

IV-74 地域交通体系の効率的再編についての研究

東京理科大学 ○学生員 松岡 数憲
東京理科大学 正員 菅原 操
(財)運輸経済研究センター 正員 伊藤 誠

1. 概説

近年わが国の輸送構造は著しい変貌を遂げつつあるが、地方においてはモータリゼーションと過疎化の進行により、マイカーを中心とする自動車輸送が増大し、相対的に公共輸送機関の輸送量が急速に減少している。このような状況から、地方においてはバス、鉄道等の公共輸送機関で経営困難な線区が増加し、交通体系の効率的な再編が国民経済的な面からも大きな課題になっている（図-1）。国鉄のローカル線対策は、現在は昭和55年12月施行の国鉄再建法に基いて行われているが、基準年度における輸送密度をもとに、バス転換すべき線区が選定される仕組みになっていて、そこには鉄道を積極的に活用することにより、地域の活性化をはかり、それにより既存の投資を活かしていこうという考えは充分に取りこまれていないように思われる（表-1）。今後は更に広範囲な地方交通線において、その運営の形態等が議論の場にあがってくるであろう。各地域において最も効率的な施策を得るために、地域計画者と交通計画者との間で、充分な意志の疎通が行なわれるべきものと考えらる。筆者らは、地方に存在する国鉄線及び私鉄線について沿線属性を調査し、これを分析することによって、このような地方交通線を有効に活用し得る可能性を判断する基準を検討した。

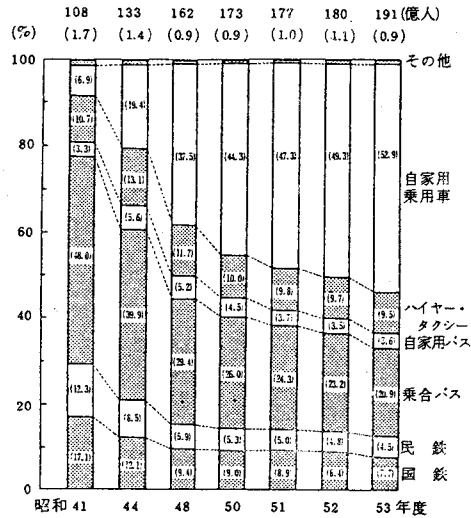


図-1 旅客輸送量のシェアの推移
(三大都市圏以外の地域内)

2. 地方交通線に対する施策の経緯

(1) 第三次全国総合開発計画

「地方における定住圏の交通体系の整備にあたっては、生活関連道路の整備のための投資を拡大するとともに、公共交通と自家用自動車交通との適切な役割分担をはかっていかなければならない」とし、さらに「輸送密度の低い地域にあっては地域の实情に応じた新しい交通体系の整備をはかることとし、鉄道輸送からバス輸送等道路交通への切替を検討するとともに、ミニバス、デマンドバス、相乗りタクシー制度の導入等代替策の検討を進め交通におけるナショナルミニマムの確保に努める」としている。

(2) 新経済社会7ヶ年計画

「交通需要の少ない地方部では、今後も自動車為主たる交通機関となるため、バス路線等生活の基盤となる道路の整備を推進するとともに、自家用自動車を利用できない人々の交通手段を

表-1 地方交通線の分類

地方交通線	旅客輸送密度4000人以上8000人未満	
	1時間刻片道最大旅客輸送1000人以上	
	代替輸送道路がない。	
	代替輸送道路の積雪不通日数が1年/10日以上。	
	普通旅客平均乗車キロが30キロ以上、かつ旅客輸送密度1000人以上	
地方交通線	特定地方交通線	営業キロ30キロ以下で、旅客輸送密度2000人未満の1ヶ年線(石炭産出地等を除く)
		営業キロ50キロ以下で、旅客輸送密度500人未満
		未選定
		未選定

確保する観点から、住民生活に適應したバスの運行の改善をはかる」こととしている。

(3) 運輸政策審議会答申(昭和56年7月)

「大量公共交通は定型性があり、かつ、量的にまとまった輸送に特性を有し、この分野において各公共交通機関の特性に応じ整備をはかる。自家用車は、その特性が今後いっそう人々に選好されることになるので特性を生かして活用を図っていくこととし、特に過疎化地帯では自家用車使用者と、その利用希望者を地域的に組織化することを検討する」としている。その他地域旅客交通に関する計画、補助、財源及び行政体制や、過疎地域など地方における少量物品輸送についても言及している。

とし、特に過疎化地帯では自家用車使用者と、その利用希望者を地域的に組織化することを検討する」としている。その他地域旅客交通に関する計画、補助、財源及び行政体制や、過疎地域など地方における少量物品輸送についても言及している。

(4) 国鉄のローカル線対策

昭和42年 9月の国鉄諮問委員会の意見書において、83線区2600kmを自動車輸送に委ねることが勧告されたが、47年度までに11線区

表 - 2 83線区のうち廃止の実績(43~47年度)

線 名	区 間	キロ程	廃止年月日
幸 袋	小 竹 ~ 二 瀬 瀬	キ ロ 10.1	44.12.8
根 北	斜 里 ~ 越 川	12.8	45.12.1
唐 津	山 本 ~ 厚 浜	4.1	48.8.20
世 知 原	彌 前 吉 井 ~ 世 知 原	6.7	48.12.26
白 ノ 湖	佐 々 ~ 白 ノ 湖	3.8	48.12.26
諏 訪 屋 原	坂 野 ~ 諏 訪 屋	6.9	47.1.16
三 国	金 津 ~ 三 国 港	9.7	47.3.1
鎌 山	鎌 山 口 ~ 福 住	17.6	47.3.1
宇 品	広 島 ~ 上 大 河	2.4	47.4.1
川 俣	松 川 ~ 岩 代 川 俣	12.2	47.5.14
札 沼	新 十 津 川 ~ 石 狩 沼 田	34.9	47.6.19
合 計	11 線	121.2	

121kmの線路が廃止されたにとどまった(表-2)。

その後種々の提言その他がなされたが、現在は昭和55年12月27日施行の国鉄再建法に基く地方交通線対策が進められている。

法令に基いて選定された特定地方交通線は73線に及ぶが、そのうち第1次対象線区は40線で現在(昭和59年4月11日)までにバス転換や第3セクター移行などの方向が確立した線区は16線にすぎない(表-3)。これに続く第二次対象の33線区についても、選定の承認手続が大幅に遅れ、今後の協議も難航が予想される。

表 - 3 移行の確定した線区(59.4.11現在)
(第1次特定地方交通線)

道県名	線名	営業キロ	記 事
北海道	白 糠	33.1	58.10.23 町営バスに転換
岩 手	久 慈	26.0	
"	盛 岡	21.5	59.4.1 三陸鉄道(株)に転換
"	宮 古	12.8	
福 島	日 中	11.6	59.4.1 会津乗合バスに転換
新 潟	赤 谷	18.9	59.4.1 新潟交通バスに転換
"	魚 沼	12.6	59.4.1 越後交通バスに転換
静 岡	清水港	8.3	59.4.1 静岡鉄道バスに転換
宮城・福島	丸 森	17.4	59.4.3 河武腰急行(株)設立
岐 阜	樽 見	24.0	59.10.1 樽見鉄道(株)に転換
岐阜・富山	神 岡	20.3	59.10.1 神岡鉄道(株)に転換
青 森	黒 石	6.6	59.11.1 弘南鉄道に転換
北海道	才 字	23.8	バス転換予定
兵 庫	高 砂	8.0	"
"	北 条	13.8	オリエントに転換予定
大分・熊本	宮 原	26.6	バス転換予定
計	16線	285.3	

3. 地方交通線の有効活用の可能性の検討

地方交通線の運用の可能性は利用増と経費の節減を図れるか否かにかかっている。交通は地域に密着したものであり、地域計画者と交通計画者との密接な連携のもとに個々の線区ごとに検討を加えることが必要であるが筆者らはそれに先立ちまず線区の特性について輸送事情の変化のほか、沿線地域の経済条件、地形的地理的条件に基いて、多変量解析法等により、マクロ的な分析を行い、鉄道として運営可能な条件を検討し、その結果、地域計画とあわせて対策をとったときの運営可能な条件の範囲を求めた。今後は更に、個々の線区について属地的な検討を行い、地域計画にマッチした交通体系の効率的な再編の可能性について検討していきたい。