

第1章 現状と課題

1-1 公共交通を取り巻く現状

(1) 市民の利用交通手段

市民の利用交通手段に関して、昭和半ばにおいては鉄道や路線バスといった公共交通の利用者数が多く、そのサービス水準も高い状況にありました。しかしながら、モータリゼーションの進展に伴うクルマ社会の到来によって、近年では公共交通の利用者は激減し、移動手段の中心は自家用車（マイカー）に変化しています。



注 1) 鉄道年間利用者数：市内 8 駅乗車人員の合計。

注 2) 民間路線バス年間利用者数：石見交通輸送人員数を運行圏域人口に占める本市の割合で按分した推計値。

注 3) マイカー保有台数：自家用乗用車、軽自動車のみとし、営業用、貨物、特殊、二輪車両を除いた台数。

注 4) マイカ一年間利用回数：保有台数の 8 割が年間 250～330 日、1 日 2 回利用するとした試算値。

将来の状況は…

人口減少が続く中、全体的な需要が減少するため公共交通を取り巻く状況は、さらに厳しくなることが予想されます。一方で、高齢化の進行が進むことによる免許返納などマイカーを利用できない市民の増加、学校統廃合による遠距離通学の必要性など、公共交通の役割は、より重要なものとなります。

今後は、交通事業者だけの努力では、地域公共交通の維持は困難であり、地域や行政が主体となる総合的な交通政策の下で、市民の生活を支える移動手段を提供する必要があります。

そのため、市主管交通と地域主体の移動サービスが増加することが予想され、あわせて公共交通を維持するために過度なマイカー利用を減少させる社会環境を構築する必要があります。



公共交通に関する法律

公共交通に関する法律として「道路運送法」が整備されています。道路運送法は、昭和30年代などでは、過当競争を防ぐ需給調整など、運行事業者を管理する法律として定められてきました。平成14年には、黒字路線や赤字不採算路線などへの参入や撤退が自由化され、多くの赤字不採算路線から路線バスが撤退するきっかけになりました。

平成18年には、自治体、NPO等による地域の移動手段を確保することを進めるために、自家用自動車の乗合制度が法的に位置付けられました。(従来は、特例としての取扱)

また、法の目的に「サービスの円滑かつ確実な提供」が追加され、道路運送法は事業者管理の法律から交通政策の法律に変わりました。

平成19年度には、「地域公共交通活性化・再生法」が施行されました。この法律によって、自治体が中心となった法定協議会で「地域公共交通連携計画」作成の動きが活発化し、全国各地で様々な取り組みが実施されました。

また、現在地域の移動手段確保のための基礎となる「交通基本法」の制定に向けた動きが進んでおり、これから公共交通に関する法的環境が大きく変わりつつあります。

(2) 社会環境の変化

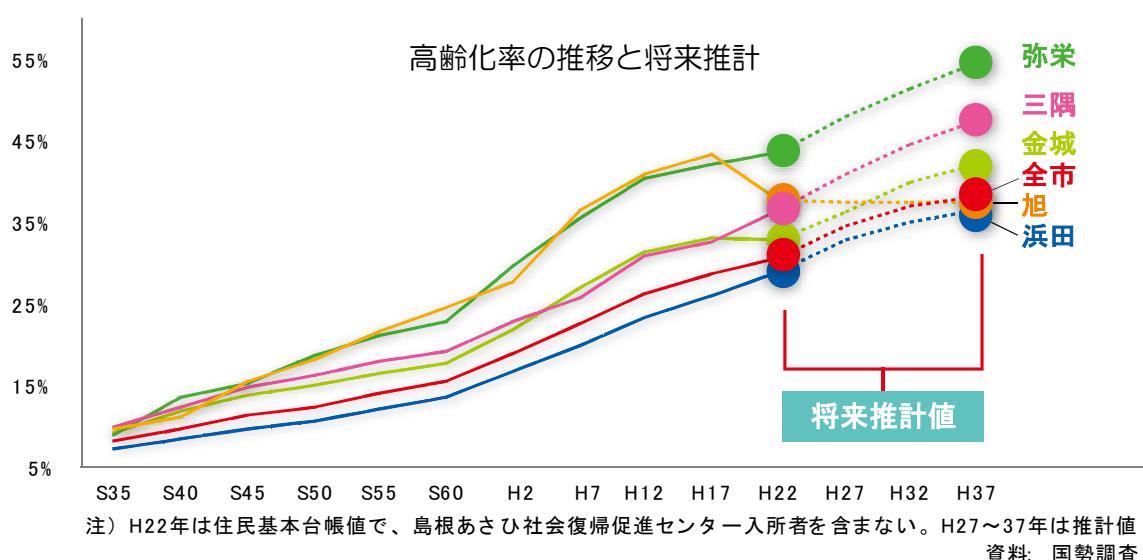
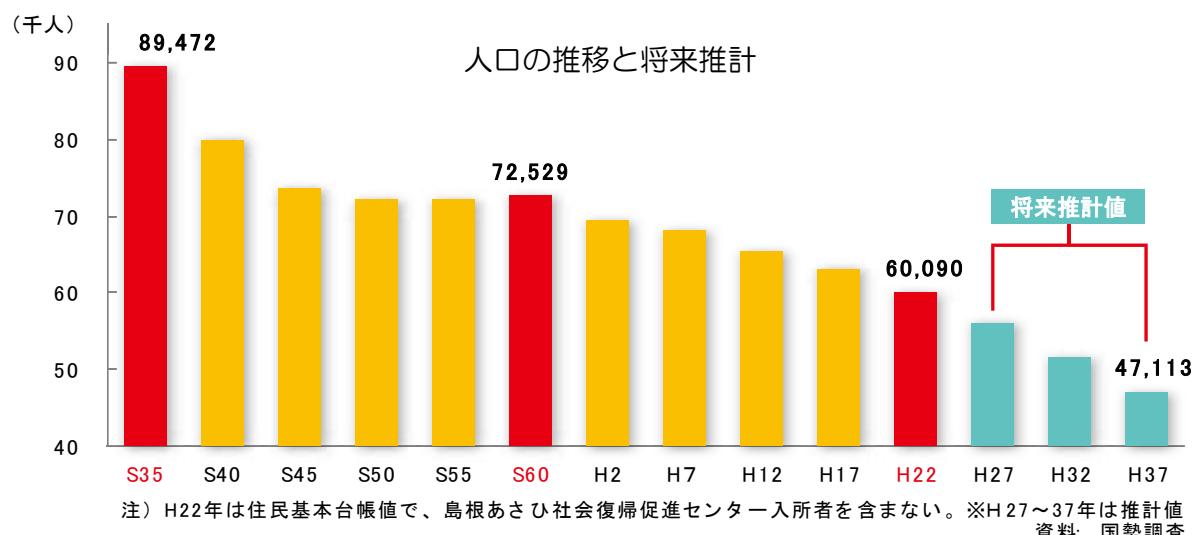
本市における公共交通に関する社会環境をみると、人口の減少が進み交通需要そのものの減少が予想されます。

また、高齢化の進行により、クルマを利用できない高齢者が増加するとともに、高齢ドライバーによる交通事故の増加が懸念されます。

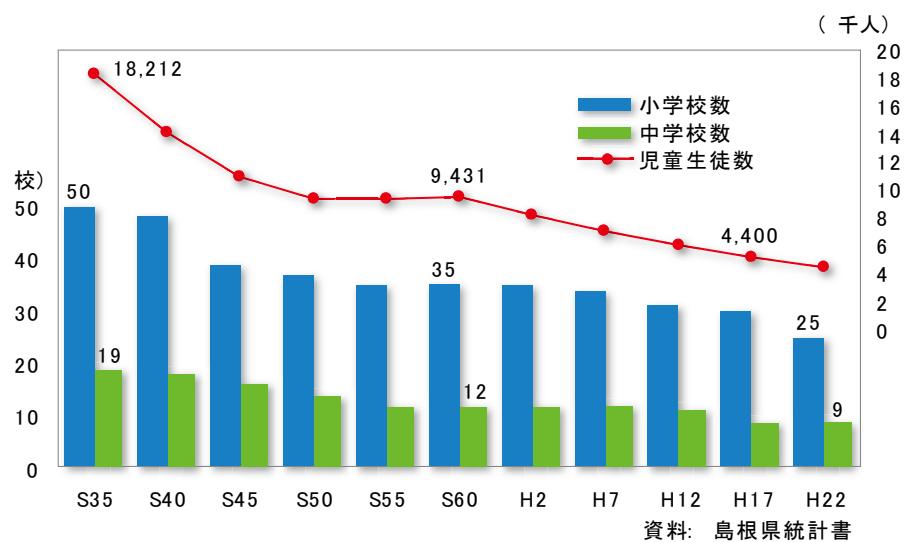
加えて、少子化による各種学校の統廃合によって、自宅から遠い学校への通学が必要になるなど、新しい交通課題への対応が必要となります。

一方で、島根県立大学や医療センターなど、多くの市民等の移動目的地へのアクセス性の向上が課題となり、このような本市の核となる施設の利便性と魅力を向上させるための交通施策が重要となります。

さらに、市内中心部の商業施設を中心としたまちづくりのためには、これまでのクルマ中心から公共交通・自転車・歩行などで回遊できる環境づくりの観点も重要となります。



小中学校児童生徒数と小中学校数の推移



市中心部での主な移動目的地

