

地域で支える公共交通勉強会（相去地区）

2011年5月19日 13:30~15:00 相去地区交流センター

北上市企画部政策企画課より、あいさつと公共交通の現状・今後の取り組みなどの説明があり、その後意見交換が行われました。

■公共交通の現状、今後の取り組み・支援について

1. 全国的な公共交通の現状

1970年辺りから減少。マイカーが普及し利便性がよくなり、路線バスの利用が減った。北上市でも口内で見られる様に、様々な取り組みをしているが、全国的な事例も多い。その中で北上市では平成21年度に公共交通をどのように取り組んでいくかビジョンをまとめ、幹線の取り組み、地域の取り組み、利用促進という3本の柱で目標を立てた。

2-1. 国道北線の運行状況

国道北線は国からの補助を受け運行している。利用目的は通勤33%、通学8%、通院19%、買い物28%。南北を結ぶ幹線なので通勤の割合が多い。平成21年度の平均乗車密度は2.7人。平均乗車密度とは始点金ヶ崎役場から終点北上駅前までずっと乗って1人ということになる。金ヶ崎から半分まで乗ったとしたら0.5人となり、始点から終点まで3人ほどしか乗っていないことになる。利用者は減少傾向。

2-2. 日香下線の運行状況

通学49%、通勤18%、通院14%、買い物13%。翔南高校までは乗降者が多いが、日香下や三十人町になると少なくなる。平均乗車密度は2.2人で確実に減少している。県交通から、10月に路線を短縮し、翔南高校までにしたいという話を受けている。

3. 運行開始に必要な期間

路線が短縮され、新しく乗合タクシーなどを運

行する場合は、運行開始2か月前までに運輸局に申請しなければならない。事前の1か月前には地域の方、事業所、運輸局で公共交通会議を開き合意を得る必要がある。口内では約1年間協議に時間を費やした。

4. 地域の役割

地域で新しいことをしたいという時に様々な運行モードがある。その運行モードによって地域の役割が変わってくる。路線バスは利用により地域に貢献。乗合タクシーは利用だけでなく、企画・運営の決定にも参加。一番大変なのは、利用、企画・運営、運行全部地域でやる口内の過疎地有償運送。今後の視点に地域の役割も入れていかなければならない。

5. 北上市における支線交通の運営体制

運営は自治協議会が主体だが、市も支援や調整をしていく。またアドバイザーによるアドバイスもしていただく。

6. 検討開始の手続き

自治協議会からの申し出があればすぐにでも検討開始出来る。専門部会のような組織を立ち上げての検討もOK。検討の開始時期は年度当初にこだわらないので、地域の準備ができ次第、すぐに検討に入れる。



■まとめ

ポイント1

相去地区の公共交通の現状

- ・バス需要は減少する一方で移動手段を持たない住民も存在している

ポイント2

企画～運営～運行～利用促進の「主体」の考え方

- ・運行モードの違いにより、地域の役割もさまざま

ポイント3

支線交通支援について～地域マネジメントの視点～

- ・方向性を選択するのは地域
- ・地域のまちづくりと一体となり検討を推進

また、いわてNPO-NETサポートより、

- ・公共交通の種類
- ・なぜ「地域で支える地域交通」なのか
- ・過疎地有償運送、乗り合いタクシー

についての説明がありました。

■意見交換

○日香下線の平均乗車密度は 2.2 人だが、これは学生数は除かれているのか。

→含まれている。日香下線は一日4往復しているが、学生は朝夕の1往復しか乗らず、一日一便に平均すると 2.2 人になる。

○県交通は10月いっぱい路線を短縮する考えなのか。市もそれに対応した考えなのか。

→22年度の冬の話では、あと1年ぐらいは大丈夫だという話だったが、その後の協議で急きょ決まった。市としては反対だが、県交通としては続けるとはならない。

○スクールバスを一般利用できないのか。

→相去のスクールバスはお金を払えば誰でも利用できる。東陵中学校のような市で委託の場合は交付税をもらって走っているのだから、一般の利用はできない。

○スクールバスに一般の方が乗れるように県に

働きかけているか。

→今までも何度も話し合っている。今後も県の財政担当への継続的な要望は続けていく。

○日香下線は補助事業で運行しているのか

→日香下線は単独路線。事業者が商売で運行している。

○もっと利用者の人達の意見を聞くべき。本当に必要なら市交通も考えられる。和賀町や口内の話と相去とは違って来る。地域ごとに細かくやってほしい。

→もちろん地域によって違う。相去地区の場合、去年の段階でバスは走っているけどそれ以外の交通手段もないという話も出た。そういうことも含めて地域での必要性を協議している。

○病院や学校に直行のバスを走らせれば人は乗るのでは。

→コミュニティバスは中部病院まで行くが、実際の利用者数は3%ほど。普段バスに乗らない人からのニーズが高かったが、予約が6割ということで時間が合わず人は乗らない。

○乗車密度が疑問。もう一度確認してみてもいい。

→この算出根拠で国の補助金などもらっているのだから、まちがえない。

○翔南高校から日香下までが無くなった場合の乗車密度はどうなるのか。採算が取れる密度はどれくらいなのか。

→今は分からないので確認する。

○スクールバスを走らせれば県から補助金がでるのか。

→通学費補助というのがあり、ジャンボタクシーにしてもバスにしても補助金は出る。

○日香下線の10月廃止は決定なのか。

→2月時点では10月で廃止と受けていた。当初4月からの減便などの話もあったが、震災の影響で7月に延びた。若干延びる可能性もある。

○買い物も病院も毎日に行かない。決まった曜日だけ走らせることはできないのか。

→運行エリア自体から路線を短縮するとなつたので、難しい。