【レポート】

飯南町は2005年の合併により誕生し、島根県と広島県の県境に位置し、町内のほとんどが山々に囲まれた中山間地域です。以前は民間事業者のバスが運行していたが、利用者減少と尾道松江線道の開通もあり、民間事業者は一部を除き撤退し、現在は町営バスがメインとなり住民の移動手段を確保しています。

飯南町として今後の地域公共交通を存続していくために、レポートをします。

地域の住民生活を支える公共交通の存続について

島根県本部／飯南町職員組合・書記長　山田　弘幸

1.　はじめに

飯南町職員組合は、組合員116人（2024年５月１日現在）で構成しており、一致団結して日々の組合活動に取り組んでいます。

我々は公務員という傍らで、労働組合員として当局と交渉し、職場環境の改善や生活水準を守るため、日夜奮闘しています。ただし、我々のしごとは国民全体の奉仕者であり、特に飯南町で暮らす住民への住民サービスを担っていく重要な業務を担う組織でもあります。

現在、飯南町が抱える課題は多々ありますが、今回は地域公共交通の現状と課題について、把握し、労働組合員としてどのような関わりをすれば少しでも住みよいまちになるかをレポートに取りまとめました。

2.　公共交通の現状と課題

現在、生活路線バスは５路線存在し、町内の幹線道をはじめ、雲南市、出雲市美郷町を跨ぐ広域路線バスが隣接自治体とを結んでおります。また、広島県に本社がある備北交通が赤名駅から三次中央病院を運行しており、飯南町で唯一の民間事業者が住民の移動サービスの一翼を担っていただいています。また、一部地区では自治会輸送サービスにて高齢者の移動支援をしていただく地区があります。

主な利用者は高齢者が通院や買い物で利用され、学生が通学のために利用しており、少数ではありますが近隣市町から通院や通学、買い物での利用であったり、また町外・県外から帰省するために利用される方もあり、無くてはならない公共交通としてご利用いただいています。

また、バス運転手さんから「ローカル路線バス乗り継ぎの旅」が町営バスを利用されたと聞き、テレビ番組で飯南町のバスと風景が放映さ

図　町内を運行するバスの路線網

れたときには、利用者が少し増えテレビ番組の影響力の大きさを感じることができました。

2016年から路線バス見直しに伴い、デマンド型乗合タクシーを段階的に運行開始し、現在は一部地区（自治会輸送運行地区）を除き、全ての地区にてデマンド型乗合タクシーが利用されています。高齢の利用者は、自宅からバス停まで歩くことが困難な方も多く、ドアツードアによる運行は一定の成果を上げています。

運賃は路線バスが町内は200円、町外を跨ぐ利用は400円です。デマンド型乗合タクシーは300円と設定しており、中学生までは無料とし、通学手段としてもご利用いただいています。

そして、課題としては考え出すと多々あり、組合として少しでも解決の手助けができそうなものを検討させていただきました。

（1） 利用環境の改善

以前は路線バスのみが運行しており、各地区にバス停や待合所が設置され、利用者も多い時期もありましたが、近年は利用者も減少し、またデマンド型乗合タクシーの運行開始に伴い、一部路線を廃線とし、それに伴い、待合所の利用者が減少し、管理が不十分なバス停及び待合所が見られます。また、待合所は町が整備したものと、自治会で整備したものがあり、その管理方法も不透明となっており、今一度確認する必要があると思われます。

写真　整備が不十分なバス停

○　労働組合員としてできること

普段、通勤や休日でも自家用車を使用しており、町営バスを利用する回数は少ないため、どこにバス停があるか知らない職員も多く、まずはバス停がどこにあるのか知ることから始める必要があります。

また、コロナ禍前には地域貢献事業として、国道のデリネーターの清掃や、サイクリングイベントで使用する町道の清掃活動を行っていました。また、少しずつコロナ禍前に戻すためにも、こうした事業を復活させていきたいと考えております。その中で、普段はあまり利用しないバス停を自分たちの手で清掃し、普段から利用いただいている住民の目線となり、「このバス停は利用しやすいのか？」「普段、誰が利用しているのだろうか？」「この時刻表は見やすいのか？」等々、清掃しながら色々なことに気づけるチャンスではないかと考えます。また、こうした改善ができるといったアイデアを担当課へ伝え、少しでも利用者目線となった住民サービスへつなげていければと考えます。

（2） 利用しやすく持続可能な公共交通の維持

少子高齢化により人口減少が続き、公共交通の利用者減少及び財政負担の増加は既に顕著に見られ、いかに利用しやすい公共交通を維持・確保していくかが重要です。また、公共交通サービスの内容や車両等についても実態に合わせて適宜見直し・改善ができるような仕組みが必要と考えます。

現在、飯南町の公共交通は町営路線バス、民間路線バス、デマンド型乗合タクシー、民間タクシーとあり、利用者はそれぞれの目的にあった公共交通を利用し、通院・通学・買い物が主だった利用方法と考えます。また町外から帰省・観光目的としても利用されています。特にデマンド型乗合タクシーは自宅から目的地まで利用することができ、高齢者にとっては便利となりましたが、必ず事前予約が必要なため、路線バスと比べ手間がかかる公共交通でもあります。

ただし、これらを維持していくためには、収支についても考えないといけません。町営バスの運行は、2023年度に約9,500万円支出しており、2019年度は約8,200万円と年々増加している状況です。近年は物

価高騰が大きな影響を及ぼしており、また賃上げも少なからず業務委託料へ影響しております。

公共交通の利用者については、2013年度の年間46,812人をピークに、以降は右肩下がりとなりデマンド型乗合タクシーの導入に合わせて、路線バスの見直し及び廃線の影響で、減少傾向となっており、またコロナ禍の影響もあり、中々利用者が伸びない状況が続いております。

図　公共交通における支出の推移

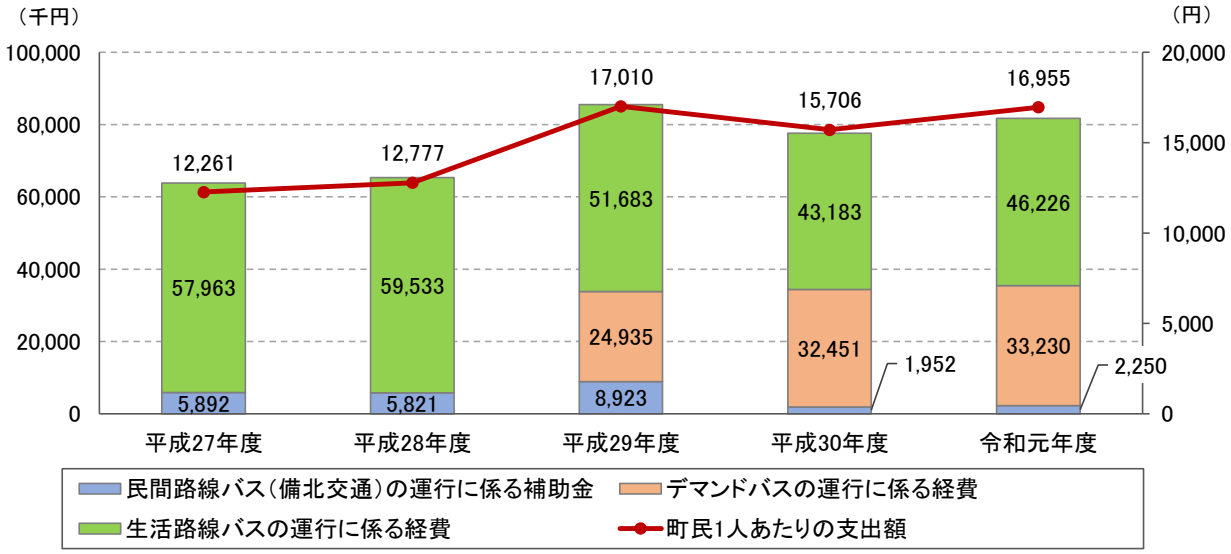
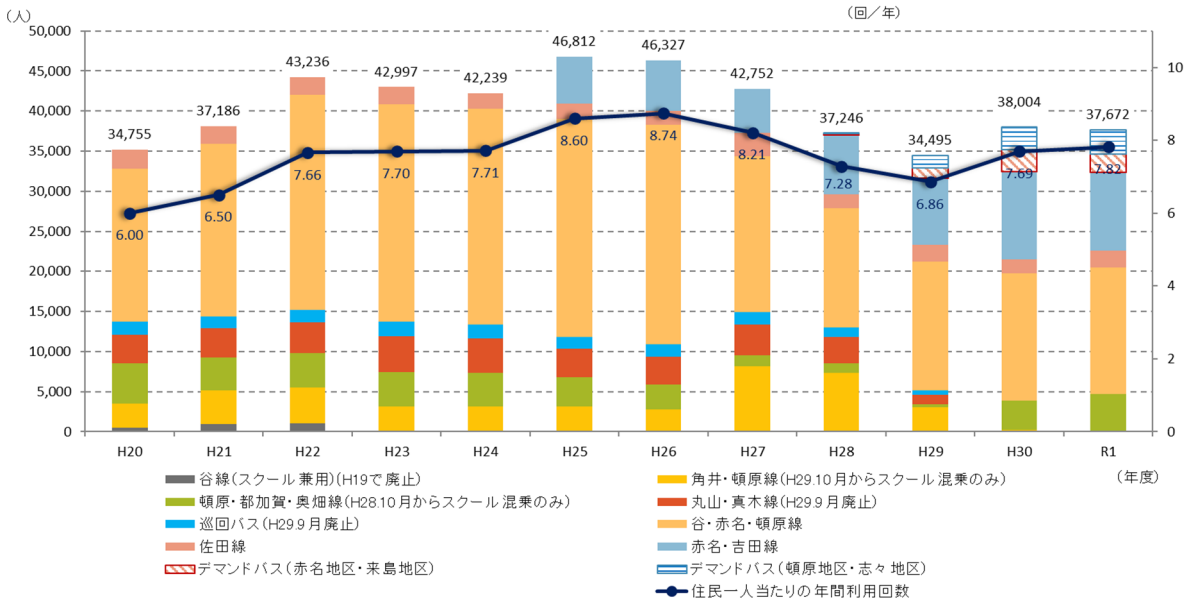


図　生活路線バス・デマンド型乗合タクシーの路線別年間利用者数推移



○　労働組合員としてできること

地域交通をこれから先も存続させていくために必要なことは、私たちが利用してみることが重要であると考えます。組合員は全員が自家用車にて通勤しており、バス通勤している職員は０人です。また、町の公共交通についてタクシーを利用したことはあっても町営バスを利用したことがない組合員も多く、実際に利用してみないことには、良いアイデアも出てこないし、いかにして存続させていくかの検討をすることができません。

例えば、組合活動の一環として目的地までバスを利用して、移動する方法があります。利用してみて、はじめて見えてくる課題であったり、その改善方法も出てくるかもしれません。特に利用者が限りなく０に近づくと廃線も視野にいれた再編をせざるを得ない状況になります。公共交通しか移動手

段がない住民にとって、存続可能な公共交通を維持するためのアイデアの検討を継続していきたいと考えます。

地方は都市と違い、自家用車の保有率が高く、高齢者の多くは自家用車で通院や買い物をしています。そのため、バスやデマンド型乗合タクシーを今以上に増便することができません。増便等するには今以上の財政負担が伴ってくることと、運転手の確保が必要となるため容易にできることではありません。

2024年４月から日本版ライドシェアが日本でも開始となり、現在は都市部だけで導入されていますが、地方にもいずれは導入されると考えます。飯南町のタクシー事業者でも運転手の確保に苦慮されており、また高齢の運転手も多く、人材確保ができなければ公共交通にも影響を及ぼす可能性があります。また、土日祝日は路線バスも本数を減便しての運行となり、デマンド型乗合タクシーについても土日祝日は運休となります。まだ法整備の途中で、地方でも日本版ライドシェアが認められれば、利便性の改善に繋がるのではないかと考えます。

（３） わかりやすい情報発信

現在、路線バスの時刻表は町民向けに作成し、各戸配布を行い周知しております。また、町外者向けとして町ホームページへ掲載しております。また、以前はデマンド型乗合タクシーの利用方法について、ケーブルＴＶを活用し周知番組を作成するなどの方法にて情報発信をいたしました。

普段から利用されている方は、乗降時間やバス停について理解しているが、初めて利用する方は時刻表を調べるところから始まり、最近はスマートフォンで何でも検索が可能となり、容易に検索可能となっています。バス停には都市部のようなバスロケーションシステム（運行情報確認）の設置までは困難な状況にあり、突然の運休が発生しても、利用者はその情報が無いため、バス停で待ち続ける状況となり、特に冬期は事故で国道が通行止めになることも珍しくありません。いかにして公共交通の正確な情報を発信し、利用者が安心して利用できる環境整備を行うかが課題となっています。

図　公共交通の時刻表

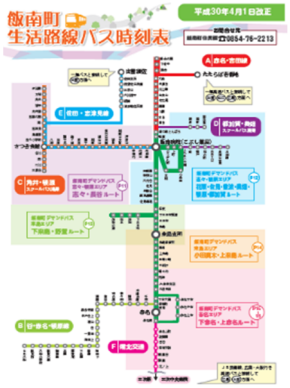


図　ケーブルＴＶで放送したデマンド型乗合タクシーの利用方法の周知番組

○　労働組合員としてできること

（２）でも説明しましたが、実際に町営バスを利用したことが無い組合員が多く、まずは私たちのまちの公共交通について知る必要があります。そして、いかに利用者にとってわかりやすい情報発信ができるのか検討する必要があります。

近年、携帯電話の普及により多くの方が携帯電話を所持されています。とりわけスマートフォンはパソコンと何ら変わらない機能が付いており、他の民間事業者ではＷＥＢで運行状況を調べることが出来るサービスを行っておられます。本町の公共交通についても同様な確認手段があれば利用者にとっては便利なサービスになると考えます。ただしイニシャル・ランニングコストを考えると少額な負担ではないため、財源確保も重要となります。利用者のなかでも高齢者にとっては、当たり前にスマートフォンが使える方がいれば、そうでない方もあり、いかに利用しやすいサービスを提供できる

か、他に先進的な事例があれば参考にさせていただき、わかりやすい情報発信ができないかを考える必要があります。

3.　まとめ

地方の公共交通は人口減少に伴い、利用者も減少しつつあります。またコロナ禍の４年間は顕著な減少となりました。しかし、利用者は少なくても、飯南町で暮らす住民の生活をまもるためには負担は大きくとも存続させる必要があります。私たちは組合員であり町職員です。それぞれの職場にて、いかにして公共交通を存続させるためにできることがあるかを検討し、また他市町村の先進的な事例があれば、参考にするなど、良いものを取り入れることで負担は維持しながら運行していくのも１つの方法であると考えます。

また、日本は危機的な少子化が進んでおり、飯南町でも近年、子どもの出生数は減少傾向となっています。ＵＩターン施策、婚活支援、不妊治療支援、子育て支援にも力を入れていますが、子どもたちにとっても身近な公共交通となるようにハード、ソフト事業も検討してまいります。

飯南町は小さなまちではありますが、ここに住んでいる全ての住民のために職員として、また労働組合員として、２つの立場から、生活を支え、また我々も飯南町に住んで良かったと思えるまちづくりに尽力していきたいと考えます。