

# 首都圏のコミュニティバスの利用促進策の特徴<sup>1)</sup>

## ～利用実態調査とヒアリング調査をもとに～

岩尾 詠一郎\*

### 1. はじめに

首都圏（埼玉県，東京都，千葉県，神奈川県）では，公共交通機関のひとつとして，多くのコミュニティバスが運行されている。これらのコミュニティバスでは，利用へ様々な利用促進のための方策（以下，利用促進策）が実施されている。

これらの利用促進策には，多くのコミュニティバスで実施されているものもあれば，特定のコミュニティバスでのみ実施されているものもある。特に，特定のコミュニティバスでのみ実施されている利用促進策では，その導入経緯が明らかとなれば，他のコミュニティバスにおける実施可能性も検討できる可能性がある。

そこで本稿では，首都圏の都県別のコミュニティバスを対象に，コミュニティバスで実施されている利用促進策の特徴を明らかにする。そして，特定のコミュニティバスでのみ実施されている利用促進策については，利用実態調査とヒアリング調査も実施し，コミュニティバス利用者への利用促進策の導入経緯を明らかにしていく。

### 2. 首都圏の交通手段別の利用実態<sup>2)</sup>

#### (1) 交通手段別の利用実態分析に用いたデータの概要

##### 1) パーソントリップ調査の概要

首都圏の交通手段別の利用実態を明らかにするために，東京都市圏交通計画協議会が実施した東京都市圏パーソントリップ調査の調査結果を利用した。

パーソントリップ調査とは，『「どのような人が」，「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの<sup>3)</sup>』である。そのため，パーソントリップ調査では，調査対象者の個人属性と，移動状況を調査している。調査対象者の個人属性では，調査対象者の居住地，性別・年齢，職業，勤務先・通学先，自動車・二輪車の保有台数，運転免許の有無を調査している。

移動状況では，出発地・到着地，移動目的・移動手段・所要時間，車の運転有無，駐車場所，駐輪場所，高速道路利用の有無を調査している<sup>3)</sup>。

##### 2) 交通手段別の利用実態分析で用いた用語の定義

パーソントリップ調査では，移動量を示す単位として「トリップ」を用いている。この「トリップ」とは，『調査対象者が，ある目的を達成するために出発地から到着地まで移動するときの単位<sup>3)</sup>』である。このとき，ひとつの目的のために出発地から到着地まで

\* 専修大学商学部教授

移動する場合、複数の交通手段を乗り換えたとしても、1トリップと換算する。

移動時に利用する交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩、その他の7項目で調査している。ひとつのトリップで複数の交通手段を利用した場合は、そのトリップの中で主として利用した交通手段を代表交通手段として設定している。なお、以下の分析で示している交通手段は、代表交通手段を示している。

移動目的では、自宅—勤務、自宅—通学、自宅—業務、自宅—私事、帰宅、勤務・業務、その他私事、不明の8項目で調査している。このうち、業務とは、販売や商品の配送や会議などの仕事を目的としたトリップである。私事とは、買物や食事などを目的としたトリップである。

(2) 首都圏の交通手段別の利用実態

1) 都県別の発生集中量の経年変化

首都圏の旅客の交通実態と交通手段別利用実態を明らかにすることを目的に、東京都市圏パーソントリップ調査（第3回（昭和63年実施）、第4回（平成10年実施）、第5回（平成20年実施）、第6回（平成30年実施））

の基礎集計結果のうち、ゾーン別目的種別代表交通手段別発生集中量を用いて、①都県別の発生集中量、②交通の目的種別別の発生集中量、および③代表交通手段別の発生集中量を示す。

なお、東京都市圏パーソントリップ調査の調査範囲は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県と茨城県の南部である。

調査年別に都県別の発生集中量を集計した。その結果、発生集中量は、東京都が最も多く、次に多いのは神奈川県であった。都県別の調査年別の発生集中量の推移を見ると、全ての都県で、平成20年まで増加傾向が見られた。しかし、平成30年には減少に転じている（図1）。

次に、調査年別の都県別の発生集中量の割合を集計した。その結果、東京都の割合は、昭和63年を除いて増加している。神奈川県は、平成10年から減少したが平成30年には増加に転じている。千葉県と埼玉県は、平成10年までは増加していたが、その後減少傾向が続いている（図2）。

2) 交通の目的種別別の発生集中量の経年変化

調査年別に交通の目的種別別の発生集中量を集計した。

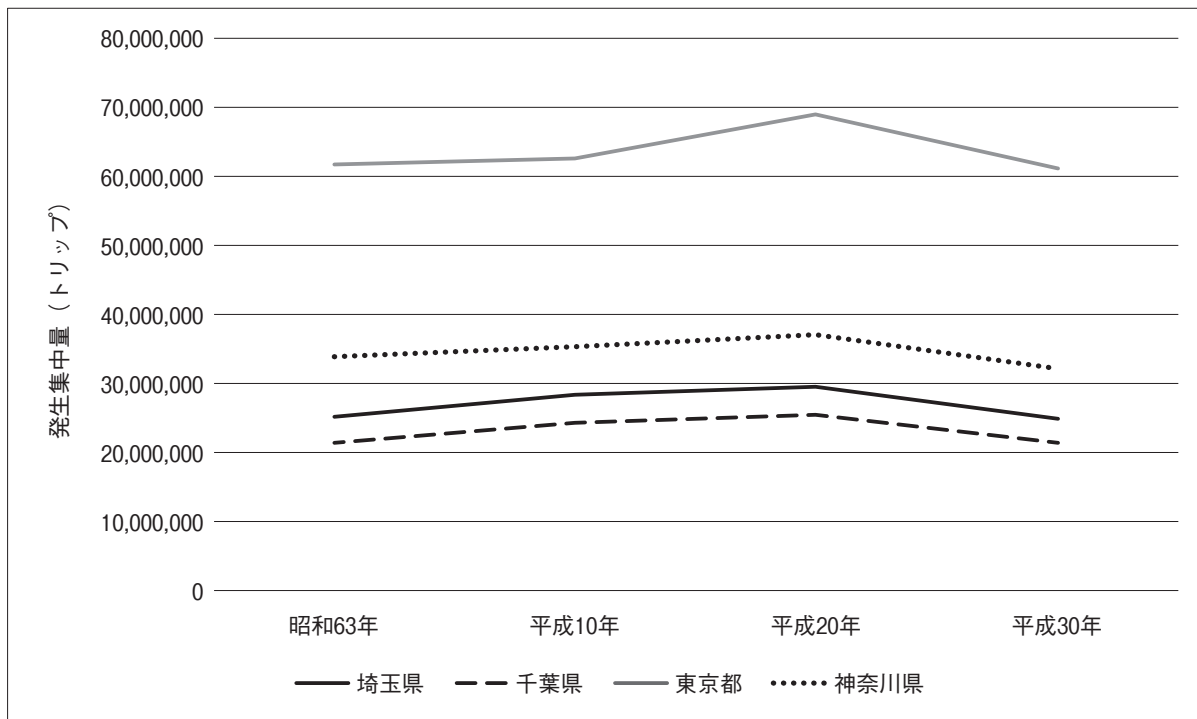


図1 調査年別の首都圏の都県別発生集中発生集中量

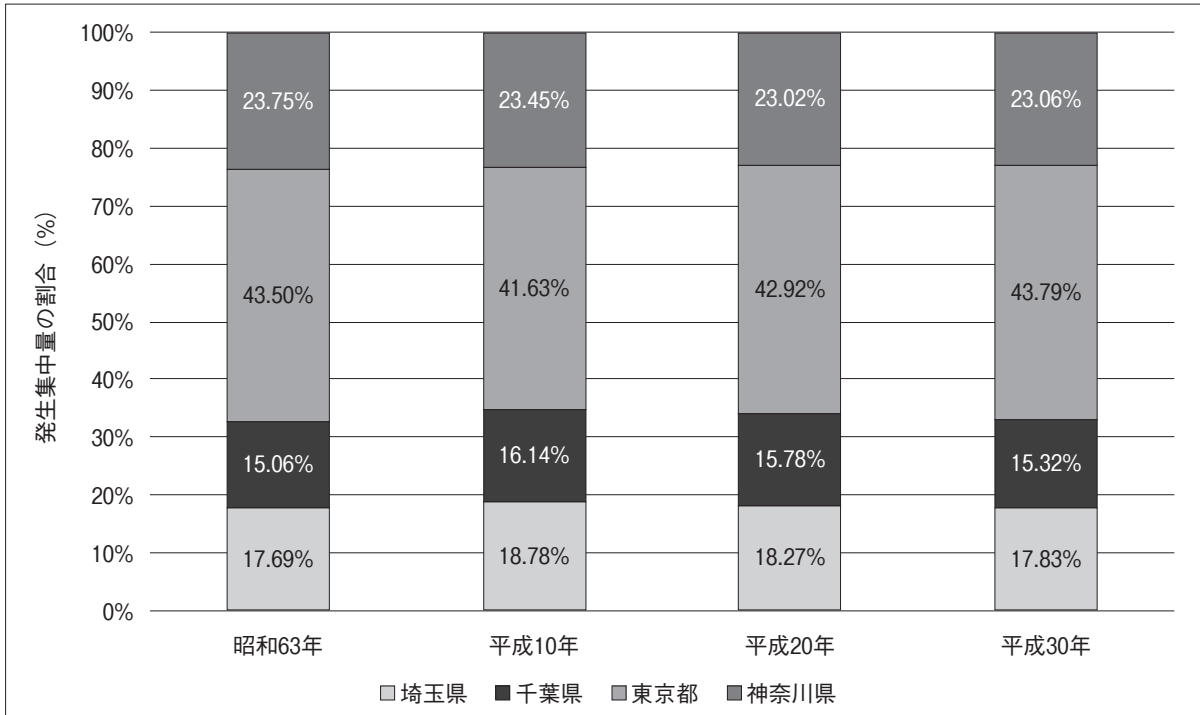


図2 調査年別の首都圏の都県別発生集中量の割合

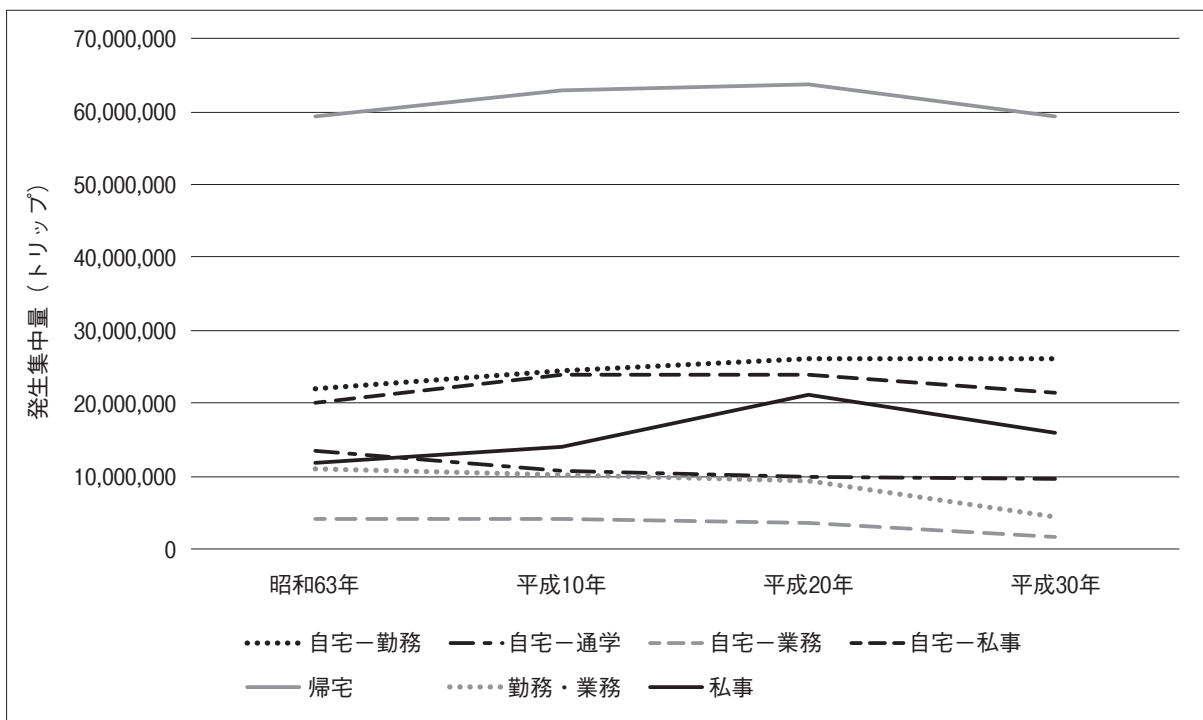


図3 調査年別の交通の目的種類別の発生集中量

その結果、発生集中量は、帰宅が最も多く、次に多いのは自宅一勤務であった。目的種類別の調査年別の発生集中量の推移を見ると、自宅一勤務は、増加傾向が見られる。自宅一通学と自宅一業務と勤務・業務は、減少傾向が続いている。自宅一私事は、平成10年まで増加していたが、それ以降は減少傾向が続いている。帰宅と私事は、平成20年まで増加していたが、平成30年は減少に転じた（図3）。

次に、調査年別の交通の目的種類別の発生集中量の割合を集計した。

その結果、自宅一勤務は、増加傾向が続いている。自宅一通学は、平成20年までは減少していたが、平成30年は増加に転じている。自宅一業務と勤務・業務は、減少傾向が続いている。自宅一私事は、平成10年までは増加していたが、それ以降は減少傾向が続いている。私事は、平成20年までは増加していたが、平成30年は減少に転じている（図4）。

3) 代表交通手段別の発生集中量の経年変化

調査年別に代表交通手段の発生集中量を集計した。

その結果、発生集中量は、鉄道・地下鉄と自転車は、平成20年までは増加していたが、平成30年は減少に転じた。路線バス・都電は、平成10年は減少した

が、平成20年は増加し、平成30年は減少に転じた。自動車は、平成10年までは増加していたが、それ以降は減少傾向が続いている。2輪車と徒歩は、減少傾向が続いている（図5）。

次に、調査年別の代表交通手段の発生集中量の割合を集計した。

その結果、鉄道・地下鉄は、増加傾向が続いている。路線バス・都電は、平成10年までは減少していたが、それ以降は減少傾向が続いている。自動車は、平成10年までは増加していたが、それ以降は減少傾向が続いている。2輪車と自転車は、減少傾向が続いている。徒歩は、平成20年までは減少していたが、平成30年は増加に転じている（図6）。

以上のことから、首都圏においても限定的ではあるが、路線バスも利用されていることが明らかとなった。

3. コミュニティバスの定義と首都圏のコミュニティバスの運行実態<sup>2)</sup>

(1) バスの種類と特徴

バスとは、大型の乗合自動車のことであり、通常、一定の路線を運行し、一定の運賃で乗客の輸送をする

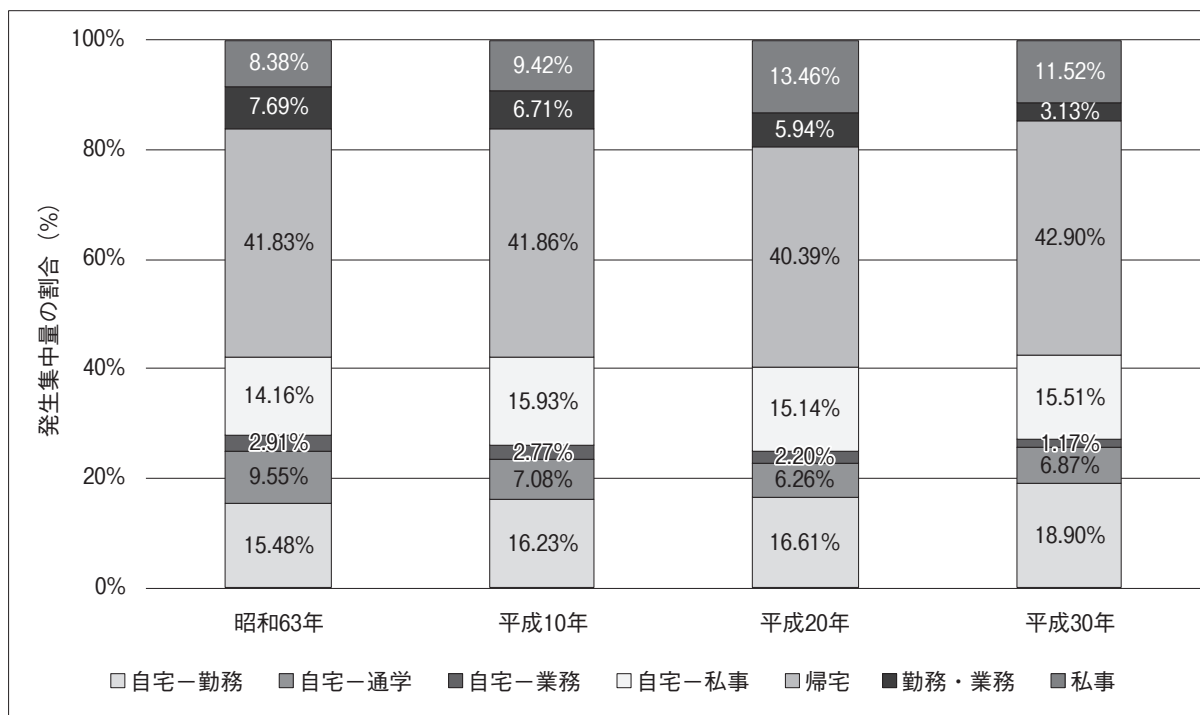


図4 調査年別の交通の目的種類別の発生集中量の割合

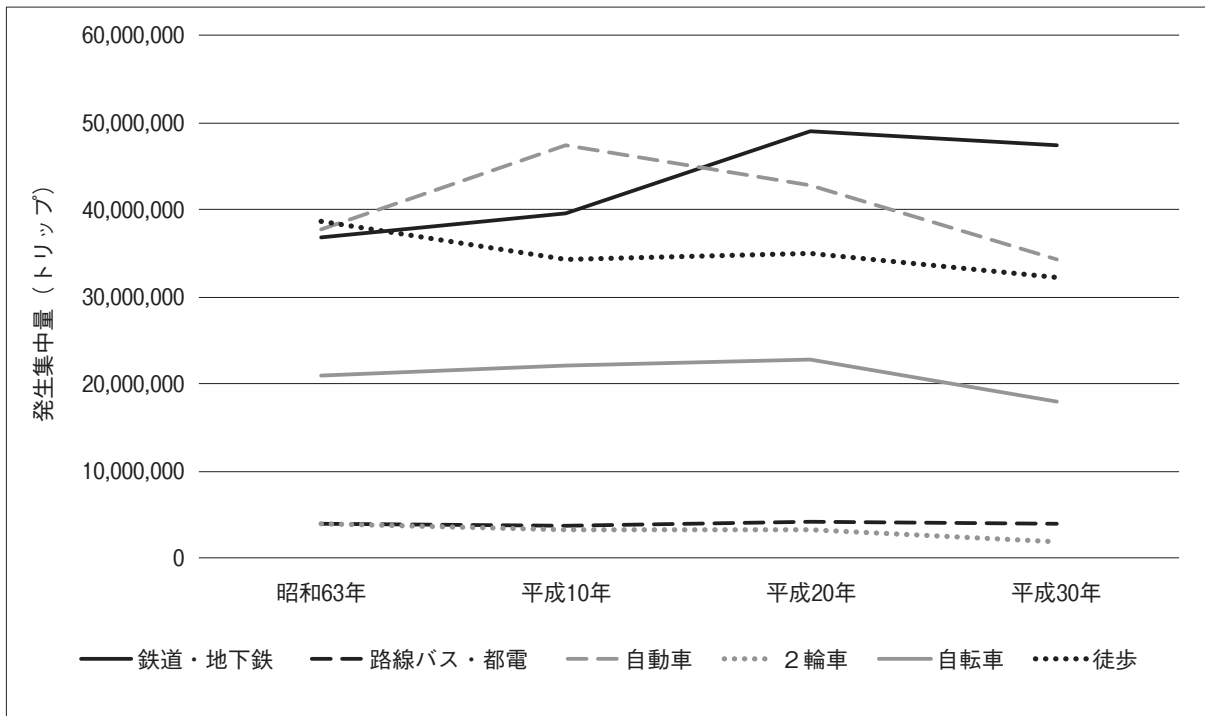


図5 調査年別の代表交通手段別の発生集中量

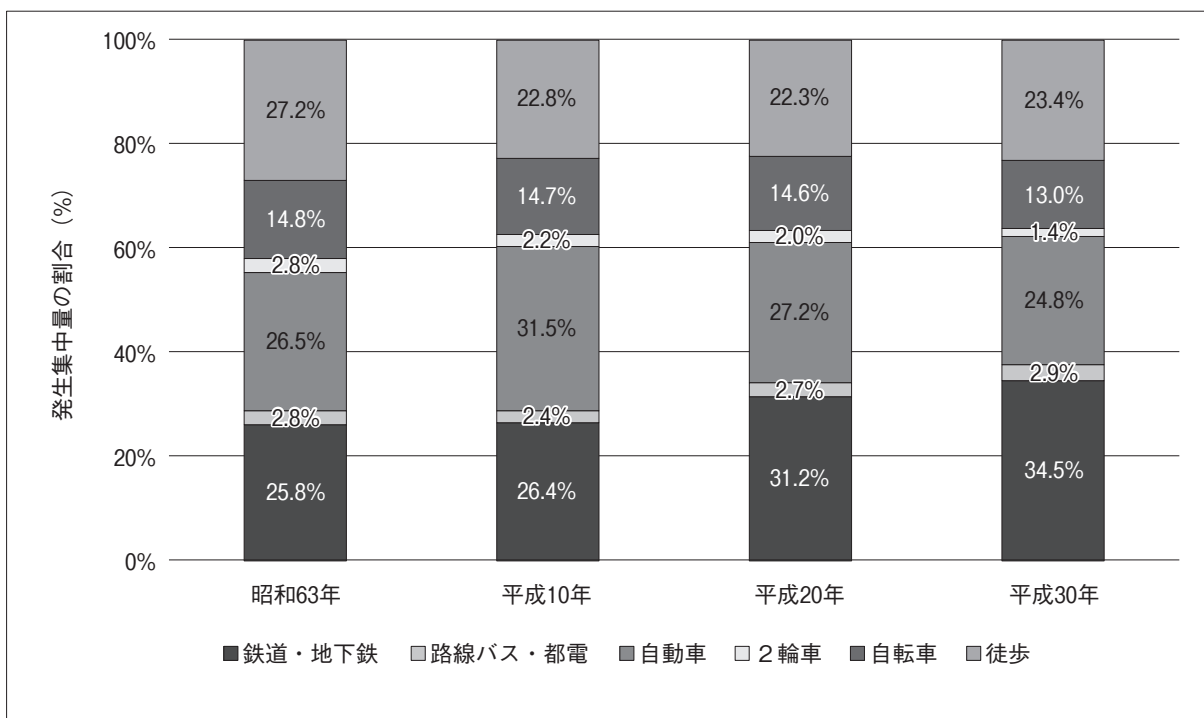


図6 調査年別の代表交通手段別の発生集中量の割合

表1 道路運送法による旅客自動車運送事業の種類と内容と例

旅客自動車運送事業の種類	内容	例
一般乗合旅客自動車運送事業	他人の需要に応じ有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送する事業	乗合バス 路線バス 乗合タクシー
一般貸切旅客自動車運送事業	他人の需要に応じ有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業	観光バス
一般乗用旅客自動車運送事業	他人の需要に応じ有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、1個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）未満の自動車を貸し切って旅客を運送する事業	タクシー ハイヤー
特定旅客自動車運送事業	特定者の需要に応じて、一定の範囲の旅客を運送する事業	送迎バス 介護輸送

表2 一般乗合旅客自動車運送事業の分類と内容

分類	内容
路線定期運行	運行ルートと運行ダイヤが固定されている。
路線不定期運行	運行ルートは固定されているが、運行ダイヤは固定されていない。
区域運行	運行ルートと運行ダイヤが固定されていない。

交通機関である。バス事業は、道路運送法における旅客自動車運送事業に該当する。

道路運送法<sup>4)</sup>では、旅客自動車運送事業を、①一般乗合旅客自動車運送事業、②一般貸切旅客自動車運送事業、③一般乗用旅客自動車運送事業、④特定旅客自動車運送事業の4つに分類している（表1）。なお、①一般乗合旅客自動車運送事業は、さらに、路線定期運行、路線不定期運行、および区域運行の3つに分類されている（表2）。

このことから、コミュニティバスは、道路運送法の旅客自動車運送事業では、①一般乗合旅客自動車運送事業に該当する。

## (2) コミュニティバスの定義

コミュニティバスの導入に関するガイドライン<sup>5)</sup>では、コミュニティバスとは、「交通空白地域<sup>6)</sup>・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、①一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス、②市町村自らが自家用有償旅客運送

表3 首都圏の都県別のコミュニティバスの数と割合

都県名	コミュニティバスの数	割合
埼玉県	31	21.09%
千葉県	43	17.69%
東京都	47	29.25%
神奈川県	26	31.97%
合計	147	100.00%

者の登録受けて行う市町村運営有償運送によって運行するものをいう。」と示されている。

この点から、コミュニティバスは、市町村等が主体となって、市町村の実情に合わせてバスやタクシーなどを利用して運行するものであると言える。

## (3) 首都圏のコミュニティバスの運行実態

国土交通省国土政策局が実施した「平成28年度国土数値情報（バスルート等）の新たな作成手法検討業務」<sup>7)</sup>の調査結果のコミュニティバス等のリストをもとに、首都圏で平成28年度時点で運行しているコミュニティバスの一覧を作成した。なお、ここでは、コミュニティバスの名称ごとに集計した。

その結果、首都圏には、147のコミュニティバスが運行していた。なお、都県別では、埼玉県が31、千葉県が43、東京都が47、神奈川県が26であった（表3）。

#### 4. 首都圏の都県別のコミュニティバスで実施されている利用促進策の特徴

##### (1) 首都圏の都県別のコミュニティバスで実施されている利用促進策の実態

コミュニティバス一覧に示されているコミュニティバスを対象に、各コミュニティバスの関連情報が記載されているホームページの情報をもとに、コミュニティバスで実施されている利用促進策の内容およびコミュニティバスの運行開始年について、文献調査をおこなった。なお、調査時には、利用促進方策の内容とともに、コミュニティバスの運行開始時期と運賃制度も調査した。

その結果、147のコミュニティバスには、なしを除くと延べで243の利用促進策があった。この243の利用促進策を、名称で分類すると29種類に分類できた。

29種類の利用促進策の導入件数を見ると、最も多いのは回数券で、59のコミュニティバスが実施していた。2番目に多いのは、障がい者割引で、34のコミュニティバスが実施していた。3番目に多いのは、1日乗車券で、29のコミュニティバスが実施していた。なお、これらの3つで、全体の約50.21%を占めている(表4)。

都県別に特徴を見ると、埼玉県で最も多く導入されているのは、回数券であり、2番目に多いのは、1日乗車券で、3番目に多いのは、乗り継ぎ割引・乗り換え

割引であった。千葉県で最も多く導入されているのは、障がい者割引であり、2番目に多いのは、1日乗車券で、3番目に多いのは、定期券であった。東京都で最も多く導入されているのは、回数券であり、2番目に多いのは、1日乗車券で、3番目に多いのは、定期券であった。神奈川県で最も多く導入されているのは、回数券であり、2番目に多いのは、障がい者割引で、3番目に多いのは、定期券と割引手形であった。

以上のように、都県別に多く実施されている利用促進策の内容が異なっていることが明らかとなった。

##### (2) 首都圏の都県別コミュニティバスの運行開始時期の特徴

首都圏の都県別にコミュニティバスの運行開始時期別にコミュニティバスの数を集計した。なお、運行開始時期のデータは、147のコミュニティバスのうち、122入手できた。

その結果、最も早く運行が開始されたコミュニティバスは、東京都の1980年であった。1980年代は、それ以降、東京都の1件が運行開始された。1990年代は、埼玉県が最も多く10件であった。次に多いのは、東京都の5件であった。なお、1990年代までは、神奈川県でのコミュニティバスの運行はこのデータでは見られなかった。2000年代は、東京都の23件が最も多く、次に千葉県の17件であった。なお、神奈川県は、2000年代になって11件のコミュニティバスの運行が開始され

表4 首都圏の都県別コミュニティバスで実施されている利用促進策の内容

名称	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	総計	割合
回数券	11	17	19	12	59	24.28%
障がい者割引		24	1	9	34	13.99%
1日乗車券	9	5	15		29	11.93%
定期券	3	10	11	3	27	11.11%
乗り継ぎ無料、乗り換え無料	4	4	7		15	6.17%
バスロケーションシステム	3	3	5	2	13	5.35%
シルバーバス、高齢者バス		1	11		12	4.94%
フリー乗降区間		7		2	9	3.70%
免許返納割引		6			6	2.47%
デマンド方式		1	1	2	4	1.65%
乗り継ぎ割引	1	1	1	1	4	1.65%
サポーター割引		1		2	3	1.23%
割引手形				3	3	1.23%
無料		1		2	3	1.23%
降車フリー	2				2	0.82%

名称	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	総計	割合
70歳以上割引				2	2	0.82%
シルバー割引、高齢者割引		2			2	0.82%
ちびっこ割引				2	2	0.82%
観光マップ		2			2	0.82%
市内在住者のみ乗車可			2		2	0.82%
乗車フリー	1			1	2	0.82%
ファミリー割引			1		1	0.41%
ポイント制度		1			1	0.41%
区民バスポート			1		1	0.41%
敬老回数券			1		1	0.41%
高齢者乗り継ぎ割引	1				1	0.41%
時差回数券			1		1	0.41%
妊娠割引		1			1	0.41%
福祉回数券		1			1	0.41%
総計	35	88	77	43	243	100.00%

た。2010年代は、千葉県が最も多く15件であり、次に多いのは、神奈川県12件の12件であった（表5、図7）。

### (3) 首都圏の都県別コミュニティバスの運賃制度の特徴

首都圏の都県別にコミュニティバスの運賃制度を集計した。なお、首都圏のコミュニティバスのうち1件の運賃制度が不明であったため、146件を対象に集計をした。

その結果、首都圏のコミュニティバスの運賃制度には、①乗車区間に関わらず同じ運賃である「均一制運賃」、②乗車区間に応じて運賃が変わる「区間制運賃」、③乗車区間に関わらず無料である「運賃無料」、および④運行している路線に応じて、「均一制運賃」と「区間制運賃」を使い分けている方法の4つの種類があった。

それぞれの運賃制度ごとのコミュニティバスの数は、都県にかかわらず、①「均一運賃」が最も多く

表5 首都圏の都県別コミュニティバスの運行開始時期の年代別の件数と割合

運行開始年代	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	合計	合計
1980年代	0	0	2	0	2	1.36%
1990年代	10	4	5	0	19	12.93%
2000年代	10	17	23	11	61	41.50%
2010年代	4	15	9	12	40	27.21%
不明	7	7	8	3	25	17.01%
合計	31	43	47	26	147	100.00%

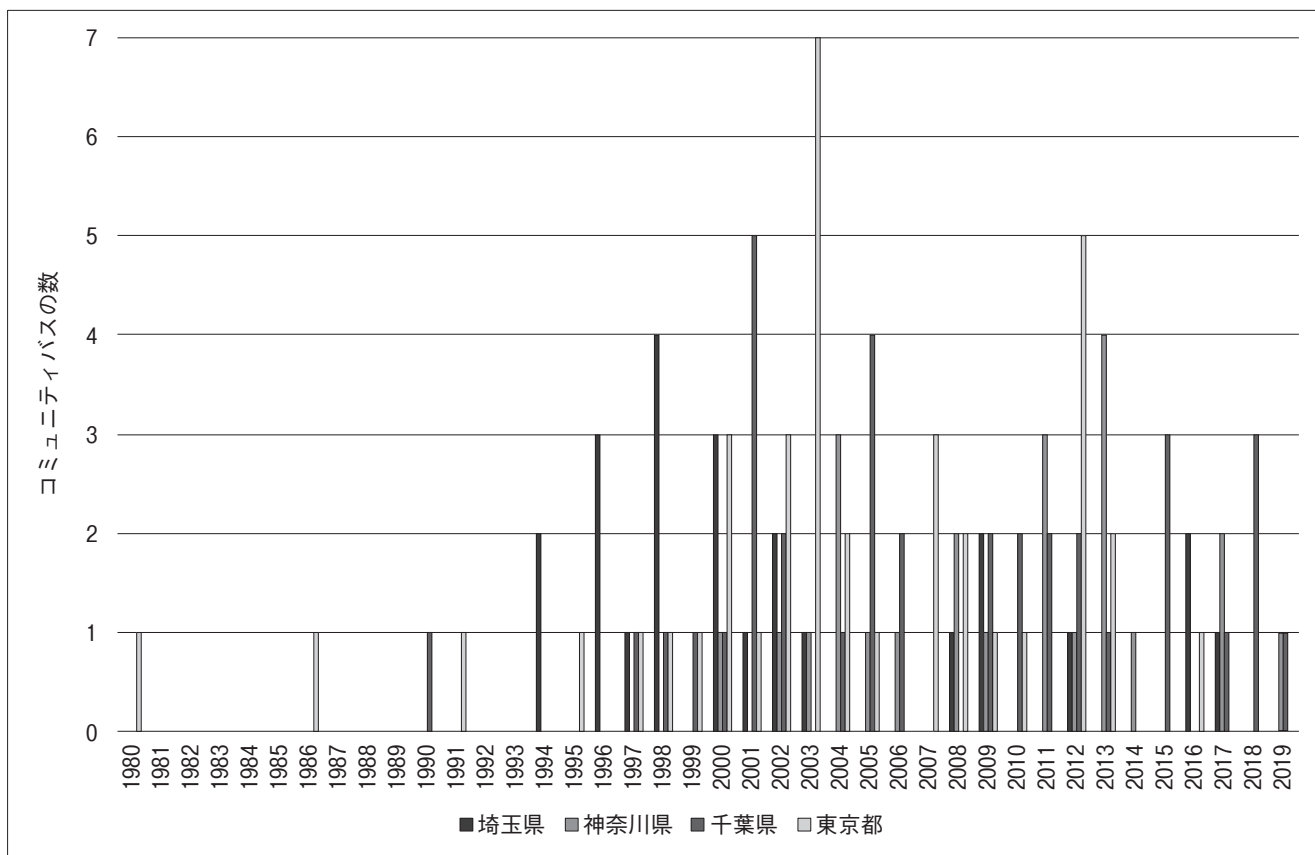


図7 首都圏の都県別コミュニティバスの運行開始時期



表6 首都圏のコミュニティバスの運賃制度別の件数と割合

運行開始年代	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	合計	合計
均一運賃	23	32	39	18	112	76.19%
区間制運賃	0	1	0	0	1	0.68%
運賃無料	8	6	5	5	24	16.33%
均一運賃・ 区間制運賃併用	0	3	3	3	9	6.12%
不明	0	1	0	0	1	0.68%
合計	31	43	47	26	147	100.00%

112件の約76.71%が実施していた。次に多いのは、②「区間制運賃」で、24件の約16.44%が実施していた。その次に多いのは、③「運賃無料」で、9件の約6.16%が実施していた（表6）。

#### (4) 首都圏の都県別のコミュニティバスで実施されている利用促進策の分類

ここでは、表4で示したコミュニティバスで実施されている29種類の利用促進策をKJ法で再分類し、都県別にその内容の特徴を明らかにしていく。

KJ法で分類した結果、首都圏のコミュニティバスで実施されている利用促進策は、回数券、運賃割引、定期運賃制度、1日乗車券、乗り継ぎサービス、位置情報提供、自由乗降、予約制度、運賃無料、観光情報提供、利用者限定の11に再分類できた（表7）。

再分類結果を見ると、回数券に関するものが最も多く、全体の約25.51%を占めている。次に多いのは、運賃割引に関するもので、全体の約22.63%を占めていた。

都県別に再分類結果を見ると、埼玉県は、運賃割引に関する利用促進策は実施していなかった。また、東京都は、障がい者割引とファミリー割引が1件ずつあるのみで、その他の運賃割引に関する利用促進策はなかった。一方、千葉県と神奈川県では、多様な割引運賃制度を導入していることが明らかとなった。さらに、乗降自由の制度は、東京都以外で実施されていた。

#### 5. 実態調査とヒアリング調査にもとづくコミュニティバスで実施されている利用促進策の特徴

##### (1) 実態調査とヒアリング調査対象のコミュニティバス

表7で示した首都圏のコミュニティバスで実施されている利用促進策の分類名うち、導入件数が13件以下の利用促進策の分類名には、位置情報提供、乗降自由、予約制度、運賃無料、観光情報提供、利用者限定の6つがあった。

これら6つのうち、利用促進策の実施にあたり新たな設備を必要とする「位置情報提供」、現状のバスの運行ルートや運行時刻、および車種の変更を検討する必要がある「予約制度」、および、利用者の利便性の向上や利用者数の増加を目的としていないと考えられる「利用者限定」の3つを実態調査とヒアリング調査の対象外とした。

よって、本稿での実態調査とヒアリング調査の対象は、乗降自由、観光情報提供、運賃無料の3つの利用促進策を実施しているコミュニティバスを選択した。具体的には、乗降自由では、埼玉県秩父郡横瀬町の「ブコーさん号」を選択した。観光マップでは、千葉県流山市の「流山ぐりーんバス」を選択した。運賃無料では、神奈川県足柄上郡開成町の「町内巡回バス」を選択した。

##### (2) 「ブコーさん号」<sup>2)</sup>

###### 1) コミュニティバスの利用実態調査と調査結果

ブコーさん号は、埼玉県秩父郡横瀬町を運行している。埼玉県秩父郡横瀬町は、人口8,519人、人口密度

表7 首都圏のコミュニティバスで実施されている利用促進策の再分類結果

分類名	名称	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	件数	件数合計	割合
回数券	回数券	11	17	19	12	59	62	25.51%
	敬老回数券			1		1		
	時差回数券			1		1		
	福祉回数券		1			1		
運賃割引	障がい者割引		24	1	9	34	55	22.63%
	免許返納割		6			6		
	サポーター割引		1		2	3		
	割引手形				3	3		
	70歳以上割引				2	2		
	シルバー割引, 高齢者割引		2			2		
	ちびっこ割引				2	2		
	ファミリー割引			1		1		
	ポイント制度		1			1		
妊娠割引		1			1			
定期運賃制度	定期券	3	10	11	3	27	40	16.46%
	シルバーパス, 高齢者パス		1	11		12		
	区民パスポート			1		1		
1日乗車券	1日乗車券	9	5	15		29	29	11.93%
乗り継ぎサービス	乗り継ぎ無料, 乗り換え無料	4	4	7		15	20	8.23%
	乗り継ぎ割引	1	1	1	1	4		
	高齢者乗り継ぎ割引	1				1		
位置情報提供	バスロケーションシステム	3	3	5	2	13	13	5.35%
乗降自由	フリー乗降区間		7		2	9	13	5.35%
	降車フリー	2				2		
	乗車フリー	1			1	2		
予約制度	デマンド方式		1	1	2	4	4	1.65%
運賃無料	無料		1		2	3	3	1.23%
観光情報提供	観光マップ		2			2	2	0.82%
利用者限定	市内在住者のみ乗車可			2		2	2	0.82%
合計		35	88	77	43	243	243	100.00%

172人/km<sup>2</sup>, 高齢化率30.50%の町である<sup>8)</sup>。

ブコーさん号の使用車両は、ワゴンタイプの自家用ナンバーの車両である。運行主体は、横瀬町である。利用料金は、1人1乗車につき100円である。その他の特徴には、乗車フリー乗車制度があった<sup>9)</sup>。

ブコーさん号の実態調査では、2019年8月27日に2班に分かれ、利用者の主な利用目的、運行ルートの特徴、乗降人員数、利用者の特徴、フリー乗車制度の利用実態について目視調査をおこなった。第1班は、10時10分に松枝バス停を出発するバスに秩父駅まで乗車した。第2班は、9時45分に秩父駅を出発するバスに総合福祉センターまで乗車した。

実態調査の結果、買物目的や、総合福祉センター、駅までの利用が多くみられた。運行ルートは、中型バスでは、走行することが難しいと思われる狭い道を主に走行していた。なお、一部の区間は、中型バスが走行可能な広い道路も走行していた。乗車人員数は、今回調査した時間帯では、最大で80%近くの利用が見られた。利用者の特徴は、高齢者の利用が多く、定期的に利用されている様子がうかがえた。フリー乗車制度の利用実態については、3名がフリー乗車制度を利用していた。

## 2) ヒアリング調査の目的と方法と調査結果

ブコーさん号のヒアリング調査では、ブコーさん号

の特徴と運行ルートの設定の考え方を明らかにすることを目的に、町役場の担当者に対して、①ブコーさん号の利用者の特徴、②一部秩父市にバス停を設置している理由、③自由乗降にしている理由の3項目についてのヒアリングをおこなった。

ヒアリング調査の結果、以下のことが明らかとなった。

ブコーさん号の利用者の多くは、交通空白地域・不便地域の自動車を運転できない人や高齢者であり、全体の80%以上を占めている。乗車定員10人の2台のブコーさん号に、年間8,000人程度乗車している。

運行ダイヤは、総合福祉センターを中心とし、総合福祉センターの利用開始時刻が9時であるため、9時前に総合福祉センターに到着し、総合福祉センターでおこなわれているイベントが終わる15時30分に出発するように設定したとのことであった。

運行ルートの一部に秩父市を含めた理由は、横瀬町に商店街や中心地が無く、生活圏が秩父市にあること、自動車を運転できない人もいることなどがあげられていた。なお、バス停留所は、商店や病院を回るように設定したとのことであった。

ブコーさん号で自由乗降を採用した理由は、交通空白地域・不便地域の解消方法のひとつとして、デマンド交通の検討もしていたこと。また39か所のバス停を設定したが、それだけで利用者が訪りたい場所のすべてをカバーすることができないことなどがあげられていた。

### (3) 「流山ぐりーんバス」<sup>2)</sup>

#### 1) コミュニティバスの利用実態調査と調査結果

流山ぐりーんバスは、千葉県流山市を運行している。千葉県流山市は、人口1,174,373人、人口密度4,936人/km<sup>2</sup>、高齢化率24.20%の市である<sup>8)</sup>。

流山ぐりーんバスには、江戸川台西ルート、江戸川台東ルート、美田・駒木台ルート、西初台ルート、南流山・木ルート、松ヶ丘・野々下ルートの6ルートがある。使用車両は、中型や小型の営業用ナンバーの車両であった。運行主体は、京成バスと東武バスである。利用料金は、均一料金のルートと距離制運賃のルートの2種類があった。その他の特徴としては、お

さんぼマップをHPに掲載している<sup>10)</sup>。

流山ぐりーんバスの実態調査では、各6ルートについて、利用者の特徴とおさんぼマップの利用状況について目視調査をおこなった。南流山・木ルートは、2019年8月30日14時に南流山駅南口を出発するバスに南流山駅南口まで乗車した。松ヶ丘・野々下ルートは、2019年8月30日13時に南柏駅を出発するバスに流山おおたかの森駅まで乗車した。江戸川台西ルートは、2019年12月17日10時20分に江戸川台駅西口を出発するバスに江戸川台駅西口まで乗車した。江戸川台東ルートは、2019年12月17日11時に江戸川台東口を出発するバスに江戸川台東口まで乗車した。美田・駒木台ルートは、2019年12月17日9時40分に流山おおたかの森駅西口を出発するバスに青田東まで乗車した。西初台ルートは、2019年12月17日11時35分に流山おおたかの森駅西口を出発するバスにおおたかの森スポーツフィールドまで乗車した。

実態調査の結果、江戸川台西ルート以外の5ルートは、主に運行ルート沿いに居住していると思われる住民の利用が多かった。一方、江戸川台西ルートは、地域住民以外に、ルート上にある物流センターの利用者も利用していた。なお、おさんぼマップについては、車内への掲示や駅やバス停等での掲示も見ることができなかった。

#### 2) ヒアリング調査の目的と方法と調査結果

流山ぐりーんバスのヒアリング調査では、流山ぐりーんバスの特徴と流山ぐりーんバスのHPに掲載されている、おさんぼマップの作成の経緯などを明らかにすることを目的に、市役所の担当者には、①流山市における路線バスと流山ぐりーんバスとの役割の違い、②流山ぐりーんバスの利用者の特徴、③おさんぼマップの作成の経緯と想定している利用者の3項目についてヒアリングをおこなった。

ヒアリング調査の結果、以下のことが明らかとなった。

流山ぐりーんバスは、鉄道駅やバスの停留所から離れている交通不便地域や公共交通機関が充実していない地域を対象に運行している。

流山ぐりーんバスの利用者の特徴は、運行しているルートによって異なり、高齢者が多く住んでいる地区

を運行しているルートでは、高齢者の利用が多い。大型のマンションが立地している地区を運行しているルートでは、通勤・通学目的の利用が多い。なお、運行経路上に大型の物流施設があるルートでは、通勤の利用もみられるとのことであった。

おさんぽマップを作成した経緯については、流山ぐりーんバスの利用者の多くが同じ時間帯の同じルートを利用しているため、他のルートを利用することが少ないと考えられる。そこで、他ルートを利用してもらうことを目的に、2015年におさんぽマップを作成したとのことであった。

利用者を増やす方策として、おさんぽマップを作成した理由は、ぐりーんバスの運行経路上に、散歩に適している川沿いの道や、歩きやすい道があったためである。なお、おさんぽマップの想定している利用者は、市内在住の高齢者とのことであった。

#### (4) 「町内巡回バス」<sup>2)</sup>

##### 1) コミュニティバスの利用実態調査と調査結果

町内巡回バスが運行している、神奈川県足柄上郡開成町は、人口17,013人、人口密度2,596人/km<sup>2</sup>、高齢化率25.10%の町である<sup>8)</sup>。

町内巡回バスには、南北線と巡回線の2ルートがある。使用車両は、ワゴンタイプの自家用ナンバーの車両である。運行主体は、開成町福祉協議会である。なお、町内循環バスの利用料金は無料である<sup>11)</sup>。

町内巡回バスの実態調査では、2019年9月12日に南北線と巡回線の2ルートについて、利用者の主な利用目的、運行ルートの特徴、乗降人員数、利用者の特徴について目視調査をおこなった。南北線は、9時26分に開成福祉会館を出発するバスに乗車した。巡回線は、10時20分に開成駅西口を出発するバスに乗車した。

実態調査の結果、開成駅までの移動に利用している人が多く見られた。運行ルートは、中型バスでは、走行することが難しいと思われる狭い道を走行していた。乗車人員数は、今回調査した時間帯では、両ルートとも最大で3名が乗車であった。利用者の特徴は、南北線では高齢者の利用が見られた。巡回線では、壮年世代の利用が見られた。

##### 2) ヒアリング調査の目的と方法と調査結果

町内巡回バスのヒアリング調査では、町内巡回バスの特徴と利用者を増やすための取り組み内容を明らかにすることを目的に、社会福祉協議会の担当者に対してメールにて、①町内巡回バスの利用実態、②料金を無料にした経緯、③民間バスと町内巡回バスの役割の違いの3項目についての質問書を送付して回答を得た。

ヒアリング調査の結果、以下のことが明らかとなった。

町内巡回バスの2017年度の1日あたりの平均利用者数は、37.2人/日で、1便あたりに換算すると、2.4人/便であった。2018年度は、1日あたりの平均利用者数は、43.6人/日で、1便あたりに換算すると、2.7人/便であった。2019年は、1日あたりの平均利用者数は、42.7人/日で、1便あたりに換算すると、2.7人/便であった。この3年間で、1日あたりの平均利用者数と1便あたりの平均利用者数は、増加傾向が続いていることが明らかとなった。

料金を無料にした経緯については、開成町が交通空白地域・不便地域でないため、自家用車両を用いたコミュニティバスの運行ができないこと。また、営業許可を取得していないため、料金を無料にしたとのことであった。

民間バスと町内巡回バスの役割の違いについては、町内巡回バスの主たる目的が、公共交通の補完ではなく、通院や買物や役場での手続きなどの福祉目的である。そのため、民間バスとの役割は異なるとのことであった。なお、公共交通の廃止により、生活のための移動手段が無くなったことも踏まえて運行をしているとのことであった。

#### (5) コミュニティバスで実施されている利用促進策の特徴

3つの市・町へのヒアリング調査の結果、横瀬町は、我が国の平均の高齢化率(28.4%)よりも高い地域(30.5%)であることや、交通空白地でもあることから、利用者の利便性向上のために、自由乗降を採用していることが明らかとなった。

流山市では、コミュニティバスの利用者の多くが同じ時間帯に同じルートを利用しているため、それ以外

の時間帯や別のルートの利用が見込むことができないため、住民にコミュニティバスの利用を増やしてもらうことを目的として、観光地情報提供をおこなっていた。また、この観光地情報提供は、住民の利用機会を増やすことを目的に作成しているため、周知方法は回覧板や市の広報などであった。

開成町では、コミュニティバスは、公共交通の補完ではなく、通院や買物や役場での手続きに向く町民の利便性の向上を目的としていた。なお、開成町が交通空白地域・不便地域でないことから、自家用車両を用いたコミュニティバスの運行ができないため、料金を無料としていた。

## 6. おわりに

本稿では、首都圏の都県別のコミュニティバスを対象に、コミュニティバスで実施している利用促進策の特徴を明らかにした。次に、特徴的な利用促進策を実施しているコミュニティバスについて、利用実態調査とヒアリング調査も実施し、コミュニティバスの利用促進策の導入経緯も示した。

具体的には、首都圏で現在運行しているコミュニティバスの多くが2000年以降に運行開始していた。ただし、埼玉県は、コミュニティバスの運行開始時期は、1990年代に埼玉県全体の約32.3%が運行開始していた。この点から、埼玉県でのコミュニティバスの導入時期が他の都県と比較して早いという特徴が見られた。運賃制度は、都県で大きな違いが見られなかった。

コミュニティバスで実施している利用促進策の特徴は、都県にかかわらず、利用回数が多い利用者への運賃の割引（回数券、定期運賃制度）や様々な割引が多いことが明らかとなった。ただし、今回の調査で入手したデータでは、埼玉県では、様々な割引の実施例はなく、東京都でもそれらは多く見られなかった。その点では、運賃割引方法に都県で違いが見られた。

さらに、特定のコミュニティバスでのみ実施されていると考えられる利用促進策の導入経緯は、コミュニティバスが運行している地域が、高齢化率が高い地域であるか、交通空白地域であるか、コミュニティバス

の利用者が限定的であるかなど、地域で認識している課題の違いによって異なっていた。

今回の調査等を通じて、首都圏以外の自治体においても、様々な利用促進策を実施している例も見られる。今後、それらの利用促進策の実施状況の調査と分析をおこなっていくことができれば、地域別の問題に合わせた解決方法を例示的に示すことができると考えられる。

## 謝辞

本研究で用いた調査は、平成31年度千代田学「地域福祉交通「風ぐるま」の利用実態からみた利用促進方策の検討～地区内の新たな移動手段との連携の観点から～」の研究で実施した。なお、著者は、本研究のメンバーとして参加している。

当該調査に携わっていただいた皆様方に心から感謝の意を表します。

## 注

- 1) 本稿は、著者が平成31年度に千代田区に提出した報告書、『平成31年度千代田学「地域福祉交通「風ぐるま」の利用実態からみた利用促進方策の検討～地区内の新たな移動手段との連携の観点から～」』の一部を加筆・修正したものである。
- 2) 2019年度千代田学事業報告書「地域福祉交通「風ぐるま」の利用実態からみた利用促進方策の検討～地区内の新たな移動手段との連携の観点から～」 [https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/1743/senshu31\\_1.pdf](https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/1743/senshu31_1.pdf)
- 3) 東京都市圏交通計画協議会 HP : <https://www.tokyo-2>) 東京都市圏交通計画協議会 HP : <https://www.tokyo-pt.jp/person/01>
- 4) 国土交通省北陸信越運輸局「道路運送法等関係法令の基礎知識について」 [http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com\\_policy/pdf/H30startup-ryokaku1.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/pdf/H30startup-ryokaku1.pdf)
- 5) 国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」 <https://www.mlit.go.jp/common/000193649.pdf>
- 6) 国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」によると、空白地域の捉え方として、「駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も

見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。」と示されている。

- 7) 国土交通省国土政策局「平成28年度 国土数値情報（バスルート等）の新たな作成手法検討業務」<https://www.mlit.go.jp/common/001193366.pdf>
- 8) 日本医師会「地域医療情報システム」HP：<http://jmap.jp/common/000036945.pdf>
- 9) 横瀬町「コミュニティバス ブコーさん号」HP：[http://www.town.yokoze.saitama.jp/soshiki/kenkou/koureisya/community\\_bus.html](http://www.town.yokoze.saitama.jp/soshiki/kenkou/koureisya/community_bus.html)
- 10) 流山市「流山ぐりーんバスについて」HP：<https://www.city.nagareyama.chiba.jp/life/1002088/1002101/1002103/index.html>
- 11) 開成町社会福祉協議会「町内巡回バス」HP：<http://kaiseishakyo.jp/2019/04/23/> 町内巡回バス /