

先進地に学ぶ

先進事例①

熊本県菊池市

所在地 菊池市隈府888番地
☎ 0968-25-1111

DATA 人口：52,265人
面積：276.66km²

熊本県北東部に位置し、東部は阿蘇地域、南部は菊池南部地域（大津町、合志町、西合志町）、西部は山鹿本地域、北部は大分県日田地方にそれぞれ接しており、形状は扇形をなしている。北部の八方ヶ岳から東部の阿蘇外輪山の鞍岳まで山岳が連なり、地域の大半を森林が占める。それら山岳からの豊富な水が菊池川本流をはじめ、迫間川、河原川、合志川に流れ、菊池平野を潤し、肥沃な土地を形成している。



■きくちあいのりタクシー(予約制乗合タクシー)

公共交通空白地域と市街地や町なかとを結び、利用者が事前に予約して利用する。平成16年2月から公共交通機関が全く無かった地域と廃止したバス路線沿線及びその延長地域を対象に、1日置きに運行を行っている。1日3往復だが、出発時刻が決められている。利用料金は市街地からの距離に応じて地区ごとに設定されている。運行地域では、どこからでも乗り降りができるが、市街地での乗り場は医療機関や主な公共施設、店舗等と指定されている。運行地域では、廃止路線代替バス運行当時と比較して、運行赤字を補てんする市の補助金が約2,600万円から約800万円へ大幅に削減されている。



きくちあいのりタクシー

※人口は、平成20年9月末現在

先進事例②

鹿児島県曾於市

所在地 曾於市末吉町二之方1980番地
☎ 0986-76-1111

DATA 人口：40,514人
面積：390.39km²

鹿児島県の東部を形成する大隅半島の北部に位置し、東は志布志市、南は大崎町、鹿屋市、西は霧島市、北は宮崎県都城市と接し、宮崎県との県境に位置する。北部は、大淀川支流域に開け、都城盆地の一角をなし、南部は菱田川流域に広がる地域となっており、全体的には起伏の多い大地となっている。また、曾於市東部には、太平洋に注ぐ大淀川の源流点がある。



■曾於市思いやりバスと思いやりタクシー

曾於市では、市内全地域において新しい公共交通体系をまとめ、時刻表を作成し、公共交通の利用促進に取り組んでいる。思いやりバスの利用料金は、距離に応じて計算されるが、13km以上は、大人400円、子供200円で利用できる。思いやりタクシーは、地区ごとに運行コースと運行日、時刻が設定され、大人1回200円、子供1回100円で利用できる。また、車内では200円券11枚綴りの販売も行っている。思いやりバスと思いやりタクシーは、いずれも6歳未満の小児で、大人に同伴して乗降する場合は、大人1人に対して小児1人は、無料となる。



曾於市思いやりタクシー

※人口は、平成20年10月1日現在



第三停留所 将来路線。

バスの車窓でしか見えない景色

お彼岸になるといつも乗るバス停の周りに赤い彼岸花が咲き誇ります。コスモスも華やいでバスを待つ時間、気分が和らぎます。たまにバスで通勤しますが車窓が高く車を運転するときは見られない、一瞬ハッとさせられるような風景に出会います。それでもバスは止まってくれませんか、その瞬間バスの車窓で見えない景色です。ときにはバスの視点で世の中を見

いま、私たちに出来ることは、一人ひとりがバスを利用すること



さつま町役場 企画広報課長

なかむら しんいち
中村 慎一

る。車の運転から離れて、時間に囚われず、自分の時間を使ってみるのもいいと思います。何回も通って見慣れた道ですが、運ばれる感覚は列車の旅みたい、いわば他力的といえるような感覚を覚えます。

将来税金で走らせるには限界が来る極めて深刻な問題

モータリゼーションの到来により自家用車が移動手段の中心となって久しく、現在ではひとり1台車を持つ時代になりました。バスの乗客は小中高校の児童生徒の通学利用と、交通手段のない高齢者の皆さんの買い物、通院利用が主です。

バスは利用者が少なく、時間帯によつては空バスが走ります。町内を細かく走る南国バスも、将来税金で走らせるには限界が来るでしょう。車を持たない皆さんにとっては極めて深刻な問題です。

また、年金生活者にとつては高額になるタクシー利用にも限界があるというのが現実です。今後、高齢化の進行と共に交通弱者が増えるのは十分予想できます。効率的な利用方

法を研究できればいいのですが。

将来の問題として少しでも公共交通機関を利用して欲しい

今、私たちに出来ることは、一人ひとりがかねてバスを利用することで極力税負担を抑え、温暖化対策も含めてエコな取り組みとして全体の利益を確保することでしょうか。自分の将来の問題として少しでも公共交通機関を利用して欲しいと思います。

◎クローズ・アップ

私たちのバス

私たちの町に最初にバスが走ったのは大正7年10月、林田熊一が宮之城・川内間に県内でも草分け的に乗り合いバスの営業を始めたのが最初です。地方の人口増と流通経済の拡大に併せて鉄道が地方に普及してくると、バスは人と物を運ぶ手段として、鉄道の普及と併せて発展してきました。大正7年当時、日本の人口は約5千6百万人、日清・日露の戦役後、大陸へ大陸へと日本経済を拡張していた時期です。

その後、大正15年5月に国鉄宮之城駅が開業し、昭和12年12月には大口駅までの宮之城線全線が開通します。駅と地域を結ぶバスは最盛期を迎えます。しかし、経済成長、所得増加によりマイカー時代を迎え、昭和62年1月10日、宮之城線は廃止されます。それから、30年が経過しました。

バスもまた構造改革のなか規制緩和が進みました。収益分野に新規参入が増えるなど競争が繰り広げられ、主要分野は観光バス、ハイウェイバスが主流となっています。大きな街中の市内循環バスを除き、地方のバス路線は赤字経営が続きます。本町内を走るバスも同じです。特に県内では人口減少、少子化のなか地方路線の赤字を全体で支えながらも岩崎グループにみられる地方路線の整理縮小が進みました。本県のバス関係補助金は北海道に次ぐ全国2位の規模です。

さつま町管内の広域路線ではJRバス鹿児島線、いわさきバスネットワーク(林田バス)薩摩川内線、南国バス伊佐(大口)線とも生活交通路線として、また出水・宮之城を走る空港バスも併せて国・県の補助金に依存している状況です。