

公共交通利用者の利便性向上に向けた待合環境整備

秋田県由利本荘市 池田 勇人



はじめに

日本の鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者は全国的に年々減少し、それに応じて公共交通のサービスも低下している現状がある。利用者が減っている要因としては人口減少や自家用車の普及が挙げられる。また、昨今では令和元年4月1日に施行された働き方改革関連法により自動車運転業務に対して、長時間労働の抑制のため、年間の時間外労働時間を制限することとされた。これにより、既に運転士不足が問題となっている中で、さらに労働時間の制限が加わり、さらなる人手不足が深刻化している状況となっている。そのような背景のもと、鉄道やバス事業者は現在運行している路線を維持できなくなり、路線の減便や廃線を行うことを余儀なくされている。減便や廃線が進むと利用者の利便性が低下し、さらに利用者は減少する。そして、利用者が減少すると公共交通事業者は採算性の観点から、また路線の減便や廃線を選択せざるを得なくなり、公共交通サービスが低下するといった悪循環が起きてしまう。

地方部ではモータリゼーションが進み、一人1台、車を所有するのが当たり前となっており、公共交通に頼らずとも生活ができていると思われるかもしれない。しかし、運転免許を保持できない、していない、10代（おもに高校生）や高齢者にとっては通学や買い物、通院するための移動手段として、公共交通は生活に必要な不可欠な存在であることは変わっていない。公共交通を維持できなくなると、そうした方々の生活が不便になり、場合によっては成り立たなくなることとも予想される。

公共交通の維持に向けての施策は、各地域の人口分布やインフラ状況が違うこともあり、それぞれが自身の地域に合った施策を打ち出していくことが求められる。本レポートでは公共交通サービスが低下するといった悪循環に歯止めをかけるべく、利用者の利便性向上に向けた、本市に合った公共交通維持に向けての施策を考察していきたい。

第1章 由利本荘市の概要

本市は、秋田県の南西部に位置し、平成17年3月22日に本荘市・由利郡矢島町・岩城町・由利町・大内町・東由利町・西目町・鳥海町の1市7町が合併し誕生した。南に標高2,236メートルの秀峰鳥海山、中央を1級河川子吉川が貫流して日本海にそそぎ、鳥海山の山間地帯、子吉川流域地帯、日本海に面した海岸平野地帯の3地帯から構成される。人口は、市合併時の平成17年3月22日時点で91,040人であったが、令和6年12月31日時

点では 70,409 人となっている。面積は、1209.59 平方キロメートルで秋田県の面積の約 10.4%を占め、県内一の面積を誇る。気候は、冬が特に厳しく、寒さや吹雪に見舞われることが多い。日本海から吹き込む湿った寒風が、山々にぶつかって大量の雪を降らせるため、積雪量も多い。積雪時には車の低速運行などにより渋滞が発生しやすい状況となり、また風が強い日には JR が低速運行に切り替えることが多いことからバスや電車の遅延が発生しやすい地域である。



由利本荘市 位置図
(由利本荘市民俗芸能伝承館まい一れ HP より引用)

第2章 由利本荘市の公共交通

主要な幹線道路として国道 107 号、国道 108 号、国道 398 号が走っており、これらが東西南北へのアクセスを可能にしている。鉄道路線は JR 羽越本線と由利高原鉄道があり、本市中心地に羽後本荘駅を構え、JR 羽越本線は南北(西目・大内・岩城)地域の行き来を可能にし、由利高原鉄道は南東(由利・矢島)地域の行き来を可能にしている。路線バスは市内外を結ぶ 3 路線が隣接する秋田市、横手市、にかほ市を行き来し、市内で完結する 8 路線の計 11 路線が本荘地

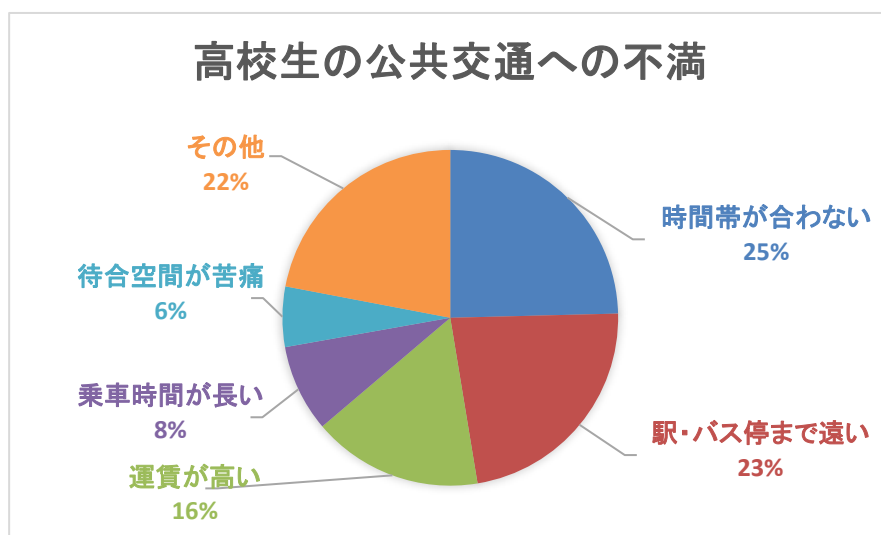


由利本荘市中心地の公共交通ネットワーク
(由利本荘市地域公共交通計画より引用)

域と旧 7 町の地域を結んでいる。鉄道・路線バスが行き届かない地域についてはフィーダー系統として市が運行するコミュニティバスが各地域の交通結節点まで運行し、鉄道や路線バスへと接続している。いずれも中心地にある羽後本荘駅を起点として市内へ放射状に路線が伸び、運行されており、高校生や高齢者の生活の移動の足として活用されている。また、高校生や高齢者が日常よく利用する高校や総合病院などの施設については羽後本荘駅西側に集中しており、駅から 3 km 前後離れた場所に立地している。

そのような由利本荘市の公共交通について由利本荘市民はどのように考えているのだろうか。令和5年7月に無作為の市民2,000人を対象とした市民満足度調査（市民アンケート）を市が行い、その集計・分析を秋田大学教育文化学部地域文化学科が行った。この調査によると交通機関の満足度は全26分野で最下位という結果だった。年代別に見ると10代、20代、50代の満足度が他の世代よりも低く、70代の満足度は他の世代よりも高かった。

また、令和5年9月には、他の世代より満足度が低かった10代である高校生（市内5つの高校と隣市（にかほ市）の高校、計6校の1,2年生1,327名）とその保護者へ公共交通アンケート調査を行った。この調査によると公共交通への不満は大



当市の高校生公共交通アンケート結果より著者作成

きく5つの理由があることが分かった。5つの理由は①時間帯が合わない、②駅・バス停まで遠い、③運賃が高い、④乗車時間が長い、⑤待合空間が苦痛という理由だった。つまり、これら5つの理由が由利本荘市の公共交通における課題だといえる。

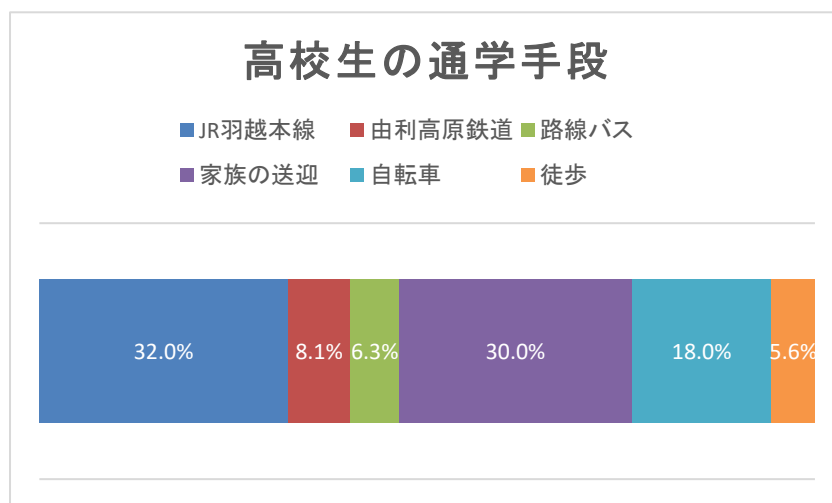
この5つの理由は大きく①～④の移動している時の不満と⑤の移動していない時の不満とに分けられる。前述のとおり、近年の地域公共交通は人口減少による需要減に加え、運転士不足問題等による鉄道・バス路線の減便や廃線が相次いでいることから全国的にも注目されており、国土交通省においても「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で刷新・再設計＝「リ・デザイン」することが不可欠」とされている。その施策として同じ目的地や経路を共有して乗り合いで移動する「ライドシェア」や、乗客が乗降場所を予約指定し、その予約に応じた配車やルートを検索をAIが行い最適な運行を行う「AI オンデマンド交通」など移動を効率化させ、利便性を向上させるべく新たな交通モードの実証運行や導入が進んでいる。また、「MaaS (Mobility as a Service)」と呼ばれる公共交通を含めた自家用車以外の全ての交通手段を一つのサービスとして捉えて、1つのデバイスで複数の交通手段を利用（経路検索・予約・支払い）できるサービスの導入も進んでいる。いろいろな取組が行われ「リ・デザイン」が進んでいるが、それらの施策は移動に対しての課題解決策である。もちろん公共交通はあくまで目的地までの移動手段としての役割を

担っているため、移動に対しての施策は進めるべきである。由利本荘市においても不満理由から同様に重視していかなければいけない課題だといえるため、全国の多くの先行事例がある中で、由利本荘市に合ったモードを選択していく必要があるだろう。国土交通省 HP にある地域公共交通の「リ・デザイン」大臣表彰事例一覧 (<https://www.mlit.go.jp/redesign/award/>) にも多くの移動に対する参考とすべき先行事例が取り上げられているが、事例一覧には不満理由「⑤待合空間が苦痛」という課題に対しての先進的な取組事例は見受けられなかった。しかし、移動に対しての施策が進み、新たな交通モードが導入され、輸送サービスが多様化すれば、異なる輸送サービス間の乗り継ぎの重要性はますます高まることとなる。そのため、交通結節点やモビリティハブといった拠点の整備の重要性も併せて比例することとなる。由利本荘市は既に現状の待合室が不満とされていることから、将来の多様化する交通モードを見据えながらも利用者が求めている、または待ち時間が苦にならない待合環境に向けて早急に解決策を講じていかなくてはならないと考える。まずは、由利本荘市の公共交通の起点であり、最大の交通結節点である羽後本荘駅から整備していくべきと考えるが、現在の利用状況や待合環境はどのような状況なのか。

第3章 羽後本荘駅の利用状況と待合環境

(1) 利用状況

JR 東日本 HP に掲載されている令和5年度の各駅の乗車人員によると、羽後本荘駅の1日平均の乗車人員は916人であった。また、第2章の高校生アンケートでは通学手段についても調査しており、40.1%の高校生が JR と由利高原鉄道で通学しているということが分かった。



当市の高校生公共交通アンケート結果より著者作成

た。令和5年の市内の高校生の総数が1,960人であることから、その40.1%にあたる785人が電車通学であり、高校の最寄り駅である羽後本荘駅を利用しているということになる。羽後本荘駅の1日平均の乗車人員が916人で、そのうち785人が高校生なので、羽後本荘駅の利用者の85.6%が高校生ということになり、利用者の大多数が高校生ということになる。

また、路線バスについては羽後本荘駅バス停の正確な利用者数は把握できていないが、本荘高校線という羽後本荘駅と本荘高校を直接結ぶ高校生用の路線があることから、一定数の高校生が乗り継ぎ拠点として羽後本荘駅を利用していると推測される。

(2) 待合環境

羽後本荘駅は令和3年8月に駅舎を改築し、新駅舎として供用を開始した。旧駅舎は入口が西側のみで駅東側から駅舎に行くことが出来なかったが、新駅舎は利便性向上とにぎわいの創出を期待し、東口と東西自由通路を整備することで東西の行き来を可能にした。また、1階には観光情報発信施設、2階には駅改札口と待合室を設置した。1階観光情報発信施設では観光パンフレットや特産品の展示を見ることができ、施設内にはテーブルと椅子も配備しているため、休憩や電車の待合時間に利用する方もいる。ただし、椅子の数は1階に9脚、2階に15脚と多くの人数は座ることが出来ない。また、旧駅舎には売店が入っていたが、新駅舎には売店は設置されていない。



羽後本荘駅構内案内板
(著者撮影)

駅東口・西口にはロータリーが整備され、特に西口は改築前より民間路線バスと市循環バスのバス停があり、東口よりも広く整備されており、実質バスターミナルとしての機能を有している。こちらの駅前広場は駅舎改築と併せて整備され令和5年4月に完成した。整備前も同位置にバス停があり、待合所も設置されていたのだが、整備後には通路シェルターは設置されているものの、ベンチや待合所は設置されなかった。そのため、駅構内からだとも多少距離があり、バスが見えてから向かうのでは間に合わない恐れがあるので、バス利用者はバスを待つ際、通路シェルター下で立って待つしかない。由利本荘市は近年、夏の最高気温が35度を超えることもあり、熱中症警戒アラートが出ることも珍しくなく、通路シェルターのおかげで日陰はできるものの外で待つには厳しい環境である。また、積雪期間においても足下が悪く、海沿いということもあり風も強いため、冬もまた、待つには厳しい環境にあるといえる。



西口駅前広場 通路シェルター
(著者撮影)

駅周辺はかつて市合併前には本屋やCDショップ、文房具店などがあり、電車やバスの待合時時間をそれなりに有効に活用することが出来たが、現在はそれらの店舗は閉店してしまった。飲食店が多少あるものの、飲食店は入店すると注文せずに退店することもできないことから無料で利用することが出来ないため、待合時間を有効に活用する観点からすると気軽に利用できる店舗とはいえない。よって現在羽後本荘駅にて電車を待つ場合は駅構内で待つということになる。

(3) 待合時間

JR や由利高原鉄道、路線バスは朝・夕の利用が多い時間帯でも1時間に1本程度の便数であり、乗り継ぎ等も考慮すると1便乗り遅れた場合、1~2時間予定をずらさなくてはいけない状況にもなる。さらに冬期間（積雪期）は風雪による電車の遅延や積雪などの路面状況により渋滞が起こりやすくなることによってバスにも遅延が発生しやすい状況になるため、余計に待ち時間が長くなる傾向がある。そのような不正確なダイヤの乱れは利用客にさらなるストレスを発生させ、利便性を低下させてしまっている。

第4章 利便性向上に向けた待合環境の方向性

羽後本荘駅の待合環境をまとめると、駅の待合室は面積や座席数が少ないこと、西口駅前広場にあるバス待合いに至ってはそもそも待合所どころか、ベンチ一つないことで待合環境については何も考慮されていないこと、駅周辺についても待合時間を有効に活用できるような店舗がないことが分かった。待合時間については利用する交通モードや冬期間のダイヤの乱れにより長時間化してしまう恐れがあり、余計に待合時間が発生してしまっているが、現在の待合環境では待合時間を有効活用できる状態にないことも分かった。

以上のことから、羽後本荘駅の待合環境については利便性向上、利用者の満足度を増加させるべく整備していくことが必要と思われる。また、羽後本荘駅の利用者の大多数が高校生であることから、羽後本荘駅の待合環境整備については高校生を主軸として整備していくべきだろう。そして、待合環境の利便性を向上させていくためには、利用者側も自分事として積極的に関与することで、直接的に改善に向かうと思われるため、より質の高いサービスにつながっていくとも考える。したがって、市や交通事業者側だけで施策の検討や決定をするのではなく、利用者側も一主体として一定の役割を担うことが重要であると考える。そのため、羽後本荘駅の待合環境については主な利用者である高校生が自分事として捉え、自分たちの拠点として積極的に環境整備に取り組むことができるような待合環境を目指していきたい。

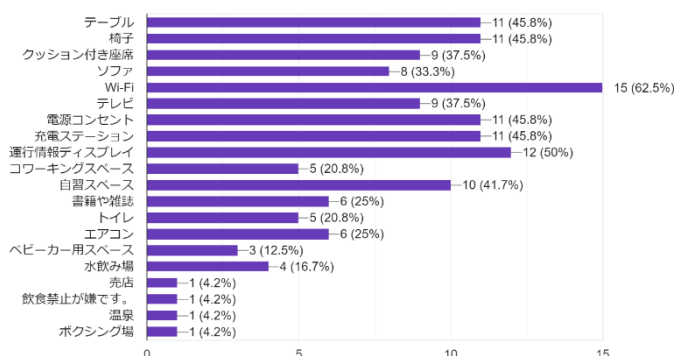
第5章 高校生の要望と取組

(1) 羽後本荘駅への要望

では、高校生は羽後本荘駅にどのような待合環境を求めているのだろうか。令和6年12

月9日（月）～20日（金）に羽後本荘駅構内の1F観光情報発信施設と2F待合室にてポスターやチラシからQRコードを読み取り回答いただく形式でアンケート調査を行った。結果24名の回答があり、必要な設備として、Wi-Fi、充電用コンセント、テーブル・椅子、運行情報ディスプレイが順に上位を占めた。24件の内、半数以上となる14件の回答は18歳以下だったため、主な利用者である高校生からの回答だったと思われる。

待合室にどのような設備が必要だと思いますか？（複数回答可）
24件の回答



2024 待合室アンケート調査
(Google フォームよりグラフ作成)

また、令和6年1月25日（木）に「未来にOPEN！高校生と語る」という高校生と由利本荘市長との対話会が開かれた。高校生からの公共設備の要望として駅、駅周辺の意見発表があった。内容は①駅の待合室が狭く数人しか座れない、待合室の外が入れない人で溢れているため、待合室を増設し、学習スペースとしても利用できるようにしてほしい。②駅近辺に広場を作り、イベントを行ってほしいというものであった。

（2）高校生の地域への取組

上記の同対話会にて、高校生は「由利本荘市の魅力を発信するためにアピールできる特産品が必要。」という意見発表もしている。これをきっかけに令和6年7月、市が仲介者となり、地元高校生、地元菓子店、果樹農家、都内のプリン専門店によるプロジェクトチームが立ち上がり、高校生が中心となり、食材の選定からパッケージデザインのアイデア出しまで行い、チームのサポートも受けながら、地元のりんご、ブルーベリーを使用した「ゆりぷりん」を完成させ、10月の市内イベントで販売する



ゆりぷりん
(由利本荘市 HP より引用)

までに至った。プロジェクトに参加した高校生は「地元のフルーツの良さを知ってもらうために、日本中の若い人から高齢の人までみんなにプリンを食べていただきたいです」と話しており、由利本荘市の高校生が自ら地元の課題に取り組み、地域発展に貢献しながら、

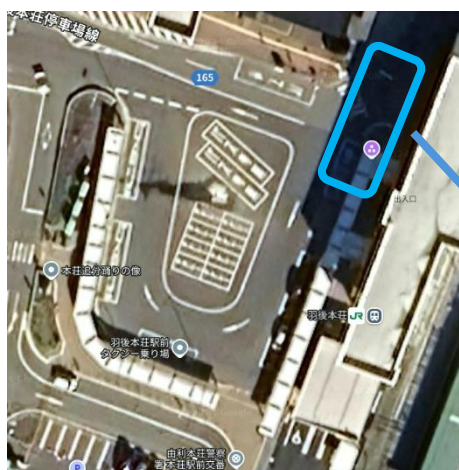
地域おこしに携わることで地元への愛着の醸成にもつながるプロジェクトとなった。このプロジェクトのように自らのプロデュースにより待合空間を形成することができれば、自分たちの待合室として、利用したいと思える空間になっていくと考える。

第6章 羽後本荘駅の待合室

前章で述べた高校生の要望と由利本荘市高校生の積極的な地域への取組を足し合わせることができれば、自分たちの拠点として待合環境は満足度が高いものになるだろう。そのため、以下のとおり羽後本荘駅の待合室を整備したいと考える。

(1) 設置場所

現在の羽後本荘駅の待合環境については第3章のとおりだが、2F 待合室が広さ約 25 m²と狭く、高校生からも待合スペースを増設してほしいと要望されていること、1F 観光情報発信施設は待合スペースとしても利用されているが、目的が観光施設なので待合室を主とした整備ができないこと、2F 東西自由通路については、通路であり道路という登録なので待合室整備には不向きなことから、十分な広さ（写真：西口 北側は約 100 m²）を確保できる駅西口外への増設を検討したい。



羽後本荘駅西口駅前広場
(Google マップより)



羽後本荘駅西口 北側
(著者撮影)

西側に整備する理由としては高校や総合病院が西側にあり、バス乗り場も駅西口に整備されているので、乗り継ぎ拠点としてもこのエリアに整備するのが適している。また、設置場所の目の前に降車用のバス乗り場があるが、そちらを乗車用のバス乗り場へ切り替えることでバスに乗り込むまでの距離をできる限り短距離にすれば、バス到着まで待合室で待つことが可能となり、現在のように夏であれば熱中症の危険にさらされることもなく、冬も雪や吹雪にさらされることなく待つことも可能になる。

（２）自習スペースの設置とブックカフェの併設

待合室内部についてはアンケート調査の結果が示したとおり、テーブルや椅子、Wi-Fi環境等を整備することは待合室整備として必須だと考える。そのような設備を有した上で、高校生が望む自習スペースの設置は駅周辺にそのような設備が少ない由利本荘市にとって有意義なものになると考え、羽後本荘駅待合室のベースになる。また、待合空間を自分たちの手で、さらに整備していくことが出来れば、自分たちの待合室として、自分たちの拠点として、親しみやすい空間になると考える。

具体的には自習スペースの設置に加え、ブックカフェを併設する。カフェにて販売する飲料や食べ物に関しては「ゆりぷりん」のように、高校生が中心となり、市が仲介者として地元飲食店や農家等とタッグを組み商品開発を行う。開発した商品に関しては高校生自らが定期的にカフェにて販売を行う。また中心部には高校が３校、市内全域にはさらに２校の高校があるため、各高校対抗での商品の売り上げを競うイベントを行う。これにより第５章の対話会の意見発表にあった駅近辺でイベントを行ってほしいという要望に対しても、自らがその中心としてイベントを行うことで解消することができる。また、高校生が実際にカフェを運営してお客様に商品を販売するなかで、社会や地域と関わりを持ちながら、働きがいを感じたり、これから社会に出て直面する様々な課題に取り組む力を培うことができる貴重な学びの場としての空間になるとも考える。そして、開発した商品に関してはタッグを組んだ地元店舗が継続商品として売り出していくことも可能とし、新たな由利本荘市の特産品とすることができる。開発に携わった高校生たちも自分たちが作った商品として愛着がわくと考える。

また、前述のとおり、駅前からはかつてあった本屋がなくなり、本に触れる機会も少なくなっていると思われる。本屋があったころは電車やバスまでの待合時間に参考書を探したりすることができたが、現在、本を購入するとすれば駅から数km離れた本屋に行かなければならないため、待合時間などのちょっとした時間を利用して本を探すことはできない。そのため併設するカフェに本を置くことで、気軽に本に触れることができる環境を整えたい。実際にブックカフェに置く本に関しては市が仲介者となり、高校生と地元本屋がコラボし、高校生がセレクトした本を置く。高校生側は具体的な本を指定せずとも、イメージのみを本屋店員に伝え、本屋がイメージにあった本をセレクトするケースもあっていい。そして、セレクトした本に関してはブックカフェ内であれば無料で読むことが出来ることとし、気に入った場合は購入も可能とする。常時店員を配置することが難しい場合はセルフレジの導入を市が補助する。売り上げは本屋に還元することで、地域の書店の維持・確保にも寄与することができる。高校生側も自分たちが興味・関心がある書籍が揃い、自分たちの本棚として、自分たちが空間をつくる楽しさを体験できると考える。

上記のように、自習スペースの整備に加え、ブックカフェを併設することで羽後本荘駅の待合環境が大きく改善され、冬期間などにダイヤが著しく乱れる場合であってもストレスなく待合時間を有効に活用できる場になると考える。さらに地域の高校生が主体となっ

て待合空間を整備することで、地域へのかかわりを持ちながら、地域への愛着を醸成し、地域の魅力を発信する場としての役割も果たすことができる。

おわりに

全国的にも廃便や廃線が進むなど、中々明るい兆しが見えない公共交通であるが、少なくとも現在は交通弱者の貴重な移動の足である。交通弱者が日々の生活において公共交通サービスの低下により必要最低限の移動に留めてしまうような状況だと、交流の機会の場も失われていくことになり、人と人とのつながりも希薄化していくだろう。そういった地域で育つ子どもが地域に魅力を感じるだろうか。地域の活性化と公共交通としての移動手段の確保は密接な関係があり、地域活性化の基盤ともいえる。地域住民一人一人が公共交通の維持・確保を自分ごとと捉え、向き合っていくことが大事だと考える。それにはもちろん地域住民だけでなく、自治体も一緒になり、誰もが利用しやすい、利用したいと思うような公共交通を目指していくことが必要だと感じる。広大な面積を誇る由利本荘市こそ、移動に対して敏感にならなければいけないし、重きを置いた対策をとり続けていくことが地域活性化の基盤構築の第一歩になっていくだろう。

※参考資料

- ・ 由利本荘市民俗芸能伝承館まいーれホームページ/由利本荘市の紹介
<https://mai-re.jp/shisetsu-2/yurihonjocity/>
- ・ 国土交通省 HP/地域公共交通の「リ・デザイン」大臣表彰事例一覧/日本版 MaaS の推進
<https://www.mlit.go.jp/redesign/award/>
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/measures/index.html>
- ・ 由利本荘市地域公共交通計画
<https://www.city.yurihonjo.lg.jp/1000006/1001990/1009868.html>
- ・ 由利本荘市地域公共交通網形成計画(第2次)
- ・ 由利本荘市ホームページ/新しい特産品「フルーツプリンづくりプロジェクト」
<https://www.city.yurihonjo.lg.jp/1002187/1005492/1010878.html>