

## 2 - 3 コミュニティバス

### 2 - 3 - 1 コミュニティバスの特性と導入目的

#### コミュニティバスの特性

##### ・コミュニティバスとは

コミュニティバスには一般的な定義はありませんが、本ガイドンスでは行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバスのことを指しており、都心循環バス、100円バスも含めています。

運営方式は行政が事業主体の場合もありますが、民間バス事業者への財政的な支援による運行委託を行なっている場合もあります。

##### ・合意形成のポイント

コミュニティバスは、導入された後でも、利便性が悪い、かえって交通渋滞の原因になった、などの問題が発生すると、バス自体の必要性が問われ、存続が困難になる場合があります。それでは施策が合意を得られているとは言えず、実施に至る過程に問題があったのではと指摘されかねません。導入された場合でも、その後に成果を出すのは必ずしも容易な施策ではありません。

運行ルートや頻度、運賃、利用対象者等については、綿密なマーケティングを行い、地域に適合したものを設定することが重要です。なお、実施に向けての合意形成の際、路線設定等について、利用者を始めとした各関係者の意向を全て聞き入れてしまうと、収拾がつかなくなる場合があるので注意が必要です。

また、競合する交通事業者（バス、タクシー等）については、理解と協力が得られるように、きめ細かな対応が必要です。

## コミュニティバスの導入目的

コミュニティバスの導入に際しては、事前に導入の目的を明確に設定し、地域の交通状況やニーズを把握し、また社会実験や各種調査の実施等により、導入効果を分析し明らかにすることが、合意を形成するためには重要です。

### コミュニティバスの主な導入目的

目的	内容
利便性の向上	公共交通機関によるアクセスの確保・支援 ・バス空白地域、バス不便地域への充足
環境	道路交通混雑の緩和 ・自動車による通勤時等の移動の代替手段
福祉	高齢者等の地域内移動の支援 ・福祉バス等のサービスが不足している地域の高齢者・障害者を支援
地域の活性化	周辺地域の連携強化による地域経済の活性化 ・市街地の商業施設等を結び、活性化に寄与

### 金沢ふらっとバス

金沢市の中心部は、藩政期に形づくられた街路構成を骨格とし、細く長い道が数多く残されています。このような道路特性から公共交通の不便な地域、移動が困難なためこれを補完する少量多頻度の巡回型の路線が必要とされていました。更に、高齢社会の進展に伴い、高齢者の外出意欲が高まっており、これらの要望に応えることも必要となっています。

このような状況を背景として、金沢市では平成9年度からコミュニティバスの導入可能性調査を実施し、平成11年度に此花ルートの利用実態調査を実施しました。

このバスの基本的コンセプトは以下の点にあります。

利用対象者：高齢者及び主婦層を主な利用対象者とする。

ルート：細街路を運行する循環一方通行で、1周25分程度（約4～5km）

運行頻度・運行時間帯：少量多頻度輸送のコンセプトから、利便性の高い15分ヘッドで運行

料金：1コイン100円の運賃設定 = 気軽さ・分かりやすさ

バス車両：細街路も走行可能な小型、誰もが利用しやすいノンステップ型バス車両

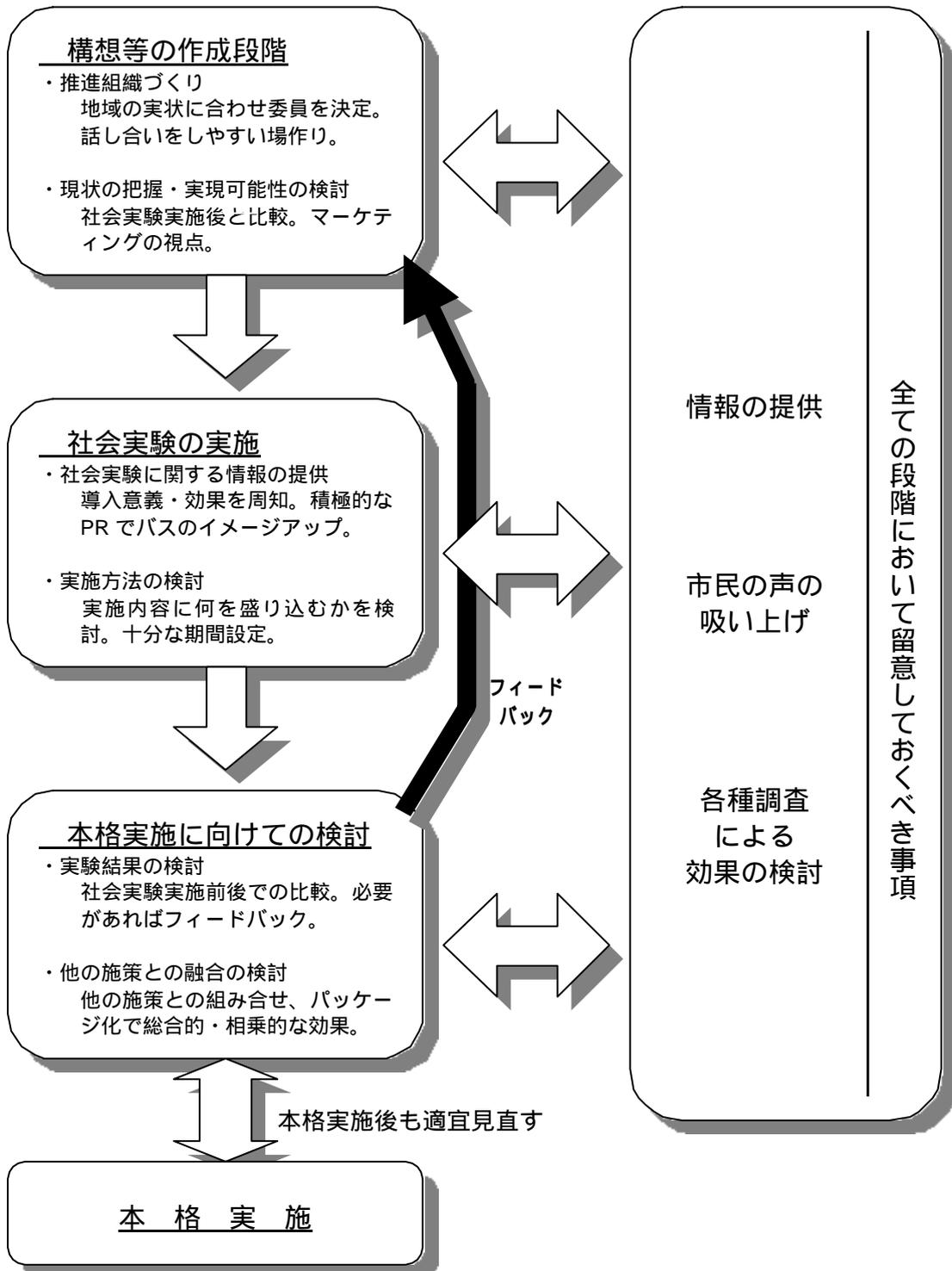
バス停：バス停間隔は高齢者が無理なく歩ける200mを目安とする

魅力づけ：愛称は“ふらっと” = 市民に親しまれるネーミング

## 導入までのフロー

導入に至るステップは、以下に示すフローによって進められます。

この表では段階別に、特徴的な点、重視すべき点の例を示しています。



## 2 - 3 - 2 コミュニティバスに固有な事項の整理

### 構想等の作成段階

#### - 1 委員会等の推進組織づくり

##### 重要なこと（ポイント）

地域の実状に合わせ、バランスの取れた組織づくり  
 交通事業者、商工業関係者との調整は特に重要  
 オープンで活発な話し合いの場

##### 解 説

他の施策と同様に、コミュニティバス導入を進める場合でも、施策内容の検討や情報交換等をするための組織が必要です。研究会等の組織を作る際の、主な関係者を以下に示しますが、地域の実状に合わせ、必要性を考慮して委員を選定します。

コミュニティバス導入においては、バスやタクシー等の交通事業者と利害が競合する可能性があるため、その調整は重要であり、注意を要します。また、バス路線を設定する地域周辺の商工会、商店会、大型商業施設の関係者が研究会に参加していると、バスに対する賛同、協力を得やすい場合もあります。

一般市民からの参加を公募にして、関心のある人を募ったり、活発に意見が出るように、雰囲気作りに注意したり、議論の結果を公表し、委員以外の人にも情報を提供するなどの工夫をします。しかし、関係者の意向を全て取り入れると、收拾がつけられなくなる恐れもあるので、関係者の意見を調整することが重要です。

研究会を主に意見交換や利害調整の場とし、それとは別に施策の推進や、情報の提供、各種調査の実施は小委員会が行ない、社会実験時等の各種調査や路線の設定等のマーケティングを行なうための専門の部会を設けたりしたほうが、より円滑に、効率よく推進される場合が多くなります。

#### 研究会の主な関係者例

有識者	大学等の研究者、有識者	一般市民	交通関係の市民団体の代表
	研究機関		公募による市民代表
商工業関係者	地元の商工会	交通・運輸事業者	バス、タクシー事業者
	地元商店街の振興組合		その他の交通事業者（鉄道等）
	地元商店街の商業者		バス協会等の団体
	百貨店や大型 SC 等の商業者		物流事業者
	自動車利用の多い大企業		市交通局
	その他地元の代表企業、施設		
国、都道府県等の機関	建設省、地方建設局	自治体	交通関係部署
	運輸省、地方運輸局		商業・産業振興関係部署
	県警		都市計画・整備関係部署
	都道府県		道路建設・管理関係部署



札幌市都心循環バス・ワーキンググループ 委員 (平成 11 年 3 月現在)

区分	役職等	備考
座長・学識	北海道大学大学院工学研究科 助手	大学の研究者
学識	(社)北海道開発問題研究調査会 常務理事	地元研究機関
市民代表	交通市民フォーラム	市民代表
"	街づくりサッポロ会議	"
商店街等	二番街商店街振興組合 青年会	地元商店街
"	札幌三番街商店街振興組合 理事	"
"	札幌四番街商店街振興組合 常任理事	"
"	狸小路商店街振興組合 理事	"
"	狸小路商店街振興組合 常務理事	"
"	(株)丸井今井 販売企画室長	地元大型百貨店
"	札幌商工会議所 総合企画部主幹	商工会
交通・運輸	札幌市交通局 経営企画課長	市 交通局
"	札幌市交通局 路線再編担当課長	"
"	北海道中央バス(株) 札幌事業部次長	交通事業者
"	JR 北海道バス 輸送課長	交通事業者
"	(株)じょうてつ 輸送課長	交通事業者
行政	札幌市市民局 交通環境対策課長	市 交通関係部署
"	札幌市企画調整局 交通計画課企画担当課長	"
"	札幌市経済局 商業課長	市 商業関係部署
"	札幌市建設局 道路管理課長	市 道路・建設関係部署
"	札幌市中央区 地域振興課長	区 地域振興関係部署

## - 2 現状の把握と実現可能性の検討

### 重要なこと（ポイント）

需要や利用者の意向に関するマーケティングが重要  
社会実験前後を比較して検討できるように事前調査

### 解 説

コミュニティバスの導入に際して、運行ルート、本数、運賃等をどのようにすべきかを定めるため、また後に社会実験等を行なった際に、実施の前後での変化がどれほどの度合いであったかを比較・検討し、施策の効果を計るためにも、事前に各種調査によるマーケティングを行なっておくことが重要です。その際には、どのような人をターゲットとするか、候補のルートや本数に対して利用者がどれほど見込まれるか、自動車利用者の公共交通への転換により渋滞がどれほど緩和されるか、といった調査を行ない、その効果についての情報を各関係者に公開することが重要です。

運行時間帯に関しては、コミュニティバスの導入目的、及びそこから導かれる運行ルート（病院、役所、商業施設等）主たるターゲット層（家族、高齢者、若者等）に合わせて、利用しやすい時間帯、既存路線との競合の回避等に配慮して設定することが重要です。

一方、構想段階においては、実現可能性についても具体的に検討をする必要があります。主な項目としては、バスの運行主体や運営方式をどうするか、地域内の他のバス事業者等との調整に障害が無いか、バス停の設置位置や間隔をどうするか、バスターミナルでの発着が可能か、等が挙げられます。

調査の方法としては、下図のように旅行時間や交通量、渋滞長の測定による各種調査と、アンケート調査や、公聴会等による市民の意向把握が主に考えられます。

コミュニティバスの導入に関する各種調査（社会実験前）

旅行時間調査	方法	自動車移動の所要時間を計測
	場所	バス運行予定路線の一部または全区間
	時間	朝夕の渋滞ピーク時、およびその前後
交通量調査	方法	主に都心方向に向かう交通量の測定
	場所	バス運行予定路線の一部の地点
	時間	朝夕の渋滞ピーク時、およびその前後
渋滞長調査	方法	ピーク時点における滞留列の長さを計測
	場所	バス運行予定路線の一部の地点
	時間	朝夕の渋滞ピーク時
アンケート調査	方法	市民のバスに対する意識、利用状況等を調査
	対象	周辺地域の市民を中心にサンプリング
	その他	バス利用者への配布、非利用者への郵送
公聴会等	方法	市民のバスに対する意識、要望等を調査
	対象	周辺地域の市民を中心にサンプリング
	その他	インターネット等による掲示板方式の会議室

## 社会実験の実施

### - 1 情報の提供とPR活動の実施

#### 重要なこと（ポイント）

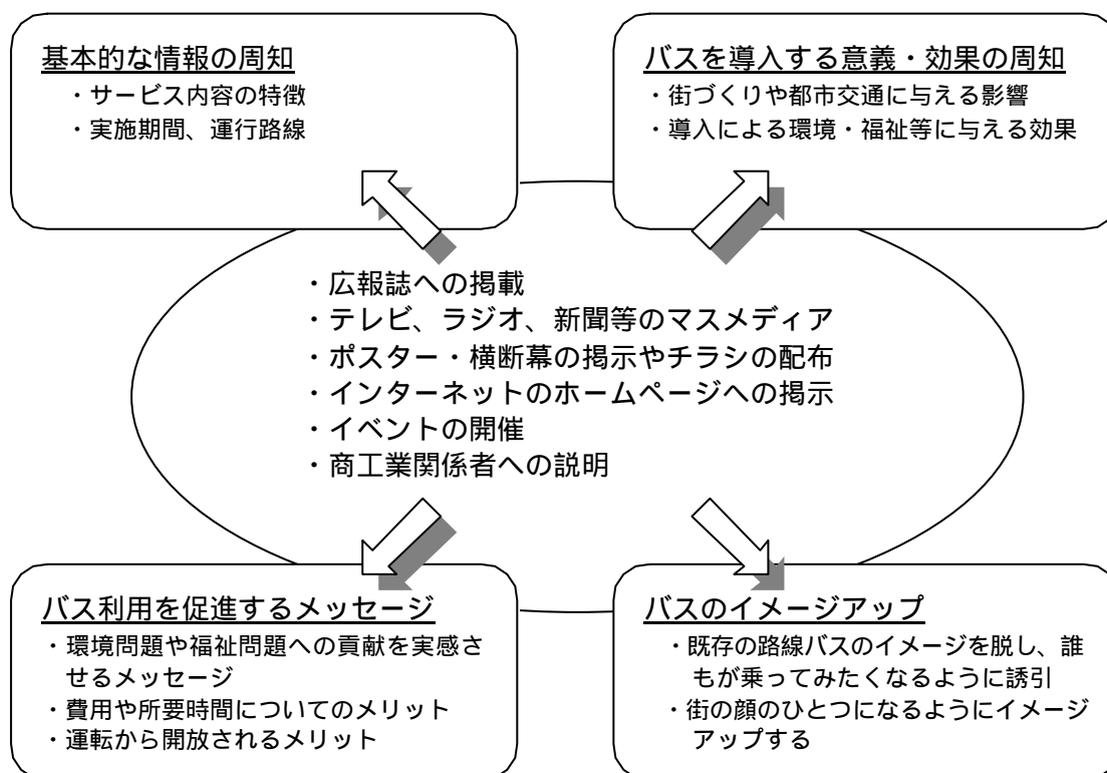
- 早い段階から情報提供
- 基本的な情報から導入意義・効果の周知
- 積極的なPRでバスのイメージアップ

#### 解 説

様々な調査を実施しても、コミュニティバスを実際に導入した場合の効果は明確には見えにくく、本格実施に至る前にどのような効果や問題点があるかを見るために、実際に導入した場合に近い形で社会実験を行なうことが重要です。

その際、いずれの段階においても情報の提供は必要ですが、社会実験は限られた期間で行なわれるので、特に重視しなければなりません。実験後に行なうアンケート等の意向調査への協力者を増やすためにも、早い段階から情報を提供して幅広く周知し、積極的なPR活動や啓蒙活動を行ない、より多くの人にバスの存在、有効性等を認知してもらい、利用してもらうことが必要です。

#### 情報提供の際の目的と手段



## 仙台市における都心循環バスの実験

仙台市では、朝夕のマイカー通勤による交通混雑の緩和を目指した交通実験「杜の都の交通大作戦」の一環として、平成11年11月6日から21日まで、仙台都心部で利用できる都心循環通勤買物バス及び買物バスの実験運行を、パークアンドライド等と共に行ないました。

実験の前後には、住民アンケートの実施、パンフレットの配布、行政機関窓口や地下鉄・バス車内へのポスター掲示、郊外大型店や各種イベントでのPR、地区説明会・企業訪問の実施、県政だより・市政だより等の広報誌、テレビ・ラジオ・新聞、新聞折り込みでのお知らせ、インターネットのホームページでの紹介等、多岐に渡る情報提供・PR活動を行なっています。

### 仙台市の都心循環バスを紹介するパンフレット

**都心循環買物バス**

買物等のため公共交通を利用して都心に來ても、都心の中での移動が不便。そんな市民の声に応じて、都心循環買物バスの実験運行を行います。

**都心循環通勤バス**

都心へのマイカー通勤を公共交通に転換してもらおう。パーク・アンド・ライドやパーク・アンド・バスライドの実験にあわせて、都心循環通勤バスの実験を行います。

**都心循環バスの実験運行の概要**

右図の商店街でお買物バス券参加店のステッカーを掲示しているお店と、アエル、141、フォーラスで3千円以上のお買物をすると、買物バスの乗車券がサービスされます。

■実験期間 / 平成11年11月6日土～11月21日日

■運行時間 / 平日 7時～9時20分・17時～20時(通勤バス)  
9時30分～17時(買物バス)  
土日 9時30分～20時(買物バス)

※上記の運行時間は、仙台駅バスののはの時間です。

■運行間隔 / 1運行 約30分  
通勤バス 約10分間隔(7:40～8:20は5分間隔)  
買物バス 約10分間隔

■乗車料金 / 1乗車につき 大人:100円、小人:50円  
※敬老乗車証、ふれあい乗車証は使用できません。  
※バスカードなどについては使用できません。

11月	6-7日	8-12日	13-16日	18-19日	20-21日
		通勤循環バス		通勤循環バス	
買物循環バス	買物循環バス	買物循環バス	買物循環バス	買物循環バス	買物循環バス
	通勤循環バス		通勤循環バス		
	(平日)	(平日)	(平日)	(平日)	(土日)

(出所) 仙台都市圏交通実験実行委員会パンフレット

## ボウルダーにおけるコミュニティバスのデザイン設定

各地で運行しているコミュニティバスでは、バスの車体等にシンボルマークやロゴマークをつけ、利用者を増やし成功しているケースが多い。その例としてボウルダー（アメリカ・コロラド州）を紹介します。

ボウルダーはデンバー市郊外の、コロラド大学ボウルダー校のある学園都市である。交通に関して先進的な地域としてよく紹介されます。市内のコミュニティバスにはSKIPとHOPの2系統があり、SKIPは郊外から市内を縦貫する路線で、HOPは市内の大学やショッピングモールを循環する路線です。デザインはCommunication Arts, Inc.という市内のデザインオフィスで行なわれており、わかりやすく親しみやすいとして、市民の評判は良いようです。

SKIP と HOP のマークおよびバスの写真



## - 2 社会実験の実施方法の検討

### 重要なこと（ポイント）

- ハード・ソフト両面で実施方法の検討
- 運行頻度、路線、運賃等の設定に十分な配慮
- 十分な実施期間を設定

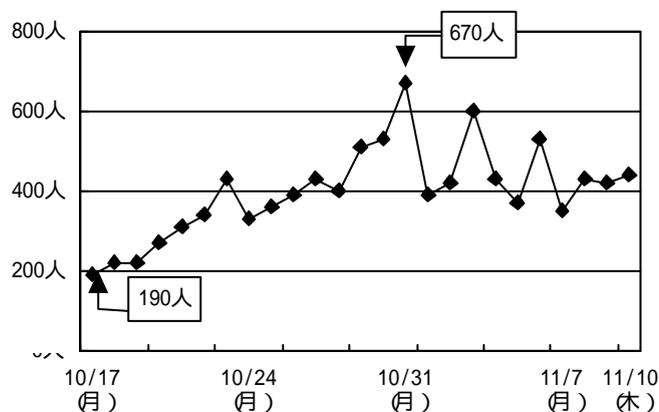
### 解 説

社会実験の具体的な実施内容は、主なものとして、ハード面では、当該地域の事情や、想定される需要に合ったバス車両、利用者に配慮した車両内設備、利便性が高く安全・快適なバス停等の設備が挙げられ、ソフト面では、適切な路線や運行頻度の設定、定時性の確保、料金やチケットシステム（100円バスの導入や商店街等の割引券等）のサービスが主に考えられます。

その他、特に注意すべきこととして、バス停やバスの車内における案内・PRをする場合や、並行して利用者アンケート調査等を行なう場合には、作業が多くなるのでボランティア等の協力者への依頼も必要となる場合もあります。また実験期間は長期になるほど負担ではありますが、定期券利用者の行動変化を見るため、また市民への幅広い周知のためにも1ヶ月ぐらいは必要と考えられます。

### 豊田市における交通実験バス利用者数の調査

豊田市において平成6年に行なわれた、マイクロバスによる短距離交通システム「ザウルス」3路線の実験によると、業務ゾーンを走行した路線2の利用者数は、開始当初は190人でしたが、2週間後には670人に増加しました。このことより、周知するまでにはPR方法の違いこそあれ、ある程度の期間がかかることがいえます。以降の利用者数の増減は曜日、天候による影響があったと思われます。



(出所) 豊田市資料



## 本格実施に向けての検討

### - 1 社会実験の結果の検討

#### 重要なこと（ポイント）

社会実験実施前後でのデータの比較を行ない、バス導入効果を見る

導入効果は多角的、包括的に捉える

効果を再確認する必要がある場合は、フィードバックして再度社会実験を実施

#### 解 説

社会実験の結果等を踏まえて、本格実施に向けての検討を行ないます。また、他の施策との融合を検討し、より効果的な施策にします。

社会実験における調査結果の分析では、本格実施に向けての問題点を把握し、その解決方法の検討を行ないます。その際には、特に社会実験実施前後でのデータの比較を行ない、バス導入による効果を分析することに重点をおきます。ただし利用者数に関する調査を比較する際は、曜日・天候・各種行事等の有無に注意します。

新規に導入したバス路線が、他の路線の利用者数、あるいは周辺地域の活性化に与えた波及効果に注意する等、バスの導入効果は多角的、包括的に捉えるようにします。それらの効果についても、市民に情報を提供し、わかりやすく説明しなければなりません。検討の結果、見直すべき点があれば修正し、実施効果を見直す必要があると判断すれば、構想等の作成段階にフィードバックして、再度社会実験を行ない、問題点の解決に努めます。

#### コミュニティバスの導入に関する各種調査（社会実験後）

乗車人員調査	<ul style="list-style-type: none"><li>乗務員または調査員が調査</li><li>特殊なチケットサービス採用していれば、券種別に調査を行なう。全利用者を対象</li></ul>
利用実績調査	<ul style="list-style-type: none"><li>乗車券の販売実績を調査</li><li>特殊なチケットサービス等を採用していれば、券種別に調査を行なう。</li></ul>
OD 調査	<ul style="list-style-type: none"><li>車内設置または調査員が OD カードを配布し調査</li><li>乗車区間以外に、利用目的や簡単な利用者の特性について回答してもらい、その場で回収する。</li></ul>
運行状態調査	<ul style="list-style-type: none"><li>運転手からの聞き取り、または調査員が実地調査</li><li>運行時間の計測、および運行の際に支障等の見られた個所の有無、原因について調査。</li></ul>
アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"><li>(利用者) 車内設置または調査員がアンケート表を配布</li><li>(非利用者) バス路線周辺にて配布、または直接ヒアリング</li><li>社会実験前との比較がしやすいように、質問の設定方法に注意。</li></ul>

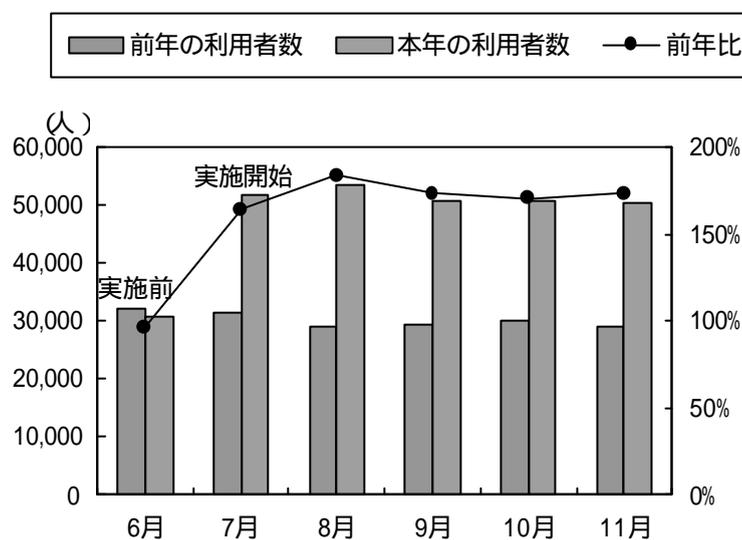
札幌市資料「平成 10 年度都心循環バス効果測定業務報告書」を参考に作成

## 西日本鉄道株式会社の 100 円バス利用実績調査

先に紹介した西日本鉄道株式会社では、100 円バスのエリアにおける利用実績を測定しています。7 月から 11 月までの 100 円エリア内全体の利用実績を見ると、運賃の変化（180 円 → 100 円）から目標の 180%には届いていませんが、対前年 172.6%となっており、大幅な増加が見られます。

その他にも新規のバス投入費用や、運転手の人件費も考慮に入れる必要はありますが、西鉄バスでは実験が終了した平成 12 年 4 月以降には本格的に実施し、沿線の他の地区においても 100 円の運賃形態を導入しています。

100 円運賃エリア内全体（循環バスおよび他のバス）の 1 日あたり利用実績

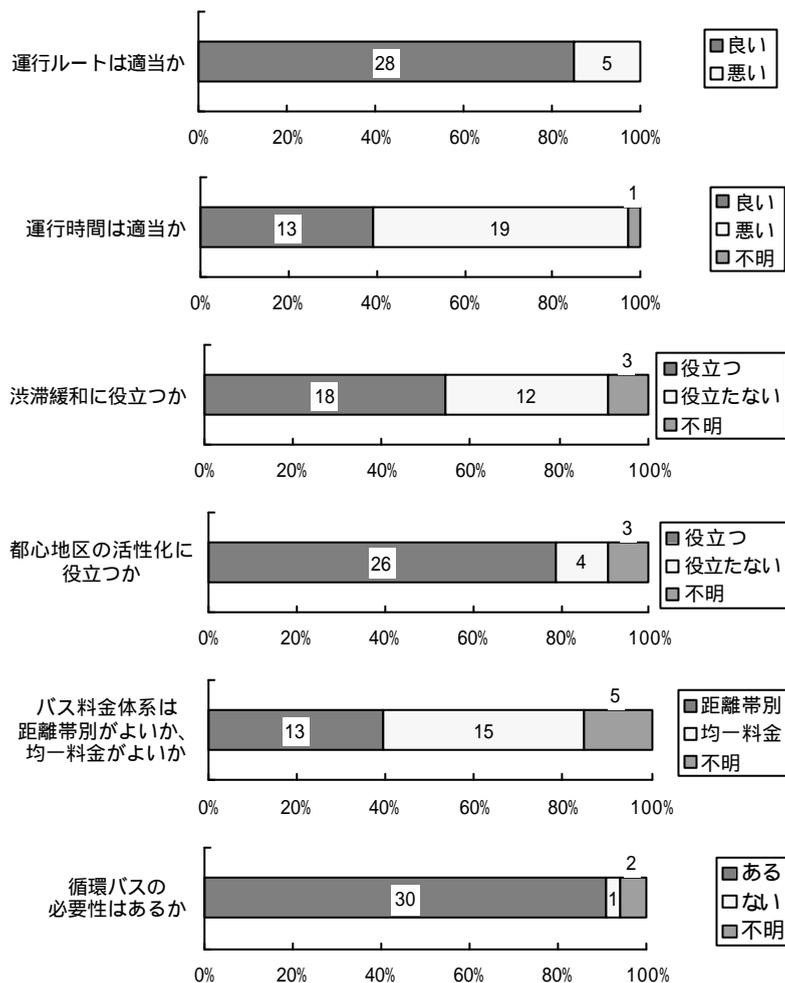


	6月	7月	8月	9月	10月	11月	7月～11月
本年	30,854	51,535	53,314	50,558	50,823	50,178	51,294
前年	32,118	31,418	29,083	29,256	29,879	28,960	29,727
増減	-1,264	20,117	24,231	21,302	20,944	21,218	21,567
前年比	96.10%	164.00%	183.30%	172.80%	170.10%	173.30%	172.60%

（出所）西日本鉄道株式会社資料

## 長岡市における循環バス利用者アンケート調査

長岡市では都心循環バス導入の検討の際に、導入に向けての課題を抽出するため、循環バス試乗会を行ない、参加者を対象にアンケートを実施しました。アンケートの結果より、導入にあたっての課題として、適正な所要時間を確保し、主要施設へのアクセスに適したルートを設定することや、多様な交通需要に対応するように運行内容を工夫することなどが必要であるとされています。循環バス試乗会アンケートの主な結果を以下に示します。



参加：38 回収：33 回収率：86.8%

(出所) 長岡市資料

## - 2 他の施策との融合の検討

### 重要なこと（ポイント）

バスの本格導入がより効果的になるよう、融合する施策を選択  
 他の施策との組み合わせ、複数施策とのパッケージ化も有効  
 本格実施後も適宜見直す

### 解 説

コミュニティバスの単独導入では、渋滞緩和の効果が発生しにくい場合もあるので、他の施策との複合化についても検討し、より効果的な施策実施に向けて検討します。

以下に挙げている他の施策との組み合わせ、及び複数の施策とのパッケージ化にすることで、総合的かつ相乗的な効果が期待できます。ただし、これらの施策を推進する際にも、合意を形成するためには、関係各機関の理解と協力を得る必要があります。特に、バス専用レーンやバス優先信号制御等は、警察の協力が不可欠です。

検討の結果、見直すべき点を修正し、フィードバックによる再度の社会実験を経過した後、実施しても問題が無く、実施による効果があると判断できれば本格実施に移りますが、その後も適宜見直しが重要です。

コミュニティバスと融合する主な施策例

トランジットモール	一般車の通行を制限し、バス・タクシーなど公共交通機関と歩行者の共存できる道路空間のこと。歩行者空間が多くなり、中心市街地の活性化を促進する。
バス優先・専用レーン	円滑なバス交通を確保するために、一部の車線を特定の時間または終日、バス専用あるいは優先とするシステム。片側2車線以上の道路で、路側の1車線をバス専用（優先）とする路側走行バスレーンが多いが、リバーシブルレーンとの併用や、中央走行バスレーン等のタイプも見られる。
バス優先信号制御	バスが円滑に走行できるように、特にボトルネックになっている交差点等の信号表示を操作するもの。 バスの接近あるいは交差点への進入を感知し信号表示を変更する場合と、バスの走行速度からあらかじめ信号表示変更のタイミングを設定しておくもの、バス専用レーンのみ先に信号の青現示が出されるものがある。
パークアンドバスライド サイクルアンドバスライド	郊外のバス停周辺に、パークアンドライド用駐車場（駐輪場）を設置し、自動車や自転車からバスへの乗継ぎ利用を促進する。
鉄道通勤との接続	通勤手段をトータルに考慮し、バスと鉄道との乗継ぎ利便性を向上し、転換を図る。
ノーマイカーデーの実施	期間限定で「通勤時に自動車に乗らない日」を設定し、マスメディアを利用したPR等により、公共交通への転換を啓蒙する。
P T P S （公共車両優先システム）	警察の推進する新交通システム（UTMS）のサブシステムであり、光ビーコンを用いた優先信号制御や優先レーンの設定により、公共車両を優先的に運行させて定時制を確保し、バス利用者等の利便性の向上を図るシステム。

## 金沢市におけるバス交通施策の複合化

金沢市では、平成10年～14年の段階として、バス交通活性化のための施策の複合化と題し、以下に挙げる13の施策を進めることとしています。なお、コミュニティバスの導入はそのうちの1つに位置づけられ、平成11年3月より40ページで紹介した「金沢ふらっとバス」が導入されています。

### バスのやさしさアップ

1. コミュニティバスの導入
2. 通勤パークアンドライドの拡大
3. ノンステップバスの導入
4. サイクル&ライドの拡大
5. 都市新バスシステムの拡充

### バスのスピードアップ

6. 交差点の改良
7. バス優先専用レーンの導入
8. 快速バスの拡大

### バスによるまちづくり

9. トランジットモールの導入検討
10. 多様なチケットシステムの導入検討
11. 買物配送サービスの導入検討
12. 時差出勤・フレックスタイム制度等の導入促進
13. マイカー通勤自粛市民運動の推進

(出所) 金沢市資料より作成

### オムニバスタウン構想

オムニバスタウン構想は、「人・まち・環境にやさしい」というバスの社会的意義を最大限に発揮したまちづくりに向けての市町村の取組みを促進し、自動車事故・渋滞・環境悪化等地域の自動車交通が抱える諸問題の解決を目的として、警察庁、運輸省、建設省の関係3省庁が連携し、積極的・重点的に市町村の支援を行っていくものである。平成12年3月までに浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市の5市が指定を受けている。

(出所) 建設省ホームページより作成