

地方路線バスの将来

富士急行株式会社代表取締役社長

ほりうち こういちろう
堀内 光一郎



1983年慶應義塾大学経済学部卒業。
同年(株)日本長期信用銀行入行。
1988年富士急行(株)入社、取締役、
専務取締役を経て1989年より現職。
日本バス協会会長

「高速道路料金が、無料化されると日本の地方路線バスは壊滅する。」一見脈絡がないように見えるが、紛れもない事実であるところに、日本のバス事業の複雑で深刻な実態がある。

かつてバスは最も身近な、国民にとって欠かすことの出来ない公共交通機関だった。乗合(路線)バスのピークは、昭和四三年で一〇一億人のお客様にご利用頂いていた。平成一九年の輸送人員は四三億人、四〇年間で実に六割減である。大都市部でこそ下げ止まり傾向がみられるものの、地方部では減少傾向が依然続いている。地方バス会社の経営状況もきわめて厳しい。人件費を含むあらゆるコスト削減も限界に近づき、近年日本各地で経営破綻が相次いで発生している。

支えているのが、国・地方による公的な補助金と黒字系統からの内部補助である。つまり数少ない黒字系統によって赤字が穴埋めされており、そして、地方バス会社における最大の黒字部門が、高速バスなのである。

高速道路料金上限一〇〇〇円施策は、高速バス事業に想像を絶するダメージを与えた。特に四国・九州地区の影響が大きく、経済不況も重なって、昨年のお盆期間中の輸送人員は対前年で約二割減少した。

新政権発足後、国土交通省と与党に対して、厳しい実態をご説明し、業界をあげて、無料化施策の見直しをお願いを申し上げ、前原大臣からも「社会実験を通じ他の交通機関に対する影響を慎重に見極め対応し、共存共栄できる総合交通体系を考えるとの暖かいお言葉も頂いた。本年六月から実施される予定の実証実験において、バス・

鉄道等公共交通機関に対して特段のご配慮を頂けることを切望している。

今般の高速道路無料化施策で、にわかにクローズアップされた公共交通の維持存続問題であったが、「交通・移動」について、全ての国民が自ら真剣に考えなければならぬ時代だと思う。まさに百年の大計が求められているのである。

少子高齢化社会を迎え、特に地方では現在のようなマイカー依存型の交通体系は存続し得ず、加えて環境負荷軽減・温暖化ガス削減の観点からも、バスを中心とした公共交通機関へのシフトは必然である。現在、政府では交通基本法の検討を進めている。我が国の交通体系について崇高な理念に基づく、人にも自然にも優しい、あるべき将来像が早期に確立されることを期待してやまない。

次号は、ジュリアーニ・パートナーズ在日代表、片山龍太郎氏にお願いします。



(敬称略) 小長啓一→野々内隆→根来泰周→石弘光→武藤敏郎→高橋温→増田寛也→西澤潤一→内田盛也→中原恒雄→今井敬→室伏稔→上島重二→西室泰三→依田巽→重延浩→吉村作治→中川武→池内克史→中島秀之→元村有希子→石倉洋子→内永ゆか子→秋池玲子→富山和彦→五藤信隆→伊藤公平→吉田晃→森浩生→井田純一郎→前田伸→澁谷耕一→蓑田秀策→武内英史→大澤真→谷口智彦→洪澤健→野田智義→三谷宏幸→グレン・S・フクシマ→柏木茂雄→橘・フクシマ→映江→新浪剛史→奥谷禮子→金丸恭文→竹川節男→長谷川澄雄→田中一夫→大沼淳→永谷栄一郎→数原英一郎→堀内光一郎