



2010年6月5～6日 第41回土木計画学研究・発表会
地域参画型コミュニティバス事業の
持続性に関する実証的検討
- 春日井西部コミュニティバスを例として -

名古屋大学環境学研究科 福本雅之
名古屋大学環境学研究科 加藤博和
中央コンサルタンツ株式会社 黒坂俊樹

背景・目的

地域住民や商業事業者、NPO等が
主体的に企画・運営に参画するコミバスが、近年増加

運行を開始したものの
持続できなくなる事例も・・・



持続不可能となった原因を探る！

運行開始から1年ほどで廃止となった、商店街連合会主体の
「春日井西部コミュニティバス かっちい」を対象
発案から廃止に至るまでの経緯を整理
関係各主体の意識・活動・利害関係調整の過程を考察
地域参画型コミバスの成立や持続の要因を明らかに

運行地域～春日井市西部地域



名古屋都心部まで鉄道で20分 鉄道至便
名鉄バス・あおい交通が路線バス運行
コミバス（はあとふるライナー）あり



春日井西部コミュニティバスの構想

背景：商店街の来客減少 + 近隣大店(エアポートウォーク)の開業
商店街への足の確保により、来客数向上を検討

背景：名鉄バスの路線廃止

味美地区と勝川地区を結ぶ路線バス復活を望む声

春日井市商店街連合会が主体のコミバス運行が計画

昼間の通院・買い物客をメインターゲット
夜間・深夜時間帯ニーズへも対応(帰宅・飲酒)
運賃収入だけでなく、協賛広告による経費確保

エアポートウォーク開業前の運行開始を目指し、
春日井市地域公共交通会議での協議

当初構想の頓挫

地域公共交通会議で協議調わず

地元タクシー事業者から強い反発

- ・深夜運行に対する抵抗
- ・市外事業者(あおい交通：小牧市)を前提とした運行計画

市コミバスとの棲み分け

- ・地域内に既に存在(市民病院・駅アクセスを主眼)

↓ 2度の幹事会を経て事業計画を大幅変更

運賃の変更 : 1乗車100円 → 1日200円

運行時刻の変更 : 夜間・深夜時間帯運行取りやめ

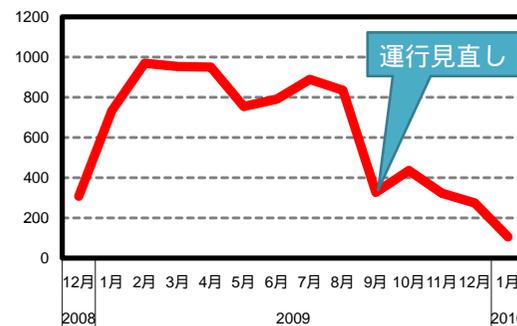
駅前ロータリー乗り入れ断念

運行開始日の遅延 :

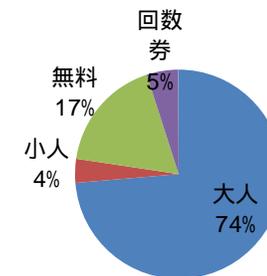
2008年10月予定 → 2008年12月22日

かっちいの利用状況

利用者推移



利用者構成



目標を2000(人/月)としたが実績は半分以下

2009年9月の運行見直し(14本/日 10本/日)以後、利用者数はさらに減少

障がい者(無料)の利用多く、外出機会提供に寄与するも採算には寄与せず

運行継続の断念

運賃収入の低迷

目標の半分に満たない利用者数

協賛広告の不調

運行開始直後の景気悪化の影響を受け、目標の1/3止まり

→ 運行経費圧縮のための減便(2009年9月)により

さらに利用者が逸走

..... 運転資金が2010年1月で底をつくため、

商店街連合会としての事業休止(半年間)と

..... 休止中に新たな運行体制(NPO等)の検討を決定

地域公共交通会議に半年間の運行休止を上程する

も、見通し不透明につき廃止適当とする意見が大勢

2010年1月12日の運行をもって廃止

持続不可能となった要因

基本コンテンツの不備

運行地域に合致しない運行形態(昼間時のみのバス運行)

- ・当初、夜間・深夜運行という特徴を持たせ、この収益で昼間時の運行経費をまかなう予定

→ 夜間・深夜運行断念時に運行そのものを断念する選択肢もあったが、運行自体が目的化

- ・商店街運行ゆえにニーズの多い大店への乗り入れできず既存事業者との調整不調により駅前ロータリー乗り入れできず

→ 運行者側の事情が優先し、地域住民のニーズに必ずしも合致しない運行内容に

持続不可能となった要因

地域住民・行政との連携不足

地域住民への働きかけ不足

- ・商店街 地域住民。地域住民を交えた懇談会は運行継続が危ぶまれつつあった2009年10月になってから「直接の対話がない」との意見

市当局の支援不足

- ・商店街振興としての支援はあったが、交通政策への位置づけはされず

➡ 地域住民・市当局の支援を得られず、商店街連合会の「独り相撲」となってしまった

資金調達の行き詰まり

地域に必要性を訴えられず、不況による協賛金不足もあって資金的に行き詰まった

持続不可能となった要因

商店街連合会が事業主体となったことによる問題

商店街は実は地域に根ざしていない？

- ・地域住民の多くは商店街を利用しておらず、住民の移動ニーズは商店街にない??
- ・住民に来てもらえる商店街、協力してもらえる商店街とするためには直接的な地域住民への働きかけが必要

組織・資金が脆弱

- ・個人商店の集合であり、資金的に脆弱(大店に比較して)
- ・事業への疑義が生じると組織がまとまらず、資金調達も困難に

➡ 「商店街のバス」という面が強すぎ、地域交通としての性格が不明確に

まとめに代えて

地域参画のコミバスなら成功するのか？

基本は路線バスとしての機能を果たすことが大前提
如何に「路線バスの機能を実現するか」を追求する際に地域参画という手法が有効

かっちいの反省点

「商店街がバス運行」に拘泥

➡ 初期構想が潰えたときに止めることができず

「まずは運行」「運行してからなんとかする」

➡ 実際には地域住民への働きかけはほとんどなし

「運行すれば止められない」という幻想

➡ 金がなければ走らないし、金は集めなければ集まらない