

「信頼を心で運ぶ市バス」なのだが…  
～「信頼からの撤退」に対する考察①～

～野庭営業所が廃止になった理由～

第925号（3月25日号）に「市営ブランド」43系統・110系統の民間委譲の記事を掲載した。これは、2004年3月に確認した、「中期事業計画」の中の、「民間競合路線の民間委譲」という計画に基づいた、計画118両のうちの22両分の事である。

野庭営業所の廃止が3月27日に行われたが、それも港南地区の34両分の民間委譲が行われた上での営業所廃止なのである。合計すると現在までに56両分の民間委譲が行われたという事で、委譲出来ないで路線の見直しを行うと言われている3系統（14両分）を除くと、残り48両が2006年度中には民間に委譲されるという事になる。

民間事業者が代わりに走るので、乗客の足は確保されているのは確かだ。ただ、「市営ブランド」に愛着を持っている市民も多く、特に古くから市バスが走っている路線については、市バスに対する乗客の信頼は大きい。民間と競合してるから委譲をする、その観点では理解するのだが、「市民の愛着」という部分を考えた事はないだろう。こういう所は、市営バスの信頼を損なう行為だとも考えられる。

～「民間委譲」は是か非か～

この2006年度一杯で委譲される予定の路線に、5系統という路線がある。

5系統という路線は、市営バスの中でも最長の路線であり、亀甲山・若葉台中央～横浜駅西口間約19キロを60分ほどで結んでいる路線である。

この地域は、鉄道線の不便地域として以前より長距離路線が走っていた。民間バスの鶴間駅・中山駅～横浜駅西口とともに、圧倒的に横浜駅へのアクセスが多かった路線である。また、最寄りの駅は鶴ヶ峰駅や西谷駅なのだが、鶴ヶ峰のバスターミナルが出来る前までは、「鶴ヶ峰」バス停から駅まで10分歩くという不便さで、歩くのがイヤな人は西谷駅まで出る。しかし鶴ヶ峰～西谷間はすぐ混雑するので、面倒だから終点まで行ってしまえ、となる不可思議な路線でもあった。

民間バスは平行して走っているのだが、まずいつ来るか分からないというギャンブル性があるので、とにかく市バスに絶大の信頼があったのは確かであり、今でも同じである。地元の人には時間に来ればどのバスのブランドでも良いはずなのは確かなのだが、現在、大きな信頼を置いて市バスに乗車して貰っているのに、そこから撤退するのは、事業の為とは言え、本当に正しい判断なのだろうか、と考えてしまうのだ。市民の信頼があつての市バスなのであり、収益で得るもの以上に、失うものが大きいと思うのは、記者だけだろうか。

（つづく）