

3. コミュニティバス等の普及

(1) コミュニティバスの概念及び類型

コミュニティバスについては、現在、明確な定義付けはされていないが、一般的に、「地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと」と解されており、循環系統による運行やバス停の間隔の短縮化、運行頻度の均一化（15分間隔等）、運賃のワンコイン化（100円均一）等の工夫がなされている事例が多い。

さらに、コミュニティバスと類似した形態として、乗合タクシーがある。これは、乗合バスとタクシーの間間的な役割を果たすものであり概ね以下のものに大別される。

- 深夜や早朝に駅と団地を結ぶコースを中心に運行するもの（団地型）
- 廃止されたバス路線やバスの運行していない地域を運行するもの（過疎地型）
- バスの通れない狭隘な道の多い観光地で運行するもの（観光型）
- 地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行するもの（デマンド型） 等

(2) コミュニティバス等の事例

このように、コミュニティバスや乗合タクシー等が各地で導入されており、地方公共団体が中心となっている場合や、地域住民等が中心となっている場合など、その具体的な導入手法やサービス内容については、事例によって多種多様である。

ここでは、実際にコミュニティバス等を導入している事例のうちで典型的なものをいくつか挙げてみることにする。

【地方公共団体が主導している事例】

○「ムーバス」（東京都武蔵野市）

- 交通空白不便地域の解消を図るとともに、バス利用を促進し、吉祥寺駅周辺の交通渋滞の緩和及び自転車からバスへの利用転換を進めるため、住民の要望に応じて武蔵野市が詳細な需要調査を実施した上で企画し、平成7年から運行。
- 5路線を、関東バス(株)、小田急バス(株)に委託して運行。
- 運賃は100円均一（小学生未満は無料）で、1日50便以上運行。
- 車いす収納スペースを設置する等車内も工夫している。



- 狭隘な道路を運行可能であり、住の気軽な買い物の足として好評（コミュニティバスの先駆けに）。

【地域住民等が主導している事例】

① 「醍醐コミュニティバス」(京都府京都市)

- 京都市営地下鉄開業に伴って京都市営バスが撤退し、公共交通が不便となった地域におけるコミュニティバスの運行案を、地域住民と企業等が主体となった任意団体「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が自ら作成し、新規乗合バス事業者（株ヤサカバス）との契約により4路線のバスを運行。1日当たりの利用者は予想の500人/日を上回る600～700人/日にのぼる。
- コミュニティバスの運行支援を行う財政基盤となるパートナーズ（一般商店、企業、病院などに協力）や個人応援団を募集し、コミュニティバス運行に向けた取り組みを展開した。



② 「生活バスよっかいち」(三重県四日市市)

- 四日市市では、三重交通株による不採算路線の廃止後、交通空白地域となった地域が存在していたところ、民間の有志を中心とした主体がバス運行の事業推進計画を策定し行政に支援依頼。
- 任意団体「生活バス四日市運営協議会」を設立し、地元企業から協賛金（毎月50万円）を集めて三重交通株に運行委託。無償による運行を開始。
- その後、NPO法人「生活バス四日市」の認定を受け、有償（1乗車100円）によるバスサービスの提供を平成15年度から実現。有償化後も利用者が増加。
- 市は、NPOによるバス運行に対して財政支援を実施（運行経費80万円/月のうち運賃収入10万円を減じた運行欠損額の1/2（30万円限度））。



(4) 乗合タクシーの活用事例

① 「おだか e-まちタクシー」(福島県南相馬市小高区)

- バス路線廃止に伴い住民から署名が集まったことをきっかけに、小高町商工会が中心商店街の活性化を目的として乗合タクシー導入の検討を開始。
- 商工会が事業主体となって地域住民のニーズ把握を綿密に行った後、タクシー会社(2社)からタクシー4台を借り上げ、デマンドタクシーを導入。
- 町内を3つのエリアに分け、中心商店街の巡回エリア(まちなか線)は100円、郊外と商店街を結ぶ東部線・西部線のエリアを300円に運賃設定。
- エリア毎に時刻表が設定されているが、電話予約があったときのみ運行することで、運行経費を削減(ただし、システム導入コストが課題)。



