

地域で支える公共交通勉強会（和賀地区）

2011年5月25日 14:00~15:30 和賀地区交流センター

いわてNPO-NETサポートより「地域公共交通の現状」、北上市政策企画課より「北上市における地域公共交通の考え方」について説明があり、その後意見交換が行われました。

■地域公共交通の現状

（いわてNPO-NETサポート）

1. 乗合タクシーの状況

平成20年4月から平成23年3月までの利用者数の推移を見ると、初めはお試し券を配布していたから利用者は多かったが、だんだんと減ってきている。今年の2月には116人の利用があったが、その内横川目の利用者は6人。町内と町外の利用が半々である。

2. 路線バス煤孫線の状況

平成18年度から平成21年度の推移を見ると減少傾向である。主な利用目的は通院と買い物。

1日2往復の中で横川目から煤孫までは1便当たり1人から2人が利用。岩崎、鬼柳から人が増え、さくら野近辺で降りている。

3. 路線バス和賀仙人線の状況

和賀仙人線も減少傾向。栃ノ木から和賀仙人までは5日間で延べ16人の利用。藤根駅から江釣子SCまでの利用が多く、北上駅までの利用はあまりない。

4. 路線バス横川目の状況

横川目線は年間で11人万の利用があり、市内で1番乗車数が多い路線。通勤・通学での利用が5割ほど。

■北上市における地域公共交通の考え方

（北上市政策企画課）

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. 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。

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. 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。

5. 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

路線バス等の現状

・路線バスの利用者は年々減少を続けるなか、工夫

によっては新交通も受け入れられている

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
- 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
- ・他地区に先駆けて市はモデル的に支援を実施

■意見交換

○今まで市がのりたくんを運営していたが、これからは自治協が運営していくことになるのか。

→今回の取り組みでは、より地域を分かっている自治協に運営をお願いしたい。

○自治協が動かないと公共交通は進まないのか。

→和賀の運行状況を見ると、和賀の利用需要が分散され尚且つ量も少ない。地域で取り組まなければ、交通の足は確保されない。

○自治協ではどこまで調査し把握しなければならないのか。

→自治協では、どこを走るのか、どのような内容にするか、料金などを検討し決めてもらう。調査内容などは市が支援する。決める内容は、運輸局と調整しながら明確にしていく。

○乗合タクシーは予約制というのが問題でめんどくさい。

→ヒアリング調査でも予約がめんどくさいと出ているし、他の地区の事例でも出ている。電話する相手が知らないからかけづらいのかもしれない。身近な地域の自治協に予約受付を肩代わりしてもらうことも考えられる。事前予約が一番問題になるなら協議していく。

○23年度中に決断を出すのか。

→適切な協議を繰り返し、23年度中。運行に関する予算など24年度からと想定している。

○1台に4人乗れるようだが、運行は1回につき1台だけなのか。

→横川目、藤根、岩崎を1台で回していて、事業者には補助なしで最低限の経費でできるだけ乗せたいということでやっている。

○10月から直で藤根まで行けるのか。

→タクシー事業者、バス事業者と協議して決まる

○市で出している補助は、バス運賃やタクシー運賃の半分ということか。

→運行経費の半分。個人にバス代の半額を渡すのではなく、バス業者やタクシー業者に渡している。

○乗車人数は業者の報告でしか分からないのか

→監査が入ったり、予約受付で確認したりしている。

○運行経費は人件費含むのか。

→事業者への委託費なので直接的な人件費ではない。

○以前はバス停から遠い人も歩いてバス停まで来て乗っていたが、今は近い人でさえ乗らない。利用者に説明するのではなく、今自家用車で移動している人達に説明して、利用してもらえばいいのでは。

→バスがなくなったら困るのではなく、人の足がなくなったら困るので、意識を変えて現状を見て欲しい。

○駅やバス停が近くにあるところは乗合タクシーが回る必要がない。距離を短くすれば、時間もコストも短縮できる。

○口内の過疎地有償運送はタクシー料金と同じくらいなのか。

→会員は町内運行1回100円。

○和賀地区で過疎地有償運送をできるのか。

→この辺りはバス路線も走っているし、タクシー事業者もあるので一筋縄ではいかない。口内で認められたのは、タクシー事業者がなかったから。全くダメというわけではない。

○横川目の利用者は年間40人くらい。

→ほぼ同じ人が利用している。現状において少ないが、高齢化社会になっているので、自分の力で移動出来ない人達が増えて来るのが非常に心配。

○以前は、待ち時間が気にならなかったが今は15分待つのも嫌になった。

→待合所で時間を有効に使えば、魅力になる。

○中部病院に行くのに往復1000円で行ってほしい。

→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。

○自治協で予約を取ればコストダウンするのでは。

→コストダウンだけではなく、地域の方の意識も変わってくる。

○利用者の声を聞くのが最初かも。

→客観的な数字とヒアリングで声を聞くのが重要。