

横浜市営バスの現状

土屋俊男

一 はじめに

本市自動車事業は、昭和三年十一月十日、三ツ沢～神奈川線など六路線を三〇両で営業開始以来、六〇年を迎えようとしている。昭和二十七年には地方公営企業法の施行に伴い、企業として独立採算性の原則のつとより、公営企業としてスタートし、現在に至っているが、この間、事業規模は逐次拡大し、市電廃止に伴う代替輸送を行ったこともあって、昭和五十年には一、五〇〇両の在籍規模となり、その後の地下鉄開業

や、乗客の減少等によって六十一年度末の在籍車両は一、〇二四両を予定している。

バスの果たしてきた役割も、日常の市民生活と密着し、地域における基幹交通機関としての機能から、都市構造の変化、鉄道網の整備、交通手段の多様化等により、鉄道の補完的交通機関として面的需要に対応するものとなってきた。

この現象を踏まえた上で、市営バスが都市交通の中でどういう役割を果たしていくのか。定時性、安全性、快適性を保持しつつ、経営基盤を確

立し、市営バスが企業として存続し、発展していく方策等について、現状分析、課題と対応策、他施策等との関連性といった面での考察を行ってみたい。

なお、文中、意見にわたる部分は、すべて筆者の個人的見解であるので、あらかじめお断りしておく。

二 市営バスの現状

① 市営バスをとりまく概況

昭和三十年代後半から始まった我が国経済の高度成長に伴い、産業と

- 一 はじめに
- 二 市営バスの現状
- 三 都市交通に果たす市営バスの役割
- 四 バス路線の設定と再編成
- 五 バス走行環境の改善を目指して
- 六 これからの市営バスの方向性
- 七 おわりに

人口の大都市への集中、モータリゼーションの急激な進行の波は、横浜市においても例外ではなかった。しかし、近年においては、中区、西区といった中心部の人口が減少し、緑区、港北区、戸塚区、金沢区などの郊外部において人口が増加する、いわゆるドーナツ化現象が進展している。これに伴い、バス需要も中心部から郊外部へと変化してきている。

また、人口は三百万人となっているものの、昼間人口が夜間人口を下回るという他の大都市にはみられない形態となっており、朝夕の通勤、

通学時間帯に輸送需要が集中し、しかも、片方向輸送を余儀なくされる路線形態が多い。

②市営バス事業の沿革と事業概況 ⑦沿革

昭和三年に営業キロ三〇・二kmで営業を開始以来、民営バス会社を買収するなどして順調に事業規模を拡大し、昭和十六年には、営業路線八四・九km、在籍車両数一六〇両となり、一日当たりの乗車人員も、営業開始時の一万人から一〇万人と飛躍的に増加した。しかし、第二次大戦によって大きな打撃を受け、大戦前の車両規模に復興できたのは、昭和二十五年であった。

昭和二十七年には、地方公営企業法が施行され、企業としての経済性を發揮しつつ、公共の福祉の増進を目的として企業会計が適用されることとなった。その後、市電と共に市営交通行政の二本柱として、都市交通の一翼をになってきた。しかし、事業規模、乗車人員も増加はしたものの、マイカー・タクシーなどの個

別輸送機関の普及、急激なモーターゼーションの波により、路面交通は渋滞したことなどから財政状況は悪化し、市電と共に、昭和四十一年からは、財政再建団体の指定を受け、市電・トロリーバスの廃止とバスによる代替え、地下鉄の建設という道を歩むこととなった。

バス事業については、その後も、事業経営の好転に向けて努力をしたものの、旅客運賃が物価政策の観点から抑制され、改定が六年間にわたって行われなかったこと、人件費は上昇を続けたこと、道路状況は更に悪化し、定時性を保てなくなったこと等により、輸送コスト削減のためのワンマン化は達成されたものの、昭和四十七年には旧市電の分も含めて一三六億円という巨額の資金不足が生じた。

このような状況は、他の公営バス事業にとっても同様な状況であったことから、昭和四十八年には、地方公営交通事業の健全化の促進に関する法律が施行された。この法律の骨子は、既に発生した資金不足（不良

債務）については、交通事業再建債を発行し、その元利金の償還は国と一般会計で補助し、企業再建を図るという内容のものである。

再建計画は、地方議会の議決を受け、自治大臣の承認を要することになっており、市営バスは昭和四十八年から、昭和六十二年度までの一五年計画となっている。この再建計画は、将来の運賃改定や、給与改定といった不確定な部分は折り込まないこととし、必要の都度、計画の変更を行うこととなっているため、現在の再建計画は一二回の変更を重ねている。

④事業概況

昭和六十年年度末における市営バスの営業路線は四九〇km、在籍車両は一、〇三三両、この内訳としては、一般乗合バス一、〇一〇両、スクー

ルバス一〇両、二階建バス三両、市内定期遊覧バス二両、貸切バス八両となっている。

一日平均の走行キロは一〇、八一・五kmであり、これは地球二周半をまわる程の距離である。また、

一日当たりの利用人員は四四万人で、これは横浜市内に乗り入れていく民間バス会社七社の合計とほぼ同じ程度となっており、約五〇%のシェアを分担しているということができよう。なお、在籍車両については、地下鉄の延伸開業（昭和六十年三月十四日、上永谷～舞岡および横浜～新横浜）の関係もあり、九両ほど減車することとしている。

⑤経営状況

昭和六十年年度の収支の状況としては、収入面では営業収益が二七億三、九〇〇万円、営業外収益が一九億四、六〇〇万円、計二三六億八、五〇〇万円である。一方、支出面では営業費用が二一六億八、六〇〇万円、営業外費用が五億一、八〇〇万円、計二二億四〇〇万円であり、差引一四億八、〇〇〇万円強の経常利益となっている。しかし、収入の面に、再建団体であるが故の補助金が含まれているため、実質的には、ほぼ収支の均衡が図れているといった状況である。

昭和六十年年度においては、補助金

を除いても、収支均衡を図ることができたが、この要因は、給与改定率が低かったことにより、人件費の増加が少なかったことや円高・原油安により、燃料費が値下りしたこと、さらには、五十九年度の運賃改定の効果であらわれたことによるものであり、中長期的にみれば、依然として厳しい経営環境に置かれていることは事実である。今後共、經常収支ベースで黒字基調を保持することが市民の足を守り、市営バスの維持発展のために必要なことである。

三——都市交通に果たす市営バスの役割

本市は、地形上、起伏に富み谷戸が多く、その谷戸部分を中心に道路が整備されているものの、人口の増加、自動車の増加に道路整備が追いつかないのが現状である。また、都市構造上、市内完結型の都市形態となっており、二十一世紀プラン、みなとみらい21地区整備といった基本構想はあるが、依然として、東京

の巨大なベッドタウンとしての性格も強く、鉄道網も横浜駅を中心とし、さらに東京方向への志向が高いものとなっている。

こうした状況下において、バスの都市交通に果たす役割としては、市中心部では鉄道の補完的交通機関として面的交通需要に対応すると共に、郊外部では住宅や各種施設と鉄道を結ぶ中量公共交通機関として、さらに、各区における中心部と郊外部を結ぶ幹線の公共交通機関としての性格を有している。

こうした多様な性格を有しているバス需要であるが、概括的に言えば、横浜地域における交通需要を輸送機関別にみると、昭和五十九年度の日当たり利用人員は国鉄九七一、〇〇〇人、私鉄一、四六三、〇〇〇人、バス九一〇、〇〇〇人、タクシー一九二、〇〇〇人となっており、バスは公共交通機関として重要な一翼を担っているといえよう。このバス需要のうち、先程も述べたように、市営バスがその約半分を分担している。

市営バスの分担している基盤は、主に市域の中央部であったが、市域の拡張、市街地の外延化と拡大に伴って、市営バスの周辺部への乗り入れや民営バスの都心部への乗り入れがあり、競合路線が増加している。

さらに区の分区等に伴って、市の行政区域でありながら、市営バスがほとんど乗り入れていない区もあって、こういった地域からは市営バスのサービス提供を望む声が強い。

今後、都市交通におけるバスの位置づけとしては、第一に、鉄道は建設に際し、巨額の投下資本を要し、この回収のためには極めて大量の交通需要を要するが、これに比し、バスは道路網が整備されており一定の需要があれば、路線設定が可能であること、第二に、鉄道に比し、路線

網の設定が弾力的に対応できるため、輸送需要に応じたサービスの提供が可能で、第三に、個別交通手段であるタクシー・自家用車に比し、大量輸送が可能であり、限られた道路資源の有効活用といった社会政策上からも、一定時間帯のバス優

先の施策が望ましい。第四に、いわゆる交通弱者といわれる老人、障害者等、私的交通手段確保の道が比較的閉ざされている人々に対する移動の保障を行うことこそが、健全な地域社会形成のためにも極めて重要であること等を勘案すると、バス自体の保有している機能、特性、さらには、地域住民の足の確保とシビルミニマムの提供、公害の少ない街づくりの促進といった観点から、定時性、安全性、快適性が確保できれば、都市交通に果たす役割は大きなものがあると考えられる。

四——バス路線の設定と再編成

市営バス路線をどのように設定し、または再編成し、どのような計画で運行するかは、地域の特性、輸送需要の動向、道路状況等によって異なってくるため、一律に規定することは困難であるが、現在の基本的な考え方や今後の方向性といった点について検討を加えてみたい。

①—基本的な考え方

本市においては、歴史的経過をたどり市営バスと民営バス七社によって、路線網が整備されている。従って、バス路線の設定は市営バスの営業基盤であることが前提となる。

こうした前提を踏まえ、バス路線の新設にあたっては、企業としては輸送需要と採算性を第一義に考えなければならぬ。しかし、現実にはシビルミニマムの提供を無視するわけにはいかない。つまり、新しい住宅の建設、工場や市民利用施設の建設がなされると市の行政機関の一員として、こうした地域への足の確保を図ることとしている。

もちろん、一定の需要が前提にはなるが、区役所や病院、高校などが建設されれば、こうした施設対応としての路線の設定はある程度、優先的に考えて路線設定を行っている。

不採算路線の設定・維持は、企業としての独立採算性を強く求められている市営バスとしては負担も大きく、結果的には採算性のある路線を圧迫しかねない。そこで、一定の基

準を設けたうえで、行政上の必要な路線に対する補助制度についても検討を加える必要があると考えている。

市営バスにおいては、主に郊外部の輸送需要に対応するため、既設路線のうち輸送需要が減退し、供給力過剰となっている路線や、地下鉄の開通により新たな交通網が整備された路線を再編成し、新規需要に対応してきた。

特に、近年は金沢地先埋立事業に伴い、金沢シーサイドタウンの建設や工場の立地による新たな輸送需要への対応と、港北ニュータウンや高校の新設への対応が路線設定の中心となっている。

一方、廃止、短編、車間隔調整は、主に市中心部の低効率路線を対象に実施してきている。

バスの利用者は、全国的にみると毎年二〜三%程度ずつ利用者減を招いており、市営バスにおいても一日当たり利用人員でみると、昭和五十年代には五二三、〇〇〇人であったものが、昭和六十年代には四四一、

〇〇〇人と、一〇年間で一六%低下している実情にある。

今後の路線設定としては、特に港北ニュータウンにおいて、地下鉄開通までの足の確保として必要となると見込んでいる。金沢区については、新交通システムの完成とあわせて、大規模な再編成が必要となる。

②—今後の方向性

市内に市営バスを含めて八事業者が営業基盤を有している結果、区域によっては過当競争に陥りやすい状況にある。つまり、競合する路線や営業区域の近接している路線については、各事業者のエリアの拡大や防衛といった面から供給力の調整が働きにくい弊に陥り易い。

バス事業も企業間の競争性原理を否定するものではないが、既に他の交通手段との競争や、道路渋滞の悪化による走行上の制約があるので、走行環境の整備とあわせ、バス路線網を利用者本位に一元化していく努力を、個々のバス事業者の利益を超えて調整していくことが、結果的に

は、バスの復権につながるのではないだろうか。

市営バスは、バス事業者として市内では最も多くの輸送を分担し、一方では、交通局として行政の一翼を担いながらも、地方公共団体それ自体のバス事業に対する権限は、皆無に近いといっても過言ではない。しかし、利用者からは、市営バスに民営バスを含めた諸問題の解決を求められることも少なくない。市営バスが公営であるからこそ、企業本位ではない利用者、市民の立場にたった解決策を個々の民営バス事業者との接触を通じて果たしているのも事実であり、今後も、この面での要請は大きくなるであろう。

五—バス走行環境の改善を

目指して

モータリゼーションの発展、交通量の増加と道路網整備とのアンバランス、地価上昇等による都心部から郊外部への人口の移動と、これに伴う通勤の遠隔化等により、バスの走

行環境の悪化が顕在化し、長期化しているが、依然として、好転の兆しはみえないし、慢性化している。

また、近年は、ミニバイクや自転車の増加が、道路走行環境の悪化を一層激しくしている。このことが利用者へのバス離れを促し、経営面を大きく圧迫している。

過疎化の進んでいる地方都市は、ただしも、横浜市では、定時性、迅速性が確保されれば、まだまだ潜在的なバス需要はあると考えている。

そこで、今までに公安委員会や道路管理者の協力を得ながら実施してきた施策や今後の方策について考えてみたい。

① 一バス優先通行の確保

⑦ バス専用、優先レーン

バス専用、優先レーンは、バスの運行回数や道路状況に応じて設置されているが、本市のように、片側二車線を超える道路が少ないところでは、優先レーンの設定はできて、専用レーンの設定は、現在以上には極めて困難である。従って、現在設

置されている専用、優先レーンの実効性を確保することが肝要である。

専用レーンについては、比較的守られているものの優先レーンは、あまり守られていないというのが現実であるが、これを遵守するための広報、指導、さらには取締りの強化が望まれる。また、優先レーンから専用レーンへの転換についても、公共大量交通優先の思想から、その実現方を強く訴えたい。

④ 中央線変換

道路混雑の激しい所では、道路の拡幅・整備が最も望ましいが、現実には極めて困難な問題が山積している。そこで、地区の道路状況をふまえ、朝夕の上り車線と下り車線の中央線を交通量に応じて移動させる方法があり、本市においても、間門根岸駅前間（一・二km）で実施され、ある程度の効果をみているので、この増設を求めていきたい。

⑨ バス優先信号

車両の円滑な走行の確保と事故防止の観点から信号機の設置は必要不可欠ではあるが、信号機による停車

時間をできる限り少なくする方法として、バス応式式の優先信号により定時性、迅速性を確保することも必要である。

市営バス路線においても、港の見える丘公園交差点など六カ所においてバス優先信号が設置され、一定の効果を得ているので、今後も要望していきたい。また、近年の通信技術とコンピュータ技術の進歩によって、道路の交通流量に応じた信号調整の自動化も図られているので、バスだけでなく、全体としてスムーズに流れる対策も期待したい。

⑤ 駅前広場の整備

鉄道駅前ターミナルの整備は、近年逐次改善が図られてきており、バスの走行環境と利用者サービスの面からも改善されてきている。地元商店街との関係や土地の確保等困難な面もあるが、今後は特に私鉄沿線の駅前広場の整備が望まれる。

② 一駐停車規制

交通渋滞の要因の一つとして、自家用車等の違法な駐車、停車があげ

られる。

特に、本市においては、二車線以下の道路が多く、この中での違法な駐停車は大型車両であるバスの運行を大きく阻害している。さらに、バス停留所付近での違法駐停車は、バスを停留所に正しく着けることを可能にし、乗降客の安全確保に支障をきたしている。また、事故原因となると共に、後続の一般車両の運行を妨げることともなっている。

駐停車規制は守られていない場合が多く、停留所付近のいわゆるゼブラゾーンすら無視されている例が後を断たない。

従って、バス停留所付近はもとより、特に違法駐停車が交通渋滞の原因となっている区間では、徹底的な取締りが望まれる。また、交通反則金についても逐次見直しを実施し、実効性のあるものとすべきである。不要不急車両の排除による総量規制と、バスのみならず交通流量の円滑化を図る見地からも、啓蒙活動の活発化、指導の強化を図り、違法な駐停車が許されない多数合意の形成が、

限られた道路資源を有効に活用する
大きな施策であることを訴えたい。

六——これからの市営バス

の方向性

市営バスが今後とも、市民に信頼
され愛され親しまれる市民の足とし
て発展していくためには、何よりも
定時性、安全性、快適性が確保され
なければならぬ。

①——わかり易く、乗り易いバスを

目指して

利用者がバスに求めているもの
一つに、「わかり易く、乗り易いバ
ス」があげられる。

②車両の改善

車両関係の改善事項としては、
「冷暖房化、低床化、広幅扉化、方
向幕の大型化、案内設備の充実」が
あげられる。市営バスも計画的に改
善に努めてはいるが、特に冷房化に
ついては、残念ながら約五〇%に過
ぎず、現在の計画では、運転車両が
全車冷房化されるのは昭和六十六年

表—1 バスサービス改善実施状況および実施計画

(自動車部)

件名	実施状況		61年度実施計画			合計	備考
	期間	内容	60年度	小計	61年度		
終車時刻の延長	年度 47~59	12系統 60路線	1路線	26 61路線	104 300系統 3路線	64路線	
主要ターミナル上屋 設置	49~59	24ターミ ナル	2ターミ ナル	26ターミ ナル	(横浜駅西口再 整備)	26ターミ ナル	
待合施設の改善 簡易待合所の設置	47~59	(42) 304カ所	(2) 新設12箇所	(44) 316カ所	新設10カ所	(44) 326カ所	()内は民間 設置分で内数
灯火入り標識塔設置	47~59	500基		500基	(横浜西口18基 更新)	500基	バスロケ表示器 18基含む
バス乗り場案内板の 設置	49~59	32基	11基	43基	6基	49基	その他地下鉄構 内に6基
バスロケーションシ ステムの採用	54~59	3システ ム		3システ ム		3システ ム	
バス乗り場のベンチ 設置	55~59	280基		280基		280基	
前向きシート車両の 採用	46~59	100% 1,010両	新車74両 廃車74両	100% 1,010両	新車74両 廃車83両	100% 1,001両	在籍 1,001両 (9両減車後)
低床式幅扉車両の 採用	48~59	74.6% 753両	74両	81.9% 827両	新車74両 廃車9両	89.1% 892両	〃
後部方向幕の採用	51~59	70.7% 714両	74両	78.0% 788両	74両	86.1% 862両	〃
前部および側部大型 方向幕の採用	57~59	21.7% 219両	74両	29.0% 293両	74両	36.7% 367両	〃
暖房設備の採用	52~59	100% 1,010両	新車74両 廃車74両	100% 1,010両	新車74両 廃車83両	100% 1,001両	〃
冷房設備の採用	54~59	37.8% 382両	74両	45.1% 456両	74両	52.9% 530両	〃
乗客転倒防止パイプ の採用	58~59	14.5% 146両	74両	21.8% 220両	74両	29.4% 294両	〃
換気扇設備の採用	60~		74両	74両	74両	14.8% 148両	〃

度の見込みであり、これを少しでも早めることが課題となろう。

また、市営バスはつり銭方式の運賃箱を採用しているが、五百円硬貨の普及に伴い、千円紙幣、五百円硬貨へのつり銭対応機の取付けにも取り組んでいるところである。

④ 停留所施設の改善

便利で利用し易いバスにするためには停留所施設の整備、改善も必要である。

雨に濡れない停留所、座って待てる停留所が望ましいところであり、屋根付き待合所やベンチの設置等に取り組んでいるところだが、道路法をはじめとする関係法令との兼ねあいもあり、設置場所等に種々の制約がありなかなか思うように進まないのも事実である。しかし、利用者の立場にたてば、道路施設としての屋根付バス停の設置は考えられないことだろうか。

⑤ バス情報の提供

バス乗場がわからない、バス停で待っているも何時くるかわからない、乗っても目的地に何時頃つくか

わからない、といった利用者への情報提供不足による不満は多い。このことがバス離れの原因の一つでもあり、乗務員への苦情となってあらわれている。

そこで市営バスをもっと利用して頂く方策の一つとして、バス運行改善システムといったことを研究し、導入していききたいと考えている。

それは、通信技術とコンピュータ技術をドッキングすることによって、バスの走行状況を把握し、バス運行面での改善と、ターミナルやバス停へのバス運行情報の提供、車内客には目的地までの所要見込時分情報の提供が図れないかということである。この実行には、巨額の設備投資を要することもあつて、実現までにはまだ解決しなければならぬ諸問題は多く残っている。しかし、バスの復権を目指して運行改善システムの導入を目指していきたい。

② 一乗客ニーズに対応したバスを目指す

バスの利用者は、全国的にも、ま

た市営バスも減少傾向にあることは先に述べたとおりであり、この原因については道路渋滞等に基づく定時性、快適性の面で他の交通手段に比べて遅れをとったことが主要因である。

もちろん、市営バスとしても企業として可能な範囲での努力は積み重ねてきている。

特に、ソフト面では、バス・地下鉄共通定期券への割引制(各五%引)の導入や学期にあわせた端数日付定期券の採用、民営バスとの共通定期券等を実施してきた。さらに、六十年四月からは、均一区間ならどのバスでも使用できる共通回数券を民営バスとも協力して発売したところである。

今後の新しいニーズとしては、居住地と勤務地の遠隔化や生活サイクルの変化などにより、深夜にわたるバス需要が増加しつつある。市営バスでは、昭和四十七年以来、終車バスの延長により対応してきたが、さらに、深夜の需要に対処するため、

深夜バスの運行にも取り組んでいき

たいと考えている。

このほか、潜在需要の開拓に努めると共に、走行環境の改善を関係方面に訴えながらバス利用者の増加を目指したい。

七 おわりに

市営バスをとりまく環境は依然として厳しく、財政再建と自主健全化への道のりには多くの努力が必要である。また、ここで述べた諸問題の解決や施策の実現は一朝一夕で出来る事柄ではないが、何とかして、一歩一歩進むことによって、利用者に信頼される「市営バス」を目指したい。

市営バスにとって最も大切なことは、そこに働く一人ひとりの職員が利用者の立場にたったサービスを提供し、お客様に愛され親しまれることと即ち、心のサービスである点を強調したい。

△交通局自動車部企画課主査▽