

経営談話室 Vol.94

ビー・トランセグループ
吉田 平 代表に聞く

社名 ビー・トランセグループ
代表者 吉田 平
グループ本部 旅客事業部：千葉市美浜区中瀬1-3
テクノガーデンD棟10F
事業内容 旅客サービス業
グループ企業
「西岬観光」(タクシー、ハイヤー、貸切送迎バス、
空港乗合タクシー)
本社 千葉市緑区椎名崎町189-1
「あすか交通」(路線バス、観光・貸切送迎バス)
本社 千葉市美浜区幸町2-19-46
「平和交通」(路線バス、貸切送迎バス)
本社 千葉市稲毛区宮野木町577-1



利用者のニーズに応えた新機軸の輸送サービス “あいさつ”で 地域をつなぐ交通網

わずから5台ではじめたタクシー事業から、乗合タクシー、貸切バス、そして全国で初のタクシー会社による路線バス免許取得へ—利用者の声に応じて次々と新機軸のサービスを打出してきた、「西岬観光」「あすか交通」「平和交通」の3社。現在、千葉市内を拠点とする3社を統括する「ビー・トランセグループ」本部：旅客事業部の代表として、地域交通に意欲を注ぐ吉田社長。グループの歴史と、創業者である父から受け継いだ「志」と「あいさつ」の重要性などを吉田社長にうかがいました。

●まずは、創業の経緯から教えてください。

当グループは、1965年に先代社長で私の父である吉田裕成（現会長）がタクシー5台で創業した西岬観光がスタートでした。会長は千倉町（現南房総市）の生まれで、縁があってタクシー会社を立ち上げることになり、最初は館山市に認可申請をしたのですが、却下されてしまいました。それで千葉市で認可をもらったわけですが、もし館山で認可をもらっていたら、いまの会社は存在していなかったかもしれません。事業は何か運命的なものがあります。

●当初はタクシー会社で、のちにバス事業に移られていくのですか。

JR西千葉駅の海側に幸町団地という約7,500戸の住宅団地があります。西岬観光のタクシーは西千葉駅構内からこの団地へお客さんを輸送することが多かったのですが、団地と駅を結ぶ交通の主流は路線バスでした。しかし、この路線バスが団地内からJR駅へ向かうのに私鉄駅を経由するため団地からJR駅までの時間がかかること、運行本数も最低限しかなく、夜9時くらいまでしか運行しないなど、不便な点がありました。

その結果、朝、急ぐ方やバスの最終に乗りそびれたお客さまはタクシーを利用するようになりました。そういう方たちが増え、やがて1台のタクシーを相乗りで利用されるようになったのです。これは、違法行為なのですが、お客さまには喜ばれました。会社も黙認していたのですが、ある運転手が単独のお客さまを乗

車拒否してしまいました。そのお客さまからのクレームがきっかけで監督官庁である旧運輸省の千葉陸運支局から車両運行停止の処分が下ってしまいました。当時社長だった父は、何とか合法的にできないかと考えまして、新しいスキームを作ったのです。

10人乗りまでがタクシーで、それを超えるとバスになります。通常のセダン型とは別に、10人乗りの車両もタクシーとして認められているわけです。それで、当社と団地の自治会とで時間貸し契約で10人乗りタクシーを運行する契約を結びました。西千葉駅に入っていた他社にも呼びかけ、当社を含む3社で運行を始めました。合法的な乗り合いタクシーですが、これがのちのタクシー会社としては恐らく全国初となるタクシー会社による路線バス認可の取得につながります。

●乗り合いタクシーからバス運行に移行していくきっかけは何だったのですか。

乗り合いタクシーはたちまち好評となったのですが、今度はあまりにも利用者が多く10人乗りのジャンボ型タクシーに17人も乗ってしまうような状況になってしまったのです。だからといって、すぐに路線バスの認可が下りるわけではありません。当時、国の法律では、すでに路線バスが通っているところに別のバス会社が入ることはできないようになっていました。私どもも当時の社長が地元の自治会長と一緒に、何とかバスの許可を国土交通省に陳情したのですが、法律を盾にダメだとの一点張りでした。

ところがそのころ（昭和49年頃）、静岡県で旅館の送迎バスが定員オーバーで谷底に転落するという事故がありました。そこで私たちは「いまの乗合タクシーが定員オーバーでもし事故になれば、乗合タクシーの許可をした監督官庁である国土交通省の責任になるではありませんか」と説得したところ、住民のバックアップもあって、ようやく「貸切バスによる乗合」許可ができました。これは貸切バス（29人乗り）の一種で、路線バスが台風などの災害で運行できなくなったときに許可を受けて「貸切バスで代替運行ができる」という法律の付帯事項をベースに運行することができたのです。昭和49年、貸切の乗合許可免許を取得すると同時に、団地交通（のちのあすか交通）という別会社を設立して当初のタクシー3社がやっていた路線を運行するようになりました。

●ここでは、まだ路線バスの認可ではないわけですね。

団地交通が路線バスの認可を受けるのは、平成11年です。それまで貸切バスを中心に事業を広げてきました。当グループで路線バスの認可を最初に受けたのは、

「平和交通」という昭和50年設立の新会社でした。実は、「平和交通」は団地交通の事業の派生として誕生したのです。

団地交通で29人乗りの「貸切乗合」が始まると、今度は同社の10人乗りタクシーが余ってしまいました。その頃、新検見川の西小中台住宅団地がやはり交通不便地域で、「うちにも運行してくれないか」という要望がありました。そこで10人乗りを西小中台団地と新検見川駅で運行することになりました。運行開始と同時に設立したのが「平和交通」です。西小中台で余った車両が今度は、JR都賀駅と若松台団地を結ぶ路線になり、最終的に「一般乗合旅客自動車運送事業免許」（路線バス）の取得に至りました。

●従来のタクシー会社、バス会社とは違う形で事業展開を進めてこられたわけですが、基本にあるお考えとはどういったものですか。

「利用者のニーズをどうやってビジネスに結びつけるか」という考えが当グループの根本的な考え方の一つです。乗合タクシー、路線バスはいずれもお客さまのニーズから始まったものでし、さらなるニーズの掘り起こしも行っています。例えば、車両の有効活用も当グループの事業の特徴です。路線バスの稼働率は朝と晩が高いのですが、昼間は空いているわけです。少し前のバス会社の多くは、日中運行していないバスは車庫に眠らせてそのまま昼間、ほとんど活用していなかったのですよ。私たちはここに目をつけました。

平成8年、団地交通では、朝晩は路線バスとして運行し、車両が空いている日中は近隣の病院の送迎や稲毛海岸駅前のジャスコマリンピア店さんと団地を行き来する、新たな路線をつくりました。

西岬観光も、東金市の城西国際大学さんと契約して



東京駅と大学間を結ぶ学生の送迎バスの運行を始めました。ここで、もう一つ新たな事業が広がります。城西国際大学さんの送迎バスは、都内からの学生をキャンパスに運ぶため、東京駅を7時40分にて、東金に向かうのですが、千葉の車庫から東京駅に向かうバスは回送となるのです。回送バスを有効活用できないかということで、今度は平和交通で本社（稲毛区宮野木）5時半発の「東京駅行き早朝特急バス」（路線バスの免許）を新たなサービスとして加え、地域の住宅団地を回って東京駅に行く路線を設定しました。

また、平成2年に始めた東京発千葉方面行きの深夜急行バスは現在4路線を運行するまでになっていました。この路線の一部が夕方東金から東京駅に学生を送り届ける送迎バスの最終便を活用したもののなのです。

●こうしたサービスを行うには免許も複数必要だと思えますが。

貸切、路線、深夜便の3つ免許を取得して行っています。通常ですと、免許に合わせて車両も3種類用意しなければならないのですが、時間帯が別だからいいでしょうということで、3つの免許を1台のバスで賄っています。おそらくこれも全国では例のないやり方だと思います。

●グループ各社のバスの車体に「日本一“あいさつ”を大切にするバスとタクシーのグループ会社」というスローガンが書かれていますね。わざわざ「あいさつ」を強調されるのはなぜですか。

「あいさつ」は、当グループ全体の「風土」だからです。サービス業では当たり前ですが、バスやタクシーでは運転手がお客さまにあいさつをすることが非常に少ないのです。当社の場合は、地元の人たちと一緒にやってきたというところがあるので、地元のお

客さまと社員が自然にあいさつを交わすようになりました。それに、当グループが地域で大きくなったのも、地域の方たちの支えがあったからこそです。貸切乗合の運行を始めたときに、バス周辺の違法駐車を全部排除してくれたのは幸町団地の自治会の人たちです。回数券を販売してくれたのもその人たちでした。

私たちがあいさつを徹底しているのは、私たちグループを支えてくださっているお客さまへの感謝の気持ちを表しているのです。

●グループ3社は創業から35年～45年を超えました。各社の業績はいかがですか。

西岬観光、あすか交通（平成20年に組織変更に伴い「団地交通」から現社名に変更）、平和交通の3社は現在、それぞれの会社が車輛保有台数50台、従業員数も90人から100人の会社に成長し、売り上げも1社当たり5億から8億ぐらいになっています。グループとしての売り上げは20億内外を推移しています。

●各社は互いに業務が重ならないようになっているのですか。

西岬観光は、タクシー・ハイヤーが中心で、成田空港への乗合タクシーと、城西国際大学さんの送迎バスを続けています。「あすか交通」は現在、貸切バスや送迎バスが中心で、一部路線バスを運行しています。平和交通は、JR沿線の路線バスと千葉と東京を結ぶ高速バスが中心となっています。

●バス・タクシー業界の現況はどのように見られていますか。

バスの業界というのは旧態依然としたところがあり、コンビニ業界やスーパー業界のように、新機軸のサー



ビスといったことにあまり積極的ではありません。当社のバスで運転手がお客さまにごあいさつをただけで、会社にお礼状がくる—そんな業界です。

現況について、多くのバス会社やタクシー会社は、いわゆる少子高齢化で利用者が減っていると言います。

しかし、利用者減はいつの時代も同じだったと思うのです。要は経営者のアイデア、サービスに対する考え方です。いままでと同じやり方をしていたのでは、お客さまは減っていくばかりです。私たちはそういう状況の中で何とか生き残ろうと、深夜急行バスといった鉄道とタクシーの中間需要ともいえるサービスを掘り起こしたのです。

●グループではさまざまなサービスを行っていらっしゃいますね。いくつか紹介いただけますか。

いまでは各バス会社で導入されている低床バスや、立っているお客さまが掴まりやすいようにバーの数を多くした新型車両を、当グループではいち早く導入しています。またこれは恐らく他社でも例がないサービスだと思のですが、平和交通の深夜急行バスには、お客さまの「起こし役」として、ポーターさんが乗っ

ています。お客さまがバスに乗ってくるときに、このポーターさんがどの席に座ったかを全部チェックして、それぞれが降りる停留所で眠っていらっしやる場合は起こしてさし上げるわけです。深夜急行バスのお客さまの2割は女性です。こうしたサービスをすることで、「このバスに乗れば安心して家に帰れる」と喜ばれますし、需要の増加につながっています。そういうふうにご利用者のニーズをつかみ、上手く需要を掘り起こしていけば、まだまだ色々なことが出来ると思っています。

●グループとしての将来の展望、目標をお聞かせください。

「ビー・トランセ」の「ビー」は「ビー・アンビシャス」の「ビー」で、トランセは輸送や移動。このグループ名には「旅客の仕事（アンビシャス）をもってやっていこう」との思いが込められています。これからも当グループは人の移動を徹底的に追求していこうと思っています。将来の夢は千葉に路面電車を走らせること。低床の路面電車であれば、お客さまが道路からそのまま乗れる。実はすでにルート（経路）も決めてあります。タクシー事業からバス事業に広げ、次は路面電車と、さらに事業を広げていきたいと考えています。当グループはタクシー5台で最初の会社を設立して以来、さまざまな事業を展開してきましたが、その原点は創業者の「お客さまのためにわれわれはどうするか」ということに尽きます。人の移動が安心して快適なものになるようサポートしていくことをこれからもグループ全体の目標としていきます。そしてどのように組織が変化し、事業が広がろうとも「お客さまへのあいさつ」は、失わないようにしていきたいと思っています。「あいさつ」を通じて、お客さまに喜ばれ、働く人々が、会社が、地域が、そして最後はこの国全体がよくなっていく—そういうビジネスを目指していきたいと考えています。

