

運賃値上げとバス離れ

永田守男*

Giving up Buses due to Fare Hikes

Morio NAGATA*

広島県下のバス運賃は57年9月から値上げになった。これによってバス運賃は、広島市内を例にとると旧市内均一料金が140円(旧120円)になった。1年間は130円という暫定運賃制はとられているものの、10年前から2年ごとの値上げが続いているため、利用者に及ぼす影響は大きい。特に注目しなければならないのは短距離客のバス離れである。自転車とバイクを利用する人が増え、短距離のバス利用者が減少する傾向が続いているが、運賃値上げによってこの傾向に拍車がかかることが予測される。一方では、広島市内でも、旧市内以遠に住宅団地が開発されており、今回の運賃値上げによって同じ市内で片道料金が300円から400円かかる地域が多くなった。通勤・通学、買い物に自転車やバイクを利用できる人はバスから離れ、バス離れしたくても距離との関係で離れられない利用者の高い運賃で、バス経営が支えられるという形態が固定しようとしている。

このような形態が続くと自家用車の増加に加えて、自転車とバイクが増え、通勤・通学時間帯の交通渋滞はさらにひどくなる。増えている二輪車の交通事故も心配だ。それだけでなく、人口の小規模な都市では、バス経営が一段と困難になると予測されるのである。広島市内の民営バスの利用者は、すでに運賃値上げのあった53年に旧市内路線の利用者が約200万人も減った。旧市内均一料金が100円に値上げになった時期であり、一方では、自転車とバイクが増加したことから、値上げによるバス離れと推定されるのである。その後は、市近郊の住宅団地への乗り入れや増便による輸送人員増と収入増によって、広島市内の民営バスの経営はやや改善されたが、人口23万人台の呉市では深刻なバス経営が続いている。呉市は市営バスであり、民営バスより公共性が要求されるという理由はあるが、再建10年計画後も赤字は増加を続けている。赤字が減らせない理由の一つは、呉市民のバス離れが毎年続いているためだが、特に自転車とバイクの増加によるバス離れが目立っている。呉市内の循環バス路線のうち、唯一の黒字線であった路線まで2年前に赤字になった。この路線は住宅地—商店街—国鉄呉駅を結んでいるが、バス運賃が高くなるにつれて乗客は減少し、一方では、呉駅や商店街は自転車とバイクであふれるという現象が起きている。運賃値上げ—バス離れ—再運賃値上げの悪循環が小規模な都市では一段と深刻で、経営改善の見通しはたっていない。

自家用車の普及によって起こった利用者減少によるバス経営の悪化は、自転車とバイクによってさらに脅かされるようになってきている。バス離れした短距離客を引き戻すことは容易ではない。短距離客の減少と自転車やバイクの増加は、バス均一料金が100円になった時期から目立っており、自転車ブームという現象だけでは説明できないからだ。しかし、値上げによるバス離れを、やむを得ないと静観しているわけにはいかない。地下鉄などの新しい公共輸送を導入することが難しい中小都市では、将来もバス輸送に頼るしかないからである。バス輸送を維持するためには、交通渋滞によるバス運行の遅れを改善することが何よりも大切である。バス優先レーンの設定や、中央線変移システムの導入も進められているが、それでもバスの定時運行ができない道路では、集中的な道路整備とともに、一人乗り自家用車の締め出しなどの規制も必要である。地域の課題としてバス輸送を守る対策を検討すべき時期を迎えている。

* 中国新聞論説委員
Editorial Writer, The Chugoku Shimbun
原稿受理 昭和57年10月7日