

## 地方バス路線の補助制度の実態に関する一考察

熊本大学工学部環境システム工学科 学生会員 辻 泰明  
熊本大学政策創造研究センター 正会員 柿本竜治

### 1. はじめに

マイカーの普及によるバス離れや過疎化の影響で地方バス路線の利用者が急激に減少している。財政環境の変化による生活交通補助制度の行き詰まりもあり、バスを取り巻く環境、制度が大きく変化してきている。

平成13年度の国庫補助制度の改正と規制緩和は、競争と赤字路線の再編を促すものとして全国的な議論を呼んだ。事業者毎の補助制度から赤字路線毎の補助制度への改正は、個別の路線について、特性や経営効率性などの評価の必要性を増大させた。

熊本県は、平成7年度から実施してきた単独補助制度を平成19年度(一部項目は18年度)から改正すると発表した。補助対象を厳しくし、複数市町村系統への補助率を削減するもので、効率のよい公共交通の運行体系への再編を促すためのものである。

この研究では、熊本市の北部に隣接する植木町を中心とした熊本県北西地域のバス路線の再編案を検討していく。それを通じて得た知見をもとに、補助制度の実態について適宜言及していきたい。

### 2. バス路線の実態

#### 1) 補助制度の実態

前述の通り、平成13年度以降の補助制度では、赤字路線毎に国や県、市町村が補助を行っている。系統毎の収支は、その系統での運賃収入と、その系統の運行事業者のバス運行総経費を系統毎の実走行距離で案分した運行経費で算出されている。これで赤字になった路線は、平均乗車密度、一日運行回数、一日輸送量などの指標により、国庫補助路線、県単独補助路線、市町村単独補助路線に振り分けられる。

ここで、平均乗車密度とは1系統全線、1回の運行を通じて何人の乗客がいたかを運賃収入から算出したもので、その系統での運賃収入を平均賃率と実走行距離で除したものである。一日運行回数は一往復を一回とカウントして一日何回運行したか、一日輸送量は平均乗車密度と運行回数の積である。

こうして振り分けられた国庫補助路線には国と県が半額まで、県単独補助路線にも県が最高半額までの補助を出し、残りの欠損を市町村が負担している。系統が複数市町村に跨る場合は、各市町村の運行距離で案分される。但し、熊本市の市街地部分とされる交通センターから半径5kmの区域にあるバス停までの区間は、この案分を行う際に除外されている。

#### 2) 植木町のバス路線

植木町には、平日ベースで41系統290便のバスが運行していて、3系統が国庫補助路線、30前後の系統が県単独補助路線となっている。この内、県の新制度で補助対象外になる見込みの路線が18系統程度あり、補助率の削減分も含めて約3割の町負担額増が見込まれている。

#### 3. バス乗降調査

植木町のバスの利用実態を把握するために、補助対象事業者が運行する平日286便のバス乗降調査を実施した。

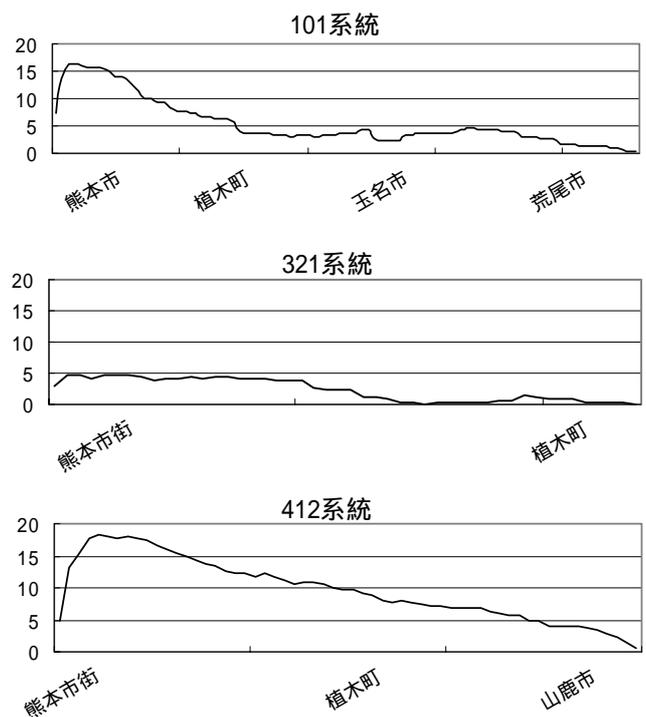


図-1 系統別平均乗客数

表-1 地区間 OD データ

	植木町										熊本市	西合志町	玉東町	玉名市	長洲町	荒尾市	山鹿市	菊水町	南関町	合計
	植木	山本	田原	菱形	桜井	山東	吉松	田底	小計											
植木町	植木	26	14	13	6	29	17	22	9	136	314		7	2		2	72	1	2	536
	山本	16	2			2	8	1	1	30	8						4	4	1	47
	田原	12		7		6				25	9		3	6						43
	菱形	16				34			1	51	33		1				7			92
	桜井	22	2	5	25	16	5	2	3	80	172		3	6			14	2		277
	山東	19	9			2	3	10	9	52	55						43	5	4	159
	吉松	22				3	12	6	7	50	47						24			121
	田底	8	2			1	10	4	2	27	54						21			102
小計	141	29	25	31	93	55	45	32	451	692	0	14	14	0	2	185	12	7	1377	
熊本市	285	9	5	36	205	59	59	38	696	4506		8	24		2	281	2	2	5521	
西合志町									0										0	
玉東町	8		1	1	2				12	3		7	22						44	
玉名市	6		5		4				15	22		27	163	3	55				285	
長洲町									0				1		1				2	
荒尾市	1		1		1				3	6			56	1	79				145	
山鹿市	80	9			15	47	29	22	202	289						278		2	771	
菊水町	1	4				3			8	5							3	3	19	
南関町	4	1				3			8	3						2	3	11	27	
合計	526	52	37	68	320	167	133	92	1395	5526	0	56	280	4	139	746	20	25	8191	

図-1は、調査対象 39 系統の中で特徴的な 3 系統について、この日の系統を通しての乗客数の変化を一日平均値で表し、表-1は、バス停間 OD を、植木町を中心に地区別に集計したものである。

101 系統は、熊本市から植木、玉名を通過して荒尾市まで 48.5km もの距離を運行する国庫補助路線である。都市間交通という点では JR と競合し、OD 表からも分かるように、長距離利用する乗客はほとんどいない。玉名市内で乗客数が減っているように、ほとんどの乗客は熊本都市圏、あるいは玉名都市圏での近距離利用である。この系統自体は町が直接補助を出しているわけではないが、発着地や経由地の違いで県単独補助路線になっている同様の路線が 4 系統あり、路線の分割などでサービス水準の向上や JR とのすみ分けが図れると考えられる。

321 系統は、熊本市から JR と平行した過疎地域を回り道して植木町までの 23.5km を運行する県単独補助路線である。平均乗車密度が 1 人台と小さいため、新補助制度では対象外になることが見込まれている。植木町での利用者が極端に少なく、熊本市内の別系統と競合している区間での利用者が大勢を占めている。県の新制度で平均乗車密度による補助基準が厳しくされたように、このような利用者の少ない路線では思い切った路線廃止による再編も必要である。この系統の場合は、路線バスとしての運行を廃止し、需要の見込める町内地域に代替交通を検討することが適当であると考えられる。

412 系統は、熊本市から植木町を通過して山鹿市まで 28.8km を運行する県単独補助路線である。路線全体を通してある程度の乗降客があるが、発着地、経由地の違いなどで熊本山鹿間の運行回数が 1 日 60 回、熊本植木間の運行回数は 120 回にも上り、供給過剰が赤字を招いていると考えることが出来る。OD 表を見ると、山鹿市からの利用者は、植木町で乗降する乗客よりも、植木町を素通りして熊本市まで利用する乗客のほうが多い。しかし、市町村毎の運行距離で案分し、市街地ルールも適用されるこの路線では、市町村負担額のおよそ 6 割を植木町が負担しなければならなくなっている。このような現状から、市町村別の乗降客数や乗車密度を考慮した、適正な補助負担配分方法も検討していく必要がある。

#### 4.まとめ

今回は、補助制度の実態、乗降調査の結果等から、バス路線の再編のあり方、現行補助制度の問題点等について考察を行った。今後は、これらの考察を踏まえ、この原稿執筆中に実施しているアンケート調査結果や OD データの更なる分析を行って、具体的な路線再編案や路線バスの補助制度の改善案などの検討に着手していきたい。

#### 参考文献

1) 地方バス運行等特別対策事業(単独分)補助制度の見直しについて(通知), 熊本県, 2005.6.15