

鳥取県内の路線バスに関する研究

研究員 草刈 いづみ

県内の路線バス事業は過疎、少子高齢化やモータリゼーションなどの影響を受け、利用者の減少や事業の存続につき深刻な課題を有している。

事業者の撤退路線が増加する中、近年では自治体運営バスをはじめ、NPO法人による共助交通やオンデマンド形式の運行も試みられているが、いずれにしても補助金や助成制度なしでは確保が難しいのが現状である。

本研究は、バス業界のおかれている現状を中山間地域の抱える課題の一つとしての位置づけだけではなく、事業が社会の流れの中で盛衰を辿らざるをえない時期にあること、公共事業としての側面を有していることなどについても整理しながら鳥取県下における課題に絞りこんでいくため、以下の4項目について調査を実施したものである。

- 1、県内山間地域路線の走行調査
- 2、自治体運営バス調査
- 3、鳥取県内のバス停調査
- 4、路線バス乗車調査
- 5、過疎路線の走行調査

以下、項目ごとに研究の背景と内容、評価について記載する。

1. 県内山間地域路線の走行調査

1. 1 研究の背景

鳥取県内の山間地域では、路線バスが運行を取りやめたところ、本数が限られているところ、オンデマンド運行などに切り替わっているところなど様々である。どれも極力運行を確保するための手段の一つではあるが、利用がないためにバスが運行しないと聞けば、どれほど過疎が進んでいるのかといった印象だけが先行しかねない。

実際にはどのような地域、実情なのかを走行して確認した。

1. 2 研究内容

倉吉地区：旧市街部(市役所周辺)は賑やかで、バスもたくさん走行している。駅周辺は駐車場を備えたロードサイドショップが林立している。旧市街部・白壁土蔵群周辺の道路は狭いところもあるが、バスが定期的に巡回している。

三朝地区：道路は山間部に迫るに従って狭くなりバス車両の走行には安全確保等必要な箇所も多いが、沿線の民家も多く田畑もよく手入れされ、人が少なく荒れた印象はない。

関金地区：山林や田畑が非常によく手入れされており、地域の生活が丁寧に営まれているという印象である。路線バスの利用者が少ないことは必ずしもその地域が過疎であることや地域の生活が縮小していることと等しいわけではないようである。

琴浦町周辺：山間集落の規模は小さく、道も狭小で農地規模も小さいが、いずれも放置され

ていると認められるものは少なく、沿線民家も多いため、どの路線も大切な路線であることが伺えた。

米子市：駅前周辺は賑やかで人通りもバスの往来・一般車両の量も多く、商店街やホテル、大型施設、飲食店がひしめいている。鉄道が東西、南北に走っているのも特徴的である。

境港市：路線バスが細長く続く市内部の道路を縦断している。閉店してしまった商店や空き家が多くみられたが、待合で高齢者がバスを待つ姿が多くみられる。

南部町、伯耆町周辺：賑やかな米子市を抜けて少し走ると、すぐに田畑が見えはじめる。道はよく整備されているが、バス路線に面していない集落も多い。

1. 3 効果、評価

今回、山間地域を含む各路線を実際に走行してみると、バス路線沿線集落の民家数は想像より多く、周辺地域の山林、田畑はよく管理されていた。つまり、路線バスの利用が少ないからといってその地域で過疎や高齢化が極端に進行しているとは単純に結び付けられない。また、利用者が多く、本数も多い市街部分は限られた区域であり、5分、10分と走らないうちに抜け出してしまう。沿線には医療機関や飲食店、ホームセンター、スーパー等があり、市街部もそれ以外の区域も決して独立して成り立っているわけではなく、働きに出る人、買い物に来る人、病院や観光施設を訪れたり、農林畜産物の集荷や配送、販売など人や物の相互の流れがある。

路線バスが撤退してしまった地域では、自治体が自治体運営のバスを走らせているが、その理由に、バス運行により人々の生活交通としての路線を確保し、過疎に歯止めをかけ、景観や生産活動の保全に寄与するといったことがある。自家用車を所有する若い世代は市街部に働きに出かけ、夕方帰宅するが、基本的には自家用車で自由に活動している。山間地域で農林業に携わり、地域生活の基盤を支えているのは高齢者である。これらの、ほとんどを地域で過ごし、そこに拠点を置いている人々の移動や買い物、通院といった活動を支えるのがバスである。

路線バスの運行が縮小すれば、山間地域の豊かさも失われていく可能性がある。この点について念頭に置きながら、次年度は東部地区の調査を進め、県全体のまとめを行いたい。



写真1. 山肌に点在する集落



写真2. 手入れの行き届いた山や畑



写真 3. 管理されている水田



写真 4. 境港市 はまる一ふバスのりば

2. 自治体運営バス調査

2. 1 研究の背景

規制緩和が進み、利用者が少なく採算が取れない路線からバス事業者が撤退し、地域住民の利便性が著しく悪くなった地域がある。しかし、通学や通勤、通院などの生活交通として対応が必要であるとの現状から自治体ではバスを運行させているところがある。

米子市・倉吉市・南部町・八頭町・鳥取市の自治体運営バスについて聞き取り調査を行った。

2. 2 研究の内容

各地域の自治体運営バスについて、運営上の課題や取り組みなどを担当者を訪問して聞き取りした。

2. 2. 1 米子市

米子市ではだんだんバスとどんぐりころころを運営している。行政主導ではなく事業者との共同運行であるという認識を共有し、知恵を出し合って対策を練ってきた。一時期、運賃の値上げで利用客が減少したが運行は慎重に継続している。周辺地域との兼ね合い、地域住民の利便性を考慮しながら工夫を重ねており、事業者ともよい関係が続いているとのことである。

2. 2. 2 倉吉市

倉吉市ではまさに今、再編に悩んでいる。倉吉と周辺の1市4町で広域計画を策定、国土交通省の補助を受けて来年試験運行を行う予定である。1市4町という広域だけに、意見の集約が難しく、細かな計画策定には至らなそうである。しかし、地域で実施された路線バスの運行に関する住民アンケートには、自由記載欄に様々な意見が書き込まれ、担当者の熱意を呼び起こしたようだ。

生活交通としての路線バス確保について、今まで以上にきめ細かく利便性の良い運行を行うには行政だけではなく、住民、事業者、周辺地域が知恵を出し合って協働することが必要である。

2. 2. 3 南部町

南部町では自治体運営バス（ふれあいバス）の運行には地域住民も積極的にに関わり、平成16年の市町村合併前には運営協議会等を立ち上げて何度も協議が繰り返されてきた。また現

在も共助交通の実証実験、高等専門学校への支援、地域住民、行政、事業者によるバスフォーラムの開催など自主的な盛り上がりが見られる。利用状況も安定しており、自転車もバスに乗せられないかなどの提案も出されている。

2. 2. 4 八頭町

八頭町では「さんさんバス」を今年度運行開始したところである。まだ初年度であるので、収支状況や利用状況などを判断するには時期尚早だが、資金面では車両の管理や運転手の人件費などで課題も抱えている。生活交通として継続させ、これ以上過疎や地域の利便性が低下することに歯止めをかけたいとの思いがある。

2. 2. 5 鳥取市

鳥取市では100円循環バスくる梨を赤コースと青コースに分けて運行している。積極的に広報を行いHPでも路線バスへの補助金の支出状況を公開するなど、利用を呼び掛けている。鳥取市ではかなりの情報がHP上に公開されているため、聞き取り調査は行わず、HPでの情報入手について了解を得ている。

2. 3 効果・評価

自治体での路線バス運営については、利用の安定、収支バランスが重要である。事業者が撤退したあとを自治体が引き受けるのはよいが、赤字が続けば、その額の規模は若干減少するかもしれないが、長期的な視点でとらえれば、より効率的な運営が求められていくであろう。自治体で100%引き受けてしまうのがよいのか、共同運行なのか、オンデマンドや共助交通も取り入れるのか、もしくは事業者を受託という形を取るのか、その運営方法について導入後の経過を追いながら調査していきたい。



写真5. 自治体バス停留所

3. 鳥取県内のバス停調査

3. 1 研究の背景

路線バスの存続には、利用客の減少や補助金を投入しても赤字が改善されないなど様々な課題がある。中には、都市部で行われているような、バスが現在どこを走行している、いつごろ最寄りのバス停を通過するのか、最短経路検索や料金検索などの情報サービスを充実させること、バス停を整備し待ち時間を快適に過ごしてもらおうとするもの、乗り換え時の接続に適し

た設置、パークアンドライドの可能性などバス停の多機能化に着目したものもある。

鳥取県では、東部、中部、西部それぞれに、地形にも、道路や河川、鉄道との位置関係にも特色がある。バス停に着目して、果たして多機能化することが有効なのか、また可能なのか等考慮するため、2010年においては中部と西部を中心に実際に走行しながら調査を行った。

3. 2 研究内容

中部と西部で図のような区域を走行し、バス停の調査を行った。実に様々な停留所の形態があり、中にはあまり機能的でないものも存在した。(写真)

安全や待合時の乗客の利便性や快適さを考慮すれば、透過性、耐久性、ある程度の明かりや時計の設置など多機能化する以前にバス停留所としての機能を充実させることが必要であるように感じられた。

また、暗くなってからの運行もあるため、街灯や停留所内の照明の設置は必要であると考えられる。

3. 3 効果・評価

中部・西部の調査だけでも、かなりさまざまなスタイルのバス停があった。また管理や機能など、いくつか評価されるべきもの、段差や階段があるなどバリアフリーの観点からも早急に改善が必要なものも存在した。バスの乗客を増やすためにバス停に多くの機能を持たせ、ネットワーク化すれば目的が達せられるとは到底考えにくい。

また、路線バス利用者には障害のある人、高齢者、児童などの割合も高い。利用者層に配慮したバス停の形態も必要である。

今後、東部においては国道53号線、29号線沿線だけでなく、岩美町や兵庫県方面へ続く海岸線も調査する予定である。



写真6. 壇上の停留所



写真7. 乗客の有無が確認しづらく、夜間は暗い



写真8. 駐輪場も備えたバス停

4. 路線バス乗車調査

4. 1 研究の背景

現在事業者により運行が継続されている路線の中にも、補助金による補てんを受けてようやく確保されている路線は多い。鳥取市HPや米子市での聞き取り調査により、利用者の減少や補助率が多いと思われる路線をいくつか拾い上げ、実際に乗車して調査を行った。

4. 2 研究内容

乗車調査を行った路線は地図のとおり、乗客数等は図のとおりである。

運行・乗客について：乗客の9割を中高年の女性が占めていた。また買い物帰りのスーパーの袋を提げた女性も多かった。中西部では男性の利用もあった。

車内での乗客のマナーについて、携帯電話や小銭の用意など考えさせられる場面が多かった。

4. 3 効果・評価

乗客がまったくない路線はなく、利用の少ない路線、時間帯であっても、乗客があった。また実際乗車してみて、東部・中部・西部と地域ごとに環境や地域の特性などが異なっていることを体感できた。今後は各地域ごとの自治体運営バスとの接続や連携、地域ごとの特性についても掘り下げて考察していき、存続のためのヒントを得たいと考えている。

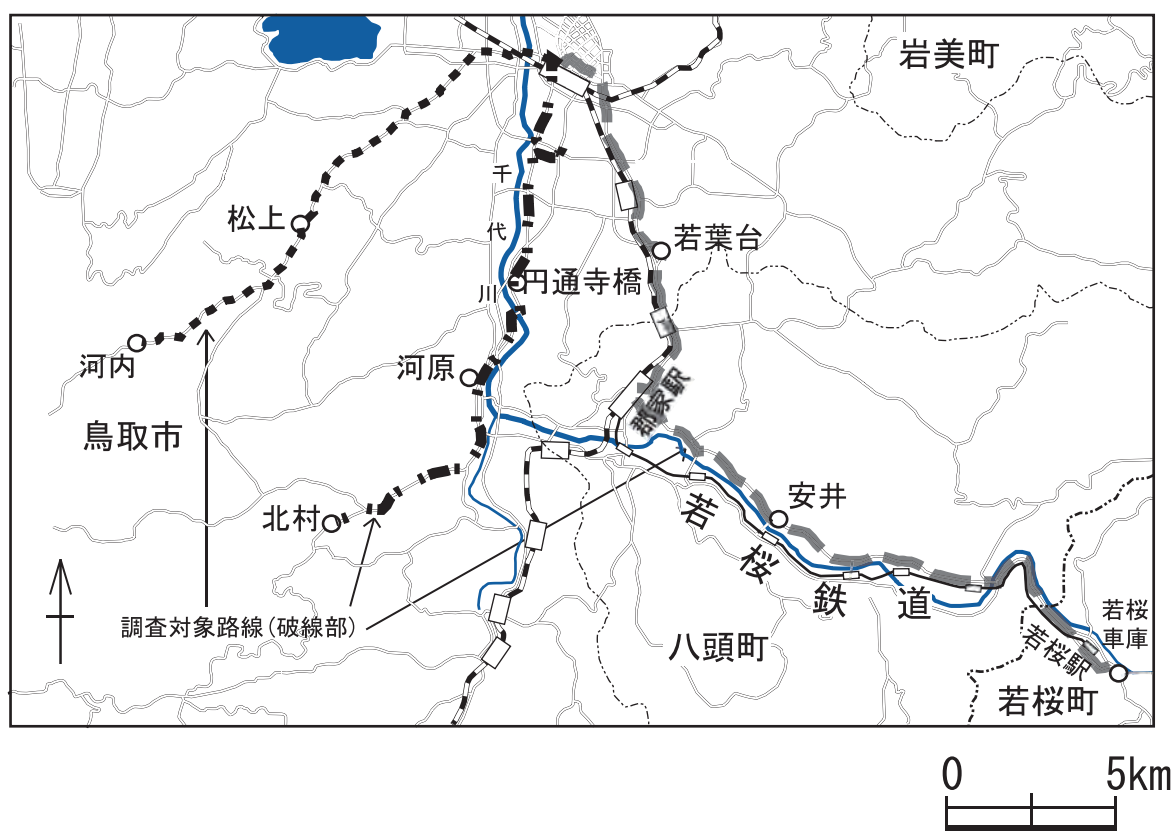


図1. 鳥取県東部地域における調査対象バス路線（2010年）

（出所：「鳥取県内バス路線図」(社)鳥取県バス協会・日ノ丸自動車(株)・日本交通(株)をもとに作成）

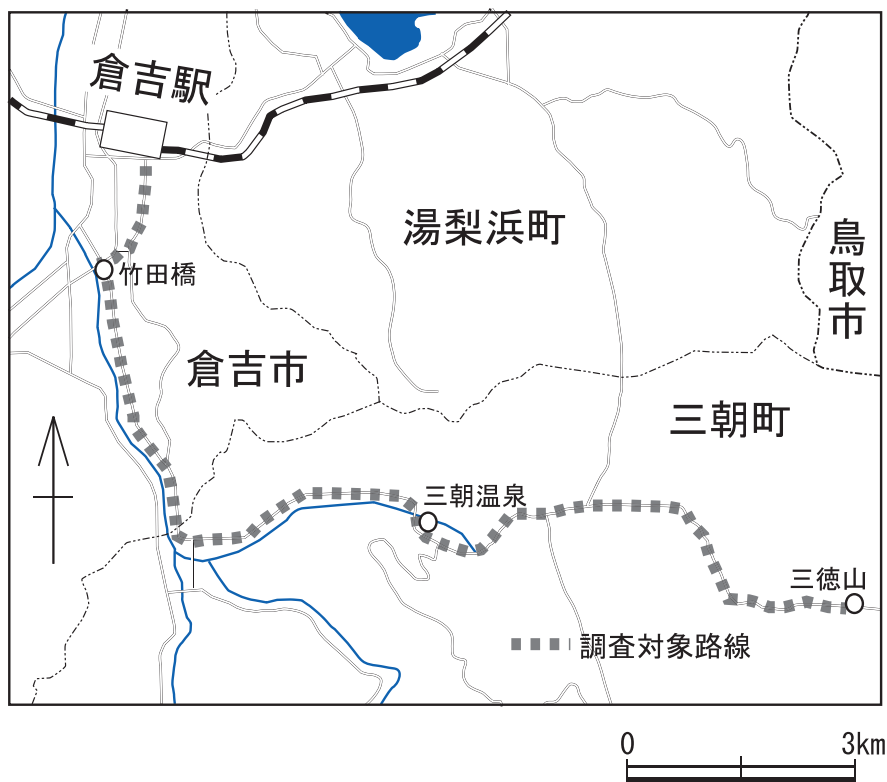


図2. 鳥取県中部地域における調査対象バス路線（2010年）

(出所：「鳥取県内バス路線図」(社)鳥取県バス協会・日ノ丸自動車(株)・日本交通(株)をもとに作成)

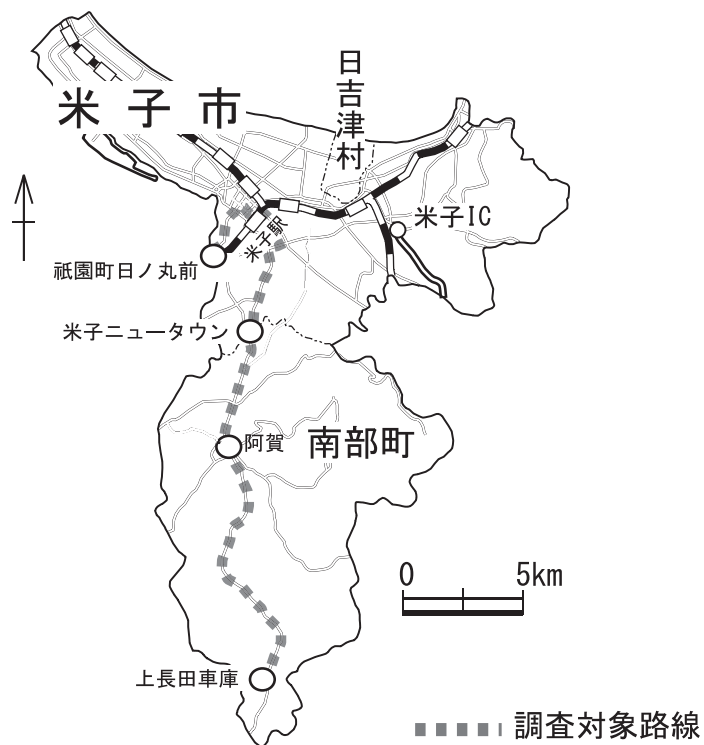


図3. 鳥取県西部地域における調査対象バス路線（2010年）

(出所：「鳥取県内バス路線図」(社)鳥取県バス協会・日ノ丸自動車(株)・日本交通(株)をもとに作成)

表 1. 車路線および乗客数

調査日	バス会社名	路線名	停留所／発車時刻	停留所／到着時刻	延べ乗車人数 (うち女性)
H22.10.16	日本交通	若桜線	鳥取発/10:20	若桜着/11:19	13 (12)
H22.10.16	日本交通	若桜線	若桜発/11:30	鳥取着/12:29	13 (10)
H22.10.16	日ノ丸自動車	松上線	鳥取発/16:40	河内車庫着/17:14	3 (2)
H22.10.16	日ノ丸自動車	松上線	河内車庫発/17:40	鳥取着/18:16	1 (0)
H22.10.16	日ノ丸自動車	西郷・散岐線	鳥取発/18:20	北村着/19:06	6 (4)
H22.10.16	日ノ丸自動車	西郷・散岐線	北村発/19:20	鳥取着/20:06	3 (1)
H22.10.17	日ノ丸自動車	上井・三朝線	倉吉発/10:30	三徳山着/11:03	8 (7)
H22.10.17	日ノ丸自動車	上井・三朝線	三徳山発/12:53	倉吉着/13:29	4 (2)
H22.10.17	日ノ丸自動車	上長田・大木屋線	祇園日ノ丸発/15:33	上長田車庫着/16:21	13 (8)
H22.10.17	日ノ丸自動車	上長田・大木屋線	上長田車庫発/16:29	祇園日ノ丸着/17:15	1 (1)