

那覇の路線バスに乗って…

部の方は知っているかも知れないが、
→私は鉄道好き(いわゆる“鉄道マニア・鉄ちゃん”)である。そして何を隠そう(隠していないが)、バスもまた好きなのであった。97年12月、私は研究会に参加するため沖縄へ行ったのだが、参加者でそのホテルに泊まっているのは、たまたま一人だった。そこで、会場である南風原の沖縄県文書館と宜野湾の沖縄国際大学へは、路線バスを利用して行くことにした。

すでに前回(95年夏)沖縄を訪れた際、薄々感じていたことではあったが、あらためて案内板を見ると、路線がずいぶんたくさんあってどれに乗ればいいのか迷う。しかも、2台、3台のバスが縦列に停まり、お客がバラバラと後車の方へと走り寄って行く。路線が集中するバス停では、“乗る!”という意思表示をしないといけないらしい。それに何とも古いバスが多い。趣味的には面白いのだが、バスの寿命に関する“常識”(大都市の大手で10~12年、中古車を導入する場合で15年ほど)を超越した旧式車が多い。

結局、バレットくもじ(バス停は「県庁北口」)の辺りをうろうろして、会場には若干の遅刻で無事着くことができたが、こうした体験から、沖縄のバスの現状についても少し知りたくなった。それで、東京へ戻ってから、交通趣味関係の本をたくさん置いている書店で探してみると、『バスラマインターナショナル』(ぼると出版、隔月刊)の1997年9月号が、ちょうど「沖縄県のバス1997」という特集を載せていたので、早速購入して読んでみた。

那覇に乗合路線を持つバス会社は、沖縄バス、琉球バス、東陽バス、那覇交通の4社。これが路線を複雑にしている一因であった。また、各社は長く競合関係にあり、営業所の囑託運転手に対するノルマ設定、そのために生じるダイヤ無視、間引き運行(時により路線車

を貸切車に転用するため)など、その弊害もたびたび指摘されていることが分かった。さらに、琉球バスは1994年に一度倒産した経緯があることなども記されていた。

車両の古さについては、1978年の交通方法変更(車左側通行へ。通称「7.30」)に際して大量の車両が導入され、その後の利用客減少で取り替えが思うに任せなかったという事情が存在したことが分かった。その結果、車齢20年に近い78年式が現在でも各社保有車両の3分の1ないし2分の1を占めているのである(実際に走っている割合はもう少し低いだろう)。

雑誌のインタビューの中で、各社の担当者が口を揃えて話題にしていたのは、自家用車の普及による利用者のバス離れ、国際通り渋滞にともなう

定時運行困難、そして空港と首里汀良を結ぶ沖縄都市モノレールの建設、路線共同運行の拡大さらには路線部門企業統合など今後の業界再編への模索、等々であった。データによれば、全沖縄の自家用車が58万台(88年)から現在75万台まで増加した一方で、年間



那覇交通の78年式車(『バスラマインターナショナル』97年9月号より)

のバスのべ利用者数は7445万人(88年)から5248万人(95年)まで減少したという。沖縄では、長い間公共交通機関としてのバスのウェイトが大きく、自家用車の普及が「本土」より遅れたぶん、近年に至って急激にこうした現象が表れたとも言える。各社とも、一般路線の赤字を貸切と高速路線の利益で補っているのが現状だろう。

雑誌の冒頭には、「マストラジットがバスしかない沖縄では、過密と過疎に象徴される日本のバス問題のすべてが凝縮されている。」と記されていた。こんな立場から書かれた特集記事も、一度読んでみられてはいかがだろうか。(鶴田 啓)