



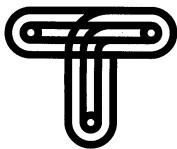
Tsukuba Urban
Transportation Center

TUTC Library—30

平成15年3月

●レポート

つくば市域におけるNPO方式による コミュニティバス運行の実現性の検討調査



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成15年3月

●レポート

つくば市域におけるNPO方式による コミュニティバス運行の実現性の検討調査

はじめに

公共交通機関、特にバス交通の整備は、つくば市民の大きな関心事であり、つくば市域における最大の課題のひとつであり、過去においてもいろいろな提案がされてきました。

つくば市において「コミュニティバス」を導入する場合、全国の多くの事例のよう行政がその運行主体となるのではなく、NPO法人が主体となった方式の可能性を、市民アンケートや有職者の意見聴取等をふまえて検討したのですが、その間つくば市では、バス交通に関しては大きな進展がありました。

平成13年度、市が福祉行政の位置付けで「福祉循環バス」の試運行を開始、平成14年4月からは、「のりのりバス」と名称も新たに、本運行の運びとなったことです。当初、市内全域4路線、所要時間2~3時間におよぶものでしたが、利用者アンケートや各方面からの意見を取り入れ、現在は11路線、1~1時間半の所要時間で運行されています。

「コミュニティバス」の運行に当たっては課題が多く、行政だけに頼った運営にも限界があり、地域のきめ細かなニーズを吸い上げながら効率的に運営を行うにはNPOへの期待も大きく、行政、NPOおよび利用者が協働した新しい交通システムが実現する意義は大きいと言えます。本冊子は、この検討した結果を取りまとめたもので、その一助となれば幸いです。

平成15年3月

財団法人つくば都市交通センター

理事長 大白 幸夫

目 次

はじめに	3
1. コミュニティバスの現状について	
1 - 1 コミュニティバスの現状	9
1 - 2 バス事業法制度	51
2. コミュニティバスの運行方式・運行ルートについて	
2 - 1 コミュニティバスの運行方式の検討	65
2 - 2 コミュニティバスの運行ルートの検討	71
3. 市民アンケートの結果	
3 - 1 アンケート実施概要	89
3 - 2 アンケート結果	90
4. コミュニティバス事業化に向けての検討	
4 - 1 コミュニティバスの需要推計	131
4 - 2 事業収支の概算	134
5. 実現化推進のための方策	
5 - 1 有識者懇談会からの提言	143
5 - 2 実現化推進のための方策	146
資料編	
「コミュニティバス運行についてのアンケート」	153

1. コミュニティバスの現状について

1. コミュニティバスの現状について

1-1 コミュニティバスの現状

(1) コミュニティバスの概要と背景

1) コミュニティバスの定義

コミュニティバスの定義には、法律に定められているなど明確なものではなく、一般的には今までの乗合バスが通行しなかったルートを設定したり、停留所間隔を短く、運賃を安くするなど、車両については高齢者・障害者に配慮したもの（ステップを乗りやすくしたもの、あるいはリフトバス）で利用者の利便性を最大限考慮したものなどをいう。多様化する需要に対応する新たなバスシステムであり、同時に福祉サービス、環境に与える影響の軽減を視野に入れたシステムでもある。

しいてコミュニティバスを定義すると「需要規模が小さく従来バスが運行しない地域のモビリティ確保やさまざまな住民ニーズに対応した乗合バスサービス」であり、計画や運行支援は、主として市町村が行っている。

これらのコミュニティバスは、交通が不便な地域のモビリティの確保、公共施設循環、高齢者・障害者への配慮など、さまざまな目的で運行されている。そして、このバスシステムは地域住民の生活、今後のまちづくりを見据えた上で実施されるサービスであるといえる。

2) コミュニティバス誕生の背景

コミュニティバスの誕生の背景には以下の3つの要因が考えられる。

①バス交通の規制緩和

②高齢者社会

③自然環境、社会環境の転換

まず、第1にバス交通の規制緩和である。バス交通は、「公共性があり、路線バスと貸切バスがあって、それは変わることがない」と長い間考えられてきた。しかし、いつまでも公共性にとらわれているのではなく、現在のバス交通に対応しながらも存続しうる道を切り開いていくことが肝要であるという考え方たち、規制緩和の方向に移行している。このバス交通の規制緩和によりバス交通の環境が大きく変わってきたといえる。

第2としては世界に類を見ないスピードで進むと予想されている高齢化社会である。高齢者・障害者、あるいは自ら自動車を運転しない人々にとって、バスはマイカーの代わりとして欠かすことのできない生活の足となってきたている。

第3としては、都心部での道路交通渋滞や地方部での自家用車への依存度の増加である。著しいマイカーの普及により、バス事業は、中心部においては、交通渋滞に起因する定時性・速達性に伴う利用者の減少、地方部においては、人口減少等による利用者の減少など、大変苦戦を強いられている。一方、最近の傾向として、環境問題、エネルギー問題、都心部での交通渋滞問題等に対する解決策として、マストラ、いわゆるバスや鉄軌道といった公共交通が見直されている。こうした、バスをめぐる現実のきびしい経営状況と一方では公共交通機関としてなお一層のサービスの高度化が求められている。

そこで、新しいバスシステムとして登場したのが「コミュニティバス」である。これは、従来型のバスに汲み取れなかった需要に応えようとする意欲的な試みである。従来の概念とは根本的に異なるミニバスによる新しい交通システムであるということができる。

3) コミュニティバスのサービスパターン

①運営主体

コミュニティバスのサービスパターンは次頁表のように示すことができる。

運営主体は自治体、第三セクター等の団体、そして民間事業者があり、運営主体と運行の関係は以下のとおりになっている。

- ア) 自治体からの委託によってバス事業者が乗合バスとして運行する
(4条)
- イ) 自治体からの委託によってバス事業者が貸切バスで乗合許可を受けて乗合運行する (旧21条)
- ウ) 自治体が自家用営業許可を得て運行する (80条)
- エ) 自治体が貸切バスを借上または車両を貸与して運行委託し、無料で定期運行する
- オ) 事業者独自で利便性の高い路線を設定し運行する (4条)
- ア) ~エ) の場合の運営の主体は自治体であり、ルート・停留所・ダイヤなどの決定は基本的に自治体が行う。経費負担は自治体の責任であり、委託を受けるバス事業者は少なくともマイナスにはならない。経費を負担する自治体の意識としては、足をもたない交通過疎の住民の手段を提供するため、というものである。

■コミュニティバスのサービスパターン

運営主体	運行	車両購入	車両保有	運賃	補助形態	運営主体	事例	
自治体	自治体	自治体	自治体	無料	自治体	過疎地域の 福祉目的	福祉バス	
				特設	委託料または損出補助		廃止代替バス	
				無料	委託料		廃止代替バス	
	事業者 委託	事業者		特設	契約料		貸切代替・台東区	
				無料	委託料または損出補助		品川区・守谷町	
				特設	委託料		和光市・安心院町	
	事業者 委託	事業者		無料	委託料		取手町・阿見町	
				特設	委託料または損出補助		水沢市・太田市	
				無料	委託料		諏訪湖	
事業者	事業者 委託	事業者	事業者	特設	損出補助	住民福祉・ 地域活性化	神戸市・奥日光	
				通常乗合			千葉市	
				特設			貸切代替・団地路線	
	事業者 委託	自治体		無料			小松市	
				特設			武蔵野市・鶴ヶ島市	
				通常乗合			中央区・武蔵村山市	
	事業者 委託	事業者		特設	なし	地域 サービス	日野市・浦和市ほか	
				特設	なし		南海・神奈中	
				特設	なし		東急コチ	

出典：「新・ふるさとバス白書」

②目的

コミュニティバスの設置目的としては、過疎地域の廃止代替目的、住民福祉・地域の活性化、さらに地域サービスがある。

●廃止代替バス（過疎バス）

過疎地域において、民間バス事業者では運営が困難なバス路線、地域生活のために維持が必要と判断されるバス路線などの過疎バスを自治体が引き受けて運営するバスである。

●公共施設巡回〈循環〉バス

主に交通弱者を対象として、公共施設への利便性を確保するために運行されるバスである。公共施設を網羅的に巡回する形態が多く、また、自治体の行政サービスの一環として位置付けられることから、無料・休日運休であることが一般的である。

●地域サービスの向上

2001年度に行われる路線バス参入・退出規制の緩和を控え、過疎部のみならず都市部の民営バス路線も縮小が必要となっている。その一方で、交通弱者対策や交通渋滞解消、環境問題への対応といった公共交通への回帰を求められ、都心部空洞化対策や観光周遊ルート確保として路線バスを見直す動きが生まれている。それに応じて、バス車両にも小型車を中心に様々な種類が登場している。

③運賃

運賃の形態には、無料、特別設定、通常の乗り合い、に分類される。無料または特別設定としているのは、運営主体が自治体の場合と団体の場合に限られる。

(2) コミュニティバスの事例及び現状

1) コミュニティバスの事例

コミュニティバスが全国で走りはじめたのは、1995年の武蔵野市でのムーバスが最初である。その後、埼玉県で50市町村に手が届こうとしているほか、東京都や茨城・群馬・神奈川県などでも数多く見られるようになった。

全国のコミュニティバスの導入事例については、資料編に整理している。インターネット、国土交通省各地方運輸局、市町村への電話によるヒアリング等をもとに調査した範囲では、全国で211市町村がコミュニティバスを導入している。

2) 事例からみた現状

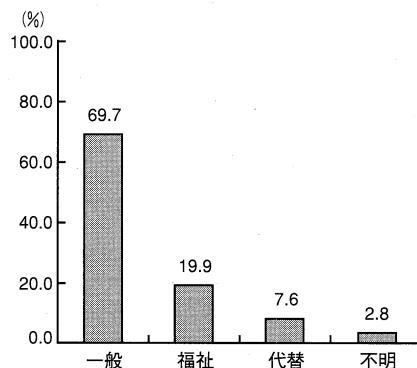
①種別

コミュニティバスの目的による種別を大別すると、福祉・代替・一般的の3つのパターンに区分できる。

ア) 「福祉」：以下のいずれかを満たすもの

- 福祉部門が運行しているもの
- 名称に「福祉」がはいるもの
- 対象者を高齢者・障害者等に限定しているもの
- 添乗員が同乗しているもの
- 施設送迎バスを拡充したもの

■コミュニティバスの種別



- イ) 代替：廃止代替バスとして、自治体又はバス事業者が廃止になつた路線バスの代替として走らせるバス。
- ウ) 一般：観光や市街地へのサービスなどの目的を持ったバス。また、この一般バスには福祉バス廃止代替バスも含み、福祉バス、廃止代替バスの両方の目的を含むものである。

②事業主体及び運行主体

事業主体は、市町村などの行政が主体となったものがほとんどである。また、運行主体としては、民間の事業者と直営のものがみられるが、そのほとんどが民間事業者への委託によるものとなっている。

③目的

コミュニティバス導入の目的については、交通不便地域の解消、高齢者や身体障害者等の交通確保、公共施設への移動、中心市街地への利便性の向上、バス路線の廃止代替、観光などに分けられる。

そのうち多くみられるのが、交通不便地域の解消、高齢者や身体障害者等の交通確保、公共施設への移動となっている。

④利用実態

事例紹介でみると、コミュニティバスの利用者は増加傾向にあり、月間の利用者が月に1,000人を越えるものもあるなど、地域の足として認知されているものといえる。利用者の属性としては、女性の割合が高く、また専業主婦や高齢者の利用も多い。特に高齢者の利用については、コミュニティバスの導入によって気軽に外出できるようになり、生活行動を変化させているものといえる。また、利用頻度としては、高齢者で週1日以上利用している人が7割を越えるなど、日常生活に欠くことのできない交通手段として定着しているといえる。利用の理由として「バス停が近い」、「料金が安い」、「ほぼ決まった時間に来てくれる」、「他の手段より料金が安い」、「出発地・目的地がバス停の近く」、「新しいバスに興味をもった」といった理由がみられた。利用目的としては「買物」「稽古事」「散歩・気分転換」「公共施設」などがみられた。

■事例紹介

事例1 「ムーバス」(東京都・武蔵野市)

○都道府県名・市町村：東京都・武蔵野市

○導入年月日：1995.11.26

○名称・愛称：『ムーバス』

ムーバスの「ムーブ (move) アス (us)」は、私たちを移動させるという意味と、もう一つ「私たちを感じさせる、その気にさせる、(心を) 動かす」という意味がある。

○実施方法：4条

○種別：一般

○事業主体：武蔵野市

○運行事業者：関東バス（株）

○路線数：2路線

○運賃：100円

○目的：交通不便地区の解消

○運行ルート：東循環約4.3km、北西循環約5.2km

○概要

武蔵野市は、東京都のほぼ中央、区部と多摩地区の接点に位置し、東西6.4km、南北3.1km、面積は10.73平方km、人口は約13万1千人で、市内に吉祥寺・三鷹・武蔵境の3つの駅がある。市域の大部分は閑静な住宅街であるが、JR吉祥寺駅周辺は、都内でも有数の商業、金融、文化、レジャーなどが高度に集積した地域である。

このような交通至便な市であるが、駅から1km以上離れ、バス路線からも外れている地域が5箇所ある。そこで市では、バス停か

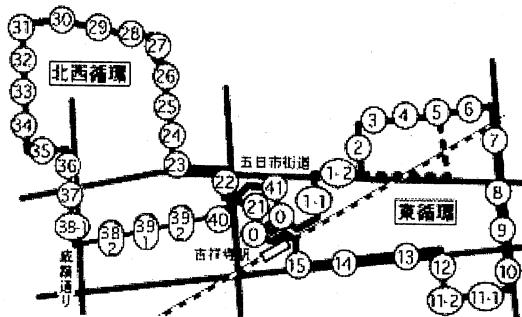
ら300m以遠の地域を交通空白地域、バスの便が1日100本以下の地域を交通不便地域とし、その解消をめざして吉祥寺駅東側地域、北西地域の2路線でコミュニティバスを運行している。

『ムーバス』は、平成7年11月運行開始以来、路線や停留所を少しずつ充実させながら現在に至っている。現在は、東循環線（平成7年11月運行開始）と北西循環線（平成10年3月運行開始）の2路線を擁し、運賃は1回100円（小学生以上）、前乗後降制で運行されている。

最近では、毎日3,000人弱の人々に利用され、平成10年度からは償還前に余剰金が発生し、単純収入で黒字になるまでに成長している。

また、市中心部への自家用乗用車乗り入れを抑制するために、ムーバスを絡めたP & R（パーク・アンド・ライド）にも取り組んでいる。

○路線図



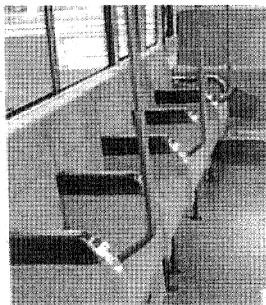
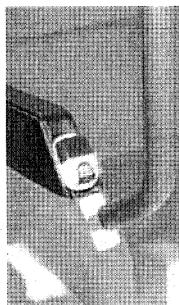
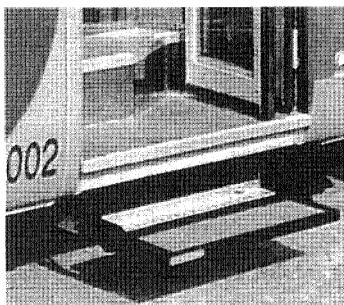
資料：「“ムーバス”快走す」(H 8.11 武蔵野市建設部 交通対策課)

PHOTO

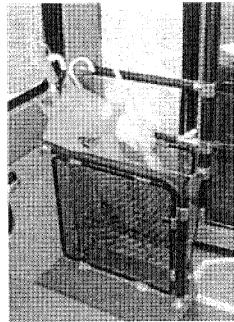
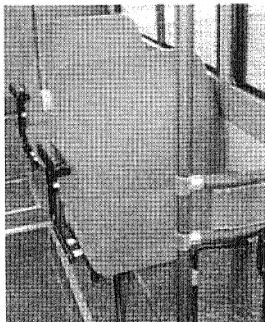
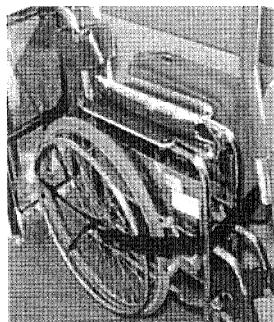


○可動式の補助ステップ

○肘掛け付き座席



○車椅子対応シート ○親子で座れる1.5人掛けシート ○貸出傘



資料：「ムーバス」快走す（H.8.11 武藏野市建設部 交通対策課）

○利用実態

運行開始当初の利用者は月600人であったが、平成8年6月に1日1,000人を超えてから、平成9年1月を除いて常に1,000人以上を維持しており、平成9年度平均では1,188人／日になっている。また、平成8年の2月のフォローアップ調査によると、利用の理由は「バス停が近い」、「料金が安い」、「ほぼ決まった時間に来てくれる」がベスト3となっている。

ムーバスは、『高齢者等に気軽に安心してまちに出て欲しい』との考え方でシステムを組み立てている。調査では各年齢層とも外出回数が増えており、高齢者になればなるほど、その比率は高く、80歳以上では53%の人が外出回数が増えたと回答しており、ムーバスは利用者の生活行動を変化させているといえる。

<ムーバス運行実績>

1号路線（東循環）（運行開始・平成7年11月26日以降）

	年度合計	1日平均
平成7年度	105,406人	830.0人
平成8年度	378,925人	1,038.2人
平成9年度	401,306人	1,099.5人
平成10年度	433,547人	1,187.8人
平成11年度	428,419人	1,170.5人
平成12年度	291,128人	1,194.4人

平成12年11月30日現在

2号路線（北西循環）（運行開始・平成10年3月8日以降）

	年度合計	1日平均
平成9年度	26,737人	1,140.0人
平成10年度	470,332人	1,288.6人
平成11年度	608,932人	1,663.7人
平成12年度	442,321人	1,812.8人

平成12年11月30日現在

資料：「“ムーバス”快走す」(H 8.11 武藏野市建設部 交通対策課)

事例2 「ふらっとバス」(石川県・金沢市)

○都道府県名・市町村：石川県・金沢市

○導入年月日：1996.05.10

○名称・愛称：金沢ふらっとバス

愛称『ふらっと』

気軽に出かける様子を示した「ふらっと」と、入口から出口まで車内に全く段差がないことを示した「フラット（英語）」の2つの意味。

○実施方法：

○種別：一般

○事業主体：市

○運行事業者：北陸鉄道（株）

○路線数：2路線

○運賃：100円／回

○目的：路線バスサービスの空白区の解消

○運行ルート：約4.6km

○所要時間：約25分

○運行間隔：15分間隔（39便／日運行）

○バス車両：小型ノンステップ型バス

○概要

金沢市は人口約46万人、石川県の県都であり、北陸地方の経済や、文化の中心的な都市である。市内中心部は、藩政期に形づくられた街路構成を骨格とし、狭く細い道が数多く残されている。このような道路特性から、路線バスが通れない、公共交通の利用が不便な地域で、新しい移動手段の導入が求められていた。また、路線バスは

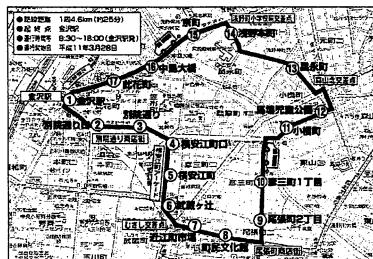
市内中心部を起点に放射状に伸びる路線がほとんどで、環状方向への移動が困難なため、これを補完する少量多頻度の巡回型の路線が必要とされていた。さらには、高齢社会の進展にともない、高齢者の外出頻度が高まっており、これらの要望に応えることも必要となっている。

金沢市では、以上の声に応えるため、「金沢市におけるコミュニティバス導入検討委員会」を設け、研究を重ねた結果、この『金沢ふらっとバス』が誕生した。金沢ふらっとバスは、公共交通が不便な地域を中心に、住宅地と交通結節点や商店街などを結ぶ循環バスで市民の気軽な足として利用されている。

○路線図

<此花ルート>

此花ルートは、道幅が狭くこれまでバスが通れなかった住宅地と、「金沢駅」や「武藏ヶ辻」などの交通結節点や、金沢市民の台所「近江町市場」をはじめとする沿線の商店街を結ぶコースである。



<菊川ルート>

菊川ルートは、坂道や狭い道のある住宅地と、「大学病院」「市役所」などの公共施設、「兼六園」や金沢一の繁華街「香林坊・片町・タテマチ」などを結ぶコースである。



資料：「31.金沢市におけるコミュニティバス導入効果」
(中島正人・安江雪菜・高山純一 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

PHOTO

○ボディのカラーリングは、加賀友禅の古典図柄を現代風にアレンジした金沢らしいデザイン



○ノンステップ

手動式装置もついていて車椅子の方も乗り降りスムーズ。



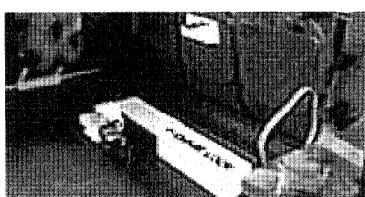
○車内全体

車内全体は段差がなく、高齢者や子どもにも安心。



○車椅子固定装置

跳ね上げシートの下には車椅子固定装置を設置。



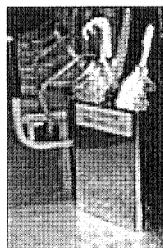
○電光ボード

日本語と英語で表示。時刻表示もさえてとっても便利。

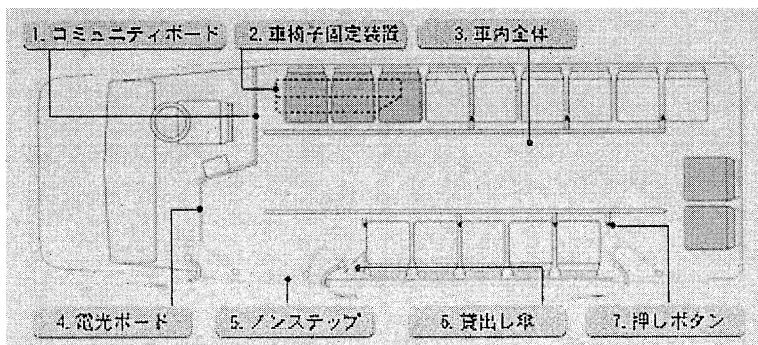


○貸出傘

多雨の金沢の天候にも配慮。



○国内初の小型ノンステップ車両



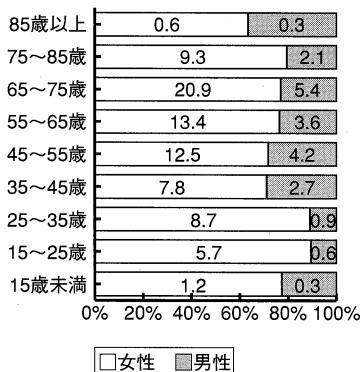
資料：「31.金沢市におけるコミュニティバス導入効果」
(中島正人・安江雪菜・高山純一 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

○利用実態

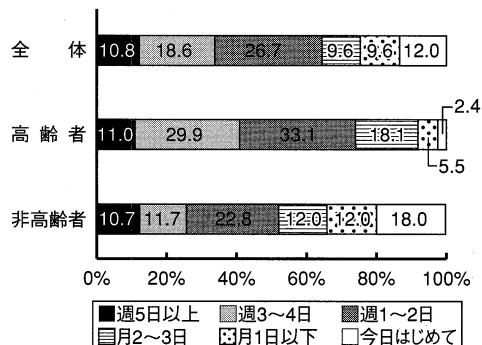
利用者は増加傾向にあり、平成12年度3月末日までの1年間で平均591人／日が利用している。回数券利用率も運行当初の13.9%から29.4%と上昇しており、リピーターが定着し、地域住民の足として認知されていると考えられる。

<アンケート調査の結果>（平成12年2月10日調査）

①利用者の属性



②利用頻度



利用者の属性では、女性の割合が79.7%と高く、65歳以上の高齢者は38.5%である。最も多い利用者層は65～75歳の女性であり、全体の20.9%を占める。

また、利用頻度では、高齢者で週1日以上利用している人は74.0%であり、非高齢者の45.2%に比べて非常に高い。高齢者では約4割が3～4日以上の利用であることから、「金沢ふらっとバス」が日常生活に欠くことのできない交通手段として定着している。

③外出目的

高齢者、非高齢者とも、「買物」が過半数以上（高齢者77.3%、非高齢者58.5%）と最も高い。次いで高齢者では「通院」（33.6%）、非高齢者では「バス／鉄道への乗換え」（24.9%）と続いている。「散歩・気分転換」も全体では第3位となっているのが特徴である。

主な外出目的（複数回答）

	高齢者 (N = 128)	非高齢者 (N = 205)	全体 (N = 333)
買 物	99人 (77.3%)	120人 (58.5%)	219人 (65.8%)
乗 換 え	24人 (18.8%)	51人 (24.9%)	75人 (22.5%)
散 歩	26人 (20.3%)	46人 (22.4%)	72人 (21.6%)
通 院	43人 (33.6%)	21人 (10.2%)	64人 (19.2%)
公 共 施 設	28人 (21.9%)	27人 (13.2%)	55人 (16.5%)
通 勤	5人 (3.9%)	37人 (18.0%)	42人 (12.6%)
友人宅訪問	20人 (15.6%)	10人 (4.9%)	30人 (9.0%)
観 光	1人 (0.8%)	20人 (9.8%)	21人 (6.3%)
そ の 他	12人 (9.4%)	23人 (11.2%)	35人 (10.5%)
合 計	258人	355人	613人

資料：「31.金沢市におけるコミュニティバス導入効果」

(中島正人・安江雪菜・高山純一 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

事例3 「すまいる」(福井県・福井市)

○都道府県名・市町村名：福井県・福井市

○導入年月日：1999.8.2～1999.9.30（現在1路線は実施運行、もう1路線は試験運行）

○名称・愛称：『コミュニティバス すまいる』

「すまいにはいる（住まい [=地域、community] に入る）」フットワークの軽いバスの機動性と、デザインにある「あふれるほどにいっぱいの笑顔（英語で smile）」からネーミング

○実施方法：

○種別：

○事業主体：福井県商工会議所・（社）福井県バス協会

○運行事業者：京福バス株式会社

○路線数：2路線

○運賃：100円

○目的：路線バスサービスの空白区の解消

○所要時間：約27分

○運行間隔：23本／日・30分毎運行

○バス車両：マイクロバス

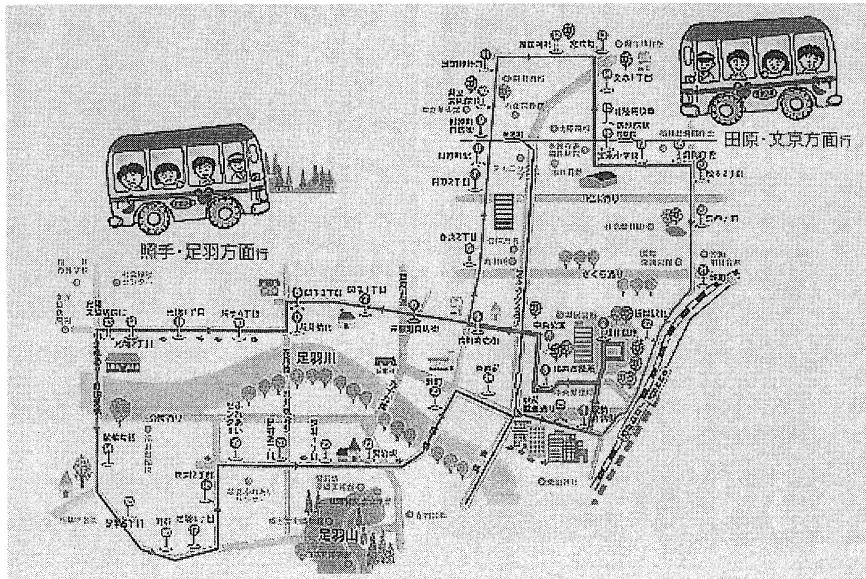
○運行形態：一方向循環型

○概要

福井商工会議所は、県バス協会と協力して、福井市内を循環するコミュニティバス「すまいる」の試行運転を開始した。バスは、駅前商店街を起点に市の中心部をぐるりと回る6.5kmの約30分コース

を走る。22カ所に停留所を設け、朝7時半から夜7時まで循環、運行間隔は約30分でオレンジ色の車体上部が目印となっている。ワンコインで乗れるよう料金は一律100円とし、車内サービスとして、無料貸出しの傘を用意しているほか、循環ルートにある県立美術館や博物館の割引券や各商店街で発行する情報チラシも設置している。1日約200人が乗車しており、利用者からは「便利で利用しやすい」などの声が聞かれ好評である。このコミュニティバス「すまいる」は県、市もバックアップしたいと支援に前向きな姿勢をみせている。そして、平成12年11月中心商店街の努力で、再開した。さらに、福井市が支援し、平成13年からはTMOが引き継ぐことになった。

○路線図



資料：「30.福井市コミュニティバス試行事業の経緯と評価」
(川上洋司・李 偉国・佐野 正 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

PHOTO

○あふれるほどいっぱいの笑顔の外装



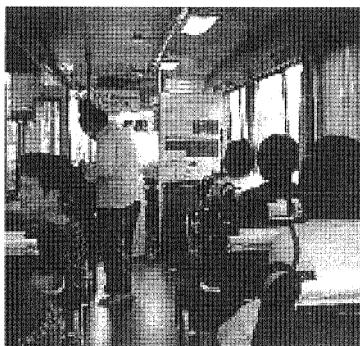
○狭い道にも入っていく『すまいる』

○すまいる2号



○花屋さんの前におかれたバス停

○すまいる内装



○試行コミュニティバスの利用実態

2カ月間の試行事業期間中の利用実績は以下のとおりである。

総利用者数：16,629人（8月6,972人、9月9,657人）

平均利用者数：12.1人／便（8月10.2人、9月13.5人／便）

最高利用者数：1日当たり546人

1便当たり51人

利用時間帯1,060人（13時の便）

最低利用者数：1日当たり140人

1便当たり0人

利用時間帯214人（最終19時の便）

＜利用者の属性＞

利用者の属性をみると、利用者の73%が女性であり、専業主婦の利用が約1/3を占めている。年齢別に見ると、高齢者の利

試行バス利用者の主な属性

男女別	男 性				女 性			
	27%				73%			
年齢別	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	
	5%	7%	14%	13%	18%	22%	21%	
職業別	公務員	会社員	自営業	専業主婦	学生	パート	無職	その他
	10%	14%	9%	34%	7%	5%	21%	1%
免許証 の有無	普通		普通・自動二輪		原動付自転車		なし	
	40%		4%		2%		54%	
利用可 能な交 通手段	自動車		自動二輪・ 原動付自転車		自転車		なし	
	38%		1%		38%		23%	
既存バ スの利 用頻度	毎日		週3～4日		週1～2日		月1～2日	
	8%		12%		23%		24%	
試行バ スの利 用頻度	毎日		週3～4日		週1～2日		月1～2日	
	6%		15%		37%		6%	

用が多いものの、20歳代から50歳代まで幅広く利用されている。同じく、車利用可能な層の利用が全体の約40%を占めており、移動制約者の制限されないサービスを提供しているとみられる。また、既存路線バスを利用しない層が約1/3を占めており、新たにバス需要を生み出したといえる。

<利用特性>

利用者のODパターンをみてみると、中心部バス停である「駅前商店街」を乗降する人が全体の約55%を占めている。周辺住宅地から中心部へのアクセスとしての機能を果たし、ねらいとした中心部への集客効果をもたらしたといえる。

また、利用目的をみると、中心部を目的地とする利用が多いことを反映し、買い物及びレジャー・娯楽等が全体の約半数を占めている。

利用理由としては、「他の手段よりも料金が安い」、「出発地・目的地がバス停の近く」といった交通サービスそのものに関わる理由を指摘する人が共に過半数を占めており、廉価できめの細やかな小回りのきく移動サービスに対するニーズの存在を裏付けている。また、「新しいバスに興味を持った」がこれに続いており、事前の積極的PRの効果をみることができる。

資料：「30.福井市コミュニティバス試行事業の経緯と評価」
(川上洋司・李 健国・佐野 正 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

事例4 「川越シャトル」(埼玉県・川越市)

○都道府県名・市町村名：埼玉県・川越市

○導入年月日：1996.3.25

○名称・愛称：『川越シャトル』

○実施方法：4条

○種別：一般

○事業主体：川越市

○運行事業者：東武鉄道・西武バス

○路線数：4路線

○運賃：初乗り170円（子ども90円）～360円（子ども180円）

※子ども…1歳から小学生まで（1歳未満は無料）

但し、6歳未満の子どもが小学生以上の同伴者

と乗るときは、同伴者1人につき2人まで無料

※市内に在住の高齢者（70歳以上）と障害者は、市が発行
する特別乗車証により、無料で乗車することができる。

（同乗者証は川越シャトルバスのみ有効）

※介護を要する障害者の介護人の運賃は半額となる

○目的：公共施設利用時の交通手段の確保、交通不便地区の解消、高
齢者・障害者の移動に考慮した交通手段の確保

○運行間隔：8本／日

○バス車両：リフト付きバス

○概要

埼玉県・川越市は「小江戸」とよばれ、江戸時代から城下町として
栄えてきた。近年ではベッドタウンとしての開発が郊外に無秩序に広

がっている。このような背景から、川越市では公共施設の立地が市街地の周辺に散在しており、一般のバス路線網が不十分であるため、市民の要望に応えたかたちで1996年に「川越シャトル」を導入した。

「川越シャトル」の運行目的は、公共施設利用時の交通手段の確保、交通不便地区の解消、高齢者・障害者の移動に考慮した交通手段を確保することにある。そのため、バスのルートは市街地東北部に位置する総合福祉センターや市役所などの公共施設を起終点とした4ルートが設定されている。運行は地域の路線バスを運行している東武鉄道と西武バスに委託している。道路運送法上は欠損分については川越市が負担しており、費用形態、運行頻度（1日4便程度）や利用対象からみると、S Tサービスの領域となる。一般乗合運送事業免許を取得したおかげで一般の利用者にも開放でき、料金徴収が可能となっている。
(高齢者・障害者は無料)

○リフト付きマイクロバス利用について

車椅子用リフトが利用できる停留所・時間帯が決まっており、道路状況によってはリフト使用が変更になる場合がある。車椅子は2台まで乗車できる。

○川越シャトルのコースとカラー

川越シャトルのコースは、バス前上部の行き先表示の色によって区別されている。

東コース：紫色

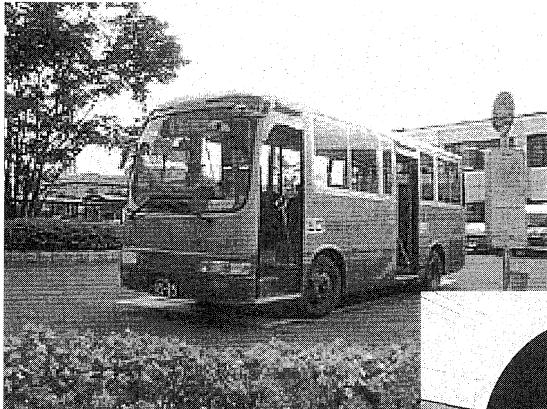
西コース：青色

南コース：黄色

北コース：桃色

PHOTO

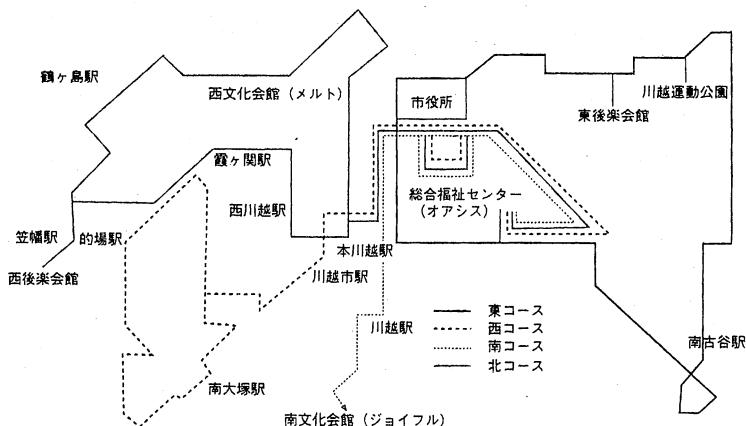
○リフト付き『川越シャトル』外装



○停留所案内マーク



○路線図



事例5 「ぐるりんばす」(愛知県・日進市)

○都道府県名・市町村名：愛知県・日進市

○導入年月日：1996.04.01

○名称・愛称：『ぐるりんばす』

○実施方法：貸切

○種別：一般

○事業主体：日進市

○運行事業者：名鉄

○路線数：4 路線

○運賃：無料

○目的：公共施設への利便性の確保

○運行日：火・木・日曜日

○概要

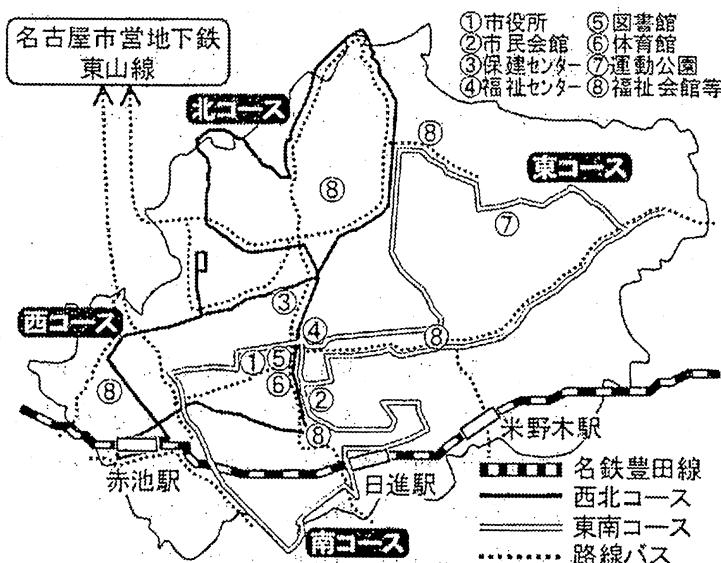
日進市は、1970年の市街化区域決定を契機に、外縁部の丘陵地では急速に宅地化が進み、名古屋市のベッドタウンとして人口が増加し、1994年の10月に市制へ移行した。人口は66,701人（1998年10月現在）で、4大学、2短大が立地する学園都市でもある。

日進市内の路線バス事業は民営1社によるものである。市の南部には名古屋市と豊田市を結ぶ地下鉄鶴舞線と名古屋鉄道豊田線が相互乗り入れし、市内に「赤池」、「日進」、「米野木」の3駅があり市民の足となっている。また、市北部の地区では名古屋市営地下鉄東山線の駅が路線バスを経由している。

一方、市役所、市民会館等の公共施設は市中心部に集まっているが、同市内には民営路線バスを使って乗り換えなしで行けない地区もあ

り、自動車を運転できない人にとって大変不便であった。そこで、公共施設を巡回するバスの請願運動が発端となり、1996年4月11日より「公共施設巡回バス」の運行を開始した。なお、1996～98年が試験的運行であったが、1999年度より本格運行へ移行した。

○路線図



資料：「88.コミュニティバス事業に対する利用者評価」
(磯部友彦 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

○利用実態

<利用者の属性>

1998年、利用者を対象に行ったアンケートによると、巡回バスの利用者は女性が8割以上を占め、主婦・家事手伝い、無職の人が大

半を占めている。年齢層でみると、60歳代以上が約7割を占めている。また、利用者が1日のうちで巡回バスを何回利用したかを集計したところ、1回と2回がほぼ半数ずつであった。1日のうち、1回目の利用時の目的は、市役所、市民会館といった市の公共施設を利用するためと鉄道駅へのアクセスが主であり、2回目の利用時の目的は帰宅が9割以上占めている。

＜年齢階層ごとの利用者特性＞

階層ごとの利用者特性をみると、50歳代では身体に困難がある人はいないが、80歳代では、身体に困難がある人の比率が高くなっている。主な目的をみてみると、50歳代では趣味のための活動が多くなっている。50歳代での利用者は、交通手段が限られてくることから必要に迫られた人が利用しており、さらなる改善を欲して厳しい評価をしていると思われる。80歳代では、自由になる交通手段が限られてくるが、時間的な余裕があることで評価は厳しくなく、満足しているようである。また、30・40歳代と60・70歳代を比較すると、60・70歳代の方で高齢者教室等の娯楽・稽古事といった活動が多くなっている。

年齢階層ごとの利用者数

	身体的困難があり(%)	平均乗車時間(分)	目的
全体	33.3	19.2	
30歳代	26.7	24.9	趣味
40歳代	22.2	14.7	仕事・業務、買い物
50歳代	0	14.2	趣味
60歳代	36.8	19.0	仕事・業務
70歳代	30.9	22.5	娯楽・稽古事
80歳代	61.5	11.0	なし

<運行サービスの評価>

運行サービスの評価をみると、便数、日数、ルート、時間では不満率が多くなっている。満足率と不満率の差をみると、日数の値が最も小さく、続いて、便数、ルート、時間の順で評価が低くなっている。利用者にとって、週3日の運行で1日1コース4便は少ないことがわかる。距離は市全域を廻り、住宅地内の道路にもコースが設定されていることもあり、利用者の評価は良い。また、4つの項目で不満率が高いにも関わらず、満足率は高い。これは巡回バスの運行で公共施設への移動が確保でき、利用者は運行していることは満足しているといえる。

<料金>

利用者が無料の巡回バスに運賃を払うなら、いくら払うかを調査したところ、「200円」の回答が最も多かった。隣接する名古屋市営バスの運賃が均一の200円であり、「200円」がバス事業の標準料金として考えられるといえる。また、市営路線バスを利用して市役所に行く場合、広範囲の地域で運賃が200円より高くなり、利用者は民営路線バスよりも低い運賃を考えているとみられる。

資料：「88.コミュニティバス事業に対する利用者評価」
(磯部友彦 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

事例 6 地方都市における循環バスの利用特性と運賃評価

(北海道・当別町)

○都道府県名・市町村名：北海道・当別町

○導入年月日：2000.2.16～2.29（14日間）

○名称・愛称：

○実施方法：

○種別：一般

○事業主体：

○運行事業者：

○路線数：

○運賃：

○目的：生活交通手段確保

○概要

当別町は札幌市の北東に隣接し、人口は平成11年で20,800人である。また、南北に細長く、町の中心部から離れたところに住居地域が点在している。

公共交通はJR学園都市線と路線バスであるが、路線バスの利用者は年々減少しており、路線廃止の動きもでている。当別町の中心となる交通手段は自家用車であり、第3回道央都市圏パーソントリップ調査においても、他の市町よりも自動車保有率が高かった。

当別町では生活交通手段確保の目的で、中心市街地において循環バスの導入を検討している。JR石狩当別駅を起終点として、町役場、高校、病院、スーパー等の主要施設の利便性を考慮してバス停を配置し、路線が設定された。また、運行に際してはJRとの接続

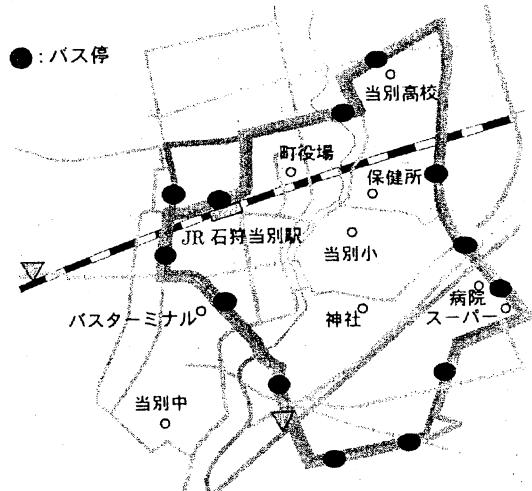
が便利になるように運行時刻も検討されている。

道央都市圏における自動車保有者および保有率

市町名	保有者	非保有者	免許なし	合計
札幌市	730,955 (44.3%)	121,417 (7.4%)	798,823 (48.4%)	1,651,195 (100)
江別市	48,326 (45.8%)	6,530 (6.2%)	50,758 (48.1%)	105,614 (100)
石狩市	23,067 (46.3%)	1,925 (3.9%)	24,868 (49.9%)	49,860 (100)
当別町	9,219 (51.7%)	774 (4.3%)	7,841 (44.0%)	17,834 (100)
その他市町	157,464 (43.6%)	18,869 (5.2%)	184,826 (51.2%)	361,159 (100)
道央都市圏	969,031 (44.3%)	149,515 (6.8%)	1,067,116 (48.8%)	2,185,662 (100)

○路線図

循環バス運行検討路線



資料：「89.地方都市における循環バスの利用特性と運賃評価に関する研究」
(岸 邦宏・高野伸栄・佐藤馨一 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

○利用実態

<循環バス運賃に対する支払意思評価>

循環バスが導入された場合、循環バスに対して利用時に支払う価

格（運賃）について利用者に4つの質問をした。その結果は以下のとおりで、中心市街地居住者全体と、その中でさらに循環バスの利用意思のある人を比較すると、利用意思のある人の方が提供価格が大きい。このことは利用意思のある人のなかで、できるだけ運賃は安いことを望む人がいる一方で、循環バスは自分たちの生活交通において重要であるので、多少高くても利用すると考える人もいることが考えられる。無差別価格、上限価格も利用意思のある人は市街地全体で見るより高くなっている、運賃に対して受け入れができる価格が高い。また、年齢層が高いほど循環バスの利用意思の割合も高く、運賃評価も、若年層から高齢者へと年齢が高くなるにしたがって、各評価指標の価格が高いという結果になった。

以上のことから循環バスの運賃については利用意思が強いほど、運賃についても高くても受け入れができるといえる。

循環バスの評価指標（単位：円）

評価指標	中心市街地	利用意思のある人	10代20代	40代50代	60歳以上
下限価格	164	146	140	210	200
上限価格	292	324	240	270	333
無差別価格	220	249	183	243	263
最小抵抗価格	198	197	177	223	226
提供価格帯	164～292	146～324	140～240	210～270	200～333
サンプル数(人)	46	32	9	11	12

＜循環バス実験運行結果と運賃評価の考察＞

当別町では循環バス導入の検討にあたって、平成12年2月16日から29日の14日間にわたり実験運行を行った。

運行便数は午前7便、午後9便の計1日16便、利用者数は14日間

合計で1,183人、1日あたり平均で約100名であった。

実験運行にかかった経費は、バス停留所の製作等にかかった「その他の経費」を除いた実質的な運行経費は、人件費と燃料費を合わせて14日間で約23万円となっている。

実験運行では運賃は割安感を持たせ、なおかつ硬貨1枚で手軽に利用できることを考慮して均一で100円であったが、この運賃では採算を考えると運行を続けていくことは困難である。

しかし、循環バスの運賃評価では、利用意思のある人を見ると249円を下回ると値ごろ感を持つ人が多くなり、最小抵抗価格は197円であることから、運賃を200円に設定するならば、利用者は十分支払う意思があり、しかも運賃収入が人件費と燃料費を合わせた金額とほぼ同じになるといえる。

循環バス実験運行経費（14日間）

人件費	191,128円
燃料費	39,279円
その他経費	98,033円
計	328,440円

資料：「89.地方都市における循環バスの利用特性と運賃評価に関する研究」
(岸 邦宏・高野伸栄・佐藤馨一 2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集)

事例7 「中村まちバス」(高知県・中村市)

- 都道府県名・市町村名：高知県・中村市
- 導入年月日：2000.4.10
- 名称・愛称：『中村まちバス』
- 実施方法：21条
- 種別：一般
- 事業主体：中村市
- 運行事業者：高知南西交通（株）
- 路線数：中村市内循環線の複数路線化
- 運賃：大人200円、子供100円
- 目的：バス利便性の向上

○概要

高知県中村市の市内循環バスは1日7人程度の利用とバス利用が低調であった。その理由は迂回が多いルートのため遠回りであり、待ち時間が長いことも理由の一つであった。

そのため、バス利用の促進に向けて、土佐の小京都と呼ばれる中村市の格子状道路網を活用したショートカット式デマンドバスを運行させることとした。2000年4月10日から「中村まちバス」として運行実験を開始し、電話やインターネット、情報キオスク端末から予約をすると、10分から15分で乗りたい停留所にバスが来るシステムである。既存の28の停留所を57に増やし、病院の玄関前も停留所になっていることから通院者にも好評で、バス利用者は1日平均50人と増加した。運行時間は当初は8時から18時であったが、7月より7時から19時に延長し、中村駅着の特急からの乗り換えは午後9

時台まで利用できる。

追加された29のバス停のうち病院が10カ所、ホテルが4カ所、ショッピングセンターが3カ所、公園が3カ所あり、利用者のニーズに合わせてバス停が設置されている。病院の支払いと同時にバスの予約、ホテルのチェックアウトと同時にバス予約ができ相乗効果がある。

公園などの幹線道路から離れた枝線は、予約があるときのみ行くことでバスの無駄な運行を削減できる。また従来はバス停から離れた公園まで歩かなければならなかったのが解消できた。

デマンド運行はコンピュータに運行実績が蓄積されることで、最適運行指示が自動的に出され、バス運転手への指示、行き先表示板の修正、バス停表示器への表示、情報端末への回答を自動で行い、電話にはオペレーターが到着時刻を知らせるシステムである。

○事業名：産業・社会情報化基盤整備事業

- ・テーマ：自動車走行管理最適化システム－高知県バス事業の改革／デマンドバスシステムの開発

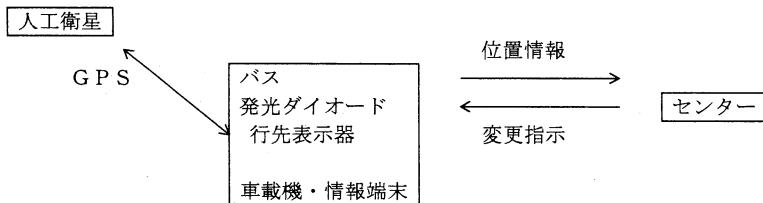
- ・事業の概要

国の補助事業で、高知市に6億円、中村市に2億円が補助され、高知市は東芝、中村市は松下がシステム開発を行い、デマンドバスの社会実験を行った。

- ・システムの概要

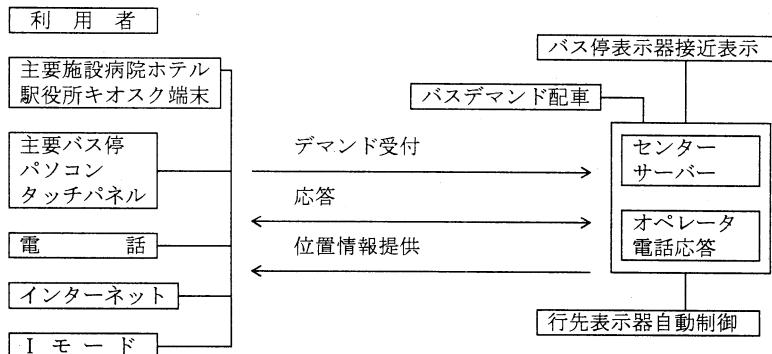
バス車両には、G P S (Global Positioning System) と L E D (発光ダイオード) 方向幕（行先表示器）が設置され、車載機で制御されるが、センターとは携帯電話のデジタルパケット通信網

(DoPa) を介して通信を行う。



センターでは、G P S 情報バス車両位置を検知し、リアルタイムで運行情報提供と運行実績蓄積を行う。また、バス車両動態位置管理に併せて、系統、ダイヤ等の運行基盤情報の処理・提供とデマンド受付・応答をインターネット網を介して行う。デマンド受付・応答は、公共施設等に設置するキオスク端末及び家庭のパソコン等に対してもサーバーが自動対応し、電話に対しては、オペレータがパソコン操作をしながら対応する。

デマンド運行については、運行実績蓄積情報を照会して、最適経路選択及び配車・スケジュール管理を行い、結果はデマンド応答機能によりキオスク端末・バス停表示器にて、またオペレータを介して電話等で案内又は通知を行う。なお、バス車両については、L E D方向幕表示の自動制御を行う。



○付加サービス

小荷物輸送・買い物代行サービス

電話で依頼すれば、「中村まちバスがバス停で小荷物・商品を受け取り、送り先の最寄りのバス停まで届ける」サービス

輸送量：500円（ただし、路線により料金が異なる）

サービス区域：中村まちバス及び高知南西交通の運行区域

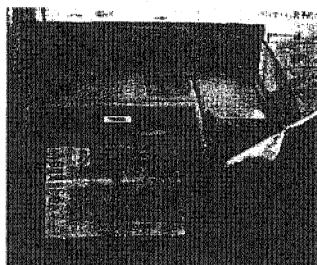
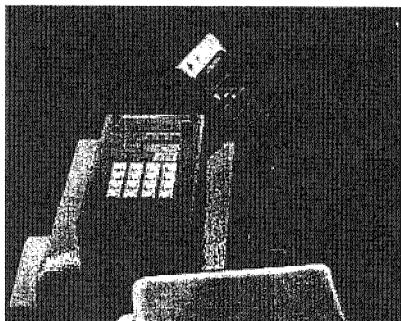
○情報端末からの利用

駅、病院、ホテル等に設置された情報端末の画面のタッチ式ボタン操作で、乗車希望時刻と降車駅を入力すると、コンピュータで即座に可能乗車時刻が回答される。室内の待合所で待ち、バスが到着すると、中村まちバスセンターから病院等の受付に電話が入り、受付の人が到着を伝えてくれる。

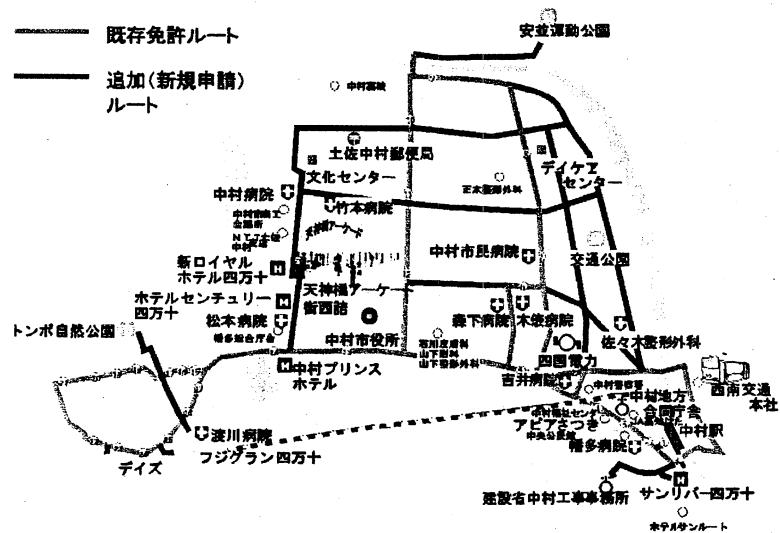
○デマンドバス「中村まちバス」



○バスに搭載された車載機・情報端末 ○情報キオスク端末によるバス



○路線図



(3) 事例からみたコミュニティバスの特性

当初、ムーバスからはじまったコミュニティバスは、もはやブームともいえるはやり方で、多くの市町村が導入を始めた。しかし、ムーバスにつづいた多くの都市では、予想したほど利用者が伸びず、便益を得ている人の人数に比べて行政の負担が大きくなっているのが現状である。

ここでは、コミュニティバスの現状のとりまとめとして、以下に特性を整理する。

1) コミュニティバスを取り囲む背景

□厳しい乗合バス事業

乗合バス事業は最も地域に密着した公共交通機関であるが、20年以上にわたって利用者は減少し、経営は圧迫されている。一般乗合バスは現在非常にきびしく、1996年度の収支状況を見ると約87%の事業者が赤字を計上している。輸送人員もマイカーの普及や学生数の減少などが響いて前年比3.4%減少し、輸送人員はピークであった1960年代に比べて、現在では全体で40%程度まで減っており、群馬県など一部では20%を割っている状況である。このまま推移すると、バス交通を維持すること自体が困難となり、次々と廃止路線が生じかねない状況である。

□高齢化社会に対応したバスシステム

これから突入する高齢化社会において、人の移動の保障が、マイカー中心の社会構造の中で可能かどうか問題になってくる。現在のマイカーおよび運転免許保有状況だけから論ずると公共交通の存在意義が矮小化されがちだが、高齢者割合の増加について、移動制約者は減ることはなく、その移動の確保が重要となってくる。高齢者等の移動制約者が最も手軽に活用できるのはバスであり、このことは、福祉や地域活性化の課

題とも深い関わりをもっているといえる。こうした状況に対応したバスシステムが求められる。

□郊外部の利用客の伸び悩みによる採算性

郊外部、過疎地域では、自家用車利用者の増大により、路線バス同様にコミュニティバスの利用者も多くはなく、有料路線では運行経費を賄うほどの利用人員を確保できていないところが多い。そのため、採算性が乏しく財源確保が難しいため、自治体による助成が必要となっている。

□身体障害者割合の増加に対応したシステム

高齢化社会の到来とともに、身体障害者割合が増加しつつあり、こうした人の福祉施設等への往復が必要となっている。そのためには、低床バス、リフト付きバスなどの改造を行うなど、高齢者、障害者に配慮したシステムや、福祉サービスとの連携のとれた対応と、高齢者の生活路線の確保が求められる。

□新しい需要の掘り起こし

「ムーバス」の成功は普段バスに乗らない人の利用が増加したことである。そのため、他の路線においても、低料金化、小型バスによる狭い道の乗り入れ、病院乗り入れなどの利用者に即した路線設定、経営合理化による経費削減をしながら運行本数の増加などの工夫を行っている。需要を増加させるためには今までバスに乗らなかった人に、新しい魅力を提供してバスに乗ってもらう必要がある。

2) コミュニティバスの特性

□運行目的

交通不便地区の解消、生活交通手段の確保、公共公益施設利用時の交通手段の確保、高齢者・障害者の移動の考慮、バス利便性の向上などが

挙げられる。

□運賃

ワンコインで気軽に支払えるように配慮されており、1回100円（小学生以上）のバスが多く見られる。

□運行距離

所要時間が10～20分、距離は4～6kmと比較的短い距離で運行されているものが多く見られる。

□バス車両

狭い道にも入れる小型タイプの車両が多く、高齢者や障害者等の方々もスムーズに乗り入れができるノンステップ型バスも導入されている。また、親子で座れる1.5人掛けシートや、肘掛けを設けるなど、様々な工夫がなされている。ボディには、地域らしさを表現したり、子供達が喜ぶようなカラーリングがなされている。

□事業主体

市が主体となり、運行をバス事業者に委託して、コミュニティバスを運行させるパターンが多く見られる。

□利用人数

1日平均乗車人数が1,800人を越えるコミュニティバスもみられるなど、コミュニティバス事業への期待が高まっている。しかし、都市部をのぞくほとんどのコミュニティバス事業では乗車人数が伸びず、赤字となっているのが現状である。

□利用属性

女性の割合が全体の7割を越えており、特に専業主婦や高齢者の利用も多くなっている。また、高齢者の利用が多いことからもわかるように、コミュニティバスの導入によって、高齢者の生活行動パターンを変化さ

せたといえる。

□利用目的

趣味、仕事・業務、買い物、稽古事、通院、散歩、気分転換など、様々な目的で利用されている。

□利用頻度

週に1日以上乗車する人が、過半数を超えるなど、コミュニティバスが人々の日常生活に欠くことのできない交通手段として定着しつつある。また、回数券のリピーターも多くみられ、コミュニティバスが人々の生活の足となっていることが分かる。

1－2 バス事業法制度

(1) 旅客自動車運送事業

1) 旅客自動車運送事業の種類

乗合バス等の旅客自動車運送事業は、道路運送法で「他人の需要に応じ、自動車を使用して旅客を運送する事業をいう」と規定されている。旅客自動車運送事業の種類は、以下のように分類されている。

- ①一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業及び無償旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）

　イ. 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期的に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

　ロ. 一般貸切旅客自動車運送事業（イ及びハの旅客自動車運送事業以外の一般旅客自動車運送事業）

　ハ. 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員10人以下の自動車を貸し切って旅客を運転する一般旅客自動車運送事業）

- ②特定旅客自動車運送事業（特定のものの需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業であつて無償旅客自動車運送事業以外のもの）

- ③無償旅客自動車運送事業（無償で旅客を運送する旅客自動車運送事業）

2) 旅客自動車運送事業の免許

旅客自動車運送事業の免許は、道路運送法で次のように規定されている。

- ①一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス事業）または一般貸切旅客自動車運送事業を経営しようとするものは、免許制になっており、道路運送法第4条により路線ごとに国土交通省大臣の許可が必要となる。

②一般貸切旅客自動車運送事業を行うものも同様に大臣の許可が必要になる。ただし、本事業の場合、原則的には乗合旅客の運送は許可されていないが、同法42条の2・11項により過疎バスのように一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合（旅客需要が見込めない路線）大臣の許可を受けて運行が可能になる。

③特定旅客自動車運送事業を経営しようとするものも同様に、同法43条により路線または事業区域を定めて大臣の許可を受ける必要がある。

④無償旅客自動車運送事業を経営しようとする場合は、同法第44条により大臣への届け出で済むことになっている。

このほか、自家用自動車で経営をしようとする場合

⑤同法第80条の規定により自家用自動車は「有償で運行の用に供してはならない」と規定されているが、ただし書きの「災害や公共の福祉を確保する場合国土交通省大臣の許可を受けたとき有償運送を認める」を適用して、白ナンバー運行をしている。

（2）コミュニティバス免許の種別

コミュニティバス事業には大きく分けて、「有償運行」と「無償運行」がある。

1) 有償運行バス

有償運行バスには、免許の取得形態により次の3種類がある。

①4条バス（路線免許バス）：自治体または事業者がバス事業免許を取得して運営する方式

②旧21条バス（貸切代替バス）：自治体が貸切バスを貸し切り、それを路線バスとして運行する方式

③80条バス（自主運行バス）：自治体が自家用バスを用いて、バス事業を直接運営する方式

※21条バス・80条バスの名称と定義の根拠である道路運送法（バスやタクシーの営業を規定する法律）は1999年7月16日に改正され、21条バスの記述は42条の2・11項に移されたが、ここでは従来通り21条バスという呼称を用いる。

現在の路線バス補助制度の基本は1972（昭和47）年に成立した。このとき廃止代替バスには初年度のみ一般財源から補助ができることになったが、21条バスに関する規定はなかったため、廃止代替バスは主に80条バスで運行された。

しかし、1983（昭和58）年に21条バスに対する補助制度ができてからは、21条バスが増加し、最近では21条バスが過疎バスの主流を占めている。

また、21条バスでも、自治体が専用車を購入して事業者に貸与・譲渡したり、独自デザインのバス停を設置したり、路線ダイヤの編成にも主体的に関わるなどといった動きが出てきている。この手法が一般化してきたことによって、21条バスを選択する自治体バスの事例が増加している。

■コミュニティバス事業制度

運営主体	規 定	申 請	ナンバー	許可される主な区域
4条	一般乗合旅客自動車運送事業	許 可	緑	市街地
21条	一般貸切旅客自動車運送事業		緑	一般のバス乗車が運営困難区域
80条	自家用自動車運送事業		白	
43条	無償貸切	届 出	緑	
	無償自家用		白	

①4条バス

一般的な路線バスがこの形態をとっている、主に市街地を走っているものがこれに当たる。自治体または事業者が路線バス免許を取得して、緑ナンバー車を運行する方式で、前者の場合、自治体が直接運営する場合と自治体車両をバス・タクシー事業者に運営委託をする場合がある。

②旧21条バス（42条の2・11項）

21条バスには、運行をプロのバス・タクシー事業者に委託するため、80条バスのように手探りで運行ノウハウを積み上げていく困難がなく、経営に直接関わる必要もない。また、公共が直接経営する80条バスではムダが発生しがちであるが、民間経営の21条バスにはこの弊害を排除することができる。

さらに地域によっては、旧国鉄のローカル線廃止問題と同様に、バスが廃止されてしまうと村のイメージが落ちるということもある。このような場合には、外見上従来とほぼ変わりなく運行することが可能である21条バスが選択されることがある。

③80条バス

自治体の直営であるため、自治体のバスの運行に対する考え方（バス停や車両のデザイン、バス停の位置や間隔、路線・車両決定など）をそのまま反映した運行が可能である。また、自治体が従来保有していたスクールバスや福祉バス等を利用でき、これらの一本化・効率化を図ることができる。

さらに、21条バスでは一般のバスと見た目はあまり変化はない場合が多いため、廃止代替バスであるということが分かりにくいが、80条バスが自治体運営であるため、廃止代替バスであることが明白であり、「マイ・バス」意識も高まるものと考えられる。

2) 無償運行バス

無償運行バスには、自家用車と貸切方式がある。自家用車は自治体の自家用車を利用して、公共施設間の送迎等のために運行する方式である。貸切方式は、バス・タクシー事業者の車を貸切にし、無料で運行するもので免許は不要である。

(3) 過疎バス

1) 過疎バスの現状

過疎地域での乗合バス利用人員は、1968年をピークに減少し、現在は当時の20%前後に減っている。結局、1980年代に入る頃には、過疎地域のバス利用者層は、運転免許をもたない高齢者と高校生以下に限定された。しかし利用人員が少なくなつても、ほかに交通手段のない人々にとって、モビリティ確保のためにもバスサービスは必要である。そこで、過疎地域の経営困難なバスを維持する目的で、1972年度から国の方針バスに対する補助制度がスタートし、基準に該当する第二種・第三種生活路線と廃止路線代替バスについて、国と道府県・市町村が分担して補助してきた。この補助制度は部分的に変更を加えながら現在まで継続しているが、過疎地域のバス事情は厳しくなるばかりであり、補助に頼ったかたちの路線維持にも限界がみえてきた。

しかしながら、一方では過疎地域に対するさまざまな補助政策があるにもかかわらず、同一地域にスクールバスや通院バスが別系統の補助のもとで走り、個別の自治体の福祉バスが存在し、さらには企業や学校・病院などの個別の送迎バスが走るといった状況となっている。

2) バス路線の乗客減少

バス路線の乗客減少と、それに対してとられる対応は、右図のようにまとめられる。

平均乗車密度（バスに乗っている人数の平均）が15人以下になり、運行回数が1日に10回以下の生活路線は「第2種生活路線」に指定される。

そして、第2種生活路線よりも更に、平均乗車密度が減少し、平均乗車密度が5人未満になると、「第3種生活路線」に指定される。

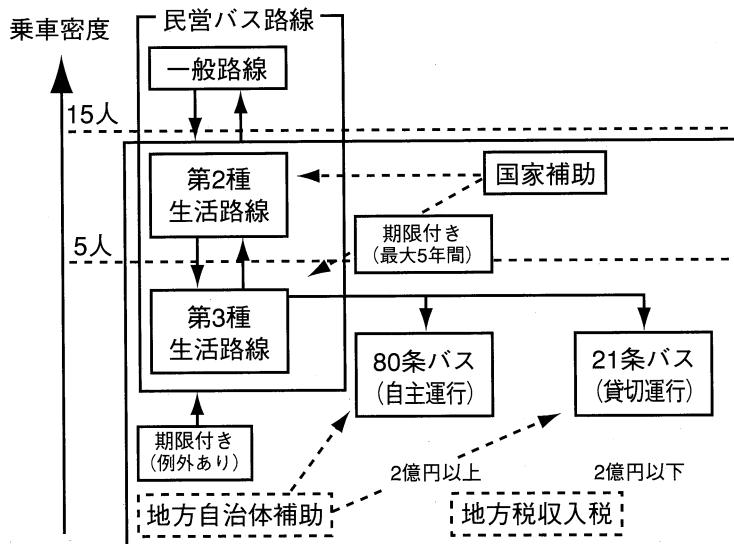
しかし、第3種路線から期間内に抜けられなかった場合、従来通りに民間バス事業者が路線を運営していくことが不可能になる。そこで、バス事業者・沿線自治体・住民は以下のいずれかの選択を迫られる。

- ①分社化・子会社への移管
- ②第3セクター化
- ③廃止代替バス
- ④乗合タクシーなどへの移管
- ⑤全額あるいはそれに近い補助を行う特例を設けて現状を維持
- ⑥一般乗合ではないバスへの移行
- ⑦廃止

従来は①の手法を多用してきた大手バス事業者でも、路線バス事業の採算悪化や、規制緩和を控え路線からの撤退を提案する場合が増加してきている。

そこで、自治体が乗り出して②～⑤のいずれかの形で存続を図るか、⑥のように特定目的に特化するか、廃止を容認するかのいずれかになる。このうち多いのが③および⑥の形である。しかし、⑥は「無料」「運行目的の特定化」が行われており、一般の乗合バスの形態ではない。

■過疎バスの乗客減少と対応



作成：中井 啓介氏

(4) 規制緩和の動向

1) 規制緩和推進計画

1998年3月31日、「規制緩和推進3か年計画」が閣議決定された。

我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公平な経済社会としていくとともに、行政の在り方について、いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことを基本とする。このため、

- ①経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則の下、規制の撤廃、又はより緩やかな規制への移行
- ②検査の民間移行等、規制方法の合理化
- ③規制内容の明確化、簡素化

- ④規制の国際的整合化
- ⑤規制関連手続きの迅速化
- ⑥規制制定手続きの透明化

を重視し、平成10年度から12年度までの3カ年にわたり規制緩和等を計画的に推進する。

乗合バス事業について、具体的措置は次のとおりになっている。

- ①需要調整規制について、運輸政策審議会の答申を平成10年度に得る。
これに基づき、生活路線の維持方策の確立を前提に、遅くとも平成13年度までに需要調整規制を廃止する。
- ②運賃・料金については、需要調整規制の廃止と併せ、運輸政策審議会で上限価格制を検討の上、その答申に基づき措置する。

2) 規制緩和の方向

バス事業の規制緩和については、平成14年2月、改正道路運送法が施行された。

規制緩和の内容は以下の通りである。

- ①事業参入の自由化
バス運送事業が許可制から届出制に変わる。
- ②バス運賃の自由化
バス運賃が、認可制から上限価格付き届出制に変わり自由に設定できるようになる。

バス事業の規制緩和にともない、次のような影響が予想される。

- ①事業参入の自由化にともない、バス事業に参入しやすくなる。

- ・タクシー事業局などの参入がおこり、特定路線における競争の激化が予想される。

- ・コミュニティバス等の多様なバス事業形態の発生が予測される。

②路線の再編成

- ・採算路線への集中、非採算路線からの撤退等、バス路線の再編成が進み、過疎地域や都市部における非採算路線の廃止などが予想され、交通空白地域の増加がおきる。

③バス交通ネットワークの乱立、バスサービス水準の低下

複数社の運行となり、料金格差が生じ、バス停及びバス交通ネットワークが複雑となり、乗り継ぎの発生、乗り場の不明確さ、サービス水準のばらつきが発生することが予想される。その結果、黒字区間、競合区間についてはバスサービスが向上するが、非採算区間は、深夜早朝、日中のバスサービス水準が低下し、日中のバスがなくなり、低密度の時間、曜日が増加する。

④生活路線の確保のための補助金の増加

既存路線バスの廃止にともない、地域協議会で地方自治体との協議が増え、生活交通の確保のための補助金の増加が予測される。

3) 運輸政策審議会

閣議決定を受けて、運輸大臣は運輸政策審議会に諮問し、現在、バス事業の規制緩和の具体的な内容について、議論されているところである。平成10年6月2日には、運輸政策審議会自動車交通部会において、中間報告がなされ平成11年4月に答申が出された。

「乗合バスの活性化と発展を目指して

～乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」

平成11年4月

運輸政策審議会

需給調整規制の廃止後における制度等のあり方

1. 参入・退出制度のあり方

(1) 基本的方向

これまでの需給調整規制を前提とした免許制度に変え、今後は輸送の安全の確保、安定的なサービスを提供及び利用者保護に関し一定以上の能力を有するか否かを審査し、これらの要件を満たす者は参入を認める許可制とする。

(2) 特定の時間帯のみへの参入

特定の時間帯のみにサービスが集中するような形態の参入が行われることにより、需要が比較的少ない時間帯等のサービスが提供されなくなる等の問題が生じるおそれがあり、利用者の利便性を確保する観点から必要性の高い場合には適切な輸送サービスの提供を確保するため、行政が一定の関与を行うことを検討する。

2. 運賃制度のあり方

運賃設定は、事業経営上最も基本的な事項であり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重される制度であることが必要である。

その中で運賃の上限の規制、差別的扱いの防止、不当競争となるような運賃設定の防止が行える。

3. 輸送の安全の確保のあり方

(1) 運行管理制度の充実

運行管理制度を充実させる措置として、運行管理者の資格試験制度の導入、研修制度の見直し、権限や配置基準の明確化等を検討する。

(2) 情報公開の充実

事業者ごとに、事故や安全にかかる法令の違反状況等の情報を利用者に提供する方策を検討する。

4. 利用者保護のための措置

今後は輸送サービスの多様化が進むことが予想されるが、利用者が容易に選択を行えるよう輸送サービスに関する情報を積極的に公開していく。

5. 公正な競争のあり方

新規に参入する事業者が既存の事業者から駅前におけるバス乗り場等の施設の使用を拒否されたり、共通バスカードシステムへの参加を拒まれること等により、期待されるような適切な競争が生じないおそれがある。このため行政が調整措置を講ずるなどの一定の関与を行う。

6. 事後チェックの充実

今後は行政による事後チェックが重要となってくるが、体制の強化、チェック対象の重点化等を図るとともに、客観的基準を設けてその運用の透明性を高めることが必要である。

7. バス利用促進等のための環境整備

オムニバスタウンやバス利用促進のための交通システムの整備等に対する支援、バス専用レーンや都市新バスシステムをはじめバスの走行環境を改善するための施策を図る。

8. 制度の円滑な移行

制度の円滑な実施を図るため、その実施までに一定の移行期間を設けるとともに、地域協議会を先行して発足させる。

2. コミュニティバスの運行方式・運行ルートについて

2. コミュニティバスの運行方式・運行ルートについて

2-1 コミュニティバスの運行方式の検討

(1) つくば市におけるコミュニティバスの運行方式のあり方

1) コミュニティバスの運行方式のあり方

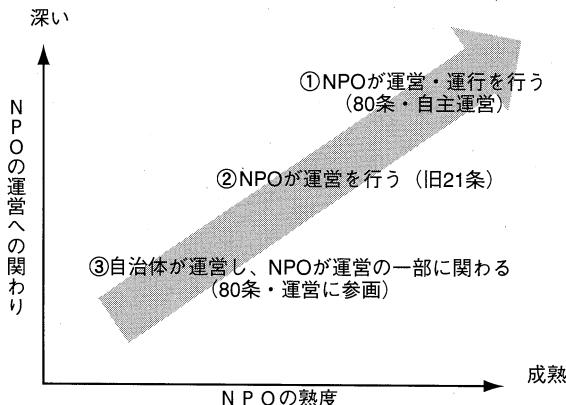
①NPO方式でのコミュニティバスの運営

コミュニティバスの運営に当たって、鍵となるのは、地域コミュニティのなかで、「自分たちのバスだ」という意識を持つてもらい、バスを地域の重要な移動手段として位置づけることが大切である。

また、行政サービスに頼りきりにならずに、コミュニティバスのサービスをきめ細かく行っていくということからも、これからはコミュニティバスの運営に当たってボランティアやNPOとの連携を図り、ゆくゆくはNPO方式によるバスの運営を行うことが目標と考えられる。

NPOによるコミュニティバス運行を検討するに当たっては、NPOの熟度がその運営への関わりに相関してくると考えられる。このことにより、事業免許についての考え方についても変わってくる。

その関係は以下のように示される。



■コミュニティバス免許について

NPO方式で、有償のコミュニティバスの運営を行うに当たって取得が考えられるバス免許は、道路運送法42条の2・11項（旧21条）に基づく一般貸切旅客自動車運送事業、同法80条に基づく自家用自動車運送事業の2つが検討される。

これらについて、NPOの熟度に基づき運営・運行の形態別に3タイプ整理する。

a. NPOが運営・運行を行う

これは、自家用自動車運送事業（80条）の免許をNPO自身が取得し、福祉目的のコミュニティバスの運営・運行を行うものである。

NPOが独自に運営するということでは、理想的な形態であるが、NPO自身がバスの経営に知識がなければならないこと、また路線の採算性の点から、実現に向けてのハードルは高いと考えられる。

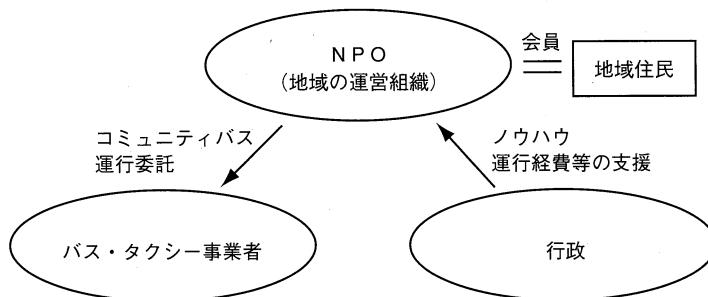
b. NPOが運営を行う

これは貸切バスを利用して、NPOが運営面について関わる方式である。

運行については、バス・タクシー業者に委託することができ、事業者が一般貸切旅客自動車運送事業（旧21条）の免許を取得し、NPO自身は運営面について関わることで、取り組みやすい事業方式だといえる。

ただし、貸切バスであることから、一般乗合と違い利用者による組織をつくり、その会員を対象に運行を行うことになる。

したがって、コミュニティバスの運営に当たっては、行政、NPO、バス・タクシー事業者の三者の連携が必要になる。運営についての役割は以下に図示するような仕組みをつくることが考えられる。



c. 自治体等が運営し、NPOが運営の一部に関わる

これは、自治体等が自家用バスを使い、自家用自動車運送事業（80条）の免許を受けて運行する方式である。

運営を自治体等が行う場合でのNPOの関わりは、コミュニティバスの運行に当たって、ルートやダイヤの設定について、地域住民の意見を吸い上げる役割を担うほか、デマンド方式などを考えた場合、その情報の取り次ぎなどのマネージメントの部分を受け持つことが考えられる。

地域住民あるいはNPOの熟度が低い場合でも、運営・運行については自治体等が行うことができ、実現性は高いと考えられる。ただ、その分、自治体等の負担も大きいと言える。

先進事例：豊田市高岡ふれあいバス（豊田市）

②幹線＋フィーダー路線の乗り継ぎによるバス運行システム

バスの運行については、つくばセンターや常磐新線新駅等の地区の核となるところを中心として広がる幹線的路線に、現状の定時路線型のバスの運行を充実させ、併せて乗り換え場所となるサブターミナルを介して、より地域へときめ細かく循環するフィーダー路線を乗り換えることによって、コミュニティバス網を展開していくことが考えられる。

先進事例：豊田市高岡ふれあいバス（豊田市）

③乗り換え場所となるサブターミナルの整備

サブターミナルは、常磐新線新駅や地区中心の行政機関等公共施設のある場所をこれに位置づけ、公共施設の有効利用も考慮しながら整備を進める。

乗り継ぎ場所に必要な施設として、待合室、バス案内所やバス総合案内システム、切符売り場、売店等の整備を図る。またパークアンドバスライドやサイクルアンドバスライドに対応できるように駐車場、駐輪場の整備を図る。

先進事例：豊田市高岡ふれあいバス（豊田市）

④低床バス、リフトバス等だれでも利用しやすいバス車両の導入

バス車両については、高齢者や障害者等への対応として低床バスや乗降時に車高が下がるニーリングバス、車椅子を引き上げ載せができるリフト付きバス等を導入することが考えられる。

これらについては、コミュニティバスという性格上、比較的狭い生活道路を多く運行することからもマイクロバスなどの小型バスの導入が望

ましいと考えられる。

また、車体については、分かりやすく目立つて利用者に好感を持ってもらうという点から、車体に独自のデザインを施すなどすることが考えられるほか、車両の行き先表示に系統番号を大きく表示するなど利用者への分かりやすさに配慮することが考えられる。

先進事例：川越シャトル（川越市）など

⑤分かりやすくリーズナブルな運賃システム

コミュニティバスの運賃システムについては、全国で「ワンコインバス（100円）」など一律運賃を採用するなどして分かりやすくリーズナブルな運賃システムとしている例が多い。このほか、コミュニティバス間や幹線的バス路線の乗り継ぎ割引運賃制の導入や、高齢者や障害者の社会参加の促進などを考慮して割引運賃や無料バスなどの導入が検討される。

N P O等地域と連携して運営が行える場合には、月あるいは年間定期券の販売を行い、地域に親しまれるコミュニティバスとしていくことも考えられる。

先進事例：ムーバス（武蔵野市）、ふらっとバス（金沢市）

⑥新しい情報システムを利用したデマンド方式などの導入

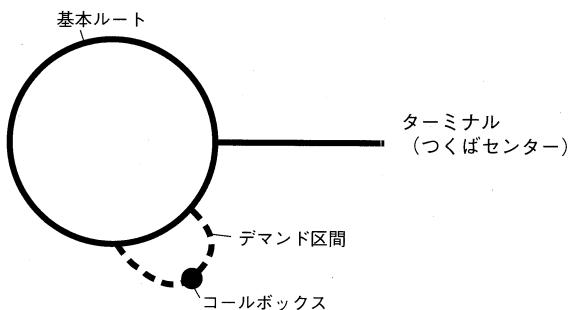
主要施設での情報キオスク端末や携帯電話を利用したiモードなど新しい情報システムを利用することで、運行に当たってデマンド方式や、G P Sと連動したバスロケーションシステムを導入するなど、より利便性の高い運行を行うことが考えられる。

このほか、区間によっては停留所に限らずどこでも乗降できるフリー

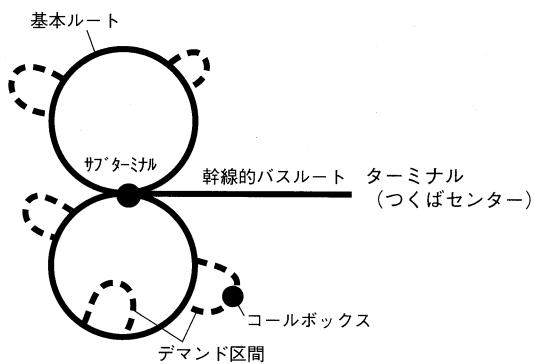
乗降制の導入も考えられる。

先進事例：中村まちバス（中村市）

従来のデマンド運行の考え方



きめ細かなデマンド運行の考え方



注：デマンド区間の呼び出しについては携帯電話（i-Mode等）などを利用することでコストをそれほどかけずにきめ細やかなサービスを提供することも検討される。

2-2 コミュニティバスの運行ルートの検討

現在、つくばエクスプレスが平成17年度の開業を目指し事業が進められており、これが開通するとつくばセンターに設けられる新駅と東京・秋葉原間が45分で結ばれる。したがって、つくば市におけるバス交通の機能や役割について、その開業後に向けて、大きく見直す必要がある。

そこで、常磐新線開業後を視野に入れ、バス運行ルートの将来像の検討を行ったうえで、コミュニティバスの運行ルートについて整理する。

(1) つくば市における将来的なバス運行ルートのあり方

1) 将来的なバスネットワークを検討するに当たっての課題

①つくば市を取り巻く交通環境の変化に対応

東京・秋葉原とつくば市を45分で連絡するつくばエクスプレスが、平成17年に開業する。つくば市内には、起終点駅となる「つくば駅（仮称）」のほか、「葛城駅（仮称）」、「島名駅（仮称）」、「萱丸駅（仮称）」の4駅の設置が決定されており、今まで他市の鉄道駅に頼ってきたつくば市にとっては、大きな交通環境の変化に直面することになる。

また、常磐新線の開通によって、現在東京都心と結んでいる高速バス需要の急速な落ち込みが予測され、バスルートに立地する各研究機関へのダイレクトなアクセスができなくなり、新駅と各企業や研究機関を連絡する代替手段が必要となってくる。

このような交通環境の変化に対し、コミュニティバスの機動性を活かし、新駅と各企業研究所等を結ぶルートの開発など、導入について検討する必要がある。

②つくば市は市域が広く年齢層も若い世代が多い

パーソントリップ調査からみるとバス利用は、総トリップのわずか

0.7%と非常に低い。これはバスの運行頻度が低いこととともに、市域が広くバスが迂回しているため時間がかかることや、市の人口構造上比較的若年層が多く、主な利用対象者である高齢者など車を運転しない、いわゆる交通弱者が少ないとあげられる。

コミュニティバスの導入に当たっては、以下の点に配慮する必要がある。

◎ルートをきめ細かく設定し、乗車時間を短くする必要がある（豊田市の事例では20分程度となっているが、つくば市の場合市域が広いことを考慮し、30分程度を目安にできる限り短くする）

◎デマンド方式等を導入し、待ち時間を少なくし利便性を高める必要がある。

◎高齢者だけでなく、学生や通勤者、来街者など幅広い年齢層に対応できるように、例えば鉄道との連携や、通勤通学時間帯の増便など、時間帯ごとにきめ細かなプログラムを組む必要がある。

③福祉目的だけではない幅広い需要を喚起する

コミュニティバスというと、主に高齢者などの交通弱者を対象として、その福祉的な面が強調されてきた。しかし、近年、車（マイカー）利用増大による地球環境の問題や交通渋滞、あるいは中心市街地衰退やコミュニティ、生活空間への影響等々の問題が指摘され、あらためて車利用からバス・路面電車などの公共交通機関の利用へ、もしくは利用可能な環境への転換・整備の必要性が言われるようになった。このコミュニティバスについてもそうした視点を持って検討する必要がある。

したがって、従来の福祉目的だけではなく、通勤・通学、また買い物や市内散策など、さまざまな目的に幅広い世代のだれもが気軽に利用で

きるようなコミュニティバスの実現が望まれる。

④住民に密着した路線網

高齢者や身障者は歩行可能な距離が短いため、従来のバス停までの歩行に長時間を要することが多い。そのためバス停の間隔を短くしたりフリー乗降の検討、小型バスにより、従来バス路線がなかった地域にも路線を設定するなどして、行政サービス、福祉サービスのレベルを考慮する必要がある。

⑤路線バスとの調整

コミュニティバスと路線バスの併走区間では、コミュニティバスの運行が路線バスの需要減少の要因とならないよう、路線の設定や運行時間を調整したり、路線バスからコミュニティバスへの移管の検討などが必要となる。

⑥デマンド方式などに新しい情報システムの導入

つくば市は、研究学園都市として開発された経緯から、主要施設での情報キオスク端末の設置や、各家庭CATV加入が約6,000世帯を超えるなど、情報基盤環境が整備されている。また、近年の携帯電話の急速な普及とiモードに代表される情報通信機能の充実から、これら情報システムを積極的に活用して、デマンド方式バスとのネットワークや位置情報サービスなどを導入することによって、より利便性の高いコミュニティバスの運行について検討する必要がある。

⑦地域住民のコミュニティバスのルート設定など運営への関わり

地域住民、ボランティア、N P O等との連携を図り、コミュニティバスのルート設定や運営についても、地域の意見を反映し取り入れていくような体制づくりが望まれる。

2) バスネットワークの将来像のあり方

以上のような課題から、つくば市の将来のバスネットワークのあり方は以下のような視点を持つことが整理される。

①バス路線を周辺都市と結ぶ路線と市内の路線とに大別した再編を行う

常磐新線の開通によって、牛久駅・土浦駅など市外の鉄道駅に頼っていた首都圏等と結ぶ鉄道網のあり方が大きく変わることになり、市内と周辺都市を結ぶバス路線と、市内のバス路線を分けて再編することが必要になる。

②つくばセンターを中心とする幹線バスネットワークを充実する

つくばセンターが常磐新線の起終点駅となることで、文字通りつくば市の中心として機能することになる。したがって、市内各地区と直結するバス路線の充実を図るとともに、これら幹線的バス路線は、周辺都市とを結ぶ幹線的路線と重なるものとしても考えられる。

③各地区の中心及び常磐新線新駅などのサブターミナルを中心とするバスネットワーク

各地区については、幹線的バスと接続する交通弱者対策を主としたフィーダー路線できめ細かい輸送サービスを行い、地区中心及び新駅等のサブターミナルを中継点として幹線的バスとの連携を図る。

フィーダー路線と幹線的バスの乗り継ぎについては、ダイヤ面での配慮はもちろんのこと、運賃面で乗り継ぎ特典として割引あるいは乗り換え時は無料にするなどを行い、現在のバス運賃よりも割高にならないような配慮を行う。

幹線的路線：つくば市域の骨格的な路線を形成し、周辺の都市間を結ぶ路線。運行頻度が高く速達性を持ったバスの走行を行う。現行の路線バスをこれに充てることが検討される。

フィーダー路線：フィーダー路線は、ターミナルあるいはサブターミナルを起点として、地区内をきめ細かく運行しサービスすることを基本とする。幹線的バスが幹とすると、フィーダー路線はその枝の部分に当たる。

(2) コミュニティバスの運行ルートについて

これまで整理した、つくば市の将来のバスネットワークのあり方に基づいて、コミュニティバスの運行ルートについて整理する。

運行ルートの考え方については、4つの方式の路線を検討する。

1) 地域循環・つくばセンター直結型

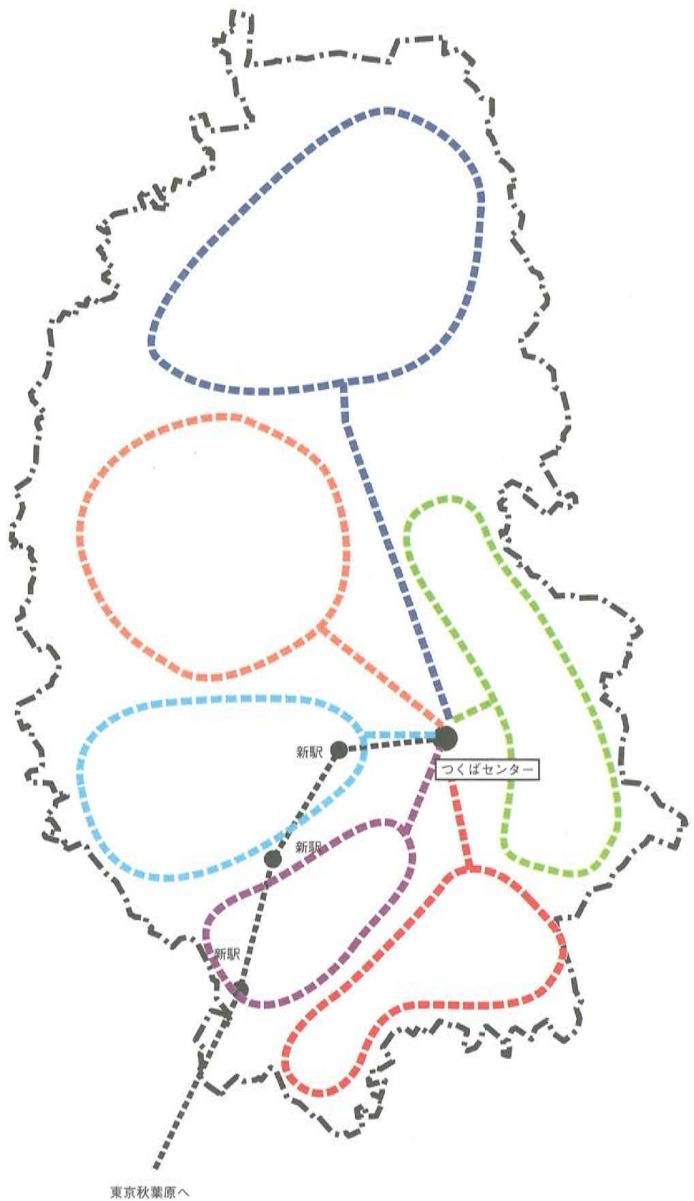
「地域循環・つくばセンター直結型」は、次ページに示すように、市域の各地区内を循環してそれら各路線が直接つくばセンターを結ぶ路線として設定した。

この路線は、つくばセンターを中心として各地区へアクセスするルートである。

ただし、ほとんどの地区で運行距離が長く、運行時間がかなりかかることになり、限られた車両で運行頻度の確保が行えない、またデマンド運行やフリー乗降制など運行時間を不確定にする要素となるような、きめ細かな輸送サービスを行うことが難しいというデメリットがある。

また、地区を循環して最短距離でつくばセンターと結ぶため、路線となる道路が限られ、ほとんどの場合、既存のバス路線との競合が生じることになる。

地域循環・つくばセンター直結型



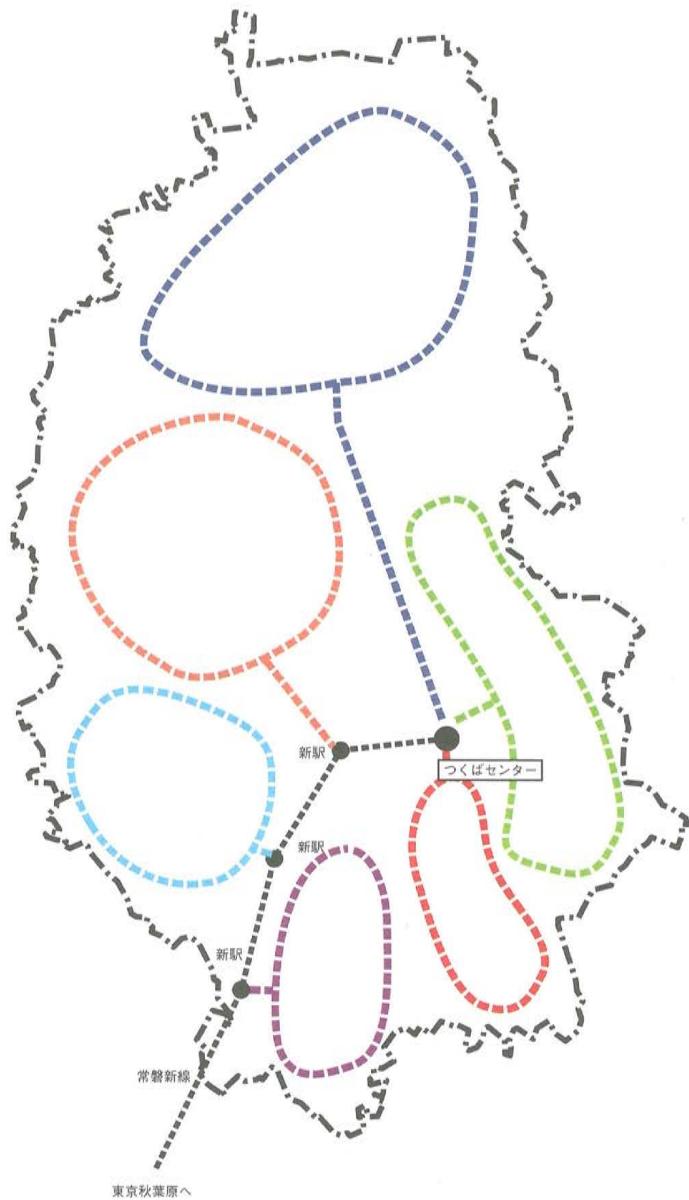
2) 地域循環・常磐新線新駅直結型

「地域循環・常磐新線新駅直結型」は、常磐新線開通後を考慮し、地域を循環するバスルートを最寄りの各新駅と結ぶルートである。

1) の「地域循環・つくばセンター直結型」を市域の各駅へ結ぶことによって、循環ルート前後のターミナルまでの接続を短くし、運行距離・運行時間の短縮化を図ったもの。ただし、常磐新線沿線から遠い地区については、改善されることはない。

この方式においても、基本的には運行距離が長くなり運行時間も長くかかることから、きめ細かな輸送サービスを行うことができない、というデメリットがある。

地域循環・常磐新線新駅直結型



3) フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型

「フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型」は、右頁に示すように、地区内はきめ細かい運行を行うフィーダー路線とし、地区中心及び常磐新線新駅等をサブターミナルとして位置づける。このサブターミナルとつくばセンターの間は、現状の幹線的バス路線である乗合バスに乗り継ぐことで結ぶことによって運行する方式である。

既存（あるいは新駅開設等による新規路線）の乗合バス路線を利用し、コミュニティバスは基本的にはフィーダー路線部分の運行を行う。

この際、乗合バス路線については運行本数の増加、急行運転などによる時間短縮を運行するバス事業者が行い、コミュニティバスによってより広範囲からの集客を可能にし、バス需要増への対応を図るものとする。

運行に当たっては、以下の点について考慮するものとする。

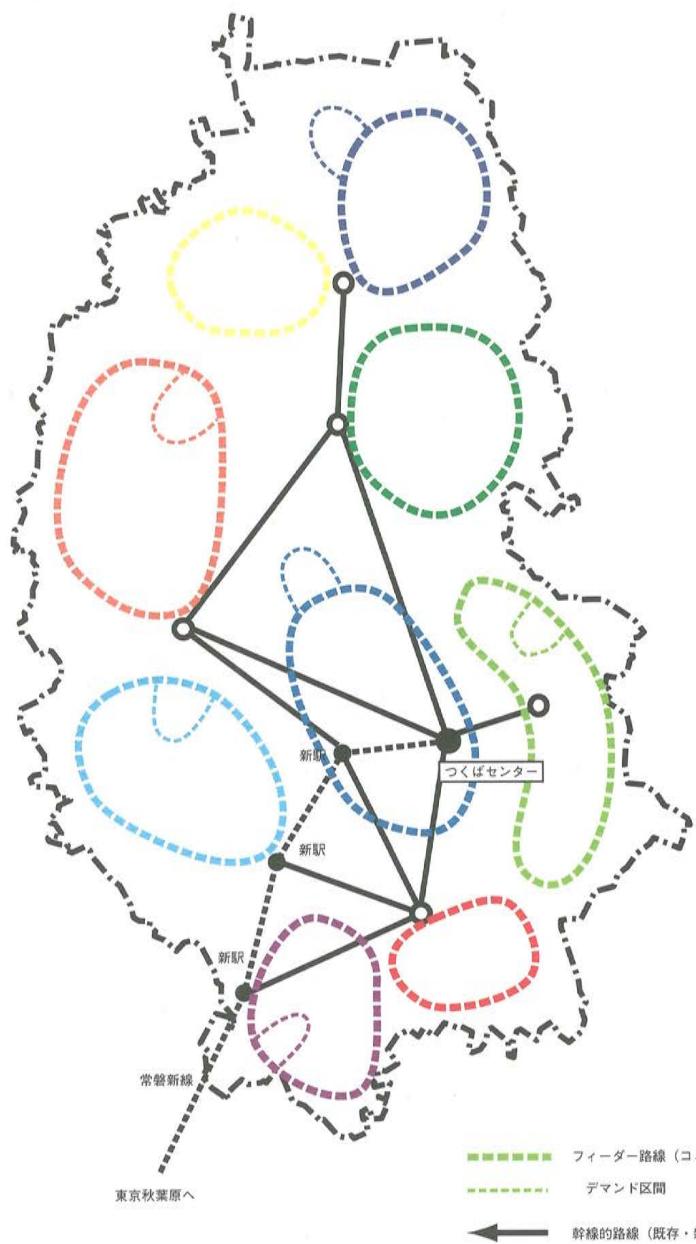
■フィーダー路線のコミュニティバスは、きめ細かいサービスの輸送を行う

コミュニティバスはフィーダー路線に徹することで、デマンド対応の小型バスによって運行を行い、フリー乗降制等を組み合わせて、可能な限り利用者の利便に即した運行を行うものとする。

■乗合バス路線（既存バス事業者による）の充実

乗合バス路線は、既存バス路線及び新駅を結ぶ新規路線を充てることになり、運行本数の増加や急行運転の導入等による時間短縮を図る。なお、この路線についてはコミュニティバスという範囲には收めず既存のバス事業者がバス活性化の一環として役割を担うことを基本とする。この際、運行本数の増加など採算面で課題がある場合については、その損失分についてコミュニティバス運行事業の大枠の中で、コミュニティバス運行主体で負担することも考えられる。

フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型



この「フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型」は、地区へのサービスという点においては、「地域循環・つくばセンター直結型」、「地域循環・常磐新線新駅直結型」などに比べて優れているが、サブターミナルでの乗り継ぎが生じるために、この対応が課題となる。

そのため、以下のような対応策を検討する必要がある。

- ・乗合バス路線の運行頻度を高くするとともに、フィーダーバスとの連絡を考慮したダイヤ編成にするなどし、乗り換え時間の短縮化を図る。
 - ・運賃については乗り換え割引運賃制あるいは乗り換え時無料などの制度を導入し、利用者が支払う運賃の抑制を図る。また、高齢者や障害者等には、社会参加・福祉などの視点から割引運賃や無料バス等の導入も考えられる。
- (ウ) 乗り換え場所となるサブターミナルの整備を進める。具体的には駐車場や駐輪場を整備しパークアンドバスライドの導入や、停留所に風雨をしのげるようなボックス型のバス停を設けるなど利用者の利便性・快適性に配慮することが考えられる。

4) 先行ルート・試行型

「先行ルート・試行型」は、当面コミュニティバスの需要が期待されるつくばセンター周辺地区で1~2つのルートをスポット的に設定し、コミュニティバス運行の試行を行うものである。

これは、全市域に一時にコミュニティバスの整備を等しく行うのは、事業の初期投資がかさむこと、さらに事業の成否についての見通しが困難であることなどが、現実的な課題として挙げられる。

また、これからコミュニティバスは、地域住民の声を反映しながら、地域住民もコミュニティバス運営に関わる形で運営を行っていくことを想定している。このような運営を行う場合には、事業を円滑に進めるために、地元組織の育成及び地域との密接な連携を取りながら事業を進める必要がある。

したがって、まず最初に地域をスポット的に限って、コミュニティバスの運行を先行して始めることが考えられる。そして、その運営の実績を踏まえ、得られたノウハウを活かしながら、全市的に広げていくことが考えられる。

まず最初に手がけることが考えられるルートとしては、つくばセンターからそれほど遠くなく、アクセスが困難な桜地区や谷田部地区などを結ぶルートが検討される。

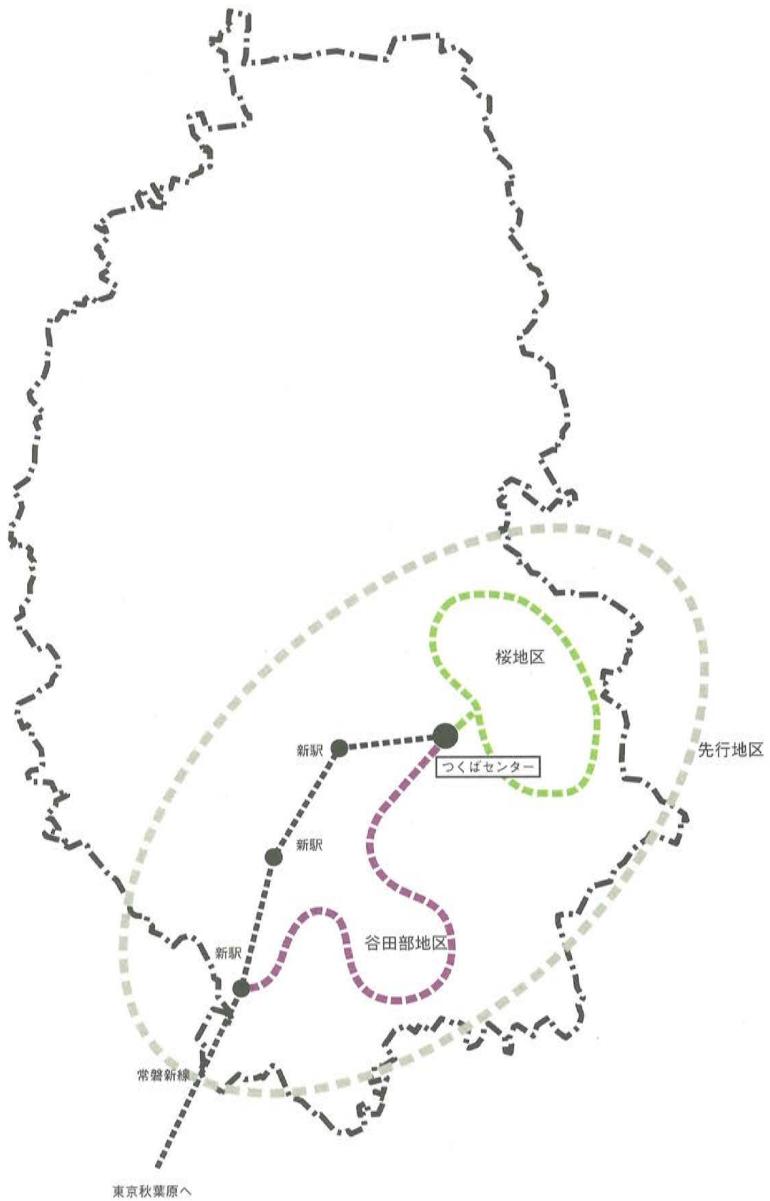
これについても、先に示した「地域循環・つくばセンター直結型」と「フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型」と2つの考え方での運行の2種類が考えられるが、今回はつくばセンターと直結する形でのルート設定を提案している。

さらに桜地区的ルートについては、これまで示した起終点が同一（つくばセンター）の路線が適当と考えられるが、谷田部地区のルートにつ

いては、谷田部地区の公共公益施設（つくば市役所・谷田部老人福祉センター・筑波学園病院等）をまわるコース設定を行うと、かなり長いコースとなってしまうことから、常磐新線の新駅である萱丸駅と結ぶ往復路線としてコース設定を提案している。

これらの路線について、試験的にコミュニティバスの運行を行い、つくば市の現況に合った全市域へのコミュニティバスの導入手法について検討することが考えられる。

先行ルート・試行型



3. 市民アンケートの結果

3. 市民アンケートの結果

3-1 アンケート実施概要

(1) 調査期間

平成13年12月1日～12月17日

(2) 調査対象

つくば市、つくばセンター周辺（桜地区・谷田部地区）の50町丁に在住する市民。

(3) 調査方法

指定の町丁において人口に基づいた一定の配布数を、調査員によって無作為に各戸にポスティングし行った。配布数は1,000票。調査票は、返信用封筒を同封し郵送による回収を行った。

各世帯で世帯の構成員いずれかの人に記入してもらうものとした。

(4) 回収結果

1,000票配布し、236票回収した。（回収率：23.6%）

3-2 アンケート結果

(1) アンケート結果の概要

- ①回答者の自家用車の保有の有無・日常の交通手段について

9割の世帯が自家用車を所有しており、主な交通手段は自家用車である。

- ・自家用車を持っている世帯は9割とほとんどの世帯で所有しており、約半数の世帯で、2台以上所有している。一方、持っていないのは約1割である。年代別では、20歳代と70歳代以上で自家用車を持っていないのが2割以上と高い。
- ・主な交通手段は自家用車を利用しているのは約85%で、ほとんどの世帯で自家用車を使っている。20歳代で自家用車を使っているのが75%と他の年代に比べて少ない。また、70歳以上では家族の運転する自家用車の割合が高くなり、バスの利用も約12%と高くなっている。
- ・福祉循環バスについては「よく利用する」が約5%、「利用したことがある」が約9%で、2割近くの人が利用したことがある。

②コミュニティバスの必要性

コミュニティバスの必要性を感じている世帯は6割を超えており、そのうち半数は当面は必要ないと考えている。

- ・コミュニティバスの必要性を感じている世帯（「必要である」と「今は必要ではないが将来必要である」）は6割を超えており、約3割は、「必要である」と応えている。ただ、約3割の世帯では「今は必要ではないが将来必要である」としており、当面は必要性を感じていない世帯も多いようである。

- ・世帯別に見ると単身の世帯が、「必要である」と答えたのが4割近くで、他世帯と比べ最も高い。
- ・年代別に見ると、若い20歳代に学生などが含まれることから「必要である」と答えたのが4割と高い。また、50歳代～70歳以上の上の年代でも「必要である」と答えた人が約4割と高い割合である。

③コミュニティバスを利用するか

実際に運行されたら利用すると答えたのは4割近くである。

- ・コミュニティバスが実際に運行されたら、利用すると答えた（「頻繁に利用する」と「利用する」）のは全体の4割近くである。
- ・「頻繁に利用する」と答えたのは、60歳代、70歳以上で多く、また20歳代でも多いことが分かる。また、自家用車を持っていない世帯では高い割合になっている。

④年会費・定期券を購入するなどしてコミュニティバス運営協議会の会員になるか

経済的負担をしても会員になると答えたのは約14%であった。

- ・この設問では、年会費：500～1,000円、年間家族定期券：24,000円程度、と示し、これらを負担し運営協議会の会員になるか聞いた。
- ・会費・定期券が高いので会員にならないと答えたのが最も多くおよそ1/4であったが、その一方でこれだけの負担をしても会員になると答えたのも約14%いた。
- ・年代別では、会員になるという割合が高かったのは50歳代、70歳以上

であった。一方、20歳代が最も低かった。

⑤コミュニティバスを何の目的で利用するか

コミュニティバスの利用目的は、日常の買い物、気晴らし・娯楽、病院への通院のほか、通勤や通学という答えも多かった。

- ・ コミュニティバスの利用目的は、「日常の買い物」、「気晴らし・娯楽」、「病院への通院」の順であった。また、「通勤」、「通学」で利用したいという回答も少なくなかった。
- ・ 年代別では、60歳代、70歳以上で「病院への通院」と回答した割合が高かった。

⑥運行に当たって最も重視することは

最も重視するのは、自宅近くにバス停があることだった。次いで、運行本数が多いこと、目的地近くまでバスが行くこと、などであった。

- ・ 「自宅近くにバス停がある」が最も多く、次いで「運行本数が多い」、「目的地の近くまでバスが行く」の順であった。
- ・ 年代別では、「20歳代」「40歳代」「50歳代」で「自宅近くにバス停がある」が最も多く、「60歳代」「70歳以上」では「目的地の近くまでバスが行く」が最も多い。

⑦自由回答欄からみた市民の意見

自由回答欄（問6）から、コミュニティバスについての主要な意見を整理する。

■コミュニティバスの導入について

- ・コミュニティバスの導入を期待するという意見が多いなか、導入に当たっては慎重にという意見もみられた。
- ・導入への期待としては、高齢化による自家用車の運転ができないくなる可能性のほか、生徒の通学等（現在自転車を利用している生徒等）の安全面や環境・エネルギー問題や渋滞緩和といった視点からも期待する声があった。
- ・また、市の福祉循環バスとの関係について、連携を求める意見があった。

■運行ルート・運営について

- ・運行ルートについては、それぞれの地区毎の具体的な提案のほか、短いルート設定や乗り換えのしやすさなどを望む意見があった。
- ・運行本数を多くすることや、運行時間帯を長く（早朝から深夜まで）すること、自由乗降など利用者の利便性を高めることを望む意見があった。
- ・高齢者・障害者・子ども連れでも利用しやすいバス車両を望む意見があった。
- ・分かりやすい運行ルート・運行形態を望む意見があった。
- ・住民による運営協議会という仕組みがわざらわしいという意見がみられた。

■会費・定期券・運賃等への意見

- ・最も多かったのが、定期券が割高であるという意見だった。回数券や乗車毎に運賃を払うシステムを望む声が多くいた。ワンコイン（100円）バスなど。
- ・学生や高齢者などに配慮した利用料金の設定を望む意見があった。
- ・家族定期券という仕組みは単身世帯等にとって不平等に感じられるという意見があった。

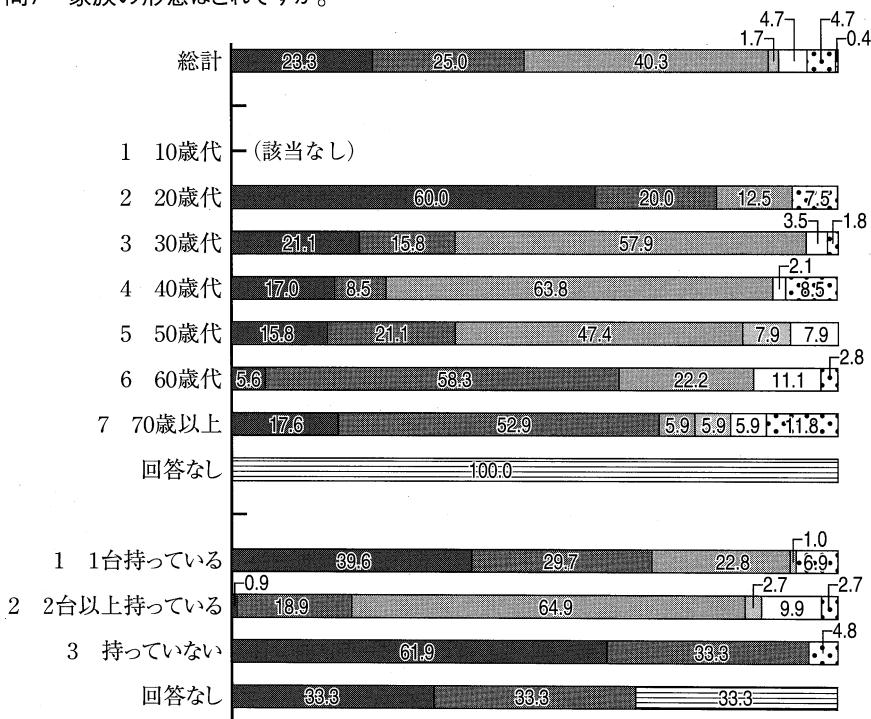
(2) 回答者像

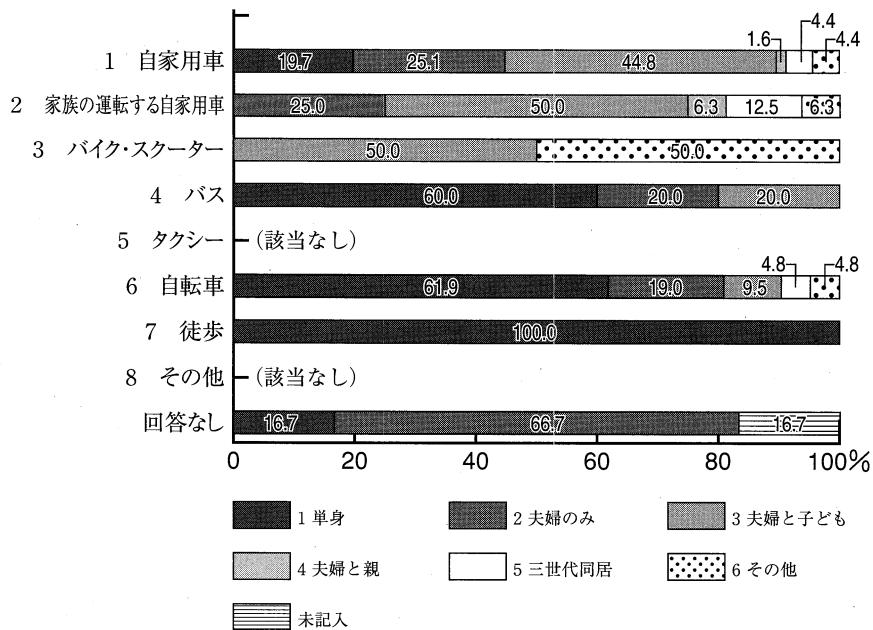
①家族の形態

回答者の世帯のうち最も多いのは「夫婦と子ども」で40.3%、次いで「夫婦のみ」が25.0%、「単身」が23.3%の順である。「三世代同居」は4.7%である。

年齢別では、「20歳代」では「単身」が最も多く60.0%、「30歳代」「40歳代」「50歳代」では「夫婦と子ども」が最も多くを占め、「60歳代」「70歳以上」で「夫婦のみ」が最も多い。「70歳以上」では「単身」が17.6%となっている。

問7 家族の形態はどれですか。

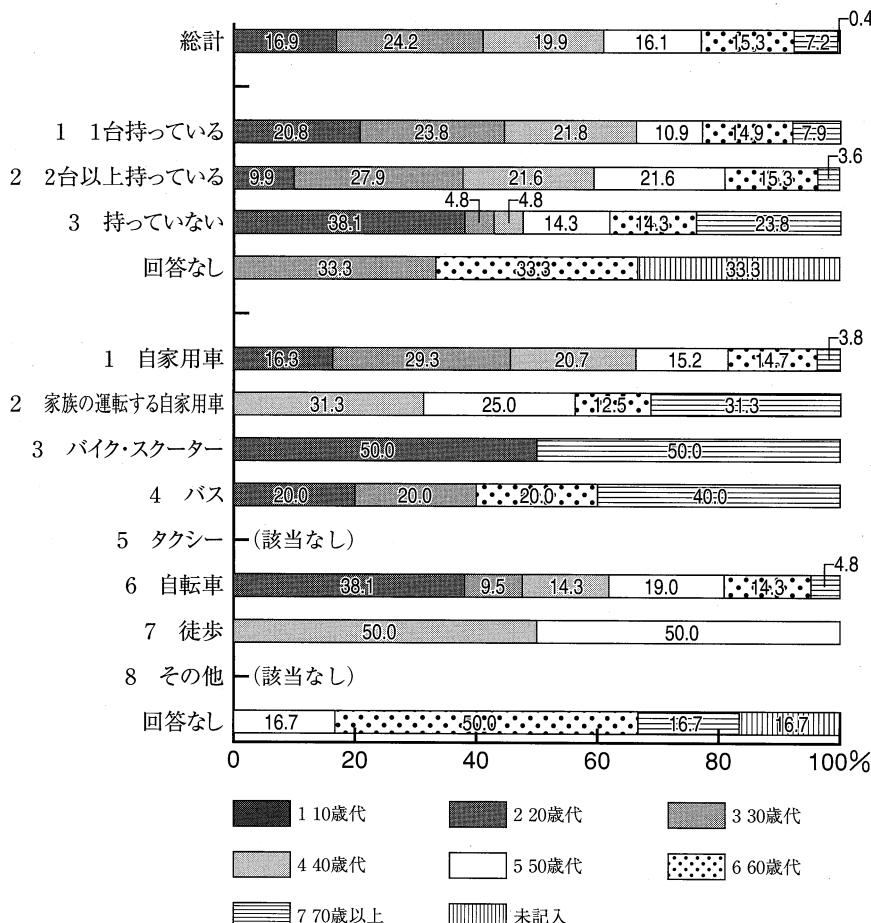




②世帯主の年齢

全体では、「30歳代」が24.2%で最も多く、次いで「40歳代」が19.9%、「20歳代」が16.9%の順である。「10歳代」は全くいなかった。

問8 世帯主の年齢はどれに当たりますか。



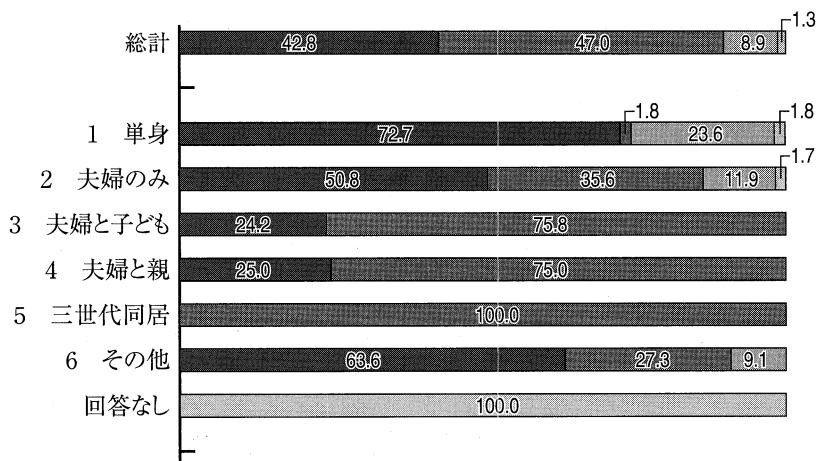
③自家用車を持っているか

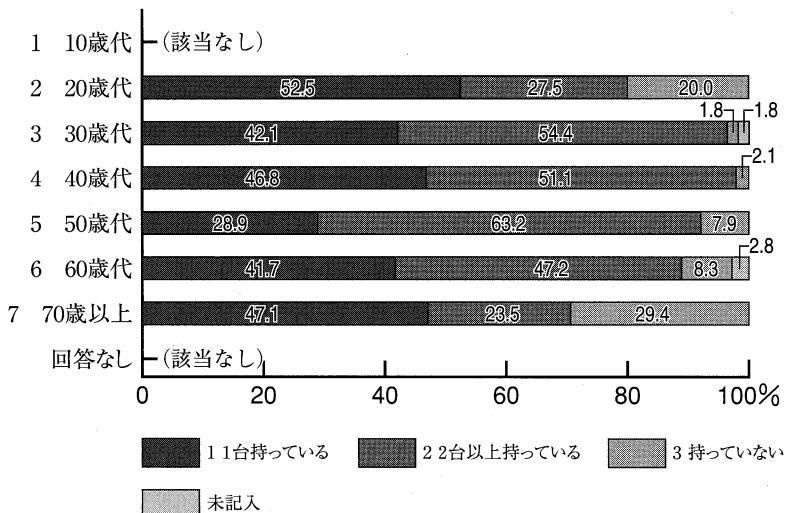
全体では、自家用車を「2台以上持っている」という回答が最も多く47.0%、次いで「1台持っている」が42.8%であり、自家用車を持っているのは89.8%で9割近い。一方、「持っていない」は8.9%である。

世帯の種類別では「単身」の世帯で「持っていない」が23.6%と高い。一方、「三世代同居」で100%、「夫婦と子ども」「夫婦と親」は3/4が「2台以上持っている」。

年齢別では「20歳代」と「70歳以上」で「持っていない」が2割以上である。

問9 自家用車を持っていますか。





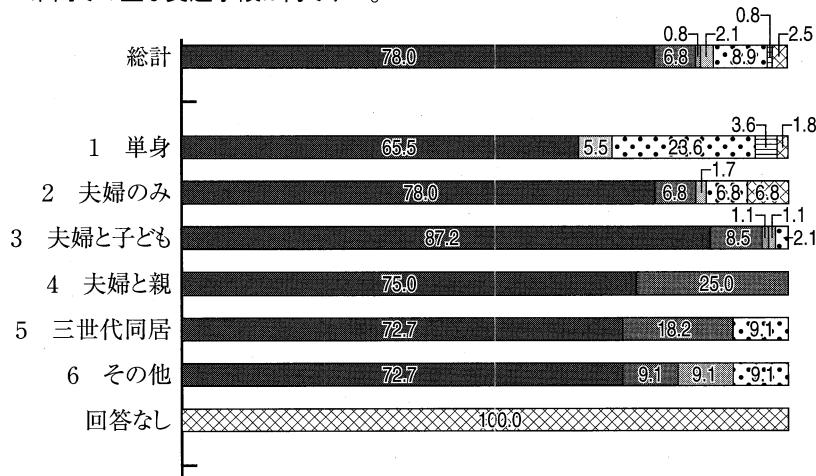
④市内での主な交通手段

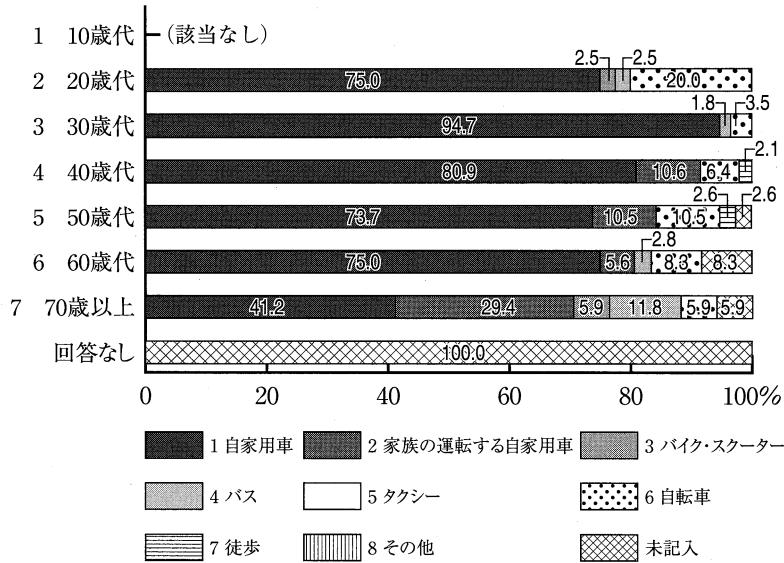
全体では「自家用車」が78.0%と最も多く、「家族の運転する自家用車」を合わせると84.8%が交通手段として自家用車を使っている。

「自家用車」と「家族が運転する自家用車」の自家用車を使っている世帯は、「夫婦と子ども」「夫婦と親」「三世代同居」で9割を超えており。一方、「単身」の世帯では65.5%にとどまっており、次に利用されているのが「自転車」が23.6%である。

年齢別に見ると、「20歳代」で自家用車を使っているのが75.0%と他の年代に比べ少ないが「30歳代」「40歳代」で高く、年代が上がるに従って自家用車を使う割合が下がっている。「70歳以上」では「バス」を利用する世帯が11.6%と高くなっている。

問10 市内での主な交通手段は何ですか。





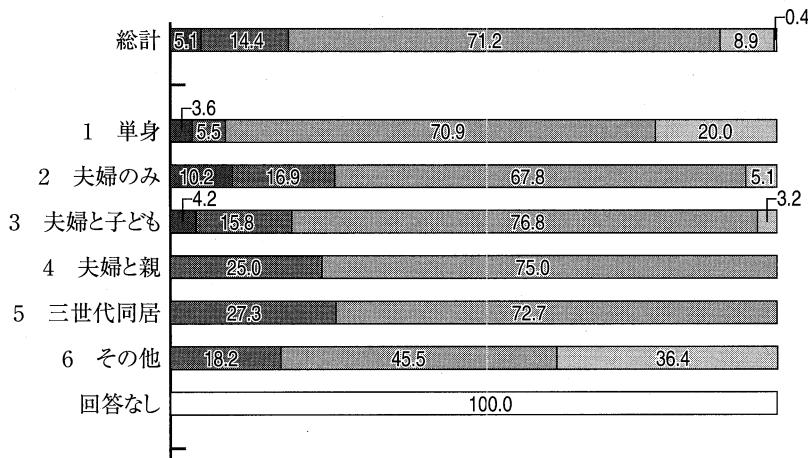
⑤福祉循環バスを利用したことがあるか

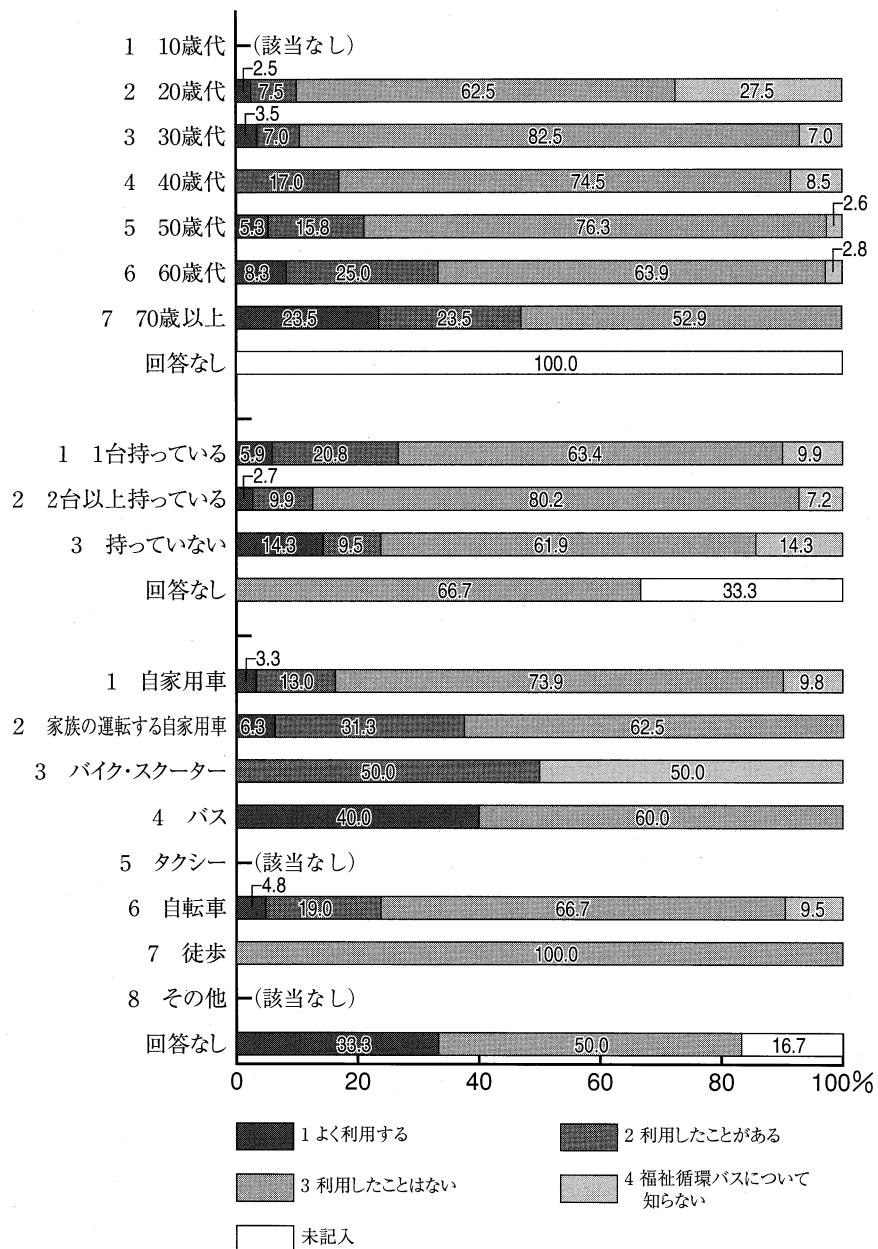
全体では、「利用したことはない」と回答した世帯が71.2%と最も高い割合である。一方、「よく利用する」が5.1%、「利用したことがある」が14.4%であり、利用したことがあるのは19.5%と2割近い。また「福祉循環バスについて知らない」のは8.9%である。

世帯の種類別で見ると「よく利用する」のは「夫婦のみ」の世帯で多く10.2%である。

年齢別で見ると「よく利用する」のは概ね年代が高くなるほど多くなり「70歳以上」で23.5%を占めている。

問11 市が運行する福祉循環バスを利用したことがありますか。





(3) コミュニティバスについて

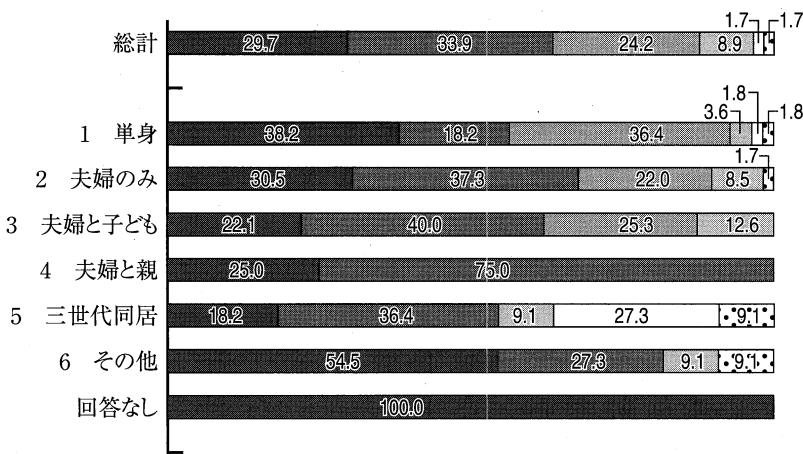
① コミュニティバスは必要か

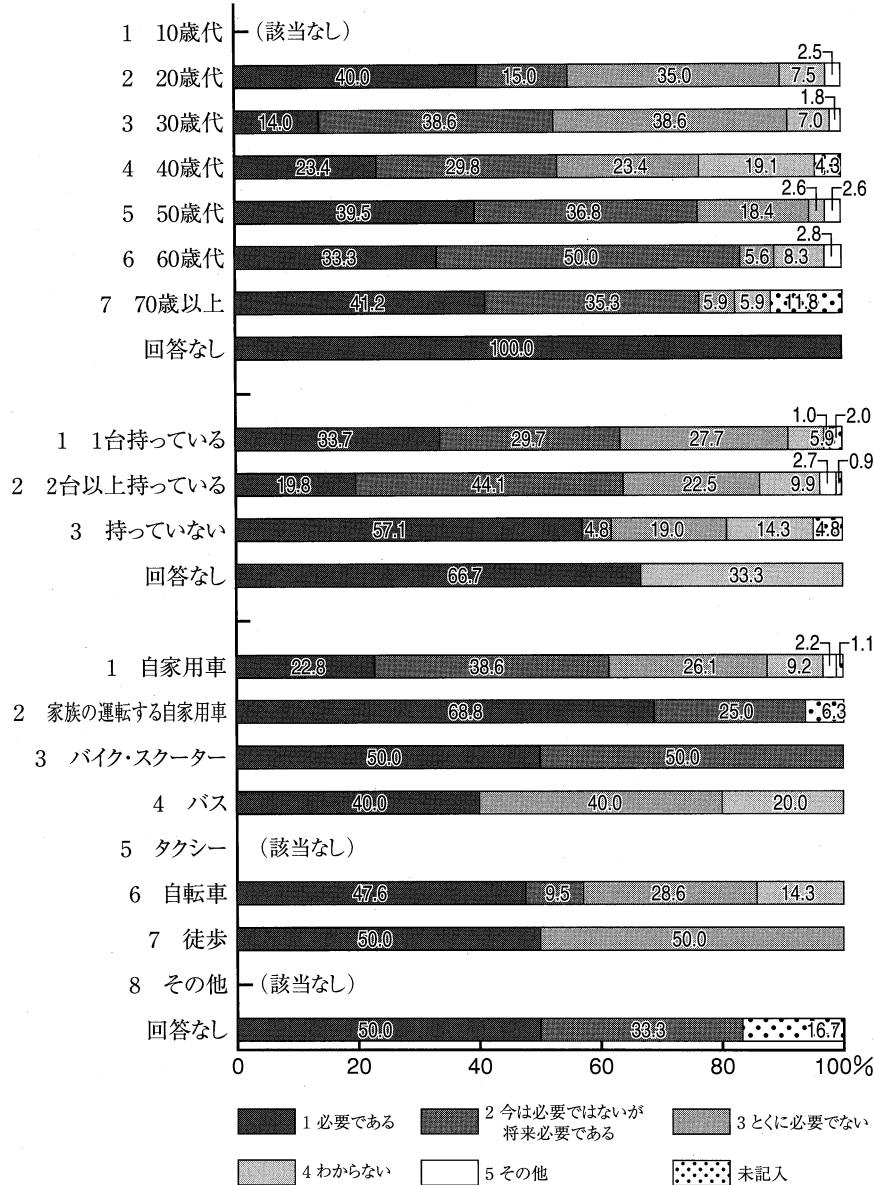
全体では、「いまは必要ではないが将来必要である」が33.9%と最も多く、次いで「必要である」が29.7%であり、コミュニティバスが必要であると考える世帯は6割を超えていている。

なお、世帯の種類では「単身」の世帯が「必要である」が38.2%で最も多い。また年齢別では、「70歳以上」が41.2%と最も多く、「30・40歳代」で「必要である」とする回答は少ないものの、学生を含む「20歳代」で40.0%と高い。

車を「持っていない」世帯では、「必要である」とする回答は57.1%と6割近い。ただ、車を持っている世帯でも「いまは必要ではないが将来必要である」とする回答を合わせた回答を見るといずれも6割を超えてている。

問1 コミュニティバスは必要ですか。



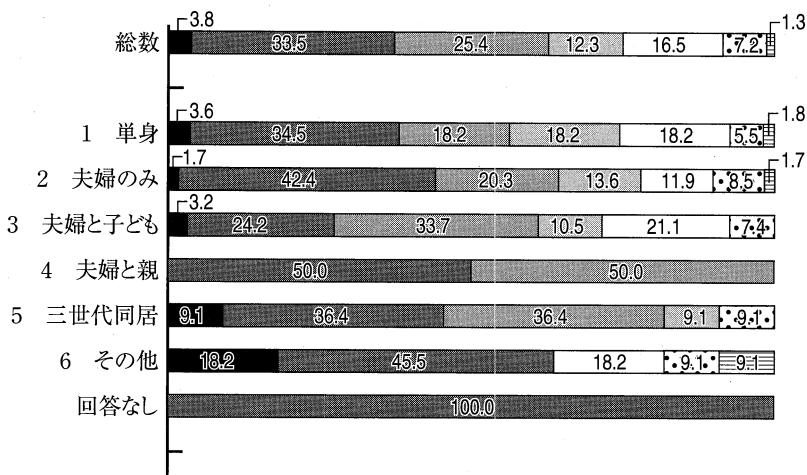


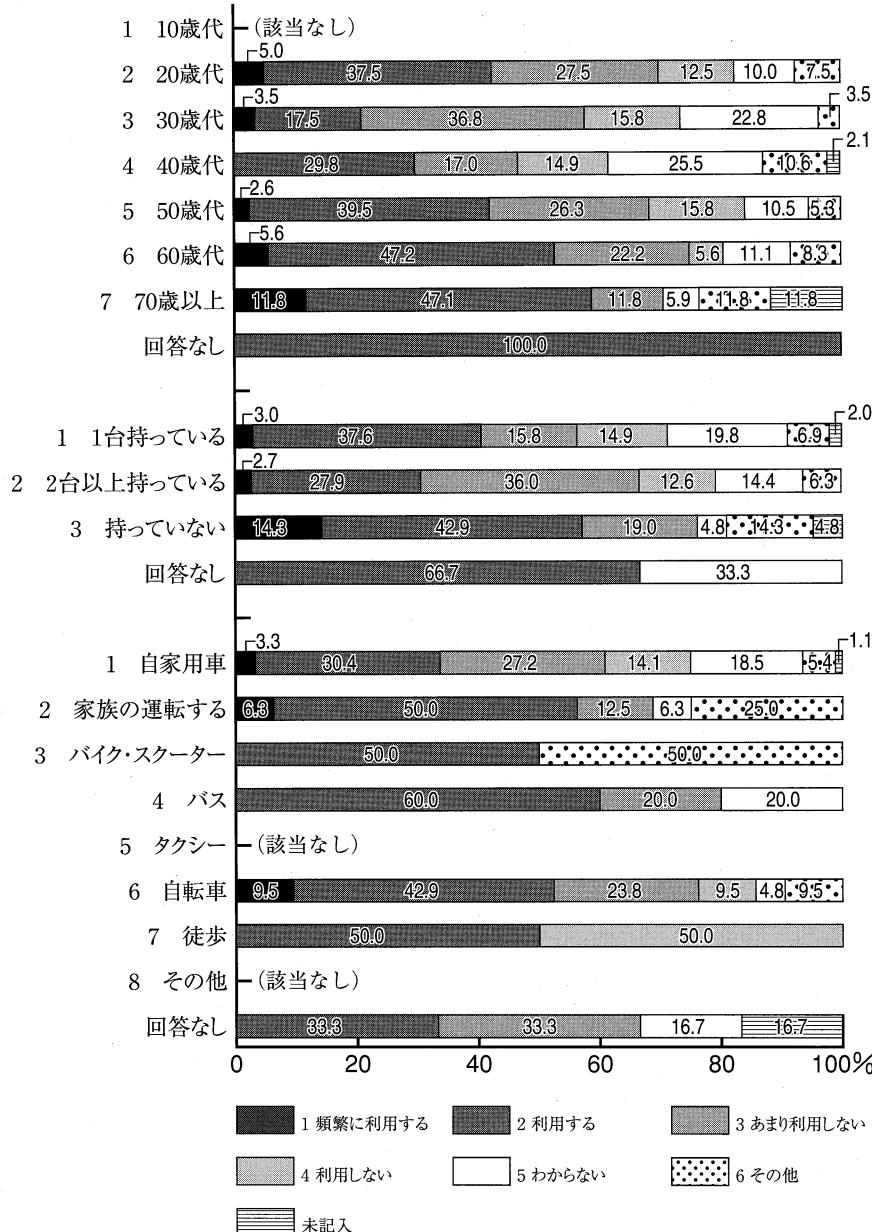
②コミュニティバスを実際に利用するか

全体では「利用する」という回答が最も多く33.5%である。「頻繁に利用する」と合わせると、37.3%の人が利用すると回答している。

「頻繁に利用する」と「利用する」という回答の合計で見ると、世帯別では「夫婦と親」の世帯が最も多く、一方「夫婦と子ども」の世帯が最も少ない。世代別に見ると「70歳以上」が最も多く、年代が高まるほど多くなる傾向であるが、学生を含んでいる「20歳代」でも多いことが分かっている。また車を「持っていない」世帯で多い。

問2 コミュニティバスが運行されれば、実際に利用しますか。





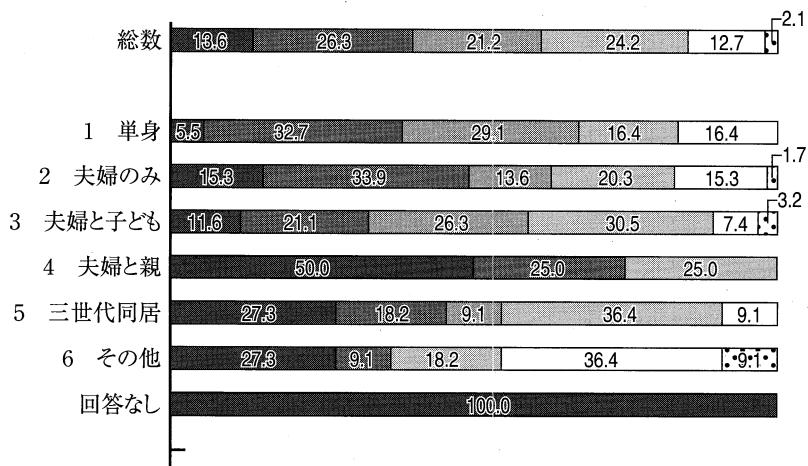
③年会費を払い、定期券を購入しコミュニティバスの運営協議会の会員になるか

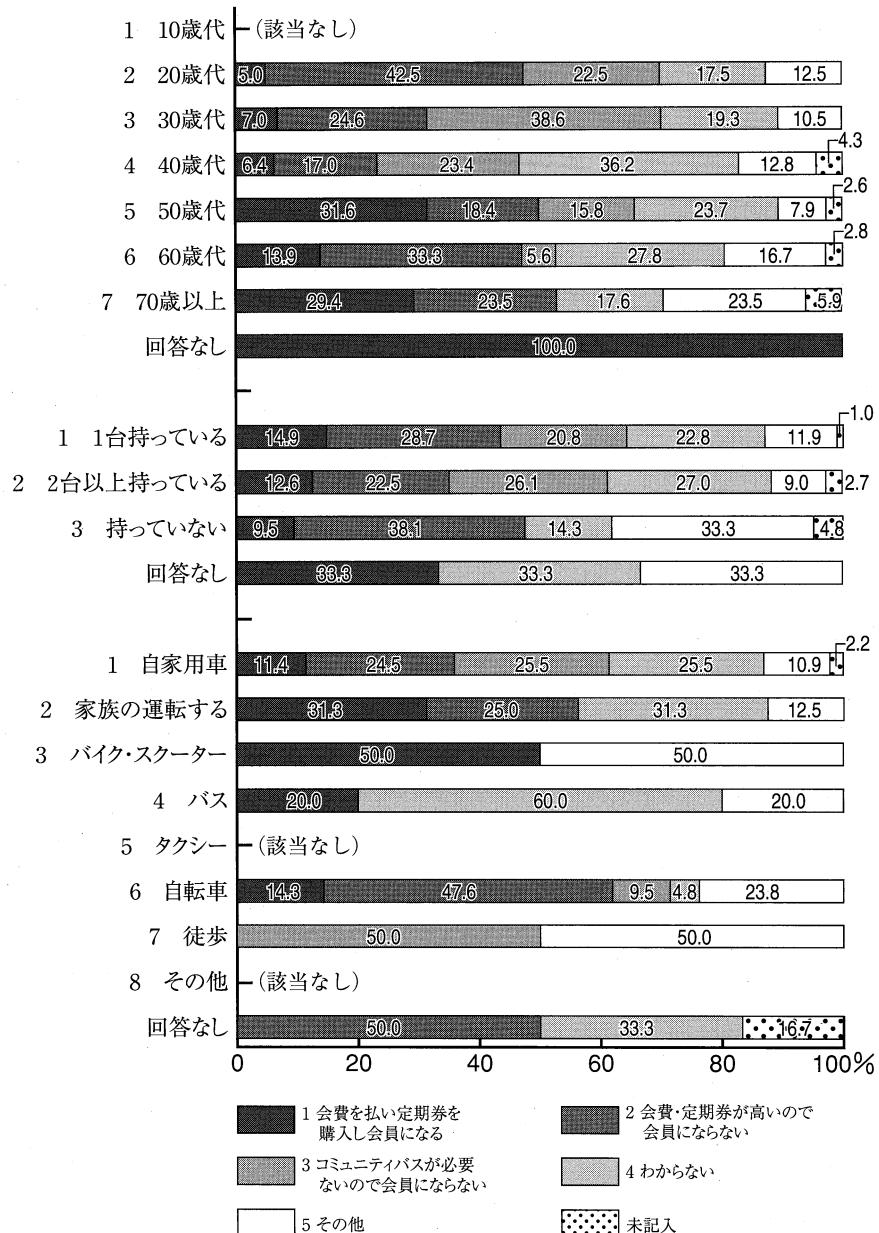
全体では「会費・定期券が高いので会員にならない」が最も多く26.3%で、次いで「分からない」が24.2%である。一方「会費を払い定期券を購入し会員になる」は13.6%である。

「…会員になる」と回答する割合が高いのは、世帯の種類別で見ると「夫婦と親」の世帯で50.0%である。年代別では、「50歳代」が31.6%、「70歳以上」が29.4%の順で高い。

車の所有別では車を「持っていない」世帯で「…会員になる」が最も少ない。

問3 年会費を払い、定期券を購入しコミュニティバス運営協議会の会員になりますか。





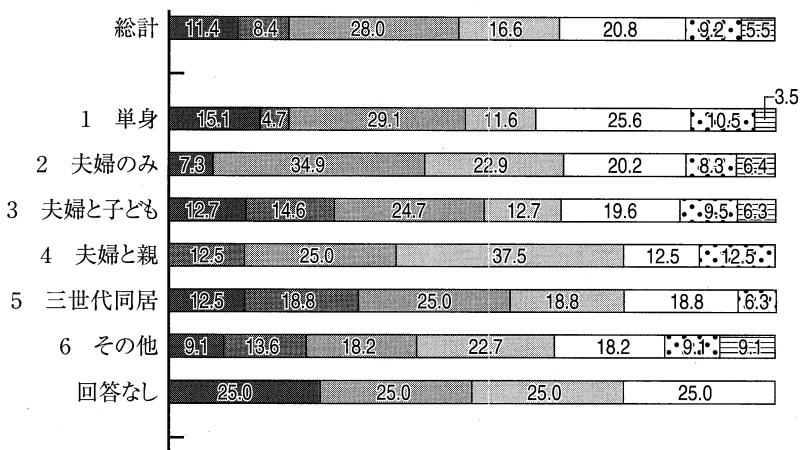
④コミュニティバスを何の目的で利用するか

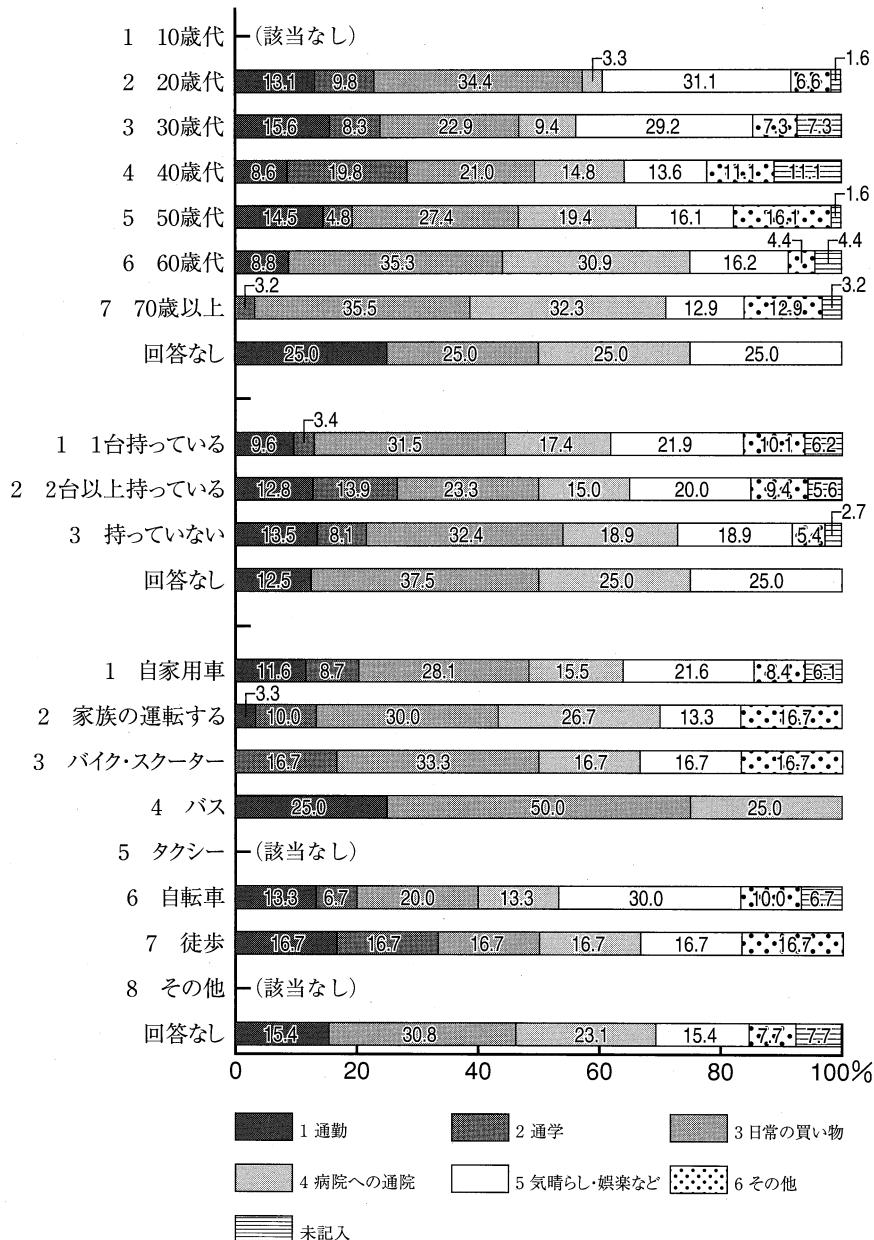
全体では回答の割合が高い方から、「日常の買い物」28.0%、「気晴らし・娯楽など」20.8%、「病院への通院」16.6%の順である。また、「通勤」、「通学」もそれぞれ11.4%、8.4%となっている。

世帯の種類別では、「単身」「夫婦のみ」「夫婦と子ども」「三世代同居」で「日常の買い物」が最も多く、「夫婦と親」では「病院への通院」が最も多い。

年代別では「60歳代」「70歳以上」で「病院への通院」と回答した割合が高い。

問4 コミュニティバスを何の目的で利用しますか。(複数回答)





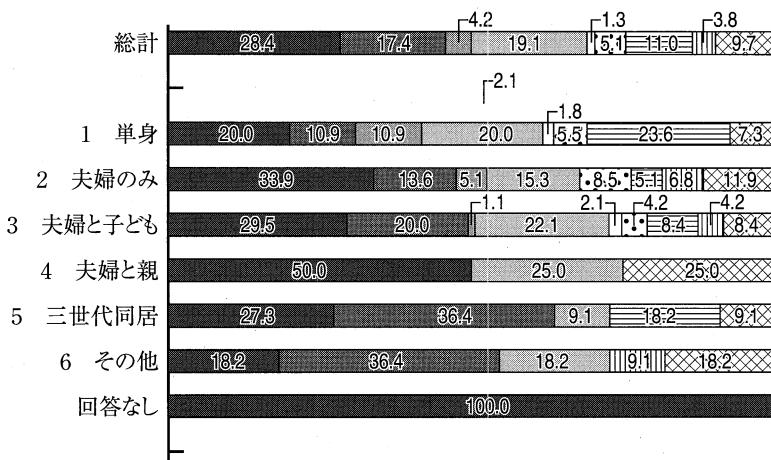
⑤コミュニティバス運行に当たって最も重視することは

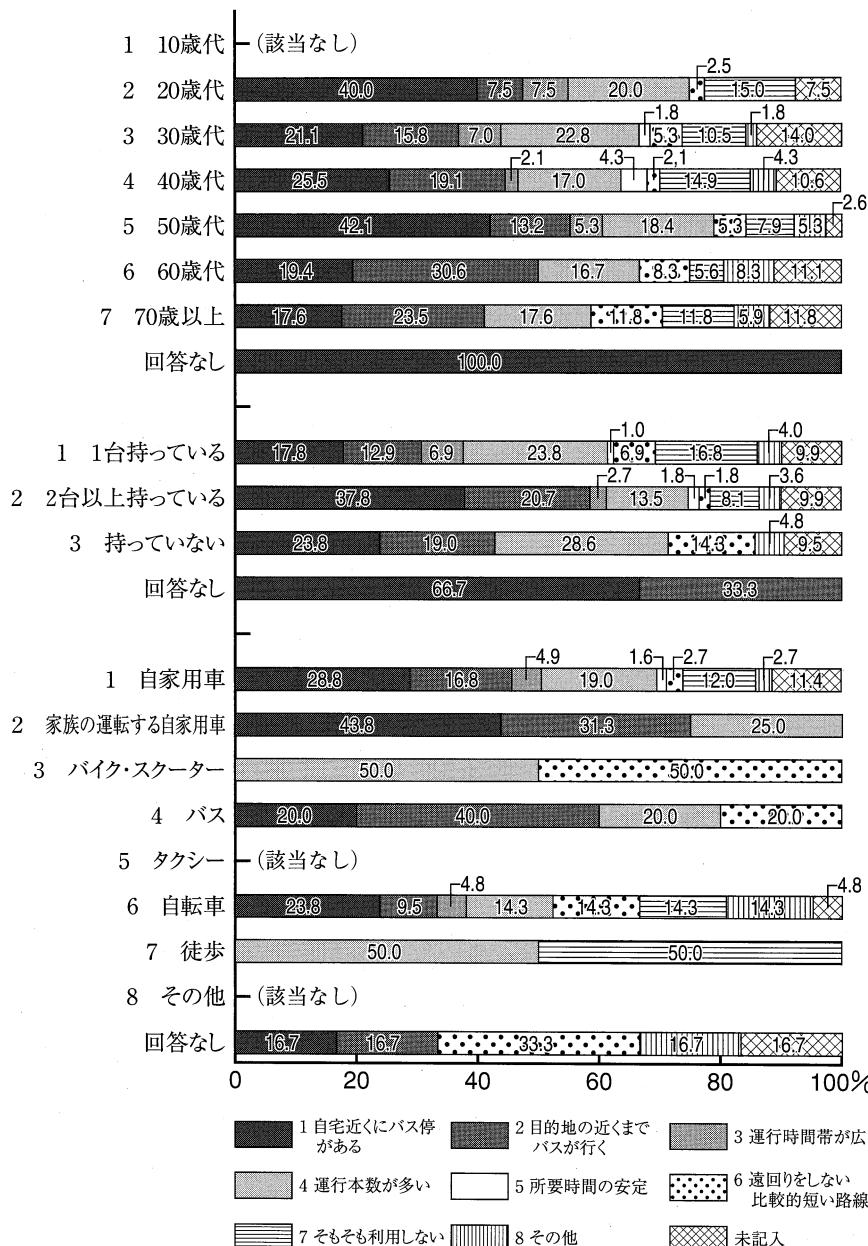
全体では「自宅近くにバス停がある」が最も多く28.4%、次いで「運行本数が多い」19.1%、「目的地の近くまでバスが行く」17.4%の順である。

世帯の種類別では、「夫婦のみ」「夫婦と子ども」「夫婦と親」の世帯で「自宅近くにバス停がある」が最も多く、「三世代同居」の世帯では「目的地の近くまでバスが行く」が最も多い。

年齢別では、「20歳代」「40歳代」「50歳代」で「自宅近くにバス停がある」が最も多く、「60歳代」「70歳以上」では「目的地の近くまでバスが行く」が最も多い。

問5 コミュニティバス運行に当たって最も重視することは何ですか。





⑥コミュニティバスについての意見

a. コミュニティバス導入についての意見

- ・特定の利用者を除けば、一般の人の利用は少なく、現行の路線バスで十分。
- ・高齢化が進みひとり暮らしのお年寄りが増えれば必ず必要になると思う。ただ、自家用車を減らすことは難しいと思う。
- ・お酒を飲むとき利用できると便利だと思う。日常には、学生・主婦の方に対して有効だと思う。
- ・みずほ団地に住んでいるが高齢者率が高く、団地の交通網としてコミュニティバスには賛成。
- ・中心部から遠いところに住んでいる者としては、通学に利用できるようなバス運行を行って欲しい。自転車通学は安全面からも心配だ。このようなコミュニティバスが子どもやお年寄りに気軽に安心して利用できるようなものになればと思う。
- ・つくば市の場合、自家用車のない生活は考えられない。我が家では、2台あることが基本になっている。今、コミュニティバスが運行されてもあまり利用者はいないように思うが、長い目で見れば徐々に増えてくると思う。
- ・自転車通学の孫が、雨天時などに利用できたら良いと思う。今は無いが、病院への通院など利用にできたら良い。
- ・バスの有効性を高めるためには、飲酒運転や交通違反を厳しく取り締まり、誤ったマイカー利用よりバスが有効であることを確認させる。長い距離は一般バスとの連絡をスムーズにし、市内はコミュニティバス、市外は一般バスと役割分担する。
- ・早い時期に運行して欲しい。

- ・以前、他県に住んでいるとき地域に循環バスがあり、高齢者などに良く利用されていた。
- ・市の福祉循環バスがあるうえに、コミュニティバスは必要ない。
- ・車を運転することは環境に良くないと思っているが、買い物などの利便性から使わないことは考えられない。
- ・今のところ家族一人一人に車は必要。通勤で利用しているので、自分の通勤先までの利用が可能であれば、車も必要ないので利用すると思うが、現在は子どもも小さくて一人では乗せられない。将来的には便利だと思う。
- ・現在の福祉循環バスの内容を検討しては。
- ・福祉循環バスと競合しているのか。市との一本化を考えては。
- ・現在使用中の自家用車より便利であれば利用する。
- ・現在子どもも通学しておらず、夫の通勤も時間がまちまちでマイカーの利用、自転車でなんとかなっている。高齢者の通勤、子どもの通学などに役立てば良い。
- ・自家用車での生活に慣れてしまい、バス停まで歩いたり、待ったりすることが考えられない。乗り換えなどを考えても面倒。車の運転ができなくなると、必要になると思うが、むしろ会員制で低価格の福祉タクシーのようなものが便利だと思う。
- ・日常生活のための交通網が整備されていないので高齢者世帯にとって住みづらくなる。ぜひ、コミュニティバスを実現して欲しい。
- ・筑波大学の学生ですが、車がなければ行きたいところに行けない環境にまったく不満。コミュニティバスは学生も重視して考慮して欲しい。また、バス以外の公共交通機関についても役割を明確化し、整備し、将来的には公共交通ネットワークを充実させる。歩いている人を見る

機会が少ないまちはさみしい。

- ・高齢になり車の運転が不安になる。ぜひコミュニティバスを実現して欲しい。
- ・常磐新線の運行前の現在は、必要性は低い。
- ・市の中心のつくばセンターに市役所、保健センターなどの施設がないので、平日行くには、夫に会社を休んで連れていってもらわなければならない。福祉循環バスでは、運行本数が少なく、帰りのバスがあるか分からず使えない。コミュニティバスがあると便利。
- ・つくば市ではバス運営は難しいと思う。運行するには車を持っている人たちの理解も必要。豊田市ではうまくいっているのか。
- ・常磐新線が開通すればつくば駅までのアクセスにコミュニティバスは必要になるだろう。現在は必要ない。
- ・自動車に乗らなくなったら、目的地に気軽に素早く行けるバスが欲しい。
- ・いま、40歳代で自家用車もあり、とくに公共の乗り物は必要ではないが、子どもが高校・大学に行くようになったり、運転ができなくなつたらぜひ必要だと思う。
- ・車を2台もっていてもほとんど使わないので、コミュニティバスがあれば車を処分できる。高速バスに乗るときや図書館に行くときに利用したい。
- ・ほかに手段がないので、自家用車、スクーターを使っているが、運転できない状況のときいつも困っている。
- ・常磐新線の駅までの新しい交通システムの導入を考えられているのか。通勤通学への利用の見込みは薄いと思う。
- ・導入に賛成。

- ・つくばに引っ越してきて、やむを得ず2台目の自家用車を購入した。
バス便が充実してくれればと思う。
- ・健全な運営ができる利用者数が確保できれば、運行するのが良いと思う。(自分は当面利用しないが)
- ・車は維持費も高くしょうがなく使っている。折り合いが付けば、通勤等に使いたいが、バスは不便で使いづらい。
- ・将来、高齢化社会に向け必要である。
- ・やってみてだめならダメで良いのでは。参考になるデータが必要だと思う。
- ・自分は車が2台あるため、いまは問題ないが、中高生や学生など自転車を使っている人もいるが、自転車は安全面から問題があると思う。そのような状況のなかでコミュニティバスは有用だと思う。
- ・自家用車に頼らない生活を望んでいるがなかなか難しい。運行されれば会員になって協力したいと考える。
- ・将来は必要だと思うのでぜひ努力して欲しい。
- ・つくばセンターはまだ東京等他都市への依存度が高く、長距離交通機関への連絡を主として考えた方が良い。

b. 運行ルート・運営についての意見

- ・駅への移動以外は使わないと思う。
- ・テクノパーク桜とバスセンターとのアクセスが現在なく不便。常磐新線開通までに何とかして欲しい。
- ・なるべく遠回りしないで、かつほかの交通機関あるいはコミュニティバスとの連絡ができる地点に直行して本数を多くしなければタクシー利用のほうが便利。

- ・ルート、頻度が中途半端だと利用されない。貸し乗用車のようなものがあると良い。
- ・私の住む春日は、大学に近く関東鉄道によるバスが運行されているため、コミュニティバスの必要を感じない。交通の便の悪い周辺地域に整備して欲しい。
- ・「使える！」と思わせるようなものでなければ、利用者は増えないとと思う。問5的回答をすべて網羅する必要がある。
- ・問5的回答、及び「どこでも乗降できる」ようにすれば使いたいが、期待はできない。
- ・つくばセンターを中心に考えられているようだが、日常では買い物・娯楽、用事ともにほかのところに行くことが多い。
- ・春日からのバスが出て欲しい。
- ・東京方面に行くときは駅までバスを利用することが多い。バスの運行は通勤時間帯は頻繁だが、日中は乗客も少なく運営は大変だろう。ひたち野うしく駅に一本で行けるバスがあると良い。また新線ができたらタクシーなどに頼らざるを得ない。私の老後はコミュニティバスがあると利用したいと思う。期待している。
- ・通勤・買い物などに利用したいと思うが、1コースだけでは目的地まで行けないと思うので、乗り継ぎの利便も考えてもらいたい。
- ・つくば市内でも、茎崎よりや土浦よりのところに通してもあまり利用されないだろう。センター近辺のルートであれば私は利用しない。だが、運行によって高齢者や子どもの足の確保、道路の渋滞緩和の点からは良いと思う。
- ・つくばセンターまで、自宅から短時間（15分）で行くことができるといい。タクシーだと1,500円かかる。

- ・つくばセンターまでは自転車で行けるのだが、遠方の市役所、保健センター、図書館は遠くて不便なので、コミュニティバスが通ると良い。
- ・松代地区からはJRやつくばセンターへのバスが少なく不便。
- ・高速バスの筑波山線は東京駅PM8:20が最終なので、つくばセンター行きの東京発PM8:30～11:00（つくばセンター着9:30～12:00）を考えれば、この9:30～12:00あたりにつくばセンターから松代～農林団地行きのニーズがある。この時間に運行しないのであれば使用する人は少ない。
- ・地域住民によるふれあいバス運営協議会に何をするのか？それがよくある寄り合いのようなものであるなら、わずらわしいので関わりたくない。関鉄のガラガラのバスを見ると、コミュニティバスも運営は大変そうに思う。
- ・現在は不便を感じませんが、将来的には必ず利用すると思う。運行に期待します。同じコースだけでなく交互にコースを変更すると大変便利だと思う。
- ・つくばセンターに乗り換えなしで行ける交通手段になれば良い。普段自転車で通勤するので、利用するのは雨天のときになると思う。
- ・土浦駅までのバス便が運行本数が少なく、終バスの時間も早く、コミュニティバスに期待したい。
- ・バスがあれば、2台目の乗用車が必要なくなるので環境にやさしいし、交通渋滞もなくなる。
- ・学園地区と茎崎地区を結ぶシャトルバスのようなものであれば良い。
- ・通学・通勤に利用できればコミュニティバスを利用するかも知れない。ルートが分からないと問1～問3の回答はできない。
- ・自宅近くにバス停があり運行の時間間隔が短かければぜひ利用した

い。

- ・松栄地区は吾妻方面への直行便がなく東京方面にバスセンターから行くのに不便。車でセンターまで行き駐車し、東京行きのバスに乗り換えることになり、割高。また、福祉バスは「無料」というのが逆に利用しづらい。定期券ではなく、その都度払いが良い。「派手な外見のバス」にはならないことを望む。
- ・テクノパーク桜は大学まで行かないとバス停がなくセンターまで行く手段がないので不便。常磐新線が開通したらかなり利用者が増えると思うのでバスを運行して欲しい。
- ・高速バスを利用し東京に出かけることが多いが、AM6:00頃にあればありがたい。最近、駐車場が遠くなり不便を感じている。
- ・コミュニティバスの運行に当たっては、現在の福祉循環バスより運行本数を多くすることと、時間短縮を心がけて欲しい。
- ・現在バスの運行ルートのない地域を対象にしていると考えられるが、運行頻度、ルートが示されていないのでは回答のしようがない。ただ、コミュニティバスは交通渋滞の解消に役立つことからなお検討してもらいたい。超低額の駐車場をつくると良い。交通渋滞は避けられないが、この案の実施については現在の交通機関と競合する。
- ・つくばセンターを中心にして所要時間の短縮と運行本数を20～30分毎に計画されれば利用する。また、夜10時以降の運行も考えて欲しい。
- ・つくば市は不便なので、ループのバスができたら良いと思う。
- ・桜地区からつくばセンターに行くバスがないので利用したい。
- ・運行される場合、路線、本数が多いほうが良い。
- ・学生が多いつくばの特性を考慮する必要がある。(学生も車を所有している)

- ・バス停や目的地までいろいろな運行を考えて、利用する方（高齢者等）に便利にもらいたい。
- ・排気ガスの出ないバス、高齢者・子どもに安全でやさしいバスが良い。
- ・観音台に住んでいるが、近くにバス停があれば良いと思っていた。
- ・福祉循環バスが無料で運行されているが、それと合わせて運行されるのでは利用しない。連携についてはどう考えているのか。
- ・豊田市の例を参考にすべきではない。市の税収の差や、市民のモラルの問題等から。
- ・コミュニティバスの導入の目的は良いものだが、各々が自家用車を持っている県南地方においては必要あるか疑問。それより福祉循環バスを市民に開放するような制度が良いのでは。また、コミュニティバスの導入は市内の自家用車乗り入れの制限とリンクして考えられるようなものでなければ。
- ・高齢者世帯の生活の手段として、検討してもらいたい。
- ・夜間の運行本数を充実して欲しい。
- ・バス停以外の場所でも止め、乗れるようにする。
- ・車椅子利用者が乗りやすいタイプの車種にして欲しい。
- ・駅までの利用であれば便利だが、とくに早朝、深夜に運行されると助かる。
- ・高齢者だけでなく幼児連れのことも考えて欲しい。ベビーカーが乗れるなど。
- ・コミュニティバスについては、ルート、便数、運賃が課題。
- ・自家用車並にいろいろな場所に行けないと、また便数が多くないと利用しない。
- ・使えるコミュニティバスであれば会員になって利用すると思う。

- ・研究機関が多く、帰宅時間が不規則のことが多く、通勤にコミュニティバスが有効に使われることは限られてしまうと思う。
- ・車社会の現状、地球温暖化、道路事情、交通事故その他さまざまな問題を抱えているいま、コミュニティバスの構想は大変良いと思う。そのため、行政（国・地方自治体）、住民の資金負担等を含めた協力も不可欠だと思う。運営に当たってはだれもが利用しやすいようにしてもらいたい。
- ・利用方法は多くの人が利用できる利便性を重視し安全な運行を望む。
- ・つくば市には車が増えたと感じる。自家用車を持っている人は、まず車で動いてしまう。路線バスの運賃が高いことも問題。福祉循環バスは無料であるが、時間がある人、ルートが通っている人しか利用できない。二重三重のシステムをつくるべきではない。ドイツでは市街地内は一定時間内は同一料金で乗り換え可能で、郊外にもチケット2~3枚分の料金で行くことができた。また、外国人にも分かるようなマップなど用意されていてとても便利だった。日本のバスは複雑で料金も小銭を用意しなければならず分かりづらい。
- ・センターと地域を結ぶ間に何か付加価値があれば利用する人が多くなると思う。例えば、小中学生の通学時間または路線に配慮するとか、自由乗降できるようにするなど。乗車定員は少なくとも台数が多い方が良い。枝路線から、途中で大型バスに乗り換えセンターへ向かうなど。
- ・子どもを連れてでも気軽に利用できるようあって欲しい。子どもは喜ぶが、なかなか利用しづらいので。
- ・運行は1時間に往復とも1本は欲しい。
- ・桜地区はバスが不便なのでセンターからの公共交通機関が欲しい。と

くに東京から高速バスで戻った後、23時くらいまで欲しい。毎時〇〇分と覚えられるような一定間隔で走って欲しい。

- ・福祉循環バスとの関係がどうなるのか疑問。無駄遣いのような、またすばやく対応してくれるような体制であって欲しい。
- ・実現性について疑問なのは、広いつくば市をカバーできるのか（中心地のみでは意味がない）、現実にバスの利用者が少ないということがある。
- ・豊田市の例はつくば市に当てはまらないと思う。ノンストップバスにして欲しい。バス停にはベンチと屋根を。
- ・旧市街地と学園地区の生活利便性の差に不満を感じている。
- ・会費・定期券を購入し利便を得ても満足感が得られるか疑問。
- ・桜地区から土浦駅行きのバスはあってないような本数で、センターにも遠い。センター～桜間では高速バスの始発から終バスまでの時間帯を運行して欲しい。
- ・つくば市には都合で住民票を移していない従業者も多く、こうした人たちが躊躇することなく利用できるような仕組みをつくった方が良い。松代などでは15分毎程度の頻度でも少なすぎる。センターを中心に3km圏内に充実して走らせる。5km圏でどうか考える。関鉄バスとの共存が重要。さらに、常磐新線開通後のビジョンと併せて提示して欲しい。
- ・車を持っている世帯が多いので、バスの本数、ルートなどかなり便利にしないと利用する人は限られる。

c. 会費・定期券・運賃等への意見

- ・家族定期券は割高では。

- ・定期券が高すぎる。
- ・家族定期券の種類を、1カ月、6カ月などつくっては。
- ・西武、ジャスコ等でバス割引券を出せば良い。(マイカー駐車券の代わり)
- ・定期券ではなく、利用の都度払うのが良い。自家用車がなくても生活できるように公共交通機関の充実をお願いしたい。
- ・定期代の設定は固定費(利用しなくても負担する)と変動費(利用度に相関する額)で設定すると安くなる。年会費500~1,000円の使途が不明。
- ・定期券が少し高いように思う。
- ・24,000円の定期券は高額だ。ただ、つくばセンターから松代まで1,000円かかるので月2回利用すれば定期の方が有利と考えられるが。
- ・定期券は高い。回数券があれば良い。
- ・家族定期券は家族であれば誰が利用しても良いのか。同時に家族何人かが利用することができるのか。何人まで同時乗車可能というようなことはないのか。
- ・定期券じゃなくても乗れるようにして欲しい。たまにしか利用しない人にとっては不便。
- ・年間定期券が高いと思う。もっと少ない単位でのチケット導入を考慮して欲しい。
- ・運賃を安価にして欲しい。
- ・定期券について、毎日利用する人には良いかも知れないが、時々利用する人には高額すぎる。1回の利用でいくらという設定があったほうが良い。
- ・定期券を買わないとコミュニティバスに乗ることができないのか。そ

うすると定期的に頻繁に乗らないと高くつくので利用者は一部の人間に限られると思う。常磐新線が開通すれば便利だと思うが、定期券を使うほど自分には必要ない。その都度支払う切符、回数券があれば利用するかもしれない。

- ・運賃は会員というよりその都度払うやり方が良いと思う。
- ・定期券は家族が多くても同額なのか？
- ・定期券ではなく1回100円などの運賃制にして欲しい。
- ・定期券で乗る以外に運賃（200円程度）を払って乗るオプションがあれば利用する。
- ・年間24,000円の定期券は学生には高すぎる。学生や単身者にも使いやすい料金の設定を。
- ・会費・定期券についてもう少し考える必要がある。回数券にすれば誰でも気軽に利用できるのでは。
- ・利用回数によって定期券の値段設定を再考する。1人と2人が同じ額ではおかしい。古来は、土浦市のほうに近いが、どの範囲を運行するかが利用するしないの問題である。
- ・定期券が高い。あまり利用しない人は会員にならないだろう。年間24,000円では毎日利用するバスの運賃とあまり変わらない。回数券のようなものを作つて欲しい。
- ・定期券は高い。1ヵ月1,000円程度にして欲しい。回数券も良い。
- ・単身世帯が多いと思うが、家族定期と同じ額では負担が大きいし、不公平感が大きい。単身世帯や記名式の定期券の方が良い。
- ・乗った分だけ支払う路線バスのような形式では採算面から難しいのだろうか。
- ・年間定期券は使い切れない（高い）と思う。

- ・定期券ではなく、回数券のほうが良い。
- ・定期券の購入は負担。高齢者は毎日出かけるというのではなく週1～2回の利用。利用に応じて支払ったほうが良い。
- ・年間定期券は通勤通学以外に使われない。ワンコイン（100円）バスのような利用しやすさを望む。
- ・利用しない人は、年間費は負担しても定期券を購入する気にはならない。それを強要することには反対。
- ・定期券と回数券の選択を可能にして欲しい。
- ・年間定期券よりも回数券の方が利用しやすい。
- ・定期券だけではなく、回数券や切符制にしたほうが良い。
- ・年会費は利用する人からだけ取るのか。
- ・手続き（年会費や定期）が面倒だと感じる。定期ではなく、運賃方式が良い。
- ・無料の福祉循環バス、病院の送迎バスに対して有料のコミュニティバスは、かなりきめ細かな配慮がないと利用されないのでないか。定期券ではなく、運賃を払う方が良い。
- ・定期券より、1回100円などにした方が使いやすい。年間定期券は高すぎる。
- ・年会費は仕方ないにしても、定期は高い。回数券を出すなど考えて欲しい。
- ・あれば良いと思うが、必ず必要とも感じられず高いような気がする。回数券があると良い。全線バス、1路線バスとか段階を設けては。
- ・1ヶ月に2～3度の利用では、定期は高い。運賃方式にして欲しい。
- ・1回の利用は30円なら出費しても良いと思う。将来は利用したいと思うが、本数、時間など合わず不便だと思う。自家用車の利用者はCO²

を排出し公害をつくりだしているのだから行政が課税し、その分バスの運行費を負担すべきではないか。

- ・定期券は家族1枚なのか、そうすると不便。かといって、人数分だと世帯によって不公平では。
- ・学生には定期は高い。
- ・年会費の金額を上げ、定期券は無料にし、市民はだれでも乗れるようにする。
- ・福祉循環バスが無料で運行しているのに、あえて有料バスに乗りたいと思う人は少ない。私の家族では年間24,000円分の代金に合うだけの利用頻度がないと思うので定期は購入しないと思う。
- ・1回分の利用料金が安い方が良いと思う。

d. 福祉循環バスについての意見

- ・現行の市の循環バスは、あまりにも目的地（バスセンター等）までの時間がかかりすぎるため利用できない。
- ・運行票がどこにあるか分からぬ。
- ・福祉センターなどで乗車する人が待つとき、冬期は室内で待っているが運転手が確認せずに出てしまう。3分くらい止まってもらいたい。
- ・現在の福祉循環バスが乱暴な運転で恐い思いをしたことがある。運転手には、一定の技術と配慮をお願いしたい。
- ・運行本数をもっと増やして欲しい。ルートが分かる地図があると良い。（○○宅などでは分かりにくい）
- ・福祉循環バスは、運行本数が極めて少ないとから利用できない。無料であることについては、受益者が負担すべきだと考えることから反対。

- ・福祉循環バスについては、本数が少なく、路線が長いことから実用性に欠け利用者が少ない。

e. アンケートについて

- ・バスルート、運行時間などの情報がないと質問に答えられない。
- ・引っ越し予定もあり、アンケートの趣旨についてよく理解できない。
- ・路線案がないと回答できない。
- ・つくばセンターとの連絡を主として考えられており、判断できない。
- ・運行路線が分からず。市の福祉循環バスとの関係は？

4. コミュニティバス事業化に向けての検討

4. コミュニティバス事業化に向けての検討

4-1 コミュニティバスの需要推計

コミュニティバスの需要について、以下の方法で需要推計を行った。

現在市が運行している福祉循環バスの利用状況（平成13年）を参考にして需要予測を行う。

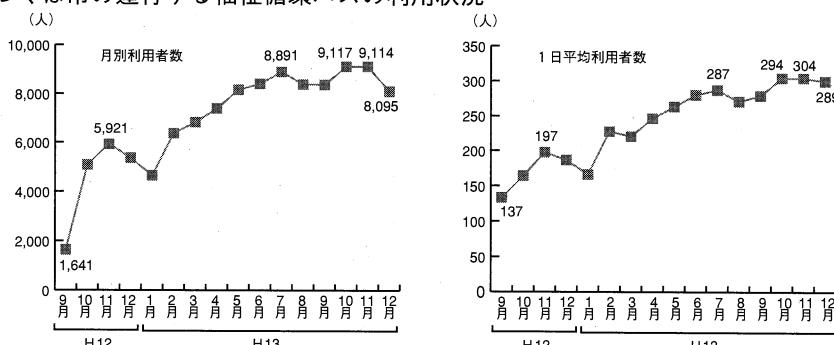
つくば市の運行する福祉循環バスの利用者数について

ルート別のコミュニティバス利用対象人口

ルート	カバー範囲	対象人口（人）
①地域循環・つくばセンター直結型	全市域	168,000
②地域循環・常磐新線新駅直結型	全市域	168,000
③フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型	全市域	168,000
④先行ルート・試行型	桜・谷田部地区	45,000

つくば市全人口：168,219人（平成14年1月1日）

つくば市の運行する福祉循環バスの利用状況



コース	運行距離	発着場所	所要時間	停留所数	運行数/日	循環コース
Aコース（内）	約94km	筑波山観光案内所	3時間20分	104	3便	筑波地区
Aコース（外）	約94km	筑波山観光案内所	3時間20分	104	3便	筑波地区
Bコース	約53km	大穂庁舎	2時間5分	73	5便	大穂地区
Cコース	約67km	つくばセンターバスターミナル	2時間5分	87	5便	桜・豊里地区
Dコース	約63km	谷田部庁舎	2時間5分	88	5便	谷田部地区
Eコース	約61km	谷田部庁舎	2時間5分	85	5便	豊里・谷田部地区

- 利用者数：最大値 9,117人／月（6ルート計利用者実績、平成13年10月）→約110,000人／年（6ルート計）
- カバー範囲：全市域 対象人口168,000人
- 市民の利用頻度：月別最大値で推移した場合>市民1人あたり約0.65回／年の利用である。

ルート別のコミュニティバスの推計に当たって、速達性、運行頻度、乗り換え、有料化などによる要素を係数に設定し、試算する。

なお、利用者推計に当たっての判断項目とその係数の設定は、以下のようにする。

- 1) 速達性：これは、現在の福祉循環バスと比べて、目的地までみやかに利用者を運ぶことができるかという視点で判断し係数を設定した。
- 2) 運行頻度：福祉循環バスが概ね2時間に1本運行しているところを、1時間に1本とおよそ2倍になる。ただ、乗客数は2倍には増えないと考えられることから係数は全ルートで一律1.5に設定した。
- 3) 乗り換え：乗り換えを行うか、直行使かということで、利用するかどうかという利用者の選択を係数で設定した。
- 4) 有料化：現在の福祉循環バスは無料運行されているが、有料化することで利用される度合いを係数で設定した。

ルート別の利用者推計

福祉循環バス利用者数 110,000人／年

ルート	対象人口 (人)	速達性 (係数)	運行頻度 (係数)	乗り換え (係数)	有料化 (係数)	利用者推計 (人／年)
①地域循環・つくばセンター直結型	168,000	1.0	1.5	1.0	0.8	132,000
②地域循環・常磐新線新駅直結型	168,000	1.2	1.5	1.0	0.8	158,400
③フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型	168,000	0.8	1.5	0.8	0.6	63,360
④先行ルート・試行型	45,000	1.4	1.5	1.0	0.8	49,508

注) ④先行ルート・試行型では、基礎需要を

福祉循環バス利用者数×対象人口／つくば市人口とした

4-2 事業収支の概算

(1) 初期経費

コミュニティバスの運行業務については、バス事業者に運行業務委託し、バス会社の車両を利用し運行する。

このような前提として、運行に当たっての初期経費は以下のようになる。

また、この算定はあくまでも費用の内訳、比較、およその総額の見込みのための概算であり、実施に当たっては、その目的に応じた、より精度の高い積算が必要である。

①地域環境・つくばセンター直結型

地域循環・つくばセンター直結型

	ルート長 (km)	重複ルート長 (km)	1周時間 (分)	1周必要車両数 (台)	運行車両 (台)
Aルート	94	10	224	3.7	4
A'ルート	94	0	224	3.7	4
Bルート	53	0	126	2.1	3
Cルート	67	0	160	2.7	3
Dルート	63	3	150	2.5	3
Eルート	61	0	145	2.4	3
必要運行車両 (台)					20

時速25km 1周時間／60分 切り上げ

■バスの運行車両数：20台

■バスの運行本数：1本／時間（7～19時）

■ルート長：上表を参照

■運行所要時間：上表を参照

■バス停数及びその設置費用：540箇所（バス停間隔は600mに一箇所設ける）

5,400万円（設置費用は1バス停2ポー

ルで10万円とする)

■車両装飾等：1,000万円（運行車両1台当たり50万円とする）

■P R 関係費：190万円

■初期経費の合計：6,590万円

②地域循環・常磐新線新駅直結型

地域循環・常磐新線新駅直結型

	ルート長 (km)	重複ルート長 (km)	1周時間 (分)	1周必要車両数 (台)	運行車両 (台)
a ルート	62	9	148	2.5	3
b ルート	34	4	81	1.3	2
c ルート	36	6	86	1.4	2
d ルート	29	0	69	1.2	2
e ルート	5	0	12	0.2	1
f ルート	22	0	52	0.9	1
g ルート	30	0	71	1.2	2
h ルート	26	0	62	1.0	1
i ルート	20	2	48	0.8	1
必要運行車両 (台)					15

時速25km1周時間／60分 切り上げ

■バスの運行車両数：15台

■バスの運行本数：1本／時間（7～19時）

■ルート長：上表を参照

■運行所要時間：上表を参照

■バス停数及びその設置費用：405箇所（バス停間隔は600mに一箇所設ける）

4,050万円（設置費用は1バス停2ポールで10万円とする）

■車両装飾等：750万円（運行車両1台当たり50万円とする）

■ P R 関係費：190万円

■ 初期経費の合計：4,990万円

③ フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型

フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型（フィーダー一部のみ）

	ルート長 (km)	重複ルート長 (km)	1周時間 (分)	1周必要車両数 (台)	運行車両 (台)
a' ルート	53	0	126	2.1	3
b' ルート	30	0	71	1.2	2
c' ルート	29	0	69	1.2	2
d' ルート	5	0	12	0.2	1
e' ルート	22	0	52	0.9	1
f' ルート	30	0	71	1.2	2
g' ルート	26	0	62	1.0	1
h' ルート	20	0	48	0.8	1
i' ルート	20	2	48	0.8	1
必要運行車両 (台)					14

時速25km1周時間／60分 切り上げ

■ バスの運行車両数：14台

■ バスの運行本数：1本／時間（7～19時）

■ ルート長：上表を参照

■ 運行所要時間：上表を参照

■ バス停数及びその設置費用：388箇所（バス停間隔は600mに一箇所設ける）

3,880万円（設置費用は1バス停2ポールで10万円とする）

■ バスデマンドシステム費用：3,358万円

・ 車載機 98万円（7万円×14台）

・ バス停施設 1,800万円（50万円×36箇所）>1ルート当たり平

均4箇所

- ・コールボックス 900万円 (50万円×18箇所) >1ルート当たり

平均2箇所

- ・工事費等 560万円 (上記設備費の約2割)

■車両装飾等：700万円 (運行車両1台当たり50万円とする)

■P R 関係費：190万円

■初期経費の合計：8,128万円

(バスデマンドシステムを含まない場合 4,770万

円)

注：フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型においては、乗り換え客のためのバス停屋等の整備も考えられるが、ここでは積算していない。

④先行ルート・試行型

先行ルート・試行型

	ルート長 (km)	重複ルート長 (km)	1周時間 (分)	1周必要車両数 (台)	運行車両 (台)
桜ルート	18	1	43	0.7	1
谷田部ルート	20	0	48	0.8	1
			必要運行車両 (台)	2	

時速25km1周時間／60分 切り上げ

■バスの運行車両数：2台

■バスの運行本数：1本／時間 (7~19時)

■ルート長：上表を参照

■運行所要時間：上表を参照

■バス停数及びその設置費用：63箇所 (バス停間隔は600mに一箇所

設ける)

630万円（設置費用は1バス停2ポールで
10万円とする）

■バスデマンドシステム費用：374万円

- ・車載機 14万円（7万円×2台）*
- ・バス停施設 200万円（50万円×4箇所）>1ルートのみ4箇所
- ・コールボックス 100万円（50万円×2箇所）>1ルートのみ2箇所
- ・工事費等 60万円（上記設備費の約2割）

■車両装飾等：100万円（運行車両1台当たり50万円とする）

■P R 関係費：100万円

■初期経費の合計：1,204万円

*注：1ルートのみデマンド区間を設定しているが、車載機については2台に設置を想定する。

（2）年間事業収支予測

コミュニティバスの運行業務については、バス事業者に運行業務委託し、バス会社の車両を利用し運行するものとする。

また、運行に当たっての運行業務をN P O等の組織で常駐職員を1人置くものと想定した。

このような前提として、運行に当たっての初期経費はルート別に以下のよう推計される。

年間事業収支

ルート	運行車両 (台)	年間運行経費 (万円)	NPO運営費 (万円)	利用者推計 (人／年)	運賃収入 (万円／年)	収支差額 (万円／年)	乗客1人当差額 (円／
①地域循環・つくばセンター直結型	20	18,000	300	132,000	2,640	-15,660	-1,186
②地域循環・常磐新線新駅直結型	15	13,500	300	158,400	3,168	-10,632	-671
③フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型	14	12,600	300	63,360	1,267	-11,633	-1,836
④先行ルート・試行型	2	1,800	300	49,508	990	-1,110	-224

【前提】

運行経費：900万円／車両・年（つくば市の福祉循環バスの運行経費を参考にした）

NPO運営費として：300万円／年（常駐職員1人分の人件費のみ見込み）

運賃は一乗車につき、一律200円

年間事業収支は、運賃を200円均一料金制度を採用すると、全ての運行ルートにおいて年間の事業収支は赤字となる。

乗客1人当たりの差額で見ると、全市域を対象範囲として運行する

①～③では、③フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型が最も赤字額が多く-1,836円／人。一方、赤字額が少ないと考えられるのは、②地域循環・常磐新線新駅直結型が少なく-671円／人である。

また、運行地域を限定した④先行ルート・試行型では-224円／人と乗客1人当たりの赤字が最も少ない。

いずれにしても、各ルートで定時的に1時間に1本のコミュニティバスの運行を行うとすると、赤字が恒常に発生することには変わりなく、運行に当たっての優先順位を検討すること、併せて利用者の拡大を図っていくことが必要になる。

（3）初期経費・事業収支から見た評価

初期経費、年間事業収支予測について、ルート毎に評価を行う。

初期費用・年間事業収支

ルート	初期経費 (万円)	年間運行経費 (万円)	NPO運営費 (万円)	収支差額予測 (万円／年)	乗客1人当差額 (円／人)
①地域循環・つくばセンター直結型	6,590	18,000	300	-15,660	-1,186
②地域循環・常磐新線新駅直結型	4,990	13,500	300	-10,632	-671
③フィーダー・乗合バス乗り継ぎ型	8,435	12,600	300	-11,633	-1,836
④先行ルート・試行型	1,204	1,800	300	-1,110	-224

初期経費は、年間事業収支等から見ると、全市域を対象範囲として運行する①～③では初期経費が約5,000万円～約8,500万円と高く、年間の運行経費についても約1億3,000万円～1億8,000万円、年間の収支差額についても約1億1,000万円～約1億6,000万円の赤字であり、いずれも赤字が1億円を超えることが予想される。

一方、④先行ルート・試行型は、初期経費が約1,200万円、年間運行経費も1,800万円で、年間の収支差額も約1,100万円の赤字と4つのルート案のなかでは最も赤字が小さい。したがって、コミュニティバスの導入に当たっては、最もリスクが少なく、先行ルートについて運行実験を行いノウハウを積んだうえで、全市域に広げていくことが検討される。

5. 実現化推進のための方策

5. 実現化推進のための方策

5-1 有識者懇談会からの提言

本調査において、平成14年3月1日、学識経験者をはじめとして市内の有識者による懇談会を開き、つくば市におけるコミュニティバスについての意見をいただいた。

懇談会のなかでいただいた主なご意見・ご提言について以下に整理する。

■つくば市の位置づけ、将来像について

- ・つくば市は1960年代以降の自動車交通の都市づくりの優等生として開発された。これからは自家用自動車交通に頼らない公共交通システム、都市づくりのモデルにしていくことが重要である。
- ・つくば市はそのために住宅も含むコンパクトな市街地形成と併せてコミュニティバスの整備を考えていく。
- ・交通機関のことだけではなく、「1日1回は出かけたくなるまちづくり」、「安心して住み続けられるまちづくり」を行うことが重要である。そのためには、移動支援、コミュニケーションの支援、福祉サービスを含む多様な支援が必要である。
- ・公共交通の利用、カーシェアリングを基本とするような、テーマ性をもった住宅地開発を行うことも必要だ。

■コミュニティバスの運営・運行のあり方について

- ・コミュニティバスだけでなく他の交通機関とのネットワーク・連携を含め複合的な視野で考えなくてはならない。

- ・まったく新規にN P Oを発足させるのではなく、既にあるつくば都市交通センターが核になることで、コミュニティバスの担い手になっていくことが考えられる。
- ・市の運行する福祉循環バスとコミュニティバスは統合し、総合化する必要があるだろう。
- ・外部からの来訪者も巻き込むような、都市型観光のあり方（例えばガーデニングによってまちの魅力アップを行う「ガーデニングシティ」といったもの）も考慮したコミュニティバスを考える。
- ・住民にコミュニティバスを身边に考えてもらうためにはデザイン、システム、運賃などいろいろ課題があるが、運賃でいうとワンコインバスや時間制など柔らかいシステムにすることが必要だろう。
- ・公共交通が不便であることは、通院などのニーズにおいては課題である。
- ・つくば市は広域に多くの集落が広がっており、それらをコミュニティバスでカバーするのは運行時間、運行経費など課題がある。
- ・地区などのゾーン毎にサブターミナル、サテライトを設け、その中に小さなN P Oによる事業サービスを持たせるような工夫が必要である。
- ・ナビゲーションシステムなどによって、効率的な運行、利用者へのきめ細かな情報提供を工夫したりしてお年寄りにも利用しやすいシステムを。
- ・自動車産業界につくばを公共交通の実験場として提供するのも一案だと考えられる。

- ・運行に当たっては、既存路線バスとの連携などきっちり行うこと
で、利便性をアピールする。
- ・運行については、バス運行のノウハウの蓄積のあるバス会社へ委
託することが合理的である。
- ・すべてを一度につくりあげてしまうのではなく、徐々につくって
いくような、N P Oらしいプログラムづくりが適當ではないか。

■コミュニティバスへのN P O、地域住民の関わりについて

- ・これからは、行政と住民の役割分担も大切、市民の意識改革も必
要である。（「欲しい」が「経済的な負担はいやだ」というアンケ
ート結果をとらえて）
- ・総合学習などの機会をとらえて子どもも含めて、さまざまな人が
考える場を設ける必要がある。
- ・つくばには大学があり学生など若い人のアイディアを取り入れて
手作りでバス停をひとつひとつ違うかたちにすると街が楽しく
なる。
- ・コミュニティバス運行が、市民交流の活性化にもつながる。
- ・導入・運行に当たっては市民参加を図ることで知名度を上げて、
市民に受け入れてもらうような仕掛けをすることが重要である。

5－2 実現化推進のための方策

つくば市におけるコミュニティバスの実現化に向けての方策を整理する。

(1) 福祉循環バスとの対応

つくば市が運行している福祉循環バスは、現在運行中の5コース・バス6台による運行から、平成14年4月には11コース・バス11台の運行に変わる。この福祉循環バスは、無料運行が行われており、その名が示すとおり基本的には高齢者や障害者など移動困難者のモビリティの確保という側面がある。

今後、高齢化が進み移動困難者が一層増加すること、また環境問題等からもマイカーに頼らないライフスタイルの確立が望まれるなど、住民によるニーズが高まっている。このほか、行政の財政的負担を軽くしていくという側面から、地域住民サイドも一定の負担をしながら運営するコミュニティバスの導入が検討される。

したがって、市の運行する福祉循環バスの発展的な姿としてのコミュニティバスの可能性を探ることが考えられる。この際、つくば市など行政との調整・連携が不可欠となる。

(2) つくば市の都市構造と対応したコミュニティバスの導入

つくば市は、筑波研究学園都市として道路整備と新市街地整備が進められてきたという経緯と、既存集落が市外縁部に広がり市域が広いことから、人口密度が少ないという特性がある。

こうした背景から、現在運行されている福祉循環バスについても、市域を5ルートに分けているものの、時間がかかりすぎる点や運行本

数が少ない等の問題点を抱え、利用者も無料にも関わらず伸び悩んでいる状況にある。

コミュニケーションバスの導入に当たっては、こうした問題を認識し、以下のようないくつかの配慮が必要である。

○ルートをきめ細かく設定し、乗車時間を短くする必要がある。市域が広いため乗車時間を短くすることは困難であるが、最長でも1時間程度にしなければ利用が伸びないと考えられる。

○デマンド方式を導入し、待ち時間を少なくし利便性を高める必要がある。

○高齢者などの移動困難者だけでなく、学生や通勤者、外来者など広い年齢層に対応できるよう、例えば鉄道との連携や、通学通勤時間帯の増便など、時間帯ごとにきめ細かなプログラムを組む必要がある。

(3) 常磐新線の開通など交通環境の変化に対応

東京・秋葉原とつくば市を45分で連絡する常磐新線（つくばエクスプレス）が、平成17年度に開業する。つくば市内には起終点駅となる「つくば市」のほか3駅の設置が決定されており、今まで他市の鉄道駅に頼ってきたつくば市にとって、交通の利便性が飛躍的に向上する。

これにともない、つくば市へ訪れる来訪者の増加などモビリティの変化が顕在化し、つくば市内の交通環境が大きく変わることが予測される。

一方、現在都心と結んでいる高速バス需要の急速な落ち込みが予測され、バスルート上に立地する各研究機関へのダイレクトなアクセスができなくなり、新駅と各企業や研究機関を連絡する代替手段が必要

となってくる。このような交通環境の変化に対し、コミュニティバスの利点を活かし新たなルート開発を行い、導入を図っていくことが考えられる。

またバス事業者と連携し、既存のバス路線、ダイヤの連携を図っていくことも重要である。

運賃についても、ワンコインバスや時間制を採用するなど、分かりやすく利用しやすいシステムにすることも必要である。

(4) I T技術、G P S等の導入

つくば市は、研究学園都市として、情報キオスクなど情報基盤等は、わが国の中でも先進的な開発が行われた都市である。こうした情報システムを活用したり、G P S等の新技術を積極的に導入するなどして、コミュニティバスの導入が検討される。

(5) 単一目的だけでなく来訪者にもアピールし幅広い需要を喚起する

コミュニティバスは、単に移動困難者のためだけに供するのではなく、市内の研究機関などを訪れる来訪者の移動手段として位置づけるほか、都市型観光の創出などまちの魅力づくり（例えば有職者懇談会のなかで提案された「ガーデニングシティつくば」など）を行い、観光需要などの掘り起こしをして、幅広い利用目的を発掘し、新たな需要を生み出していくことが必要である。

(6) 住民や児童・学生などと一体となったコミュニティバスを考える

これからのコミュニティバスの実現に当たっては、地域住民のニーズを吸い上げ、利用されるバスを実現していくことが必要である。ま

た運営に当たっては、ボランティアやN P Oとの関わりが重要になってくる。こうしたコミュニティバスの運営に関わる市民組織などのインキュベーションを図ることが必要である。

また、小中学校で行われている総合学習などの機会を捉え、多様な世代からの意見を取り入れることもこれからは重要であろう。

さらにつくばには筑波大学をはじめとして、いくつかの大学が立地していることから、これら大学の研究室や学生と連携して、コミュニティバス導入の方策、またルートづくりやバス停などの作成・設置などの検討を行うなど、人的資源を積極的に活用していくことも必要であろう。

(7) 長期的なまちづくりの視点から

長期的なまちづくりの視点からは、車依存型の都市構造の転換を図っていき、メキシコのクリティバで実現されているようなバスなどの公共交通の整備と連携を図った都市構造への転換が考えられる。

また、新しい住宅地開発については、公共交通の利用、カーシェアリングを行う住民を募集するようなドイツのテーマ性を持った住宅地開発を行うことも考えられる。

コミュニティバスなど公共交通機関の利用を動機づけるのは、その利便性もさることながら、そもそも利用して出かけたくなるような「まちの魅力」が不可欠であろう。まちに魅力があればバス利用も増え、人が集まり、さらにはまちの魅力もアップするという相乗効果が期待できるのである。

資料編

「コミュニティバス運行についてのアンケート」

「コミュニティバス運行についてのアンケート」

コミュニティバス運行についてのアンケート

財団法人つくば都市交通センターでは、利便性の高いコミュニティバスの検討を進めています。

この新しいコミュニティバスは、従来のように行政だけによる運営ではなく、地域住民のみなさんの協力を得ながら、地域のみなさんが使いやすいバスの運行ができるのではないかとその可能性を探っています。

以下の説明をご理解のうえ、質問にお答え下さい。

なお、このアンケートは、ご家族のなかでどなたがお答えになつても結構です。

新しいコミュニティバスの運営方法・愛知県豊田市の例について

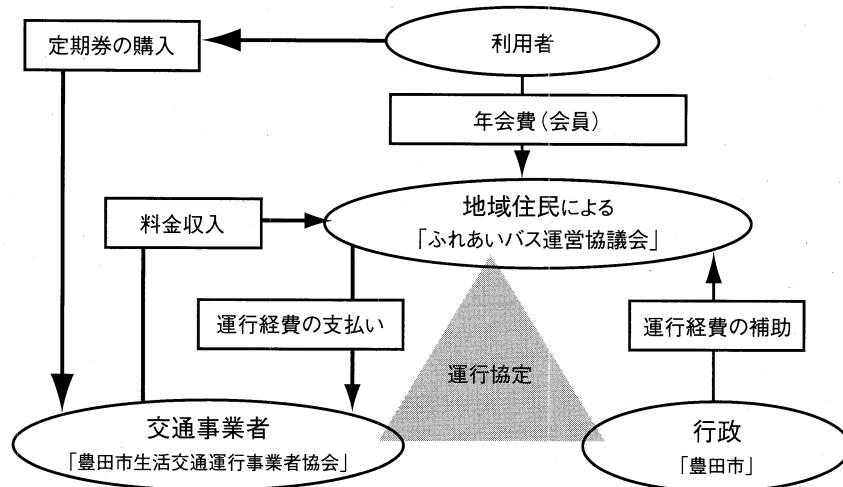
わたしたちは新しいコミュニティバスについて、行政と交通事業者、地域住民のみなさんがお互い協力して運営を行う方法を検討しております。

そのため、全国の事例のなかから、愛知県豊田市において運営されているコミュニティバス（ふれあいバス）について紹介し、この運営方法についてご意見を伺いたいと思います。

豊田市におけるコミュニティバス（ふれあいバス）運営に当たっての、行政、交通事業者、地域住民の役割分担は以下のようなものです。

- ①行政：コミュニティバスの仕組みが適切に機能するように調整するとともに、運行経費の一部を支援します。
- ②交通事業者：健全な経営とサービス水準を維持し拡大するために、効率的かつ合理的な事業の運営を行うコミュニティバス運行事業者協会を設置します。
- ③地域住民：コミュニティバスの一定水準の利用者確保を目的とする住民組織を設置し、潜在需要の掘り起こしを行い需要の拡大を図ります。

豊田市のコミュニティバス（ふれあいバス）運営のしくみ



豊田市におけるコミュニティバスの運営方法について、特徴は以下のようなことがあげられます。

豊田市におけるコミュニティバス（ふれあいバス）運営のしくみの特徴

- a) 地元自治会などによるふれあいバス運営協議会をつくり、地域住民は運営協議会に年会費(500円)を払い、また定期券（一世帯／年間24000円）を購入します。
- b) 豊田市は、運営協議会に対して運行経費を補助します。そして運営協議会は運行事業者協会に運行経費を支払います。

この豊田市におけるコミュニティバス（ふれあいバス）の運営の特徴は、地域住民のみなさんと相互連携を取ることによって、地域にコミュニティバスの利便を確保するとともに、行政の財政的な負担を少なく抑えながら運営を行うことがあります。

(財) つくば都市交通センターでは、つくば市においても、豊田市にならったコミュニティバスの導入の可能性を研究しており、これについてご意見を伺います。

豊田方式の新しいコミュニティバスの運営について

新しいコミュニティバスのバスルートについては、つくばセンターと、ある地域を結ぶ循環ルートとします。また運行に当たっては、通勤通学時間帯、日中の運行頻度を確保し、ルートは定時制の確保できる短い路線（30分程度）を走るものとし、利用者の利便性の向上を図るものとします。

問1 あなた及びあなたのご家族はあなたの地域にコミュニティバスが

必要だと思いますか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 必要である
- 2 今は必要ではないが将来必要である
- 3 とくに必要ではない
- 4 わからない
- 5 その他 ()

問2 あなた及びあなたのご家族は地元にコミュニティバスが運行されれば、実際に利用しますか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 頻繁に利用する
- 2 利用する
- 3 あまり利用しない
- 4 利用しない
- 5 わからない
- 6 その他 ()

問3 コミュニティバス運営にあたっては、地元のみなさんに一定の年会費をいただいて運営協議会をつくる必要があると考えています。あなた及びあなたのご家族は、年会費を支払い運営協議会の会員になりますか。ただし、年会費は500~1,000円程度、利用に当たっては年間の家族定期券(24,000円程度)を購入します。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 会費を払い定期券を購入し会員になる

- 2 会費・定期券が高いので会員にならない
- 3 コミュニティバスが必要ないので会員にならない
- 4 わからない
- 5 その他 ()

問4 コミュニティバスが運行されたら、あなた及びあなたのご家族は
何の目的で利用しますか。当てはまる全ての回答の番号に○を付けて下さい。(複数回答)

- 1 通勤
- 2 通学
- 3 日常の買い物
- 4 病院への通院
- 5 気晴らし・娯楽など
- 6 その他 ()

問5 あなた及びあなたのご家族は、コミニティバス運行にあたって
もっとも重視することは何ですか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 自宅近くにバス停がある
- 2 目的地の近くまでバスが行く
- 3 運行時間帯が広い
- 4 運行本数が多い
- 5 所要時間の安定
- 6 遠回りしない比較的短い路線
- 7 そもそも利用しない

8 その他 ()

問6 コミュニティバスの運行についてご意見があれば枠内に自由にお書き下さい。

つぎに、このアンケートに回答していただいたあなたのご家族のことについてご質問いたします。

問7 あなたのご家族の形態はどれですか。当てはまる解答を1つ選び番号にを○を付けて下さい。

- 1 単身
- 2 夫婦のみ
- 3 夫婦と子ども
- 4 夫婦と親
- 5 三世代同居
- 6 その他

問8 世帯主の方の年齢は次のうちどれですか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 10歳代

- 2 20歳代
- 3 30歳代
- 4 40歳代
- 5 50歳代
- 6 60歳代
- 7 70歳以上

問9 自家用車をお持ちですか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 1台持っている
- 2 2台以上持っている
- 3 持っていない

問10 あなた及びあなたのご家族の市内での主な交通手段は何ですか。
当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 自家用車
- 2 家族の運転する自家用車
- 3 バイク・スクーター
- 4 バス
- 5 タクシー
- 6 自転車
- 7 徒歩
- 8 その他

問11 あなた及びあなたのご家族の方は、市が運行する福祉循環バス

を利用したことがありますか。当てはまる回答を1つ選び番号に○を付けて下さい。

- 1 よく利用する
- 2 利用したことがある
- 3 利用したことがない
- 4 福祉循環バスについて知らない

以上で質問はすべて終わりです。ご協力ありがとうございました。

なお、アンケートにご協力いただいた方には粗品を贈呈します。差し支えなければお名前、ご住所をお書き下さい。

お名前

ご住所

アンケート用紙は、同封の返信用封筒に入れ、平成13年12月17日までに投函してください。

全国コミュニティバス導入事例

本表は、インターネット、運輸省各地方運輸局、市町村への電話によるヒアリング、表末の参考文献をもとに作成した。
※行の塗りつぶしは、廃止になった事例であることを示す。

※種別について

「福祉」以下いずれかを満たすもの

- ①福祉部門が運行しているもの、②名称に「福祉」が入るもの
- ③対象者を高齢者・障害者等に限定しているもの、④添乗員が同乗しているもの
- ⑤施設送迎バスを括めたもの

「一般」: 観光や市街地へのサービスなどの目的をもったバス。また、この一般バスには福祉バス、廃止代替バスも含み、福祉バス、代替バスの両方の目的を持つものもある

※☆マークは詳細説明があることを示す

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運行路線別本平均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的					
															不制便地	約公域	共用施設	中心市街地	廃止代替	観光
北海道	釧路市	1998.06.26	無料循環バス	ぐるりん	貸切	一般								無料	商工会議所導入、市が補助、レトロ調車両、1周2.2km、女性運転手の採用					○
	穂別町	1998.04.01	ふれあいバス		21条	一般	町	道南交通	3	3~6			15人乗り小型バス	高齢者無料	フリー乗降制					○
	栗山町	1990	町営代替バス			一般	町		5					200円	スクールバスと統合					○
青森県	黒川沢町	1993.08	代替バス			一般		弘南バス3社	1	3				各世帯毎月1000円	住民負担の路線バス					
	水沢市	1997.10.01	コミュニティバス	Zバス	21条	一般	市	岩手県交通	5	4				100,200円	ムーバス参考					○○○
岩手県	盛岡市	1997.02	病院巡回バス			一般		岩手県交通		5~6			一般中型・ワンステップ小型バス	初乗り140円、上限200円	病院との連携による一般バス運行					○○
	一関市	1998.06.01	なし	なの花バス	21条	一般								100,140円	2ヶ月の試験運行後、本格運行('98.08)					○
	東磐井郡	1985	貸切代替バス			貸切	代替	東磐交通	6											
	酒田市	1998.10.28	福祉乗合バス	るんるんバス	80条	福祉								100円	試験運行、ムーバスを参考、通院・買い物目的					○○
山形県	南陽市	1986	代替バス	沖郷市民バス	21条	一般			1	4~5	冬期間・日祝日運休			各世帯500~1000円						
	神栖町	1991.04.23	町内循環バス	タウンストリーム	4条	一般		関東鉄道						路線			○			
茨城県	総和町	1995.01.09	町内巡回バス	なし	貸切	福祉								無料	1998年10月廃止					
	那珂町	1996.05.10	福祉循環バス	なし	貸切	福祉								無料	総合福祉センター送迎バスを拡充、添乗ボランティア有					○○○
	水海道市	1996.06.01	福祉循環バス	なし	21条	福祉								市民は無料			○○			
	守谷町	1996.09.01	福祉循環バス	やまゆり号	貸切	福祉								無料	試行('99.4正式運行)					○○

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運行路線別本数均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
															不制便地域	公約地	中心施設	廃止街地	代替光
茨城県	境町	1998.10.01	福祉循環バス	なし	自家用	福祉							無料	試験運行(無期限)	○			○	
栃木県	足利市	1995.10	生活路線バス	やまなみ号、せせらぎ号	21条	代替	21条						150円~					○	
群馬県	館林市	1993.09	シティバス	なし	21条	代替	市	館林合同タクシー	4	3			140円~					○	
	太田市	1996.03.18	シティライナーおおた	よのかぜ	21条	代替							200円	事業名は太田市公共バス事業	○	○			
	伊勢崎市	1996.10.17	市内巡回バス	ふれあい	貸切	代替							無料	試験運行	○	○	○		
	高崎市	1997.06.26	市内循環バス	ぐるりん	4条	一般							200円	ムーバス参考	○	○	○		
	前橋市	1996.04	代替バス		21条	代替	日本中央バス		1	27				路線	自転車バス			○	
	埼玉県	岩槻市	市内公共交通循環バス	なし	貸切	一般	市	東武、国際興業	2	1日6本	各コース週2日	マイクロバス	無料				○		
	和光市	1993.02.10	市内循環バス	なし	貸切	一般			2	1日8本	土日祝日休み	マイクロバス	無料			○	○		
	川里村	1994.02.04	ホーム循環バス	ひまわり号	貸切	一般	町		2	1日4本	毎日	小型バス	無料			○	○	○	
	大里村	1994.04	福祉巡回バス	ひまわり号	80条	福祉	村		1	1日6本	毎日	小型バス	70~190円			○			
	久喜市	1994.04.01	市内循環バス	なし	貸切	一般	市		2	1日6本	土日祝日休み	小型バス	無料			○	○		
	朝霞市	1994.07.01	市内循環バス	なし	4条	一般			2	1日8本	毎日	マイクロバス	路線			○	○		
	熊谷市	1999.10.1	市内循環バス	なし	貸切	一般	市	秩父鉄道観光バス	2	1日2本	毎日	小型バス	100円	当初は運動公園送迎バス、'97年循環バスとして試行、'98.7.5正式運行	○				
	杉戸町	1994.10.01	公共交通巡回バス	なし	自家用	一般	町		2	1日5本	火水木金土	マイクロバス	無料			○			
	浦和市	1994.10.04	市内循環バス	なし	4条	一般			2	毎時約2本	毎日	一部リフト付きバス	路線	大型車両(デザイン公募)		○			
	羽生市	1995.04.02	市内循環バス	なし	貸切	一般	市		4	1日4本	火曜休み	小型バス	無料			○			
	加須市	1995.04.03	市内循環バス	なし	貸切	一般	市		4	1日4本	月・火運休	小型バス	無料			○	○		
	八潮市	1995.04.03	市内循環バス	ほっとドリーム	貸切	一般	市		2	1日6本	土日祝日休み	マイクロバス	無料			○			

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運路線別本数均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
															不制便地域	公約地	中心施設	廃止市街地	代替光
埼玉県	行田市	1995.04.05	市内循環バス	浮き城、そよ風、ふれあい号	貸切	一般	市		4	1日8本	月曜運休	小型バス	無料			○	○		○
	鳩山町	1995.04.26	行政福祉バス	なし	貸切	福祉	町		2	1日7本	毎日	小型バス	無料				○		
	新座市	1995.11.01	シャトルバス	なし	4条	一般	市		1	1日1~2本	土日祝日運休	小型バス	路線			○			
	幸手市	1996.01	市内循環バス	なし	貸切	福祉	市		3	1日4本	毎日	リフト付きバス	無料	介護者同乗		○	○		
	本庄市	1996.03	市内循環バス	なし	貸切	一般	市		4	1日4本	土日祝日運休	マイクロバス	無料			○	○		
	吉川市	1996.03.01	健康福祉バス	なし	貸切	福祉	市		3	1日4本	毎日	リフト付きバス	無料	高齢者を対象		○	○		
	川越市	1996.03.25	市内循環バス	川越シャトル	4条	一般	市	東武鉄道・西武バス	4	1日8本	毎日	リフト付きバス	路線			○	○		
	鶴ヶ島市	1996.05.01	市内循環バス	ふれあい号	4条	一般	市		2	1日9本	毎日	小型バス	150円	既存4条事業とは別会計		○	○		
	嵐山町	1996.05.01	福祉循環バス	なし	自家用	福祉	町		2	1日4本	週2日	小型バス	無料			○			
	坂戸市	1996.05.07	市内循環バス	なし	4条	一般	市		2	1日6本	毎日	小型バス	150~210円	既存4条事業とは別会計		○	○		
	日高市	1996.10.30	市内循環バス	せせらぎ号	4条	一般			3	1日4本	土日祝日運休	リフト付きバス	路線			○	○		
	富士見市	1997.01.10	市内循環バス	ふれあい号	4条	一般	市		6	1日6本	毎日	小型バス	170円	既存4条事業とは別会計		○	○		
	入間市	1997.07.01	市内循環バス	ていーるーど	4条	一般	市		3	1日8本	月曜運休		100円~270円			○			
	狭山市	1998.04.29	福祉循環バス	茶の花号	4条	福祉	市		4	1日4本	各週3回運転	リフト付きバス	100円~300円			○	○		
	所沢市	1998.05.01	市内循環バス	ところばス	4条	一般	市		4	1日4本	毎日	スロープ付き低床バス	路線(上限付き)			○	○		
	上尾市	1998.12.02	市内循環バス	ぐるっとくん	21条	一般	市		2	1日8本	毎日	天然ガス占用バス	100円~250円			○	○		
	小鹿野町		町営バス			一般	町		1	1日6本	毎日	マイクロバス	90円~230円			○	○		
	神泉村		村営バス			一般	村		2	1日7本	休日は1日5本	小型バス	100円~400円			○	○		
	川本町		循環バス	うぐいす		一般	町		1	1日5本	月・木・土	観光バス	無料				○		
	児玉町		町営バス			一般	町		1	1日6本	日曜祝日運休	観光バス	路線			○			

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運路線別本数	平均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的			
																不制約地域	公共施設	中心市街地	廃止代替光
埼玉県	志木市		木一ーム循環バス	ふれあい		一般	市		2	1日4本	土日祝日運休	マイクロバス	無料				O		
	庄和町		福祉循環バス	しょうぶ		福祉	町		2	1日5本	土日祝日運休	マイクロバス	無料				O		
	玉川村		代替バス			一般	村		1	1日6本	日曜祝日運休	小型バス	路線			O			
	都幾川村		村営バス			一般	村		3	1日8本	毎日	小型バス	路線			O			
	滑川町		ふれあい	ふれあい			町		2	1日4本	週1日	観光バス	無料			O	O		
	東秩父村		村営バス			一般	村		3	1日8本	休日は減便	小型バス	路線			O			
	東松山市		市内循環バス				市		2	1日5本	土日祝日運休	小型バス	100円			O	O		
	深谷市		市内循環バス	くるりん		一般	市		4	1日4本	毎日	ノンステップワンマンバス	1日100円			O	O		
	皆野町		町営バス			一般	町		2	1日8本	休日は減便	小型バス	安価			O			
	宮代町		循環バス				町		2	1日4本	週3日	マイクロバス	無料				O		
千葉県	両神村		村営バス			一般	村		3	1日6本	毎日	小型バス	路線			O			
	松伏町	2000.10.1	ホーム循環バス			一般	町		3	1日10本	毎日		1日100円				O		
	白岡町	1999.11.15	町内循環バス			一般	町		4	1日5本			100円				O		
	桶川市		市内循環バス			一般	市		3	1日13本			100円				O		
	美里町	2000.6.20	町内循環バス	ボビー、コスモス		一般	町		3	1日13本	火曜~土曜日運転		無料			O	O		
	野田市	1993.07.26			4条								路線	1997年9月30日廃止、福祉タクシーサービスへ					
	流山市	1994.07.01	公共施設間循環バス	なし	貸切	一般							無料	試行運行(1994.10.04から本格運行)			O		
	千葉市1	1994.10.01	無料シャトルバス	チーバス	貸切	一般							無料	商店街へのシャトルバスの運行、レトロ開通			O		
	千葉市2	1998.10.30	コミュニティバス	さらしな	21条	一般						毎日	100円			O			
	栄町	1996.08.08	町内循環バス	なし	21条	一般							100円			O O O			

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運行本数	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
															不制限地域	公共施設	中心市街地	廃止代替	観光
千葉県	八日市場市	1997.07.20	市内循環バス	なし	21条	一般							100円	ムーバスを参考		○			
	印旛村	1998.01.01	イーパス、ひまわり号	なし	不明	一般							100円			○			
	八千代市	1998.03.02	公共施設循環バス	ぐるっと号	21条	一般							100円	試行運行(無期限)		○			
	印西市	1998.08.10	ふれあいバス	なし	21条	一般							200円	1990.09.11から無料バス(自家用)を週2日運行		○			
	白井町	1998.10.28	公共施設等循環バス	ナッシー号	21条	一般							無料	試験運行中は運賃無料(利用券を配布)		○			
東京都	千代田区	1978.09.14	区立施設巡回バス	千代田、やすらぎ、ふれあい	自家用	福祉							無料	3台のうち1台は車椅子対応、1988年福祉バスへ移行		○	○		
			施設循環タクシー	風ぐるま	福祉	区	日立自動車交通	2	12~14	毎日	9人乗りワンボックスカー	一般100円	一般利用者に開放		○	○			
	武藏村山市	1980.07.01	市内循環バス	なし	4条	一般							路線			○	○		
	日野市	1986.08.20	市内連絡バス	なし	4条	一般							路線			○	○		
	練馬区	1991.08.20	シャトルバス	なし	4条	一般	西武バス			毎日			路線			○	○		
	羽村市	1993.04	市内循環バス	なし	4条	一般							路線	1996年3月廃止					
	武藏野市	1995.11.26	コミュニティバス	ムーバス	4条	一般							100円	委託方式		○			
	保谷市	1996.03.01	市内連絡バス	キヤンバス	4条	一般							路線			○	○		
	府中市	1997.10.16	(ミニバス)	なし	4条	一般							路線	使用車両の一部を市が寄付、バス停設置費用市が負担、補助金なし		○			
	多摩市	1997.11.01	ミニバス	なし	4条	一般							路線			○	○		
	町田市	1997.11.04	市民バス	なし	4条	一般						100~300円				○			
	世田谷区	1998.10.18	タマリバーバス	なし	4条	一般							路線			○			
	世田谷区		施設循環バス	フレンドバス		区							路線	既存バス路線を改善しコミュニティバス化		○			
	三鷹市	1998.11.03	コミュニティバス	みたかシティバス	4条	一般							路線			○	○		

☆

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運行路線別本平均数	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
															不制便地域	公共施設	中心市街地	廃止代替	観光
東京都	葛飾区	1994.03.31	乗合タクシー	さくら号	代替	日立自動車交通			平日35休日27	毎日	9人乗りワンボックスカー			葛飾区が運行経費を補助				○	
神奈川県	小田原市	1994.09.31	福祉バス	ふれあいシャトルバス	21条	福祉							100円	高齢者・障害者を対象		○	○		
	愛川町	1995.07.17	市内循環バス	なし	貸切	一般							無料		○	○			
	横須賀市	1995.08.01	福祉バス	いきいき号	貸切	福祉							無料	高齢者・障害者を対象		○	○		
	綾瀬市	1996.04.29	市内循環バス	あやせばら号	貸切特	福祉							無料	送迎バスの拡充、添乗員同乗		○			
	燕市	1997.06.01	福祉巡回バス	なし	貸切	福祉							無料				○		
新潟県	長岡市	1997.09.01	市内循環バス	なし	4条	一般							150~180円	大型ノンステップ／中型低床車両、ムーバスを参考		○	○		
	燕市	1998.05.10	市内循環バス	なし	4条	一般							150円	ムーバスを参考		○	○		
★石川県	小松市	1998.01.05	市内循環バス	なし	21条	一般							200円			○			
	七尾市	1998.07.16	コミュニティバス	マリン号	21条	一般							100円	ムーバスを参考		○	○	○	
	金沢市	1999.03.03	らっとバス			一般		北陸鉄道					ノンステップ小型車両					○	
	今立町	1992.04.14	福祉バス	うらら号	自家用	福祉							無料			○			
	敦賀市	1998.10.01	コミュニティバス	はぎ号	4条	一般							200円	ムーバスを参考、新規路線・休止路線バスの再開		○	○	○	
長野県	鯉江市	1998.11.30	福祉バス	なし	21条	福祉							100円	高齢者、身体障害者に限定		○	○		
	坂城町	1994.05	福祉バス	ドリーム号	自家用	福祉							無料	高齢者、身体障害者に限定		○			
	川上村	1982	村営代替バス		80条	代替	村	直営						スクールバス混乗方式				○	○
岐阜県	養老町	1993.04.01	循環バス	ゲンちゃんバス	貸切	一般							無料			○	○		
	笠松町	1993.08.31	公共交通設巡回	なし	不明	一般							無料			○			
	高山市	1996.08.01	福祉バス	のらMyCar	21条	福祉							200円	路線バス廃止後全く異なる運行形態で運行		○			
	串原村	1996.10.01	コミュニティバス	なし	21条	代替							100~700円	廃止路線バスとスクールバスを統合し、拡充		○	○	○	

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	事業主体別	運行事業者	路線本数	運行別平数均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
														不制便地域	制約者	公共施設	中心市街地	
岐阜県	高富町	1997.04.01	コミュニティバス	ハーバー	21条	代替						200円	廃止バス路線を拡充、ムーバスを参考				○	
	金山町	1997.11.01	コミュニティバス	なし	21条	代替						100~600円	町営バスを拡充、リニューアル				○	
	多治見市	1998.04.01	コミュニティバス	なし	21条	代替							路線	廃止路線バスとスクールバスを統合し、拡充				○
	八百津町	1998.04.01	コミュニティバス	コミュニティ802	21条	代替							路線	廃止路線バスとスクールバスを統合し、拡充				○
	高山市		福祉バス	のら MyCar	21条	福祉	濃飛乗合			毎日(お盆連休)		200円						
	関市		巡回バス		21条	一般	岐阜乗合			毎日／郊外路線週4日		200円／郊外路線300円						
	羽島市	1999.10.01	公共施設巡回バス		80条	一般	直営			休日連休		100円						
	端浪市	1999.10.01	公共施設循環バス		21条	一般	東濃鉄道			毎日		100円						
	各務原市	2000.06.01	コミュニティバス	ふれあいバス	21条	一般	岐阜バスコミュニティ			休日連休・休日は航空宇宙博物館シャトルのみ運行		100円						
	美濃加茂市	2000.10.02	コミュニティバス	あい愛バス	21条	一般	市	岐阜バスコミュニティ		月～土／郊外路線は週2日		200円						
	可児市	2000.10.02	コミュニティバス	さつきバス	21条	一般	市	東濃鉄道		月～土／郊外路線は週3日		200円						
	笠松町		公共施設巡回市民バス			一般	直営			毎日？		無料						
	本巣町		行政福祉バス	ササユリ号	福祉		直営			月火金運行(休日連休)		無料						
	穂積町	1999.10.01	ほづみバス		21条	一般	岐阜乗合			毎日		100円						
	御嵩町		ふれあいバス			一般	東鉄タクシー			各コース週2~3日		無料						
	養老町		公共施設巡回バス			一般	直営					無料						
	垂井町		福祉巡回バス	すこやか号	福祉		直営			土・休日連休		無料						
	山岡町		町営バス・巡回バス			代替	直営			休日連休		無料						
	大和町	1999.10.26	町営バス	やまとふれあいバス	80条	一般	大和タクシー			各コース週2日		200円						

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法別	事業主体	運行事業者	路線数	運行路線別本数平均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的					
														不制便地域者	制約施設	公共交通中心地	廃止代替	規光	
岐阜県	南濃町	2000.04.01	巡回バス		80条	一般	西濃自動車			毎日		100円							
	和良町		住民バス			一般	直営			月～金、第2土曜連休		無料?							
	(岐阜県)		ふれあいバス			一般	直営(委託)			毎日		無料							
山梨県	中富町	1984.06	町営バス			代替	町直営	2				150~200円	1994.04に増発		○				
	甲府市		市街地巡回バス			貸切	一般	山梨交通	15分間隔	土・日・祝日の日中	小型シートロバス	無料	甲府商工会議所が主体		○				
静岡県	福田町	1997.04.01	自主運行バス	エコバス	21条	一般						100円	新規路線+廃止路線復活		○○				
	豊田町	1997.10.01	町営バス	ユーパス	80条	一般						100円	町営バス(ムーバスを参考)、女性運転手の採用		○○				
	磐田市	1998.05.01	市バス	なし	21条	一般						100~360円	新規路線+廃止路線復活		○○				
愛知県	豊田市	1979.12	公共施設巡回バス	ともえ・ふれあい		一般	名鉄・豊田交通・他			毎日		100円~200円							
	豊田市・高岡町	2000.09.01	ふれあいバス			一般	名古屋鉄道・名鉄・他	2		月~土		200円	地元住民組織が運行						
	春日井市	1978.10.18	市内循環バス	なし	4条	一般	市	市		休日運休		無料			○				
	高浜市	1993.06	循環バス	いきいき号	21条	福祉				カネクタクシード・知多乗合		毎日	100円			○			
	蟹江町	1994.11.14	福祉巡回バス	なし		貸切	福祉					無料			○○				
	日進市	1996.04.01	公共施設巡回バス	ぐるりんバス	貸切	一般	名鉄			火・木・日運行		無料	試行運行		○				
	幸田町	1996.04	福祉巡回バス	さくら、つばき、あじさい号		自家用	福祉					無料			○○				
	小牧市	1998.03.01	巡回バス	こまき巡回バス	21条	一般	名鉄			毎日		1日200円	1日利用で200円		○				
	碧南市	1998.04.01	市内巡回バス	くるくるバス	自家用	一般	愛知しばめ交通			毎日		無料			○				
	長久手町	1998.07.01	巡回バス	Nバス	21条	一般							100円			○			
	尾西市	1998.10.01	公共巡回バス	なし	貸切	一般	名鉄			土日運休		無料	市民病院バスの拡充		○○				

☆

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運路線別本数均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的					
															不便地域者	制約者	公共交通施設	中心市街地	廃止代替光	
愛知県	刈谷市		公共施設連絡バス			一般		名鉄・知多乗合・大興タクシー			各週3回			無料				○		
	犬山市	1999.04.01	コミュニティバス			一般	市				週2、3日運行			無料				○		
	豊明市	1999.11.02	公共施設巡回バス	ひまわりバス	21条	一般		名鉄			週4日運行			100円				○		
	知立市	2000.06.30	コミュニティバス	ミニバス	21条	一般		名鉄・大興タクシー			土日運休			100円				○		
	安城市	2000.10.01	市内循環バス		21条	一般		名鉄・東邦運輸			火～日運行			100円						
	大府市	2000.11.01	市内循環バス		21条	一般		名鉄			休日運休			100円						
	長久手町		巡回バス	Nバス	21条	一般		名鉄			毎日			100円						
	祖父江町	99.04.01	巡回バス			一般		直営			休日運休			無料						
	東浦町		東西連絡バス			一般		知多乗合			休日運休			無料						
	美浜町		サー・ビスバス			一般		直営			登校日運行			無料						
	三好町		福祉バス		21条	福祉		名鉄・愛知つばめ交通			毎日運行			100円						
	佐屋町		公共施設巡回バス			一般		直営(大新東)			休日運休			無料						
	弥富町		巡回福祉バス			福祉		三重交通			土・休日運休			無料						
	蟹江町		福祉巡回バス			福祉		直営			週3日・休日運休			無料						
	幸田町		福祉巡回バス			福祉		直営			月金運行			無料						
	東郷町	2000.04.03	巡回バス			一般		名鉄			毎日			無料						
三重県	長島町	1990年	町内循環バス	すいごう	貸切	福祉								無料	福祉課			○		
	龜山市	2000.12.1	コミュニティバス	さわやか			市	三重交通	1	1日13本	毎日			100円				○		
	四日市市	2000.05.01	運行バス			一般		三岐鉄道			毎日			初乗り160円、全線600円						
		1991.11	無料買い物バス			一般		三重交通	15分間隔	土・日・祝日(10:00～18:00) レトロバス2台			1997.04に運行休止					○		

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線	運行線別平数均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的				
															不制便地域	公共約者	中心施設	廃止代替	觀光
三重県	長島町		循環バス	すいごう		一般		八風バス(2000.03.31まで三重交通)			土・休日運休			無料					
	東員町		巡回バス			一般		八風バス			毎日			無料					
	小俣町	2000.05.01	福祉バス		21条	福祉	三重交通			毎日			100円						
滋賀県	五個荘町	1991.01.21	循環バス	なし	不明	一般								160~200円			○	○	
	羽曳野市	1992.07.20	公共施設循環バス	うーすけ	自家用	福祉								無料			○	○	
	河内長野市	1995.09.01	コミュニティバス	なし	4条	一般								路線	ゴミ焼却場建設地域の地域整備対策	○			
	箕面市	1996.04.08	福祉(巡回)バス	なし	自家用	福祉								無料	市役所、市民病院、老人福祉センター等公共施設利用者を対象	○	○		
	豊能町	1996.05.02	公共施設巡回バス	コミュニティ号	80条	一般								100円			○	○	
	泉佐野市	1997.10.01	公共施設巡回バス	いづみさのコミュニティバス	貸切	一般								無料	ムーバスを参考	○	○		
	熊取町	1998.09.02	巡回バス	なし	自家用	福祉								無料	福祉バスを拡充、試行運行(1999.03.31迄)、添乗員同乗		○		
	西脇市	1996.10.01	コミュニティバス	しばざくら号	4条	一般								路線	豊田市、養老町を参考	○	○		
兵庫県	加西市	1997.04.01	コミュニティバス	なし	4条	福祉								路線	福祉バスを拡充	○	○		
	川西市	1997.09.26	公共施設巡回バス	ふれあい号	貸切	一般								無料	臨時のスクールバス有効活用、期間限定(1998.12まで)	○	○		
	大和高田市	1997.09.01	公共施設循環バス	きぼう号	4条	一般								路線			○	○	
奈良県	広陵町	1998.12.21	コミュニティバス	なし	4条	一般								路線	試走運行(1999.05.31迄を予定)	○	○		
	十津川村	1985.11.1ス	村営バス		一般	村	奈良交通	15							委託方式				
	日南町	1992.11.11	貸切代替バス		貸切	一般	町	日の丸自動車						路線					
鳥取県	八頭郡八頭町	1997.04.01	クローバーバス		一般	一般		鳥取自動車							地域の各種運転業者の一元化				
	中村市	2000.04.10	デマンドバス	中村まちバス	21条	一般	市	高知南西交通	1		毎日			200円	産業・社会情報化基盤整備事業		○	○	

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	事業主体	運行事業者	路線数	運路線別本数平均	運行日	バス車両	運賃	備考	目的						
															不便地域者	不制約者	公共施設	中心市街地	廃止代替	観光	
和歌山県	海南市	1997.04.25	コミニユーティバス	りんかんコミニユーティバス	4条	一般							50~500円	ムーバス等を参考		○					
	貴志川町	1997.08.15	コミニユーティバス	ゆめさき号	21条	一般							無料			○○					
	岩出町	1996.11.01	巡回バス	なし	4条	一般							150円	1997.05.01以前は巡回福祉バスとして対象者を限定、期間限定免許		○○					
島根県	松江市	1995.08.01	市内巡回バス	レイクライン	4条	一般							200円	市営、クラシカルなバス							○
香川県	志度町	1996.04.15	町内循環バス	なし	自家用	一般							無料	廃止バス路線を拡充		○					
	丸亀市	1997.10.01	コミニユーティバス	ぐるっと	4条	一般							200円	40分間隔、ムーバスを参考		○					
広島県	千代田町	1996.04.01	町内巡回代替バス		貸切代替	町	千代田・八重タクシー他		6		マイクロ・大型バス、ジャンボタクシー		無料・150~300円	共通巡回区間の設定、身障者等無料		○○○					
愛媛県	松山市	1994.04	リフト付き福祉バス	なし	自家用	福祉							無料	高齢者・障害者を対象		○					
福岡県	太宰府市	1998.04	コミニユーティバス	まほろば号	4条	一般							180,200円	委託方式		○○○					○
大分県	安心院町	1995.04.01	通院福祉バス		福祉	町	高田観光バス						無料	委託方式		○					
	出水市	1998.04.01	市内循環バス	ふれあいバス	4条	一般							路線	市内循環ふれあいバス		○○					

レポート

つくば市域におけるNPO方式による コミュニティバス運行の実現性の検討調査

TUTC Library—30

発行日 平成15年3月

発行人 大白 幸夫

発行所 財団法人 つくば都市交通センター

〒305-0031 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

☎0298(55)7211 FAX0298(56)0311

<http://www.tutc.or.jp>

非売品

TUTCライブラリー一覧

1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

7. (座談会) 地方都市と交通——つくばの問題を中心として——

8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方
——21世紀の都心形成の展望

11. (座談会) つくば南1駐車場をめぐって

12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方Ⅱ

13. (座談会) 常磐新線と土地問題——今なぜ大規模宅地開発か

14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本

15. (座談会) 常磐新線と地域開発——つくばを中心に

16. (座談会) 新しいつくばと研究者

17. (座談会、レポート) つくばの交通事故

18. (座談会) これからつくば——長ぐつ時代の市民が語る

19. (座談会) つくばと情報革命——21世紀つくばへの提言

20. (基調講演、シンポジウム) 街づくり“構想力とその推進”

——“都市開発プロデューサー”の役割を探る——

21. (レポート) つくば・土浦の交通に関するアンケート

22. (座談会) 21世紀に向かっての“つくば”を考える

——産・官・学・民「共生」への課題と展望——

23. (新春座談会) 21世紀に向かっての“つくば”を考える

——つくば・・・今、何を目指すべきか——

24. (座談会) 茨城県南西部地域における将来の交通について

25. (座談会) 土浦・つくばのこれからの関係について

26. (座談会) つくばセンター地区における高齢社会に向けた環境の形成について

27. (座談会) 一つつくばセンター交通広場—複合交通ターミナルへの変貌

28. (レポート) つくばセンター地区駐車場利用実態調査報告書

——交通実態調査及び駐車行動調査——

29. (レポート) つくばセンターにおける

タウンモビリティ(歩行者支援システム)実験調査

30. (レポート) つくば市域におけるNPO方式による

コミュニティバス運行の実現性の検討調査
