



しみず いちろう

1967年11月生まれ、愛媛県松山市出身。東京大学法学部卒業。英ケンブリッジ大学大学院修了。1990年運輸省（現国土交通省）入省後、在英日本大使館参事官、観光庁観光戦略課長などを経て退官。2014年伊予鉄道（現伊予鉄グループ）副社長。2015年から代表取締役社長。2021年日本バス協会会長。



むかいや みのる

1956年10月生まれ、東京都世田谷区出身。1979年ジャズフュージョンバンド「カシオペア」のキーボード奏者としてデビュー。1985年株式会社音楽館を設立。1995年世界初の実写版鉄道シミュレーションゲーム「Train Simulator」を開発。現在は音楽活動と並行して鉄道乗務員用シミュレーターの開発・製作、駅ホームドアの開発などを行う。 <https://www.ongakukan.co.jp>

向谷実氏は、世界的に有名なフュージョンバンド『カシオペア』の元キーボードディストであり、また、鉄道シミュレーターの開発や発車メロディーの作曲など公共交通全般に造詣が深い。今回は、日本のバス120年の記念特別対談として、自らも発車メロディーの作曲やピアノ演奏を手掛ける清水一郎氏と、バスへの思いと未来へ向けた提言について語り合ってもらった。

音楽を聴いたら乗りたくなるように

清水 向谷さん、2022年度交通文化賞受賞、おめでとうございます。
向谷 ありがとうございます。

清水 私は中学生から高校生の頃、1980年代「カシオペア」全盛期の頃から向谷実さんの大ファンでして、シンセサイザーを買って作曲したのも、向谷さんから大きく影響を受けております。本日、このように対談させていただけることを大変うれしく思います。

向谷 私たちも当時、歌の無いバンド、インストウルメンタルのみで音楽の市場を確立できたことは、非常に珍しかったと思います。自

分でさまざまな音を作れるシンセサイザーの発展につながった面もあるでしょう。

清水 私も伊予鉄の発車メロディーを作曲しましたが、発車メロディーを作る時にどのようなことを大切にされていますか。

向谷 これから鉄道に乗る方は基本的に目的地への移動の途中、それ故、発車メロディーが終了をイメージする旋律ですと乗客の行動様態にそぐわない、音楽を聴いたら自然に乗りたくなるような曲調が望ましいのです。従って私が作った発車メロディーはほぼ100%、終止を明確にせず軽やかに乗れるように作っています。首都圏を走る東京メトロ東西線では、住宅地とオフィスエリアでテイストを変え、始発から終点まで通すと一つの曲になる、という構成を取っています。

清水 向谷さんの発車メロディーはいつも聞いていまして、耳コピしてピアノで弾いています。私が作った発車メロディーのタイトルは『リズム』。リズム良く街へ出かけよう、となるように作りました。

バスは公共交通の「最後の砦」

清水 バスについてお話を伺いたと思います。向谷さんはバスに対してはどのような思いがありますか。

第1章 バスの始まりから現代まで

(1) 乗合バスの始まり

1903（明治36）年9月20日、京都の堀川中立売〜七条駅、堀川中立売〜祇園間で、二井商会による乗合自動車の運行が始まりました。現在では「バスの日」として親しまれているこの日が、日本のバス事業の始まりとされています。明治時代はライバルの乗合馬車屋からの妨害や車両の故障が相次ぎ、本格的な営業の継続が難しかったという話もあります。大正時代に入ると、自動車の信頼性も高まり、全国的にバス事業の揺籃期よらんとなりました。その頃は、多くが数人乗りの小さな乗用車を使っていたそうです。東京では、1923（大正12）年に起こった関東大震災により路面電車が大きな被害を受け、この応急措置として800台余りのバスを導入し、運行を開始しました。

大正時代に全国で興隆したバス事業は、昭和に入ってもその勢いを増していきました。やがて事業者同士が合併や統合を繰り返しながら、地域の主要な交通手段としてさらに発展していくのです。昭和初期になると、京都の四条大宮〜西大路四条間でトロリーバスの運行を開始しました。また、信頼性の高い輸入車に代わり、昭和10年代には国産車も民間事業者に採用されるようになりました。

日中戦争の勃発以降、バス事業は苦難の時代へと突入していきます。燃料事情の悪化とともに、木炭や薪などの代用燃料車への転換を余儀なくされ、太平洋戦争を経て1949（昭和24）年頃までは、

燃料の確保が業界の最重要課題となっていました。終戦後は、燃料と部品・用品が枯渇する中、戦地からの引揚者で乗客は増加する一方となり、軍用車両の払い下げを活用してバス事業を行っていました。東京では、アメリカの進駐軍から軍用トラックが払い下げられ、これを事業用のバスとして改造し、輸送力を確保するためにそのエンジンのパワーを利用して老朽車をけん引していたという例もあったのです。



1903（明治36）年、京都の二井商会が運行した日本初の乗合自動車
（出典：福井家（創業家の一つ）所蔵の資料より）

第3章 安全・安心はバス事業の一丁目一番地

(1) バス黎明期に発生した重大事故

バスの黎明期となる昭和30年代から50年代にかけては、多くの乗客が亡くなる悲惨なバス事故がいくつかが発生しました。

1968（昭和43）年の岐阜県飛騨川のバス転落事故は、台風の影響で発生した土砂崩れにバスごと巻き込まれて飛騨川に転落し、激流に流され、一度に104名が亡くなりました。日本のバス事故の歴史でも最大の事故といえます。当時の事故の多くは道路からの転落によるものであり、道路事情も影響しているものと思われませんが、この時期に発生した事故の原因は、悪天候時の無理な運行やさまざまな運行計画、運転者の技能不足というものであり、結論として、運行管理者がその可否を判断し、適切に運行指示を出していれば防ぐことができた事故が大半なのではないかと考えられます。

バス黎明期に発生した重大事故を受けて、バス業界ではさまざまな安全対策が講じられました。国においても、万全な安全対策に向けた法令を整備していくこととなります。

1956（昭和31）年の愛媛県長浜町バス転落事故は、バスが夜間走行中に強風にあおられて道路から海岸に転落し、運転者と乗客10名全員が亡くなるという悲惨な事故でしたが、この事故を起こしたバスが発見されたのは翌日の昼でした。発見が遅れた理由は、このバスは最終便であり、終点到

着して運行終了だったところ、当時は終業点呼や到着連絡というものがなく、バスが夜、終点到着していないことを運行管理者が把握していなかったためと言われていました。もしその頃、到着連絡の制度があれば、事故の発見も早まり、助かる命もあつたかもしれません。この事故を受け、国は、終業点呼、遠隔地終点到着連絡などの制度を制定しました。

つまり、この時期は、悲惨な事故が発生することに国が対策を講じて法令を制定していくという、現在の運行管理制度の土台を築いた時期であります。制定された法令は、尊い命の犠牲をもとに作られているということを、われわれは常に意識すべきです。

(2) 近年発生したバスの重大事故

近年のバス事故では、以下のような重大事故が発生しました。

①2012（平成24）年4月 関越自動車道高速ツアーバス居眠り運転事故

運転者の居眠り運転により高速ツアーバスが防音壁に衝突し、7名が死亡し、39名が負傷。

②2016（平成28）年1月 軽井沢スキーバス転落事故

軽井沢スキーバスが下り坂のカーブを曲がり切れず道路脇の斜面に転落、15名が死亡し、26名が負傷。

第4章 観光を起爆剤に攻めのバス事業を

(1) 観光振興におけるバスの役割

観光振興において、バスは大きな役割を担っています。高速バスなど遠距離の観光地へのアクセス手段としてはもちろん、特に、観光地を巡る貸切バスは、大変有効に活用され、日本の観光に無くてはならない存在となっています。また、日本での大規模な観光イベントの際にも多くの貸切バスが必要になることから、わが国の観光振興にとって、貸切バスそのものが大事な観光インフラになっていると言えます。地域の観光や経済の活性化にも欠かせません。地域の二次交通としてもバスは重要な役割を果たしているのです。

車両の面でも、オープントップバスや、2階建てバスなど、乗って楽しむことができるバスも増えてきています。単なる移動手段としてではなく、バスに乗ること自体を観光体験として楽しめることが求められます。

バスは、観光振興において多様な役割を担っており、今後、その重要性は高まることが期待されます。

街中を運行するオープントップバス



(出典：日の丸自動車興業株式会社)



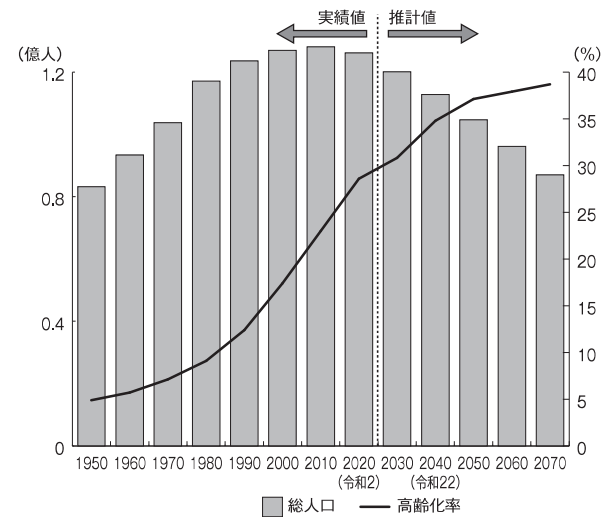
(出典：西日本鉄道株式会社)

第6章 日本の難題 人口減少へのチャレンジ

(1) 人口減少と少子高齢化

日本では、世界でも過去に例のない急速な人口減少と少子高齢化が進んでいます。2040年には日本の総人口が1億1284万人まで減少し、65歳以上の割合は35%に達するとされています。このような状況はバスにも大きな影響を与えています。

人口減少に伴うバス利用者数の減少に加え、燃料高騰や賃金アップ等で運行コストが上昇していく一方で、運転免許返納制度の導入や普及により、バスを含む公共交通への需要は一層高まっています。今後のバス交通の在り方が問われている状況です。



日本の総人口と高齢化率（65歳以上人口割合）の推移（出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）結果の概要」の数値をもとに日本バス協会作成）

地方の路線バスの多くは、補助金を受給しても赤字という状態を抱えつつ、高速バスや貸切バスの利益によつて、何とか路線を維持してきたのが実態です。コロナ禍により、その高速バスや貸切バス自体が厳しいという状況が、元々苦しいバス会社にさらに追い打ちをかけました。バス会社は経営的に追い込まれた状況にあり、経営努力も限界に到達しているのです。われわれはこのような厳しい状況で路線バスを運行しているということを、社会的に発信していかなければなりません。

世の中の路線バスが廃止されれば、自治体自らがバスを運行せざるを得なくなり、実際にやむなく廃止に追い込まれる路線も増えていきます。国や自治体からの補助金により何とか成り立っている路線も多くありますが、この補助金も十分とは言えません。

第2章でも述べたように、補助制度には、路線バスの赤字と、支援の額に大きなギャップがあるという重大な問題があります。このようなギャップが生じる一番の原因は、地域ブロック平均単価という走行キロ当たりの単価を、需給調整時代の昔から使用していることです。ブロック平均といっても、平均より下の場合、実勢コストを採用しており、地域ブロック平均単価を超える場合は、平均単価

| 年度 | 完全廃止 |
|--------|-------|
| 2010年度 | 1,720 |
| 2011年度 | 842 |
| 2012年度 | 902 |
| 2013年度 | 1,143 |
| 2014年度 | 1,590 |
| 2015年度 | 1,312 |
| 2016年度 | 883 |
| 2017年度 | 1,090 |
| 2018年度 | 1,306 |
| 2019年度 | 1,514 |
| 2020年度 | 1,543 |
| 2021年度 | 1,487 |

路線バス廃止キロの推移
(出典：令和5年版交通政策白書)

第8章 持続可能な公共交通へのブレークスルー

(1) SDGsと公共交通

持続可能な開発目標（SDGs）は、国際社会が共同で取り組むべき目標として定められており、公共交通は、その目標達成に大きく寄与することが期待されています。

特に気候変動に関しては、公共交通自体が環境負荷の低い移動手段であり、公共交通の利用を推進することによって、低炭素社会の実現や利便性向上、渋滞緩和など持続可能な社会に寄与できるものと考えています。さらには、バス車両自体の環境負荷を低くすること、例えばEVバスの推進も重要です。日本政府が2050年までに国内での温室効果ガス排出量を実質ゼロにする、カーボンニュートラルの目標を発表していることにも貢献していく必要があります。

バス業界の努力によりさまざまな取り組みを行い、持続可能な社会に向けて貢献し続けることが求められています。

(2) 原油相場に左右されるバス

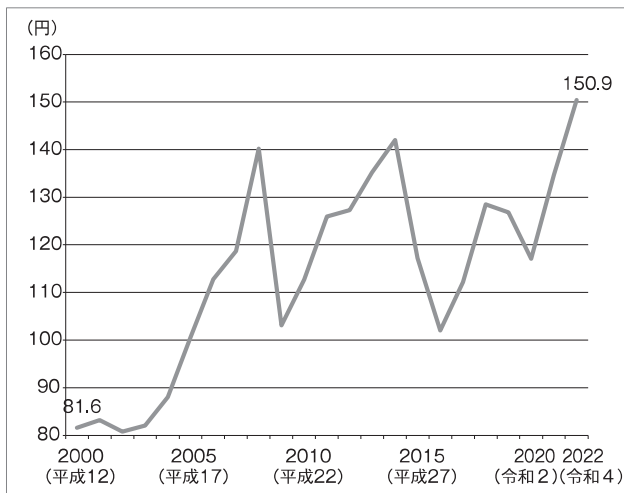
バス事業の収支は、燃料費の影響を大きく受けるため、バス事業者によっては、1円の軽油価格上昇でも、年間数千円の経費増となります。

原油価格の変動は、国際情勢や世界的為替相場の動向によって大きく左右されるため、バス事業者にとっては全く予測のできない要素となっています。近年では原油価格も高止まりとなり、厳しい経営状況にさらに追い打ちをかける状況となっています。

以前は、軽油に代わる燃料として天然ガスがもてはやされましたが、日本国内でも多くのCNGバスが運行していましたが、結局、天然ガスもコスト上昇の波から脱却できず、現在国内で運行しているCNGバスはほぼ無



環境にやさしいバスでの移動をPRするポスター
(出典：環境省ホームページ)



軽油価格の推移

(出典：「石油製品価格調査」(資源エネルギー庁))

日本のバス120年に寄せて

一般社団法人 北海道バス協会

会長 平尾 一 彌



日本のバス事業が120年を迎え、その足跡を綴る記念誌が発行されますことは誠に喜ばしい限りであり、心からお祝いを申し上げます。

北海道のバス事業の始まりは、日本のバス事業の開始から遅れることおよそ11年、1914（大正3）年6月に北海道東端に位置する根室（ねむろ）厚岸間（あちげ）でフォード社製の幌型8人乗り自動車を用い、1日2往復の運送を開始したと記録されています。

積雪寒冷である北海道特有の気候や悪路という厳しい道路環境のもと、先駆者の筆舌に尽くしがたい幾多の試練と困難に立ち向かう並々ならぬ努力と先達によって、今日のバス事業の礎が築かれております。

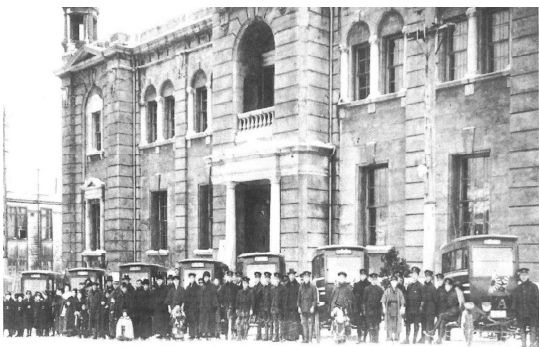
その後、大量輸送機関として脚光を浴びた昭和40年代前半になると、乗合バス会員34者で輸送人員が5億9600万人と、公共交通機関としての社会的役割はまさにピークを迎えました。しかしながら日本の各地域と同様に、地域における人口減少やマイカー等の進展に伴い、2019（令和元）年にはバス輸送人員はピーク時の3分の1にまで減少しております。

公共交通機関として地域住民の足を守り続けてきたバス事業に、さらに厳しい試練となったのは、100年に1度の大災害といわれる新型コロナウイルス感染症によるパンデミックであります。

このように、バス事業の経営は非常に厳しい環境ではありますが、先人たちが馬車に代わる移動手段として最先端の自動車に着目したように、今、バス業界はこのピンチをチャンスと捉え、明るい近未来に目を向ける変革期と受け止めるべきと考えます。

テレワークやオンライン会議など、働き方の変化や人々の行動変容は、デジタル化の流れを急速に推進しつつあります。社会経済の大きな流れの中で、バスが都市や地域における人々の生活や観光需要を支える移動手段として、また、地域のコミュニティを維持するライフラインとして、その役割を果たすことが出来るよう英知を結集し、新たな時代に向けて、ともども懸案の解決に努力することをお誓い申し上げ、皆さまのご発展を祈念しお祝いの言葉といたします。

（北海道中央バス株式会社 代表取締役会長）



大正11年頃の小樽市街自動車のバスと従業員
（小樽・日銀支店前）

（出典：北海道中央バス株式会社）



戦車にけん引され、雪の石狩線を走ったバチぞりバス（昭和30年頃）

（出典：北海道中央バス株式会社）



バス事業者による自主除雪（昭和26年滝川市内）

（出典：北海道中央バス株式会社）

日本のバス事業120年に寄せて

公益社団法人 富山県バス協会

副会長 見角 要



富山県と長野県に跨る「立山黒部アルペンルート」は、富山地方鉄道の電鉄富山駅から長野県のJR信濃大町駅まで約90キロメートルの区間の総称です。その中でも立山山麓の麓、立山駅から美女平、室堂、黒部ダムを経て、長野県の扇沢駅までの約37キロメートルを通常「立山黒部アルペンルート」と呼び、その内、美女平～室堂間の約23キロメートルの区間において、一般乗合旅客自動車運送事業として路線バスを運行しているのが、当社の立山高原バスです。その37キロメートルの区間では、そのほとんどの乗り物が電化されていますが、立山高原バス区間のみが、未だに電化されていません。

1995（平成7）年、同区間において、100%バッテリーによる路線バスの運行実験を行いました。ほぼ全線で勾配があり、場所によっては12%（平均6.6%）と強くなります。当時は空荷でさえ走行することが出来ず、導入はやむなく断念せざるを得ないとの結論に至りました。

そのため1998（平成10）年より、少しでも排気ガスをきれいにしようとハイブリットバスを導入することとなり、以後2014（平成26）年度まで毎年3両ずつ更新を続けてまいりました。

その後、ディーゼルエンジンの排気ガス性能が格段に向上した事で、2015（平成27）年以降2020（令和2）年まではクリーンディーゼルのバスを導入し、現在に至っています。

近年では、全国各地でEVバスが普及しており、いずれ立山においても導入を検討する時が来るものと思っています。ですが、やはり立山は山岳高所で勾配も強く、また気象条件の大変厳しい高山故に、導入に至るには、まだまだ時間がかかるものと思っています。

今後さらにEVバスの性能が向上し、無理なく営業運転出来るようになれば、37キロメートル区間の全線での電化が叶うでしょう。それは自然保護と環境保全を企業理念とする当社の「立山黒部アルペンルート」にとって、大変有意義で画期的なものになると期待しています。

（立山黒部貫光株式会社 代表取締役社長）



紅葉と立山ロープウェイ
（出典：立山黒部貫光株式会社）



雪の大谷ウォーク
（出典：立山黒部貫光株式会社）



公共交通を未来へ残すための企画を象徴するバス「正念場(バ)ッス!」外観
(出典：両備ホールディングス株式会社)



岡山市の「路線バス・路面電車の運賃無料DAY」で賑わうバスのりば風景
(出典：両備ホールディングス株式会社)

「日本のバス事業120年」にあたって

公益社団法人 岡山県バス協会

会長 小嶋 光 信



岡山県の乗合バス事業は、統合前に終戦を迎え、戦前とほぼ同数の会社が残ったことで、全国でも稀な競争が激しい地域と言えます。一方、激しい競争の中で各社は、自主自立経営に努力し、特に県南地域の事業者はコロナ禍前まで自治体からの補助金のウエートが小さいという特色があり、多くの乗合事業者は路線維持のために観光バスや高速バス事業に注力して地域のリーダー的役割を担っています。

自主自営の気概が幸いして、乗合バスでも猫の耳がついて停車ボタンを押せば「ニャーン」と鳴るバスや、車内で七夕やクリスマス企画が催されたりする楽しいバスもあります。さらに、コロナ禍での利用客減少に警鐘を鳴らして、路線を維持するために「宇宙一面白い」をテーマに「正念場(バ)ッス!」や「宇宙1アートのバス」等で全国に話題を提供しているバス会社もあります。また自治体でも、岡山市では「路線バス・路面電車の運賃無料DAY」が7～12月の間に複数回実施され、バスや路面電車の利用者数が最大2・4倍となった日も出てきていますし、倉敷市等もさまざまな工夫をして、公共交通の利用者アップが地域の商業施設の活性化にも繋がっています。乗合バスだけでなく、観光バス事業や高速バス事業でも各社必死の生き残り策と工夫が出てきていると言えるでしょう。

未曾有の危機となったコロナ禍は経営面にも大きなマイナスをもたらしましたが、ここに来て国の公共交通の施策でもある「競争から協調へ」という流れに沿って、業界の機運が出てきたことに将来への明るさを感じています。

(両備ホールディングス株式会社 代表取締役会長)

日本初の女性バスガイド

一般社団法人 大分県バス協会

会長 高 寄 和 弘

バス事業120周年記念書籍の発刊に当たり、ご挨拶申し上げます。

さて、大分県は九州の北東部に位置しており、古くから南蛮貿易が盛んに行われるなど、国際色豊かな都市として繁栄しています。また、大分県は温泉が有名であり、源泉数・湧出量も日本一で、全国的に有名な別府温泉や湯布院温泉をはじめとした温泉地が多数あり、「おんせん県」とも呼ばれています。

この別府温泉を一躍有名にしたのが「油屋 熊八」という人物です。

別府温泉が有名ではなかった頃に数々のアイデアで観光開発に尽力し、日本でも有数の温泉地に押し上げた方であり、別府観光の父と呼ばれています。

さらに、この方は1911（明治44）年に亀の井旅館（現在の亀の井ホテル別府店）を創業、また1928（昭和3）年には亀の井自動車（現在の亀の井バス）を設立して、日本ではじめて女性のバスガイドさんが案内する「温泉地獄めぐり」の観光バスを運行しました。特に、当時では珍しい洋服スタイルのバスガイドさんが、名所をすべて七五調で案内し、たちまち大評判となって別府に観光客が押し寄せるようになりました。現在でも、地獄めぐりコースではバスガイドが七五調の案内をしておりますので、機会があれば是非、別府の温泉に遊びに来ていただければと思います。

結びになりますが、大分県バス協会員は現在21会員で大分県内の県民の足として、また観光の重要な乗り物として、

「安全・安心」を基本として運行して参りますので、引き続き温かいご支援とご協力をお願いします。そして、バス事業120周年のご挨拶いたします。

（大分バス株式会社 代表取締役社長）



日本で初めての女性バスガイドと油屋熊八

（写真提供：平野資料館）