

人口稀薄地域における鉄道と路線バスの並行問題

—北海道美深町を事例に—

人口稀薄地域において鉄道と路線バスが並行し、両者が共に不採算という事例が全国で見られる。本稿の対象地域である北海道美深町では、1970年頃から公共交通の利用者が減少したが、鉄道は特定地方交通線対策時に廃止を免れ、近年は存廃問題が生じている。一方、路線バスは国・道の補助制度の下で運行が維持されているが、補助金額は高止まりしており、沿線自治体にとって負担となっている。以上を踏まえた上で対象地域においては、原則として運営費補助の無い鉄道事業者に負担が集中している一方で、並行する路線バスには補助金が交付され、また両者を合わせると供給過剰であり、そうした状況の一端を補助制度が支えているという問題点を指摘した。

キーワード 鉄道, 路線バス, JR北海道, 補助制度

柴田卓巳 SHIBATA Takumi

修士(学術)

東京大学大学院・総合文化研究科博士課程

1 はじめに

1.1 本稿の目的

各交通機関が商業輸送としての役割を担ってきた日本では、事業者間の連携が困難であり^{注1)}、交通機関間の並行・競合が見られることもある。沿線の人口密度の高い地域においては、それぞれの路線経営が成立するために、それはそれほど大きな問題とはならない。むしろ運賃の低下やサービスの向上が期待されることから、異なる事業者間の競合は政策的にも推進されてきた。しかし、沿線の人口密度が低く、公共交通の採算をとることが困難な地域において、赤字の交通機関が並行・競合している状況には問題がある。特に、鉄道とバスが並行・競合している区間は全国に数多く存在しており、また供給過剰となっている場合もある。すなわち利用者の立場から考えると、近隣都市への短距離移動に鉄道も路線バスも利用可能であるという点で競合が発生しており、また近隣都市への移動に利用可能な公共交通機関の運行本数が、鉄道と路線バスを合わせると、需要に見合わないほど多い。それではなぜ、不採算の鉄道と路線バスの並行・競合が維持されてきたのだろうか。

採算がとれることを前提とした交通機関間の並行・競合に関する研究と、不採算の交通機関に関する研究は、これまでも行われてきた。例えば、前者については鉄道と路線バスを扱った鈴木¹⁾、鉄道と航空を扱った村上ほか²⁾が

あり、後者については鉄道を扱った黒崎・河田³⁾、バスを扱った田中⁴⁾がある。しかし、複数の交通機関が並行・競合していて、かつ両者が共に不採算であるといった問題は検討されてこなかった。国においては適切な補助金制度が検討され、また全国各地で効率的な交通体系が模索されている現在、本問題の研究を行うことには大きな意義がある。なお、人口稀薄地域の多くのバス路線が補助金により維持されており、また補助制度が公共交通網の形成に大きな影響を及ぼしている⁵⁾ほか、鉄道もかつては政策により建設・維持が進められた側面がある。そのため、公共交通が不採算事業にもかかわらず維持される背景として、自治体や事業者の意図のみならず、制度・政策の影響も大きいと考えられる。特に、路線バスについては、運行で生じた欠損に対する補助制度として国土交通省により地域公共交通確保維持事業が実施され、多くの自治体でも独自に補助制度が設けられている一方で、鉄道については、第三セクター鉄道や上下分離を行った一部の路線を除き、運行で生じた欠損に対する補助制度は存在しない。しかし、鉄道と路線バスの運行領域は完全に分かれているわけではないため、こうした補助金制度の差異は、両者が並行・競合している状況での自治体や事業者の判断にも影響を及ぼし得る。

以上を踏まえて本稿では、人口稀薄地域の鉄道と路線バスの並行状態が継続してきた要因を、具体的事例を基に明らかにし、そこから導かれる政策・制度上の問題を考

察することを目的とする。なお、本稿では短距離輸送、すなわち鉄道（普通列車）と路線バスの担う輸送を対象とする。これは、近隣都市への短距離輸送と都市間の長距離輸送では、対応する交通手段や事業者、利用頻度や利用目的が大きく異なることから、両者を分けて検討した方が、論旨が明瞭になると考えたためである。そもそも日本では、都市が高密度で分布し、都市圏外における短距離輸送の採算がとれる場合が多いということもあり、短距離輸送と長距離輸送は明確に区分されていない⁶⁾。しかし鉄道の輸送特性を前提として、多くの国では鉄道事業が短距離輸送と長距離輸送に明確に区分されている。例えば、短距離輸送と長距離輸送が截然と区別されているドイツでは、「公共旅客短（近）距離交通（Öffentlicher Personennahverkehr）」は、移動距離50km未満又は移動時間1時間未満の輸送と定義されている⁷⁾。法律での規定や運営する事業者の違いにより区別されている場合が多いが、区分の経緯としては、都市圏外における短距離輸送のような収益の上がりにくい事業分野と、鉄道の特性が発揮でき収益を上げやすい長距離輸送のような事業分野を分離させた場合や、長距離列車を中心とする全国的な鉄道網とは別個に、一つの都市圏内で完結し高頻度で運行される都市鉄道を設けた場合などがあり、区別の経緯や旅客流動の状況によりその境界は各国で異なる。鉄道の役割を検討するのであれば短距離輸送と長距離輸送の両者を扱う必要があるが、短距離輸送と長距離輸送に分けてそれぞれにおける鉄道の役割を評価した上で、別個に対応することも可能である。例えば、鉄道の短距離輸送における役割が小さいのであれば、鉄道を優等列車による長距離輸送に特化させることも可能である^{注2)}。そのため本稿では短距離輸送のみに焦点を当てて検討し、長距離輸送については別稿を期したい。

本稿では北海道美深町を研究対象地域とした。理由としてはまず、北海道は日本の都道府県の中で最も人口密度が低く、都市圏外を中心とする急速な人口減少、高規格幹線道路の整備に伴い、公共交通を取り巻く環境が一層厳しくなっていることが挙げられる。また、JR北海道では経営状況の厳しさから、利用者の少ない路線や駅の廃止や維持方法の見直しを積極的に行っていることも挙げられる⁸⁾。加えて、依然として鉄道の通学利用が一定程度存在し、整備新幹線に伴う並行在来線問題とは関わりが無いという点で、北海道のみならず全国の多くのローカル線に対する知見を得られ、また特急列車が運行されていることから、今後長距離輸送に関する研究も併せて展開可能な地域である。

本稿の対象となるJR宗谷本線名寄～美深間の場合は、天塩川を挟んで名士バス恩根内線が並行している（図—1）。

美深町は、名寄市、士別市の両市を中心市とする定住自立圏に含まれ、また美深町に常住する15歳以上就業者・通学者のうち、名寄市で従業・通学している者の割合は7.1%、母数から自宅就業者を除けば9.9%である（2020年国勢調査による）。通学や購買等の面で名寄市との結び付きが強く、美深町から名寄市街地への移動が多く見られるが、この移動需要に対して、鉄道と路線バスが対応している。なお、名士バス恩根内線は美深町と名寄市に跨り、輸送量15～150人/日の基準を満たす赤字路線であるため、地域公共交通確保維持事業に基づき、国・県による協調補助が行われている。そのため、補助金が交通体系に与える影響を含めた考察が可能であると考えた。本稿の作成に際しては、2020年9月に北海道美深町、名寄市、名士バス株式会社、美深町の住民に聞き取り調査を実施し、また2021年11月に北海道総合政策部交通政策局交通企画課に質問紙調査を行った。

以下、本章に続く2章で研究地域における鉄道と路線バスの並行状態の出現とその維持について述べた上で、そうした状況の中での沿線自治体の対応を検討し、3章ではそれらを踏まえて並行状態が継続されてきた理由・背景について考察し、4章では本稿で得られた知見をまとめ、今後の研究課題について述べる。

1.2 並行状態の現状と研究対象地域の概要

鉄道と路線バスが並行している区間は全国に存在する。その中でも、JR北海道が自社単独では維持困難としている輸送密度2,000人/日未満の線区における、鉄道と路線バスの並行状況を表—1に挙げた。必ずしも全ての区間で鉄道と路線バスの輸送機能が大きく重複しているわけではないが、鉄道と路線バスの並行は決して特殊な状況ではないことが分かる。

本稿の対象地域である美深町の面積は672.09km²で、人口については、1960年に最大の13,490人に達したものの、2020年には4,147人まで減少している（国勢調査による）。図—1より研究対象地域の概要を説明すると、天塩川に沿って概ね南北に形成された盆地に人口が集中する美深町及び周辺には、JR宗谷本線、名士バス恩根内線の走行区間である国道40号、高規格幹線道路である名寄美深道路^{注3)}が南北に通っている。一般に、大都市圏外における公共交通の主な利用目的が通学・通院であることから、美深町教育機関と病院について概説すると、町には小学校が1校（美深町立美深小学校）、中学校が1校（美深町立美深中学校）、高校が1校（北海道美深高校）存在する。美深町の中学校を卒業した生徒が進学する高校は、美深高校と名寄市内の高校（北海道名寄高校、北海道名寄産業高校）で大半を占めるが、毎年2、3人がより入学難



注：調査を行った2020年9月時点での状況である。灰色の領域は人口集中地区（DID）を表し、*は同じ高校の別のキャンパスであることを示す。
出典：国土数値情報により筆者作成

■図—1 美深町と名寄市の概観

易度の高い旭川市や札幌市の高校へ進学し、町外へ転出する^{注4)}。本地域の病院については、美深町最大の病院は美深厚生病院（64床、内一般病床52床）、名寄市最大の病院は名寄市立総合病院（359床、内一般病床300床）であり、美深町から名寄市立総合病院へ通う高齢者も一定数存在する^{注5)}。また図—2は美深町の人口と、乗用車1台当たり人口の推移である。図中の期間において、人口は一貫して減少し続けている一方で、1世帯当たり乗用車数は増加し続けている。

2——並行状況の出現と沿線自治体の対応

2.1 鉄道が維持された経緯

本稿対象である宗谷本線は明治時代、林産・鉱産資源の搬出や原野の開拓といった目的、及び軍事上の意義から計画・敷設されたものであり、1903年には旭川から名寄まで、1911年には恩根内まで、1912年には音威子府まで開業し、1928年には旭川～稚内間が全通した⁹⁾。高度経済成長期にあった1964年になると、日本国有鉄道（以下、「国鉄」と表記する）は単年度赤字を生じ、収支は次第に悪化

■表—1 JR北海道の輸送密度2,000人/日未満の路線と路線バスとの並行状況（2021年1月時点）

線区	輸送密度 (人/日)	営業キロ (km)	並行区間	並行区間の鉄道の 営業キロ (km)	並行区間の 割合 (%)	路線バス 運行会社・自治体
富良野線	1419	54.8	中富良野 美瑛 ～ 美瑛 旭川	23.5 23.8	86.3	ふらのバス 道北バス
石北本線	775	234.0	將軍山 丸瀬布 ～ 上川 遠軽 西留辺蘂 美幌 網走	27.5 18.9 49.9 27.9	53.1	道北バス 遠軽町 北海道北見バス 網走バス
苫小牧～鶴川	528	30.5	浜厚真 ～ 鶴川	7.8	25.6	道南バス
室蘭本線 沼ノ端～岩見沢	388	67.0	沼ノ端 三川 ～ 岩見沢 芦別	26.8 32.2	88.1	あつまバス 北海道中央バス
根室本線 滝川～富良野	386	54.6	滝川 ～ 芦別	26.6	48.7	北海道中央バス
釧網本線	372	166.2	摩周 浜小清水 ～ 川湯温泉 網走	15.9 20.1	21.7	阿寒バス 斜里バス
宗谷本線 名寄～稚内	316	183.2	南美深 天塩川温泉 ～ 恩根内 幌延 音威子府 豊富	16.5 7.8 16.5	22.3	名士バス 音威子府村 沿岸バス
根室本線 釧路～根室	238	135.4	釧路 別保 ～ 武佐 厚岸	4.1 38.0	31.1	くしろバス くしろバス
留萌本線	137	50.1	深川 峠下 ～ 石狩沼田 留萌	14.4 21.8	72.3	空知中央バス 沿岸バス、道北バス
根室本線 富良野～新得	82	81.7	富良野 下金山 ～ 山部 落合	12.1 33.5	55.8	ふらのバス 南富良野町

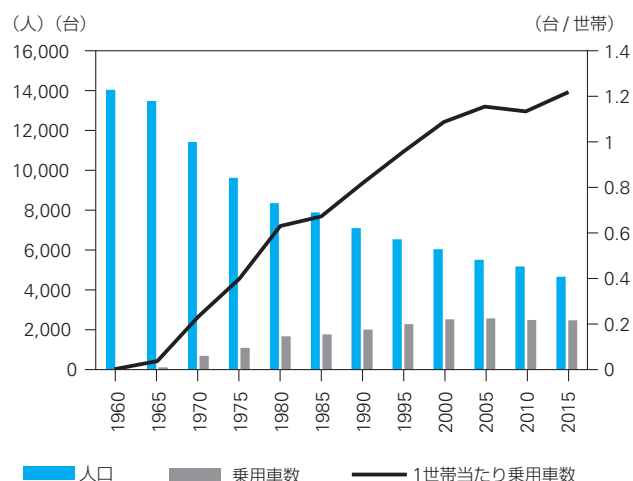
注1：輸送密度は2019年度。

注2：留萌本線深川～秩父別間（8.8km）では、沿岸バス、道北バスも並行している。

注3：同一の鉄道路線の連続する駅、あるいは間に1駅を挟んだ両端の駅に対して、同一のバス路線のバス停が近接している場合に、その鉄道路線とバス路線を「並行している」と判定した。但し、駅とバス停間の道のりが1km以下である場合を「近接している」とした。

概ね2010年7月時点の資料に基づき作成された国土数値情報のバス路線データを基に上記の基準で並行区間を選び出した上で、各路線バス事業者の公式Webサイトでそのバス路線が現在も運行されているか確認するという方法を行ったため、国土数値情報のバス路線データ作成時以降新設されたバス路線は、本表に入っていない。

出典：国土数値情報、JR北海道公式Webサイト、各路線バス事業者の公式Webサイトにより筆者作成

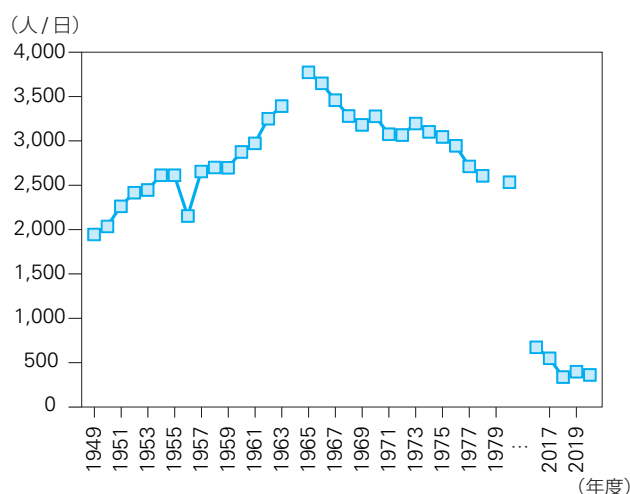


出典：国勢調査、「市区町村別自動車保有車両数」（自動車検査登録情報協会）、「市区町村別軽自動車保有車両数」（全国軽自動車協会連合会）、北海道運輸局提供の資料により筆者作成

■図—2 美深町の人口と乗用車数

していった^{注6)}。他方で、全国的な動向と同様に研究対象地域においても、路線バスの通年運行が開始され、自家用車の普及も進んだ。

このため、不採算路線の廃止論議が次第に活発化し、1968年の国鉄諮問委員会による廃止対象路線の勧告に続き^{注7)}、1980年には日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が公布・施行され、基準期間（1977～1979年度）における輸送密度が4,000人/日未満の路線は特定地方交通線として、バス輸送への転換対象になった。宗谷本線の場合は2,487人/日だったものの、「ピーク時の1時間当たり片道旅客輸送量が1,000人以上の区間がある」ために路線バスへの転換が難しいとされ、廃止対象とはならなかった。図—3は戦後の名寄～美深間の輸送密度の推移である。



注：1964年度、1979年度、1981～2015年度の値は不明。

出典：鉄道統計年報、JR北海道公式Webサイトにより筆者作成

■図—3 宗谷本線名寄～美深間の輸送密度

基準期間中の1977年度、1978年度には、それぞれ2,709人/日、2,602人/日と、既に4,000人/日を下回っていた。既に利用者の少なかった名寄～美深間が存続したのは、特定地方交通線の廃止が路線単位で行われ、また宗谷本線内にピーク時輸送量の多い区間が存在したことによる。

但し収支の悪化に関しては、北海道の多くの路線において、旅客収入より貨物収入の方が大きかったことには注意が必要である。路線別の旅客収入及び貨物収入のデータが得られる1955年以降、宗谷本線においては、収入に占める貨物収入の割合が1956年にピークを迎え、約80%を占めた。旅客収入が貨物収入を上回るのは1970年頃からである。以後絶対額でも比率でも貨物収入は減少を続け、1984年には名寄～稚内間の貨物輸送が廃止となり、残り

の区間でも1996年にほぼ全廃され^{注8)}、全線で旅客輸送に特化している。貨物輸送の大幅な縮小が、宗谷本線の収入が減少した大きな要因となっているのである。開業の早かった駅を中心に貨物取扱い駅も多く、名寄～美深間では名寄駅、智東駅、智恵文駅、美深駅で行っていたが、現在では全駅で鉄道貨物の取扱いが廃止されている。

2.2 短距離交通機関としての鉄道利用

本稿対象地域の鉄道路線は、全国的な動向と同じく、人口減少や高齢化、自家用車の普及によって¹²⁾ -¹³⁾、普通列車による短距離輸送については美深町から名寄市内の高校への通学利用が中心となっている。

戦後になると、美深町内では新駅の設置が相次いだ。元々町内には宗谷本線開業時に設置された美深、紋穂内、恩根内の3駅があったが、1946年には豊清水駅、1948年には初野駅、1956年には南美深駅が新設された^{注9)}。いずれの駅も地域住民の強い要望により設置された駅である。利便性向上の具体的事例として、豊清水駅の開設により、駅北東の清水地区の生徒が恩根内中学校（恩根内駅前に位置した。1981年閉校）へ通う際に、宗谷本線を利用して隣の恩根内駅まで行くことができるようになった¹⁴⁾。並行道路が未整備で路線バスが運行しておらず、自家用車も普及していなかった1960年頃までは、鉄道が唯一の近代的交通手段であった。一般的に鉄道は中長距離輸送においてその特性を発揮するといわれるが、美深町では短距離輸送においても重要度が高かったといえるだろう。

美深町の中学校卒業生数は、1964年の約410人を頂点として、2021年の43人まで大きく減少してきたが^{注10)}、1960年

代から現在に至るまで、美深町から名寄市の高校へ通う生徒の数は、概ね2、30人台で安定して推移している^{注11)}。これは進学率の上昇と、名寄市の高校への進学志向の高まりが^{注12)}、名寄市を主とする町外への進学を増加させてきたためである。美深～名寄間の鉄道・路線バスの通学利用者も、同様にほとんど変化していないと考えられる。

1990年代からの経営安定基金の運用益及び旅客収入の減少に対応するため、2016年にJR北海道は経営改善策として、利用者の少ない駅の廃止や、ダイヤ改正による減便を全道で実施した。輸送密度が429人/日（2019年度）^{注13)}の宗谷本線の名寄～美深間においても、1往復の減便と時刻変更が行われた（図一4）。これにより、美深町から名寄市へ通学する高校生は、①名寄発16時半の列車に間に合わなかった場合、次の列車は18時半ではなく19時半となったため、帰宅が遅くなる、②土休日に部活動等が午前で終わっても、名寄発15時の列車まで待たなければならなくなる、という影響を受けた。そのため、自家用車での送迎や、鉄道の定期券を有しているにもかかわらず並行している路線バスに料金を支払って乗車する必要が生じ^{注14)}、利用者の負担が増加した^{注15)}。

2.3 路線バスの開業と維持

名士バス恩根内線は、1933年に名寄町の中央自動車商會が名寄～美深間の定期運行を開始したことによる。当時は、バス利用が一般大衆に普及し、多くのバス事業者が誕生して、路線も急速に延長された時期に当たる¹⁵⁾。1935年には運行区間を現在と同じ恩根内まで延長した。当初は道路の除雪がされていなかったため、夏季のみの運行

【国鉄・JR宗谷本線】

1972年3月15日改正（1967年から1980年頃まで、開業以来最多の7.5往復）

630	810	1030	1322	1525	1633	1825	2122	発 名寄 着	↑	801	914	1113	1301	1509	1803	2044
700	855	1102	1412	1557	1704	1902	2151	発 美深 発	↓	724	843	1036	1229	1432	1731	2012

2016年2月20日訂補（2016年3月26日改正による減便直前）

750	1235	1415	1641	1841	発 名寄 着	↑	747	842	1058	1406	1824	2058
816	1302	1438	1707	1910	発 美深 発	↓	717	817	1032	1343	1758	2036

2020年11月20日訂補（2021年3月13日小規模駅廃止後も大きな変更無し）

752	1455	1636	1930	発 名寄 着	↑	745	847	1425	1904	2149
821	1529	1707	2012	発 美深 発	↓	714	821	1354	1834	2123

【名士バス恩根内線】

1973年1月1日現在（1966年11月1日改正から1973年まで、開業以来最多の11往復）

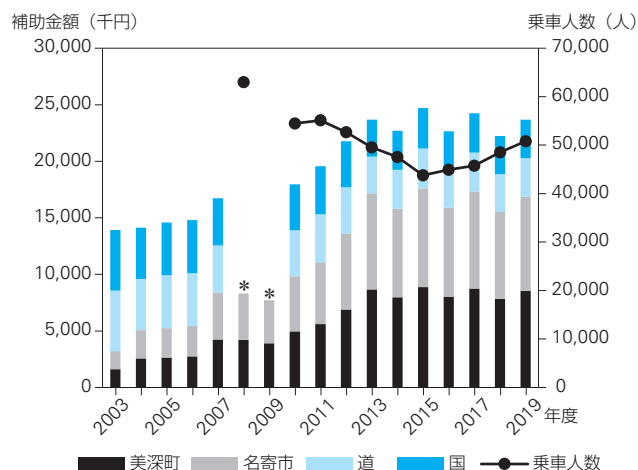
720	820	920	1020	1120	1220	↓	名寄	↑	820	925	1025	1125	1225	1325
755	855	955	1055	1155	1255	↓	美深	↑	745	850	950	1050	1150	1250
1320	1420	1520	1620	1720	↓	名寄	↑	1425	1525	1625	1725	1825		
1355	1455	1555	1655	1755	↓	美深	↑	1350	1450	1550	1650	1750		

2017年7月1日改正（同日のJR北海道ダイヤ改正・小規模駅廃止に合わせた2021年3月13日改正まで）

730	910	1110	1230	1410	1540	1720	↓	名寄	↑	815	915	945	1115	1315	1435	1615	1745	1930
805	945	1145	1305	1445	1615	1755	↓	美深	↑	740	840	910	1040	1240	1400	1540	1710	1855

注：◆は土休日運休を示す。途中の駅・バス停は省略した。また、本稿では短距離輸送を対象としているため、国鉄・JR宗谷本線の優等列車は省略した。出典：「交通公社の時刻表」（日本交通公社）、「JTB時刻表」（JTBパブリッシング）、「道内時刻表」（弘済出版社）、名士バス公式Webサイトより筆者作成

■図一4 国鉄・JR宗谷本線及び名士バス恩根内線（名寄～美深間）の時刻表



注：*の付いている2008年、2009年の国・道からの補助金額は、資料が得られなかったため不明。

出典：美深町〔2010〕²¹⁾、名寄市提供の資料、美深町提供の資料より筆者作成

■図—5 名士バス恩根内線の補助金内訳と乗車人数

であった。ガソリンの消費規制が行われたため民間のバス会社の経営は困難になり、より重要度の高い路線に燃料を配分するため、1944年に名寄～恩根内間は廃止されたが、戦後の1946年以降再開された¹⁶⁾。通年運行となった時期は定かではないが、1954年時点では冬季運行休止¹⁷⁾、1966年時点では通年運行をしていたという記録がある^{注16)}ため、美深町内の国道の除雪が開始された1959～60年頃¹⁶⁾に通年運行が可能になったものと思われる。1960年代以降、全国的に道路整備が進んだことにより路線バス網が充実していったが、同時に自家用車の通行も容易になった。

こうした状況下で、不採算のバス路線を維持するための公的支援措置が1960年代後半から実施されている^{注17)}。名士バス恩根内線については、データが入手できた2003年度以降^{注18)}、補助金総額は増加傾向にあったが(図—5)、2016年度以降は多少の変動はあるもののほぼ横ばいで推移している。乗車人数は2015年以降回復傾向にある。名士バス株式会社への聞き取り調査によると、2016年のJRの減便により鉄道利用者を取り込んだものと考えられている。とはいえ、路線バスへの補助金は自治体の負担となっており、名寄市は「バス利用者の減少と人件費の上昇などから毎年自治体負担の増加に歯止めがきかない状況にあ」¹⁸⁾り、「宗谷線と重複して運行している恩根内線……などを見直すことにより、コスト削減の余地がある」¹⁹⁾としている。また、現行の国・道による広域的・幹線的路線への補助金交付の要件の1つが、平均乗車密度ではなく輸送量(利用者数)を基準としているため、需要が少なくても減便へのインセンティブがあまり働かず、むしろ減便により輸送量が減少して、いわゆる「補助落ち」となることを回避しようとするという、加藤・福本〔2006〕⁵⁾が指摘している構造は、本路線でも見受けられた^{注19)}。

■表—2 名寄～美深間における鉄道と路線バスの比較(2021年1月時点)

比較項目	鉄道(普通列車)	路線バス
普通運賃	540円	510円
通学定期運賃(1ヶ月)	10,250円	18,360円
通学定期運賃(3ヶ月)	29,260円	52,330円
通学定期運賃(6ヶ月)	55,530円	99,140円
所要時間(最速)	30分	35分
運行本数	4.5往復	6.5往復(平日)

注：通学定期運賃については高校生用の運賃を示した。

出典：「JTB時刻表」(JTBパブリッシング)、名士バス公式Webサイト、名士バス提供の資料より筆者作成

2.4 鉄道と路線バスの比較

本節では、JR宗谷本線と名士バス恩根内線の比較を行う。路線バスとの比較で一般的に挙げられる「安い」「速い」という鉄道の優位性^{注20)}も、本稿の対象地域では発揮されていない。表—2は名寄～美深間における鉄道と路線バスの現況の比較である。この表からは、所要時間はほとんど同じであり、金額は路線バスの方が安いことが分かる^{注21)}。また、路線バスの方が本数も多く、名寄市街地の目的地の近くで乗下車できることなど、多くの点で路線バスの方が優位に立っている。但し、公共交通の主要な利用者である高校生が使用する通学定期券の金額を見ると、札幌圏や首都圏よりも高価とはいえ、路線バスと比べてかなり安価であることが分かる^{注22)}。60%を超える通学定期券の割引率の高さが、通学に鉄道が利用される大きな理由となっている^{注23)}。

また、美深町から名寄市へ通学している高校生とその保護者や美深町役場、名士バスへの聞き取り調査では、今は鉄道より路線バスの方が悪天候に強いという意見が聞かれた。鉄道については、悪天候が予想される際に前もって運休を決定する場合が近年増加しているためである。一方で路線バスは、悪天候の場合でも最終便だけは運行してくれるため、そのおかげで帰宅できると、名寄市へ通学している高校生の保護者からは評価されていた。運休の増加は安定運行に関する鉄道の信頼性を低下させ、路線バスの信頼性を高めたといえる。

存廃論議のある鉄道路線の存続には、住民の意識といった主観的な評価が大きく関わってくるため、地元の理解・協力が鍵となる。このような利用者の鉄道への評価の低下は、JR宗谷本線の必要性に対する意識を一層稀薄にさせている。以上のような鉄道と路線バスの展開に対し、沿線自治体はどのように対応してきたのだろうか。

2.5 沿線自治体の対応

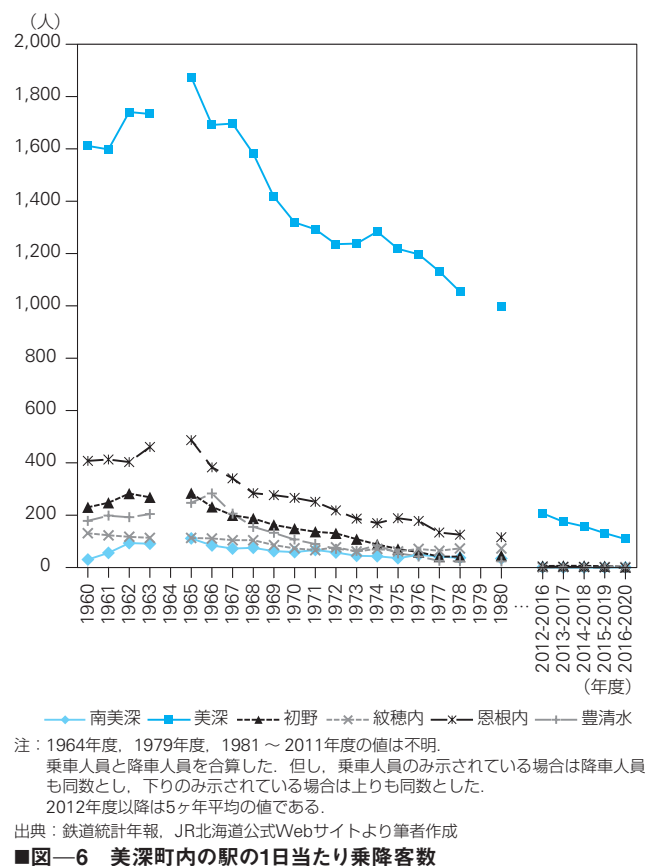
本節では、美深町内の交通体系を取り巻く環境の変化に対する町の対応を検討する。

1950年頃から、経費の削減や教育効果の向上を目的として、国による学校統廃合政策が進められたが、その促進のために、道路や橋梁等の土木施設の整備とスクール

バスの導入に対する助成策が講じられてきた²⁰⁾。美深町でも、国道に加えて道道・町道でも除雪区間が延長し、スクールバスの導入が可能になったこともあり、学校統廃合が進められた。美深町では、1960年代だけでも、スクールバスの導入と引き換えに小学校が2校、中学校が3校廃校となった。スクールバスの導入は、絶対量は少ないとはいえ小規模駅の利用者数の減少につながったと考えられる。例えば初野駅附近には、初野～美深間の1駅間のみ鉄道を利用して市街地の中学校へ通学する生徒が存在した。1976年、初野駅東方の班溪地区に位置する班溪小学校の廃校を機に、当地区から市街地に立地する小学校へのスクールバスが導入され、住民の要望もあり経路上の初野駅附近の児童もスクールバス通学に移った。また豊清水駅北東の清水地区には中学校がなかったため、中学生は豊清水～恩根内間の1駅間のみ鉄道を利用して通学していたが、1982年に清水地区内の清水小学校が廃校となったことを機にスクールバスが導入され、中学生も鉄道利用からスクールバス利用に移った^{注24)}。このスクールバスは、町民であれば無料で乗車できるため^{注25)}、近隣の小規模駅を利用していた住民の一部も鉄道利用からスクールバス利用に移ったと思われる。

町が新たな交通手段としてスクールバスを導入したことで、通学手段が確保されただけでなく、駅から離れた地域の住民の移動も便利になったが、同時に公共交通機関の利用者を減少させたといえるだろう。特に小規模駅に関していえば、開設当時は徒歩・自転車等を除けば交通手段が鉄道にほぼ限られており^{注26)}、1～数駅間のみといった極めて短距離の輸送も鉄道が担っていたため、駅周辺地域の住民の広範な利用を見込むことができた^{注27)}。しかしその後、①沿線人口の減少に伴う全体的な移動需要の減少、②自家用車の普及に伴う成年の利用（例えば通勤）の減少、③上述したスクールバスの導入に伴う中学生と一部町民の利用の減少により、自家用車もスクールバスも利用不可能な町外へ通学する高校生と一部の高齢者^{注28)}という極めて少数の層に利用者が限られることとなった。これらの結果が、美深駅以外の1日当たり乗降客数が数人という数に表れている（図—6）。

2章3節で述べたように、路線バスに対しては遅くとも2003年には町から補助金の支給が開始されている。一方、鉄道に関しては近年存廃問題が浮上し、沿線自治体が補助金を支給したり利用促進策を講じたりしなければ廃止が現実となるおそれが生じてから、沿線自治体が財政支援策を実施するようになった。それまで宗谷本線の維持に対しては、宗谷本線活性化推進協議会の一員として、国に対してはJR北海道への財政支援を、道に対しては路線維持への協力や主導的な対応を要請してきたが、直接的な



財政支出は行ってこなかった。2019年になって初めて、維持のために沿線・周辺自治体からの補助がなされたが、美深町の負担額は年間78万円^{注29)}に過ぎなかった。しかもそれは2年間限定の「緊急的、臨時的」な措置であり、「抜本的な枠組みが示されなければ継続して支援はできない」と、宗谷本線活性化推進協議会会長の名寄市長は述べている^{注30)}。町内の駅の維持管理費（南美深駅、恩根内駅）や切符販売委託手数料（美深駅）等の鉄道に対する財政支出（支援）を行ってきたとはいえ、道路に関する財政支出には全く及ばず、路線バスや高速バスに対する各種補助金と比較しても少ない。例えば、美深町広報誌「びふか」2019年4月号別冊「今年のまちの仕事」に掲載されている主要事業及び新規事業から道路関連の事業に対する支出額を合計すると、約5億円となる。また、恒久的な補助金ではないが、2015年6月に承認された補正予算では、えさし号の美深停車に伴うバス購入支援として3,500万円が組まれている^{注31)}。

しかし、宗谷本線が存続するに越したことはないが、名寄市への通学・通院需要は名士バス恩根内線で代替可能であり、巨額の維持費負担も不可能であることから^{注32)}、財政支出を伴わない要請に留まらざるを得ない状況にある。

また宗谷本線のその他の動向の内、美深町に影響のある主なものとしては、減便、小規模駅の廃止方針発表が挙げられる。まず2016年3月の減便に対して美深町は、町へ

の通達後の2015年11月10日にJR北海道本社を訪問し、合理化計画への反対の意向を示すと共に、要望書を提出した^{注33)}。続いて11月18日には宗谷本線活性化推進協議会が減便計画の見直しを求める要望書をJR北海道に提出し^{注34)}、また12月10日には町議会にて、合理化案の撤回、JR北海道の経営安定への支援を求める意見書を国・道へ提出する議案が可決された^{注35)}。このように減便撤回への要望を続けたが、一方で減便は避けられないと想定されたため、名士バス株式会社と協力して名士バス恩根内線の時刻を変更することで、通学・通院需要に対応した^{注36)}。小規模駅の廃止方針発表については、まず2016年の南美深駅廃止方針の発表に対して美深町は、「将来的な活用が想定され」^{注37)}、「廃止は受け入れられない」^{注38)}と反発し、維持費を予算に計上して存続させた。しかし2019年に紋穂内駅、恩根内駅、豊清水駅も廃止方針が発表されると、「線路が国道とほぼ並行しており、バス転換はさほど難しくはな」^{注39)}く、また南美深駅だけでなく他の小規模駅も廃止されるのであれば不公平感が小さい^{注40)}ことから、地元住民の存続要望の強かった恩根内駅を除き、廃止を容認した。小規模駅を利用していた高校生に対しては、鉄道と路線バスの定期券代の差額を補助することで対応した^{注41)}。

3——考察

前章までの分析を踏まえ、人口稀薄地域において鉄道と路線バスが共に不採算であるにもかかわらず、現在に至るまで長年にわたり並行状態が継続されてきた理由・背景、そこから導かれる政策・制度上の問題を考察するとともに、今後の地域交通体系のあり方について検討する。

まず鉄道については、鉄道・駅の意義が低下してきた中で、それでも沿線自治体・住民が鉄道を存続させようとするのであれば、鉄道を軸とした公共交通体系への再構築による利用促進が一案として考えられる。しかし、乗換回数の増加による利便性の低下、鉄道と路線バスの乗継ぎに伴う利用者負担の増加、鉄道と路線バス間でのダイヤの調整といった問題を解決しなければならない。特に解決困難な問題だと考えられるのが、「無くなるかもしれない鉄道に依存できない」^{注42)}という自治体の意識である。これには、鉄道を軸にした交通体系を構築したところで鉄道が廃止されかねないという問題のみならず、本数の維持や存続そのものに対する沿線自治体・住民の意見が反映されない鉄道に対する信頼性の低下という問題も含まれている。特に、前述した通り2016年の減便は道内各地で問題を引き起こしたが、地元住民の要望により減便が撤回された事例、または減便された列車が復活した事例は、管見の限り見当たらない。自治体や地元住民の立場としては、減便

しないに越したことはないが、運行本数の維持のための金銭的支援をする余裕はない。鉄道については、原則として都道府県・市町村による運営費の補助制度は存在しない一方、路線バスについては、都道府県・市町村による運営費の補助制度が存在するため、沿線自治体・住民は補助制度の下で金銭的負担をし、その補助金によって路線バス事業者はサービスを維持したり、沿線自治体・住民の要望に応じてサービスを改善したりすることが可能な状況にある。事業区域の広狭による融通性の差異といった他の要因と共に、補助制度とそれに基づく実際の金銭的負担の差異が、鉄道と路線バスのそれぞれに対する信頼性の差異につながっている。「無くなるかもしれない」という懸念を解消するには、第三セクター化や上下分離により自治体が鉄道事業の維持に直接関わるという方策が考えられるが、一層多額の財政支出が必要となるだろう。また現に利用者が僅かであり、さらに代替交通手段も存在するため、鉄道に対する財政支出に住民の理解が得られにくく、反対意見の表明や維持の要望といった手段を採るしかない状況にある。

一方で鉄道事業者側の立場としては、経営状況が悪化している中で、要望だけで金銭的負担が伴わないのであれば、減便せざるを得ないと考えられる。減便が不可避となり、また鉄道の利便性回復に見込みがないとなれば、自治体は、鉄道の更なる利便性低下や廃止に備えるため、代替となる交通手段を確保して選択肢を多様化させる方針を採ることになる。美深町の行政や住民は、名士バス恩根内線に対して安定運行という点で信頼をしており、近年では美深町からの要望に基づき、通学時間帯のバス時刻の調整・運用の変更も実施している。美深町では、「地元の要望が通らない鉄道会社」に対して「地元の要望が通り得るバス会社」と位置付けられている。

以上をまとめると、自治体や住民の論理としては「無くなるかもしれない鉄道に依存できないものの、輸送可能量においても輸送手段の種類においても可能な限り多く確保し、利便性を極力向上させたい」という考えから施策を講じてきた。しかしその結果、小規模な需要がさらに縮小していくなかで、需要に対応する合計の運行本数からして供給過剰と思われる状況が維持・強化されてきた。特に歴史の長い鉄道と路線バスについては、需要最盛期の輸送体系を、そのまま維持しようと努めてきたといえる。これらの問題は、交通と自治体の役割に関する研究^{22) - 24)}や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等により近年推進されている「地域にとって必要な交通を地域で主体的に考えるべきだ」という潮流の妥当性にも、疑問を投げ掛けることになる。本稿の事例は、制度が整っていない中で交通体系の検討を住民・自治体に一任したときに、住

民・自治体の費用負担比率が小さければ、需要が限られているにもかかわらず可能な限り多くの輸送量・輸送手段を確保する方向へ向かってしまう危険性があることを示している。本事例では、鉄道は事業者が、路線バスは国や道、市町村が主に維持費を負担しており、本来要している費用に比して市町村・住民の負担は極めて小さいことが、問題の根源的な原因であると考えられる。一方で、各主体とも現行の法制度の下で自らの利益を最大化させるために行動しているに過ぎないため、制度に改善すべき点がある^{注43)}。

JR北海道には、これらの皺寄せが来ている。国・道・市町村は、鉄道と競合し得る高規格幹線道路の整備を推進し、また並行する不採算の路線バスに補助金を支出している。一方でJR北海道への支援については、国からの支援策は打ち出されているが、路線バスとは異なり不採算路線に対する補助制度は存在せず、また2019年に開始された道や沿線市町村の不採算の鉄道路線に対する維持費負担は少額である。そうした中でJR北海道は不採算路線の維持を沿線市町村に求められるという状況に置かれており、これに対してJR北海道は、沿線市町村に路線の維持費負担方式の検討や駅の維持費負担を求めている。

路線バスについては、現行の補助制度の下では、需要が少なくても他地域と比較して運行本数が維持されるため、沿線住民にとっては高い利便性が維持されるという利点はある。しかし、鉄道も存在する美深～名寄間の移動需要に比して過剰な供給がなされるおそれがあり、補助金額の増加にもつながる。現行制度の下で利便性が確保されているからといって、制度が適切であることを意味するわけでは必ずしもなく、上述のような問題点が見受けられる以上、より適切な制度を検討していく必要がある。例えば、都道府県や沿線市町村の連合体が短距離輸送サービスを供給する責任を負うと共に、鉄道（普通列車）や路線バスといった交通機関の区別無く短距離輸送サービスの供給に伴う費用に対し補助金を交付する補助金制度が考えられる。各地域で異なる需要に応じて自らの判断と負担で鉄道（普通列車）や路線バス等の運行費に対する補助金を配分することにより、需要に応じたサービスの供給が容易になると共に、運行本数に応じた費用負担が実現する。追加で利便性を向上させたい地域は、自らの負担でサービス供給を増加させることも可能である。整備新幹線に伴う並行在来線を運営する第三セクター事業者の中には、沿線住民の需要を鉄道事業に反映させやすくなったことから、新駅の設置や増便を行い、利便性を大きく向上させた事業者もある。

また優等列車の停車しない小規模駅は、長距離輸送とはほぼ関係の無い短距離輸送のための施設だと考えられ

ることから、都道府県や沿線市町村が維持費用を負担すると共に、鉄道による短距離輸送は不要と考えた地域は、普通列車の運行費用と小規模駅の維持費用を負担せずに両者を廃止し、路線バスにのみ補助金を投入して短距離輸送サービスの供給を委ね、鉄道は優等列車による長距離輸送に特化させることも考えられる。このように、交通サービスの供給に関する権限と財源を都道府県や沿線市町村に移譲した上で、負担者と受益者を可能な限り一致させることが必要なのではないか。

以上のような、長期的な視野に立った上での補助制度や鉄道と路線バスの輸送分担の検討と並行して、現に運行されている鉄道と路線バスを共通して利用できるように事業者が協調すること、及びそれを支援する体制を整えることも必要である。利用者にとって移動手段は鉄道でも路線バスでも構わないにもかかわらず、一方の事業者の定期券は当該事業者でしか利用できないため、2章2節で述べたように、自家用車での送迎や他事業者を利用する際のその都度の支払い、次の便までの長時間の待機が必要となっている。調査後の2022年には実際にJR四国と徳島バスの共同経営が開始された例があり、人口稀薄地域における公共交通機関利用者の利便性の向上や利用者数の維持・増加のためには、事業者間の協調が益々重要となるだろう。

4——おわりに

本稿では、人口稀薄地域において鉄道と路線バスが共に不採算であるにもかかわらず、長年並行状態が継続されてきた理由・背景を明らかにし、そこから導かれる政策・制度上の問題を考察することを目的とし、北海道美深町を対象地域として分析した。その結果、①鉄道と路線バスが開業した当初は両者共に多くの利用者が居たが、②1960年代以降に公共交通の需要が減少しても、宗谷本線は一部区間で利用者が多かったことから全区間で廃止を免れ、一方で美深～名寄間の路線バスは補助制度が存在し、且つ補助制度の都合上再編する必要に乏しかったため、両者共に存続し、③さらに一層の利便性向上のため、自治体は従来の公共交通機関に与える影響を十分に考慮することなく、新たな公共交通機関の導入・道路整備の推進を行ってきたという経緯が明らかになった。これらは、かつて採算が成立していた交通機関が不採算となった後も、極力維持し、更なる利便性も求める方向に沿って沿線自治体が行動していること、また補助金制度や、国・都道府県・市町村・交通事業者の費用負担のあり方が不適切な中でそうした行動がなされた場合、過剰な供給が行われ得ることを示唆している。

本稿では、短距離輸送における鉄道と路線バスの並行問題を中心に検討してきたが、本稿の分析視角は、費用や所要時間における路線バスに対する鉄道の利点が十分に発揮できていない地域にしか直接適用できないという限界が存在する。また当該区間の鉄道の今後を考える際には、短距離輸送のみならず、長距離輸送を担う幹線路線としての役割も踏まえた議論が必要である点については留意が必要である。長距離輸送に関する研究については他日を期したい。

謝辞：調査に際し、美深町農業委員会の中村稔事務局次長、美深町総務課企画グループの青木吉信企画係長をはじめとする美深町役場の方々、美深町観光協会の小栗卓事務局長、名士バス株式会社の南原眞一社長、名寄市総務部企画課企画調整係の成田拓哉主査、北海道総合政策部交通政策局交通企画課、及び聞き取り調査に快く応じてくださった美深町の住民の方々からは、多大なるご協力を賜りました。また、本研究の遂行に当たっては、東京大学人文地理学教室の梶田真先生にご指導いただきました。心より御礼申し上げます。

注

- 注1) 独占禁止法においても、事業者間で運賃や路線等に関する調整を直接行うことは禁じられているが、2020年に公布された独占禁止法特例法により、共同経営計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けた場合は、そのような調整が可能となった。
- 注2) 例えば韓国では、日本と同様に国鉄が短距離輸送と長距離輸送の両者を担っていたが、戦後の車社会化による国鉄の収支の悪化に対応し、大都市圏を除き普通列車を廃止して短距離輸送は路線バスに委ね、鉄道は優等列車による長距離輸送に特化させるという政策を採っている。
- 注3) 北海道縦貫自動車道に並行する一般国道自動車専用道路（A路線）として整備された。通行は無料である。
- 注4) 町民への聞き取り調査及び町民提供の資料による。
- 注5) 名寄市、士別市が2011年に発行した『定住自立圏構想中心市宣言書』<http://www.city.nayoro.lg.jp/section/sougouseisaku/vdh2d10000001f55-att/vdh2d10000001fsk.pdf>（アクセス日：2023年10月13日）5頁によると、2009年度の名深町からの外来患者数は16,652人（45.6人/日）、救急外来患者数は742人（2.0人/日）、入院患者数は7,710人である。
- 注6) この背景として、1960年代からの人口の都市集中化による地方での過疎化、道路状況の改善による全国的な自動車の普及、運輸収入の伸び悩み、貨物輸送の自動車への転移、高金利の外部資金への依存、人件費の増加が挙げられる（日本国有鉄道北海道総局編〔1981〕、老川慶喜〔2019〕^{10）-11）}。
- 注7) 1日当たり旅客800人以下・貨物80トン以下の全国83線区・約2,600km（いわゆる「赤字83線」）の自動車輸送への転換を勧告した⁹⁾。宗谷本線は該当しなかったが、美深町内の国鉄美幸線（美深～仁宇布）が該当した。しかし、全国的に沿線自治体・住民の廃止反対運動は根強く、美幸線もこのときには廃止されず、後述する特定地方交通線に指定されて1985年に廃止となった。
- 注8) 他路線（JR石北本線）からの貨物列車が旭川駅～北旭川駅間6.6kmを走行するのみである。
- 注9) 3駅とも開設時は仮乗降場。豊清水駅は1950年、初野駅及び南美深駅は1959年、駅に昇格した¹⁰⁾。
- 注10) 美深町立美深中学校開校50周年記念事業協賛会〔1997〕²⁵⁾、学校基本調査による。但し、2021年の中学校卒業生数については2020年度の中学3年生の人数で代用しているため、厳密には一致しないおそれがある。
- 注11) 各年度版「名寄市の現勢」（名寄市発行）、各年度版「名寄市の統計」（名寄市発行）による。名寄市（以南）から美深高校へ進学する生徒も居るが、生徒数の統計や聞き取り調査を基にすると、これまでも現在も、美深町から名寄

市の高校への移動ほど多くはないと考えられる。

- 注12) 長期的に見て名寄高校に入学し易くなってきたこともあり、さらに入学し易い町内の美深高校より、部活動の種類も豊富な名寄高校に進学したいという志向が一定程度存在し、特に大学進学希望者は名寄高校への進学志向が強い。なお、美深中学校の2019年度卒業生の内、ある学級では39%が美深高校、29%が名寄高校、3%が名寄産業高校、29%が旭川市や札幌市の高校を含むその他の高校へ進学した（高校生への聞き取り調査及び町民提供の資料による）。
- 注13) 北海道旅客鉄道株式会社「駅間通過人員（2019年度）」https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/pdf/past/06_2019.pdf（アクセス日：2023年4月2日）。
- 注14) JR宗谷本線を通学に利用している高校生及びその保護者への聞き取り調査による。
- 注15) 同じ宗谷本線沿線の豊富町では町教育委員会が高校生の送迎を開始することになり（北海道新聞2016年4月9日夕刊9面）、また道内他地域でも、登校時刻が早くなった・帰宅時刻が遅くなったというような問題が生じている（北海道新聞2017年6月18日朝刊35面）。
- 注16) 弘済出版社発行「道内時刻表」各月号による。
- 注17) 乗合バス事業者の運行する不採算路線に対する国からの補助金制度は1966年度に始まり、現行の制度の大枠は2001年に形成された。2001年度以降の制度では、主要条件として、①経常収益見込額が補助対象経常費用見込額に達していない、②複数市町村に跨る、③1日当たりの輸送量（計画平均乗車密度×計画運行回数）が15人以上150人以下で、1日の運行回数が3回以上、④広域行政圏の中心都市等にアクセスする、という3要件を満たす広域的・幹線的路線が補助対象となった。路線維持費補助については、経常収益が補助対象経常費用の11/20以上の場合には国と都道府県、11/20未満の場合には国と都道府県、市町村の協調補助とされ、また地方自治体負担分の80%は特別地方交付税の対象となる²⁶⁾。以降若干の変更を加えつつ今日に至っている。
- 注18) 2002年度以前については、北海道庁及び名士バス株式会社からはデータが得られず、美深町及び名寄市にも記録が残っていないため、不明である。
- 注19) 名士バス株式会社への聞き取り調査による。
- 注20) 例えば原田〔2001〕²⁷⁾では、国鉄のローカル線の廃止代替バスについての文脈においてだが、「バスは、移動費用すなわち運賃が高額となり、運行回数や輸送量、運行速度といったいくつもの点で、鉄道にくらべて劣っていた」と述べられている。運行回数を除けば、路線バスとの比較したときの鉄道の特長として、特に鉄道路線の存廃問題を論じる際に、以上のような点が挙げられることが多いのではないだろうか。
- 注21) 路線バス開設以来、路線バスの方が高価だったが、2019年に行われたJR北海道の値上げにより、鉄道の方が高くなった。
- 注22) 「1回分の運賃×2回（往復）×30日/月×月数」と比較したときの割引率を算出すると、1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月の順に、鉄道は68.4%・69.9%・71.4%、バスは40.0%・43.0%・46.0%である。
- 注23) 鉄道の高い割引率は、国有鉄道運賃法（1986年廃止）第5条により、1ヶ月または3ヶ月の定期券は50%以上、6ヶ月の定期券は60%以上の割引率が規定されていたことに由来する。鉄道と比較して路線バスの定期券の割引率が低いことから、鉄道を廃止して廃止代替バスへ転換する際に、通学利用者の金銭的負担の軽減が各地で課題となってきた。例えば北海道の事例として、2014年に廃止されたJR江差線木古内～江差間については朝日新聞2013年3月29日朝刊32面（北海道）、2020年に廃止されたJR札沼線北海道医療大学前～新十津川間については朝日新聞2018年12月21日朝刊26面（北海道）を参照。
- 注24) 両事例共に町民への聞き取り調査による。
- 注25) 但しこれは現在の状況であり、以前の運行状況は不明である。
- 注26) 自転車も普及しておらず、また特に冬季は積雪により自転車の利用も不可能であった。
- 注27) 但し、国鉄の主導で開設したのではない請願駅であり、また請願駅に関する国鉄側の規則もあって、敷地や資材、労働力が地元から提供されている¹⁰⁾ことから考えると、設置や維持に要する全ての費用に見合うほどの利用者が居るとまでは想定されていなかったものと思われる。
- 注28) 主な移動として名寄市立総合病院への通院が考えられるが、名寄駅から遠い一方で名士バス恩根内線の停留所が病院の目の前に位置するため鉄道利用は少ない。また音威子府村へは鉄道以外の公共交通機関がないため、絶対量は僅かだが鉄道の利用がある（美深町役場、名寄市役所での聞き取り調査、及び町民への聞き取り調査による）。
- 注29) 美深町議会発行「令和元年 第3回定例会 美深町議会会議員録」4-5頁、北海道美深町議会発行「びふか議会です こんにちは、第111号」（2019年11月）2頁を参照。宗谷本線活性化推進協議会は、JR宗谷本線が通る市町村に周辺市町村を加えた道北の26市町村により構成される。まず道が宗谷本線全体の

負担額を提案した上で、宗谷本線活性化推進協議会が各自治体の負担額を算定し、各自治体が予算措置を行った。

注30) 読売新聞2019年5月21日朝刊29面(北海道)。

注31) 美深町広報誌「びふか」2015年8月号15頁。

注32) 美深町総務課への聞き取り調査による。

注33) 美深町議会発行「平成27年 第4回定例会 美深町議会会議録」5頁。

注34) 朝日新聞2015年11月19日朝刊28面(北海道)。

注35) 美深町議会発行「平成27年 第4回定例会 美深町議会会議録」92～93頁。

注36) 美深町議会発行「平成27年 第4回定例会 美深町議会会議録」5頁、名寄新聞2017年6月30日2面、美深町総務課への聞き取り調査、名士バス株式会社への聞き取り調査による。

注37) 名寄新聞2016年8月1日1面。

注38) 北海道新聞2016年7月29日朝刊30面。

注39) 朝日新聞2020年3月30日朝刊20面(北海道)。

注40) 美深町総務課への聞き取り調査による。

注41) 美深町広報誌「びふか」2021年4月号折込「今年のまちの仕事」14頁。

注42) 美深町総務課への聞き取り調査による。

注43) 本稿では短距離輸送に重点を置いたため主要な検討対象とはしなかったが、長距離輸送を担う高速バスと、高規格幹線道路においても類似した問題がある。かつて美深町と札幌市の間には特急列車が3往復運行され、高速バスは設定されていなかった。しかし、美深町の北方に位置する枝幸町と札幌市を結ぶ宗谷バス株式会社の高速バスが美深町を通過していたため、町及び住民の要望に基づき、2015年からは1往復が美深町中心部に停車するようになった(一方で鉄道については、老朽化した車両の走行距離を減らすため、2017年からは札幌～稚内間の特急列車3往復のうち2往復について旭川駅での乗り継ぎが必要となり、利便性が低下した)。町民にとっては、選択肢が増え利便性が向上したのは確かだが、一方で町の施策が、需要が限られている中で鉄道と高速バスの競合を促進したともいえる。加えて、北海道旅客鉄道株式会社[2016]⁸⁾は高規格幹線道路が鉄道利用者減少の一因であると述べているが、美深町や名寄市も高規格幹線道路の早期整備を要望してきた。

参考文献

- 1) 鈴木崇正[2015]，“通勤交通における鉄道に対する路線バスの補完性に関する基礎的研究”，『都市計画論文集』，50巻2号，pp. 233～238。
- 2) 村上直樹・竹内太郎・奥村誠・塚井誠人[2006]，“航空との補完的サービスを考慮した最適鉄道運行計画”，『土木計画学研究・論文集』，23巻3号，pp. 629～634。
- 3) 黒崎文雄・河田卓也[2013]，“公民協力による不採算JR路線の運営手法の一考察：高山本線の活性化事例から”，『交通学研究』，56巻，pp. 51～58。
- 4) 田中健作[2014]，“広島県三次市における多様な主体によるバス交通サービス供給体制の構築”，『季刊地理学』，66巻1号，pp. 17～29。
- 5) 加藤博和・福本雅之[2006]，“広域・幹線的生活交通バス路線が抱える問題点に関する一考察”，『土木計画学研究・講演集』，33巻。
- 6) 小牟田哲彦[2012]，『鉄道と国家－「我田引鉄」の近現代史』，講談社。
- 7) Schwedes, O. (ed.) [2011], *Verkehrspolitik: Eine interdisziplinäre Einführung*, Springer Fachmedien Wiesbaden (ドイツ交通政策研究会訳)

[2019]，『交通政策－ドイツにおける新しい潮流－』ミネルヴァ書房)。

- 8) 北海道旅客鉄道株式会社[2016]，“「持続可能な交通体系のあり方」について”，<https://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-6.pdf>，2023/04/13。
- 9) 日本国有鉄道北海道総局編[1976]，『北海道鉄道百年史 上巻』，日本国有鉄道北海道総局。
- 10) 日本国有鉄道北海道総局編[1981]，『北海道鉄道百年史 下巻』，日本国有鉄道北海道総局。
- 11) 老川慶喜[2019]，『日本鉄道史 昭和戦後・平成篇』，中央公論新社。
- 12) 青木栄一[1983a]，“教育問題としてのローカル線”，『地理』，28巻11号，pp. 39～49。
- 13) 青木栄一[1983b]，“国鉄ローカル線と教育問題”，『運輸と経済』，43巻12号，pp. 62～70。
- 14) 藤井幸一郎編[1967]，『清水部落の60年』，上川管内美深町立清水小学校。
- 15) 大島登志彦[1991]，“創立・発達経緯からみたバス事業の地域的特性と事業者の性質”，『交通史研究』，26巻，pp. 78-89。
- 16) 美深町史編さん事務局編[1971]，『美深町史』，美深町。
- 17) 名寄市[1971]，『名寄市史』，名寄市。
- 18) 名寄市[2020]，“令和2年度 行政評価結果報告書”，<http://www.city.nayoro.lg.jp/section/sougouseisaku/prkeql000002fdgj-att/prkeql000002fdpq.pdf>，2023/04/13。
- 19) 名寄市[2019]，“令和元年度 行政評価結果報告書”，<http://www.city.nayoro.lg.jp/section/sougouseisaku/prkeql00000249ko-att/prkeql00000249tv.pdf>，2023/04/13。
- 20) 伊ヶ崎暁生・三輪定宣・小島孝喜[2012][1973]，“過疎問題と学校統廃合，木村元編『人間形成と社会－学校・地域・職業 第Ⅱ期 地域と学校による人間形成 第4巻 学校統廃合・過疎問題』，クレス出版。
- 21) 美深町[2010]，“美深町地域公共交通総合連携計画”，<https://www.wtb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/11sougoujigyuu/hojoseido/renkeikeikaku/bifukarenkeikeikaku.pdf>，2023/04/13。
- 22) 中村昭宏[2011]，“交通空白地における移動制約者の足の確保の必要性和自治体の役割”，『運輸と経済』，71巻7号，pp. 77～86。
- 23) 吉田樹[2015]，“地方部や小規模集落の地域公共交通と交通政策基本法”，『運輸と経済』，75巻6号，pp. 52～60。
- 24) 国土交通省総合政策局交通政策部交通計画課[2017]，“地域公共交通活性化再生法制定から10年－地域公共交通の活性化及び再生の将来像－”，『運輸と経済』，77巻12号，pp. 32～39。
- 25) 美深町立美深中学校開校50周年記念事業協賛会[1997]，『美深町立美深中学校開校50周年記念誌 悠久』，美深町立美深中学校開校50周年記念事業協賛会。
- 26) 寺田一薫[2020]，“地域公共交通維持・活性化の制度的枠組み”，青木亮編，『日本交通政策研究会研究双書32 地域公共交通の維持と活性化』，成山堂書店。
- 27) 原田勝正[2001]，『日本の鉄道』，吉川弘文館。

(原稿受付2023年4月24日、受理2023年9月15日)

Problems Caused by the Parallel Running of Railways and Buses in Sparsely Populated Areas

By Takumi SHIBATA

There are numerous cases all over Japan where railways and buses run in parallel for a long distance; both lines show a deficit in sparsely populated areas. I note the following problems based on the above-mentioned circumstances. First, bus companies receive subsidies from the central and local governments, while the burden of maintaining a local public transport service is shifting to railway companies. Second, the total number of trains and buses exceeds demand. Third, the existing subsidy system supports such circumstances.

Key Words : **railway, bus, JR Hokkaido, subsidy system**