

山間地域におけるバス交通 ——長野県犀川丘陵地域を事例として——

濱里 正史

I はじめに

人間集団が生活を営めば、そこには必然的に交通が生じる。したがって、人間社会を興味の対象とする人文地理学において交通は最も基本的なテーマの1つである。また、交通を研究の対象とするならば、それにかかわる技術は重要な課題である。実際に交通地理学においては、イノベーション研究という交通技術を中心課題とした分野が存在する。地理学における交通とは、空間的移動のことであるから、交通技術とは空間克服のための技術に他ならない。ただしここでいう技術とは、いわゆる科学技術のみを指すのではなく、制度や体制といった経済的・社会的なものまでを含める。すなわち、西田のいう技術¹⁾や川喜多のいう物質文化²⁾とほぼ同義である³⁾。

本稿では、こうした観点から、山間地域における空間克服技術としてのバス交通制度の現況とその特性を把握することを目的とする。

ここで研究対象を山間地域におけるバス交通制度としたのは、自然環境的にも社会環境的にも厳しいと推察される条件が、山間地域のバス交通制度にどのように影響しているか興味深かったためである。なお、その事例としては、わが国において最も典型的な山間地域と考えられる、長野県犀川丘陵地域をとりあげた。

以下の章においては、まずはじめに長野県全体におけるバス交通⁴⁾を概観した後、犀川丘陵地域におけるバス交通の状況を明らかにする。

II 長野県におけるバス交通の概観

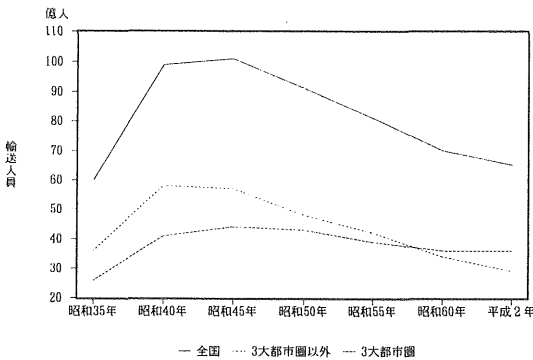
長野県はその大部分が中央高地に属する。したがって「山地性・高距性」は、本県を特徴づける重要な要素である。すなわち、長野・上田・佐久・松本・諏訪・伊那の6盆地と木曾谷を除く県域のほとんどが山地もしくは丘陵地であり、人口の80%以上が、この6盆地に集中するとはいえ、山地、丘陵地も重要な生活の舞台となっている⁵⁾。このことから、長野県のバス交通を明らかにすることは、山間地域のバス交通を考えるうえで意義あるものといえることができる。

一般に、乗合バス交通の担い手は民間企業であり、そのほとんどが地域密着型の中小企業である。また、わが国におけるバス事業は昭和20年代前半に復興期を迎え、昭和20年代後半から昭和30年代にかけて著しい発展を遂げた⁶⁾。この時期には、乗合バスの路線網が地方の末端にまで急速に拡大・整備された。しかし、3大都市圏を除く地方においては、昭和30年代の終わり頃から昭和40年代以降、モータリゼーションの進展と共に乗合バス輸送量が減少しはじめ、現在に至るまで乗合バス路線網は縮小・衰退の一途を辿っている(第1図)。この衰退傾向は、山間地域などの過疎地域において著しいと言われる。

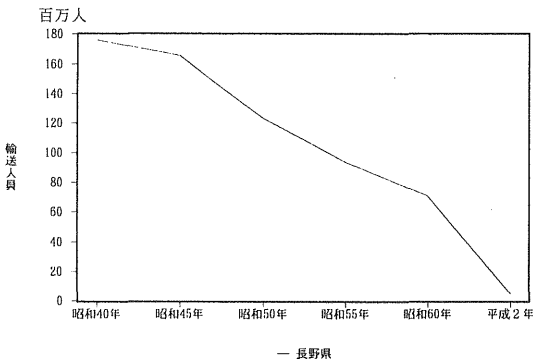
長野県における乗合バス交通も、そのほとんどが民間企業によるものであり⁷⁾、歴史的変遷も総体的にはこれとほぼ同様の経緯を経てきていると考えられる。特に、多くの山間地域を抱える本県

では、昭和40年代以降、乗合バスをとりまく状況の悪化には厳しいものがある。このことは、近年顕著となってきた、廃止路線代替バスに象徴される過疎バス問題の背景となっていると思われる⁸⁾。したがって、長野県の各地で現在みられる、バス交通に関する現象を理解するには、昭和40年代以降の本県バス交通に関する状況を把握する必要がある。

長野県における乗合バス輸送人員は、昭和40年には約1億7600万人であった(第2図)。その後、昭和50年に約1億2300万人、昭和60年に約7100万



第1図 わが国における乗合バス輸送人員の推移(昭和40年から平成2年)
(『陸運統計要覧』および『都市交通年報』により作成)



第2図 長野県における乗合バス輸送人員の推移(昭和40年から平成2年)
(長野陸運支局発行『陸運要覧』により作成)

人と減少し続け、平成2年現在では約5200万人と昭和40年の約29.5%となっている⁹⁾。こうした輸送人員減少は、乗合バス交通に対する需要の低下と関連する。また、この需要低下は、実際に乗合バス交通を運営する、乗合バス事業者¹⁰⁾の経営を圧迫、不採算運行系統の休止や廃止につながっていった。

長野県における乗合バス運行系統数は、昭和47年には1326存在したものが昭和63年には969となっており、16年間で357系統が減少したことになる¹¹⁾(第1表)。この間における乗合バス運行系統数の変化傾向は以下のように概括できる。まず、昭和47年から昭和50年にかけての3年間で急速に減少しているものの、その後の8年間は緩やかに減少し、昭和58年から再び減少率が大きくなる。昭和58年から運行系統数が急速に減少するという現象は、長野県のみならず全国的にみられるものである。これは、運輸省が第3種生活路線への補助金を昭和55年度より3年間の期限で打ち切るとの方針を打ち出したためであり、このため昭和58年度以降から大規模な路線廃止が敢行されたと考えられる¹²⁾。

こうした乗合バス交通への需要低下とそれに伴う運行系統数減少の背景には、モータリゼーションの進展があり、過疎地域ではこれに人口の減少もしくは停滞が加わるということは、多くの研究者が指摘するところである。長野県もこの例外で

第1表 長野県におけるバス運行系統数の推移(昭和47年から昭和63年)

	主要9社による運行系統数	廃止代替バスによる運行系統数
昭和47年	1326	1
昭和50年	1256	2
昭和53年	1240	9
昭和55年	1224	8
昭和58年	1208	18
昭和60年	1115	37
昭和63年	969	126

(長野陸運支局発行『陸運要覧』により作成)

はないと思われる¹³⁾。まずモータリゼーションに関しては、免許取得者数、自動車登録台数ともに昭和40年代以降、着実に伸びており、順調な進展状況といえる（第2表）。また人口動態に関しては、県全体としては漸増状況にあるものの、長野県内には人口減少の著しい過疎地域が多い。例えば平成2年に法過疎地域¹⁴⁾として指定されている市町村は47にのぼり、昭和35年においてこれら47市町村が有していた総人口約29万5千人は、昭和60年には約18万8千人と約33%も減少している（第3図）。さらに、平成4年に準過疎地域¹⁵⁾として指定されている町村は21存在し、昭和35年

においてこれら21町村が有していた総人口約15万8千人は、昭和60年には約13万2千人と約17%減少している（第3図）。

先述したように、こうしたバス交通をとりまく状況の変化のもとで、乗合バスは衰退してきた。しかしこれは、「民間による乗合バス制度」が行き詰まったのであって、公共交通としてのバス事業が成り立たなくなった訳ではない。むしろ「民間による乗合バス制度」のかわりに、様々な公共性の高いバス交通制度が新たに確立されつつある。

長野県において、乗合バスの衰退とともに登場してきたバス交通制度には以下のようなものがある。

1) 乗合バスに対する補助制度

これは、その公共性の高さにも関わらず、それまで中小民間企業の力に頼ってきた、乗合バス交通分野において、行政が経済的な側面で参加するという意義を持っている。具体的な制度としては、国による地方バス路線維持費補助制度があり、これは昭和47年に創設された。また、長野県では独自に、辺地等乗合バス路線維持費補助制度を昭和45年に設けている。

2) 廃止路線代替バス制度

これは、市町村が主体となって公共交通としての乗合バスを運行することにより、住民の足を確保するという意義がある¹⁶⁾。長野県における廃止路線代替バスは、昭和46年に中川村で運行されたのが最初である¹⁷⁾。その後、昭和55年までは微増であるが、第3種生活路線への援助打ち切りが本格化する昭和55年以降急速に増加している¹⁸⁾（第1表）。

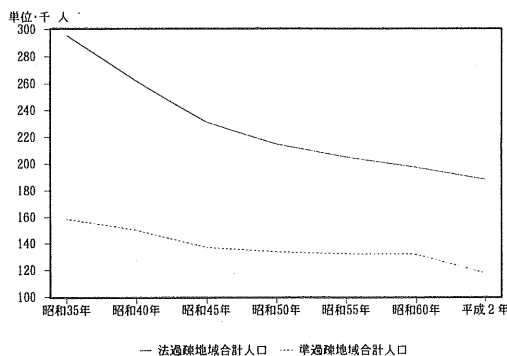
以上述べた2つの制度は、それまでの「民間による乗合バス制度」の「民間」という部分を変更するものであり、乗合バスという方式自体はそれまでの制度を踏襲している。これに対し、以下に述べる2つの制度は乗合バスという部分を変更するものであり、「交通貧困階層（いわゆる交通弱者）を対象としたバス交通制度」という考え方に基づくものである。

第2表 長野県における自動車登録台数と免許取得者数(昭和40年から平成5年)

	自動車登録台数	免許取得者数
昭和40年	72423 台	432201 人
昭和45年	227600 台	620231 人
昭和50年	445924 台	761269 人
昭和55年	639144 台	929415 人
昭和60年	867463 台	1062169 人
平成2年	1108389 台	1190043 人
平成4年	1207946 台	— 人
平成5年	— 台	1264394 人

—: 欠損値

(長野県警交通課資料および長野陸運支局資料により作成)



第3図 長野県の過疎地域における人口の推移(昭和35年から平成2年)
(長野県庁統計課資料により作成)

3) スクールバス制度

多くの市町村では、遠距離通学を余儀なくされている児童・生徒の通学の便をはかるために、スクールバスを購入し運行している。また、車両購入と運行経費に関しては国からの補助制度がある。

4) 福祉バス制度

福祉バスという用語には未だ確固たる定義が存在せず、これが指し示すバス制度には実に様々なものが含まれる。ここでは、高齢者および身体障害者による交通行動の支援を主目的とするものを福祉バスと呼ぶ。具体例としては、高齢者がデイサービスセンターを利用する際の送迎を行うリフトバス、会合・行事などに参加する高齢者の移動を助ける送迎バスなどをあげることができる。

これまで述べてきたことを、空間克服のための手段・技術としてのバス交通体制という視点からみれば、以下のようにまとめることができる。

長野県では、昭和20年代から30年代における山間地域の高い人口レベルや公共交通依存といった状況のもとで、「民間による乗合バス交通」を中核としたバス交通体制が最適なものとして確立、発展していった。しかし、過疎化やモータリゼーションの進展などによってもたらされた新たな状況に対して、「民間による乗合バス交通」を中核としたバス交通体制は適合性を欠き、しだいに崩壊していった。そこで、これと代わるものとして「行政による乗合バス事業制度」、「交通貧困階層を対象とするバス交通制度」に特徴づけられるバス交通体制が築かれつつある。

そこで、実際の市町村レベルにおいて「行政による乗合バス事業制度」、「交通貧困階層を対象とするバス交通制度」に特徴づけられるバス交通体制がどのように実現され、どの様な特徴を有し、どの様な機能を果たしているのかを把握するために、典型的な山間地域である犀川丘陵地域を事例として¹⁹⁾地域調査を行った。

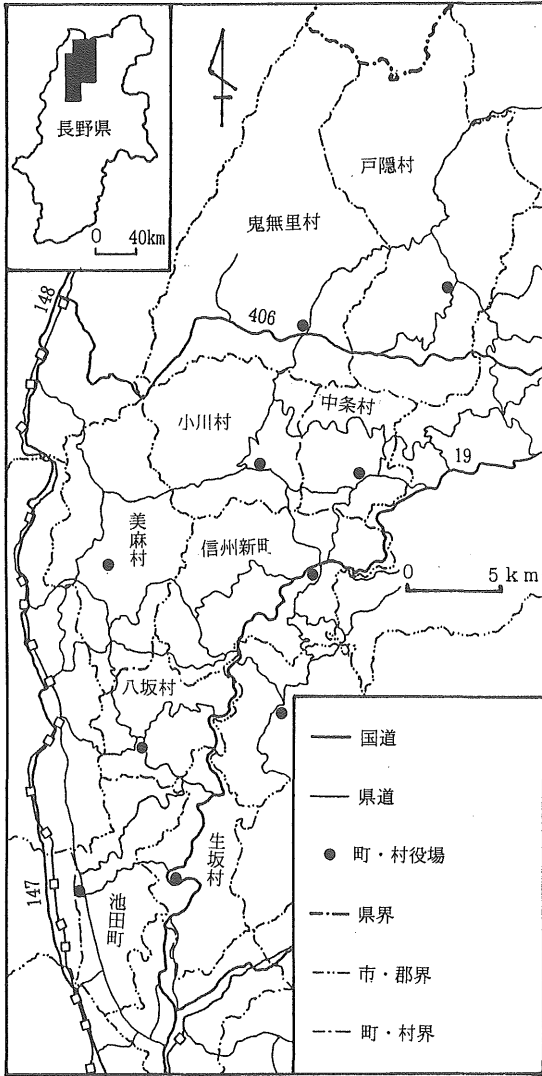
Ⅲ 犀川丘陵地域におけるバス交通体制

Ⅲ-1 道路ネットワーク

道路ネットワークは、バス交通体制における最も重要な基盤である。なぜなら、バス路線というものは、ある一定幅員以上の道路の存在を必要とするからである。実際、今回の調査においても、道路幅員が十分でないために、町・村営バスが運行できない集落が存在するとの声が多く聞かれた。また、高知県の山間地域においても、道路整備が不十分なため、バスが入れない地域の存在が指摘されている²⁰⁾。本節ではこうした見地から、道路ネットワークの現況を把握する。

犀川丘陵とその周辺地域には、4つの国道が存在する(第4図)。1つは犀川に沿ってのびる国道19号線であり、長野市、信州新町、大岡村、八坂村、生坂村などの市町村を連結している。2つめは裾花川沿いの国道406号線であり、長野市、戸隠村、鬼無里村を經由して白馬村にいたる。3つめは高瀬川沿いの国道147号線であり、大町市、松川村などを縦貫している。4つめは、大町市から木崎湖・中綱湖・青木湖と姫川沿いを通り、糸魚川市に抜ける国道148号線である。この4つの国道は、犀川丘陵とその周辺地域における幹線道路とみなされる。さらに、この幹線道路網を補完する主要な道路として、いくつかの県道が存在する。その主なものが、県道36号線(信濃信州新線)、県道369号線(長野戸隠線)、県道401号線(小川長野線)、県道31号線(長野大町線)、県道323号線(青具神城線)、県道393号線(小島信州木崎線)、県道394号線(川口大町線)、県道55号線(大町麻績インター戸倉線)、県道51号線(大町明科線)、県道275号線などである。

こうした道路ネットワークと地形とを比較すると(第4図、第5図)、ある1つの特徴に気づく。それは道路が、河川もしくはそれによってもたらされた谷に沿って形成されているということである。すなわち、山間地域において山地は交通の障害であり、河川が交通路の役割を果たしているのである。



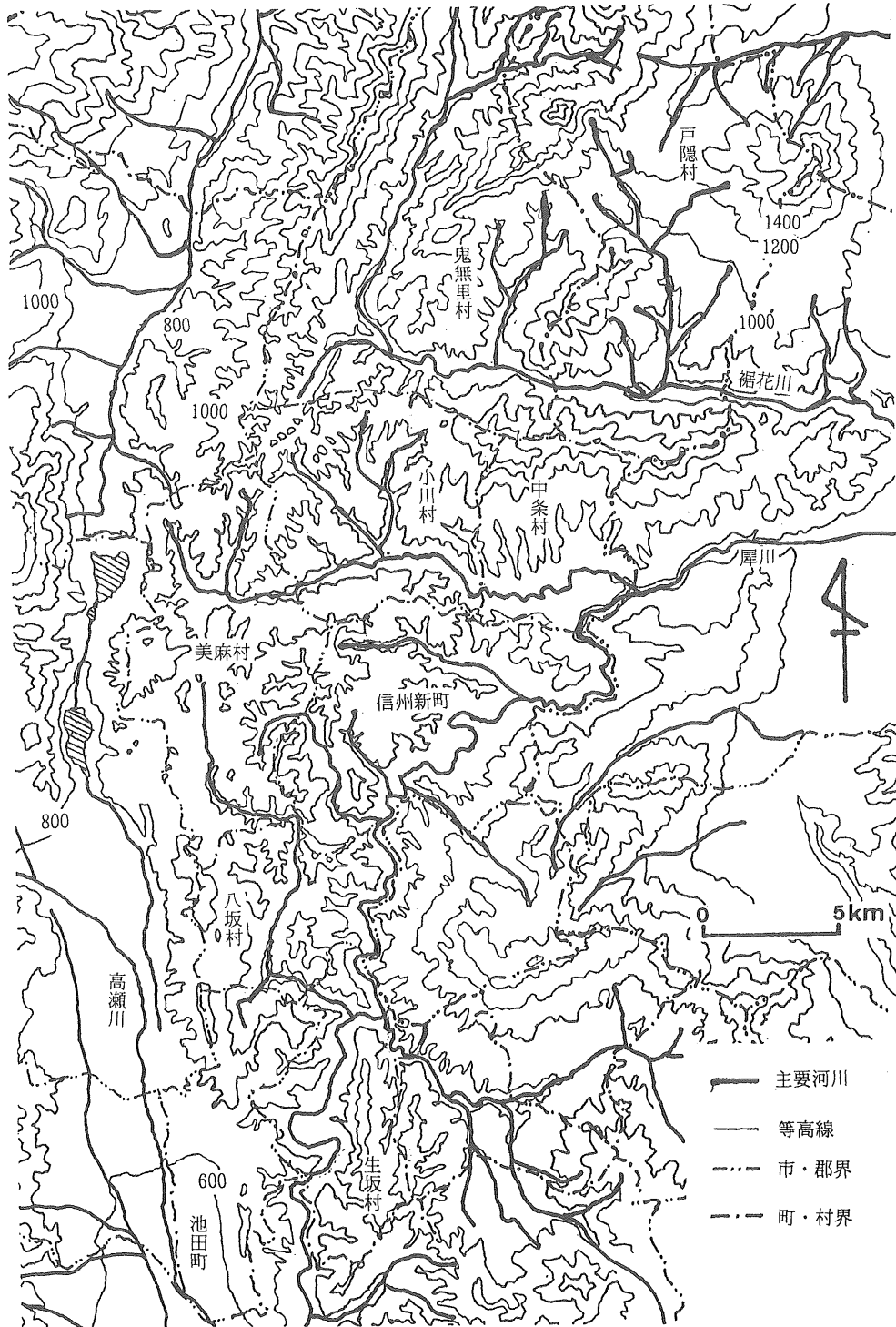
第4図 犀川丘陵地域の主要道路(平成6年)

古来より、河川は水運として利用されるだけでなく、その優れた開析能力によって街道の基礎をつくるなど人間に通路を提供してきたことは周知の事実である。土木技術の発達した今日、平野などの平坦地においてはそうした役割がうすれ、むしろ交通の障害と認識されることが多い。しかし、そうした現代社会においても、山間地域における地形条件は完全には克服されていない²¹⁾。したがって河川は、今なお人間とその社会に恩恵を施す、重要な存在であり続けているのである。

Ⅲ-2 乗合バス

昭和30年代・40年代ほどではないにしろ、乗合バス²²⁾が、山間地域における空間克服のためのバス交通体制に対し最も重要な役割を担っていることは疑いの余地がない。本節では、犀川丘陵地域における乗合バスの状況を、特に歴史的経緯と空間的特徴に重点をおいて詳述する。まずはじめに、民間の乗合バス²³⁾と町・村営バスからなる乗合バス路線網をみてみよう(第6図)。第1にいえることは、乗合バス路線網も道路ネットワークと同様、地形からの制約を受けているということである。これは、バスという交通手段が道路を必要とする以上、むしろ当然であり、幅員や勾配条件の点を考慮すれば、道路ネットワークよりもさらに強い制約を受けると思われる。

次にいえることは、民間企業が運行する乗合バス路線と町・村営バス路線とのあいだに、明確な役割分担が存在するということである。民間企業の乗合バス路線のほとんどは、国道19・406・147号線および県道31号線などの主要道路上にあって、これが鉄道と共に公共交通における幹線の役割を果たしている。これに対し、町・村営バスは、こうした幹線交通もしくは市町村中心部へのアクセス手段という役割を担っているのである。したがって、各町村内部に居住する人々にとって最も身近で重要な公共交通機関は、町・村営バスである。犀川丘陵地域においては、調査対象9町村のうち、生坂村を除く8町村が町・村営バスを運行している²⁴⁾(第3表)。これらの町・村営バスの路線は、昭和50年代後半から60年代にかけてできたものが多い。これは、昭和58年前後から、民間によるバス路線が次々に廃止され、当該町村では住民の足の確保という公共上の理由から、廃止路線代替バスとして町・村営バスを運行しはじめたためである。この時期は、先述したように、第3種生活路線への補助を3年間で打ち切るという国の政策をうけて、全国的にも長野県全体においても民間バス路線の廃止が激化した時期である²⁵⁾。犀川丘陵地域においては特に、この地域の生活路線の大部分を運行していた川中島バス



第5図 犀川丘陵地域の地形

(国土地理院発行20万分の1地形図『高山, 昭和63年編集』, 『長野, 昭和56年編集・平成元年要部修正』, 『高田, 56年編集・平成元年修正』, 『富山, 昭和63年編集』)



第6図 犀川丘陵地域の主要バス路線（平成6年）
（聞き取りによる）

が、昭和58年に会社更正法の適用を受けて事実上の倒産をするという事態になり²⁶⁾、この年以降、全国的な潮流とあいまって、民間バス路線の廃止が急増したものと推察される。

先述したように、民間の乗合バスが幹線交通であるのに対し、町・村バスは支線である。しかし、同じ支線であっても、北部と南部とでは形態の上で若干の相違が認められる。それは、丘陵部の幅

が狭い南部にあっては町・村バスが犀川と高瀬川を通る2つの幹線に接続し、これを結ぶ形であるのに対し、北部では1つの幹線へのみ接続されているということである。これには、丘陵部の幅という地形的要因が作用していると推察される。また、池田町、生坂村、八坂村などの地域では、2ないし3町村にまたがって町・村営バス路線が運行されているのに対し、鬼無里村、戸隠村などの地域では、自地域内で村営バス路線が完結している。こうした対照がみられる原因としては、南部では町村域が狭い上に町村間の地形的障壁がそれほど大きくないが、北部では村域が広く、峻険な山地によって各村が隔絶されているためと考えられる。

最後に、町・村営バスの利用主体と運行本数および料金について述べる。現在こうした山間地域における交通の主体は自家用車であり、乗合バス交通はこれを補助する最低限のものとして意義づけられている。また、主な利用者は、高齢者や児童・生徒、身障者などのいわゆる交通貧困階層が大半であり、運行計画もそれを想定してなされている。しかし、地域における町・村営バスが、もともと乗車密度が少ないという理由から廃止された路線を代替してできたものであるため、そのほとんどが1日に数本程度と少なく、料金を安くするにも限界がある。そこで各町村では、そうした交通貧困階層の交通の便をはかるための様々な制度を設けている（第3表）。

Ⅲ-3 交通貧困階層のための諸制度

交通貧困階層のための制度は大きく2つの範疇に分けることができる。すなわち、園児・児童・生徒のためのバス交通制度と高齢者・身障者のためのバス交通制度である。

1) 園児・児童・生徒のためのバス交通制度

スクールバス・園児バスは、多くの町村で運行されている制度である。その性格上、通学・通園距離が長くなりがちな山村地域において、園児・児童・生徒の通園・通学の便をはかる方策として最も一般的なものである。さらにこうした山村地

第3表 犀川丘陵地域の町村における主なバス交通（平成6年）

池田町	町営バス、スクールバス、高齢者に町営バス料金補助など。
生坂村	福祉バス（無料バス）、スクールバス、リフトバスなど。
八坂村	村営バス、スクールバス、高齢者に村営バス料金など。
信州新町	町営バス、スクールバス、リフトバス、福祉バスなど。
美麻村	村営バス、スクールバス、リフトバス、患者輸送バス、高齢者に村営バス料金補助など。
小川村	村営バス、スクールバス、福祉バス、身障者に村営バス料金補助など。
中条村	村営バス、スクールバス、児童・生徒に村営バス料金補助、福祉バス、リフトバスなど。
鬼無里村	村営バス、児童・生徒への村営バス料金補助、高齢者への村営バス料金補助、リフトバスなど。
戸隠村	村営バス、スクールバス、リフトバス、身障者に村営バス割引制度など。

注) スクールバスには園児バスも含まれる

（聞き取りによる）

域では、通学距離の長さもさることながら、標高差が著しく坂が多いといった地形的条件も通園・通学を困難にする大きな要素である。

また、スクールバス・園児バスは、学校の統廃合を契機として運行されはじめることが多く、ほとんどの場合スクールバス購入の際に国からの援助を受けている。

鬼無里村に代表されるように、スクールバスを運行していない村は、児童・生徒がスクールバスを利用する場合の料金の全額または一部を補助している。また、スクールバスを運行している地域でも、これを利用できない児童・生徒が必要と認められる場合は料金補助を行っている²⁷⁾。

2) 高齢者・身障者のためのバス交通制度

多くの町村では、福祉上の理由から、高齢者・身障者が町・村営バスを利用する際の料金の一部もしくは全額を補助している。また、これと異なる方策で、比較的多くみられるのが福祉バスである。しかしながら、一口に福祉バスといっても、その内容には様々なものが存在する。その中で最も普及しているのがリフトバスである。リフトバスはデイサービスセンターの送迎の際に使用されるのが一般的である。また、車両自体は町や村が所有するものの、その運行は社会福祉協議会が行っている場合がほとんどである。

その他、生坂村と中条村などに福祉バスと呼称

されるものが存在する。中条村の福祉バスは、その名の通り福祉的色彩が濃いものであり、60才以上の高齢者、身障者およびその保護者、精薄者およびその保護者、母子家庭の母子、父子家庭の父子、疾病患者、負傷軍人といった住民を無料で輸送している。これもリフトバスと同じく社会福祉協議会に運行を委託している。これに対し、生坂村の福祉バスは、福祉バスというよりも無料村営バスといった意味合いのもので、村内を無料で運行しており、いっさいの制限なく誰でも利用することができる。この他、信州新町や小川村にも福祉バスが存在する。また、一般に福祉バスといわれる性格のものに行事や会合の際の送迎を行うバスがあるが、不定期なものであり回数も少なく、町・村の正式事業なのかそうでないのかなど不明瞭な部分が多々あり、その実体を明らかにできなかった。

さらに、美麻村では村が直営する診療所への通院のために患者輸送バスを運行している²⁸⁾。

IV おわりに

最後に、山間地域におけるバス交通制度が現在抱えている、主な問題を述べておわりとしたい。

山間地域では、「民間による乗合バス交通」を中核としたバス交通体制の時代が終わり、「行政による乗合バス事業制度」、「交通貧困階層を対象

とするバス交通制度」に特徴づけられるバス交通体制に移行している。そうしたなかで、様々な問題が浮上してきているが、なかでも重要なものとして「規制」に関する問題をあげることができる。ここでは、その典型例として「ドアクローズ」と「車両用途規制」を指摘しておく。

「ドアクローズ」とは、町・村営バスなどの路線が既存の民間バス路線と競合する場合、競合する区間において町・村営バスの乗降に規制を設けることにより、民間バス路線への影響を防ぐというものである。この制度は、地域の足を担う民間バス会社の保護という点では必要なものであるが、町・村営バスの利用可能性を減少させていることも事実であり、今後の見直しが必要であろう。ただしその際には、関連バス会社や当該町村が十分に話し合うことが重要であることはいうまでもない。

「車両用途規制」とは、国や県の補助で購入したスクールバスや福祉バスは原則として他の目的に使用できないというものである²⁹⁾。このため、各町村では現状に合わせた車両運行ができず、需要が少ないわりに保有車両が多く、維持費がかさむという矛盾に直面している。

またこの他に、廃止代替バスへの補助は、廃止される前の運行経路分のみが対象であり、路線延長や路線変更した部分は対象とされないといった問題も存在する。このことは、実状に合った路線よりも合わない路線を奨励するという皮肉な結果につながりかねない。

こうした規制は、十分な根拠・理由があって制定されたものであり、無用なものでは決していない。しかし、山間地域のバス交通を取りまく環境は日々変化しており、なおいっそうの議論を重ね柔軟な対応をしていく必要がある。

現地調査に際しては、川中島バス株式会社、長野電鉄株式会社、新潟運輸局長野陸運支局、長野県庁の担当の方々から貴重な資料を提供していただきました。また、聞き取り調査にうかがった町役場・村役場の皆様には多大なご協力をいただきました。さらに、群馬工業高等専門学校の大島登志彦先生からは、バス交通に関する資料並びに貴重なご助言をいただきました。本稿を作成するにあたっては、奥野隆史先生、斎藤功先生をはじめとする筑波大学地球科学系の諸先生方から終始ご指導を賜りました。末筆ながら、記して感謝申し上げます。

【注および参考文献】

- 1) 西田幾太郎 (1940) : 『日本文化の問題』岩波書店。
- 2) 川喜多二郎 (1989) : 環境と文化。『環境科学Ⅱ』朝倉書店, 1-33。
- 3) 西田は「技術というものとは一個人のものではなくして社会的なものである」としており、川喜多は物質文化を、「機器とその活用法という狭義の技術的文化や経済や厚生など社会が生物学的に生きてゆくための生物学的文化などからなるもの」としている。
- 4) 本稿におけるバス交通は、乗合バス、市町村営バス、福祉バス、スクールバスなどによる交通、すなわちある程度の公共性を有するものを指す。
- 5) 小林寛義 (1985) : 『長野県の地誌』信濃教育会出版部, 330頁。
- 6) 大島登志彦(1983) : 群馬県におけるバス路線網の変遷。新地理, 31-2, 1~24。
- 7) 平成4年8月1日現在、長野県内のバス路線を運行する乗合バス事業者は16存在する。その名称(免許路線距離および届出車両数)は以下の通りである。長野電鉄株式会社 (1486.43km, 149両), 川中島バス株式会社 (1093.341km, 185両), 千曲バス株式会社 (731.668km, 99両), 上田交通株式会社 (129.6km, 28両), 松本電気鉄道株式会社 (1585.5km, 172両), 諏訪バス株式会社 (1177.8km,

105両), 信南交通株式会社 (934.354km, 39両), 伊那バス株式会社 (1053.539km, 65両), おんたけ交通株式会社 (308.6km, 29両), 草軽交通株式会社 (15.4km, 7両), 北アルプス交通株式会社 (18.0km, 5両), 中央アルプス観光株式会社 (15.7km, 7両), 株式会社星野温泉 (12.4km, 3両), 長谷村 (22.8km, 7両), 西部高原バス株式会社 (69.69km, 7両), JRバス関東株式会社 (572.0km, 46両)。

- 8) 本研究では山間地域におけるバス交通が最も大きな興味の対象である。過疎地域と山間地域は必ずしも同義ではないが、多くの山間地域が過疎問題を抱えていることは事実であり、過疎化と過疎バス問題が必然的に議論の中心となる。
- 9) 日本全体での乗合バス輸送人員は、昭和40年に約99億人であったのが、昭和63年には約66億人と昭和40年の約66.7%となっている。この数値と長野県の29.5%という値を比較すれば、長野県では著しく乗合バス輸送人員が減少したといえる。
- 10) このうち、生活路線を運行するものが10社、観光路線を運行するものが5社である。
- 11) ただし、ここで示した乗合バス運行系統数は資料の制約上、主要な乗合バス事業者9社の合計値である。しかし長野県における生活路線は、これら9社でほとんど占められており、全体的な傾向は把握できると考えられる。
- 12) 清水義汎 編 (1992) : 『交通政策と公共性』日本評論社, 285頁。
- 13) 長野県交通問題懇話会 (1989) : 『地域モビリティ研究会報告書』長野県交通問題懇話会, 76頁。
- 14) 15) 法過疎地域、準過疎地域ともに総理府が告示するものであり、その決定は各市町村の人口減少率、高齢者比率、若年者比率、財政力などを考慮したうえでなされる。
- 16) 国や県も経済的な補助を行っている。
- 17) 新潟運輸局長野陸運支局発行、「平成4年度陸運要覧」による。
- 18) 長野県における廃止路線代替バスは、市町村営バスとして実施されており、その運営方式に着目すれば、直営方式の代替バス、委託方式の代替バス、チャーター方式の代替バスの3つに分類できる。
- 19) 具体的には、戸隠村、鬼無里村、中条村、小川村、美麻村、信州新町、八坂村、生坂村、池田町からなる地域とした。
- 20) 過疎地域問題調査会 (1972) : 『過疎地域問題調査報告書—交通の確保、とくに過疎バス問題—』、過疎地域問題調査会, 128頁
- 21) ただし、技術の絶対的な限界によって地形条件を克服しえないのではなく、経済的制約のためと考えられる。つまり、最新の技術をもってすれば地形条件を克服できる場合であっても、採算がとれないといった経済的意味において克服できないことが多いのである。
- 22) ここでいう乗合バスには、民間企業が運行する乗合バスと市町村が運行する乗合バスの2つが含まれる。
- 23) 現在、犀川丘陵地域における乗合バス路線を運営する主要な企業は、川中島バス、松本電鉄の2つである。
- 24) 唯一、村営バスを運営していない生坂村においても池田村営バスが生坂村内を走っており、村民の重要な足となっている。また、福祉バスと通称されている無料バスを村が運行しており、これを村営バスの範中に含めるならば9町村全てに村営バスが存在するといえる。
- 25) 国による地方バス路線維持に関する補助には、第2種生活路線にかかわる補助、第3種生活路線にかかわる補助、廃止路線代替バス運行にかかわる補助などがある。第2種生活路線では平均乗車密度5人以上15人以下を、第3種生活路線は平均乗車密度5人未満をその基本的な基準とする。第3種生活路線への補助を3年間で打ち切るということは、第3種生活路線となってから3年で補助を打ち切るということであり、その後の路線に関して、当該市町村では廃止路線代替バスとして路線を存続させるかそのまま路線を廃止させるかの選択を迫られることになる。
- 26) この会社更正法は、8年後の平成3年によりやく解除されている。
- 27) 長距離通学であるにもかかわらず、スクールバスの運行計画上、回りきれない地域に居住する児童・生徒の場合。

- 28) 患者輸送バスは、国や県の補助制度上では福祉バスと区別されているが、極めて福祉性の高いものであり、本稿では福祉バス的一种に分類する。
- 29) ただし、国や県の承諾があれば、本来の使用目的以外の利用も可能である。