

会津若松市におけるコミュニティバスの現状と課題 — 金川町・北会津町・河東町・湊町に着目して —

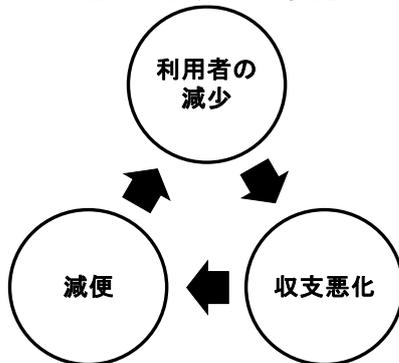
松本 奈緒

1. はじめに

1.1 研究背景

会津若松市では少子高齢化や自家用車の普及により路線バスの利用者が減少している。利用者の減少で収支が悪化し、市の補助や委託での運行が行われ財政負担が増加する。そして便数を減らす。そしてまた利用者が減少する、これの繰り返しである(図 1)。

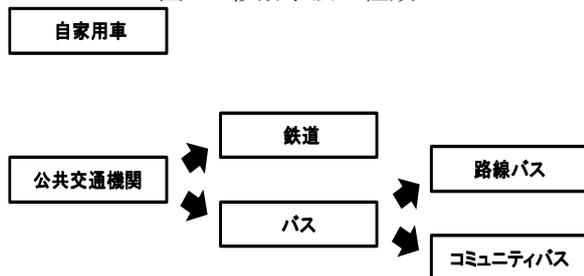
図 1 路線バスの状況



出典:[7]、[8]をもとに松本作成

日常生活の移動手段としてあげられるものは次の通りである(図 2)。

図 2 移動手段の種類



まず自家用車と公共交通機関に分けられる。公共交通機関には鉄道とバスがある。さらにバスには、路線バスとコミュニティバスがある。

一般に、路線バスは街中で見かけるバスであり、交通事業者が運営・運行している。(補助金はあるものの)民間会社の営利ベースで運営される。コミュニティバスは路線バスの運行ルートを補完することを目的としていて、高齢者や身体障がい者などの外出を

促進する目的で運営される傾向にある。これらのバスについては2.調査結果にて詳しくみていく。

1.2 先行研究

辻本(2009)では和歌山電鐵貴志川線(和歌山～貴志、14.3km)の再生をはかるため地域と交通事業者の連携について述べている。バイパス開通や4車線道路の開通により利用者が減少し、安全性や利便性に力を入れたが、利用者の回復には至らず廃止検討もされた。しかし交通事業者と地域住民が貴志川線の存続に向けて、意見交換場所である定例会の開催や車両の改装、猫の駅長など工夫をして利用者を回復させた。地域住民が主体的に考え動き交通事業者とともに取り組むことが重要であるということがわかる。

1.3 研究目的

先行研究で示された地域住民の参加が公共交通機関にもたらした効果を調べるために、本研究では会津若松市の金川町・北会津町・河東町・湊町の地域のバスに焦点をあて、公共交通機関の充実と地域住民の関わりについて考察していく。

1.4 調査方法

- ・文献調査
- ・北会津、河東、湊地域づくりワークショップキャラバン参加(全4回)
- 開催日:2018年8月4日(第1回) 参加
- 2018年8月19日(第2回)
- 2018年9月9日(第3回) 参加
- 2018年10月6日(第4回)

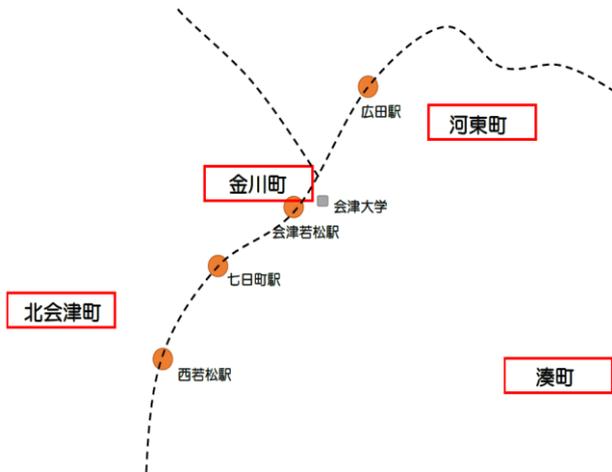
- ・会津若松市役所企画政策部地域づくり課、北会津支所まちづくり推進課にヒアリング調査(会津若松市の金川町・北会津町・河東町・湊町の4地域の公共交通機関について)
- 実施日:2019年1月18日

2. 調査結果

会津若松駅を中心とした4地域の位置関係を簡単

に表したものが図 3である。

図 3 4 地域の位置関係



2.1 金川町・田園町コミュニティバス「さわやか号」

北会津町、河東町、湊町の3地域の地域内バスの原点となるバスが「さわやか号」である。

金川町と田園町の人口は約2,700人である。駅の裏側に位置していて道路が狭く、路線バスが運行していない交通空白地域であり、高齢者の移動手段が課題であった。

2011年7月から2012年7月まで事業者(会津乗合自動車株式会社)による実証実験運行を始めたが、利用状況が良くないことや国の補助金の早期終了などにより本格運行はせず終了となった。しかし利用者から継続してほしいという声から運行再開に向けて2年間取り組み2014年11月に「さわやか号」が運行開始となった。

金川町・田園町コミュニティバス「さわやか号」



出典: 会津若松市役所HP[15] 金川町・田園町コミュニティバス「さわやか号」

現在は定時型路線バスであり運行日は月曜日～金曜日で、土・日、祝日・年末年始は運行しない。運賃は実証実験運行の時と同じく300円となっている。

図 4は実証実験の運行から2年間の改善によって得られた結果である。

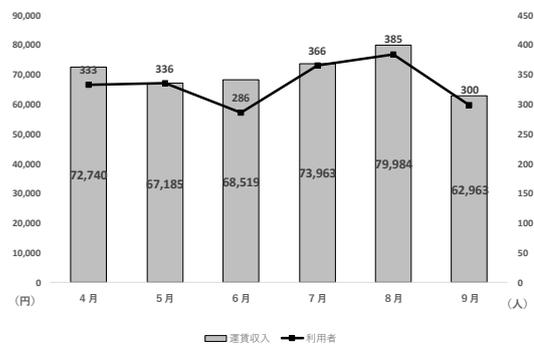
図 4 「さわやか号」の運行実績

期間	一日当たりの運行量	一週当たりの運行量	1日当たり利用者
2011.7~2012.3	9便(3コース)	63便(3コース)	4.1人
2012.1~2012.7	7便(2コース)	49便(2コース)	7.9人
2014.11~2015.9	3便(1コース)	12便(1コース)	13.7人
2017.10~2018.10	3便(1コース)	15便(1コース)	16.4人

出典:[6],[8]をもとに松本作成

利用者数は、他の地区と比べて最も多い。月の平均利用者数は334人と一定であり、安定していることがわかる(図 5)。

図 5 2018年4月～9月の「さわやか号」の利用者数と運賃収入



出典:[9]をもとに松本作成

金川町の成功した要因として挙げられるのは次の通りだ。

(1) 細かなアンケート調査とヒアリング

アンケートは全て記名式で利用者について住所や利用頻度、免許の有無などを調べる。また直接利用者との話し合いの場を設け、需要の把握に取り組む。

(2) 情報の共有

地域住民・利用者、市、交通事業者(会津乗合自動車株式会社)が費用や運行形式について話し合い、情報を共有することで現状をより明らかにしながら意見交換ができる。

(3) 地域住民が主体である

自分たちが利用しやすくするために民地にバス停を作ったことや、町内のフリー乗降を実現させた。

このような活動に加え地元のスーパー(株式会社リオンドール)との連携として店舗のポイント支援等、地域づくりの1つとしてバスを利用した交流会(ランチ、ものづくり体験、健康づくり等)を行っている。継続してアンケート調査を行う、月に一度「さわやか号」に関する情報紙を発行するなど持続させる取り組みに力を入れている。

2.2 北会津地域内交通「ふれあい号」

北会津町の人口は約7,300人で、2004年に会津若松市に合併され、2006年から北会津地域と会津若松中心地を結ぶ、北会津地域巡回バス「ピカリン号」が運行していた。しかし2018年3月31日に運行終了し、同年の4月から北会津地域内交通「ふれあい号」が運行を開始した。

北会津地域巡回バス「ピカリン号」



出典:会津バス 地域を巡回するバス[16]

北会津地域内交通「ふれあい号」



出典:会津若松市HP[15] 北会津地域内交通「ふれあい号」

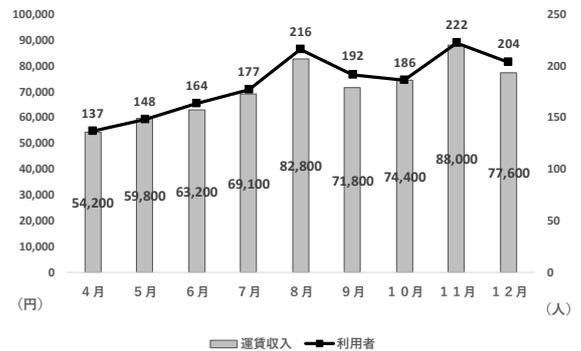
現在の運行日は月曜日～土曜日で祝日も運行し、便数は6便ある。月の平均運行日数は26日である。運賃は北会津町内での移動は片道300円、北会津町外への移動は片道500円となっている。

広い北会津町の移動手段として自家用車が中心である。図 5の期間の1日の平均利用者数は6.6人で、平均便数は4.7便である。平均利用者数は183人であり、狭い金川町を循環する「さわやか号」と比較すると少ない。

葵観光タクシーに運行を委託しており、電話で予約するデマンドバスの形態をとっている。よって予約が無い場合は運行しない。主な利用目的としては西若松駅や会津西病院への移動、北会津町内の郵便局等である。また、路線バスの停留所から遠い地域の人でも路線バスを利用しやすくするための機能も

ある。

図 6 2018年4月～12月の「ふれあい号」の利用者数と運賃収入

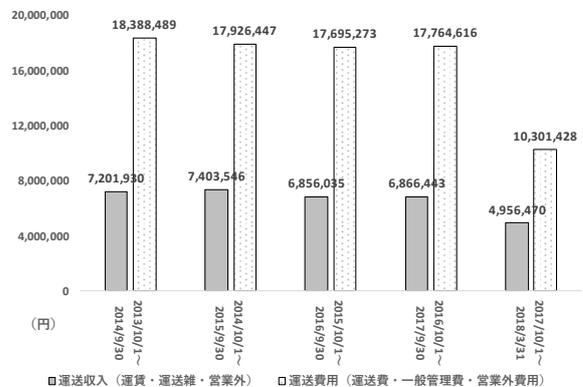


出典:[10]をもとに松本作成

「ピカリン号」が廃止された理由は運行ルートが路線バスと重複されていたこと、大型のバスによる費用が大きかったことである。

「ピカリン号」の費用に関して、収入に対し費用が大きく運営を維持していくことが困難であった。図表6が示すように運送収入の約2～3倍の運送費用がかかっていた。運送による赤字は年間約1千万円になっていた(図 7)。

図 7 2014年～2018年までの「ピカリン号」の運送収入と運送費用



出典:[11]をもとに松本作成

2.3 河東地域内交通「みなづる号」

河東町の人口は約8,400人で2005年に会津若松市に合併され、2008年から河東地域と会津若松を結ぶ、河東地域コミュニティバス「みなづる号」が運行していた。しかし2018年3月31日に運行終了し、同年の4月から河東地域内交通「みなづる号」が運行を開始した。

河東地域コミュニティバス「みなづる号」



出典:会津バス 地域を巡回するバス[16]

河東地域内交通「みなづる号」



出典:会津若松市HP[15] 河東地域内交通「みなづる号」

現在の運行日は月曜日、水曜日、金曜日で祝日も運行し、便数は7便ある。月の平均運行日数は9日である。(仮に北会津町の「ふれあい号」と同じ曜日数で考えても少ない。)

運賃は待合場所から目的地への移動は500円、目的地から目的地への移動は300円となっている。ここでの待合場所とは河東町内の各町内で定められている場所である。目的地とは広田駅、広田郵便局、河東公民館、河東支所、リオン・ドール河東店、高畑地内の医院、会津医療センターである。

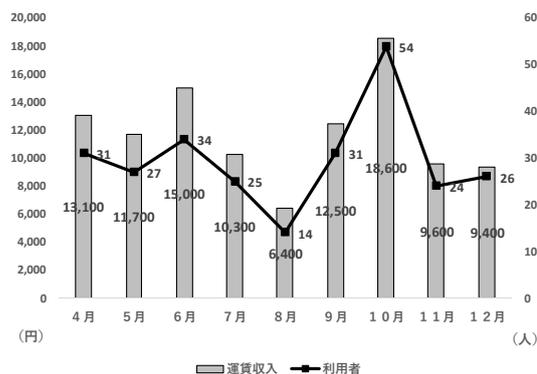
以前のコミュニティバス「みなづる号」が廃止された理由としては運行ルートが重複されていたことがあげられる。また費用に関してバスも現在より大きく、運送収入より運送費用がかかり、市の負担額が約1千万円になっていた。

合資会社広田タクシーに運行を委託しており、電話で予約するデマンドバスの形態をとっている。よって予約がない場合は運行しない。図 8の期間の1日の平均利用者数は2.9人で、平均便数は2.7便である。

現在の河東地域内交通「みなづる号」も北会津地域内バス「ふれあい号」と同じく路線バスへの接続という機能がある。

河東地域内交通「みなづる号」の月の平均利用者数は30人であり、金川町の「さわやか号」、北会津町の「ふれあい号」と比較すると最も少ない(図 8)。これは、河東地域内の移動と路線バスへの乗り継ぎが目的とされ、「ふれあい号」のように西若松駅や会津西病院といった会津中心地へ直接移動できないことが関係しているのではないかと考える。

図 8 2018年4月～12月の「みなづる号」の利用者数と運賃収入



出典:[12]をもとに松本作成

2.4 中山間地域内交通実証運行事業「みなとバス」

湊町の人口は約2017年10月から中間地域内交通実証運行事業として「みなとバス」が運行開始した。日産自動車株式会社より電気自動車を実証運行を目的として借りている。「みなとバス」は湊地区内のみを運行し、地域の住民が予約を受け付け、運転も行っている。予約方法にはみなとチャンネルというテレビでの予約方法もあり、約500世のうちの約400世帯が登録している。

しかし、チャンネルを見ているのは約200世帯でしかない。電話予約がほとんどである。また利用者からコミュニケーションを取りやすいということからも電話予約が好まれている。予約が無ければ運行はしない。

住民の移動や出荷野菜を運ぶことを目的として、運賃は道路運送法対象外であるため徴収していない。

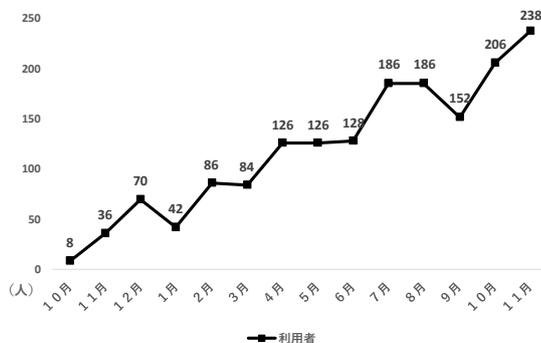
現在の運行日は月曜日(可能な範囲)、火曜日～金曜日で、祝日・お盆・年末年始は運行せず、便数は7便ある。月の平均運行日数は16日である。最大週4日で考えてみると河東町の「みなづる号」よりも多い。

今後「みなとバス」は2020年に自家用有償旅客運送の開始を計画している。

2018年の4月から利用者が増加していて、図 8の

期間の1日の平均利用者数は7.5人である。月の平均利用者数は120人であり、河東地域の「みなづる号」よりも多い。運賃の無償や住民で予約・運行していることが地域住民の利用につながっているのだろう。

図 9 2017年10月～2018年11月の「みなとバス」の利用者数



出典:[13]をもとに松本作成

2.4.1 自家用有償旅客運送とは

「バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。」(引用:[14]自家用有償旅客運送ハンドブック 平成30年4月国土交通省自動車局旅客課)

2.5 住民の参加

4地域にはそれぞれ公共交通や地域資源の活用やPR、地域の課題について話し合う組織がある。金川町は住民コミュニティバス運営協議会、北会津町は北会津地域づくり委員会、河東町は河東地域づくり委員会、湊町は湊地区地域活性化協議会である。

3. 結論

本研究では、先行研究で示されていた地域住民の参加が公共交通機関にもたらす効果について会津若松市のコミュニティバスをみてきた。効果が最も明らかになっているのは、金川町・田園町コミュニティバス「さわやか号」である。この事例からデマンドバスを作るにあたり最も考慮すべきことは、地域住民の協力ということが分かり、先行研究と同じ結論が示された。公共交通機関に関わる全ての人々が主体的に動くことによって発展し、持続可能なものとなる。また、移動手段としてだけでなく地域の交流の場、コミュニティを広げるツールにもなる。

地域の特性とニーズを知り、最適の公共交通機関を選択しなければいけない。

コミュニティバスは運営に住民が参加していないものと積極的に参加しているものがある。住民が運営

に参加していなかった例として、実証運行時の「さわやか号」、北会津地域巡回バス「ピカリン号」、河東地域コミュニティバス「みなづる号」である。住民が積極的に参加している例として、金川町・田園町コミュニティバス「さわやか号」、北会津地域内バス「ふれあい号」、河東地域内交通「みなづる号」、中山間地域内交通実証運行事業「みなとバス」である。そして、自家用有償旅客運送を目指す「みなとバス」はより進んでいる。

4. 今後の課題

北会津地域内交通「ふれあい号」、河東地域内交通「みなづる号」は住民が運営に参加するようになったが、利用者は少ない。住民・利用者へのアンケート調査やヒアリング調査などの地域住民の本格的参加が必要である。また、利用者公共交通機関の認知度や広告が有効に機能しているかについても調査すればよりよい改善につながるだろう。

参考文献・URL

- [1] 辻本勝久(2009)「ささえあう地域と交通事業者—貴志川線の事例を中心に—」『都市計画』281号, pp.40-43
- [2] 辻本勝久(2009)「地域鉄道における合意形成と住民参画:和歌山電鐵貴志川線の事例」『運輸と経済』第69巻第12号, pp.29-37
- [3] 辻本勝久(2011)「交通基本法時代の地域交通政策と持続可能な発展」
- [4] 堀内重人(2017)「地域の足を支える コミュニティバス・デマンド交通」
- [5] 金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会(福島県会津若松市)(参照 2019-2-6)
<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/dos/2014103000063/files/gaiyou.pdf>
- [6] 金川町・田園町における住民主体のコミュニティバスの運行(参照 2019-2-6)
<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/dos/2014103000063/files/naiyou.pdf>
- [7] 地域との連携・協働によるバスづくり～地域公共交通網形成計画・再編実施計画策定の取組～(参照 2019-2-6)
http://www.ecomo.or.jp/environment/bus/pdf/bus-12th_seminar_aiwaka.pdf
- [8] 会津若松市内部資料「会津若松市におけるデータを活用した地域との連携によるバスづくり」
- [9] 会津若松市内部資料「金川町・田園町住民コミュニティバス平成30年度運行分(平成29年10月～平成30年9月)実績見込」
- [10] 会津若松市内部資料「北会津地域内交通「北会津ふれあい号」の実績と今後の取り組みにつ

いて」

- [11] 会津若松市内部資料「巡回バス運行事業費補助金の推移(直近5年分)」
- [12] 会津若松市内部資料「河東地域内交通「みなづる号」の実績と今後の取り組みについて
- [13] 会津若松市内部資料「みなとバス(中山間地域内交通実証運行)の取り組み成果」
- [14] 「自家用有償旅客運送ハンドブック 平成30年4月国土交通省自動車局旅客課」(参照 2019-2-7)
<http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf>
- [15] 会津若松市ホームページ
<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/>
- [16] 会津バス 地域を巡回するバス
<https://www.aibus.com/rosen/itaku-unko>