

卒業論文

日本における **BRT** の現状と可能性
~既存の公共交通インフラとの比較~

The present situation and possibility of BRT in Japan

As compared with public transportations

提出日 2015年1月28日

指導教授

齋藤正武 准教授

中央大学商学部

経営学科 11C1102008H 外川 裕也

会計学科 11C2128005K 竹田 興平

日本における BRT の現状と可能性~既存の公共交通インフラとの比較~

中央大学 商学部 斎藤正武ゼミ

経営学科 11C1102008H 外川 裕也

会計学科 11C2128005K 竹田 興平

多くの国内の都市・地域において、社会的自動車依存傾向は徐々に向上する傾向にあり、それに伴い交通渋滞や環境の悪化等の問題が更に顕在化する危険性はしばしば指摘されている。その一方で、少子高齢時代が進む中で、高齢者にとって安全で快適な交通環境をつくりあげることの重要性もより強く認識されつつある。更に地方では、中心市街地の衰退が進んでおり、それに伴い、数々の鉄道運営会社が赤字、最悪の場合経営破綻を強いられている。現在こうした背景の下で、新交通システムの導入が行われている。

このように公共交通輸送の重要性が高まっている中、2006年、専用軌道上を走る新交通システムである LRT (Light Rail Transit:次世代路面電車) が国内唯一富山県で導入された。その後、様々な地域でこの LRT 導入が検討されているが莫大な初期コストがかかることから実現することはなかった。

そこで LRT よりも現在の交通事情に適しているバス輸送について取り上げたい。これまで、バス輸送の重要性についてはそれほど深く認識されていない。なぜならバスは鉄道に比べて定時性が守られていなかったり、一度で輸送できる人数がごくわずかだったりするため、人々は交通手段としてバスを選ぼうとはあまりしない。しかし、その問題を解決できる可能性を持ち、今後バスに代わりうる新交通システム BRT (Bus Rapid Transit : 次世代バス) が登場した。平成 25 年 4 月 1 日現在、兵庫県や神奈川県、茨城県など日本では 16 事例が存在する。

既存の研究では、「BRT はバスより優れている」、「BRT は今後選ばれる公共交通車両である」と言われているが、まだ具体的に述べられているものは見当たらない。本稿では BRT 運営会社へのヒアリングや乗客のアンケートを基にその検証を行い、地域を地方都市・中堅都市・大都市の 3 つに区分し、「BRT は中堅都市において最も効果を発揮する」という仮説を基に考察を行った。

考察の結果、定時性や快適さ、省エネであることからバスより BRT の方が優れているということがわかったが、今後バスに代わって BRT が存在感を強めていくかどうかについては可能性は低いと考えられる。また、仮説は肯定されたが、今回ヒアリングした 2 つの BRT 運営会社での BRT の運行する距離、時間、道路環境などは大きく異なった。今後の課題として、まずは BRT の明確な定義づけが必要である。その上で、BRT の仕様が統一されることで根拠のある成功要因を導き出し、最終的に BRT の普及につながるのではないかと考える。そして、ヒアリング結果からもわかるように、企業・自治体・住民の三位一体の連携が BRT 普及の上で必要になるであろう。