

## 第8章

**提言——  
定時定路線バスの活性化を！**

## 第8章

# 提言——定時定路線バスの活性化を！

本調査研究の結論を多摩地域の自治体向けに一言でまとめると下記のとおりである。

**新技術に目移りすることなく、**

**引き続き定時定路線バスの活性化策を深掘りすることが重要**

その理由は次の3点である。

1つ目に、路線バス廃止後の代替交通手段として注目されているデマンド交通は、実際にはかなり高コストなツールであり、定時定路線バス<sup>71</sup>に対して「支えるに値する」ほどの経済性を確保できる領域が小さいことがある。多摩地域では、民間路線バスが基本的に独立採算で供給されているために、赤字になると民間路線バスが廃止になることがあることは第5章で述べた通りである。独立採算路線バスの廃止は、手段としての定時定路線バスの終わりを示すものなのだろうか。定時定路線バスの手段としての優位性と、採算が確保できるかどうかは別の問題である。定時定路線バスが採算をとるためには1日1台の車両で約400人を運ぶ必要がある。一方、デマンド交通は1日1台の車両で25人程度しか運べない。つまり、1日1台の車両で約25~400人を運ぶ必要がある場面では、赤字であっても、定時定路線バスを維持し続ける方が効率は良い。需要が1日1台約25人を下回り、定時定路線バスでは1人当たりコストがかかって仕方がないという場合に初めて、デマンド交通を検討するべきだろう。多摩地域の自治体の多くは、東京都以外の地方部の自治体と異なり、民間路線バスに補助金を投じてサービス水準を維持するということをあまりしてこなかった。仮に不採算になっても、補助金で支えることにより、定時定路線バスの社会的役割をまだまだ発揮させ続けることができるのである。

2つ目に、多摩地域の定時定路線バスはまだポテンシャルを残している。多摩地域の民間路線バスは、きめ細かな路線網と、ある程度多くの利用者をまとめて運べる大量輸送性が相まって、持続可能な都市を実現するための都市交通体系の中核を担うことが期待される。これらの性質は、個別的な輸送手段であるデマンド交通や「ライドシェア」には期待できないものである。同時に、近年の運行コスト高騰により、民間独立採算に任せておけば、減便や廃止されるバス路線が出てくるのが避けられない。ここにおいて、自治体の関与により既存の民間バス路線を活性化し、その社会的役割を回復・向上させる措置が求められる。非利用者をも対象にしたモビリティ・マ

<sup>71</sup> 一般的な路線バスは路線と時刻表を定めて運行するが、デマンド交通との対比を強調するために「定時定路線バス」と呼ぶことがある。こうした呼び方をする場合は、デマンド交通ではない一般的な路線バスであることを強調する趣旨なので、民間路線バス・コミュニティバスのどちらも含む。

ネジメントによる新規利用者の獲得、運行環境の改善による収支の改善と増便の好循環、バス停の環境整備等、自治体が果たせる役割はまだたくさん残されている。これらの改善策を講じるにあたっては、自治体と事業者がこれまで以上に協力関係を深めることも重要である。なお、既存の民間バス事業者が撤退せざるを得ない場合でも、今日ではバスの市場は自由化されているので、自治体には新規事業者を誘致するという手段が残されている。その際に、補助金入札制のように効率的事業者を選定する手続きは、自治体が透明性を持って納税者からの同意を得ながら民間バス路線を支援し続けるための強力な手段となるだろう。

3つ目に、多摩地域の自治体は、定時定路線バスを支え続けられる力がある。多摩地域の自治体の多くは、コミュニティバスの運営という形で、定時定路線バスサービスを供給する経験を積んでいる。民間バス路線への公的関与を強めたり、自治体コミュニティバスを改善・拡大したりする際に、この経験は大いに役立つはずである。また、定時定路線バスを支えるには財源が必要だが、本調査研究では、納税者の支払い意思は自治体の現状の支出額に比べてかなり高い水準にあることが判明している。多くの納税者は、生活の足の確保という問題をかかなり重視しており、追加的に税金を負担してでも自治体には維持してほしいと願っている。自治体はこの負託に応える必要があるともいえる。その際、自治体は、交通の外部のまちづくりや住民福祉のレベルの上位目的を明確化し、それを最も効率的に満たす輸送手段を導入するということが求められる。

上記の結論は、島しょ地域でも考え方は変わらない。島しょ地域においても、民間事業者による独立採算の維持は困難であり、補助金付きの公共交通が不可欠である。新技術を活用する際も、利用者1人当たりのコストを冷静に分析し、効率的な交通手段を選択することが重要である。定時定路線バスを基盤に据えつつ、必要に応じてデマンド交通を補完的に導入するなど、地域の実情に応じた適切な交通計画を策定すべきである。島しょ地域の自治体においてもぜひ本書を参照していただきたい。

また、本調査研究の結論を全国の自治体向けにまとめると次のような内容になる。

一口に地域公共交通といっても、民間事業者が自主的に供給する独立採算サービスと、自治体が責任を持つ補助金付きサービスとでは、持続性・効率性の考え方が大きく異なる。

独立採算サービスにおいては、言うまでもなく、事業収支が持続性そのものとなる。

それに対して、補助金付きサービスは、自治体がそう意識しているかどうかは別として、潜在的に上位の政策目的に対する手段である。その持続性・効率性とは、事業収支というよりはむしろ、「上位目的に対して効果的な手段となっているかどうか」「公的資金で支えるに値するかどうか」と考えるべきである。

「公的資金で支えるに値するほどに、上位目的に対して効果的な手段となっているかどうか」を見極める指標としては、利用者1人当たりコスト（行政負担額ではなく総運行経費）が有用である。利用者1人当たりコストは、定時定路線バスでは数百円のオーダーだが、新技術であるデマンド交通ではむしろ数千円のオーダーであり、新技術の実力を冷静に見極めることが求められる。個別の新技術に振り回されることなく、新技術を交通政策の中で全体最適を保って導入する（あるいは導入しない）ためには、適切な形で交通計画を立案することが重要である。

