



今年もはじめました、
「MOMO de ビアガ一電」
8月7日、21日、28日
18:30出発! 駅前電停集合

2009/8

～もっと鉄道（公共交通）を 利用してほしいの★～

■鉄道ブームと騒がれ3年程経ちますが、鉄道が国民に受け入れられ、愛好家が増加した結果、ブームが続いているのでしょうか。私は違うと感じます。実はこのブームの3年間に日本で約10路線もの鉄道が廃止又は廃止決定された事実をご存知でしょうか。

■廃止理由のほぼ全てが、経営難によるものです。大きな原因として2000年3月に施行された「鉄道事業法改正」がひとつです。鉄道事業に対して「参入の自由」と「退出の自由」が認められた法律で、鉄道事業への参加が容易になった反面、廃止の手続きも簡単になりました。その結果、皮肉にも高齢者・交通弱者の多い地方鉄道が次々と廃止となりました。乗客の減少→減少による減便→利便性低下による客離れ→更なる経営難→経営難による廃止という負のスパイラルにはまってしまうのです。鉄道離れの原因は「マイカーの普及」とよく言われますが、本来鉄道とマイカーは別の物であって、競争や比較対照することは過りだと考えます。

■鉄道を含む公共交通は、誰もが利用する権利を持っている交通手段です。対し、マイカーは限られた人しか利用の出来ない交通手段です。乗り物というひとつのジャンルでは括れるかもしれませんが、根本的に利用根拠の異なるものです。マイカーの普及による鉄道廃止という

のは、本来成り立たない理由です。とはいえ、地方ローカル線が不便な現状は確かです。利便性を高める為には、鉄道事業者の努力が1番必要です。しかしそれに加えて、沿線住民の方々の意識改革も必要です。公共交通機関は日常生活で健康でいれば不必要に感じられることもあるかもしれませんが、病気になったり、自分自身での行動能力が低下した時には、必ず必要となります。日本は更なる高齢化社会へと突き進んでいきます。皮肉にも高齢化社会が進む中、公共交通体系が崩壊していく恐れがあるのです。今の鉄道ブームはマスメディアからの公共交通体系崩壊への“警笛”ではないでしょうか。

■幸いにして岡山では、今すぐ廃止の話が持ち上がる深刻な鉄道路線は現在ありません。（※同じ公共交通機関である路線バスについては深刻な路線はあります。）しかし今思うと廃止が惜しかった鉄道があります。「岡山臨港鉄道」です。廃止されて20年以上経ちますが、大元駅から住宅街を抜け、泉田を過ぎ、左方向へカーブを描きながら、今や副都心的存在の岡南地区を結んでいた鉄道です。

■廃止寸前には、市内の路面電車との相互乗り入れによる存続案もあ



バス前面に掲げられた広報幕。
住民の意識に向けての呼びかけが行われている。

ったようですが、残念ながら廃止となりました。理由は旅客及び貨物輸送の減少でした。現在（いま）あれば・・・とは思いますが、鉄道というのは一度「轍（わだち）」が姿を消すと、二度と復活は皆無に近いものなのです。だから今ある鉄道に少しでも存在意義を感じていただき、利用する機会を増やしてほしいのです。必ず近い将来、鉄道を含めた公共交通機関が今以上に必要な時代がやって来ます。今ある線路が後世へと繋がるかは私達の今の行動にかかっているのです。

■鉄道は出会いや別れ。笑いや涙。感動のドラマが生まれる宝箱です。きっと素敵な出会いや感動が待っています。いつもマイカーばかりでなく、是非これからは、電車や公共交通機関に飛び乗って下さい。ひよっとすると人生も変わっちゃうかも。
(安藤 亮)

早起きの新しい楽しみ
京橋 ART村

玉野のシーバス、今月で10周年

玉野市のコミュニティバス「シーバス」が今月、運行開始から10周年を迎えた。今回は、この「シーバス」についてのお話をさせていただきます。と思う。



RACDA かわら版連載コーナー
「ぼっけえ便利なバスマップ」の

小さな旅

●「シーバス」はコミュニティバス事業の核

玉野市におけるコミュニティバス事業は3事業あり、貸切バス事業、スクールバス事業、そして「シーバス」事業である。貸切バス事業は、玉野市内において福祉団体を対象に運行している。スクールバス事業はバス通学児童を対象に定期券費用の6割を補助するもので、両備バス玉野営業所などで取扱っている。

「シーバス」事業は生活に一番直結したもので、いわばコミュニティバス事業の核ともいえるものである。では、詳しく説明しよう。

●誰でも気軽に乗れる「シーバス」

「シーバス」は、玉野市を大きく東西に分けて循環運行する環状線形コミュニティバスである。東ルート・西ルートそれぞれ右回り・左回りで1日各4便、合計16便が運行されている。東ルートは47.5kmを所要98分で、西ルートは42.3kmを所要98分で一周する。運賃は均一制先払いで200円(小児・割引運賃適用者は100円)。現金・シーバス専用回数券(6枚綴り1,000円)・ICカード乗車券「ハレカ」「PiTaPa(ピタパ)」「ICOCA(イコカ)」で乗車できる。東ルートと西ルートの相互乗り換えの際は降車時に乗換券を受け取り、乗り換え先のバスで乗換券を提出する。なお、乗り換え停留所は東ルートと西ルートが重複する一部の停留所となっている。また、東ルートと西ルートの一部の区間では、停留所以外でも降車できるフリー降車区間を設けている。車両は専用の小型ワンステップ車が5台、小型ノンステップ車が1台ある。黄色を基調としたカラーリングにイルカのイラストと「シーバス」のロゴが配されている。

●10年の歩みと課題

1999年8月1日にスタートした「シーバス」は、県内で2番目のコミュニティバスとして大きく取り上げられた。玉野市と運行する両備バスの間で緊密な協力体制がとられたが、赤字分は市民の税金で補填することから、さまざまな形で利用促進策が図られた。

市の広報紙では2003年7月までの4年間に11回の「シーバスニュース」を掲載、ルートマップや時刻表、乗車体験記なども掲載した。また、ルートや停留所などの変更・見直しも運行開始から1年経過した時点で実施するなど努力が伺える。2002年8月からは北ルートを新設、主に玉野市北部の東紅陽台や八浜・見石地域への利便性を狙って右回り・左回り1日各2便の運行を開始した。ところが北ルートは既存の東ルート・西ルート、さらに一般路線との重複が多いことから利用が極端に少なく、2006年度にはコミュニティバス事業のあり方を考える検討会が立ち上げられるに至った。そこで出た結論が「北ルートの廃止」で、2007年3月末をもって実施された。結局、当初の形に戻った格好となり現在に至っている。

筆者も運行開始当初はよく乗りに出かけていたが、やはり圧倒的に高齢者の利用が多いのを実感した。観光利用という面で言うと、東ルートの一部区間では瀬戸内海が間近に見られることから、車窓風景としてはお勧めできる。「シーバス」を利用した観光コースの整備も必要だろう。

今後の展開、そして更なる発展を期待したい。
(石井孝幸)

「コミュニティバス」潜在的に公共交通の需要があるものの、交通需要が小さいなどバス事業者単独では事業化が難しい路線について、行政・住民などが出し合った意見に基づいて経路を設定し、運行される「地域のための」路線バスのこと。近隣の住宅地や病院・駅・公共施設・買い物地域などを結んで、高齢者など交通弱者の利便性を確保する。

楽しみで電車に乗ってもいいんじゃない？

MOMO de ビアガー電

