



電車バス乗り継ぎ拠点を 便利に、快適に!!!

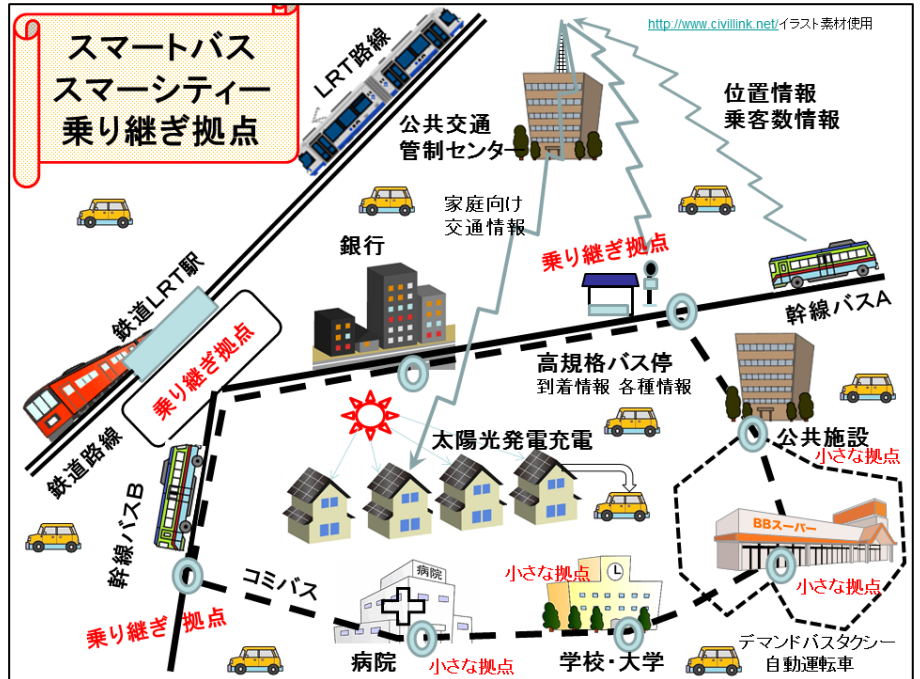
■ラクダでは岡山市内 96 学区で「電車バス乗り継ぎ拠点を便利に、快適に」ワークショップ開催を目指す。何年もかかる作業になるが、岡山市議会など各方面に働きかけ着実に実施していきたい。路面電車や JR 線から、バス自転車徒歩から自動車まで、すべてがうまく使える交通の実現を目指して、路面電車の駅前乗り入れや環状化、吉備線の LRT 化、バスマップ等に取り組んできたが、一般市民には運動の意味が伝えきれていない。

■グローバルズムの中で、鉄道軌道やバスは事業採算性のみが

注目され、赤字なら廃止はやむをえないと考える人も多い。しかし自動車や道路が社会インフラとしてどれ程多額の投資のもとに維持されているかを知らない人が多い。道路コストを説明しなければ、コンパクトシティーの必要性を説得する事はできない。

■みなさんの家の前の道路は消防車の入れる 4m 道路なら、ほとんどは市道になっていて税金で舗装が維持されている。土地を寄付すれば市道として管理してくれるが、使うのはほとんど数人の近所の人ばかりである。「あなたの家の前の道路は大赤字」ともいえる。しかも家の前の道路だけ整備しても自動車であちこちに行けない。全部の路地やバイパス・高速道路のネットワークがあって初めて道路として機能する。だから多額のお金を投じて道路整備してきた。個々の道路の採算だけを論じては、全体像がつかめない。

■電車バスなどの公共交通も、新幹線から JR ローカル線や路面電車までがつながったネットワークとして初めて機能する。鉄道を補完するのがバス路線網であり、バス停までは自転車や徒歩、自動車で行かなければならない。電車バスを路線別に黒字赤字を論じるだけではだめだ。電車バスと道路・自動車を交通ネットワークとして一体で考えなければいけない。さらには電車バスも道路・自動車も、インターネットや携帯電話も、すべて我々人間が人とつながるためのコミュニケーションツールなのだ。人がつながるためには、つながっている場所、つまり乗り継ぎ拠点を便利で快適にする必要があるのだ。



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



全国のニュースから

■相互乗り入れ好調で目標達成確実 福井鉄道とえちぜん鉄道、快適さ要因（福井新聞 2017-0326）

えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線の相互乗り入れが、昨年3月27日の運行開始から1年となる。田原町駅（福井市）での乗り換えがいらなくなり、快適に移動できるようになったことで、利用者数は早くも2年目の目標を上回るペースで推移し、14万人に迫る勢い。ただ日中は空席が多い便もあるため、路線バスやコミュニティーバスとの接続改善で新たな需要を掘り起こすことにしている。

相互乗り入れ区間の鷺塚針原（福井市）―越前武生（越前市）の所要時間は急行を使うと約60分。乗り継ぎより約20分短く運賃も安くなった。

昨年4～12月の9カ月間に相互乗り入れ区間を移動した利用者数（田原町駅をまたいで移動した人数）は、乗り換えが必要だった2015年度同期の約2・8倍に当たる約10万1500人。15年度の約4万4千人を約5万7500人上回り、初年度目標の5万人増をクリアした。

県交通まちづくり課は「今年1～3月分を加えると、初年度の利用者数は約14万人の見通し」としており、15年度を約9万人上回るのは確実。2年目の目標8万人増を前倒しで達成しそうだ。

利用者増の大きな要因の一つが通学定期の伸び。丹南方面から福井商高や啓新高に通う生徒は校近くの福大前西福井駅まで乗り換えせずに移動できるようになり、昨年4～12月の通学定期の累計有効枚数は15年度同期の約4・4倍に増えた。通勤定期も沿線のパークアンドライド駐車場にマイカーを止めてから電車に乗って会社に向かう人が増え、約1・5倍となった。

普通切符（片道）の販売枚数も約3倍に。生活圏が広がり、買い物や通院に電車を使う主婦やお年寄りが増えた。

2年目のさらなる利用者増に向け、県交通まちづくり課の猪嶋宏記課長は「地域鉄道を軸に、路線バスやコミュニティーバスと乗り継ぎしやすい公共交通ネットワークを交通事業者や市町と整備していきたい」と話している

■<宮城交通>25年ぶり値上げ 運転手不足響く（河北新報 2017-0320）

仙台市内を走る宮城交通の路線バス。仙台市バス（後方）とは運転手の待遇に差があり、人手不足が慢性化している。

宮城交通（仙台市）とミヤコーバス（同）は2月、国土交通省に路線バスの運賃引き上げを申請した。認可を得られれば7月1日から平均で約7%値上げする。消費税率変更に伴う改定を除けば25年ぶりとなる値上げの背景には、慢性化した運転手不足がある。常時募集を続けるが、競合する仙台市交通局との待遇差もあって採用は進まず、経営に悪影響を与えている。

<1日10人が不足>仙台市太白区の宮城交通仙台営業所。バス73両、運転手約90人の同社最大規模の営業所だが、小梨寛文助役（43）は運転手不足という深刻な悩みを抱える。

所内の掲示板に翌々週の不足分を張り出す時はいつもゆううつだ。「1日当たり10人前後足りない。休日返上してくれる社員を募るしかない」。集まらなければ貸し切りバスの運転手を当てる。内勤の運行管理者はもちろん、営業所ナンバー2の小梨助役が駆り出されることもある。

「あと10人ほど運転手がいると助かるんですけどね」と小梨助役。加藤悟司取締役総務部長は「運転手不足は全営業所に共通する悩み」と打ち明ける。

宮交グループの運転手は現在約1000人。2012年のピークから約1割減った。平均年齢は50歳前後と高齢化が進む。

路線バス運転に必要な大型2種免許取得費用の貸与など支援制度を拡充しているが、採用者数は年々減っている。営業エリアがかぶる市交通局との給与格差が一因だ。

<年収は6～7割>市交通局によると、市バス運転手の平均年収は約690万円（平均53・7歳）宮城交通は「その6～7割程度」（加藤取締役）にとどまる。「市から30億円の補助金が入っている交通局とは土俵が違う」と幹部からは恨み節も聞こえる。

運転手不足は経営に暗い影を落とす。路線バスは少子高齢化と人口減で利用者が減少し、赤字が続く。これまでは高収益の高速バスや貸し切りバスの利益で穴埋めしてきた。

近年は運転手不足で頼みの貸し切りバスなどが思うように運行できない。12年に約70%だった貸し切りバスの稼働率は16年に約25%まで低下。高速バスは14年度に成田空港線や大阪線などを相次いで運休させた。

宮交は路線バス値上げによる増収を運転手の待遇改善や新車両への投資に充てる方針。値上げを巡り、国交省が仙台市で8日に開いた公聴会の席上、同社の青沼正喜社長は「被災地を含めたお客さまに負担増を強いるのは申し訳ないが、地域の足を守るためにご理解いただきたい」と訴えた。