

IV-122

町村代替バス運行の事前事後分析

豊橋技術科学大学 学生会員 ○小柳 智
豊橋技術科学大学 正会員 青島 縮次郎

1. はじめに

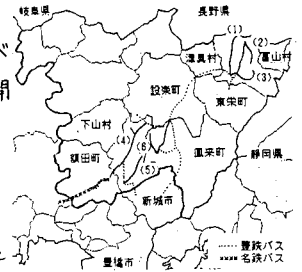
過疎地域においては、バス利用者が高齢者や子供等の交通弱者によって占められており、バスが病院への通院手段、学校への通学手段等、地域にとっての必要不可欠な交通手段となっている。しかし、バス路線経営の観点から見れば極めて深刻な状況であり、路線縮小又は廃止を余儀なくされる場合が多くなっているのも現実である。筆者らはここ数年、三河山間過疎地域総合研究の一環として過疎バスを中心とする交通研究に取り組んでいるが、この地域でも同じくバス路線の縮小廃止に歯止めがかからない状況となっている。しかし、一部町村では、昭和60年4月よりバス路線廃止に伴う代替バス運行を開始するという三河山間地域において萌芽的試みがなされている。そこで、本研究では、その町村による代替バス運行の実態を調査分析し、廃止前路線バスの運行実態と比較分析することにより、町村代替バス運行の評価分析を行ったので、ここに報告する。

2. 調査

愛知県三河山間過疎地域内の豊根村、作手村、鳳来町の三町村では、民間路線バスの廃止撤退の後、昭和60年4月1日より町村営代替バスの運行を図-1のように開始している。そこで町村営代替バスの運行の実態を把握するため昨年10月～11月、今年4月に表-1に掲げるような調査を行った。

3. 結果

第3種生活路線の廃止に伴い、表-2に示すように民営路線バスは町村営バスへと移行した。豊根村の三沢線は廃止代替バス、坂宇場線はスクールバス運行に一般客を共用させるスクールバス共用で運行を開始した。古真立線では従前はバス路線はなかったがスクールバス共用で新たに運行を開始した。作手村においては、守義線が廃止代替バスとして、豊鉄鳳来寺線の戸津呂～大和田間はスクールバス共用とし、大和田線に移行し運行を開始した。鳳来町の新城田峰線の小島～田峰間を布里田峰線としてスクールバス共用として運行を開始した。これらの路線は町村内の支線的路線であり、町村間を結ぶ幹線的路線は引き続き民営路線バスが運行している。



豊根村代替バス
(1) 坂宇場線 (スクールバス共用)
(2) 三沢線 (スクールバス共用)
(3) 古真立線 (自主運行・スクールバス共用)
作手村代替バス
(4) 守義線
(5) 大和田線 (スクールバス共用)
鳳来町代替バス
(6) 布里田峰線 (スクールバス共用)

図-1 町村営バス路線図

表-1 調査一覧表

調査対象	調査年月	調査方法	調査内容
各町村役場企画課	昭和60年10月22日	ヒヤリング	現況の評価、事前事後比較、将来の展望等
町村営バス乗客 (高校生以上の乗客全員)	10月24日	ヒヤリング	利用状況、利用意識等
乗合バス会社 豊橋鉄道 名古屋鉄道	11月22日 11月27日	ヒヤリング	町村営バスの将来展望、今後の過疎バス対策等
各町村役場企画課	昭和61年4月7日	ヒヤリング	代替バス運行開始1年を経過しての評価、将来の展望等

バスの運行本数等の事前事後変化については、表-3に示す通りであるが、廃止前路線バスと比較して町村営バスの評価される点は、全ての運行を往復運行としていること、昼間運行を増加、実施していることである。しかし、早朝、町村中心部から各集落に向かう運行便および夕方、町村中心部から各集落から町村中心部に向かう便については、町村営バスの利用目的の大半が通院通学であるため、利用はごく少数である。昼間の運行便についても同様である。さらに、運行本数の増加により便によって利用が無い場合もあり、経営的には不合理である。しかし、バス以外に交通手段を持たない人々に移動の足を提供するという点においても、往復運行、昼間運行はぜひ必要で

あろう。

次に運賃の変化について、町村営バスと廃止前路線バスとの比較を行うと、普通運賃では各路線いずれも従前に比べて低額となっており、長距離区間乗車すればするほど割引率は高くなっている。たとえば、表-4に示すように、各路線いずれも最速距離料金では従前の6割～8割の運賃となっており、各町村とも受益者負担の軽減に努めている。

このように各町村は、町村営バスが住民の足として十分に役立つようにサービスの充実に努めてきた。そこで利用者数の推移を事前事後について比較してみる。一般客の利用について見ると、バス路線が町村営バスになり、新たに新設拡張された路線については利用者数は増加、また従前通りに町村営バスを運行させている路線については横ばいである。なお、利用者の層、構成については、事前事後ともに小中高生の通学、交通手段のない人の通院等の利用が大部分を占めていることには変わりない。

次に各町村営バスの経営状況であるが、表-5に示すように各町村とも従前に比べて格段に収支状況は良くなっている。特に豊根村では従前は豊鉄バスに対して運行補助費補助金として2800万円を支払っていたのが、村営バス運行により赤字支出額は300万円に抑えられ収支は格段に良くなった。この原因として考えられるのは、まず町村営バス6路線中4路線がスクールバス共用であること、それにマイクロバスの使用や町村民の要望や事情に応じたダイヤ編成によりコンパクトで小回りのきく経営等が挙げられる。特にスクールバス共用により従前から運行されていたスクールバスを一般に有償開放することで大幅な経費の節約が可能となった。

最後に、町村営バスに対する町村、乗客、バス会社の評価は共に良好である。その理由として、町村は何よりも経済的負担の軽減、また乗客は町村営バスの雰囲気の良さ、バスサービスの拡張を挙げており、そしてバス会社は不採算路線からの撤退により負担の軽減を挙げている。

4. まとめ

町村営バスに対する評価は良好ではあるが、現在の状態が最適というわけではなく問題点も数多く残されている。町村営バス運行の今後の課題としては、企業バスと比較して町村営バスが持っているコンパクトで小回りのきく経営という特徴を生かしたバスシステムの確立が必要であろう。また、長期的には町村営バスの多角的運用により、より効率的な経営をめざすことや、山間地域において複数町村の協力による町村バスネットワークの確立等の対策が考えられるべきであろう。

謝辞 本研究は（財）石田財団より研究助成を受けた。ここに記して謝意を表する。

表-2 バス路線の事前事後比較

	事前	事後
豊根村	豊根村内の“牧ノ島”から中心地“石堂”をへて東栄町の“本郷”に至る豊鉄バス本郷豊根線が、“川字連”から“石堂”をへて設楽町の中心地“田口”を結ぶ田口豊根線が運行されていた。	豊根村内の旧田口豊根線は廃止代替バス“坂宇場線”に旧本郷豊根線はスクールバス運行に一般客を共用させる“三沢線”に、さらに“古真立線”を自主運行路線として運行。計3路線。
作手村	作手村内の“守義”から中心地“高里”をへて“くらがり沢谷”へ至る名鉄くらがり線が、また作手村南部地域を結び鳳来町へ至る豊鉄鳳来寺線が運行されていた。	旧名鉄くらがり線については廃止代替バス“守義線”に旧豊鉄鳳来寺線は戸津呂一和大和田間はスクールバス運行に一般客を共用させる“大和田線”に移行、計2路線の運行。
鳳来町	鳳来町西部を豊鉄新城田峰線が運行されていた。	旧新城田峰線の一部区間であった小島一田峰間を“布里田峰線”としてスクールバス運行に一般客を共用させて運行をはじめた。

表-3 バス運行本数の事前事後比較

路線名	1. 朝の便 (始発-10:00)			2. 午後の便 (12:00-17:00)			3. 夕方の便 (17:00-終着)			4. 合計		
	現在			現在			現在			現在		
	以前	増減		以前	増減		以前	増減		以前	増減	
豊根村												
1. 坂宇場線	0.5	1	↗	2	2	→	0.5	1	↗	3	4	↗
2. 三沢線	0.5	1	↗	0.5	1-2	↗	1	1	→	2	3-4	↗
3. 古真立線	0	1	↗	0	1-2	↗	0	1-2	↗	0	2-4	↗
作手村												
1. 守義線	0.5	1	↗	0.5	1	↗	1	1	→	2	3	↗
2. 大和田線	1	1	→	1	1	→	1	1	→	3	3	→
鳳来町	1.5	2	↗	1	2	↗	0.5	0	↘	3	4	↗

表-4 同区間料金の事前事後比較

	事前	事後
豊根村	豊鉄田口豊根線 100円 610円	坂宇場線 100円 490円
	豊鉄本郷豊根線 100円 710円	三沢線 100円 620円
作手村	名鉄くらがり線 100円 690円	守義線 100円 450円
	豊鉄鳳来寺線 100円 360円	大和田線 100円 300円
鳳来町	豊鉄新城田峰線 100円 340円	布里田峰線 200円 200円

上段 初乗り料金
下段 最速距離料金

表-5 町村収支の事前事後比較

	事前	事後
豊根村	豊鉄バスに対して運行補助費補助金として 2800万円を支払っていた。	村営バスとなって赤字支出額は約 300万円ぐらにおさえられた。
作手村	名鉄バス豊鉄バスに対して運行補助費補助金として約 700万円を支払っていた。	具体的な数字はわからないが通貨収入や補助金により赤字額の大幅な減少が見込まれる。
鳳来町	豊鉄バスに対して運行補助費補助金として約 470万円を支払っていた。	町営バスとなって赤字支出額は約 170万円ぐらにおさえられた。