

地方部における広域・幹線路線の実態と課題*

～岩手県を事例として～

A study of major bus route service in rural area *

～a case of Iwate prefecture～

若菜千穂**

By Chiho WAKANA**

1. はじめに

地方において広域・幹線路線を含むバス路線は、国や県の補助対象路線として、維持されている状況であるが、そのことが、市町村による危機意識を下げ、思い切った運行改善につながらない要因ともなっていることが指摘されるようになってきている¹⁾。

そのような状況の中で、岩手県では、平成20年度に一度に7路線が国庫補助の要件を満たさない上に、県の補助要件さえも下回る事態が発生した。

広域・幹線路線は距離が長いことから補助額が大きくなるが、生活圏域が広域化していること、雪国や寒冷地であることも考慮すると住民にとっては生活の維持に関わる役割を担っている。

広域・幹線路線の維持に関する問題として、補助要件は国庫補助、県の単独補助とも採算性をベースとしているが、バス路線が減便や廃止を進める中で、路線ネットワークは維持されるのか、県単補助はセーフティネットにならなくていいのか、市町村に預けられて、ネットワークは維持されるのかなどの問題を抱えている。

本研究は、岩手県を事例として岩手県内の路線バスの現状を踏まえた上で、近年国庫補助路線から転落した広域・幹線路線の末端市町村を事例として広域・幹線路線の実態を分析し、広域・幹線路線に関する対応の方策の方向性を明らかにすることとする。

2. 岩手県内の路線バスの運行状況

平成20年度現在、約700系統のバス路線が運行しているが、そのうち岩手県内の455系統について、運行範囲と頻度の関係から系統を7分類した。東京や仙台など岩手県外を結ぶ長距離路線や定期観光路線、深夜バス路線を除いた路線を「生活路線」として、さらに運行範囲を複数市町村をまたぐ「広域路線」と「市内路線」に分けた。また、運行回数が5回以上の路線を「幹線」とした。

その結果、455系統のうち、広域路線は29%、市内路線は66%を占める。そのうち、運行回数が5回以上の幹線路線は、広域路線では半数に対して、市内路線では24%ま

*キーワード：広域・幹線路線バス、県の単独補助制度、バス路線乗降調査

**正員、農博、いわて地域づくり支援センター
(岩手県花巻市田力9-24、TEL/FAX 0198-26-2187)

で下がり、市内路線の多くが5回未満の低頻度の便数で運行されている。

収支状況を見ると、広域路線は8割が赤字となっているのに対して、市内路線は55%と広域の方が赤字路線率は高くなっている。

表1 岩手県の系統の種類と収支状況(一部路線)

種類	路線範囲	頻度	黒字	赤字	不明	総計	路線割合	幹線路線率
生活 路線	広域	幹線	20%	80%	0%	100%	15%	50%
		その他	15%	85%	0%	100%	14%	50%
		小計	18%	82%	0%	100%	29%	100%
	市内 路線	幹線	38%	62%	0%	100%	16%	24%
		その他	41%	59%	0%	100%	44%	66%
		季節	21%	14%	64%	100%	6%	9%
小計	39%	55%	6%	100%	66%	100%		
その他	その他	50%	50%	0%	100%	4%	78%	
	季節	40%	0%	60%	100%	1%	22%	
	小計	48%	39%	13%	100%	5%	100%	
総計			33%	62%	5%	100%	100%	-

資料：I社資料

注：収支については、走行距離に平均経常費用を掛けて算出し、求めた。

3. 国庫補助と県の単独補助制度

一定の条件を満たす広域・幹線路線に対しては、国の補助制度のほか、旧来の補助制度を引き継ぐ形で岩手県も単独の補助を行ってきた。しかし、平成19年度から新たに設けられた「市町村総合補助金」に組み入れることで、旧来の補助制度は廃止されることとなった。

「市町村総合補助金」とは、県の財政負担の増大と分権型社会の構築を目標として、県単独補助事業の統合し、市町村は一定の枠の中から補助を受ける事業を選択する制度である。この制度導入の背景としては、県の負担が増え続けていることがあり、考え方としては、地域住民の足の確保は地域の実情を踏まえつつ、市町村が主体的に実施していくことが前提であり、県の役割として、市町村が主体的に公共交通体系を市町村のサポートであるという考え方を明確にしている。

4. 岩手県内の広域・幹線路線の現状

岩手県内の国庫補助路線と県の単独補助路線の路線数および金額の推移を見ると、路線数については、国庫補助路線および県単独補助路線とも減少している。減少の要因は、平均乗車密度が下がったことが要因である。平成16年度までは利用者数の減少により、補助対象路線が

増え続けたが、それ以降も更に減少が続き、補助対象路線からも転落している状況である。

平成20年度は国庫補助対象路線から7路線、県単補助路線から6路線が補助対象外となった。平成20年度は、岩手県内は、6月と7月に相次いで震度6強の地震に見舞われた年である。しかし、この数は想定以上に多い数で、特に国庫補助対象条件から外れ、さらに県の補助要件にも満たさないレベルまで平均乗車密度が大幅に減少する事態となった。これに危機感を募らせた県は、これまでは実施してこなかった中間期の利用状況の把握を平成21年度から行うことを決定している。

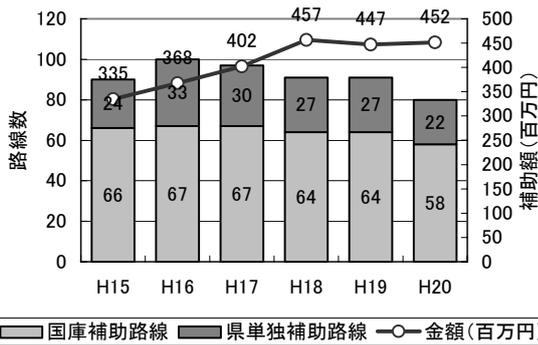


図1 岩手県内の国および県の補助路線と補助額の推移
資料：岩手県資料

5. 国庫補助対象から外れたバス路線の実態

(1) 運行の実態

国庫補助から外れた路線の実態を把握するため、湯本温泉線（盛岡バスセンター～西和賀町湯本温泉、系統キロ71km）の実態調査を行った。

湯本温泉線は、盛岡バスセンターを基点として盛岡駅や大型ショッピングセンター、盛岡郊外の温泉施設を経由したのち、西和賀町まで走行する71.2kmの超長大路線で、平成19年度までは平均乗車密度5.0、運行回数3回で運行されてきた。県道1号線を運行するが、盛岡市街を抜けてからは集落の張り付きが少ない山道や山間集落の距離が長い。

乗降調査の結果、乗降数の約4割は盛岡市街地の移動で占められ、大型ショッピングセンターまでを含めると

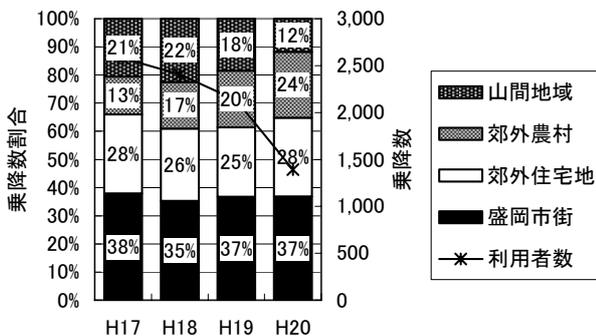


図2 湯本温泉線の区間別乗降数割合と乗降数
注：平成21年2月14～17日、平休各1便ずつの調査結果

65%が盛岡都市圏内の乗降で占められる。しかし、繫温泉までは複数の系統が重複して運行しており、湯本温泉線に頼らざるを得ないのは、繫温泉からの西和賀町民のみである。西和賀町民の利用は全体の12%にとどまり、特に近年減少が著しい。

その要因としては、長期的には西和賀町～盛岡間の大きな峠にトンネルが開通したことにより、マイカーでの移動が楽になったこと、バスを利用してきた高齢者が高齢化や死亡により減少していることなどが挙げられる。

(2) その後の対応

湯本温泉線は、平成20年度の運行終了後に、平均乗車密度が2.8まで減少したことが明らかとなり、さらに県の補助要件も満たさないことから、国庫補助予定であった約2千万円の赤字の負担方法と、今後の運行について周辺市町村および県と事業者が協議を行った結果、運行継続を希望するのは末端の町である西和賀町のみとなったことから、バス事業者が赤字分を折半して負担し、2カ年は運行を継続することとなった。

西和賀町としては、湯本温泉線は町の生命線として位置づけており、これまでも盛岡市民を西和賀町内の温泉や施設などに呼び込むことを目的とした一部便の時間変更や土日の運賃値下げなどに取り組んできたが、国庫補助対象であることが第一であり、経路や運行回数は変更しない中での対処的な対応であり、利用者の減少に歯止めはかからない状況であった。

6. まとめ

広域・幹線路線をめぐる実態と課題としては、①市町村も事業者も国庫補助対象であることが第1議であり、抜本的な対応は先延ばしとなること、②補助対象の決定は年度終了後あり、対応策を講じる間が与えられないこと、③県の補助もセーフティーネットとして機能しないことが明らかとなった。

対応策としては、②の課題に対しては、県としても年度終了後の年度の中間においても運行実績を把握することを決めており、職員自らが補助対象路線に乗車し、乗降調査を行う取組みも昨年度から実施していることから、これらの評価を踏まえて、市町村と事業者、県が協議を深め、対応策を検討することが肝要であり、これによって①の課題に対しても、中長期の視点に立って抜本的な対応策が必要な路線については積極的に講じていくことも重要である。③に対しては、市町村が生活交通を立て直す時間を与えるために、国庫補助転落後から数年間は採算性に関わらず補助対象とする要件を加えるなどの対応が必要である。

〔注・参考文献〕

- 1) 加藤博和・福本雅之 (2006):「広域・幹線的生活交通バス路線が抱える問題点に関する一考察」、第33回土木計画学研究発表会・講演集、CD-ROM