

コミュニティバスの導入効果と課題

～東京都内のコミュニティバスを事例として～

氏名 金井大輝

今日まで続くモータリゼーションの進展は、日常生活圏の広域化をもたらした。自動車が日常生活の中で一般化し、数多くの市民が好んで活用する状況にあっても、高齢者や障がい者、児童・生徒など、自動車を利用できない人（交通弱者）も少なからず存在する。地域の公共交通はこうした交通弱者と呼ばれる人々の移動手段を確保するためには必要不可欠であると考えられ、鉄道交通と比べて設備費が安価であり、需要に応じたネットワークが構築しやすいという特徴がある、バス交通の中でも地域に密着したコミュニティバスに着目し、コミュニティバスの導入効果と課題について考察を行った。

具体的には、コミュニティバス事業を評価する指標として「利便性の向上」に着目し、調査対象地域を東京都内 62 の市町村のうち、武蔵野市「ムーバス」、西東京市「はなバス」、豊島区「池 07 系統」、文京区「Bーぐる」の 4 つに絞り、空間的基準（既存の路線バスを補うルート設定がされているか）と時間的基準（コミュニティバスの有無で主要駅までの所要時間が短縮されるのか）の 2 つの側面からコミュニティバス事業の評価を行った。

研究結果として、空間的基準でコミュニティバス事業を評価すると、武蔵野市、西東京市、豊島区の 3 つの地域において、コミュニティバスが既存の路線バスを補うようにルート設定されていることが分かった。また、時間的基準でコミュニティバス事業を評価すると、豊島区や文京区の都心に比べ、東京都 23 区外である武蔵野市、西東京市において時間短縮の効果が大きいことが分かった。以上のことから、空間的側面と時間的側面の両方において、既存の公共交通機関が乏しい地域では効果が大きくなり、発達している地域では効果は小さいことが考えられる。

コミュニティバスの課題として、経営状況の厳しさ、既存の路線バスとの競合、区や市内完結型である運行形態などいくつか挙げられる。しかし、コミュニティバスの導入効果の大小は地域によって差があるが、共通して言えることは、コミュニティバスは高齢者や障がい者、児童・生徒といった交通弱者と呼ばれる人々の交通手段としての役割が大きく、コミュニティバスの導入による効果は大いにあると考える。今後も、既存のバス路線では対処できない生活交通での交通需要に対し、きめ細やかなコミュニティバスの運行は存続されることを望む。