

# 山口県におけるコミュニティバスの役割

山本善積・池田喜宣\*<sup>1</sup>・上田拓郎\*<sup>2</sup>・新川竜三\*<sup>3</sup>

Roles of Community Bus in Yamaguchi Prefecture

Yoshizumi Yamamoto・Yoshinobu Ikeda・Takurou Ueda・Ryuuzou Sinkawa

(Received October 1, 2004)

## はじめに—研究の目的と方法

排気ガスによる地球温暖化、交通事故の増大、道路混雑など、環境問題、交通問題から、車優先社会の見直しが世界の諸都市で進展している。それは、ドイツ、フランス、スウェーデンなどの諸都市ばかりでなく、車依存生活の進んだアメリカ合衆国の都市においても見られる<sup>1)</sup>。特に「サステイナブルシティ（持続可能な都市）」の追求の中では、自動車依存からの脱却がきわめて重要な課題とされている<sup>2)</sup>。自動車依存から脱却するには、自動車利用の抑制政策、公共交通の拡充、自転車や徒歩を促す政策など様々な方策が考えられるが、その中でも路面電車（LRT）やバスといった公共交通の拡充策はどこの都市でも重要視されている。

わが国でも交通に注目したまちづくりが急激に広がっている。東京都武蔵野市が1995年にコミュニティバス（名称「ムーバス」）の運行を開始し、収支面でも黒字になるという成功を収めて以来、各自治体がこれに注目するようになった。そして、2000年の時点で全国の市区のおよそ2割でコミュニティバスが運行され、その後もさかんに導入されているとの報告がある<sup>3)</sup>。

こうした取組は「交通まちづくり」と呼ばれている。「交通まちづくり」にはいくつかの含意がある。1つは、交通政策を都市計画、土地利用といったまちづくりと結びつけるという意味である。ここでは、中心部、郊外部など地域的な交通政策が重要な意味をもつ<sup>4)</sup>。もう1つは、交通計画の作成過程に住民参加をはかるという意味である。これまでの行政主導、広域的視点からの交通計画でなく、住民参加、コミュニティからのアプローチを重要視したものといえる<sup>5)</sup>。これらに加えて、交通バリアフリー対策も交通まちづくりを進展させる力の1つになっている。2000年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（＝交通バリアフリー法）」が制定されて、鉄道駅におけるエレベーター、エスカレーターの設置、低床バスの導入、周辺の道路、通路等のバリアフリー化などが実施されはじめ、公共交通や徒歩への住民の関心が高まってきたことも見逃せない。こうした交通まちづくりを進める上で、コミュニティバスは重要な手段となっている。

コミュニティバスといっても、様々な形態のものが見られる。バス路線が廃止されたために、それを代替するバス、公共交通の空白地域や不便地域を解消するために運行されるバス、地域の公共的施設をつなぐバス、地域の活性化や買い物の利便を目的としたバスなど、実に多様で

\* 1：積水ハウス株式会社

\* 2：ネットヨタ山口

\* 3：エルクホームズ株式会社

ある。そのこともあって、コミュニティバスには確たる定義がない。一般には、「地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス」<sup>6)</sup>などと言われている。多くの場合は市町村が主体的に関わって運行されているが、商工会議所が商店街での買い物を促すために運行している例や地域住民が主体となって運行している例も見られる。従って、運行主体の点でも一様ではない<sup>7)</sup>。

住民が運営するコミュニティバスは京都市伏見区醍醐地域で試みられている。市営バス停から離れた交通不便地域の足を確保するため、町内会連絡協議会や女性会が中心となってNPO「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」を設立した(2001年)。そして、京都市にバス運行を働きかけたが、実現が難しいと判断して住民出資の乗合バスを運営することになった。住宅街、病院、地下鉄駅、寺院を結ぶ高齢者等が利用しやすいルートで、大人200円、小人100円の運賃である<sup>8)</sup>。

確かに、コミュニティバスは交通まちづくりの有力な手段であるが、全てが成功しているわけではなく、導入したものの効果が認めにくい例も少なくない<sup>9)</sup>。そのために、事前にニーズ調査などを行って路線ルートを決めるマーケティングの必要性も指摘されている<sup>10)</sup>。路面電車など他の公共交通手段と比べると、比較的手軽に導入することができるが、安易に流れやすいということである。こうした意味では、コミュニティバス導入に際して、目的を明確にし、事前調査を十分に行うこととあわせて、導入後には、目的に照らして効果を検証することが重要である。

本稿は、山口県内のコミュニティバスについて、各々がどのような目的で導入されたかを検証し、その中で山口市のコミュニティバスの効果を検証することで、その役割を考察しようとするものである。山口県内のコミュニティバスの運行状況については各事業主体にアンケート調査を行った(2003年11月実施)。山口市における効果の検証は利用者(乗客)にアンケート票を渡し、郵送により回収した(2002年11月実施)。後者の調査結果は、配布数342票、回収数192票で、回収率は56%であった。

## 1. 山口県内のコミュニティバスの運行状況

国土交通省中国運輸局では2003(平成15)年10月時点で、管内の5県で25のコミュニティバスが運行されているとホームページ上で報告している。その際にコミュニティバスを次のように定義している。「コミュニティバスとは、主に市町村が主体的に関わり、既存のバス事業者だけではカバーしきれない、きめ細かな路線を設定し、利用者のニーズ、利便性を最優先に考慮し、福祉サービス、低公害車等環境に与える影響の軽減を視野に入れたシステムのバスをいいます。」

この定義にあうものとして、25例を上げているが、このなかには、山口県内のものが7例含まれている。それは、表1に示した県内のコミュニティバスのなかの、岩国市、周南市、光市、山口市、萩市、美祢市、宇部市の例である。これ以外にも表1のようなコミュニティバスが山口県内で運行されている。

山口県内では、1998(平成10)年に光市で導入されたコミュニティバスが最初で、中国地方でも最も早い運行例であった。その後、美祢市(1999年)、萩市(2000年)で運行が開始され、2001(平成13)年以降、山口市など多くの自治体等で導入されるようになった。事業主体でも、自治体だけでなく、バス会社、商工会議所、社会福祉協議会と多彩である。

以下では、質問票への回答が得られた15例(表1で光市を除いたもの)について、その導入

表1 山口県内のコミュニティバス (2003年10月)

* 市町村名	バスの名称	事業主体
○ 岩国市	くるりん&さくら	岩国市交通局
○ 周南市	街なかふれあいバスぐるぐる	徳山商工会議所
○ 光市	ぐるりんばす	西日本バスネットサービス(株)
○ 山口市	山口市コミュニティバス	山口市行政推進課
○ 萩市	萩循環まーるバス	萩市商工課
○ 美祢市	アンモナイト号	美祢市総務課
○ 宇部市	コミュニティ循環バスカッタ号	宇部市交通局
和木町	和木町無料巡回バス	和木町企画総務課
玖珂町	福祉巡回バス	玖珂町産業経済課
防府市	街なかふらっとバス	防府市商工会議所
阿知須町	きらら号	阿知須町企画振興課
阿武町	町営バス	阿武町企画課
楠町	くすのき号	楠町企画課
菊川町	生活福祉バス	菊川町社会福祉協議会
山陽町	ねたろう号	山陽町企画調整課
川上村	村内巡回バス	川上村企画開発課

\*○印は中国運輸局でコミュニティバスとして扱われているもの。

と運行の状況を述べる。

#### (1) コミュニティバスの導入に関して

導入の目的については、①バス空白地域の解消(10主体、以下主体数)、②公共施設の利用促進(9)、③交通不便地域の解消(6)、④買い物客の利便向上(5)、移動制約者の利便向上(5)が多く回答された(複数回答)。バス空白地域の解消と交通不便地域の解消を回答した事業主体をあわせると、15主体のうちの13主体になり、ほとんどが公共交通の不便性を解消する目的で導入されているといえる。それらの主体では、同時に公共施設の利用促進や移動制約者の利便向上も目的として選択していることが多く、地域の病院や医院、行政施設、福祉施設、図書館などへのアクセスの改善にもコミュニティバスが必要とされたようである。また、コミュニティバスによって、居住地域の近くにバス停ができ、他方では公共施設などに近接してバス停ができて、両面でアクセスが改善されている地域もある。移動制約者対策としては意識されて導入されたと認められる。しかし、居住者の車依存様式に働きかけて自動車利用を減らす、公共交通の利用を促すことを目的として選択したのは山口市の1主体のみで、多くはこうした地域の交通施策として考えられたわけではない。

バス空白地域、交通不便地域の解消を目的として導入した13主体に対して、コミュニティバスの導入によって解消されたかを質問したところ、「解消された」(4)、「ほぼ解消された」(1)、「まだ存在する」(8)との回答であった。町村では「解消された」、「ほぼ解消された」との回答が多かったが、6市の主体はどれも「まだ存在する」との回答であった。広い行政区域を有

する市では、バス空白地域や不便地域が多く、それを解消するためにはさらに路線を拡充しなければならない状況である。

コミュニティバスは各主体によって様々な工夫がされる点に特徴がある。そこで、導入にあたってどのような工夫をしたかを尋ねた。最も多かったのは、バスの選択に関するもので、高齢者、身体障害者、子ども連れの利用者を想定してノンステップバスや低床バスを選んだとの回答が7主体からあった。次いで停留所に関する工夫（3主体）で、停留所の間隔を200～300mと短く設定した例や、停留所ごとに木のベンチを設置した例、乗降時の安全に配慮して停留所を設置した例などがある。また、運行間隔や運賃に関する工夫も多い。運行間隔を30分毎など分かりやすく設定した例、運賃では100円（ワンコイン）にしたり、敬老優待乗車証制度をコミュニティバスにも適用した例が回答された。他には、バスの色、図柄、キャラクターなどデザインに関する工夫、ルート設定での工夫、フリー乗降の採用など各主体での工夫が見られる。

こうした工夫には配慮や苦勞が伴う場合もある。ルートの設定やその長さに関して地域住民、バス・タクシー事業者、その他の関係者（県、公安委員会等）と調整を図ること、停留所の設置場所に関して地域住民の了解を得ることが共通に上げられた苦勞点であった。

## (2) 運行の現状

現在の主な利用者については（複数回答）、全15主体から「高齢者」との回答があった。次いで「児童・生徒」との回答が9主体からあった。これ以外の回答では買い物客、観光客、幼児連れの母親、身体障害者などがあった。すなわち、主な利用者は高齢者、子どもなど移動制約者であると事業主体には認識されている。

ルート、路線の長さとその評価について質問した。路線の長さから見ると、10km程度までの短距離の路線とそれ以上の中・長距離路線が見られる。ちなみに、武蔵野市のムーバスは約5kmの路線、金沢市のコミュニティバスもほぼ同じで短距離路線である。山口県内のもものでは、前者には、買い物客の利便と中心市街地の活性化を主な目的とした周南市の例（8.4km）、防府市の例（11km）、市内中心部の公共施設等の利用を考慮したルートの宇部市の例（7.5km）、岩国市の例（6.6～9.9km）などがある。これに対して、バス空白地域や不便地域の解消を目的としたルートの場合、萩市の例（16.2～18.4km）、山口市の例（13.5～27.4km）のように距離が長くなる。また、バス路線が廃止されたために運行することになった廃止代替路線の場合も距離が長くなる。このように中心市街地循環ルートやバス空白地域解消ルートなどのルートと路線の長さにはある程度の対応関係が見られる。また、路線が長いとバスの台数を多くしない限り運行間隔も長い時間になる。運行回数が多いのは、山口市の69回（3系統）、岩国市の51回（3系統）、萩市の46回（2系統）、菊川町の47回（8系統）などである。人口1万人未満の菊川町でも市に匹敵する運行をしている。

ルートや路線の長さの評価については、次のとおりであった。ルートは増やしたいと回答したのが4主体あり、他は現状でよいとの回答で、減らすとの回答はなかった。路線の長さについては、延長したいとの回答が2主体、縮小したいとの回答が1主体、他は現状でよいとの回答であった。比較的路線が長い萩市では30分間隔で運行しているが、バスの定時制を確保するために路線の長さを縮小したいと回答されたことは注目される。反対に、町内完結型では運行補助がなくなるので路線を延長するとの回答があるが、地域的な交通対策が広域化の圧力を受けている例として留意しなければならない。

バス車両に関する質問では、8主体がノンステップバスを使用しているほか、アイドリングストップ装置を取り付けたり、運行路線の道路幅員にあう大きさのバスにするなど、車両においても利用者や環境への配慮をしている主体が多い。

コミュニティバスを導入した効果、問題、課題など評価に関して質問した。導入効果の点では、中心市街地の公共施設が利用しやすくなった、商店街の活性化に貢献した、バス空白地域が解消した、高齢者など移動制約者の外出が増えた、バスターミナルに福祉サロンを設置したことでバス利用者の交流も進展したなど、導入目的に照らして効果があったと回答した主体が多かった。しかし、数主体は導入目的とは異なった点での評価を回答するなど、基本的な効果ははっきりしないものもあった。

運行に関しての問題があると回答したのが8主体であった。問題には、路線を延長する必要がある、ルート拡大の市民要望に答えられていない、事業採算性がよくない、バス車両が不具合（床の高さ、座席の向き等）といった問題が指摘された。また、今後の課題では、運行間隔の短縮など利便性の改善、料金の減額、フリー乗降の採用、市町村合併による相互乗り入れなどが上げられた。

運行に関する問題点の中で、事業採算性の悪さを上げる主体がいくつかあるが、採算性に評価の重きをおくと、重要なプラス効果を軽視して、運賃の増額に向かいやすい。あるいは、運賃を増額するために採算性を理由付けに使っている場合もある。東京都武蔵野市のコミュニティバスが黒字経営になって以来、コミュニティバスの採算性にも着目されるようになったが、武蔵野市に次ぐ成功例と評価の高い金沢市でも運賃収入は経費のせいぜい75%、地方都市の例で山口市がコミュニティバス導入の参考にした三重県鈴鹿市の場合はそれが34%と言われている<sup>11)</sup>。地方の小さな都市や町村では採算性はさらに低くなる可能性があり、効果をどのような視点で計るかがますます重要になる。

表2は各主体の基本的な回答をまとめたものである。これらの中には3つのタイプが見出される。①バス空白地域や交通不便地域と中心市街地や公共的施設とを結ぶルート、あるいは中心市街地の循環ルートを運行し、乗車対象はできるだけ広く確保しようとするタイプで、これには岩国市、周南市、萩市、山口市、防府市、宇部市のバスが該当する。②赤字を理由に民間バスが撤退したために自治体などが代替して運行する廃止代替バスで、利用者の多くが高齢者、障害者、子どもなど自動車に乗らない人たちである。これには、美祢市、阿知須町、阿武町、楠町、山陽町、菊川町のバスが該当する。③交通弱者といった利用者が限定的に想定され、医療・福祉施設、公共施設等の利用を促す福祉バスのタイプで、和木町、玖珂町、川上村のものが該当する。

上記の中でも、住民のニーズをある程度把握し、まちづくりと関連づけた交通政策として、すなわち交通まちづくりとして企画したものは、萩市と山口市のコミュニティバスである。これらはその意味で今日の代表的なコミュニティバスの例である。そこで、山口市のコミュニティバスを取り上げ、利用者から見た効果や問題を検討してみる。

表2 コミュニティバスの地域比較

(2003年10月時点)

地域	運行回数・運賃	主な目的	主な利用者	導入効果
岩国市*	3系統51回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進	高齢者 児童・生徒	・空白地域の部分解消
周南市	2系統9回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進 ・買い物客の利便向上	高齢者 児童・生徒 その他	・公共的施設の利用向上 ・中心市街地の活性化
山口市	3系統69回 100円	・空白・不便地域の解消 ・買い物客の利便向上 ・車利用の減少	高齢者 児童・生徒	・高齢者の外出回数の増加 ・中心商店街の活性化
萩市*	2系統46回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進 ・観光施設の巡回	高齢者 観光客 買い物客	・空白地域の部分解消 ・30分間隔での運行で利便向上
美祢市*	5系統22回 200円	・公共施設の利用促進 ・交通不便地域の解消	高齢者 児童・生徒	・利用者の満足度は高い
宇部市*	19回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進	高齢者 病院利用者	・利用者の満足度は高い
防府市	9回 無料	・買い物客の利便向上	高齢者 幼児連れ 買い物客	・中心市街地の活性化
和木町*	2系統8回 無料	・交通不便地域の解消 ・移動制約者の利便	高齢者 児童・生徒	・不便地域の解消 ・移動制約者の利便向上
玖珂町	6系統28回 無料	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進	高齢者 身体障害者	・公共的施設の利用向上 ・移動制約者の利便
阿知須町	4回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進 ・観光施設の巡回	高齢者	・路線を延長
阿武町*	5回 200円	・バス空白地域の解消 ・町内民間医院の送迎	高齢者 児童・生徒	・病院利用者の利便向上
楠町*	10回 100円	・空白・不便地域の解消	高齢者 児童・生徒 その他	・空白・不便地域の解消 ・乗車人員の増加
菊川町*	8系統47回 100円	・バス空白地域の解消 ・公共施設の利用促進 ・移動制約者の利便向上	高齢者 児童・生徒 その他	・福祉サロンで利用者交流 ・町民福祉の向上
山陽町*	7系統21回 200円	・公共施設の利用促進 ・買い物客の利便向上	高齢者 児童・生徒	・低床バスで高齢者の利便向上
川上村	2～3回 無料	・交通不便地域の解消 ・温泉の利用促進	高齢者 その他	・交通不便地域の解消

(注) 地域欄の\*印はノンステップバスを示す。

## 2. 山口市のコミュニティバスとその役割

### (1) コミュニティバスの計画

山口市は1943（昭和18）年に開始した市営バス事業を1999（平成11）年に廃止した。市営バス路線は防長交通株式会社に引き継がれたが、バス路線の空白地域や停留所から遠く離れた不便地域が相当に多くあった。また、県庁所在都市の中でも最も自動車依存が進み<sup>12)</sup>、環境への負荷も甚大になっている一方では、公共交通が衰退し、マイカーを利用しない高齢者、女性、学生、子どもの公共交通へのニーズが大きくなっていることが市民意識調査にも現れていた<sup>13)</sup>。こうして、2001（平成13）年に今後の地域交通の改善指針とすべく、「山口市市民交通計画」を策定した。市民交通計画と称しているが、市民が主体となって、あるいは参加してつくったものではなく、市庁内での作成物にすぎない。このことはさておくとして、この交通計画の中で、公共交通が不便な地域と生活拠点、公共公益施設等を結ぶコミュニティ交通として位置づけたコミュニティバスの導入を提案した。そして、地域住民と行政で実施方策を検討し、2001年10月から2年間の実証運行で効果を確認、見直しを経て本格運行に進むとしていた。

実証運行計画では、吉敷・湯田地域、大内地域、川西地域の市内3地域をモデルとして運行ルートを設定した。吉敷・湯田ルートは13.5～15.2km、大内ルートは16.1km、川西ルートは17.0kmあり、吉敷・湯田ルートと大内ルートには29人乗りのマイクロバスが、川西ルートには15人乗りのワゴンバスが選定された<sup>14)</sup>。また、実証運行のねらいとして、次の5点を上げていた。①公共交通不便地域におけるモビリティ向上、②移動制約者へのアプローチ、③経済の活性化と地域コミュニティ形成の支援、④既存交通との連携と支援、⑤マイカー依存型社会からの脱却<sup>15)</sup>。

さらに、実証運行から本運行へ移行する目安として、1便あたりの平均乗車人数を吉敷湯田ルートと大内ルートは10人（29人乗り）、川西ルートは4人（15人乗り）としていた。運行当初はこの目安を下回っていたが、翌2002年にルートやダイヤの改善を図ったことから吉敷・湯田ルート、大内ルートで目安を越える乗車人数となった。

### (2) 利用者から見たコミュニティバスの評価

山口市には3つのルートがあるが、そのうちの吉敷・湯田ルートと大内ルートの利用者（乗客）にアンケート調査を行った。以下ではその結果について述べる。

#### ① 利用者

利用者の性別と年齢を図1に示した。性別では女性が多く、年齢別では65歳以上の高齢者が約50%である。とくに50歳以上の利用者が多く、74%を占めている。確かに利用者の年齢層は高いのであるが、65歳以上の高齢者に限定されているわけではなく、それ以外の利用者も半数いる。その中で、小・中・高校生を合わせた児童・生徒は全体で8%であるが、大内ルートは学校を多く通るルートになっているので15%と高くなっている。

山口市では、ルートを決めるにあたって、既存のバス停留所までの距離が300m以上離れた、またはバス路線のない「交通不便地区」が考慮され、この地域にルートが設定された。そこで、自宅からバス停留所までの距離を尋ねると、200mまでが60%、300mまででは約80%となった。コミュニティバスはおよそ300m間隔でバス停を設置していることもあり、利用者の自宅とバス停までの距離はおよそ300mの範囲内にある。しかし、約20%の利用者は300m以上離れており、バス停までの距離感について尋ねると、この人たちの1/3以上が「遠い」と回答した。

やはり300m以内にバス停があることが必要であるといえる。

利用頻度は、「ほぼ毎日」が22%、「週2、3日」が37%であり、あわせて週に2日以上の利用者が約60%となる。コミュニティバスの利用者はいわば常連客のように頻繁に利用している人が多いといえる。

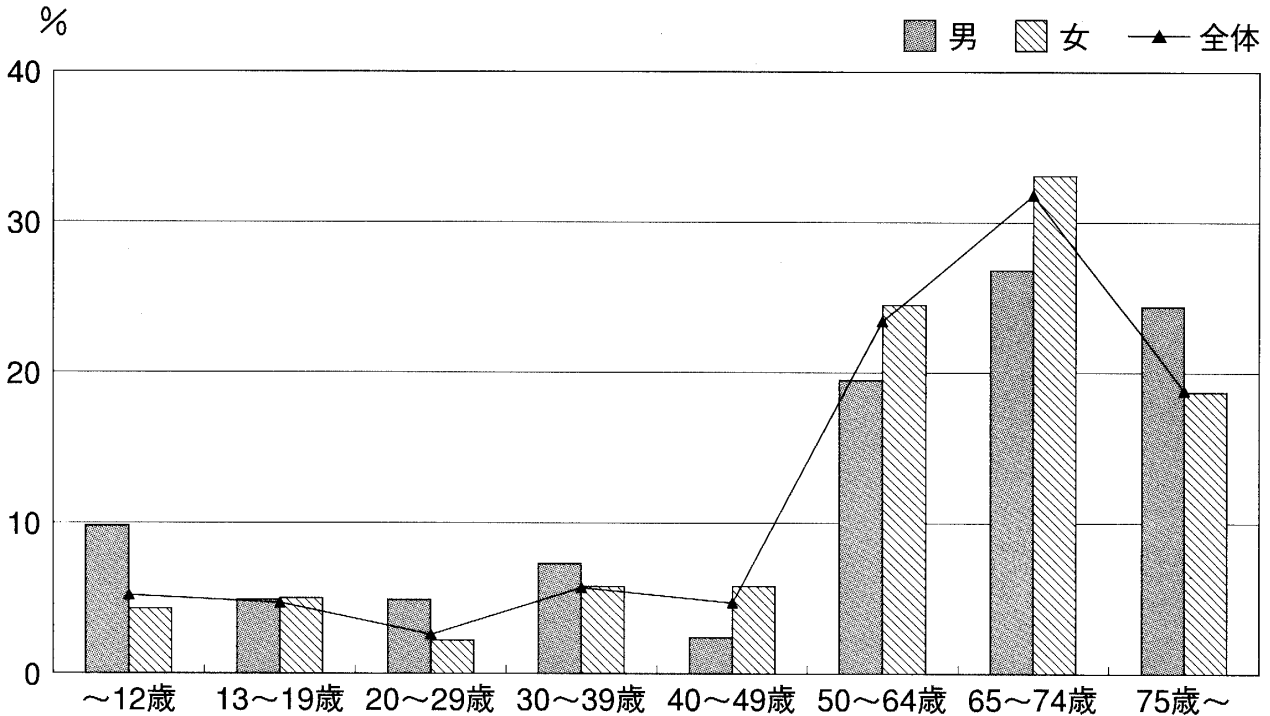


図1 乗客の性別と年齢

## ② 利用目的

コミュニティバスの主な利用目的を質問した。全体では中心部の商店街での買い物の28%、通院・見舞いの25%が多く、次いで通勤10%、通学8%、スーパー等での買い物8%となっている。別の公共交通（JR、一般バス）への乗換は5%、公共施設や公益施設の利用は4%とこれらを目的とした回答はほとんどなかった。これには、ルートによる違いが見られ、吉敷・湯田ルートでは中心部の商店街での買い物が39%と多いのに対して、大内ルートでは通学が16%と多く、各ルートの特徴があらわれている。

図2では主な利用目的を年齢層別に示した。未成年層では通学が大部分を占めている。20~64歳の年齢層では商店街での買い物が38%と最も多く、次いで通勤の21%、通院・見舞いの18%となっている。65歳以上の高齢層では通院・見舞いが35%、商店街での買い物が25%である。このように、年齢層によってコミュニティバスの利用目的に違いがある。

平日と休日でも利用目的に違いがあることを図3に示した。平日の利用者の目的は、通院・見舞いが32%と多く、次いで商店街での買い物18%、通勤14%、通学12%であるが、休日の利用者の場合は、通勤・通学目的の利用がなく、通院・見舞いもほとんどなく、50%以上が商店街での買い物を目的にし、スーパー等での買い物も16%見られる。また、平日にはほとんど見られない別の公共交通（JR、一般バス）への乗換も休日には12%ある。

主な目的以外にどのような目的で利用するかを質問したところ（複数回答）、公共・公益施



設に行くためとの回答が27%と多く、商店街での買い物が21%、別の公共交通への乗換が15%、通院・見舞いが14%、スーパー等での買い物が14%であった。主な利用目的ではほとんど見られなかった公共・公益施設の利用や別の公共交通への乗換も利用目的にされており、コミュニティバスは多様に利用されているとあってよい。

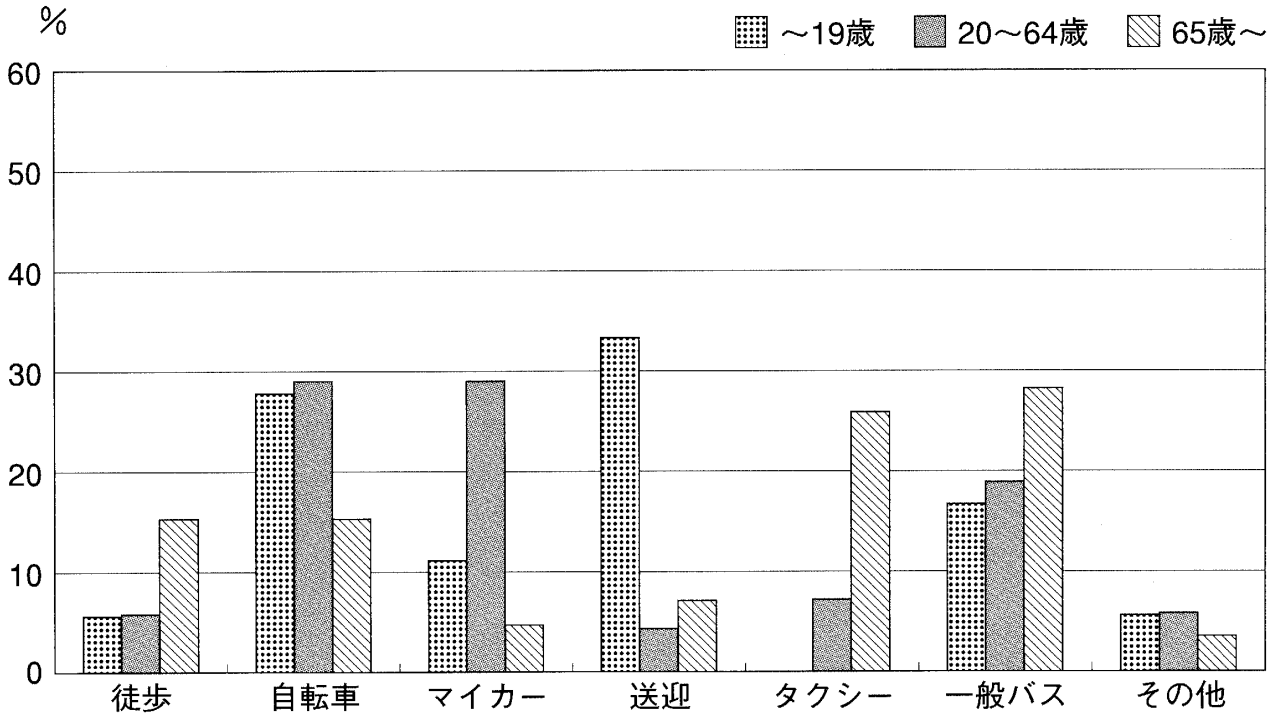


図2 年齢層と運行以前の移動手段

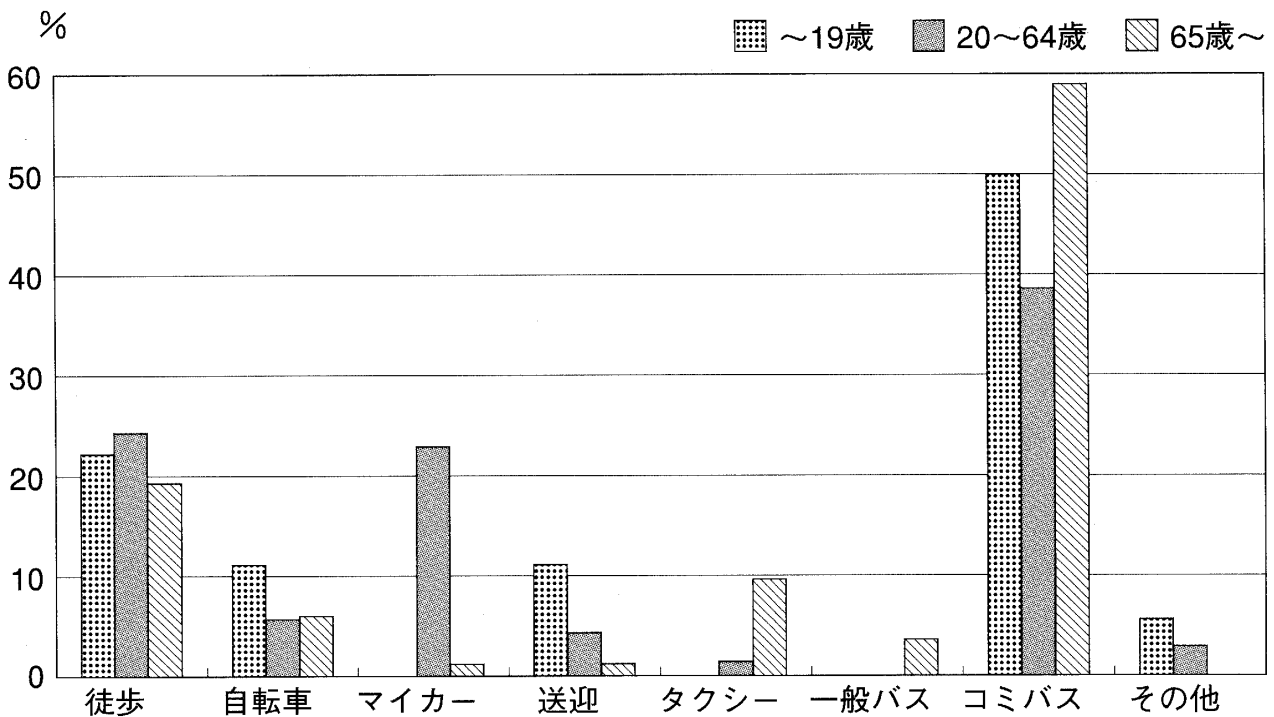


図3 年齢層と運行後の移動手段

### ③ マイカー利用

コミュニティバス利用者の中で、自分で車を運転する人（マイカーも利用する人）は18%であった。年齢層別にみれば、19歳未満の年齢層や65歳以上の高齢層ではそれぞれ5%と少ないが、20～64歳の年齢層では37%がマイカーも利用する人であった。

自分で車を運転する人たちにコミュニティバスとマイカーの利用頻度を質問したところ、75%の人はマイカーの方をよく利用するとの回答であった。したがって、回答者の多くは普段はもっぱら車を運転している人たちである。

この人たちのコミュニティバスの利用目的に関する回答を図4に示した。商店街での買い物36%、通勤が32%である。商店街はスーパーマーケットとはちがって駐車が不便で、駐車料金もかかるためにマイカー利用者もコミュニティバスを利用していると理解できる。また、通勤での公共交通の利用はマイカー依存から脱却する上で重要であり、これも少なくないことは注目される。

マイカー利用からバス利用に変わった人は利用者の5%ほど（18%×25%）で、車の台数を減らすほどではないが、買い物や通勤といった中心部の交通に影響を与え、さらにルート、走行時間、運行間隔が短縮されれば、車の走行台数を減らすことが可能であると考えられる。

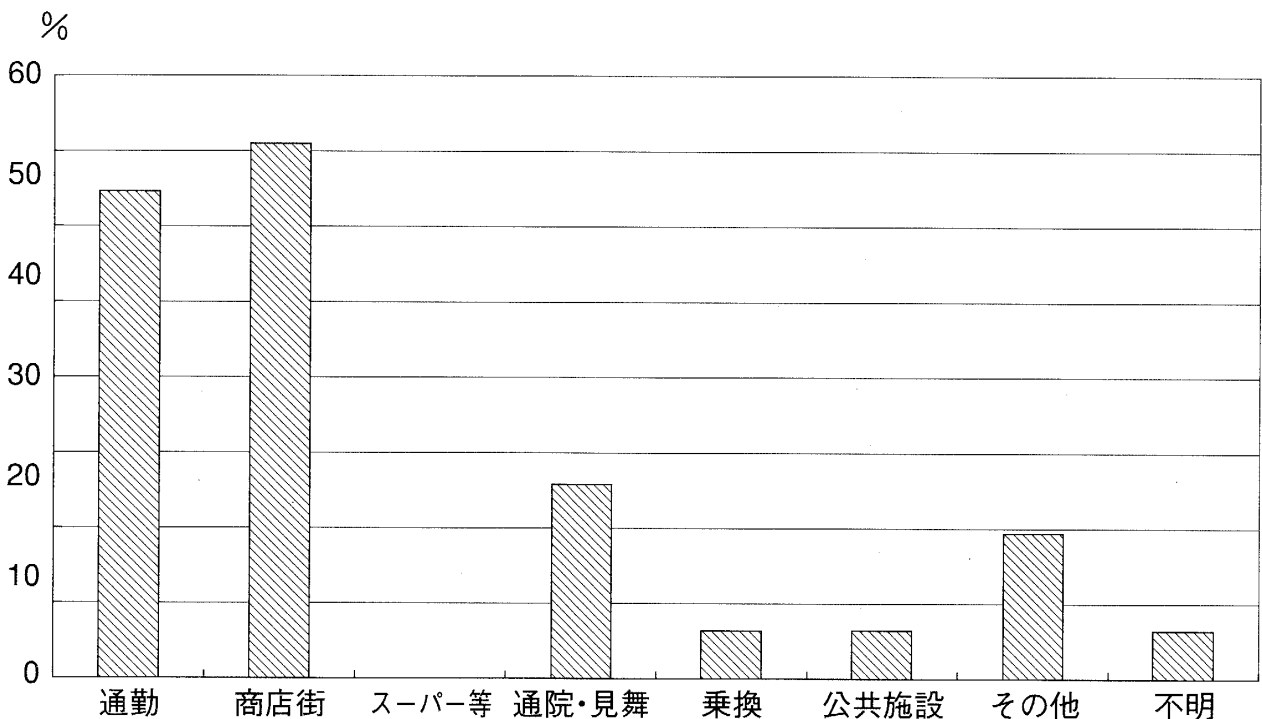


図4 車を運転する人のコミュニティバスの利用目的

### ④ 移動手段の変化

コミュニティバスの運行以前と運行以後において、主な移動手段がどのように変化したかを質問した。コミュニティバスの運行以前は、一般バスが23%、自転車が22%、タクシーが16%、マイカーが16%、徒歩が10%、家族等の送迎が9%であった。運行後には、コミュニティバスが50%、徒歩が20%、マイカーが10%、自転車が7%、タクシーが5%、家族等の送迎が4%となった。一般バスの利用はほとんどなくなった。これまで自転車や家族のものを含む自家用車を利用していた人たちも、遠くのバス停まで行って一般バスに乗っていた人や通院等に

タクシーを利用していた人たちも、その多くがコミュニティバスをもつぱら利用するようになった。

図5、図6にこれを年齢層別に示した。未成年層では運行以前は家族等の送迎が33%、自転車が28%であったが、運行後にはこれらが大きく減少し、コミュニティバスに変わった。20～64歳の年齢層ではマイカーと自転車がそれぞれ約30%、一般バスも20%ほどあったが、運行後

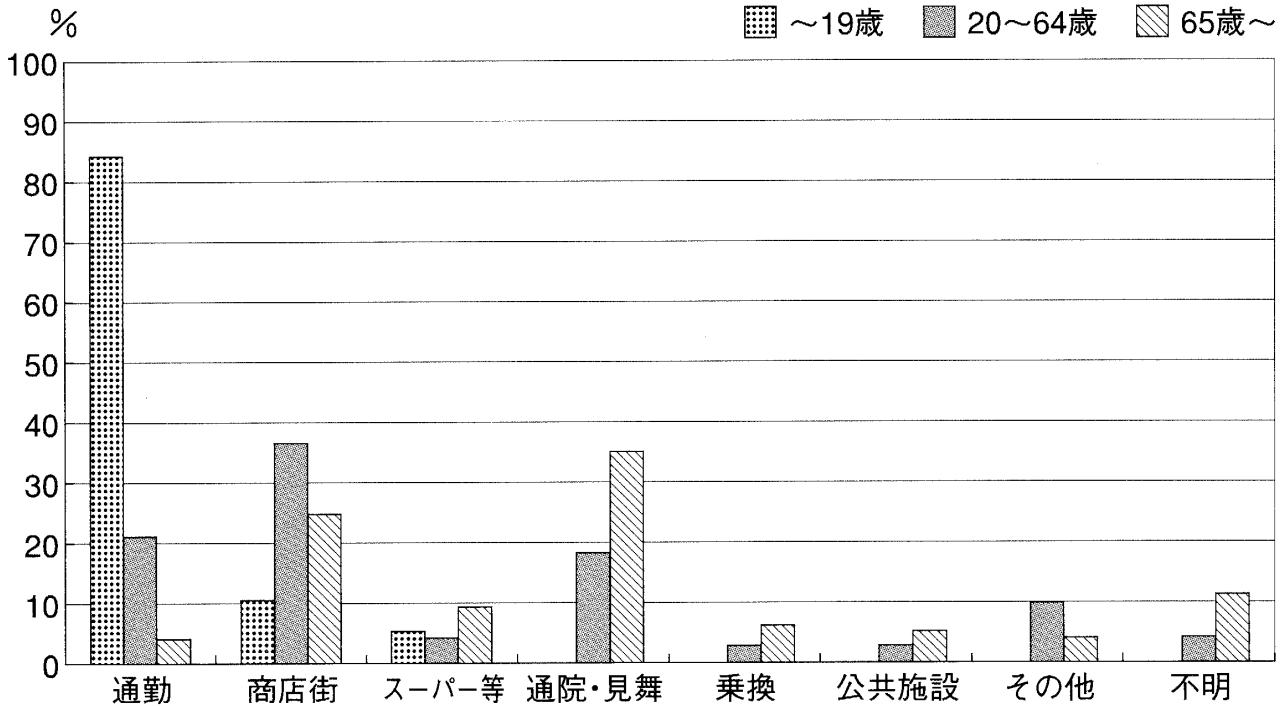


図5 年齢層別の主な利用目的

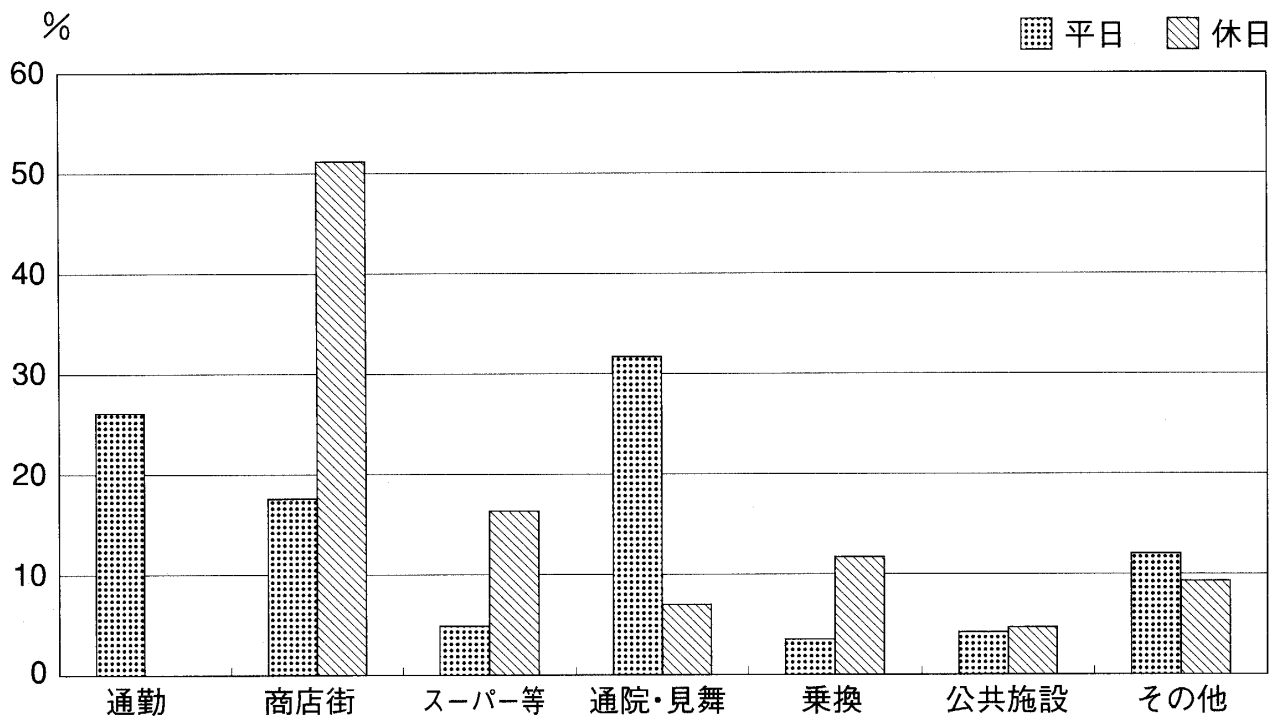


図6 平日と休日の主な利用目的

はマイカーの利用は23%とかなり残っているものの、自転車や一般バスは徒歩とコミュニティバスに変わった様相である。

最もコミュニティバスへの変化が顕著にあらわれているのは65歳以上の高齢層である。この層では運行以前は一般バスが28%、タクシーが26%あったが、運行後は一般バスが4%、タクシーが10%になり、コミュニティバスが60%と移動手段の中心になった。また、自転車やマイカー、家族等の送迎も減っている。安全や自立性の面でもよくなったと思われる。

運行以前の主な移動手段から、どの程度コミュニティバスに変わったかを見ると、次のようになった。運行以前に徒歩で移動していた人の56%、自転車で移動していた人の46%、家族等の送迎で移動していた人の53%、タクシー利用者の48%、一般バス利用者の65%がコミュニティバスを主な移動手段にするようになった。それぞれ半数程度がコミュニティバスに変わったということである。しかし、運行以前にマイカーを利用していた人では、コミュニティバスへの転換は19%であり、マイカー利用者にはコミュニティバスの効果が及びにくいといえる。

### ⑤ 利用者の意見

コミュニティバスの良さと不満点について、利用者に質問した（複数回答）。まず、コミュニティバスの良い点については、①100円で乗れる（86%）、②買い物・通院がしやすくなった（57%）を半数以上が選択した。次いで比較的多かったのは、③雨の日でも外出できるようになった（36%）、④時間どおりにバスが来る（33%）、⑤安全・安心感がある（30%）、⑥狭い道でも走れる（29%）といった回答であった。⑦乗り心地がよいとの回答（22%）は少なく、この面での改善が求められる。

他方、コミュニティバスの不満点については、多くはなかったが、次のような点を選択された。①乗降ボタンの位置が高い（20%）、時間どおりにバスが来ない（16%）、③目的地に着くまで時間がかかる（14%）、④人が多くて座れないときがある（14%）、敬老乗車証を利用できない（9%）などである。他都市のコミュニティバスでは、乗降ボタンを肘掛に設置するなど、押しやすい配慮をしている事例が多いので参考にする必要がある。また、時間どおりにバスが来ないという不満は、2002年9月から大内ルートの一部でPTPS（信号の時間調整を行い公共輸送車両の信号待ちを短縮するシステム）を導入したことで、幾分改善されているように見られる。目的地に着くまで時間がかかるという問題は、現在の運行ルートが比較的長いことにも由来しており、この面からの検討も必要である。なお、山口市のコミュニティバスはノンステップバスではないが、ステップが15cmと低いので、乗降口の乗り降りがしにくいという不満点は5%と少なかった。

## 3. コミュニティバスの役割に関する考察

最初に述べたように、コミュニティバスには明確な定義がなく、多様性に特徴がある。山口県内でも3つのタイプのものが見出される。①バス空白地域や交通不便地域と中心市街地や公共的施設とを結ぶルート、あるいは中心市街地の循環ルートを運行し、乗車対象はできるだけ広く確保しようとするタイプ、②赤字を理由に民間バスが撤退したために自治体などが代替して運行する廃止代替バス、③交通弱者といった利用者が限定的に想定され、医療・福祉施設、公共施設等の利用を促す福祉バスのタイプの3つである。これらのタイプによって、その果たそうとする役割は異なっている。

この中で、1つ目のタイプに属する山口市では、コミュニティバスの導入のねらいを5点上

げていた。それは、①公共交通不便地域におけるモビリティ向上、②移動制約者へのアプローチ、③経済の活性化と地域コミュニティ形成の支援、④既存交通との連携と支援、⑤マイカー依存型社会からの脱却、であった。

コミュニティバスの利用者調査の結果から各点を評価してみる。まず、「公共交通不便地域」とされるバス停までの距離が300m以上離れた地域の解消であるが、これは、もともと実証運行の3ルートでできるわけではなかった。しかし、モビリティは向上したと言える。調査結果では、利用者の80%がバス停まで300m未満に自宅があった。但し、この運行ルートでも20%の利用者は300m以上離れたバス停を利用しており、吉敷・湯田地域や大内地域でも不便な地域がなくなったわけではない。

次に、このルートに関わる移動制約者の移動については便利になったといえる。運行以前には家族の送迎やタクシーを利用したり、遠いバス停まで歩くなど移動手段に苦勞していた人たちがコミュニティバスを使うようになってきている。しかし、高齢者や子どもには乗降ボタンの位置が高いなど、バス仕様の問題も残されている。

経済の活性化と地域コミュニティの形成では、中心部の商店街での買い物を目的とするコミュニティバスの利用が多く見られ、商店街の活性化には貢献していると言える。しかし、地域の公共・公益施設へのアクセスを目的とした利用は商店街と比べると少なく、地域の活性化やコミュニティ形成に与えた効果は判然としない。

既存交通との連携と支援では2つのことが言える。1つは、運行以前に自転車や自家用車、家族の車を利用して人がコミュニティバスを利用するようになり、バス利用者が増えた。もう1つは、JR、一般バスへの乗換利用者が各10%ほど存在し、公共交通の利用増加にわずかではあるが貢献している。しかし、どちらも多くはなく、コミュニティバスを含む公共交通のネットワークを充実していくのはこれからの課題である。

マイカー依存型社会からの脱却という面でも2つのことが指摘できる。1つは、他に適切な移動手段がなかったためにマイカーを利用して高年齢者の中で、コミュニティバスを主な移動手段とするようになった人たちがいることである。もう1つは、通勤手段や休日の買い物に利用する人たちの存在である。コミュニティバス利用者の18%が車を運転し、その多くはマイカー利用が中心である。従って、公共交通への転換の割合はごくわずかであるが、通勤や買い物に公共交通を利用することで車の走行を減らしており、公共交通への転換の可能性を示した。

以上のように、運行地域の移動制約者の移動手段としては欠かせない役割を果たし、また、商店街の活性化の面では貢献している。それ以外の交通不便地域の解消、公共交通の充実、マイカーから公共交通への転換などでは、その成果は初歩的なレベルであると言わざるを得ない。しかし、これらもまた、コミュニティバスの役割として追求することは重要である。県庁所在都市の中で最もガソリン消費が多いという実態を改善するために、むしろ本格的な追及が求められる。そのためには、距離の長い運行ルート、1時間ごとの運行間隔などを見直し、鉄道、一般バス、タクシーとあわせた公共交通の地域ネットワークを整備することが大きな課題と言える。それを市民、行政、事業者で検討して計画にまとめ上げ、ほんとうの意味での「市民交通計画」へと前進することが求められる。

## 注

- 1) フライブルグ (ドイツ)、ストラスブール (フランス)、イエテボリ (スウェーデン)、ポートランド (アメリカ合衆国) などが注目されている。
- 2) この課題は常に第1に考えなければならない、としている。(川村健一+小門裕幸著、サステイナブルコミュニティ、学芸出版社、1995、p.98)
- 3) 市川嘉一、交通まちづくりの時代、pp.253-254、また、国土交通省中部運輸局によれば、2002年3月末で管内の市町村のうちの約40%にあたる144市町村でコミュニティバスが運行されているという(平成14年10月20日発表「コミュニティバスの現状について」)。
- 4) 前掲、交通まちづくりの時代、p.10、著者はこれを「交通マネジメントのまちづくり」と呼び、「中心部における移動手段としては公共交通、徒歩、自転車に優先権を与え、基本的にクルマの乗り入れを抑制する一方、中心部と郊外部間の移動もできるだけクルマから公共交通へシフトさせるような取り組みが、その代表的なものである。」と述べている。
- 5) 太田勝敏編著、新しい交通まちづくりの思想、p.2「その交通まちづくりにおいては、住民参加、すなわちコミュニティからのアプローチが極めて重要な意味をもつ、というのが本書の背骨となる主張である。」と述べている。
- 6) 国土交通省ホームページ。
- 7) 前掲の中部運輸局ではコミュニティバスを「地域内の交通不便者の足の確保と利便性向上等のために市町村等が主体となって積極的に運行システムの構築・維持に関わっているバス運行サービス」と定義しているが、主体の点でも定義に合わない例が存在する。
- 8) <http://web.kyoto-inet.orjp/org/ma21f/daigo/daigotop.html> (醍醐コミュニティバスのホームページ)
- 9) 国土交通省、都市バス等再生事例集(2002年12月)では、コミュニティバスの運行事例65例のうち41例を次のような点で導入効果が認められる例としている。利用者の変化が顕著に見られる。利用者の利便性向上に影響が大きかった。バス事業者の収支状況に影響を与えた。地域の活性化に貢献した。
- 10) 前掲、交通まちづくりの時代、p.254
- 11) 前掲、交通まちづくりの時代、p.262
- 12) 総務省、家計調査で山口市のガソリン購入金額は県庁所在都市の中で第1位である(品目集計が始まった1995年以降)
- 13) 山口市、山口市市民交通計画、2001年、pp.11-12
- 14) 山口市、コミュニティバス実証運行基本計画調査報告書、2001年
- 15) 山口市、コミュニティバス実証運行の概要、2001年、p.1