

## 東京大都市圏におけるバス交通

福田 圭子

運輸省で昭和35年から5年毎に実施されている大都市交通センサスの端末交通手段別利用状況において、近年二輪車（自転車、バイク）の増加が著しく、バスは減少傾向にあるという報告がなされている。バスは地域の交通条件、さらにそれをとりまく条件を反映して交通需要の質的・量的変化に柔軟に対応ができる交通機関であるので、端末交通手段としてのバス利用状況の変化をみることで、地域内に起きた変化をみてみることを試み、東京大都市圏におけるバス交通を明らかにしてみることにした。

現在バス事業者は、東京都、横浜市、川崎市に公営の事業者が存在し、東京都区部に本社を置く大手私鉄及びその子会社の経営する巨大バス事業者とあわせて、大都市圏のバス交通の中核を形成している。巨大事業者は主に昭和10年までに、その他の事業者も昭和30年頃までに免許の取得がなされ営業を始めているが、千葉方面を中心に近年小規模事業者の設立もみられている。現在端末交通手段としてのバス利用からみると、千葉市、横浜市、多摩南部地域で多くのバス利用がみられるが、千葉では需要の増加にあわせるように小規模ではあるが新しい事業者が設立されている。埼玉県では地元資本の事業者の発達のみならず、東京に拠点を置く事業者の営業域に入ってしまったているが、千葉方面では鉄道路線網を広げている京成電鉄に系列化された事業者が、神奈川方面では小田急電鉄に系列化された事業者が、強い結び付きのもとでそれらの事業者のバス路線網と連担するかたちで路線網を広げている。

それらの事業者によって展開されてきたバス交通は、昭和30年から40年にかけての10年間に、事業規模、旅客輸送人員的にみて大きな拡充をみせ、東京都区部で40年頃、その他の地域で45年頃のピークを迎えるまで、輸送機関別シェアも上昇を示していた。昭和30年から30年間に、路面電車

の衰退と地下鉄の隆盛という大きな変化がみられ、モータリゼーションの影響も受けているが、バス交通はそれらの盛衰に影響を受けて、需要の変化がみられたということもいえる。現在のバス交通は鉄道の補充機関としての役割性が高く、鉄道網の発達している都心部においては地下鉄と、郊外においては二輪車、自家用車との競合状況にあるが、両者とも対抗者に押されており、利用は減少傾向にある。鉄道駅端末交通手段としてのバス利用もそのような状況下にあるが、その利用の変化を分析してみると、(a)高速鉄道を中心とする交通網の整備、(b)人口増減、(c)交通手段の多様化（特に二輪車の増加）、(d)通勤・通学流の多向化、などの影響による地域需要の変化に対応してきたものであったという結論を得た。最も変化がみられたのは最終降車駅別の10km圏のバス利用率の減少であり、多くは(a)の影響によるものと考えられる。地下鉄網の発達によるバス利用の減少が、バス運行回数の減少等バスサービスの低下につながり、それによりさらにバス利用減少に拍車がかかったと考えられ、15年間に利用率が約14%も減少している。路線別に利用状況を見ると、国鉄の放射状の幹線の主要駅では以前から現在まで多くのバス利用があり、ターミナル駅ではバス交通網もターミナルを形成する規模が大きくなることから、鉄道網上重要な位置に存在する駅の方がバス利用が多くみられるという傾向には変わりがなかった。60年の利用状況から、都心から50km付近の地域で、公共交通としての役割を果たしえなくなっている地域（埼玉県北部等）もみられた。

またバス交通のかかえている問題点も他の交通手段との関連のあるものが多くなっており、定時性や速時性の確保等、容易に解決できない問題も多いが、新しい技術を駆使してその解決にあたる一方、バスの特質を生かした新しいバス交通の方向性を見い出すような対応策がなされている。