

幹線バスを生かすために

編集委員会委員長

寺田一薫

TERADA, Kazushige

東京海洋大学大学院流通情報工学部門教授

小生は根っからのバスマニアなので、時間を見つけてはバスに乗ってどこかへ出かけている。平成30年（2018年）の年末休みにも、バスに揺られて東京から房総へ出かけた。

東京湾横断道路（アクアライン）の千葉県側には、自治体によって、横断道開通時からの袖ヶ浦に加えて、木更津金田にもパークアンドライド用の巨大バスターミナルが作られ、高速バスがひっきりなしに発着している。訪れたのは君津市の城下町、久留里だったが、房総半島の中央あたりに位置し、鉄道幹線からほど遠いこの町へ、東京都心から高速バスに乗って1時間半強で出かけられるようになった。

これらの拡大したバスのネットワークのうち、どれが乗合バス規制緩和の効果なのかを見極めることは難しい。だが、規制緩和を契機として、それまで保守的な方針をとってきた千葉県側のバス事業者の経営体質が大きく変わったことは誰の目にもあきらかであろう。

しかし、バスの規制緩和から20年近くたち、規制緩和の前後を客観的に比較する人は随分少なくなったと感じる。一部の政策担当者や研究者に至っては、規制緩和前には路線廃止も事故も全くなかったと思っているようである。

そればかりか、価格が上がっても下がっても、供給量が増えても減っても全て規制緩和の弊害と捉える風潮さえはびこりつつある。これは経済学的には、均衡点の移動をすべて悪と捉えるということに他ならないが、先入観を脇において虚心に省察をめぐらす余裕はないものか。

ここ半世紀で交通経済学のパラダイムを転換した視点として「コンテストビリティ」の概念がある。事業者間で潜在的な競争が機能すれば消費者を不利にする独占の弊害がなくなり、政府規制が不要になるという理屈である。ただし、現実には、実際の競争（バスの場合は路上競争）が全くなくなると競争の脅威が消え去り、良い意味の刺激は働きにくくなる。

改めて平成30年（2018年）を振り返ると、4月に岡山市の都心と郊外の西大寺を結ぶRバスの区間にタクシー出身のHバス会社が参入した。Rバスはドル箱路線で内部補助の原資が得られなくなることを理由に、当該路線から離れた場所など、関係会社と併せて31路線の廃止届を提出し、「問題提起として路線を廃止する（朝日新聞2018年2月9日版）」と主張した。この問題は、市町村やバス事業者などから構成される法定協議会に議論の場が移され、自治体はどのように幹線バスを維持、発展させるかという判断を迫られている。

今、交通政策基本法の下で、自治体は、都市のコンパクト化を支える地域公共交通網計画（網計画）の策定を促されている。その実質的な中心は幹線バスによる公共交通軸である。だが、枝葉のコミュニティバスやデマンド交通に拘泥してきた自治体は、幹線バスの方針を立てるのが苦手だ。

しっかりした網計画には、コンパクト化を支える居住誘導に必要な1日当りの幹線バス本数の目標について、60本、75本などと記述されている。しかし、この本数は現在のバス本数と同じ、あるいはそれよりも少なかったりする。網計画とその下の実施計画が、実際は「減便」を目指す計画になっていることすらある。自治体は幹線バスの役割を理解していないどころか、将来に向けた幹線バス戦略を構築することを拒んでいるようにもみえる。

冒頭の高速バスは車両も路線形状も普通のバスと違うので、自治体もそれらが特別なバスだと位置づけている。BRTもそうだ。しかし、普通の幹線バスは重視されない。上記のケースで、岡山と西大寺の間での従来のバスが、運賃や起終点の位置の面で、利用者に満足なものだったかといえば、必ずしもそうではない。少なくとも自治体は、競争とは弊害だけを生み出すものという先入観を排し、幹線の増便を中心としたサービス改善の可能性にしっかりと目を向けて欲しいものだ。