

IV-121 町営バスの経営に関する調査分析

八戸工業高等専門学校 正夏 今野憲彦

1. はじめに

輸送需要の低い地域において、民営バス路線の維持運営が困難になってきている。これに対し、従来から国と地方で運行確保の助成措置が講じられてきているが、問題の解決に至らず、過疎地域等では、路線の廃止か、市町村代替バス運行か、地方単独助成による路線維持かを迫られている。

こゝでは、住民の足の確保のための登場した代替バスに焦点をあて、経営状況について分析するものである。

2. 調査の内容

東北の中で、代替バス導入の多い山形県の3町(A, B, C)を対象に、アンケート調査及び現地でのヒアリング調査を行った。(60年1月, 61年3月)

3. 調査結果

3.1 3町の町営バスの運行状況

図2、図3に示すように、3町は、いずれも過去に人口減少を経験しており、しかも、高齢化が進んでいる。また、図4を見ると、1世帯あたりの自動車台数も高い値を示している。A町…路線廃止された地区は無任地区であり、医療施設が町の中にある。また、国鉄を利用して他の医療機関に行く場合もある。通院、通学、通勤のための交通手段として町営バスを運行させた。運営方法の選定にあたっては、先進自治体の状況、民間貸切バス事業者の動向、自治体としての政策等勘案し、町営で運転のいずれかの運営方式を採用している。

また、中学校が1校あり、遠隔地の生徒の登下校に2台のスクールバスを走らせているが、乗車定員に余裕がなく、運行時間帯の関係があるため住民は利用できない。運行計画

については、運行本数(民営の3に較)、通院、通園、通学、通勤等を考慮して運行ダイヤを決定し、日曜、祝、祭日は運休している。(バス1台、運転手1人の体制における運行距離、運行本数、運行日等に制約が生じる)また、地域振興政策の一環として、路線の若干の修正や新設を行っている。

前、運行内容については、定期的

(年1回)に住民懇談会も開いて検討している。課題点としては、クロス・ド・ドアと利用者が年々減少していること、現在、高校生の利用を促すための助成を考えている。今後、日曜日等を含む年間運行を予定している。B町…民営バス路線の廃止に伴い、地域住民(高齢者、小学生、婦人)の足の確保のため町営バスを運行させた。直営としたのは、貸切バス会社に委託しても経営がつかず、サービス面で民意がとりいれられないが

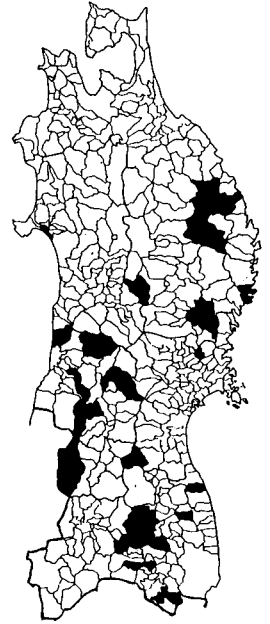


図-1 東北における廃止路線代替バス導入の市町村(昭和61年2月現在)

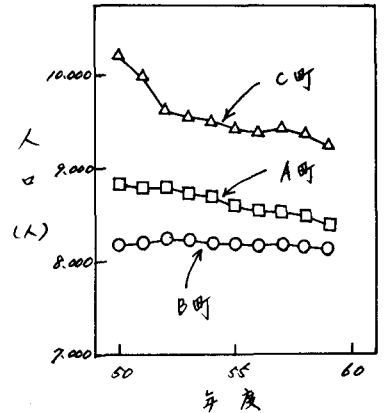


図-2 人口の動き

	0~14歳	15~64歳	65歳~
A町 (8317人)	19.9%	65.3	14.7
B町 (8037人)	21.4	67.5	11.1
C町 (9473人)	17.6	66.8	15.6
山形県	21.0	67.3	11.7
国	23.5	67.5	9.0

図-3 年齢階層別人口
(昭和55年国勢調査)

ろうと判断したためである。運行回数5(民営4)、第2、4日曜も運行している。(年2回の路線バス経営委員会、料金、運行ダイヤの協議)
また、行事等に伴う臨時運行もあり。昭和60年度より、之らにバス1台を導入し、廃止路線代替バス1系統(6往復)を追加運行させている。また、従来からバス路線の対象外であった他の地域では、直営バス路線上も対象外となるため、直営バス路線の受益地域とそれ以外の地域とのバランスを考慮して、受益者負担の考え方を前面に出している。問題点としては、運行収入の安定化と維持(現在、黒字経営だが、毎年10%程度の減)、冬期間の運行における駐車場の確保、除雪対策等におけるトラブルの発生がある。また、他の民営バス路線の廃止の心配もある。C町…私鉄及び民営バス路線の廃止に伴う遠距離通学、通園者及び町立病院へ通う外来患者並びに定期バス路線のない地域における一般住民の足も確保するため、町営バスを運行させ(運行開始時、民間委託についての神助制度なし)、その後、之らに2度の民営バス路線廃止と町営バスの再編成をくり、現在9系統ある。運行ダイヤは、病院開始時刻、学校の開始時刻、帰宅時間帯を考慮して決定しており、平均運行回数は3回である。日曜、祝祭日は運休である。また、町営バスの免許内容も運行ルートの変更は、簡単にできないが、運行回数の変更は、届出だけで済むため、早い時で7日、遅くとも、之らに、行事等に伴う臨時バスの運行も可能である。問題点としては、赤字(一般会計の0.3%相当)の軽減がある。

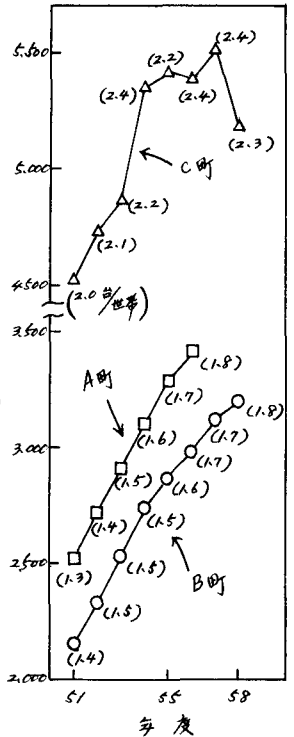


図-4 自動車等の保有状況

3.2 経営状況

昭和59年度の状況を表1

に示している。A、B、C町、各々の収支率は、156.0%、87.3%、54.6%である。支出の大部分は人件費が占め、C町が一番大きい。走行1km当りの運賃収入は、A町で112円、B町で145円、C町で105円、また、走行1km当りの運賃費は、72円、167円、193円である。(その他の詳細は、講義時に発表する)

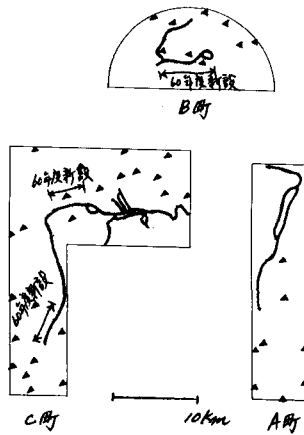


図-5 運行ルート

(表-1において)

4. おわりに
- *1) 会計年度は、B町、C町は59.4~60.3、A町は59.10~60.9頃。
 - *2) 車両購入費(3840,000円)、神助金(230,4000円)及び公債費(33,660,411円)に相当。また、59.12.04の新路線の運行費補助(見込65万円)は、合計ではない。
 - *3) 車両の減価償却費は、保険料は含めない。

表-1 町営バスの経営状況(*)

	A 町	B 町	C 町(和)	
運行開始年月日	58.10.1	58.4.15	52.7.1	
免許種別	101 系	101 系	101 系	
系統数	1	1	9 (7系統+神助3)	
区口程	26.2	10.3	125.5	
バス台数	1(28人乗) 130台・1台車1	1(27人乗) 180台・1台車1	5(20-29人乗) 120台・1台車1	
運転手	1 (個人と契約)	4 (97%会社 1%委託、 2%契約)	5 (97%会社 1%個人)	
総乗客数(千人)	22,381	22,118	117,784	
総走行台(回)	55,624.8	33,826	10,807.0	
平均賃率(km当り)	33円40銭	45円86銭	45円07銭	
収 入	運送収入合計	621,696.5	49,174.0	11,385,744
	運送支出合計	378,435.6(100)	56,444.6(100)	20,855,847(100)
	人件費	227,500(59.9)	28,184.0(50.0)	1,400,100(66.6)
	燃料油脂費	81,758.3(21.5)	44,158.1(78.7)	2,320,302(11.1)
	車両修理費	48,560(12.3)	6,200(1.1)	1,556,313(7.5)
	施設維持費	10,871(2.9)	—(0)	10,210(0.5)
	一般管理費	—(0)	19,125(33.5)	87,092(4.2)
	光熱費	360,842(86)	36,640(64)	1,685,030(8.1)
	差引損益	223,260.9	△715,036	△9,469,103
	運行費補助(国庫)	2,461,000	1,469,000	131,600
市町村補助金	—	—	8,133,903	
需要補充	その他より	—	補助金 8,587,747	—