

第3種生活路線廃止後の対応に関する問題点と課題

豊橋技術科学大学 学生員 ○小柳 智
 豊橋技術科学大学 正 員 青島 縮次郎
 豊橋技術科学大学 学生員 川端 清

1. はじめに

路線バスの衰退は過疎地域のみならず、都市地域でも急速に進行している。そこで国は、不採算バス路線に対して路線維持費補助制度による補助を行い維持存続に努めている。その中で第3種生活路線については企業経営としての成立が困難であるとして、一定期間に限って補助を継続するとともに、その間に路線の再編成、廃止等を進めることとしている。さて、愛知県東三河地方の第3種生活路線に対する補助は、昭和62年9月末11日を期限をむかえた。その後、関係市町村ではバス路線の廃止か又は代替バス運行かについて、その対応に苦慮していたが一定の結論を見るに至っている。また、バス会社が新しい試みとして、第3種生活路線廃止後に小型バスを運行させ、利用の活性化を図ろうという事例も見られる。そこで、本研究は補助期限切れとなった東三河地域の第3種生活路線について、補助打ち切り後の対応を調査・分析し、その評価を与えるものである。

2. 分析対象地域と調査

分析対象地域は愛知県東三河地域19市町村である。この地域は愛知県豊橋市周辺10市町村と東三河山間地域9市町村に分けることができる。以下これを都市域と山間地域とする。対象となる第3種生活路線は都市域で5路線、山間地域で10路線であった。分析にあたっては第3種生活路線を抱える愛知県及びバス会社に対してヒアリング調査を行った。また新たな試みとしてバス会社が小型バスを運行させはじめた路線について、利用実態を調査するためアンケートを行った。アンケートは利用客全員を対象とし、昭和62年11月12日に実施した。配布数 120票、回収 73票、回収率 60.8%であった。

3. 分析結果

(1) 第3種生活路線の対応

第3種生活路線の補助期限切れをうけ、「基本的に廃止」とするバス会社と「何とか存続したい」とする関係市町村の間で協議が続けられた。表 1はその対応をまとめたものである。

山間地域での対応は、(A)そのまま乗合バスを継続運行させるもの〔路線⑥⑦⑧⑨〕、(B)町村で代替措置がとられるまではこれまで通り乗合バスを運行する。ただし昭和63年3月31日を限度とするもの〔路線⑩⑪⑫⑬⑭⑮〕、(C)同、昭和65年4月10日を限度とするもの〔路線⑯⑰〕、の3つに分けられる。なお路線バス運行に伴う欠損は全額を県と町村が負担することになる。その負担割合は県3/8に対し町村5/8となっている(路線⑨についてはそれぞれ5/12,7/12)。対応(A)については、路線⑥⑦⑧は市がバス会社に依頼し運行を継続するもの、また路線⑨は町村間を結ぶ基幹的なバス路線であるため存続希望も強く継続して運行されることになった。対応(B), (C)は準備期間経過後、町村営バスによる代替運行が考えられている。

一方、都市域では不採算バス路線については積極的な維持存続は図られず、ほとんどが休廃止に追い込まれた。

(2) 事例調査

都市域でも路線②だけは廃止後、バス会社が小型バスを運行させることになった。バス会社は小型バスを

表-1 第3種生活路線補助期限切れ後の対応

	対応	備考	路線
都市域	廃止	昭和62年10月1日から実施	⑬⑭⑮
	休止	昭和62年10月1日から実施	①
	小型バスを運行	昭和62年10月1日から バス会社が試行運転を開始	②
山間地域	依頼方式による代替運行	昭和62年10月1日から実施 赤字は全額市が負担	⑥⑦
	存続	赤字は全額県と町で負担	⑧
	町村営バスによる代替運行	昭和63年4月から実施	⑩⑪⑫⑬⑭⑮
地域		昭和65年4月から実施	⑯
	未定	昭和65年3月まで運行	⑰

運行させるにあたって表-2に示すように著しいバスサービスの改善を行った。その結果、利用者は事前と比較してほぼ倍増した。そこで筆者等はこの路線に着目しアンケートを行った。以下アンケート結果について述べる。

表-2 路線②の改善点

改善項目	改善方法	改善前	改善後
運行回数	30分間隔運転とする	11往復	28往復
始発終発	運行時間帯をひろげる	始発 7:10 (レイクタウン) 終発 19:24 (大清水駅前)	始発 6:15 (レイクタウン) 終発 21:10 (大清水駅前)
接続	渥美線ダイヤに接続をとる		渥美線とバスの一体化
駅前乗入れ	マイクロ中型車両により大清水駅まで乗り入れる		
経路	レイクタウン内は経路を変更し、停留所を増設する	レイクタウン内 4停留所	レイクタウン内 10停留所
運賃	運賃を変更する	大清水駅前-レイクタウン 170円	大清水駅前-レイクタウン 120円
乗継定期	定期運賃に乗り継ぎ割引制度を設ける	設定なし	割引率 5%

図-1は調査当日の利用客数を示している。利用の大半は女性であり男性の利用は少ない。8時までは男女の利用に差異はないが、その後は女性の利用が中心となり、19時以降については男性の利用が多くなる。女性の約6割は主婦、男性の約7割は会社員であった。また事前の路線バスから利用していた人は全体の71%、新規の利用者は29%であった。

このうち事前の路線バスから利用していた人について見ると、男性は70歳以上の高齢者の利用が50%と多く、また女性はどの年齢層も平均して利用していた。路線バスを利用する理由として、男性は「雨天の時」30.8%、「バスしかない」23.1%に対し、女性は「バスしかない」が43.4%と目立って多くなっている。図-2に示すように、路線バス廃止時の代替手段として「家族の車に便乗」、「徒歩」が多かった。路線バスが廃止されたら困るかという質問に対しては、「非常に困る」と答えた人が57.7%と非常に多く、事前からの利用では交通弱者的な人の利用が目立った。

それに対して新たに路線バスを利用し始めた人についてみる。年齢別では男性の40代が42.9%と高い割合を占め、また職業別でも図-3に示すように、男性の会社員が利用し始めていることがわかる。これはダイヤ改正により「通勤」利用が可能になったためと思われる。そして路線バス廃止時の交通手段としては「乗用車を運転」が多く、路線バスが廃れたら困るかの質問に対しても「やや困る」が38.1%と多かった。新たに路線バスを利用し始めた人はバスサービスの向上により、バスを選択したと思われる。

4. おわりに

東三河地域での第3種生活路線補助期限切れに対する問題は一応の決着をみだ。しかし都市域では不採算路線の切り捨て、山間地域では市町村の赤字負担額の増大と課題は残されている。またバスの問題は第3種生活路線について解決されればそれで良しと言う訳には行かない。第3種生活路線予備軍として第2種生活路線が大挙控えており、無視できない状況にある。東三河地域の第2種生活路線は20路線中その大半の15路線が都市域に集中しており、この問題は都市域においてより深刻な問題といえる。

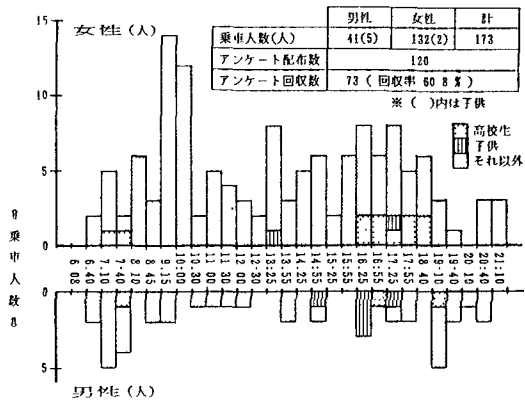


図-1 調査当日の、路線②の利用状況

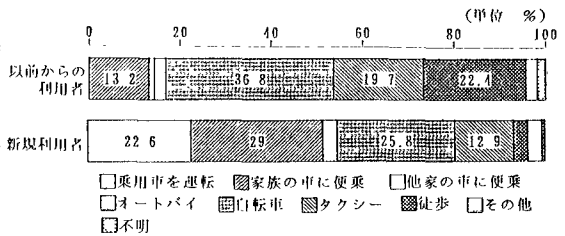


図-2 路線②が廃止された場合の交通手段

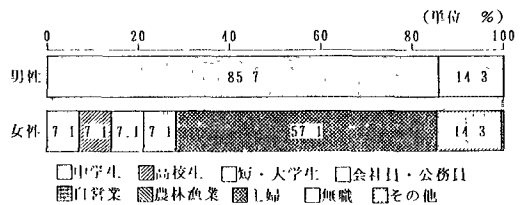


図-3 新たに路線②を使い始めた人の職業