

DBJ SHIKOKU RESEARCH NO. 9

四国におけるコミュニティバスの現況と課題 ～規制緩和後の新たなバス事業の息吹～

日本政策投資銀行四国支店

1. 問題意識

バス事業は負のスパイラル(乗客減 値上げ・減便 更なる乗客減)に陥っている上に、規制緩和と補助金制度の変更も目前に迫り、地方における路線バスが廃止に追い込まれる懸念。一方、規制緩和後を睨んで「自助努力型」バスや「コミュニティバス」など新たなバス事業の取り組みも開始。

本稿は激変する環境下にあるバス事業の中で地域活性化の手段としての「コミュニティバス」に焦点を絞り、成立のポイントや四国における現況と課題について検討を行うもの。

2. バス事業を巡る環境の変化

乗合バス利用者は 1970 年代初頭をピーク(101 億人)に減少の一途をたどっており、現在は 49.4 億人にまで落ち込み、経営面でも全国的に経常赤字。四国においては、最近 10 年間の乗客減少率が全国一の水準で(四国: 35.5%、全国: 24.4%)、且つ経営状況も全国最低(経常収支率 四国: 77.6%、全国: 94.3%)。

国の施策も変更され、2002 年以降は需給調整規制の撤廃、補助金制度の変更により地域路線の維持が困難化。

一方、環境問題の深刻化、高齢化社会への対応、中規模輸送モードとしての特生等によりバスを巡る情勢が好転。

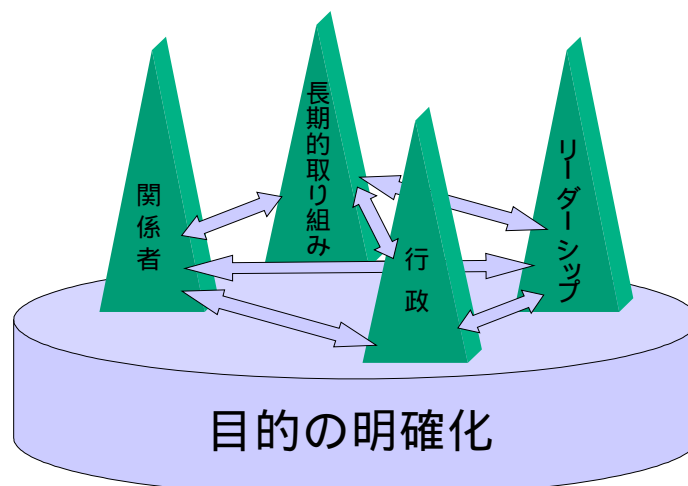
3. コミュニティバスの事業成立

不採算地域においては「コミュニティバス」の息吹。「ムーバス」の成功以降全国各地で取り組みが積極化し、島根県松江市「レイクラインバス」(観光産業振興を目的)、石川県金沢市「ふらっと」(高齢者のモビリティ確保と中心市街地活性化を目的)、青森県津軽地方「ニューはっけもり号他」(地域住民の負担によって廃止の危機にある路線バスを維持)などが事業成立。

4. コミュニティバス成立の要件と採算性

コミュニティバス成立には目的の明確化をベースに 利害関係者の協力と負担(関係者全員がバス事業の当事者となる)、 中長期的な粘り強い取り組み(長期的視野に立ったバス事業の育成)、 リーダーシップの発揮(利害調整の強力なまとめ役の存在)、 行政による資金的協力(事業採算性の低いバス事業の公共補助)、が密接に関連する「戦略的 2 層スクエア」の構築が必要(下図参照)。

コミュニティバスの戦略的 2 層スクエア

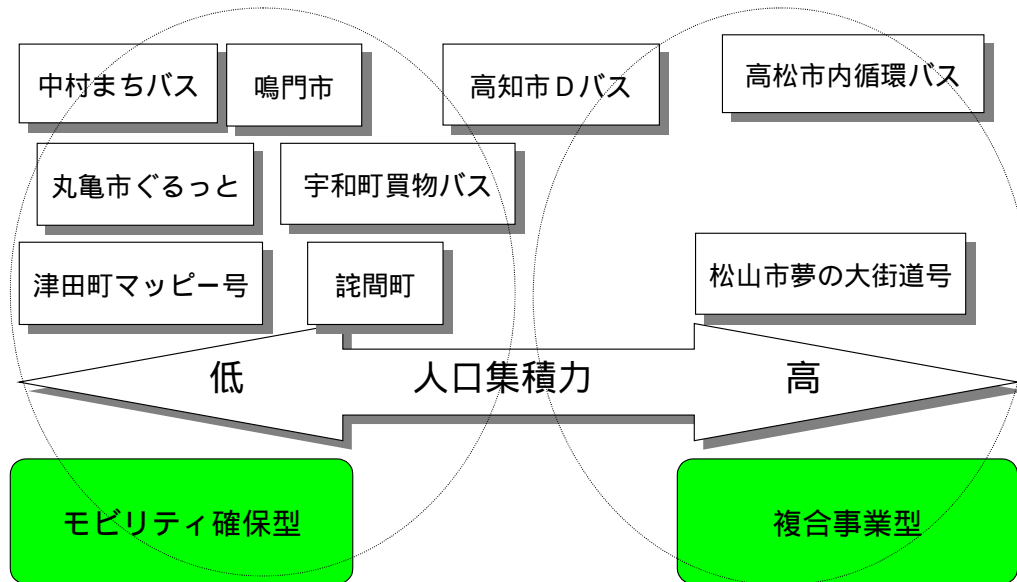


事業目的は人口集積力をベースに、地域住民の足を確保する「モビリティ確保型」と観光や商業等の地域産業を振興する「複合事業型」に大別。

事業採算性は低く、本行試算によるとモビリティ確保型で10百万円程度、複合事業型で40百万円程度の赤字が見込まれ、事業成立には行政や利害関係者による費用負担が必須。

5. 四国におけるコミュニティバスの現状と課題

四国の路線バス事業者の経営状況が全国で最も厳しい状況にあり、高齢化が全国の10年先を進んでいること等を考慮すると、コミュニティバスへの取り組みはまだ不十分。「複合事業型」は県都クラス等一部の都市に限定され、大半の地域は「モビリティ確保型」の対象。これまでの事例の類型化(下図参照)及び主要例概要と今後の課題は以下のとおり。



高松市内循環バス

2000年度実験は目的の明確化が不十分でやや不調に推移。2001年度再実験ではルート設定等も工夫されていて期待大。中長期的な事業継続には利害関係者の財政面での協力とリーダーシップの発揮が必要。

松山市夢の大街道号

中心市街地活性化という目的が明確化されており、過去2回の実験は成功。本格運行には利害関係者の協力や行政支援が必要。本事業が伊予鉄バスによる自助努力型のバス事業構築の契機となった点も高評価。

高知Dバス

デマンドバスのシステム開発が主目的。地域活性化の視点が乏しく、運営方法の不慣れもあり、不調に推移。本実験が民間事業者による市内循環バス運行の契機となった点は高評価。

中村まちバス

デマンドバスのシステムが目的であったが、廃止予定路線バスの代替運行化により、モビリティ確保としての事業目的が明確化。関係者間の協力体制構築にも成功、利用者も4倍に増え、実験終了後も市が運行を継続中。中長期的な事業継続には増大した費用の見直しや利害関係者の負担が鍵。

徳島県の動き

これまではコミュニティバスの動きが活発ではなかったが、法改正に伴いモビリティ確保型が設立される可能性大。目的の明確化と住民のリーダーシップが成立に向けた鍵。

以上

お問い合わせ先: 日本政策投資銀行 四国支店企画調査課(担当:野村) TEL: 087-861-6676