



過疎地域における民営バス路線休廃止への対応の現状と課題:兵庫県但馬地方を事例として

西澤, 渉

(Citation)

兵庫地理, 54:37-47

(Issue Date)

2009-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002468>



過疎地域における民営バス路線休廃止への対応の現状と課題

—兵庫県但馬地方を事例として—

西澤 渉

1. はじめに

自家用車中心の交通政策が為されてきたわが国でも近年になって公共交通の見直しが叫ばれている。都市部においては市街地コミュニティバスの設定や鉄道新路線の建設、地下鉄網の整備、LRT¹⁾の開設などがあって盛り上がりを見せている。しかし、地方に目を向けてみれば、公共交通機関は依然として厳しい状況である。規制緩和によって新規事業者が多く市場に参入するようになる一方で、既存事業者の撤退も自由化されたために鉄道・バスを問わず、民営事業者の多くの不採算路線が休止、或いは、廃止を選択している。また、一時期はブームのような状況となったコミュニティバスも多くが利用低迷や財政面での問題などで非常に厳しい状況に曝されている。東京新聞 2008 年 11 月 17 日の報道では 2002 年度からの 5 年間で全国の約 4 万 4 千キロもの定期バス路線が廃止に追い込まれている。

本研究では過疎地域²⁾における民営バス路線の路線休廃止の現状とそれに対する沿線自治体の代替措置を分析し、現状と課題を指摘することで、地方における公共交通機関のあるべき方向性を示していきたい。

2. 研究の目的と方法

本研究は兵庫県但馬地方（図 1）における民営バス路線の大規模休止へそれぞれの沿線自治体が取った対応を調査し、人口状況とその他の面から検討することによって、過疎地域における公共交通維持の現状と課題、そして、将来の展望を明らかにしようとするものである。調査対象としては兵庫県但馬地方の 5 市町内のバス路線を選び、その中でも平成 20 年の民営バス路線運行休止に対して自治体を中心となって設定した代替バス

路線を取り上げている。

兵庫県但馬地方を調査対象として選んだ理由には、第一に、2008 年 10 月 1 日に同地方最大で実質的に唯一の民営バス会社である全但バス株式会社（以下「全但バス」とする）が経営難による事業再編を理由に但馬地方のほぼ全域で 22 路線 84 系統にも及ぶバス路線を一斉に休止したために地方内の広範囲にわたって大きな交通不安が生じ、自治体が過疎地域における交通の維持を急に迫られるようになったという事態が発生したこと。第二に、地方全体で過疎化と少子高齢化が深刻な問題であること。第三に、人口密度が低く山がちな険しい地形でありバスの運営にとって厳しい環境である但馬地方での現状を明らかにすることで国内の他の過疎地域における研究にも応用できる可能性があることの三点が挙げられる。

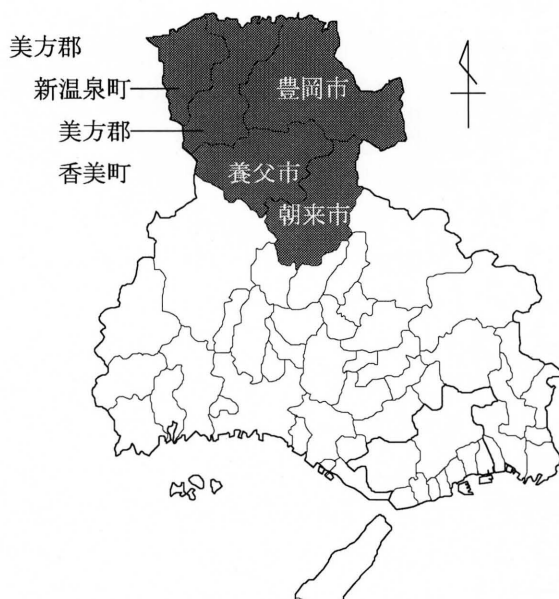


図 1 但馬地方概要
(筆者作成)

研究方法としては、既に述べているように兵庫県但馬地方において主に全但バス路線の休止に対する自治体の代替措置と小地域ごとの人口状況との関連について検討していくが、その中でも5～14歳人口の比率と75歳以上人口比率について特に注目したい。これらの世代に注目した理由としては、若年層と高齢者層の人口層の割合を対比することによってその地域において少子高齢化がどの程度進展しているかを計る目安として利用することができるとともに、西野（1983）の研究の目的別の交通手段の選択で「通学」と「通院」において特に公共交通機関を選択する割合が高く表れており、それらの行動の主体がこうした年齢層であることと、筆者が2008年8～10月にかけて他の調査のために多可郡多可町で参加した聞き取り調査、同年12月に本研究のために但馬地方で行った聞き取り調査及び現地調査において、未成年層の中でも高校生から大学生または社会人にあたる15～19歳人口については、高校生では親の送迎が盛んでありバス交通の利用者には必ずしもならないことと、筆者が入手できる総務省統計局発表の国勢調査結果の15～19歳人口データを補正なくそのまま利用した場合、数値に誤差が生じている可能性があり信頼性に欠けると判断したため研究対象から除いた。また、高齢者に含まれる年齢層についても先述の調査から、65～74歳の層は当該地域では比較的若い層に当たり、実際にはかなりの割合が自ら自家用車を運転していて路線バスの利用者となるケースは稀である、つまり、交通の面では若年層に属することから、やはり研究対象から除いている。

本研究は、以上で説明したようなデータを用いて全但バス路線の休止に対応する代替バスの形態や本数増減と上に挙げた世代の小地域ごとの比率との関連からそれぞれの代替バスのあり方がどのような人口構造の地域で選択されているかを調査し、沿線での小中学校の所在や学校統廃合計画、並行する交通機関の存在などの要因と併せて検討することで、その地域や自治体において公共交通をどのような方向性に基づいて維持し

ようとしているのかを明らかにするという方向性で進めていく。

3. 地域とバス交通の概要

但馬地方は古代の「但馬国」の領域に相当する豊岡市、養父市、朝来市、美方郡香美町、美方郡新温泉町からなる。かつては19の自治体が存在していたが、所謂「平成の大合併」によって2007年以後はこれら5自治体によって形成されている。円山川流域には人口がある程度まとまっているが、それ以外の地域は大半を山間部が占め、川筋に集落が点在する構造となっている。地域内では豊岡市が中核都市の役割を担っており、行政機関も多くが豊岡市に立地している。そのため、移動の流れとしては豊岡市を志向する傾向が強いが、美方郡では県境を越えた鳥取市を指向する傾向もある程度存在する。交通手段としては全ての自治体に鉄道・バスが通っているが利用は学生や高齢者が中心と、影響力は限定的で、大半の人口にとって日常的な移動はもっぱら自家用車によって賄われている。

地域内で最大のバス会社としては全但バスが挙げられる。他の事業者としては神姫バス株式会社（同「神姫バス」）、日本交通株式会社（同「日本交通」）などが挙げられるが、神姫バスの子会社である神姫グリーンバス株式会社が朝来市の旧朝来郡生野町域のほぼ全てをカバーする他は運行範囲がかなり限られており、また、市町村合併の進展以前から存在する自治体コミュニティバスに関しても大半が全但バスに運行を委託している状況であり、実質上は全但バスが唯一のバス事業者であるということになる。全但バスは養父市八鹿町に本社を置く地元企業で、城崎温泉～神戸間に後の高速バスの原型となる「直通バス」を全国に先駆けて設定するなど先進的な企業である。近年でも商業施設やスキー場、限界集落への乗り入れを行うなどの積極的な取り組みを行ってきた。しかし、モータリゼーションの進展とともに利用者の低迷が続き、「年間の乗客数は約二百七十万人と、一九八〇年代のピーク時の四

分の一にまで落ち込んでいる」(「神戸新聞」2008年2月23日号記事「神姫、全但バスを経営統合「全但」社名は維持」より)状況に陥った。それによって「経常損益は〇五年度決算で約二億四千万円の赤字を計上。赤字は〇六年度には約二億六千万円に拡大している。県や地元自治体の補助金を受けても採算割れする構造が続いており」(同)、神姫バスから人員を招いて人件費の削減や不採算事業の整理を行う一方で2008年11月より神姫バスの資本投入を受けるなどの経営再建を推し進めている。そうした動きの中で、全但バスは2008年10月1日付けで22路線84系統に及ぶ一般路線バスの運行休止に踏み切った。こうした中で発生した休止路線に対して自治体が設定した代替バスが本研究の研究対象である。

4. 代替輸送開始後の状況

全但バス路線の大規模休止に対して、養父市を除いた4自治体に代替バスが設定された。唯一代替バスが設定されなかった養父市においても、既存のコミュニティバスが代替機能を果たしているとされており、本研究ではこれも研究対象としている。

(1) 豊岡市

豊岡市では11路線が運行休止対象となり、全ての路線において代替バスが運行されている。運行形態の面では、運行事業者を入札によって募集したために、多くの路線が日本交通や有限会社京都さくら観光といった全但バス以外の事業者による運行となっており、他の自治体の多くが代替輸送開始後もバス運行を全但バスに委託している状況とは大きく異なることとなっている。また、運賃制度の面では50円単位で400円を上限とした距離制の形態が導入され、特に遠距離においては実質の値下げとなっている。

各路線の沿線の人口状況に関して注目してみると、統計データから、以下のことが読み取れる。

①75歳以上人口比率が20～50%以上で通学輸送が存在しない地域ではデマンド輸送³⁾の形態

が選択されており、本数的には増便が為されている場合が多いものの、最寄りの総合病院への午前中での往復が不可能であるなど通院輸送の視点からの利便性は低下している。データによると、いずれの路線も他の路線と比べると5～14歳人口の比率が低く、一方で高齢化率は特に最奥の集落で高い傾向がある。一例として日高地区の三方線末端部を取り上げてみると、通常運転区間である市役所日高支所前～栗山の沿線地域の5～14歳人口の比率は概ね15%程度である。それに対し、栗山～金谷・知見の沿線地域の5～14歳人口の比率は10%前後とやや低くなっている。また、これらの路線で共通する点としては、通学輸送が存在しない、または著しく少ないということが挙げられる。

一方で、75歳以上の高齢化率は、市役所日高支所前～栗山で10%台であるのに対し、栗山～金谷・知見では20%を越え、高い値となっている。また、奥山線の沿線である奥山地区では75歳以上の高齢化率が50%という非常に高い値が出ている。これは人口構成だけに注目した場合、所謂「限界集落」水準である。また、これらの路線で共通する点としては、通学輸送が存在しない、または著しく少ないということが挙げられる。上に挙げた路線で通学輸送が為されている、または、通学輸送を意識した運行ダイヤである路線は三方線、奥山線だけであり、その他の路線では通学輸送は不可能であり、行われていない。また、三方線に関しても中学校が沿線外にあるため中学生は利用しない。また、その他に利用者側からは、高齢者にはデマンド方式の仕組みがわかりにくく、しかも、時間が指定されていることから利便性が低いため、電話をしなくてはならないのなら社会福祉協議会の福祉タクシーを呼んだほうが良いという声もあった。本数面では全但バス時代25%程度の減便から増便を行っている路線もあり、ある程度の維持は為されているが、三方線以外の路線では午前中で最寄りの総合病院への往復が不可能であり、本数の維持が必ずしも通院客への利便性の維持につながっているわけではないと言える。

②5～14歳人口比率が10%以上の地域では微減

を含めた本数維持、路線や区間によっては増便となるとともに、特に若年世代の需要に合わせたと思われるダイヤへシフトが見られる。例えば竹野海岸線では始発便の発車時刻を、田久日発車時点の時刻で平日 7:20 発を土日休日 8:00 発へと 40 分繰り下げている。また、通院輸送に関しても午前中での往復が可能になるようにされており、利便性は維持される傾向がある。しかし、75 歳以上人口比率が 20% 台以上の地域になると本数面では 30% 程度減とやや減便が為され、しかも、日中の便が減便対象となっている場合が多く、最寄りの総合病院への午前中での往復が不可能な路線も多数存在するなど通院利用にとっての利便性維持の姿勢は弱くなっている傾向がある、ということが読み取れる。

こうしたことから、豊岡市における代替輸送の特徴としては、通学生を重視した輸送を行うとともに、需要に柔軟な対応を行った運行を行っていることと、運行業者を入札制によって選択していることも併せて少ない経費で輸送を維持しようという姿勢が見られることがあげられる。しかし、一方で、高齢者の比率が高く交通機関の維持が必要なのは地域の地域で通院輸送の利便性維持が必ずしも図られているわけではないこと、比較的近接した地域間で輸送に格差が生じており、住民が不満を抱いていることが課題だと言える。地域間格差について旧但東町域での聞き取り調査から明らかになった例を挙げると、旧但東町域の統合学校である但東中学校では部活動が盛んであるのだが、全但バス路線として存続している奥藤・赤花線や豊岡市営バス移管路線でも河野辺線では土日便が維持され、沿線地域では土日に行われる部活動へ参加するのが比較的容易であるのに対し、土日便の設定が消滅した天谷佐々木線沿線地域では部活動に参加するには家族の送迎を必要としており、文化活動への参加において地域間の格差が生じているとの指摘がある。同様のことは他の自治体も含めた土日運休路線の沿線でも、問題視する声があった。

(2) 朝来市

朝来市では市内の 6 路線が休止対象となった。このうち神子畑線が再編の上、既存のコミュニティバスである「アコバス」のネットワークへ組み込まれたのだが、それ以外の路線に関しては朝来市側から全但バスへの補助金増額により、減便・土日運休となったものの全但バスの路線として維持されている。このため、これまで通り市内の路線を全但バスのネットワークに組み込むことが出来、また、バス回数券がそのまま利用可能であるなど、これまで全但バスが行ってきたサービスを維持することができ、市域を越えた広域的なネットワークを形成できている。また、地域間でのサービス格差に対する不満も少ない。

各路線の沿線の人口状況に注目すると、以下の傾向があるということが出来る。

①75 歳以上人口比率が 20～30% とやや高く、一方で、5～14 歳人口比率が 10% 程度と低く、かつ、通学輸送のウェイトが高い地域ではバスの本数は維持をする方向にあり、逆にウェイトが低い地域では本数が削減されている。例えば、金浦線や与布土線では沿線の大半の地区で 75 歳以上人口比率が 20% を超え、30% 台となるケースも少なくない一方で、5～14 歳人口の比率は 10% 程度かそれ以下である。しかし、各学校の校区が広く、鉄道駅までの距離もあるため、まとまった通学輸送が存在しており、本数 30% 程度減にとどまっている。一方で、本数 40% 以上減となった他の 3 路線では 5～14 歳人口の比率が 10～20% 程度と比較的高く、75 歳以上人口比率については 30% を越える地区が例外的に存在するものの概ね 10% 程度かそれ以下である。

②75 歳以上人口比率が 30% 台で 5～14 歳人口比率が数% と少子高齢化がかなり進展し、通学生の絶対数がごく限られた地域では、高齢者を中心とした一般利用者はコミュニティバス「アコバス」、通学生はスクールバスへと利用者を分け、運行の効率化を図るとともに運賃助成の対象を明確化し、また、高齢者の利用に特化したダイヤ設定にする傾向が存在する。

こうした中で問題視されるのが2008年10月以降の休止対象路線で土日の運行が取り止めたことである。学校や病院が休みの土日の利用者はかなり少なかったのであるが、それでも免許を持たない若年層や高齢者の利用はある程度存在した。しかし、2008年10月以降、そうした人々の移動の足はほぼ失われたといってよい。聞き取り調査の中では、竹田地区の高齢者で外出は好きだが土日のバス運行が取り止めとなってから平日しか出かけなくなったというような声もあり、高齢者の生活へ大きな影響が及んでいる。

(3) 養父市

養父市では旧養父郡養父町域を走る高中線の1路線が休止対象となったが、先に述べたように5自治体の中で唯一路線休止に対して代替交通手段が設定されなかった。しかし、市側では高中線とほぼ同じルートを經由する既存のコミュニティバス「わいわいバス」の山中・高中～役場・Yタウン線を代替手段としている。本節ではこの山中・高中～役場・Yタウン線を全但バス高中線の代替路線として検討する。

高中線沿線地域では、高中線休止以前まで全但バスと「わいわいバス」の二本立てのバス路線が存在したが、高中線休止後は「わいわいバス」のみとなり、「わいわいバス」自体の運行本数に変化はないものの、実質の運行本数は55%減となっている。こうした高中線沿線の人口の状況を見ると、5～14歳人口の比率については路線の終点の高中地区で0%である以外は概ね10%前後であるが、高中線の運行当時のダイヤでは通学利用は不可能で、実際、沿線を校区に含む養父小学校の児童は「わいわいバス」、養父中学校の生徒はスクールバス、高校生は養父駅や八鹿駅まで自転車利用または家族による「キス・アンド・ライド」で通学していた。これは現在でも変化はない。75歳以上人口の比率を見ると、沿線では概ね20～30%程度かそれをやや下回る水準であるが、高中地区だけは50%台の非常に高い水準となっている。高齢者の輸送については、全但バス運行当時はバスが

八鹿駅まで直通していたために八鹿病院などへの通院利用が存在したが、路線休止後は「わいわいバス」では旧養父町域外へのアクセスが悪いため、旧養父町内のみのものに限られることになっている。以上から、養父市においては、通学利用が存在せず、高齢者を中心とした沿線住民の日常利用に限られる路線において、路線の完全休止、実質的には既存コミュニティバスへの統合が選択されたことがわかる。

(4) 美方郡香美町

美方郡香美町では4路線が休止対象となった。この4路線の多くは町の中心に位置する香住駅と旧香住町域の集落を結ぶ路線であるが、香住村岡線のみは旧香住町の中心と旧村岡町の中心を結ぶ町内の基幹路線である。こうした美方郡香美町における代替輸送の状況をみると、以下のようなことが読み取れる。

①5～14歳人口比率が10%台、75歳以上人口比率が10%前後かそれを下回る程度で、スクールバスなどの他の交通手段の存在により通学利用がほとんど存在しない地域、つまり、香住村岡線香住区内区間のような地域ではバスは最低限の本数を維持する方向であり、代替運行開始後の運行本数は全但バス時代と比べて80%近い減便となり、平日は2往復のみの運行となった。

②5～14歳人口比率が10%台、75歳以上人口比率が10%程度かそれ以下と少子高齢化は比較的進展しておらず、通学利用が盛んである地域では30～40%程度の削減に留まり、比較的本数維持が為されている。統合学校で広大な校区を有する香美町立射添小学校・中学校への通学を中心とした旺盛な通学利用が存在する香住村岡線村岡区内地域でも、75歳以上人口比率が20%台となっている地域が多く存在するものの運行本数は44%減にとどまり、他の地域と似た傾向を示す。

以上から、美方郡香美町の代替輸送の特徴としては通学輸送を重視し、特に統合学校の校区の間では本数の維持が為されている。しかし、一方で、通学利用がほとんど存在しない区間において

は最低限の本数を確保するにとどまっているといえる。

(5) 美方郡新温泉町

美方郡新温泉町では5路線が休止対象となった。このうち、湯村温泉～鳥取駅の急行線湯村鳥取線に関しては共同運行を行っていた日本交通がそのまま運行を引き継いでいる。この路線は観光路線としての性格とともに湯村地区と鳥取を結ぶ生活路線としての性格を持つ路線ではあるが、他の一般バス路線とやや運行形態が異なることから本論文では取り上げない。その他の4路線は大半が旧浜坂町の中心に位置する浜坂駅、或いは、旧温泉町の中心に位置する湯村温泉と各集落を結ぶものである。

新温泉町の代替輸送で特徴として挙げられるのが休止対象路線以外の全路線で全但バスの撤退を求め、町内のバス路線を一括して引き継いだことと、運賃制度の改定が挙げられる。このうち新しい運賃制度は上限を300円とした距離制を採用し、50円刻みのわかりやすい運賃体系としたことが豊岡市と共通するが、町内全路線が町営バスになったことと乗り継ぎ割引が実施されていることもあり、実質的な割引率は豊岡市よりも高い。

各路線の沿線の人口の状況から運行の現状を検討してみると、新温泉町内のバス代替路線は沿線地域の5～14歳人口比率が10%程度、75歳以上人口比率が20%程度とやや少子高齢化の進展が緩やかである路線で増便や本数維持、減便であっても若干程度となっているが、バス以外に代替交通機関が存在し、かつ、利用者層の人口が比較的少ない居組線のような路線では大幅な減便が為されている。また、通学利用の存在が代替路線の形態に与える影響も大きく、学生利用の層が厚い照来循環線や八田・海上線、浜坂温泉線などでは例え減便が為されていてもその本数が多く維持されているという傾向が見られる。

5. 公共交通維持の方向性

4章での検討から、但馬地方内の全但バス路線

休止に対する沿線自治体の代替輸送には大まかに分けて二つの傾向が存在することが明らかになった。すなわち、(1)小中学生に相当する5～14歳人口の比率が低く、75歳以上の高齢化率が高い地域で本数が維持され、その逆の地域では本数削減が為される傾向、(2)5～14歳人口の比率が高く、75歳以上の高齢化率が低い地域で本数が維持され、その逆の地域では本数削減が為される傾向、である。おおまかに但馬地方の自治体や地域を分類すると以下ようになる。

(1) 朝来市、美方郡香美町、豊岡市（デマンド区間）

(2) 豊岡市、養父市（高中線）、美方郡新温泉町

これら(1)(2)の傾向を言い換えると、(1)に相当する地域は代替バスに高齢者を中心とした住民の通院・買い物などといった利用を期待する性格の路線とすることができる。こうした路線において、沿線に通学利用者が存在しないか、バスとは独立したスクールバスを利用するかどちらかの場合で、自治体側でスクールバスを仕立てている場合が多い。これは利用パターンの異なる通学生（朝に往路利用、昼過ぎから夕方にかけて復路利用）と高齢者（午前中で往復利用が中心）を完全に分離し、どちらにとっても利用しやすい運行形態の形成を目指しているといえることができる。こうした傾向は、通学輸送はスクールバス、日常輸送はコミュニティバスと完全な分離を図ることで、日常利用にとっては比較的高い利便性を実現している朝来市の神子畑線を特に顕著な例として挙げることができる。一方、(2)に相当する路線は小中学校への通学利用を期待する路線、或いは、代替輸送開始を機に一般バス路線にスクールバスの性格を持たせた路線とすることができる。この傾向はスクールバスと全但バス代替の町営バスを結合することで輸送効率化を図った美方郡新温泉町で特に顕著である。養父市の高中線については小学生で通学輸送が行われているものの、中学生についてはスクールバスを仕立てており、(1)と(2)の中間的な存在と言えなくもないが、小学生の輸送に特に注目し、ここでは(2)に

含めることとしている。

こうした二つの異なる傾向の存在の背景には、限られた費用の中ではバスによる通学輸送と高齢者輸送の両立が非常に困難であり、多くの地域でどちらか一方のみを重視せざるを得ない状況があったことが考えられる。実際、代替バス路線の多くでは、「通学生しか利用しない」、或いは「高齢者しか利用しない」という例が見られ、中には「誰も利用しない」という例もあった。こうした

状況は全但バス時代からあったものだが、代替バス化によってほとんどの路線で運行本数が絞られざるを得ない事態になってさらに顕著なものになったといえることができる。

ここで、図 2・3 に筆者が作成した但馬地方各自治体の小地域ごとの 5～14 歳人口と 75 歳以上人口の平成 17～22 年の予測増加率を示した図を挙げる。これはコーホート変化率法を用いた人口推計によるもので、総務省統計局の「国勢調査」

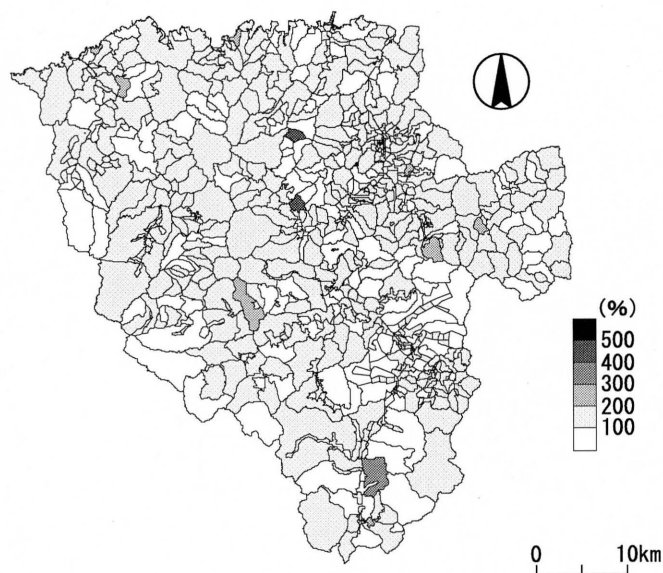


図 2 75 歳以上人口予測増加率
(但馬地方 平成 17～22 年)

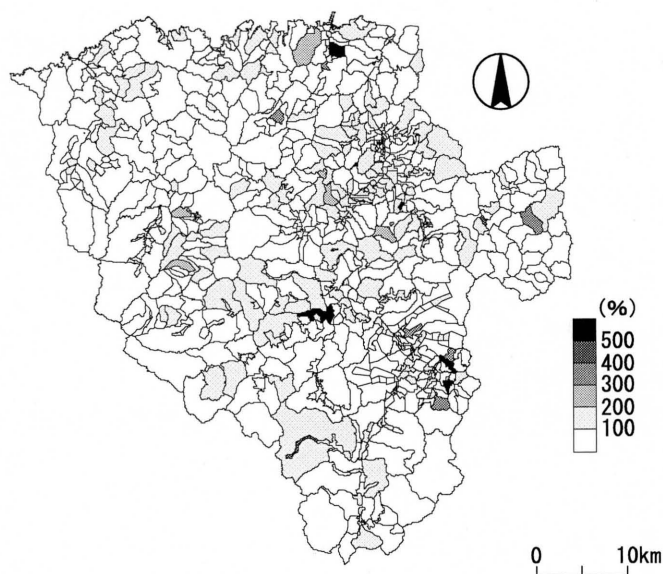


図 3 5～14 歳人口予測増加率
(但馬地方 平成 17～22 年)

の人口データを用いて過去の人口変化率を算出し、それを基に推計した平成 22 年度の人口とそれぞれの年齢層の予測増加率を計算して、その結果を GIS ソフト「MANDARA」を用いて白地図上へ小地域ごとに描いたものである。この図からは特にいくつかの地区で、他の地区と比べて大きな 5～14 歳人口の増加が予測されることを読み取ることができる。こうした地区は合併前の旧自治体の役場所在地である、つまり、地域の拠点である地区である場合と、近隣に統合学校が所在する場合が多い。一方で、75 歳以上人口が増加すると予測される地域は、多くが山間部を中心とした非拠点地域である。つまり、地域内でも 5～14 歳人口とその家族は生活の利便性の高い地域の拠点地区や統合学校の所在地を選択する傾向が存在し、高齢化の進展に格差が生じることが予想されるのである。但馬地方では更なる学校統合が計画されている点と非拠点地区での高齢化の進展が予測されることから、本論文で推計を行った平成 22 年度以後もこうした傾向は強まっていくであろう。この人口の動きの中で公共交通にもたらされる影響として挙げられるのは、多くの代替バス路線にとって“大口”の利用者である通学生の利用距離の短縮化、または、利用の消滅と、山間部を中心とした非拠点地区での公共交通の重要度の増大（ただし、必ずしも利用の増加を伴わない。）である。言い換えると、バス利用者が伸びる見込みがない中でバス交通の存在や維持がさらに求められるという状況が今後、今以上に強まっていくのである。こうした中で、今回対象とした但馬地方の全但バス路線休止代替バスを始めとする過疎地域の一般路線バスと、それを抱える地域や自治体には何が求められるのであろうか。

まず、地域にはバス交通の「まちづくり」「むらづくり」の中での位置づけを明確化することが求められよう。筆者が但馬地方で行った調査の中では、「学生（ここでは小中学生のことを指している）や高齢者のためにバスは必要。でも、自分はここ何年も利用していない。」「（バスが廃止になったら）自分たち若い世代はいいけど、お年寄

りがかわいそう。」といった、バスの存在意義については認めながらも、バスと自分の生活はほとんど無関係であるという声が若い世代（30～60 歳前後の世代）を中心に多くあった。つまり、現状では「バスは他人事」なのである。しかし、地域が目指す姿の中でバス交通が果たすべき役割を明確化すれば、バスが先述の(1)型、(2)型、或いは、通学輸送と高齢者輸送の両方を十分にカバーできるものやもっと広い年齢層を対象としたものの、または、乗り合いタクシーや自家用車便乗などのバスよりもさらにライトな交通手段のいずれかであるべきかがはっきりするだろう。そして、交通が地域を支える柱の一つとして認識されることによって現状の「バスは他人事」は解消され、地域ぐるみで交通を守っていく姿勢が形成されるのではないだろうか。

次に、市町村レベルの自治体にはそうした地域の声の統合と、効率的な形での実現が求められるであろう。特に、本論文で取り上げた代替バス路線のように自治体が運行主体である場合には、この「地域の声の実現」には大きな責任を伴うことになる。少なくとも、ただ走らせているだけ、走らせているけど「誰も利用しない」というようなことは許されなくなる。ただし、そうした「地域の声の実現」には不確定な部分も多くあるだろう。どういう形態のバス交通が地域にとってふさわしいのか、また、どういう形態なら「地域の声」を実現できるのか、ということとはなかなかわかることではない。そこで、県レベルの自治体や国には、運行補助制度の充実とともに、地域にとっての交通の姿を模索するためのフィールドの提供を期待したい。具体的には交通社会実験への補助制度の拡充やモデルの策定などが挙げられる。

6. おわりに

全但バスの通勤利用は昭和末期から激減し、現在では豊岡市近郊などの限られた例を除いてほぼ消滅したと言っていい状況である⁴⁾。この背景にはモータリゼーションの進展や働き方の変化などの社会情勢の変化に要因があるといわれる

が、“とどめ”となったのはバス運行合理化の中で行われた夜間便の削減や廃止であるという声もある。高齢者輸送か通学生輸送かのどちらかを選択せざるを得ない現行の代替バスでは、高齢者と通学生のいずれかにおいて、通勤利用の激減と同様の事態が繰り返される恐れがある。そうした事態が現実のものとなった時、バス交通の公共交通機関としての存在意義が大きく揺らぎ、地域にとっての交通の維持が非常に困難になるであろう。以上のような視点から、今回取り上げたバス交通をはじめとする過疎地域の公共交通機関は、今、重要な岐路を迎えていると言える。

地域にとっての公共交通機関がより地域に合い、存在意義を認められた上で生かされていくために、地域を頂点としてそれを自治体や国が支えていく構造が形成され、積極的な取り組みが為されていくことを期待したい。

付記

本研究は、2008年度神戸大学経済学部に出した卒業論文を加筆・修正したものである。本研究を進めるにあたり、御指導下さいました神戸大学経済学部中川聡史准教授に深く感謝します。また、市民オフィスやぶ事務局長南孝夫氏にはバス運行の仕組みについての御教示及び資料提供に関して多大な御協力を頂きました。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

注

- 1) Light Rail Transit (軽量軌道系交通機関) の略
- 2) 総務省の発表では但馬地方で過疎地域に指定されている地域は豊岡市でいずれも城崎郡の旧城崎町、旧竹野町、旧但東町の各地域、養父市、朝来市の旧朝来郡山東町域、美方郡香美町、美方郡新温泉町のみであり、但馬地方のほぼ全域を研究対象とした研究対象地域に用いる用語としては不適切であるが、本論文では地方における人口

問題の面からバス交通の維持の方向性に関して論じていきたいと考えているため、敢えて人口減少問題を想起させる「過疎地域」という用語を使用する。なお、本研究でのこの用語の定義は、人口密度が低く、そのために公共交通機関の維持が困難な状況にある地域を指すこととする。

3) 豊岡市の導入したシステムは、定時運行バス利用の予約を受け付け、予約のない便は運行を行わないものであり、他の地域の事例で見られるような予約状況によってルートを選択するものではない。

4) 南孝夫氏からのお話、及び、筆者が行った現地調査より。また、実際に、全但バスの多くの路線では通勤利用を考慮したと思われるダイヤ編成は行われていない。ただし、地域内にほぼ限られるような近距離の通勤利用は一部の全但バス路線や代替バス路線で見られる。

参考文献

- 井上信明 (2002) 「人口減少時代における地方部の公共交通の展望」『運輸と経済』第62巻第7号、32-39頁
- 井上学 (2005) 「自治体が供給するバス交通サービスとその地域特性」『経済地理学年報』第51巻第3号、57-69頁
- 大江正章 (2008) 『地域の力—食・農・まちづくり』岩波新書
- 河野稠果 (2007) 『人口学への招待 少子高齢化はどこまで解明されたか』中公新書
- 坂本成彦・川名俊之 (2005) 「インタビュー バス事業者として地域社会への貢献を目指す一奈良交通の取り組みから」『運輸と経済』第65巻第4号、46-54頁
- 佐藤正志 (2007) 「規制緩和に伴う公共交通政策の転換—岐阜市のバス事業民間譲渡の事例—」『経済地理学年報』第53巻第2号、46-61頁
- 清水誠 (2001) 「規制緩和後の英国バスサービスの動向」『運輸と経済』第61巻第11号、50-58頁

武市伸幸（1995）「高知県の過疎バス輸送と利用者の意識」『新地理』第43巻第3号、11-21頁

竹内伝史（2001）「市民の足を守るバスサービスの計画と行政—バスの需給調整規制の廃止を受けて」『運輸と経済』第61巻第8号、50-59頁

寺田一薫（2001）「2000年交通法で変わる英国のバス政策と残された問題」『運輸と経済』第61巻第8号、60-68頁

寺田一薫（2005）『地方分権とバス交通—規制緩和後のバス市場（日本交通政策研究会研究双書）』勁草書房

中牧崇（1997）「群馬県松井田町における路線バス廃止後の住民の対応」『新地理』第45巻第2号、20-33頁

中村文彦（2006）『バスでまちづくり—都市交通の再生をめざして』学芸出版社

西野公晴（1983）「過疎地域における交通需要と交通機能に関する研究—三重県一志郡美杉村の事例—」『新地理』第31巻第2号、51-67頁

馬場真人・小澤茂樹（2005）「インタビュー 過疎地における新たな公共交通機関の誕生—徳島県上勝町の事例から」『運輸と経済』第65巻第8号、71-78頁

福留邦洋（1996）「過疎地域における公共交通網存続の背景—秩父地方を事例として—」『学芸地理』第50巻、79-98頁

藤原明正・城福健陽・坂田俊平・森山昌幸（2004）「身の丈にあった地域公共交通サービスを目指して—計画支援シュミレーションシステムComPASS」『運輸と経済』第64巻第2号、61-68頁

前田善弘（2006）「地域バス交通の形態比較と将来像」『運輸と経済』第66巻第11号、70-79頁

資料

・新聞・自治体広報等記事

神戸新聞但馬版

2007年9月20日「全但バス 22路線84系統休止に」

2008年2月23日「神姫、全但バスを経営統合「全但」社名は維持」

2008年4月18日「新温泉町、全但バスに撤退要求 町民バスで代替」

2008年9月30日「イナカーさあ出番」

・連載記事「岐路に立つ交通網 全但バス路線縮小」

2007年12月7日「どうなる生活の足 豊岡市豊岡、城崎、竹野地域」

2007年12月8日「どうなる生活の足 豊岡市日高地域」

2007年12月9日「どうなる生活の足 豊岡市出石、但東地域」

2007年12月11日「どうなる生活の足 養父市」

2007年12月12日「どうなる生活の足 朝来市」

2007年12月13日「どうなる生活の足 香美町」

2007年12月14日「どうなる生活の足 新温泉町」

2008年5月2日「豊岡市の対策⑤」

2008年5月3日「豊岡市の対策⑥」

2008年5月5日「豊岡市の対策⑦」

2008年5月20日「香美町の対策」

2008年5月21日「新温泉町の対策」

・連載記事「轍の先は バス路線再編 先進事例をたずねて」

2008年3月6日「⑤ターゲット設定」

2008年3月8日「⑥発想を転換」

2008年3月9日「⑦反省を生かし」

毎日新聞但馬版 2008年9月30日「イナカー出発式」

東京新聞 2008年11月17日「【社説】 路線バス廃止 『地域の足』再出発を」

兵庫県豊岡市『広報とよおか』

2008年9月25日号「路線バス休止申出への対応 10月1日から「イナカー（市営バス）」を運行します」

2008年10月10日号「保存版 イナカー 時刻表・運賃表」

兵庫県養父市『市広報やぶ』2008年8月号「ど

うなる地域の「足」

兵庫県美方郡新温泉町『広報しんおんせん』2008年9月号「- 全但バス路線休止に対応 - 町民バスにより地域の足を守ります」

兵庫県美方郡香美町『ふるさと香美』2008年8月号「全但バス路線休止で 10月1日から“町民バス”を運行」

長野県朝日村『広報あさひむら』2008年5月臨時号「松電路線バス廃止！」

・その他

全但バス株式会社「運行系統別輸送実績報告書（平成17年）」・「同（平成19年）」（南孝夫氏提供）

全但バス株式会社「全但バス時刻表（附 列車時刻表） 平成19年3月18日改正」

全但バス株式会社「全但バス時刻表【豊岡・城崎】平成20年10月1日改正」

全但バス株式会社「全但バス時刻表【湯村・村岡】平成20年10月1日改正」

全但バス株式会社「全但バス停留所表(2008.5.1)」（南孝夫氏提供）

全但バス株式会社運輸課「乗合バス事業について」（南孝夫氏提供）

全但バス株式会社「乗合バスのダイヤ編成について」（南孝夫氏提供）

・Web ページ

全但バス株式会社

<http://www.zentanbus.co.jp/>

川中島バス株式会社

<http://www.alpico.co.jp/kbc/> （2009年1月9日閲覧）

松本市「松本電鉄路線バスの廃止代替運行等について」

<http://www.city.matsumoto.nagano.jp/buka/seisakbu/seisak/osirase/matuden/index.html>

（2009年1月9日閲覧）

国土交通省「バス運行対策費補助金交付要綱」

www.ktt.mlit.go.jp/jidou_koutu/tabil/t_1jyousei/1_unko/bus_youkou.pdf

（2009年1月11日閲覧）

総務省自治行政局過疎対策室「過疎地域市町村等一覧（平成21年1月1日）」

http://www.soumu.go.jp/c_gyousei/2001/kaso/h14kasoichiran.htm （2009年1月11日閲覧）

兵庫県「平成19年度 バス対策（コミュニティバス運行）費補助金交付額一覧」（2009年1月14日閲覧）

<http://web.pref.hyogo.lg.jp/contents/000104825.pdf>

兵庫県「平成19年度 バス対策（県単独補助路線維持）費補助金交付額一覧」（2009年1月14日閲覧）

<http://web.pref.hyogo.jp/contents/000104802.pdf>

（にしざわ わたる・山陽電気鉄道株式会社）