

バスのあした

特集

欠かすことのできない
日常生活の足
町営バスの明日を考える

町営バスが普及した理由

国土交通省の統計によると、陸上輸送する総人数の割合のうち、乗り合いバスの利用率は、昭和40年度は34%、陸上交通機関の約3割を占めていた。しかし平成10年度には、乗り合いバスの利用率はわずか9%にまで落ち込んでいる。その代わりに急激な伸びを見せたのが自家用車だ。利用率は65%。ほかの陸上輸送機関と比べ、圧倒的に高い割合だ。(左ページ表参照)

しかしその後、自家用車が爆発的に普及し、公共交通機関のバランスは大きく変わった。乗り合いバスの利用者は著しく減少。バス事業者の多くは赤字経営に陥った。乗客を確保できない不採算バス路線は撤退してしまいうヶーが急増。結果、公共交通の「空白地帯」を生み出してしまった。車がある家はいい。車を運転できる人はいい。

全国の自治体では、公共交通の空白地帯解消に向け、自治体自身がバスを運行するケースが増えている。「市町村自主運行バス」「廃止代替バス」などと呼ばれているのがそれだ。高齢化が進む中山間地や山間部では、公共交通空白地帯の解消は急務。町の予算を投じてでも対応する場合はほとんどだ。

町営バスが果たす役割は

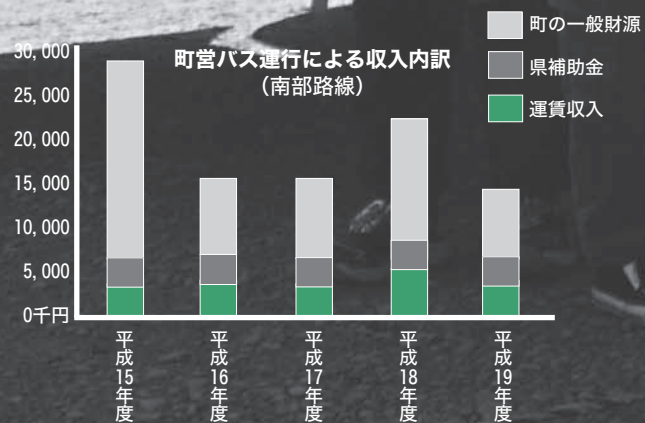
本町には、市街地から遠く離れて孤立する地区が多い。こういった地区では長い間、住民の移動手段の確保が大きな課題となってきた。車を運転できない人たちが、市街地まで出かけるのは大変な労力が必要と

町営バスの明日を考える

現在運行中の南部路線に目を向けてみる。中川根地区の公共交通を支えて



年度/順位	1位	2位	3位	4位
昭和40年度	バス 34%	民鉄 30%	国鉄 22%	自動車 14%
平成10年度	自動車 65%	民鉄 16%	JR 10%	バス 9%



いるこの路線。平成19年度の収支を見ると、運行にかかる経費1,370万円に比べ、運賃収入は約260万円。県からの補助金を400万円受けているが、それでも町の予算を約700万円必要とする(左グラフ参照)。

大人の運賃が200円という低料金で運行しているため、収益が上がらないのはやむを得ない。しかし、低料金にもかかわらず、利用者の数は年々減少傾向にある。それに伴い収益も減少しつつあるのが現状だ。

町営バスの目的は、決して利益を追求することではない。あくまで「生活の足」を確保するためだ。しかしこのまま利用者が減り続けたとすれば…

現時点で課題もある。利用者数の確保はもちろん、バス未供用地区を今後どう解消するか。ルートやダイヤの設定など、検討の余地はまだありそうだ。バスという乗り物は、住民ニーズに合わせ、地域の実情を踏まえて、その形態を変えていくことができる。いわば「成長」していける乗り物だ。本町に一番適したバスの形。それを育て上げるのができるのは、この町に住むわたしたち一人一人にほかならない。

今、見えている「バスのあした」は決して楽観できるものではない。町営バスが走っている今だからこそ、その可能性を考えてみよう。

※せせらぎ号=減少傾向、やませみ号=横ばい (7ページのグラフ参照)

※特集の文中の「市街地」とは、町内における中心部のことを指しています。