

春日井西部地区コミュニティバス
＜勝川・味美地区ちよい乗りバス＞

事業計画書

平成20年8月

春日井市商店街連合会
あおい交通株式会社

目次

1、運行に至る背景

2、運行の目的

3、運行計画

(1) 運行開始予定日

(2) 事業主体・運行主体

(3) 運行許可

(4) 路線・運行日・時間帯及び運行本数

(5) 運賃

(6) バス停

(7) バス車両

(8) 愛称

4、運営・運行組織と意思決定体制

5、運行を契機とした商業活性化の方策

6、その他の利用促進方策

資料1 時刻表

資料2 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程

資料3 春日井市商店街連合会役員名簿及び商店街代表者名簿

1 運行に至る背景

全国で中心市街地の多くが空洞化し、まちに出かける魅力や住む魅力（満足度）が大幅に低下していることから、都市の「顔」となる中心市街地の活性化が大きな課題となっている。春日井市においても状況は同様である。勝川地区では、駅前周辺の区画整理事業や再開発事業、JR中央本線の連続立体交差事業などの都市基盤整備事業の実施によって街が様変わりしたが、近隣からのアクセス手段が貧弱であることもあって、来街者の増加に繋がっていない。また、味美地区では、名鉄小牧線の名古屋市営地下鉄上飯田線への直通乗り入れにより、商店街で買い物をする人が減少している。さらに、本年10月、名古屋空港旧国際線ターミナル跡に、郊外型SC「エアポートウォーク名古屋」が開店する予定であり、両地区の商業の状況に大きな影響を及ぼすものと予想される。

春日井市内の公共交通は、JR中央線・名鉄小牧線の両鉄道路線が幹となり、さらにJRの各駅から多数のバス路線が運行し、名古屋市を中核とする通勤圏を担う交通網を形成している。しかしながら、市内を移動するという観点では公共交通の利便性は高いとは言えず、自家用車に頼らざるを得ない状況になっている。勝川・味美地区においても、中部国際空港の開港に伴って名古屋空港から民間旅客部門が移ったことから、勝川駅から味美駅を経由して名古屋空港への名鉄バスが乗客減に伴い平成20年3月31日を以って廃止された。この結果、勝川地区と味美地区を結ぶ公共交通機関はかすがいシティバス（はあとふるライナー）病院循環勝川線のみとなっている。

かすがいシティバスは春日井市が運行し、その運行目的として、1)市役所等公共施設への接続、2)市民病院への接続、3)公共交通空白地域の解消、4)高齢者等の移動支援、5)昼間帯の市内の移動手段の提供を挙げている。実際の利用状況を見ると、乗降客の60%が65歳以上の高齢者であり、また行先は市民病院が多くなっていることから、上記目的にある程度対応した路線となっている。しかしながら、街の活性化をサポートする役割としては必ずしも十分と言えない。例えば、上述の病院循環勝川線は、毎日運行ではあるものの、9～16時台に1時間間隔で計7往復の運行に過ぎず、勝川・味美地区の一部しかカバーしていない。しかし、市の欠損補助によって市全域をカバーする運行を行うかすがいシティバスに過大な役割を求めることは容易でなく、勝川・味美地区の活性化を望む立場としては、民間事業者や市の運行を補完しつつ、自らが運営に取り組むというスタンスに積極的に踏み込むことが必要であるという考えに至った。

そこで、来街者を増加させ、街の活性化を図ることを目的として、「地域の」「地域による」「地域のための」バス運行を企画した。

2 運行目的

- (1) 勝川・味美地区における商店街・商業施設・公共施設・医療機関等を利用する際にだれもが安心して移動できる手段を確保し、街の活性化に寄与する。
- (2) 安心安全や飲酒運転防止の点から、飲食店利用者及び学習塾などの夜間帰宅の足を確保し、住みやすい街をつくる。
- (3) 公共交通機関の利用を促進することで、環境負荷の少ない社会を目指す。

3 運行計画

(1) 運行開始予定日

平成20年10月1日(水)

(2) 事業主体・運行主体

事業主体：春日井市商店街連合会、運行主体(委託先)：あおい交通株式会社

(3) 運行許可

道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業による。

なお、春日井市地域公共交通会議での協議結果に基づき、市の公共交通網の一翼を担う路線として位置付けていただくことを想定している。

(4) 路線・運行日・時間帯及び運行本数

運行目的に即して、公共交通の空白が生じている(鉄道・民営バス・かすがいシティバスではカバーできておらず、タクシーでは運賃が高すぎて需要が顕在化しないが、ニーズはある)以下の3コースを各時間帯別に設定する。運行日は、日、祝日は夜間、深夜コースを運休、土曜日は深夜コースを運休とする。

ア 昼間コース

JR勝川駅から勝川駅前商店街、名鉄味美駅及び味美商店街を經由し、JR勝川駅に至る路線

9時台から16時台(右回り6本、左回り5本で交互運行)

イ 夜間コース

JR勝川駅から勝川駅前商店街、名鉄味美駅及び味美商店街を經由し、JR勝川駅に至る路線

20時台から22時台(右回りのみ5本)

ウ 深夜コース

JR勝川駅から二子山公園、名鉄味美駅、宮町及び八光町を經由し、JR勝川駅に至る路線

22時30分から0時45分(左回りのみ4本)

時刻表は資料1を参照、運行コースは全コース一覧表参照

(5) 運賃

① 現金

ア 昼間コース 1乗車100円とする。

イ 夜間コース 1乗車200円とする。

ウ 深夜コース 1乗車400円とする。

② 回数券

バス車内及び商店街店舗にて、100円×22枚つづりの回数券を2,000円で販売する。

③ サポーター券

個人サポーター券を3,000円／(月)、16,000円／(半年)で販売。券面の提示により、昼間コースは無料で乗車可能。夜間・深夜コースは追加運賃(夜間100円、深夜300円、回数券でも可)を支払うことにより、乗車可能。

④ 運賃設定の根拠について

1. 事業全体の収支見直し、および、かすがいシティバスの運賃や名鉄バスとの整合から、当初は全時間帯で1乗車200円を想定した。
2. しかし、昼間運行については、市民病院アクセスに主に使われている、かすがいシティバスに比べ乗車距離が短いと考えられる当運行では、同一運賃だと割高感があり、商店街の活性化や交通弱者への交通手段の提供という目的を十分に達成できないと考え、100円と設定した。
3. 一方、深夜運行については、200円ではタクシーに比べ、定時定路線運行であることを差し引いても安すぎ、適切な分担が図れないと考えていることや、運行経費が昼間・夜間に比べ割高になることを勘案し、400円を設定した。
4. すなわち、夜間運行が標準運賃であり、昼間が半額、深夜が倍額という考えである。なお、この結果、収支見込みは一律200円の場合とほとんど変わらないと予想している。
5. なお、3種類の運行は時間帯もルートも大きく異なっており、同一区間で民営バスと自治体運営バスが混在することによる二重運賃の発生(春日井市内でも起こっている)に比べれば圧倒的に合理的である。広報や告知・掲示を注意することで、誤解は防げると考えている。また、利用者から見ても納得いただける運賃設定であると考えている。

(6) バス停

概ね300mから500m間隔で設置する。

停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程は資料2を参照

(7) バス車両

バス事業者所有の車いす乗降装置付のマイクロバスとする。

(定員21人、ただし車いす使用の場合は17人)

車体デザインは、他と区別しやすく、親しみがわき、なおかつ乗りやすいものとする。

(8) 愛称

勝川・味美に関連し、覚えやすい愛称をつける。

※「ちょい乗りバス」とは？

食料品などの買物や病院、ご近所に行く場合など、日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用してもらうことを想定した乗合の移動手段。コミュニティバスよりも小規模で、タクシーよりも安く乗れるシステム。

4 コミュニティバスの運営・運行組織と意思決定体制

- (1) 運営に関しては春日井市商店街連合会内（春日井市鳥居松町5-45 春日井商工会館5F 0568-84-8848）に事務局を置き対応する。また、通常の運行に対する対応はあおい交通（株）小牧東営業所がこれにあたる。
- (2) 春日井市商店街連合会会長を委員長とする特別委員会を設け、これに、運行主体である「あおい交通」と「春日井商工会議所」を加え意思決定機関とする。

5 コミュニティバスの運行を契機とした商業活性化の方策

- (1) 季節にあわせた魅力あるイベントの開催（弘法市、夏まつりなど）
- (2) バス車内における商店街で使用できる割引券の配布
- (3) 町内会・バス沿線商業施設とタイアップしたイベントの開催

商店街の活性化を目的として運行するバスの利用を増やすには、商店街での魅力あるイベントの実施が必要である。この際、バスの車内でのPRや、バス利用とセットになった企画など、バス運行と連動した取り組みを実施し、バス利用者を商店街へ誘導する。また、勝川地区で行っているスタンプ事業（弘法スタンプ）とも連動した企画を開催する。

6 その他の利用促進方策

バスを運行させるには多額の運行経費が必要となるが、バス運行を地域に根付かせるためにも、5年以上運行することを目指して、次のような継続した取り組みを実施していく。

(1) 利用者の意向把握のためのフォローアップ調査の実施

バス利用者及び商店街利用者に対して、満足度を高めるためにアンケート調査を実施し、新たな改善計画を立てて次年度の運行に反映させていく。

(2) 利用者増加への努力

バスの利用者を増加させるには、バスの使いやすさをPRすることが大事である。今後、免許証を更新しない高齢者や燃料費の高騰により自家用車使用を回避したいと考える人などをターゲットとして、継続的にバスのPRを行っていく。

(3) 路線・運行時間の見直し

アンケート等から明らかになった問題点を検討の上、より利便性の高い路線・運行時間への見直しをスピード感をもって行う。

(4) 安定した広告料収入の確保

車内、車外問わず可能な限りの広告掲載を行い、広告料収入を確保する。

資料1、時刻表

日中コース 9:00～16:20

	勝川駅前発時刻	経 由
1	9:00	右回り
2	9:40	左回り
3	10:20	右回り
4	11:00	左回り
5	11:40	右回り
6	13:00	左回り
7	13:40	右回り
8	14:20	左回り
9	15:00	右回り
10	15:40	左回り
11	16:20	右回り

夜間コース 20:00～22:00

	勝川駅前発時刻	経 由
12	20:00	右大回り (二子山→味美商店街)
13	20:30	右大回り (二子山→味美商店街)
14	21:00	右大回り (二子山→味美商店街)
15	21:30	右大回り (二子山→味美商店街)
16	22:00	右大回り (二子山→味美商店街)

深夜コース 22:30～24:45

	勝川駅前発時刻	経 由
17	22:30	左大回り (高山→味美商店街→二子山)
18	23:10	左大回り (高山→味美商店街→二子山)
19	23:50	左大回り (高山→味美商店街→二子山)
20	24:45	左大回り (高山→味美商店街→二子山)