

ひたちなか市におけるコミュニティバスの現状と課題

土谷敏治*・小室哲雄**・安藤圭佑***・石井智也***・
花井優太***・八剣直樹***

Present Status and Tasks of Community Bus in Hitachinaka City

TSUCHITANI Toshiharu, KOMURO Tetsuo, ANDOU Keisuke,
ISHII Tomoya, HANAI Yuta and YATSURUGI Naoki

ひたちなか市のコミュニティバスは、高齢者をはじめとするいわゆる交通弱者の交通手段の確保とまちの活性化を目的に、2006年に運行を開始した。その後路線の増設や再編を経て、5つのコースで運行されているが、長く屈曲の多い路線設定や、利用者の少ない区間など、多くの課題を抱えている。本稿では、利用状況と利用者に対するアンケート調査から、ひたちなか市におけるコミュニティバスの現状と今後の課題について検討した。

キーワード：乗客数、ひたちなか市、アンケート調査、利用者特性

Keywords: number of passengers, Hitachinaka City, questionnaire survey, characteristics of passengers

I. はしがき

日本の乗合バス輸送人員は、1968年をピークとして減少の一途をたどっており、3大都市圏以外の地域ではその傾向がとりわけ顕著である（井口，1991）。1990年前後までの乗合バス事業の厳しい経営状況や補助金制度については、鈴木（1994a；1994b）に詳しく報告されており、事業者の意識改革、地域の権限強化、地域におけるバスの位置づけについての再検討等の必要性が指摘されている。実際に、乗合バスが危機的な状況にある過疎地域のなかには、バス事業者、行政、住民それぞれが、当事者として地域交通を考える傾向がみられるようになってきており、地域の公共交通維持のため様々な取り組みが模索されてきた（秋山・中村，2000）。

他方、大都市圏においては、過疎地域ほど深刻な事態ではないものの、乗合バス事業の経営環境が厳しいことには変わりはなく、コスト削減のために分社化や管理委託が進められてきた（鈴木，1999a；1999b）。また、大都市圏の中にも、既存路線の設定条件や道路条件などによって、公共交通不便地域が存在する。武蔵野市のムーバスは、このような公共交通不便地域解消を目的に、行政が主導して運行されるようになったコミュニティバスの代表例で、佐藤（2003）においてその成立過程やその後の状況が紹介されている。さらに、大田（2011）によると、ムーバスの運行は比較的順調に推移し、運行のための補助を必要としなくなり、路線網も次第に拡充され、行政主導のコミュニティバスの成功例として広く知られるようになった。ただし、近年は市域を広くおおうようになった反面、その採算性はやや低下してきていると判断される。このようなムーバスの成功を契機に、一種のコミュニティバスブームが起

*駒澤大学文学部地理学教室 **駒澤大学大学院修士課程 ***駒澤大学文学部地理学科 学生

こり、均一運賃、とくに100円均一運賃で、公共施設を網羅的に巡回する路線が、コミュニティバスの典型となったきらいがある。

このような中、2002年に実施された乗合バス事業に対する規制緩和により、既存事業者の乗合バス事業からの撤退が容易になり、当該地域の自治体にその対応が求められるようになった。その結果、コミュニティバスと一般路線バスとの境界がなくなり、総合的な交通政策が必要となってきた（竹内、2001）。また、2006年の道路運送法改正によって、自治体の意志が乗合バス事業により反映されやすくなった（寺田、2007）。このため、各地で多くのコミュニティバスが新設されることになったが、大島（2008）の群馬県の事例にみられるように、自治体それぞれの状況に応じた対応が求められる。しかし、実際のコミュニティバス導入にあたっては、横山・片岡（2003）や井上（2005）の報告にあるように、先行する自治体、とくに近隣の自治体の事例を参考にすることが多いという。その結果、コミュニティバスの運行が近隣の自治体間で波及し、場合によっては導入ブームに乗り遅れまいとするあまり、需要調査も不十分なままの模倣的な導入もみられる。しかし、乗合バスの運行について十分なノウハウを持ちあわせていない自治体がほとんどで、必ずしも成功していない事例が多くみられる（鈴木2003；2007）。さらに、平成の大合併の結果、旧自治体間の公共交通サービスレベルの違いを含めた、地域格差への対応が求められるようになった（熱田、2008；松中、2008）。

ところで、武蔵野市の事例のように、大都市圏の本来かなりの潜在的輸送需要が期待できる地域で、道路事情や事業者側の理由等によって、公共交通不便地域が生じている場合は、適切なコミュニティバスの導入によって、採算面からみてもかなりの好結果が期待される。他方、いわゆる山間地域や人口稀薄地域では、採算面の議論は論外であり、公共サービスとして、如何に当該地域における交通弱者の移動手段を確保するかが課題で、近年はデマンド対応型の交通が模索されている（森山ほか、2003）。このような大都市圏、過疎地域の典型的な事例地域に対して、中間的な性格をもつ大都市圏縁辺部では、コミュニティバスの位置づけが難しいと判断される。そこでは、採算がとれることはかなり困難であると考えられる反面、純粋に公共サービスや福祉的な視点のみでしか運行できないほど輸送需要が少ないわけではない。さらに、最近市町村合併を経験している場合は、交通サービスの地域格差も問題である。今回、茨城県ひたちなか市のコミュニティバスについて調査の機会を得たが、同市は、上記の大都市圏縁辺部に相当し、いわゆる過疎地と大都市圏の中間的性格を有している。さらに、平成の大合併よりもやや先んじているが、1994年に旧勝田市と旧那珂湊市が合併して成立しており、市域が異なった性格をもつ地域から構成されている。また、JR常磐線と水郡線に加え、ひたちなか市も出資する第三セクター鉄道ひたちなか海浜鉄道が、市域の中心部に位置する勝田駅から旧那珂湊市の中心那珂湊駅、さらに市域北東部の阿字ヶ浦駅を結んでいる。このため、公共交通に関しては、市域内での地域格差を考慮した議論が可能と考えられる。このような視点から、本稿ではひたちなか市のコミュニティバスを対象とし、その現状と課題について検討することを目的とする。

Ⅱ. ひたちなか市のコミュニティバス

ひたちなか市では、高齢者や自家用車を利用できない親子連れなどの移動手段確保と、まちの活性化を図るため、コミュニティバスの運行を企画した¹⁾。このコミュニティバスは、市民にその名称が公募され、「スマイルあおぞらバス」と命名されて²⁾、2006年10月22日に勝田西コースと那珂湊コースが運行を開始した³⁾。その後、2007年7月22日に勝田北コース、勝田東コース、市内循環コースが加わり⁴⁾、2010年10月時点で5コースが運行されている。



図1 ひたちなか市におけるコミュニティバス路線

資料：ひたちなか市

5つのコースを図1に示すが、JR線やひたちなか海浜鉄道線の間を埋めるように、勝田駅、あるいは那珂湊駅を基準に路線が設定され、鉄道線とともに市内各地域が公共交通ネットワークで網羅されている様子が読み取れる。中部地域公共交通研究会（2009）によると、コミュニティバスのルートは直行型、循環型の両回りと片回りに分類される。ひたちなか市の場合は、一部の末端区間を除いて基本的には循環型両回りである。また、勝田西コース、那珂湊コース、勝田東コースは、1周で勝田駅、あるいは那珂湊駅を2度経由し、実質的には基本コースと小回りコースの2コースに分けることができる。しかし、公共交通不便地区の解消徹底と諸施設をくまなく経由することをめざしたあまり、小回りコースを除いて、屈曲の多い長い路線となっていて、最長の勝田北コースの場合は、1周1時間50分近くを要する。中部地域公共交通研究会（2009）の指摘する、公共施設巡回型で、欲張った長い循環路線に近くなっていると判断される。

各コースにはそれぞれ専用小型バスが1台ずつ、計5台配置され、片回りあたり2～4回、両回り合計で5～7回運行される。多くのコミュニティバスの事例にならって、運賃は100円均一、運行時間も8時前後から18時前後の昼間時間帯となっているが、一部では通勤利用も可能である。平日のみ運行のコミュニティバスもよくみられる中で、ひたちなか市では、年末、年始を除き、日曜、祝祭日も運行されている。

Ⅲ. 旅客データと調査方法

ひたちなか市は、コミュニティバスの利用状況について、各停留所ごとに乗降客数の調査を実施している。具体的には、乗務員が各バス便ごとに、停留所別の乗降客数を確認し報告することになっている。このため、報告に誤りがない限りは、かなり詳細なデータを入手することができる。今回、乗客数の変化、曜日別の乗客数、停留所別の乗降客数の分析については、ひたちなか市によるこの集計データを入手し、使用した。なお、曜日別の乗客数については、後述の現地調査日の段階で最新のデータである2010年9月を基準に、季節による変動を考慮して、1年間に相当する2009年10月からの12ヶ月間合計のデータを使用した。停留所別乗降客数については、使用したデータが年度単位の集計であったため、2009年度（2009年4月から2010年3月）のデータに基づいている。

利用者の属性や利用の特色については、2010年10月15日（金）と16日（土）に、5コースのコミュニティバスの車内で、アンケート調査を実施した。ひたちなか市のコミュニティバスは、土曜日・日曜日にも運行されているため、平日と週末の比較が可能なように調査日を設定したが、日程の関係で日曜日の調査はできなかった。調査は、車内で乗客にアンケート調査票を配布し、乗客各自の記入を求めた。記入困難な乗客に対しては、調査票をもとに聞き取り調査を行った。その結果、勝田西コース68人、那珂湊コース38人、勝田北コース81人、勝田東コース97人、市内循環コース117人、計401人から回答がえられた。

Ⅳ. コミュニティバスの利用状況

1. 乗客数の変化

運行開始時から2010年9月までの、月別にみた1日当たりの乗客数の変化を図2に示す。全体を通じて乗客数は増加傾向にあり、最初から運行されている勝田西コースと那珂湊コースでみると、それぞれ運行開始当初の1日当たり約40人、約30人が、ともに約80人と、2倍、あるいはそれ以上に増加してい

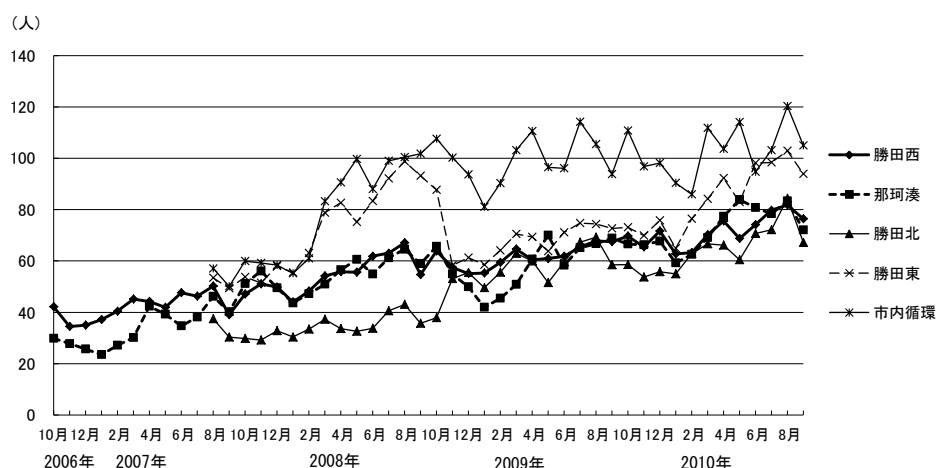


図2 コミュニティバスの乗客数の推移

資料：ひたちなか市

ることが読み取れる。5コースの中では、市内循環コースの乗客が最も多い。これは、勝田北コースに次いで路線が長く、市内中心部の人口密度が高い地域や多くの事業所が立地する地域を通っていること、郊外の大型ショッピングセンターや、観光施設でもある国営ひたち海浜公園を經由することなどがその要因と考えられる。これに次いで、路線は比較的短いが、同様に人口密度が高い中心部に路線をもつ勝田東コースの乗客が多い。勝田東コースは、2008年11月に一時乗客が減少しているが、これはその時点で運行コースの見直しが行われ、市内中心部の路線が勝田北コースとの間で入れ替えられたことによる⁵⁾。同様に2010年3月の乗客増加は、運行コースの一部延長によるものである⁶⁾。勝田北コースは、5コースの中で最も路線が長いが、勝田東コースとの一部路線の入れ替えにもかかわらず、利用者は最も少ない。市の北西部で比較的人口密度の低い地域を通っていることや、その北西部地域と、勝田駅を中心とする地域の2つの異なった性格の地域に跨った路線であることがその要因と考えられる。

このように、5コースの性格の違いや運行コースの見直しによって乗客数の変動がみられるが、全体としての乗客数増加は、「市報ひたちなか」等を通じた広報活動によって、コミュニティバスが市民の間に浸透しつつあることを示唆している。

2. 曜日別乗客数

次に、各コースごとに曜日別の1日あたりの乗客数を示したのが図3である。図は、2009年10月から2010年9月までの1年間の乗客数に基づいている。コースごとに乗客数の多寡はあるが、さらに曜日による乗客数にも違いがみられ、とくに日曜日の各コース間の相違が特徴的である。すなわち、勝田西コース、勝田北コース、勝田東コースでは、他の曜日に比べて日曜日の乗客が少ない。勝田東コースは、土曜日もやや乗客が少ない。他の曜日については、曜日間の差が小さいが、金曜日に乗客数がやや増加する傾向が読み取れる。これらのコースでは、平日を中心に、買い物、通院、一部通勤等の日常的な目的で利用する乗客が多いためと考えられる。

他方、那珂湊コースと市内循環コースでは、他の3コースに比べ曜日間の乗客数の変動が小さく、土曜日、日曜日にも他の曜日と大差がない乗客がみられる。この要因として、両コースの沿線に立地するショッピングセンターや観光施設の存在が考えられる。すなわち、両コースは市域北東部に立地する大型ショッピングセンターを經由し、ショッピングセンターの駐車場を通過して、建物内部を横切る通路に停留所を設けており、停留所から直接ショッピングセンター内に入ることができる。また、ショッピングセンターの東に位置する国営ひたち海浜公園入口も經由し、同公園を訪れる観光客の利用も可能である。さらに、那珂湊コースは、那珂湊港に立地す

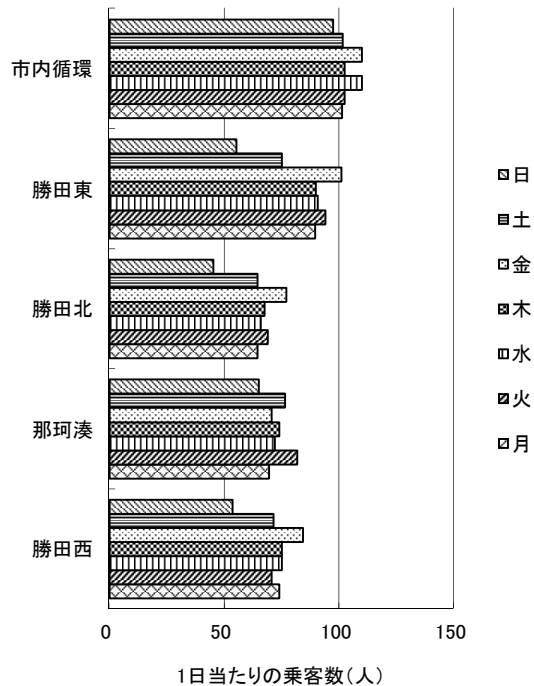


図3 5つのコース別にみた曜日別乗客数
資料：ひたちなか市

る「お魚センター」も経由している、その観光客の利用も考えられる。したがって、これらの2コースでは、他のコースと同様の平日中心の乗客に加え、買い物客や観光客などの週末の利用者も存在すると解釈される。

3. 停留所別の乗降客数

各停留所の利用状況については、1年間の停留所別乗車数、降車数をもとに検討した。その際、乗車数、降車数の一方に偏りがある停留所がみられるため、各停留所の乗車数と降車数の平均を求め、乗降客数とした。これを当該年度のコミュニティバス運行日数で除して、1日あたりの乗降客数を算出した⁷⁾。停留所別1日あたりの乗降客数を示したのが図4である。

図では、1日あたり1人以上の乗降客が存在する停留所のみを示している。該当する停留所は、全部の停留所⁸⁾のうちの約100停留所で、40%余りにすぎず、1日あたりの乗降客数1人に満たない停留場が半数以上を占めている。1日あたり3人以上の停留所は、各コースの拠点となる勝田駅東口、勝田駅西口、那珂湊駅以外に14停留所にすぎない。これらの停留所は、郊外の団地の中心、福祉センター・コミュニティセンター、勝田病院、国営ひたち海浜公園西口、佐和駅、市役所などである。その中で際立って乗降客数の多いのが、市域北東部に立地する大型ショッピングセンターである。同ショッピングセンターには那珂湊コースと市内循環コースが乗り入れており、両コースとも10人以上の乗降客数があ

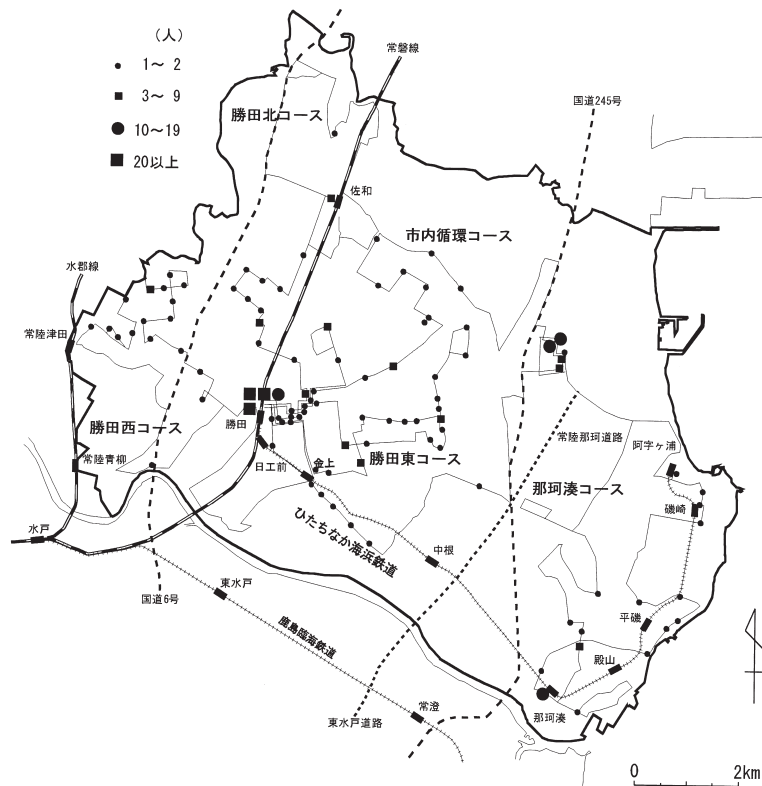


図4 停留所別の乗降客数
資料：ひたちなか市

る。また、ショッピングセンターの東口の停留所も乗降客が多く、両停留所をあわせると、那珂湊コースで1日12人、勝田東コースで18人、両コースの合計で、約30人の乗降客数を数える。なお、図で3～9人を1つのグループとしたのは、5～9人の停留所がみられなかったためである。

このような停留所別乗降客数をみると、各コースの路線設定見直しの検討も可能であろう。もちろん、乗降客が少ない停留所を一方的に切り捨てるべきではないが、より効率的な路線の設定が求められる。1つの解決策として、中部地域公共交通研究会（2009）の指摘する欲張った循環路線の解消が考えられる。各コースとも屈曲の極めて多い路線設定になっているが、ある程度の需要が存在する地域では、停留所の統合も必要である。多少停留所までの徒歩距離が長くなっても、路線の単純化、直線化によって所要時間の短縮を図り、運行頻度を高める方が、全体として利便性が改善されるのではないだろうか。勝田駅、那珂湊駅への直線的な路線、あるいは単純で比較的短距離の循環路線を設定し、福祉センター、コミュニティセンター、病院を経由する。2つの性格の違う地域にまたがる勝田北コースは、2分割が適切である。また、ショッピングセンターやスーパーマーケットへの利便性の向上が必要である。

V. 利用者の特色と利用状況

1. 利用者の属性

利用者の諸属性について、居住地を図5、性別を図6、年齢を図7に示す。なお、以下の図では、5コース全体とコース別の結果をあわせて示している。また、無回答者を除外しているため、回答者総数よりも標本数が少なくなっている場合がある。

利用者の居住地は、86%がひたちなか市内で、県内他市が11%、県外が3%となっている。コミュニティバスの運行目的が、市内居住者の移動手段の確保であるため、市内居住者が大多数を占めるのは当然で、運行目的に合致した結果といえる。ただし、ひたちなか市外居住者の利用は制限していない⁹⁾。これをコース別にみると、市内循環コースでは、ひたちなか市居住者が71%で他の5コースに比べてかなり低く、県内他市居住者が24%余りを占める。那珂湊コースについては、ひたちなか市外居住者は市内循環コース以外の3コースと大差はないが、そのすべてが県外居住者であることが注目される。これらの要因として、上述の観光施設やショッピングセンターを沿線にもつことによると考えられる。実際に、これら2コースでは、土曜日の方がひたちなか市外居住者の割合が高く、日曜日の調査が実施できていれば、さらにその傾向が強まったと予測される。

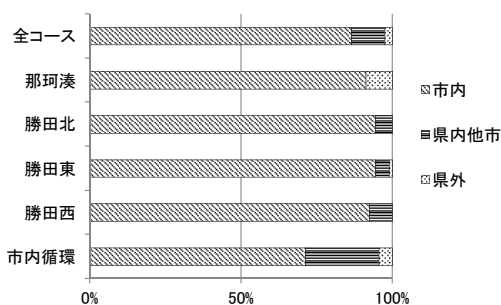


図5 利用者の居住地

資料：アンケート調査による（標本数：353）

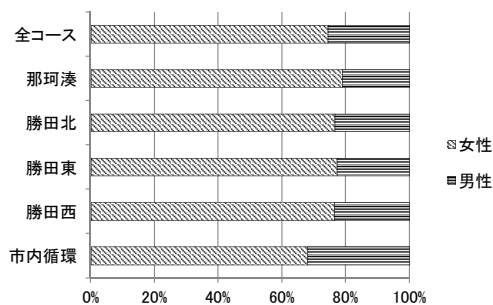


図6 利用者の性別

資料：アンケート調査による（標本数：400）

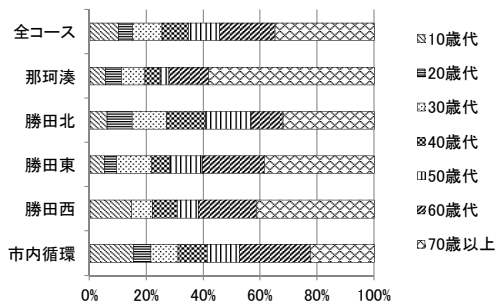


図7 利用者の年齢

資料：アンケート調査による（標本数：397）

性別についてみると、75%が女性であり、コース間の差は小さいが、この場合も市内循環コースのみが68%と、60%台になっている。市内循環コースは、金曜日はさらに女性比率が低く、60%台前半になる反面、土曜日には女性比率が高まる傾向を示し、通勤利用を示唆している。

年齢別では、当然利用者の中心が比較的高齢な世代に偏っていて、約55%が60歳以上で、70歳以上が35%となっている。他の年齢層は、20歳代が5%と低い、それ以外は10%前後である。各コース間の差は顕著で、60歳以上は勝田北コース43%、市内循環コースで47%と低い反面、那珂湊コースでは72%、勝田西コース、勝田東コースでそれぞれ、62%、60%となっている。

2. 利用目的

利用者の利用目的を示したのが図8である。図では、全回答者数、各コースについてはコースごとの全回答者数に対する当該の利用目的回答者数の割合(%)で示している。これは、利用目的については複数回答を可能としたため、目的別回答者数の合計が回答者総数を超えるためである。また、曜日間の差異を考察するため、金曜日と土曜日の結果もあわせて示した。

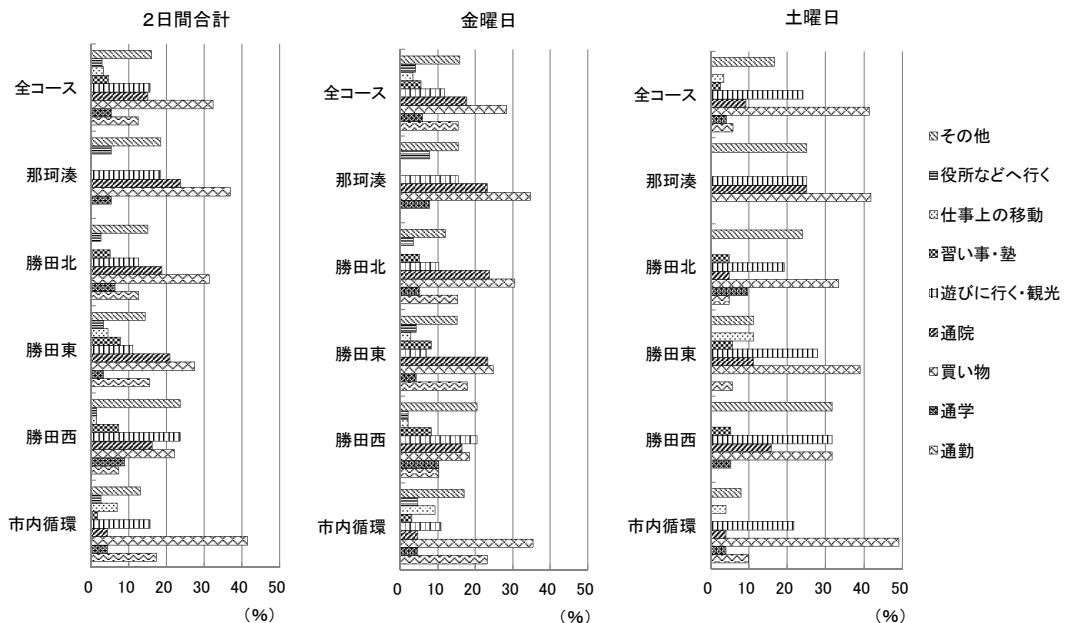


図8 利用者の利用目的

資料：アンケート調査による（標本数：393）

全コースの合計では、買い物目的が最大で30%余り、遊びに行く・観光などの余暇目的、通院、通勤、その他が、それぞれ13~16%程度となっている。運行時間帯から、通勤利用はコミュニティバス本来の目的とは言いがたいが、いずれにしてもさまざまな目的によって幅広く利用されていることがわかる。その中で、市内循環コースでは買い物目的が突出しており、40%を超える。市内循環コースは曜日間の違いもみられ、金曜日は買い物目的が35%程度でやや低下する反面、通勤目的が20%を超える。他方、土曜日は通勤目的は当然低下して、買い物目的が約50%に達する。また、余暇目的も20%を超える。日曜日ではこの傾向がさらに強まると考えられる。このことは上述のショッピングセンター、観光施設を経由する路線設定を反映し、高齢者の日常的利用だけでなく、平日はやや若い世代で男性を含む通勤目的の利用、土曜日・日曜日は買い物目的や余暇目的の利用など、複合的な機能を果たしていると解釈される。

他の4コースのうち、勝田北コースと勝田東コースは類似した傾向を示し、高齢者の日常的利用と考えられる買い物、通院、余暇目的と、金曜日の例にみられる通勤目的の2面性をもつ。高齢者の利用は、金曜日の通院目的の高さにも表れている。那珂湊コースは高齢者利用が多く、買い物、通院目的が顕著である。ただし、余暇利用の多さは観光地の存在を反映していると考えらる。また、買い物の目的地としては、ショッピングセンターの存在が大きい。勝田西コースは、余暇利用が比較的多い傾向にあるが、買い物や通院とともに高齢者を中心とした日常的利用と判断される。

3. 利用の頻度

図9に利用者の利用頻度を示す。全コースでは、週4回以上の利用が21%、週2・3回の利用が25%と利用者の利用頻度はかなり高く、週1回以上の利用者は60%近く、月1回以上の利用者は80%を超える。このように利用者にとっては、コミュニティバスが日常的交通手段として定着していることが窺える。ただし、利用頻度の低い利用者が少ないということは、日常的利用者以外にコミュニティバスの存在が認知されていない、あるいは交通手段として位置づけられていないとも判断され、利用者と非利用者の認識の乖離が予想される。

コースによる差も若干みられ、週1回以上の利用者は勝田東コースで74%、那珂湊コースで66%であるのに対し、市内循環コースでは45%、勝田西コースでは50%である。同様に月1回以上でみると、勝田東コース92%、那珂湊コース82%、市内循環コース70%、勝田北コース78%である。市内循環コースは高齢者、通勤者に加え、市外からの観光客や買い物客など、利用者にも多様性がみられ、比較的低い頻度の利用者の割合が高くなったと考えられる。しかし、利用頻度の低い利用者の存在や利用者の多様性は、今後の利用者増の可能性を示唆しているともいえる。

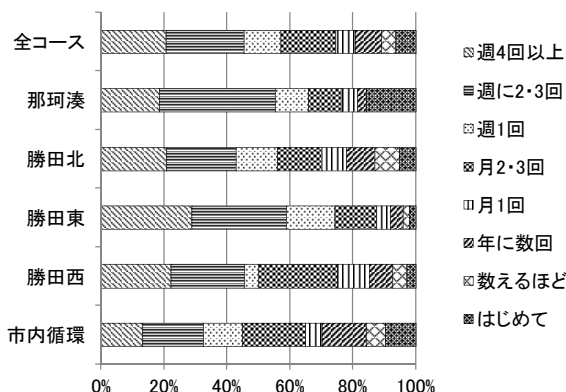


図9 利用者の利用頻度

資料：アンケート調査による（標本数：394）

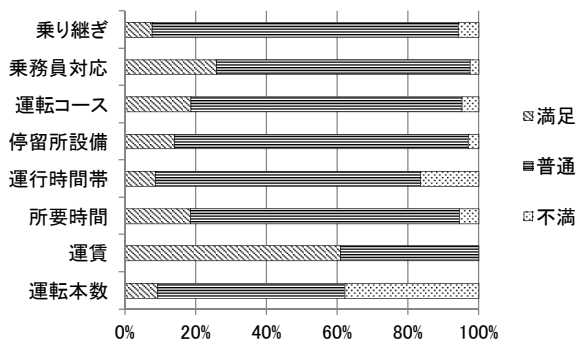


図10 利用者の評価

資料：アンケート調査による（標本数：401）

4. 利用者の評価

ひたちなか市のコミュニティバスについて、運転本数、運賃、所要時間、運行時間帯、停留所設備、運行コース、乗務員の対応、乗り継ぎの便の8項目に対する利用者の評価を求めた。回答は、満足、普通、不満の3択式とした。結果を図10に示す。

特徴的な2項目が際立っている。運賃に関しては評価が非常に高く、60%余りが満足としている。残りは普通と回答しており、不満という回答は皆無である。

均一運賃100円は、市内のJR線やひたちなか海浜鉄道、一般路線バスと比較しても安価であり、当然の結果とも考えられる。ただし、コミュニティバス以外の他の公共交通機関に依存する地域の居住者に対して、不公平感を生じさせる可能性がないわけではない。ムーバス等の事例に縛られて、あえて100円を維持する必要はないと考えられる。

運賃と対称的なのが運転本数である。満足は10%に満たず、普通が53%に対して、不満とした回答者が40%近くに達する。これは、循環型両回りを基本とするコース設定で、片回りあたり1日2本～4本の運行であることによる。もちろん一部の片回り区間を除いて、各停留所の近くには逆方向の停留所が存在するが、極端な遠回りになる場合もある。中部地域公共交通研究会（2009）の指摘でも、少なくとも1時間間隔で、ラウンドダイヤが理想とされており、運行本数が少ないことは明らかである。停留所の時刻表に、2・3本だけ時刻が記載されている状況は、既に公共交通機関としては意味をなしていないと判断される。運行路線の単純化、短縮化による運行頻度の向上が求められる。

運行時間帯については、普通が76%であるが、不満が満足を上回るもう1つの評価項目である。運転本数の少なさの影響も考えられるが、コミュニティバスの多くの事例にしたがった8時前後から18時前後までの運行時間帯に起因する。市内循環コース、勝田北コース、勝田東コースで多くみられる通勤目的の利用、営業時間が長いショッピングセンターへの買い物目的の利用などでは、予算の許す限りより長い運行時間帯、より遅い時間帯までの運行が求められる。潜在的に存在する利用希望者への対応や、新たな利用の掘り起こしのためにも、他市の事例に縛られる必要はないであろう。

VI. むすび

ひたちなか市のコミュニティバスは、2010年10月現在、5つのコースが設定されているが、沿線地域の特色や経由する施設等によって、乗客数やその曜日間の違い、利用者属性、利用目的などに違いがみられた。これらの調査結果や利用者の評価を検討することによって、以下のような現状や今後の課題が指摘できる。

1. 沿線にショッピングセンターや観光地が立地するコースとそれ以外のコースでは、とくに週末の利用者数に違いがある。これらのコースでは、沿線の居住者に加え観光客、市域外居住者の利用がみられる。もちろん、コミュニティバスの主な目的は地域住民への交通手段の提供であるが、地域住民の利用が少なくなる週末の需要を増加させることは、採算性の向上にもつながり、結果として

コミュニティバスの運営に貢献できる。

2. 現状のコミュニティバスの路線設定は、公共機関を網羅し、停留所までの距離を縮小して公共交通不便地域解消をめざすあまり、コース設定が非常に長く、所要時間がかかりすぎる。また、屈曲も多く、全体像が把握しづらい路線となっている。輸送需要を考慮したより単純な路線への再編が必要である。
3. このことは、運転本数の不満にも表れており、路線の単純化によって、同じ1台のバスを運用するにしても、停留所あたりの運行頻度を上げる工夫が求められる。当面の目標は、1時間ごとのラウンドダイヤであろう。
4. 利用者の中心は高齢者で、その利用目的は買い物、通院や余暇利用などである。しかし、市街地、住宅地、事業所が立地する地域を結ぶコースでは、相当数の通勤需要もみられる。コミュニティバスの対象は高齢者だけではなく、公共交通不便地域の居住者すべてであり、その中には通勤目的の利用者が含まれて当然である。利用者の評価に運行時間帯の不満があるが、通勤者の利用を可能にする運行も求められていると判断できる。
5. 最大の利用目的は買い物であるが、市街地中心部の商業機能が失われている状況で、郊外に立地するショッピングセンターやスーパーマーケット等を経由する路線設定が不可欠である。この場合も、これらの店舗の営業時間を考慮した運行時間帯の拡大が必要となる。

本稿作成に当たり、乗降客数調査結果を始め、多くの資料を提供していただいたひたちなか市企画部企画調整課の方々に心からお礼申し上げます。なお、本稿の調査は、2010年度駒澤大学文学部地理学科の授業科目、地域文化調査法の一環として実施し、調査結果を指導教員がまとめたもので、指導教員と当該の調査テーマの指導補助大学院学生、参加学生の連名による報告とした。

注

- 1) 市報「ひたちなか」第276号（2006年6月10日発行）による。
- 2) 市報「ひたちなか」第283号（2006年9月25日発行）による。
- 3) 市報「ひたちなか」第285号（2006年10月25日発行）による。
- 4) 市報「ひたちなか」第303号（2007年7月25日発行）による。
- 5) 市報「ひたちなか」第332号（2008年10月10日発行）による。
- 6) 市報「ひたちなか」第365号（2010年2月25日発行）による。
- 7) 2009年度は、年末年始の6日間の運休を除いて、359日間運行された。なお、2010年3月の運行コース見直しの対象となった停留所については、当該停留所の運行日数を使用している。
- 8) 勝田駅東口、西口については、各コースごとに1停留所としたため、総数は約250である。1コースで2度通過する停留所も、1停留所とした。また、2010年3月の運行コース見直しで新設、廃止された停留所もそれぞれ1停留所として、総数に含めた。
- 9) 実際に、市内居住者に限定しているコミュニティバスもみられる。

文 献

- 秋山哲男・中村文彦編 2000. 『バスはよみがえる』日本評論社.
- 熱田勇二 2008. 雲南市におけるコミュニティバスとデマンド型乗合タクシーの現状と課題. 運輸と経済68

- (2) : 42-47.
- 井口富夫 1991. 都市バス輸送の展望. 都市問題研究43 (12) : 43-55.
- 井上 学 2005. 自治体が供給するバス交通サービスとその地域特性 —関西地方を事例として—. 経済地理学
年報51 : 261-274.
- 大島登志彦 2008. 近年の群馬県内のコミュニティバスの動向と諸問題の考察 —主に伊勢崎市の再編に関する
検討を踏まえて—. 運輸と経済68 (5) : 51-62.
- 大田雅彦 2011. 武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」について. 運輸と経済71 (7) : 87-98.
- 佐藤 竺 2003. コミュニティバスの先駆け —武蔵野市のムーバスの歩み. 都市問題94 (3) : 91-102.
- 鈴木文彦 1994a. バス交通改善の動向と課題 —2 [地方バス 一上]. 運輸と経済54 (9) : 35-43.
- 鈴木文彦 1994b. バス交通改善の動向と課題 —2 [地方バス 一下]. 運輸と経済54 (10) : 40-52.
- 鈴木文彦 1999a. 首都圏における乗合バス事業の経営動向と課題 (前編). 運輸と経済59 (6) : 27-33.
- 鈴木文彦 1999b. 首都圏における乗合バス事業の経営動向と課題 (後編). 運輸と経済59 (7) : 61-71.
- 鈴木文彦 2002. 規制緩和後のバス事業の動向と展望. 運輸と経済62 (10) : 56-68.
- 鈴木文彦 2003. 地域生活とバス交通. 地理48 (2) : 8-16.
- 鈴木文彦 2007. 近年におけるバス事業および地域公共交通の動向. 運輸と経済67 (3) : 39-48.
- 竹内伝史 2001. 市民の足を守るバスサービスの計画と行政 —バスの需給調整規制の廃止を受けて. 運輸と経
済61 (8) : 50-59.
- 中部地域公共交通研究会編著 2009. 『成功するコミュニティバス みんなで創り, 守り, 育てる地域公共交
通』学芸出版社.
- 寺田一薫 2007. 転換期の自治体コミュニティバスにおける委託と補助. 運輸と経済67 (3) : 15-20.
- 松中亮治 2008. 規制緩和ならびに市町村合併後の岡山市における路線バスの現状と課題. 運輸と経済68
(2) : 33-41.
- 森山昌幸・藤原章正・杉恵頼寧 2003. 過疎地域における公共交通サービスの評価指標の提案. 都市計画論文
集38 (3) : 475-480.
- 横山大輔・片岡正昭 2003. コミュニティバスの導入プロセスと自治体間波及に関する考察 —東京近郊の事例よ
り—. 都市計画論文集38 (3) : 481-486.