

# 福島県内の路線バス事情と地方バスの課題

大 島 登志彦

## The Study of the Network and the Problems for the Local-Omnibus-Service in Fukushima Prefecture

Toshihiko OSHIMA

### Summary

There are roughly three areas in Fukushima Prefecture, and three Bus-Companies offered the Bus-service in each areas. And The Japan-National-Railway-Bus (before JR-Bus) has operated in several routes connected two local town.

Recently many bus-routes were closed in The Hamadori area by The Joban-Kotsu, almost routes are remaining in The Nakadori area by The Fukushima-Kotsu, Many of main routes for life are remaining in The Aizu area by The Aizu-Bus. In about the same period, The Demand-bus has been introduced or the Bus-Network has been reorganized in some municipalities. In this report, the writer field-researched for several areas in this Prefecture, and expects this research toward a part of the guideline for the local-omnibus-service.

### 1. はじめに

全国の路線バス事情は、地域やバス事業者の経営指針などによって大きく異なっている。すなわち、戦後の高度経済成長期前半においては、各社がこぞって路線延長して、山間地まで網の目のようにバス路線を張り巡らして勢力を拡大してきたが、1970年代以降一転して縮小し始めると、ある地域・事業者では、不採算路線が次々に廃止される傾向にあったし、別のある事業者は、できる限り路線を維持しながら合理化を進めてきたことが考察できる。また、利用者の減少や不採算を解消するため、1970～80年代には、多くの都道府県で隔年毎に運賃値上げされ、バス運賃の割高感が顕著になった。地方における市民のバス離れは、自家用車の普及以外に、バス事業の縮小による利便の低下やこうした運賃の割高感、鉄道並行路線における利用の鉄道への転移等によっても生じており、バス縮小に伴って、公共交通の空白地域も拡大していった。

1990年代半ばから、全国各地でコミュニティバスが誕生する。それによってバスが復活した

地域もあるが、一旦廃止されてバスが空白となった期間を経て復活する傾向にあったこと、運賃が採算を度外視した100円・200円等のため、在来バス路線との運賃格差が民営バス事業を圧迫する危険にあること、自治体主導のために長大かつ総花的な運行で利便が悪い傾向にあるなど、自治体運営の弊害も生じている。さらに、2000年以降、高齢者も運転免許所有層になりつつあることや、家族の送迎の増加なども加速して、地方都市や中山間地域におけるバス利用は一層低迷した。また、道路運送法の改正で、乗合バスの規制緩和や事業種別の組み換えが起こる中で、従来からの民営バス路線はさらに縮小が顕著になっている一方で、デマンドバス（タクシー<sup>1)</sup>）等の新しい形態の路線バスが、各地で誕生してきた。

福島県は、全国的に見て広域面積を有する県だが、①JR常磐線沿線の太平洋側を浜通り地方、②東北線や水郡線、阿武隈急行線に沿う阿武隈川や久慈川流域を中通り地方、③会津盆地を中心として磐越西線や只見線、会津鉄道に沿う阿賀川流域を会津地方と、大きく3地区に分けられてきた。それらの地域は、多少交錯するが、①を現在の新常磐交通（従来からの常磐交通自動車が再生に際して社名変更した。以下常磐交通と記す）、②を福島交通、③を会津乗合自動車（以下会津バス）が営業エリアとしてきた。各社の略歴は文献で参照できるが、近年その3地域のバス路線網の推移はかなり異なっている。また、デマンドタクシーが先駆的に多くの市町村で導入されてきた。さらに中通り地方では、在来の乗合バス路線がまだ濃密なネットワークを有しているなかで、一部の自治体で路線バスを総合的に改編する機運もあるなど、近年の地方の路線バスの抱える課題を包含していると考えられる。

筆者は、群馬県を中心に戦後の路線バスの変遷を時期区分して概観したうえで、各期における諸課題を考察してきた。本稿では、こうした福島県内のバス事情を概観することを通して、地方の路線バス問題の一端を考察し、さらには、地方の路線バスの経営・政策の諸問題考察の指針を提案することを目的とする。

## 2. 福島県内のバス路線ネットワークの考察

路線バスが全盛だった1970年前後は、全県で網の目のようにバス路線網が形成され、一般道を3社が相互に乗り入れる路線も多かった。しかし、その後路線網は縮小し、特に近年は3地域で大きく異なる傾向が見出せる（図1）。以下3地域の概要とJRバスの近年の動向を考察する。

### (1) 浜通り地方

常磐交通は、1985（昭和60）年時点ではまだ、平・湯本・小名浜・南・四ツ倉・富岡・浪江・原町に営業所、小野新町・上遠野に出張所が所在し、海岸沿いや磐越東線沿線など、浜通り地方一帯にバス路線網を形成していた。近年は、いわき市内ではまだ多くの路線が残るものの、磐越東線沿線やいわき市から南相馬市にかけての海岸沿いのバス路線は大幅に縮小した。この地域は、全国的にデマンドタクシーの先進地域であり、市内の移動に際する高齢者の足は確保されていると考えられるが、内陸の山間地域に向かう同社の自主運行路線は、川内村方面だけとなっている（2009年4月）。各自治体の福祉バスなどの事情は不詳だが、山間地の公共交通事情は過度に利便が悪くなってきたのである。

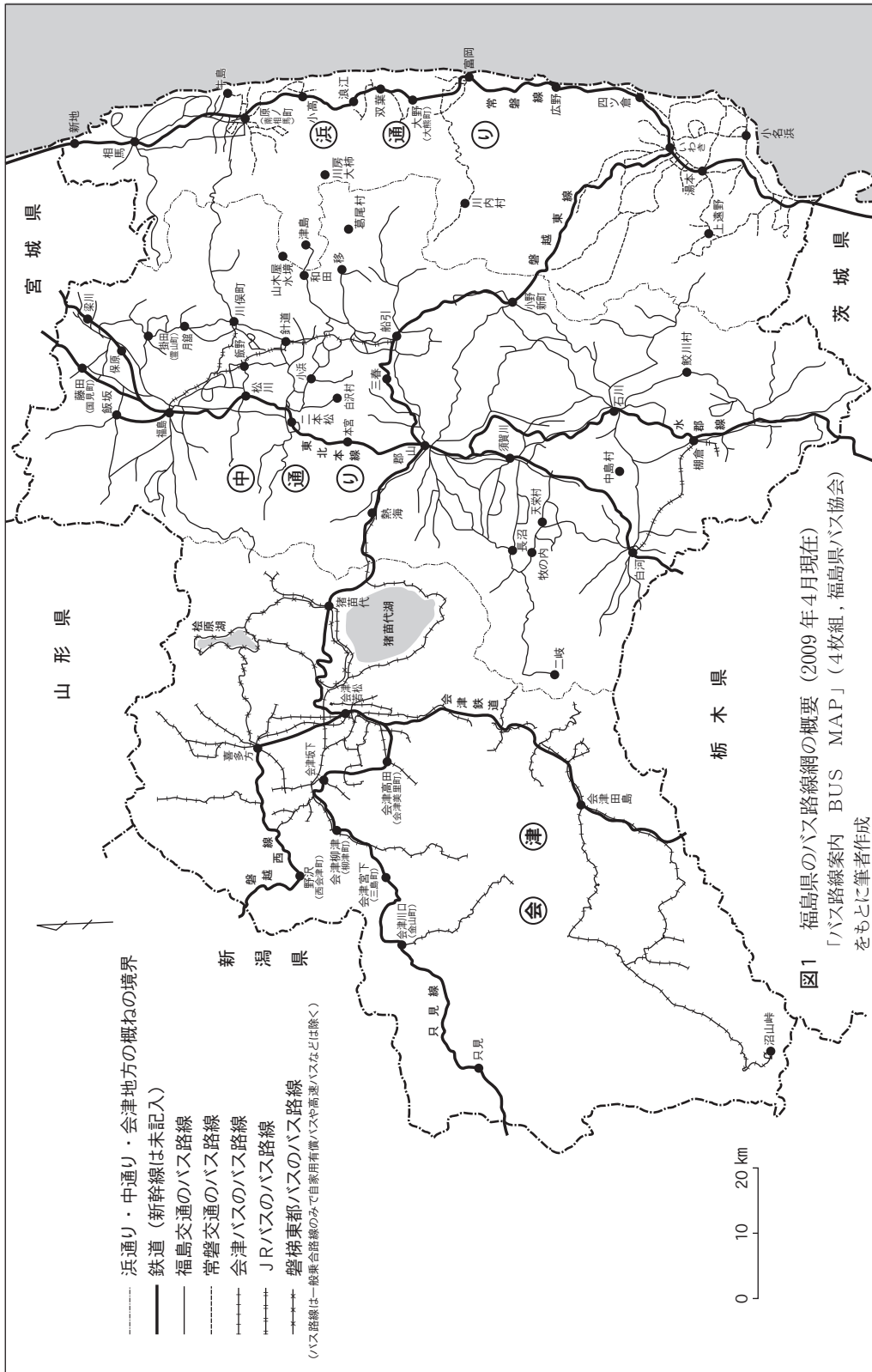


図1 福島県のバス路線網の概要 (2009年4月現在)  
「バス路線案内 BUS MAP」(4枚組, 福島県バス協会)  
をもとに筆者作成

北端の相馬市や旧原町市内（南相馬市）は、まだ多くのバス路線が存続するが、前市は昔から福島交通と国鉄バスの2社が営業所や支所を有して主体となっていたし、後市は福島交通・常磐交通2社の営業所が立地したものの、現在福島交通の路線の方が存続路線が多く、常磐交通の縮小が顕著に考察される。また、阿武隈高地は緩やかな高原ではあるが、福島交通のバス路線の一部は、中通り地方から峠を越えて太平洋岸に延びていた。

## (2) 中通り地方

路線網を広範囲に有する福島交通の路線バスは、1970年代にはまさに毛細血管のように走っていた<sup>2)</sup>。その頃比べると、細部の路線は相当廃止されたし、平成に入って以降も、東北本線と並行する区間や本宮周辺、いわき市内陸部や大熊町（常磐線大野駅）まで延びていた峠越え路線などが一部廃止されたものの、まだかなり濃密な路線網を形成しており、路線を維持しようとする意欲が感じられる。例えば、福島から東に向かっては、梁川・掛田・川俣・飯野方面などに放射状に延びるが、掛田では川俣からの路線とつながり、川俣・飯野からは針道（旧東和町）に延びる。また、二本松から東に延びる路線は、針道や小浜（旧岩代町）で他の路線とクロスし、終点まで1時間以上かけて走り、路線終点では、バスを停泊させて専属運転手が担当する路線も残る（写真1）。郡山・須賀川周辺でも、東に向かって石川・船引・三春等々に路線が延びるなど、旧都市間連絡バスが多数残る路線網を有する。東北本線の西側でも、長沼付近では、郡山・須賀川から延びる数系統が合流し、うち天栄村経由の系統は、同村役場付近で、白河起点で1時間以上かけて走る路線（白河―牧の内線）と合流しており、最奥の二岐で行き止まるほか、バス路線はほぼ繋がっている。これらの路線の間を縫うように走る系統や同一の行き先でも2ルート存在する路線もあり、多くの系統の本数は少ないながらも、現在でも地方としては濃密なバスネットワークが保たれているのである。また、市内のコミュニティバスは、他県と比較すると少なく、福島・郡山市内には、福島交通の循環バスが数系統運行されてきた。



写真1 二本松市東端の和田バス停（旧岩代町）に停泊する3台のバス（2009年7月筆者撮影）

専属の運転手4人が担当して、駐在と呼ばれる。福島交通にはまだこのような駐在が数箇所残るが、この路線はさらに東の津島まで延びていて、浪江町の廃止代替バスと繋がっている。

### (3) 会津地方

従来から会津バスが主たる事業者であるが、山間地が多いなかで、かつては全路線がどこかで繋がっていたが、鉄道沿線や山間の峠越え路線が幾つか廃止されて分断され、現在は、会津若松や喜多方、会津坂下など、鉄道の主要駅から放射状に延びる路線網が主体である。ただし、生活交通としてのバスネットワークは概ね維持されていると考える。近年は、会津若松市内の循環バスや、桧原湖を周遊する観光利用を主目的にしたバスが新設される傾向にある。これら観光路線は、会津バスのほか、新規参入した磐梯東都バスが運行している。そのほか、地元のタクシー事業者が、観光客に特化した貸切バスとして、冬期を除いた土日のみユニークな車両で運行する事例も増えている。

### (4) 国鉄バス→JRバス

昭和期には、福島営業所、棚倉営業所が所在し、前者は川俣・船引・浪江へ、後者は白河や小野新町・川内村・鮫川村・いわき方面に、福島交通と競合または隣接して、山間地をまたいだ都市間連絡路線を中心に運行していた。また、角田営業所（宮城県）から峠を越えて相馬や梁川に路線が延びるなど、バス路線のネットワークを有していた。

国鉄バスは、分割民営化後、福島（JRバス東北）と棚倉（JRバス関東）は支店・営業所で存続してきたが（角田営業所は路線共々廃止）、高速バス主体に改編され、一般路線は、白河―棚倉（祖父岡）線（白棚線）と福島―川俣線のみ（他廃止代替バスの扱いで福島―船引線）となっている。棚倉や小野新町付近で廃止された路線も多いが、小野新町―石川線、船引―葛尾線、石川―鮫川線など、小都市間路線の一部は福島交通や廃止代替バスに移管されたことも、バス路線のネットワークが保たれてきた一因と考える。

## 3. 廃止代替バスの実態と特性

### (1) 廃止代替バスの概要

廃止代替バスは、1970年代の導入初期においては、市町村直営の自家用有償の形態が主体で、三島町や柳津町などは今でもそれを継承している（表1）。1980年代に入ると、貸切バス事業



写真2 市町村が福島交通へ運行委託している廃止代替バス（船引町、現在田村市）（2010年1月筆者撮影）

通常路線と同種のバスだが、車体に運行主体の市町村名が表記されている。

表1 福島県内の市町村直営バス（自家用有償） 2008年9月30日現在

市町村名	運行開始日	系統数	運賃 <sup>1)</sup>	運休日 <sup>2)</sup>	車両 <sup>3)</sup>
三島町	1976. 6. 1	5	距離制	日祝	中3・予1
柳津町	1980. 4. 1	4	距離制	日祝	小3
鮫川村	1994. 3. 19	1	距離制	日祝	小1・予1
金山町	1994. 10. 1	3	距離制	第2・4土 日祝	中1・小2・予1
広野町	1998. 4. 27	9	100円	土日祝	中3
本宮町	2000. 1. 1	7	200円	土日祝	小1・予2
三春町	2001. 3. 27	5	200円、中学生以下半額	日祝	小2・予1
西会津町	2002. 4. 1	10	10kmまで100円、以上200円	無休	小3・中5
白河市	2005. 5. 1	2	200円	土日祝	小1
葛尾村	2006. 4. 1	4	200円、中学生以下100円	土日祝	小3

注 1) 高齢者・障害者等は減免の市町村が多い

2) 年末年始運休の市町村が多い

3) 中=中型, 小=小型, 予=予備車

福島県生活交通課提供資料より作成

者への委託方式が増えた。中通りや会津地方では、その運行委託先が福島交通や会津バスとなる路線が多く、従来のバスと同じ形態で運行されている（写真2）。全国的に市町村直営の廃止代替バスは、後に委託方式に置き換わったり、コミュニティバスの誕生などで、当初のあり方が不明瞭になったものもあり、スクールバスなどとの混乗を除くと、近年は少なくなっている。しかし、福島県内は、まだ計10の自治体で存続し（表1）、葛尾村のように近年に誕生した例もある。以下、見聞調査を進める中で、ユニークな事例と考える川俣町、葛尾村の廃止代替バス事情を考察する。

## (2) 川俣町

川俣町は、機織の町として発達し、とりわけ輸出用の羽二重が著名で、1884（明治17）年の企業伝習所の開設や1908年に蒸気動力が導入されるなど、地方都市としては、最先端の技術が活用されてきた。東北本線の鉄道ルートから外れたが、鉄道敷設法で福島から浪江に至る鉄道が計画されていたため、この間は国鉄バスが運行されていた（福浪本線）。また、鉄道建設意欲が高まる中で、1924（大正13）年に松川一岩代川俣間に国鉄川俣線が開通した。しかし、輸送需要は些少で、1968（昭和43）年に国鉄諮問委員会が廃止の意見書を提出した83線区に含まれ、1972年5月に廃止された。その後の鉄道代替としての国鉄バスが、鉄道時代の6回から14回に倍増されて運行された。福島交通も、川俣営業所を有して、掛田・原町・針道等、川俣町周辺で放射状にバスを運行し、前記のように各方面で別の路線と繋がって、バスネットワークを形成してきた。そして、川俣高校の生徒の通学が長らくバス主体だったなど、バスは地域の重要な足となっていた<sup>9)</sup>。

福島交通のバス路線は、現在廃止代替バス路線が多くなったが、同社に運行委託され、従来と同じ運行形態となっている。JRバスも、川俣線の鉄道代替バスを2005年に、福浪本線についても、まず2004年に問屋前（同町南東）－浪江間、2008年には川俣町内以南が廃止された。



写真3 国鉄バス福浪本線廃止後に走る川俣町(左)と浪江町(右)の代替バス(山木屋水境バス停)(2009年2月筆者撮影)

町境にあたり、双方のバスが乗り継げるダイヤとなっている。周辺に峠の面影はないが、バス停名の通り、分水嶺にあたり、平地が晴れていたこの日は、雪が積もっていた。

これらの廃止代替バスは、区間毎に川俣町・浪江町のタクシー事業者など3社に運行委託されてきたが(写真3)、2009年には、福沢地区(従来循環系統で福島交通が運行)や小綱木・山木屋方面(前記した浪江方面)で、デマンドタクシーが試験的に導入されている。

### (3) 葛尾村

葛尾村は、鉄道では東北線と常磐線、磐越東線の挟間、阿武隈高地中ほどの山間地に位置し、近世には鉄を産し、近代以降戦前までは馬、木炭、繭などで生計が立てられてきた(写真4)。バス交通も、山間で常磐・福島交通のエリアの挟間だったためか、国鉄バスが船引―浪江間を葛尾経由で連絡していた。当然自家用車の普及に伴って、バスは些少な需要となり運行効率も悪いことから、国鉄バスは撤退し、福島交通に肩代わりされて運行してきたが、2006年に廃止された。



写真4 阿武隈高地の山間地に所在する葛尾村の中心集落(2006年12月筆者撮影)



写真5 葛尾村の廃止代替バス (2006年12月筆者撮影)  
直営の自家用バス (白ナンバー) 3台で4路線を運行している。

廃止代替バスは、貸切バス委託方式が趨勢となるなかで、村直営 (運転は委託) で、スクールバスと兼用されて、中心地 (落合) から4系統がバス3台で運行されている (写真5)。村の東口に当たる川房大柿で浪江町営バス、西入口に当たる移で福島交通と繋がるが、接続はよくなく、村内の通学を主体としたダイヤで運行されている。

#### 4. デマンドタクシーなどの導入や実証実験に関わる諸問題の考察

##### (1) デマンドタクシーの概要

バス路線の縮小に伴い、自由乗降方式やバス接近システムなど、近年は、全国的にデマンドタクシーが各地で誕生し、近年は全国で150以上の市町村で運行されているといわれる。それらの事例の一部は、インターネット等で概要が公開されているが、継続的な悉皆調査は行われておらず、実態は定かではない。

福島県内のデマンドタクシーは、2001年に小高町で導入されたのに始まり、常磐線沿線に連なる大熊・浪江・新地・双葉町等、浜通り地方で相次いで導入された。その後、船引町や会津地方の町村など、福島県内では15の市町村で相次いで導入され (表2)、デマンドタクシーの先進かつ代表的地域であると考えられる。ここでは、デマンドタクシーの概要と、実地調査を行った浪江町の事例に即して、問題意識や今後の指針を踏まえた考察していく。

デマンドの方式は、定時・随時、バス停やエリアの設定などに関して多くの形態が考えられるが、福島県は、概して、以下に記す浪江町のように、数個のエリアと時刻が確定され、予約事情を集約してシステムが効率的な運行ルートを指示するIT型で、商工会が営業主体となっている市町村が多い。なお、浜通り地方では、一般路線バスは多くの路線が廃止されて空白に近い状態になったが、中通りや会津地方では、路線バスと並存して、デマンドタクシーが走る傾向にある。

IT型デマンドは、概して予約の受付や運行管理がITに依存できる半面、初期投資と維持にコストがかさむといわれる。また、地域の事情と利用状況によって適正な方式は異なるであ



福島県内の路線バス事情と地方バスの課題（大島）

表2 福島県内のデマンド型乗合タクシーの運行状況 2009年10月1日現在

補助	市町村名 (運行開始時)	運行主体	運行開始	回数 <sup>1)</sup>	運行日 <sup>2)</sup>	運行時間帯	運賃	車両 <sup>3)</sup>
市町村生活 交通対策事業 補助金対象	小高町	商工会	2001.6.1	随時・11	月～金	7:00～16:00	350円・110円	ジ2・小タ2
	保原町	〃	2003.3.3	8・7・随時	〃	8:30～16:30	300円・200円	ジ2・小タ3
	浪江町	〃	2003.6.2	6～8	〃	8:00～16:00	400円・200円	ジ3・小タ1
	双葉町	〃	2003.11.4	6～7	〃	8:00～15:00	400円・200円	ジ2・小タ2
	新地町	〃	2004.10.1	6～7	〃	7:01～18:50	300円	小2・小タ2
	中島村	〃	2005.3.8	10	〃	7:00～19:00	200円・300円	小1・中3
	白沢村	〃	2005.4.1	6～7	〃	8:30～15:30	200円・400円	ジ5
	船引町	〃	2006.1.11	6～7	〃	8:00～16:00	200円・300円	ジ3・小タ1
	只見町	〃	2006.10.2	6	〃	8:00～16:00	500円・1000円	ジ3・小タ2
	会津美里町	〃	2007.10.1	7	〃	8:00～17:00 18:30～18:50	330円	ジ3・小タ3
	国見町	〃	2008.6.2	7・30分毎	〃	8:30～16:30 7:00～8:00,12:00～18:00	400円・600円・200円	ジ2・小タ2
	金山町	町	2009.4.1	最大7	〃	8:00～15:00	500円	ジ2・小タ2
	伊達市 (霊山・月舘)	商工会	2008.10.1	6・8	〃	8:30～16:00	500円・300円	ジ2・小タ3
対象外	大熊町	商工会	2004.1.19	7	〃	8:00～16:00	300円・100円	ジ2・小タ2
	須賀川市	市	2009.2.2	4・2	〃	7:45～17:00	500円	小3・予備数両
	伊達市 (伊達梁川)	商工会	2009.10.1	30分間隔	月～金	8:30～16:00	500円・300円	ジ2・小タ5
	川俣町	地域公共交通会議	2009.10.1	2・3	毎日	7:30～17:30	200円・400円	ジ2・小タ3

注 1) 基本ルートの回数で、7・随時は7回と随時運行のルートを示す。まちなかエリアは、概して基本ルートより頻発している。

2) 表1と同じ。

3) 小・中はバス、小タは小型タクシー、ジはジャンボタクシーを示す。

福島県生活交通課提供資料より作成

ろうが、福島県内には、短期間で相次いで類似のIT型デマンドタクシーが、数市町村で導入されてきた。しかし、中小町村では、コスト削減の流れのなかでIT型を見直す機運も起こり、近年導入された国見町や伊達市などは、非IT型になっているという。以下、浪江町と本宮市のバス事情と、デマンドタクシーの概要を考察する。

(2) 浪江町のデマンドタクシー

2001年に始まった小高町に続いて、2003年、「なみえeーまちタクシーぐるりんこ」の愛称で商工会主導によるデマンドタクシーが運行開始された(写真6)。試験運行中は休日も運行していたが、本運行は平日のみとなったという。まちなかエリアと幾世橋・請戸、大堀、苅野の3エリアに区分され、8:00から16:00まで、車両4台で、まちなかエリアは30分毎、他



写真6 浪江町内を走るデマンドタクシー(2006年12月筆者撮影)

表3 浪江町デマンドタクシーの収支の概要 (2005年度) 単位: 千円

項目	決算額	前年度との比較	備考
収入の部			
乗車収入	8,341	△ 382	営業日 244 日
補助金	13,200	0	町や県からの運行補助
協賛金・特別賦課金	1,150	25	医師会・金融団などより
雑収入	266	9	広告料や資料販売代など
合計	23,268	△ 352	
支出の部			
タクシー借上代	16,400	8	ジャンボタクシー 3 台と小型 1 台を基本
オペレーター人件費	2,950	△ 151	700 円 × 4,192 時間 (4 名分) + 保険
通信費	952	△ 88	電話代など
支払手数料	787	△ 347	タクシー券販売手数料など
合計	23,268	△ 352	

主要な項目のみ記載したので、各項目と合計は一致しない。  
資料：浪江町商工会での購入資料より作成

の3エリアとまちなか間は概ね1時間ごとに運行されている。運賃はまちなかが100円、他が300円（現在は200円と400円）で、回数券方式のタクシー券（割引なし）で支払うことになっているという。利用は登録した町民限定が基本だが、町民以外でも電話予約可能だという（ただしタクシー券は事前購入要）。

開始当初の利用者は、1日平均100人前後だという。1台当たりに換算すると25人、6～8回運行なので、1往復3人強が平均値ということになる。2005年度の収支（表3）は、過半が町や県の補助、運賃収入は経費の3分の1強程度しか充当できず、減少傾向のようで、残りは協賛金等でまかなわれている。

なお、デマンドタクシー以外の浪江町内のバスは、常磐交通が営業所を有して数路線運行していたが、全線廃止代替バスが走らないまま廃止となり、国鉄バス福浪本線も廃止（2004年）され、その後タクシー会社委託で代替バスが運行されている。

### (3) 本宮市の路線バス事情の変遷

本宮町は、郡山市に北接し、郡山盆地北東部に位置する。奥州街道の宿場として栄え、東北本線本宮駅を中心とする人口2万人余りの町だったが、2007年に東接する白沢村を合併して市となった（人口は3万人余り）。福島交通の路線バスの段階的な廃止に伴い、町内には、2000年より直営で巡廻バスが運行されていた。その運転は、当初タクシー会社に委託されていたようだが、2002年より町職員に切り替えたという。その後、福島交通のさらなる路線廃止に際して、3路線で委託方式の廃止代替バスを運行した。また白沢村では、2004年のバス路線廃止に伴い、白沢広域生活バスの試験運行を開始したが、翌年4月村内循環と本宮連絡のデマンドタクシー（旧白沢村のイクタンタクシー）を運行開始した。その間、市町村合併に伴う広範な市域における効果的公共交通を模索する中で、2009年4月より、補助金を支払って存続させてきた福島交通の在来型路線バスを廃止し、新たな交通システムをスタートさせた。それは、廃止代替バスやデマンドタクシー、スクールバス等、従来別々に運行されてきたバスの分化を残しつつも、管轄を一元化して効果的な運用を図ろうとする政策だと考える。しかし、それは同時に自治体

が従来型バスの不要を示唆する傾向の表れとも感じられるものである。

## 5. おわりに

福島県内は、今日の地方の路線バス事情の色々な状況が混在していると考えられる。本稿では、2章で同県内全体のバス事情を概観した上で、3・4章では、廃止代替バスやデマンドバスについて、筆者がフィールド調査を通して、自治体から資料収集した川俣町、葛尾村、浪江町、本宮市等の事例も紹介しながら、地域的特性を考察してきた。

福島県の路線バスは、主要なバス事業者3社が、3つの地域を各々分担して営業してきた。事業計画は、事業者・自治体毎にまちまちだが、とりわけ中通り地方を主たる営業エリアとする福島交通は、従来から濃密なバス路線網を有し、近年まで、できる限り路線を維持する姿勢が感じられた。浜通り地方は、山間地域へ向かう路線は大幅に縮小され、デマンドタクシーが先駆となって導入されたが、それはまだ従来型のバスが走る中通りや会津地方の一部にも導入されていった。

複数の公共交通が混在し、さらに白沢村を合併して都市的地域と農村的地域が共存するようになった本宮市は、路線バス再編計画の中で、従来型の路線バスを廃止し、デマンドタクシーや市街地循環バスを組み込んだ交通体系に改編した。隣接する二本松市も、路線バスの改編計画が進捗しており、やはり市は、従来型の路線バス不要論を示唆している<sup>10)</sup>という。

全国的にみて、近年多くの市町村で、合併にも伴った路線バス再編計画の中で、国土交通省が採用し始めたユニークな交通計画の実証実験に対する3年間の補助制度の適用を、図っているという。そうした実証実験の計画は、多少とも地域に即した計画にはなろうが、そこには従来型の定時定路線バスの縮小を示唆する要素が強いことを感じるし、利便や利用の大幅な向上は期待できないと考える。そこにはまた、今までの自治体とバス事業者が連携して路線バスを維持してきた体制が崩れていき、さらには、実証実験の期間やその補助が途切れた時点で、政策が行き詰ることも懸念される。

路線バスの研究は、変遷が著しいことや事業者・自治体ごとに資料が異なるため、一つの自治体内の局地的研究が多く、とりわけ、中山間地域における適正な路線バスの運行のノウハウはまだ模索の段階で、互いの連携もできていない傾向が強いと考える。そうしたなかで、本研究は、断片的な調査ではあるが、やや広域的なメゾスケールの範囲を研究対象地域とし、歴史的視野も踏まえたものであり、地方の路線バスの存続・活性化の一環としての指針や事例を提示したものである。

本調査・研究は、筆者の従来からの見聞調査や収集資料も含めて、高崎市の特別研究助成金を活用して行ったフィールド調査などをもとに、まとめたものである。その間、福島県庁生活交通課と福島交通にて調査・資料収集させていただいたほか、本文で記載した町村でも、訪問した際にご協力いただいた。付記して御礼申し上げます。

（おおしま としひこ・本学経済学部教授）

〔注〕

- 1) 利用者の予約によって運行されるバス・タクシーを総称する。バス利用の些少な地域・路線が対象なので、大部分がタクシー車両で運行されているが、デマンドバスとデマンドタクシーの通称がある。福島県ではデマンドタクシーの呼称が一般的と思えるので以下そう記す。
- 2) 『写真でつづる福島交通七十年の歩み』(福島交通、1977年)、全174P。1970年代のバス路線を所収。
- 3) 『しあわせ乗せて半世紀 常磐交通50年の歩み』(常磐交通自動車、1993年)、全24P
- 4) 会津乗合自動車社史編纂委員会編 (1993) 『会津バス五十年誌 会津バスと会津の五十年』、全127P
- 5) 大島登志彦 (1983) 「群馬県におけるバス路線網の変遷」『新地理』(日本地理教育学会) 31-2、pp. 1-24をはじめ、論文は数点執筆してきた。
- 6) 大島登志彦 (2002) 『群馬県における路線バスの変遷と地域社会 ー第二次世界大戦後の東武バスを中心としてー』(上毛新聞社)、全184P
- 7) 大島登志彦 (2009) 『群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究』(上毛新聞社)、全259P
- 8) 常磐交通自動車 (1985) 「バス時刻表」、全185P
- 9) 大島登志彦 (1991) 「国鉄川俣線廃止と地域社会」『バス交通の地域的研究』(群馬工業高等専門学校)、pp. 40-50
- 10) 「二本松市公共交通計画」(<http://www.city.nihonmatsu.lg.jp/kurashi/kokyo-kotsu/top.html> 2009年12月に参照)