

公共交通の実証実験について

1. はじめに

宮本町・菱町の実証実験に携わって、自分が運転手として、行ってきたことを記したいと思います。また、多少運行とは無関係なことなどもあるかと思いますが、ご了承ください。

2. コミュニケーションについて

運転手として、このバスに乗車してもらっている間は、有意義な時間にしてもらおうというのが、自分の信念でした。最初のうちは顔と名前を覚えることで精一杯でしたが、慣れてくるにつれて、その人の家族構成、バスの利用目的などを知ることができました。こういったことは無駄なことに思えますが、後々に限定された地域の交通という意味では、重要なことになっていきました。また、高齢者の方によっては夕方にならないと若い人が帰ってこない。基本的にテレビと対話するような生活が寂しいなど、運転手や乗り合わせた人と話をすること自体を楽しんでいる方もいらっしゃいました。

3. 地域の見守りについて

地域の見守りについては、大きく分けて三つのことに重点を置いていました。

①住民の健康状態の把握 ②犯罪の抑制 ③利用者の行先

①の部分については当初の運行でお話したかもしれませんが、2番で話した通り高齢者の方が、一人で生活している。または、夕方まで同居している若い人が帰らない。など、利用者本人の持病やケガなどを、同じ地域に住む住人が、バスの中で情報共有することで、乗車してくる時間にこないなど、いつもの生活パターンとの違和感を覚えるという方法です。もちろん運転手も町の一員として、乗車してこなければ〇〇さんは？と質問をしてみる場合もありました。慣れてくると、今日〇〇さんは出かけているよ。と返答があり、またその出かけているという情報をみんなで共有することができました。低速のバスであるため出発も急がないという特徴からできた習慣のようなものでしょうか。

②当時振り込め詐欺などが多発しているため、高齢者が被害にあうことが非常に多かったので注意をしていました。低速の見渡せるバスを運行していると、1年経つ頃には利用者以外の住人の方も顔がわかるようになり、あの人はみたことがないけど何の人だろうね？と車内で会話の中に入れておくことで、注意喚起とまではいきませんが印象づけておいたこともあります。また③と多少話は重複しますが、今日は銀行にいかなきゃという時は「振り込め詐欺じゃないよね？」と確認のように語っておくことで、高齢者を狙った犯罪の抑制につとめていました。

③高齢者の方が乗車してくる時は、車内の中で「今日は駅で降りてからどこに行くのか？」という行先に関する質問を必ずしていました。その返答を乗り合わせた町会の人達が聞き、〇〇さんは今日どこに行く。という情報を共有します。降車した後は、高齢者の1人歩きなので、万が一何か起きた時に、利用者の方がどこに行くといっていたという情報は大事でした。同じ方向に行く人が途中まで付き添ってくれたり、町会そのものの親睦にもつながったと思います。

補足

上記の地域の見守りに関してですが、自分は最近隣のみどり市で運行をしていました。大間々の町の方々にも信頼を受けまして、お孫さんをお持ちのおばあちゃんが、観光で人が増えたのは嬉しいけど、孫たちが心配になるときもある。見守りも兼ねてこれからも走って欲しいという意見もいただきました。

4. 良い意味で時間にルーズ（スローライフ）

スローモビリティというおかげもあって、みなさん乗車も降車も急ぎませんでした。手押し車で歩いていたおばあちゃんには、乗車していた男性陣が率先して外に一旦降りて、荷物と手押し車を先に乗せて、おばあちゃんを乗車させたり、もちろん誰もいない時は運転手もお手伝いさせていただきました。そこで5分の遅れが出たとしても、利用者の方々は「どうせ遅い車だから構わないよ」と笑いあえるような関係性がありました。

また、高齢者の方は目標が達成しても、バスの時間に歩く速度で間に合わない場合があります。「〇〇さん、あそこに行ったはずなのにまだ帰ってこない」といった場合、あと5分待ってみていいですか？と利用者さんに尋ねても嫌な顔することもなく、みんなで会話をして、結果的に高齢者の方が間にあったケースなどもありました。スローモビリティはスローライフを生み出す。高齢者の速度にあった運行が出来たと思います。

5. 電動「バス」

今でも印象的に覚えているのは、とあるおばあちゃんのセリフです。自分たちの「町」に「バス」が走ってくれたことが一番うれしい。桐生市の一つの町会なのですが、そこには小さな「町」があり、そこに普通車でありながら「バス」の形をして、運行時間もきちんと決まっていて、そこにいけばみんなが集まるバス停がある。そんな生活がそのおばあちゃんには夢だったのかもしれない。

6. コミュニティの連鎖

もちろん小さな町にも新しい住人はやってくることもあります。大家さんと新しい住人の方が、一緒に乗って来た時、この人はうちのアパートに新しく入ってきた人だよと大家さんが紹介すると、すぐに打ち解けて町の住人になれる。対面シーツの効果だと思います。

まとめ

運転手として、また運行をしている時はその町の一部として、地域交通の実証実験としてやってきました。ここまできると介護福祉の分野になってしまうのではないかなど様々な考えをしましたが、介護のそれとは明らかに違ったと思います。利用客数の多かった宮本町と菱町一色地区に関して、共通して言えることは、そこに確かに「町」があったということです。世帯数は決して多くないながらも、親の代から住んでいる、亡くなった旦那との思い出がそこにある。みんな様々な思い入れが自分の故郷にあったのだと思います。自分の力で、その場所に住んでいたいという高齢者の方々の手助けとして、運転手としてできることをやったのではないかと思います。自己の採算性など、そういったことを考えるのであれば、きっと現在のデジタルな方法で、いち早く自動運転などを投入して、素早く目的地にまで送り届け周回をこなす。きっとこれが正解だと思います。ただ自分は全く真逆のことを体感してきました。きっとそこには利益を出すという言葉はないですが、スローに走り、夏は暑くて冬は寒い。けどそんなアナログだからこそ、町の人達は運転手が暑いかなと、お茶を買ってきてくれたり、季節を肌で感じ、町の人達と笑いながら運行をしてきました。ただの交通ではない人としての在り方を学んだような気がします。適材適所で、きっと最新の交通ではないと受け入れられない場所もあると思いますが、「自分の町にバスが来た」と言ってくれる地域は少なくないと思います。

株式会社 桐生再生
大橋 司