

論文

両毛地域における高速バス路線の拡充

奥澤 信行

The Expansion of Expressway Bus Route in Ryomo Area

OKUZAWA Nobuyuki

I. はじめに

2002年2月1日に改正道路運送法が施行されたことにより、路線バス事業への新規参入の規制が緩和され、従来の路線主体のバス会社に加えて、中小の貸切観光バス事業者やタクシー会社なども低運賃を売り物にして、既存の長距離路線に会員制バスを運行するようになった。こうした状況に対処するため、大手バス会社は新たな路線開設に活路を見出すこととなり、これまでバス路線に関してはあまり大きな変化の見られなかった北関東においても、高速道路を利用した長距離の昼行・夜行便⁽¹⁾の運行が開始された。また県都以外の都市を起終点として、県内に多くの乗降地を設けることで集客に配慮した路線の開業もみられるようになった。

栃木県南西部と群馬県東部で県境を越えた人的・物的交流のみられる両毛地域⁽²⁾においては、自家用車の普及率が全国トップクラスのため市内の路線バス利用者は、1970年代後半以降急減した。そしてかつて市域に路線を持っていた大手のバス会社⁽³⁾は撤退して、いずれの市でも現在では中小のバス事業者により小型車両が、生活支援バスとして一日に数本運行され

ているにすぎない。これに対して東北道や上信越道を経由した高速バスの路線はこの数年の間に拡充され、成田空港・大阪方面（大阪・京都・名古屋・金沢・富山）・仙台・東京方面（東京駅・新宿駅・羽田空港）など行き先は多方面に渡っている。

本稿では、両毛地域における高速バス路線の現状を概観し、バスと鉄道の競合関係や新規路線の開設にあたっての行政の対応などに関して、本地域に路線を開業している栃木県の関東自動車（以下「関東バス^④」という。）およびジェイアールバス関東宇都宮支店（以下「JRバス」という。）、新規路線の開業に積極的な群馬県の日本中央バスでの聞き取り調査により判明した点を踏まえて論述したい。

II. 両毛地域における高速バス路線の現状

1. 成田空港線

海外旅行者の増加により、両毛地域においても1997年から関東バスと千葉交通による共同運行便^⑤の形で成田空港への路線が開設された。当初は太田・足利・佐野と成田空港を結ぶ路線が設定され、「メープル号」の愛称も付けられて、関東バスでは佐野営業所に車体に愛称名を記した専用車両を配備した。その後1999年の路線の見直しにより、「メープル号」は太田・大泉・館林の群馬県諸都市と成田空港を結ぶことになり、栃木県側の2市については、桐生始発で足利・佐野を経由する「サルビア号」が新設された。「サルビア号」も「メープル号」と同様に関東バスには専用車両が配備された^⑥が、千葉交通に関しては、両毛地域以外でも成田空港への路線を共同運行している関係上、どの路線にも対応できる汎用性のある車両を使用している。（写真1・2）

運行状況を見ると、「メープル号」は当初の4往復から、2005年7月より6往復へ増便されており、関東バスと千葉交通で3往復ずつ担当している。（表1）また「サルビア号」は4往復のままで推移しており、各社2



写真1 関東バス「サルビア号」
専用車両



写真2 千葉交通「メープル号」
汎用型車両

表1 「メープル号」運行時刻表(2005.12現在)

東武太田駅	4:10	5:05	5:55	8:50	11:50	13:55
BUSターミナル お お た	4:20	5:15	6:05	9:00	12:00	14:05
大泉町役場	4:30	5:25	6:15	9:10	12:10	14:15
館林市役所	5:00	5:55	6:50	9:45	12:45	14:50
成田空港	7:00	8:00	8:55	11:50	14:50	16:55
運行担当 バス会社	千葉交通	関東バス	千葉交通	関東バス	関東バス	千葉交通
成田空港	9:15	14:35	16:00	17:15	18:40	20:25
館林市役所	11:25	16:45	18:10	19:25	20:45	22:25
大泉町役場	11:55	17:15	18:40	19:55	21:15	22:55
BUSターミナル お お た	12:05	17:25	18:50	20:05	21:25	23:05
東武太田駅	12:15	17:35	19:00	20:15	21:35	23:15
運行担当 バス会社	千葉交通	関東バス	千葉交通	関東バス	関東バス	千葉交通

往復ずつの担当である。(表2) どちらの路線も始発地から成田空港まで
は約3時間で、運転手の乗務は1日1往復となっている。また関東バスの
運用は当日の1往復であるが、千葉交通は2日間で1往復のため、太田も
しくは桐生での滞泊となる。

乗客数の推移に関しては、「メープル号」は往路・復路とも年間20,000
人前後であり、1台あたり14人程度となる。(図1) バスの定員は40人だ
るため乗車率は35%となり、採算ベースの30%を上回っている。この路
線の特徴として、日本人の海外旅行者に加えて、外国人労働者の乗客が多
い点を挙げることができる。全国的に見ても外国人労働者の比率が高い群
馬県太田市や大泉町に乗降場を設置していることが、外国人の利用を促し
ているといえる。なお太田・大泉・館林それぞれの乗客の比率は、往路・
復路とも概ね60%・20%・20%で、太田への片寄りが大きい。「サルビア

表2 「サルビア号」運行時刻表 (2005.12現在)

J R 桐生 駅	4:20	5:40	9:40	12:00
東武足利市 駅	4:50	6:10	10:10	12:30
佐野アウトレット	5:20	6:40	10:40	13:00
成田 空 港	7:20	8:50	12:50	15:10
運行担当バス会社	千葉交通	千葉交通	関東バス	関東バス

成田 空 港	15:15	16:30	17:45	19:50
佐野アウトレット	17:25	18:40	19:55	22:00
東武足利市 駅	17:55	19:10	20:25	22:30
J R 桐生 駅	18:25	19:40	20:55	23:00
運行担当バス会社	千葉交通	関東バス	千葉交通	関東バス

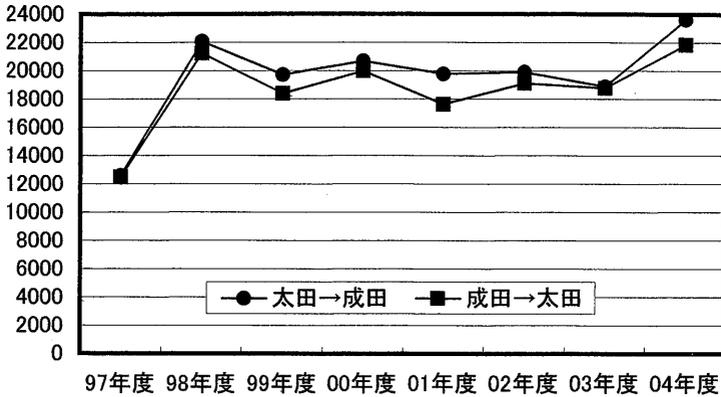


図1 「メープル号」乗客数 (関東バス資料による)

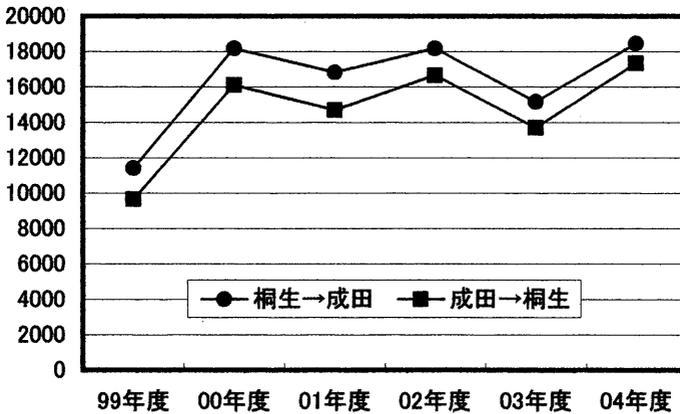


図2 「サルビア号」乗客数 (関東バス資料による)

号」は往路で17,000人、復路で15,000人程度で、乗車率は30%を若干下回っている。(図2) こうした状況を改善するために、2005年10月より佐野での乗降場を、佐野駅に近い市役所前から長期にわたって利用可能な駐車場を併置した佐野プレミアムアウトレット⁽⁷⁾へと変更している。この乗降場は後述する各路線も利用しており、今後の高速バス利用者の増加に大いに

関係することが予想される施設である。なお桐生・足利・佐野の各都市ごとの比率は、往路・復路とも概ね30%・40%・30%で、「メープル号」に比べて、特定都市への片寄りはない。乗車率の現状からみて、今後増便される可能性は小さいと思われるが、往路の最終便の運行時刻の見直し等で乗車率の向上を図ることは可能である。

「メープル号」および「サルビア号」の乗客は、ほぼ全員が成田空港利用の海外旅行者であることにより、他の路線にはみられない特色がある。それは乗客の大半が往路・復路とも両毛5市を中心とした地域の住民であるため、運行時刻の設定や競合する輸送機関について、この地域を主体とした考察が重要となる。高速バス以外の空港までのアクセスをみると、東武鉄道の特急「りょうもう号」と京成電鉄の特急「スカイライナー」を利用した鉄道、もしくは空港近くの駐車場利用による自家用車のいずれかである。このうち定時性の点では、鉄道利用が圧倒的に有利である。特に往路については、定時性が非常に重要な意味を持つ。それは空港での搭乗手続き等のために、余裕をみて出発時刻の2時間前を集合時刻とする場合が多いが、道路の渋滞による遅延が1時間以上に及ぶ場合も珍しくないからである。高速バス利用の場合、遅延時間を見込んで乗車時刻を選択すると、日に6便の「メープル号」は比較的に利用しやすいが、4便の「サルビア号」では、遅延しないことを期待してあえて2時間前集合に合わせた便を選択するか、1便前に乗車して定時に運行された結果、成田空港での長時間の待ち合わせを甘受するかのいずれかとなってしまふ。既述の通り、増便は難しい状況であるが、運行時刻の改正によってこの問題を解決することは可能である。両毛5市の中心に位置している足利からの所要時間を見ると、高速バスでは成田空港まで2時間40分⁶⁾に設定されている。これに対し鉄道利用では、足利市から北千住まで1時間、北千住から日暮里まで10分、日暮里から成田空港まで55分の計2時間5分であるが、乗り換え時間を含めると約2時間30分程度となる。また自家用車利用の場合は、高速バスと同様の国道50号・東北道・首都高速・東関東道・新空港道のルー

トで2時間20分程度であるが、空港周辺の旅行者用駐車場から空港までの送迎時間を含めると、バス利用よりも若干時間がかかる。運賃に関しては、同じく足利からバス利用で4,300円⁽⁹⁾、鉄道利用で4,630円、自家用車で5,940円⁽¹⁰⁾で、2人以上であれば、自家用車利用が有利であるが、バスと鉄道の間には大差がない。また海外旅行での必需品であるスーツケースを持ち歩いての乗り換えは、鉄道利用者にとって大きな負担となる。以上の点から、往路の定時性に不確実な部分を指摘できるが、運賃・所要時間・乗り換え回数などの諸点を総合的に評価すると、バスの優位性を認めることができるのである。

2. 大阪線・仙台線・羽田空港線

両毛地域から夜行便として300km以上の長距離を運行しているのが、前橋に本社を置く日本中央バス⁽¹¹⁾である。1953年12月に「上電タクシー」の社名でタクシー事業から始まり、1988年7月には一般貸切旅客事業を開始している。路線バス事業としての歴史は比較的浅く、1995年4月に前橋市内の路線バス会社の撤退に伴う代替バス事業に参入してから急成長し、1997年12月に一般乗合旅客自動車運送事業の免許を取得してからは、翌年10月の前橋からの羽田空港線を皮切りにして、高速バス事業への積極的な展開がみられる。

関西方面への路線は、2001年2月にそれまでの会員制による運行を桐生からの京都線として開設したことによる。桐生から伊勢崎・前橋・高崎・藤岡・富岡と群馬県内で集客した後、上信越道・長野道・中央道を経由し、名古屋で客扱いをして名神高速を経て京都に至る行程で「シルクライナー」の愛称が付けられている。この路線は同年12月に桐生から館林まで延長しており、桐生からは太田を経由した後、足利・佐野と栃木県内を経て、再び群馬県に入り起終点の館林となる。さらに翌年2月には、関西側の起終点を京都から大阪O C A T⁽¹²⁾まで延長している。また2003年10月からは、同年5月に開設された前橋を起終点とし、上信越道・北陸道を経由する金

表3 「シルクライナー」運行時刻表 (2005.12現在)

			20:00	館林バスセンター			8:30	
			20:10	館 林 市 役 所			8:15	
2:20		20:10	20:30	佐野プレミアム アウトレット	2:40	6:30	7:55	
2:40		20:30	20:50	東武足利市駅	2:20	6:10	7:35	
3:00		20:50	21:10	BUSターミナル お お た	2:00	5:50	7:15	
3:10		21:00	21:20	東武太田駅	1:50	5:40	7:05	
3:35		21:30	21:50	桐 生 駅	1:25	5:10	6:30	
4:00		21:55	22:20	伊勢崎まちなかど ステーション広瀬	1:00	4:45	6:00	
4:20	21:45	22:15	22:40	前橋バスセンター	0:40	4:25	5:40	6:15
4:30	22:00	22:30	22:55	前 橋 駅	0:25	4:10	5:25	6:00
4:45	22:15	22:45	23:10	nパーキング日高	0:10	3:55	5:10	5:45
5:05	22:35	23:05	23:30	高崎バスセンター	23:50	3:35	4:50	5:25
5:25	23:00	23:30	23:50	藤岡インター	23:30	3:10	4:30	5:00
5:55	23:30	23:50	0:20	日本中央タクシー 富岡営業所	23:00	2:50	4:00	4:30
10:30	↓	=	5:00	金 山 駅	↑	=	↑	↑
10:50	↓	=	5:15	名 古 屋 駅	18:30	=	23:50	↑
↓	↓	=	↓	金 山 駅	18:00	=	23:30	↑
=	=	4:10	=	富 山 駅	=	22:40	=	=
=	=	5:10	=	金 沢 駅	=	21:40	=	=
=	=	5:20	=	兼 六 坂	=	21:30	=	=
12:50	6:30	8:55	7:50	京 都 駅	15:30	17:45	21:10	22:30
	7:30	10:00	9:00	大 阪 O C A T		16:30	20:00	21:30

沢線を大阪O C A Tまで延長した「金沢ライナー」が、名古屋を経由する便の補完的役割を担うこととなった。「金沢ライナー」はその後、起終点を前橋から佐野まで延長して、愛称を「シルクライナー」に統一している。「シルクライナー」はこの2便の他に、前橋と大阪O C A Tを結ぶ夜行の特急便⁽¹³⁾、佐野と京都駅を結ぶ昼行便を加え、計4便運行されるに至った。(表3)

この「シルクライナー」の運行に関しては、いくつかの特色がみられる。関東圏と関西圏を結ぶ高速バス路線は数多く設定されているが、日に4便ないし5便⁽¹⁴⁾の利用が可能な乗降地は、都内のターミナル駅を除くと群馬県の県央と西部の諸都市以外には見当たらない。乗客の需要を見越しての設定であろうが、日本中央バスの積極的な経営姿勢の一端を見ることができる。また長距離夜行便のほとんどが共同運行の形であるにもかかわらず、「シルクライナー」は単独運行となっている。これは群馬・栃木両県から関西圏への乗客を主体に運行されている路線であることによる。上信越道富岡I Cから高速道路の利用となるが、ここまでの所要時間は多くの都市を経由するため4時間近くかかっている。いずれの便も全所要時間の3分の1を群馬・栃木県内で費やしていることが、これを裏付けているのである。また両毛地域は関西圏からみて人的交流も少なく、また認知度も低い⁽¹⁵⁾ことから、積極的にパートナーを組む関西圏のバス会社が見当たらないことも一因となっている。このため大阪の乗降場も大阪駅や天王寺駅付近には設定できず、また名古屋や金沢においても地元のバスが発着するターミナルから離れた地点が乗降場となっており、乗客の利便性に若干欠けている状況がみられる。10時間以上の単独運行に加えて、経由地にも他社にはみられない特色を指摘できる日本中央バスであるが、配備されている車両も側面に起終点を大きく表記するなど非常に個性的である。(写真3)

乗客数については、夜行便は平均して10人程度で、乗車率は30%前後⁽¹⁶⁾であるが、昼行便の乗車率は、両毛地域を深夜⁽¹⁷⁾から未明にかけて走行するため低い状況にある。ただし年末年始や旧盆の帰省に際しては、夜行便・

昼行便を問わず多くの乗客を集め、専用車両では対応しきれないため、貸切観光用の車両まで動員して続行便⁽¹⁸⁾を運行している。この波動輸送は双方向で行われるが、関西圏からの乗客が多い場合には、群馬から空



写真3 日本中央バス「シルクライナー」

車回送することになり、単独運行による弊害が生じるのである。運賃については、栃木・群馬各都市から大阪まで10,000円前後で、東京経由の新幹線利用に比べると40%ほど安価であり、往復バス利用であれば、往復割引によって新幹線利用の約半分となる。所要時間は新幹線の約2倍であるが、夜行便であれば到着日を有効に利用できるため、乗客の年齢層は幅広いとのことである。関西圏へ直行する夜行便と名古屋経由の夜行便は安定した乗客を確保しているが、前述の昼行便と金沢経由の夜行便については、さらなる乗客確保が必要な状況となっている。また栃木県側の足利と佐野に関しては、真岡から小山・栃木に停車して、東北道・首都高速・東名高速・名神高速経由で京都・大阪へ向かう関東バスと近鉄バスの共同運行による「とちの木号⁽¹⁹⁾」を栃木から利用することもできる。運賃は「シルクライナー」とほぼ同額で、所要時間は2時間ほど短いため、この2市における乗客の確保も課題であろう。

仙台へ向う「仙台ライナー⁽²⁰⁾」は2004年1月に宮城交通との共同運行により開設されたが、翌年4月に宮城交通は撤退し⁽²¹⁾、現在は日本中央バスの単独運行となっている。(表4) 夜行便で運行されているが、比較的短距離であるため、高速道路上でも時速80km程度で走行し、サービスエリアでの乗務員交代に際しても時間調整をして、目的地へ早着とならない配慮がなされている。また全行程の所要時間のうち40%は一般道路を走行しており、群馬・栃木両県の利便性を重視した路線といえる。乗車率は「シル

表4 「仙台ライナー」運行時刻表(2005.12現在)

21:50	藤岡インター	7:10
22:10	高崎バスセンター	6:50
22:30	nパーキング日高	6:30
22:45	前橋駅	6:15
23:00	前橋バスセンター	6:00
23:20	伊勢崎まちかどステーション広瀬	5:40
23:50	桐生駅	5:10
0:20	東武太田駅	4:40
0:30	BUSターミナルおおた	4:30
0:50	東武足利市駅	4:10
1:10	佐野プレミアムアウトレット	3:50
6:00	仙台駅	23:00

クライナー」と同程度であるが、波動需要はみられない。これは群馬・栃木と仙台的距離が関係しており、新幹線の乗車が仙台・小山間で1時間40分程度で、小山から両毛線に乗り換えても2～3時間の所要時間であるため、帰省の際に着座できなくても関西圏との往来に比べれば問題とならないことによる。また新幹線との運賃比較に関しては「シルクライナー」と同程度の値引率であっても、金額自体の割安感が乏しいため、乗客の急増時期がみられないのである。今後は仙台以遠の松島・平泉・花巻などの観光地を経由して盛岡へ至る路線延長も視野に入れないと、乗客の増加は望めないのではないだろうか。

羽田空港線は日本中央バスと東京空港交通との共同運行便⁽²²⁾で4往復設定されている。(表5)桐生・太田・大泉・館林から東北道・首都高速経由で羽田空港へ向うが、成田空港線と同様に、両毛地域の住民のみを乗客とした路線である。また往路は早朝、復路は夕方以降に集中して運行されており、国内線を利用したツアー客などの利便性⁽²³⁾を考慮している。この

表5 羽田空港線運行時刻表（2005.12現在）

3:00	4:00	5:50	8:00	桐 生 駅	19:45	22:10	23:15	0:45
3:30	4:30	6:20	8:40	東武太田駅	19:15	21:40	22:45	0:15
3:40	4:40	6:30	8:50	BUSターミナル お お た	19:05	21:30	22:35	0:05
3:55	4:55	6:45	9:05	大泉町役場	18:50	21:15	22:25	23:55
4:25	5:25	7:15	9:40	館林市役所	18:20	20:45	21:55	23:25
4:35	5:35	7:25	9:55	館林バスセンター	18:10	20:35	21:45	23:15
5:55	7:05	9:15	11:40	羽田空港	16:25	18:55	20:25	21:55
空港	中央	中央	中央	運行担当バス会社	空港	中央	中央	中央

点は国際線利用の特性を考慮し、ある程度の時間幅を持って構成された成田空港線の運行とは異なっている。乗車率は50%に達しており、特に早朝の便は乗客が多い。現在は群馬県内のみを経由しているが、足利からも会員制の羽田空港行き⁽²⁴⁾が運行されていることを考えれば、今後の需要増を見越して路線化への検討の余地がみられる。ただし運賃に関しては約3,000円で、鉄道利用と大差ないことから、所要時間や空港利用上の有効時間帯での運行設定で、鉄道との差別化を図るべきである。

3. 東京方面（東京駅・新宿駅）への路線

両毛地域から東京方面へのアクセスは、東武鉄道を利用して北千住や浅草から都心へ向うルートと、久喜でJR宇都宮線に乗り換えるルートが一般的で、東武鉄道への依存が高い⁽²⁵⁾といえる。特に池袋・新宿・渋谷方面へは、宇都宮線に湘南新宿ラインが設定されてからは、久喜経由の乗客が増加している。こうした中で2001年7月から運行開始した宇都宮と新宿を結ぶ路線バス「マロニエ新宿号」が、2004年7月に佐野プレミアムアウトレットを経由することとなり、両毛地域の栃木県側における東京へのアク

セスに変化の兆しが見られるようになった。さらに2005年10月にＪＲ足利駅と東京駅を結ぶ「足利わたらせ号」が開設され、これも佐野プレミアムアウトレットを経由することで、特に佐野地区において注視すべき状況が出現したのである。

「マロニエ新宿号」はＪＲバス関東と関東バスの共同運行により、9往復設定されている。(表6)当初は関東バスの柳田車庫またはＪＲ宇都宮駅始発で鹿沼ＩＣ近くで停車の後、東北道・首都高速を経由して王子と池袋で降車のみ扱い新宿に至る行程⁽²⁶⁾であった。しかし1便あたりの乗客は平均12名程度であったため、前述のように佐野藤岡ＩＣで一旦東北道を降りて、佐野プレミアムアウトレットに停車することとなった。これは佐野からの乗車に期待するとともに、東京からのアウトレットへの買い物客の利便性を高める狙いがあった。その結果、乗客は18名程度にまで増加し、採算ベースに達するようになったのである。運賃は宇都宮から2,000円、佐野から1,300円で、宇都宮では所要時間との関連も含めるとそれほどの割安感認められないが、佐野にあっては東武鉄道・ＪＲいずれを利用しても乗り換え⁽²⁷⁾や所要時間の点で、バスの方が優位であり運賃も割安である。なお車両については、ＪＲ関東は汎用型のバスであるのに対して、関東バスは「マロニエ」の愛称名を記した専用車両や、貸切車両を塗色を変更せず行き先のみ追加表示した上で高速路線用に転用した車両などを配備している。(写真4)

「足利わたらせ号」は、前述の「マロニエ新宿号」の佐野までの乗客増に対応する形で、佐野止まりの増便分を足利まで延長したものである。当初は栃木へ延長する案もあったようであるが、栃木県下で人口第2位の都市⁽²⁸⁾と隣接する群馬県の諸地域からの需要の見込みや、路線開設にあたっての市当局の積極的な姿勢などが、足利への延長となった要因になっている。ＪＲバス関東の単独運行で、宇都宮支店が4往復、東京と古河支店がそれぞれ2往復の計8往復設定(表7)され、車両は「マロニエ新宿号」と共通運用のトイレ付き40人乗りハイデッカーを使用している。(写真5)

表6 「マロニ工新宿号」運行時刻表（2005.12現在）

柳田車庫	6:00			9:00	10:00		14:00		
宇大工学部正門	6:08			9:08	10:10		14:10		
宇都宮大学前	6:10			9:12	10:12		14:12		
J R 宇都宮駅	6:18	7:20	8:20	9:20	10:25	12:20	14:25	15:50	16:50
県庁前	6:21	7:24	8:24	9:24	10:29	12:24	14:29	15:54	16:54
東武宇都宮駅	6:23	7:26	8:26	9:26	10:32	12:26	14:32	15:56	16:57
滝谷町	6:29	7:33	8:33	9:33	10:38	12:33	14:38	16:03	17:03
砥上車庫	6:36	7:38	8:38	9:38	10:45	12:38	14:45	16:08	17:10
鹿沼インター入口	6:45	7:51	8:51	9:51	10:58	12:51	14:58	16:21	17:23
佐野アウトレット	7:20	8:22	9:22	↓	11:33	13:22	15:33	16:52	17:58
王子駅	8:10	9:20	10:20	11:10	12:20	14:20	16:20	17:50	18:50
池袋三越前	8:20	9:30	10:30	11:20	12:30	14:30	16:30	18:00	19:00
新宿駅	8:50	10:00	11:00	11:50	13:00	15:00	17:00	18:30	19:30
運行担当バス会社	関東	J R	J R	J R	関東	J R	関東	J R	関東

新宿駅		10:40	11:50	16:10	17:20	18:50	20:10	21:30	22:30
東京駅	8:10	11:20	12:30	16:50	18:00	19:30	20:50	22:10	23:10
佐野アウトレット	9:29	12:39	13:44	18:09	19:19	20:49	22:04	↓	0:25
鹿沼インター入口	10:00	13:10	14:20	18:40	19:50	21:20	22:40	23:50	0:54
砥上車庫	10:07	13:17	14:27	18:47	19:56	21:26	22:46	23:56	1:00
滝谷町	10:12	13:22	14:32	18:52	20:01	21:31	22:51	0:01	1:05
東武宇都宮駅	10:18	13:28	14:38	18:58	20:07	21:37	22:57	0:07	1:11
県庁前	10:21	13:31	14:41	19:01	20:08	21:38	22:58	0:08	1:12
J R 宇都宮駅	10:26	13:36	14:46	19:06	20:11	21:41	23:01	0:11	1:15
宇都宮大学前			14:54	19:14		21:47	23:07	0:17	1:21
宇大工学部正門			14:58	19:18		21:50	23:10	0:20	1:24
柳田車庫			15:06	19:26		21:56	23:16	0:26	1:30
運行担当バス会社	J R	J R	関東	関東	J R	J R	関東	J R	関東



写真4 関東バス「マロニエ新宿号」貸切からの転用車両



写真5 JRバス関東「足利わたらせ号」

表7 「足利わたらせ号」運行時刻表（2005.12現在）

J R 足 利 駅	5:30	7:00	8:00	9:30	12:00	14:00	18:00	20:00
足 利 学 校 東	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
渡 良 瀬 公 園 前	5:36	7:06	8:06	9:36	12:06	14:06	18:06	20:06
田 中 町	5:40	7:10	8:10	9:40	12:10	14:10	18:10	20:10
朝 倉 町	5:45	7:15	8:15	9:45	12:15	14:15	18:15	20:15
佐野アウトレット	6:10	7:40	8:40	10:10	12:40	14:40	18:40	20:40
上野駅（平日のみ）	7:55	9:25	10:25	11:55	14:25	16:25	20:25	22:25
東京駅日本橋口	8:10	9:40	10:40	12:10	14:40	16:40	20:40	22:40

東京駅八重洲南口	8:50	10:30	14:00	16:30	17:30	18:30	20:00	22:30
佐野アウトレット	10:10	11:50	15:20	17:50	18:50	19:50	21:20	23:50
朝 倉 町	10:35	12:15	15:45	18:15	19:15	20:15	21:45	0:15
田 中 町	10:39	12:19	15:49	18:19	19:19	20:19	21:49	0:19
渡 良 瀬 公 園 前	10:43	12:23	15:53	18:23	19:23	20:23	21:53	0:23
足 利 学 校 東	10:46	12:26	15:56	18:26	19:26	20:26	21:56	0:26
J R 足 利 駅	10:50	12:30	16:00	18:30	19:30	20:30	22:00	0:30

2005年10月1日に開業してから3か月間の乗客数の変化⁽²⁹⁾をみると下り便での増加が認められ、とりわけ東京駅22:30発の最終便では、12月の乗車率が55%となっている。(図3・4) 上り便と下り便で伸び率に差が生じている原因として、所要時間の違いが考えられる。上り便は首都高速での慢性的な渋滞を考慮して、足利から東京駅まで2時間40分の所要時間を見込んでいる。平日は上野駅を経由する行程となっているが、これは乗客の利便性の他に、首都高速を向島の出口で降りて両国JCTでの渋滞を回避する目的もある。東京駅からの東海道新幹線に接続させる意図もあり東京駅発着としているが、定時性の確保が困難な状況では、利用客の増加には

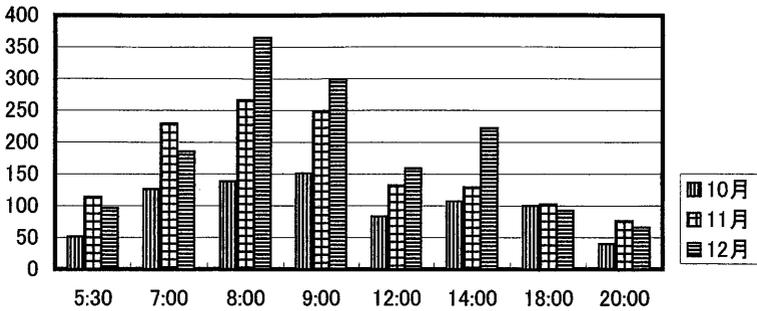


図3 「足利わたらせ号上り便」乗客数（JRバス関東資料による）

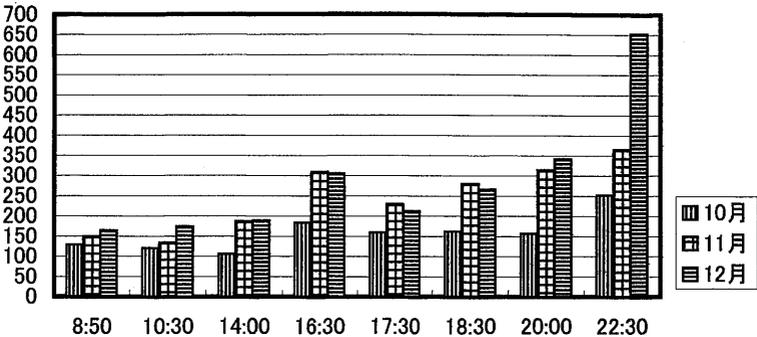


図4 「足利わたらせ号下り便」乗客数（JRバス関東資料による）

結び付かないといえる。また鉄道利用であれば2時間強の所要時間であり、速達性の点でも不利である。これに対して下り便は、首都高速での渋滞は軽微なもので、運行上は2時間となっているが、実際には1時間50分前後で走破する場合もみられる。東京駅とその周辺の銀座・日本橋界隈から地下鉄銀座線で浅草を経て、東武の特急「りょうもう号」を利用すると、乗車時間のみで1時間40分程度かかり、乗り換え時間を含むと高速バスの方に分がある。また佐野に関しては、上記の「りょうもう号」からさらに館林での乗換えが加わるため2時間以上を要し、1時間20分で到着する高速バスが明らかに優位といえる。さらに最終の「りょうもう号」の浅草発は21:40で、高速バスはこれより1時間ほど遅いため、酔客を中心とした需要が見込まれる。また銀座や日本橋での買い物客にとっても、荷物を抱えての乗り換えがない下り便の利用は、利便性に優れている。運賃に関しては、鉄道利用では足利・佐野とも2,000円強であるが、高速バスでは佐野1,300円、足利1,600円で、とりわけ佐野までの乗客には割安感がある。このような状況から、下り便の佐野までの乗客が多く、今後の増加も期待できるのである。(図5)

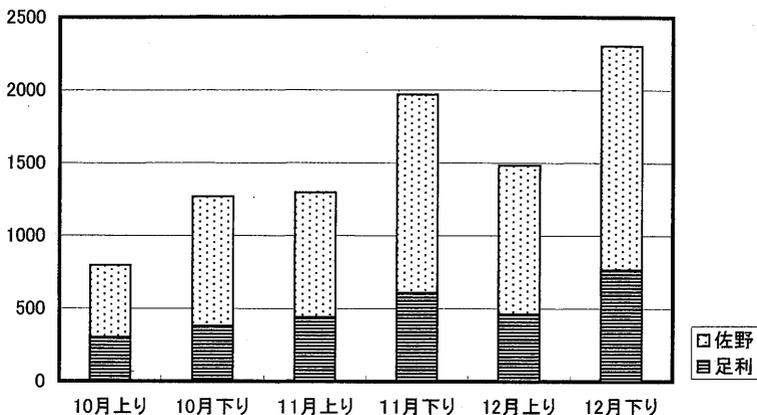


図5 「足利わたらせ号」乗降地別乗客数 (J Rバス関東資料による)

両毛地域と東京方面を結ぶ路線は、かつて桐生・足利・太田と東京駅を結ぶ路線⁽³⁰⁾が、東武バスによって1953年5月から運行されていた。しかし運賃が鉄道よりも高額であったにも拘らず、所要時間が3時間以上であったために1971年8月に休止された後、翌年の7月に廃止されている。また2002年4月に開設された桐生・太田・大泉・館林と新宿を結ぶ日本中央バスによる「新宿ライナー」も、運賃と所要時間の点で館林以外の都市では「りょうもう号」に対抗できず、2005年3月に撤退を余儀なくされた。こうした状況から判断すると、足利・佐野・館林の3市については、東北道経由で東京への高速バスの有効利用が可能なのである。

III. 路線開設にあたっての条件整備

1. 乗降場の設置

バス路線の開業に際しては、車両の配備と乗降場の設置が最重要案件となる。車両に関しては各事業者の裁量によるところが大きいですが、乗降場については自治体との関わりも影響してくる。両毛地域の自家用車普及率は全国トップクラスであるが、このモータリゼーションの波が地域内の路線バス網を消滅させたという事実が存在する。したがってこの地域にあっては、通勤や買い物において駐車場の存在意義が大きく問われるのと同様に、交通機関の利用に際しても、駅や乗降場の付近で駐車可能か否かが、乗客数に少なからず影響を及ぼすのである。このパークアンドライド方式が、佐野と太田では円滑に機能している。

佐野の乗降場は佐野プレミアムアウトレットに隣接しており、周辺の商業地区や住宅地区を総合的に開発している独立行政法人都市再生機構佐野都市開発事務所によって整備が進んでいる。現在のところ待合室はプレハブの簡素な造りであるが、今後は高速バスターミナルとしての機能を充実させた施設の建設が予定されている。駐車場のスペースは十分で、駐車料金も1日300円と格安なため、東京までの日帰り乗客だけでなく、関西方

面への高速バス利用者や成田空港まで「サルビア号」を利用する海外旅行者にとっても、駐車料金に対する負担が少ない。(写真6) このため海外旅行者にとっても成田まで自家用車で直行し、空港付近の駐車場を利用するよりも、運転の負担や安全性を考慮した場合、このパークアンドライド方式の利用価値は高いと判断できる。国道50号から約500m、東北道の佐野藤岡ICまで約2kmに位置し、さらに広大な駐車場を併置していることは、それまでの佐野の乗降場であった市街地の佐野市役所前よりも各段に利便性と所要時間の短縮において優位となる条件といえるのである。

太田の「BUSターミナルおおた」は、太田市によって管理運営されて

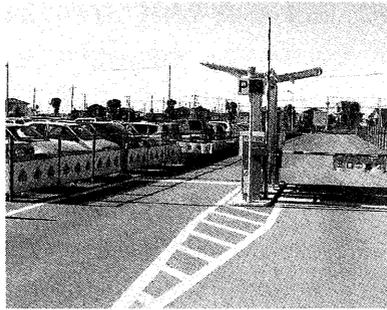


写真6 佐野プレミアムアウトレット (サザンクロス佐野バスターミナル)の駐車場



写真7 BUSターミナルおおたの待合室



写真8 BUSターミナルおおたの高速バス乗り場と駐車場

いる施設である。佐野の乗降場とは異なり、待合室もきちんと完備し、駐車場も整然と区画され、行き先別のプラットホームも整備されている。(写真7・8) 駐車料金は12時間まで200円で、以後12時間ごとに100円と佐野よりも廉価である。このターミナルには高速バスの他に市内の生活支援バスや、上越新幹線利用者のための熊谷への路線バスが乗り入れており、活況を呈している。また高速バス予約センターも設置されており、「メール号」「シルクライナー」「仙台ライナー」や羽田空港線の太田を起終点もしくは経由地としている路線は言うまでもなく、「サルビア号」の予約や発券業務も取り扱っており、両毛地域における高速バスの拠点ターミナルといえるのである。

佐野と太田以外では、館林の日本中央バス運営による「館林バスターミナル」および足利の「渡良瀬公園前」の停留所で、パークアンドライドが可能である。これらの駐車料金も佐野や太田の場合と同様に低額であるが、足利の場合は他の3か所のように乗降場の開設に際して駐車場を整備したのではなく、既存の渡良瀬川の河川敷を利用した駐車場から150mほどの堤防上に停留所を設置したために、利便性に若干欠けている。自治体や公的機関によって運営されている太田や佐野の場合、いずれのバス事業者でも乗り入れが可能となっている。したがって足利の場合でも今後の新路線の参入を前向きに捉えるのであれば、一級河川の河川敷であるため種々制約はあろうが、行政当局が積極的に駐車場内に待合室や乗車券の発券業務施設を整備して、乗降場と駐車場の一体化を図らなければならない。これによって現在は、東武足利市駅を乗降場としている「サルビア号」や「シルクライナー」「仙台ライナー」も「足利わたらせ号」との共通利用が可能となるのである。

2. 関係機関の協力

新規路線の開設にあたっては、乗降場が設置される自治体の協力が不可欠である。高速バスの運行はバス会社の営利事業であるから行政が肩入れ

し過ぎるのは種々問題もあろうが、交通機関としての公共性を考慮した場合、前述のバスターミナルの整備や、新規路線の開業にあたっての広報活動の支援などは許容される範囲とみなして差し支えない。この点に関しては、太田・佐野・足利などではバス路線と競合する鉄道会社への配慮を勘案しつつも行政の対応が迅速で、路線開設にあたっての障害が少なかったとのことである。両毛地域外であるが、沼田～大阪線の開業に際して、市内全戸に開業の案内と時刻表を配布した安中のように、バス会社にとって想定外の協力を得られる場合もあるという。これに対してパークアンドライド方式の乗降場の設置にあたり、公共駐車場の利用に難色を示されたり、市の広報への路線開業告知の掲載を拒否されるなど、非協力的な自治体もみられる。交通機関に対してこのような対応に終始する自治体は、高速バスに限らず鉄道事業や道路網の整備などでも対策が後手に回る事例が多く、ひいてはその都市の発展が阻害されることが多いのである。

次に両毛地域に関係する高速バスの乗車券の購入方法について考察してみたい。高速バスの乗車券は予約制を前提としているが、空席があれば当日乗車も可能である。高速バスの予約センターは、関東バスが宇都宮と太田、JRバス関東が宇都宮、日本中央バスが前橋に設置されており、電話やインターネットにより予約の後、これらのセンターもしくは大手旅行会社で発券を受けることとなる。また一部の路線では、コンビニエンスストアでの予約購入も可能となっている。鉄道の場合は乗車駅で乗車券を購入するのが一般的であるのに対して、高速バスの場合、両毛地域で乗車地と発券場所が一致しているのは太田の「BUSターミナルおた」のみである。高速バス利用者の伸びが低調である一因として、この乗車券の購入方法の煩わしさを挙げることができる。また発券手数料を必要とする旅行会社が一部に存在することも問題といえる。このような状況を打破する意味で、すべての路線の乗車券をコンビニエンスストアで購入できるようになるまでは、専従社員による乗車券売り場の開設もしくは自動券売機の設置により、主要乗降場で乗車券を入手できるシステムを確立すべきである。

特に駅を乗降場としている場合に、利用者側からみれば、鉄道と同じように高速バスの乗車券を駅構内で入手できることが望ましい。しかしながら同じJRでありながら鉄道とバス部門の会社組織上の相違で、JR足利駅を起終点としている「足利わたらせ号」の乗車券を駅の窓口では扱っていない実態⁽³¹⁾は、利用者の利便性をまるで無視していると言わざるをえないのである。足利の場合、鉄道による東京へのアクセスは、圧倒的に東武鉄道に分がある実状に鑑みれば、JR全体の見地からバス部門を援護射撃するような大所高所からの判断があつて然るべきではないだろうか。

この数年間で新規路線の開設が相次いだ反面、廃止された路線も数多い。その原因をみるとバス会社の新規路線の需要見通しの甘さや、路線設定地域への広報不足などが挙げられるが、前述のような関係自治体の協力の度合いも大きく関係しているのである。合併問題の進行とも絡んで、都市の生き残りが取り沙汰されている状況にあつては、より多くの交通ネットワークを有することが極めて重要となる。5市すべてが鉄道によって結ばれ、容易に自家用車による移動ができる道路網の整備された両毛地域にあつては、バスによる移動はかつての市域内輸送の域を脱しない程度の認識となつている。したがつて行政当局が高速バスの利便性をどこまで理解し、またどの程度の具体的支援を施すかが、その都市の成長性を規定する一要素となるのである。

IV. まとめ

今回の聞き取り調査において、これから両毛地域において新規路線の開業を予定している具体例を提示したバス会社は皆無であつた。これに対して現行路線の増減便については、状況の変化に応じて対処するとの回答がみられた。間近な事例として「足利わたらせ号」の対応が注目される。2006年3月18日には東武鉄道の大幅なダイヤ改正が予定されており、特急「りょうもう号」が増発されると同時に、一部の列車がJR宇都宮線との

乗り換え駅である久喜に停車となる。また昼間時における普通列車は、久喜・太田間の運行となり、北千住や浅草への直通列車は朝夕の通勤時間帯に限定される。つまり買い物や娯楽を目的とした東京へのアクセスは、特急の利用を強制されるか久喜から割高のJRを利用することとなり、実質的な値上がりとなるのである。こうした状況は既述の「足利わたらせ号」の実態から判断して、有利に事業展開できる要素といえる。鉄道と異なり乗降場の廃止や車両の転用が比較的容易なバス事業では、競合する交通機関の変容や道路網の整備により路線の維持撤廃に柔軟に対応できる。しかし一旦開設した路線を短期間のうちに撤廃するのは、公共交通機関としての使命を果たしていないことになる。採算ベースに見合う乗客を確保できるのであれば、路線の継続を強く望むものである。また両毛地域にあっては、北関東道の全通が新規路線の開設に大きな影響を及ぼすことが予想される。今後のバス会社および行政当局の動向に注目したい。

本稿の作成にあたり、関東自動車株式会社の福田純様、ジェイアールバス関東株式会社宇都宮支店の在原清美様、日本中央バス株式会社の田上潤様と小沼利光様には、聞き取り調査にご協力頂くとともに、貴重な資料をご提供頂きました。記して心より御礼申し上げます。

注

- (1) 本稿では高速道路を経由するが故に、座席指定もしくは座席定員制となっている路線運行便を「高速バス」と定義する。
- (2) 栃木県の足利・佐野、群馬県の桐生・太田・館林の5市を中心とした地域を指す。
- (3) 佐野以外の両毛地域各都市にあっては、東武バスの路線網が充実していた。佐野には関東自動車の営業所があり、現在も貸切部門を中心として、成田空港への高速バスと佐野駅～佐野新都市（佐野プレミアムアウトレット）間のシャトルバスの運行を行っている。
- (4) 宇都宮に本社を置く栃木県を代表するバス会社である。地元では「関東バス」の名で親しまれており、バスの車体にも「関東バス」と表記されている。な

お東京都中野区に本社を置き、JR中央線沿線に路線を持つ「関東バス」は別会社である。

- (5) 出発地と到着地のそれぞれのバス会社によって運行される形態で、1日に複数運行される場合は半数ずつ、また夜行便で1日1便の場合には、それぞれのバスが1日おきに運行される。路線によっては3社以上のバスによって運行される場合もある。
- (6) 「メープル号」「サルビア号」いずれにも対応できる成田空港線専用の汎用型車両も配備されている。
- (7) この乗降場を「サザンクロス佐野バスターミナル」の名称で呼ぶ場合もある。
- (8) 2005年10月に佐野の乗降場が、市街地の市役所前から郊外の佐野プレミアムアウトレットに変更されたことで、「サルビア号」の所要時間は10分間短縮された。
- (9) 桐生・足利・太田・大泉からは4,300円、佐野からは4,200円、館林からは4,100円である。
- (10) 足利から成田空港までは約170kmで、燃費を10km/L、ガソリンを120円/Lとして2,040円とした。高速料金は3,900円である。
- (11) 社名の由来は、貸切事業開始時の「日本中央自動車」が群馬県渋川市に置かれたことによる。日本列島のほぼ中央に位置している渋川市が、市のイメージアップに「日本のまんなかへそのまち」を宣言していることに関連付けて、「日本中央」をすべての関連会社の冠名としている。
- (12) 大阪シティエアターミナルのことで、大阪市内における長距離高速バスターミナルの一つである。
- (13) 中央道・名神高速経由であるが、名古屋には立ち寄らない。
- (14) 「シルクライナー」の他に、沼田～大阪O.C.A.Tの路線が前橋と高崎を経由するため、この2市では日に5便の関西方面行きを利用できる。
- (15) 各種調査で、栃木県と群馬県は西日本の住民にとって認識度の低い県として常に位置付けられている。
- (16) 夜行便は、3列シート定員29人の車両を使用するのが一般的である。
- (17) 昼行便の起終点である佐野の出発時刻は2時20分、到着時刻は2時40分で、他のバス会社にはみられない運行時刻の設定となっている。
- (18) 10台以上の続行便を運行する場合もある。
- (19) 宇都宮・鹿沼と京都・大阪を結ぶ「とちの木号」も関東バスと近鉄バスによって運行されている。
- (20) 宮城交通運行便は「SG（仙台・群馬）ライナー」の愛称であった。
- (21) さいたま新都心駅と仙台駅を結ぶ「ミリオンライナー」では、宮城交通との共同運行が継続している。仙台側の乗客も多いために共同運行が可能となる。なおこの路線は双方が1便ずつ昼行便として運行している。
- (22) 前橋・高崎と羽田空港を結ぶ路線で共同運行を行っている。
- (23) 国内旅行のツアーでは、往路は早朝発、復路は夕方以降着の飛行機利用が多いため、両毛地域からツアーに参加した場合、以前は空港近くでの前泊あるいは後泊が必要であった。
- (24) 貸切業務のみ運行している足利中央観光バスにより、佐野経由で設定されている。
- (25) 太田の場合は、東武鉄道の他に自家用車や路線バスを利用して、熊谷から上

越新幹線や高崎線などのJRに乗り換える場合も多い。また両毛線沿線の諸都市から小山経由で、東北新幹線や宇都宮線を利用する乗客も若干みられる。

- (26) 復路は東京駅を經由して、宝町より首都高速に流入する。
- (27) 東武利用の場合、佐野線で館林乗り換えとなる。佐野線直通の特急「りょうもう号」が1往復運行されている。また東北新幹線やJR宇都宮線利用の場合は、両毛線で小山乗り換えとなる。新幹線を利用しても東京駅まで1時間30分程度かかる。
- (28) 2005年12月に小山と逆転し、第3位となっている。
- (29) 12月は20日までのデータを入手したため、1.5倍して1か月分に換算してある。
- (30) 太田から熊谷を經由し、国道17号で大宮・浦和を通過して戸田橋から都内に入る行程であった。高速道路のない時代であったため、桐生から約3時間30分を要し途中休憩もあった。
- (31) 駅構内にはチラシは置いてあるが、ポスターの掲示などは見当たらない。また構内に開設されているJR東日本の旅行会社「びゅうプラザ」でも扱いは同様である。

参考文献

- 安達常将 2005. 「羽田空港直行バス網の拡大とその要因」人文地理57:173-194
鈴木文彦 1989. 『高速バス大研究』中央書院
交通新聞社編集部 2005. 『高速バス時刻表'05-06冬・春号』交通新聞社