

1. はじめに

利便機能のみならず、存在機能をももつ公共交通、中でも身近なバスの路線廃止問題が生じている。輸送需要の低い沿線の市町村では、路線の廃止か、代替バス運行か、地方単独財政による路線維持かを迫られている。そのような状況のもと、東北では、住民の足の確保のため昭和48年から代替バスが運行されている。最後の公共交通手段としての代替バスは、どのように再生されるのであろうか。調査を行ったのびんに報告する。

2. 調査

1)、東北各県の交通担当者ヒアリング調査…昭和55年以降の集合バス路線の廃止状況、現在の廃止路線代替バス運行状況、現在の第3種生活路線状況(昭和61年2月実施)

2)、東北の各市町村の交通担当者ヒアリング調査…1)のアンケート調査の回答を受け、廃止路線代替バスを運行している市町村に対し、表1に示すような内容のアンケート調査を実施した。(昭和61年5月)

3)、廃止路線代替バス運行市町村におけるヒアリング調査…運営者、運転手、利用者、地域住民に対するヒアリング及び地理的状況の把握を6町で実施(昭和61年3月、昭和62年1月)

3. 調査結果

東北各県から回答が寄せられ、特に廃止路線代替バスの運行市町村の回答は2町あった。(該当29)

図1、図2、表2より、廃止路線代替バス導入市町村は、29市町村に及び、そのうち20が過疎地域に指定されている。市町村が代替バスを運行する、道運法101条の許可が12、市町村の依頼を受けて貸切バス会社が代替バス運行する、道運法24条の2の許可が17である。福島は、最近24条の2免許での導入が増え、しかも行政区域と市町村系統が5系統もある。



写真-1
代替バスの例

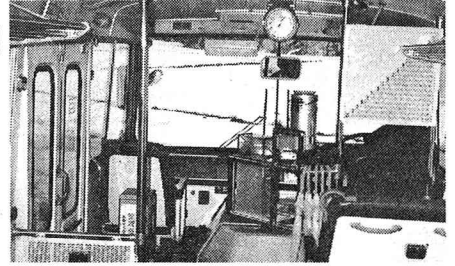


表1 調査項目

1. 廃止路線代替バスを運行するにいたった理由と開始年月日と乗客、乗客種別
2. 廃止路線代替バスの運行方法の決定理由と運行計画として、廃止前の代替バス路線の状況に比べて変化とした点
3. 管内バスを予備に区分した資料、予算減額の影響、人口と乗客数、乗客の資料、住民の意見の資料
4. 管内図に交通体系の図
5. 町民、住民の意見
6. 廃止路線代替バス年度の乗客数と乗客率の資料、乗客数、乗客率の資料
7. バス路線の廃止があった場合その年月日と理由
8. 廃止路線バスを運行してからの乗客の増加率として、将来計画について
9. 経営状況について
10. 運賃、乗客数、乗客率、行先、利用状況
11. 今後の展望を述べたこと(あれば、その資料)

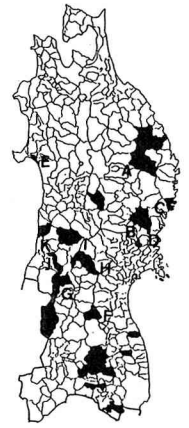


図1. 廃止路線代替バス導入市町村

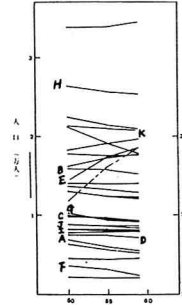


図2 廃止路線代替バス導入市町村29の人口の動き

市町村段階で積極化が見られ、24条の2免許の運行をしたいが事業者がしびるなどの理由があるところがある。廃止路線代替バスを運行するに至った

導入が少ない理由をいけば、市町村と市町村系統が多いこと、競合路線が多い(クロージド・ドア型が多い)

理由は、通勤・通学(園)、通院等のための日常生活路線と整理し、地域住民の公共の福祉を確保するところであり、中には、廃止路線以外にも運行ルートをもつ所がある。101条の運営を決定した主な理由は、有セバススクールバスを保有していいから、試算の結果、民間委託より軽費が安くおむから、サービス面を考慮、自治体としての政策から、と作っている。また、24条の2の運営を決定した主な理由は、軽費と運行管理面の事を考慮、所内の他のバス路線の運営事業者にもせよ方がいいと考え、関係市町村との協議の結果、と作っている。全路線について、平均運行時間率別運行回数とすると、10時30分1.5往復、10時～15時が0.9往復、15時以降が1.4往復(1日3.8往復)となっている。バス路線20線の施設としては、教育施設、役場、公民館、病院、老人福祉センター、駅、バスターミナルなどがある。101条バスの運営業務については外部(タクシー会社等)に委託している。民営バス時代と比べて変化としては、日曜、祝祭日運休(8市町村)、路線の一部変更(6)、運行車数増(6)、運行時間帯等住民の要望をとりいれ(5)、運行車数減(3)などがある。平均賃率は31.5～55.9円/kmの範囲にあり、対キロ区間制(1町七線一料金)、大人最低料金100円で行われている。また、定期券、回数券等の割引も実施されている。使用されているバスは、ところにより果なり1～6台(平均車数4)の範囲で、乗車定員は、20～47名である。路線の再編成も軽費という町村があり、内容では、新設路線廃止への対応、民営バスと駅への接続のため、町営バス沿線部の人口減への対応がある。地域の交通機関として廃止路線代替バス(①)、スクールバス(②)、若者輸送バス(③)、民営バス(④)、鉄道(⑤)があり市町村は全体の22%、①と②が30%、①②③が30%、①②③④が13%、①②③④が4%とあり。廃止路線代替バスを運行して2つの効果は、町の負担の軽減、利便性の向上、問題点は、今後の軽費の不安、既存民営バスとの競合による制約、将来計画としては、生活圏の範囲での運行、各種行政バスの一括の運営などを主にあげている。経営状況について、回答のあった101条バスを中心にみると(図3)、収支

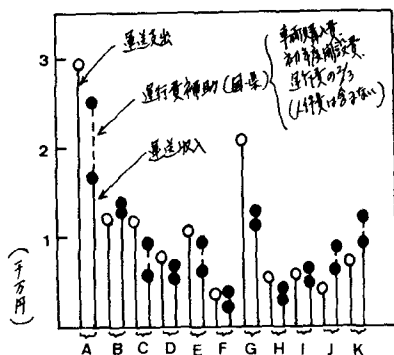
表2 廃止路線代替バス

市町村	現在の駅3乗生活路線(乗客)	乗客の平均乗車距離(乗客)	平均車数	乗客数		乗客1人当たりの乗車距離(乗客)	乗客1人当たりの乗車距離(乗客)
				101条	24条の2		
青森県	42	0 (0)	0	0	0		
岩手県	29	8 (6)	23	4	4		48年～1 50年～1 58年～2 59年～1 60年～3
秋田県	47	1 (0)	1	1	0		59年～1
宮城県	30	2 (2)	4	1	1		59年～1 60年～1
山形県	11	8 (7)	27	6	2		52年～1 58年～5 59年～1 60年～1
福島県	61	10 (5)	22	0	10		58年～1 59年～1 60年～8
合計	220	29 20	77	12	17		○2つの行政区域に属する路線が1系統あり ○2つの行政区域に属する路線が4系統あり ○3つの行政区域に属する路線が1系統あり

図3

表3 収支状況

年度	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
乗客数(乗客)	32,812	52,774	35,085	14,848	44,856	7,790	117,784	15,048	22,118	72,381	53,986
乗客1人当たりの乗車距離(km)	221,730	69,475	84,382	44,465	59,500	37,066	108,010	24,255	33,426	55,823	93,919
平均乗車距離(km)	34.8	49.1	44.5	49.2	31.5	46.6	38.3	44.0	48.9	39.1	39.5



注) 運送支出は、車両の減価償却費と燃料費は合計
 ・ 町営：神奈川県の路線あり、車両減価償却費、燃料費は町営
 ・ 町営：神奈川県の路線あり、車両減価償却費、燃料費は町営
 ・ 町営：神奈川県の路線あり、車両減価償却費、燃料費は町営

年41～56%、運送費21～219円/kmである。軽費と有利にしているのは、乗客数や比較的多く、人件費の占める割合も低く、一般管理費の負担が

市町村	路線数(線)	バス回数	運行回数(毎線/日)
A	2(9)	3	7
B	3(3)	3	4
C	2(6)	2	6
D	1(1)	1	6
E	1(1)	1	6
F	1(2)	1	1
G	7(1)	5	3
H	4(4)	4	5
I	1(1)	1	5
J	1(2)	1	4
K	3(3)	4	4

少ないことである。最後に、地域の交通需要をふまえて、ポータラントの調査とともに、ミニミニバスのあり方も充分研究を必要とありと考える。調査に御協力いただいた関係各位に感謝致します。