

## はじめに

西米良村は宮崎県の中西部・児湯郡に属する山間の村である。かつて本誌2014年6月号で「平成の桃源郷 おがわ作小屋村づくり～宮崎県西米良村～」としてレポートしたように、人口減少・高齢化・過疎化による村の衰退に歯止めをかけるべく交流人口の拡大に熱心な地域である。

この村と最寄りの都市である西都市を結ぶバス路線において、15年10月から「客貨混載」という取り組みが始まった。これは通常の路線バスの座席の一部を撤去して荷物を載せるスペースを確保し、乗客と一緒に宅配荷物を運ぶというもので、宅配事業大手のヤマト運輸株式会社（以下ヤマト運輸）と地元の宮崎交通株式会社（以下宮崎交通）が協働して取り組んでいる。

今般この取り組みについて現地視察の機会に恵まれたため、以下にレポートする。



客貨混載のために車内が改装された宮崎交通のバス車両。客貨混載を示す表示以外、外見は普通の路線バスと変わらない。

## それぞれの事情

まず、客貨混載を開始するに至った背景について、ヤマト運輸、宮崎交通、地元自治体である西米良村のそれぞれについてみてみよう。

## ヤマト運輸の事情

ヤマト運輸では、集配業務のために西都市にある拠点から西米良村までドライバーが一日2往

復していた。片道1時間あまりの道のりで、往復するだけで4～5時間がかかっていたのである。このことは同社にとって2つの課題をもたらしていた。まず、ドライバーの労働環境である。往復にそれだけ要しながら配達や集荷などの業務を行うため、昼の休憩時間も十分には取れないなど負担が大きかった。また、ヤマト運輸では地域の活性化や課題解決に向けて行政・地方自治体と一緒に取組む「プロジェクトG」を全社的に推進しているが、ドライバーが西米良村に滞在して行動できる時間が短いため、本来業務に加えて例えば高齢者世帯の見守りのような活動を行おうとしても振り向ける時間を確保できない。これが2つ目の課題である。

### 宮崎交通の事情

宮崎交通は宮崎県内を中心に約360系統ほどのバス路線を運行しており、うち黒字路線は4分の1ほどにとどまるとのこと、残りの赤字路線を黒字路線やバス事業以外の部門の収益、あるいは自治体からの補助金などで支える構造となっている。

民間企業ではあるもののバス事業者は公共の使命を帯びているため、赤字だからといって即座に廃止することはできない。このため、路線を維持しつつ収入を増やすかコストを削減することで赤字幅を減少させることが課題となっている。

コストを削減するには、たとえば減便などが考えられるが、極端に便数が少なくなると使い勝手が悪化してますます利用者離れを招く可能性があるため、簡単には減便できないのだという。そうかといって収入を増やそうとしても、自家用車の普及や人口減少など構造的な原因で利用者が減っている現状ではなかなか有効な打ち手が見出だせないのが実情で、西米良村の路線も同様であった。

### 西米良村の事情

先に述べたように、西米良村は山間の小さな自治体であり（宮崎県内で最も人口が少ない）、有力な産業もなく、人口の減少が顕著である。また九州脊梁山地のほど近くに所在し周囲は険しい山地で鉄道は通っておらず、公共交通は隣の西都市方面への路線バス（宮崎交通、一日4往復）と熊本県方面への村営バスが頼りである。

村内にある学校は中学校までで、高校に進学する場合は村を離れて西都市や宮崎市に親元を離れて寄宿することになる。また村内の高齢者の中には村外の医療機関へ通院する人も少なくない。あるいは交流人口拡大を目指すにあたって、公



公共交通機関での来村が可能であるに越したことはないだろう。路線バスは住民の生活に欠かせないもので、その存続は村の重要な課題であるが、人口減少、自家用車の普及等によって路線バスの利用者数が減少し赤字の脱却が困難ななか、路線存続のために補助金支給も行われている。

## 客貨混載の実際

関係者それぞれが課題を抱えるなか、客貨混載の取組みはまずヤマト運輸が宮崎交通に声をかけることから始まった（ヤマト運輸にとって同様の取組みは岩手交通とのものが最初だが、協議そのものは岩手が稼働する前から始まっていたという）。

2社の協働は、具体的には宮崎交通側が既存のバスを改造して荷物用のスペースを確保し、ヤマト運輸がそのスペースを賃借するという形式である。西都バスセンターや西米良村などの拠点で荷物の積み下ろしを行うのはヤマト運輸のドライバーで、バスの運転手の負担が増加するわけではない。また運行スケジュールについても既存の便の発着時刻を変えるようなことはなく、ヤマト運輸が合わせる形で運用されている。

西米良村への1日4往復のうち、客貨混載が行われているのは2往復である。12時40分に西都バスセンターを出発する便を例にとると、出発の約10分前にヤマト運輸がバスセンターに荷物を持ち込み、車内に設置された大きな箱状の専用スペースに格納して施錠する。この専用スペースは通常の荷物を収めるもののほかにクール便専用のものも設置されており、保冷剤のセットが同時に行われる。その後センターを出発したバスが約1時間半をかけて西米良村の拠点である村所バス停に到着すると、トラックで待ち受けているヤマト運輸のドライバーに荷物を引き渡し、村内に配達される。

また村内で集荷された荷物は西米良村を出発するバスに積み込まれて、西都のバスセンターでヤマト運輸のトラックに引き渡されるのである。



客貨混載用に改装されたバスの内部。荷物を積むスペースは2箇所に分かれており、写真下側（バスの前方側）は普通の荷物、上側はクール使用。クール使用には保冷剤がセットでき、また温度を記録する装置も備えている。



西米良村の拠点となる村所バス停には待合室や物販施設も備わっている



西米良村で集荷した荷物をヤマト運輸のドライバーが積み込む様子

## 取組みのメリット

この取組みにより、ヤマト運輸はそれまで西都市から西米良村まで1日2往復していたものを1往復に減らすことができ、宮崎交通は新たな収入を確保できることとなった。また地元の西米良村にとっては村の生活に不可欠なバス路線の存続について一定の安心感を得ることができたといえよう。利用客にとっては、バスの改装で荷物スペースが設けられ座席数が半分ほどに減ったが、もともと乗客数が少ないことから利便性は損なわれていないとのことである。

つまり、この取組みは多くの関係者にメリットをもたらし、またトラック1往復分の環境負荷削減にもなっている一方で、デメリットと呼べるようなものはほとんど無いといってよい。また実施にあたって規制緩和等の必要がなく、道路運送法第82条（一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。）を根拠とすることで迅速に実現できた。

こうした点から、とても「筋のよい」協働の仕方といえるだろう。そのためか、西米良村線の開始後に宮崎交通とヤマト運輸はさらに2つの路線で客貨混載をスタートし、また隣の熊本県でも産交バスが実施を始めている。全国的にもこの種の取組みは増加していくのではないだろうか。

## おわりに

路線バスによる客貨混載が九州では宮崎県で先行し、熊本県でも行われるようになったのは、協働のメリットを見出しやすい路線があったためと考えられる。先にデメリットがほとんど無いと述べたが、過疎地域への路線であっても途中で都市部の市街地を走行するためにそれなりの乗客数があるような場合を考えると、荷物スペースのために座席数が削減されたバスを運行させる

には問題が生じる可能性を考慮せざるを得ないだろう。

本県内にも複数の事業者による多くのバス路線があるが、宮崎交通の場合と同様に、赤字ながらも地域住民の生活を守るために維持存続を図っていく必要のある路線が、相当数含まれていると考えられる。地形的条件が異なることなどからくる路線網の違いにより西米良村と同様のスキームが必ずしも有効とは限らないものの、参考にできる部分はあるだろう。また客貨混載という具体的な内容にとらわれずにこの取組みを眺めると、規制緩和等に頼るのではなく、異なる業種の企業がうまく協働し補い合うことで各方面がメリットを得られるような仕組みを構築できたモデルとして、とても興味深いものといえるのではないだろうか。

(野邊 幸昌)