

## 運転手への Interview

利用者の皆さんは、町営バスを日常の足代わりとして重宝してくれています。

これから高齢化社会が進んでいくと、本町でも車を運転しない人がどんどん増えていきますよね。その時にあって初めて、町営バスは大切な存在なんだと気付く人が多いのかもしれないですね。自分が車を運転しないなんて今の若い人には想像しにくいでしょうから。

このバスには、定期的に乗ってくれる人が多く、顔なじみの人もたくさんいます。利用者同士の楽しそうな会話は絶えません。ここは一つの触れ合いの場にもなっているんです。



太田繁さん (高郷)

いつも乗るおばあちゃん、しばらく顔を見せないと、つい心配になってしまいますよ。

面白いことに、土日などの休日よりも、平日の方が圧倒的に利用者は多いんです。その大半はお年寄り。休みの日には、息子さんなどに運転を頼めるからバスは必要ないんです。この辺りのことを考えていくと、もっと利便性の高い運行ができるのかもしれない。

利用者からは「このバスが無ければどこにも行けない」という話をよく聞きます。利用者の数は決して多くないですが、本当に必要な路線なんだと実感しています。

## これからも必要とされる町営バスであるために

わたしは週に1、2回は、町営バスを利用して行きます。主に仕事に行くのに使いますね。そのほかにも、友人に会いに行ったり、買い物に行ったりと、日常生活のさまざまな場面で、バスを利用しています。わたしは車を運転しませんから、どこに行くにも町営バス。あちこち出かける気になるのも、バスのおかげなんです。

毎日休まずに運行してくれることは、本当にありがたいことだと思います。

知り合いからは、北部にバスを走らせてほしいという話をよく聞かれています。これから北部地区にバスが運



鈴木弥八さん (徳山)

行されれば、利用する人はたくさんいると思います。

いずれ、本川根と中川根を結ぶ路線なんかもできたらいいですね。利用価値が高まるんじゃないかと思えます。もっと本数があればいいという話も聞きますが、今ある本数を無理に増やすより、朝晩の込み合う時間帯に集中して走らせるなどした方が、使う人にとっては乗りやすくなるのではないのでしょうか。

車を運転しない人にとって、町営バスはなくてはならない交通手段なんです。もっと多くの人が利用できるバスになったらうれしいですね。

## 利用者への Interview

### フリー乗降サービスなど新しいアイデアで利便性の向上を図る

瀬平～原山間などでは、家が点在しており、バス停まで距離がある家も多い。このため路線沿いであれば、バス停まで行かずに途中の場所で乗降できるサービスを、昨年の12月から開始した。利用者からは「町営バスが使いやすくなった」と好評を得ている。



家が点在する地区では、バス停まで移動するのも一苦労



駒井真祐さん (瀬平)

### 下泉駅と自宅とを往復するのにとても便利

わたしは主に、瀬平から大鐵下泉駅までの移動にバスを利用します。歩くとおよそ30分くらいかかる道のりですから、バスはとても助かります。駅まではバス、そこから電車で出かけることが多いです。無くなってしまったら困るバスだと思います。

### 買い物などに出かける際、よく利用します

今日は上長尾まで、おつかいに来ました。町営バスはいつも頼りにしているんですよ。だいたい週に3、4回は乗っていると思います。多い時は、1日おきに使うこともあります。バスが無い生活は想像できません。お金はかかりますが、大事な交通手段です。



藤田よしのさん (瀬平)

### 町営バスが無かったらどこに行くにも不便

わたしは、1日おきにバスで上長尾の医者に通います。医者のあとに農協に寄ったり、買い物をしたり。いろいろな用事をしてから、もう一度バスに乗るんです。わたしは車の運転をしませんので、出かける際は、町営バスをととても頼りにしています。



森下光江さん (水川)

利用者の声を聞く

## 調査の結果を踏まえて、何が見えてくるか

町営バスは、利益を上げるために運行している訳ではない。あくまで「生活の足」の確保を目的としている。

では一体、「足」を確保するというのはどういう意味なんだろう。それは、町の人が必要とする時間帯に、必要とする場所に、バスが運行されるということではないだろうか。

乗降調査で明らかになった実態は、今後のバスの方向性を考える上で重要な指標となる。

運行する時間帯によって、乗降者数には大きな差があること。利用されているバス停と、そうでないバス停があること。路線によっては、ほとんど使われていない地区もあるということ。これらの結果を踏まえて、利便性の向上を図ることが求められる。

また、現在バス路線未供用の地

区についても、住民ニーズを詳細に探っていく必要があるだろう。一つだけ確かなことは、町営バスは「必要とされている存在」だということ。利用者などの声からも、それは明らかだ。

今後も町営バスを存続させていくためには、収支のバランスを考える必要がある。町予算の投入を、どれだけ減らせるかということだ。今すぐ利用者を劇的に増やすのは難しい。バスを利用したい人は、既に利用してくれているから。自家用車があつて運転できる人が、わざわざバスを使うことは考えにくい。

収益が上がらないならば、運行にかかる経費をいかに削減できるかが、収支バランスのポイントとなる。簡単に言えば、1日の運行本数を減らすのが一番早い。経費削減に最も効果的だ。

## 乗降調査で見えてきた南部バス路線の実態 乗降調査を、単なる調査で終わらせないために これからも町営バスを存続させていくために どんな方法があるか考えてみる

必要とされる時間帯に運行を集中させ、利用率が高いバス停間をつなぐような路線を考えることができるだろうか。それには、運行先となる病院や集会所、役場、鉄道駅なども連携し、運行時間と開館・受付時間などの調整を図る必要がある。運行時間を集中させるということは、利用できる時間帯も限定するということでもある。利用する側と運行する側の双方がよく理解し、協力し合う姿勢が必要だ。地域の実情によってはデマンド型のように、定時・定路線にこだわらない方式を採用することも、検討の余地があるだろう。これは、あくまで一つの案だ。

より必要とされるバスを育てるためには、地域住民と行政との間で話し合いの場を持ち、この町に適したバス路線の形を考え続けなければならぬ。それがバスを成長させていくということだ。

まず取り組むべきは、バスの「需要」を正確に把握することだ。南部路線は平成15年、1000円の運賃を200円に値上げした。「利用者全体でバスを支えていく」という考えに基づき改正だったという。必要な経費は全体で負担し、今後もバスを支えていこうとする姿勢。もう一歩進んで考える時が来ている。

人のいないバス停は、いかにも寂しげだ

