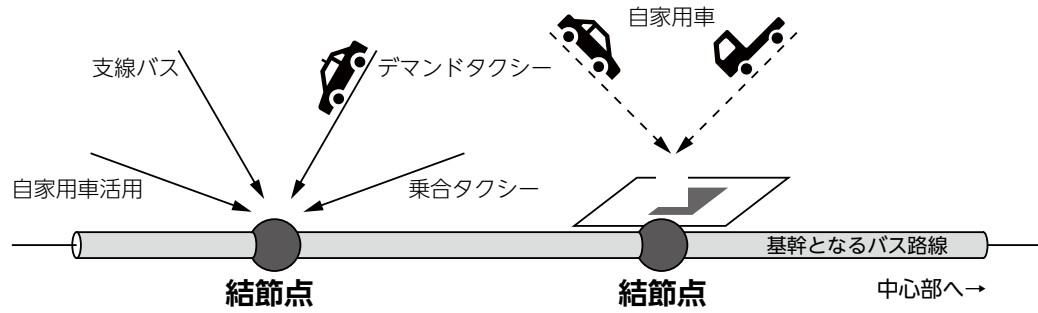


マイカーとバスの上手な活用術



▲これからの交通ネットワークのイメージ図

たりする傾向が目立っています。タクシー事業所の撤退や縮小も進みつつあります。

このように、公共交通の重要性は今後高まる半面、バスやタクシーのサービスを拡充するには限界があります。では、どうすればよいでしょうか。一言でいうと、いかに限られた資源を有効に活用しつつ、知恵と工夫でより良いネットワークをつくっていくか、ということになります。

まずは今あるバスや鉄道、タクシーを最大限活用することを考えましょう。幸い滝沢市の場合、盛岡市と結ぶバス路線はかなりの利便性が確保されています。これをベースに、市民全体の移動の根幹となる太いパイプをバスで確保し、そこにアクセスすれば中心部や病院、学校などへ便利に行ける状況をつくれます。そしてバス路線に苦なくして乗り継げる場所「結節点」を確保すれば、あとは各域内でそこまでの足を考えればどこへ

でもお出掛けできることになります。

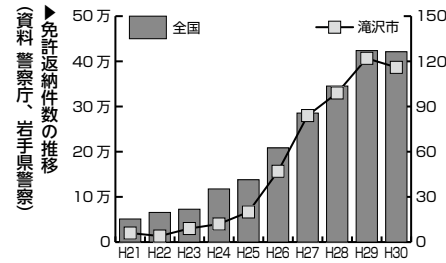
3. みんなで地域の交通に知恵を出そう

地域内の比較的短距離の移動、ということになれば、今はいろいろな手法が考えられます。乗合タクシーやデマンド交通*などのほか、普通のタクシーの活用、自家用車の有償運行、福祉施設の送迎車の活用、共助による無償送迎など、近場の生活エリアの範囲であればできる仕組みもあります。バス停の前に駐車場を設けてバス停まで軽トラで、という方法だってあります。要はそれらを地域の実情に合わせて適材適所で選択することになります。地域にとってどんな方法が最も望ましいかを判断できるのは地域の皆さんです。バス・鉄道につなげる地域内の移動について

では、ぜひ皆さんが「自分の問題」として、市や交通事業者と一緒に知恵を出し合ってみましょう。

マイカーだって1台保有しているだけで1日1500〜1700円ぐらいの費用がかかっています。盛岡市街地の用事や新幹線でのお出掛けのとき、お酒を飲む機会にはバスや鉄道、タクシーを、年に何回かでもみんなが利用すれば、公共交通は将来に続けていけるのです。マイカーは上手に使い、将来運転がままならなくなった時にマイカーがなくても豊かな生活ができる滝沢市に向けて、公共交通利用を組み合わせたライフスタイルをつくっていきましよう。

問い合わせ 都市政策課
(☎656・6543)



1. この先間違いなく進む運転免許自主返納

高齢者が運転する自動車事故が続発しています。一つの社会問題として注目されるなか、2019年4月に発生した東京・池袋での80代男性による死亡事故以来、全国で高齢者の免許自主返納が増えています。

「車がなければ生活ができない」と言われる地方部においても返納が進んでいるのは、悲惨な事故が続くのを見

て、マイカーを運転できなくなる不便さよりも、自分が当事者になりかねない恐れを抱いた高齢者が多かったからのようです。

もちろん、農作業などで近場の軽トラを運転する必要がある免許返納まではいかない高齢者もたくさんいます。でも一方で、この先運転を続けることに不安を持っている高齢者も多く、近年ある県で行った調査でも、高齢ドライバーの実に4人に3人が、何らかの不安を持ちつつハンドルを握っていることが分かりました。もう「長距離」「高速道路」「混雑する街中」「見えにくい夜間」「雨や雪の日」は運転したくない、といった具体的な声が聞こえ「オレの免許は（地域名 限定免許）」という表現で、慣れている地域内だけにしか運転しないという意思表示をする高齢ドライバーもいます。さらに、高齢ドライバーのご家族の多くはお父さんに早く運転を卒業してほし



高齢ドライバーの4人に3人が運転に不安を持つ

2. 公共交通への期待と現実の中で何をすべきか

こうした中で期待が高まる

いと思っています。

こうしてみると、今後免許返納者は確実に増え、返納まで至らなくても運転を最小限に控える高齢者も増えていくことでしょう。それだけ「車を使わなくても最低限生活に必要な移動ができる」仕組みを工夫していくことが必要です。



交通ジャーナリスト 鈴木文彦氏

1956年山梨県生。東北大学卒、東京学芸大学大学院で地理学を専攻。以後フリーの交通ジャーナリストとしてバス、地方鉄道に関する取材記事、論文、著書を多数執筆。近年は地域交通政策のアドバイザーや講演活動もされている。主な著書は「岩手のバスいまむかし」「日本のバス」「東日本大震災と公共交通」など。