

# かしてつバス物語

— 消えたローカル線を、BRT へと甦らせた人々



2012年6月2日

「どうして、鉄道はなくなっちゃったの？」

「聞きたいかい？それはね…」

さらさらと、満開の桜たちがほころんでいました。

根元に横たわる、一本の長い道と、お話をしていました。

「道路さんは、昔、線路さんだったの？」

「ああ、そうだよ」

「ここを、電車が走っていたの？」

「それはそれは、たくさんの人を乗せてね」

「すてきだね！」花びらをふるわせて、桜たちが笑います。

「でも…なぜ電車は走らなくなったの？」

「みんなが、電車に乗らなくなったからさ」

「どうして？」

「乗ってた人たちは？」

「線路さんはいつ道路さんになったの？」

いっせいに、桜たちがざわめきます。

「そうだねえ。聞きたいかい？」

「おもしろいお話？ おもしろいお話？」

「そんなに、答えを急ぐものじゃあないよ。そうだなあ…」

みんなが一心に耳をかたむけます。

「…わたしは、お話が上手じゃなくてね。

だから、たくさんの人たちに手伝ってもらおう。

お話に出てくる人たちにね。

これはみんな、本当のお話だからね」

# もくじ

## プロローグ

一、 みなさま さようなら —鹿島鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

二、 「前例なし」…ゼロからの出発・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

三、 かしてつバス、姿をあらわす・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

四、 二点三点、暗転、進展・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22

五、 テープカット！！・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27

六、 託されたバトン・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

## エピローグ

お話に出てくる人たち・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41

## 一、 みなさま さようなら —鹿島鉄道



### 絶景と、にぎわいと

春先には花々が咲き乱れ、冬には、一面の雪景色。早朝なら、霞ヶ浦にきらきら反射する朝日を浴びて。運良く風が静まれば、鏡のような湖面に映える、堂々たる筑波山のパノラマビュー…。

そんな特等席で仕事をするのが、鹿島鉄道の運転士の誇りでした。1987年（昭和62年）に20歳で運転を始め、車掌、運転指令と、鹿島鉄道を勤め上げた本多 政巳さんもその一人。新婚時代には、奥さんを乗せて石岡駅まで走ってきて、仕事が終わるとまた一緒に列車で帰るなど、鉄道は生活と切っても切り離せない存在でした。

「家族が乗っている時に車掌やっていると、その…ちょっと恥ずかしいんですけどね」。その本多さんの大先輩にあたる荒井 一男さんが運転されていたのは、ちょうど、鉄道の最盛期。湖に浮かぶ何艘もの帆掛け船を横目に、4両の列車にあふれるほどのお客さんを毎日運んでいました。

「昭和41年から4、5年くらいまでかな…この頃、クルマなんか持ってる人いねえから。通勤通学で、もう乗り切れないくらい。冷房も暖房も付いてない時代だから…夏は窓を全開にして、冬はびっしり乗るもんだから、それだけであったかいんだな」。

しかし、1970年代をピークに、乗客は目に見えて減っていきます。原因はクルマの

普及。高度経済成長期、日本はぐんと豊かになりましたが、モータリゼーションの波は、特に郊外一帯を、クルマなしでは生活しにくいような場所に変えてしまったのです。

**「線路のすぐわきを、国道が並行して走っていて…向こうは一人一台のクルマでねえ、あんなに渋滞している。あそこ走ってる人がこっち戻ってきてくれば、元通りになるのってね。当時は地球温暖化なんて言葉あなかったけど、公共交通を利用すれば…無駄もないんだろうなあって思いましたよねえ」。**

追い打ちをかけたのが、2001年8月、自衛隊百里基地へのジェット燃料の貨物輸送が、パイプラインの老朽化等によって打ち切られたことでした。安定した収入源を失った鹿島鉄道は、一気に経営難へと追い込まれていきます。

## 鹿島鉄道、廃線

2001年12月。茨城県、鹿島鉄道沿線の市町村、そして親会社の関東鉄道が参加し、鹿島鉄道に5年間の財政支援を実施するかどうかの会議が行われました。どんなに経営が苦しいとはいえ「地域の足」として、鉄道は欠かせない存在だったからです。その会議に顧問として招かれたのが、交通計画を専門とする、筑波大学の石田 東生先生でした。

**「その時に言ったのは、5年間をどう使うのか。抜本的なことを考えない限り、状況はさらに悪化していくわけだから。ただお金を入れるのではなくて、まちづくりの中でどう位置づけるのかということを中心にちゃんと考えた上で、鉄道の存続、あるいは活用を考えなければと、ずいぶん強調したんです」。**

しかし、残念ながらその時、石田先生の発言は理解されませんでした。「そういう話は、支援を受ける鹿島鉄道が考えるべき問題だろう」「なぜ自分たちがそこまでやらなければいけないのか」という話の流れになってしまったのです。結局、巨額の財政支援を決定しただけで、会議はお開きとなりました。

鉄道の衰退を目の当たりにしてきた運転手の荒井さんには、これが解決策になるとは、とても思えませんでした。

**「もう維持ができなくなってんのに、それで支援を受けようたってねえ。お客さんは減るばかりですよ。相手にされねえ。だから結局、地域には必要ないよって判断されてしまったのかなあと…」。**

最終的に廃線の引き金となったのが、2005年（平成17年）の、つくばエクスプレスの開業でした。これによって常総線や高速バスの収益が悪化した親会社の関東鉄道は、

鹿島鉄道への支援打ち切りを決定。鹿島鉄道は、2007年をもって営業を終了することを発表します。うすうす予想していたとはいえ、本多さんに、切実な現実の重みがのしかかりました。

「おれ、クビになるのか？ 転職？ これからいったいどうしよう、って。廃線が決まった時には、上の子がもう五歳になっていて…。お父さん、電車の仕事辞めちゃうからねって言ったら、子供が泣くんですよね。鉄道の仕事をしているお父さんっていうのが好きだったみたいで。制服を着ているのがね。お父さん、鉄道のお仕事辞めちゃうの？…って泣くんですよ」。

そして、廃線の年。鹿島鉄道では急激に乗客が増加していました。全国から、廃線を知った鉄道ファンが続々と詰めかけてきていたのです。人員不足の中、最後の半年は、毎週休みなしでの仕事が続きます。2007年（平成19年）3月31日、最終営業日。本多さんは、「みなさま



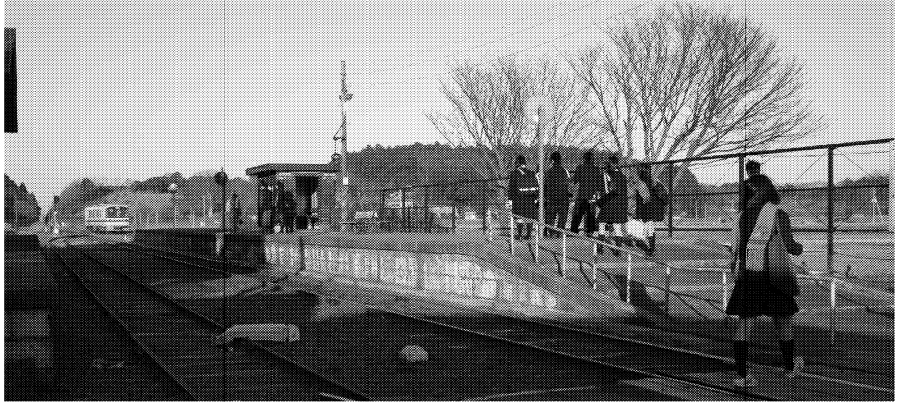
さようなら」の惜別マークをフロントに掲げた、最終列車の車掌を務めました。

「当日は、車掌区で指令をやっていたんですけど、『車掌区長、悪いんだけど下りの最終列車に乗ってくれ』って言われて。若い車掌が、もうヘトヘトなんですよ。乗りっぱなしだから。休むに休めない。最終便は、本当につらかった。最後の3か月くらいは、ひたすら忙しくて。ただそれは、自分の中で葛藤というか…ありましたね。なんでこんなに忙しいんだろう。本当に疲れていましたから。人が多すぎて危険だからホームを入场規制して。あのころ…たしか7キロくらい痩せまして。で、なんでこんなに忙しいのかなって。なんでこんなにお客さんいるのに廃線になるんだって。そういうジレンマ…納得いかない部分があって」。

満員のお客さんの一人が、本当にこれで廃線になるの？と本多さんに尋ねました。

「これだけ乗ってくれたら、廃線にはならないんです」というのが、本多さんの精一杯の答えでした。

## あじさいの道



沿線の中でも、廃線の大きな影響を受ける、南台という地区がありました。南台 2 丁目の自治会長の川田 豊さんは、ただ廃線を受け入れるのではなく、自分に行動できることを、と考えました。

**「このころはもう、会社を辞めていましたので、『足がなくなる』ことに不安を感じまして。現役の時は、なんてことなかったですけどね」。**

足がなくなる。それは、マイカーを持っていないお年寄りや高校生など、たくさんの人々が、いわゆる「交通弱者」となることを意味します。通院できない、学校に通えない…地域や人のつながりが、物理的に寸断されてしまうのです。

**「まあ、鉄道を残そうという活発な運動はありましたよ。頻繁にテレビでやったり、新聞で取り上げたり。でも、地元の足を残そうっていうのではなかったんだよね。鉄道って、ものすごく維持費がかかるわけです。現実的ではない。こういって失礼ですけど、マニアの方の考え方なんじゃないかなって」。**

同じく南台 1 丁目の自治会長の田島 學さんは、都市景観の専門家としてのキャリアを持っていました。

**「景観の研究で、『その人の原風景は、10 歳前に 99% 決まる』というのがあるんです。田園や雑木林を見て育った人は、40 代、50 代になっても公園にその心を求めている。まちづくりが人の一生を左右するんですから、これは大変だ。その観点でこの町を見るとね、景観もそうだし…鹿島鉄道というものが通っていたにも関わらず、駐車場はない、駅前広場もない。都市計画道路もない。都市が鉄道を支えていなかったんです。この沿**

線は『まち』としてはちょっと悲劇的な状況だったんですね。」

川田さんと田島さんは、市長や担当部課長など、200人ほどが集まる行政懇談会という機会をとらえて、廃線跡にバスを走らせたかどうか、というアイデアを持ち込みました。

「私、都市景観やってたから、外国の郊外の美しい鉄道なんかもいろいろ見ていましたし、箱根登山鉄道のようにあじさいが咲き誇る道の中をバスが走るなんて想像したら、素敵でしょう？」

## BRT という可能性

地域の足が失われていくのは、ここ、鹿島鉄道沿線だけの問題ではありませんでした。2002年前後から、日本全国で、地方のローカル線の廃止が相次いでいたのです。交通計画のコンサルティング会社、アルメックの矢島 充郎さんは、仕事柄、そうした現場につぶさに立ち会い、鹿島鉄道にも自主的に足を運んでいました。

「数十年の年月にわたって活用してきた交通空間というものを、例えば500万円なり1,000万円なりの赤字回収のために、切り売りしてしまっただけではいけない。次世代に引き継いでいくことが絶対必要だと、自分なりに考えていた時期だったんです。」

2007年4月3日、矢島さんは石田先生へEメールを送っています。

「…廃止になった鉄道用地が切り刻まれて売られる前に何とかするために、地元の一部拠出で、バス専用道として整備するのが手だと思っただけですが…」。

翌日4月4日、石田先生より、すぐさま返信。

「おっしゃるように、これから廃止が相次ぐことが予想される地方鉄道の再生に向けての試金石になるものと考えています。個人的にも働きかけているのですが、予算がないようで反応は消極的です…」。

石田先生には、廃線となった跡地を活用して、BRT（バス・ラピッド・トランジット）として再生させるというビジョンがありました。BRTとは、簡単にいえば、人もクルマも通らない、専用に整備された道をバスが快適に走る仕組みのこと。バス専用道ですから渋滞にも巻き込まれず、時間通りにスムーズに目的地までたどりつけます。石田先生は、鹿島鉄道の廃線が避けられなくなった2005年くらいから、県の企画部長に費用の試算を依頼するなど、BRT実現の可能性を模索していたのです。

「鉄道とバスの大きな違いというのは、バスというのは、走っていない限り、目に見えないんです。その点、BRTなら専用道ですから、鉄道のレールと一緒に、目に見える



かたちで地域をつなげられる。普通のバスと違ってスピードも出せるし、定時性も持たせられる。

私は茨城県の公共交通活性化指針の委員長をやっていたから、知事にこの問題について話してみたんです。鹿島鉄道だけでなく、全国の赤字の民営路線も同じ問題をかかえている。BRT がその問題を解決できるかもしれない。実際、南米や中米、ジャカルタでも成功を収めているし、国内的には、第 1 番目の先進事例になるからどうでしょう? って」。

残念ながら、提案はこの時には受け入れられませんでした。県の企画部のはじき出した 11 億円という試算額が、少々大きすぎたのかもしれない。

## 二、 「前例なし」 …ゼロからの出発



### 手弁当の勉強会

廃線から3ヶ月後の、2007年（平成19年）6月。アルメックの矢島さんに、石田先生から一本の電話が入りました。

**「やりましょう。わずかだけど、県から予算が下りました」。**

翌、7月。さっそく沿線の自治体の人々を集めて、跡地の活用をめぐる、自主的な勉強会が始まりました。音頭を取ったのは、茨城県 道路建設課の澤田 勝さんです。

**「7月から10月まで、3回やったんだわ。沿線の石岡市、小美玉市の企画部長や、土木の面々を集めて。石田先生や、交通計画がご専門の谷口先生に、講義をやっていただいて」。**

新しい公共交通は、まず何より、沿線の皆さんにとっての「足」にならなければいけない。各方面の理解を得るのであれば、完成予定の茨城空港とのアクセスを強くアピールするのはどうか？ 仮にBRTを走らせたとして、一体どれくらいの人に乗ってくれるのだろう？ 考えるべき問題は、それこそ、山のようにありました。

「一番大事だったのは、両市の課長さんや担当者に、プロジェクトの意義を理解してもらうこと。だって、市は当事者として事業化しなきゃならない。だからその人が本当に納得しないと。じゃあ、まずは BRT をわかってもらおうと」。

澤田さんは、石岡・小美玉の両市を飛び回っては、関係者への説明を繰り返しました。皆が納得すくで、前向きに進むことこそが大切だ。そう感じていたからです。

「石田先生がまた、熱意のある人ですからねえ。僕も同感だった。それで我々のキーワードは『全国初』だったの。いざとなると決まって『全国初』って言ってね。国のモデル事業になるぞ、まちの活性化につながるぞって」。

こうした活動が実って、県知事と両市長の合意のもとに、本格的な予算化が決まったのが11月。年明けの2008年（平成20年）1月には、勉強会は正式な「検討委員会」に格上げされることになりました。異例のスピードであり、大きな前進でした。同時に、当事者となる両市や、一部の地元の人々にとって、未知の可能性というものは、困惑の種でもあったようです。

「予算化に漕ぎ着けるまで、いや大変だったよ。直前まで石岡市、小美玉市の担当者から電話かかってきて『やめたい』って。で、『おお、やめてもいいけど本当か。期限はあと2、3日しかないぞ』って問いたです。…んで、返事の電話がかかってきて、『分かりました』って」。

## 広がる支援の輪

いよいよプロジェクトが動き出したとはいえ、費用の捻出には、まだまだ工夫が必要でした。澤田さんは、『富山ライトレール』という地方公共交通の立ち上げに携わって成功させた、国土交通省 都市局の望月 明彦さんのもとに飛び、アドバイスを求めました。

「本格的な BRT はわが国初なので、これがうまくいかないと2番目が出てこない。そういう重要なプロジェクトなので、ぜひ関係者できちんと議論して、成功させてください」。

周辺一帯は、確かに人口密度が低い。けれども、バスの定時性を確保して頻度を上げれば、必ず鉄道時代のお客さんが帰ってくるだろう。さらに沿線には、UR 都市機構の団地がある。高齢化社会に向け、バスで地域の足をつくり、茨城の空港ともつなぐ。その上で「全く新しい交通がやってきた」ということを、トータルデザインによって広く一般に印象づけていくことが、成功のカギになるだろう…

望月さんは澤田さんを迎えて熱心に話し合った上で、さらに、街路課やまちづくり推進課などの人々を紹介してくれました。

「望月さんには、たくさんヒントをいただいて。いろんな方々も紹介していただいたんだけど、その人たちがみんな、石田先生とつながっていたりして。支援金や、国の制度の活用の助言をくださった。すごかったよ、ホント人に恵まれた」。

県の立場から、ここまで獅子奮迅の働きでプロジェクトを引っ張ってきた澤田さんでしたが、異動に伴い、2007年（平成19年）限りでこの仕事から離れることになりました。ちょうど、自らの立ち上げた検討委員会の始まるタイミングでした。

## プロジェクトの主体はどこに？

多少なりともお金の目処が立ち、国もモデルケースとして事業を支援してくれるという追い風も吹いてきました。石田先生は当初県のプロジェクトとして行うことが望ましいと考えていましたが、様々な理由でかなわず、調整の結果、石岡・小美玉両市の共同事業になることが決定します。澤田さんの部下で、茨城県 都市計画課の佐田 朋義さんが、県と両市のパイプ役を担いました。

「県としては、できる限りのお手伝いをしたかったので…まずはお金ですね。試算では、11億円っていうお金がかかる。地元の負担を小さくしたいので、様々な工夫をしました。あとは…見えないところで、会議がたくさんありまして。国の人、先生方、事業者、警察、県の間もいるし、市も二つ関わっている。石岡と小美玉でも、ちょっとずつ考えが違う…いろいろな利害関係がある中で、どう折り合いをつけましょうって…なんちゅうのかな、そうだ、合意形成<sup>1</sup>！合意形成を繰り返したんですね」。

ところで、公務員の仕事に異動が付き物なのは、県も市も変わりません。石岡市の担当となった企画課 課長補佐の武熊 俊夫さんも、このプロジェクトに最初から関わってきたわけではありませんでした。

「私が入った時には、もうバス専用道の話になっていました。…で、二市にまたがる道路なんで、広域的公共交通っていう観点からすると、えー、県が主体でやるべきだ。というのも通常は、二市以上にまたがる主要道路は県道ですから。百歩譲って、両市の負担があっても、メリットがあればいいのかなっていう。まさかその時は、両市がやるとは思っていなかったんです」。

小美玉市側の担当となった、都市整備課 課長の山口 守さんの考えも同様でした。

「県が音頭をとったということで、最初は『県で何らかの事業を考えているのかな？』

という感じだったんです。それを私たちが協力していくのかと思っていたんですけど…。最終的に『公設民営』という、だれも経験のないスタイルで行うことになりまして。その際の道路整備は地方自治体がやるべきだろう、県では認定できないということから、石岡市と小美玉市の共同事業という流れになっていきましたね。

『公設民営』。…実はこれこそが、鹿島鉄道を「かしてつバス」として再生させることを可能にした、重要なアイデアだったのです。

## 前例なしの『公設民営』

いわば有志の集まりに過ぎなかった勉強会に対して、検討委員会では、明確なゴールを結論づけ議会に報告するという義務が生じます。参加者も増え、議論も自然に熱を帯びてきました。あじさいの道を提案した田島さんも、地域住民代表として加わっています。県が中心になり、BRT 事情に詳しい石田先生が牽引役となりながら、実現の方法が様々に検討されていきました。まず考えられたのは、民間の資金で跡地を整備する方法です。

**「バス会社が、そのままあそこを専用道にするというのは、制度上は十分可能だったんです。というか、日本ではこれまで、そういうかたちでバス専用道を整備してきた。それ以外の例はなかったんです」。**

しかし、赤字続きの鹿島鉄道にとって、それだけの投資はとても現実的ではありません。では、一体どうやって跡地を整備して、バスを走らせるのか？ そこで発案されたのが、名実共に日本初の、『公設民営』のBRTでした。

まず、鹿島鉄道の廃線跡を、買い上げるなり、譲渡してもらうなどして、公有地にする。そこを「道路法上の道路」として正式に道路認定します。しかしそのままでは、車も歩行者も利用できる普通の道路ですから、「道路交通法」によって規制をかけて、バスのみが走る専用道にする。そんな二段構えの構想でした。奇抜ですが、現行の法律を完全に満たしてBRTを実現できます。「その手があったか」という、コロンブスの卵のような発想でした。

**「ただ、これね、極めて簡単に聞こえるかもしれないけど、建築基準法的にいうと、日本の国内の土地っていうのは、まず、道路と道路以外に分かれるんだっていうくらい、大変なことなんですよ」。**

石田先生の想定した通り、具体化までには、数々の困難が待っていました。良いアイデアが、そのまま良い結果を連れてきてくれるわけではありません。実現まで、一つひ

とつの問題を洗い出し、粘り強く解いていく、地道な努力がここから始まります。大小様々な問題の中でも、ひときわ難しいものが2つありました。1つは、バス専用道を永続的に運用すること。2002年の法律改正により、バスやタクシーの運営に関する規制が緩まり、たとえ地域の重要な足であっても事業者が「儲からない」と判断すれば、一年前の事前通告で自由にその路線から撤退できることになったのです。ですから、税金でバス専用「道」を整備しても、バスを走らせる会社が「この路線は儲からない」と判断すれば、鹿島鉄道と同じ悲劇が繰り返されてしまいます。

もう1つは、法制上の問題です。いったん道路法上の道路にする…つまり人も自転車も使える道路にした上で、そこに規制をかけて「バス専用道」にするためには、「道路交通法」の助けを借りなければなりません。道路交通法を管轄するのは警察です。ですから、警察に理解を求め、協力を仰ぐことが欠かせないだろう、と石田先生は考えていました。

こうして、正に前代未聞のプロジェクトが、本格的にスタートしました。国、県、市、警察、バス会社、老若男女の地域住民…すべてが関わり合っています。佐田さんの言う「合意形成」なくして、地域の足の再生はありません。

廃線跡は、いまだ手つかずのまま。生い茂る雑草と、静寂に包まれていました。



### 三、 かしてつバス、姿を現す



#### 東京からの訪問者

2009年（平成21年）6月24日。霧雨にけむる廃線跡を、雑草をかき分けて歩く四人の男女がいました。昭和初期の面影を残す石岡の町並みを離れ、郊外へとどこまでも歩けば、放置されたプラットフォームが緑に溶け込み、野草や色とりどりの花がレールを覆っていきます。左右を囲む木々が途切れると、開けた視界には、一面の田園風景。純白のサギが舞い、色鮮やかなキジが餌をついばんでいました。

先頭を歩くのは、デザイナー／一級建築士の小阪 淳さん。遠景から、小指の先ほどの野イチゴにまで、次々とカメラのシャッターを切っていきます。続いて歩くのは、勉強会の時から、石田先生と二人三脚でプロジェクトを支えてきた谷口 綾子先生でした。グラフィック・デザイナーやコピーライターがその後に続きます。『富山ライトレール』の成功に感銘を受けていた谷口先生は、トータルデザインや利用促進の重要性に着目し、デザインチームを結成していたのです。

市街から郊外まで、丸一日のフィールドワークを終えたチームは、帰京後にさっそく、Eメールによる活発な意見交換を始めます。事前に読み込んでいた資料はもちろんのこと、五感で感じた現地の空気が、何より大きなインスピレーションの源となりました。断片的なアイデアが、写真や言葉、スケッチとともに飛び交い、小阪さんの中で、徐々にコンセプトとして醸成されていきます。



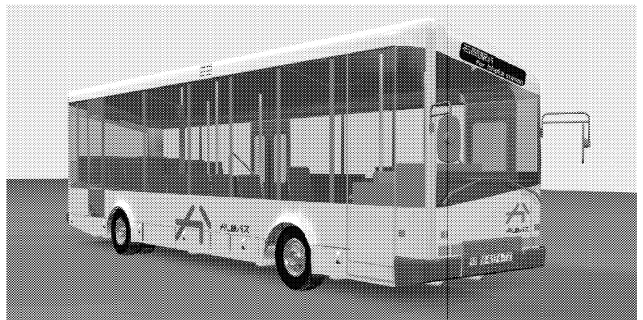


プラットホームガーデン：遺構となっているプラットホームの上面に穴を穿ち、小さな庭を造る。バス停と隣接し、待ち時間などに利用。…鹿島鉄道の名残りをそのままに残し、公共の庭とするアイデアです。



アナウンス：音の要素として、到着音、アナウンスもコントロールしたいと思います。毎回流れるものと、「花が咲いている」「実が実っている」など、変化するもの。

鹿島鉄道廃線の跡を、長い長い、長ーい庭と見立てて、バスは移動の手段であると同時に、四季を感じる椅子ともなるという、破格のアイデアです。そのために、バスのデザインは片側が大きく持ち上げられ、スクリーンのよ



うに大きな窓が設けられました（女性のお肌を考えて、もちろんガラスはUVカット仕様です）。小阪さんの中では、「デザインのためのデザインをしない」ことこそ、今回のデザインの仕事ではないかという直感がありました。メール中で小阪さんは、偶然にも「あじさいの道」の田島さんと同様、「原風景」という言葉を使っています。

**『原風景に付け加える』ものがどうあるべきかだけでなく、『原風景の見せ方を変える』システムを提案できないか。これが、バスの車窓に着目している理由です。**

やがて小阪さんは、茨城県の林業に関する取り組みを調べ始め、関係機関や助成金をリストアップしました。自然とケンカしてしまうような人工的なデザインではなく、なおかつ、シンボリックなバス停や駅をつくる。そのためには、「木」が重要な要素になるだろうと考えたのです。

「佐田さんへ 茨城県の林業とのリンケージを図って計画できないかと考えています。例えば間伐材の可能性を考えて、バス施設そのものが、そのプレゼンテーションとなっているもの。『木の空間』の、新しいあり方をみせるような場所。この場合、県の林政課、林業課などのご協力を仰ぐことになるかと思いますが…」。

## 「する需要予測」？

一方で石田先生は、新しいバスの利用者数を予測する「需要予測」という大きな問題に取り組んでいました。そもそも前例のないプロジェクトに需要予測ができるのか。難しい問題でしたが、ただ当たり障りのない予測をするのではなく、全国初だからこそチャレンジを盛り込むべきだというのが石田先生の考えでした。

「複数の方法で算出したんです。ひとつは、鉄道時代にどのくらい運んでいたか。それから、通常の需要予測の方法。3番目に意向調査。これらから導き出したのが、1日あたり1,600人の利用者という数字です」。

需要予測の算出をサポートしたのは、アルメックの矢島さんです。

「普通に考えていると、そんなに利用者は出てこないんですよ。ですから目標達成のために、様々な関係者が一致して努力するのが大前提。とても重要だと考えていたんです。書類にはこう書いています。『かしてつバスシステムは、地方型 BRT システムの新しい考え方であることから、(中略) 一般的なアプローチではなく、需要目標を設定し、目標達成のために必要なサービス水準を検討し、(中略) 実現していくものとする』。この、『実現していく』というのがポイントなんです」。

関係者はもちろんのこと、利用者側の意識を高めていくことも大切でした。沿線市民、高校生、周辺の企業などからの、有形無形のサポートを強力にしていくこと。そしてもちろん、地域住民が日常の足として使い続けていくことを前提としなければ、プロジェクトはそもそもの存在意義を失ってしまいます。石田先生はこのことを、「する需要予測」という言葉で説明しています。

「つくったら自動的に人が乗るのかといえば、そんなことはないわけです。ですから1,600人は、『こうなる』じゃなくて、みんなでめざす目標です。でも無根拠ではなくて、こう行動すれば、このくらいが達成可能であると算出している。つまり、『なる需要予測』ではなく、『する需要予測』なんです」。

## デザイン・プロポーザル

2009年（平成21年）7月18日の戦略会議にて、デザインのプロポーザル（提案）が行われました。プレゼンターは小阪さん。後ろにはチームが控えています。前日まで、プレゼンテーション資料の作成に追われていたグラフィック・デザイナーの齋藤 綾さんは、会議室の雰囲気にはひやりとしました。ざっと50人のスーツに身を固めた男性たちが、なにやら陰い表情を浮かべてこちらを見つめています。

「昨日までやってきたこと、この人たちに通じるのだろうか。見間違いじゃなかったんだろうか…」。

照明が落とされ、プロジェクターを使った小阪さんのプレゼンテーションが始まります。豊富な写真に、図や事例なども交えながら、今回のデザインの考え方が説明されていきます。

…本来、美しさをめざすべきデザインが、自然や街中といった環境に置かれた時に、結果的に「全体の美しさ」を失わせてしまうことがあります。道端の小さな草花も、豊富な色味を持っている。それを守るために、バスは自らを飾り立てない、無彩色に近いものとして考えてみたい。ロゴマークは、極力シンプルに、かつ印象深く。バス停は、時間が経つほどに味わいが出てくるよう、素材色のままの木を使い、シェルター状にバスを覆う…。

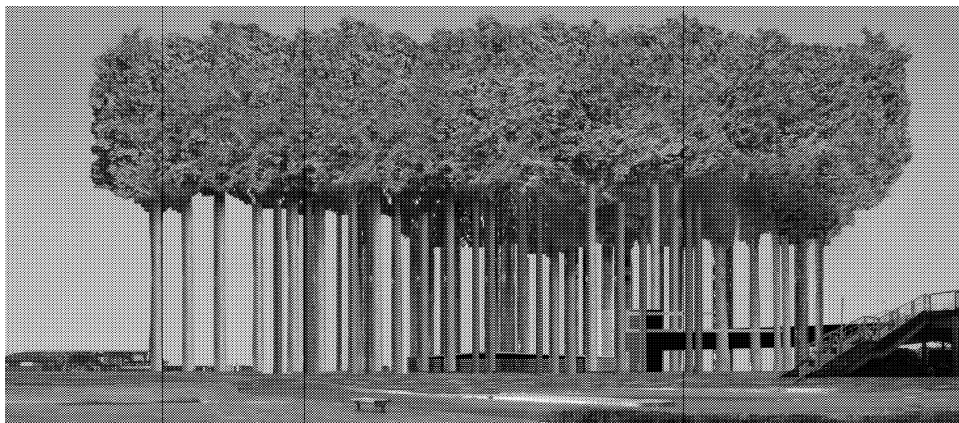


いつしか齋藤さんは、怖い顔のおじさまたちを忘れ、自分自身が昨日手がけた作業だということも忘れ、プレゼンテーションに聞き入っていました。斜め屋根のバスが登場

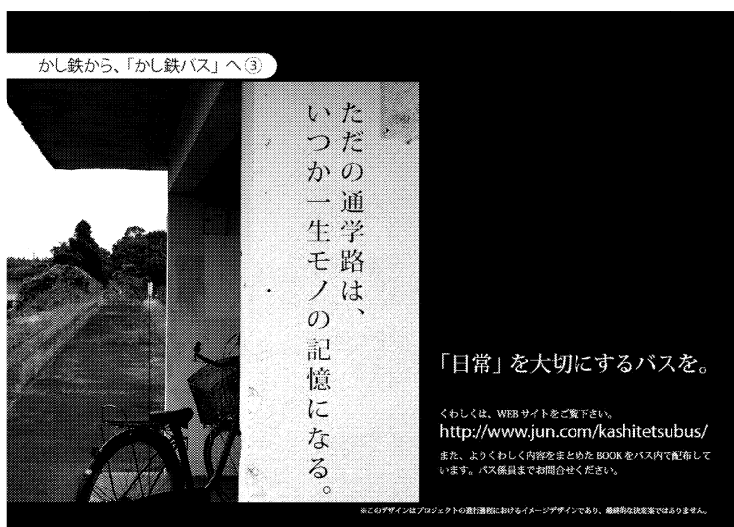
し、大きな窓が、どれほどの視界の違いを生むのかが比較されます。やがてそのバスは、石岡駅のターミナルへと到着します。そこは、まるで森をそのまま切り取ってきて置いたかのような不思議な空間。無花粉杉を植樹し、育てて行くことで、日本の、茨城県の「林業」をシンボライズし、雨風を防ぐ機能を持たせ、そして駅自体が「人と自然の接点」として、長い時間をかけて成長してゆくのです。

…プレゼンテーション後、しばしの沈黙。そして、どこからともなく、拍手がわき起こりました。大きな安堵がチームを包みます。戦略会議にのぞんでいる人たちの考え方は様々です。立場も、利害も違います。「そんな夢みたいなこと…」と思った人がいるかもしれません。「ちょっと待った、予算が…」と慌てた人がいるかもしれません。「事情を知らない東京もんが…」と感じた人も、きっといるでしょう。そんな人たちが、最後には、拍手でプレゼンテーションを受け止めてくれた。そこには、今まさに自分たちが推し進めているプロジェクトを、「目に見えるかたち」にしてくれたデザインというものへの、賞賛の気持ちがあったのかもしれません。石田先生が、プレゼンテーションを総括します。

**「皆さん、きっと今、『小阪さんのデザインを実現できたら良いな』と思っていることと思います。けれど、行程が進めば進むほど『これは現実的ではない』と却下してしまうことが起こりがちです。それが実は、本質を失うことにつながるのです。」**  
休憩時間。小阪さんは、上品な白髪 of 男性に「素晴らしいプレゼンでした」と握手を求められました。都市景観の観点から今回のデザインに強く共感した、南台の田島さんでした。



## イメージの持つ力



プロポーザルの内容は後日、小阪さん、齋藤さん、コピーライターの片桐 暁さんの手によって簡潔なブックレットにまとめられ、関係者への閲覧や市民への公開アンケートのために用いられました。また、きたる「かしてつバス」に対する認知を高め利用促進を図るために、キャッチコピーと写真を組み合わせたイメージポスターもいくつか作成されました。

谷口先生の専門は公共交通の利用促進です。そのため、福岡や京都へ出張しては、会議やシンポジウムに出席する多忙な日々を送っていました。谷口先生は折に触れブックレットとポスターを持参し、国交省や各地域の自治体、大学関係者などに意見を求めました。いずれの方々にも大変に好評でしたが、特にシンポジウムでの発表時には「周囲の息を飲む感じ」が伝わってくるような印象を受け、トータルデザインの重要性に確信を深めます。チームへのメールには、こうあります。

**「日本全国に、鉄道が廃線になり、地域のシンボルを無くして意気消沈しているところがたくさんあります。そう言う地域に『あっ！こういう方法もあるんだ』と思ってもらえるように、トータルデザインの力をきちんと示していきたいと強く思いました」。**  
こうして、かしてつバスのイメージが提示され、様々な人々に共有され始めました。それと相前後するように、専用道の測量・実施設計が開始されていました。

## 四、 二転三転、暗転、進展

### かしてつ応援団 改め「かしてつバス応援団」

鹿島鉄道が廃線の危機にあった、2002年のこと。沿線の高校生と先生方が、通学に欠かせない鉄道を残そうと活動を始めました。その名も「かしてつ応援団」。ピラを配り、署名を募り、6,000人分の署名とともに陳情書を県に提出するなど、5年間の財政支援の後も、鹿島鉄道が存続できるように働きかけたのです。残念ながらその思いは実現しませんでした。これを縁に沿線の高校のつながりは続き、その名を「かしてつバス応援団」と改めて、活動が続けられていました。



\*2005年12月16日 茨城新聞よ

鉄道に代わる新しい公共交通機関ができたなら、利用者のうち大きな割合を占めるのが高校生です。かつては、生徒の8割が通学に鹿島鉄道を利用している高校もあるほどでしたが、廃線から2年の空白の間に、多くの高校生がクルマで送り迎えしてもらうなど、通学方法を変えざるをえなくなっていました。そんな中、「かしてつバス応援団」は、新しいバスの誕生に期待をかけます。応援団長は、茨城県立石岡商業高校の、米原 あみさんでした。

「自分は地理的には通学には使わないんですけど、その分、もっと応援したいなって。自分、石岡の人間なんで、やっぱり活気づいて欲しいんですよ。それと、個人的に、前の団長に可愛がってもらって。その団長が活動にすごい力入れてたんですけど、『来年からよろしくな』って言われて。だから、もう、『がんばります』って、『先輩の分までがんばるんで』って言ったんです」。

応援団の活動開始から7年。かつて鉄道の廃線を阻止できなかった無念さは、今や屈託のない、新しいバスへの期待に生まれ変わっています。

「石岡って、お祭りの時とか、七夕の時くらいしか活気がなくて。駅前でも人通りが少なかったりすると、淋しいじゃないですか。商店街なのにシャッター閉まってるとか。だから、遠いところに住んでる人もバスできてもらって、にぎやかになってくれればなって。お客さんくれば、お店の人も『おっし、やろう！』ってなると思うんですよ」。

## バス優先か、クルマ優先か。それが問題だ…

ところ変わって。大人たちの世界では、法令との調整が慎重に進められていました。バス専用道の予定地は、16カ所で一般道と交差しています。鹿島鉄道時代には踏切が設けられていましたが、これがすべて、バスとクルマとの交差点に生まれ変わるわけです。「BRT」「バス専用道」といった共通認識ができあがっていたことから、交差点ではクルマ側を一旦停止にして、バス優先で走らせればいいのか。関係者はそう考えていました。しかし、警察の交通担当の立場で会議に参加していた岡田 宗久さんは、安全性に疑問をもっていました。

「会議の中では、今まで線路だった場所は、みんな踏切で止まっていたんだから、今度もバス優先でいいだろうって考え方が先行して。でも、よく検討する必要がありますよと…。一回廃線した以上、もう一時停止しなくていいんだという認識で、クルマは通過しちゃいます。二年以上の間隔が空いていますから。

さらには、そのまま通過できるところをあえて止まりなさいと、制限されることになるわけです。そういうことに対して車を運転している人の不利益はどうか。いったん規制が解除されたところに、また規制をかけることから生ずる事故など、様々な問題があるわけです」。

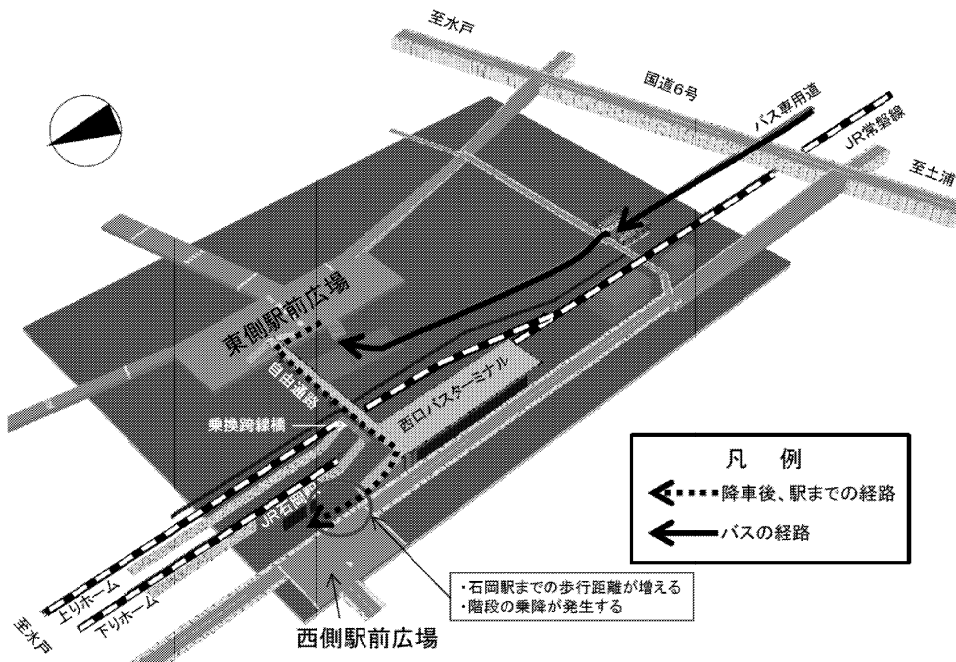
交差点では、信号の有無にかかわらず、どちらかが必ず一旦停止をしなければなりません。優先側が「主道路」、停止する側は「従道路」と呼ばれますが、これは通常、交通量などで決まります。BRT の考え方から言えば、止まることなく専用道を走って、スピードや定時制をキープしたいところです。しかし交通量で比べると、一般道のクルマより、バスの運行台数が少ないのも事実です。先行事例を参照しようにも、なにぶん全国初の試み。安全を最優先させなければなりません。

結果的に、原則的には一般道を優先にすることが決まりました。バス側が一時停止するため、BRT としての魅力はやや損なわれますが、それがこの段階でとりえる現実的な選択だったのです。

## 終着点が…決まらない？

これに限らず、個別具体的な問題は、いまだに山積みでした。このままでは、BRT そのものが実現できないかもしれない…安全対策について県警からの数々の指摘の解決策を考えていたアルメック 矢島さんの脳裏に、そんな思いがよぎります。特に解決困難だったのは、石岡駅のバスターミナルを、どう設計するか。BRT の専用道は、石岡駅を 250m ほど離れた地点から始まります。始点／終点となる石岡駅周辺では、道路も広いとはいえ、踏切もあり、混雑する一般道を普通のクルマとともに走らなければなりません。JR 改札口へのアクセスも大きな問題でした。

「当初のプランでは、旧鹿島鉄道東口のプラットフォーム跡を終点にし、JR にダイレクトにアクセスできたんです。ところが、こちらがそういう検討をしている間に、プラットフォーム跡自体が撤去されちゃって。乗客は、線路をまたいで JR 改札まで徒歩で跨線橋を上り下りしないといけなくなってしまった。せめてエレベーターを付けようって主張したんですが、それも予算上無理だと…」。





これは、解決すべき問題のほんの1つにすぎませんでした。「快速」「定時性」「渋滞無縁」が売りのバスを、事故を起こさないような万全の体制のもとに、交通量の多い石岡駅周辺を抜け、ターミナルに横付けられるのか。利用者の観点、安全性の問題、予算、工事の物理的な問題…すべてが複雑に絡み合い、どこから解きほぐせば良いのか、まるでわからない状態です。既に専用道の実地測量は開始され、開通予定日も決まっていた。石田先生が檄<sup>げき</sup>を飛ばします。

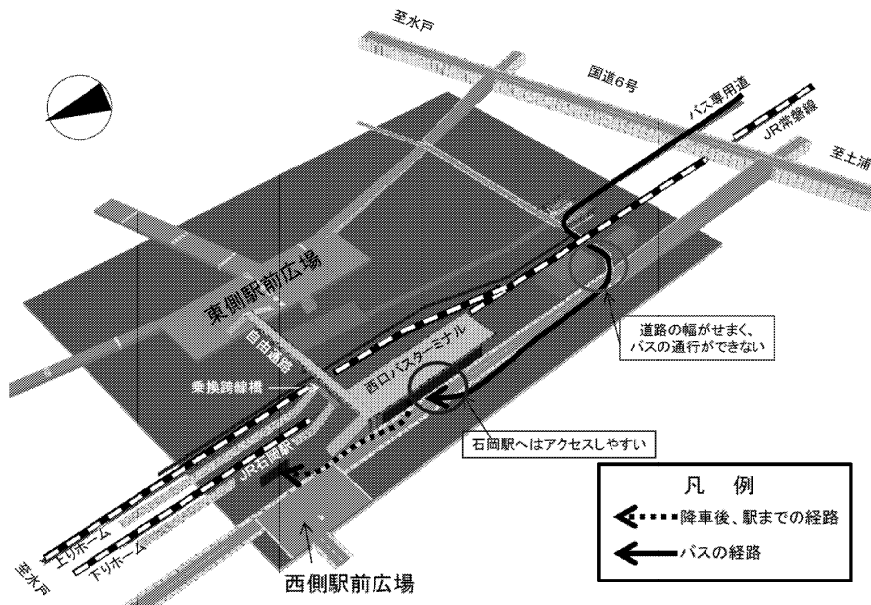
**「JR 改札口の反対側に降ろされても、エレベーターなし、エスカレーターなし。元気な高校生でも嫌がるのに、高齢の人、空港から重い荷物を持った人が跨線橋を使うなんてありえないでしょう！警察の方がうんと言わないとか、運転手さんがその経路を嫌がっているとか、理由を見つけて安易な決定をしてはいけない。無理なんじゃないんです。やる気があるかないかの問題なんです！」**

直ちに、実験やり直しの段取りが組まれました。石田先生は警察庁の本庁、霞ヶ関まで出向き、問題の概要を説明して、どうか現地を見にきて欲しいと頭を下げました。警察庁からは、交通企画課の方が休日をつぶして石岡駅にまで出向いてくれ、関係者立ち会いのもと、再度実験が行われました。警察庁からのアドバイスも含めた再検討の結果、これまでの東側のプランを白紙に戻し、既存の西側バスターミナルをそのまま使用すれば、諸々の問題を回避できそうだということがわかってきました。ようやく、問題に一筋の光明が見えてきた…。全員が、ホッと胸を撫で下ろします。ところが…

## ここしかないんです！

東側にターミナルを作る利点は、バス専用道から、カーブなしでまっすぐに石岡駅に着けられるという点でした。しかし、ターミナルを西側に変更するのならば、駅の直前で左折して JR 線の踏切を渡り、直後に右折して西側に着ける、というクランク状のコースを走る必要がでてきます。

この変更にも、またもや、様々な問題が出てきました。全長の長いバスが、踏切を渡った直後、右折しようとモタモタしようものなら、線路にまでクルマが数珠つながりになってしまう…そういう危険性があることがわかってきたのです。それより何より、最大の問題は、踏切を渡った後に右折する際、道が狭すぎてバスが曲がれない、ということでした。これでは、ターミナルも何もあったものではありません。



道が狭いのなら、工事して広げればいいじゃないか、と思われるかもしれませんが。しかしその場所は折悪しく、県の費用で幅を広げる工事が行われたばかりでした。一度広げたばかりの道を、さらに予算を使って再度広げることに当初、県は難色を示しました。石岡市側の担当である武熊さんは、一連のやりとりに納得の行かないものを感じていました。

「県道なんですから、当然、県が処理してくれればそれで構わないと思っていたんですけど。逆言っちゃえば、県のほうでBRTの話をも2007年にスタートさせていて、この道の工事は2006年だったので、同じ土木部内で、なんでBRTを見据えられなかったのかなって。どうせならガバッと広げておいてくれれば…なんで市町村にはやらせるのに、県は自分では何にもやらないのかと」。

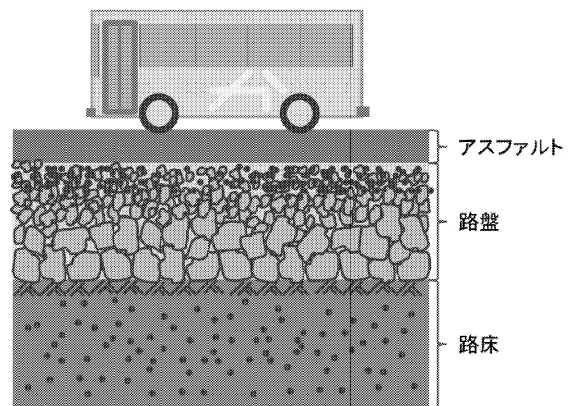
そんな武熊さんを、佐田さんが県の立場から積極的にサポートし、そこにアルメックの矢島さんが加わって、皆が解決に向けて精力的に動きました。わずか1m。1mだけ道路を広げれば、バスはカーブを曲がることのできるのです。ここしかない、というのが共通の認識でした。

関係者の利害調整に大きく手間取ったものの、カーブ周辺は県が道幅を広げる工事を再度行うということで、最終的に問題を決着させることができました。さらに、この工事によって通行がスムーズとなり、懸案だった右折時の渋滞の問題も、同時に解決できるとことがわかりました。右往左往していたバス路線は、最後の最後に、ようやく終着点にたどりついたのです。

## 五、 テープカット！！

### 生まれ変わる廃線跡

2009年（平成21年）11月、専用道の工事が着工されました。そもそも鉄道のレールが敷かれていた場所ですから、高低差も少なく、急カーブもなく、BRTにはおあつらえ向きの用地です。とはいえ、開通予定日まで、わずか10ヶ月程。まずは伸び放題の雑草の除去。そしてレールや枕木の撤去。その上で、BRT用に路面を工事していくこととなりますから、十分な時間とはとてもいえません。



ところで、私たちが普段から見慣れている舗装道路も、違った角度から眺めれば、面白いものが見えてきます。ケーキを切るように、道路にタテにナイフを入れてみましょう。ホイップクリーム…ならぬアスファルトに覆われているのは、表面のわずか5cm程度。その下のスポンジケーキの部分こそが、実は、道路の命なのです。スポンジケーキは2層になっていて、上側を「路盤（ろばん）」といい、下側を「路床（ろしょう）」といいます。路盤には、碎石（砕いた石）などが詰められていて、道路にかかる重みを分散させます。それを受け止めるのが「路床」の役割で、1mほどの厚さが必要です。地盤が強ければ良いのですが、そうでなければ、掘り返して良質な土で締め固めたり、セメントで補強しなければなりません。

**「鉄道跡地だから、路盤も路床も大丈夫なんじゃないかと思ったんですが、やはりかなりの補強が必要で。安全を確保しつつ、なるべく工事費を安く上げるために、いろいろと工夫しました」。**

列車の重さは大変なものですが、レールにより重みが縦長に大きく分散します。ところがバスは鉄道と違って、タイヤから直接道路に重みがかかります。つまり、いままで線で支えてきた重さを点で支えることになるので、路盤を丈夫に作らなければならない

のです。これまで各方面の意見調整に活躍してきた佐田さんですが、実は本来の専門は、こうした土木事業の実施設計にありました。

「パッと見、ただ舗装して、交差点がポコポコあるだけなんですけど、厳密に測量して、バスのすれ違いに合わせてどう待避所を置くべきかななどを設計しました。道路も実は、よく見ると、中央の部分が高くて左右が低い。ゆるやかなカマボコ状なんです。水ハケですとか、全部考えて作っているんですね。」

全長 5.1km。急ピッチで進められる工事によって、全国初の『公設民営』BRT 専用道が、いよいよ姿を現しつつありました。

## カウントダウン

2009 年（平成 21 年）11 月。両市の公募による選定で、事業主体が関鉄グリーンバスに決定します。『公設民営』のうち、『公設』、すなわち道路工事の部分が着々と進む中、これで『民営』の部分が決定したことになります。公募主体は両市でしたが、この決定は、県の佐田さんにとっても理にかなったものでした。

「計画されている路線には、人が多い地域もある。少ない地域もある。でも全体で見た時に、全体にちゃんとバスがないとダメなんです。公設民営とはいえ、公共交通を担うわけですから。あまり地域と関わりのない会社が参入して『儲かるところだけ走ります』という考え方はありえない。その点、グリーンバスさんは石岡駅を中心に多くのバス路線を運営しているし、サービス水準の高い計画を出してくれました。」

「儲からない」という理由でバス専用道から撤退する事態にならぬよう、バス事業者であるグリーンバスには茨城県と石岡・小美玉両市から「実証運行期間」として数年間、補助金などの支援を行い、採算がとれるよう調整してもらうこととなりました。プロジェクトは細部の詰めに入り、両市側の作業が増えてきますが、石岡市担当の武熊さんにとっては、すべてが手探りの経験でした。

「軌道に乗るまでは、県からいろいろバックアップしていただいたんですが…なんせ、BRT 自体が全国初という状況の中で、市のレベルでできることって…何をどうしたらいいかが、わからない。といいますが、何かから手をつけたらいいかも、わからない。日程に追いまわられて、もう調整するのに精一杯でしたねえ。」

デザイン面の検討も進んでいましたが、残念ながら予算や法律との兼ね合いで、提案のすべてを実現することはできませんでした。斜め屋根のバスや、森のターミナルなどのプランは見送られ、かしてつバスの「か」をモチーフにしたロゴマーク、白と銀によ

る、左右非対称のバス塗装が採用されました。しかし、デザイン・プロポーザルで示された「夢」が、関係者全体のやる気や、デザインへの意識を高めてくれたのは間違いない。デザインチームを組織し、プロジェクトの中心に関わり続けた谷口先生は、そう実感していました。

何より、デザイナーの小阪さんの詳細な色指定に基づき、白と銀に塗り上げられたバスが姿を現した時のインパクトは絶大でした。誰も見たことのないカラーリング。シンプルで力強いロゴマーク。後々、地域の方々に大きな好評を博すことになる、シンボリックなこのバスの登場によって、いよいよ、運行への秒読みが始まりました。



## 走れ、日本初の BRT！！



まさに、滑り込みのタイミングでした。2010年（平成22年）8月には、車道の工事が完了。開通一週間前の8月22日には、記念イベントとして、専用道を解放したウォーキング大会が開催されます。約600名が参加する盛況ぶりの中、かしてつバス応援団長の米原さんは、ゴール地点で係員として活躍していました。

**「やっと専用道路ができて、地域の方がたくさんそこを歩いて…自分はゴールで配りものをする係だったんですけど、ほかの地域の方と触れ合う機会にもなって、それがまた楽しくて。やっている時は、ただただ、楽しいって気持ちなんです」。**

29日には、開通記念式典が開催されます。紆余曲折を経ての、日本初の『公設民営』BRTの開通に、大きな注目が集まりました。国交省の大臣政務官、自動車局長、関東運輸局長…はたまた、党を問わず政界の実力者の姿も見受けられました。スピーチの任を受けた石田先生は、ようやく実現したプロジェクトの意義を講え、関わった人々の労をねぎらいつつ、真価が問われるのはこれからだと強調することを忘れませんでした。そして、栄えあるテープカットの重責は、かしてつバス応援団長の…

**「自分、開通式の時テープカットやらせてもらったんですよ！」。**

翌30日、ついに営業開始。慣熟運転は行っていたものの、実際にお客さんを乗せて走るのは初めてです。運転手さんにとっても、武熊さんや山口さん、すべての関係者にとっても、緊張の1日でした。朝早くから出発した最初の便に続き、15分間隔、多い時には10分間隔でターミナルからバスが出て行きます。

一般道との交差点には、バス側が一時停止してクルマを通すために、ゲートが設置されています。交差点に近づくと、運転手さんが、リモートコントロールでゲートを始動。ちょうど鉄道の踏切のようなかたちをしたゲートが、バスの手前に降りてきて専用道を遮断。バスは一旦停止、左右を確認後、ゲートを跳ね上げて再発進。交差点を通過した後、運転手さんが、再びリモコンでゲートを下ろします。…無事、成功です。バスはスピードを上げ、まっすぐな専用道を走っていきました。悩み多き日々を送っていた武熊さんにとっては、大きな肩の荷が下りる思いでした。

「ああ、やっと開通できたのかな…っていうのが第一で。あとはねえ…とにかく、どんどん利用して欲しいですね。石岡のお祭りの時、七夕の時。1,600人って、とてつもない目標ですから。机の上で計算するのは簡単ですけど、本当にありうるのかなあ…。ともかく、補助金で購入したバスを乗り潰すくらいまで続いて欲しい。そう思いました」。

## プロジェクトを離れても

最初の勉強会が行われてから、3年強。折々に重要な役割を担いながらも、開通時にはプロジェクトを離れていた人も少なくありません。そんな人々にとっても、開通のニュースは、もちろん他人事ではありませんでした。プロジェクトを最初に引っ張った、県の道路建設課の澤田さんもその一人です。

「いやあーうれしかったね！よくこの短期間でって。僕自身1年しかやれなかったけど、少なくともBRTの検討委員会まで立ち上げて。あとは佐田君が1年がんばって、トンカチの手前までやってくれたから。うん。感無量ちゅうか…同時に、これからは本当の勝負だなって。僕も最初から1,600人乗ると思っていないし。1,000人乗れば上々かなって。あとは住民の人たちの意識が変わってくれば伸びてくるって」。

澤田さんの後を受け、関係者の間を駆け回っては、実施設計にまで携わった佐田さんも、開通時には異動していました。

「私のような土木屋って、最後までやれることが少なくて。ただ、構造物自体は100年残ったりするので、つくって恥ずかしくないものにしたかった。専用道はバス優先にしたかったし、トータルデザインの件とか、心残りも多いけど…。私、高荻のでっかいダムやったことがあるんです。その時もね、ちゃんと水がたまって、ああ良かった、完成したって。いやあー、だから走り出して本当に嬉しいですよ。こういうの、土木屋さんに共通の気持ちじゃないですかね」。

警察の交通担当として会議に参加していた岡田さんも水戸警察署に異動しており、開

通のニュースは新聞で知りました。

「これは委員会当時の話なんですけど…すぐにでも実現できそうな話ぶりなんです、事業者サイドの方々。でも、警察の立場、交通管理者の立場としてきちんと言っておかないと。事故が起こってからでは遅いので、安全性を考えて発言しなければなりません。そうすると当然、反発がくるわけです。『警察が杓子定規だから…』みたいな感じだったと思うんです。いや、本当に…せっかくいい感じで話が進んでるところに。ですから、これは悪者に見えても致し方ないと腹をくくりまして。言うべきことをどんどん言うものですから…調整しようとしていた佐田さんに、ぐわーっと頭を抱えさせちゃいました」。

岡田さんも佐田さんも、近くに立ち寄ると、現地の様子を見にいかずにはいられません。ちゃんと走っているか。お客さんは乗っているか。気になって仕方がないのです。

「当時、佐田さんと一緒にね、本当にもう、プランを叩いて叩いて検討して。『公設民営』だなんて、全国に例がないじゃないですか。実現したらすごいなって。いろいろ考えたし、勉強もしたし、だから本当に思い入れがあるんですよ」。

ある時、県庁の廊下を歩いていた岡田さんは、偶然、佐田さんと出くわしました。プロジェクト以来のことです。あっと気が付けば二人は駆け寄って、言葉もなく、固い握手を交わしていました。周囲の人々からは、ありふれた「久しぶりの再会」と映っていたことでしょう。費やしてきた時間、注いできた思いの丈を知るお互いだけが、握手の重みを噛みしめていました。

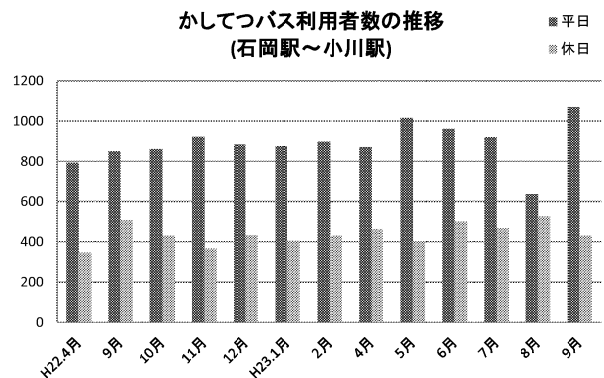


## 六、 託されたバトン

### 利用者、1日あたり1,000人超えを達成

2011年5月。運用開始後9ヶ月目にして、かしてつバスの1日の利用乗客数が、ついに1,000人を超えました。

これを突発的なものにせず、着実なものにしていくことが、まずは関係者の目標です。そしてその先には、1,600人という、「なる需要予測」ではない、「する需要予測」という目標が待っています。



石岡市（現）高齢福祉課長 武熊さん「私たちとしても事業者側としても、どれだけ乗るか読めなくて不安だったんですよ。でも、乗客は減らなかった。しかも1,000人超えたっていうのはホッとしましたよね。後は、今なら思い切ったダイヤ変更だって、リスクなしに実現できるので…」。

小美玉市（現）企画調整課長 山口さん「実証運行中に、本数の増減で利用者がどうなるのかなどを確認したいというのはありますね。あとはやはり、自慢できるような路線になってほしい。小美玉市では今、まちづくりと結びつけた公共交通のあり方を、専門の先生方を招いて協議しています。ただ、公共交通の行き届かない空白地帯が散在していて、マイカー依存度も高い。公共交通の難しさを痛感しています」。

筑波大学 石田先生「『実験期間が終わってもやって行こう』って、地域の人や、関係者全員がなってくれることが大事ですよ。経営収支も含めて、自立的に存続できるように。自治体の皆さんの意識も、次第に変わってきたと感じます。当事者意識というか、オーナーシップですね。それは非常に良いこと、ありがたいことです。まだまだ課題はたくさんあるんだけど、BRT だけじゃなくて、地域の活性化や、気持ちの問題。やは

り、まちづくりと一体で考えていく必要があるんです」。

石田先生はまた、全国で危機的状況にある地方公共交通への、モデルケース的な役割にも期待しています。

「廃線自体は、善し悪しではありますが…その跡地を利用した BRT が有効だとすれば、かしてつバスには、そのモデルになってほしい。コンセプトだけじゃなくて、地域との連携やサポートのシステム、運用形態。参考にしてもらえる部分は、少なくないと思います」。



## かしてつバスが担うもの

実際、かしてつバスには、BRT の先進事例として、全国の自治体から熱いまなざしが寄せられています。開通した 2010 年だけで、40 件ほどの視察団体が現地を訪れ、今後の成り行きにも、大きな注目が集まります。

国土交通省 市街地整備課長 望月さん「BRT は、地方の中小規模の公共交通の有力候補なんです。茨城県や石岡・小美玉市には、いわば、全国の公共交通の未来がかかっている。だから、例えば終電を増やすといった地道な工夫で、お客さんが戻ってくるということを実証する。その代わりに、沿線の方々には、乗ってくれないと廃止になるということも、同時に伝えていくことが必要だと思います」。

望月さんが携わった『富山ライトレール』の成功も、一朝一夕に証明されたものではありません。

「今、沿線宅地の新規着工件数が、確実に増えています。周辺は古くから開発された地域で、新規に発展する余地は少ないんですよ。それにも関わらず、3年4年といった時間差はあるが、沿線地域での発展が起きるんです。BRTでも、そんな事例が生まれればなあと。だからこそ、第1号は華々しく成功してほしかった。残念ながら現状では、石岡駅の整備など、必ずしも理想通りにはっていない部分もありますし…若干行く末を心配しているんですが、これからがんばって欲しいですね」。

茨城県土木部（現）道路建設課長 澤田さん「もしかしたらね、まだ、みんなに愛されていないっていうのかな？ 僕もバス使うからわかるけど、1時間に必ず4本あれば、結構使う。もっとう、沿線の人を引っ張り込んで。定期券はお得だから必ず買って。そのためにはやっぱり、地元のキーパーソンが欲しいところだよね」。

南台1丁目（元）自治会長 田島さん「今、NPOで房総半島に桜を1,500本植えてるんですよ。群馬県にも500本。花咲か爺さんです。志摩半島にも、松食い虫に強い松を数本ためしに植えるなど、そんなことばかりやってる。なんとか、かしてつバスの沿道にもあじさい植えようって。最初は手弁当でやってたけど、市から、許可も予算も下りたから嬉しいです。で、あじさいの次には、つたを植えようって思ってます。春は花、夏は緑、秋には赤くなって…いいでしょう？

本当は、デザイナーさんが提案してくれた、森のターミナル。あそこまで行きたいですね。『意志あるところに道あり』だから、だれかが言い続けないとね」。

## 地域の足は、再生するか？

鉄道という公共交通が失われた2年間。高校生の通学問題、病院に行けなくなったお年寄りの方々…切実な問題が浮き彫りになりました。地域の人々としては、新しい公共交通がしっかり根付いてくれるのが、最大の気がかりです。

南台2丁目 自治会長 川田さん「開通して1か月くらいかな、鹿島鉄道のその後を、撮りに来た人がね。どうせお金かけるなら、鉄道残したら良かったんじゃないですかっ。いえ、その人は悪くないですよ、鉄道ファンなんだから。でも、やはり地元の足な

んです。公共交通として成り立ってくれないと。今まで、石岡駅の次に停まるのは南台駅だったの。それが兵崎南もできれば、南台一丁目もできた。本当に、こんなにいいことはない」。

川田さんは、地に足の付いた活動から、地元の意識が高揚し、かしてつバスが定着することを願っています。

「当時も今も、反対する人はいます。『どうせうまくいかない』とか『こんなに金かけて』って。それは違いますよ。助成金だってあるんだし。だから、かえて燃えてね…。民間の手作りチームですけど、ガイドマップつくったり、イベント企画したり。『ああ、やってるんだ』って意識高揚につながるように、地域の人みんなに情報を流して。今、中学3年生からお年寄りまで、スタッフに入っていますよ」。

澤田さんは、かしてつバスが地域の足として定着するばかりではなく、このプロジェクトで蓄積されたノウハウが、全国で同じような悩みを抱えている自治体の助けになれば…と願います。

「フワッとされた話ばかりじゃなくて、今回みたいに具体的・モデル的にやりましょってなれば、知識が集約できる。問題も深まって見えてくる。佐田君に作ってもらった比較検討案ね、アレものすごく貴重だと思うんです。建設主体と管理者・運営者の組合せとか、事業費の制度一覧とか、全部資料で残ってる。あれだけ体系化してあったら、可能性のかたまりって言えるんじゃない？」



## 託されたバトン

紆余曲折を経て、共同とはいえ、「市の」プロジェクトとなったかしてつバス。その当事者としての意識が、小美玉市側の担当だった山口さんに、もどかしさを抱かせます。

「今までの枠や規制に縛られていると、なかなか新しいことって実現できない。地方分権、地方主権と言いながら、バス運行一つとっても、意見集約や許可申請が必要で…不自由さ、不公平さを感じたりもします。その枠を、何とか、突破していかないといけませんよね。

最近は高校生の利用もずいぶん増えているようです。いずれは地域を支えていく、若い人たちの支援の広がりにも、期待したいところですね。」

開通式でテープカットを行った米原さんは高校を卒業し、「かしてつバス応援団」は今、後を継いだ新しい応援団長に支えられています。

石岡商業高校 かしてつバス応援団長 菊地さん「ほかの学校の生徒があまり乗っていないというのを耳にしたことがあって…自分たちが乗っていて、いい乗り物だって実感してるので。それを伝えたくて応援団に入ったんです。応援団は学校を超えた集まりですし、最近、大人の方も活動に協力してくれます。沿道の草刈りを一緒にやったりですとか。市役所の方から、現状やお話を伺う会も設けています。実際には、サポートしてくれる方はもっといるんじゃないかと思ってます」。

リアリティのある言葉に、菊地さんが『公設民営』の意味をしっかりと受け止めていることが伺われます。

「やっぱり一人でも多くの方に乗っていただきたいし、『渋滞がない』とか、いろいろな売りをちゃんとみんなに伝えて、その結果として、グリーンバスさんにかしてつバスを守ってもらえるよう、サポートしていきたいんです」。

かしてつバスの名前に名残りをとどめているように、かつて、地域の足は鹿島鉄道でした。その最終列車の車掌を務めた本多さんは、人は「失ってから大切さを実感する」ものなのだということを、その後、身をもって体感しました。

(現) 関東鉄道株式会社 鉄道部 業務課 本多さん「残しておけばよかったよねって。無くなってから言われるんです。そこにある時は、意識していないんですよ。それが、現実に無くなってから…必ずこの時間に動いていた存在が消える、そこで初めて実感す

るだなんていうのが…だから無くなってしまっただなんてね…すごく感じました」。

(現) 関東鉄道株式会社 安全管理室 荒井さん「あるうちはな、空気と同じで感じねえんだな。我々、将来は自分の車が要るよ。そうなっちゃう。年取ったってなんだって、自分の足は自分で確保するんだよ。お金高くても、タクシーでもなんでも利用するほかないでしょう。地域を上げて運動しているのにもかかわらず、結局、そのものを救うことにつながらない…そうなれば、やめざるを得ない。結局、鉄道でもバスでも同じですけど、『乗って残そう』が基本ですから。乗り物はね。乗らないと、残らないんです」。

鹿島鉄道の最盛期に、数え切れないほどのお客さんを毎日運んでいた荒井さん。今は、かしてつバスに乗る、一人のお客さんです。

「BRT ができてからは、本当に時間に正確だからね。常磐線に乗るんだってなんも心配いらない。朝なんて10分、15分間隔で出てますよ。あれはいいよ。本当に便利だよ」。



「お話は、これでおしまい？」

「お話の続きはね…」

静かに、春のそよ風だけが通り抜けていきます。

「…お話は、これでおしまい？」

「そうだよ。おもしろかったかい」

一瞬の沈黙の後、桜たちは、てんでに思ったことを口にします。

「おもしろかった！」

「ちょっと難しかった！」

「最後が…なんかちょっとヘンな感じ！」

その感想につられて、みんなが声をそろえます。

「お話、まだ終わってないよ！」

「続きはないの？ 続きはないの？」

「続きは…実は、ないんだよ」

「え～っ！？」

「ウソだあ」

「道路さんが、ズルしてる～」

道路さんは、かすかに溜め息をつき、微笑んで…

「続きは、まだ決まっていけないんだよ」

「お話に、そんなことあるわけないよ！」

「本当のお話というのは、そういうものなんだ。

…ほら、お話の続きがやってきた」

白と銀に塗り分けられたピカピカのかしてつバスが、

筑波山を背に、満開の桜の中を走り抜けていきました。

## お話に出てくる人たち（登場順に）

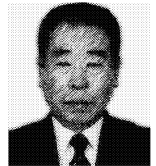
### 本多 政巳さん

鹿島鉄道で、運転手、車掌、運転指令を歴任。廃線日には、最終便の車掌を務める。



### 荒井 一男さん

筋金入りの鉄道屋さん。1970年代、鹿島鉄道の運転手として、日本の鉄道の最盛期を体験。



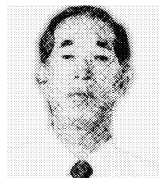
### 石田 東生先生

筑波大学教授で、専門は交通計画。廃線跡をBRTにすることを立案し、プロジェクト全体に関わる。



### 川田 豊さん

鹿島鉄道沿線、南台2丁目の自治会長。行政懇談会で、廃線跡にバスを走らせることを提案。



### 田島 學さん

同じく、南台は1丁目の自治会長。都市景観の専門家で、「あじさいの道」の提唱者。



### 矢島 充郎さん

交通計画のコンサルティング会社、アルメックに在籍。石田先生をサポートする。





### 澤田 勝さん

茨城県土木部道路建設課。「勉強会」の立ち上げなど、プロジェクトの最初の1年に活躍。



### 谷口 綾子先生

筑波大学講師。石田先生と二人三脚でプロジェクトを進め、かしてつバスのデザインチームを結成。



### 望月 明彦さん

地方公共交通の成功例として知られる次世代型路面電車、『富山ライトレール』の立役者。

### 佐田 朋義さん

茨城県土木部。県、市、警察など、関係者の意見調整を行いつつ、バス専用道の設計に携わる。



### 武熊 俊夫さん

石岡市役所勤務。BRT が石岡・小美玉両市のプロジェクトとなった際、石岡市側の担当となる。



### 山口 守さん

小美玉市役所勤務。BRT が石岡・小美玉両市のプロジェクトとなった際、小美玉市側の担当となる。



### 小阪 淳さん

デザイナー／一級建築士。かしてつバスのデザイン・プロポーザルを行う。



**齋藤 綾さん**

グラフィック・デザイナーとして、デザイン・プロポーザルに参加。



**片桐 暁さん**

コピーライターとして、デザイン・プロポーザルに参加。



**米原 あみさん**

かしてつバス開通時の 2010 年に、高校生からなる「かしてつバス応援団」の団長として活躍。



**岡田 宗久さん**

茨城県警としての立場から、交差点処理など、BRT 実現上の問題解決に関わる。

**菊地 良太さん**

利用者の 1 人としてかしてつバスを応援する高校生。2011 年現在、「かしてつバス応援団」団長。

## 付録 その後のかしてつバス



かしてつバス イメージポスター

## 毎日の通学風景

かしてつバスが走り出したのは、2010（平成 22）年 8 月 30 日。その後、地域の人々にはどのように受け入れられ、あるいは受け止められているのでしょうか？年代、乗り方、住んでいる地域などによって、思いは様々なようです。

今の高校生にとって、かしてつバスは「あって当たり前」のもの。石岡商業高校には、

かみやま やまき たまつくりまちえき やじま  
上山、八木崎、玉造町駅、谷島、石岡駅と、様々なところから生徒がバス通学をしています。乗車時間は、遠くから通う生徒さんで 1 時間弱。友だちとお喋りしたり、音楽を聴いたり、眠り込んだり…思い思いの時間を過ごします。

「こないださ、若い男の人が、降りる時にケータイ落っことしちゃって…」。

「運転手さんに渡しといたんだよね。あれ、ちゃんと届いたのかな。それより私、いつも帰りの乗り換えギリギリなんだけど。バス遅れちゃうと電車に乗れなくて、駅で 30 分待つんだよ。30 分だよ！？オイッ！！って」。

「昨日もあれだよね…ほら、棒が…」。

「開かなくてね」。

「15 分くらい遅れるし」。

どうやら、車道との交差点に設けられたゲートが故障していたようです。そういえば開通初日にも誰のいたずらか、ゲートが折られている事故があり、関係者総出で必死に修理した上で、無事に第一号のバスを送り出したのでした。

「ねえ、今のバスの運転手さんってけっこう個性的な人がいるじゃん。そういうキャラ押し出して欲しい」。

「あのイントネーション面白い人とか」。

「怖い人もいるよね。整理券取らなかったら怒られた。あと、バス専用道なのに自転車が通ったらマイクで『通報するぞ！！』って。ウケた」。

「あれも面白かったよ。帰りのバスで友だちが転んじやって。私がそれ見て爆笑したら運転手さんが…新しい人だったと思うんだけど、その運転手さん、メチャクチャびっくりしてて」。

箸が転んでもおかしい年頃、といます。箸どころか友だちが転んだのですから、さぞやおかしかったことでしょう。それにしても運転手さんは、目の前で転んだ女子高生にびっくりしたのでしょうか。それとも…？

彼女たちにとって、鹿島鉄道はすでに、小学校の頃の遠い思い出になっています。

「社会科見学で『まちを探検しよう』っていうのがあったよね。その時乗ったのと、あ

とプール行くのに使ったくらい?」。

「鉄道がなくなってからは、社会科見学は近場で済まされちゃったような…」。

かつて鹿島鉄道が廃線した折には、多くの高校生たちがこれまでの通学手段を失くしました。かしてつバスの未来も、まだ決して安泰ではありません。もし鹿島鉄道のように、かしてつバスがなくなってしまうようなことになったら?

「困る…家の車で送ってもらう」。

「自転車かなあ? 3時間くらいかかっちゃうけど」。

「私はたぶん、仕方がないから石岡のおばあちゃんのところから通わされるのかなあ…そこから自転車で、とか」。

「私は石岡駅まで車。そこから自転車…」。

「私も車で送ってもらうのかなあ…」。

「私も、たぶん車…」。

「ホントになくなっちゃったらどうする?」。

「う〜ん。今度は『自転車専用道』にするっていうのは? そっちの方がバスより早くない?」。

「だから私、自転車だと3時間かかるんだけど…」。

## 先生として、応援団として

「そういうのも、みんながバスに乗ってくれたり、声を上げてくれればね。バス会社だって、1台動かすのにとんでもないお金がかかっているんだから」。

みんな話を聞いていたのは、石岡商業高校の荘司先生。「かしてつ応援団」の発起人の一人で、その後も「かしてつバス応援団」の活動を、大人の立場からサポートしています。

「みんな、新車のバスの値段ってどれくらい知ってる?」。

「…2,000万円くらい?」。

「え〜っ? そんなにする?」。

「うん、いい線ついてるよ。昔は路線バスで1,000万円くらい。今はノンステップの車とかで1,500万。高速バスが2,000万円くらいで、観光バスなんて言ったら3,000万円くらいかな」。

「家が建っちゃう…」。

「バスで住めちゃう」。

「で、みんなが石岡駅からここまで払っているお金は…」。

「160円」。

「そう考えるとね、バスを動かすというのが、どれだけ大変なことか。新車を買うのもなかなか大変です。けども今回は、頑張って新車を買って。だからみんなに大事に乗ってもらいたいし、多くの人に乘ってもらいたいんです」。

入学し、成長し、巣立っていく生徒たちにとって、高校時代は一回限りの体験ですが、荘司先生は、鹿島鉄道からかしてつバスまでに、それぞれの世代の高校生たちがどんな関わり方をしてきたかをつぶさに見てきているのです。その説明にも、自然と力がこもります。

「先生はずっとバスの応援団をやっているんだけど、その前は『かしてつ応援団』。これはね、鹿島鉄道をなくさないように応援しようって、沿線の小・中・高校と一緒にやっていた活動だったんだけど、鉄道は結局なくなっちゃった。で、バスになった。でも、バスもまたなくなっちゃいました、それだけは防ぎたい。そう思って、応援団の活動のサポートを続けています」。

## 五、七、五のうまれる場所

「街を外れると、ほら、木がたくさん生えていて…秋冬には、紅葉で色付いたり、雪で白くなったな、とかね。田んぼなんか枯れ一色でしょう。あれを見渡して…風が吹けばなびくしね、寒々とした景色だなあとか、メモするんです」。

趣味の俳句の回のために、月に2、3回かしてつバスを利用されている井坂あささん。行きは石岡駅までご主人の車ですが、帰りは石岡駅で電車を降り、かしてつバスで帰宅



します。石岡の街を抜けた先に広がる田園風景や色とりどりの自然は、四季の移ろいを五、七、五の世界に写し取る俳句の世界に、絶好の素材を提供してくれます。

「やってみれば、そんなに難しくないですよ。誰でもだんだん歳をとってきますし。まあ、ボケ防止にね…」石岡駅で次のバスを待ちながら、井坂さんは事もなげに笑います。「バスから景色を眺めていて、パツと浮かんだら、いいか悪いかはさて置いて、その場でメモするんです。推敲は後から。じーっと、ぼーっとしているわけではないですから、頭の体操にはなるんですよ」。

かしてつバスは井坂さんにとって、まさに趣味と実益を兼ねた移動空間になっています。

「足腰がなんとなくになっているうちは趣味は諦めたくないなあって思いますから、やはりバスを使いたい。普通、バスってというのは鉄道と違って、渋滞した分だけ遅れるっていうのがあるでしょう。でも今は、そんなに乗る人がいないでしょ。だいたい定時にきますよね」。

BRT というのは、まだまだ耳慣れない単語です。バスはバス。かしてつバスが、専用道を走る、定時性に優れたバスだという意識を持たれていない乗客の方々もいることが伺えます。そして大事な点は、今はまだ、補助金を受けられる実証実験段階であるということ。これが本格運用に入れば厳しい市場競争にさらされ、鹿島鉄道同様、廃止の憂き目に遭わないとも限りません。

「途中でなくなってしまうこともあるんですか。そう…。そうなってしまったらどうしましょ。今、高校生もあまり乗らないって聞きますし…だんだん不便になっちゃいますよね。だってこれから、少子高齢化でしょ？」。

井坂さんはご主人が車を運転されるため、完全な「交通弱者」ではないかもしれませんが。しかし井坂さんご夫婦の、そして地域全体の問題として、高齢化の問題がのしかかります。

「だんだんと夫もね、運転免許、返納するしかないかなあって言うようになってきました。高齢者というのはね…身体が動かなくなっちゃいますから。これに代わるものを走らせるとかねえ。それにだって、結局お金はかかりますよね。なんだか寂しくなりますねえ。なんとなく、これからも走ってくれるのかなあって思っていましたから。なくなったら困りますねえ…」。

## つくば市へ、都内へ

かしてつバスの「足としての役割」は、もちろん地域内にとどまりません。茨城空港

への足でもあり、石岡駅を起点に、都心や遠方への通勤・通学にも使われています。美怜（みさと）さんと清桂（さやか）さんは、姉妹でかしてつバスの利用者。妹の清佳さんが通うのは、つくば市の中高一貫校です。

「1時間半くらい乗るんですけど、電車の時刻と合っていて便利なんです。荒川沖駅に着いてから学校までは、普通の路線バスを使うんですけど、そっちは結構遅れることが多くて。帰りなんて1時間近く遅れたり…。かしてつバスは専用道路なので、すぐ着く感じ。席も広いし、座って行けるし」。

姉の美怜さんは、大学1年生。東京都内の大きな大学に通っています。

「学校が遠いので、もう少し夜の本数を増やしてほしいかなって思いますね。サークルがあるから…ちょっと前まで、最終バスが21時半だったんです。それに間に合うように帰らないといけなくて、いつも先にサークル抜けてました。9月から終バスが遅くなって22時半になったので、だいぶ助かりましたけど」。

まだまだ手探りの部分も多いかしてつバス。実証実験段階だからこそ、ダイヤを調整したり、乗客の増減を調べたりと、念入りなりサーチが行われています。

「ああ、今思い出したんですけど、バスがお互いにすれ違う時があるんですけど、どちらか待っていなくちゃいけなくて、それですごく時間がかかったり、モタモタする時があって…」。

鹿島鉄道は単線の鉄道だったため、2台のバスがすれ違うには、もともと道幅が足りませんでした。そのためすれ違い用の待機場所が各所に設けてあり、一台が通り過ぎる間、もう一台はそこで待っていなければなりません。成立の経緯や予算の不足などは乗客には関係のない話ですが、それだけに素朴な疑問を抱かせる点にもなっているようです。しかし一方では、鉄道跡でなければ生まれなかつたであろう感想も。

「かしてつバスができるまでは、鉄道代わりに走っていた代替バスっていうのに乗っていたんです。これは専用道じゃなくて普通の道を走るのので、いつでもガタガタしている感じで…。かしてつバスは、すーっと走るのですごく乗り心地がいいんです。あとは、そうだなあ…もうちょっと早く走ってくれたらいいなあ」。

## 鹿島鉄道から、かしてつバスへ

東京都内への通勤手段として毎日利用されているのは、沿線の南台2丁目にお住まいの谷田川さん。

「16、7年前くらいに南台に越してきて。当時は鉄道があったんです。というか、だから越してきただけで感じかな」。



鹿島鉄道、代替バス、かしてつバスのすべてを経験している谷田川さんは、通勤手段としては鉄道が一番だったといいます。

「何しろ圧倒的に速い！石岡駅まで2分で行きますから。かしてつバスだと、だいたい定時で5分。代替バスだと、もう予測がつかなかったですね。かしてつバスで気になるのは、JRとの接続かな…。なんであのダイヤなのか、理解できないですね。私はもともと性がね、ぎりぎり嫌なので…それと特に震災の年は、サマータイムってあったでしょ。そんなこともあって始発かその次で駅に行くんだけど、JRとうまく連携していないんですよ」。

いわば「急場のしぎ」的に運用されていた代替バスに代わり、かしてつバスが走り出したことで、1日当たりの利用者は100人から150人近く増えました。それでも、鹿島鉄道時代に運んでいた人々の数には及びません。

「まあ、人口減で、小川高校だって廃校ですし…鹿島鉄道が残っていたとしても、どのみち利用者は減っていたでしょうけど。あれだって、ずいぶん老朽化していてね。私、子供の頃から乗っていましたが、そのころから『古いなあ…』と思っていましたからね。かしてつバスは、まだ始まったばかりですから色々な取り組みもありますが…いつかは冷めるでしょう？その時に、ちゃんと根付いているかどうか」。

南台自治会の催した芋煮会会場には、秋の風物詩ともいえる里芋鍋の匂いが立ち込めています。谷田川さんがふと目をやれば、一台のかしてつバスが乗客を降ろして、再び発車していきます。

「今、こうやってバスが来たでしょ？でも1人しか乗っていないでしょ？前はもっと走っていたからね。土日は少なくてもいいんですよ。そういうデータとか、いろいろな人の声を吸い上げるべきでしょうね。どうすれば、もっとたくさん乗ってもらえるのか。…でも、震災の時は本当に助かりました。かしてつバス様々で。普通の道路は渋滞していたし、ガソリン買うのに1時間並んだりしていましたから。人間、喉元すぎるとねえ…忘れてしまう部分もありますが、自分たちが助かった記憶は、どこかに刻まれていますよ」。

2011年3月11日。東日本を襲った未曾有の大災害以降、直接被害を受けなかった地域でも、交通網などに大きな混乱が起きました。渋滞で乗用車は動かず、雪で凍てつく寒さの中を、かしてつバスは一便も欠けずに運行し、地域の人々を繋ぎ合わせる役割を果たしたのです。



鹿島鉄道の誕生、廃線を経て、代替バス、そしてかしてつバスへ。時代の波に翻弄されながらもこの土地に脈々と受け継がれてきた公共交通を、様々な課題の中、今後どのように定着させていけば良いのでしょうか？

「かしてつバスはねえ…おそらく専用道付近の住民にしかメリットがなくて、ちょっと離れると利用しないんですよ。公共のお金を使っているのに、恩恵のない地域から『なんでここばかり』って…そんな雰囲気もありますしね。ですから、専用道に対して、横の広がりをどうするかじゃないでしょうかね」。と谷田川さんは、かしてつバスが繋いだ「線」を、「面」の力へと広げていくことの大切さを強調します。

様々な困難を乗り越え、多くの人々の努力によって実現したかしてつバスは、2012（平成 24）年現在、実証実験によってこれからのあり方を模索しています。時間が来ればバス停にやってきて、乗客を乗せ、あるい下ろしては走り去っていく。そんな当たり前の光景の中に、それをつくりだした人々の、それを利用する人々の、さまざまな思いや期待が込められています。

2013（平成 25）年 4 月。かしてつバスは、「公設民営」「日本初」の BRT として、いよいよ本格的な運用に入ります。どんなハッピーエンドもサクセスストーリーも終点ではなく、次の新しい物語の始まりです。果たしてかしてつバスは、地域の皆さんに支えられ、あるいは地域の皆さんを支える「足」として、立派に独り立ちすることができるのでしょうか。これから春がめぐるたびに、道路さんと桜たちの間には、どのようなお話が交わされていくことになるのでしょうか？



## 脚注

注<sup>1</sup>：列車の運行管理をする業務。運行状況を把握し、運行ダイヤを調整する役割を担います。

注<sup>1</sup>：異なる意見や考え方、価値観をもつ人々の間で、話し合い、皆がお互いに納得するような結論を導き出すことをいいます。

謝辞：本稿の作成に当たり、インタビュー調査、ならびに原稿の確認にご協力いただいた関係各位に厚くお礼申し上げます。

---

2012年6月2日 発行

著者： (株)アデイ 片桐 暁

編集協力： 筑波大学大学院 講師 谷口綾子

元 筑波大学大学院 修士2年 宮川雄貴

# かしてつバス物語

— 消えたローカル線を、BRT へと甦らせた人々



2012年6月2日