

行政バスの実態とその在り方

八戸高専 ○正 員 今野 恵喜
東北大学 正 員 星 啓
東北大学 正 員 須田 薫

1. はじめに

陸上旅客輸送機関としてのバスは、輸送容量で鉄道と乗用車の中間にあり、面的な輸送機能をもっている。その身近なバス（サービス生産の主役は民営乗合バス）が昭和40年代に入ってから、輸送量が停滞し、中には経営の悪化から赤字路線を休廃止する事業者が出てきた。国は、このような事態に対処して昭和41年より補助制度を設けた。その後も、深刻な状況が続くため内容を変えながら、地方バス事業の自立と住民の生活路線確保という観点から、現在、地方バス路線運行維持費補助制度（第2種・第3種生活路線、廃止路線代替バス運行に係わる補助）が存在する。

本論文では、路線バス事業者が去った後に登場した廃止路線代替バスを他の行政バスとともに注目し、その運行実態を明らかにしながら、これからの住民の足の確保をどのように考えていったらよいかを考察する。

2. 調査の内容

宮城県の各市町村の行政バスの保有状況や運行状況を調査するため宮城県内74市町村を対象に表-1に示す調査票を配布した。

3. 調査結果

調査票は74配布し71回収した。それによれば、49市町村で表-2に示した行政バスのうちいずれかを運行させている。調査結果よりいくつかの廃止路線代替バスの事例をみる。

（1）昭和58年10月1日路線バスが廃止となり、高校に通学している生徒の足が奪われ、沿線住民の交通の便がなくなった。

その年の11月から12月までは町が路線バス事業者にバス運行を委託してしのぎ、昭和59年3月1日には、ついに、廃止路線代替バスを運行することになった。その際に、自家用車の有償利用（道路運送法第101条に基づく許可）で行なうことに決めた。これは、試算したところ運行业務を委託する場合（道路運送法第24条の2に基づく許可）に比べて経費が安くなることがわかったからである。この免許を取得する時、以前と同様の区間（29.2 Km）を朝、夕で2往復することと競合区間でも乗降を認めることについて競合する路線バス事業者の同意を得ている。運転業務はタクシー会社に委託し、運行車両として29人乗り1台を購入している。運行時間帯は6:50～8:45と16:40～18:30である。沿線の3集落の人々が通学、通院、買い物等の目的で利用している。（昭和59年3月1日～9月30日 9605人、10月742人、11月799人、12月688人（学生冬休み）、10か月間で11814人）、また運賃については路線バス事業者と同じにしてある。昭和59年3月1日から3月31日までの間での運賃収入は220000円、運送費が450000円（燃料69530円、保険料87620円重量税44000円、委託料（運転）239342円、その他9590円）、補助金は、バス購入費4680000円（国、県より2808000円、町より1872000円）、停留所施設等167000円（国、県より111000円、町より56000円）。

廃止路線代替バスを運行してからの効果としては、1)冬、雪のため道路幅員が狭くなり、走行上危険ということで路線バスは運休していたが、小型バスなので通行でき、下宿していた生徒が通学できるようになった。2)小型バス導入によるガソリン代の節約、運転業務委託による人件費の軽減がはかられ、これまでの路線バス維持の負担金に比べて経費が半分ほどで済んだ。また、

表-1 調査票

- ・ 運行している行政バスの種類
- ・ 運行開始年月日
- ・ 導入の経緯
- ・ 利用の仕方
- ・ 運行区間
- ・ キロ程
- ・ 既存バス事業者との競合状況（事業者名、バス停の区間、距離）
- ・ 運営方法（直営、委託）
- ・ 運行車両（車両台数、乗車定員）
- ・ 1日の運行回数
- ・ 運行時間帯
- ・ 収支（運賃収入、運送費）
- ・ 補助金額（国から、県から）
- ・ 運転手の身分
- ・ 主な利用者の居住地区
- ・ 1日の平均利用人員
- ・ 利用目的
- ・ 運賃
- ・ 管内図への運行ルートへの記入

調査時期（昭和59年10月22日～昭和60年2月）

問題点としては、1)廃止路線代替バスが隣町の高校まで乗り入れられる様、競合する路線バス事業者に要望したところ、第2種生活路線であり、利用客が減るのは困るということで受け入れられなかった。通学生は、終点で乗りかえる。2)沿線住民から、運行回数を1本増してほしいとの要望があるが競合する路線バス事業者の同意が得られていないので増便できない。非競合区間については、同意を得る必要がないが、収支面でのメリットはない。仮に、増便するにしても、運転手手当、ガソリン代、利用者数の予測の問題がある。

(2) 昭和59年 9月29日運行開始の廃止路線代替バスは、道路運送法第24条の2に基づく許可（一般貸切旅客自動車運送事業を営む者の乗合旅客運送）を受けている。車両は45人乗り1台、1日の運行回数が3回に減少（以前は4回）し、1日の平均利用人員は20人、運賃は路線バスのときと同じである。運賃収入 3840000円、運送費12972000円、補助金として国から370000円、県から370000円（いずれも見込額）、既存路線との重複区間はクローズドドア方式である。この地域には、行政バスとして、スクールバス（2系統）や患者輸送バス（8系統）が広く運行されている。

(3) 昭和58年 4月16日より廃止路線代替バス運行開始。道路運送法第24条の2に基づく許可を受けている。車両は30人乗り1台、1日の運行回数4、運賃収入 1557000円運送費 4411000円、補助金として、国から228000円、県から228000円（昭和58年 4月16日ー昭和58年 9月30日）、1日の平均利用人員47人、運賃はこれまで通り、日曜・祭日は運休、利用者は幼稚園児と低学年小学生が主であったが減少傾向にあり、老人達は自宅の車やタクシーを利用している。（昭和59年 9月30日で、バス運行を止める）

(4) 昭和51年 7月 1日、唯一の海上交通機関であった巡航船の廃航により、高校への通学及び通院患者等の輸送を目的としてバスが導入された。道路運送法第 101条に基づく許可を受けて直営で運行、路線バス事業者との競合区間はクローズドドアとする。運行車両は29人乗り 1台、1日の運行回数2、運賃収入 8260000円、運送費 8260000円、町の新規の運行、1日の平均利用人員21人、運賃は地元関係者が決めた。スクールバス（3系統）や患送バス（2系統）もある。

また、全国の廃止路線代替バスの実施例をみると、まえに述べた経営方式の他に道路運送法第4条の乗合許可をうけている場合（広域運転可能）やスクールバスの住民利用（道路運送法第101条の有償運行）の場合もある。

4. まとめ

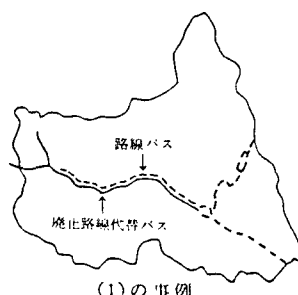
(1) 各種の行政バスをできるかぎり統合し、路線バスと補完的に組み合わせたバス網の確立が望まれる。

(2) 地域住民の交通行動を把握し、輸送需要のレベルに応じた交通体系づくりをする必要もある。

最後に、調査に御協力いただいた各市町村の各位に感謝の意を表します。

表-2 行政バス

行政バスの種類	導入の主な理由
患者輸送バス (昭和29年ー 22市町村)	- バスが運行しない地区あるいは、運行していても運行回数が少ない地区の患者の輸送のため。 - 診療所廃止に伴う患者の最寄りの病院への輸送のため。
スクールバス (昭和40年ー 33市町村)	- 心身障害者の施設への通学のため。 - 小・中学校の統合、あるいは分校廃止に伴う本校への遠距離通学のため。 - 幼稚園の新設や2年保育の実施による増車、運行範囲の拡大のため。 - 巡航船の廃止に伴う通学のため。
福祉バス (昭和49年ー 8市町)	- 老人、身障者等の社会福祉関係団体が行なう研修、視察等の自主的活動の助長のため。 - 老人福祉センター利用者の送迎のため。
廃止路線代替バス (昭和58年ー 4町)	路線バスや巡航船の廃止に伴う住民の足の確保のため。
住民バス (昭和58年ー 1市)	定期路線バスが運行されていない地域のサービスのため（スクールバス併用）



(1) の事例