

「ナイトバス」はどこへ行く —社会実験の向こうに見えるもの—

東日本国際大学経済情報学部教授 浅井 義彦

昨年の10月から12月の3か月間、いわき駅前から自由ヶ丘を経由して郷ヶ丘・中央台エリアに向かう「ナイトバス」の社会実験が実施された。乗り場は「駅前」と「NHK前」だけだが、降車場所はエリア内のあちこちに設置された停留所から自由に選択でき、選択した停留所を結んだ最短ルートを走行するという、従来の路線バスよりも自由度を高めた交通システムの実験である。実験の成果を踏まえて、現在は本格運行に移行している。

しかし、自由度を高めるだけなら自分の車で移動するのが何より自由だし、酒を飲んだら代行がある。さらに、乗りたい場所から降りたい場所まで最短ルートで、乗りたいときに運んでくれる「タクシー」があるではないか。「バスの安い料金設定で、代行やタクシーの客を奪うつもりか?」といった疑問や不満の声さえも聞こえてくる。

実は、私も社会実験に参加した一人であるが、これまで様々な疑問や不満に出会う度に、その疑問や不満を私達の本来の目的を聞いて頂くきっかけにしてきている。

今回も、せっかくの機会なので、社会実験に対する疑問を切り口にして、私達の描いた「ナイトバス」の目的や期待される効果について書かせて頂くことにする。

結論から言えば、「ナイトバス」の社会実験は、いわき市からの支援を受け、市内3つの高等教育機関(いわき明星大学、福島工業高等専門学校、東日本国際大学)、高等学校や民間企業に所属する人々、平飲食業会の方々、地域住民の方々等が無償で参加した社会実験であり、その目的は「地域の活性化」だったのである。

「地域の活性化」とは何かと言えば、簡単に言えば人々が活発に動くことである。駅前を考えてもわかる様に、七夕やいわき踊りで賑わう日も、これが週末の駅前かと驚くほど閑散とした日も、いわき市の人口が変化したわけではない。出歩いている人の数が問題なのである。これは、貯金ばかり増えても経済が停滞するという話に似ている。

そうだとすれば、活性化を促進するための方策として駅前に出向く人の数を「増やす」仕組みを考えなければならない。これが「ナイトバス」のターゲット設定なのである。

昼夜別に運賃の種類によって交通機関を分類してみると、昼間には運賃の高いタクシーと低料金の路線バスがあり、夜間にはタクシーと同じ領域に代行がある。しかしながら、夜間には低料金の交通機関が存在しないのである。この、夜間の低料金の交通機関を設定することによって、新たな人間の移動を創り出し、それをきっかけにしてこれまでの領域に属する人々の数も増加させるという相乗効果を期待したのである。

ここまで読んで頂ければ、結果が成功したか否かは別として、これまでの乗客を奪い合うためや、特定の企業を支援することが目的ではなかったことが、少しは理解して頂ける筈である。また「地域の活性化」には、人々が家を出て歩き回るというだけではなく、企業や行政や教育機関の人間が、各々の組織から飛び出して業界を超えた地域内産業連関を形成するという意味も含まれている。産業連関を創出するためには、学内や企業内で連携を議論しているだけではなく、文化の異なる組織が共同して取り組むことのできる、共通の課題が必要であり、「ナイトバス」は典型的な演習問題だったのである。

「ナイトバス」は実運用に移行したが、実験の企画段階で議論された地域交通の将来像は遙か彼方にある。今秋には、いわきヒューマンカレッジ（市民大学）でも議論したいと考えているが、私達にとって「ナイトバス」は、いわき市の未来への乗り物なのである。