

くらよし

September 9
2011

平成 23 年 9 月号

No.1399

今月のトップ：公共交通の分岐点



CONTENTS

- 公共交通の分岐点 2 ~ 7
- 第 35 回倉吉打吹まつり 8 ~ 9
- 9 月 10 日は「下水道の日」 10 ~ 11
- ハート・バリアフリー 12
- インフォメーション・プラス 13
- インフォメーション 14 ~ 17
- あんしんフェイル 18 ~ 19
- 国民健康保険 / 介護予防 20
- シナフロ韓国 / とりたん 21
- まちかどピンナップ 22 ~ 23
- 出かけてみよう 24 ~ 25
- 元気通信 / 人口 26

あで
倉吉の夏を艶やかに彩る
～第 35 回倉吉打吹まつり～

公共交通の分岐点



問 総合政策課(☎22-8161/☎22-8144)

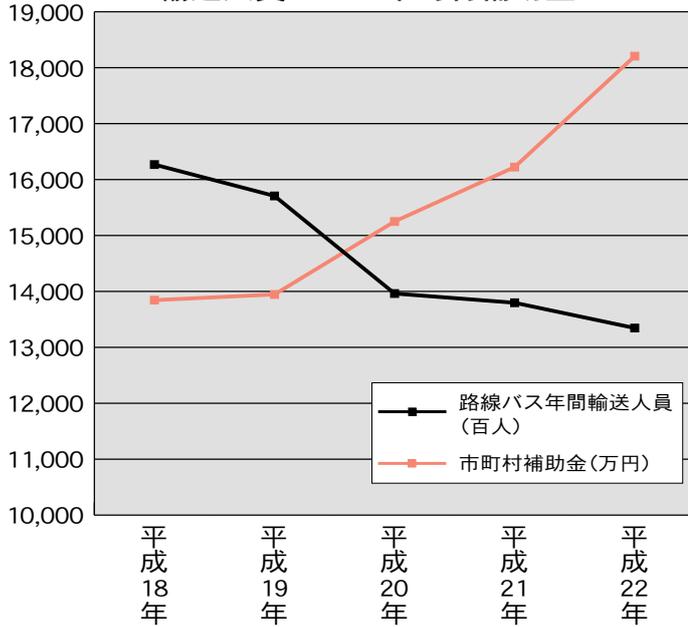
自家用車が今ほど普及していなかった昭和の頃。バスは、鉄道と共に地域交通の中心を担い、多くの住民にとって、なくてはならない存在でした。

しかし、その後、自家用車が急速に普及し、公共交通機関を取り巻く環境は、大きく変わりました。路線バスの利用者は著しく減少し、バス事業者の多くは赤字経営に陥りました。

経営維持のため、乗客がおらず、採算が取れないバス路線は、撤退してしまうケースが増えました。そうなる前一層、住民のバス離れが進み、市から事業者に支出される補助金は増加の一途をたどる—という悪循環に陥り、路線バスの維持は、ますます困難な状況になっています。公共交通はなぜ重要なのか、どのようにして守るのか—。

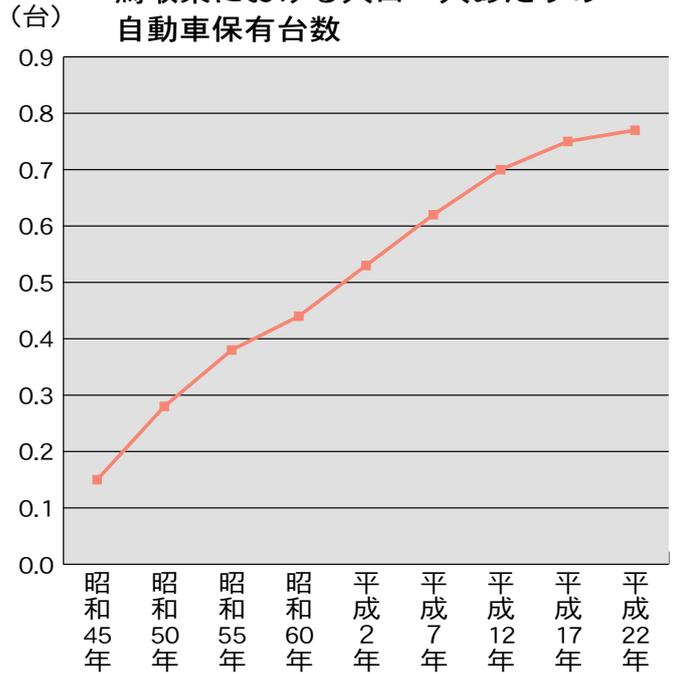
地域や行政などの取り組みを紹介し、これからの公共交通を考えます。

鳥取県中部における路線バス年間輸送人員および市町村補助金



※平成19年からの市町村補助金には、一部県補助金を含んでいます。

鳥取県における人口一人あたりの自動車保有台数



※人口一人あたりの自動車保有台数＝自動車保有台数(財団法人自動車検査登録情報協会資料)/鳥取県人口(鳥取県統計課資料)

【模索①】

なぜ、公共交通は必要なのか？

全国、特に地方での自家用車の保有率は、著しく上昇しています。今や一家に1台どころか、大人1人に1台の様相を呈しています。

公共交通の存続は、自家用車を運転する人にとっては身近な問題ではないのかもしれませんが、「バスは乗らないからいらぬ」という意見や、バスの存在すら意識にない人がいるかもしれません。

公共交通は、なぜ大切なのでしょう。

市民の移動における公平性の確保

公共交通は、自家用車などの移動手段を持たない高齢者や児童・生徒などにとって不可欠な移動手段であり、また、普段は自家用車で移動している市民にとっても代替の交通手段としてなくてはならないものです。

また、いずれ人は高齢になり、自家用車を運転することが難しくなります。また、将来に向けて、若者の定住化やU・J・Iターンを促進するためにも公共交通を地域の移動手段として確保しておくことが重要です。

交通事故防止・健康維持などの有効手段

近年、高齢者の運転による自動車事故が増加しており、免許証の返納などにより、高齢者が自家用車から公共交通に利用転換することが事故の防止にも寄与するのではないかと期待されています。

また、自家用車で移動する代わりに列車やバスを使えば、人が移動に要する消費カロリーが2倍以上になるとの試算もあるなど、公共交通が健康維持に良い効果を持つという利点も示されています。

移動手段となり、地域の経済を支える基盤となります。活気のある、暮らしやすい地域づくりのためにも公共交通を行政が確保し、住民の皆さんが利用することで維持を図ることが重要です。

環境保全の有効な手段

旅客1人を輸送する場合の二酸化炭素排出量は、自家用車と比べると、バスは約1/3、鉄道は約1/10であり、公共交通は環境負荷の小さい移動手段です。

地球温暖化防止のためにも、公共交通へ利用転換を図ることが望まれています。

【模索②】

地域の力で「おでかけ」を 支援する取り組み

高城地区では、高齢者など交通弱者を対象にした有償運送を実施する「NPO法人たかしろ」が地域住民により立ち上げられ、活動を続けています。公共交通のあり方の一つとして、その活動を追いました。



▲「NPO法人たかしろ」の有償運送(平成20年8月撮影)



▲高間 武人さん。「NPO法人たかしろ」の活動だけでなく、高城地区の振興全体に力を注ぐ。

バス停が遠い集落

平成12年。高城地区の路線バスが減便されることになりました。「乗客数の減少」がその理由でした。地域住民の利便が脅かされることに危機感を持った高間武人さん(現NPO法人たかしろ理事長)らは、地域振興協議会に「バス対策委員会」を立ち上げ、ただちに住民アンケートを行いました。「便が少なくなれば、困るのは当たり前だが、採算が取れないのは事業者にも無理は言えない。この状態をどう思うか住民の意見を聞きたかった」と高間さんは当時を振り返ります。

そして、アンケートの結果から、減便以前に解決しなければならぬ問題が浮かび上がったのです。高城地区は、地形的に集落の多くが谷筋に沿って点在している「枝谷」地区が9集落あります。最寄りのバス停から2〜3km離れている家もあります。バスを利用する高齢者などは、この距離を歩かなければならず、日常的に極めて不便を強いられています。そのため閉じこもりがちが高齢者が多いことがわかったのです。

「この問題なら地域ですぐに対応できると思った」

枝谷から高齢者などが買い物や通院で市街地へ出かけるとき、行き道は家族の出勤途中などに送ってもらえることも多いのですが、帰りは歩かざるをえません。高間さんたちは、バス停から自宅までの送り便を運行することを計画し、市役所など関係機関に相談し、助言を受けました。

【模索③】

体系を広域的に見直す

倉吉市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町の1市4町で構成される県中部地域は、企業、学校、病院、商業施設が集中している倉吉市を中心として、ひとつの生活圈域を形成しています。平成22年3月には「定住自立圏形成協定」を締結しています。この協定の中でも、公共交通の体系の見直しは、重要な施策の一つになっています。

この圏域の公共交通は、主に鉄道と路線バスで構成されており、特に路線バスは自治体をまたがる広域路線が多く、通勤・通学や通院・買物など、住民生活に密着した交通手段となっています。

このような背景のもと、前述の定住自立圏形成協定では、地域公共交通に関して「公共交通に係る効率的な運行体系の確立」を挙げています。

しかし、近年、バス利用者は減少の一途をたどっています。そのため、これまで不採算路線を中心に路線の見直しを図り、コミュニティバスや乗合タクシーなどを各市町が独自に運行してきました。それでも、財政負担などの問題解決には至らず、各市町単独の取り組みには限界がきています。

平成22年9月には住民アンケートを実施し、それをもとに、今年3月、行政やバス事業者などで構成する「鳥取県中部地域公共交通協議会」において、「鳥取県中部地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

この計画では、今後、移動実態に即した、より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを再編し、将来にわたって持続可能な交通体系の確立を目指しています。

ボランティア 運転手の声



小谷 政美さん

「以前、近所のお年寄りから『運転免許は持っているが、自分で運転するのはもう怖い』と言われ、有償運送は地域で取り組んでいかなければならない重要な課題だとずっと思っています。ただ運行するだけでなく、サービス向上に努めており、荷物を玄関まで運んであげたりすることもあります。会員の皆さんに喜ばれるのでやりがいもありますね」

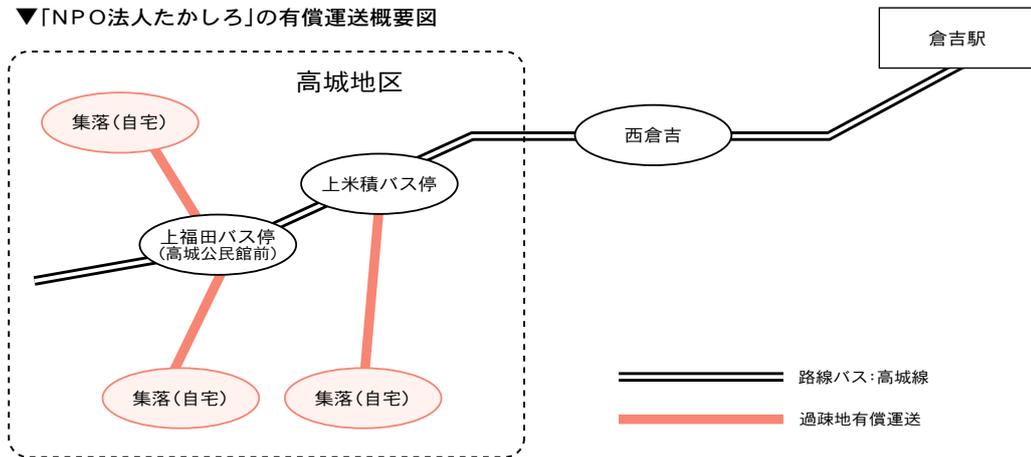


利用者の声

大田 美代子さん

「通院などで、月2回程度利用します。出かけるときは、勤めに出る家族の車で送ってもらうことができますが、帰りは自分で何とかして帰らなければなりません。バス停から自宅までは坂道が続くので歩くが大変です。有償運送だと楽ですし、早く帰ることができるので大変便利です。今後も利用していきたいと思っています」

▼「NPO法人たかしろ」の有償運送概要図



地域に必要とする人が いる限り

「NPO法人たかしろ」は、現在、約30人のボランティア運転手と、高齢者など約130人の会員(利用者)が登録し、有償運送を行っています。週3回、1日4便で、バス停から自宅までを100円〜200円の運賃で運びます。利用者数は、設立当初から平成19年度までは年間1,000人を超え、増加する傾向にありましたが、それ以

降は減少し、平成22年度は、600人弱となりました。高間さんは、その原因を「当初の利用者は、高齢で亡くなったり本当に動くことができなくなってしまう。それに最近では高齢者でも、運転免許証や車を持つ人が多くなったからだと思う」と分析します。「でも、もつと高齢になれば運転免許を持っていても、運転に自信が持てなくなつてバスを利用することもあるだろう。自分自身もいつかは利用させてもらう方になるかもしれない。有償運送は必要と思う地域の人がいる限り、走り続けなければならない」と断言します。そして、「会員が無理をせずに協力して持続できる体制づくりと、国や自治体の補助金に依存しない、自立した運営を目指さなければならぬ」と今後の展望もしっかりと見据えています。

「行政からは、最初から積極的にアドバイスを受けた。それに、地域住民の多くが、問題意識を強く持っていて方向性が揺るがなかった。この2つが大きな力だった」と高間さんは言います。そして、平成16年7月に「NPO法人たかしろ」が設立されたのです。

「でも、もつと高齢になれば運転免許を持っていても、運転に自信が持てなくなつてバスを利用することもあるだろう。自分自身もいつかは利用させてもらう方になるかもしれない。有償運送は必要と思う地域の人がいる限り、走り続けなければならない」と断言します。そして、「会員が無理をせずに協力して持続できる体制づくりと、国や自治体の補助金に依存しない、自立した運営を目指さなければならぬ」と今後の展望もしっかりと見据えています。

公共交通施策の 今後の展望

圏域の公共交通の特徴

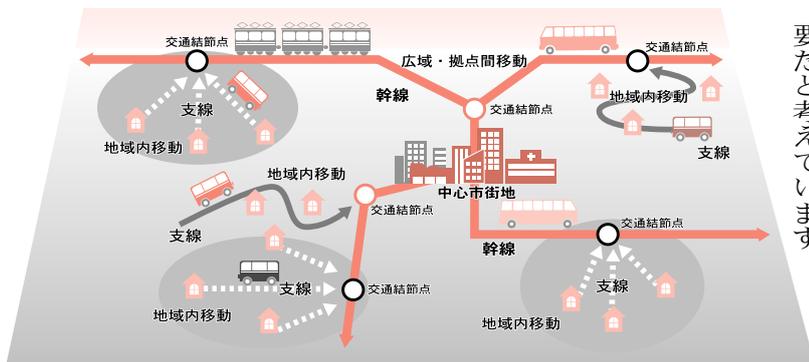
現状のバス運行は、需要量の大小に関わらず、起点となる集落のバス停から倉吉市内までを大型バスで往復しています。車両が大きいいため幹線道路しか運行できず、幹線道路から入り込んだ地域では、バスを利用しづらいケースも多く見られます。また、圏域には広域バス路線が多いため、路線距離が長く、利用の少ない時間帯でも大型車両が運行され非効率な面があります。

ただし、このような運行形態には乗換えが発生し、利用者の利便性を損なう恐れがあることから、十分な検討が必要だと考えています。

ネットワークを構築する必要があります。

目指す交通体系

この問題を解決するため、JR山陰本線と広域移動の骨格を形成するバス路線を幹線とし、地域内での日常的な移動を担うバス路線を支線と位置づけ、この幹線と支線のサービス水準・運行形態を分離して、現状に即した運行を図る2層構造とし、1市4町の生活圏をつなぐ快適な交通



倉吉市総合政策課
企画政策係

山田 晃 課長補佐(写真左)
大本 誠 主任(写真右)



ニーズに応じた路線運行を試す

「鳥取県中部地域公共交通協議会」が策定した「鳥取県中部地域公共交通総合連携計画」では、「倉吉駅北側の商業施設への公共交通でのアクセスが不便」という課題が挙げられています。

この解決に向けて、10月1日(土)から平成24年3月31日(土)までの間、倉吉駅南口バスターミナルから倉吉駅北側の商業施設へ、循環バスの実証運行(試験的な運行)を行います。

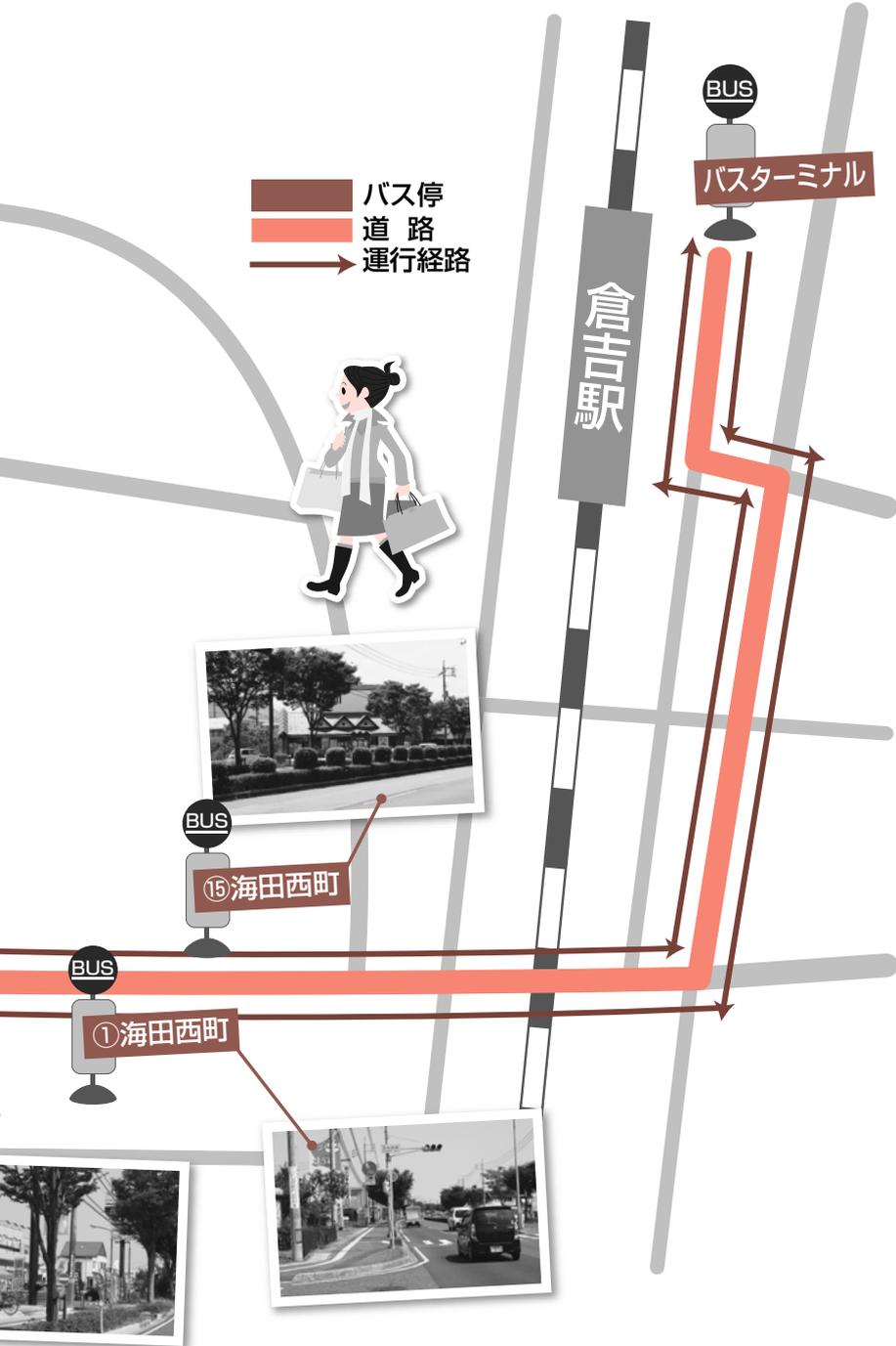
倉吉駅北側の商業施設を路線バスが巡ります。

倉吉駅南口バスターミナルから倉吉駅北側の商業施設へ10月1日(土)から平成24年3月31日(土)までの間、循環バスの実証運行(試験的な運行)を行います。

この間、利用者へのアンケートなどを実施して、より利便性の高い運行を目指しますので、皆様のご協力をお願いいたします。なお、この実証運行の結果を踏まえて、平成24年度からの本格運行を検討していきます。

地域の公共交通を維持するため、日ごろから市民みんなで公共交通を利用しましょう。

バス停
道路
運行経路



【運行開始日時】

10月1日(土)午前9時出発

※当日は倉吉駅南口バスターミナルの6番乗り場で実証運行開始

【運行主体】

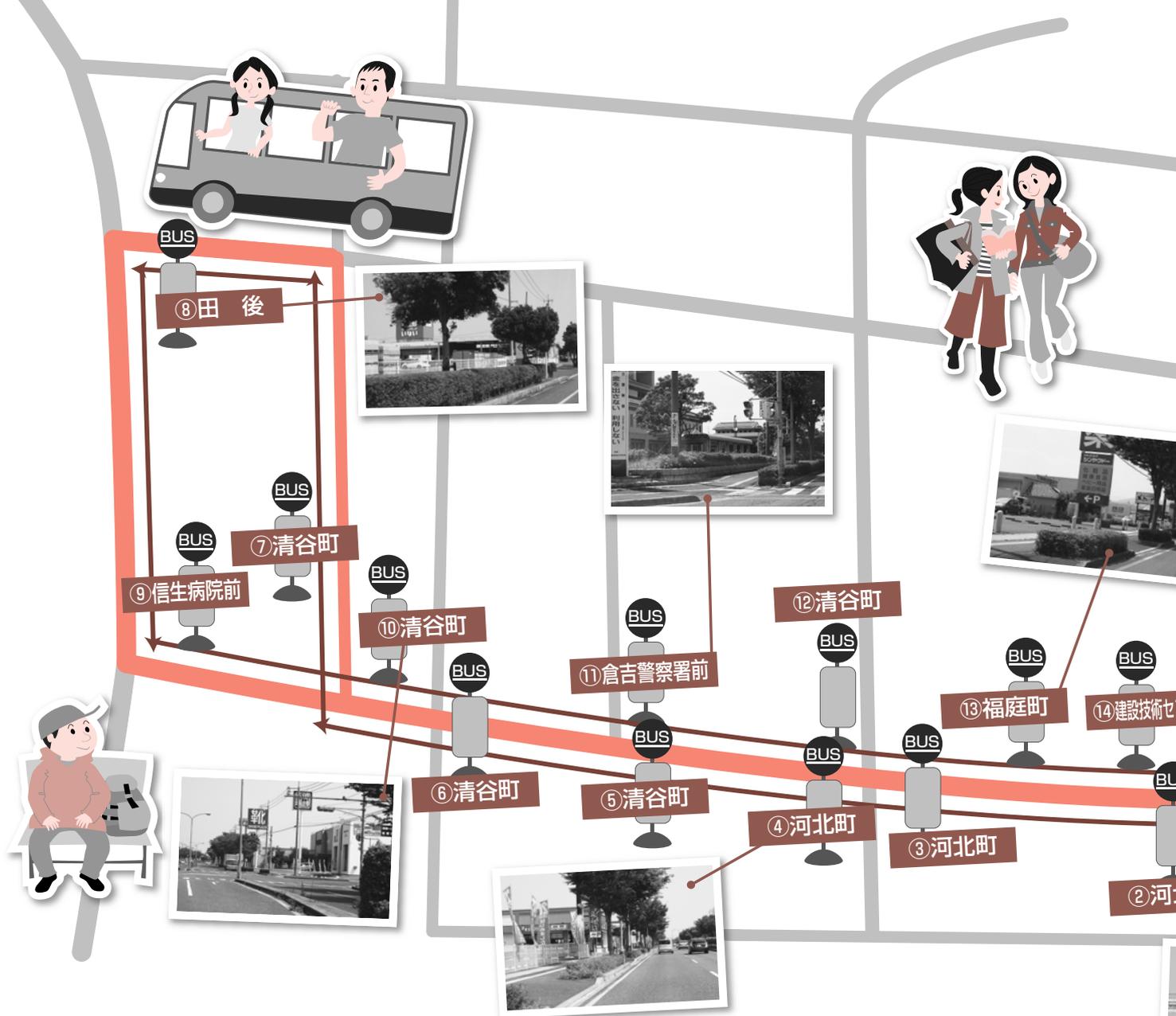
バス事業者(日本交通、日ノ丸自動車)

【料金】

区分	金額
中学生以上	150円
小学生	100円
小学生未満	無料
障がいのある人とその介護者	50円

【その他】

現金での乗車のみとなります。回数券、定期券、高齢者定期券、乗り放題手形などは使用できません。



【運行表】

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便
倉吉駅	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
① 海田西町	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35
② 河北町	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36
③ 河北町	9:07	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37
④ 河北町	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39
⑤ 清谷町	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40
⑥ 清谷町	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40
⑦ 清谷町	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41
⑧ 田後	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42
⑨ 信生病院前	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44
⑩ 清谷町	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45
⑪ 倉吉警察署前	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46
⑫ 清谷町	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47
⑬ 福庭町	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
⑭ 建設技術センター前	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50
⑮ 海田西町	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52
倉吉駅	9:27	9:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57

みませんか。

この機会に、バスに乗って

実証運行されます。

倉吉駅北側への路線バスも

している人がいます。

地域には、今、バスを必要と

している人がいます。

なかなかありません。しかし、

いつか自家用車のない境遇に

なるかもしれません。そして、

自分や家族などが自家用車を

所有しているため、日常生活

に公共交通を必要としません。

ですから、関心を持つ機会も

問題の一つに、「住民の関心の

なさ」があります。多くの人は、

なっています。

そして、公共交通の大きな

採算性、行政の財政事情など

が複雑に関係しあって、悪循

環さえ生み出しており、簡単

には解決ができない問題に

なっています。

少子高齢化などの社会状

況、市民の利便性、事業者の

存続について、口をそろえて

そう言います。

関係者は、公共交通の維持・

取材を終えて

