

自治体が関与するバスの事例研究：愛知県春日井市「はあとふるライナー」

中部大学 正 磯部友彦

1. はじめに

市民の生活の中での交通を確保するという名目のもと、自治体が主体となって行う「コミュニティバス」が様々な地域で導入されている。

本報では愛知県春日井市が従来から関与してきたバス事業を再整理した事例を紹介し、さらにその一部路線における利用者評価の実施例を報告する。

2. 春日井市におけるバス交通の現状と再検討¹⁾**1) バス交通の現状について**

市内における民間バス交通網は、名鉄バスが48系統を運行しており、その他JRバス7系統で構成されていた(2002年3月)。また、路線の多くはJR高蔵寺駅、春日井駅、勝川駅を起点・終点としており、鉄道とバスの連携強化に大いに機能し、通勤・通学の足として役立っていた。しかし、路線網はJR中央線の北側地域に限定されており、南側地域への路線が殆ど無い状況であった。また、市内の民間バス路線全体の収支バランスは比較的良いが、全体の約半分は赤字路線であり、中でも乗車密度5人未満の路線は2割強存在している。

2) 市が関与するバス交通の現状について

市が関与するバス交通としては、運行経費の一部市が負担し、昼間帯での市民病院等の公共施設利用と日常生活の利便性確保を目的とした市内循環バス4路線と主要な公共施設の利用に対する市民サービスを目的とした施設連絡バス2路線が運行され、市民生活における移動支援に大きく貢献してきた。しかし、その利用状況は、市内循環バスが1便あたり4～15人、年間利用者数は20万人前後と伸び悩んでおり、施設連絡バスについても1便あたり5人程度、年間では約2万5千人前後で推移するなど利用者数は定着しているものの多いとはいえない状況にあった。また、これらのバス料金は、市内循環バスが他のバス路線と距離制料金となっているのに対して、施設連絡バスが無料であるなど、両者の間に負担格差がみられた。これらの市が関与するバスに対する意見や要望では、まず市内循環バスに

対しては低廉均一料金制度と利用者数に対応した小型車両の導入を求める声が多く、施設連絡バスについては、土日を含めた毎日運行と利便施設への延伸を望む声が多かった。

3) 春日井市におけるバス交通の再検討**(1) 市民アンケート調査**

2001年度に市は市民25,000人を対象にアンケート調査を行った。この調査によれば、市民の1日の交通行動におけるバス利用割合は全交通手段の約6%である。目的施設別に見ると市民病院、市民会館、文化フォーラム、総合体育館、鉄道駅の順に利用割合が高く、バス交通が市民の身近な公共交通機関として見える。これに対して市内の路線バスサービスの中で不満割合が高い項目のワースト3は、バス料金が高い、バス運行本数が少ない、バスの終発時刻が早などであり、バス運行サービスの改善が必要とされた。

(2) バス事業の基本方針

アンケート調査や、現状・背景を基に市はバス事業の基本的整備方針として以下の3つを打ち出した。

- a. 市内循環バスの見直し
- b. 施設連絡バスの見直し
- c. バス空白不便地域における新たな路線の運行

(3) 市内循環バスの見直し

市内循環バスは1998年の市民病院移転時に4路線に再編した路線である。ある程度利用者が定着していることや路線の再編から間もないことを踏まえれば、大幅な見直しを行うことは適当でなく、運行路線や運行形態については現行のスタイルを基本とすることとなった。しかしながら、さらなる運行サービスの改善に向けて、市民アンケートの中でも特に意見や要望が多かった「料金の一律化と低廉化(200円)」及び「バスの小型化」について具体策を検討することとなった。

(4) 施設連絡バスの見直し

施設連絡バスは、その利用が市民生活に定着していることから基本的な路線や乗降形態については現在の姿を基本とするが、他のバスとの受益者負担の格差

キーワード：公共輸送計画、コミュニティバス、利用者意識調査、愛知県春日井市、はあとふるライナー
〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200 中部大学工学部都市建設工学科 tomohiko@isc.chubu.ac.jp

を是正するための利用料金の有料化(100 円)を含め、運行の民営化等についても検討することとなった。また、市民からの要望が多かった毎日運行と路線を要望の多い利便施設までの延伸について検討することとなった。

(5)新規路線の計画

市内におけるバスサービスの地域的な公平性確保の観点からバス空白不便地域において新たなバスの運行が必要である。この点については現状においてバスが殆ど運行されていない地域であることや、アンケート調査結果やこれまでの市民要望でバス路線の新設が強く望まれている地域であることや、今後の基盤整備等の進歩により人口増加が見込まれ地域住民の移動手段の確保が一層必要となる地域であること等の諸条件に加えて、鉄道の路線により交通網が遮断されその結果著しい不便を受けているJR線以南地域への対応が最も優先して取り組まなければならないと考えられた。

3. 「はあとふるライナー」の誕生^{2) 3)}

春日井市は2002年11月30日から新たに「かすがいシティバス・はあとふるライナー」と名付けたバスシステムをスタートさせた。『はあとふるライナー』は市民公募より選んだ愛称である。路線は、既設の施設連絡バスと市内循環バスをそれぞれ施設連絡線、病院連絡線と改名し、JR中央線南側を走る地域（高蔵寺駅～春日井駅）に路線を新設しそれを地域連絡線と呼び、計3路線7系統で運行している。なお、地域連絡線の概要を表1に示す。この路線の利用者数の実績を2003年4月から11月の間でみると、一日当たり80.4人、一便当たり5.0人である。

表1 「はあとふるライナー」地域連絡線の概要

運行日	毎日（年末年始6日間を除く）
便数	8往復16便（8:40始発、17:29終着）
使用車両	1台（小型ノンステップバス）
バス停数	20箇所
運行コース	JR高蔵寺・JR春日井間の往復（6.9km）
乗車料金	均一（大人200円、子供100円）、幼児・障害者は無料

4. 地域連絡線を対象にした利用者意識調査

1) 調査概要

利用者意識を把握するために筆者らがアンケート調査を行った。調査項目は、「利用者属性」「利用状況」「以前の利用交通手段」「バス運行システムの評価」「自

由記述」である。2003年11月16日（日曜日）、18日（火曜日）、26日（土曜日）の3日間、バス全便に調査員が乗り込み、中学生以上の利用者に趣旨などを簡単に説明して調査票を配布した。後日郵送にて回収した。配布部数133、回収部数44、回収率33.1%であった。

2) 利用者属性・意識

利用者属性は、8割近くが女性であり、7割以上の利用者が40歳以上であった。この地域は交通不便地域だったことから利用者の8割近くの方が移動時に交通手段がなくて困った経験があると答えている。利用頻度は一人当たり週に2.77日、1日に1.46回の利用という結果がでたが、利用者によって大きなばらつきがある。利用目的は「通院・検診」「買い物・飲食」「私的な用事」が多い。目的地は春日井市内という利用が大半を占めており地域に密着した交通としての役割を担っている。

さらに、バス事業の主な運行システム毎の評価と総合評価について「満足」から「不満」までの5段階で回答を得た。多くの項目で「満足」という結果になった。しかし、「運行本数」「営業時間」の2項目に大きな特徴が見られた。これらの項目に関しては、「不満」を持っている利用者が多いが、総合評価では、「どちらでもない」をあわせると80%以上の利用者が満足しているという結果になっている。これから総合評価では「満足」と答えた利用者が各々の項目の「運行本数」「営業時間」で「不満」を表していることは改善要望と解釈できる。

3) 考察

利用者属性や「バスの乗り降りのしやすさについて」に満足している利用者が多いことを踏まえると、「はあとふるライナー」地域連絡線の利用者像は、自由に移動することに制約があり、身体的に困難を感じている高齢の女性が伺えられ、このような利用者に対して大きな効果が現われているといえる。

謝辞：研究の遂行にご協力頂いた春日井市交通対策課の皆様並びに2003年度中部大学磯部研究室所属の熊谷勇治君、岩村英樹君、加藤正太郎君に謝意を表す。

参考文献

- 1)春日井市：春日井市のバス交通のあり方に関する調査報告書、2002年3月
- 2)春日井市：「市のバス事業がかわります」、広報春日井No.1261、pp.1-2、2002年10月15日号
<http://www.city.kasugai.aichi.jp/koho-kasugai/pdfdata/koho141015.pdf>
- 3)春日井市ホームページ：かすがいシティバスへはあとふるライナーへバス路線図
<http://www.city.kasugai.aichi.jp/kikakutyousei/kotsutaisaku/bus/top.html>