

九月二六日朝、札幌市と喜茂別町を結ぶ中山峠で、レジャー用多目的車（RV）とマイクロバス二台の衝突事故があった。RVに乗っていた老夫婦が死亡、仕事場に向かっていたバスの三四人が重軽傷を負った。運転していたのは真狩村の七九歳の男性。心臓に持病を抱え、七六歳の妻とともに札幌市内の病院に行く途中の惨事だった。

男性は札幌には月一回ほど通院していたという。真狩から札幌へ向かう直行のバスや列車はない。JRなら倶知安駅まで移動する必要がある。バスでも札幌への直行便がある留寿都村まで行かなければならぬ。男性は運転の衰えを感じながらも、無理をして運転していた可能性がある。

◇ ◇
高齢者の運転が主因の死亡事故は増加傾向にある。道警によると、今年九月末現在の交通事故の死者一三三人のうち、六五歳以上の高齢者が第一当事者となったのは二七人。全体の二〇・三%で最多となっている。中でも目立つのは七五歳以上で、全体の一〇・五%の一四人に上った。

道警は運転に自信がなくなった高齢者らに運転免許の自主返納を呼びかけている。返納者は、▽二〇〇七年四六〇人、▽二〇〇九年一一〇三人、▽二〇一一年一六八五人——と増えてはいるものの、全体からみればごく一部に過ぎない。

生きた補助金

高齢者が車を手放せないのは、地方の公共交通網が衰退していることも要因だ。とりわけバス路線の衰退は顕著だ。北海道運輸局によると、道内の乗合バスの輸送人員は一九六九年度で六億四四〇〇万人だったが、二〇一〇年度には一億八七七〇人と、約七〇%も減った。二〇〇五〜一〇年度に廃止されたバス路線は約六〇〇〇キロ上る。

一月八日に札幌市市内で、道運輸局とバス会社二三社の意見交換会が開かれた。バス会社からは「車利用者の増加に加え、少子化もあり、利用者が減っている」「行政からの補助金でなんとか維持しているのが現実」「これに消費税があれば、経営できない」などと窮状を訴える声が相次いだ。

だが、意見交換会では、「嘆いていても始まらない」「やれることを考えよう」との意見もあり、先進的な取り組みが紹介された。

十勝バス（帯広市）は二〇一一年度、四〇年ぶりに乗合バスの増収を果たした。今年上半期も一五%ほど増えているという。増収には自助努力があった。約三年前から、利用者の目線での営業に力を注いだ。戸別訪問し、エリアや利用者のターゲットを絞った企画を提案。近く、利用者向けのコールセンターも開設するという。

釧路バスも阿寒バスと共同戦線を築き、

両社のバスで利用できる定期券や、運転免許を自主返納した高齢者が対象の梓安定期券の発行などを実施。二〇一一年度の乗合バス収入は約三%伸びた。

◇ ◇
自治体が積極的に関与し、バス利用者の増加を実現した例もある。京都府京丹後市の「上限二〇〇円バス」だ。市が丹後海陸交通に働きかけ、利用者の声を基に路線を見直し、どこまで乗っても二〇〇円以上からないようにした。以前は乗客ゼロのバスも多く、「空気を運んでいる」と揶揄されたが、利用者は二〇一〇年度で二〇〇六年度比二倍以上になり、運賃収入も増えた。市の補助金も約一割減少した。

「バスは生活路線で、補助金はなくすことはできない。同じお金を出すなら、多くの人に喜んでもらいたい」という市職員の話だが、「利用者増」「収入増」「補助金減」という一石三鳥の効果をもたらした。

地方のバス路線を巡って、バス会社や自治体の多くが今、陥っているのは、▽利用者が増える、▽路線を廃止する、▽さらに利用者が減る——という負のスパイラルだ。そこから抜け出し、補助金をバス路線の延命ではなく、「生きた投資」にするためにどうしたらいいのか。バスの潜在的利用者は高齢者だけではない。知恵の絞りどころだ。

△洋▽