

## 大都市近郊におけるコミュニティバスの特性分析

福岡大学工学部 学生員○ 坂口朋広 福岡大学工学部 田代英樹  
 福岡大学工学部 正会員 井上信昭 福岡大学工学部 正会員 堤香代子

### 1. はじめに

1995年11月末に、全国のコミュニティバスの先駆けとなる武蔵野市のバスが走り始めて約10年になる。この間も路線バス需要は減少を続ける中で、2002年2月の改訂道路運送法施行による大幅な規制緩和という事態も生じ、多くの自治体でコミュニティバスが計画され、あるいは運行されている。

福岡市の南側に位置する春日、大野城、太宰府の3市でも近年、相次いでコミュニティバスが運行されるようになった。これらの3市は、南北に2本の幹線鉄道が縦断し、交通条件は相対的に優れている。こうした都市でもコミュニティバスが必要とされるということは、路線バスという公共交通サービスが他の地方都市ではより多様かつ深刻な課題を内包していることを示唆するものである。

そこで本研究では、これら3市のコミュニティバスの特性を整理し、地方部のこれからの公共交通に関わる知見を得ようとするものである。

### 2. 対象3市の概要と太宰府市のコミュニティバス

#### 2-1. 対象3市の概要

対象3市は、福岡市のベッドタウンとして人口が急増したという共通点がある。

図-1に示すとおり過去30年間で、太宰府市2.5倍、大野城市2.6

倍、春日市2.5倍にも達している。このように急増した理由は種々あるが、最大の理由は各市を縦貫する2本の幹線鉄道である。そして、急増した人口を受け入れる住宅地は、この幹線鉄道を挟んで東西に広がっている。したがって当該地域では、そうした住宅地と最寄り鉄道駅を結ぶバス路線もよく整備されている、というのが大方の認識になっている。

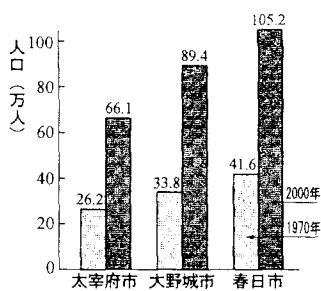


図-1 3市の人口推移

#### 2-2. 太宰府市のコミュニティバス

##### (1) 誕生までの経緯

1989年6月に「第三次総合計画」を策定するために行った市民意識調査や「市長へのハガキ」などにおいて、市役所や最寄り駅などを結ぶ公共交通機関の整備を望む声が多く出された。このため同市ではすぐに庁内検討委員会を立ち上げ、調査・研究を行った。そして、その成果をもとにバス事業者へ対応実施を要望してきた。しかし、具体的な動きがなされないままに時が過ぎる中で、1995年3月に行った市民意識調査では、バス路線の新設を中心とする生活環境の充実を望む声がさらに大きくなった。

そこで、1996年度よりバス事業者、関係機関、市議会などの協議を通して、市が運営主体のコミュニティバス像を具体化し、ようやく1998年4月1日に「まほろば号」が運行開始した。

##### (2) 誕生後の変遷

表-1に示すように、まほろば号はその誕生後、運行本数、路線、運賃などの改定を繰り返して今日に至っている。1日当たりの延べ走行距離(平日)は、開始当初の620台・キロが、現在では3倍近い1800台・キロを超えている。2002年4月1日からは、100円均一運賃制を導入した。

これらの結果、利用者数は開始年度の13.5万人が2002年度には40万人にまで達した。100円均一運賃が利用者数の拡大に与えた効果は大きく、2002年度の対前年度伸び率は36%にも達している。

表-1 太宰府市のコミュニティバスの変化

年度	サービスの改善内容	交通体系	走行台・キロ	年間利用者数(千人/年)
1998	・4/1: 運行開始 1系統(31便) ・8/1: 1便増	180円 (4km未満) 200円 (4km以上)	620	135.4
			640	
1999	・6/1: 1系統新設(27便)	100円均一	1099	235.3
2000	—		253.6	
2001	—	100円均一	1827	291.5
2002	・4/1: 便数増(12,17便) 1系統新設(14便)			397.5
2003	—	—	—	273.0

(注) 2003年度の利用者数は4~11月

図-2は、年度別収支の推移を示す。運賃改訂という要因が系統と便数の増加による経費増とも相俟って、2002年度から赤字額が急増している。

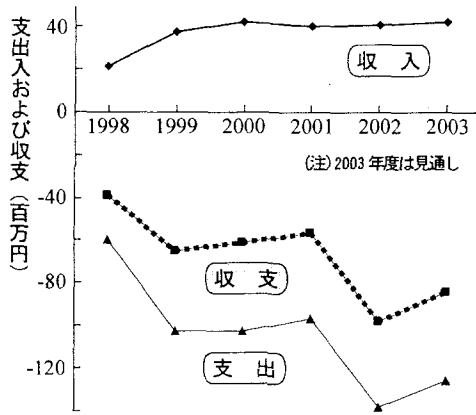


図-2 太宰府市のコミュニティバスの収支

### 3. 3市のコミュニティバスの相対分析

#### (1) 導入目的

コミュニティバスを導入する目的は3市それぞれに独自の事情があるが、大胆に分類・整理すると表-2となる。この表からは、他地域と比べて相対的に公共交通のサービスが良いと思われる当該地域にも、鉄道駅から遠く路線バスもない交通空白地域が存在すること、あるいは路線バスはあっても利用者ニーズと系統とのミスマッチの問題などが存在する実態が伺える。

表-2 対象3市のコミュニティバスの導入目的

	太宰府市	大野城市	春日市
交通空白地域解消	◎	◎	○
公共施設巡回	○		◎
交通弱者対応	○	○	○
交通渋滞緩和	○		
中心市街地活性化			○

(注) ◎：主たる目的

#### (2) 3市のコミュニティバスの概要

3市のコミュニティバスの概要を示すものが表-3

表-3 対象3市のコミュニティバスの概要

	太宰府市			大野城市			春日市						
導入年月日	1998/4.1			2003.3.1			2003.3.1						
バス車両	8(市保有)			6(市保有)			6(バス事業者保有)						
運行時間帯	6～22			6～22			8～19						
運行ルート	一方向、両方向			一方向			一方向、両方向						
ルート数	3			3			5						
系	延長(km)	20.0	17.0	13.0	8.8	7.5	9.8	7.5	9.5	9.0	9.0	6.8	
	本数(平日)	44	45	14	31	33	33	14					
統	〃(日祭日)	29	28	11	30	31	31						
	平日(台・キロ/日)	1827.0			843.7			568.4					
日祭日	1199.0			800.3									
運賃	100円均一												

(注) 太宰府市の平日は月～土、大野城市は月～金

である。市域の大きさや導入目的の違いを反映して、運行時間や運行ルートなどに違いがみられ、それが走行台・キロに大きく反映している。

#### (3) 3市の2003年度計画

太宰府市はすでに7年目となるのに対し、大野城市と春日市は初年度である。3市の年間利用者数と収支見通しなどを表-4に示す。3市とも大幅な赤字を前提としている。

3市の利用者数の最新データを見ると、まず昨年度から条件変化のない太宰府市では、2002年度、2003年度の4～11月の累計では殆ど変化は見られない。コミュニティバスが市民生活に定着した証しともいえる。一方、大野城市と春日市については次のような換算を行って年間利用者数を推定した。

$$\text{年間利用者数} = \frac{4\sim 11\text{月の累計利用者数}}{\text{累計利用者数}} \times \frac{V_0}{V_1}$$

但し、 $V_0, V_1$ ：太宰府市の2002年度の年間および4～11月の利用者数

この結果と当初年度の計画利用者数を比較すると、両市ともに計画を30%程度上回ることとなり、まずは順調なすべり出しである。

仮に収支均衡にするために必要な利用者数を、市民1人当たりの利用回数(年間)でみるとそれほど大きな値ではない。しかし、計画利用者数をベースに考えると、170～300%程度の増加率が必要であり、達成は相当に困難と言わざるを得ない。

表-4 対象3市の収支均衡条件

市	指標	計 画		人 口 (千人)	収支均衡のための必要な利用増加	
		バス収支 (千円)	年間利用者 数(千人/年)		市民1人当たり (回/年)	現在の利用者数に 対する増加率(%)
太宰府市		△841000	273.0	67.0	12.6	308
大野城市		△520000	309.0	92.8	5.6	168
春日市		△52103	189.2	108.3	4.8	275

#### 4. まとめと課題

3市とも赤字を前提にした運行であるが、初年度の大野城市と春日市は今のところ、予想以上の利用者実績で推移しており、利用者ニーズなどを調査し、柔軟な対応が今後とも求められる。

3市に共通する課題としては、バス事業者との契約方法がある。現状は不足分を行政が補填する仕組みであるが、これではバス事業者が必要拡大のインセンティブが働かない。この課題に対応できる契約の仕組みの導入がまずは必要である。