

「生活バスちばにう」10 年間の軌跡 —千葉ニュータウンの安くて身近な足を求めて—

NPO法人交通まちづくり戦略会議 前田 善弘

e-mail: ka74427@ya2.so-net.ne.jp

はじめに

千葉ニュータウンの住民発案型路線バス「生活バスちばにう」（以下「生活バス」）は「安くて身近な、地域に共感される路線バス」をコンセプトに、運行担当の鎌ヶ谷観光バスと地域住民で組織する「生活バスちばにう友の会」（以下「友の会」）との協働で運行を続け、2014 年 6 月の開業から今年で 10 年目を迎えた。このうち前半 5 年間の歩みは既に 2019 年の本大会（前橋大会）で発表したの、今回はその後の 5 年間の歩みを中心に、コロナ禍以降の動向や課題、今後に向けた提言についてもまとめた。

【表 1】「生活バスちばにう」関連年表

年月日	事 項
2014. 6. 9	直行便：運行開始
2017. 7. 18	牧の原線・北環状線：運行開始
2019. 9. 21	北環状線：西白井駅に乗り入れ
2020. 6. 17	コロナ禍を受けクラウドファンディング実施（8 月 31 日まで）
2020. 7. 20	ダイヤ改正
2020. 9. 1	運賃改定（初乗り 100 円→120 円）
2022. 9. 1	ダイヤ改正
2022. 10. 1	北環状線：小室駅に乗り入れ（一部）
2023. 1. 16	北総鉄道：運賃値下げ
2023. 1. 16	平日も日祝ダイヤに移行 （直行便・牧の原線：休止）
2023. 10. 23	ちばレインボーバス：北環状線の並行路線から実質撤退



▲「生活バスちばにう」の路線図

《出典》鎌ヶ谷観光バスホームページより

(<https://kamagayakanko-bus.co.jp/chibanu02/>)

【表 2】便数の推移（単位：本、下り/上り）

年月日	直行便	牧の原線	北環状線	
	平日	*平日	平日	土日祝
2017. 7. 18	22/24	15/15	9 / 9	9 / 9
2018. 3. 1	22/23	12/12	14/14	14/14
2020. 7. 20	9 / 12	5 / 5	19/18	13/13
2022. 9. 1	8 / 8	4 / 4	20/21	13/13
2023. 1. 16	—	—	13/13	13/13

*牧の原線：2020 年 7 月 20 日改正以前は

土日祝も運行（平日と同一ダイヤ）

【表 3】北総鉄道との運賃比較（単位：円）

区間 (新鎌ヶ谷～)	2019. 10. 1 時点		2022. 10. 1 以降	
	生活バス	北総鉄道	生活バス	北総鉄道
西白井	100	310	150	280
白井	200	380	220	330
小室	250	450	270	380
千葉 NT 中央	300	580	330	480

1. 路線・ダイヤの推移とその特徴

生活バスの開業以来の主な事項を【表 1】に、各路線の便数の推移を【表 2】に、並行する北総鉄道との運賃比較を【表 3】にそれぞれ示す。

最初に運行を開始した直行便は、沿線の鎌ヶ谷市・印西市の地域公共交通会議の承認で運行が実現した経緯から途中停留所は認められず、並行する北総鉄道の主要駅（新鎌ヶ谷・千葉 NT 中央）同士を直接結ぶルートとなった。これに対して、2017 年に運行が始まった牧の原線・北環状線は通常の乗合バスで申請・認可されたため、途中停留所をきめ細かく設置してニュータウン内の広範な地域の期待に応えている。

実際、【表 2】からも分かるように、これ以降は直行便が段階的に縮小する代わりに、北環状線を主軸としたダイヤ編成にシフトしている。直行便は平日朝夕こそ北総鉄道の高運賃を敬遠する通勤・通学客の利用を取り込む効果があったものの、昼間等はむしろ途中停留所の便宜を図る方が得策と判断されたと考えられる。また、

牧の原線は当初目論んでいた沿線利用客が想定に比べて伸び悩み、同じく縮小が進んでいる。

さらに北環状線では便数の充実とともに、西白井駅・小室駅への乗り入れや停留所の増設等のテコ入れも行われているが、その背景には後述するコロナ禍での乗客減に加えて、【表3】に示すように2022年の北総鉄道の値下げで運賃の差が縮小した関係もあると考えられる。つまり、生活バスの強みとして当初から前面に出していた「安さ」が後退する代わりに、バス停が多くアクセスしやすい「身近さ」で補うことで、所要時間が多少長引いても広範でこまめな集客に活路を見出そうとしているともいえよう。

2. コロナ禍以降の動向と直面する課題

周知の通り、わが国のバス業界はいわゆるコロナ禍を機に、外出自粛等による乗客減少で深刻な危機に陥った。また、最近では観光需要が回復する一方、運転士不足等の問題が各地で表面化しているが、こうした事情は生活バスを運行する鎌ヶ谷観光バスでも決して例外ではない。

2020年以降のコロナ禍では生活バス利用者が一時期3割程度減少したが、それに加え観光需要の消失が鎌ヶ谷観光バスの事業全体に打撃となった。それまでは路線バス（生活バス）で赤字が若干出ても、本業である観光バス（貸切バス）の収益で補ってきたが、このビジネスモデルがコロナ禍で成り立たなくなったのである。

この窮状に際して「友の会」は地域で寄付活動や回数券の購入等と呼びかけたほか、クラウドファンディングも企画して約200万円超の募金が集まった。その結果、利用者の緩やかな回復もあって当面の危機は回避することができた。

また、鎌ヶ谷観光バスもコロナ禍を通して運転士を一切解雇せず、人財を重視して雇用を守り通す姿勢を貫いたことで、運転士の確保は難しい状況ながらも深刻な影響には至っておらず、またいわゆる「2024年問題」（運転士の残業規制の強化）にも対応の準備はできているという。だが観光需要が回復する中、経営安定化のためにも同社の重要な収益部門である観光バスに優先的に人員を割り当てる必要があった。こうした事情から2023年1月以降、平日も土日祝ダイヤに移行して現在まで北環状線のみ運行（直行便・牧の原線は実質休止）が続いている。

ただ運転士不足は同業他社も同様で、2023年10月には北環状線とほぼ同一経路のちばレインボーバス「北総循環線」が路線権維持のための一日1往復に縮小している。いわばライバルの実質撤退で生活バスの乗客増という“追い風”になっている形で、直近での一日利用者数は300～400人程度（12月26日の調査では377人）で推移している。ただ、運転士の確保や観光バス部門との兼ね合い以外にも、燃料費の高騰や購入後7～10年経過する車両の老朽化対応など、生活バスをとりまく課題は山積していて今後の動向は予断を許さないのも確かである。

3. 次の段階に向けての提言

いわゆるコロナ禍以降、都市近郊の中小・独立系の乗合バス事業者が相次いで窮地に陥っている。2020年に埼玉県上尾市の「丸建自動車」が経営破綻（つばさ観光バスに事業譲渡）したほか、昨年12月には大阪府富田林市の「金剛自動車」が全路線廃止・事業終了したのも記憶に新しい。さらに、東京都東村山市の「銀河鉄道」がコロナ禍で猶予されてきた融資の返済や税・社会保険料の負担増等で資金難に陥り、貸切バスを一部売却したとも報じられている（「東京新聞」2024年1月2日配信記事・<https://www.tokyo-np.co.jp/article/299127>）。こうした厳しい状況は鎌ヶ谷観光バスも決して無縁ではなく、国や自治体など行政にはコロナ禍も体を張って生活交通インフラを支えてきた各地の中小・独立系の乗合バス事業者へ、公的支援の充実や負担減・猶予等の配慮を求めたい。

また、生活バスの運行を支える「友の会」や沿線地域にも、今までとは違ったアプローチなどによって、増客・増収への新たな取り組みや存続に向けた「覚悟」が求められるだろう。住民には生活バスの存続危機を「わがごと」（自分たちの問題）と受け止めるとともに、まさに“今”機会を見つけて“乗る”という積極的・直接的な行動が望まれる。また、乗客増以外の鎌ヶ谷観光バスの増収策や応援策も決して募金など見返りのない形ではなく、例えば地元の企業・商店等を対象としたサポーターの募集や広告収入の確保、あるいは記念乗車券など企画商品の発売をめざすなど、戦略的・多面的に増収のチャンスを見出す発想が重要だと考えられる。