

第5章 結果の概要と今後の課題

愛西市の巡回バスは、平成19年9月1日に大幅な改正を行い、合併前から佐屋・佐織地区で運行していたのと同水準の内容で、立田・八開地区でも運行を開始しており、現在に至っています。

市内外の企業従業員や自営業の方の交通手段は全体として自動車依存が高くなっていますが、移動手段を持たない方に対するサービスとして地域巡回バスを運行しているものの、この数年間に新たな課題やニーズなどの様々なご意見が市民から寄せられてきました。

そこで、地域公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、今後の愛西市における地域公共交通の活性化に向けた効果的な施策を進めるため、必要となる調査及び検討資料の作成等を行うために本調査を実施しました。

1 調査結果の概要

(1) 各種データからみる現状

地域公共交通を取り巻く状況の変化を把握し、活性化に向けた効果的な施策を検討するにあたって必要となる各種情報・データの収集、分析をしました。

人口は微増・微減を繰り返しながら64,957人となっていますが、高齢化率が平成2年の11.3%とから平成22年では24.2%と約2倍になっており、今後も高齢化率が高くなっていく地域であることが予測されます。

人口の流入入については、通勤通学者の約3分の1が愛西市内となっており、15歳以上の人口35,295人のうち12,679人が市内へ通勤通学しています。

人口密度は、市内でもほぼ2極化しており、密度の高い地域が多いのは、佐屋・佐織地区で、密度の低い地域が多いのは、立田・八開地区となっています。高齢化率については、高い地域が多いのは、立田・八開地区となっています。

就業状況については、農業従事者が多い地区は立田・八開地区となっており、佐屋・佐織地区は製造業やサービス業等の従事者が多くなっています。

津島市の市街地を囲むような形状をしており、道路網や公共交通網は津島市内を通過して、本市の南北や東西を結ぶ構成となっています。

愛西市だけでなく周辺自治体にも商業施設や医療機関等の様々な施設があるとともに、名鉄津島駅や近鉄弥富駅など交通結節点も近隣市町に存在しており、恵まれた環境にあると思われます。

(2) 愛西市巡回バスの利用実態

地域公共交通の活性化に向けた課題を把握するために、巡回バスの利用実態について分析しました。

バス乗降客数は平成 21 年 9 月から年々減少しています。

バス停別の利用状況をみると、福祉施設での乗降客数が上位を占めており、特に佐屋地区の福祉センター前のバス停については、年間利用者数がずば抜けて高くなっています。

コース別にみると年間利用者数が増えているコースもありますが、バス停の利用状況別にみると、年間でほとんど利用されていないバス停も多く、特定のバス停のみの利用が高い結果となっています。

町字別に利用状況をみると、利用者の多い町字と少ない町字で 2 極化している地域もみられます。

バス停圏域をみると 500 メートル範囲（徒歩 10 分圏内）ではそれぞれのバス停の圏域がダブっており、非常に近い距離にバス停が点在していることがうかがえます。

需要予測と現状利用を比較すると、需要がかなり高く出ており予測に対してほぼ半分の利用となっています。

(3) 近隣自治体のバスサービス体系

地域公共交通を取り巻く状況の変化を把握するために、近隣市町等のバス運行状況等をとりまとめました。

近隣市町のバスサービスは、事業者委託型の運行がほとんどで、さらに有償運行がほとんどで、100～200 円が相場となっています。同じ市内でも地区によって地区の特性を反映した運行形態をとっている場合が多くなっています。

起終点は駅や役所となっており、経由地は病院や商業施設等もあり、単に公共施設を巡回するだけの運行ではありません。さらに、自地域内に公共交通施設（駅）が無い自治体については、他市町への乗り入れをしたり、他市町のバスへ連絡していたりと様々な形態が取られています。

(4) 市民の移動ニーズ

市民の生活行動範囲や現在のルートにおける地域毎のニーズや課題を把握し、今後の施策展開に活かすため地区毎にワークショップを開催しました。

1 回目は参加者の生活行動範囲の把握、2 回目はバスに関する意見を頂きました。

参加者の行動範囲をみると、市内だけで完結しておらず津島市や弥富市、稲沢市などの近隣市町へ買い物等に出かけている傾向がみられました。

さらに地区別にみると、愛西市内を除くと、佐屋地区は蟹江町、津島市、名古屋市、弥富市への外出が多く、立田地区は津島市、弥富市、八開地区は、津島市、稲沢市、佐織地区は、津島市と地区毎に外出の方向が異なっている傾向がみられます。

現行のバスに関する意見をみると、ルート変更、ダイヤ変更、デマンド導入、他市町への乗り入れ、有料化賛成といった意見が 4 地区全てでみられ、現行のバスから改善の必要

性といった意見が多くみられました。

2 今後の課題

人口は高齢化率が今後も上昇することが予測され、自家用車に依存した現状から自家用車を運転できなくなる時期が訪れます。そのライフスタイルの転換期に現行のバス運行形態で充実した日常生活を送る事が出来るでしょうか。

また、現状のバスは各地区を同等水準で運行しており、利用者のライフスタイルやニーズ等が十分に反映されたものではないと思われます。立田・八開地区は農業従事者が多く、バス利用の経験が乏しいことなどから、実際の利用者数も需要予測に比べ低くなっています。

利用者数の多い佐屋・佐織地区も福祉センターの利用が多いだけであって、合併以前の福祉巡回バスの域を脱していないのが現状です。

同等水準のバス運行を求めている地区とそうではない地区求められているわけではなく、地区の特徴を踏まえた運行を検討することが必要であることと、バス利用に対する抵抗を下げるため周知啓発活動を実施したり、講演会やバス体験ツアー、バスの命名など市民を巻き込んだ利用意識の向上に関する取組みの2つが必要だと思われます。

さらに、市民の移動ニーズは、愛西市内だけで行動範囲は完結しておらず、津島市等の近隣市町にも日常的に出かけており、周辺市町も含んだ広範囲を生活圏としている人が多いことから、今後も市民の足としてバス運行を継続するとした場合には、他市町への乗り入れ等の広域的なバスルートを検討していく必要があります。

また、バス停の有り方についても、現行は各地域に1つを基本としており、運行時間が長くなっていることが利用の不便さを助長する要因の一つとなっているとともに、全く利用されていないバス停も複数あることやバス停同士の距離が近く乱立しているような状況の地域もあるため、バス停の場所や有り方についても検討していく必要があると思われます。