

## 高速バスがもたらす経済効果と都市変貌

中庭ゼミ 2年 篠原洸

### 1. 背景と目的

多くの観光地は来客数を増やし増収を目指している。また、地方の過疎地域の路線バスは、自会社の乗客の多い都市間、観光客輸送の高速バスで出た収入で維持されているケースも少なくない。東京都内から観光地まで高速バスがつながることで観光地にどれほどの効果があるのか、観光地の集客手段としてどの様に活用するか、また鉄道線とも競合する路線も多く存在しており、高速バスビジネスがいかに成立するのか実態が不明な点も多い。

さらに去年の2月頃より新型コロナウイルスが日本を襲っている。そこで本発表ではコロナを念頭に置かず、これまでの事例から高速バスの経済効果について検討を行うこととする。

### 2. 調査方法

インターネットに掲載されている高速バスに関するニュースやデータ（コロナ禍における特別な対策は除く）国内で起こっている交通と関係のある事象、そして地域間輸送が地域の流通、小売業にもたらす影響について考察を行った。

### 3. 本数の多い高速バスに共通したこと

京王バス株式会社とアルピコ交通株式会社により運行されている中央道高速バスの新宿―松本線を調べた。通常朝4時台の始発から10時台まで松本発は30分間隔、新宿発は夕方から深夜22時の最終便までが30分間隔であり、その他時間帯は両方向1時間間隔である。また、松本始発が早朝4時台、新宿発最終が夜22時台であり、1日24往復の運行がある

このことから当路線のマーケットは午前中に松本から東京に出掛け、午後東京から松本に帰る人であると言えるだろう。同じようなケースは、仙台―山形、甲府―新宿間と観光地に直接アクセスする路線ではなく都市間を結ぶ高速バスに多くみられた。

つまり、松本は東京という大規模な市場へバスで結ばれた衛星都市であることがわかる。

### 4. 仙台―山形、を結ぶ高速バスが繋がったことによる土地の変化

仙台―山形を結ぶ高速バスの着地仙台から見ていきたいともう。

仙台とは東北随一の歓楽街であり三越百貨店、藤崎、Loftなど東京でも都市に見かける商業施設が並び週末になると普段であれば県外からの買い物客で賑わう。

ではなぜここまでも県外からの買い物客が増えたのだろうか。

仙台市は 2000 年代直前まで商圈は宮城県内に限られていた。2000 年代に入り、仙台—山形間で JR 仙山線、既存の高速バス、新規参入会社での競合が行われ、運行本数が増え、人々は容易に移動が可能になった。そのため品揃えが豊富であった仙台に山形の人々が流れた。

その結果仙台市は経済圏を拡大し山形県と、同じように競合の末人々の流動が盛んになった福島市、郡山市を巻き込んだ。

一方人々を仙台に吸い取られた山形市では百貨店の経営破綻が起こった。2020 年に県内唯一の百貨店が閉店した。高速バスが発達し、若者は先進的で品揃いの多い仙台に流れ、山形の百貨店は高齢者がマーケットとなった。それが若者の仙台流動に拍車をかけこの結果になった。

この事例は、出発地の都市、山形の人々をより上位の中心地としての都市、仙台に流動させ、結果として上位の都市部の経済圏を拡大していると言えるだろう。

## 5. 私なりの結論

この事例は出発地の都市からより経済力の大きい上位の中心都市へ移動客を流動し、独立した経済圏であれば地方で買い物をしていた人々が都市部に流動した例であった。

同じレベルの 2 つの中心地が相互に交通により拡大し、融合するのではなく、上位の中心都市（仙台）が下位の中心地（山形）と結びつき広域化した例であった。

この過程に高速バスは大きな役割を果たしたが、コンパクトシティに向かうよりは広域化に高速バスが力を発揮した例であったとも言える。