

記事・写真等は独立行政法人日本学生支援機構の許諾を得て転載しています。
著作権は独立行政法人日本学生支援機構に帰属。
記事、画像等の無断転載は一切お断りします。

●事例紹介●

三年目を迎えた無料スクールバス

小原 芳和

(東洋学園大学事務部長)

二つのキャンパスの環境

東洋学園大学には、本郷キャンパス(東京都文京区)と流山キャンパス(千葉県流山市)の二つのキャンパスがある。東京ドームに程近い都心の本郷キャンパスは、最寄り本郷三丁目、水道橋、後楽園等の駅があり、交通事情の面でも大変恵まれた場所にある。現在、本郷キャンパスでは平成一九年三月の竣工を目指して、新校舎の建設が急ピッチで進められている。

特集・学内交通問題

一方、流山キャンパスのある流山市は東京都の北東約二

〇キロにあり、J-R常磐線や武蔵野線を利用すれば、千葉、東京、埼玉、茨城から一時間以内で通学できるところに位置している。また、平成一七年八月からは、TX(つくばエクスプレス)が開通したことにより、さらに交通の便がよくなった。しかし、最寄駅からキャンパスまでの交通の便は、本郷キャンパスとは事情が異なっていた。

流山キャンパスの最寄りには総武流山電鉄の鱒ヶ崎駅があり、徒歩で二〇分かかるが、同線は常磐線の馬橋(松戸市)と流山(流山市)を結ぶ全長五・七キロ足らずのミニ私鉄で、最寄りである割に利用者は少なかった。

また、武蔵野線(南流山駅)と常磐線(北小金駅)の両

駅から本学への路線バスがないため、駅から自転車や徒歩でキャンパスに来る学生が多く、アクセス面に不満があった。そのため、本学ではこの流山キャンパスで、三年前から無料スクールバスの運行を開始している。

キャンパス利用の再編

従来、本学では流山キャンパスを「人文学部」、本郷キャンパスは「現代経営学部」と、学部別に異なるキャンパスで授業を行っていたが、一八年度入学生からは両学部とも一・二年度は自然に恵まれた郊外の流山キャンパスで学び、三・四年度は都心の文教地区である本郷キャンパスで学ぶ「キャンパス利用の再編」を開始した。二学部がキャンパスを共用することで、両キャンパスのメリットを双方の学生が共有することができるようになる。これによって、大学としての一体感が醸成されることも期待される場所である。

今年度は、人文学部と現代経営学部の一年生が流山キャンパスで学び始めた。一九年度には両学部とも一・二年は流山キャンパス、三・四年度は本郷キャンパスに通学するこ

とになる。

満足度向上のために

本学でスクールバスを導入した第一の目的は、学生サービス（満足度の向上）である。本学では継続的に「学生生活に関するアンケート」を実施し、学生のニーズを把握して対応することに努めている。スクールバスの導入は、平成一五年度に実施した「学生生活に関するアンケート」がきっかけとすることができた。

この年のアンケートで、本学では流山キャンパスの設備に関して「スクールバスを導入して欲しい」という希望が三八・八%と高かったことと、「コンピュータが整っていない使いやすい」が一八・四%と低かったことを改善すべき課題と受け止めた。早速、PC教室の環境の充実とともにスクールバス導入が検討され、一六年度から無料スクールバスの運行を開始することになった。

無料スクールバス導入の結果、一六年度の「アンケート」では、回答者の四八・九%の学生が「スクールバスでとても便利になった」と回答している。ちなみに「コンピュ

ターが整っていて使いやすい」と回答した学生も四四・八%と、学生の本学に対する満足度の向上に貢献している。

スクールバス導入のもう一つの目的は、受験生を含む外部の方の印象の向上である。特に受験生が志望校を決定する際には、オープンキャンパス等の学校見学で実際に大学を見るのが重視されるようになってきており、キャンパ

スまで快適に足を運べることも、受験生の意思決定を大きく左右する。そのため、本学に来訪される方は誰でも利用できることとした。

受験生に対しては、スクールバスに関するアンケートを実施していないが、オープンキャンパスの参加者数を比較すると、導入前の一五年度から一六年度で二五%増加している。参加者数には様々な要素が影響しているが、スクールバスもプラスに作用していることは間違いない。

運行の形態

本学のスクールバスはTXと武蔵野線の南流山駅から流山キャンパスまでの約一・八キロの間を、バス会社との貸切契約という形で運行している。

運行日は、原則として学事日程で授業のある日とし、平日は二台のバスで九二本（表1参照）運行している。

本学では、平日は一時限目の授業が九時に始まる。その後一・二時一〇分〜一三時までの昼休みを挟み、各九〇分の授業を一七時五〇分終了の五時限まで行っており、学生の登下校を配慮した時刻表を編成している。

表1 平日の運行時刻表

| 流山キャンパス発 | 時 | 南流山駅発 |
|----------------------|----|----------------------|
| 52 | 8 | 14 23 30 37 45 52 |
| 01 10 25 34 44 54 | 9 | 00 09 18 33 42 52 |
| 03 12 20 29 38 47 56 | 10 | 02 11 20 28 37 46 55 |
| | 11 | 04 |
| 15 31 39 47 57 | 12 | 23 39 47 55 |
| 19 41 | 13 | 05 27 49 |
| 03 20 37 44 53 | 14 | 11 28 45 52 |
| 03 19 38 55 | 15 | 01 11 27 46 |
| 05 14 22 31 39 55 | 16 | 03 13 22 30 39 47 |
| 13 29 44 | 17 | 03 21 52 |
| 03 25 42 | 18 | 11 33 50 |
| 05 20 | 19 | 13 |

土曜日や日曜・祝日等で学校行事のあるときには、必要に応じて臨時便を追加したり、バスの台数を減らしたりして別の時刻表によって運行している。年間の運行スケジュールや時刻表はウェブ (<http://www.tyeg.jp/school-bus/>) 上で確認ができる。

年々増加する利用率

一日あたりのバスの延べ利用者数をまとめたのが「スクールバス利用者数」の表2で、縦に三つ並んでいる人数は各年度初めの平日に三日間続けて乗車数を調査した一日の利用者数の平均値である。一六年度にスクールバスを利用した学生は登下校時とも約二五%だった。乗車数を便数で割ると、六〇人乗りのバスに一日平均一台あたり七〜八名の利用だったということになる。

一七年度になると、学生数は一二%増だが、利用者数は登校時で六九%増。三八%の学生が利用するようになった。この段階で一便あたりの乗車数平均は一二名となった。今年度（一八年度）は、入学者数が増加していることに加えて、キャンパス利用再編スタートの年で人文学部の全

表2 スクールバス利用者数

| | 登校時 | 下校時 | 学生数 |
|------|------------|------------|-------|
| 16年度 | 363名 (25%) | 362名 (25%) | 1429名 |
| 17年度 | 614名 (38%) | 558名 (35%) | 1606名 |
| 18年度 | 904名 (47%) | 715名 (37%) | 1916名 |

学年と現代経営学部の一学年が流山キャンパスに通学することとなったため、同キャンパスの学生数が一九一六名となり、前年度比二〇%程増加することになった。

大学ではそれに対応するために、従来六〇人乗りの中型貸切バスで運行していたものを、八〇人乗りの大型バスに変更して輸送力を三〇%以上強化した。しかし、授業が始まると、一時限目の登校時には学生が南流山駅前ロータリーに長蛇の列をな

す状況となった。学生が乗ろうとしていたバスに乗り切れず、九時の授業に遅刻する事態も発生した。登校時の利用者数を見ると、一七年度は六一四名（利用率三八%）だったものが、一八年度は九〇四名（同四七%）と大幅に増加していた。

このため、八時二〇分から一時間だけ大型の臨時バスを一台追加して、三台で運行して対応しているが、授業開始直前に利用者が集中するため、朝は混雑する状況が続いて

おり、バスに乗ることができなかったという苦情が今も寄せられることがある。

今年度利用率が上がった背景には、スクールバス発着所のある南流山駅が、武蔵野線一路線から同線とT×の二路線となったため、常磐線の駅を利用していた学生が南流山駅に移ってきたことが考えられる。

さらに、オープンキャンパスや入学試験時にスクールバスを利用し、スクールバスで通学する習慣を自然に身につけた入学生（一年生〜三年生）の割合が増えたということも影響しているだろう。

来年度はキャンパス利用再編が完成して、流山キャンパスが一・二年次、本郷キャンパスが三・四年次となり、両キャンパスの学生数がほぼ半々となるため、利用者数の上昇は一段落するものと予想される。

今後の課題等

利用率の急激な上昇は、それだけスクールバスを必要としている学生が多かったということに他ならない。キャンパス利用再編により、二つのキャンパス間の動きも活発に

なることが考えられ、スクールバスは駅から流山キャンパスまでの学生の足として、今後もニーズが高まっていくだろう。

最近では、大学周辺の方々からもスクールバス利用の要望が寄せられるようになった。今後は、このようなことも含めて、学生の利用状況を踏まえながら、便数、路線等より使いやすい運行形態を検討することが必要である。

また、スクールバスは利用者のほとんどが本学の学生である。乗車待ち、乗降時、車内のマナーは、学外の方々にとっては、そのまま本学の評価につながるものである。スクールバスも教育の場の延長として、学生のマナー向上、啓発に努めることは、教育機関として当然の責務であろう。また、それが本学の評価を向上させ、学園の発展に貢献するものと考えている。