

The service which is required

求められるサービス

現地ルポ
「集落を歩く」



三上綾子さん(左)と渋川サツエさん(右)

高齢者の生活と生きがいを支える生活交通

平 日の昼下がり、口和町の市街地で生活交通（予約乗合タクシー）の利用者を探していると、JAの支店前のベンチに座って談笑する2人のお年寄りを見つけました。

「予約乗合タクシーのことについて、話を聞きたいのですが…」と声をかけると、2人はそろって「モータータクシーのことかいの？年寄りにとっては最高よ。家に若いもんがおるが、仕事をしとるけえ無理が言えん。モータータクシーに乗って、自分の好きなように用事をする」とが本当に楽しみなんよ」と、笑顔が返ってきました。

口和地域では、和牛飼育が盛ん

なことから、予約乗合タクシーのことを愛称で「モータータクシー」と呼んでいます。地域ごとに週2回程度運行し、事前に事業者へ予約して停留所で乗車します。

この日も、予約乗合タクシーで、診療所や買い物に来たと言う2人は「今から、モータータクシーに乗って帰るけん、あんたも乗りんさい」と誘われ、一緒に乗車しました。

今年の春、夫を亡くしたという渋川サツエさんは、「以前は、夫が運転する自家用車に乗って用事をしよったが、その移動手段がなくなつて初めて生活交通のありがたみが分かった」と話します。週に1〜2回、予約乗合タクシーの運行にあわせて、市街地に出かけています。約30年前に夫が亡くなり、早く

から生活交通バスを利用していた三上綾子さんは、「モータータクシーに切り替わる3年前までは、バス停から家までの距離が長くて、荷物があると本当に大変じゃった」と振り返ります。

高齢化が進み、80歳を過ぎた高齢者の利用が増え、自宅から目的地までの戸口輸送の要望が増えています。「モータータクシーのおかげで、生きがいが楽しくなる。廃止することなく、いつまでも長く運行してほしい」と言葉を残し、2人は笑顔で家路につきました。

生活交通は地域住民の生活だけでなく、生きがいも支えています。単なる移動手段ではなく、住民を幸せにする「生活幸福」であると感じました。



高齢者や学生など自ら移動手段を持たない市民にとって、生活交通は日常生活を営む上で、必要不可欠なものです。また、高齢化が急速に進む本市では、「今は元気で自家用車を運転していても、3年後・5年後は分らない」という人が増え、今後ますますその必要性が高まるものと予想されます。

一方で、過疎化などによる利用者の減少や原油価格の高騰による運行経費の増加で、バス路線の維持など生活交通を支える本市の財政負担は年々増加しています。

厳しい財政事情の中で、便利で効率的な生活交通サービスを確保するためにはどうすればよいのでしょうか。今月は生活交通の中心を担うバス運行について一緒に考えていきたいと思います。



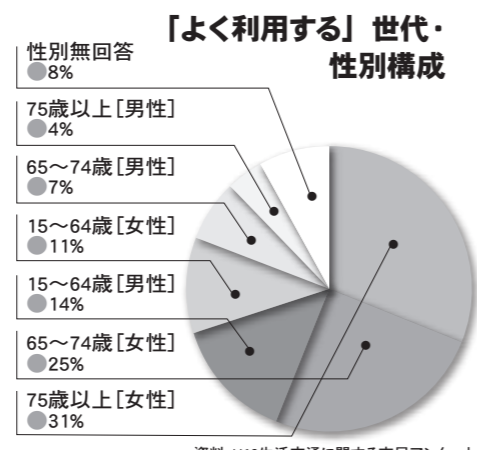
高齢者の事故が増えています

庄原警察署交通課長 ●川崎 哲彦さん

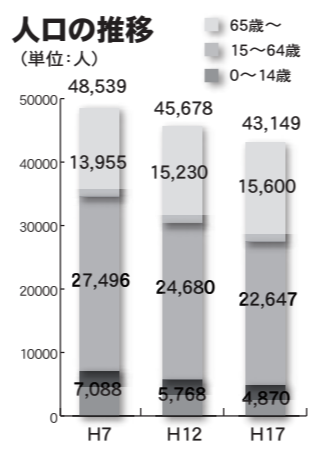
県内の高齢者が関係する交通事故は、10年前に比べ約1.5倍に増え、今年1月から9月末までに市内で発生した交通事故のうち、約34%は高齢者が関係する交通事故です。

高齢者の中には、自家用車の他に移動する手段がないと言われる方もおられ、仕方なく運転されているケースがあるのではないかと感じます。

今後、バスなどの生活交通網が整備されれば、高齢者ももっと安心して外出できるのではないのでしょうか。さまざまな方法を検討し、よりよい生活交通網が構築されることを願っています。



資料：H19生活交通に関する市民アンケート



資料：国勢調査

特集

もっと

ずっと

便利に身近に生活交通

—庄原市生活交通ネットワーク再編計画策定—

生活交通の現状と課題



Life traffic network reorganization plan

生活交通ネットワーク再編計画

市は現状における課題を踏まえ、生活交通を将来にわたって継続的に確保していくための指針として、「庄原市生活交通ネットワーク再編計画」を本年10月に策定しました。この計画の策定にあたっては、市民2,500人を対象としたアンケートや乗降調査、17会場で開催した地域座談会などを通じて、市民の皆さんのご意見を伺いました。また、各地域の自治振興区代表者や学識経験者、交通事業者などで組織する庄原市地域公共交通会議でさまざまな議論をいただきました。

計画期間は平成20年度から平成27年度までの8年間です。

この計画を本市の生活交通確保のための指針とし、交通空白地域の解消と将来にわたって愛される生活交通の確保に向けて、市民・事業者・行政が一体となった取り組みを行います。

本市の生活交通バスは、事業者が運行する路線バスと、これが直接運行する市営バス、そして市が運行を依頼する廃止代替バスと、乗合タクシーなどがあります。

西日本一の広大な面積で、山間や谷間に小さな集落が点在する本市は、効率的なバス運行が困難で、さまざまな課題があります。

補助金で路線を維持

国や県、関係市町が補助金を交付して路線の維持に努めています。利用者の減少や運行経費の増加に伴い、バス運行にかかる事業者の赤字額が年々増加し、これを補てんする形で交付している市の補助金も増加しています。

特にここ数年、利用者の減少から輸送量が国や県の補助基準に達しない路線が増えており、その分の負担が増加しています。



低い収益率

旧市町内を運行する地域内生活路線の多くは、幹線道路から離れた集落をつなぐように運行しています。小さい集落を対象にしているため、1便あたりの輸送人数が少なく、市営バスなど市運行路線の利用状況は、通学便を兼ねる路線で1便あたり約5〜8人程度の利用、その他の路線で約3〜4人程度の利用となっており、運賃も安く設定しているため低い収益率になっています。

他の政策への影響も懸念

生活交通バスに係る市の負担額は、平成18年度で約1億8千万円と大幅に増加しており、これにスクールバスや通園バス、福祉タクシーなどの費用を加えた生活交通の確保には3億3千万円を超える金額を支出しています。

このままの状態が続くと、路線を継続するための必要な財源の確保が困難となるばかりか、バスを運行していない地域への拡充など、新たな対応策が困難となります。また、生活交通に係る財政負担の増加により、他の政策への影響も懸念されます。

基本目標

誰もが安心して暮らすことのできる持続可能な生活交通ネットワークの構築



児童生徒や高齢者など、自家用車を自ら運転できない市民の生活交通を確保

集落規模や人口構成に応じた交通サービスの確保のためのルールづくり

基本方針

広域路線と市内広域路線、地域内生活路線の連携

事業者・利用者・市・地域住民の役割分担と連携による生活交通の維持確保

「交通手段がないために外出できなかったことがよくある」人の解消を目指します。

目標値

見直し基準に該当する系統のうち、通学用ダイヤのない系統数を全系統数の30%以下とすることを目指します。

持続可能な生活交通体系へ

生活交通ネットワーク再編計画では、生活交通の運行に対して公平性を確保するため、見直し基準を設定しました。

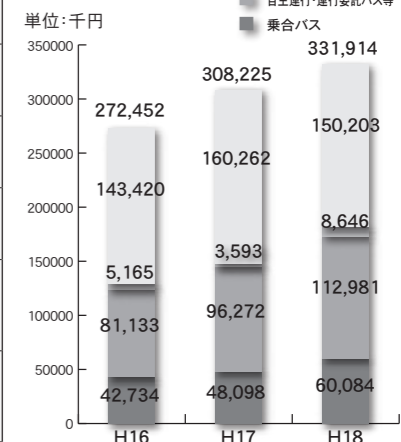
具体的には、運行に係る費用の80%以上を市が負担している路線、または1便あたりの乗客数が2人未満の路線のサービス内容を見直します。

しかし、見直し基準に該当しても、ただちにすべての路線を廃止・縮小するということではありません。該当する地域の皆さんと見直し作業を進める中で、もう一度、本当に必要な生活交通は何かを考え、地域にとって最適な生活交通体系を確保していく作業をしていきます。



地域公共交通会議の野原建一会長が審議内容を市長へ報告

生活交通確保にかかる補助金・委託料の推移



生活交通バスの種類

庄原市内を運行するバス、乗合タクシーは次の6種類に分かれます。

種別	内容	運行地域
路線バス	乗合バス事業者が運行するバス	庄原、西城、東城、口和、高野、比和
廃止代替等バス	路線バスの廃止に伴い、その代替として市がバス事業者に運行を依頼しているバス	庄原、西城、東城、高野、総領
地域生活バス	交通空白地域や交通不便地域で生活交通を拡充するため、市がバス事業者に運行を依頼しているバス	庄原、東城
市街地循環バス	市街地で生活交通と観光交通の利便性を向上させるため、市がバス事業者に運行を依頼しているバス	庄原、東城
市営バス	路線バスが運行しない地域で、市が所有する自家用車により、市がバス事業者に運行業務を委託して運行するバス	高野、比和、総領
乗合タクシー	バスの運行が困難な場合に、ジャンボタクシーなどを用いて、乗合輸送を行うもので、市がタクシー事業者に運行を依頼するタクシー	西城、口和、比和

見直しの基準

種別	見直し基準	基準に該当する場合の対応
路線バス	経常収益率が30%未満、または平均乗車密度が2.0人未満【基準に該当する系統30系統/全47系統】	運行目的や利用状況を踏まえ、効率的な運行や路線の短縮・廃止を含め検討。
その他市運行路線	経常収益率が20%未満、または1便あたり平均利用人数が2.0人未満【基準に該当する系統103系統/全126系統】	対象路線となる沿線の対象地区(自治振興区など)と協議し、暫定運行などを経て継続・廃止・運行形態変更を検討。

※経常収益率：運賃などの収入を運行などの経費で割り戻した数値。路線バスの30%未満は県バス運行補助金交付要綱の市町運行路線の補助基準を参考とし、その他市運行路線の20%未満は、改正前の県バス運行補助金交付要綱の過疎地域路線の補助基準を参考として設定。
 ※平均乗車密度：運送収入から換算した1便当たりの平均利用者数。2.0人未満としたのは、乗り合い路線という意味あいから、複数人以上の利用がある路線を想定し設定。
 ※基準に該当する系統は、H18.10～H19.9実績に基づく見直し基準に該当する系統数。



生活交通ネットワーク再編計画の策定に携わった庄原市地域公共交通会議のメンバーに、今後の生活交通のあり方についてご意見を伺いました。



再編計画をきっかけに、利便性を高めよう

庄原市地域公共交通会議会長
広島県立大学名誉教授 野原 建一さん
●のはら・けんいち

再編計画の策定は、高齢化が進む中で、高齢者の利便性を高め、地域を活性化させるということが目的でした。そのため、利用者の視点をどう生かすかが、地域公共交通会議の主要な議題でした。委員の皆さんからは「必ずしも大型バスではなく、予約乗合タクシーなど、地域の実情にあった運行を地域で考えなければいけない」と意見が出るなど、みなで知恵を

出して、地域住民の利便性を高めようという共通の認識ができました。市民アンケートでも分かるように、生活交通ネットワークの主役になるのは、生活交通バスを多く利用している女性の高齢者です。女性の高齢者の意見をどれだけ具体的に施策に反映できるかがカギになります。また、このことよって女性の高齢者の社会参加が増え

ば、地域がさらに元気になると思います。今回の再編計画は、あくまでも方針を示した骨格です。この計画をきっかけとして、どのようにすれば地域の皆さんの利便性が高まるのか、地域でよく話し合ってくださいと思います。地域づくりの主役は住民です。地域の実情にあった生活交通を確保し、地域活性化の足がかりにしてください。



地域にあわせた工夫が大切

備北交通(株)
社長 脇本 和男さん●わきもと・かずお

再編計画の策定は終わりましたが、あくまでも総論部分であり、これから地域や路線ごとに具体的にどうバス路線を変化させていくのが課題となります。備北交通(株)は庄原市のかんりのエリアでバスを走らせていますが、高速バスを除き、ほぼすべての路線が市からの運行委託路線です。運行費用から運賃収入を引いた全額(赤字額)を市が負担するというシステムで、市が地域住民の足として必要なバスを税金で維持しています。

備北交通(株)は、運行経費の削減に努力していますが、最近の原油価格の高騰による運行経費の増加はかなりの金額となり、市の財政を圧迫しているのが現状です。市の財政状況を考えたとき、利用者の少ない路線は廃止を含めた対策が必要だと思います。しかし、「利用者が少ないので減便します」だけでは、利用しにくいバスをますます使いにくくするだけで、将来につながりません。地域にあわせた工夫が大切です。

い路線は運行曜日を「月・木曜日運行」として、その日はみんなで声をかけ合い、誘い合ってバスに乗って買い物や病院に行く。運行便数も逆に増やして使いやすくする。普段、外出しない人も一緒に外出することで、地域のコミュニケーションも図れるという工夫も一案だと考えます。バスが走らない地域は、明らかに寂れてきます。今の利用者だけでなく地域全体で積極的にバスを利用することで、残していくことを考えてほしいと思います。

有識者に聞く

hear in the intellectual person



自分たちの生活交通は自分たちで守ろう

県立広島大学生生活交通研究会
事務局 加藤 博和さん●かとう・ひろかず

市運行生活交通路線のうち見直し基準に該当する路線が約8割で、これから多くの地域が身近な生活交通をどのようにしていくのか考えていくこととなります。しかし、これは地域にとって生活交通の利便性を向上させる大きなチャンスととらえるべきです。以前、わたしは他の自治体で団地の乗合タクシーの活性化プロジェクトに携わったことがあります。事務局として運行ルートを地元提案したとき、地元住民から「この

ルートの方が便利がよい」と、新しいルートを提案されました。どのようにすれば利便性が向上するのか、やはり地元が一番分かっています。ですから、行政が中心となって生活交通を考えるよりも、地域住民自ら考える方が地元にとってメリットが大きいのです。全国的には、タクシーの共同利用や、地域と事業者が連携した利用促進活動など、地域が主体となって生活交通の確保に取り組んでいる事例が増えています。これらは、生活交通に困っていた地域が自ら立

ち上がり、行動を起こして実現したものです。自分たちの地域のことでは、自分たちで考え行動するという地域の底力が問われています。また、生活交通を単なる移動手段ととらえるのではなく、例えば農産物を運搬したり、商業施設や病院などと連携してバスの利用者へのサービスを行ったりするなど、ソフト面の施策も充実させてバスに付加価値をつけることが大切です。生活交通を地域の経済、生活、文化につなげていく地域づくりのアイデアが求められています。

旧

口和町は、町議会を中心に持続可能で便利な生活交通を考えようと取り組み、合併前に患者輸送車から予約乗合タクシーに切り替えました。

地域ごとに運行路線や曜日を決め、各地域と町の拠点(口和支所金融機関、医療機関)を結んでいます。中心部には休憩所を設け、利用者が弁当を食べたり、マッサージ器を利用したり、タクシーの発車時刻までゆつくりと休むことができます。「暑い日も寒い日も安心して出かけられる」と高齢者に好評で

す。今回、口和地域の住民代表として、地域公共交通会議に出席しました。口和町自治振興区連絡協議会の会議では、各自治振興区長へ状況報告し、「パブリックコメントを出して、地域の思いを計画に届けよう」と呼びかけました。

これからは、生活交通の確保に向けて、行政任せではなく、地域も一歩前に出ないといけないと思います。公共交通があるかどうかは地域のイメージを左右することもあり、利用者だけでなく地域全体で、



再編計画の内容やパブリックコメントによるご意見は市ホームページに掲載しています。

地域で生活交通を再点検しよう

口和町自治振興区連絡協議会
会長 川崎 綱人さん●かわさき・つなと



市民生活課
木戸 一喜 課長

生活交通の確保に 支援体制を整備

Hears in the section chief 課長に 聞く

これまでの生活交通は、事業者主体、行政主体の感があつたことは拭えませんが、そこに地域の声に加わっていただければ、地域の特性に応じたより効率的で要望に沿った運行が可能となります。そのため、市はこれから再編計画の考え方を基に、路線ごとの具体的な施策を盛り込んだ「実施計画」をまとめますが、そこに地域の声をできるだけ反映していきたいと考えています。

現在の生活交通は、スクールバスや福祉タクシーなどを含めると、その種類ごとに担当課が異なっています。そのため、「タテ割り行政で、効率的な運行ができていないのでは」といったご意見もいただいています。市は生活交通の関係課で組織する「庄原市生活交通対策委員

会」を設置し、庁内の連携を深め、効率的な運行で、できるだけ無駄を省くよう取り組みを進めています。また、交通事業者や地域主体の取り組みで生活交通を確保していくため、庄原市地域公共交通会議を中心として、推進体制の強化を図ります。

少しオーバーかもしれませんが、再編計画を策定した今が、本当に地域にとって必要な生活交通を確保していけるか否かの大きな転換点であるのではないかと思います。「本当に必要な運行回数はいくつ」「交通手段の確保のため、地域でできることは？」など、地域で、もう一度生活交通を見つめ直していただき、地域の総意に基づいた生活交通ネットワークを再構築していきたいと思

皆さんと一緒に考えます。

Life traffic

市は生活交通について理解を深めていただくため、各地域に出向き、出前トークや地域座談会を開催しています。地域で生活交通のあり方を話し合いたい方や、現在の運行状況がどうなっているか知りたい方など、お気軽にご利用ください。

問い合わせ 市民生活課生活安全係 ☎ 0824-73-1154



Area starts moving

地域が 動きだす

多くの人が利用する新坂線



バス利用を 地域で声かけ 新自治振興区「東城町」

地域内を走る生活交通バスで、利用状況が極めて良いのが、東城地域の「新坂線」。この路線が運行する新免地区では、自治振興区が中心となって、「バスを利用しよう」と声をかけ合い、利用促進を図っています。

月数回、高齢者が声をかけあい、タクシーに乗り合わせて東城市街地へ出かけていたこの地区に、バスの運行が開始したのは平成18年3月。13人定員の中型車で週2回運行しています。

運行開始以降、多くの住民がバスの運行にあわせて生活サイクルを変え、あれば安心というより、バスは地域になくってはならないものになっていきます。



「地域の人が大勢乗ったバスを見るともうれしくなる」と話す新自治振興区の久岡君夫会長。

地域主体のコミュニティ交通

全国的に、「地域主体」で生活交通の確保に取り組んでいる事例が増えています。

①地域と事業者が連携した利用促進活動
ルートやダイヤの協議、地域通貨の導入やキャンペーン活動など、地域が生活交通の応援隊となり、事業者が連携した利用促進が図られています。〈滋賀県米原市など〉

②バス回数券の購入
水道料や電話料金と同じように「基本料金」を負担しようという考えにより、地域の全世帯が回数券を購入し、路線の収益率を上げています。〈福山市など〉

③タクシーの共同利用
地域が毎週決まった曜日にタクシーを借り上げて共同利用することで、地域住民の外出機会を確保しています。運行経費は地域が負担し、利用者は決められた利用料を地域に支払います。〈三次市など〉

④NPO・地域・行政が連携し生活交通を核にしたまちづくりの取り組み
まちづくり活性化バスをNPOが運行し、商店街などが協力して協賛広告を車内で掲示したり、地域通貨を発行して、利用者に還元するなど、バスを核にしたまちづくりの取り組みが行われています。〈茨城県土浦市〉