

第4編 全国各地を渡り歩くバス



大村 猛

OHMURA Takeshi

川崎地質㈱

大谷石採取場跡地観測所



● バスの生涯と移籍車両

1台のバスが製造されてから、役目を終えて廃車解体されるまでのバスの寿命は、おおむね10～20年(走行距離100万～200万km)が目安とされています。かつて、モノコックボディが主流だった昭和後期から平成初期にかけては、15年以上使用するケースは珍しいことでしたが、スケルトンボディに移行した後はバスの寿命が延び、20年以上使用し続けることも珍しいことではなくなりつつあります。しかしながら、日常的に長距離走行を繰り返す高速バスや、ハイグレードの客室設備が要求される観光貸切バス、また排出ガス規制の厳しい大都市を走る路線バスは、10年前後の比較的短い寿命で役目を終えることが多い傾向にあります。

その一方で、バスの購入費用を節約するため、規模の小さい事業者や排出ガス規制が比較的緩い地方の事業者を中心に、「中古バス」を購入するケースが増えています。中古バスを購入した場合は、5年程度の使用で十分と割り切って使用する事業者もいれば、中古購入後も15年以上使用して、譲渡元の事業者時代よりも長く使用しているケースも見られます。

新車を購入した事業者によって、バスの車体には細かい点で様々な仕様の違いがみられます。その特徴が

中古バスにも引き継がれ、場合によってはカラーリングもそのままに今まで所属していた場所から遠く離れた新しい場所で活躍していたり、さらには中古バスを購入した事業者による改造も見られることから、このような「移籍車両」はバス趣味界隈でも特に注目されている分野となっています。

今回は、そんな様々な中古バス(移籍車両)について、写真を交えながら見ていきたいと思います。

● 様々な中古バス

中古バスの譲渡元の事業者には、次のような特徴があります。

- ①車両を多く(数百台程度)抱える大規模事業者
- ②排出ガス規制が厳しく、10～12年程度で用途廃止にせざるを得ない事業者
- ③比較的経営状態が良好な事業者

まずは、そのような事業者の典型的な例である神奈川中央交通からの移籍車両を紹介します。

神奈川中央交通(神奈中)は、日本最大のバス保有台数(2021年3月現在2,103両)¹⁾を誇る事業者です。かつては新車購入から8年程度で使用を終了し売却することが多かったのですが、現在は15年程度使用を



■ 神奈川中央交通（三菱 エアロスター QKG-MP37FK）
助手席側フロントガラスの下にある視野拡大窓（セーフティウィンドウ）がエアロスターの特徴であるが、神奈川中央交通としては2013～14年式の一部車両のみの比較的珍しい形態である



■ 新潟交通観光バス（三菱 エアロスター PJ-MP35JM）
「後払い」表示窓枠内に新潟交通のICカード「りゅうと」利用可能シールが貼られている



■ 神奈川中央交通（三菱 エアロスター QKG-MP37FK）
助手席側フロントガラスの下、セーフティウィンドウの位置に開けられた運賃幕「後払い・前払い」表示が神奈川中央交通の特徴

線車全車に取り付けられていました。

地方に譲渡された際には、運賃幕を取り外して鉄板を溶接して仕上げた車両やそのまま表示した車両、運賃幕の上にシールを貼った車両など、さまざまな形態の車両が登場しています。このような特徴から、比較的元神奈中ということがわかりやすいかと思います。

東急バスは、東京都と神奈川県東急電鉄エリアを中心に路線網を持つ事業者です。東急グループは、自社の鉄道網の他に北海道を中心に多くのバス会社をグループ傘下に収めていきました。現在は、多くの会社が東急グループから離脱していますが、当時の関係からか、グループ離脱後も東急バスからの車両譲渡を受ける会社が多くなっています。東急バスでは、車両購

続けるようになりました。三菱製のバスが約8割を占めており、上の写真で示した「エアロスター」が主力です。エアロスターは、フロントガラス助手席側の下に斜めにカットされた視野拡大窓「セーフティウィンドウ」が特徴ですが、神奈中では前乗り地域と後乗り地域が混在していることから、前乗り・後乗りを明示した表示窓（運賃幕）が2013年式の途中まで一般路



■ 関東自動車（旧・東野交通）（三菱 エアロスター KL-MP35JM）
「後払い」表示窓がそのまま残り、元神奈中の特徴を色濃く残す神奈中から東野交通に譲渡されたが、関東自動車との経営統合後も東野交通当時の塗装を維持している



■ 東急バス（日産ディーゼル スペースランナー PKG-RA274KAN）



■ 宗谷バス（三菱 エアロスター KL-MP37JK）
東急バス塗装のまま譲渡を受けている



■ 函館バス (日産ディーゼル U-UA 440HSN)
函館バスも東急バス塗装のまま譲渡を受けている



■ 函館バス (三菱 エアロミディ U-MK618F) 東急バス
宮崎平駅一虎の門病院分院路線開設時の塗装を一部修正して譲渡



■ 国際興業バス (いすゞ エルガ PJ-LV234L1)



■ 秋北バス (いすゞジャーニー K KC-LR333J)
かつてグループ親会社だった国際興業バスからの移籍車両

入から6年ごとに車体を整備、清掃する「車体再生工事」を行っているため、比較的良好な状態で車両譲渡を受けているようです。

東急バスからの車両譲渡では、塗装については事業者の名称変更と一部修正のみの基本的に東急バス時代のまま使用されるケースがあります。

国際興業バスは、東京都北部と埼玉県南部・西部に路線網を持つ事業者です。かつては東北の十和田観光電鉄、秋北バス、岩手県交通と山梨県の山梨交通をグループ傘下に収めており、グループ離脱後も国際興業バスからの車両譲渡を受けています。

車両譲渡の際には、以前は基本的に各社のオリジナルカラーに塗り直されてから各社に譲渡されていましたが、現在は基本的に社名を各社のものに修正し、国際興業バスの塗装のまま譲渡されています。同一の形式の場合には、譲渡先が異なっても見た目がほとんど変わりません。

現在は、各社とも国際興業グループ本体から離脱しているため、他の事業者からの譲渡も増えています。山梨交通の写真では、一見同じに見える2台のバスですが、譲渡元がそれぞれ異なっています。よく見ると、屋根上の冷房機器や側面の行先表示器の位置などに違



■ 岩手県交通 (いすゞジャーニー K KC-LR333J)
こちらも国際興業バスからの移籍車両で、秋北バスとそっくり



■ 山梨交通 (左:いすゞ エルガ KL-LV280L1,
右:いすゞ エルガミオ KK-LR233J1)
左は国際興業バス、右は千葉中央バスからの移籍車両

いがみられます。

国際興業バスは、車両の譲渡元として多数のバスを譲渡していますが、過去に一度他社の車両の譲渡を



■ 国際興業バス (いすゞ キュービック KC-LV380L改)
江ノ電バスから国際興業バスに譲渡された車両

受けたことがあります²⁾。次のページの写真のいすゞキュービックは、2000（平成12）年に江ノ島電鉄に導入されましたが、黒煙フィルター（DPF）の不調によりわずか1年6か月でメーカーに戻され、メーカー整備の後国際興業バスに導入されるという珍しい経歴を持つ車両でした。国際興業バスでは「9501」番という珍しい社番を付けられ、同社で最後まで残ったキュービックとして2018（平成30）年まで活躍し、現在は秋北バスに譲渡されて活躍を続けているそうです。

東京都交通局は、バス保有台数1,480両（2022年4月1日現在）を誇る公営交通としては日本最大の事業者です。かつて、10年前後使用したバスを多くの事業者に譲渡しておりましたが、当時の都知事の環境対策方針に基づき災害発生等の人道的支援を除いて譲渡が中断されていた時期がありました。その後、譲渡されるバスについても排出ガス規制適合車であることから、譲渡が再開されるようになりました。



■ 関東自動車 (いすゞ U-LV324K) 東京都交通局からの譲渡車両

東京都交通局のバスの座席には、都バスマスコットキャラクター「みんくる」がデザインされており、譲渡された一部の事業者では、そのままの座席で活躍しています。



東京都交通局のマスコットキャラクター「みんくる」
関東自動車では移籍後も座席がそのまま使われている

京浜急行バスは、東京都と神奈川県在京急電鉄エリアを中心に路線網を持つ事業者です。各地にバスを譲渡していますが、下の写真のバスは中扉の引戸が両開きの「スーパーワイドドア」であることが特徴です。京浜急行バスの中でも、スーパーワイドドアを装備する車両は大森営業所のみでした。



■ 関東自動車 (いすゞ キュービック U-LV324N) 元京浜急行バス

横浜市交通局は、バス保有台数793両（2022年3月末現在）を誇る公営交通事業者です。こちらも、全国各地に譲渡バスを提供していますが、移籍後も横浜ベイブリッジやランドマークタワー、日本丸などの名所がデザインされたバスが走り続けています。



横浜市交通局から譲渡された車両の座席（関東自動車）

東京都内の主な乗合バス事業者におけるバス譲渡事例（現存しない車両も含む）

譲渡元	譲渡先
東京都交通局 ⁴⁾	道南バス、阿寒バス、夕張鉄道、八戸市交通部、つばめ交通、岩手県交通、羽後交通、仙台市交通局、宮城交通、ミヤコーバス、福島交通、新常磐交通、関東自動車、茨城交通、深谷観光バス、越後交通グループ、三重交通、大阪シティバス、サンデン交通グループ、北九州市交通局、九州産交バス、熊本バス、長崎県交通局、南国交通、鹿児島交通、那覇バス など
国際興業バス ^{5) 6)}	道南バス、くしろバス、十和田観光電鉄、八戸市交通部、岩手県交通、秋北バス、宮城交通、茨城交通、関東鉄道グループ、ジェイアールバス関東、新潟交通グループ、越後交通グループ、アルピコ交通、山梨交通、プリンセスライン、中国ジェイアールバス、サンデン交通グループ、熊本電気鉄道、南国交通、鹿児島交通、那覇バス、八千代バス・タクシー など
東武バスグループ	十勝バス、南部バス、関東自動車、茨城交通、長電バス（川越観光自動車から譲渡）、琉球バス交通、那覇バス など
京成バスグループ	北海道中央バス、ニセコバス、道南バス、くしろバス、茨城交通、関東鉄道グループ、新京成バスグループ、ちばシティバス、ちばフラワーバス、千葉内陸バス、成田空港交通、ジェイアールバス関東、アルピコ交通、秋葉バスサービス、掛川バスサービス、鹿児島交通 など
西武バスグループ	千歳相互観光バス、道北バス、根室交通、秋田中央トランスポート、日東交通、越後交通グループ、アルピコ交通、富山地方鉄道、伊豆箱根鉄道、秋葉バスサービス、近江鉄道、湖国バス など
京王バスグループ ⁷⁾	道北バス、南部バス、岩手県北自動車、ミヤコーバス、福島交通、会津乗合自動車、関東自動車、茨城交通、さくら観光バス、大新東、アルピコ交通、広島電鉄、熊本バス、熊本市バス、熊本電気鉄道、佐世保市交通局、鹿児島交通、琉球バス交通 など
小田急バス	じょうてつ、秋田中央交通、羽後交通、福島交通、新常磐交通、立川バス、京成バス、東海バス、鹿児島交通 など
東急バスグループ ^{8) 9)}	函館バス、北海道中央バス、じょうてつ、夕張鉄道、道北バス、沿岸バス、宗谷バス、北海道北見バス、阿寒バス、岩手県交通、岩手県北自動車、宮城交通、福島交通、茨城交通、関東鉄道グループ、ジェイアールバス関東、羽田空港交通（矢島タクシーを経由して譲渡）、新潟交通グループ、越後交通グループ、上田バス、アルピコ交通、掛川バスサービス、中国バス、八尾運輸、広島バス、サンデン交通グループ、熊本電気鉄道、島原鉄道、南国交通、鹿児島交通、琉球バス交通、那覇バス など
京浜急行バス	函館バス、道南バス、じょうてつ、夕張鉄道、道北バス、くしろバス、阿寒バス、十勝バス、拓殖バス、北海道北見バス、網走バス、下北交通、十和田観光電鉄、八戸市交通部、南部バス、秋田中央交通、秋北バス、羽後交通、岩手県交通、岩手県北バス、宮城交通、山交バス、会津乗合自動車、日本中央バス、関東自動車、茨城交通、関東鉄道、あすか交通、富士急行、山梨交通、長電バス、アルピコ交通、越後交通グループ、頸城自動車グループ、北陸鉄道グループ、京福バス、福井鉄道、奈良交通、備北バス、鞆鉄道、おのみちバス、広島電鉄、広島交通、広島バス、日の丸自動車、松江市交通局、いわくにバス、宇部市交通局、サンデン交通グループ、昭和自動車、堀川バス、佐世保市交通局、長崎県交通局、長崎自動車、九州産交バス、熊本バス、熊本市バス、熊本電気鉄道、日田バス、大分交通グループ、大分バスグループ、宮崎交通、高崎観光バス、南国交通、鹿児島交通、しまバス、沖縄バス、琉球バス交通、那覇バス、東陽バス、東運輸、カーリー観光 など

ここまで、移籍したバスのうちほんの一部ですが列挙してきました。最後に、東京都内の代表的な乗合バス事業者について、譲渡元と譲渡先についてまとめたものを以下の表に示します。ここでは、個々の事業者についての公開資料^{4) ~ 9)} や、私の撮影写真のほか、全国のバスファンによって公開されている資料を参考しました。ここに記して感謝を申し上げます。前回同様、皆様のお近くで走っているバスについて、少しでも参考になれば幸いです……。

おわりに

今回は、バスの譲渡により、今までの所属場所とは違うところで活躍するバスに注目してまとめを試みましたが、書ききれないほどの事例があり、まとめに至らぬまま記事が終わってしまい、申し訳ございません。

最後までお読みくださりまして、ありがとうございました。

【参考文献】

- 1) 神奈川中央交通, 神奈川中央交通100年史, 資料編, 在籍車両数の推移, pp136-137, https://www.kanachu.co.jp/kanachu100th/history_list/index.html
- 2) 国際興業バス, キッズページ バスずかん <https://5931bus.com/kids/reference/?SmartPhonePCView=2>
- 3) 東京都交通局, 都営バス車両台帳, 公開データ https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/koukai/bus_ledger.html
- 4) バスマガジンWeb, 任期を終えて全国各地へ移籍した東京都交通局のバスを追跡 <https://busmagazine.bestcarweb.jp/%E6%9C%AA%E5%88%86%E9%A1%9E/158948>
- 5) バスマガジンWeb, 移籍バスの行方を追跡!! 各地へ旅立ったバスたち【国際興業編 その1】 <https://busmagazine.bestcarweb.jp/feature/153028>
- 6) バスマガジンWeb, 移籍バスの行方を追跡!! 各地へ旅立ったバスたち【国際興業編 その2】, <https://busmagazine.bestcarweb.jp/feature/153909>
- 7) バスマガジンWeb, 東京から東北へ!! 京王バスから巣立った移籍バスたちの今 <https://busmagazine.bestcarweb.jp/feature/157841>
- 8) バスマガジンWeb, 移籍バスの行方を追跡!! 首都圏から日本各地へ旅立ったバスたち【東急バス編・その1】 <https://busmagazine.bestcarweb.jp/feature/151717>
- 9) バスマガジンWeb, 移籍バスの行方を追跡!! 首都圏から日本各地へ旅立ったバスたち【東急バス編・その2】 <https://busmagazine.bestcarweb.jp/feature/152168>