

## 遅ればせながらのマイカー族

赤井良平  
日本経済新聞社  
論説委員

"Late but Made It: I've Got a Car"

Ryohei AKAI

Editorial Writer, *The Nihon Keizai Shimbun*

便数が少ないから利用客が少ないのか、利用客が少ないから便数が少ないのか——ニワトリと卵の議論ではないが、辺ぴな土地にありがちなこの種の交通問題は、これまでは他人事としてしかみていなかった。それが最近、自分の身近な問題として考えなければならぬハメに陥ったのである。

ちょっと広いスペースがほしいばかりに、それと引きかえに、通勤時間を犠牲にして、これまでよりやや遠いところに引っ越した。当方は、少し時間がかかるのを我慢すればすむことだが、困ったのは子供たち二人の通学である。最終学年の最終学期まで3か月余り、そのまま小田急沿線にある学校に通わせることにしたのだが、問題はわが団地から最寄の柿生駅までの足であった。バスは1時間に1本、しかも朝遅刻しない程度にタイミングのよい便がない。帰りの4時台にはバスがない。

多分、あの路線は赤字にちがいない。少々料金を上げたくらいではその赤字は埋まりそうもなさそうだし、料金を上げれば上げたで、ただでさえ少ない利用客はまたバス離れを起こしかねない。ガラガラにすいたバスをみていると気が滅入ってくる。バス会社としては路線を廃止したいぐらいの気持ちだろうが、なまじ利用客がいくらでもあれば、そう簡単にはやめられないのだろう。過疎地に赤字路線をかかえて四苦八苦の国鉄と同じ心境ではないかと同情さえてしまう。その一方で、何か乗客をふやすような知恵はないものかと気になるのである。

実は、この団地からは柿生駅行きの小田急バスのほかにもうひとつ、田園都市線青葉台駅行きの東急バスも走っている。この方は、団地の住民が増えるに従って便数を増加し、結構利用者も多い。距離的には小田急の方がやや遠く、その分ハンディキャップはありそうだが、それにしては、人の流れは余りに一方的だ。

この違いはどこから来るのだろうか。考えられるのは、駅周辺の開発度の違いである。青葉台の商店街の集客力もさることながら、バスは駅前にピタリと着く。それに対し、柿生の駅前が開発が遅れ、道幅も狭い。そのためバスは北口へと迂回し、そのうえ朝夕のラッシュアワー以外はまた南側の改札口へ回らなければならない。この差は大きい。これがこの路線を敬遠させる要因になっているのだろう。また、それがバスの便数を少なくする。悪循環である。これを断ち切るには長い目でみて、駅前の再開発など関連の環境を整えるしかないのかもしれない。

といて、わが家の事情からいえば、それを待っているわけにはいかない。かくて、その足を確保するため車が欠かせないものになった。そして、朝夕の送り迎えが、わが家人の日課となったのである。バスからみれば、1台の車が競争者として現われ、新しい客をまた2人奪われたことになる。

家を引っ越していなければ、また便利なバスがあれば、わが家が自動車を持つことは決してなかったであろう。当方は海外特派員から帰ってからは、酔払い運転をするのが目に見えているので、ハンドルを握る気にはなれなかった。やむにやまねず、そのために運転を習ったのは家人である。四十半ばにしての遅い手習いだった。車はもちろん中古車、それにしては大きな投資であった。その割に走るのはいざいざのほかに団地近辺を走るだけの、行動半径の狭い、利用効率のきわめて悪い車である。

原稿受理：昭和58年12月10日