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

陸上輸送機関ごとの輸送人員の割合

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%

町営バスが普及した理由

国土交通省の統計によると、陸上を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）

自家用車が今ほど普及していなかった時代。バスは、鉄道と共に地域の公共交通の中心を担っていた。無くてはならない存在として、地域に根付いていた。

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うケースが急増。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。

しかし、高齢者や学生、障害のある人など、車の運転ができない人たちにとっては死活問題だ。乗り合いバスの撤退が、そういった人たちの日常生活に及ぼす影響は計り知れない。

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がほとんどだ。

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を必要とする。歩いて行くと何十分とかかってしまう。帰り道も同様だ。「身体の調子が悪いが、出かけるのが難しくて医者に行きそびれた。結果、さらに病状が悪化した」といったケースがあるほどだ。日常生活のあらゆる場面で、不便は生じていた。

地域住民の生活の足を確保するため、本町には町営バスがある。車の運転ができない人たちにとって、無くてはならない存在となっている。

いよいよ4月1日、待望の北部（本川根）路線が運行を開始。合併から3年を経て、ようやく町全域をほぼカバーした路線網が実現する。

これまで公共交通機関が届かなかった地区の人たちの期待は大きい。

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したら…。

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。それを育て上げることができるのは、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。

※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。

※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）