

第IV部門

地方都市コミュニティバスの運行可能性についての考察

関西大学環境都市工学部 正会員 ○秋山 孝正
 関西大学環境都市工学部 正会員 井ノ口弘昭

1. はじめに

地方都市の公共交通政策として多数のコミュニティバスが運行されている。地方の小都市では、モータリゼーションの進展から、自動車依存度が極めて高く、公共交通に対する利用意識が低いことから、実効性のあるコミュニティバスの運用は容易ではない。本研究では、具体的な地方都市の地域交通計画を取り上げて検討する。特に市民が自動車依存した社会における、公共交通の利用促進に関して述べる。また、継続的な運行を可能とするための行政経費の縮減と利用者サービスのあり方について検討する。

2. 地方都市コミュニティバスの現況

(1) コミュニティバスの現状

本研究では、具体的なコミュニティバスの例として、岐阜県本巣市の「もとバス」に関して検討する。本巣市は、平成 16 年に根尾村、本巣町、糸貫町、真正町の 3 町 1 村が合併して誕生した都市である。

人口は平成 22 年 1 月時点で 35,549 人であり、微増傾向が継続している。また人口構成は、50 歳以上の割合が増加、特に 70 歳以上が増加している¹⁾。

本巣市合併前の根尾村では、①根尾地域自主運行バス、本巣町では、②行政福祉バス「ササユリ」隔日運行されてきた。市町村合併時の住民意識調査では、公共交通機関の充実を望む意見も多く寄せられた。このため、平成 16 年 10 月 1 日より、③「もとバス」の運行が開始された。このような経緯から、結果的に運行形態の相違する 3 種類のバス事業が混在する地域となった。合併前の各町村の運行形態を継承している。ここで検討する「もとバス」は、真正・糸貫地域に対応するコミュニティバスである。

(2) 住民意識についての現状

本巣市地域公共交通活性化協議会においては、平成 20 年に公共交通の利用状況と利用者意識を把握するために、市民意識アンケート調査を実施した。

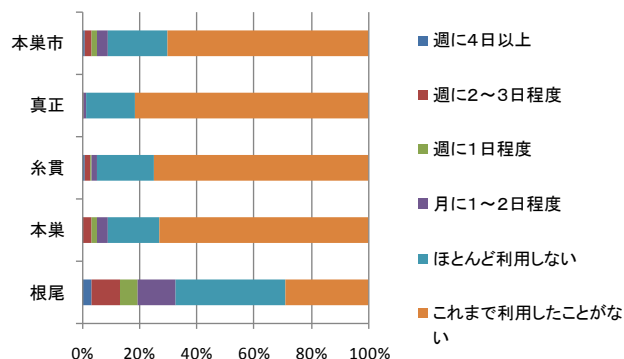


図-1 市民の市営バスの利用頻度

この際の「もとバス」の運行形態は、東コース（停留所 33 箇所：平日 8 本／日、休日 6 本／日、所要時間：68 分・75 分）、西コース（停留所 38 箇所：平日 8 本／日、休日 6 本／日、所要時間：74 分・81 分）、運賃は 100 円（小学生未満、身体障害者・付添者は無料）で運行された。

市営バスの利用頻度に関する質問では、市民の 9 割程度は非利用者である。特に、真正・糸貫・本巣の 3 地域では、ほとんどの人が利用していない。したがって、「もとバス」の利用者は極めて少ない。調査の該当時点（平成 20 年度）の運行実績によれば、平日 8 便、休日 6 便の平均値として一日あたり 23.6 人／日、一便あたり 1.6 人／便である²⁾。

利用者の意識調査結果から真正・糸貫（当該地域）の市民意見は「必要である」「必要でない」がそれぞれ、ほぼ半数で意見が分かれている。

公共交通必要性の面から、住民意識を検討する。図-2に「バスがなくなると困ること」に関する調査結果を示す。これより現時点で「困ることがある」者は少数であるが、「今は困らないが将来は困ると思う」は各地域とも 40%程度存在する。将来に関する市民意見は比較的多数存在しており、一定の潜在交通需要が観測できる。

一方で、非利用者 (2,286 サンプル)に関する利用

意向「バスが便利になれば利用するつもりがありますか？」の質問を設定した。この結果、図-3に示すように、現行の非利用者のなかで、糸貫 36%、真正 31%程度の潜在的な利用意向がある。

3. 実証実験結果と今後の展望

(1) 実証実験結果の検討

上記の市民アンケート調査結果を踏まえて、「もとバス」の実証実験を行った。主要な実験内容は、①路線の再編、②高齢者無料制度（70歳以上無料）の導入、③もとバス間乗り継ぎ無料制度の導入、④樽見鉄道との乗り継ぎ無料制度の導入である。

これらは、市民の日常生活の移動利便性の向上（①）に加えて、料金政策としての交通需要喚起（②～④）を意図した実証実験であり、平成21年6月より実施されている。新規運行にあたっては、「本巣市公共交通ガイドブック」を発行し、市民に配布するなど広報活動も実行している。この結果、バス利用者数は、平成21年度に約15,900人と見込まれる（実績：平成19年7,373人、平成20年8,412人）。これより一便あたりの利用者数は、1.6人→2.2人（44.5人/日）と推定される。一日あたりの利用者数はなお市民の0.13%程度であり少数であるが、一定の成果を挙げたものと考えられる。

(2) 新規実証実験の設定

地方都市の公共交通の継続的運行の可能性の点から、運行経費面から運行の効率化が検討されている。特に運行形態として、道路運送法第4条許可による有償運送、道路運送法第79条許可による有償運送、道路運送法の対象外の自主運行などが検討できる。

この点から新規の実証実験として、「もとバス」糸貫線を行政福祉バス「ササユリ」と統合し、運行便数を減少し、利用者の統合縮小と利用者一人あたりの運行経費の低減を目標としている。ここでは、①市民のモビリティ確保とバスサービス水準、②財政的な行政バス運行可能性、③無料化に対する市民意識変化などの検討課題が発生することから、今後の継続的な議論と実証的な検証が必要である。

4. おわりに

本研究では、地方都市のコミュニティバス運行に関して、具体的な検討例に基づいて現実的な課題を

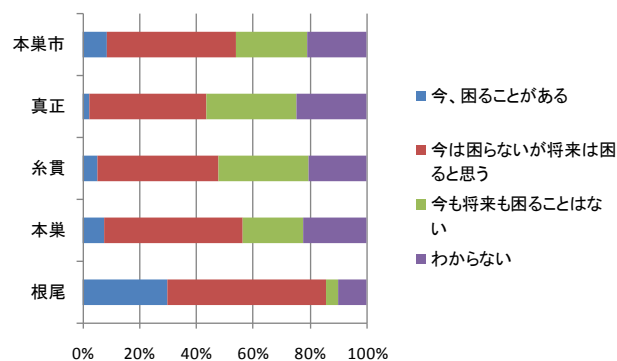


図-2 バスがなくなると困ること

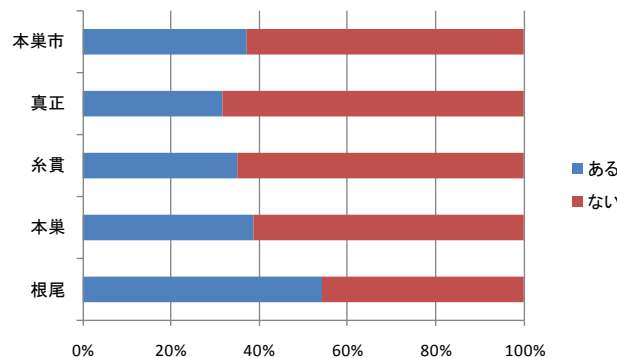


図-3 バス利便性向上時の利用意向

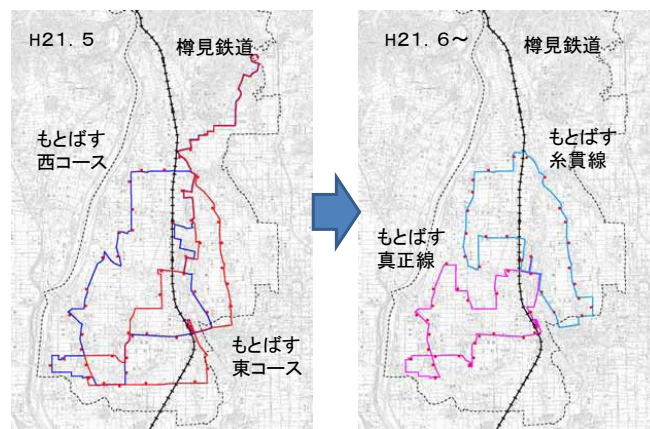


図-4 市営バス路線の再編

整理した。特にコミュニティバスの運行経費削減と潜在的利用者に対するサービス向上は運用継続面での重要な問題である。今後運行形態の変更を踏まえた実証的な分析を継続することが求められる。

最後に、本研究の資料収集にあたって、本巣市企画部総合企画課および帝国建設コンサルタントのご協力を得た。ここに記し感謝の意を表する次第です。

参考文献

- 1) <http://www.city.motosu.lg.jp/index.html>
- 2) 本巣市：本巣市地域公共交通総合連携計画 平成21年1月