

路線バス 苦渋の減便

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言の再発令を受け、地域住民の「足」が苦境に追い込まれている。多摩地域5市で路線バスを運行する「銀河鉄道」(東村山市)は、避けられない乗客減に対応するため、平日の運行本数を休日並みにする「減便」に踏み切った。苦渋の決断を下した山本宏昭社長(57)に思いを聞いた。(聞き手・中川慎之介)

赤字でも市民の足を守る

会社のもうけや生き残りだけを考えるなら、路線バス事業自体をとうにやめてしま



路線バスを維持する難しさを語る「銀河鉄道」の山本宏昭社長

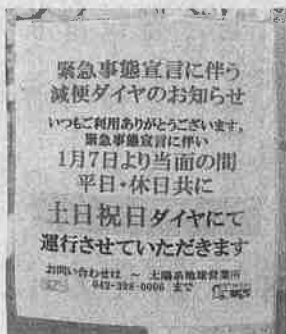
やまもと・ひろあき 田無市(現西東京市)で生まれ、幼少から東村山市で育つ。明治学院大の夜間部に通う傍ら、バス会社で洗車係や車掌などのアルバイト。卒業後は実家の酒店で働きながら資金をため、1999年に「銀河鉄道」を設立した。2001年から観光貸し切りバス、08年から路線バスを運行している。

東村山「銀河鉄道」

は普段の3割ほどまで激減しました。解除後も7割強までしか戻っていませんでした。運行にかかる人件費や燃料費などの経費は変わらず、このままでは赤字ばかりが拡大します。

それでも、バスで通院や通学をする人がいます。通勤に使う医療従事者もいるはずですから。バスを止めたら彼らはどうなってしまうでしょう。赤字覚悟で私たちが「持ち場」を離れないのは、公共交通機関としての使命感があるからです。

お客様に不便をおかけする減便は経営の破綻を避け、路線自体をなくさないためのぎりぎりの判断でした。平日の2路線の運行本数計115本を、休日と同じ計100本としています。



停留所に掲示された「減便のお知らせ」

コロナ緊急事態 民間「自助努力」に限界

実は年中無休で運行する路線バスはコロナ前から採算部門です。それでも、銀河鉄道は国や自治体の補助金をもたずに経営を維持してきました。もう一つの基幹事業の観光貸し切りバスで利益を上げてきたからです。

しかし、コロナはこの事業にも影響を与えています。学校行事や団体旅行が激減し、前回の宣言下では観光バス需要はゼロになりました。秋頃からようやく持ち直しつつあったところに再発令で、今月上旬からキャンセル連絡が殺到しています。

我が社の現状を人体に例えるなら、路線バス事業で「出血」し続け、観光バス事業による「輸血」も途絶えていると言えます。「出血」を少しでも抑え、絶命を防ぐしかない。それが、今回の減便の意味合いです。

路線バスが走れば沿線に住宅や商業施設が増え、人が集まり、地価も上がって、税収を支えます。そうした公共性の高い役割を担っていても、今回の発令に伴う公的支援はありません。国や自治体が住民に「外に出るな」と言っているさなかに、「自助努力」で路線を維持しなければならぬ。限界があります。

我が社はバス22台、従業員

約40人の小さな会社に過ぎません。数百台ものバス、1000人以上の従業員を抱える大手の同業他社ほもっと厳しい逆風にさらされているでしょう。

私が育った家の前にはバス停があり、雨の日も雪の日もバスが行き交っていました。それを見た幼い私は「いつか自分も大きなバスを運転してみたい」とあこがれ、会社を起しました。好きなことでメシが食え、人のためになるならそれでいいと思っています。

昨年3〜9月には、稼働していない観光バスの車両を使い、東村山と都心を結ぶ「無料通勤バス」を走らせました。自社も苦しい中でしたが、「密」にならぬがちな電車を避け、バスで安心して通勤してもらおうことで、地元の方々に少しでも貢献したいと考えたのです。

同じように、各分野の「持ち場」で踏ん張る人たちがいて、この社会は成り立っている。国や自治体を動かす人々の目は、そうした人々たちにも向けられていますか。「民間に任せておけばいい」という従来通りの認識では、社会の土台が崩れかねません。そのことに気づいてほしいです。