

調査

人口減少下における地域公共交通の現状 (乗合バス編)

<要 旨>

1. 乗合バスの現状

福島県の乗合バスの輸送人員は1996年の4,614万人から毎年減少基調で推移し、特に新型コロナによる行動制限が始まった2020年には1,343万人まで大きく減少した。

2. 乗合バスを取り巻く環境

福島県では、少子高齢化の進展や、移動に際しての自家用乗用車への依存度の高さなど、乗合バスを取り巻く環境は厳しい。

3. 市民の乗合バス利用に関する意識

福島県内外の市民に対して実施した住民アンケートによれば、利用する交通手段はいずれの市も自動車の割合が大多数であるものの、バスを利用すると回答した市民も一定数認められ、通院や通学など住民の需要に応える必要がある。

4. 乗合バスの維持に向けて

国や各自治体の補助金が地域住民の日常生活に必要な生活交通路線の運行維持を支えている一方、福島県内の各乗合バス事業会社においても、利用者の利便性向上等に資する取り組みを積極的に行っている。

はじめに

地域公共交通は、通勤・通学・通院など地域住民における日常生活の「足」としての役割を担っているとともに、観光客や出張者の移動手段としての役割も担っており、地域経済の潤滑油として大変重要な機能を果たしている。

一方、地方においては急速な人口減少が顕著となる中で、鉄道や乗合バスなど公共交通の維持が困難な状況が続いている。

本稿では、地域の公共交通機関の中でも特に身近な存在であり、交通弱者の方々にとって大変便利な乗合バスの現状についてまとめた。

※乗合バス…有償で不特定多数の旅客を決められた路線で運行するバスのことであり、一般路線バス、高速バス、コミュニティバスなどが該当する。

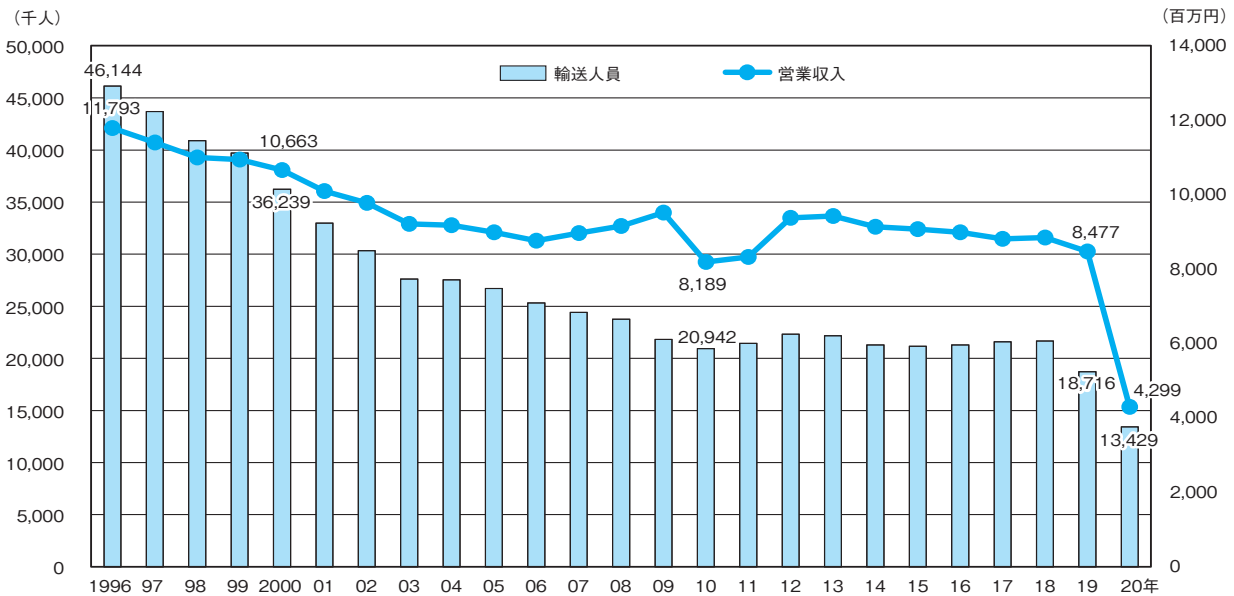
1. 乗合バスの現状

(1) 輸送人員の推移

福島県内における乗合バスの輸送人員は、1996年の4,614万人から毎年減少基調を辿り、2010年には2,094万人にまで減少、震災後から2018年にかけて下げ止まりの傾向が見られたが、2019年に2,000万人の大台を下回り、新型コロナによる行動制限が始まった2020年は前年比△28.2%の1,343万人まで大きく落ち込んだ(図表1)。

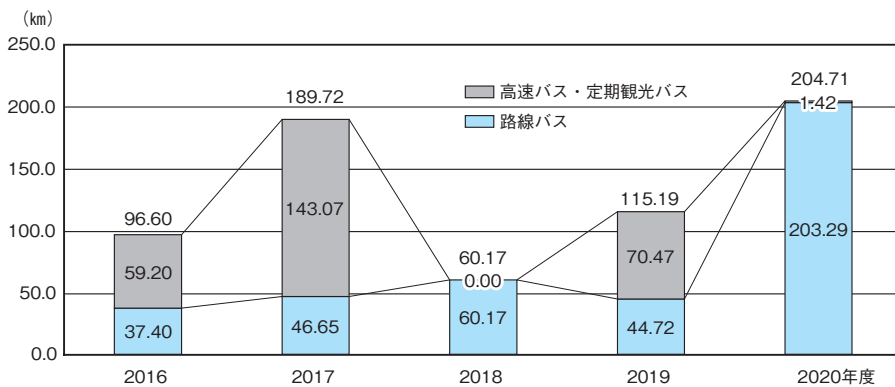
これに伴い、1996年に117億93百万円を計上していた乗合バスによる営業収入も減少基調を辿り、コロナ禍の2020年は前年比半減の42億99百万円まで低下した。

図表1 福島県内の乗合バス輸送人員・営業収入の推移



資料：福島県「福島県統計年鑑」

図表2 福島県内乗合バス路線廃止状況



資料：東北運輸局「運輸要覧」

(2) 路線バスの廃止

輸送人員減少による収益悪化に伴い、路線バスの廃止が顕著となってきており、コロナ禍により利用者が激減した2020年度には、廃止となった乗合バスの運行距離が合計で204.71kmに達している(図表2)。

(3) 厳しい収支状況

国土交通省による「令和元年 乗合バス事業の収支状況」によると、東京都区部や横浜市などを含む京浜地区においては、乗合バス事業17社のうち8割近くとなる13社が黒字である一方、東北地

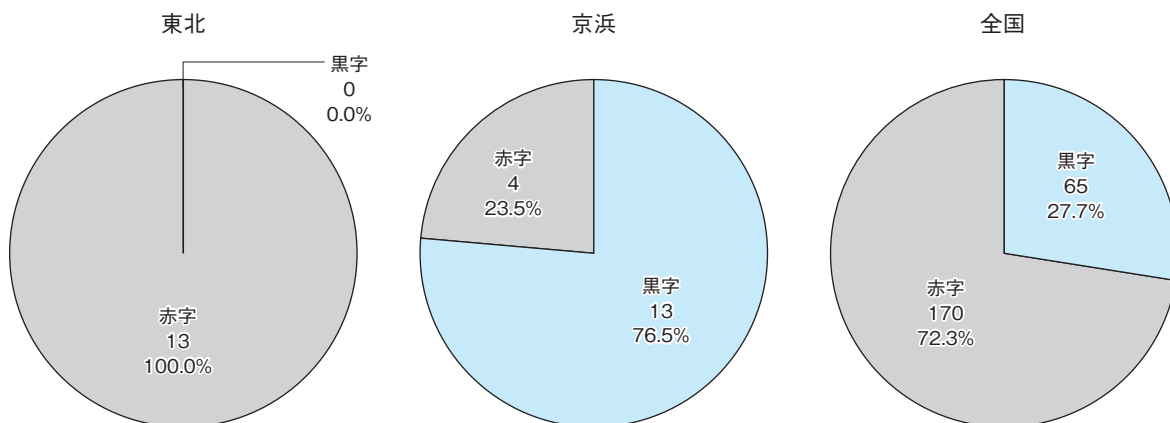
方の乗合バス事業13社はいずれも赤字であり、全国的に見ても、72.3%の乗合バス事業が赤字である(図表3)。

乗合バス事業の損益状況についても、東北地方では13社の営業収入228億18百万円に対し経常支出は327億51百万円であり、99億33百万円の経常赤字となっている(図表4)。

人口密度の高い京浜地区では何とか採算がとれているものの、全国的には562億45百万円の赤字で経常収支率は92.8%であり、人口減少の激しい過疎地域を抱える地方の乗合バス事業の運営は大変厳しい収支状況にあることが明白である。

図表3 乗合バス事業（保有車両30両以上）の収支状況

(単位：事業者)

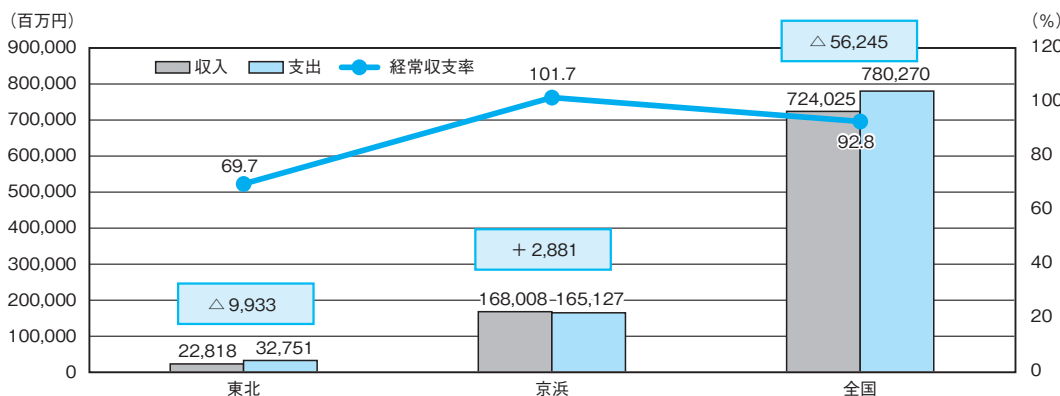


資料：国土交通省「令和元年 乗合バス事業の収支状況」

※京浜…上記資料では東京都区部（23区）、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市、川崎市を範囲としている。

東北…青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島 の6県。

図表4 乗合バス事業の損益状況



資料：国土交通省「令和元年 乗合バス事業の収支状況」

2. 乗合バスを取り巻く環境

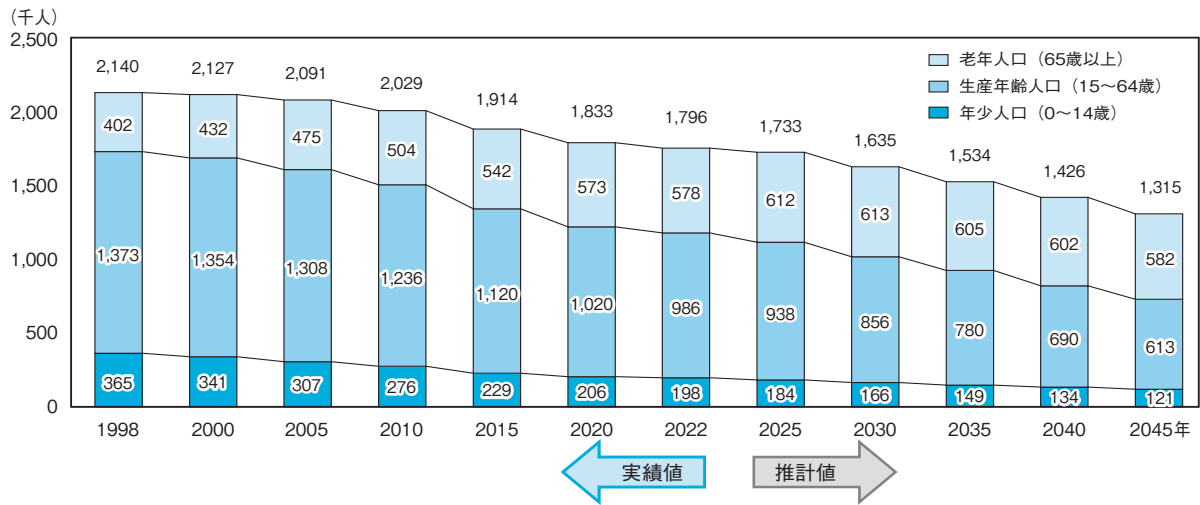
(1) 急速な少子高齢化の進展

福島県の人口は1998年から減少に転じており、震災のあった2011年に200万人台を下回り、現在は180万人台を下回っている（図表5）。2030年までは年少人口と生産年齢人口の減少が続く一方で、老年人口は増加する予測となっている。老年人口は2045年においても現在を上回る水準が見込まれ、高齢者の乗合バス利用について一定程度の維持が期待されるが、生産年齢人口の大きな減少により、通勤客としての減少もさることながら、バス運転手などバス運行に携わる労働力不足という問題発生が危惧されることになる。

高齢者とともに乗合バスの主要利用層となっている高校生については、2000年までは8万人前後で推移してきたが、それ以降は減少が続き2019年に5万人を下回り、直近2020年には約4万8千人まで減少しており、乗合バスと鉄道の利用者数と高校生数の間には正の相関性がうかがえる（図表6）。地方において乗合バスを安定的に利用するのは、運転免許を返戻した高齢者に加え、運転免許を持ってない高校生が中心と考えられるが、急速な少子化の進展による高校生の減少が、公共交通機関の利用者数の減少につながる一因となっている。

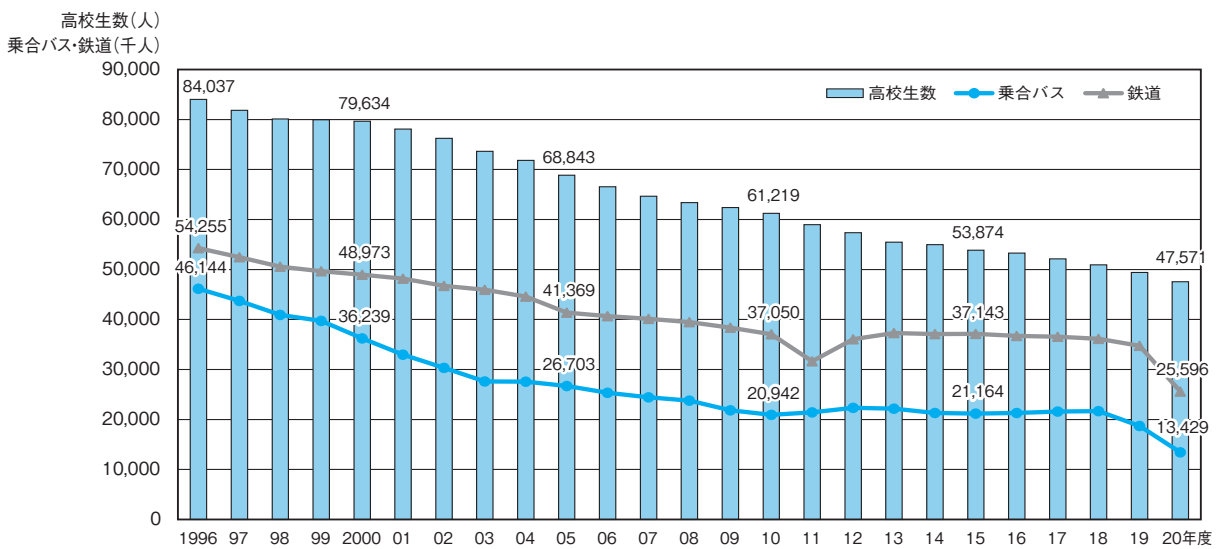
今後15～19歳人口は2020年の8万1千人から大きく減少し2040年には5万人を下回る予測となっており、通学に利用する乗合バスの需要はさらに

図表5 福島県の人口推移



資料：総務省統計局「国勢調査」 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」 福島県「福島県現住人口調査」
 ※1998年は1月1日、2022年は6月1日、他の年は10月1日現在
 ※年齢不詳あり合計は一致しない

図表6 福島県内の高校生数推移



資料：福島県「福島県統計年鑑」 ※高校生数は各年5月1日現在

小さくなっていくことが予想される（図表7）。

昨今、コンパクトシティ等の構想が推進される中で、乗合バスはその基幹交通を担うべく最適な手段であるものと考えられる。将来の地域づくりを考えていくうえで、人口減少下における乗合バスを維持していくことは重要な課題であると考えられる。

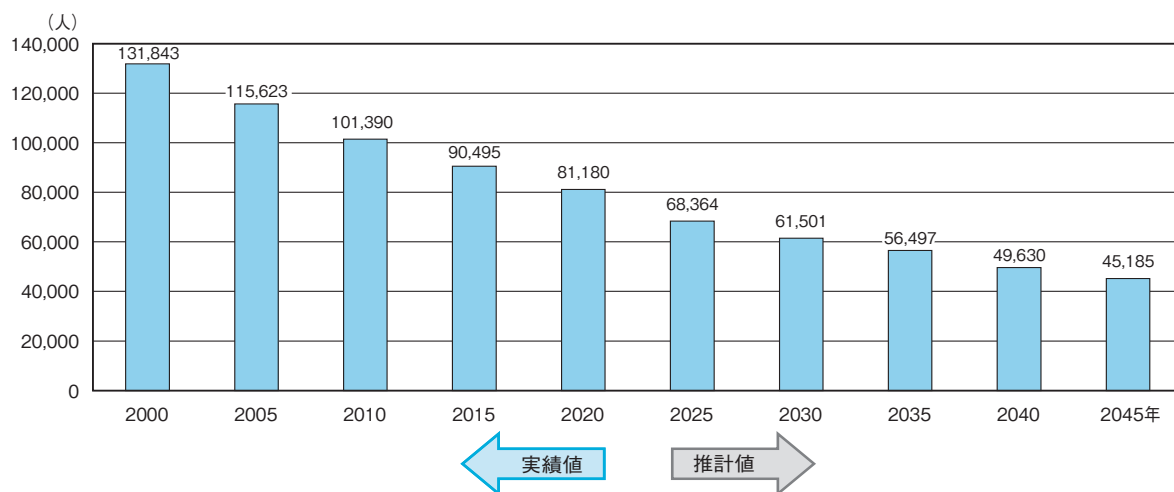
(2) 自家用乗用車への依存度の高さ

福島県内の自動車保有台数（軽自動車+乗用車

で算出）は、県の人口が減少基調で推移してきたのに対し、2019年まで一貫して増加基調で推移してきた。直近の2020年に142万台あり、2000年と比べると20万台近くも増えている（図表8）。

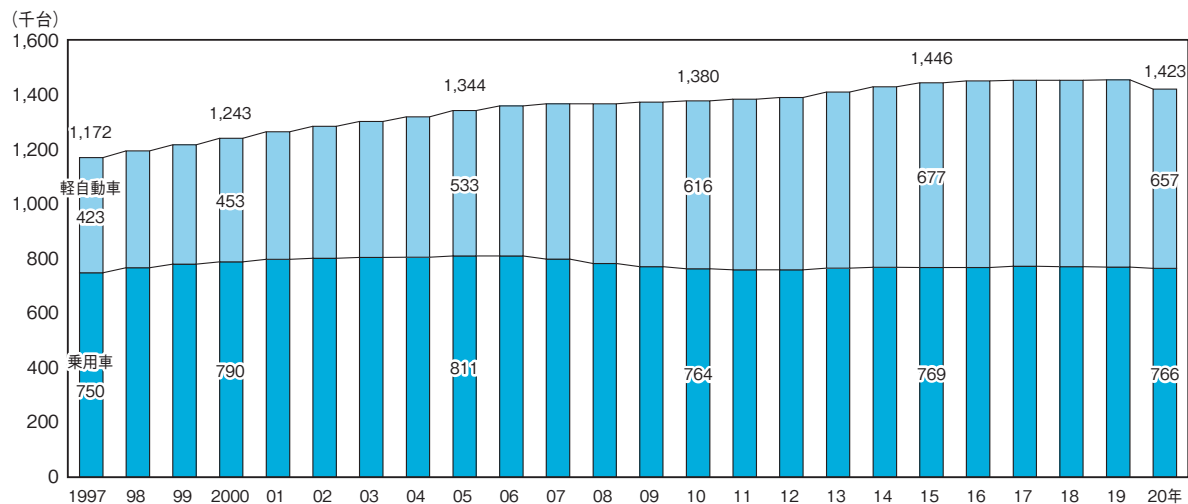
1世帯あたり自家用乗用車の普及台数は、福島県は1.543台で全国第9位の高い水準にある（図表9）。全国平均は1.037台であり、福島県民は家族の中で夫婦それぞれが自家用乗用車を保有し、移動手段として利用していることが推測される。

図表7 福島県内15～19歳人口の推移



資料：総務省統計局「国勢調査」 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

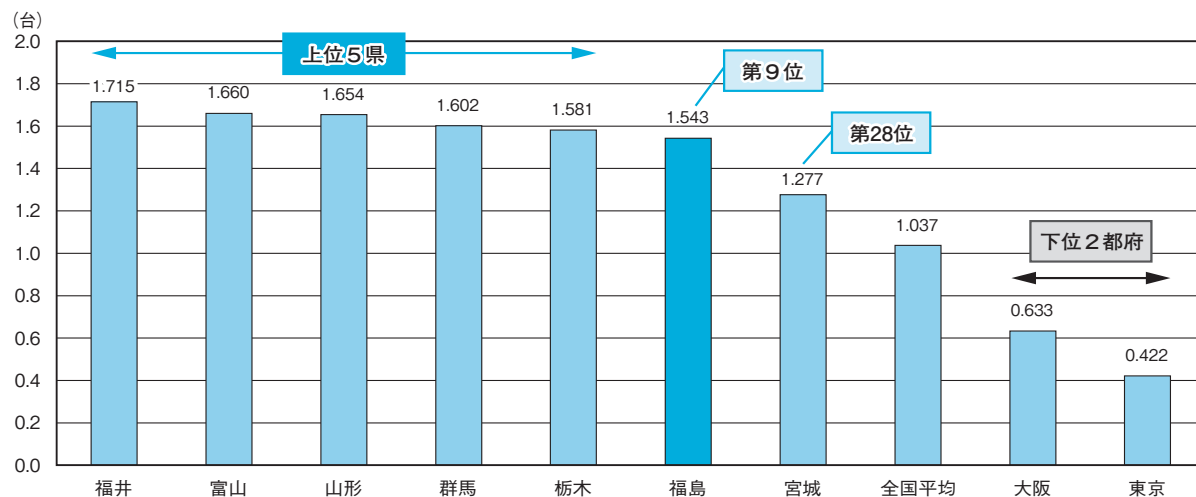
図表8 福島県内の自動車保有台数



資料：福島県「福島県統計年鑑」

※各年3月末現在 台数には自家用と事業用含む

図表9 1世帯あたり自家用乗用車の普及台数(2021年3月現在)



資料：福島県「一目でわかる福島県の指標2022」

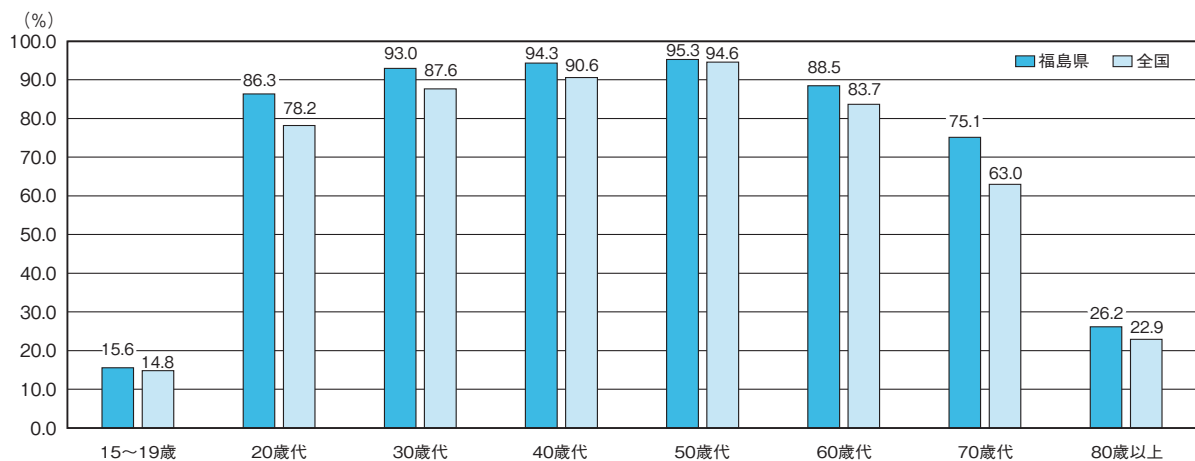
福島県内の運転免許保有率は、30～50歳代で90%を超え、20歳代と60歳代でも80%台後半、70歳代でも70%台と高い。80歳代においても26.2%と約3割が運転免許を保有している（図表10）。20～70歳代においては多くが運転免許を保有しており、県内の自動車保有台数の多さからみても、こうした年齢階層では自家用乗車により自由に移動することが可能であると推察される一方、自家用乗車による移動が困難な10歳代以下と80歳代以上については、移動に際して公共交通機関に

頼っているものと考えられる。

(3) 福島県内バス利用者の将来推計

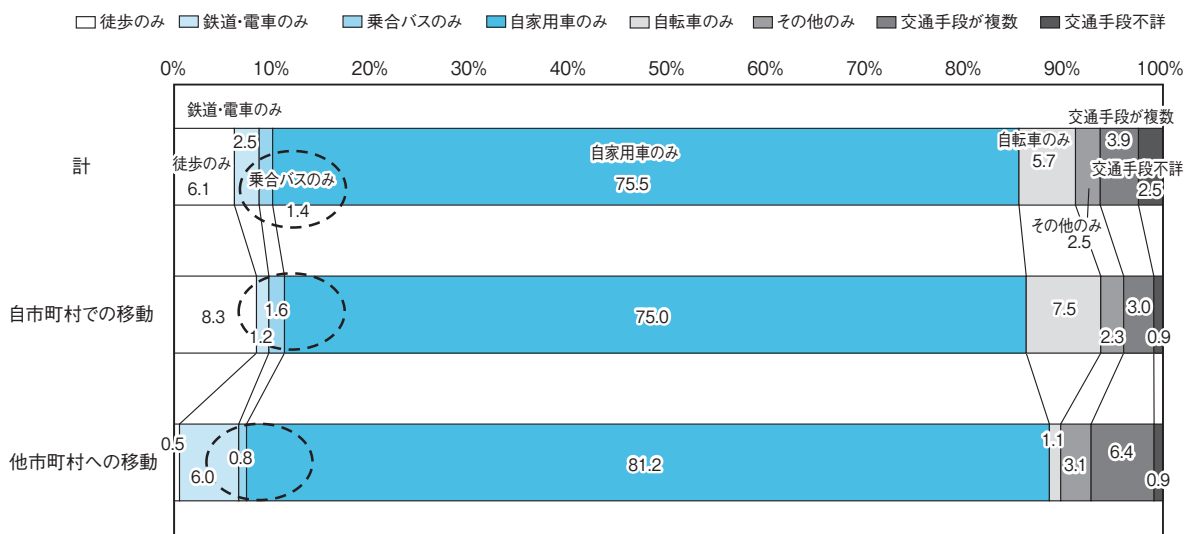
総務省統計局の国勢調査で福島県民の通勤・通学の利用交通手段をみると、2020年に自家用車のみは75.5%と8割近くを占め、乗合バスのみは1.4%にとどまる（図表11）。乗合バス利用の割合は自市町村内での移動の場合1.6%に対し、他市町村への移動の場合0.8%であり、比較的近距离の移動に利用される傾向にある。

図表10 福島県内の運転免許保有率



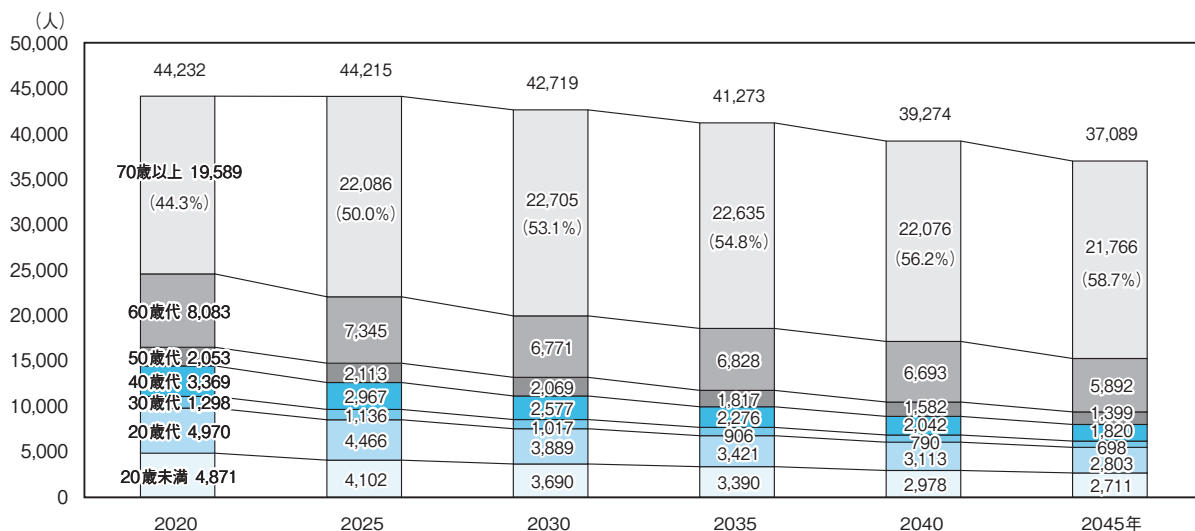
資料：警察庁「運転免許統計」 総務省「住民基本台帳に基づく人口」を基に当研究所作成
 ※運転免許保有者数は2021年12月末、住民基本台帳人口は2021年1月1日現在を使用
 ※15歳は取得不可であるが、5歳毎の人口データであるため15～19歳人口で算出

図表11 福島県における通勤・通学の利用交通手段（2020年）



資料：総務省統計局「国勢調査」

図表12 バスを主に利用する人口推計（福島県）



資料：総務省統計局「国勢調査」 国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」
福島市「新しい福島市総合計画の策定に向けた市民アンケート調査報告書」を基に当研究所推計

当研究所において推計した福島県内の主にバスを利用する人口は、2020年の時点で44,232人と推計されるが、今後減少傾向を辿り、2045年には37,089人まで減少する（図表12）。ただし、70歳以上に限れば2020年の19,589人（構成比44.3%）が2045年に21,766人（同58.7%）まで増加する予想である。現在でも70歳以上が4割を超えるが、2045年には6割ほどになり、移動手段として主にバスを利用するのは70歳以上の人が多くを占めることになる。若年層の利用者は減るものの、高齢層の利用者は現状の水準を維持するものと考えられる。

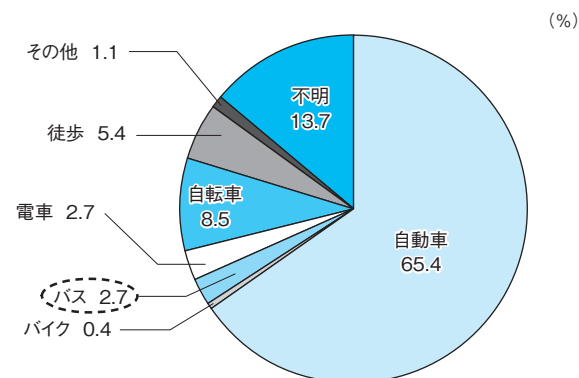
3. 市民の乗合バス利用に関する意識

(1) 福島市

福島市は2018年に「新しい福島市総合計画の策定に向けた市民アンケート調査」の中で市民（15歳以上）が利用している主な交通手段についてまとめており、同アンケートをもとに利用実態について考察してみる。

福島市民の主な交通手段は、自動車が65.4%と最も高く、自転車8.5%、徒歩5.4%の順であり、電車とバスはともに2.7%で公共交通機関利用は合わせて5.4%にとどまった（図表13）。

図表13 福島市民の主な交通手段



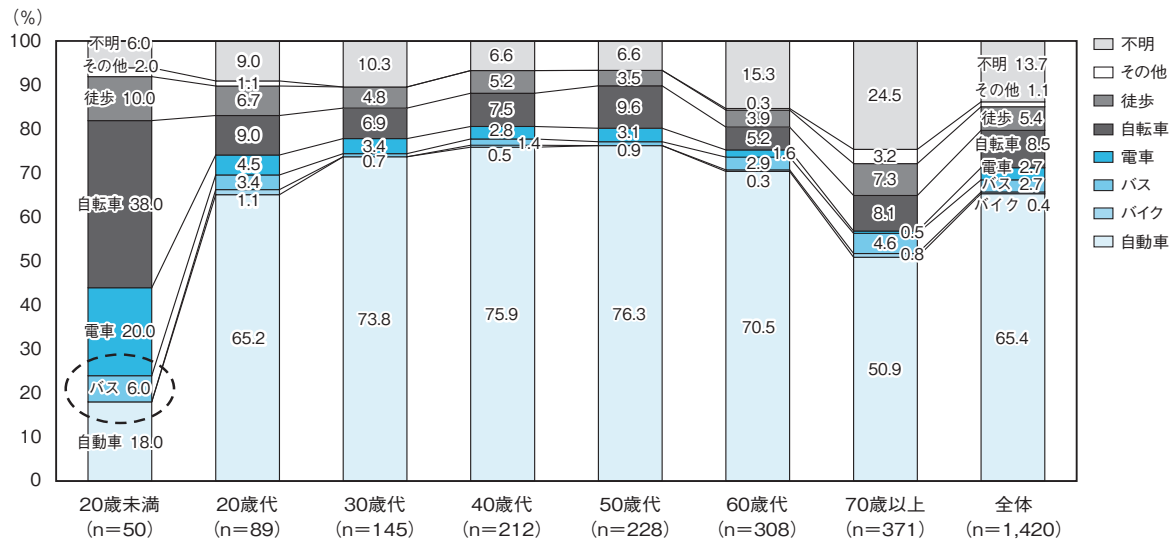
資料：福島市「新しい福島市総合計画の策定に向けた市民アンケート調査報告書」

しかし、年齢階層別に主な交通手段をみると、20歳未満のバス利用者は6.0%あり、電車利用者の20.0%と合わせた公共交通機関の利用者は26.0%となる。また、70歳以上の年齢層におけるバス利用者も4.6%であり、こうした方々にとって乗合バスは大変貴重な交通手段であると言える（図表14）。

(2) 郡山市

郡山市は2020年8月に実施した「2020年度まちづくりネットモニター 郡山市の公共交通について」から、利用交通手段やバス利用頻度について

図表14 福島市民の年齢階層別主な交通手段



資料：福島市「新しい福島市総合計画の策定に向けた市民アンケート調査報告書」を当研究所加工

図表15 郡山市民の外出時の利用交通手段（複数回答）

(単位：%)

	自家用車 (自分で 運転)	自家用車 (乗せて もらう)	自転車	徒歩のみ	路線バス	鉄 道	自動二 輪・原付 バイク	タクシー	学校・医 療施設等 の送迎車	その 他
10代 (n=15)	6.7	40.0	73.3	13.3	20.0	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0
20代 (n=15)	73.3	33.3	20.0	0.0	6.7	6.7	6.7	6.7	0.0	0.0
30代 (n=57)	89.5	14.0	7.0	12.3	1.8	5.3	1.8	1.8	0.0	1.8
40代 (n=85)	85.9	7.1	10.6	7.1	3.5	2.4	0.0	1.2	1.2	1.2
50代 (n=67)	73.1	11.9	10.4	4.5	6.0	3.0	4.5	1.5	0.0	0.0
60代 (n=32)	78.1	25.0	15.6	15.6	9.4	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1
70代 (n=43)	88.4	14.0	20.9	14.0	11.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
80代 (n=9)	77.8	11.1	11.1	33.3	22.2	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0
全体 (n=323)	78.9	14.9	15.2	9.9	6.8	2.8	1.9	1.5	0.3	0.9

資料：郡山市「2020年度まちづくりネットモニター調査 郡山市の公共交通について」

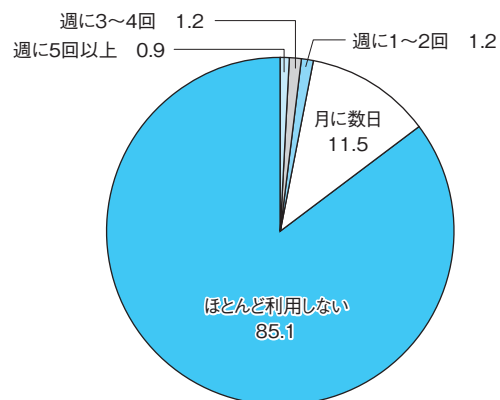
考察してみる。

郡山市のアンケート調査は複数回答で実施されているため、福島市のアンケート調査と単純に比較できないが、外出時の移動手段は、自家用車（自分で運転）が78.9%と8割近い人が車で移動している。路線バスは6.8%であり、10代が20.0%、80代が22.2%と運転免許や自家用車を持ってない年齢層での利用率が高い（図表15）。

路線バスの利用頻度は、「ほとんど利用しない」が85.1%と大多数を占めるが、週1回以上利用している層を合計すると33%であり、定期的に利用している市民が相応にいるものと推察できる（図表16）。

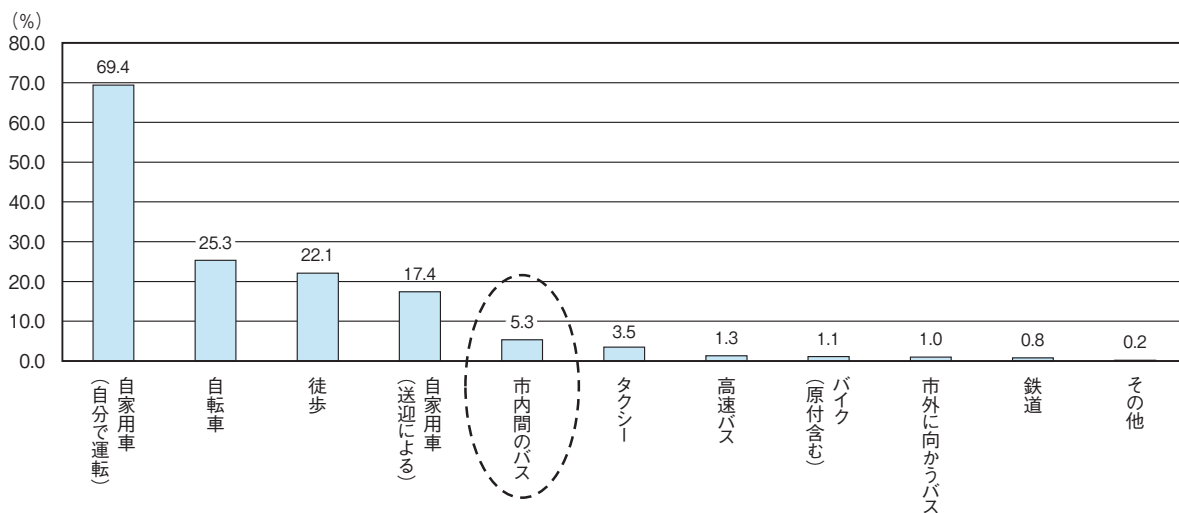
図表16 郡山市民の路線バス利用頻度

(%)



資料：郡山市「2020年度まちづくりネットワークモニター 郡山市の公共交通について」

図表17 会津若松市民の買物で利用する交通手段（複数回答）



資料：会津若松市「会津若松市地域公共交通網形成計画（2016年3月）」

(3) 会津若松市

会津若松市「会津若松市地域公共交通網形成計画」で公表された2015年実施の市民アンケートから利用交通手段などについて考察してみる。

会津若松市民の買物で利用する交通手段（複数回答）は、「自家用車（自分で運転）」が69.4%と7割近くを占め、「自家用車（送迎による）」17.4%を含めて、大多数が自家用車での移動となっている。バスについては、「市内間のバス」が5.3%であるが、「高速バス」1.3%や「市外に向かうバス」1.0%を含めると、7.6%となり、一定数の利用者が存在する（図表17）。

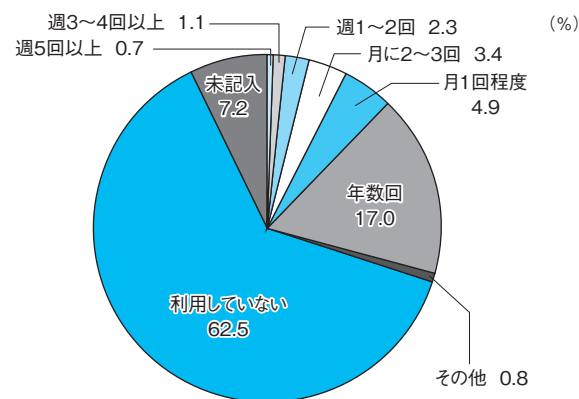
会津若松市民の路線バス利用頻度は、「利用していない」が62.5%と6割を超えているが、週1回以上利用している層を合計すると4.1%であり、定期的に利用している市民が相応にいたものと推察できる（図表18）。

(4) 仙台市

隣県の主要都市である仙台市の状況について、仙台市都市整備局が実施した「公共交通推進に関するアンケート調査」（2021年10月実施）と「令和3年度 市民の移動実態調査」（2021年12月実施）から利用実態について考察してみる。

太白区郡山地区（JR 東北本線長町・太子堂駅

図表18 会津若松市民の路線バス利用頻度

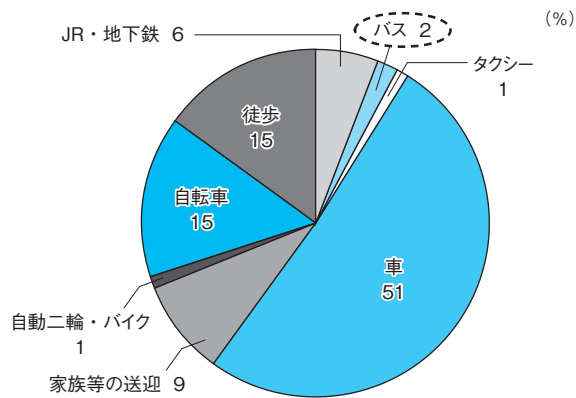


資料：会津若松市「会津若松市地域公共交通網形成計画（2016年3月）」

東側の地区)に限定したアンケート「令和3年度移動実態調査」によると、JRと地下鉄沿線であるため、鉄道の利用者が6%と福島県内に比べ割合がやや高いが、バスについても2%と福島県内と同程度である（図表19）。

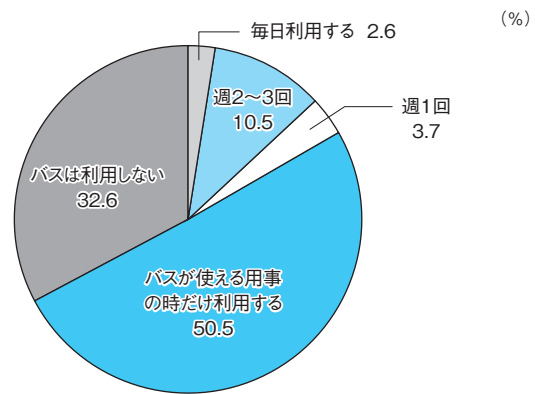
仙台市「公共交通推進に関するアンケート調査」で仙台市民の路線バス利用頻度をみると、「バスは利用しない」32.6%と全くバスを利用しない人は3割いるが、「バスが使える用事の時だけ利用する」50.5%と利用目的に応じて利用するが半数を占める（図表20）。

図表19 仙台市民（太白区郡山地区）のよく使う交通手段



資料：仙台市都市整備局「令和3年度 市民の移動実態調査」

図表20 仙台市民の路線バス利用頻度



資料：仙台市「公共交通推進に関するアンケート調査」(2021年10月実施)

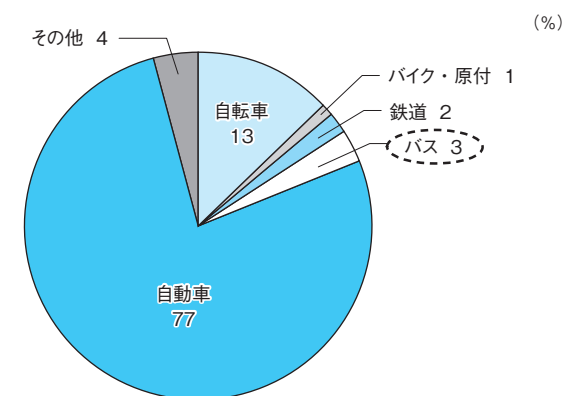
(5) 宇都宮市

同様に、隣県の主要都市である宇都宮市について、15歳以上を対象に実施した宇都宮市「移動手段に関する市民アンケート調査」(2019年11～12月実施)から市民のバス利用状況について考察してみる。

外出時に利用する交通手段は、自動車が77%と8割近くを占め、バス3%、鉄道2%と公共交通機関は合わせて5%にとどまる(図表21)。

宇都宮市は関東圏で人口50万人を超える大都市であるものの、福島県内の各都市と同様に、圧倒的に自動車の利用が多い特徴があるが、移動手段としてバスを必要としている市民が一定数存在している。

図表21 宇都宮市民の外出時の主な利用交通手段



資料：宇都宮市「移動手段に関する市民アンケート調査」(2019年11～12月実施)

4. 乗合バスの維持に向けて

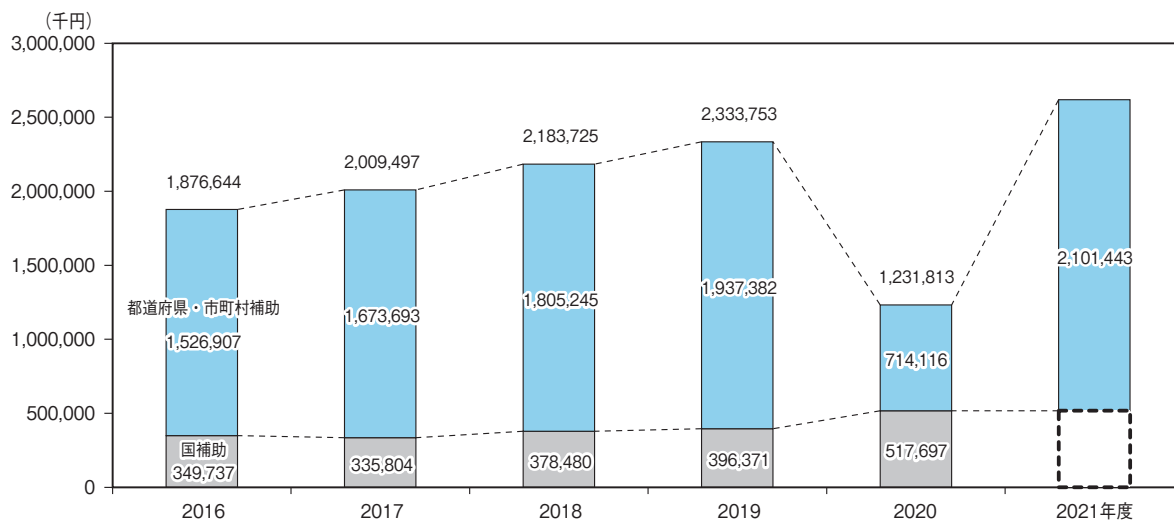
(1) 補助金によるバス事業支援

乗合バス事業は過疎地域など不採算路線を事業者単体で運行することが困難であり、国・県・市町村からの補助金が交付され不採算路線の赤字を補っている。路線廃止の影響などから2020年度は大きく減少しているものと推測されるが、2019年度まで20億円近い補助金が交付されてきた(図表22)。2020年度の補助金は12億32百万円であり、その内訳は、県と市町村による生活交道路線維持費が6億80百万円(構成比55.2%)、国による地域間幹線系統確保維持費が4億63百万円(同37.6%)などとなっており、地域住民の日常生活に必要な生活交道路線の運行維持を国や自治体が支えている(図表23)。

(2) コミュニティバスなどの新たな路線バス網維持への取り組み

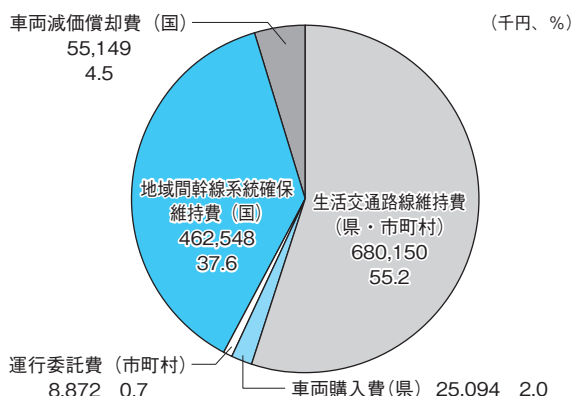
乗合バス事業者が運行していない地域の公共交通機関となっているのが、コミュニティバスとデマンドタクシーである。既存の乗合バス事業者の路線が廃止された地区での運行や、自宅のある地区と駅や病院、学校、商業施設などを結んでおり、地域住民の生活の「足」として機能している。

図表22 福島県内のバス事業への補助金



資料：東北運輸局「運輸要覧」 日本バス協会「日本のバス事業」
 ※国は交付実績、県・市町村は申請ベース
 ※国補助の2021年度はまだ未公表

図表23 福島県内のバス事業への補助金内訳 (2020年度)



資料：東北運輸局「運輸要覧」 日本バス協会「日本のバス事業」を基に当研究所作成
 ※国は交付実績、県・市町村は申請ベース

A. コミュニティバス

福島県内には様々な市町村にコミュニティバスがあり、本宮市や鮫川村のようにバス事業の路線廃止による代替交通として運行を行っているものや、大玉村や須賀川市のように居住地と最寄り駅とを結ぶものなどがある。市町村自身が運営しているものや、バス・タクシー会社に運行委託しているものなど運営方法は様々であるが、会津若松市の金川町・田園町住民コミュニティバスさわやか号は両町の町内会が協議会を設けて、バス会社に運行委託している (図表24)。

通学として利用する高校生以下が無料となっているところや、予約制で住民のみ利用可能である場合など、利用対象や利用条件が設けられているものもあり、観光客や地域外の人が利用するには不便であることや、便数が少ないこと、運休日があることなど課題も多いが、自家用車を保有しないあるいは運転免許のない交通弱者の住民にとっては、通院や買物等のための欠かせない「足」となっている。

B. デマンドタクシー

住民からの予約に基づき、柔軟な運行ができるのがデマンドタクシーである。相乗りすることや自宅まで来てくれない場合があることに加え、居住しているか住民登録があるかなど利用者が制限されている場合もあり、観光客など地域外の人が利用することは基本的にできないが、住民にとっては、通常のタクシーよりも低料金で利用できるなど、メリットも多い。

二本松市や須賀川市など、コミュニティバスとデマンドタクシーの両方を運行している市町村もあり、コミュニティバスでカバーできない範囲を補完しているという面がある (図表25)。

図表24 福島県内の主なコミュニティバス一覧

市町村名	名称	特記事項
二本松市	コミュニティバス	安達、岩代、東和地区で運行、他に同地区内にデマンドタクシーもあり
本宮市	市街地循環バス	本宮地区の旧大字地区と白沢地区住民の市街地への移動
	通勤・通学バス	廃止路線バスの代替交通（本宮・長屋線）
	市営バス下樋・熱海線	郡山市熱海までの路線で全線フリー乗車区間
川俣町	川俣松川線・川俣飯野線	福島市と川俣町が共同しタクシー会社に運行委託し運営
大玉村	大玉村通勤通学バス	朝夕時間帯のみ村内と本宮駅をワゴン車両で運行 デマンドタクシーもあり
須賀川市	市内循環バス	須賀川駅前を発着地とし、公共施設・医療施設等を循環する
三春町	三春町営バス	日曜・祝日・年末年始除き運行 大人200円
白河市	市循環バスこみねっと	白河駅を発着点とする2ルート 日曜・祝日・年末年始除き運行 大人200円
泉崎村	巡回バスふれあい号	予約不要 午前中は泉崎駅方面行き、午後は泉崎駅から各地区向け運行
鮫川村	村営バスあおぞら号	廃止路線バスの代替交通 大型バス・小型バスで磐城棚倉駅間を結ぶ
会津若松市	金川町・田園町住民コミュニティバスさわやか号	両町町内会の住民によるバス運営協議会がバス会社に委託し運行
喜多方市	喜多方市まちなか循環線	バス会社に委託運営 他に予約型乗合交通みんべえ号もあり
北塩原村	コミュニティバス	無料 北山・大塩地区便は火曜・金曜運行 桧原・裏磐梯地区便は毎日運行
西会津町	西会津町民バス	3路線と大山まつり期間中の臨時バスを運行
磐梯町	生活福祉バス	高校生以下や70歳以上などは無料 上り1便は学童専用
柳津町	柳津町民バスふれあい号	片道100円 高校生以下などは無料
三島町	デマンドバス	要予約 町内に住む高校生以下は無料（減免手続要）
昭和村	昭和村南会津町生活バス	会津田島駅と同村内を結ぶ
相馬市	おでかけミニバス	無料 市内在住65歳以上など利用できる条件がある
広野町	広野町町民バス	5つの路線があり料金は無料
大熊町	生活循環バス	無料 大川原地区と大野駅・富岡駅間を結ぶ
浪江町	町内周遊バスうけどん号	予約不要で無料 夜間帯のみ運行

資料：各市町村 HP を基に当研究所作成

※利用対象や利用条件等があるので利用の際は各市町村 HP を確認のこと

図表25 福島県内の主なデマンドタクシー一覧

市町村名	名称	特記事項
二本松市	デマンドタクシー	安達・東和・岩代の3地区で運行 予約型乗合で到着時間指定はできない
伊達市	まちなかタクシー	保原、梁川・伊達、霊山・月館の3地区で運行 利用登録と予約が必要
川俣町	ふれあいタクシー	運行日・運行時刻の中から予約のあった時だけ運行
大玉村	たまちゃんタクシー	平日に往復4便運行（利用ある場合のみ）
須賀川市	須賀川市乗合タクシー	相乗りで6エリアを運行 前日まで予約要
西郷村	デマンド交通実証実験	村内に住所を有するか居住者が対象 村内と白河市方面を運行
会津若松市	北会津地域内交通 北会津ふれあい号	予約に合わせて地区の待合所と目的地をつなぐ 月～土運行
	河東地域内交通 みなづる号	予約に合わせて地区の待合所と目的地をつなぐ 月～金運行
	湊地域内交通 みなとバス	地域住民による NPO が運行する予約型バス 火～金運行
喜多方市	予約型乗合交通 みんべえ号	自宅または指定乗降場所から指定乗降場所（駅や病院など）を結ぶ
南会津町	乗合・デマンドタクシー	定額制で6地区で運行 地区により予約不要であったり運行方法が異なる
金山町	かねやま乗合タクシー	沼沢、玉梨、横田の3地区で運行 土日祝祭日お盆年末年始の運行便もある
会津美里町	美里あいあいタクシー	予約に合わせて自宅などから町内の行きたいところまで、複数人乗り合わせ
南相馬市	みなタク	原町・鹿島区で運行 住民登録のある人が利用可で事前登録要
浪江町	デマンドタクシー	同町に住民票ある人が利用可 現在は料金免除措置で無料
新地町	しんちゃんGO	利用登録要 遅くとも30分前までの予約要

資料：各市町村 HP を基に当研究所作成

※利用対象や利用条件等があるので利用の際は各市町村 HP を確認のこと

(3) 乗合バス事業者による取り組み

A. 福島県による「バス・鉄道利用促進デー」

福島県は毎月1日、11日、21日を「バス・鉄道利用促進デー」とし、マイカー利用を控えてバス・鉄道を利用することを推進している。福島交通(株)では、同日に使用できる「ちょこっとエコ回数券」についてICカード回数券のプレミア率を40%としているほか、会津乗合自動車(株)、新常磐交通(株)、磐梯東都バス(株)、JRバス関東(株)でも同日に限り使用できる「特殊割引回数券」(1,400円)を1,000円で販売している。

B. 地域における「エコ意識」の醸成

福島交通(株)では、エコ通勤推進活動の一環として「グリーン定期券」という商品を開発し、購入人数が増えることで段階的に割引率が上がり、企業の通勤費負担が軽減される仕組みとすることで、地域におけるエコ意識の醸成にも取り組んでいる。

C. キャッシュレスICカードの普及

福島交通(株)で導入しているキャッシュレスICカード「NORUCA(ノルカ)」は、整理券を使わずに自動的に運賃精算する便利なカードとして利用者に定着しており、「NORUCA」には利用データを蓄積・分析し、路線別・時間帯別のバス利用状況を「見える化」することで、同社が利用者の立場に立った路線ネットワークづくりにも役立っている。

D. バスカードでお得感

新常磐交通(株)では路線バス用の各種バスカードを発行しており、販売金額1,000円で1,100円分使用できる(割引額100円)「一般カード」(3,000円と5,000円カードもあり)、「学生カード」(販売金額3,000円で4,500円分使用できる)、10時から16時の降車限定の「昼間割引カード」(同3,000円で4,200円分使用できる)、65歳以上のみ使用できる「シルバーカード」(同5,000円で7,500円分使用できる)の4種がある。そのほかに65歳以上対象の「ゴールドパス」(1カ月、3カ月、6カ月、12カ

月)、学生(1カ月)が対象の「スチューデントパス」があり、同社路線バスが定額で乗り放題になる。

E. 「バスロケーションシステム」の導入

福島交通(株)および会津乗合自動車(株)では、「バスロケーションシステム」を導入し、スマートフォンやパソコンなどから検索することで、バスの予定到着時刻と地図上の現在地を確認できるようになった(「福島の進路2022年4月号」企業訪問コーナー(福島交通(株)参照)。

(4) 観光客の乗合バス利用促進に向けた取り組み

福島県内主要駅から観光地を周遊するバスとして、会津若松市のまちなか周遊バス「ハイカラさん」「あかべえ」(鶴ヶ城、東山温泉、飯盛山など)、福島市の「古関裕而メロディーバス」(古関裕而記念館、県立美術館など)、喜多方市のまちなか循環バス「ぶらりん号」(レトロ横丁商店街など)などがあり、地域外からの観光客の興味を誘う乗合バス事業にも取り組んでいる。

5. おわりに

乗合バス利用者数は人口減少などから減少している。自治体を実施しているアンケートからみても、地方は自家用車利用が圧倒的に多いのが実態である。しかし、バス利用に対しても一定数の利用割合があり、高校生や高齢者など車を持たない市民にとって、乗合バスを含めた公共交通機関が廃止されると、市民生活の「足」としての移動手段を失うこととなる。

各自治体や各バス会社においても利用促進や路線維持に向けた様々な対策を講じているが、私たち一人ひとりも、自分自身が車を運転できなくなった時を想定し、地域公共交通の重要性を再認識していく必要があると考える。