

町村代替バス運行の実態と評価について

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
 豊橋技術科学大学 学生会員 本田 尚正

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、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きているのも現実である。筆者らはここ数年来、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、本年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経営、サービス、利用の各側面から調査分析し、併せて利用者をはじめとする各関係者にアンケート、ヒヤリングを行うことにより、それに対する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3町村では、民間路線バスの廃止撤退の後、昭和60年4月1日より町村管代替バスの運行を開始している。(図-1) 代替バス運行開始後7ヶ月余を経て、一応町村管バスの利用も安定してきたと思われる10月から11月にかけて、表-1に掲げるような調査を行った。

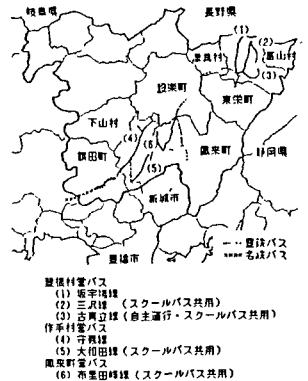


図-1 町村管代替バス路線図

3. 分析結果

(1) 町村ヒヤリング結果

まず、3町村の経営状況について述べる。各町村とも町村管バスに移行したことにより、一般会計からの持ち出し(町村の赤字負担分)が大幅に減少し各町村の財政負担が軽減された。(表-2) この原因としては、まずスクールバスとの共用であること、そしてマイクロバス使用

表-1 調査一覧表

調査対象	調査年月	調査方法	調査内容
各町村校場企画課	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
町村管バス乗客 (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	ヒヤリング	町村管バスの将来展望、今後の過疎バス対策等
	11月27日		

や町村民の要望、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が可能であること等があげられる。この財政負担に関連して、支出の大部分を占める人件費が補助の対象となっており、全額町村負担となっているため、各町村とも人件費補助を要望している。なお、雇用面について、豊根村では、村管バスの運転手を村内から採用できるとして歓迎の態度を示している。運行状況は、各町村とも町村管バスの利点を生かし、以前の路線バスと比較して運行本数、乗客、サービスと

も増加充実にさせている。将来的な町村管バスについて、作手村 鳳来町では、現状維持がベストと考えているが、豊根村では、経営規模を拡大し、経営を第3セクターに移行し、より効率的な経営を目指したいとしているのは注目される。

(2) 乗客ヒヤリング結果

乗客ヒヤリング調査により、町村管バス利用者の年齢別構成を見ると、高校生と中高年齢層の2つを中心とした構成となっており、その利用目的も、通学通院が全体の58.3%を占めている。(図-2・3) 目的別利用頻度については、高校生の場合、ほとんど毎日利用していると答えているのが、13名中12名(92.3%)である。しかし、そのうち4名(30.8%)のみが、往復利用したにとどまっている。なお、この高校生の片道利用の場合、帰路又は往路手段としては、ほとんどが家族の車で送迎してもらうとしている。また、通院利用者の場合では、利用頻度は「週2~3」~「月1回程度」であり、調査当日中に往復利用した人は、1人もいなかった。このように、町村管バスの利用目的として、日帰り利用が大半を占めるにも拘わらず、往復利用者が少ないのは、基本的には、スクールバスとの共用が主であり、それらを中心にダイヤが組まれているためであると思われる。また、町村管バスが休止した場合の対応としては、代替交通手段として、家族の車で送迎、他人の車に相乗りが全体の76.4%と多く、何も方法がないと答えた人も17.7%を占める。(図-4)

また、通院利用者の場合では、利用頻度は「週2~3」~「月1回程度」であり、調査当日中に往復利用した人は、1人もいなかった。このように、町村管バスの利用目的として、日帰り利用が大半を占めるにも拘わらず、往復利用者が少ないのは、基本的には、スクールバスとの共用が主であり、それらを中心にダイヤが組まれているためであると思われる。また、町村管バスが休止した場合の対応としては、代替交通手段として、家族の車で送迎、他人の車に相乗りが全体の76.4%と多く、何も方法がないと答えた人も17.7%を占める。(図-4)

(3) 民間バス会社ヒヤリング結果

民間バス会社が、現在もなお、山間地域に運行させているバス路線は、いずれも不採算路線である。よって、とりわけ第3種生活路線に対する国の補助が打ち切られた場合、その欠損額全部を地方自治体で負担してくれない限り、廃止撤退したい考えである。そのため、町村内の支線の路線(第3種が大半)の町村管バスへの移行は、バス会社にとって歓迎されるものである。

4. まとめ

町村 乗客、バス会社の町村管バスに対する評価をまとめると、表-3のようになる。各主体とも町村管バスに対する評価は、良好であると答えているが、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と言える。今後のあり方として短期的には、現行運行方式の見直し改善等、長期的には、町村管バスの多角的運用、山間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 代替バス経営状況の東根車係比較

町村名		豊根村	作手村	鳳来町
経営状況	一般会計からの持ち出し金の繰り出しに占める割合について	◎	◎	○
	経営増大対策	△	△	△
関係する部分	経営形態に対する再検討	◎ ¹⁾	△	△
	現行補助制度に対する要望や改善について	○ ²⁾	△	○ ³⁾

◎ たいへん良好or積極的
○ 良好or希望
△ 検討を要するor消極的

一備考一
1) 第三セクター方式への移行を希望
2) 走行費補助の増化を希望
3) 人件費補助の実現を要望

通学 13名 (92.3%)	通院 8名 (22.2%)	用務所用 4名 (11.1%)	通勤 4名 (11.1%)	買物 3名 (7.7%)	その他 4名 (11.1%)
----------------	---------------	-----------------	---------------	--------------	----------------

(ヒヤリング回答者数 全36名)

図-2 町村管バスの利用目的

15才以上20才未満 16名 (40.0%)	40才以上60才未満 14名 (35.0%)	60才以上 8名 (20.0%)
------------------------	------------------------	------------------

(一般乗客数 全40名)
15才未満 1名(2.5%) 20才以上40才未満 1名(2.5%)

図-3 町村管バス利用者の年齢構成

(1) 利用者の困り度について

とても困る 15名 (44.1%)	困るが何とかなる 17名 (50.0%)
-------------------	----------------------

あまり困らない 2名(5.9%)

(2) 代替交通手段について

家族の車で送迎 18名 (52.9%)	他人の車に相乗り 8名 (23.5%)	何も方法がない 0名 (17.7%)
---------------------	---------------------	--------------------

その他手段 2名(5.9%) (質問回答数 全34名)

図-4 町村管バス休止時の対応

表-3 町村代替バスに対する意識・評価について

主体	町村バスに対する意識・評価	左記理由
町村	良好	・経済的負担の軽減 ・町村内交通手段の確保 ・バスサービスの拡充により利用人員増加
乗客	良好	・村(町)のバスの質の良さ ・バスサービスの拡充(運行系統・運行本数増加)
バス会社	良好	・不採算路線撤退・町村代替バス移行によりバス会社の負担も軽減された。