

# バスは「乗ってなんぼ」の発想で 乗合バス事業の復権に向けて

全国に普及したマイカー時代を経て、いま再び、地域の生活者の足を担う役割が期待されている乗合バス。その復権のために、バス事業者には何が期待されているのか。地域公共交通プロデューサーの加藤さんが提言する。

地域公共交通プロデューサー  
名古屋大学大学院環境学研究所准教授

## 加藤博和

●かとう・ひろかず 1970年岐阜県生まれ。名古屋大学大学院工学研究科博士課程後期修了後、同助手を経て2001年より現職。低炭素交通体系の評価手法や実現方策を研究する傍ら、バス等地域公共交通の活性化・再生にボランティアで取り組む。

### バス事業は打つ手なしか？

「入社して初めて『三ケタ』の数字を見ました」最近聞いた、ある乗合バス事業者の部長の発言に、正直、耳を疑った。

「数字」とは、各路線の乗車人数の対前年比パーセントである。三ケタとは一〇〇%以上、すなわち前年に

比べ増加したことを意味する。部長ならば、勤続二十年は超えているであろう。その方が、前年より乗車人数が増えた自社路線をいままで見たことがないというのである。失礼ながら、いったいこの会社は何をやっていたのかという気にもなるし、そんな会社に勤めていて楽しいことはあつたのだろうかとも思ってしまう。全国の乗合バスの乗車人員は、一

九六八年度をピークに一本調子で減少を続け、現在ではピーク時の四割強となっている。退潮の原因として必ず挙げられるのが「モータリゼーション」である。一九七〇年の乗用車保有台数は七世帯に一台程度であつたのが、二〇一〇年には一世帯に一・一台となり、地方部では世帯の成人全員がクルマを持っていることも珍しくない。この状況で、クルマ

の圧倒的な便利さの前に、バスはなすすべもなかったというのである。

しかしながら、乗合バス事業者の経営者が「斜陽産業」「打つ手なし」と真顔でおっしゃるのはいただけない。なぜなら、あまりにも乗合バスは進歩してこなかったと著者は認識しているからである。この四十年、クルマは長足の進歩を遂げてきた。その裏には様々な技術開発と、顧客をつかむためのマーケティング活動がある。モータリゼーションによって街も様変わりし、移動パターンも激変した。一方で、乗合バスは、昔から変わりなく走り続けてきたと言えは聞こえはよいが、世の中の変化に対してついていけなかった、いや、ついていこうとしなかったと言ひのが適当ではないだろうか？むしろ、乗合バスのふがいなさが、モータリゼーション進展の一因であつたと言

うべきである。

乗合バスは今後十分に復権するチャンスがあると、筆者は考えている。それは、人口減少・高齢化進展や低炭素社会への対応といった社会的課題の解決にもつながる。その方向性を論じるのが本稿の目的である。

### 地域独占から規制緩和を経て

地方のバスターミナルに行くと、外観は何となく薄汚れ、看板も汚かったり、字がかすれたりはがれていたりする。入るのも少し勇気がいる。中は薄暗く、イスも古ぼけている。路線図や運賃表、時刻表は見づらく分かりづらい。特に、行先や路線が消してある箇所が目立つのが寂しい。塗料で消してあるならまだしも、白紙を貼って隠し、その紙や貼ったテープが変色しているのも珍しくない。

下手をすると何年も前に行かなくなつた行先が書かれ、それを窓口で指摘すると、「そうですか。まあ、乗る人は知っていますから……」と返される。

路線図や時刻表を配布していないか聞くと、見にくいものでもあればいいほうで、なぜ必要なのか聞かれることも珍しくない。通常の店で、宣伝チラシを持つていくのに理由を聞かれるなど皆無であらう。

乗客が最も集まり、外来者も多く出入りするはずのバスターミナルが、このようにうらぶれているのを見ると、事業者が利用者を増やそうと努力しているとはひいき目にも言い難い。普通の店なら、お客様が入れば「いらっしやいませ」と声がかかるのが常識であるが、そんな声をかけられたらビックリしてしまうのが、バスターミナルの現状である。