

バス輸送活性化への 展開と期待

太田勝敏* 杉田房子**

洞 駿*** 松木輝雄**** 杉山雅洋*****

わが国における都市内のバス輸送は、一時期、利用客の減少を辿りつつあったが、最近では、再び増加の傾向が見られる。道路交通の円滑化をはかるため、公共交通の見直しがなされる中、道路空間の有効利用・高齢化社会への適応等、バス輸送の果す役割は大きく、その創意工夫によっては今後さらなる利用が期待できる。

今回は特集企画の一環として、バス輸送活性化へ向けての展開の方向性について論じる。

バス輸送をめぐる近年の動向、活性化への具体的対策、将来性等について、さまざまな視点より検討を加え、今後のバス輸送のあり方を探る。

Revitalization of Bus Transportation System

Katsutoshi OHTA* Fusako SUGITA**

Hayao HORA*** Teruo MATSUKI**** Masahiro SUGIYAMA*****

At one time, suburban buses in Japan lost some of their appeal to commuters but, recently, a resurgence has been visible.

With a public transport reformation to facilitate a smooth flowing traffic system, bus transportation can be expected to enjoy greater popularity and play a major role in the more efficient use of the roads to cope with an aging society. The directions in the development towards a revitalized bus transportation system are discussed here as part of special supplement.

We studied recent trends, specific policies and the ramifications for the future from various aspects in search of the ideal bus transportation system for the future.

バス輸送人員は増えてきている

杉山(司会) 今日「バス」をめぐる、行政サイド、事業者サイド、利用者サイド、そして研究者サイドからお集まりいただきました。

まず最初に、バス輸送の現状をさぐってみたいと思います。バス事業は、昭和30年代が最も勢いよく、40年代初頭は順調に推移したものの、40年代の半ばから下降線をたどり、とりわけ乗合バスにおいてその傾向が著しい、と言われていました。この状

* 東京大学工学部教授
Professor, Faculty of Engineering,
University of Tokyo

** 旅行作家

Travel Writer

*** 運輸省自動車交通局企画課長
Director, Planning Division,
Road Transport Bureau,
Ministry of Transport

**** 京王帝都電鉄(株)自動車事業部部長
General Manager, Bus Division,
Keio Teito Electric Railway Co., LTD.

***** 早稲田大学商学部教授
Professor, School of Commerce,
Waseda University
実施日 1992年7月9日

況がどこまで続くのかが懸念されていましたが、その後、60年代になって変化が現われ、平成3年度から特に都市圏で走行環境の改善、総合案内システム・運行情報システムの導入により輸送人員が上向してきた、と聞いています。これらの状況変化について行政サイドでの分析をお聞かせいただければと思います。

洞 これまで一般乗合バスの輸送人員は、昭和43年をピークにその後年々減少傾向を辿ってきたのですが、平成3年度は、これが実に23年ぶりにプラスに転じています。その内訳は、都市部の客が全国的に増えてきており、引き続き減少する過疎化のマイナスを補って余りが出ているということです。画期的なことですが、その要因について景気の低迷とか雨が多かったとかいう説もありますが（笑）、じっくり分析する必要があるのではないかと考えています。

私は積極面の要因としては二つあるのではないかと思います。一つは走行環境の改善に伴うバスの信頼性の回復。これには、東京都において警視庁やバス協会がこの4月から実施されている「バスレーンキープ作戦」に見られるような専用レーン等への進入車両の排除や、昨年度の違法駐車等への取締り、指導などが非常に効果を上げています。加えて、私どもとしましても、この3月に地方のバス協会、運輸局に「バス活性化委員会」を各県ごとに作るよう指示を出しました。これは、警察当局、道路管理者、地方自治体など、いろいろな関係者が一体となって、単にバスの走行環境の改善だけでなく、都市の交通混雑策などについて、広い範囲で問題点を洗い出し、その対策を考えて実現していく、そういう趣旨でこれから徐々に動き出していくところです。

もう一つはバスサービスの改善が進んだことでしょう。冷房車両や低床車両等の普及、バスの接近表示システムやバスの案内施設の整備とか、以前に比べてずいぶんよくなった。私どもも「バス活性化補助金」として、5.4億円ほどの予算で側面的支持を行っています。そのような努力をした路線は2倍、3倍にも客数が増えているという事例も見うけられます。

杉山 このあたりのことに関しては、実務の立場からみて、松木さん、いかがでしょうか。実際に利用者が増えている手ごたえがおありですか。バス事業者としての創意工夫もいろいろなされていると思いますが。

松木 最初にお話がありました、40年代から輸送人

員が減ってきたというのは、やはり走れなくなった、定時性を保てなくなったことがいちばんの要因だと思います。当社では40年代前半に、新宿から八王子、下高井戸から新橋とか、かなり長距離路線が走っていたのですが、自動車、特にマイカーが非常に増えてきて、表定速度ではとても走れなくなった。

1時間で行けたものが、1時間半かかる。となると、1台で5回走れたものが4回になり3回になり、採算が合わなくなって、やめてしまったという例もあります。なんといっても定時性が無くなって、利用者を遠ざけてしまいました。

ところが、去年から、十何年ぶりに輸送人員が伸びてきた。当社でも分析したのですが、大体3つくらい理由があると思われる。

一つは、さきほどのお話にありました、警視庁にもご協力いただいたバスレーンキープ作戦。違法駐車車の排除を徹底してやっていただきました。2車線の狭いところに1台違法駐車があると、1車線になってしまって、渋滞が起こる。当社でいいますと、違法駐車規制のお蔭で、走行キロが5%増え、速くなっています。100回のところは105回走れるわけです。定時性もよくなってそれが結果としてあらわれたのではないのでしょうか。

二つめは、不景気の関係で、流通関係の輸送トラックの台数が減ってきたのではないかと。

三つめは、やはりサービスの改善だと思います。当社でも88年から10億円くらいかけて、全営業所に「京王バス運行管理システム」というのを導入しました。これはコンピュータと無線を使って、バスの現在位置を把握し、極力等間隔運行を保とうとするものです。それから、バス接近表示機で、3つ前の停留所から表示が出ますので、お客さんにとっていつバスが来るのかの目安になります。あとは、ターミナル駅を降りたらすぐ分かるようなところに、鉄道と同じような発車時刻表示を設置してみました。まだ聖蹟桜ヶ丘とめじろ台の2駅にしかないのですが、この発車時刻表もいつバス停に行ったらよいかの目安になると思います。それと、バス自体の改良ですね。冷房車はもちろんですけど、子供やお年寄りにも安全な低床式、二人一度に降りられる少し広い四つ折り扉など、ハード面、ソフト面で改良した結果だと思います。

杉山 実に様々な面から改善が図られていることがわかりました。やはりバス事業の最も基本的なことは、お客さんがどのように乗ってくれているか、と

ということがポイントだと思います。そこで利用者を代表して、杉田さん、いかがでしょうか。

杉田 私は、本来マイカー族だったのですが、一時期余りにも車が増え過ぎてしまって、車に乗っている仕事にならない、という状態になりました。目的地までの時間は読めないし、いらいらするし、おまけにパーキングは高い。そんなこんなでバスに切り換えました。

最初のうちは、時間が読めないという点では車とたいして変わりはありませんでしたが、最近はずいぶんきちんと走ってくれます。ですから、家を何時ごろ出て、何時ごろのバスに乗れば必ず何時の電車に乗れる、と時間が予測できるようになりました。この定時性に信頼がおけるというのが、なによりもバス利用者にとってありがたいですね。

それから深夜バスの運行が盛んになって、夜遅くまで動いてくれるのもうれしいです。終バスが10時半頃という時代にはタクシーに延々並んで1時間も2時間も待って帰ってくる、なんていう状態でしたから。さきほどからのお話にも出てまいりました接近表示機などのサービスもたいへん役に立っています。

全体的にみて、バスが利用者の利用し易い方向に近づいてきている感じがします。輸送人員が増えたというのも、納得がいきますね。

杉山 利用者サイドとしても、いい感触を持っている、という感じですね。

バスの走行環境の整備が第一のポイントに

杉山 さて、それぞれの立場からバス輸送を取り巻く現状についてお話いただいて、総じて共通していることは、バスの走行環境の整備が大きなポイントになっている、ということのようです。それが行われたうえで初めてサービスなどの話につながり得るわけですから、今後、この走行環境の整備をうまく図っていけば、バスの輸送人員の増加は継続的に伸びていくことも可能かもしれません。

そこで、バスをめぐる現状と、これからのバス輸送について研究を進められて、本号の特集の基ともなりましたプロジェクトの成果について、プロジェクトリーダーをつとめられました太田さんから、ご紹介いただきたいと思います。

太田 今回の2年間にわたる調査は、もともとが道路交通の円滑化といった話のなかから出てきたものです。公共交通について見直し、その利用促進をす

ることが円滑化のひとつの対策になるのでは、ということで、警察庁、運輸省、建設省の三者が一緒になってバス問題に取り組みました。こういうプロジェクトは初めてだったようです。

最初に、内外のバスサービス改善の具体的な事例を体系的に整理し、紹介しました。それから、バス改善の具体的な検討を行い、「バス診断マニュアル」を作成しました。バス交通改善の方策は、都市レベルと路線レベルの2段階に分けて考えられると思いますが、主に路線レベルの問題を重点的に議論しました。

杉山 道路網やバス路線が決まっているなかで、ある路線を改善するにはどんな方法があるか、という捉え方ですね。

太田 ええ、そうです。都市レベルでの見直しとなりますと、例えばバスのネットワークの見直しやバスターミナルの配置とかになるわけですね。今までみなさんのお話に出ていた様々な改善策も、路線レベルの見直しということになります。

今、杉山さんが、ポイントはきちんとしたバスの走行環境を整備することだ、と言われましたが、このプロジェクトでもその点を第一の課題として採り上げました。最終的に提案したことは、やはりバスの定時性を図るためにも、バス優先化方策を体系的に導入していくことが必要なのではないか、ということです。

いろいろと改善がなされて、かなりバスの定時性に信頼がおけるようになってきたようですが、大都市圏ではまだしも、多くの地方都市や、改善が困難なところでは、10年以上も前にやられたバスレーンを、きちんとモニターせずに、未だにそのままにしていたりします。10年経てば、交通状況も都市状況も変化しているはずですが、それが、やったらやりっぱなしというか……。

杉田 私の利用している路線の中には、ちょっと込み入った街のなかになりますと、バスがすれ違えなかったり、不法駐車のためタイミングが悪ければ立ち往生しそうな、ヒヤヒヤするところがあります。ああいうところは交通量調査をきちんとして、見直してほしいですね。

太田 それに、取締りがマンネリ化しているところもあるようなのです。

杉山 東京都の「バスレーンキープ作戦」は具体的にどのようなことをされているのですか。

洞 今年の4月20日からスタートしましたが、都内

の重点地域、重点路線を指定してバス専用レーン内の取締り、指導を行うもので、当初は毎日、その後は毎月曜日を重点実施日として行っています。警視庁が中心ですが、バス会社の職員の人も街頭に出て、指導に当たってもらっています。

太田 そういう地道な努力が必要なのですが、ドライバーの意識のなかでは、多くの路上では「バス優先レーン」というものがほとんど有名無実化してしまっていて、精神規定的な言葉になっているようです。中途半端な形はもうやめにして、はっきりと「バス専用レーン」でやったらどうでしょうか。

それから今の専用レーンは、完全に1日中やっているのは少ないのです。ごく短距離区間にあるだけで。ですから、バスの運行台数の多いところでは全日の専用化というのが出てきてもいいのではないかと。

あいているときに自家用車を入れてあげます、そういう逆の発想があってもいいんじゃないでしょうか。
松木 それはバスにとっては非常に嬉しい環境なのですが(笑)、やはりバスがごんごん、ひっきりなしに来る状況でないと、なかなか許してもらえないと思います。

太田 そうですね。実践できる場所は限られてくるでしょう。

加えて、専用レーンであることを一般の車にきちんと知らせるような物理的な工夫が必要ではないかと思っています。単に標識を立てるだけじゃなくて、路面の色を変える、分離帯を数センチ高くする、とか。実際に路面を2、3センチあげて、レーンがちがうことを知らせる工夫をしている国はあるようです。それから法律面からのバックアップですね。我々が調査したロンドンやパリの例でも、レッドルートという、駐停車禁止でバスレーンになっているゾーンがあって、それをきちんと法律で定めています。

杉田 それはいいかもしれませんが、物理的にはっきりさせるというのは。ドライバーという種族は、ちょっといけるなと思ったら、すぐレーンなんか無視してしまう人もいないわけではありませんものね(笑)。

洞 バスレーンの路面の色を変える試みは、日本でも一部実施されています。今後さらに進むのではないのでしょうか。

太田 あと、海外の事例で興味深く思い、日本でも可能性があるのではないかと考えて、ある都市で具体的に検討した事例があるのです。これはバスレーンを一般の道路交通とうまくバランスをとりながら



太田勝敏氏

入れていく方法で、専用レーンを選択的に断続的に設けていくもので、長い区間にわたり一般車を完全に排除していくような考え方は別の視点ですね。「セットバック方式」というのですが、交差点の少し手前でバスレーンを切りまして、交差点付近では一般車が入ってもいいようにする。通常の渋滞は交差点部がいちばん問題で、バスレーンを設置することで一般車の渋滞がそこをネックに始まるとなると、全体的にはかえってマイナスになって、バスレーンを守ってくれないということになります。それなら、交差点部ではむしろそれを緩めることで交差点の容量を保って、最大に使うというやりかたです。

杉山 それはどの国で実施されているのですか。

太田 もともとイギリスなどで試みられている方法です。バス利用者と一般車のメリットとデメリットをトータルして全体ではプラスになる、という計算も、ある交通条件のもとでは十分成立することを確認しています。

松木 確かに交差点はネックですね。

洞 その方法が導入できる地点もありそうな気もしますが。「バス活性化委員会」でも検討してみたいですね。

杉田 いちばん困るのはやはり2車線しかない道路ですね。

太田 そうなんです。地方都市で非常に問題になっているのが、2車線道路でのバス運行なんです。そこでなんとかバスレーン的なバス優先措置ができないものか、プロジェクトでも検討しました。少々アクロパティックになるのですが(笑)、提案としては、バス追い越し現示をうまく活用する方法なんです。



杉田房子氏

たとえば言えば、工事区間の交互通行のようなものです。まあ安全面からいえば課題が残るのですけれど、追い越し現示をきちんとすれば、場所によっては導入できるのではないかと考えられます。もちろん、バス停の位置とか乗降客の数とか周囲の状況とか、細かい点を調査しなければいけません。

松木 工事区間のように交互通行させるとなると、上りと下りの交通量が同じときは難しいのではないですか。

太田 ええ、そうなんです。片側が少ないという前提で、そちらに入れ込むという方法ですから。でも、朝ピーク時での都心方向の道路といった状況では十分有効だと考えます。ただ、反対方向の車線を使うという従来みられない方式ですので、アクロバティックといわれるのはもっともで……(笑)。

杉山 しかし、細かい調査を行って、条件に合う場所なら、実現可能な方法ですね。

バス活性化委員会に期待すること

杉山 ちょっと逆説的ですけど、バスを取り巻く現状をうかがってみると、少しずつ、限られた地域でいろいろな試みがなされて、成果をあげているわけですね。それと、太田さんのプロジェクトからの的をしぼった提案もあって、かなり具体的にってきている。にもかかわらず、なぜ、もっと有効な形で、広い地域で実践されないのか。なぜもう少し確実な線をねらって、もう一步踏み込めないのか。そのあたりはいかがですか。

太田 そういう意味で、私たちは「バス活性化委員会」に期待しているんです。今までそういうイニシ

アチブをとるような、キーとなるような体制なり、組織なりはなかったと思うのです。今までは権限がそれぞればらばらということで、あるところが何かやろうとした場合、あるところにもっていてもその先がつながっていかない。そういう体制面のマイナスも大きかったと思います。いまバスは追い風にあると言われますが、この委員会にどんどん活動していただければいいのではないかと期待しております。

杉山 実際、この活性化委員会は動いているのですか。

洞 ええ、これから準備を進めて順次開いていくところです。各県ごとに作りますけれど、足並みそろえて各県用意ドンというわけではありません。最初は、まず県内の重点地域を選定して、それも地元関係者の問題意識があって、どうにかしなきゃならん、と考えているところからスタートしたいと思っています。ひとつうまくいけば、うちもやってみようか、となりますからね。最初が肝心ですから、すーっと動きだそうなところを選び、といっている段階です。

太田 ちょっと疑問に思いましたのは、県レベルという点で、実際にはやはり自治体レベルで行わないと実効があがらないと思うのです。いろいろな事例はありますが、さっきあげた外国の都市の例なんかでも、つまみ食いのようにしてもってきてもだめだと思うのです。自分の町にあっていかどうか、診断し、検討しなければ。それにはやはり、中央の国全体と自治体とがしっかりしたパイプをもって、技術的なサポートをするとか、新しい研究のノウハウを紹介すとか、マッチングさせるような仕組みが不可欠だと思います。

洞 おっしゃるとおりだと思います。

杉山 「バス活性化委員会」も発足したばかりで、これからの活動にこういう意見が反映されていくといいですね。

太田 もっとも、上手な協力体制を保っていくためには、自治体にもう少し頑張ってもらってもいいと思いますが。

P & B Rの可能性は

杉山 今までバスレーンの確保についてお話いただいてきたのですが、少しそこから目を転じたいと思います。利便性の向上ということで、パーク・アンド・ライド・システム(P & R)、あるいはパーク・

アンド・バス・ライド・システム（P&BR）というものの提案があります。これもある意味ではバスの走行環境をよくすることにつながるのですが、わが国ではまだあまりケースがないようです。それはなぜなのか、あるいは見通しはどのようなのか、という点についていかがでしょうか。特に最近P&BRが注目を浴びているように思われます。私もきわめて面白いアイデアだと思いますが。

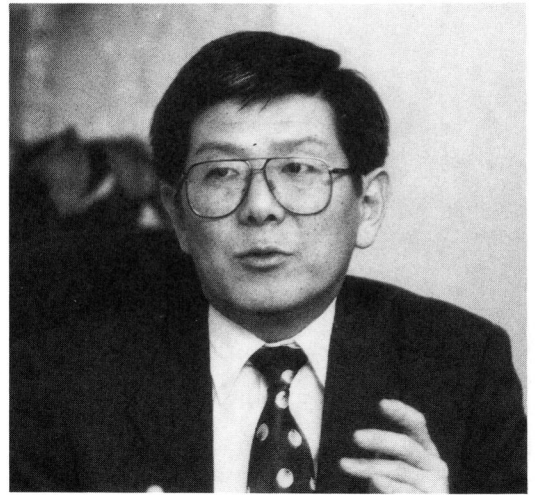
洞 日本でも成功している例はあるのです。神戸の箕谷というところですが、マイカーで駐車場まできて、バスに乗り換える。都心までの間に有料のトンネルがあるため、マイカーで都心まで乗り入れるより駐車場にいてバスに乗り換えた方が安くつく。そういう条件が重なって成立しているのですが、ほかの地域でも可能なところはあると思いますよ。

太田 P&BRというのは非常に面白くて、関心をもっているんですが、全国で調べたところによると、自然発生的に出てきているところがあるんです。新潟とか福岡の例なんですが、高速道路を走っている都市間バスがベースにあって、中心都市の近くになりますと、高速道路のなかの通常の都市間バスが相当回数通っているのです。その近くのサービスエリアにバス停があって、そこで自然とマイカーから乗り換える人たちが増えてきた。そうしたら田圃のまんなかに車を止めるな、と周辺の地主が市町村にはたらきかけて駐車場の整備をさせる、そこに目をつけた業者が本格的に駐車場をオープンする、などというように、発展していったと聞いています。

杉山 関東ではどうでしょう、高速道路の状況を見ていると、実現不可能かもしれませんね。

太田 そうですね。例のつくばからのバスは非常に増えたのですが、なんせ首都高速が混んでいるので、都心に来る方向ではほとんど使っていないですね。そこで、都心方向については、途中で地下鉄の駅にくっつけてしまって、そこから逃がしたらどうか、ということが検討されています。大東京では中心部で高速道路の信頼性がありませんからねえ。

そういうことを考えると、成田空港や東京ディズニーランドがらみで、東関東あたりのバスの台数は非常に多いわけですね。あそこで高速道路上のバス専用レーンというのを設置したら、交通総量と時間価値からいうと十分メリットがあるのではないかと思いますね。アメリカではご存じのようにHOVレーン（本号・中村論文参照）というのを設けて、多人数の乗車したバスとか相乗り車を優先させるレーン



洞 駿氏

をつくっています。そのへんの工夫とかがあって、さらに駐車場の土地があるような場合は十分可能性があるんじゃないですか。

洞 P&BRとかP&R専用駐車場を整備するというだけでなく、既存の駐車場を利用する工夫もあっていいかもしれませんね。例えば駅前のスーパーマーケットなど、ウィークデーは駐車場が空いていたりする。そこをP&R用に開放して、そこからバスや電車に乗っていかどうか。

駐車場の整備については、建設省の方でもいろいろな助成制度を設けてバックアップするシステムを整えています。問題は必要などころに必要な広さをもった土地がなかなかないことなんです。

杉山 そうですね、土地さえ手当てできれば是非実験していただきたいと思います。

定時性とサービスで値上げもカバーできるか

杉山 これまでお話しいただいたことをベースにして、これからバス輸送がどのような展開を示すだろうかということにつきまして検討したいと思います。将来のことを言うのは難しいことですが、ここ1、2年、あるいは2、3年を見通しまして、バス市場がどのようになっていこうか、そのあたりのことをご議論いただきたいと思います。

ひとつは、バスの運賃の水準にもよろうかと思うのですが、現行のシステム、運賃水準であるならばバス需要はどのような見込みができるのか。場合によっては、実行可能な範囲内で運賃制度を変更してみた場合、もっと需要が開拓できるのかどうか。その点は松木さんはどんな感触をお持ちですか。



松本輝雄氏

松木 今、運賃制度は3つに分かれています。東京都内の場合には均一制度で、現在180円です。均一制の外に隣接しているのが特殊区間制度で、1区が160円、3区までは各々20円アップ、その後は、1区増す毎に10円アップとなっております。その外に、当社では八王子などの郊外が対キロ区間制度で、初乗りが130円、その後は区間キロ毎に各社の基準賃率で計算、遠距離では高額な運賃になります。

前回の武相ブロックの運賃改定時に、現行運賃制度についていくつかの問題点の指摘を受けましたが、現行の3つに分けられた運賃制度はあくまでバス事業者の収支均衡を大前提としたものであり、長年の歴史のなかで育まれて現在に至っているわけですから、大きな見直しは一朝一夕にできるものではないと思います。しかし、何も手を付けていないということではないのです。都区内では、自社内のバスであればどこでも乗れるフリー定期券、誰でも乗れる持参人式定期券などを発行していますし、回数券では各社共通の回数券を発売していて、京王で買った回数券でどこの会社のバスにも乗れる等のことを行っています。次はプリペイドカードをやろうという案が出ております。全国で2、3のバス会社ですすでに導入しているところもあるようですが、プリペイドカードを使って、どのバス会社のバスにも乗れるということにしていこうと、動き出したところです。

杉田 プリペイドカードというのは、これから普及してくるでしょうね。日本は治安も良く、どんなに人里離れたところにおいても安心ですが、外国では、現金は絶対に扱わないということも多いです。あらかじめ購入した回数券やバスやメタルしかダメ

というバスが走っている。ひと気の少ない郊外に出て、運転席に現金があると判っていたら、すぐホールドアップですよ。ついこのあいだも、ロンドンで運転手さんが殺されました。最近日本でもこの手の犯罪が増えてきていますから、プリペイドはいいかもしれません。

杉山 社会の変化に合わせて変わっていかざるを得なくなるでしょうね。

タクシーでは、東京と横浜ですが、値上げしたのが不景気とダブルに効いて、需要に翳りがあるということをきいています。バスの場合は、運賃改定をやってもあまり需要には影響がないというような見通しですか。

松木 運賃改定をしますと一時は利用客は減りますけれど、何とか定時性を保って走れるようになり、前にも話しましたハード面、ソフト面双方で各社で知恵をしぼり、安全で乗りやすく、信頼されるバスづくりを目指しておりますので、そのうち客足ももどってくるのではないかと考えています。

杉田 私たち乗る側からしますと、当然、運賃は安い方がいいです。けれども、どうしても値上げしなければならぬのなら、少くくは値上げしてもいいかな、という気持ちもあります。それはやはり、定時性がよくなったからです。なんといっても、その一点が利用者にとっていちばん重要ですね。

ただ、今みたいに世の中がころころ変わると、先のことが判らない。ついこのあいだまで、バスがこんなに順調に走れるなんて、だれも考えていなかったわけですから。こんなに車が増えてしまってどうしよう、としか考えてなかった。今の道路の空いた状況は、期せずしてなったものですから、これから先、またいつ景気が回復して車がパッと溢れるか判らない。つまり、どこかしら、人任せというか、運任せみたいところがあって、手放して享受するわけにもいかない、複雑な心境です(笑)。

松木 それは私どもも不安なわけでした(笑)。現在も警視庁をはじめとして、いろいろな方面からご協力いただいて改善が進んでいるわけですから、交通量の方は、また道路が混んだら混んだで対処の方法はうまれるものと信じています。

これは交通量とは関係のない例ですけど、ご好評いただいている深夜バスにも、少し翳りが出始めているのです。不景気で、平日に遊んで遅くなるとか、あるいは仕事がいっぱい帰りが遅くなる、という人が少なくなってきて、最近かなり苦しくなっ

ています。なんとか金曜日だけは乗っていただいているようですが。

杉山 洞さんはいかがでしょうか。ここ1、2年に関してどうですか。どのような見方をされているのでしょうか。

洞 バスというのは、まだまだいろいろなやり方ができる可能性を秘めていると思うのです。鉄道などと比べて、小回りのきくサービスですから、需要に応じてきめ細かなネットワークが簡単に組める。ですから、大都市においては鉄道のフィーダー輸送、鉄道の少ない地方都市においては主要な交通機関として、大いに期待されるべきものなんです。

ここ1、2年という話ではありませんけれど、高齢化社会に向けて、お年寄りや子供にやさしい交通といったら、やはりバスでしょう。地下鉄みたくに階段の上り降りの必要もないし、席に着くまで発車を待ってくれる。それから、今声高に言われている地球環境問題を考えても、バスは理想的じゃないでしょうか。NOxの汚染とかでノーカーデーなんかが行われていますが、バスをもっと利用すれば、おのずと自動車の数も減るわけですし。

いろいろなバスが走ってもいいのでは

杉田 2車線道路で立ち往生する、なんていう話も出ていましたけれど、小さなバスというのはどうなのでしょう。旧街道などの狭い道ではバス同士すれ違えないようなところもありますよね。小さいバスだとうまくいくんじゃないでしょうか。ただ、小型のバスにすると台数を出さなくちゃいけないとか、運転手が足りないとか問題はあと思うので、例えば日中のすいている時間は小さいのでいくとか、考えられないでしょうか。

松木 当社でも日野・高幡不動周辺で、道路は狭隘だけれど利用客のいるところに小さいバスを走らせていますが、これは特殊な例で、ふつうはバスを小さくすれば台数を増やさなくてはなりません。当社の場合、鉄道とバスと両方やっておりますけれど、なぜバスはもうからないかという、やはり典型的なものすごい労働集約産業で、収入に占める約75%は人件費なのです。そのことを考慮すると、なかなか……。例えば京王線の例を見ますと、今度8両編成から10両編成にした。駅もほとんど自動改札にした、そうして電車のなかには運転手と車掌だけ、駅でもだんだん人が少なくなっている。でも、バスの場合は1台に必ず1人運転手がいて、一人ですべ



杉山雅洋氏

てのことをやっていくわけです。

太田 バックアップの部分でコンピュータをいくら導入しても、運転手の数は減らせませんね。

松木 ですから、一人でも多くの方に乗っていただくしかないんです(笑)。

現在ご協力いただいているバスレーンキープ作戦などでもかなり効果を上げていますから、そう悲観的になることはないと思っています。今、鉄道の方ではラッシュ時のお客さんには逆にお金を余計にもらったらいいのではないかと、という意見が出ています。それはなぜかといいますと、朝の最高出庫、バスでもこの時間がいちばん台数が出るのですけれど、この車両数に合わせて、車庫の面積、運賃収受機等の付属品、整備要員・費用、車両税等が余計にかかるのです。ですから、これが今まで80台いるところをバスレーンの確保や違法駐車規制で70台ですむようになったら、先ほどのすべてがマイナス10台ですむわけです。

杉山 朝のラッシュの時間帯をどう効率よくいかがが問題になるわけですね。

杉田 運転手さんの話が出ましたけれど、利用者としては直接接するのは運転手さん一人なわけです。この運転手さんがいい人だと運賃が160円だろうと200円だろうと別に気にならないのですが、100円でも高い!と思うようなイヤな運転手さんもいて……。笑。そういう無愛想とか接客の態度とかのほか、あまりにも几帳面な運転手さんもいらして、道路がどんなにすいていても安全運転一本やり(笑)。もちろんそれが正しいのでしょうけれど。でも、例えば乗客が私一人になって、ほとんどのバス停にお

客がいないうようなときに、「お客さん、どこまでですか」ときかれて「終点の駅までです」と答えると、ノンストップで行ってくれたりする。違法かどうかわかりませんが、私たち乗客にしてみれば、臨機応変のグッドサービスだと思うのです。そういうスマートさを運転手さんに期待するのですが……。

松木 これは、いちばん難しいご提案だと思います(笑)。

接遇の改善につきましては、最も気にしているところです。他産業では非常に接遇の良いところも多々あるわけですから、京王バスに乗ってよかったと言われるよう、今のご意見を参考に努力を続けたいと思います。

太田 でも小さいバスだけではないと思います。例えば、日曜日だけ走るバスとか、ある季節だけ走るバスとか、雨天だけ走るバスとか、そういうのも考えられるんじゃないでしょうか。運転手さんの方もそういう契約で、ふだんはガレージをやってもらっているとか、修理をやってもらっているとかして、ピーク時だけ運転してもらおうとかして。

浜松の例でしたか、高校生というのは非常に大きなお客さんだということで、朝の時間帯を高校生の時間に合わせて、高校行きのバスをいっぱいつくったのです。これは、貸切りバスと一般のバスの区別がなくなったような例ですけれど、ルートをそのように切ったりするのに、認可とかいろいろ難しいのかもしれない。まあ、私は規則関係は詳しく知らないで、勝手なことが言えるのだと思いますけれど、もっとフレキシビリティが欲しいですね。

杉山 都心でも、その高校バスのような学バスとか、なんとか病院循環とか、そういうのがすでにありますよね。ですから、もう少し進めた形で何か考えられるかもしれませんね。

杉田 フレキシビリティで思い出しましたが、私は今、専門学校で教えているのですが、この学校の周囲の道が狭いのです。学校と最寄りの駅と当然スクールバスで連絡すると思っていましたら、バス会社から、渋滞のもとになるからスクールバスは出してくれるな、と言ってきたそうです。そのうえ、全員が同じ時間に登下校すると、バスがパンクするからなんとか考えてほしいとも言ってきました。結局、授業の時間数を変え、時間割のバランスをうまくとって、いつでも平均的に生徒が来たり帰ったりするように、生徒と学校の方がバスに合わせてしまったんです。我々はちょっと納得いかないんですけど

れど(笑)。もちろん、場所によっては、そうしなかったらその地方の交通に大きな影響を与えてしまう、ということもあるでしょうから一概には言えないのですが、どうも考え方が硬いというか……。

バスならでのきめ細かなサービスを

杉山 洞さん、さきほどきめ細かなサービスがバスには可能だとおっしゃってましたが、なにか具体的にございますか。

洞 そうですね、さっきも言いました、高齢者や子供といった交通弱者にやさしいバスということと、低公害型の環境にやさしいバス、それから、もう実際に行われていることなんですが、浜松のバス会社では、バス接近表示システムを自分のところで分譲したマンションのロビーに置いてある。あるいはその沿線にある病院の待合室とかに置いてある。かゆいところに手が届くようなきめ細かなサービス、これなんか、普及させたいサービスですよ。

杉田 それはいいですねえ。病院とか人の集まる公共施設のなかに、接近表示システムがあるというのは。ぜひほかのところでも、やっていただきたいですね。

洞 それと、バスというのは普段利用しない人にとってはものすごくわかりにくいのです。どこから発車するのか、停留所はどこにあるのか、行き先によって乗り場がちがうのか、とか。そのへんの利用案内サービスはちょっと遅れている気がします。

太田 そうですね、初めての土地へ行って駅前からバスに乗ろうと思っても、わからないことが多いですね。ターミナル自体は整備されているのに。

洞 そこで、つい最近、東京都のバス協会が「東京バス案内センター」というのをつくって、一般の路線バスはもちろん、深夜バスや貸切りバスまで、あらゆるバスサービスについての問い合わせに答えます、というサービスを始めました。こういった方向はいちばん欠けている部分ですから、どんどん力を入れていっていただきたいと思います。

松木 案内センターはわが社もつくりまして、OBの人を3人常駐させています。

杉田 どこにあるのですか。

松木 場所は多摩動物園の近くです。電話は転送電話を使用し、かけやすいようにしており、運行ダイヤや運行ルート、乗り換えの案内とか、忘れ物の問い合わせとかに対処しています。

太田 利用度はいかがですか。

松木 1日200本から300本の電話があります。

杉田 それはすごいですね。

杉山 乗りたいときにサッと判ってサッと利用できるようになると、利用客もタクシーにながれたりしなくなるでしょうね。

洞 それと、運賃のことですが、需要を喚起するという点では今もいろいろ工夫がなされていると思いますが、さきほど松木さんから、ラッシュのときに運賃を高くする、という意見をご紹介いただきましたけれど、逆に空いているときを安くしたり、買い物バスとか買い物のための割引回数券を一層普及するとか。あるいはバスからバスへの乗り継ぎを促進するための乗り継ぎ割引とか、いろいろな制約は多いと思いますが、創意工夫によっては、なにか実現できそうな気がします。

松木 その運賃支払い方法についてだとか、バス運行システムなどについて、一度きちんと、利用者の方々の声を聞いてみなくてはいけないと考えているところです。もう少しお金をかけて、モニター制度をつくって、こちらからアプローチしないと。そのなかから、私たちバス業者が思いつきもしなかった、新鮮な提案が出てくるかもしれません。

杉田 問い合わせだけでなく、そういう利用者の声を拾い上げてくれるシステムや制度があるといいですね。

太田 サービスをよくしていくというのは、バス事業に携わる方たちの責任ですからね。今確かにバスに対して追い風が吹いているようなんですが、どうもその風をうまく背に受けてない感じがします。要するに、事業者によって非常にばらつきがある感じなのです。熱心なところは熱心にやっていますが、そうでない、地域独占の上にあぐらをかいて、ほとんど何もしていないところもある。そんなところは、サービスは全然よくなりませんし、地域交通に対する貢献もなにもなく、ただ2、3年毎に料金だけは着実に上がっていく(笑)。人件費が高いということはわかりますが、客離れしていつているのでは、全くの悪循環です。こういう地域は「バス活性化委員会」でどしどし教化していつていただきたいと思います。

とにかく、創意工夫に期待したいですね。

杉山 公共交通機関としてのバスのありようには、みなさんそれぞれに多くの意見をお持ちだということがよく判りました。期待を実現していく上では、今ちょうどいい時期に来ているという感じがします。事業者の方々には、創意工夫をこらしていただいてサービス向上につとめていただき、行政にそれを後押ししてもらって、よりよいバス交通を提供していつていただきたいと思います。本日は有意義なお話をありがとうございました。