

仕事とかファンクションとか成果の定義

★

田舎のまちを走るコミュニティバスの運行計画を検討している。民間では採算が取れず路線が廃止され「公共交通空白地」となった集落をどうカバーするかが大きな課題。それと同時に、15年とかそれ以上前に始められた、温泉施設への高齢者無料送迎バスをどうやって廃止するかというのも実は大問題。自治体にお金はない。議員の中には、「空気ばかり運んでいる」と行政を避難しつつ、片方では「バスを廃止して年寄りを見殺しにするのか」と、マッチポンプの人もある。そんな論争のタネとしか見られないバスは高齢者からも敬遠される。乗りたいけど皆が論争するほど嫌がっているもの(=バス)には関わりたくない、という心情のお年寄りもある。住民の多くは、マイカーがあるのでバスを使わない。だから、バス問題には無関心だ。

★★

田舎のバスの利用者の大半は、高齢の女性だ。70代後半から80代が多い。それより若ければマイカーを使い、より高齢であれば、もう体力的にバスは無理だ。乗車の目的は通院と買い物が多い。温泉送迎バスは、当然温泉行きが目的である。そのバスも途中で役場や病院前を通過するが、そこで乗り降りする人は少ない。自治体によっては、途中の施設での乗り降りができないようにしてある。それをすると、地元のタクシー会社の客が奪われる。バスは無料だから勝負にならない。タクシー会社もバス会社も、潰すわけにはいかない。そして、このあたりからコミュニティバスの目的がボケてきて、結局、中途半端なサービスで金ばかりかかる。

一般に、自治体が運行補助をしているバスの採算は極めて悪い。田舎の方だと、おそらく1人1乗り(片道)で、1000円くらいの補助になるだろう。往復で2000円。これが、安いかわいか? 一路線の固定客は20~30人程度で、この人たちが週に1、2回確実に利用するので年間利用者総数は数千人~1万人という数字が出てくる。コスト削減の話なら、予約制の乗り合いタクシーにすればよい。利用者は減るがバス方式より財政負担も減る。それで目的達成だ。

★★★

以上は、工学部系のコンサルが、「バスは移動手段である」と定義したときの議論である。

調査で何度も何度もバスに乗り、乗客の聞き取り調査をするうちに、ほとんど全ての常連客の顔を覚えた。…お年寄りの話…「病院や買い物は、命や生活に関わることだから娘や嫁にマイカーで連れて行ってもらってもよい。でも、温泉は自分の贅沢であることだから娘や嫁を煩わせてはいけない」、「デイサービスのときは社協のマイクロバスで来る。でも温泉は自分で100円払ってバスで来る。(デイの場所も同じ温泉の隣接地)」「乗り合いタクシーになったら、もう温泉には行かない。予約が面倒だし、皆と一緒にバスじゃないから。」「あの集落は世話役さんがおらんのでバスに乗る人がまとまらん。だから誰も乗らん。乗りたい人はいるのに。」

確かに、バスは「移動手段」以上の何か(機能)を“持っている”。それを生かす方向を見出したい。例えば、一人暮らし高齢者への配食サービスをビジネスにしたいと考える人がいる。片や、赤字に苦しむ、仲良し主婦が始めたコミュニティレストランがある。だったら、一人暮らしのお年寄りが誘いあってバスに乗って行けるレストランを作ればよい。食事=栄養=配食(ついでに安否確認)は、栄養士や民生委員の発想であり、それは「バスは移動手段」の発想から抜けられない工学部系コンサルと通底する。例えば、温泉割引付きバス定期ではなく、コミュニティレストラン割引付きバス定期があればよい。そんなアイデアは、住民の熟議の中からも出てきそう。そうしてやっていくからこそ、コミュニティバスなんだろう。