

商業事業者が主導するバスの現状と地域公共交通維持に果たす可能性に関する研究*

Current Situation and Potential Roles of Local Public Transport Provided by Commercial Sector*

福本雅之**・加藤博和***

By Masayuki FUKUMOTO**・Hirokazu KATO***

1. はじめに

市町村等が事業主体となる、いわゆるコミュニティバスでは、運行目的として、「買い物足の確保」が多く挙げられている¹⁾。中心市街地に立地する商店街の買い物客を見込んだ路線・ダイヤを設定することによって、中心市街地の活性化を図る目的で運行されているコミュニティバスは数多い。また、大規模小売店舗にアクセスするコミュニティバスも多く見られる。

その一方で、公共交通によるアクセス手段が確保されていない大規模小売店舗では、自ら、買い物シャトルバスを運行する例も散見される。さらに最近では、アクセス手段を欲する大規模小売店舗や商工会・商店街などの商業事業者が、公共交通サービス確保による地域活性化を欲する自治体やNPOなどが協力することによって、コミュニティバス運行を実現する事例も出現している。このようなバス運営スキームを既報²⁾では「商業主導型運営方式」と定義している。このスキームは、自治体や地域住民が主体的かつ自立的に地域公共交通を企画運営するものではない。しかし、利用者のニーズに対応しつつ、運営のための資金調達が可能で一種のビジネスモデルとして成立しうることから、これを活用し、地域公共交通確保策の一部を担ってもらうことは、厳しい財政制約の中で有効な方法の一つであると考えられる。

本研究では、商業事業者が運営に関わるバスについて類型化を行い、地域公共交通の中でどのような位置づけが行えるか考察を行った上で、商業事業者が地域公共交通の確保に果たすことのできる役割について検討する。

2. 商業事業者が運営に関わる地域公共交通の分類

商業事業者が運営に関わるバスは、①専ら自らの施設への送迎を目的として運行する「施設送迎型」、②地域活性化と自らの施設への送迎の双方を目的として運行する「地域公共交通参画型」、の2種類に大別できる。

* キーワーズ：公共交通計画、交通計画評価、地域バス交通

** 学生員、修(工)、名古屋大学大学院 環境学研究科

(名古屋千種区不老町、TEL 052-789-3828、

E-mail fukumoto@urban.env.nagoya-u.ac.jp)

*** 正員、博(工)、名古屋大学大学院助教授 環境学研究科

①施設送迎型

大規模ショッピングセンターが運行する「無料お買い物バス」がその代表例である。例えば、国内流通最大手のイオンが経営する大規模ショッピングセンターでは、全58店ある店舗の内、14店で無料送迎バスが運行されている³⁾。

路線は通常、近隣の駅や住宅街などと施設を結ぶシャトルバス形式を採り、途中停留所間の乗降を認めないものが多い。また、商業事業者と貸切バス会社の契約に基づいて貸切バスとして運行され、運賃を無料とする一方で、乗客を施設利用者に限定することが一般的である

ただし、途中乗降可能な有償の路線バスとして運行し、商業事業者が欠損補助やラッピング等による広告料の支払いで支援する形態も見られる。

②地域公共交通参画型

商業事業者の関与の仕方によって、2つの形態が考えられる。

a) 商業事業者が自ら運行するもの

商業事業者や、その団体である商工会や商店街組合、あるいはそれらを母体とする組織が地域活性化を目的として交通サービスを提供するものである。商工会や商店街の場合、構成員である商業事業者間に均等にサービスの便益が享受される必要があるため、面的なサービスが可能である循環路線をとる例が多く見られる。また、人口密度の低い地域で運行する場合にはデマンド方式も見られる。

b) 自治体やNPOなどが運行するバスに商業事業者が参画するもの

自治体やNPOなどによるコミュニティバス運行に対して、商業事業者が協賛金や広告料を支出して支援するものである。これは、商業事業者も地域社会の一員であるという認識に基づき、地域貢献の一環としてなされるものが多い。またそれによって、広告効果や顧客輸送による便益を享受できるというメリットも存在する。

以上の各類型にそって、各地で運行されている事例を

表-1 商業主導型バスの類型別運行事例

	類型	事例	運行地域	運営主体	運賃 (一般・1乗車)	途中停留所間の乗降	路線の形状	根拠法規	備考
ア	施設送迎	お買い物バス	三重県鈴鹿市	スーパーサンシ(株)	無料	可	施設送迎シャトル	貸切	
イ		お買い物バス	岐阜県多治見市	地元自治会	150円 専用回数券	不可	施設送迎シャトル	貸切	2000/12/15運行開始 2001/1/31運行中止
ウ	地域公共交通参画	柳バス	岐阜県岐阜市	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	無料	可	中心市街地循環	貸切	2003/3/1よりバス事業者の一般路線化(100円均一)
エ		サンマルシェ循環バス	愛知県春日井市	高蔵寺ニュータウンセンター開発(株)	100円	可	住宅地循環	4条	2006/4/1運行開始
オ		まちづくり活性化バスキララちゃん	茨城県土浦市	NPO法人まちづくり活性化バス土浦※1	100円	可	中心市街地循環	4条 21条	2005/3/1運行開始 ※1: 商工会議所をベース
カ		呉羽いきいきバス	富山県富山市	(有)まちづくり公社呉羽※2	100円	可	住宅地循環	4条	2005/4/11運行開始 ※2: 商工会をベース
キ		ぐるっとつーバス	三重県津市	NPO法人バスネット津	100円	可	中心市街地循環	4条	2004/3/1試験運行開始(無償) 2004/4/1本格運行開始(有償)
ク		生活バスよっかいち	三重県四日市市	NPO法人生活バス四日市	100円	可	住宅地路線	21条	2002/11/1試験運行開始(無償) 2003/4/1本格運行開始(有償)
ケ		鈴の音バス	三重県松阪市	松阪市	100円	可	中心市街地循環	21条	2005/4/20運行開始

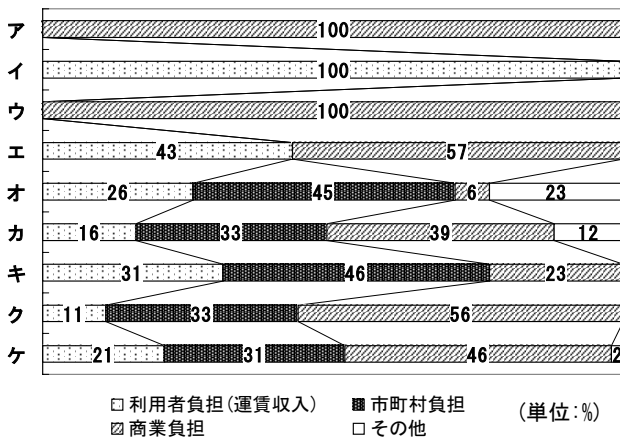


図-1 各運行事例の運行経費負担割合の比較

表-1 に整理する。各事例については3章で詳述する。また、各事例の運行経費負担について比較したものが図-1である。特に地域公共交通参画型では、商業事業者に加え、利用者(運賃)や市町村(補助)の負担も合わせた「三方一両損」の形をとるものが多い。

3. 商業主導型バスの事例と特徴

(ア) お買い物バス(三重県鈴鹿市)

公共交通空白地域に立地するスーパーマーケットが、地域の顧客への利益還元の見地から、買い物以外の目的にも利用を開放するバスを運行したもので、地域に貢献することで長期的に自らの利益を確保することも目的としている。ただし、実際の利用はスーパーへの行き帰りがほとんどである。

この運行は、スーパーの経営者と地域で公共交通の利用促進活動をしている地域公共交通コーディネーターによる話し合いがきっかけとなって始まった。運行開始から約4年半後、利用客の少ない午後の便が減便されたが、運行は継続されている。固定客が多く、地域コミュニティの場となっている。

(イ) お買い物バス(岐阜県多治見市)

人口1万人規模の地理的に独立したニュータウンで、域内に大規模ショッピングセンターがないため、住民が買い物に不自由していた。そこで近くにショッピングセンターが新規出店するのを機に、ニュータウンとショッピングセンターを結ぶバスの運行を地元自治会が地元バス事業者に提案した。その結果、自治会依頼による貸切の買い物バスとして、「自治会で利用券を扱うこと」「利用促進活動を行うこと」「利用者(平日100人、休日120人)の確保」「6ヶ月ごとの見直し」を条件に運行開始となった。ショッピングセンターは停留所設置以外には主体的に参画していない。利用者数が目標値に遠く及ばない状況が続いたため、運行開始から約1ヶ月半後に運行が中止された。

(ウ) 柳(やな)バス

中心市街地への買い物客の増加を目的として、商店街が駅とを結ぶ無料循環バスを試験運行したものである。運行計画の策定にあたって、商店街が国・県への補助申請やバス事業者との調整などを行った。試験運行期間中(152日間)に約20万人の利用を得たことから、2003年3月1日よりバス事業者による有償(1乗車100円)の本格運行に切り替えられた。この際、2路線のうち1つを廃止し、もう1路線についても見直しを行った結果、経路が大回りとなり、利用者にとって不便となって利用が大きく減少したことから、2005年10月1日より再度経路を変更した。その結果、利用者数は回復傾向にある。

(エ) サンマルシェ循環バス

人口5万人規模のニュータウンにおいて、その中心部にあるショッピングセンターを核とした各種施設の建設・経営・管理を行う第三セクター会社が、ニュータウン内各所から施設への買い物等の足の確保を主目的とし

てバス事業者に運行委託している。背景として、急速に高齢化の進むニュータウンにおける買い物の足の確保が急務であったこと、この会社の役割として定款に地域貢献が掲げられていることなどが挙げられる。

(オ) まちづくり活性化バスキララちゃん

商工会議所や市、地域住民が、中心市街地活性化を目的としてコミュニティバス運行を実施する NPO 法人を設立し、バス事業者に運行を委託している。この NPO 法人は個人・法人の賛助会員を募集するとともに、商店街と様々な連携を行っている。商工会議所が中心的役割を果たし、地域の事業所を巻き込むことに成功している。特徴的な取り組みは地域通貨との連携である。バスを利用して商店街の協賛店舗で 1,000 円以上の買い物をすることによって、乗車料金として使用できる地域通貨が発行される仕組みである。

(カ) 呉羽いきいきバス

商工会が中心となってコミュニティバス運行を目的とする有限会社を設立し、バス事業者に運行を委託している。(オ)と同様、商工会が中心的役割を果たすことによって、地域の事業所を巻き込むことに成功している。この事例で特徴的なのは、有限会社組織を採用していることである。理由として、①市内にTMO組織がありそれが有限会社組織を採用していたこと、②組織として事業継続性を確保するために会社組織としてほしいという行政の意向があったこと、③地域の自治会や事業所の出資を得て会社を設立しており、地域の主体的参画を実現することを目的としていること、を挙げている。この組織形態は、事業に対するモニタリングを地域全体で行うことにつながっており示唆的である。

(キ) ぐるっと・つーバス

バス事業者の OB や元市議などの地域住民が、中心市街地活性化と高齢者の足の確保という目的からコミュニティバス運行を市に要望したが、市は単独での運行は困難との回答であったため、NPO 法人を立ち上げ、商店街やスーパー・病院などの協賛金と市の補助を得てバス運行を開始した。中心市街地活性化を望む地域住民と市、商業事業者の利害が一致することによって運行が実現している。

(ク) 生活バスよっかいち

路線バスが廃止になった住宅地において、①代替交通手段を確保したいと考える地域住民の存在、②単独で代替バスを運行することは財政面から不可能である市、③顧客輸送のためバスを計画していた商業事業者、がそれぞれ存在していたことから、これらの動きを地域公共交

通コーディネーターが結びつけ、各主体が参画する NPO 法人を組織し、バス事業者に運行を委託することによって運行が実現した。その際、商業事業者は単なる顧客輸送のバスを運行するというのではなく、地域活性化に資することによって、長期的に自らの利益を確保することを目的としている点は、(ア)のお買い物バスと同様である。

(ケ) 鈴の音バス

市が、中心市街地活性化を目的とするコミュニティバスを運行するにあたって、コミュニティバス運行によって大きな便益を受けると考えられる、中心市街地の商業事業者の協賛を募り、運行経費の一部を賄っている。上述(ク)の事例における地域公共交通コーディネーターの作業を市が担っていると解釈できる。協賛する商業事業者が地域貢献や広告効果を目的としている点も同様である。

4. 商業事業者の参画を実現するための条件

地域公共交通の運営への商業事業者の参画は、①顧客の施設アクセスの確保や、施設への誘客のための広告を行いたい商業事業者と、②地域住民の足を確保したい自治体や地域住民の双方の利害が一致した場合に実現すると考えられる。しかし通常、この双方の考えを互いが認識し、協力にまでこぎつけることは容易ではない。

3章で取り上げた事例において、商業事業者が地域公共交通に参画した理由をまとめたものが表-2である。以下で各項目について詳説する。

a)商業事業者が地元企業である場合や、地域貢献に非常に積極的である場合には、公共交通サービスへの参画可能性が存在するが、それでもやはり施設アクセスを通じた利益確保という目的を大きく超えて地域公共交通確保の動きとなることは考えにくい。

b)商業事業者やその団体と自治体や地域住民は、公共交通サービス確保によって施設の増客と地域活性化がなされた場合、双方ともその便益を受けることから、利害は一致する場合が多い。ただし、商業事業者が求める公共交通と、地域が必要とする公共交通とが一致するとい

表-2 商業主体が地域公共交通に参画する理由

a	商業事業者が地域貢献による長期的利益を目的とする場合
b	商工会や商店街などのように、自治体や地域住民に非常に近い商業事業者が母体となっている場合
c	自治体や地域住民から商業事業者に参画を働きかけた場合
d	商業事業者と自治体や地域住民の橋渡しを行うコーディネーターが存在した場合

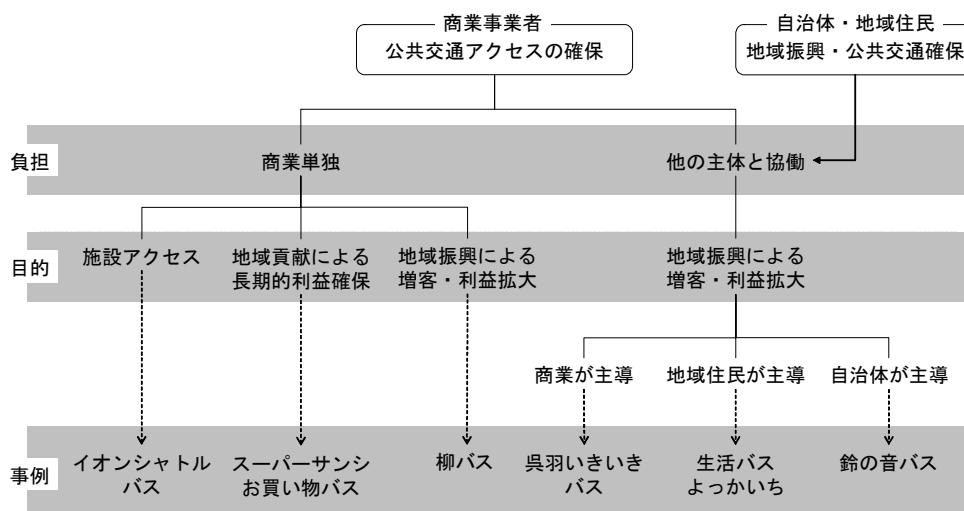


図2 商業事業者の参画フローと各事例の位置づけ

う保証はない。また、交通サービスの運営が本業ではない商業事業者やその団体が地域における公共交通サービス確保の重要性に気づき、自らその運営のために動くというインセンティブは乏しいと考えられる。

c)自治体や地域住民の求める地域公共交通の実現によって商業事業者が受ける便益がその費用負担に対して大きいと考えられる場合には参画が期待できるが、自治体や地域住民が商業事業者に対して参画を積極的に働きかける機会が少ないということは考えられる。

d)自治体や地域住民、商業事業者がそれぞれに求める交通サービスについての情報を持ち、それらを組み合わせることによって各主体の負担を軽減し、かつ利用しやすい交通サービスを作り出すために利害関係のコーディネートを行うキーパーソンが存在する場合であるが、そのような人材はほとんど存在しないのが現状であり、今後は人材の育成が必要である。

図2 は以上のメカニズムをフローにまとめたものである。

5. 地域公共交通への商業事業者の参画することの意義

(1) 運営資金の確保

商業事業者と他の関係主体を比較すると、商業事業者は資金調達に長け、顧客数や売り上げの変化によって、当該地域公共交通が自らにもたらす便益を判断するという特徴を持つ。このことから、商業事業者が地域公共交通運営に参画することは、運営資金調達の面での安定に寄与するとともに、利用者数の増減に対するモニタリングも期待できると考えられる。一方で、当該地域の公共交通に資金を拠出することによって、十分な便益を得たと感じなかった場合、運営から手を引く可能性が高く、運営が資金的に行き詰まるリスクが高まる。このことから、地域公共交通確保への商業事業者の安定的な参画を

実現するためには、商業事業者にとっての便益と、地域にとっての便益が一致するような、一種のビジネスモデルとする必要があると考えられる。車両・車内・停留所広告と、商業事業者による広告入りバス案内パンフレット配布・ポスター掲示の組み合わせは、その有効な手法である。

(2) 路線の設定

商業事業者が参画することによって路線の目的地が設定しやすくなり、また停留所を施設内に置くなどのメリットも生じる。一方で、複数の商業事業者が参画する場合には、参画主体間に公平性の議論が生じ、路線設定に悪影響を及ぼす可能性もある。逆に、一部の商業事業者しか参画しない場合にも、バランスの悪い路線設定となる可能性がある。

6. おわりに

本研究では、商業事業者が地域公共交通維持に果たしうる可能性について、現在運行されている複数の商業主導型バス運行事例を、商業事業者の関わり方に着目して類型化し、なぜ現在の関与形態に至ったのかを運行の経緯を詳細に調査することを通じて検討した。

その結果、商業事業者と他の主体との間で、便益が共有されるビジネスモデルが成立することが、商業事業者参画のポイントであることを明らかにした。

今後は、地域公共交通維持に商業事業者の参画を促す方法論の構築について検討することを予定している。

本研究の遂行にあたって、研究対象事例の関係者各位にはデータ提供やヒアリングの実施などに関して、多大なご協力をいただいた。ここに改めて感謝の意を表す。なお本研究は、平成 17~18 年度科学研究費補助金・若手研究(B)「地域住民主体のボトムアップ型公共交通システム普及のための方法論に関する研究」の一環として実施しているものである。

参考文献

- 1) 国土交通省自動車交通局旅客課：コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書，2006
- 2) 福本雅之・加藤博和：役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性検討，第 31 回土木計画学研究・講演集 CD-ROM，2005
- 3) イオンホームページ (<http://www.aeon.info/>) より、店舗形態が「ショッピングモール」とされているもので集計。2006 年 6 月末日現在。