



大都市近郊都市における効率的な路線バス事業経営 のあり方に関する検討 : 運営形態が異なる4自治体 の比較調査を基に

筒井, 勇翔
太田, 尚孝

(Citation)

兵庫地理, 70:115-125

(Issue Date)

2025

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100495948>



大都市近郊都市における効率的な 路線バス事業経営のあり方に関する検討 —運営形態が異なる4自治体の比較調査を基に—

筒井 勇翔・太田 尚孝

I. はじめに

1) 研究の背景

路線バス事業は、大正時代に全国で興隆した。しかし、樋口(2013)によると、昭和40年代後半以降のモータリゼーションの進展等による輸送効率の低下や定時制の喪失、自家用車の普及によりバスの利用者が減少した。さらに昭和60年代には比較的人口が多い地域を走る都市部の路線バス事業者でも赤字状態のケースが増加した。

その後、平成14年2月の道路運送法の改正に伴って、乗合バスの運行が免許制から許可制へと移行した。これを契機に、民間事業者が路線バス事業に参入しやすくなった。もっとも、宮崎(2018)は、全国的な少子高齢化や人口減少・東京一極集中によりバス利用者が減少したことで運賃収入も減少し、採算も取れなくなったと解釈する。加えて、京都市では、一度民間事業者へとバス路線を委託したが、採算性の低さから民間事業者が撤退し、もう一度公営バス事業にバス路線が戻るという事例も発生した(京都新聞DIGITAL2018)。

公営・民営のいずれの運行形態も、採算がとれない路線をいつまでも運行し続けることは事業の効率性の観点から望ましくないことは明らかである。他方で、路線バス事業は地域住民や地域を訪れる観光客にとっての移動手段として必要不可欠である。また、国土交通省の「地域公共交通の現況に関する資料」によると、路線バス事業は、令和2年頃からの新型コロナウイルス感染症により、更なる利用客の減少となっている。

すなわち、今や路線バス事業者は、公共サービスと経営の健全化のバランスを保つことが重要であると考えられる。しかし、路線バス事業に関わる費用やサービス水準を含めた経営に対しては、明確な基準がない。また、設定をしようにも地域特性による差が大きいことから、統一基準を設けることが難しい。それでもなお、路線バスのサービスを維持または向上しながら財政の適正化を図るという意向は、どの路線バス事業者も共通していると考えられる。

2) 既往研究のレビュー

児玉(2020)は、公営・民営ともに交通事業者としての責任を果たすため、すべての需要を満たす供給をしようとする考え方を持っていると述べる。特に公営では、経営状況が厳しいとその収支がクローズアップされることが多く、税金を使って運営する特性から、民営ほど収益性を追求しないとはいえ収支に敏感になっていると理解する。また、公営バスの職員は、異動による「公務員としてのゼネラリスト」が求められ、民間事業者と比較してバス事業に精通した人材育成が困難であると分析する。

宮崎(2018)は、バス事業は民間代替性の高い事業であり、民営化・民間譲渡、民間活用による経営改革も十分な検討を行う必要があると述べる。つまり、路線バスサービスは公共財とは言えず、民間に代替して運行を行うことに問題はないと指摘する。

川勝(2015)は、公営バス事業をスムーズに民間事業者へと委託する手法を札幌市営バスをもとに明らかにした。札幌市営バスは、公営バス事業の委託

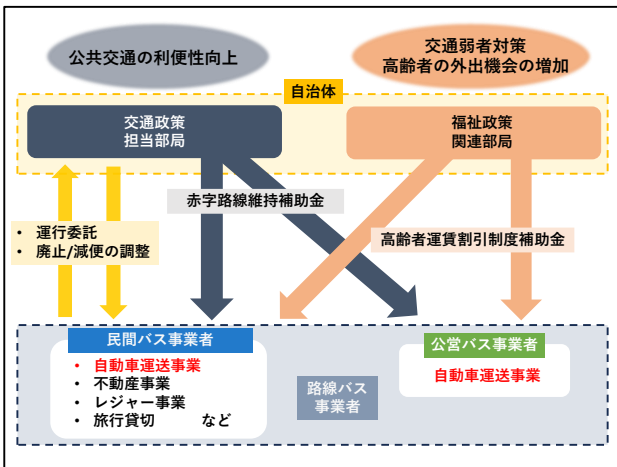
を段階的に実施し、市営バス時代の運行サービス水準を低下させることなく完全民営化となり、その結果ピーク時には 32 億円あった一般会計からの補助金を 7 億円に減少させた。このことから、民営化を段階的に実施することで市民理解を得られやすくなり、民営化後も引き続きバスを利用する顧客を確保することができる」と主張する。

以上の既往研究から、路線バス事業は民間事業者の活用が大いに期待されている中で公共性も担保されるべき公共サービスの一種といえる。加えて、自治体の掲げるまちづくり施策との関連や顧客ニーズを反映させる必要性もある。そのため、民間事業者による運営においても地方公共団体との密な連携を求められる事業と考えられる。

3) 路線バス事業の現状と特性

1. 路線バス事業と関係主体

自治体と路線バス事業者の関係性は第 1 図のように示される。交通施策の決定は、基本的に自治体の交通政策担当部局と各路線バス事業者間で行われ、運行委託や廃止・減便の調整が行われる。加えて、公営・民営問わず、不採算路線であっても沿線住民の移動手段の確保のため、当該路線を維持するための補助金も交通政策担当部局から出資されていることが多い。さらに、自治体の福祉政策部局も高齢者運賃割引制度の補助金を出資するという関係で関わっている。



第 1 図 自治体と路線バス事業者の関係性

(出典：文献調査・ヒアリングを基に筆者作成)

2. 公営・民営の事業主体による 2 つの違い

公営・民営の事業主体による主な違いの一つ目は、バス事業者数である。日本バス協会の記録(2022 年公表)によれば、1947 年の事業者数は 237 であった。その後は緩やかに増加していくが、2006 年の改正道路運送法により不定期運行のバス路線も乗合バスとして含まれ、事業者数が大きく増加した。令和 2 年度では、2,337 である。うち、本研究の対象である定期運行の事業者数は 729 となっている。関連して、公営バス事業者は 1970 年には事業者数 50、営業キロも 1 万キロメートルを超え、1980 年には事業者数 58 まで増加した。だが、その後は需給調整や道路運送法改正の影響によりバス事業の撤退や民間委託が相次ぎ、令和 3 年度は 23 事例のみである(第 1 表)。

第 1 表 公営バス事業者一覧

区分	経営団体	団体数
都県	東京都、長崎県	2
政令指定都市	仙台市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、神戸市、北九州市	7
市	青森県 青森市、八戸市 山梨県 南アルプス市 長野県 伊那市 大阪府 高槻市 兵庫県 伊丹市 島根県 松江市 山口県 宇部市 徳島県 徳島市 佐賀県 佐賀市 鹿児島県 鹿児島市	11
町村	東京都 三宅村、八丈町	2
企業団	鹿児島県 沖永良部バス企業団	1

(出典：総務省「公営交通事業について」より筆者作成)

第二に、事業主体によるメリット・デメリットである。簡潔にまとめると、公営バス事業者が「公共サービス>事業の採算性」、民間バス事業者が「公共サービス<事業の採算性」といえる。児玉(2020)によると、公営バス事業者は、行政組織の一端であることから市政との連携が民間バス事業者と比べて重視されやすい。一方で、公的財源を投入している以上、需要縮減下であっても便数や路線など事業の縮小は慎重にならざるを得ない。逆に民間バス事業者は、路線改廃の最終決定を自らで行うことが出来るため、採算の取れない路線のサービス縮小・削減は行いやすく、市場原理に馴染んだ経営ができる。

4) 研究の目的

本研究では、関西大都市圏内で、公営の路線バス事業を展開する自治体と、かつて公営バス事業を行っていたが民間譲渡した自治体を対象に比較する視点で研究を行う。本研究の目的は以下の2点である。

第一に、対象自治体の路線バス事業の事例調査を行いバス事業運営の効率性を明らかにすることである。この際に Esri 社の ArcGIS Pro も用いて市内の停留所ごとの本数・系統数等のサービス面や財政面、自治体の地域特性を調査した。そして、事業主体と各分析項目との相関を解明する。

第二に、事例調査を踏まえ、今後の路線バス事業のあり方を示す。既往研究のように路線バス事業は、公営・民営問わず地域によって課題は様々である。今後、一層の人口減少に伴い乗合バス事業を巡る環境は厳しくなることから、「公営」「民営」「民間譲渡」のうち、どの手法が最も望ましいのかを考察する。

5) 対象自治体の選定理由

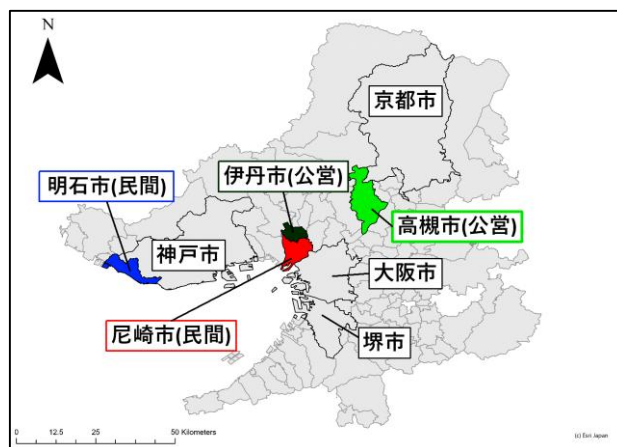
本研究では近郊都市の路線バス事業に注目する。近郊都市の範囲の公的な定義はないが、卯月（2019）の研究より、都市圏によって多少は異なるが中心の母都市からおよそ時間距離で1時間～1.5時間離れた外縁部に位置する諸都市と理解できる。

近郊都市の特徴として、令和3年実施の近畿圏パーソントリップ調査によれば、都心・都市部と都市近郊・郊外部で交通手段の分担率に差がある。大阪・京都・神戸といった都心部周辺への移動は鉄道利用率が7割である一方で、都市部⇄都市近郊・郊外部では半数以上を自動車が占めている。もっとも、近畿圏全体での若年層の車離れの傾向があることから、今後は都市近郊部・郊外部での公共交通の利便性向上も必要であると示されている。

つまり、近郊都市は、政令指定都市のベッドタウンであるといえ、かつコミュニティバスではカバーしきれない数十万人規模の人口を有しているため路線バスが必要とされる。加えて、通勤や通学時間帯以外の利用が低いという特徴がみられ、乗客減少から更なるサービス低下につながる負のスパイラルに陥りつつある。このことから、財源もマンパワーも

限られた中で、路線バスのサービスを維持・向上する必要性は高いと考えられる。

なお、本研究では、3大都市圏のうち関西大都市圏内を対象としている（第2図）。関西大都市圏を対象とする最たる理由としては、近郊都市と理解できる大阪府高槻市及び兵庫県伊丹市が公営バス事業者であり、加えて、かつては公営バスを運行していたが民間委託した事例として兵庫県明石市と兵庫県尼崎市があるからである。



第2図 対象4自治体の立地

(出典：総務省三大都市圏等関連資料より筆者作成)

6) 本研究の構成・手法

第1章では研究の背景から、路線バス事業の動向や、運営方法の既往研究のレビューを行い、研究の目的や対象自治体の選定理由を示した。

第2章では、対象4自治体の路線バス事業の現状を明らかにする。そのために、文献調査に加えて現状のバスのサービス性を測るため、筆者自身が評価項目をピックアップし、GISでの分析を行った。評価項目は、市の総人口のうちバス停にアクセスできる人口割合を示す、バス停から半径300m圏内の「バス停勢力圏人口カバー率」、バス事業者公式HP記載の時刻表データからバス停ごとの「運行系統数」「運行本数(上下合計)」の3項目である。高槻市、明石市、尼崎市の3自治体については、2024年3月～11月にヒアリング調査を実施した。このヒアリング調査では、路線バス事業者や自治体の交通政策担当の意向や今後の路線バス事業の方向性等を伺った。伊丹市については、ヒアリング調査日程の関係上、調

査を実施することができなかった。

第3章では、路線バス事業のサービス性と経済面から評価を行う。この際に、第2章での調査結果を前提に、対象自治体・事業者のバス事業運営について比較・分析を行う。分析結果から、バス運行効率化のための手立てを考察する。

第4章では、以上の結果を踏まえ、利用者ニーズに応えた公営・民営の適切な運行手法の提言、主体間の役割分担を考察する。

Ⅱ. 調査対象の路線バス事業者の現状調査

1) 大阪府高槻市(公営：高槻市交通部)

1. 高槻市の概要

高槻市は大阪府の北東部に位置し、北部は北摂山地に連なる山並みと丘陵、南部は山間から流れ出る芥川・檜尾川などによって形成された平野が広がる。市街地を南北に二分して JR 東海道本線と阪急京都線が並走し、大阪・京都とも約 15 分で結ばれている。バス路線は、市営バスが鉄道駅ターミナルから市内各地域への放射状に伸びており、市内のバス路線の大半を占めている。また、民間バス事業者は近隣市町村との地域間移動を担い、高速バスを用いた広域的なネットワークも形成されている。人口は令和 2 年現在で 352,698 人、高齢化率は 28%、市域面積は 105.29 km²、市街化区域率は 31.8%である¹⁾。

2. 高槻市営バスの概況

市営バス利用者数は、平成 14 年以降は年間 2,000 万人程度である。移動におけるバス利用割合は北摂 7 市や大阪府平均と比較して高く、市民の身近な交通手段となっている。一方で、高齢者や障がい者の比率が高く、平成 30 年度の無料乗車証の利用比率は約 4 割に達している。収入はほぼ横ばいで推移し、支出は人件費が全支出額の 72%を占めている(令和元年)。バス事業の運行収益では、長年赤字が続き市内計 24 路線中 4 路線のみ黒字である。また、収入の約 1 割が市からの生活交通路線維持事業としての補助金となっている。加えて、約 2 割が福祉部局から交通部に対する、市の福祉政策のための負担金として支払われている²⁾。

3. 高槻市内の路線バスサービスの現状分析

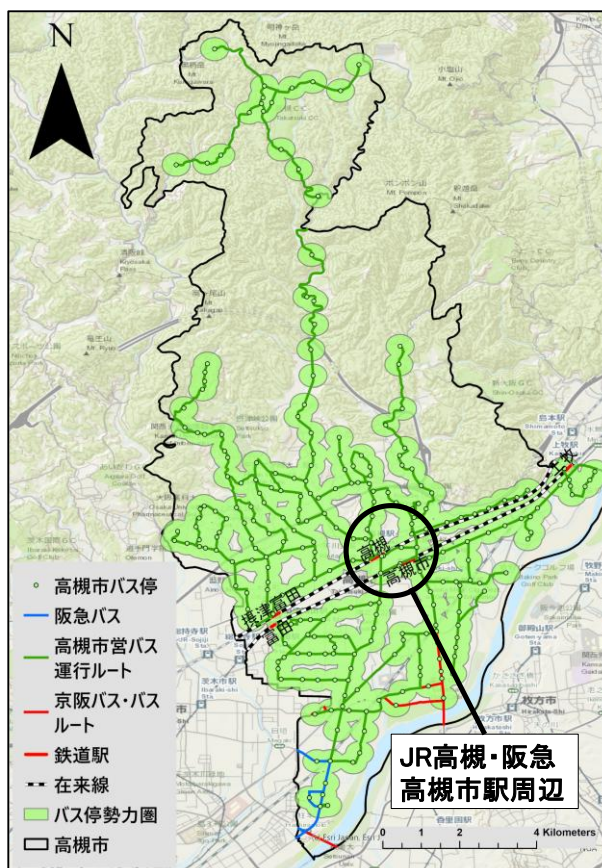
人口カバー率は、80.2%である(第3図)。2015 年に高槻市交通部が行った調査では 79.2%であり、わずかに上昇しているが、後述する他の 3 自治体と比較すると最も低い値である。その要因としては、市街地の大部分はカバーすることが出来ている一方で、市域に占める山林の割合が 48%と高く、山間部や外縁部の住民までを全てカバーすることが困難であると考えられる。

運行系統数は、1 停留所あたり平均 4.61 本である(第4図)。市の拠点となる JR 高槻駅や阪急高槻市駅周辺から市内各方面へと向かう路線網が形成され、JR 摂津富田駅や阪急富田駅周辺からの路線も多く設定されている。また、市役所や医療福祉施設、関西大学をはじめとした多くの利用者数が見込まれる施設については、同様の行き先でも違うルートを経由する系統もいくつか見られる。市街地の利便性は高い一方で、山間部や外縁部に近づくにつれて系統数は減少し、JR 高槻駅や阪急高槻市駅方面へ向かう路線に限定されている。運行本数も、運行系統数と同様の傾向が見られる(第5図)。JR 高槻駅・阪急高槻市駅周辺のバス停には 1 日あたり 300 本から 500 本以上の本数が運行されており、利便性は高い。逆に、系統数が減少する山間部や外縁部の停留所では、朝・昼・夕方の時間帯に 1 本ずつで 1 日を通して 1 桁台しかない。

4. 高槻市交通部へのヒアリング調査結果

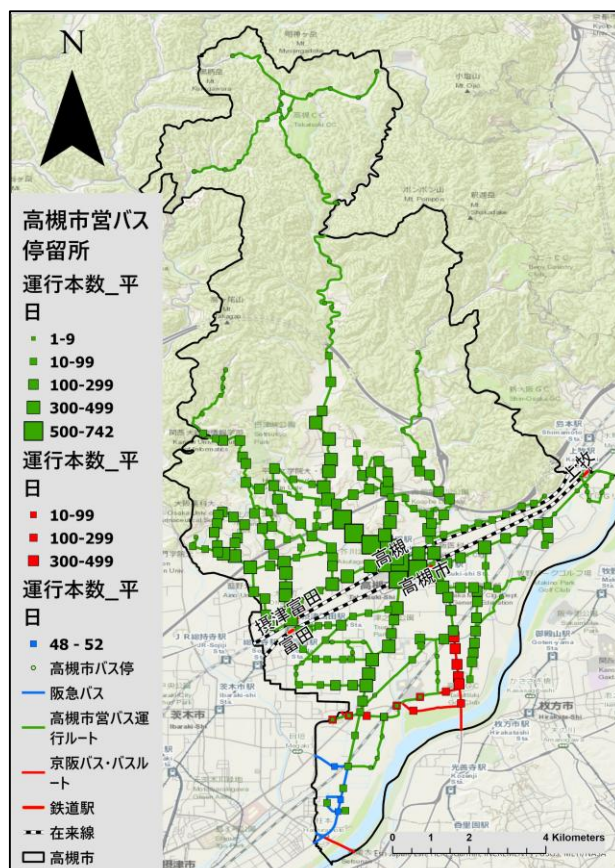
高槻市交通部では、市営バス事業という財産を活かすことが、市の財政上も有効であると判断している。理由としては、全国的に高齢化に伴う地域公共交通の確保の重要性は高まっていることから、その確保に頭を悩ませる自治体が多くあると考えたからであった。

今後の市の交通施策については、現状の OD データを活用した適切なダイヤ編成を継続し、不採算路線に対しては、沿線の限界集落化を防ぐため、補助金を活用しながら存続させていく方針である。



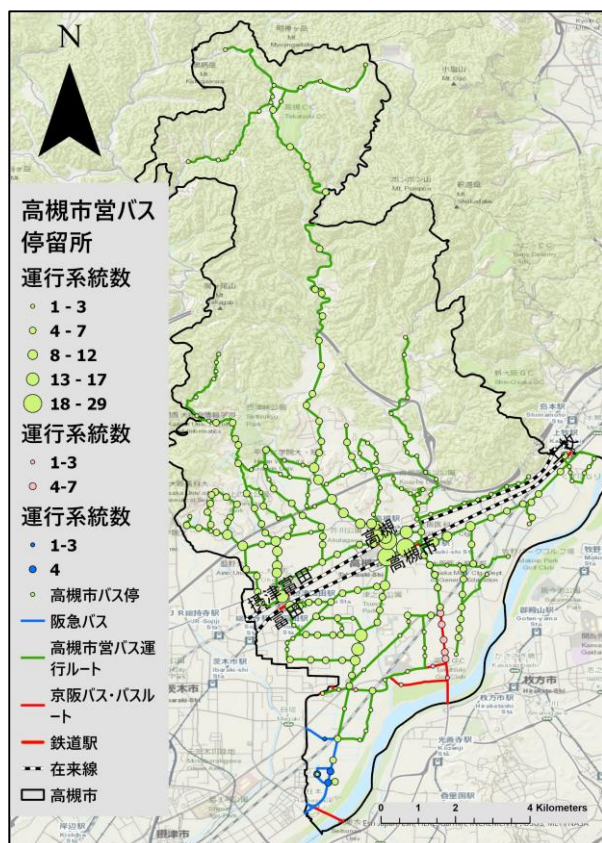
第3図 高槻市のバス停勢力圏人口カバー率

(出典：国土数値情報より筆者作成)



第5図 高槻市の運行本数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)



第4図 高槻市の運行系統数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)

2) 兵庫県伊丹市(公営：伊丹市交通局)

1. 伊丹市の概要

伊丹市は兵庫県の南東部に位置し、全体的に平坦な土地が広がっている。大部分を住宅地が占め、工場や商業施設が点在する。市の東部に JR 福知山線と阪急伊丹線が通り、大阪や神戸へのアクセスは優れている。加えて、大阪府との境に伊丹空港があるため、空路での広域的なネットワークも形成されている。バス路線は、高槻市と同様に JR・阪急伊丹駅を中心として放射状ネットワークに形成されている。市内各所を結んでいるだけでなく、近隣市区町村の駅まで路線を伸ばしている系統もある。民間バス事業者についても、高槻市と同様に地域間移動の役割を果たしている。人口は令和2年度で198,070人、高齢化率は24%、市域面積は令和4年度で25.00km²、市街化区域率は93.9%となっている³⁾。

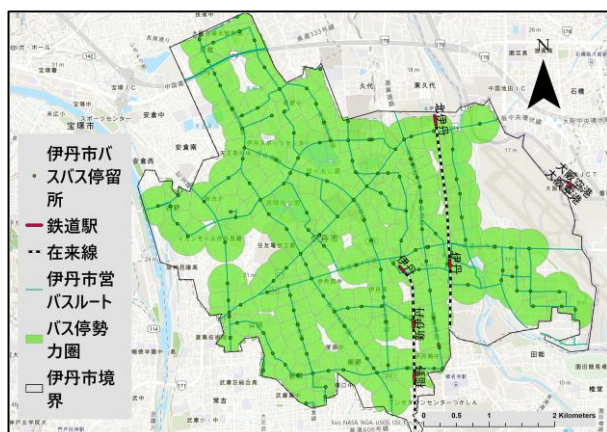
2. 伊丹市営バスの概況

市営バスの乗車人員は近年1,300万人から1,500

万人程度で概ね推移しているが、高槻市と同様に特別乗車制度の割合が増加傾向にある。そのため、結果的に通常の運賃収入が減少している。収益状況は、令和元年度まではわずかに黒字状態であったが、コロナ禍を経て赤字状況となった。令和4年度では1億8,200万円の損失を計上している。また、伊丹市も人件費は全体の支出の7割ほどを占めており、他会計からの補助金も総額2億4,000万円ほど出ている⁴⁾。

3. 伊丹市内の路線バスサービスの現状分析

人口カバー率は、95.2%である(第6図)。これは、伊丹市は全体的に平坦な土地が広がっており、市域の大部分が市街化区域内であるため、バスが運行しやすく、かつ利用しやすい範囲に宅地が形成されていることが要因といえる。

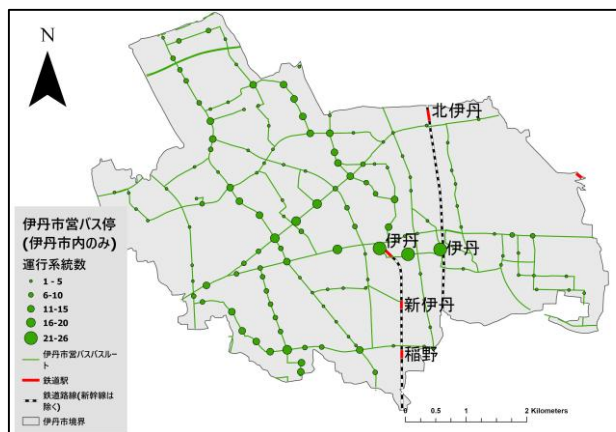


第6図 伊丹市のバス停人口カバー率

(出典：国土数値情報より筆者作成)

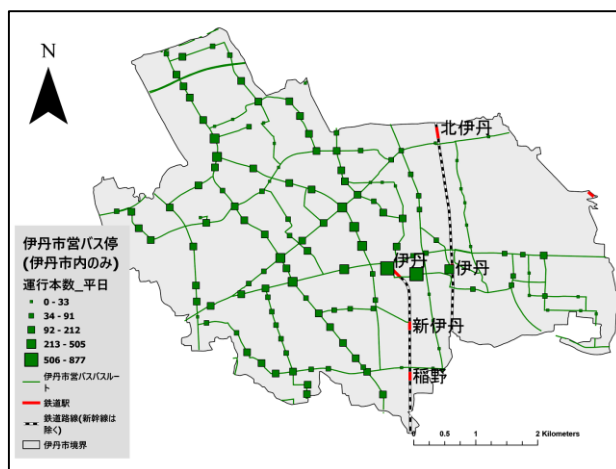
運行系統数は、1停留所あたり3.28本である(第7図)。JR伊丹駅から阪急伊丹駅を經由して、市内外の各方面に伸びる路線が設定され、市役所や市民病院が集まる国道171号線沿いの停留所にも多くの系統が通っている。一方で、市の外縁部に近づくにつれて系統数は少ない。

運行本数は、運行系統数と同様の傾向が見られ、鉄道網が市の東部地域に整備されていることから、JR・阪急伊丹駅間の本数が多く、通勤通学ラッシュ時間帯には毎分のようにバスが運行されている(第8図)。



第7図 伊丹市の運行系統数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)



第8図 伊丹市の運行本数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)

3) 兵庫県明石市（公営バス→民間譲渡）

1. 明石市の概要

明石市は、兵庫県の南部に位置している。土地利用は、令和3年度では宅地が市全体の47.6%を占めている。市の東西方向にJR神戸線・山陽電鉄が伸びており、大阪や神戸、姫路とのアクセス性は優れている。路線バスは、神姫バス、山陽バス、神戸市営バスが運行されているが、神姫バスは近隣市区町村との地域間輸送も担っている。また、市内中央部～西部ではコミュニティバスの「たこバス・たこバスミニ」も運行されている。人口は令和2年度で303,601人、高齢化率は26.2%、市域面積は49.41km²、市街化区域率は78.7%である⁵⁾。

2. 明石市の路線バスの概況

平成31年度の神姫バスの乗車人員数(明石営業

所・西神営業所)は約2,972万人であり、微増傾向といえる。コミュニティバスも年々増加傾向にあり、令和元年度は約128万人の乗車人員である。また、コロナ禍で大きく乗車人員を減らしたが、令和5年度の見込ではコロナ禍前と同等の値まで回復傾向にある。また、明石市は公営バスを運行していたが、慢性的な赤字状態が続いていたこともあり、平成24年度に民間事業者へと路線を移譲した。明石市内の各路線バスの収支状況については不明である⁶⁾。

3. 明石市内の路線バスサービスの現状分析

人口カバー率は、約95.8%である(第9図)。明石市総合交通計画によると公共交通圏(鉄道圏+バス便数10本以上/日)も令和4年度で約91.8%であり、バスを含めた公共交通の利便性は高い。また、たこバス運行開始直後の平成19年時点での公共交通圏は約75%であったことから、コミュニティバスの運行範囲拡大によりカバー率は大幅に改善された。

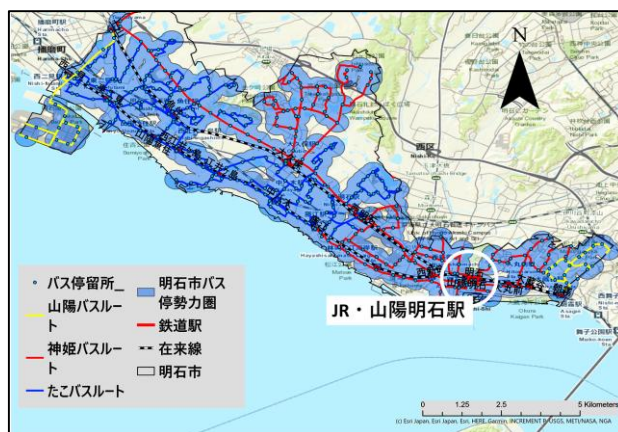
運行系統数は、1停留所あたり2.05本である(第10図)。神姫バス路線の系統数が他事業者と比較して非常に多く、市の拠点であるJR・山陽明石駅を中心とした市内中央から東部地域に多くの系統が設定されている。これらの地域には市内間移動だけではなく、神戸市の学園都市や三木市といった行政界を跨ぐ路線も明石駅に集結している。コミュニティバスは、市内中央から西部地域を循環する路線網が形成されている。もっとも、コミュニティバスという性質上、系統数はかなり少なくなっており、路線バスが通っている地域と大きな差がある。

運行本数は、神姫バスと他事業者、コミュニティバスとの差が非常に大きく、本数の点においても市内間で格差がある(第11図)。

4. 明石市都市総務課へのヒアリング調査結果

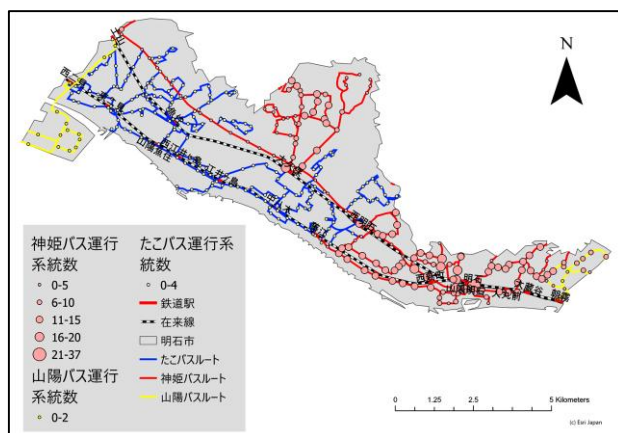
民間に委託したメリットとして、財政健全化、サービス水準向上をあげている。市営バス時代は、事業の不良債務拡大の予測がなされていたため、これを解消することができた。また、民間委託することで、バスの増便や市域を跨いだ路線の設定、重複路線の解消といったサービス向上の効果も挙げている。

デメリットは、特段ないと認識されている。今後の交通政策は、現在の交通体系を維持することに注力されている。コミュニティバスは、市の目標収支率に近い収支率を得ることが出来ているが、運行に係る補助金の観点からも、現状のサービスを維持することで精一杯だと感じている。



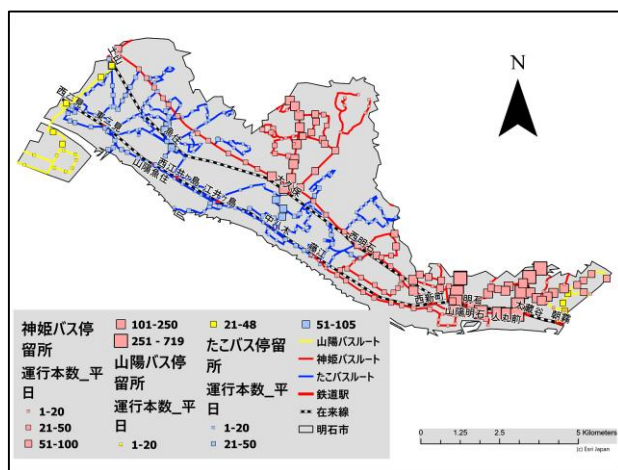
第9図 明石市のバス停人口カバー率

(出典：国土数値情報より筆者作成)



第10図 明石市の運行系統数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)



第11図 明石市の運行本数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)

4) 兵庫県尼崎市（公営→民間譲渡）

1. 尼崎市の概要

尼崎市は、兵庫県の南東部に位置し、平坦な地形に高密の市街地が形成されている。市内には東西方向に阪急電鉄、JR 神戸線・宝塚線、阪神電鉄の3つの鉄道が通り、鉄道利便性の高さが特徴である。路線バスは、阪神バスが市内路線の大部分を担い、近隣市区町村との地域間移動は阪急バスや伊丹市営バスが市域の一部分を運行している。また、尼崎市の外郭団体である尼崎交通事業振興も市内路線の一部を運行委託している。人口は、令和2年度で462,820人、高齢化率は29%、市域面積は50.70km²、全域が市街化区域である⁷⁾。

2. 尼崎市の路線バスの概況

市内のバス路線の大部分を担っている阪神バス路線の乗車人員は、尼崎市総合交通計画によると、平成27年度から平成30年度までは年間1,720万人であった。しかし、コロナ禍を経て大きく乗車人員が減少し、令和4年度は1,468万人である。尼崎市内の各路線バスの収支状況は不明である。また、近隣市区町村と比較して自転車移動の容易さが挙げられる。同資料では、市内移動時の移動手段における自転車の割合が高く、特に通勤時においては50%以上の割合を占めている。また、尼崎市も公営路線バスを運行していたが、明石市と同様に赤字状態が続いていたこともあり、平成28年度に阪神バスへ委譲した⁸⁾。

3. 尼崎市市内の路線バスサービスの現状分析

人口カバー率は、98.1%である（第12図）。尼崎市は市域の大部分が市街化区域であり、上述の通り平坦な地形でコンパクトな市街地が形成されているため、バスが通行しやすい都市環境であることから、数値が高いといえる。

運行系統数は、1停留所あたり3.64本である（第13図）。近隣自治体を結ぶ路線が通る停留所は、市内路線との接続を考え、多くの路線が設定されている。また、市役所や総合病院が集まるエリアは駅から離れた位置にあるものの駅周辺と同様に多くの路

線が設定されており、公共施設と居住エリアの交通アクセスは良好である。一方で、人口分布が中程度の地域においては、1・2本の系統数にとどまっており、利便性の面で低い。

運行本数は、1停留所あたり1日144.98本である（第14図）。運行系統数が多い駅周辺や市役所付近の停留所には多くの本数が設定されている一方で、拠点エリアから離れるにつれ本数が減少する。

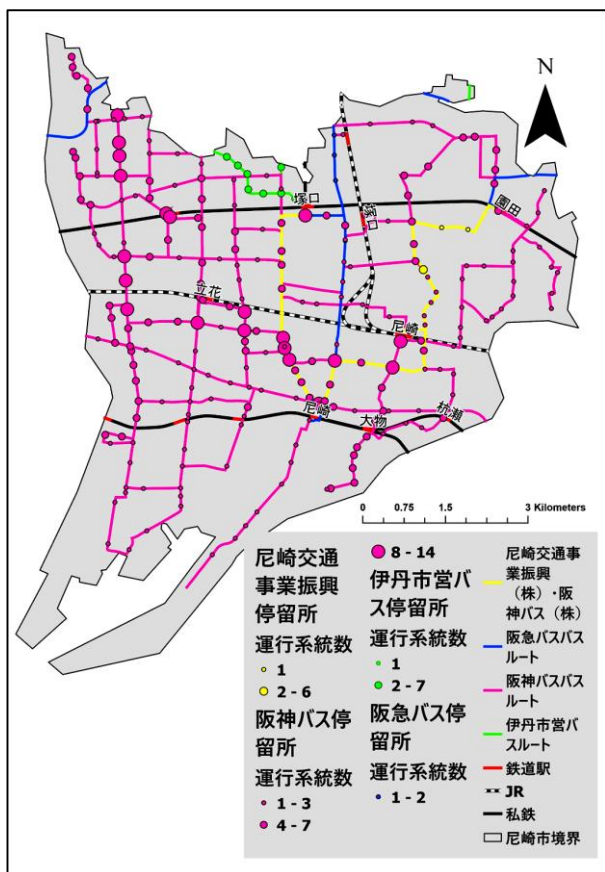
4. 尼崎市都市戦略推進担当へのヒアリング調査結果

市営バス路線を民間事業者へと委託し、ICカードの導入や車両の更新等のバスそのもののサービスは向上したと感じている。市の施策との連動性は、自治体で判断できることは減ったが、民間事業者と協議をしたうえで協力を求めている。今後の交通政策の意向については、現在のサービス水準を維持するとの考えであった。また、自転車の利用が他の自治体と比較して多いことから、コミュニティサイクルと路線バスとの連携を進めていく意向である。



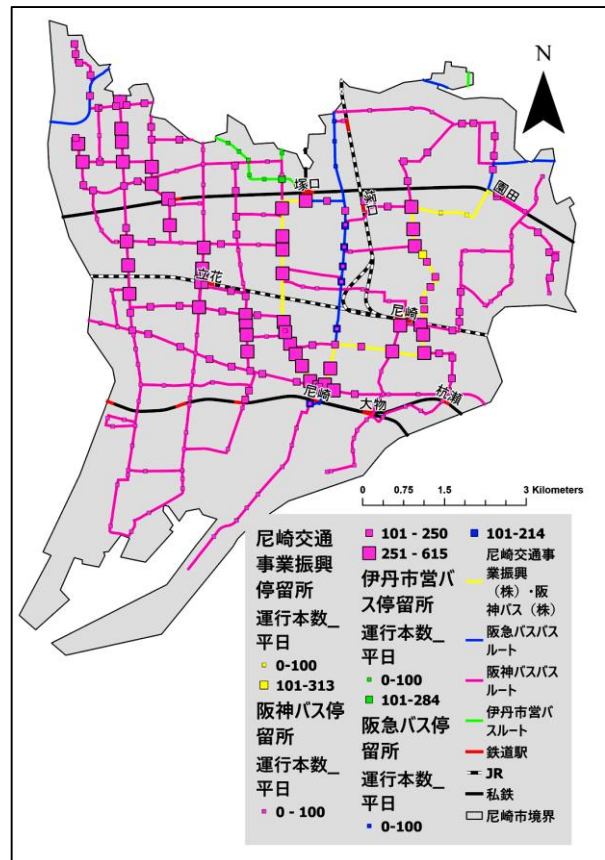
第12図 尼崎市のバス停人口カバー率

（出典：国土数値情報より筆者作成）



第13図 ニ崎市の運行系統数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)



第14図 ニ崎市の運行本数

(出典：国土数値情報及び各社時刻表データより筆者作成)

Ⅲ. 対象事業者の評価・分析

1) サービス性・財政面での評価と分析結果

第2章では、4自治体の「バス停勢力圏人口カバー率」、「停留所ごとのバス運行系統数」、「停留所ごとの1日あたりの総運行本数」の3項目を調査した。本章では、この3項目に財政面の評価として「赤字路線維持補助金」を加えた計4項目で対象自治体間の評価を行う。ここでいう、赤字路線維持補助金とは、赤字であるものの沿線住民の生活維持のために運行を行う路線に対して自治体から事業者を支払われる補助金のことを指す。

評価の結果から、4つの評価項目では、尼崎市が最も高い順位となった。また、尼崎市に次いで、伊丹市、高槻市、明石市という結果になった(第2表)。

第2表 評価分析結果

	項目	高槻市	伊丹市	明石市	尼崎市
基礎情報	人口(人)	353,698	198,070	303,601	462,820
	高齢化率(%)	28.0	24.0	26.2	29.0
	市域面積(km ²)	105.29	25.00	49.41	50.70
	市街化区域率(%)	31.8	95.9	78.7	100
サービス	バス停人口カバー率(%)	80.2	95.2	95.8	98.1
	運行本数(本)	113.12	100.93	50.9	144.98
	路線系統数(本)	4.61	3.28	2.05	3.64
財政	赤字路線維持補助額(千円)	275,410	137,000	251,028	199,772
	平均順位	2.75	2.25	3.5	1.5

(出典：筆者作成)

比較の視点で評価を行うにあたり、明石市については路線バス運行補助金に加え、コミュニティバス運行費用も加算した。理由は、コミュニティバスの運行目的が「交通空白地域の解消」であり、赤字路線維持補助金の設置目的と類似しているからである。仮に、明石市の赤字路線維持補助金の額を、路線バス運行補助金に限定した場合の平均順位は2.75となり、高槻市と同率3位となった⁹⁾。

この分析から公営・民営といったバス事業主体と、4項目を通した平均順位の相関は見られなかった。一方で、尼崎市と伊丹市の上位2自治体は、市の大部分が市街化区域であり、居住地と公共施設・生活利便施設が集約しているという点で共通する。つまり、居住地が中心市街地から離れてしまうことで、

離れた居住地と中心市街地を結ぶ路線バスの輸送効率が低下すると想定される。そのため、都市機能をコンパクトにし、輸送効率を上げることはバスの収益性を向上させることにつながるため、路線バス運行の観点から見ても効果的であるといえる。

IV. 考察：大都市近郊での路線バス事業運営の展望

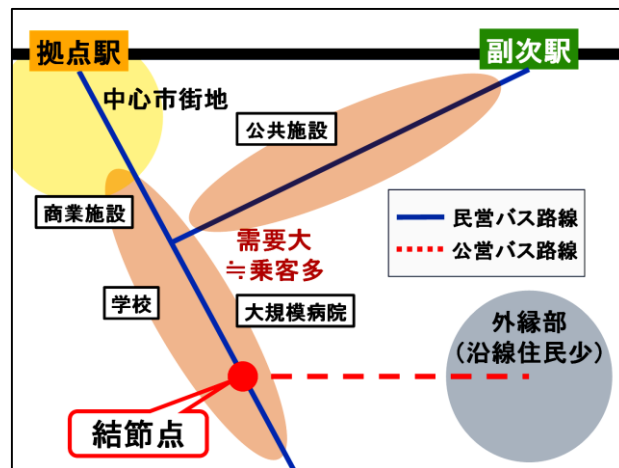
1) 公民の役割分担の再考

本研究の研究目的として、最終的に公営/民営のどちらの事業主体が望ましいのかを提案すると記載したが、事例調査を踏まえ、二者択一するのではなく各自自治体が地域特性に応じた適切な運行手法を選択すべきであるといえる。

児玉(2020)では、公営は当該自治体のまちづくり施策との連動性、民営は市場原理に馴染んだ経営ができることを利点として述べていた。だが、第2・3章で行ったサービス性と財政面の評価分析やヒアリング調査を受け、各事業主体のメリットやデメリットは、近年では路線バス事業共通の課題であるように思われる。そのため、公営/民営に関わらず、MaaSの活用やオンデマンド型バスの運行、ICカードの乗降客データの利活用といった対策を推進していくべきと考える。また、公営バスと民営バスの役割分担を明確化することもバス運行の効率化につながるのではないかと考える。というのも、民営バスが利益重視であれば、山間部や沿線住民が少ない路線を公でカバーしなければならない。そこで、バス運行の効率化を図るために、中心部や公共施設等の乗客が見込まれる路線は民営バスで担当する。公営バスは、中心市街地まで乗り入れることはなく、民営バス路線上の停留所と沿線住民の少ない拠点を結ぶ輸送に特化することも考えられる(第15図)。

もっとも、留意しておきたい点として、事業経営が破綻している公営バス事業者では、民営化することで市の財政負担の軽減は期待できる。というのも、特に明石市と尼崎市は、民営化したことによって公営バス時代の累積赤字の解消、車両の設備投資、委託後のサービス水準の向上は見られ、両自治体とも民営化したことは良かった点であると感じていた。一方で、一度民間に委託した路線を再度公営で担う

ことは、近郊都市では財源の確保や人材雇用の観点から相当ハードルが高いと思われる。そのため、公営バス路線の民営化にあたっては、住民アンケートやクロスセクター効果分析を用いて、慎重な議論を経て判断する必要があるといえる。



第15図 公民の役割分担の例

(出典：筆者作成)

2) 今後の研究課題

本研究では、関西大都市圏内の4自治体のみを取り上げて調査を行ったため、研究結果を全国的な規模での汎用性を持たせるには不十分である。また、各自自治体のバスルートや本数の変遷といった時系列的分析も行えなかった。より多くの自治体や調査項目を設定することで、今後の路線バス事業運営のあり方をさらに議論することが可能になるといえる。

付記・謝辞

本稿は、筒井勇翔(2025)「大都市近郊における公共性と採算性を確保した路線バス事業経営の実現に関する研究: 関西大都市圏内4自治体を事例として」兵庫県立大学環境人間学部卒業論文を基に加筆修正を加えた。ヒアリング調査に際し、高槻市交通部総務企画課、明石市都市局都市総務課、尼崎市都市整備局都市戦略推進担当の担当者の皆様には、記して感謝申し上げます。

注

- 1) 「第6次高槻市総合計画」, 「高槻市統計書(令和5年度)」, 「高槻市 立地適正化計画改訂

版」,「国土交通省 令和5年都市計画現況調査」より引用。

- 2)「高槻市営バス経営戦略」より引用。
- 3)「第4次伊丹市都市計画マスタープラン」,伊丹市HP「市の面積の変更について」,「伊丹市統計書01 土地及び気象」より引用。
- 4)「交通局広報誌(令和6年2月発行)」,「伊丹市交通事業経営戦略及び前期5ヵ年行動計画」より引用。
- 5)「明石市都市計画マスタープラン」,明石市HP「明石市の面積について」,「明石市統計書令和5年版 土地及び気象」,より引用。
- 6)「明石市総合交通計画」より引用。
- 7)尼崎市HP「尼崎市の位置と面積」,「尼崎市都市計画マスタープラン」,「尼崎市統計書令和5年度版」より引用。
- 8)「尼崎市総合交通計画」より引用。
- 9)明石市の赤字路線維持補助金の内訳(単位:千円)は、コミュニティバスの運行費用 248,978、路線バス運行補助金 2,041 である。

参考文献

- 卯月盛夫(2019):「近郊都市におけるまちづくり」,住民がつくる「おしゃれなまち」ー近郊都市におけるシビックプライドの醸成ー,公益社団法人日本都市センター,pp1-16.
- 川勝健志(2015):「大阪市営バス事業の経営状況と民営化議論の現状と課題ー札幌市営バス民営化事例の比較からー」,公営企業/地方財務協会,第46巻 第11号,pp41-67.
- 京都新聞 DIGITAL(2018):「民間撤退で赤字100億円超に膨張へ 京都市バス、今後10年で」,2018年12月5日
- 京阪神都市圏交通計画審議会:「近畿圏における人の動き 令和3年 第6回近畿圏パーソントリップ調査結果から」,
https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/research_pt/r03/pt_r03.pdf,最終閲覧日2025年1月23日.
- 公益社団法人日本バス協会:「2022年度版 日本のバス事業」,

<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000014200.pdf>,最終閲覧日2024年8月8日.

国土交通省:「地域公共交通の現況について」,
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001484125.pdf>,最終閲覧日2025年1月3日

児玉健(2020):「都市にとっての公営バスのメリットと課題、これからー民間バスとの共通点、相違点、協調ー」,運輸と経済,第80巻 第11号,pp40-47.

総務省:「三大都市圏等関連資料」,
https://www.soumu.go.jp/main_content/000354244.pdf,最終閲覧日2025年1月3日.

樋口浩一(2013):「乗合バスにかかる公民の役割分担に関する考察ー乗合バス事業の公共性・公益性の分析ー」,実践経営学会関西西部会関西実践経営,第46号,pp67-79.

宮崎仁哉(2018):「費用構成比にみる公営バス事業の特性と課題について」,公営企業/地方財務協会,第50巻 第1号,pp59-67.

(つつい ゆうと・兵庫県立大学環境人間学部4年生、
おおた なおたか・兵庫県立大学環境人間学部)