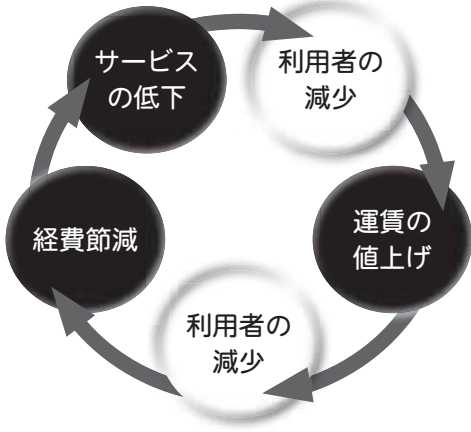




図2：路線バスの悪循環「負の連鎖」



路線バスはどうなるの？

利用者が減り経営が厳しいバス事業者は、これまで路線を維持するため、経費の節減や運賃値上げなどを行ってきましたが、赤字は解消されていません。

やむを得ない運賃の値上げや減便は、利便性の低下につながり、さらに利用者のバス離れが進む：といった悪循環になり、そこから抜け出せなくなっているのが現状です（図2）。

減り続けるバスの利用者。それでも利用者がゼロになることはありません。今後、高齢化社会が進むなかでバスが果たす役割は、逆に大きくなっています。

表2：バスの運行にかかる自治体の補助金など

	負担金	コミュニティバスの種類
千歳市	6,500万円	ビーバス
恵庭市	3,500万円	エコバス
北広島市	0円	—
江別市	400万円	—
苫小牧市	4億7,700万円	市営バス

※数字は平成22年度の予算概算額です。
※千歳市の金額は、バス事業者への補助金(2,631万円)と「ビーバス」の運行委託金の合計です。

市は、市内のバス路線を守るため、毎年バス事業者に補助金を交付しています（表2）。

補助金には、皆さんが納める市税なども含まれます。つまり、市民の「日常の足」を、バスに乗る方だけでなく、乗らない方も含め、市民全員で支えていることとなります。

平成21年度の民間事業者が運行する路線バスへの交付額は2,631万円で、この額は年々増加する傾向にあります。

このまま「負の連鎖」が続くと、バス事業者の赤字を補助金で負担することも難しくなり、体力の限界が来たときに「バス路線の廃止」が待っています。



良い解決策はないの？

バス事業に関する国の規制が緩和されたことで、以前と異なり、新しく路線バスを運行することも、廃止することも簡単になりました。

このことにより、利用者が減っている全国のバス路線が、つぎつぎに廃止に追い込まれています。バスがなくなったらまちでは、市民の足を確保するため、新たな交通手段としてデマンドバスや乗合タクシー（注）などを運行しています。

また、「ビーバス」のように自治体などがバス事業者に委託して運行する仕組みのコミュニティバス

（注）デマンドバスと乗合タクシー

利用者が運行する事業者へ事前に電話やEメールで連絡することにより、自宅近くなどの希望する場所へ車が迎えに行き、目的地に向かう仕組み。

デマンドバスは、出発地や終着地、到着の時間などが決められていることが多い。

乗合タクシーは、時間や送迎場所の自由度は高いが、利用する人数によって経由する場所が増えたり、人数が少ないときは料金が割高になることもある。

表3：自治体が運行する公共交通にかかる経費（1台分）

	コミュニティバス・デマンドバス		乗合タクシー
	大型・中型バス	小型バス	
車両購入費	1,500～3,000万円	1,400～2,000万円	200～400万円
年間運行経費	1,300～1,500万円	1,200～1,300万円	500～900万円
合計	2,800～4,500万円	2,600～3,300万円	700～1,300万円

新しい交通手段は、利便性が高くなる利点がある一方、採算をとることが難しく、その分の費用は運行する自治体が負担することになります（表3）。

2つのコースで市内を循環する「ビーバス」。