

八戸高専。正 頁 今野 惠喜
東北大学 正 頁 星 啓
東北大学 正 頁 須田 熱

加圧版

1. はじめに

身近な公共交通機関としてのバスを見るに、昭和40年代より輸送量が停滞してきており、中には経営の悪化から赤字路線を休廃止するバス事業者も出てきている。因に、このような事態に補助制度を設けて対処してきており、現在、地方バス事業の自立と住民の生活路線確保という観点から、地方バス路線運行維持費補助制度（第2種・第3種生活路線、廃止路線代替バス運行に係わる補助）がある。二つは、路線バス事業者がなくなった後に導入される廃止路線代替バスの運行実態を明らかにし、今後の住民の足の確保をどう考えていったらよいかを考察するものである。

2. 調査の内容

宮城県内の各市町村の廃止路線代替バス（他の行政バスも含む）の保有状況と運行状況を把握するため、74全市町村の交通担当者に対し表-1に示す調査票を送り、回答を求めた。

3. 調査結果

調査票は74配布し、73回収した。昭和58年度の実績と関心したものだが、路線バスの廃止に伴って代替バスを運行しているのは、3町であった。（これに、うち1町は、昭和59年9月30日運行をとりやめている。）また、表-2、図-1に示すように多くの市町村で行政バスが運行されている。二つは、廃止路線代替バスの事例を見る。

(1) 通線、巡地、山村、豪雪地帯の指定を受けている町で図-2に示す。昭和58年10月1日、路線バスが廃止され、高校に通学する生徒の足が奪われ、沿線住民の交通の便がなくなる。昭和59年3月1日より、購入した29人乗りバス1台を廃止路線に運行させる。自家用車の有償利用（道路運送法第101条に基づく許可）ということであるが、運行業務を委託する場合（道路運送法第24条の2に基づく許可）と比べて経費が安くなることから採用している。免許取得にあたって、廃止前と同じ区間（29.2km）を朝夕2往復することと競合区間（12.6km）をも往復を認めるとして、競合する路線バス事業者の同意を得ている。運転業務はタクシース会社に委託し、運行時間帯は6:50～8:45と16:40～18:30である。沿線の3集落の人々が通学、通院、買い物等の目的で利用している。（昭和59年3月1日～9月30日965人、10月742人、11月799人、12月668人（冬休み）。10か月間で、11814人）、また、運賃は路線バス事業者と同じである。運行開始1か月間の運賃収入は22000円、運賃費は45000円（燃料69530円、保険料87620円、重量税44100円、委託料（運

表-1 調査票

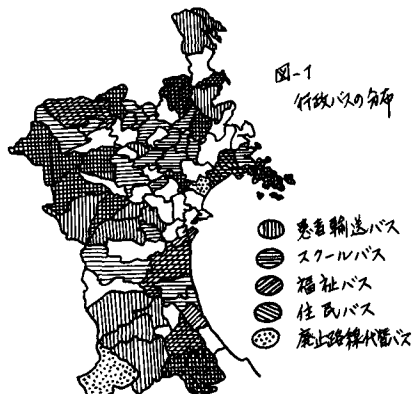
- ・ 運行している行政バスの種類
- ・ 運行開始年月日
- ・ 導入の経緯
- ・ 利用の仕方
- ・ 運行区間
- ・ キロ程
- ・ 既存バス事業者との競合状況（路線名称、バスターの区間、距離）
- ・ 運営方法（運営、委託）
- ・ 運行車両（車両台数、乗車定員）
- ・ 1日の運行回数
- ・ 運行時間帯
- ・ 収支（運賃収入、運賃費）
- ・ 補助金額（国から、県から）
- ・ 運転手の身分
- ・ 主な利用者の居住地区
- ・ 1日の平均利用人員
- ・ 利用目的
- ・ 運賃
- ・ 管内線への運行ルートの記入

調査時期（昭和59年10月22日～昭和60年2月）

表-2 行政バス

行政バスの種類	導入の主な理由
患者輸送バス (昭和29年～ 21市町村)	・ バスが運行しない地区あるいは、運行していても運行回数が少ない地区の患者の輸送のため。 ・ 診療所廃止に伴う患者の最寄りの病院への輸送のため。
スクールバス (昭和40年～ 34市町村)	・ 心身障害者の施設への通学のため。 ・ 小・中学校の統合、あるいは分校廃止に伴う本校への通学輸送のため。 ・ 幼稚園の解散や少年体育の実施による増車、運行範囲の拡大のため。 ・ 遊覧船の廃止に伴う通学のため。
福祉バス (昭和49年～ 8市町)	・ 老人、身障者等の社会福祉関係団体が行なう研修、視察等の自主的活動の助長のため。 ・ 老人福祉センター利用者の送迎のため。
廃止路線代替バス (昭和51年～ 4町)	・ 路線バスや遊覧船の廃止に伴う住民の足の確保のため。
住民バス (昭和58年～ 1市)	・ 定期路線バスが運行されていない地域のサービスのため（スクールバス併用）

図-1 行政バスの分布



転) 239342 円、その他 9590 円)、補助金はバス購入費 4680000 円(国、県より 2808000 円、町負担 1872000 円)、停留所施設等 167000 円(国、県より 111000 円、町負担 56000 円)。

廃止路線代替バスを運行してからの効果としては、①冬、雪のたの道路幅員が狭くなり、走行上危険ということで路線バスは運休していたが、小型バスなので通行でき、下落していた生徒が自宅より通学できるようになった。②小型バス導入によるガソリン代の節約、運転業務委託による人件費の軽減がはかられ、これらでの路線バス維持のための負担金に比べて経費が半分ほどで済んでいる。また、問題点としては、①隣町の高校までの乗り入れを希望しているが、競合する路線が第2種生活路線であり、利用者の減少を恐れて路線バス事業者は受け入れてくれない。②沿線住民から運行回数を1回増してほしいとの要望があるが、競合する路線バス事業者の同意が得られていない。非競合区間については、同意を得る必要はないが、収支面でのメリットはない。仮に増便するにしても、運転手手当て、ガソリン代、利用者数の予測の問題がある。

(2) 通珠、迎地、山村地域の指定を受けている町で図-3に示す。昭和59年9月29日より貸切バス事業者に廃止路線バスの運行を委託している。一般貸切旅客自動車運送事業と競合する者の集合旅客運送(道路運送法第24条の2に基づく許可)にある。45人乗りバス7台が、17.4 kmの区間を朝、昼、夕3往復(以前は4往復)している。運賃は路線バス事業者と同じであり、1日の平均利用人員は20人である。運賃収入3840000円、運送費12972000円、補助金として国より370000円、県より370000円が見込まれており、既存バス路線との競合区間(7.9 km)は、クローズドドア方式である。この町には、スクールバス(2系統)と乗客輸送バス(8系統)が広く運行されている。この町が現れかかっている交通問題の1つに、各種行政バスを包括した全町一体の総合交通体系の確立がある。

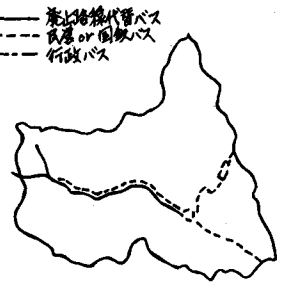


図-2 (1)の事例



図-3 (2)の事例

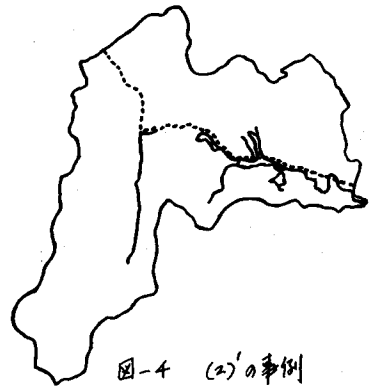


図-4 (2')の事例

また、こうした問題と考える上、次に述べる事例が参考になるであろう。

(2) 通珠、迎地、山村、特別豪雪地域の指定を受けている山形県の町で、図-4に示す。民営バス及び平鉄の廃止の事態に、町は廃止路線沿線住民のみならず、公共交通手段のない地域住民の足の確保をも考えて、昭和52年7月1日、バス3台で9系統(86.8 km)の運行を開始している。その後、集落からの転居等があり、路線の再編成、また競合民営バスの廃止で、昭和59年12月1日現在、小型バス6台(予備車1台含む)で9系統(125.5 km)の運行である。道路運送法第101条に基づく許可を受け、運転業務はタクシー会社に委託し、運賃は民営バスと同じである。運行計画は、通学、通院者の利便性を考えるところから行っている。昭和60年1月分の運行状況を見ると、運行日数23日、運行キロ数8454.1 km、延乗客数9653人、1日平均乗客数419.7人、使用料収入1,109,014円、運行経費1,592,412円、乗車乗度2.9人、営業係数143.5である。(経営内容の詳細は、講演時に発表する予定である。)

4. おわりに

住民の定住意識と交通行動を把握し、輸送需要のレベルに応じた輸送サービスが考えられなければならない。最後に、調査に御協力いただいた各市町村の各位に感謝の意を表します。