

# 乗合バスの社会的役割と機能の変容

八木 秀彰・日隈 健一

(受付 2010年11月1日)

## I. はじめに

中国地方の5県（岡山県，鳥取県，島根県，広島県，山口県）においては，2000（平成12）年にそろって人口が減少に転じ，他の地域に比べ早期に人口減少時代に入るとともに，早いペースで生産年齢人口の減少や全国水準以上に高齢化が進み，2020（平成32）年には高齢化率が30%を超え超高齢化社会に突入すると見込まれ，広島県の多くの市町で高齢化が進み，各市町の高齢化率は軒並み30%超に達すると見られる．特に人口規模の小さい中山間地域や島しょ部等の過疎地域では人口減少が著しく，乗合バスを中心に公共交通の利用者が長期的な減少傾向にあり，公共交通サービスの維持が非常に困難な状況となっている．更に自動車の普及は，結果として公共交通の利用者減を助長している．

このように近年の乗合バス事業は非常に厳しい状況となっており，利用者はここ数年横ばい傾向ではあるが，逸走に歯止めがかかった状況ではなく，依然景気低迷や休日増加，長期化する少子化や高齢化の進展等の影響を受け2008（平成20）年度の全国のバスの輸送人員は43億382万人となり，輸送人員がピークであった1970（昭和45）年の100億7370万人に比べて40%程度まで減少している（図表1）．

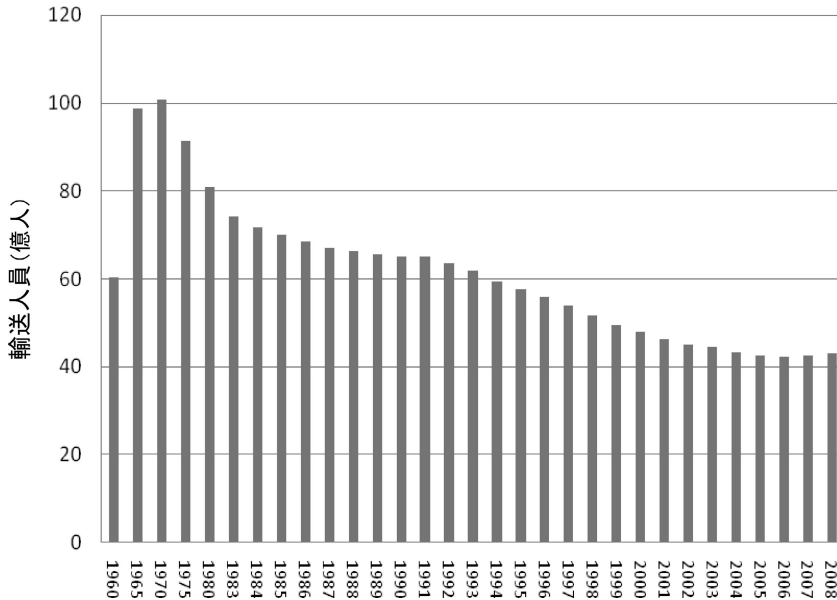
このような状況の中で，2002年から実施された需要調整規制の撤廃を柱とした規制緩和が過疎地域を中心に乗合バス等の不採算路線からの撤退を加速させている．しかし多くの場合は，地元自治体による代替交通手段が講じられているが，厳しい財政下では限界があり，過疎地域における生活支援の地域公共交通の確保は大きな課題となっている．

このような過疎地域においては，コミュニティバスの活用や，スクールバスや福祉バスを一般者の利用も可能にする等の多面的な取り組みや，デマンド型交通<sup>1</sup>の活用が進められている．また，郵便や宅配便等の貨物と旅客の複合的な輸送等，新たな交通システムによる過疎地域における交通手段の確保が期待されている．また，地域の観光資源を活用し観光客を増やすことで，地域交通と観光を結び付け公共交通の利用促進に繋げることは今後の課題である．

---

1 路線や停留場，時刻が固定された従来の路線バスとは異なり，地域内に散らばった複数の利用者があらかじめ予約を受け付け運行するため，きめ細かいサービスが効率よく提供できる．過疎地域等小規模な需要に対して有効に活用できる交通システムである．

図表 1 乗合バス輸送人員の推移



資料：総合政策局情報政策本部情報安全・調査課交通統計室 「自動車輸送統計年報」

本稿では、路線バスの歴史を概観しながら、生活支援の地域公共交通のあり方について広島県廿日市市の事例をもとに考える。

## II. 明治・大正・昭和初期の交通手段

日本は、明治時代に入り交通機関が次第に発達していった。1869（明治2）年2月、横浜と東京の外国公館を結ぶ乗合馬車が外国人のランガンとジョージによって運行された。乗合馬車とは馬が引く4輪の乗り物で、これが日本初の交通機関となった。一方、日本人では、5月に下岡蓮杖ら日本人商人の共同出資によって設立された成駒屋が横浜と東京間で乗合馬車の営業を開始した。この乗合馬車は、2頭の馬で定員が6人のヨーロッパ製馬車をひき、運賃は3分（75銭）、横浜～東京間の所要時間は4時間であった。横浜で初めて登場した乗合馬車は全国に普及していったが、1916（大正5）年の8,976台をピークに減少していき、鉄道や乗合自動車等の登場によって次第に姿を消していった。

人力車は、1869（明治2）年、和泉要助が横浜で外国人が輸入し使用していた馬車をみて思いつき発明されたと伝えられている<sup>(注1)</sup>。人力車の営業は1870（明治3）年3月、東京都が和泉要助等に製造及び営業の許可を与え<sup>(注2)</sup>、東京日本橋を拠点に人力車を開業した。人力車は駕籠に代わって明治期から大正昭期を中心に庶民の重要な乗り物として普及した。人

力車が普及して大きな要因は、駕籠よりも速く、車を曳く馬より人の労働コストの方がはるかに安かったことにあり、人力車は一人乗りと二人乗りがあった（図表2）。しかし人力車

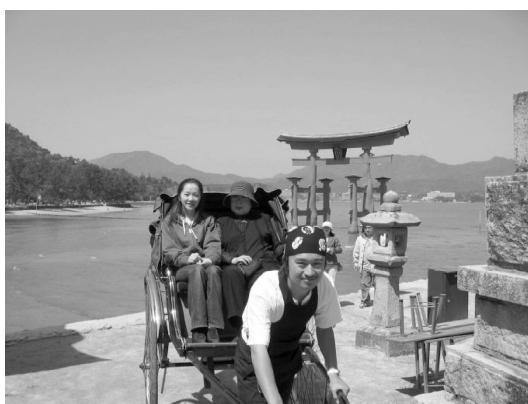
図表2 人力車にのり、日傘をさしてのお花見風景（明治20年頃）



出典：上野観光連盟ホームページ（<http://www.ueno.or.jp/history/index.html>）

は都市圏では1926（昭和元）年頃、地方でも1935（昭和10）年頃をピークに減少した。戦後には燃料難という事情から一時復活したこともあるが、現在では、主に観光地での遊覧目的に営業が行われている（図表3）。

図表3 安芸人力組  
学生さんたちによる宮島（広島県廿日市市）島内人力車



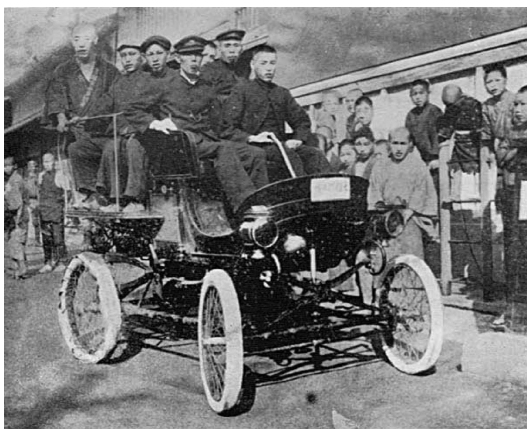
出典：安芸人力組ホームページ（<http://www4.ocn.ne.jp/~kawaguti/akijinrikigumi.htm>）

日本に自動車が初渡来したのは、1898（明治31）年フランス人技師のデネブによりフランス製のFR式ガソリン自動車「パーソナル・ルヴァッソール」が輸入されたというのが定説とされている。デブネはこの自動車で築地～上野間を公開走行している。

当時の自動車の値段は数千円と破格だったことから華族や政財界人といった上流階級の乗り物であった。しかし1903（明治36）年3月から7月まで大阪で開催された第五回内国勸業博覧会で、米国製の蒸気自動車、電気自動車が8台展示され自動車への関心も次第に高まり、乗合自動車事業（後バス事業）開設の動きがにわかに生じた。

1903（明治36）年9月20日、福井九兵衛等が京都で乗合自動車二井商會を創設し、京都市内の堀川中立売～七条～祇園の区間を2人乗り蒸気自動車を6人乗りに改造した自動車で仮営業を行った。しかし府当局の規制で走行速度は時速二里（約8km）に抑えられ、料金は1区4銭と路面電車の二倍の値段であったこと等から、営業開始後数カ月で廃止に追い込まれる（図表4）。

図表4 2人乗り蒸気自動車を6人乗りに改造した車両



出典：（社）日本乗合自動車協会発行「バス事業50年史」

1903年3月には、大阪で開かれた内国勸業博覧会への旅客輸送のために、臨時バスとして梅田から天王寺間で路線が開設されている。

庄野新（1996）『「運び」の社会史』によればこの時期“同時多発”的に広島、大阪、名古屋、京都にバス事業者が登場している。

バスとは「オムニバス」の略語で乗合馬車を意味する。明治初期、由良守応が経営する「千里軒」では浅草と新橋の間に2階建の乗合馬車を走らせていた。これを「オムニバス」と呼んだと当時の文献は伝えている。イギリス等諸外国では、乗合馬車が乗合自動車に進化した後も「オムニバス」と呼ばれていたが、後にバスと略されるようになった。わが国においても日露戦争以降、乗合自動車がバスと呼ばれるようになった。

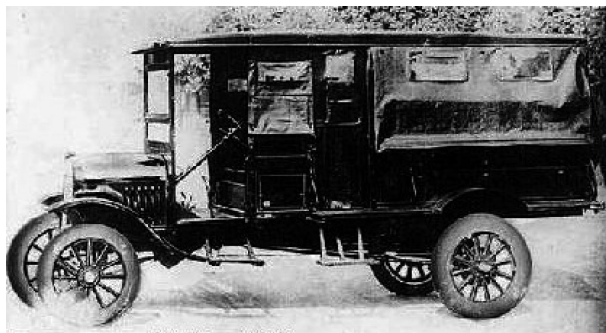
このようにバス事業が始まるが、初期の頃は、人力車や乗合馬車をはじめとする既存事業者との衝突が相次ぎ、営業妨害等を受けた結果、廃業する事業者もあった。また、これとは

別の問題として、当時の道路状態が悪いことが多くバスの運行に向かないという事情もあった。しかし、車両が1台あれば運行できるという利点から零細な事業者や個人によるバス事業への参入は相次いでいった。

このバス事業の存在を大きく知らしめたのが関東大震災であった。1923（大正12）年9月1日の関東大震災で東京市の軌道系交通が壊滅状態となった。そこで東京市は東京市電の代替輸送手段として、自動車による交通機能の早期回復を目指しアメリカのフォード本社に1200台のトラックを発注し、輸入された一部のトラックを改装し交通機関として活用した。東京市は暫定的にはあるが乗合バス（市営バス）事業を開始し、最初に開通した路線は、東京駅～渋谷駅間、巣鴨駅～東京駅間の2路線であった。

当時の車体は明治初期の乗合馬車を連想させ、この乗合馬車を明治期の落語家 4代目橘家圓太郎が高座で物真似したことから「円太郎バス」称され、大衆に親しまれた（図表5）。このように当時は一部の特権階級の遊び道具であった自動車が、これを機に交通機関として見直されるようになっていった。

図表5 円太郎バス



写真提供：東京都交通局

### Ⅲ. 広島におけるバス事業

広島におけるバス事業は、1905（明治38）年2月5日、広島の横川～可部間に12人乗りのバスが運行されたのが始まりである。しかし、頻発する車両故障や乗合馬車事業者による妨害等のため一旦営業が打ち切られた。

1914（大正3）年になって、ようやく広島駅から安芸郡府中町中村までバス路線が開設される。その後、これを皮切りに相次いで各事業者からバス路線が開設され本格的なバス事業が動き始めた。

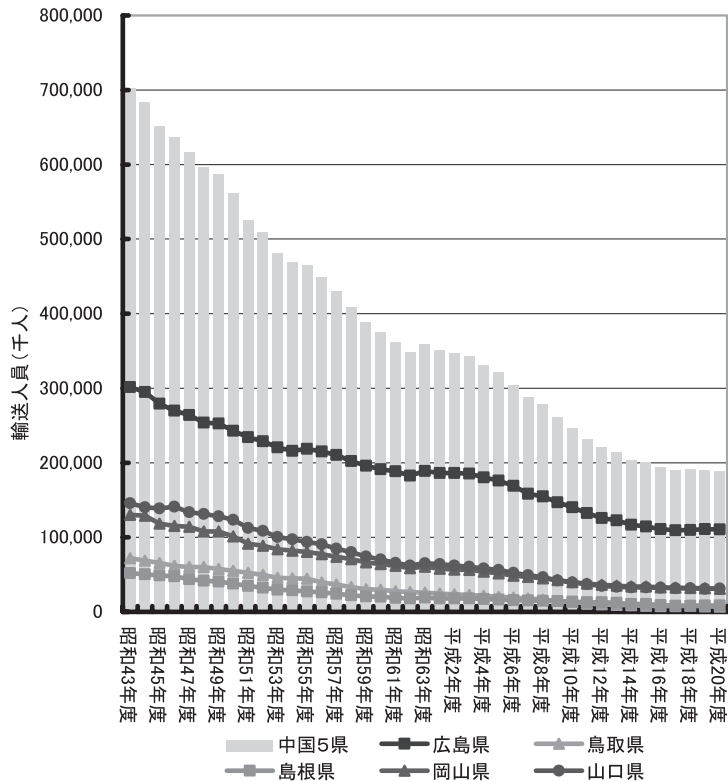
1928（昭和 3）年には広島乗合自動車株式会社によって広島市内においてバスの運行が開始された。当時のバス事業は多くの事業者による過当競争の状況にあったが、1943（昭和18）年 4 月10日、政府のバス事業統合方式に基づき広島電鉄株式会社がバス事業者 8 社を吸収合併した。

1950（昭和25）年には広島バス株式会社が設立され、広島市内のバス事業者は 2 社となり全国的にも珍しいケースとなった。また同年、山佐バス株式会社（現広島交通株式会社）も設立され、広島～可部間で営業が開始された。

全国的にバス事業は、1960年代に始まった高度経済成長による急速なモータリゼーションの進展により利用者が激減し、中国 5 県においても全ての県で輸送人員が大きく減少した（図表 6）。また労務費の上昇による経費の増大等が重なり経営は次第に困難になっていった。

このため運輸省（現国土交通省）は、バス事業の集約化による経営の合理化を図るため「バス業界の再編統合」を積極的に推進し、広島県のバス業界にも、県西部地区のバス 5 事業者（広島電鉄、広島バス、広島交通、備北交通、芸陽バス）の合併の動きがあったが、公正取

図表 6 中国 5 県のバス輸送人員の推移



資料：中国地方バス要覧2009年度版

引委員会からの独占禁止法に基づく勧告があり実現には至らなかった。

#### IV. 広島県廿日市市における生活支援交通のあり方

この章では、広島市の西に隣接し、日本三景・「安芸の宮島（厳島）」で有名な廿日市市の生活支援交通のあり方について考察する。

廿日市は、高度経済成長期以後は広島市の西のベッドタウンとして発展し、1988（昭和63年）4月1日に単独市制施行して「廿日市市」として発足した。2003（平成15）年3月には旧廿日市市（以後廿日市地域）と佐伯町（以後佐伯地域）、吉和村（以後吉和地域）を編入し、さらに2005（平成17）年11月に大野町（以後大野地域）、宮島町（以後宮島地域）を編入している。

市内には、廿日市地域と大野地域において鉄軌道アクセスのJR山陽本線と、広電宮島線が運行されている。

廿日市市におけるバス事業の歴史を見ると、1921（大正10）年には広島～宮島口間で宮島自動車商会による定期乗合自動車の運行が開始されている。また昭和初期にはマキノバスによって、佐伯地域や廿日市地域の原方面へ運行されていた。戦時下の1943（昭和18）年に当時の鉄道省による「自動車交通事業整備統合要綱」に基づき（いわゆる戦時統合）、広島電鉄が路線を引き継ぎ運行しているが、当時の郊外バス路線図に大野方面への路線は掲載されておらず、鉄道との並行区間は休止していたようである。戦後の1951（昭和26）年には広島～岩国線、1952（昭和27）年には広島～湯田温泉線、広島～益田線が宮島街道経由で運行開始され、1956（昭和31）年には呉～広島～岩国線の特急バスが運行されるなど、バス事業の花形路線となった。これらの路線のうち、広島～湯田温泉線と、広島～益田線については中国自動車道、山陽自動車道開通によって高速道路への経路変更を行っている。大野～大竹間を2001（平成13）年10月に廃止（大竹～岩国間は平成初期に廃止していた模様）、大野地区の輸送も2005（平成17）年3月をもって撤退している。

廿日市、大野地域においては昭和50年代より団地造成ブームとなり、1976（昭和51）年には大野サンランド乗り入れ（2005（平成17）年3月廃止）、1978（昭和53）年には廿日市ニュータウン（阿品台）乗り入れ（一部は2009（平成21）年10月に廃止、他は阿品台北と一体化して運行）、1982（昭和57）年には阿品台北乗り入れ、1984（昭和59）年には月見台団地乗り入れ（路線の一部が廿日市市を經由して運行されていたもので、団地自体は広島市佐伯区、2005（平成17）年6月に廃止）、青葉台経由での下更地への運行開始、1987（昭和62）年には宮園・四季が丘乗り入れと次々と団地路線が開設された。

廿日市市においては、地域ごとにバス運行形態が大きく異なるため、地域ごとに分けて現

状と課題を確かめる。宮島地域は離島という特殊事情があるため、除外して他の地域を取り上げる。

#### IV-1 廿日市地域の現状と課題

廿日市地域の人口は2010（平成22）年4月現在で76,476人であり、2000（平成12）年と比較して3,000人程度増加している。

この地域のバス輸送は、宮園・四季が丘団地線、阿品台団地線の団地輸送と、古くからの集落である原地区を結ぶ原線は、一般路線バスとして運行されている。2010（平成22）年4月現在の人口は、宮園・四季が丘団地で12,500人、阿品台団地（バス輸送の対象となる地区のみ）で10,135人、原地区は1,575人である。

原線は国の補助制度変更に伴い第3種生活交通路線から格下げとなったため（国の補助対象ではなくなった）、2002（平成14）年10月から廿日市市の単独補助路線として維持している。JA 広島総合病院への乗り入れ等、利便性の向上に努めたが利用者の減少が続きここ数年は年間1,200万円の運行費補助金を市が負担しているが、それでも欠損を補填できないため、2010（平成22）年4月から総合病院への乗り入れを廃止し、日曜・祝日を運休している。

宮園・四季が丘団地、阿品台団地の輸送は最寄駅からのフィーダー輸送が中心となっている。宮園・四季が丘団地へは、以前廿日市市役所からのフィーダー輸送となっていたが、2008（平成20）年3月の宮内串戸駅前広場完成に合わせて、宮内串戸駅からのフィーダー輸送を行っている。阿品台団地へは阿品駅からのフィーダー輸送を行っている。フィーダー輸送は、宮園・四季が丘団地が平日の昼間において1時間当たり3往復、阿品台団地が2往復となっており、広島市内の団地に比べて遜色無い運行を行っている。

しかしフィーダー輸送は単価が低く、両団地とも最寄 JR 駅からの運賃は200円未満である。運行時間はおよそ15分であり、特に宮園・四季が丘団地は団地住民が駅へ出る一方輸送のため、逆は回送しており非効率な状況となっている。また阿品台団地については駅を出るとすぐにふじタウン団地になっており、阿品駅まで徒歩圏内であることから、団地規模に比べてバスの利用が少ない状況である。

広島市内からの直通便も運行されているが、朝夕のラッシュ時のみで、2003（平成15）年12月から広島市内～阿品台団地の便は土曜・日曜・祝日が運休となり、2006（平成18）年6月からは広島市内～宮園・四季が丘団地への便も日曜・祝日は運休となっている。2001（平成13）年10月からは広島高速4号線の開業に伴い、朝の阿品台団地、宮園・四季が丘団地から広島市内への山陽自動車道・広島高速4号線経由通勤便の運行を開始している。（阿品台団地からの便は2006（平成18）年6月に廃止、宮園・四季が丘団地からの便は現在も運行中）この通勤便は山陽自動車道を経由するため高速バスタイプの車両を使用しており、確実に座っ



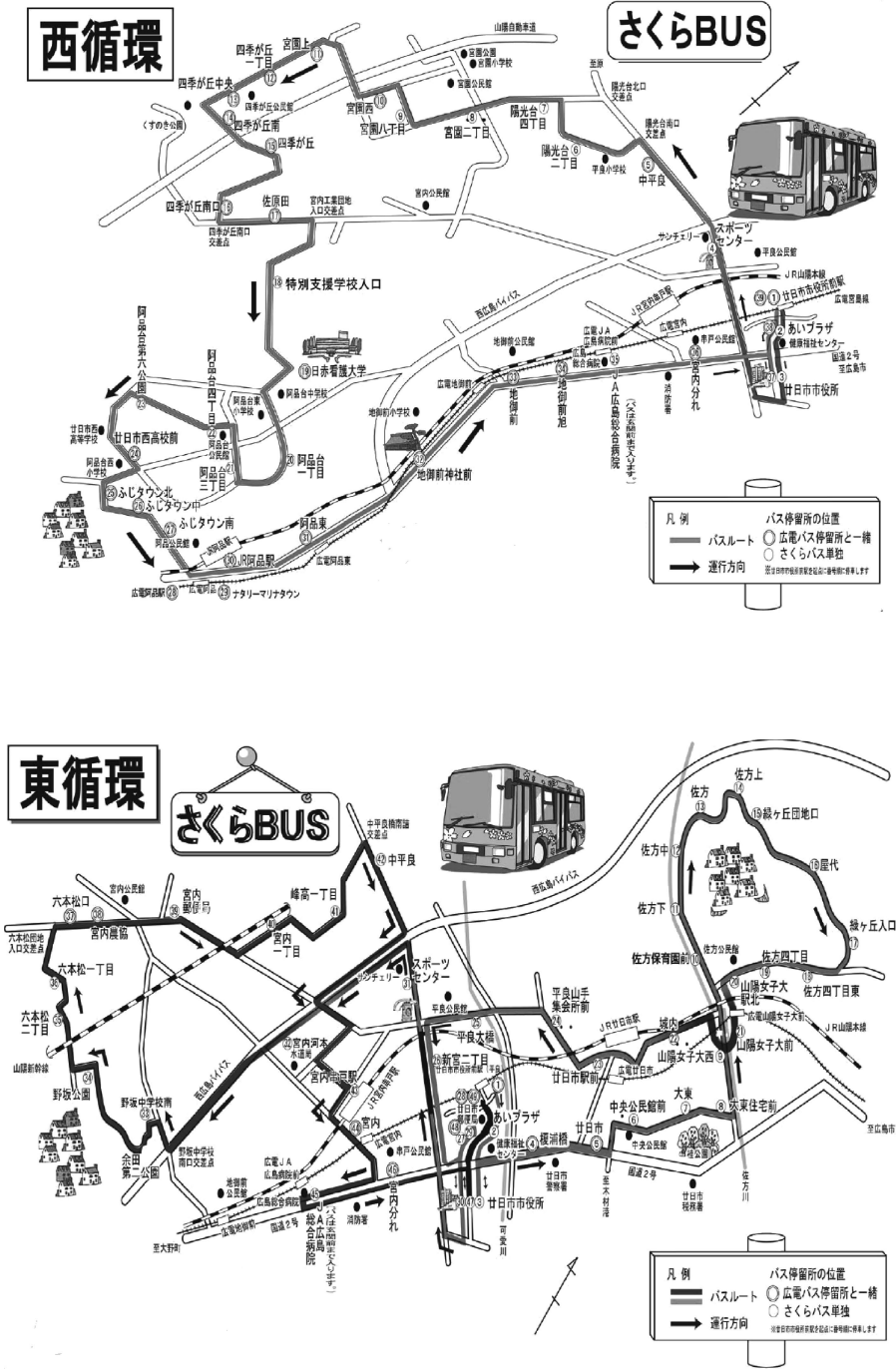
て乗り換え無しで広島市内まで直通で移動できるため通勤利用者が多い。広島市内からの直通便は一部を除き国及び県の補助対象となる第1種生活交通路線の指定を受けており、広島市内～阿品台団地が5往復半、広島市内～宮園・四季が丘団地が14往復半の運行となっている。

運賃を先のフィーダー輸送と比較すると、廿日市の団地から広島市内まで直通利用すると運賃が600円程度と3倍になり、フィーダーバスとJR、さらに市内電車を乗り継ぐよりも高い設定となっている。(四季が丘団地～広島市内の場合、直通バス610円、フィーダーバス+JR山陽本線[宮内串戸～横川]+市内電車の合計で、560円。宮園一丁目バス停の場合はフィーダー+JR+市内電車は540円となり、1割以上の差が出る。)

この他に、2000(平成12)年に試験運行を行い、2001(平成13)年5月から本格運行となった市のコミュニティバスのさくらバスの運行が2ルート(西循環、東循環)(図表7)で行われている(運行は既存乗合バス事業者に委託)。さくらバスは既存の路線バスではカバーできなかったスポーツセンターや小規模団地を細かく回り、100円の安価な運賃で提供することで市民の移動を促進しようとしたものである。既存の路線バスを圧迫しないようにとの配慮で、さくらバスは片回りのみの一方循環として運行されているが、西循環が既存乗合バス事業者も運行している宮園・四季が丘、阿品台といった大規模団地を経由しており、東循環は廃止となった月見台への路線の沿線(特に佐伯区の月見台団地入口)への利用が多く、安価な運賃によって既存の路線バスに影響を与えている面も散見される。さくらバスの利用は堅調であり、2008(平成20)年度で西循環が年間91,364人、東循環が54,737人で合計146,121人の利用となっている。

2005(平成17)年6月に廃止となった月見台線は昭和59年の運行開始当初、楽々園～緑ヶ丘団地、月見台団地(2010(平成22)年4月現在の人口2,490人、廃止した2005(平成17)年6月現在の人口は2,519人で1%強の減少)といった佐伯区内のみの運行となっていたが、2000(平成12)年から五日市駅北口～佐方地区～月見台団地の運行開始によって、廿日市市域にも運行されるようになった。佐方地区(2010(平成22)年4月現在の人口は5,621人)への乗り入れによってテコ入れを図ろうとしたが、広電宮島線の山陽女子大前駅近くであり、利用には結びつかなかった。さくらバスの東循環が月見台線の多く(月見台団地入口～団地終点を除く)をカバーしており、現在はさくらバスが当該団地における公共交通の役割を担っている。

図表 7 さくらバス路線図



出典：廿日市市ホームページ  
 ([http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo\\_seikatsu/sakurabus/index.html](http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo_seikatsu/sakurabus/index.html))

#### IV-2 大野地域の現状と課題

大野地域の人口は2010（平成22）年4月現在で27,662人であり、2000（平成12）年と比較して2,000人程度増加している。

この地域のバス輸送は、以前地域全体の輸送を一般路線バスで行っていたが、2001（平成13）年10月に大野～大竹間の廃止、2005（平成17）年3月には旧大野町内全域から撤退している。既存乗合バス事業者運行時はサンランド団地（2010（平成22）年4月現在の人口627人）を含む町内のほぼ全域を運行していた大野サンランド線（末期は宮島口～大野サンランド間を便ごとに経由地を変えて運行するフィーダー路線となっていた）と、前述の阿品台線の一部として青葉台（2010（平成22）年4月現在の人口1,368人）やグリーンハイツ（2010（平成22）年4月現在の人口1,522人）といった団地輸送を行っていた下更地系統（こちらは、運行終了時まで広島市内からの直通便があった。また阿品駅からのフィーダー便もあった。）があった。

大野サンランド線も国の補助制度変更に伴い第3種生活交通路線から格下げ（国の補助金対象ではなくなった）となったため、2001（平成13）年10月から旧大野町の単独補助路線となっていた。旧大野町の中央公民館、宮島台・前空台団地（2010（平成22）年4月現在の人口3,152人）経由でのJR前空駅北口乗り入れ等利便性の向上に努めたが団地がJR前空駅に近いため利用者の増加は無く、年間2,800万円程度の運行費補助金を町が負担していた。下更地系統は既存乗合バス事業が自主運行で行っており、補助金の拠出は無かった。

しかし廿日市市との合併に先駆け2005（平成17）年4月より、コミュニティバスであるおのハートバスの運行が開始された。ハートバス運行開始に合わせて、運行事業者が既存乗合バス事業者から広島市佐伯区湯来地域において廃止代替バスを運行している地元貸切バス事業者が変わった。車両も既存乗合バス事業者で運行していた中型バス（下更地系統は他の一般路線と同じ大型バス）からハートバス専用の小型バスに変わり、きめ細かいサービスができるようになった。

運行ルートは概ね既存乗合バス事業者が運行していた大野サンランド線、下更地系統をカバーしているが、他にサンランド団地に近接しているJR玖波駅への乗り入れや、団地内の狭い道路を経由する等を行うことで、コミュニティバスとしての利便性の向上に努めている。運行ルートは3台のバスの色（赤・青・黄）によって分けており（図表8）、赤は東西横断ルート、青は東ルート、黄は西ルートを運行しているが、運行経路や停車停留所は同じルートであっても、便によって一部変更しており、複雑になっている（図表9）。

運行台数は平日合計3台であり、既存乗合バス事業者時代のサンランド線2台、下更地系統フィーダー便概ね1台、広島直通便概ね朝夕2台、昼間時1台（阿品台線として使用していた車両のうち、下更地系統のみで運行した場合の換算値）で運行していたことと比較

すると、フィーダー輸送のみであるおおのハートバスの運行台数は既存乗合バス事業者時代とほぼ同じである。土曜・休日も合計 2 台（既存乗合バス事業者時代は大野サンランド線 1 台，下更地系統フィーダー便概ね 1 台）であり，ほぼ同じである。

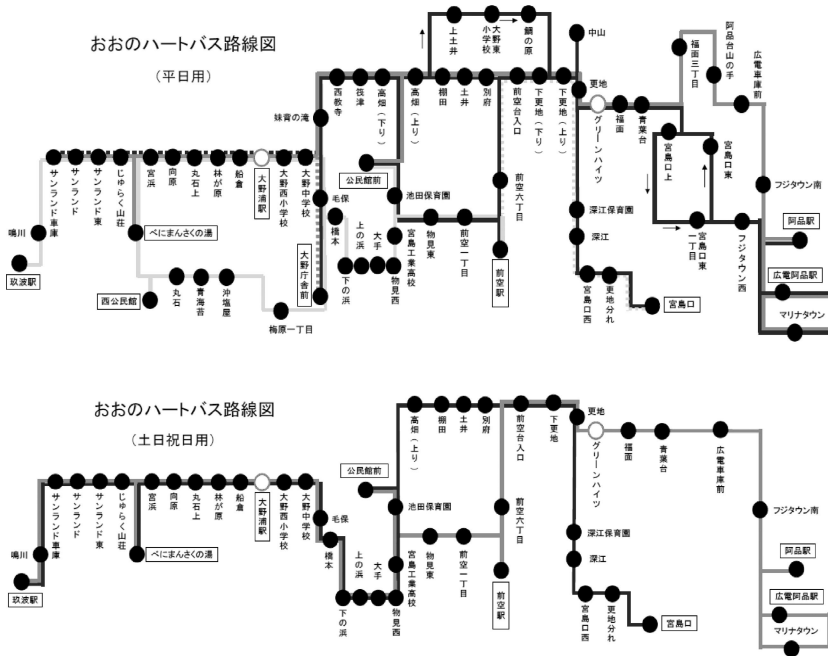
図表 8 おおのハートバス



出典：廿日市市ホームページ

[http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo\\_seikatsu/sakurabus/o\\_heart\\_bus\\_design.html](http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo_seikatsu/sakurabus/o_heart_bus_design.html)

図表 9 おおのハートバス路線図



出典：廿日市市ホームページ

[http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo\\_seikatsu/sakurabus/index.html](http://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/kankyo_seikatsu/sakurabus/index.html)

当初は便数が少ない等の課題もあったようだが，現在利用の多い旧下更地系統沿線へのバス便は，1 時間当たり 1～2 便確保している。しかし最終バスについては，既存乗合バス事業者運行時は 21：45 分阿品駅発であったが，現在では 19：46 分阿品駅発になっており 2 時間近

く早くなっており、コミュニティバスになってから不便になった点として挙げられる。

既存乗合バス事業者の頃は他の一般路線と同様の運賃体系となっていた。ハートバスになり運賃は100円で運行していたが、廿日市市との合併後しばらくして（平成20年頃か）、長距離利用に関しては200円に値上げしている。

利用者数であるが、運行開始当初は利用者の増加傾向があり2006（平成18）年度の211,357人が最高であったが、その後減少に転じ2008（平成20）年度の利用者は181,394人とピーク時に比べ15%程度落ち込んでいる。

廿日市市が、大野のサンランド団地と、廿日市の阿品台ニュータウンにおいて住民アンケートを実施し、2010（平成22）年アンケート結果を公表した。アンケート結果によるとサンランド団地で127人（回答率51%）、阿品台ニュータウンで920人（回答率46%）の回答があり、「将来、団地に住み続けるために重視すること」（複数回答）のうち、「公共交通の利便性向上」がサンランドで80%、阿品台でも61%と最多の回答となった。現状の満足度では、公共交通への不満がサンランドにおいて（やや不満を合わせて）76%が不満を持っており、阿品台の48%と比較して高いものとなっている。この2団地の公共交通を比較すると、現在サンランドにはおおのハートバス、阿品台には廿日市さくらバスと両者にコミュニティバスが運行されている。コミュニティバスの運行便数はサンランドが平日で15便、阿品台が8便でサンランドの方が多い。最寄り駅からの距離はサンランドがJR 玖波駅から2.5 km、阿品台がJR 阿品駅から1.2 kmであり、駅からの距離が遠いことが不満の要因の1つと考えられる。また、阿品台には一般路線バスが平日約30分間隔で22時台まで運行されているのに対して、サンランドではコミュニティバスのみ19時台までの運行となっている点も、不満の要因として挙げられると思われる。

#### IV-3 佐伯地域の現状と課題

佐伯地域の人口は2010（平成22）年4月現在で11,609人であり、2000（平成12）年と比較して約1,000人、率にして8%程度減少している。

この地域のバス輸送は、廃止代替バスを含めて大半を既存乗合バス事業者で行っていた。1996（平成8）年3月に廃止代替バスを地元貸切バス事業者に移管した。現在既存乗合バス事業者は廿日市市中心部から佐伯地域を結ぶ津田線と佐伯地域の中心である津田から玖島を結ぶ玖島線を運行している。また後述する吉和線も佐伯地域を経由する。廃止代替バスは佐伯地域のうち、浅原・虫所山・中道地区（2010（平成22）年4月の人口は3地区合わせて929人）を運行する車両と、玖島地区（2010（平成22）年4月の人口は1,186人）のうち平谷・川上・上大沢口を運行する車両に分かれている。当初は既存乗合バス事業者のバスを流用していたが、現在は廿日市市が新しい車両を購入し、代替している。

既存乗合バス事業者の運行する津田線は佐伯地域の栗栖地区（2010（平成22）年4月の人口は223人）から廿日市市内中心部への系統のみ、国及び県が補助する第1種生活交通路線となっている。玖島線も平成21年4月より市の単独補助金対象路線となっている。津田から廿日市市内までを運行する系統は既存乗合バス事業者の自主運行となっている。

運行便数は津田から廿日市市内までは平日概ね30分間隔、土曜・休日概ね1時間間隔となっており、運行本数は充実していると思われる。しかし、1日当たりの運行回数は、栗栖地区までは吉和線を合わせて平日9往復、土曜・休日7往復半、玖島線は平日4往復、土曜・休日2往復である。玖島線は佐伯中学校への通学生徒の利用が多いため全てを廃止代替バスへ移管せずに、一部の便は車両の大きい既存乗合バス事業者が現在も運行している。

廃止代替バスは旧佐伯町時代からの補助金路線である。前述の通り1,000人程度の地区から佐伯町の中心である津田地区への輸送を行っている。地区によっては一部の曜日のみ運行とし、2台のバスで辺地に至るまで地域内ほぼ全てを網羅している。

利用者数は減少傾向であり、廿日市市となった2003（平成15）年度の利用者数は21,642人であったが、2008（平成20）年度では16,742人となり、23%もの落ち込みとなっている。

運賃は既存乗合バス事業者が運行していた頃の運賃体系をそのまま適用しており、他地域のコミュニティバスに比べ高い設定となっている。しかし廃止代替バス沿線地区の住民の多くは高齢者であり、65歳以上の住民には福祉バス利用券が配布され、本人負担を軽減するようにしている。

廿日市市が過疎地・辺地等（吉和地域が過疎地域、上述の虫所山・中道・平谷・川上が辺地に該当）の実態調査を行って、2010（平成22）年に公表されているが、（やや不満を合わせて）住民の52%が公共交通に不満を持っており、今後集落で必要なものと回答として公共交通が10%、外出時の移動手段が7%程度あった。集落によっては、週1便のみのバス運行など、やはり便の少ないこと等が移動に制約を与えているものと思われる。

#### IV-4 吉和地域の現状と課題

吉和地域の人口は2010（平成22）年4月現在で803人であり、2000（平成12）年と比較して50人、率にして6%程度減少している。

この地域のバス輸送も、廃止代替バスを含めて大半を既存乗合バス事業者で行っていた。以前、一般路線バスは広島バスセンターから廿日市を經由して吉和まで（2003（平成15）年12月まで運行）、廃止代替バスは加計・戸河内から吉和まで運行していた。1997（平成9）年3月に廃止代替バスを地元貸切バス事業者に移管した。また、現在広島～益田線（高速）も吉和サービスエリアに停車しており、2002（平成14）年までは既存乗合バス事業者による広島バスセンターから戸河内インターを經由して吉和まで運行する高速バスもあった。現在

既存乗合バス事業者は廿日市市中心部から佐伯地域経由して吉和まで運行している。廃止代替バスは2004（平成16）年頃、安芸太田町の坂原地区で運行を打ち切り、廿日市市への乗り入れは廃止となった。

吉和地域は合併前から地域内を運行する無料バスがあったが、2004（平成16）年9月からはコミュニティバスとして吉和さくらバスが運賃100円で運行を開始した。吉和サービスエリアで広島～益田線（高速）と接続し、土曜・休日はもみの木森林公園へ運行する等、レジャーでも利用できるようにしている。しかし、吉和地域は診療所がある程度（内科と歯科のみ）で病院もないため地域内で移動が完結することは少なく、またバス停の多くは既存乗合バス事業者と重複している。

吉和地域では診療所のない診療科目のある佐伯地域の病院への通院に一般路線バス（既存乗合バス事業者の吉和線）を利用する65歳以上の高齢者に対して通院助成券を配布し、バス利用の負担軽減に努めている。

福祉バスとレジャーバスの双方を兼ねようとして運行を開始した吉和さくらバスであるが利用者数は減少傾向であり、運行開始した2004（平成16）年度は7か月で2,574人（年換算で4,412人）に対し、2008（平成20）年度では3,365人と24%落ち込んでいる。1便当たりでは2人に満たない状況である。

吉和地域から他地域や他の市町へ公共交通で移動しようとする場合、既存乗合バス事業者の吉和線は廿日市市内から1日3往復のみの運行、広島～益田線（高速）は1日6往復の運行と非常に少なく、地域外への移動に当たって公共交通の利用が困難となっている。

#### IV-5 各地域に跨る課題

佐伯地域を除く各地域でコミュニティバスが導入されており、佐伯地域や廿日市の原地区等からは、さくらバスの乗り入れ要望が出ているようである。住民がさくらバスの乗り入れや運行開始の要望が出る要因としては、やはり運賃格差が挙げられる。佐伯地域にある「佐伯工業団地入口」バス停からJR宮内串戸駅間は約10kmで460円かかるが、大野地域にある「サンランド車庫」バス停からJR阿品駅はほぼ同じ距離にも関わらず200円と半分以下である。おおのハートバスは市から運行費補助が出ているのに対して、佐伯地域と廿日市市中心部を結ぶ既存乗合バス事業者には一部系統しか補助が出ていない。運行便数がおおのハートバスは毎時1本、佐伯地域を運行する既存乗合バス事業者バスは30分に1本で、提供量については運賃の逆で佐伯地域の方が便利は良いものの、おおのハートバスも一定の利便性は確保されている。

また、現在のバス路線は合併前の旧市町単位で設定されており、非効率な点も挙げられる。例えばおおのハートバスは廿日市市域の阿品駅に乗り入れているが、途中経由するふじたウ

ン団地は通過している。これは、阿品台団地と阿品駅を結ぶ既存乗合バス事業者バスに配慮しているようだが、同じふじタウン団地を経由する廿日市さくらバスは停車している。ふじタウン団地から阿品駅までは廿日市さくらバス100円、既存乗合バス事業者バス160円であり、おおのハートバスも停車すれば100円になろうから運賃格差によって停車停留所にも制約が出ているのではないだろうか。

#### IV-6 廿日市市における生活交通整備のあり方

広島ベッドタウンから過疎地に至るまでの広さで、地域によって人口が大きく異なる廿日市市においては様々な公共交通が要求される。

廿日市地域では、既存の路線バスによる団地輸送が大きな役割を果たしており、これを活かしつつ空白地区の解消を目指す必要がある。その意味では既存の路線バスと重複が多く、低廉な運賃となっている現在の廿日市さくらバスの運賃を見直し、路線バスとの格差を是正すると共に、経路もなるべく重複しないように整理し効率的な運行を目指すことで補助金を抑える必要がある。

大野地域では、おおのハートバスが3台のバス各々で運行経路が分かれており、複雑になっている。東西横断ルートを基本として毎時1便程度の幹線バスとして確立させることで、わかりやすいバスを目指す。片道50分程度の運行時間となるため、小型バス2台が必要となる。運行ルートは定時性を確保するため、渋滞の多い国道2号線を避けるようにする。外れる地区は支線バスを運行することで移動手段の確保を図る。支線バスは公民館を境にして大野東部線と、大野西部線の2ルートを小型バス2台で運行する。このうち大野東部線については廿日市さくらバスの廃止による空白地域と一体化した運行を検討する。

大野地域に隣接する大竹市では、2009（平成21）年10月から玖波駅から大竹駅までを途中、広島西医療センター（旧国立病院機構大竹病院）やゆめタウン大竹といった商業施設を経由するおおたけ幹線バスの試験運行を開始した。広島西医療センターは玖波駅からバスで3分程度のところであり、大竹市と協議の上幹線バスもしくは支線バスの大野地域西部線の医療センターへの乗り入れや、おおたけ幹線バスとの直通運行などを検討しても良いのではないだろうか。

運賃は初乗り200円とし、区間によっては300円や400円とすることで、地域間格差の発生を抑える。

佐伯地域においては、廃止代替バスとデマンドタクシーを組み合わせた効率的運行を目指す必要がある。玖島地区の学生対策として、朝・夕は既存乗合バス事業者の一般路線バスと廃止代替バスを運行し、昼間時間については集落の人口を考慮した上で、廃止代替バスとデマンドタクシーを組み合わせる。現在廃止代替バスは昼間時運行していないことが多いため



この時間を活用することで、佐伯地域の中心である津田と各集落をなるべく毎日結ぶようにする。また利用の特に少ない集落についてはデマンドタクシーとすることで予約時以外は運行しないこととし、コスト削減を図る。運賃は500円程度とし、一般路線バスとの価格競争が発生しないようにする。

吉和地域の吉和さくらバスは利用が少なく既存乗合バス事業者吉和線と時間帯が近接していることもある、車両を佐伯地域のデマンドタクシーと一体化して運用する等効率的な運行が考えられる。これによって、コスト削減につながる可能性がある。

次に運賃格差の是正であるが、現在は同一市内でも運賃が100円から1,450円（廿日市市中心部の廿日市市役所前駅から「クヴェーレ吉和」バス停間）まであり、大きな格差が発生している。距離も大きく異なるが、100円で利用できる区間が最高運賃の14分の1ということは無いので、地域間格差が表れている。これを是正するには、安価な運賃を全地域で実施するか、一部値上げに踏み切るかとなる。高額運賃は既存乗合バス事業者の一般路線バスで見られており、安価にしようとなると既存乗合バス事業者に運賃の補填をする必要が発生する。しかしバス運行に対する市の補助金予算額（2008（平成20）年度）は9,600万円に上っており、その後2009（平成21）年4月に玖島線の補助金を開始したことから現在では1億円を超えるような状況であり運賃の補填は難しいと思われる。提案の大野地域幹線バスのように最低200円から距離に応じて100円単位で設定すると、利用者にもわかりやすい運賃形態と言える。しかし1,450円は高額すぎるので、上限（頭打ち）運賃を設定する必要もあるだろう。（距離等を考慮しても1,000円以下が望ましい。）廿日市市内の住宅団地は190円以下のバス運賃が多く、団地輸送の足かせとなっている低額な運賃と吉和地域の高額な運賃をセットで改めることで、できるだけ市の負担を抑えながらも運賃格差の解消に努める必要があろう。

高齢者等の交通弱者には福祉の一環として、佐伯地域や吉和地域のような福祉乗車券の交付を行い過度の負担にならないように配慮する必要がある。広島市では毎年9月1日現在、市内に住所を有する満70歳以上で、本人の前年の所得が1,595,000円以下（但し、扶養親族等がいる場合には、1人につき38万円等を加算した額以下）の高齢者に年間6,000円の公共交通利用券を配布している。所得に応じて福祉乗車券の対応を市内全域で行うことで、運賃値上げに伴う負担増の軽減を行える。この際、病院や公共施設との距離、公共交通の料金に応じて地域ごとに差をつけることが有効であろう。現在も佐伯地域と吉和地域では助成額に差があり、地域における福祉体制の充実状況も異なるので、廿日市・大野地域は低めの助成とし、佐伯・吉和地域は高めの助成をすることで、地域間の格差を抑える手段としても機能するであろう。

## V. お わ り に

日本はこれから人口減少社会、高齢社会を突き進むこととなる。現在路線バスの利用者の多くは学生と高齢者であり、人口減少社会の中でバス利用者は今後も減少することが考えられる。特に過疎地域における生活支援の地域公共交通をどのように確保し維持していくかは大きな課題である。

まずは、地域の公共交通利用促進に向けて、辺地や過疎地でのデマンド型交通の導入、基幹路線と支線路線のすみ分けによる効率的な運行と、基幹路線の運行本数の確保とわかりやすいダイヤの設定を行い公共交通の利便性を確保することが重要ではないだろうか。また利用者にわかりやすい100円単位の運賃制度の導入を行い、市の補助金の肥大を防ぐとともに、高齢者に対しては福祉乗車券などの手段を組み合わせることで公共交通利用を促し、福祉事業の一環として公共交通が一般市民に認知してもらえるようにすることが必要ではなかろうか。

この調査研究には、明尾祐史氏も参加している。

### 注

- 注 1. 古知愛一郎「乗合自動車の一考察」による。  
注 2. 古知愛一郎「乗合自動車の一考察」によると、1860（明治3）年、発明者の和泉要助、鈴木徳次郎（日本橋呉服町）、高山幸助（本銀町）と三人の連署で、東京都庁に3月22日に製造及び使用に関して出願し、同月24日に許可されている。

### 参 考 文 献

- 秋山哲男、吉田樹編著（2009）。『生活支援の地域交通』学芸出版社  
鈴木文彦著（2001）。『路線バスの現在・未来』グランプリ出版  
北村隆一編著（2001）。『ポスト・モータリゼーション』学芸出版社  
広島電鉄株式会社（2000年）。『会社概要』  
庄野 新（1996）。『「運び」の社会史』白桃書房  
広島電鉄株式会社社史編纂委員会（1992年）。『広島電鉄開業80年史・創立50年史』

## Summary

### Social Roles of Bus and Transformation of the Functions

Hideaki Yagi and Takeyoshi Higuma

In the Chugoku regions, all of the 5 prefectures went into declining population trend by the year 2000. They have entered an era of population decline earlier than the other regions in Japan, and have faced decreasing of productive-age population and progress in aging at a rapid pace above the national average. It is estimated that the Chugoku regions will see a super-aging society; the senior citizens will make up over 30% of the population by the year 2020. The population decrease is remarkable especially in the less-populated areas, such as mountainous areas and island areas, and a long-term reducing trend of public transportation use, especially in use of bus, has made it difficult to maintain the public transportation services.

Thus the recent bus business is facing very severe environments, and the passengers carried by bus have decreased to 40% from the peaking because of the economic downturn, increase of holidays, and the long-term low birthrate and aging population.

In such a difficult situation, a regulatory reform enforced in 2002, focusing on erasing of entry and exit regulations for public transportation services, has accelerated to abandon money-losing bus routes in the less populated areas. In many cases, alternative transportations are provided by the local governments, however, there are limits for them under the prevailing severe fiscal circumstances, and this makes it a major problem to ensure of public transportation services as livelihood supports in the less populated areas.

In these less populated areas, various measures are undertaken, including using of community bus and demand responsive transport, and enabling community residents to use school bus and welfare bus. As part of a new transportation system, multiple transports of passengers and goods, including postal mail and express delivery, are also expected to ensure transportation means in the less populated areas. In addition, challenges for the future is to promote uses of public transportation by attractions of tourists by using tourism resources, connecting local travel and tourism.

In this paper, I would like to examine how best to ensure community public transportation as livelihood supports, based on a case of Hatsukaichi City, Hiroshima Prefecture, over-viewing history of bus.