初は、資料1「地方都市におけるバス活性化策」についてでございませけれども、ただいまのご説明では、バス会社が鋭意努力をされておりますが、それ以外にも国及び地方公共団体といったところの取り組みが重要であるというご指摘かというふうに思ひしております。これらを含めまして、資料1に関してのご質問、ご意見をちょうだいできればと思ひませ。

どなたからでも結構でございませるので、お出しただければと思ひませ。

**【委員】** きょうの課題の中で、一番最終ページに検討課題というページがあるのです



が、この部分で「支援策等のあり方」「重点化の必要性」「メニューのあり方」という部分があります。私どもは、この50万程度の都市には該当しないのですが、北海道におきましては、十勝支庁というところの支庁所在地になっておりますので、ある部分では関連しているのかなと思ひまして、少し意見を述べさせていただきたいと思ひます。

お手元の資料の中で、日本全国地図があったと思うのですが、その中で、12ページ。

ここの部分で、非常に多様なメニューを総合的に行うということでオムニバスタウン制度というのがあると思うのですが、なぜかこの日本海側と北海道に入っていないという部分があるのですが、ここに何か問題なり課題なりがあるのだろうかと思ひております。

また、このオムニバスタウンが今現在、12市に入っておりますが、比較的100万に近い、あるいは100万以上の都市であつて、50万前後についても入っていないということについて、このメニューのありようが、非常にハードルが高いのではないかなというふうに感じています。特に、札幌市でもこのオムニバスタウンを申請しようという動きがあつたように聞いておりますが、行政のほうの資金として非常にハードルが高く、申請に踏み切れなかつたというふうに聞いております。私としては、これにはいろいろとよい部分があると思ひますので、もっと細分化して、細かく導入できるようなメニューの見直しもしていただきたい。あるいは、都市人口に合わせた規格に変えていただきたいと、そのような意見を持っております。

**【委員長】** ただいまのはご意見ということでしたけれども、何かございますでしょうか。

**【企画室長】** 担当しております企画室長の上原でございます。北海道、これ、印が入っておりませんで、札幌のほうから申請しようとした動きがあつたことについて、ちょっと私も不勉強なのですが、1つハードルとして考えられますのは、これは非常に総合性を求めたものになっております。したがつて、バス事業者さん、またはその市なりが手を挙げようというだけではなかなか難しく、例えば警察、その地域の警察署が協力する、あるいは道路管理者としての国道事務所、あるいは県の土木部、こういうところと連携するというメニューなものですから、そこでの連携をどうやって図っていけるか、そのためにはやはりその市あるいはその地域のバス事業者さんの強いイニシアティブというか、やる気、それぞれの関係者が協力をするという体制が必要でございまして、おっしゃられるとおり、ほかの個別のメニューに比べますと、このオムニバスタウンというのはかさが高い

というか。したがって、こういう取り組みをさらに進めていく必要があると思っております、その点まだ結論は出ておりませんが、こういうものをさらにどうやって普及させていくかということについては、我々、大きな課題だと思っております。

一方でまた、ここまで行かないものにつきましては、先ほど資料のほうで、その次のページに「オムニバスタウン整備総合対策事業」のほか、個々の補助メニューというものも、一応は用意をさせていただいております。ただ、ここら辺につきましては、やはり補助率的には、総合的なオムニバスタウンに比べまして低い補助率を設定しております、十分事業者さんに支援できているかどうかということについても、我々は検証していかないといけないというふうに思っております。

**【委員長】** ありがとうございます。ほかにご意見あれば、ぜひお出しいただきたいと思えます。

**【委員】** ありがとうございます。非常にわかりやすい説明をしていただきましたし、また今後にも、我々のような地方都市については展望が開けるような回答だというふうに思いましたので、ぜひ、メニューの多様化というか、細分化というか、普及策をご検討いただきたいなというふうに思っております。

我々バス事業者の力も足りないと思えますので、あわせて我々も頑張っていきますので、ぜひ普及できるような方策を考えていただきたいと思えます。

その中で、1つ大きな課題があるのですが、大きな人口を擁する市町村は、行政的にはある程度予算を持っているのですけれども、地方の都市になりますと、行政が持っている予算が非常に少なく、我々、国の支援がありますよといっても、地方行政が支援できないので、結局補助事業に入っていけないという部分があります。昨今、我々のような地方のバス事業者が集まった際に出る話が、地方行政の支援は要らないからとは言いませんけれども、国の支援だけでも出してもらいたいというような要望も出てきている部分がありますので、やはりそこら辺も考えて、地方行政が出せない場合はどうしたらいいんだというようなことも、これからの普及策の1つとして考えていただきたいというふうに思えます。

**【委員長】** ありがとうございます。ただいまの委員のご意見は、今後の課題という形で受けとめていただければと思えます。

どうぞ。

**【委員】** 18ページのコミュニティバスの課題。これを先ほどご説明いただいたので

すけれども、コミュニティバスについて、非常にいい形で問題提起をされているのではないかと。ぜひ、これを地方自治体のほうにも十分に理解をしていただけるようなPRをお願いしたいというふうに思っています。

というのは、コミュニティバスにつきましては、別の機会にいろいろ議論もさせていただいたのですが、まずよく出てくるムーバスの関係ですが、これが100円バスということから発生しましたので、すべて近辺の自治体がまずは100円バスありきというふうなことで出発をして、既存の事業者と非常に大きな問題を引き起こしたというふうなことで、私もその都度、具体的な例を挙げながらお話をさせていただいたのですが、今回のコミュニティバスの課題の整理につきまして、非常に私としてはよかったなと思いますのは、まず一種のブームみたいな形で、まずコミュニティバスをやろうというふうな自治体が多かったのですが、これには①の2つ目の収支の問題。こういうことも全く考えないで、まずは乗り遅れないようにやっ払いこうと。100円バスでやっ払いこうと。そうすると、できるだけまたやりたいのだけれども、財政の支出をしたくないということから、新しいコミュニティバスの導入については、目的も明確にしないで、とにかく走らせると。そうなってくると、需要の多い既存の事業者の路線と並行したり、一部競合したり、そういった需要の多いところを中心に契約をするというふうなこともあって、既存事業者が非常に困ったという点があるわけです。

やはりコミュニティバスというのはそういうところが、既存の事業者との関連で見ると問題点ではないかというふうな問題。

それから、結局既存事業者の収益のある路線と競合したりするものですから、既存事業者が収益が悪化してそこを減回をするとか、系統を廃止するというふうなことが起こってくるのではないかと。そうなってくると、地方自治体としての市内の交通という責任から見ると、非常に逆な方向に動いているのではないかと。

それから、100円バスということになると、一見非常にPR効果があるのですが、実際に同じ市内で既存事業者が、例えば私どもの場合は、多摩地区ですと170円の初乗り運賃ですが、それが100円ということになると、同じ市民でありながら、市がかかわるコミュニティバスについては100円、そして民間でやる場合は170円ということになると、非常に不公平ではないかと。そういう問題を提起させてもらいまして、地方自治体ともいろいろと話をしたのですが、たまたま今回、ある市で首長がかかりまして、そういう話をしているところが、まさに100円であるというのは、市にとっ

でも非常に負担が多いし、また事業者にとっても影響が多いしということで、今回100円のところを170円に変更しようというふうな動きが出てきたわけですね。同時に、いろいろ市のほうと話をしている間に、この交通に関しては、事業者と一緒にやっというということで、新しく協議会を立ち上げてくれるということになりましたので、このコミュニティバスの課題の各項目を読みますと、非常にそういう面で別の会議等で議論した問題がよくまとめられているかなというふうに思います。ぜひ、こういう考え方を自治体のほうにも発信していただければよろしいかなと。

これに、コミュニティバスを実際にやった市町村というのは、実際にやってみていろいろ問題点があって、それに対する反省点も非常に今多くありますので、そういうものをこういう形できちっと公表して、指導していただければありがたいなというふうに思っています。

**【委員長】** ありがとうございます。今のご指摘は18ページに関してのことだと思うのですが、ただ問題は、ここはあくまでも課題の段階でありまして、この先、具体化するということになりますと、まだ検討の必要性は多々あろうかと思えます。今の委員のご意見に対して何かございますでしょうか。

**【委員】** 同じコミュニティの課題について述べたいと思うのですが、兵庫県の神姫バスでございます。実は私のところの沿線内、主に兵庫県なのですが、二十数カ所既にコミュニティバスをやっております。これも、やむを得ず——やむを得ずというのは後ほど言いますけれども——我が社で引き受けておると。といいますのは、異業種から参入されますとその地域のネットワークが必ず壊れますので、やむを得ずやっておると。結果から見ますと、私、個人的にはコミュニティ反対論者です。といいますのが、ほとんどがワンコインでやらざるを得ない。そうしますと、起終点のどちらかが駅なり病院になる。当然先ほど委員が言われたように、既存路線とバッティングすると。

したがって、トータルで見ますと、運輸収入がトータルで落ちて、補助金が増えたという結果になって、まさに税金のむだ遣いみたいなのが今のコミュニティバスの、社会的な要請が非常に強いですからやむを得ない部分はありますが、結果としてはそういう状態になっております。

そこで、特に市町の財政的な問題がありますので、1両ないし2両、非常に単位の少ない形でやりますので、当然利益は出ない。赤字は増える。広く地域住民にできるだけ、どの谷もどの谷も走らそうという意識が非常に強うございますので、さらに乗らないという

悪循環が今の地方部のコミュニティバスの実態です。

それともう1点問題は、ここへ書き込まれておりますように、非常に大事な部分なのですが、価格のみだけでなしに安全性、利用者利便、要するに品質も考慮してくれと。これはぜひお願いしたいのですが、既に我々のほうはそういう形でどんどん自治体に申し入れを過去にしております。しかしながら、結論、最終的にはやはり議会があるわけですね。議員さんのほうが価格がすべて、品質は価格に換算できません、はっきり言いまして。そういう部分で、最終的にはやはり価格がイニシアティブを占めておるといふ非常に矛盾した流れもありますので、この部分はぜひ、総務省経由で、品質も価格換算してきちっとやれと、こういうお願いをしておきたいと思えます。以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。今、委員のご質問に関連するのですけれども、安全性、利用者利便の向上と、これは昨今の運輸安全マネジメントに関連してのことだろうと、私は勝手に推測するのですが、この安全マネジメント制度は、コミュニティバスにも適用できるというように解釈してよろしいのでしょうか。

**【旅客課長】** 安全マネジメント自体は、およそ考え方としては青ナンバーであれば全部かかってくるのですが、実際にいろいろな義務づけがかかるのは一定台数以上の事業者さんですので、バスの場合ですと、200両を上回る会社だけですので、そういう意味では、いろいろな計画をつくるとか、責任者を選ぶとかというふうな規制は、おそらく多くの場合かかってこないことになると思えます。

**【委員長】** わかりました。その疑問は私自身、理解いたしましたけれども、委員のご意見に対して、これをしっかり地方自治体にアピールするようにと、PRするようにといいことだったのですけれども、それはご意見として承っておけばよろしいのか、あるいは何かお答えいただくようなところがありますでしょうか。

**【旅客課長】** 1つ、事実の問題といたしましては、価格のみで入札しないようにということ、入札せずに安全性とか利便性もきちんと評価をしてくださいということは、10月に私どものほうから関係者あてに通達を出しているところでございます。そういう働きかけは行っております。

それから、この資料自体、18ページ自体は課題ということを整理したので、若干コミュニティバスを否定的にとらえ過ぎたようなニュアンスになったかもしれないなというふうに思っておりますけれども、もちろん、私どもとしては、市町村がそういったバス運行を確保すること自体、そういう姿勢自体は、別にももちろん否定されるわけでもないし、そ

ういう取り組みは必要だと思っておりますが、そのやり方の問題として、もっと改善すべき点はないかというのがこの紙でございますので、そういうふうにごらんをいただければと思います。

おそらく、実際にやっておられる市町村もこういう問題意識をお持ちなのだと思うのですが、ではどうしたらいいのだというところの次のステップになかなか踏み出せないということも多いのではないかという気がしておりますので、その辺は、何らか実現に移す方法というものを次の段階としては考えていかないと、なかなか問題点の指摘だけでは済まないのだろうなということを我々も感じております。

【委員】 私は、地方都市にはいろいろとかかわる機会が多かったものですから、今回の課題に対してはいろいろと申し上げたいこともあるのですけれども、2つに絞って申し上げたいと思います。

1つは、地方都市というのが、特に50万を切る地方都市、まだまだ何らかの手を加えることによって、バスが機能を発揮できる場があるのではないかと考えているということ、まず1つ申し上げます。先ほどの、オムニバスタウンの事業ですけれども、現実は今指定されている12都市の大半はかなり大きめな都市なのですけれども、私はこういう施策を導入して一番効果が上がるのは、むしろ50万よりも小さな、特に盛岡市ですとか松江市のような20万、30万クラスの都市のほうが非常に効果を発揮できるのではないかなというふうに思っております、そのぐらいの都市というのは、統計的に、最初のほうに出ています統計を見ても、残念ながらバスは中心的な役割を果たしてはいないのですけれども、ただし、唯一の公共交通である場合が多いわけで、それこそ工夫のしようによって、まだまだバスは機能を発揮できるのではないかというふうに思っております。

そういう中で、では何をしていくのかなというあたり、2つ申し上げたいのですけれども、1つは、その地域その地域にバス路線のネットワークがあるわけですけれども、これをきちんと役割を区分して、めり張りをつけた運行をするということで本来のバスの機能を発揮できるのではないかと。むしろ、もっと利用しやすい利便性の高い形態をつくることのできるのではないかと。この辺が、20年前、30年前とほとんど同じような形態で運行されている現状を見たときに、そこのめり張りをつけることによって、現実の、今のニーズに合わせるものがまだまだできるのではないかということを感じております。これを、おそらく実践をして効果を上げたのが、私は盛岡市のゾーンバスシステムだろうというふうに思っております。

これが、このめり張りをつけるべきではないかというのが1つと、それから2つ目は、このオムニバスタウンのメニューなどにもありますような、どちらかというと比較的大都市向けに当初つくられていたいろいろな施策メニューがあると思うのです。バスの走行環境の改善であるとか、あるいはサービスアップについての支援等もいろいろありますが、こういった支援策を、地方都市にスポット的に取り入れるだけでもかなり利用促進につながるのではないかと。つまり、大都市の場合はかなり交通渋滞など差し迫った状況の中で、何とか定時性を確保してバスの機能をという視点になろうかと思うのですが、地方都市の場合は、むしろそのことが今、分担率の非常に低いものをもっともっと分担率を高める、利用促進につながる可能性を持つのではないだろうかというふうな思いをしております。

ただ、例えばバスレーンを設けたけれども、バスが全然走っていないではないかというような課題も、途中もちろんあろうかと思しますので、全く同じ形で大都市向けの施策をとということではないのですけれども、多分、それぞれの都市に非常に、ここさえ何とかなればという部分というのが多分あるだろうと思うのですね。そういうところにスポット的にそういった支援策を投入していくということをするのは、費用対効果といいますか、施策に対する効果というのは非常に大きいものがあるのではないかなと。そういう意味で、地方都市にはもう少し、先ほど委員からお話がありました、簡便でかつスポット的に投入できるような支援策があってもいいのではないかなというふうに感じております。それが、地方都市に関することの1つです。

それからもう1つは、コミュニティバスについてちょっと申し上げたいのですが、コミュニティバスは、現実問題として今、市町村の赤字補てん、財政的にかなり限界が来ているところだろうと思います。もうこれ以上、コミュニティバスに補てんするのは不可能だということがかかなり増えてきていると。特に、市町村合併に伴ってかなり無理やり拡大をしたような市もありますので、そういったところを見ますと、今後今までのように市町村が赤字を補てんしていくという形は、多分難しくなってくるだろうと思います。

そういう中で考えなくてはならないことというのが幾つかあるだろうと思うのですが、これもちょっとかいつまんで申し上げますと、1つは、この18ページにも整理してありますように、コンセプトとニーズをきちんともう1回再検討するべきであろうということがあります。特に、ニーズはおざなりな調査ではなくて、きちんと本音がつかめるようなニーズ調査をすべきであろうということと、それから市町村、かなりニーズに対して思い込みがありまして、多分高齢者、ここの地域の高齢者はここに行きたいのだろうというよ

うな思い込みで路線を引いているところがあります。それから、公共施設へのアクセスみたいなことでも、同じような問題がありますので、その辺、やはり本音をつかめるようなニーズ調査をしていくべきだろうということが1点あります。

それから、2つ目としては、今のコミュニティバスはまだ行政がつくって与えるものという範囲を抜けていないという感じがしますので、もっと住民にかんでもらうというか、参加をしてもらうような形でのつくり方を今後は考えていくべきではないだろうか。場合によったら、ほんとうにその地域にとって必要なものであれば、住民にも何らかの形の負担を、責任分担をしてもらうというような考え方も今後必要になってくるのではないかというふうに思います。

そういう負担の問題と関連して、先ほどから出ていますような運賃についても、もう1度議論をし直す必要があるのではないかと。大体、今の100円運賃というのは、これは私はムーバスの功罪の罪のほうだと思っているのですが、ムーバスの100円があまりにも有名になってしまったがために、コミュニティバスたるもの100円でやるのが当然という、100円ありきの議論でつくってしまったところが非常に多いのが現実ですから、この辺をもう一度、100円でいいのかという議論をきちんと地域の中でしていくべきだろうというふうに思います。

そういうことで、やはりコミュニティバスというのは、今までの形というのをちょっと見直していく必要があるんだろうなというふうに感じております。

**【委員長】** ありがとうございます。委員より具体的なお指摘をちょうだいいたしました。それに関連するのかわからないのかわかりませんが、どうも公共交通という、ミニマムリクワイアメントに対応するというようなイメージが先行しがちなのですが、自家用乗用車に比べれば、大量輸送が可能であるという側面、これは、明白な事実なものですから、このこともあわせて、公共交通という表現がいいのかどうか、これは別にいたしまして、そこも忘れないことが重要なことには思います。

今の委員の、地方都市に関してまだまだ活性化の余地があるというご指摘。それから、コミュニティバスに対して2点ほどこういうことを踏まえたらどうなのかというご指摘がございましたけれども、これについて何かございますでしょうか。

**【オブザーバー代理】** 今、委員のほうから盛岡のゾーンバスというお話がございましたので、課題とともにちょっとご紹介させていただきます。

ゾーンバス無料化、3方向やっておりますけれども、1路線は毎年3%ずつ乗客が増え



ていると。2路線はほぼ横ばいからマイナスちょっとぐらいでございます。なぜ増えているかというのは、これはいわゆるバス専用レーン等設置、PTPSも設置しておりますけれども、マイカーで通勤するよりもバスで通勤するほうが今、十数分早くなっているという状況でございます。これで、我々も早くわかったのは、いわゆるマイカーより通勤時間を早くバスのほうをすると乗客が増えるということが初めてわかりました。それで、今後これをどうするかということで、まだ再度検討しているわけでございます。

それで、おかげさまで、オムニバスタウンによって、朝につきましては非常によくなって、乗客も幾分増加しているわけでございますけれども、問題は日中あるいは夕方、夜という格好になると思います。したがって、バスの活性化を考えるという場合は、時間帯、時間軸というのも必要ではないかというふうに考えております。

盛岡でも、日中はほとんどのバスは2人から5人ぐらいということで、乗用車で運んでも同じような格好で乗っているわけでございます。この日中をいかに乗せるか。例えば、東京の地下鉄みたいな形で使えないかということで今、いろいろ中でどうしようかとやっているわけでございますけれども、その中で一番要望が多いのが、乗り継ぎ料金の問題でございます。これは、東京の地下鉄だと、1回乗るとどの路線でどこに行こうか同じ料金でございます。盛岡の場合は、乗り継ぎしますと、初乗り料金にもう1回リセットされます。それで例えば同じ区間でも、最低料金140円でございますので、2回乗り換えますと420円、1回で来ると280円というような格好になるわけでございますので、こういった料金体系といったものもある程度弾力化の、いわゆる運用が必要ではないのかなというふうに考えておりますし、もう1つは、夕方ですね。いわゆる朝は非常に交通規制とかそういった形でバスがスムーズに走りますけれども、例えば夕方は専用レーンが半分ぐらいしかないことから渋滞に巻き込まれて遅くなるという実態がございます。これは、朝と同様の対策とすべきではないかということでございます。

それからもう1つ、バスに乗らない理由の一番大きなのが、終時刻が早過ぎる、終車の時刻が早過ぎるというのが非常に多い。朝は来れるけれど帰りのバスがないというのが非常に多い実態でございます。これは、早いのは大体6時半とか7時ごろ終わります。ただ、市からも要望をしまして、ゾーンバスの運行を行っているところは、午前1時ごろまで運転していただいて、非常に好評でございます。これは、飲酒運転との関係もございまして、飲んだ後タクシーで帰るよりは安いということで、むしろ深夜バスのほうが満員みたいな感じで運転しているというような状況でございます。ですからある程度、こういっ

た時間軸というものを少し考慮しながら、目的とかニーズとか、それをとらえながら運行していただいて利用者を増やしていくという方向も必要ではないかというふうに考えおります。

**【委員長】** ありがとうございます。貴重なご体験に基づくご指摘だったと思います。委員及びオブザーバー代理のお話から、何かございましょうか。

**【旅客課長】** 委員のほうからお話がありました、いわゆる比較的小規模な都市という問題でありますけれども、私ども、例えば補助金の交付、いろいろなメニューの適用をするに当たって、必ずしも規模の大きな都市を優先しているということではないのですが、実態としてこういうことになっているというのは、おそらく幾つか要因があるような気がいたしております、1つはやはり地方財政あるいは各地域のバス会社の体力といったことを考えると、なかなか大きなところしか、こういった新しい金をかける話はできないといったようなことは、一般論としては多いような気がいたします。

それから、地方自治体のほうにしてみても、やはり問題の深刻さの認識といたしますか、そういう問題意識の持ちようが、やはり大都市のほうがより鮮明、鋭敏な問題意識を交通問題に対して持っているケースが多いのかなという気がいたしております、その状況認識それから財政的な官民の体力といった点から言って、どうもやはり大都市にこういうものが、比較的規模の大きなまちに補助等の対策がなされることが多いというのは、現実の姿ではないかなという気はしております、ただ一方で、ではその地方都市向けに何か、例えば補助率を上げるとか、国だけで補助できるようにすることができるかという、これはなかなか実は行政的には難しい問題でございまして、その辺をどう考えていくのかなというところは、我々としても悩ましいところでございます。

**【委員長】** ありがとうございます。委員のご指摘は、ニーズを的確にとらえて、それに基づいた効果的なネットワークを構築すべきではないかということだったのですけれども、これに関しては、おそらく中央政府の対応に加えて、やはり地方でどういう実情になっているのか、何が課題なのか、こうすればより需要が増加するのではないかというようなご体験あるいはご意見を、この場だけではなくして、事務局にお寄せいただければ、実態がより明確になるのではないだろうかというように思います。

まだいろいろご意見あろうかと思っておりますけれども、ひとあたり議題2、議題3について、ご議論をちょうだいしたいものですから、ここで議題2に移らせていただきたいと思います。資料2でございしますが、環境対策とモビリティ・マネジメントでございまして。地球温

暖化防止対策に絡めた問題は、実は大変厳しいというような状況がご指摘されております。それが、直接的に公共交通機関の利用増という状況に結びつくのかどうなのか、甚だ疑問の点は多々あるわけがございますけれども、資料2に関しまして、事務局からご説明ありました点についてのご質問、ご意見をちょうだいできればと思います。

環境問題は、実はこの場で議論するのは非常に大きな課題かなというように思うのですが、環境対策に資する上でバスをこう活用すべきではないかというようなご意見がありましたら、ぜひお聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

指名をしまことに申しわけございませんけれども、南委員、日ごろ取材をされておられて、何かお感じになっておられること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】　あまり的確なことが申し上げられるかどうかかわからないですが、やはり環境問題というのはほんとうに大変なテーマで、これから、便利さと、環境問題や安全などとのバランスをいかにとるかということは、もう日本だけではなく大変大きな、世界的な課題であるということです。私は子供向けのページなどにもかかわっているのですが、これからは、教育の中でこうしたことを丁寧に分かりやすく伝えて子供たちに理解していってもらわないといけないということを痛感します。どうしても人間は便利なほうに、便利ということは、例えば先ほどの、通勤が早いとかも含めてですが、そういういいほうにいいほうに動いていってしまう。それは消費者の気持ちとしてはやむを得ないところもあるのですね。それが極限に来てしまったのが、今の社会のいろいろな問題であるという認識に立たないといけないと思います。意識がある程度できた人に環境を守るためにはこうですよ、ああですよと試してみても、説得力がないということを常日ごろ、痛感しています。

現実には、大人も、環境を守る、たとえそれが費用がかかっても、また不便であっても守っていかなければならないということを、何らかの形で肝に銘じていかないといけないわけですが、どうしても消費者はより便利なことに流されてしまう。総論はわかっても各論では絶対だめなのです。先ほど来、コミュニティバスの議論を聞いていても、100円で済むものをやはり180円とか200幾ら出して同じところに行くバスに乗るのが、そもそも消費者の個人的な動機づけとしては絶対無理だと思います。それが規制という形でしかできないとしたら、規制をせざるを得ないと。ちょっと暴論のように聞こえるかもしれませんが、やはりそこはもう我慢できなくなった国民というか消費者を、ある程度ほんとうに必要性のあるほうに向けるためには、そういう方向になるのはやむを

得ないのではないかということ、常日ごろ感じています。

ですから、モビリティ・マネジメントも原則は一人一人のモビリティが社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することですが、問題は、利便性など個人の利益とバランスしながら、社会の利益がどこまで引っぱれるかということです。教育や啓発などのコミュニケーションにも期待はしつつ、やはり現実論と理想論との間で、あまり最初からできないようなことを言うてはいけないのではないかというふうに思います。夕張のような例もありますので、あまり理想的なことばかりを言わないで、現実論に立ってやっていかないといけないのではないかというふうに思います。

すいません。あまり明確なことが申し上げられません。

**【委員長】** とんでもありません。突然に指名して、大変失礼いたしました。おっしゃること、もっともだというふうに思います。やはり、目標、これは高く掲げることが必要だと思うのですけれども、実現できない目標であれば、逆にマイナスに働くという懸念もありますので、その中でどの部分が実現可能であるのか、どこは不可能に近いのかということに関しては検討していく必要があるのかなというふうに思います。

私の個人的な意見で申しわけないのですけれども、例の京都議定書の目標達成計画の中で、第一原則として、経済と環境の両立ということがうたわれておりますね。やはり我が国は、主要経済システムをとっておりますから、でき得る限り、市場メカニズムが活用でき得るような、どういうことを具備すれば市場メカニズムを活用した形で環境に資することができるのかということが、私は大きなフィロソフィーではないだろうかというふうに思います。

そうするために、では、バスに関してどうなのだといいところが問われるわけですが、おそらくここで即答するというのは非常に課題が大き過ぎますので、ぜひまた皆様方のお知恵をおかりしながら考えていきたいというふうに思います。

**【委員】** 環境問題というのは、非常に国も地方地自体も事業者も大きな関心を持っているのですけれども、現実には運輸部門で、特にバスということで見れば、おそらく大都市がほぼ大半を吐き出しているのではないかなというような気がするのですね。前回はたまたま出席できなかったのですけれども、大都市というのは、需要は非常に多いわけなので、ただその需要を創出することができないのがいわゆる走行環境の問題だと思うのですね。前回は、いろいろとお願いもしたのですけれども、やっぱり例えば今大きな話題になっている道路特会の関係もありますけれども、都市の踏切というのが、これが非常に大きな問

題になっていると思うので、そういう国としては大きな問題の解決に向けてやっていただくということで、大都市圏は走行環境、最近道路にしても規制にしてもいろいろな形で出てきておりますので、非常に効果が出てきているのではないかと。この数字を見ましても、輸送人員も横ばい、やや微増ということになっていきますので、これは走行環境の改善と同時に、事業者がこの規制緩和によってかなり対応力を持ってきたのだらうというふうに思います。ですから、一層この走行環境の改善が進めば、この対応力もますます効果を発揮するのではないかなというふうに思います。

先ほど、いろいろ出ていますけれども、ダイヤそのものが20年、30年も前の商品を買っているというふうな形で来ていますから、それが例えば大都市でいけばIC化が進んでくると、乗降人員がきちんと把握できるわけですから、いわゆる通常の産業でいうマーケティングができるわけですね。今まではどんぶりですべてやっていますから。そんなことも含めて、都市圏内ではそういうことができるのだらうというふうに思います。

それから、今回の燃料の高騰の問題で、各事業者、非常に努力をしていると思うのです。私ども、従来はエンジンカットというようなことをやってきたのですが、大体年間を通じてエンジンカット九十七、八%ぐらいまでいっているわけですね。ここで、燃料が上がったものから、エコドライブをやろうということでやっております、この上半期で乗合、路線バスで大体3%ぐらい効果が出ていますし、観光については9%ぐらい燃費が伸びているというふうなことで、こういった環境問題については、やっぱり事業者そのものも燃料が高騰するということが、こういう機会が非常に逆に多かったと思うのですけれども、非常に自覚が高まってきているのではないかなというふうに思うのですね。

そういう問題をさらに地方自治体等との話の中で、地方自治体も最近非常に環境問題について関心が高いものですから、そんなことでさらに公共交通の問題を真剣に考えてもらうというふうな行政づくりとか土台づくりというものができないのではないかなというふうに思います。

これは地道な努力をしない限りは、先ほど出ていましたけれども特効薬がないものから、こういう機会に我々事業者としても、体力を持ってやっていかなければいけないかなというふうに考えています。

それからたまたまこの間、私ごとなのですけれども、八ヶ岳に行って、以前は、リッター6.2キロぐらいだったのですが、この間は会社の中で盛んにそれを言っているものから、自分でも一生懸命エコドライブをやって、あらゆる項目について自分で実践して

きましたら、9.4キロなのですね。52%ぐらい燃費が伸びたというので、実際にやはりこれをみんな、この燃料が高くなった段階で自覚してやっていけば、必ず自分の車だけではなくて、営業車も効果が出てくるのではないかなと、そんな感じがいたします。

【委員長】 ありがとうございます。ぜひ、今のご体験を1人でも多くの方々に語っていただければというように思います。

京都議定書の問題に関しましては、2010年という数字が平均的なものとして出ているのですけれども、実は2008年から2012年、2008年というのはもう目前でございますので、何とか目標達成、運輸部門は15.1だったと思いますけれども、1%増まで抑えるという増加抑制目標なのですが、何とかそこに達成できるような形で地道に1人1人の対応をお願いしなければならないのかなと、こんな感じでございます。

それからもう1点、きょうの議題の中で3といたしまして「経営効率化と公営企業関係」の問題がございます。ただ、利用者にしてみれば、公営であろうが民営であろうが全く関係ない話なのですけれども、ただし、現実には2つの経営形態があって、また効率も同じではない。ここが大きな課題ではなかろうかなというように思います。この問題に関しまして、ご質問、ご意見があればお聞かせいただきたいと存じます。

【委員】 アメリカとかヨーロッパの流れとは完全に逆行している、官から民へという流れなのですが、実は兵庫県は全国で一番たくさんの公営バスがあります。1県の中に5つの公営バスがある。尼崎、伊丹、神戸、明石、姫路と。何十年間バス事業をやって民営事業者が非常に苦しい思いをしてきた中で、今度は1つのビジネスチャンスというふうにとらまえております。これは余談としまして。

それで今回、特に意見として言わせていただきたいのが、成功事例として神戸市さんがあります。なぜ成功したかというのが2つ理由がありまして、2年間という短期間でやりきった。なおかつ周辺部の悪い路線は民間へ移譲したと。全部を管理の受委託の方向性で見えておりません。悪い路線をまず外して、残った分の2分の1を管理の受委託、それも2年間でやり切ったと。これが1点。

もう1点は、2年間で余剰人員が600人出ました。これを首長の大英断で本庁ですべて引き取ったと。この2つが成功の一番大きな理由だと思っております。

片や地方都市の、我々の沿線で明石、姫路のほうが非常に遅れておるのですが、これは38ページにありますように、総務省がガイドラインを出しておりますので、逆にこのガイドラインに乗っかってやれば、事業を継続できると、変な錯覚をしておるわけです。政

令都市でもやれない、人口超過密地帯でやれない経営が地方都市でやれるべくもありませんので、意見として私は、政令都市の管理の受委託、これは今言いましたように、一部路線を民間へ外して、その後に2分の1を管理の受委託をする。神戸市は、今年、18年度黒字、地下鉄は赤字ですけれども、バス事業は黒字化のめどが立っております。地方都市のほうは、管理の受委託とかそういう手法をとっても到底無理です。人件費の差を見ていただいたらおわかりのとおりで、やれるはずもありません。したがって、総務省のほうに対して、国交省のほうも地方都市は絶対無理だねという話をぜひ訴えたいのと、あわせて50%という枠、これは名義貸しの問題もあるのは重々承知しておりますが、受け皿がはっきりしっかりしておれば、私はこれは70でも75でも特に問題はないと思っておりますので、東京、京都、大阪、名古屋を含めて、2分の1のたががはめられている限り、大きな公営バス、大都市の公営バスの再生は、私はないと思います。

【委員長】 ありがとうございます。神戸市に関しましては、私ども、知る機会がほとんどなかったのですけれども、今のご指摘に基づいて、もし状況が把握可能であれば、把握していただいて、議論の材料にさせていただければと思います。大変貴重なご意見をちょうだいいたしました。

【委員】 私も、幾つか公営交通がある都市に伺っているいろいろな話を聞いているのですが、1つ言えることは、公営交通を持っている都市に限って、その市としてのきちんとした交通政策を議論されていないという現実がかなり明確に出てまいります。おそらく、市としては交通局がうちにはあるのだから、交通のことは交通局が考えればいいというふうな意識でいるのではないかと。

一方で、交通局のほうは単なる一事業者であって、日々の事業に追われていて、とてもそんな交通政策を考える余裕も、それから権限もないわけですね。その辺のギャップがあるにもかかわらず、そういう意識の差があって、結局その市としては、公共交通をどうしていくのだという議論がほとんどなされていないままで、今の状況になってくると、公営交通が赤字だからどうしようというところにだけ議論が集中しているような気がします。

大都市の場合は、それこそ委員のお話のように、受け皿もしっかりしているところがかなりありますから、仮に移管をした、あるいは管理の受委託を拡大したとしても、おそらくそれでやっていけるのだらうと思うのですが、地方の場合は、受け皿のほうもかなり脆弱な場合も現実にはあるわけで、そういったことを考えたときに、いずれにしても何らかの形で公がかかわらざるを得ない状況が出てくるのだらうと思います。ということは、単に

公から民へという流れとはいっても、ほかの事業と公共交通の事業というのは若干その点で違うのではないのかなというふうな気もしております。

そう考えたときに、やはりそれぞれの、これはもちろん公営交通を抱えている抱えていないにかかわらずやらなくてはいけないことではあるのですが、特に公営交通を抱えている都市が、やはり市内の交通体系というものをきちんと議論をして、その中で公営交通がほんとうに、そういう市の交通体系上、あるいはネットワーク上必要なか必要でないのかという議論をしなければいけないだろうというふうに思います。

今は、どちらかというと、公営交通は非常にコストが高いと。民間に比べてコストが高いという、そこの部分に注目をして、そこだけの議論をしているような気がしますので、その辺、今後公営交通のあり方を考えるときに、きちんと押さえておかなければいけないところなのだろうなというふうに思っております。

**【委員】** 今、委員ほうからお話がありましたけれども、私どもの体験上、いわゆる埼玉県と東京都がエリアなのですけれども、東京のほうはご承知のとおり、東京都の交通局がありますし、埼玉県はそういう公営の企業は全くないということなのですね。東京の事業者がいつも頭を抱えて話をするのは、東京都というのは、交通問題を持っていても相談をする場所がないと。交通局は事業所ですから、そこに持っていても、東京都全体の交通政策とかそういうふうな課題について全く話にならない。だから、東京はとにかく相談する場所がないというのが東京の実態です。

埼玉県の場合は、そういう交通政策課というのがあって、そこで全件を見ていくということがございますから、いろいろ地域による相談等も乗っていただけるし、また議論もできるというふうなことなので、今、委員のおっしゃるように、公営交通を持っているところは、まさに交通政策がないといえますか、地域全体あるいは市全体の交通をどうするかというふうなことがないのではないかなと。今の時代になってくると、むしろそういった公共交通、公営ということではなくて、そこを事業地とする形で、全体でやっぱり考えていかなければいけないかなという気がいたしますね。東京都と埼玉を比較すると、そんな印象を受けます。

**【委員長】** ありがとうございます。運輸行政、交通行政を担っております国土交通省に、大きな課題が課せられたのかなと、こんな思いがいたします。

**【オブザーバー代理】** この経営の関係では、以前から燃料費の高騰の問題があったかと思っております。この37ページを見ますと、京阪神地区ですとキロ単価経費の7.6



%が燃料費、京浜地区ですと大体5.9%ぐらいが燃料費ということなのですが、三郷で新規事業をやったところが、人件費が非常に安く抑えていますし、また小さなバスが多いですから、この燃料費はおそらく10数%に抑えているようでございまして、燃料費の高騰による負担が大きい。

しかしながら公共事業ですから、ガソリンが上がったからといってむやみに上げられない。確かに上限運賃制で幅があるといっても、そう簡単に上げたり下げたりということはいえないと思うのです。この揮発油税の中に、公共交通に占める割合がどのぐらいかわかりませんが、例えば、公共交通の安定的な経営のために、燃料が下がっているときはいいのでしょうけれども、上がった場合に揮発油税の部分で何か、年度でトータルした部分でバックするとか、そういうことをお考えになることができれば、経営の安定化と申しますか、非常に助かるのではないかと。私どものほうでも、3社小さな会社があるのですが、ほんとうに悲鳴を上げているような状況でございまして、その辺を税制の中というか、公共交通を特別視、バスなんかはやっぱり特別視をするためにこういう会議を開いていると思っていますので、そういう考え方があってもいいのではないかなと思っております。

**【委員長】** ありがとうございます。ただいまのご意見も行政のほうで受けとめていただければと思います。

まだ、ご意見あるかと思っておりますけれども、その他といたしまして、三郷市さんのほうに「三郷市のバス交通施策の概要について」という資料と、前回口頭でご説明があったものを、簡単な資料で結構ですからということでお願いしたのが、「新三郷駅の駅前広場における調整の実例」、これも資料を用意していただきました。これをご説明いただくのですが、残された時間がわずかになってきたものですから、できる限り手短かにお願いできればありがたいと思います。よろしくご説明申し上げます。

**【オブザーバー代理】** それでは1枚めくっていただきたいと思っております。三郷市のバスのスタート地点というのは、いわゆるコミュニティバスへの疑問というところからスタートをしております。自治体が一般会計でバスをやるべきなのかという、それがスタートの1つでございまして。ほとんどの公共事業が民営化する中で、何でバスだけ逆行しなければいけないのかという部分です。

それと、自治体のバスというのは、予算や首長の意向に左右されますので、ほんとうは不安定なのではないかと。やっぱり、お客様が多ければいっぱい走らせる、少なければや

めるという、これがいいのではないか。

自治体が運行する必要があるのか。実は自治体は住民や議会の意向を素通しで事業者に渡しておいて、事業者の心を動かす提案ができていないので、やむなく自分でやらざるを得なくなったのではないかという部分でございます。

それと、いわゆる公共施設を循環するだけのバスが必要かと。1日のうちに公共施設を2つも3つも回る方はまずいないだろうというふうに思っております。

それから9時5時のバスで市民は満足するのか。1時間に1本の交通で交通を改善したと胸を張って言えるのか。

それと運賃100円というのはほんとうに妥当なのか。

この7つの疑問を整理しまして、まずは、もしかしたら違うのではないかということで調査をいたしました。調査の結果はここに書いてあるとおりでございます、市民が求めるもの、バスの品質だと思えるのですけれども、速達性と定時性、運行時間を幅広く11時過ぎまで走ってくれということです。あと運行本数が多いこと。自宅にバス停があること。今現在では、希望の1番がこのバス停が近くにあるということです。それと運賃は150円ぐらいでいいと。バスで移動する範囲というのは、自宅から指向する駅、これがほとんどです。フィーダー交通としての利用。まま生活するコミュニティ内、または隣のコミュニティまで動くということでございます。

これらのことから、三郷市では再編成の考え方をこの5つに整理しました。自治体運行のバスを、一、二路線やただけでは市民の交通行動やニーズに対応したバスはできない。公共施設を循環するバスはやらないほうがいい。民間のバスは、朝夕だけでいいと国が言ってくればそのほうがいいというのが本音のようでございます。民間が遠慮したい時間帯だけ走らせるバスをやっても、結果はよくないだろうと。

とはいっても、路線バスネットワークが組めないときには、そういった形で自治体も何らかの手を下さなければならないだろうと。これがバス再編成の考え方でございます。

次に、三郷市が目指したバスがどういうものがといいますと、まず1つ目は、こんなバス路線があれば、公共施設循環バスが必要という声が出なかったであろうバス路線。路線バスのネットワークが充実しているところでは、コミュニティバスをやってくれという声は出ていないわけですね。そういったものを何とかつけれないかという、ちょっと高い志を持ってやろうということです。

そういった身の丈に合ったバス計画ということで、武蔵野市のまねは絶対に三郷市はで

きません。財政的に。そういうことで、身の丈に合ったバス計画。

それと、バスは一定の地域における相互扶助精神により運営される路線バスを目指そうと。みんなが必要だと言っているのだから、やったら乗ってくださいと。それが約束でしょというような考え方でございます。

そういうバスをやれば、地域に愛されるバスになるでしょうし、地域に貢献できるバスになるだろうと。地域が便利と感じ、利用され、採算性の高いバスに育て上げることができるのではないかと。地球温暖化のことを考えますと、自治体全体がバスを成長産業にするためにどうするかということの本気で考えないとまずいのかなというような思いはあります。

バスネットワークを何とかキャッチコピーを使ってPRしなきゃなりませんので、「バスを便利に まちを元気に」と「つながる 広がる 生活空間」「地域コミュニティバス 三郷市から発信」というこの3つ。この3つ目はどうでもいいのですけれども、上2つはほんとうに強い思いを持ってキャッチコピーを考えました。

地域コミュニティバスというのはどういうものかといいますと、市民の交通行動の実態です。ニーズよりも交通行動の実態です。実態を見ますと、地域によって三郷の——これは平成12年にやった調査なのですけれども——5つの駅に指向先がほぼ一定している。そこに注目しまして、そのコミュニティ内をきめ細かく回り、高頻度に短いルートで最寄りの鉄道駅にアクセスするバス。これを基本にやっというところということでございます。

一例としましては、ここにトランジットモールのと書いてあるのですが、実はこの路線のもう1本川沿いに県道がありまして、ここに大手バス会社がバスをやっていたのですが、そこは歩道もない道路で車がビュンビュン通るところなのです。人は歩いていません。それから自転車も通っていません。ところが1本内側の狭い道は、人が歩いていますし、自転車も通っているのです。バス停までは皆さん歩いていくわけですから、そういうところをバス路線にしたほうがいいのではないかとということで、そんなことを考えております。

それと、極力幹線道路は路線にしないと。横断はするけれど路線にはしない。渋滞に巻き込まれないようにしようというような考え方でやっています。

それで再編成をしました。このときには、既設路線の3路線の改善も行いまして、全部で6つの路線をつくりました。その結果として、公共施設には0分から3分ぐらいでほとんど行けると。2カ所だけ5分ぐらいかかるところになってしまいました。

どういふうに三郷のバスを考えているかといいますと、市が市民の要望、要望というのはどっちかという公共交通の行動の実態のほうが良いと思うのですけれども、それを受けまして集約をする。集約をして路線計画とか運行本数を出しまして、バス会社さんのほうに提案する。バス会社さんは独自の調査も含めまして、多少修正をしながらバスを運行してお客様に乗ってもらうというような考え方でございます。

これは、市の財政負担ですけれども、この平成13年から15年にかけて、暦年で3年、補助期間で2年間なのですけれどもやりまして、調査費で市が負担したのが1,300万。走行環境、バス停留所、これはカーブミラーをつくったり交通安全設備、こんなので1,300万。インフォメーション経費ということで、バスガイドブック等をお配りしたのが500万。それとTDM実証実験の運行費補助が5,500万。国のほうからは6,000万ちょっとの補助がバス会社さんのほうに行っております。

その結果、どういふ結果があるかという、「よくなったと思われる施策」の1位になりました。それから、バスの、マイカーでの減少とかも少なくなっておりますし、市街の外出頻度も出ているということでございます。

次に、今ESTモデル事業に認定されておまして、その概要をご説明します。TX三郷中央駅とピアラシティという大きなショッピングセンターができましたので、ここにアクセスできるように、今までの交通結節点に比べてアクセスできるように考えたものでございます。その対応後は24路線、48系統ということで、当初はバスを市が始める前、870便ぐらい平日の運行でしたけれども、今は2,000便ぐらいの運行がございまして。

次のページが、バスがカバーしているエリアです。黄色いのがバス停から300メートル、それから薄くなっていますが水色のところがサイクルアンドバスライドから300メートルのところでございます。大きな丸は駅勢圏ということでございます。この赤い線は、商店街です。大体カバーしております。

それからバス共通ICカードの調査も行っておりまして、昨年、今年と活プロでやっております。昨日ちょうど委員会が行われたところでございます。こちらのほうは、まずはバスのICカードなのですけれども、商店街等が目的地でございますので、そこを巻き込んだ形で実施できないかということで考えております。

それから公共交通の相互情報システムというものも進めておまして、国庫補助の決定を受けまして、きょうの午後、現説をやる予定でございます。三郷中央駅でバス、鉄道の情報、それから自転車駐車場等の情報をお知らせするというところでございます。

次のページは、飛ばしてください。13ページで「平成18年度ESTモデル事業とCO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」ということをございます。ESTモデル事業は、全部で労働事業と公共交通の関係で28項目ほど八潮市とともに一緒にやっております。今年の活プロの中では、バス路線の再編成と、武蔵野操車場に大きなショッピングセンターができますので、新たなバス路線の検討ということが1つございます。

それと、バス共通ICカード、これ、委員会、中村先生に委員長になっていただきまして行っておりまして、委員会1回とワーキングが2回ほど終わっているところでございまして、小さなバス会社4社で地域密着型のバスICカードができないかということで検討しているところでございます。

それと、こういったESTのモデル事業のフォローアップ調査としまして、NEDOの100%補助で調査事業を行っております。この1、2、3につきましては、昨年度は関東運輸局さん直轄事業で行ったものの継続事業でございます。4番、5番につきましては新しい事業でございます。5番は特に、昨年度の調査の中で、比較的長い通勤時間の方は、公共交通を使っていますけれども、三郷市内、八潮市内とか隣の吉川市とか葛飾区、短い距離は車を使うという傾向がありますので、そちらのほうの事業所の方に、その実態と考え方といったものを調査していこうというところでございます。

それとあと、道路のほうでもOD調査をかけようということで、内内交通と内外交通と通過交通の実態を把握しまして、渋滞箇所を、どのような道路を新たにつくれば解決できるかといったことを調査をしていきたいというふうに考えております。

それと、CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムの中では、モビリティ・マネジメントと公共交通利用キャンペーンとエコドライブキャンペーンを行う予定でございます。こちらのほうは、関東地方整備局の北首都国道整備事務所の直轄事業ということで、我々が提案して事業をやるということで、1,300万の予算ということだったのですけれども、もうちょっとかかっていくのかなと思っております。

モビリティ・マネジメントにつきましては、ピアラシティというところ、イトーヨーカドーとかスーパービバホームがあるのでございますけれども、ここの事業所とその南側に大きな西友の倉庫ができましたので、そこを中心にその周りの沿道サービスエリアの事業所を対象に、従業員の通勤交通マネジメントという観点からモビリティ・マネジメントを実施する予定でございます。

公共交通利用促進キャンペーンにつきましては、バスマスクであるとかリーフレット、

またバスガイドブックの携帯版をつくってやっていこうということでございます。

エコドライブキャンペーンにつきましては、事業者に対しての、特にトラック事業者に対してのエコドライブキャンペーンと、市民に対してのエコドライブキャンペーン。先週の土日、ちょっと住民対象に産業フェスタというところでやったのですけれども、エコドライブはどうすればエコドライブになるのか知っているけれども、実際にはやっていないというのがほとんどですね。10項目ありまして、7つ8つは大体皆さん知っていますけれども、やっているのは2つか3つ。これが世の中の実態なのかなと思っております。今後もモビリティ・マネジメントには追加していきまして、来年度は市民対象、これもバスの利用が意外に伸びない地域を対象にしてやろうと。3年目、再来年には学校を対象としたモビリティ・マネジメントを考えているところでございます。

この図面のほうで、駅前広場のほうを説明したいと思います。4枚目のほうをごらんになっていただきたいと思います。こちらが三郷中央駅の駅前広場になっておりまして、この右側、バス乗降場と書いてあるところ、こちらのほうはバスしか入らないという場所でございます。左側がタクシーと一般車の利用する場所ということで、完全に出入り口を分けておりますので、以前お話があった、バスと乗用車が錯綜するという形になっております。こちらのほうは、交通規制はしていませんけれども、大体守られております。雨の強い日はちょっと守られない日があるのですけれども、大体守られております。

次のページに行きますと、シェルターがあるのですけれども、シェルターのほうも人の移動する歩行者用の通路とバス待ちの方のシェルターは全く別個につくってございまして、バスはこのシェルターの下に入るということで、傘なしで降りられるというような形になっております。

次は、絵は色づけした、こんなような感じですよというものでございます。

一番最初のページに戻っていただきたいと思います。こちらが今、新三郷駅で駅前広場の改良が予定されているところでございます。ここの前面の道路は今はなくて、アクセス道路から直接駅前広場なのですけれども、この前面道路ができることによりまして、この左側のところに一般車と書いてある小さなスペースと、この右側のほうに一般車が3台ある小さなスペースができます。ここに一般車は寄りついてもらおうということでございます。これは、駅前広場が大変混雑いたしましたので、以前キスアンドライドの抑制の交通規制をお願いしたのですけれども、警察からは近くに駐車場をつくらないとだめだということで、駐車場をつくってやろうということでこのような形になった次第でございます。

次のページですけれども、これは完成形の形です。3枚目が、これを工事する間、一般車をどうするかというのが非常に大きな問題で、駅前広場を使えませんので、道路の今の進入路の近くに、ここに一般車の乗降場をつくろうと。ここでくせをつけてもらおうと。これがくせがつけば、今度はより駅に近いところが一般車の乗降場になるので、実現できるのではないかと。駅前広場の進入は規制はいたしません、三郷ルールをつくっていきたいと。

きょう、別途でお渡ししたこちらのほうがそのイメージなのですが、茶色のほうが、三郷団地の北部から入った方が、この道路を經由して左側のバス乗り場、一般車の乗降場で降ろして、駅前通り線を通して茶色のルートで戻ってもらおうと。このさつき平とか三郷団地の南の方は、駅前通り線から進入路から入っていただいて、右折してここで降ろして、次の道路で帰ってもらおうというような考え方でございます。その上のピンクと青ですけれども、現在このピンクのところ是三郷駅の東口の駅前広場でございます。この青く塗ったところはまだ土地を買っていないのですが、清算事業本部が持っているもので、ここを購入しまして、この青の部分をバスの寄りつき所、バスターミナル、ピンクのほうを一般車とタクシーにしようということで、都市計画課と今相談しているところでございます。

下のほう、一番最後のほうなのですが、これはピアラシティというショッピングセンターにバスターミナルをつくったものでございます。その下のところが、これが大きくしたところございまして、事業者が土地を提供して、路盤は整備したと。アスファルトまできちんとやったということでございます。そこにバス事業者さんにバスを入れていただいて、屋根とベンチはバス事業者さんがやったということでございます。

こういったものは、案外珍しいのかなと思っております。今、イトーヨーカドーさんとトステム、スーパービバホームさんからは、この中をぐるっと回ってバスターミナルに行ってくれないかと。そういうお客さんの声があるということで、ここを經由地として通るバスはちょっと無理なのですけれども、ここが起点、終点になるものであれば、この中を、駐車場を回することは可能だろうということで、今後検討することになっております。

**【委員長】** どうもありがとうございました。大変意欲的な取り組みをなさっているなというように拝聴いたしました。今のご説明に関しまして、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。大変貴重な資料を短時間でご説明いただきたいという無理なお願いをしてみました。また、私ども、この資料を拝見させていただきまして、事後的にも疑問点が

出てまいりましたらお尋ねさせていただければというふうに思います。

きょうも大変大きな課題につきまして、さまざまな考え方あるいは貴重なご意見をちょうだいいたしました。いずれの事柄につきましても、ただちにこの場で結論が出るというものではございません。事務局におかれましては、きょうのご議論を集約していただきまして、また次の議論に備えていただければというふうに思います。

本日も長時間にわたりまして、大変ご熱心にご議論いただきました。また、極めて貴重なご意見もちょうだいいたしました。次回は、地域別の検討の最終回といたしまして、過疎地におけるバス活性化策を検討させていただければと思います。過疎地におきましては、補助金によってのみ維持が可能であるという分野でございますので、補助金のあり方、効率的な使い方、あるいは公平なのかということが主な検討課題になろうかと思っております。次回も、ぜひ積極的なご審議をちょうだいできればというふうに思います。

最後に、事務局から連絡事項があれば、お伝え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、来年の1月を予定しております。具体的な日取りにつきましては、また事務的に調整させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

**【委員長】** それでは次回につきましては、また個別に委員の皆様方にお諮りさせていただくということでございますので、多分次にお目にかかるのは年明けになろうかと思っております。

本日はお忙しいところを長時間にわたり、熱心にご議論をちょうだいしましたことを改めて御礼申し上げます。本日の審議は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —