

## トピックス

## 「バス事業の現状」

モータリゼーション進展とともに、乗合バス（以下「バス」）の位置づけは低下しています。しかし、わが国の重要課題となっている「地方創生の実現」には、公共交通ネットワークの活用が必須であるというのがコンセンサスであり、官民連携の下で状況の打開を目指した議論が進められています。本 SENSOR では、地方公共交通の主軸であるバスのあり方について紹介します。

### 1. 地方におけるバスの現状と課題

公共交通にはバス以外にも、鉄道、タクシー、船、飛行機などがあります。日本全体で見ると鉄道による旅客数が圧倒的に多く、バスは 15%程度にすぎません。しかし、鉄道旅客数の 98%は都市部の利用によるものですので、地方の公共交通の要はバスであるのが実態です。かつては移動に欠かせない存在であったバスも、マイカーの普及に伴って利用者は減少し、直近ではピーク時の半分以下の水準に落ち込んでいます。2000 年度から 2013 年度にかけてバスの輸送人員は全国で約 13%減少しました（図 1）。三大都市圏では約 6%の減少にとどまっている一方、地方部では約 23%の減少と、人口減少が進む地方部でより深刻な様相となっています。

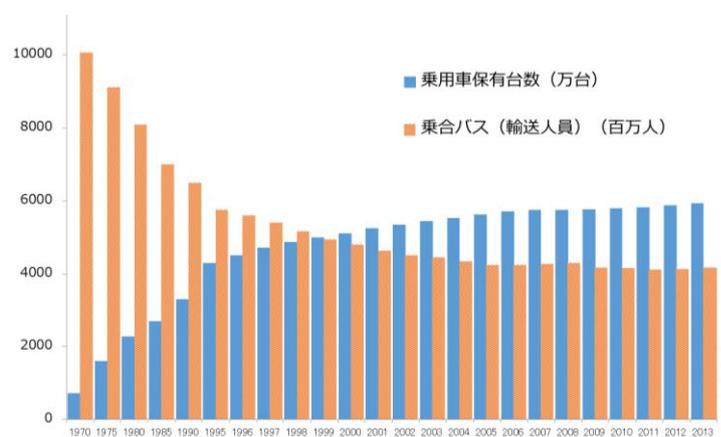


図1 モータリゼーションの進展

出典：「2015 交通政策白書」に基づき東京海上研究所作成

利用者減少によりバス事業の収支も悪化し、バス事業者の 71%が赤字、全バス系統（約 38000 系統）のうち 74%（約 28000 系統）が赤字という惨憺たる状況です。こうした状況を受けて、バスの不採算路線から撤退する動きが増え、2007 年度から 2013 年度の 7 年間に完全廃止された路線は 10,206km に上ります。バス停 500m 圏外（かつ鉄道駅 1km 圏外）の交通空白地域は日本の可住地面積の約 30%、そこに居住する人は 735 万人に達しています。

地方のバス事業衰退は、高齢者や障がい者の生活に大きな影響を及ぼします。高齢者を対象とした意識調査によると、生活上最も不便と感じるのは「買い物や通院などにおける移動」となっています（「平成 22 年高齢者住宅生活意識調査」）。バスなどの公共交通が不便な限り、自動車の利用を続けざるを得ませんが、65 歳以上の免許保有者の 0.8~1%が交通事故を起こすとの推定もあり、高齢者増加により交通事故のリスクは高まることとなります（「平成 23 年版高齢社会白書」）。

## 2. 取組事例

国土交通省では2014年に「国土のグランドデザイン2050」を策定し、今後の地域のあり方として「コンパクト・プラス・ネットワーク」という方向性を示しました。少子高齢化に見合うよう、「コンパクトなまちづくり」と「地方公共交通のネットワーク構築」を連携して進めようとする戦略です。今後高齢化がいつそう進行する中で、高齢者が自ら運転しなくてもよい環境をつくるのが重要であり、そのために持続的なバスネットワークの整備を進める動きもみられます。持続性を確保するためには従来型の路線バスではなく、ひと工夫必要となります。以下で今後の新たなバスの形となり得るいくつかの事例を紹介します。

### (1) BRT (Bus Rapid Transit)

バス高速輸送システムとも言われる、バスを基盤とした大量輸送システムを指します。バス専用道路やバス専用レーンを設けることで定時性を高められる一方、鉄道ほど多額のインフラ投資が不要というメリットがあります。

わが国では、2007年に廃線となった茨城県の鹿島鉄道の線路跡を利用してバス専用道を設置した「かしてつバス」の開業後にBRTという言葉が聞かれるようになりましたが、実際にはそれ以前にも国鉄白棚線など廃線跡をバス路線化した事例はいくつかあります。BRTの認知度が高まるきっかけとなったのは東日本大震災で、津波により甚大な被害を受けたJR東日本が気仙沼線(図2)・大船渡線の不通区間の仮復旧のために、暫定的にBRTを導入したことによります。2015年9月5日には新潟市で連節バスを用いたBRTが導入されますが、既存の自動車交通への影響や警察との調整などの結果、当面は専用道の設置は見送られることとなっています。

BRTは比較的広いエリアで、一般交通量が多く渋滞が生じやすい地域を抱える地方都市や、そうした地方都市間を結ぶのに適した手法だと言えます。



図2 BRT専用道 (JR気仙沼線)

出典: Mutimaro 氏撮影

### (2) コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが主体的に運営するバスを指します。東京都武蔵野市は「コミュニティバス」の概念を全国で初めて取り入れた自治体として知られています(図3)。市域面積が約11km<sup>2</sup>と、全国790市中780番目のコンパクトな街であるものの、通常のバスが乗り入れられない狭隘道路が多い住宅地が大半を占めていたため、住民は生活上の移動に苦労していました。そこで、病院・高齢者施設・コミュニティセンターなど住民ニーズが高い施設を中心に、わずか200m間隔で停留所を設置し、交通空白地域(停留所から200m以上離れた地域)と交通不便地域(バスが1日100便以下の地域)の解消を図りました。大人・子供100円均一(小学生未満は無料)という低運賃や利便性の高さにより乗客は増加し続け、開業5年後の2000年には黒字化を達成しています。



図3 東京都武蔵野市ムーバス

出典: Wikipedia

コミュニティバスは、限られたエリア内にある程度の人口を抱えており、コンスタントな利用が期待できる地方中小都市に向いているバスのあり方だと言えるでしょう。直近(2013年度)では1226市町村において約3000台のコミュニティバスが運用されています。

### (3) デマンド型交通（デマンドバス・デマンドタクシー）

利用者の要望に応じ、運行経路・時刻・乗降場所などを調整できる、予約型の運行形態を指します。利用者数などを考慮し、実際には乗車定員 11 人未満の車両を用いる「デマンド対応型の乗合タクシー（図 4）」という形態で導入されることが多くなっており、デマンドバスとデマンドタクシーを総称して「デマンド型交通」と呼ばれます。

通常のバスが運行する幹線路線と、人口の少ない地域やバス路線が撤退した地域などを結びつける役割を担うことが多いデマンドタクシーは、予約が必要ながらも自宅付近で乗降できる利便性から、地域住民からの評価は総じて高いとされています。例えば、デマンドタクシーが市内全域で運行されている福岡県八女市では、利用者の 80%が「暮らしが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答しています。

効率的な運行を実現できるデマンド型交通は、過疎地域や中山間地域など人口密度が少ない地域に適した運行手法だと言えます。直近（2013 年度）では 311 市町村においてデマンド型交通が導入されています。

今後は人口動態の変化に応じて、各々の地域に適した形にバス事業は変化していくでしょう。大切なことは住民のニーズと適合させること、言い換えると身の丈にあった運行手法を選択し、持続性確保を最優先していくことが求められます。

以上

#### 【関連リンク先】

・『2015 交通政策白書』（国土交通省）：

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport\\_policy/sosei\\_transport\\_policy\\_fr1\\_000009.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_fr1_000009.html)

・『国土のグランドデザイン 2050』（国土交通省）：

[http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku\\_tk3\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html)



図 4 福岡県朝倉市あいのりタクシー

出典：Wikipedia