

都市部におけるコミュニティバスと路線バスの共存共栄策

—東京都板橋区コミュニティバスの事例を通じて—

後藤崇輔
GOTO, Shusuke

国際興業(株)執行役員運輸事業部長

1——はじめに

平成7年に運行開始した武蔵野市のムーバスに代表されるように、近年、全国で自治体主導の「コミュニティバス」^{注1)}が盛んである。しかし、必ずしも全てのコミュニティバスがムーバスのように成功例と評されるわけではなく、課題を多く抱えるもの、運行中止となったものもある。その課題については、従来から利用率や採算性などコミュニティバスそのものに起因する問題を示すことが多い。しかしながら、最近では都市部等の路線バス^{注2)}の稠密地(都市部の交通空白の定義に多用される「バス停から300Mの円」でカバーできない地域が殆ど無いような地域、以下同じ)において「路線バスとの競合」という、コミュニティバスの周辺環境に関する問題も指摘されている。竹内伝史氏は平成18年の「バスサービスハンドブック」¹⁾においてコミュニティバスの危険性として「路線バス事業の圧迫・不健全化」につき注意喚起しているし、平成21年に示された国土交通省の「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」(以下、「国交省ガイドライン」)でコミュニティバスを検討するにあたり「路線バスとの整合性を図るよう十分留意」や「路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討」との要請があるのは、まさにこの問題意識を踏まえたものと考えられる。

このような状況下において、路線バス稠密地である東京都板橋区では、区のコミュニティバス「りんりんGO」(以下、「りんりんGO」)導入にあたり、「路線バスとの共同運行化」(夜行バスのように同一路線を複数の運行会社が便ごとに分担するものではなく、本来は別の路線をあたかも同一路線のようにルート等を近づける試みを指す、以下同じ)という通例にはない手法を用いた。これは、コミュニティバスと路線バスとの競合問題を極力回避し、地域のバス(以下、単に「バス」と表現する場合は、コミュニティバスと路線バスの総体を指す)のネットワークを相乗効果

的に活性化させようとする試みを現実に実施した貴重な事例である。

本稿は、コミュニティバスはその単体での利用実績や取り組みの新規性以上に地域のバスネットワーク全体の観点から見たコミュニティバスと路線バスとの共存共栄(それぞれの目的・経緯は違えども、両者が公共交通体系の一翼を永続的に担い合い又は相互に補強している状況を指す、以下同じ)こそ重要視されるべきであること、及び今後のコミュニティバスも含めたバスネットワークへの求められるアプローチについて、「りんりんGO」の工夫と成果という事例に基づき、関係主体のうち「りんりんGO」の競合先かつ運行受託先となった国際興業(株)(以下、「国際興業」)という路線バス事業者の立場・経験から、説明・提案するものである。

2——コミュニティバスと路線バスの競合の問題点

2.1 人口減少社会におけるバスの競合問題

本章では、都市部のコミュニティバスと路線バスの競合の問題点及びその生じる理由を、国際興業の路線エリア及び近隣地域の状況に照らし^{注3)}、指摘したい。

一般的に、バスの市場が右肩上がりの状況であれば、バスの供給量拡大によるサービス拡充(路線数や本数の増)が適当である。また、市場が拡大しているならば、供給量拡大があってもバス同士の競合問題自体が生じにくい。しかし、現在のわが国の場合、過疎地はもちろん都市部においても、多くの地域で市場の右肩上がりは期待できない。さらに、今後予想される少子高齢・人口減少社会においては市場縮小を覚悟しなくてはならない。そして、市場縮小下では従来と同様のサービスを提供し続けること自体容易でなく、中長期的には全体最適(地域全体又は地域の住民全体にとっての最適を指す、以下同じ)の視点に立った「集中・効率化」による「バスネットワークやサービ

ス水準を維持する経営体力の確保」が肝要となる。実際、国際興業でも、市場縮小が予見される地域では集中・効率化を図らないと将来にわたり安定的に路線バス事業を維持しえないという危機意識の下、現実のお客様の利便低下をいかに抑えながら路線網を効率化するか苦心している。

それにもかかわらず、当該状況下でバスの供給量拡大を生じさせればどうなるか。市場拡大がない中でバスを増やせば、バス同士が競合状態となることは容易に想像されよう。そして、その結果も他産業の事例と大きく変わらない。即ち、短期的にはサービス拡充や競争効果が期待できるかもしれないが、1、2年後には供給量拡大が生じる以前と比べ経営成績の悪化が数字上明白となるため、路線バス事業者は事業全体としての経営体力や競争力維持のために「集中・効率化」という経営判断を（供給量拡大が無かった場合よりも早期かつ大規模に）行わざるを得なくなる。

このことは、都市部に着目した場合、コミュニティバスによっても十分引き起こされるし、むしろ引き起こされ易いことも指摘したい。コミュニティバスは多種多様だが、都市部では一般の通勤・通学客から見ても路線バスと同様のバスとして認識されるケースが多い。さらに、コミュニティバスは税金による補填を背景に路線バスより競争上有利な運賃や条件で運行されるケースもある。このため、都市部のコミュニティバスは路線バスにとって十分強力な競合相手たりうる。実際、既存の路線バスネットワーク維持のために路線バス事業者が集中・効率化に苦心している局面において、供給過剰を引き起こし、さらには低運賃でコミュニティバスが導入されてしまったことによって、既存の路線バスネットワークが一層又は早期に縮小されざるを得なくなった事例が往々にして見られる。即ち、都市部ではコミュニティバスが導入される効果は短期的^{注4)}には生じるとしても、競合の弊害により中長期的（通常は数年単位だが今後の経営環境の悪化によっては早まる）には既存バス路線ネットワークやサービス水準の縮小・低下を加速させてしまう可能性があり、結果として地域のバスはますます不便になってしまう恐れがある。これこそがコミュニティバスと路線バスの競合を問題視すべき理由である。

なお、以上の問題点につき、コミュニティバスの運行事業者が競合する既存の路線バス事業者自身であるか否かは無関係である。即ち、自身が受託したコミュニティバスが、自身の路線網を痛めることは十分あり得る。これは、所詮受託者はルートや運賃等の要素を決定・調整する権限がないからである。しかし、そうであっても実態的には既存の路線バス事業者の受託が望ましい。なぜなら、現場での細やかな競合回避の努力や、後述するような

コミュニティバスと路線バスの具体的な連携策や規模のメリットの追求が遥かに行き易いからである。

2.2 競合を引き起こす理由

これまで述べた市場の縮小傾向も競合の問題点も、バスの関係者には自明である。それにもかかわらず、コミュニティバスと路線バスとで実際に競合事例が発生するのはなぜか。有力な原因として、コミュニティバスは路線バスネットワークに影響を与えうる実態がありながら、多くの場合、バス市場や純然たる交通施策とは別次元の目的、例えば福祉や域内公平の観点などから運行の是非や内容が決定されることが考えられる。換言すれば、バスネットワークの全体最適とは関係のないところ、即ちコミュニティバスの導入目的内のみでその企画・評価がなされ、それらが優先されてしまうケースが多い。このことは、コミュニティバスが自治体という交通施策以外にも含め域内全般の行政責任を負わなくてはならない主体が導入・運行することからある意味当然ではある。そして勿論、交通計画の意識や技術の高い自治体ではそのような結果を招かないよう注意深く対処できているケースもある。しかし、そのような注意が怠れた場合、コミュニティバスは、バスネットワークや交通施策の観点からすれば外部事情又は部分最適の視点から導入され、つまり地域のバスのネットワーク全体最適の視点を欠くため、競合という弊害を引き起こしてしまう。

以上の競合の問題点やコミュニティバス固有の検討過程での問題点は一見容易に認識されそうだが、ムーバス等の成功神話の神通力のためか、各地の現場で理解されない又は敢えて無視される場面に遭遇するのが実情である。なお、そもそも路線バスが存在しない又は撤退予定地域のコミュニティバス（例えば、路線バスの廃止代替としてのコミュニティバス）にこのような問題は発生しえない^{注5)}が、都市部はもちろん地方部でも一定水準の路線バスがある地域なら発生しうる問題である。

次に、以上の点についてよく耳にする四つの指摘に対して、補足説明したい。

一つ目は、「競合回避は既存の路線バス事業者の利益確保を動機にしているだけではないか」という指摘である。民営事業者である路線バス事業者が競合回避を主張する場合に利益確保が動機に含まれることは否定しないが、むしろ現在のわが国の路線バス事業においては、地方部はもちろん都市部でも利益確保が正面から必要であることも主張したい。近年の路線バス事業の経営状況は、少子高齢化、過疎化、マイカーや新線開業時の鉄道への逸走^{注6)}、長引く不景気などによる収入減少と、軽油・労務・安全・環境面のコスト上昇とで、全般的に悪化して

いる。これらは外部要因も多く、経営効率化などの自助努力も限界に近づいている。しかし、多くの路線バス事業者はその事業の公共性による要請・自覚に基づき、厳しい経営環境下においても赤字路線・赤字便(早朝、深夜、土日の便など)も少なからず維持している。このような状況下、競合回避により確保された利益は、それらの赤字路線・便の維持に貢献しているに過ぎない。つまり、利益が確保できる路線での競合回避によって、赤字路線・便の廃止といったサービス低下を防ぐ又は遅らせているのが、多くの路線バス事業者の実態である。

二つ目として、「コミュニティバスは通例小型バスであり、その輸送量が路線バスに与える影響など限定的ではないか」という指摘がある。しかし、前述のとおり厳しい経営環境下、路線バス事業者は僅かな収入減でも避けなくてはならない。また、小型バスでも満員であれば10人以上の乗車となり利用が多くない路線バス事業者にとっては無視できない水準となる。さらに、コミュニティバスの場合、小型バスが満員となれば住民・議会の要望により本数増や車両大型化に対する自治体予算が比較的容易に確保されやすく、結果的には大きな影響力を与える競合路線に至ってしまうケースもある。

三つ目は、「既存の路線バスネットワークが破壊されてもコミュニティバスが残ればよいのではないか」という指摘である。もし、コミュニティバスのみが残った場合、二つの問題点が懸念される。①コミュニティバスが自治体の住民の税金で運営されるために多くの路線が一つの自治体内で完結しており、利用者の利用実態に即した広域の路線網にはなり難い^{注7)}。例えば、コミュニティバスの運行・拡大により、市外まで伸びていた路線バスが縮小・撤退となった場合、市外からの利用者はもちろん、市内から市外に向かって利用者の利便性も市境で低下・断絶する。②コミュニティバスには莫大な財政負担が伴う。一時的な財政出動でコミュニティバスが運行・拡大し、その影響で路線バスが縮小・撤退した後地方財政の逼迫でコミュニティバスが撤退・縮小となった場合、元の路線バスには既にその復元力はなく、結局どのバスも残らないという結果が懸念される。

四つ目は、「自力での移動に困難を伴う高齢者や障がい者など交通弱者への移動機会の提供と路線バスとの競合をどう整理すべきか」という指摘である。この点、バスネットワークの維持は重要だが、社会的には是とされる交通弱者への移動機会の提供は当然優先的に検討されるべきと考える。つまり、妥当性を備えた純然たる交通弱者対策に対してまで一般的な交通施策の視点で介入することは非現実的だし適当ではない。例えば、高齢者専用バスなどについては、それが仮に路線バスに影響があつて

も、異を唱えることは適切ではないと考える。しかし、多くのコミュニティバスは一般の通勤・通学客、しかも元々は路線バス利用者も対象としており、そのような場合は純然たる交通弱者対策の範疇外であるため妥当性もしっかり検証されるべきである。

以上、本稿の目的から専ら路線バス事業者の視点でコミュニティバスと路線バスの競合の問題点を述べたが、その文脈では言及できなかった、自治体にとって路線バス事業者が域内で栄える意味や、また共存共栄のために路線バス事業者の側に求められることにも触れたい。まず、自治体にとって域内で路線バス事業者が栄えていることは、税金の直接的な負担や職員の実務的な負担(これも結局税金の負担となる)なく、公営事業でかつて批判の多かった親方日の丸化の懸念やスピード感の欠如も避けつつ、自治体境を越えた地理的範囲で利用者に支持される公共交通網を、住民や来訪者に提供できることと思われる。これは空気のようなもので、一度失って初めてその価値に気付かれるのではないだろうか。今まだ栄えている路線バス事業者がいる自治体では、それを喪失して直営せざるを得ない事態と比較すれば、路線バス事業者が栄えている意義は再認識して頂けると考える。他方、路線バス事業者に求められることは、そのような自治体の期待に応える実力をもち続けることと、「公共交通」の名の下に他産業と比べ直接間接を問わず多大な支援を地域・自治体から頂いていることを常に自覚することと考える。しかし、右肩下がりの市場で路線バス事業の経営を成立させつつ、自治体の期待にも応えることは容易ではなく、国際興業もまだまだ努力が必要であるし、各路線バス事業者各も益々力量が試されよう。

さて、コミュニティバスと路線バスの共存共栄というテーマについて、国際興業においても、以上に述べたような問題意識の下、関係自治体とかなりの連携・協議を積み重ねてきた頃、以下に紹介する「りんりんGO」の検討が開始された。

3——コミュニティバスと路線バスの共存共栄の事例

3.1 「りんりんGO」導入の経緯

「りんりんGO」の運行されている東京都板橋区は言うまでもなく都市化された地域であり、基本的には鉄道と路線バスが十分整っている。しかし、区内にはなお公共交通サービスの改善が必要な地域もあったため、同区でもコミュニティバスの実験運行を行うこととした。そこで同区では、学識経験者、板橋区・関係行政機関、路線バス事業者等の関係者を集め、平成20年9月から「板橋区コミュニ

ティバス導入検討会」(座長：鈴木文彦氏)を開催し、検討を行った。その際大きな論点となったのが「ルート選定」である。なぜなら、同区は全域的に人口が多く、小型バスの運行では満員通過のリスクが生じるし、他方、大型バスが運行可能な道路は路線バス網が稠密でどのようなルートでも路線バスと競合する、という難しい課題があったからである。

この点、同検討会は十分な議論を積み重ねた。意見や立場の違いによる対立も生じたが、鈴木座長のリーダーシップの下、本音での意見交換と合理的な議論に基づく検討に各委員が努めた。そのような中、同区の赤塚・徳丸・四葉地域において、路線バス(国際興業の下赤03系統^{注8)})が片回り循環(かつ、需要に合わせて15時までは時計回り、15時からは反時計回り)となっていることが同地域の公共交通サービスの問題点として指摘された。これは、運行する国際興業からすると、終日両回りにする程の採算性を路線バス事業者として見込めないためであったが、沿線住民からするとまさに「図面からは把握しがたい公共交通サービスの不便さ」であり、逆回り運行の要望が強かった。また、逆回りであれば路線バスとの競合も最小限に抑えられる可能性が高いと推測された。そこで、同検討会は、当該ルートの「路線バスの逆回り」を主眼とするコミュニティバスを運行することが最適と判断した(図―1を参照)。このようにして下赤03系統の逆回りルートという方向性が固まり「ルート選定」という最大の課題もクリアされ、運行受託者が国際興業に決まったことも相俟って次に述べる路線バスとの共同運行化などの野心的な調整も為された後、平成22年3月30日に運行開始を迎えた。



出典：板橋区コミュニティバス導入検討会報告書の一部改図

■図―1 「りんりんGO」と下赤03系統のルート図

3.2 概要と路線バスとの共同運行化

「りんりんGO」は、前述の通り路線バスの逆回りが主眼とされたが、このことが「りんりんGO」の特徴である「路線バスとの共同運行化」を実現するに当たり重要なポイントと

なった。即ち、並行する路線バスと回転方向が逆であることを除きサービス面での最大限の連携を図ることが可能かつ必要となった。このため、「りんりんGO」の殆どの要素で路線バス(下赤03系統)とサービスの共通化が図られた(表―1を参照)。他地域でもコミュニティバスと路線バスの連携が意図されることはあるが、ここまでの共通化は稀有と考えられる。

■表―1 「りんりんGO」の概要

運行開始日	平成22年3月30日	—
運行期間	3年間(実験運行)	—
運行形態	一般乗合運送事業として運行	◎
運行受託者	国際興業	◎
ルート	起点を「徳丸五丁目」とする循環線(15時までは反時計回り、15時以降は時計回り)。全長5.03km	○
運賃	大人210円(小人110円) 均一前払い	◎
定期券・回数券	設定あり	◎
東京都シルバーバス	使用可	◎
ICカード	使用可	◎
運行ダイヤ	平日とともに7時から20時まで概ね30分に1本(計23便)	○
バス停	14箇所	◎
車両	専用車両1両保有(写真―1を参照)	×

注：◎は下赤03と完全共通、○はほぼ共通、×は非共通



出典：国際興業(株)

■写真―1 「りんりんGO」の専用車両

3.3 成果と路線バスとの共存共栄

営利事業ではないコミュニティバスの成果に何を上げるかはケースバイケースだが、一般的には利用実績に代表されるような定量的な指標と、行政の導入目的次第による定性的評価の二側面から語られることが多い。「りんりんGO」の利用実績は、運行開始から半年強経過した時点に過ぎないが^{注9)}、平成22年12月までで5~6人/便となっている。板橋区では便当たり人数の目標を計算上7.6人/便と設定しており、現段階では目標には未達である。しかし、運行開始当初の4人/便台からは増加している。

「りんりんGO」の定性的成果には、他の多くのコミュニ

ティバスが目的とする交通不便解消や公共施設のアクセス改善といった一般的成果の他、「りんりんGO」独特とも言える「路線バスとの共同運行化」による「路線バスとの徹底した共存共栄の達成」が特徴として挙げられる。前者の一般的成果は、具体的には、赤塚・徳丸・四葉・大門地域の交通不便改善である。この点は、運行開始約5ヶ月後に行った板橋区の利用者アンケート(平成22年8月実施。サンプル数152)の結果でも、満足度約80%と(現に利用している人への質問であるため高めに出るのは当然ながらも)高い評価を得ている。後者の「路線バスとの徹底した共存共栄の達成」については、大きく三点ある。

1点目は、まさに路線バスと合わせて「一本のバス路線のようなサービス内容を利用者に提供したこと」である。多くのコミュニティバスでは、様々な経緯から路線バスとの連携が不十分か皆無である。競合を避けるため敢えてそうするケースもある。しかし、そのような場合、運賃・定期券・運行ダイヤ・バス停などがバラバラで、本来コミュニティバスか路線バスかを区別する必要のない実際の利用者からすると大変使いにくいことも少なくない。もちろん、目的や運行形態の違いなどやむを得ない場合も多いが、利用者から供給側(自治体・路線バス事業者)の事情偏重と指摘されても仕方がない側面もある。この点、「りんりんGO」では、鈴木座長の指導下、板橋区・国際興業の担当者が連携してサービス設計面での供給者側の分断を回避し、運行開始当初から「実際の利用者」の立場に立った利便向上策に配慮することで意思統一がされた。その結果、前述のとおり殆どの要素で共通化に成功し、利用者から見て優れた「共存」と考えられる。例えば、「実際の利用者」の立場に立つという点では、他のコミュニティバスではバス停のポールを路線バスと別に立ててしまい、それぞれを見比べないとトータルの運行ダイヤが分からないという不便を招くケースがあるが、「りんりんGO」と下赤03系統では、共通バス停ではポールも統一しそれぞれの運行ダイヤを一枚の盤面に取り込み一覧できる工夫も講じてある。

2点目は、「路線バス稠密地での路線バスへの影響の最小化」である。前述のとおり、板橋区内の新たなコミュニティバスは路線バスとの競合がほぼ不可避な状況であった。この点、「路線バスの片回り循環の逆回りをコミュニティバスが担当」と着想できたことが、やはり大きな意味をもった。この一見単純だが重要なコンセプトの設定により、殆ど同一路線上ながら路線バスとの競合を最小限に抑える解決策を編み出した。実際、大部分のルートが「りんりんGO」と重なっているにもかかわらず、下赤03系統への影響は運行後半年を経過した時点ではあるが限定的である。このまま推移すれば、国際興業の他事例では

実際に生じた「コミュニティバスの新設・拡大による路線バスの縮小・撤退」という負の影響は、「りんりんGO」では発生しない可能性がある。このことは、路線バス利用者にもサービス水準低下といった副作用が発生しないため実益があるとともに、行政・路線バス事業者サイドから見ても優れた「共存」であり、前章で述べた「コミュニティバスと路線バスの競合」の問題を巧みに回避した状態と言える。

3点目は、「路線バスとの共同運行化」により、「コミュニティバスの収支率改善可能性を上げた」ことである。これにはコスト削減と、利用増の機会向上の二点がある。コスト削減については、受託者が地元既存の国際興業となったことから、その運行資源の効率的な活用が図られている(バス停設置コスト、回送コスト、PRコストの削減など)。これは他のコミュニティバスでも工夫されているが、路線バスとの共同運行化により、より容易・広範にできていると考えられる。他方、利用増の機会向上とは、「路線バスとの共同運行化」により路線バスが既に育ててきた需要の「りんりんGO」への取り込みが期待できることを指す。「りんりんGO」運行地域は元々路線バスが走っておりマイカー文化一色ではない。バスの乗り方や駅での乗り換え方法など、住民におけるバスを使う知識・体制が、「りんりんGO」の走るルートに即した形で十分涵養されている。よって、「りんりんGO」は当初からその土台上に運行を開始できた。実際、前述の利用者アンケートで、既存の路線バスからの転移が約50%もあることは、路線バスが元々有していた需要を「りんりんGO」が基礎需要として一定程度取り込めた証左である。さらに、「りんりんGO」運行により沿線地域での全般的なバス利用が増加し、路線バスにも好影響を与える可能性もあり、もしそれが実現されれば、これぞ究極の「共栄」と評価されるべきであろう。

4——まとめ

最後に、今後の都市部でのコミュニティバスも含めたバスネットワークの求められるアプローチと、その点に関する「りんりんGO」からの示唆を改めて整理したい。

バスの市場拡大が期待できないという現在のわが国の状況下、バスの競合はいわば地域の公共財とも言うべき「バスネットワークの全体最適実現に対して重大な悪影響を招く恐れがある」こと、そして「コミュニティバスは性質上当該問題を引き起こし易い」こと、が特に都市部において問題視されるべきである。これに対するには、関係者がコミュニティバス内だけの部分最適ではなくバスネットワーク全体での最適の視点を持ち続け、コミュニティバスと路線バスの「共存共栄」追求の意識・姿勢をもつことが

大切である。しかも、それを実際に実現することが肝要である。

本稿で取り上げた「りんりんGO」は、特に画期的な運行システムや車両を用いているわけではないし、現時点で目覚ましい利用実績を実現したわけでもない。しかし、繰り返しとなるがコミュニティバスはその「部分最適」のみで評価されてもならない。概念的にも実態的にもコミュニティバスと路線バスが分離・対立しがちな都市部にて、「りんりんGO」が「連携」といった水準を超えた「路線バスとの共同運行化」により、「競合問題を回避・克服したこと」とともに「共存共栄策の徹底まで図ったこと」が非凡である。即ち、「共同運行化」という「手段」もさることながら「共存共栄策の徹底」という「目標」を掲げ続けたことが高く評価されるべきであり、既存バス路線の廃止・減回リスクの抑止という潜在的な要素も含め、供給者側である行政・路線バス事業者にとっても、コミュニティバス・路線バス双方の利用者にとっても好ましい結果を追求した好事例と考えられる。そして、その際最も重要なことはそのような結果を最後まで追求し実現させるまでに至る、鈴木座長はじめ検討会の委員や行政・路線バス事業者・道路管理者・交通管理者などの関係者の意識・姿勢である。このような意識・姿勢を持ち続けることは、理念的には必要と理解されていても、実際の現場での貫徹は難しい。しかし、「りんりんGO」は、関係者の知恵や努力によってそのような意識・姿勢の貫徹も十分可能であり、かつ、その効果が大きいことも実証した。この点こそ「りんりんGO」からの最大の示唆と考える。

本稿はバスネットワークの全体最適の重要性を指摘したが、無論コミュニティバスは単体の採算性等も重要であり、この点、「りんりんGO」はまだ不十分で今後の運行継続も楽観できない。しかし、そういう側面のみに目を奪われず「りんりんGO」の優れた試みも広く認知されるべきであり、本稿がその一助となれば幸甚である。

謝辞：本稿は、板橋区コミュニティバス導入検討会における鈴木文彦座長のご指導が礎となっている。また、(財)運輸政策研究機構の室井寿明氏より年末年始のお忙しい中も含め種々のご支援と貴重なアドバイスを頂いて、何とか原稿の体を為した。ここに記して心より感謝の意を表す。ただし、本稿の内容は筆者個人の解釈と認識に基

づく。よって、文責はすべて著者に存し鈴木氏や室井氏は当然のこと、国際興業(株)にも一切存しない。

注

注1)「コミュニティバス」の定義は明確でないが、本稿では国交省ガイドラインのとり「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、(中略)運行するもの」を指すこととする。

注2)本稿で「路線バス」とは、道路運送法第3条の一般乗合旅客自動車運送事業のうち態様が路線定期運行であるものを想定する。なお、厳密には多くのコミュニティバスも路線バスであるが、ここでは「コミュニティバス以外の路線バス」を「路線バス」として区別する。

注3)平成元年以降平成23年1月時点までで、国際興業では11区市24路線(そのうち4路線は完全廃止)のコミュニティバスの運行経験を有する。

注4)憂慮すべきことと言わざるを得ないが、短期的な成果が求められる期限として、「次回の選挙まで」というケースも現実には多い。過去には「我田引鉄」という揶揄もあったが、「我田引バス」的な動きは今も地域に存在する。長期・広域的利益や全体最適のため科学的なアプローチが求められる交通施策を、政治色を帯びざるを得ない議会を上位組織とする地方自治体が検討すること自体に構造的矛盾があると指摘せざるを得ない。

注5)路線バス撤退・非進出地域でのコミュニティバス運行は、市場の失敗に対する一つの有効な行政介入と評することができる。本稿が問題にしているのは、市場が完全に失敗していない状態(不十分でもまだ路線バスは運行している状態)での行政介入により市場の失敗を促進するケースである。なお、市場が完全に失敗していないでも一部失敗している状態(本数の減少など)において行政介入の必要性もあろうが、その場合にはコミュニティバス導入より、伝統的な「運行補助金」の方が対症療法的という難点はあるものの即効性があり悪影響も少ないと考えられる。運行補助金は従来から過疎地ではごく当たり前に実施されてきたが、国際興業エリア内では平成23年1月より埼玉県戸田市といった都市部でも実施されている。なお、同市の事例はコミュニティバスとの競合で衰退した路線バスに補助金を交付するものであり、単なる対症療法ではなく両者の両立を積極的に図る施策と評することができる。

注6)「路線バス事業者は独占的に営業している」と指摘されることもあるが、実態を見れば隣接市場である鉄道・マイカー・バイク・自転車等との競争に常に晒されている事業構造であるとも言える。

注7)特に首都圏はじめ都市部の区市町村の境界は、平成の大合併後においてもバスネットワークから見ると無意味なケースが多い。この点は、都市部の区市町村が交通施策を検討する際の構造的課題となる。

注8)国際興業が大型バスで自主運行する起点高島平操車場・下赤塚駅経由・全長7.88kmの循環ルート型の一般系統。運賃は大人均一210円、頻度は平成22年3月の「りんりんGO」運行開始時点において平日で時計回り16本/日、反時計回り14本/日の計30本/日。

注9)国際興業の経験では、都市部の路線バスは周知に時間がかかり利用客の定着も定期券の期間単位であるため、系統の集客力が明らかになるのに1年以上かかることが多い。都市部のコミュニティバスが路線バスと実態的に大差無いとすると、半年から1年でその利用状況や今後の見通しを見極めるのは尚早の可能性はある。

参考文献

- 1)土木学会[2006]、『バスサービスハンドブック』。
- 2)鈴木文彦[2009]，“持続可能な生活交通へコミュニティバスのこれから”，『都市問題』，100巻10号，pp. 72-79。
- 3)国土交通省・社団法人日本バス協会[2009]，“バス産業勉強会報告書”，<http://www.mlit.go.jp/common/000037935.pdf>，2009/04/10。

(原稿受付2011年2月23日)