

第3節 それ以外の中市町村

本章では、これまでの政令指定都市・中核市・特例市には当てはまらない、人口20万人未満でかつ過疎地域に指定されていないような人口規模が少ない地方都市の公共交通機関について扱う。第3セクターの中では赤字を最小限に抑えることに成功した甘木鉄道を抱える福岡県筑後地域と、いまだ厳しい状態の続く山形鉄道のある山形県置賜地域を例に考える。このような地域は通学・通勤などで周囲の市町村の結びつきがあるため、1つの市だけではなくその周辺を含めた市町村にも触れながら分析する。

第1項 山形県置賜地域(米沢市)

山形県置賜地域は、米沢市・南陽市・長井市・高畠町・川西町・白鷹町・飯豊町・小国町の3市5町からなる山形県の南部に位置する地域圏である。このうち高畠町を除く西置賜の4町はいずれも過疎地域に指定されている。本節では、置賜地域を代表する都市である米沢市の市内交通および置賜地域を結ぶ第3セクター路線である山形鉄道フラワー長井線を中心に置賜地域の公共交通機関について考えていきたい。

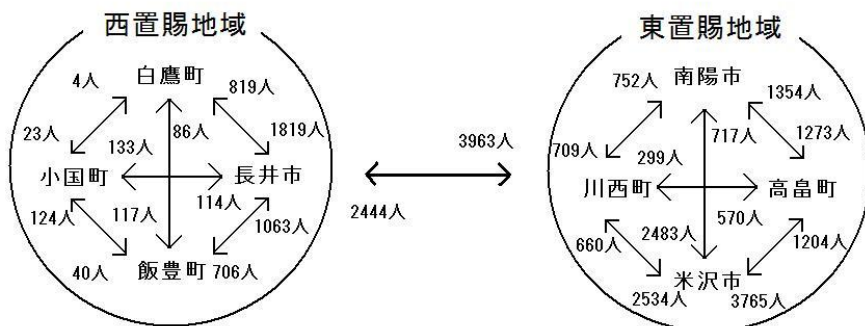
まずは置賜地域の代表都市である米沢市の基本データを以下に示す。

面積	548.74 平方キロメートル
人口	88,352 人
人口密度	161 人/平方キロメートル
高齢者(65歳以上)の割合	23.6%
一世帯あたり自動車保有台数	2.07 台

図表2-2-7：米沢市の概要

1. 山形県置賜地域内における人口移動

地域交通を考える前提として、その地域内でどのような人口移動が起きているのか捉える必要がある。2005年(平成17年)度における国勢調査の結果、通勤・通学による山形県置賜地域の人口流出入は次のようになっている。

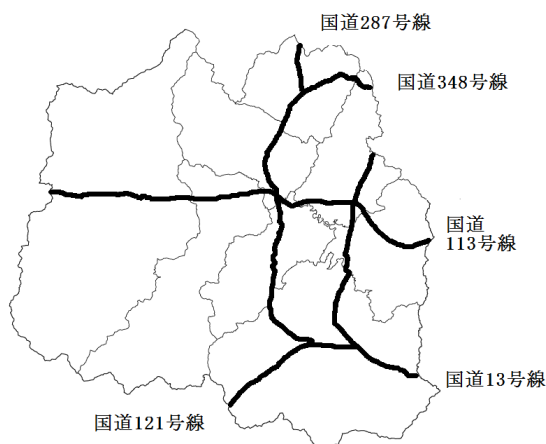


図表2-2-8：山形県置賜地域の人口移動(平成17年度国勢調査による)

図表を見てわかるように、東置賜地域においては置賜地域で一番人口規模が大きい米沢市への人口移動が多い。これは米沢市に八幡原中核工業団地などの産業拠点があるほか、6つの高校と2つの大学・短大があることが要因として考えられる。置賜地域の通勤はほとんどが自家用車によるものだが、車を運転できない高校生の通学は、鉄道を利用しそこから徒歩または自転車というものである。鉄道という視点から考えると南陽市(赤湯駅・中川駅)・高島町(高島駅)からはJR奥羽本線が、川西町(羽前小松駅・犬川駅・中郡駅)からはJR米坂線がそれぞれ米沢に向かって路線が集約されている。それだけでなく、それぞれ乗り換えが必要なく米沢に行くことができるという点も便利であろう。乗り換えを必要とする通学者は多くないのもこの図表から理解することができる。一方で、道路という観点から見ると、置賜地域では国道・県道が各市町を結んでいる。例えば、南陽市から川西町の移動は鉄道では時間がかかるため、自家用車の移動が多いのである。ここまで鉄道と道路の比較であったが、置賜地域は基本的に市町間の移動は自家用車か鉄道であり、バスはおもに市町内移動に利用される。

2. 山形県置賜地域の道路交通状況

日本全国、特に地方においてはモータリゼーションが進行しているというのは本誌の冒頭で述べた通りである。これは山形県置賜地域においても例外ではない。それでは、山形県置賜地域の道路状況はどうなっているのだろうか。置賜地域は南北に国道13号線、東西に国道113号線を中心とした国道が存在し、人・物の輸送に大きな役割を果たしている。とりわけ、日常的に自家用車による通勤・買い物に利用される。国道13号線は、例えば自家用車による南陽市・高島町～米沢市のような通勤に利用されるため、朝夕の時間帯は交通量が増加し渋滞が発生するのである。1997年(平成9年)には一般自動車専用国道として米沢南陽道路が南陽高島IC～米沢北IC間で開通し、交通分散による渋滞緩和が期待されている。2018年には東北中央自動車道の上山IC～福島JCT間が結ばれる予定であり、国道13号線に並行する形で東北中央自動車道が全通することになる。国道113号線は2008年(平成20年)に赤湯バイパスが開通したことで混雑緩和とスピードアップが図られた。これによって置賜地域最大の総合病院である公立置賜総合病院へのアクセスも格段に便利になり、生活向上に寄与する形になった。また、置賜地域はこれらの国道だけではなく県道も整備され、各市町間どうしの移動は自動車便利になっているのが現状である。ちなみに、山形県の一世帯あたりの自動車保有台数は全国5位であり、自動車の依存度が非常に高いのも特筆すべき点である。



図表2-2-9：山形県置賜地域のおもな国道

3. 山形県置賜地域の鉄道

前項で述べたように置賜地域における通勤などの日常の移動手段の中心は自家用車(道路)である。鉄道を利用する主な客層は自動車の運転免許を持たない人たち、すなわち高校生や高齢者である。置賜地域の鉄道にはJR奥羽本線・JR米坂線・山形鉄道フラワー長井線の3つの鉄道路線がある。置賜地域の3つの鉄道路線はどれを見ても年々利用者数が減少しており、特に高い営業係数を誇る米坂線と山形鉄道フラワー長井線といったローカル線において顕著である。これら鉄道の現状を整理していきたい。

3-1. JR奥羽本線(JR山形線)

JR奥羽本線は国道13号線に沿うように置賜地方を縦断する鉄道路線である。置賜地域では南陽市・高畠町・米沢市の移動に用いられる。高校生の通学輸送としては、赤湯駅・高畠駅と米沢駅の移動が1番多いため、朝の上りと夕方の下りは赤湯～米沢間で異常な混雑となる。通学輸送以外にも、土休日は買い物などで米沢まで出かける中高生の利用が多い。

3-2. JR米坂線

JR米坂線は米沢市内をぐるりと囲むように進み、川西町を経て今泉駅からは国道113号線に沿った路線になっている。米沢駅で奥羽本線と、今泉駅で山形鉄道フラワー長井線と接続している。こちらも奥羽本線と同様に通学利用が多いが、沿線に高校が分散しているため米沢・南米沢・西米沢・羽前小松とこまめに乗降がある。しかし、やはり米沢方面への通学が圧倒的に多数であり、朝の米沢方面と夕方の今泉方面は大混雑する。高校生の移動は米沢～羽前椿が多く、今泉・羽前椿折り返しの列車が多い。なお、米坂線の営業係数は327.8で、JR東日本でもワースト5の赤字路線である¹。

¹ 東洋経済新報 2010年(平成22年)4月3日号より。

3-3. 山形鉄道フラワー長井線

山形鉄道フラワー長井線の前身は国鉄長井線である。かつての国鉄長井線は第三次特定地方交通線に指定され、バス路線への転換が妥当であるといわれたほどの赤字路線だった。しかし、通勤・通学など地域住民の足として不可欠な交通手段であり、地域経済発展のため重要な役割を果たすという認識のもと、地元の声を受けて第3セクターの山形鉄道フラワー長井線として存続したのである。開業以来、本数を増加し、山形新幹線や米坂線との接続など利用しやすいダイヤ設定で利用者の確保対策やフラワー長井線利用拡大協議会の活動など、沿線の官民一体となった利用拡大に努めたが、利用者は減少傾向が続き赤字が拡大しているのが現状である。利用人数はここ20年で140万人から70万人へと半減している。山形鉄道は県ならびに沿線の2市2町からの補助金によって維持されているのである。

山形鉄道フラワー長井線の沿線には4つの県立高校が立地していることから、利用者の大多数が高校生の定期利用者であり、定期利用が全体の72%を占めている(うち高校生の定期利用は97%)。また、通学定期券が高額になるため、短距離での利用は控えて自転車を利用する高校生も多い。その他は地元の車を運転できない高齢者がおもな客層である。山形鉄道フラワー長井線は国道113号線と並行した路線を行くため、常日頃に自動車を運転する人で山形鉄道に乗る人は皆無であるといえるだろう。少子化の影響で通学利用者も年を追うごとに減少しているのが問題となっている。

山形鉄道は2007年(平成19年)に白鷹町の宅地開発に伴って新駅の四季の郷駅を開業したり、会社経営のために企画力・営業力に富む新社長を外部から公募したりするなど積極的な姿勢を見せてはいるが、利用者の減少に歯止めがかからず、実績は数字に表れていないのが現状である。

4. 山形県置賜地域の路線バス

山形県置賜地域では山交バスの運行する路線バスが米沢市で運行され、米沢市を含めたその他の市町村では公営バスが運行されている。置賜地域は各市町間を移動する公共交通機関が鉄道路線であり、路線バスは駅から病院や市街地など市内各所へ移動する手段としての役割を果たしている。相次ぐ路線廃止によって各市町間を結ぶ路線バスは少なく²、山交バスの米沢小松線と米沢高島線のみである。これらの路線は運賃や本数では鉄道と比べて利便性は少なく³、鉄道では行けない途中の区間利用が中心であることがうかがえる。ここでは、山交バスと市営バスの両方の路線を有する米沢市、市営バスのみ路線がある南陽市の例を紹介する。

4-1. 米沢市内の山交バス

米沢市内は米沢駅を基準に5つの路線(小野川線・白布温泉線・窪田線・小松線・高島線)が発着している。米沢駅は米沢市の中心街から大きく外れた場所に位置していることから、これらの路線は米沢市内を経由してから国道・県道を伝って市の周縁部へ向かうようになっている。米沢市内で完結する小野川線・白布温泉線・窪田線の3路線は相対的に通学などの利用が多く、2時間に1本ほど運行されているが、これらの路線のいずれも国や自治体の路線維持補助金によって支えられているのが現状である。

4-2. 米沢市民バス

米沢市内においては山交バスだけでなく公営の市民バスも運行されている。路線は市街地循環路線・循環南回り路線・松原関根線・田沢線・万世線の5本である。このうち循環路線である2路線は右回りと左回りの2種類があり、200円の均一運賃となっている。市街地循環路線の本数は1時間に1本ずつであるが、昨年になされた南回り路線は1日4本と非常に少ない。その他の市内周縁部へ向かうバスも1日2～6本と運行本数は決して多いとはいえない。公営バスとして運行していく限界もあるのだろう。

² かつては米沢市と南陽市・山形市を結ぶ路線バスなども存在した。

³ 山交バスの時刻表によると、両路線は1日3本かつ平日のみの運行である。

4-3. 南陽市営バス

南陽市はかつて米沢市と同じく山交バスが路線を有していたが、利用状況の悪化と南陽市が補助金を打ち切ったため撤退を余儀なくされた。その結果、現在では南陽市が地域住民の移動を確保するため、旧山交バスの路線を引き継ぐ形で3つの路線の市営バスを低運賃で運行している⁴。

・ 北部地区連絡バス(赤湯駅～小滝不動尊前・100円)

JR赤湯駅から県道5号線を経由して市内北部の金山・吉野・小滝まで向かう路線である。吉野・小滝からの通院・買い物へ向かう高齢者や、金山から宮内小学校へ通学する児童を輸送する役割を担っている。1日5往復の運行本数であり、第2,4土曜・休日・年末年始は全便運休となる。なお、通学利用を考慮し、中学生以下は無料で乗車できるようになっている。

・ 西部地区連絡バス(公立置賜南陽病院～公立置賜総合病院・200円)

山交バスの旧赤湯長井線を改めて登場したのが西部地区連絡バスである。以前はノンストップのバスであったが、地域の声を受けて途中で停留所を増設した。宮内・漆山・梨郷地区から置賜地域最大の病院である公立置賜総合病院へ通院する高齢者が利用する。1日5本運行されるが、診療のない土休日と年末年始は全便が運休する。

・ 中川地区バス(公立置賜南陽病院～赤湯駅～元中山公民館・200円)

南陽病院から赤湯駅・赤湯温泉を経由し、国道113号線沿いの中川地区へアクセスする路線である。南陽市が地域住民からの要望を受けて準備を進めていた路線であり、2007年(平成19年)から運行が開始された新しい路線である。一部の便は公立置賜南陽病院で西部地区連絡バスとの乗り継ぎが可能になっているダイヤが組まれている。

南陽市はスクールバス以外のバスを保有していないため、運行は北部地区連絡バスと西部地区連絡バスは赤湯観光バスに、中川地区バスは山交バスにそれぞれ委託されている。

⁴ 南陽市営バスはかつて無料で運行されていたが、市の財政状況の悪化により、利用者の実費負担として低運賃での運行となった。

5. 山形県置賜地域のデマンド交通

本誌における区分では次章の過疎地域になってしまうが、山形県置賜地域にはデマンド交通を導入している町もあることをここで紹介しておきたい。飯豊町では登録制のデマンド交通システム「ほほえみカー」が導入された。利用条件は飯豊町在住で利用登録をした者に限られる。利用者は、乗車30分前までインターネットまたは電話で利用したい便を選んで予約する必要がある。人口の少ない飯豊町では路線バスを毎日運行するよりも、必要に応じてデマンド交通を運行した方が効率がよいのである。同様のデマンド交通システムは、置賜地域では小国町・川西町・白鷹町でも導入されている。小国町では町営バスの一部の路線をデマンドバスとして運行したり、川西町は運賃を500円均一にしたり、運行時刻をわかりやすくしたりするなどそれぞれの町での工夫が見られるのが特徴である。

第2項 福岡県筑後地域(小郡市・朝倉市)

福岡県筑後地域は、福岡県の公式サイトによれば小郡市・大刀洗町・久留米市・うきは市・大川市・大木町・筑後市・広川町・八女市・柳川市・みやま市・大牟田市の10市2町から構成されている。筑後地域の最大の人口規模を誇る都市は久留米市であるが、本項では第3セクター路線である甘木鉄道と、九州の大手私鉄西日本鉄道が通る小郡市と朝倉市の公共交通機関を中心に考えていきたい。なお、鉄道で結ばれているという地理的な観点から、近隣の朝倉郡・朝倉市も筑後地域に含めて分析に含めることを予めここで断わっておく。小郡市と朝倉市の概要は次の通りである。

面積	45.50 平方キロメートル
人口	59,535 人
人口密度	1308 人/平方キロメートル
高齢者(65歳以上)の割合	22.5%
一世帯あたり自動車保有台数	1.20 台

図表2-2-10：小郡市の概要

面積	246.73 平方キロメートル
人口	56,366 人
人口密度	228 人/平方キロメートル
高齢者(65 歳以上)の割合	27.6%
一世帯あたり自動車保有台数	2.59 台

図表2-2-11：朝倉市の概要

小郡市は面積が小さいため人口密度が高い地域である一方、朝倉市は面積が大きく人口密度は低めである。また、朝倉市は全国・福岡県の平均と比較しても高齢者の割合・一世帯あたりの自動車保有台数が多い。これは、朝倉市には山間部や高齢者の多い団地が存在するためと考えられる。

1. 福岡県筑後地域の人口流動

小郡市や朝倉市はかつて農村地帯であったが、福岡市や久留米市といった大都市の人口増加に伴って住宅地としての性格を強めてきた。その背景には、福岡市や久留米市に向かって高速道路(九州自動車道)、国道(3号線・322号線)・鉄道路線(甘木鉄道・西鉄甘木線・西鉄天神大牟田線)などが福岡市や久留米市に向かって伸びているという交通の便のよさがあると考えられる。

少し古い統計ではあるが、平成12年度の国勢調査では、小郡市から福岡市への通勤流出は5433人、久留米市への通勤流出は2667人である。一方、小郡市へ通勤流入は久留米市からの1340人が最多である。小郡市の場合、西鉄天神大牟田線によって福岡市まで1本でアクセスできることから、久留米市よりも福岡市への人口移動の方が多いと推測できる。

平成17年度の国勢調査によれば、朝倉市の通勤・通学流動ともに久留米市への移動(2196人)が最も多く、次いで福岡市・筑前町・うきは市が1000人以上を超えている。朝倉市内における人口移動は、朝倉地区・杷木地区から市の中心部である甘木地区への移動が最も多い。九州最大の政令指定都市である福岡市までの人口移動が久留米市と比較して少ないのは、通学・通勤時間などの距離的な問題であるのではないかと考えた。



図表2-2-12：福岡県筑後地区の人口流動

2. 甘木鉄道

甘木鉄道も山形鉄道と同じく旧国鉄の路線から第3セクター鉄道に転換された路線である。国鉄甘木線は1981年(昭和56年)に第一次特定地方交通線として認定され、廃止の対象路線とされていたが、沿線自治体や地域住民の存続を望む声を受けて、1985年(昭和60年)に第3セクターによる鉄道経営が合意され、甘木鉄道が設立されたのである。出資者は沿線の市町村や民間企業であり、福岡県は西鉄甘木線の存在を理由に出資に応じていない。これは当時の福岡県が国鉄甘木線に並行する路線バスや、西日本鉄道甘木線の存在を理由に甘木線の存続に難色を示したためである。

甘木鉄道は第3セクター転換後、本数増発・新駅設置・小郡駅移設による西日本鉄道天神大牟田線への接続改善などの積極経営を行った結果、利用者が約50万人増加し、転換後は経常利益が黒字に改善された。2008年(平成20年)の統計では甘木鉄道の定期利用者の割合は全体の利用者の61%を占め、そのうち通勤定期と通学定期の割合はそれぞれ50%であることから、通学だけでなく通勤にも日常的に利用されていることがわかる。甘木鉄道は2001年(平成13年)に老朽化した気動車を新型車両に置き換えたため一時的な赤字にはなったものの、黒字経営が続いてきた。しかし、2006年(平

成18年)7月4日の大雨の影響で宝満川橋梁が被災し、大板井駅～松崎駅間で運行不能になった。全線復旧した12月20日までの約6ヶ月間、同区間ではバス代行が実施されたが、道路渋滞による代行バスの遅延・列車との接続の悪さが原因で利用者が落ち込み2006年は赤字に転落した。復旧後に利用者は再び増加したが、いまだに赤字からは抜け出せていない。甘木鉄道の赤字は他の第3セクターと比べても最小限に抑えられてはいるが、佐賀新聞によると甘木鉄道の経費削減も限界が来ているのが現状であり、これから少子高齢化が進んでいくという厳しい現実のなか、どのようにして利用者を確保して黒字経営に戻していくかが今後の課題となっている。

3. 小郡市と朝倉市の路線バス・公共交通

3-1. 小郡市

小郡市にはかつて西鉄バスが西鉄小郡駅を基準に小郡市内各地・朝倉市・筑紫野市(JR原田駅・西鉄筑紫駅)・鳥栖市(JR鳥栖駅)方面への路線バスを多数運行していたが、平成16年6月に路線を大幅に廃止した結果、JR弥生が丘駅・鳥栖プレミアムアウトレットモール経由のJR鳥栖駅までの路線バスのみが残っている。その代替も兼ねて、小郡市では西鉄バスの路線廃止の翌日からコミュニティバスを運行している。小郡市コミュニティバスには市内各地を結ぶ6ルートが存在し、小郡市総合保健福祉センター「あすてらす」と小郡市文化会館の間は共通ルートとなっている。運賃は均一運賃の100円であるが、バスの車両が3台しかないため本数は1日2本～5本しか確保できない状態となっている。小郡市コミュニティバス運営協議会は2011年9月に意見書を発表した。そのなかでは運賃については値上げと現状維持の意見の割合がほぼ同じとなっていることが紹介された。また、バスの必要性についての市民のアンケート調査結果もまとめられており、もしコミュニティバスがなくなるとすれば非常に不便になる人はわずか7%であり、今は不便でないが将来不安な人の割合が48%、不便ではない人の割合が34%となっている。コミュニティバスを利用する大半の方が50歳以上の女性であり、利用目的が「あすてらす」などの公共施設へのアクセスのためであることであり、高齢者の利用が多いことが分かる。

3-2. 朝倉市

朝倉市には路線バスとして甘木観光バス・西鉄バスの2つの路線バス事業者が乗り入れている。西鉄バスは朝倉市内の移動ではなく都市間の移動手段として利用されることが多い。朝倉市の中心部である甘木からはJR博多駅・JR二日市駅・西鉄朝倉街道駅までの中距離のバスが運行されている。朝倉市内では朝倉市に合併された杷木地区までの路線バスがある。いずれも1時間に2～4本運転され、ラッシュ時は増発するため本数が非常に多いのが特徴だ。甘木観光バスは2001年(平成13年)に西鉄バスが甘木地区から撤退したことを受けて新規参入した路線バス事業者である。西鉄バスの時代の路線を引き継ぐ形で、現在は朝倉市に5つの路線(秋月線・甘木循環美奈宜の杜線・田主丸線・三輪線・矢野竹線)を持つ。いずれの路線も甘木駅を基準に運行をしている⁵。秋月線と田主丸線は1時間に1本程度の運行本数であり、その他の路線は2時間に1本の運行本数が確保されている。しかし、甘木観光バスは2011年(平成23年)3月31日に松丸線を、2012年(平成24年)3月31日に長湊線を廃止しており、同区間は朝倉市が廃止代替交通手段としてあいのりタクシーを運行している現状を鑑みると、甘木観光バスの利用状況は決して芳しいものではないことがうかがえる。

また、路線バス事業者だけでなく朝倉市が運営する朝倉地区コミュニティバス・あいのりスクールバス・あいのりタクシーの3つの公営交通機関もある。朝倉地区コミュニティバスは朝倉市の旧朝倉郡地区を中心に運行するもので、福成・大庭コースと朝倉・宮野コースの2つの路線がある。1日3本の運行本数であるうえ、うち1本はデマンド便⁶であるため定期運行するものは実質的に1日2本である。朝倉地区内での移動を主眼に置いているため、他の公共交通機関との接続は意識されていない。運賃は大人200円・小児と65歳以上の高齢者100円である。あいのりスクールバスとは、「小中学校を往復するスクールバスに一般住民も一緒に乗れるようにする、あるいはスクールバスを使用しない日中の時間帯を活用する交通サー

⁵ ただし、三輪線の一部の便は大刀洗で折り返す便もあるため、すべての便が甘木駅発着というわけではない。

⁶ 事前予約制で予約がないと運行しない便のことである。事前に予約のあった区間のみを最短経路で運行するためタクシーに近いが、利用者が複数いれば乗り合いになる。

バス」のことである。これによって地域住民は運賃を支払うことでスクールバスに混乗できるだけで、バス車両の運用の効率化が図られた。朝倉市には佐田地区と黒川地区の2つの路線があり、いずれも利用には予約が必要になっている。また、朝倉市には甘木観光バスが廃止した路線の代替交通手段としてあいのりタクシーが運行されている。あいのりタクシーは市内に6種類の路線があり、こちらもあらかじめ時刻表で決められた便を予約するデマンド制になっている。これによって効率よく運行できるだけでなく、運賃も低額に抑えることができる。

第3項 分析と課題

地方においては道路が整備されてきて自家用車はますます便利になっており、鉄道やバスを利用する層が車を運転できない高校生や高齢者に多数を占めているのが現状である。また、ショッピングモール、役所、病院といった市街地が駅から離れたロードサイドに位置していることが多く、鉄道だけで行くことが難しくなっている。このような状況下、公共交通機関を利用するにはどうすればよいのだろうか。

鉄道について考えてみると、甘木鉄道は本数増発・駅の移設新設・接続改善などの利用者を考慮した積極経営のおかげで黒字に戻すことに成功している。ただし、大雨による路線被災で鉄橋の修繕と利用客の減少で赤字に転落したという状況は見逃すことはできないだろう。同じく第3セクター鉄道の山形鉄道も、国鉄長井線・JR長井線の頃と比較して、山形新幹線やJR米坂線を意識した接続ダイヤになったものの、並行する国道113号線の存在、沿線高校への通学者の減少、運賃の高さ、本数の少なさなど課題は多く、赤字経営から抜け出せないでいる。

そこで、山形鉄道は2007年(平成19年)に富山県高岡市の万葉線の再生に貢献した「RACDA高岡」の島正範会長を招いて講演会を行った。講演に先駆けて行われた車内談義では山形鉄道フラワー長井線の活性化策が次々と提案された。例えば、沿線の高校へ通学する生徒への通学定期券に対して自治体が教育予算から一部補助をしたり、列車を降りた後に接続して、長井市内を巡回するコミュニティバスなど2次的公共交通機関の整備をし

たりすることが提案された。

ここで見てきた山形鉄道・甘木鉄道沿線の共通の課題として、駅からの二次的公共交通機関としての路線バス・コミュニティバスの必要性が導かれる。山形鉄道も甘木鉄道も他社の鉄道路線については接続を意識した時刻表を公式サイトに掲載しているが、実際には駅からの路線バス・コミュニティバスについての接続があまり意識されていない。比較的乗降の多い山形鉄道の赤湯駅・今泉駅・長井駅や、甘木鉄道の小郡駅・甘木駅で接続する二次的公共交通機関は充実しているとはいえ、駅から車で程近い市街地や病院といった地点を結ぶことができていないのが問題として考えられる。また、路線バスやコミュニティバスを運行にあたって、できるだけ利用者にわかりやすい運行形態や路線図にしたり、それを住民に告知したりすることも重要である。本誌では米沢市内の路線バスを例の1つに挙げたが、米沢市内の路線バスは運行系統の複雑さに問題がある。山交バスと市民バスの異なった運賃体系、近似しているにもかかわらず統一されない運行経路、目的地や経由地の分かりづらさ、本数の少なさなども利用者を遠ざける要因となっているのではないだろうか。