

バス 関東

富士急行株式会社

小佐野 慶（交通事業部自動車担当課長）

少子高齢化・人口減少に対する当社バス事業の取り組みについて

当社グループは昭和 2 年から一般乗合バス事業を開始し、乗合バスは山梨、静岡、神奈川県、東京において事業展開し、高速バスは首都圏、中京、関西から富士五湖を結ぶ路線と静岡県東部地区から東京、成田空港を結ぶ路線を運行し、その営業キロは乗合バス、高速バスを含め 4800 km (グループ会社間の重複キロあり) 超の路線網を有しております。

当社グループでは、現在乗合バスは多くの赤字路線を抱え、国・自治体と連携し、路線の維持に努め、成長分野である高速バス事業の路線拡大を図り、事業を運営しております。

急速なモータリゼーションの普及により、当社の事業エリアでは自家用車が一家に一台から一人に一台の時代になっており、このような状況により乗合バス事業は輸送人員の減少に歯止めが掛からず、当社バス事業の健全化が求められ、山梨県都留市、大月市にある営業所を富士急都留中央バス(株)(現在の富士急山梨バス(株))に路線譲渡したのを皮切りに、乗合バスは現在、富士急行(株)・富士急静岡バス(株)・富士急シティバス(株)・富士急湘南バス(株)・(株)フジエクスプレスの各社で地域の実情にあった経営を行い、地元自治体と連携し路線の維持に努めております。

先述したとおり、急速なモータリゼーションの普及により、都市部よりむしろ地方で乗合バスの衰退は進んでおります。昨今の当社グループの乗合バスは平成元年を 100 とした場合、延稼動車両数は 70%であるのに対し、運送収入は実に 50%を切っているという深刻な状況です。いうまでもなく、地方の乗合バスのお客様は「高齢者、学生、主婦」が大半を占め、そのお客様にいかにもっと乗合バスをご利用していただけるか、当社では模索し施策を打って参りました。例えば、これは静岡県バス協会加盟の乗合バス事業者と共同し、学校週休二日制に伴う「平日定期券」制度の導入、鉄道駅からの乗車を促進するための「ワンコイン」エリアの設定、このあと述べさせていただく「シルバー定期券」の発売がその例です。

乗合バス事業は現在、事業者が「ただバスを走らせていればお客が乗ってくれる」「企画商品を設定すれば買ってくれる」という時代は当の昔に終わり、「住民の足をどう確保するか」というテーマで国、自治体、地元自治会、警察と連携しなければならない時代となっております。また昨今では地方都市の中心市街地の活性化として乗合タクシー・コミュニティバスの活用が注目されております。

今回当社グループの「少子高齢化・人口減少」についての取り組みが運輸局のご推薦をいただき発表させていただくこととなりましたが、他の乗合バス事業者の方々も既に実施されている施策もあるかと思えます。また、以下で紹介させていただく事例は当社の単独の施策でなく、自治体が主導で実施しているものもあります。

この報告が、自治体・事業者・バス利用者の方々に少子高齢化対策として、なんらかのお役に立てればこの上ない喜びであります。

静岡県御殿場市における小中学校長へのアンケート調査

～「子どもの安全対策と路線バスの必要性」～

富士急行(株)御殿場営業所（静岡県御殿場市）

昨今、登下校の際、児童が残虐な誘拐殺傷事件に巻き込まれることが全国で頻発し、小さい子供さんを持つ家庭は日々不安な思いで、子供さんを学校に送り出していることと思われまます。誘拐事件など都会のことで自分とは縁のないこととお考えになっていた方も多かったと思われまます。しかしながら、昨今の児童誘拐殺傷事件は地方の人通りの少ないところで、登下校の児童を狙うといったケースが多々見受けられまます。

このような状況下で、行政も動き出し、国交省など関係省庁で「犯罪から子どもを守るための対策」を策定することとなり、その対策のひとつとして「乗合バスを活用した通学時の安全対策」が打ち出されまました。

御殿場営業所では、静岡県御殿場市の「生活交通確保対策協議会（赤字路線をどうするか決定する機関）」において、昨今の児童誘拐事件により、乗合バスが安全対策の一助となるか伺ったところ、各委員から児童の登下校について不安の声があがり、「登下校に合わせた時刻及び運行経路の変更」「バス停の移設」などの意見が積極的に出されまました。

当社では御殿場営業所の職員が「子ども達が安全に登下校できるバス輸送」の準備のため、ダイヤ改正にあわせ調査を行いました。

今回は紙面の都合上、全ての結果は発表できませんが、主だったものをご紹介します。

< 調査概要 >

1. 実施時期：18年2月 御殿場市の小中学校長会議で概要説明、アンケート配布
2. 調査方法：アンケートを郵便回収
3. 対象者：対象17校、回答17校

< 調査結果 >

通学にバスを利用している生徒がいるか？

「はい」4校 「いいえ」13校

「はい」をあげた理由：「児童の安全性」と「父兄の送迎の手間の軽減」

「いいえ」をあげた理由：「バスを利用するほどの距離に生徒がいない」

（結果）

校区が広い学校（学校までの距離が2km以上は自転車通学を許可）についてはバス利用を認め、校区が狭い学校（徒歩で30分圏内など）ではバス利用を認める必要がないとの回答でありまました。

しかしながら、バス利用を認めていない学校でもバス利用は昨今の頻発する誘拐事件、また自家用車の送迎や自転車通学の危険性を懸念し、下校・部活動終了時にあったダイヤがあればバス利用をしたいという声は何校からもありました。その結果が以下です。

今より利用しやすい路線バスになった場合、利用を促進してもらえるか？

「はい」8校 「いいえ」2校 「無回答」6校

児童の安全性の確保、通学時の自転車・自家用車の事故防止のために、バス利用を促すと回答した学校が多かった。しかしながら、自転車通学を認めている関係でバス利用を許可するのは難しいという意見もあった。

生徒の通学の手段として、学校側が望むものは何か？

(結果)

	徒歩	自家用車	自転車	乗合バス	無回答
1位	14	0	1	1	1
2位		3	4	7	3
3位	2	2	5	4	4
4位		5	4	1	7

(単位：1校)

学校側では「徒歩」が一番好ましいと考えています。

自家用車の送迎については学校周辺の交通渋滞・交通事故を懸念し、賛否が分かれるところです。また、過保護という回答もありました。

乗合バスについては、中学生は部活動のため、下校時間が遅くなり、学校までの距離が長い生徒には最も理想的な通学手段であるとの回答でした。

これからの乗合バスに期待していること、意見は？

(結果)

一番多かったのが、登下校時間に合わせたバスダイヤ編成と路線変更でした。

児童が困っているのを見かけたら、学校に連絡を入れてもらいたい。多くの大人の目が必要

割安なバス運賃の設定

今回のアンケートを受けての当社の対応と今後の課題

ダイヤ、運行経路の見直しは学校側と連携をとり、できる限りの対応を図り、また割安な運賃設定については、現在導入している「学生バスカード」「平日定期券」の更なる周知を図りました。防犯対策については不審者発見時に備え「乗務員防犯対応マニュアル」の作成しなければなりません。

しかしながら、乗合バスの現状を鑑みると学校側が要望するダイヤ・経路を運行した場合、事業者側の負担が重く、今後国のスクールバス補助制度の活用、自治体、教育委員会、父兄との連携を密にし、運行計画を策定しなければなりません。

山梨県大月市との新乗合バスシステム

富士急山梨バス(株) (本社：山梨県富士河口湖町)

次に高齢者と児童の「ふれあい」をメインにした取り組みについてご紹介させていただきます。山梨県を営業エリアとする富士急山梨バス(株)では大月市と連携し、新乗合バスシステムを実施いたしました。

<スクールバスの乗合路線化>

大月市は昭和 35 年より学校統合を機に、市内小中学校児童生徒のために登下校専用スクールバスの運行を開始しましたが、平成 17 年度からこのスクールバスを乗合路線化し、通学が約 1 キロメートル以上距離がある小中学校の生徒に教育委員会から定期券を支給する制度を導入いたしました。

この路線化の目的は、「1. 小中学校の通学時間帯の乗合バスに通院のお年寄り、高校生や通勤者が同乗することにより、乗合バスが市民同士の「ふれあい」の場となり、また児童が公共の場所での道徳を勉強できる。2. 乗合バスに児童が乗車することにより、バスの輸送人員の増加につながり、ひいては路線の存続が図れる。」ことです。

市民の評判は、父兄からは登下校時に「子供が一人にならず安心」という声が多く、大変好評です。

<大月市シルバーお出かけバス>

平成 19 年 4 月から大月市は 65 歳以上を対象に市内あちらこちらにバスで出かけられるよう「シルバーお出かけバス」を希望者に交付いたします。目的は「お年寄りが病院、市役所、図書館の利用や買い物などにお出かけすれば元気になり、みんなでバスを使えば環境にもよく、自分たちの大月市も元気になる」というキャッチフレーズで、19 年度からスタートいたします。このバスは半年間で定期券代が 2 万円、大月市が 1 万 7 千円を補助し、65 歳以上が 3 千円を自己負担するものです。

このバスの一番の目的は「乗合バスの赤字補填」と「市民サービスの向上」の両方を満たすことができることです。

乗合バスの直接的な補助から間接的な補助制度に切り替えた、今後期待できる制度であると当社では期待しております。

最後に

当社では上記の事例のとおり関係自治体と連携強化し、高齢者対策、児童の防犯対策を行ってまいりました。

今現在、当社は山梨県富士吉田市において関東交通プランの「公共交通活性化に向けた効果的な市民参画手法の確立」というテーマのモデル施策を関東運輸局、富士吉田市、富士吉田商工会議所、コンサルタントと連携し行っております。

これは「より市民に求められる公共交通を実現させていくため、公共交通という分野においてより効果的に、かつ継続して市民の参画意識を醸成することができる手法を検討し、その効果を検証することにより、その結果を関東管内に普及させることを目指す（関東運輸局：平成 19 年度 関東交通プラン モデル施策個表より抜粋）」というものです。

当社としてはこの中で、マイカー普及が急速に加速し、乗合バス事業の赤字額が拡大している富士吉田市内において、年々減少していく乗合バスの輸送人員を増加に転じさせるためにはどうするか、行政、市民と連携し、施策を検討しております。例えば、小学校における公共交通についてのプレゼンテーション、利用者との公共交通のあり方についての検討会の開催、高齢者が使用できるバスロケ導入の検討などです。また、今現在郊外の大規模スーパー、大学、電車・バス利用者を対象にアンケート調査をコンサルタントが実施しております。将来的にアンケート調査結果、検討会での意見を踏まえ、収支状況、補助金などいろいろな角度から地域にあった乗合バスは何かを探り出し、路線再編・ダイヤ改正を行いたいと考えております。

以 上