

バス停のある風景



奈良交通に問い合わせたが、今のところ路線バス復活の兆しはないとのことだった

路線バスは2007年9月に
既に運行休止となっていた

立派な屋根やベンチが用意されたものもあれば、ポールが1本、ポツンと建つだけのものもあるバス停。それは確実にバスがやってくる証。そんなバスと人が交差する「点」を追い続ける写真家の視点を見る。



左にカーブしながら登る土手の坂道が残っていたおかげで場所を特定できた

にしつばい
バス停名「西椿井」 京都府木津川市山城町「(JR奈良駅⇄高麗停留所)」

きょうとふそうらくぐんやましろちよう
初訪問時の地名「京都府相楽郡山城町」

取材日／2006年5月初訪・2018年7月再訪

12年ぶりの訪問だったが場所の特定は容易だった

12年前は交通量が半端なく多かったことを覚えている。そしてこのバス停の近くにはレンタカーを停めるだけのスペースがあったので、安心して駐車することができた。撮影に専念することができたため丁寧にこのバス停を撮影できた。

この24号線はほかの場所で撮影したくても、クルマを停めるような場所はほとんどなかった。ダンブカーに煽られたりするので、駐車するのも容易ではないところが多かった。

チェーン店の飲食店など駐車スペースがあるところもあったが、そのような周辺の佇まいはさっぱり面白味がなく、撮影したくなる衝動に駆られなかったのだ。

再訪してみると路線バスが廃止になっていた。バス停が無くなると、その場所が特定しにくい場合がおうおうにしてあるが、今回は明確にそのスペースがそのままの形で残っていることと、バス停の名称と同じ交差点が存在していることもあって、容易に特定できた。

このバス停のある24号線は幹線道路で、奈良県と京都府を結びゆる大動脈である。そのような道路から路線バスが無くなり、バス停も撤去されていることが大変な驚きであり、不思議でならなかった。

トラックがびゅんびゅん走っている中、疑問に思っただ元の方に聞いてみたら、この道路は産業向けの道路であり、生活道路ではないという言葉が耳に残った。

さて路線バスの線名である「高麗線」とは、終点のバス停が「高麗」だったためだ。ちなみにそのバス停が置かれていた地名は木津川市山城町平尾西方で、行政上の地名に高麗という言葉は存在しない。不思議に思っ調べてみると、昭和31年まで高麗村という土地だった。昭和の大合併で消えた地名だったわけだ。

写真作家

柴田秀一郎 (しばた しゅういちろう)

1963年東京都生まれ、
杉並区出身 日本大学法学部卒
写真家・竹内敏信に師事
2005年「第11回酒田市土門拳文化賞・奨励賞」受賞
2006年「日本カメラ」連載
2010年 写真集「バス停留所」出版(リトルモア)
講談社「バスマガジン」連載中、
八重洲出版「Old-timer」寄稿作家。
<作品収蔵>
土門拳記念館 <http://syashinkas.com/>

第7回 くらしの足をみんなで考える 全国的フォーラム

バスターズ!! BUS TOPICS 4連発の3



取材■柴田秀一郎

立ち見者が出るほどの盛況ぶり。まさにぎっしり。370人が参加した



分科会は6名前後に分かれて、課題を発表して活発な議論が展開された



2日目の基調討論は、左から加藤博和(名古屋大学)、水野羊平(永井運輸)、山崎友寛(静岡県地域交通課)、伊藤昌毅(東京大学)/敬称略

手作りで実行委員会を組織して 運営しているみんなのフォーラム



本誌でもおなじみのドラナビのブース、机に鎮座するのはバスキャラのどらなび君となび子ちゃん

またお昼休み後の時間帯を利用

今年で7回目を迎えたこのフォーラムの特徴は、行政でも事業者でも、大学の主催によるものでもなく、手作りで実行委員会を組織して運営しているところにある。参加事業者はバスだけでなくタクシー会社も多数見られた。スケジュールは2日間で、初日に「くらしの足概論」と銘打って土井勉先生(大阪大学)の基調講演とパネルディスカッション、そしてそのお題を元に分科会で議論して、懇親会が開催された。2日目は、「1丁はくらしの足を救う?」と銘打って、加藤博和先生(名古屋大学)、伊藤昌毅先生(東京大学)を中心に基調討論が開催された。

参加している方がリピーターとして、別の方を誘って来ていることも大きい。地方で交通事業者やボランティア、行政の方、個々で公共交通を支える活動を真剣に取り組んでいる。同じ志を有する者同士が集まる機会だからこそ共感と共鳴があった。

このフォーラムを提案して実現に導いた東京交通新聞社の武本英之社長の急逝(9月30日)を追悼しながらも、その意思を受け継ぐ形で継続することになった。懇親会で故人にオマージュをささげる機会も印象深かった。

して、ポスターセッションと呼ばれるブースが設けられ、交流することができた。さらに今年からオープンカンファレンスを試みて、ランチをしながらパネラーを囲んで議論するという時間もあった。筆者も3年連続で参加しているため感じたが、昨年までは危機的な状況にある地方交通をなんとかしなければ!! という切羽詰まった空気があったが、今年はフェーズが変わった印象。具体的には基調講演の「生活を支える交通から、愉しみの交通へ」の提案に、参加者全員の気持ちがリンクしたからだと思う。

交流が盛んな事も特徴だ。毎年参加している方がリピーターとして、別の方を誘って来ていることも大きい。地方で交通事業者やボランティア、行政の方、個々で公共交通を支える活動を真剣に取り組んでいる。同じ志を有する者同士が集まる機会だからこそ共感と共鳴があった。