

美作市勝田地域と津山市を結ぶ「勝田バス」は毎朝、通学する約40人の高校生で満杯だ。運転手の永泉哲さん(67)は安全運転はもとより、車内の様子にも気を配りながらハンドルを握る。誰がどこバス停で乗車するかはだいたい頭に入っている。少々遅れてもいつもの顔ぶれがそのまままで大抵は待つ。体調の悪そうな子がいたら、長い渋滞に巻き込まれたりすれば、沿線のコンビニや病院でトイレ休憩を挟む。下校時間の便では、疲れて寝過ごしそ

## リ・デザイン Re:design

### 生活交通と地域

#### 第4部 打開へのヒント ① 助っ人・SRT

路線バスは利用低迷で都市部、山間部を問わず廃線や減便が相次いでいる。何とか路線を維持したくとも、多くの市町村には経営のノウハウがない。そんなときにSRTの出番となる。自治体から運行を一手に引き受ける、いわば“助っ人”だ。

会社を立ち上げた服部哲社長

うな生徒を見つけると、声をかけて起こしてあげることもある。「生身の人間を運ぶんだから、心の通った接客をしないとね」とドライバー歴17年の永泉さん。運行しているのは美作市から委託を受けた民間企業のエスアールティー(岡山市北区津高、SRT)。いわゆる「公設民営」方式で、年間の利用者1万5千人のうち、9割までを占める高校生の通学を支えている。



SRTが運行する勝田バス。運転手の細かな気配りが高校生に評判という=5月30日午前6時53分、美作市真加部

**スーム** SRT 自治体からバスやデマンド交通の運行を受託する専門会社。中国運輸局管内では珍しい業態という。バス39台、デマンド用などの車両44台を運行。従業員約140人(うち運転手約100人)。2023年度の売上高は4億4000万円で10年前から倍増。1998年設立、資本金5000万円。

各自治体の事情に合わせた“オーダーメード”での受託もSRTの強みだ。昨春からスクールバスの運行を請け負う笠岡市では、市が車両を準備できなかっため、自社所有のバス2台を使っている。久米南町では、乗客を自宅から目的地まで運ぶデマンド(予約型乗り合い)交通を引き受け、1人5人の運転手を派遣し、電話やインターネットで予約を受け

公共交通の衰退が加速する中、独自の手法で生活の足を確保する動きが官民で活発化している。第4部「打開へのヒント」では、その現状と課題に迫る。(次回から社会面に掲載します)

との危機感を抱いていた。現在は美作市をはじめ岡山市、久米南町といった県内6市町で公設民営のバスなどを走らせる。主として、誰かがその受け皿を作らないと地域が立ちゆかなくなる

(75)は中國バス(岡山市)の元役員。旧勝北町(津山市)出身で、自身も勝田バス沿線の農村で生まれ育つてきただけに「バスが撤退しても、誰かがその受け皿を作らなければ赤字路線であつて運行に専念する。

勝田バスは、2002年に民間バスの撤退路線を引き継いだ。旧勝田町の担当職員だった景山二男さん(63)=前美作市民部長は「準備期間が半年しかなく、行政だけの力で路線を引き継ぐのは到底無理だった。本当に助かった」と振り返る。

各自治体の事情に合わせた“オーダーメード”での受託もSRTの強みだ。昨春からスクールバスの運行を請け負う笠岡市では、市が車両を準備できなかっため、自社所有のバス2台を使っている。久米南町では、乗客を自宅から目的地まで運ぶデマンド(予約型乗り合い)交通を引き受け、1人5人の運転手を派遣し、電話やインターネットで予約を受け

付ける配車センターの運営も担う。これら公設民営方式では、自治体はたとえ赤字路線であつても生活に欠かせないと判断すれば、税金を投じてでも路線を守る。一方、同社としては運行経費を抑えながら、乗客数にかかるわらず一定の委託料を得られる利点がある。

「ローカル路線を何とか死守したい」と奮起した服部社長。その思いから自社のホームページにもこう、つづっている。「自宅の前に出ていれば、時間通りにバスが来てくれると思う。年配の方や子ども達の気持ちを大切に、これからもお客様の生活に密着した会社であり続けたい」

(久岡広和)

## 「公設民営」で路線死守