



**生**活には欠かせないバス路線。市では平成8年まで、佐伯地域に広電バスの浅原線、所山線、中道線が運行、同じく平成8年まで宮島地域の宮島棧橋から包ヶ浦間を、平成17年まで大野地域内を広電バスの定期路線が運行していました。しかし、利用者の減少や社会情勢の変化などにより廃止。現在は、市の自主運行バスや民間の乗合タクシーが運行されています。市の自主運行バスは、市街地や中山間地の交通不便地区などを、民間路線を補完、代替する形で運行し、距離制運賃の定期路線や均一運賃の循環線、予約型の区域運行など、さまざまな運行形態があります。そうしたなか、各地域で地勢や人口集積、生活環境や移動ニーズは異なり、地域の実情に応じた効果的で効率的な移動手段の確保・維持が求められています。

一方、過疎化・高齢化、マイカー利用

の増加などの影響で、利用は減少傾向にあります。実態調査の結果では、一部の路線で利用が極端に少ない便も見られるなど、需要に対してサービスが非効率となっている状況も見られます。

現在市の公共交通を維持するための金額は年間約1億2千万円になります。自治体によっては、利用者の伸び悩みと財政難によってコミュニティバスの見直しが進み、路線や本数の大幅な減などの対策が取られるところもあります。

市の高齢化率は27・3%（平成27年11月1日現在）。超高齢社会に突入しています。車を持たない高齢者にとって広大な市域の移動は、大変な状況となります。さらに、運転への不安から65歳以上の免許返納も進む中、将来市内の高齢化率がさらに進んだとき、交通弱者を出さないためにも今、バスを利用していくことが必要になっています。

年間約1億2千万円。これは廿日市の公共交通を維持するための金額。現在のバス利用者の減少は、将来のまちの公共交通に関わっていきます。

## あつて当たり前？ 公共交通



↑原・川末線を走る広電バス（昭和22年）。原で初めてのコンクリートの橋を渡り初め。【写真提供：三宝勇夫（さんぼう・いさお）さん（原）】

## 生活路線の行方

昭和1。経済成長とモータリゼーションの波。廿日市でも道路整備と共に、バス路線が拡充されていく。平成に移り、自家用車保有台数が伸び、全国で進むバス路線の見直し。将来の生活路線の展望はどうなっていくのでしょうか。

### 生活に寄り添って

広島県内で多くのバス路線を走らせる広島電鉄(株)。設立は昭和17年。廿日市の路線バスは広島電鉄に合併する昭和18年までマキノ自動車と水内自動車商會が運行していました。現在市内の広電バスの路線は、広島市への高速バスを含め6路線。そして、廿日市地域を走る廿日市さくらバスの運行も行っています。「公共交通の需要を考える際、高齢化や少子化は大きな課題です」と広島電鉄(株)の木村仁志さんは話します。

日々進化するバス。廿日市内でも今年度から一部ノンストップで乗り降りできる車両を導入。車両の更新に伴い、順次投入される予定です。

「公共交通は古くから私たちの生活に寄り添ってきました。これからも高齢者や子どもにも何度でも乗ってもらえる優しい乗り物になっていければ、将来の地域の人口減少に対しても決して悲観するようなものではないと思います」と木村さんは力強く話してくれました。

「広電バスの利用者は、県内全域で見ればほぼ横ばいですが、今後団地の少子化が進んでいけば、通学で利用する人の減少につながります。そのため、どんな人でも乗りやすく、分かりやすい路線を実現させていくことが重要です」と話す木村さん。



広島電鉄(株) 広島西営業課長  
木村 仁志 さん

### 握るのは安全—【バス運転手の声】



おおのハートバス運転手  
原 弘志 さん

利用者の皆さんには、他に交通手段を持たないため、このバスが無くなると生活が成り立たないと言われる人もいます。私が運転を任されるのも、こうした人たちがいるからだと感じています。

私が初めておののハートバスの運転手としてハンドルを握ったのは3年前。初めてお客さんを乗せて走ったときの緊張は今でも覚えています。小型のバスは揺れがお客さんにも伝わりやすい。いかに

停止や発進の衝撃をやわらげるか、毎日が修行です。また、路面の状況や時間帯によって異なる交通事情、運転手としてそうした状況に対応しながら安全に運行することが使命だと思います。

私たち運転手にとって励みになるのは、下車するお客さんの「ありがとう」の言葉。名前もどこに住んでいるのかも分かりませんが、家族を運ぶ気持ちでハンドルを握っています。