

地域公共交通の再構築と自治体・市民・事業者の役割

- 人と環境にやさしい交通を創りあげるために -

東京都立大学大学院都市科学研究科 吉田 樹

はじめに

路線バスをはじめとした地域公共交通は大きな転換期を迎えている。今日まで続くモータリゼーション（都市交通の自動車化）の進展は、日常生活圏の広域化をもたらし、徒歩や自転車だけに依存して生活の糧を得ることは困難になった。一方で、自動車が市民生活のなかで一般化し、多くの市民が好んで活用している状況にあっても、高齢者・障害者や児童・生徒など、自動車を利用できない人も少なからず存在している。そのため、地域の公共交通はこうした交通弱者たる市民の移動手段を確保するためには不可欠であると考えられる¹⁾。また、地球温暖化の原因とされる二酸化炭素（CO₂）の過度な排出を抑制するためには、地域公共交通をどう整備していくかが一つの課題であるとされている。

とはいえ、成熟社会の今日においては、自治体財政も逼迫していることから、地域公共交通を効率的かつ持続的に確保することで、「人と環境にやさしい交通」を創りあげていくことが必要である。そのためには、市町村が市民や事業者（バス・タクシー事業者等）と「協働」して、公共交通体系の再構築に「今から」取り組んでいくことが重要である。

そこで、本稿では、地域公共交通を再構築するために必要な視座を整理することを目的に、まず、地域公共交通の現状と課題について整理したうえで、地域公共交通の再構築過程のなかで、市町村や事業者、市民はどのような役割を果たすべきかについて述べる。

1. 地域公共交通の現状と課題

（1）モータリゼーションの進展と利用者の逸走

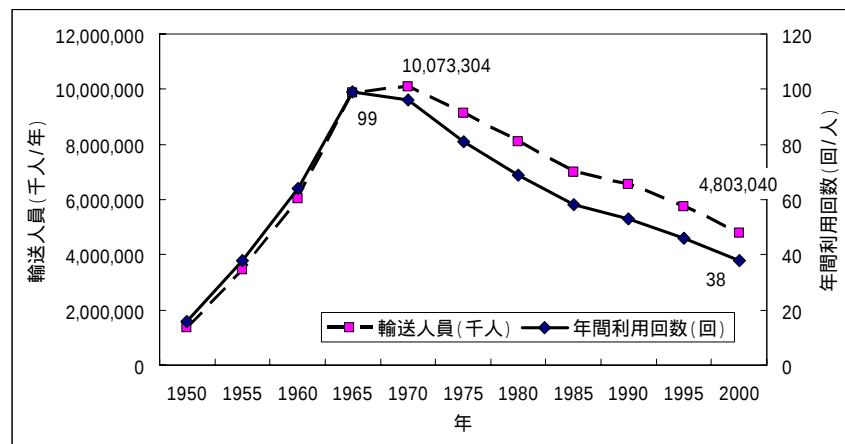
乗合バス事業の輸送実績

まず、わが国における乗合バスの年間輸送人員や一人当たり利用回数の推移を5年ごとに示した図表1を眺めたい²⁾。乗合バスの輸送人員のピークは1970年であり、年間輸送人員は約100億人であった。また、国民一人あたりに換算した年間利用回数も約100回（1965年）であり、往復利用を仮定すると国民一人当たりで、平均週1回は乗合バスを利用した計算になる。

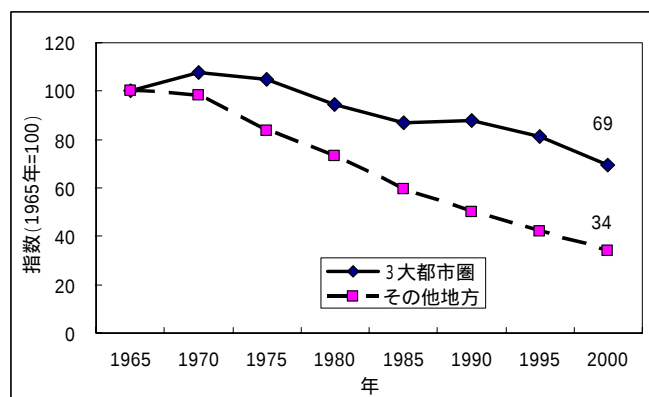
しかし、ここ30年の間はほぼ一貫して輸送人員が減少しており、2000年の年間輸送人員は約48億人、国民1人あたりの利用回数も38回とピーク時のそれぞれ4～5割の実績となっている。

一方で、乗合バスの輸送人員の推移を都市部（3大都市圏）（注1）と地方部（その他地方）で比較した結果を図表2に示す。1965年の年間輸送人員（3大都市圏；4,103百万人、その他地方：5,759百万人）を100とすると、2000年の指数は、都市部の69に対して、地方部は34となり、特に地方部での「バス離れ」が深刻である。しかし、大都市圏においても、ここ10～15年の間に利用者の逸走が進んでおり、八王子市も決して例外ではない。

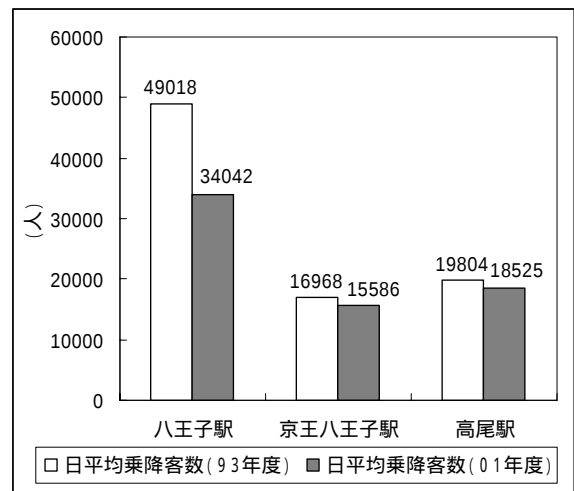
八王子市では、5つの事業者（京王電鉄バス・京王バス南・西東京バス・多摩バス・神奈川中央交通）により、路線バスが運行されている。多くの系統が鉄道駅の前を起終点としており、八王子駅、京王八王子駅、高尾駅が市内の主要バスターミナルになっている。八王子市でも、他地域と同様に、路線バスの利用者数が減少する傾向にあり、2001年度の主要バスターミナルの日平均乗降人員は、1993年度と比較して、京王八王子駅と高尾駅では1割程度、八王子駅では3割程度それぞれ減少している（図表3）。³⁾



図表1 乗合バスの年間輸送人員と一人当たり利用回数²⁾



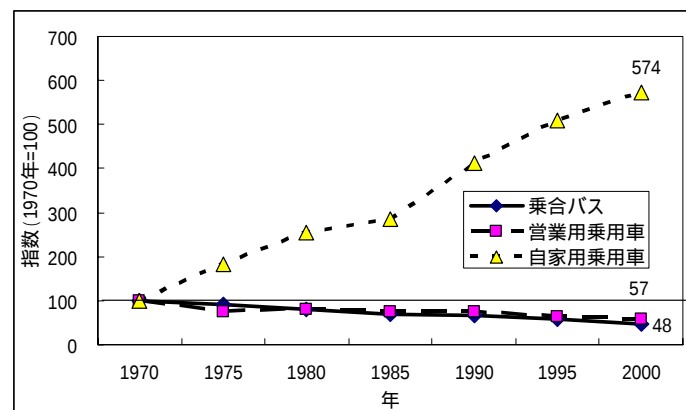
図表2 乗合バスの年間輸送人員の推移(3大都市圏・その他地方)²⁾



図表3 主要ターミナルの乗降人員^{4) 5)}

モータリゼーションの進展と利用者の逸走

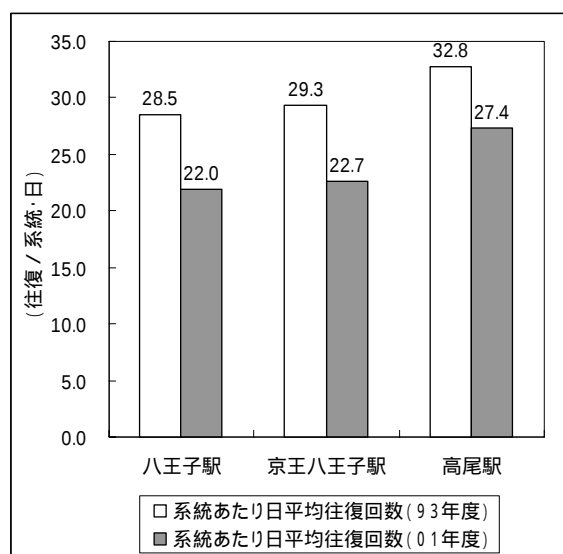
公共交通から利用者が逸走した原因の一つとして挙げられるのが自家用乗用車（いわゆるマイカー）の普及である。図表4は、車種別示した年間輸送人員の推移について、1970年を100とした指数で示したものである。自家用乗用車の輸送人員は一貫して増加しており、2000年には1970年の574%にあたる約4550万人を輸送しているが、乗合バスや営業用乗用車（タクシー等）の公共交通の輸送人員は年々減少している。つまり、モータリゼーションの進展に伴って、乗合バスをはじめとした公共交通の輸送人員が減少していったことになる。



図表4 車種別年間輸送人員²⁾

（２）縮小均衡の運行計画^{３）}

再び八王子市における乗合バスの現状に目を転じたい。図表５は、各ターミナル（八王子駅・京王八王子駅・高尾駅）における、１日当たりの往復運行回数の平均値を示したものである。系統ごとに運行回数数回から百回程度までさまざまであるが、全系統を平均した日往復回数は、ターミナルごとに22回から27回程度となっている。また、各系統の便数を路線図と照らし合わせてみると、市内のほとんどの停留所で鉄道駅に向かうバスが昼間時（10時から16時まで）に1時間当たり1便は確保されている。しかし、図表１で示したバス利用者数の減少に伴って、日平均往復回数も93年度からの8年間で4分の3に減少しており、バスのサービス水準も低下している。なお、各主要ターミナルを起終点とする系統数は、93年度からの8年間で減少しておらず、高尾駅などではむしろ増加している。以上より、八王子市の乗合バスにおいても、利用者の減少に伴って1系統あたりの運行回数を減らしてきたことがわかる。

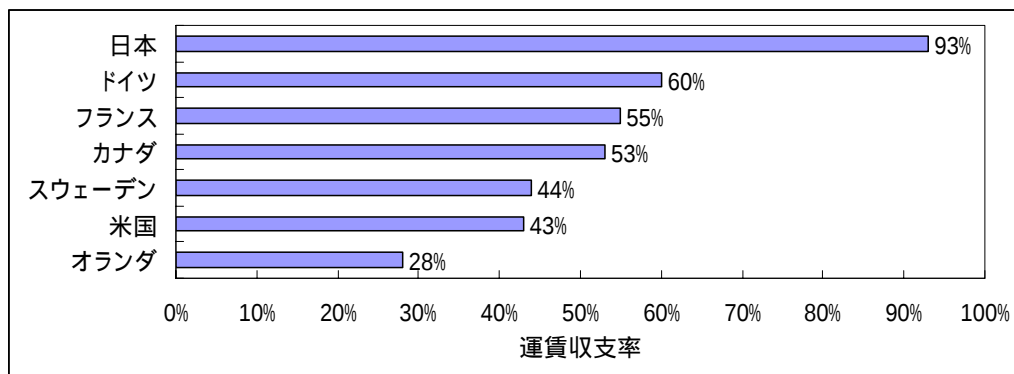


図表５ ターミナル別日平均往復回数^{４）５）}

このように、利用者の減少に伴って運行回数を縮小させたり、不採算路線の休・廃止を実施したりする「縮小均衡」的な運行計画は、結果として利用者へのサービスを低下させることになり、さらに利用者を減少させる悪循環を引き起こしている。また、自動車を利用できない市民モビリティ（市民の足）を低下させることにもつながると考えられる。

では、なぜ乗合バス事業者が縮小均衡的な運行計画を立てざるを得ないのだろうか。一つの背景として、わが国の乗合バス事業が事業者による独立採算を原則としている点が挙げられる。太田^{６）}は、公共交通（路線バスに限らない）の運賃収支率国際比較を行なっているが、日本が他国に突出して運賃収支率が高くなっている（図表６）。このことから、わが国の公共交通は、独立採算を前提とした運行計画（運行回数などのサービス水準）の設定を行なっていることが分かる。

そのため、わが国では、公共交通の事業性を重視し、市民モビリティ確保や環境に配慮した交通を創りあげる視点に乏しかったとも言える。しかし、先にも述べたように、わが国の自治体財政は逼迫の状況にあるうえ、不採算な公共交通に対して「無秩序に」公的支出を行うことは好ましいことではない。そこで、次章では、地域公共交通を再構築していくうえで、市町村や事業者、市民はどのような役割を果たしていくべきかを示しながら、モビリティや環境のために維持・発展させる必要のある公共交通とは何かを述べる。



図表６ 公共交通の運賃収支率（1992年）^{６）}

2. 地域公共交通の再構築と市町村・市民・事業者の役割

(1) これまでの姿

地域公共交通の維持・供給・発展の過程について、中村(2007)は、「計画」「運営」と「運行」の3つの場面に分けて説明している。まず、「計画」の場面とは、路線の位置、停留所の位置、そして、運行スケジュールや運賃といったバスサービスの中身を決定することを指している。一方で、「運営」の場面は、「計画」の内容に基づいて主に財務の観点から、費用と収入のバランスをとっていく業務を意味する。また、「運行」の場面は、車両と人員の管理を意味する。⁷⁾

図表7は、わが国の市町村と事業者がそれぞれどのような役割分担に基づいて、地域公共交通の「計画」「運営」「運行」の場面を担っているかを示したものである。わが国の乗合バス事業は一路線一免許(事業者)を原則とする需給調整規制が数年前まで継続してきたことに加え、先に述べたとおり、事業者による独立採算原則が今日においても貫かれている。そのため、市町村が地域公共交通に関する「計画」「運営」「運行」の各過程に関わることは少なく、事業者が「運行」だけでなく、「運営」や「運行」に関する計画を設定することが一般的である。

図表7 わが国における「計画」「運営」「運行」の一般的な役割分担⁷⁾

	行政(市町村)	事業者
計画	何もしない (できない)	自ら考える
運営		自ら決める 時に補助金を申請
運行		車両と人員の管理

成熟社会にある今日においては、地域公共交通を効率的かつ持続的に確保することで「人と環境にやさしい交通」を創りあげていくことが必要である。しかし、独立採算原則の下にある事業者が「計画」「運営」「運行」の全ての過程を担う現在の状況では、利用者の減少をサービス水準の低下(運行回数の縮小や休廃止)によってカバーする「縮小均衡」による運行計画が続けられることになる。そのため、さらなる利用者の減少と、それによるさらなるサービス水準の低下を招く「悪循環」に陥り、結果として、市民モビリティの低下や、マイカー利用に伴う環境負荷の増大をもたらすと考えられる。

(2) これからの姿

こうした「悪循環」を断ち切るためには、市町村が地域公共交通に適切に関与していくことが重要である。図表8は、「コミュニティバス」における役割分担イメージを示したものである。わが国の「コミュニティバス」を明確に定義することは困難であるが、市町村が交通空白地域(注2)の解消や市街地の活性化、観光・交流の推進といった目的の下に「計画」を設定し、「運営」を担う公共交通のことを指す(次章を参照)。市内でも平成15(2003)年から「はちバス」が運行されているが、これも「コミュニティバス」のひとつである。

しかし、八王子市に限らず、近年「コミュニティバス」の導入を進めた市町村に共通した問題点として、自治体が地域公共交通の「計画」「運営」「運行」の各段階で関わっているのが「コミュニティバス」に限られていることを挙げることができる。そのため、既存の一般バス路線と重

図表8 コミュニティバス「計画」「運営」「運行」の役割分担イメージ⁷⁾

	行政(市町村)	事業者
計画	サービス内容立案で 主導的役割	市町村と共同で立案 協議会で助言
運営	運行費欠損補助	既存のノウハウを適用
運行	-	車両と人員の管理

複した区間や時間帯に「コミュニティバス」が運行される非効率な状況（いわゆる「競合」）が生まれていることがあり、結果として市町村の財政支出が必要以上に増大する可能性もある。従って、「コミュニティバス」だけでなく、一般バス路線にも市町村が「計画」や「運営」の面で事業者とともに関わっていくことが求められるのである。

（３）「計画」「運営」「運行」の役割分担に必要な考え方

市町村が地域公共交通の「計画」や「運営」の場面で関わっていくことが必要であっても、運行費の欠損（赤字）額に対する公的支出を無秩序に増やしていくことは好ましくない。確かに、公共交通の利用者が減少の一途を辿るなかで、市民モビリティを確保するためには、行政による一定の公的補助は必要であろう。しかし、公共交通の基本が「乗合」である（注３）ことを考えると、一定の交通需要を集約することが可能である場合にこそ、地域公共交通の供給を考えていくべきである。従って、運行費の公的補助を行う場合でも、市民生活になくてはならない最低限の移動（買物や通院、通勤・通学など）の確保を目的にすることが重要である。

そのためには、市町村が市民生活に必要な移動をどこまで乗合公共交通によって確保するかの基準を設定することが必要である。わが国でも、いくつかの市町村で具体的な基準があるが、大きく以下の３つに分類することができる。

自宅から最寄りの停留所までのアクセスに関する基準

施設から最寄りの停留所までのアクセスに関する基準

運行回数に関する基準

まず、と は、自宅や各種施設（医療機関や公共施設等）から最寄りの停留所までのアクセス距離や時間を設定しているケースが多い（埼玉県三郷市など）（注４）。一方、に関しては、「守るべき基準」と「目指すべき基準」を地域特性に応じて設定した岩手県滝沢村の例がある。「守るべき基準」は、朝・夕方１往復以上、午前・午後で１往復以上を設定しており、それを達成したら、さらに上の基準を目指していくというものである（図表９）。

図表９ 岩手県滝沢村における地域公共交通のサービスに関する基準^{８）}

目指すべき ▲ ● ● ▼ 守るべき		運行される頻度・回数		運行が行われる おおよその時間帯
		※平日を中心とした生活に基づく時間の区分 () はおおよその目安となる時間		
		朝及び夕方・夜間 (5～9時・17～20時)	日 中 (10～16時)	※ 平日を中心とした生活 に基づく時間設定
	設定の基準 地域の区分	通勤や通学が可能あるいは は便利な環境であること	買い物や通院など日常の 用務が可能あるいは便利 な環境であること	各行動目的に対応した上 で、多様化する生活サイ クルに可能な限り対応す ること
市外地の 中心的地域	10～20分 の間隔以下	15～30分 の間隔以下	5時～24時	
市外地	30～60分 の間隔以下	1時間 の間隔以下	6時～22時	
郊外	1～2時間 の間隔以下	2時間 の間隔以下	7時～20時	
農村部・ 中山間部	〈朝と夕方あわせて〉 1往復以上	〈午前と午後あわせて〉 1往復以上	7時～19時	

また、筆者が関わっている青森県八戸市の「公共交通再生プラン」では、市民生活に不可欠なモビリティを乗合公共交通（バス・乗合タクシー等）によって確保すべき基準を以下のように設定した（図表１０）。

まず、「公共交通を運行するエリア」は、多くの市民に乗合公共交通による移動の機会を確保する一方で、事業効率性との両立を図るため、移動需要の集約が一定程度可能な地域で、乗合公共交通の維持・存続を図ることを目的としている。また「公共交通により確保されるアクセス」では、乗合公共交通が市民生活のなかで必要な移動のどの部分を確保するかを明確にしている。

図表 10 乗合公共交通を確保する目標基準（青森県八戸市）

【公共交通を運行するエリア】

人口密度 500 人 / km² 以上の地域では乗合公共交通（バス・乗合タクシー等）を運行し、かつ、停留所（乗降場所）には概ね 500m 以内（最大でも 1 km 以内）でアクセスすることができる。

【公共交通により確保されるアクセス】

市内各地から公共交通（バス・乗合タクシー等）を利用して 1 回の乗換はあっても、中心街に往来できる。

【地域による意思決定】

ただし、上記の水準を満たす場合にあって、現状の運営・運行方式での維持が困難になった場合は、地域住民等の意思決定を尊重したうえで、地域・事業者・八戸市の協働により、運営・運行方式の転換も含めて、乗合公共交通の維持・存続を図るものとする。

さらに、どの主体がこれらの「基準」の確保に責任を持つのかを明確にするために、「地域による意思決定」の基準を設け、市と事業者だけではなく、市民も公共交通を維持・発展のために主体的に関わっていく必要性を述べている。

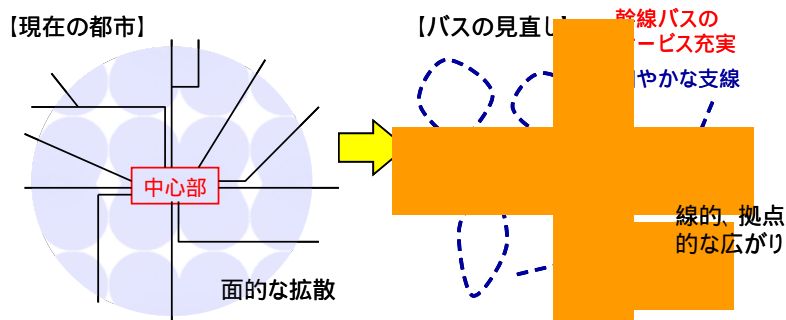
現在のバス路線網は、市域の中心部（八王子市であれば八王子駅もしくは京王八王子駅）を起点に郊外に延びるネットワークになっている場合が多い。そのため、多くの系統が集まって運行される経路（市内では「四谷～京王八王子駅」あるいは、「櫛原町～京王八王子駅」の区間が該当すると考えられる）が存在している。こうした区間は集客性が高く、サービスを戦略的に充実させるべき部分であると考えられるが、バス事業者の運行計画（ダイヤやルートの設定）は路線（系統）単位で考えられることが多く（系統主義）行き先や経路が多様に存在することによって、果たして同じ経路を運行するのかが利用者には分かりにくいのである。つまり、幹線的な区間を「幹線らしく」見せていないのが問題である。

一方で、こうした「系統主義」の運行計画によって、集客性の

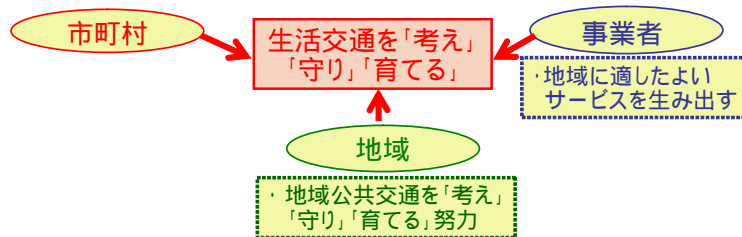
高い幹線的な区間とそうでない区間とが一つの路線（系統）のなかに混在することになり、その結果、郊外に行くほど「空気を運ぶバス」が運行され、事業性を低下させる要因となる。

以上から、八王子市のように一定の人口規模を擁する自治体では、図表 11 に示したようなバス路線の「幹線軸」を設定し、それを「幹線らしく見せる」ことが重要になる。「幹線軸」を運行する路線（系統）は、事業者による自律的な供給により充実したサービスを図ることが十分に可能であると考えられるが、「幹線軸」における運行間隔の平準化や他のバスとの差別化（車両の塗装や行先表示で「幹線軸」を運行することが一目で分かるようにする、所要時間を短縮する、八王子駅での乗り場の統一を図る、など）によって「幹線らしく見せる」工夫が必要である。

一方で、事業者による自律的な供給が難しい部分については、図表 10 に示したような「基準」



図表 11 バス路線再編のイメージ



図表 12 持続可能な乗合公共交通の実現に向けた役割分担イメージ

に基づいて、行政や事業者、市民が協働して地域公共交通を守っていく部分であり、市民も自ら地域の公共交通を「考え」「守り」「育てる」ための努力をする必要がある。また、行政（市）は、市民生活に不可欠な移動をどう確保していくかの戦略を設定するとともに、事業者間あるいは、市民と事業者の調整（コーディネート）を行う役割を担う。一方で、事業者は、地域に適した運行形態で「よいサービス」を供給する努力が求められる。そこで、次章では、地域に適した運行形態をどう選択するかについて述べる。

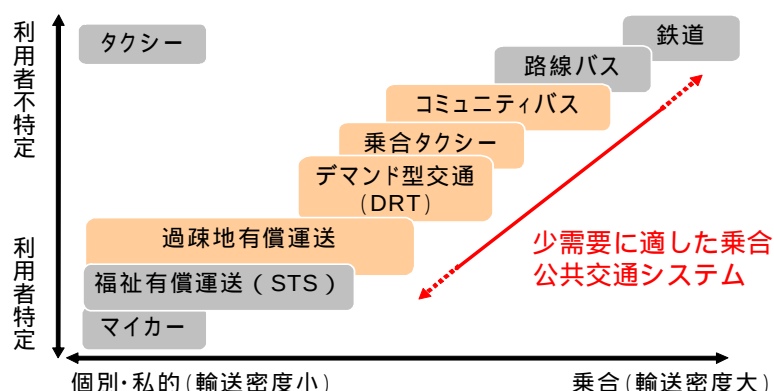
3．地域に適した交通システムの選択¹⁰⁾

（１）少ない需要に適した交通システム

事業者による自律的な供給が困難な地域では、路線バスのように、時刻表と経路を定めて運行する形態（定時定路線型）だけでなく、さまざまな交通システムのなかから地域条件との相性のよい形態を選択する必要がある。

図表 13 は、主な乗合公共交通システムを、一定時間の輸送量（輸送密度）と利用者特定の有無によって分類したものである。すると、路線バスよりも少ない需要に向けた生活交通システムがあることが分かる。

こうした少需要適応型の交通システムの特徴について、運行経路（ルート）と時刻表（ダイヤ）の観点から整理したものが図表 14 である。



図表 13 主な乗合公共交通システム¹⁰⁾

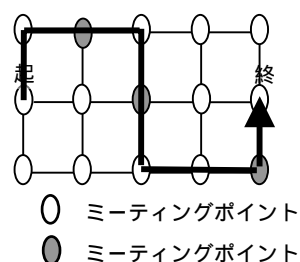
このうち、D R T（Demand Responsive Transport；デマンド型交通）は、通常路線バスのように運行経路（ルート）や時刻表（ダイヤ）があらかじめ全て決められているものではなく、利用者の需要（デマンド；Demand）に応じて、その都度、運行経路（ルート）や時刻表（ダイヤ）を設定して運行する形態である。

D R Tは、ドア・ツー・ドアに近いサービスを乗合によって、利用者の経済的負担を抑えて実現できると考えられている。D R Tにも、いくつかの運行パターンが考えられるが（注 7）基本的には、予約のあった停車地（ミーティングポイント）のみを結んで運行する（図表 15）。そのため、通常路線バスと比べて面的に需要をカバーすることが可能になり、生活交通需要の薄い地域でも導入が可能であると考えられている。そのため、わが国では、人口密度の低い過疎的な地域で導入されている例が多い。

図表 14 少需要適応型の乗合公共交通の特徴¹⁰⁾

	運行経路（ルート）	時刻表（ダイヤ）
通常の路線バス	決まっている	決まっている（注 6）
コミュニティバス（注 5）		
乗合タクシー	決まっていない場合もある	決まっていない場合もある
D R T （デマンド型交通）	一部または全部が 決まっていない	一部または全部が 決まっていない
	利用者の予約に応じて決定	
過疎地有償運送	決まっている場合も、一部または全部が 決まっていない場合もある	

一方、過疎地有償運送は、一定の要件を満たすNPO（特定非営利活動法人）や社会福祉法人等の非営利法人が、自家用自動車による有償の輸送を行うものである。自家用自動車による有償の運送は一般に禁止行為とされている（いわゆる白タク行為）が、道路運送法第79条に基づき、原則市町村が組織する「運営協議会」において、公共交通の空白の状況、住民による輸送ニーズの状況等を参考にして、必要であると判断された場合には自家用自動車を活用した有償運送が認められる。そのため、運輸事業者の事業性が成立しにくい場合に移動手段を確保する一つの方法である。ただし、利用者は事前の会員登録が必要であり、登録されていない人の利用はできない。



図表 15 DRTの運行イメージ¹⁰⁾

(2) 交通システムごとのメリット・デメリット

これまでに整理した交通システムごとの特徴から、メリット・デメリットを整理したものが図表 16 である。例えば、面的に薄い需要をカバーするのに適していると考えられるDRTの場合、運行パターン⁸⁾によっては、一定以上の需要を捌けない可能性がある。

すなわち、地域に適した交通システムを選択する場合は、システムごとのメリット・デメリットをよく考慮したうえで判断する必要がある。八王子市においても、郊外の人口低密度地区を中心に、従来の定時定路線型の運行から、こうした交通システムへの転換によって乗合公共交通が持続的に確保され得る地区が存在すると考えられる。そのためにも、市は、現在運行されている乗合公共交通の利用実態や、市民の移動ニーズを適切に把握し、どのような運行形態が地域に適しているかを見極めることが求められる。

図表 16 少需要適応型交通システムのメリット・デメリット¹⁰⁾

交通モード		メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト
定時定路線	通常の路線バス * 乗合バス事業者が運営・運行	・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。	・一定の需要がないと、事業性は低下する。
	コミュニティバス * 市町村が運営 / バス事業者もしくは市町村が運行	・小型バスの運行により、道路の狭い地域へも入り込みやすい。 ・運賃や経路などを市町村が設定できる。	・既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。
	乗合タクシー	・バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能になる。	・車両が小さいことから、一度に乗車できる人員が制限される場合がある（旅客定員9名）。
DRT（デマンド型交通）		・予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。 ・事前予約により、利用者がある場合のみ運行する。	・利用者にとって予約が必要である。 ・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。そのため、運行パターンによっては、一定以上の需要を捌けない可能性がある。
過疎地有償運送		・生活交通の事業性が低い過疎地域の移動手段として有効。 ・自家用自動車による有償運送が可能。	・利用者の予約が必要な運行形態もある。 ・事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。 ・供給量の拡大が困難

青森県「生活交通ハンドブック」¹⁰⁾をもとに、筆者が加筆・修正

おわりに

本稿では、地域公共交通を再構築するために、市町村が「計画」や「運営」の過程で適切に関与することの重要性を指摘したとともに、市町村と市民、事業者が協働して、持続可能な公共交通を創りあげていくことが「人と環境にやさしい交通」の実現につながることを述べた。

わが国の地域公共交通は、独立採算原則のもとで事業者主導により、「計画」や「運営」が行われてきたことから、市民モビリティの確保や環境に配慮した交通体系を公共交通によってどう構築していくかという視点が弱かった。また、一方で、近年の自治体財政の逼迫を考えても、市町村が公共交通をどこまで支えていくかのビジョンを持つ必要がある。

以上を総括すると、地域公共交通を再構築していくためには、以下に示す5つの視点が必要である。

市町村が市民生活になくしてはならない最低限の移動を乗合公共交通によって、どこまで確保するかのビジョンを持つ

事業者の自律的供給によりサービスを充実させることのできる幹線的区間を明確にする

事業者による自律的供給が困難であるとき、市町村や事業者に限らず、市民も協働して、地域公共交通について真剣に「考え」「守り」「育てる」努力が必要である

上記の場合に、路線バスに見られる従来の運行形態（定時定路線；時刻表と経路を定めて運行する形態）に加え、少需要に適応した交通システムも含めて、どのような運行形態が地域条件に適しているかを見極める必要がある

そのためにも、市民の移動ニーズを把握することが不可欠である

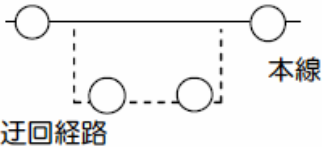
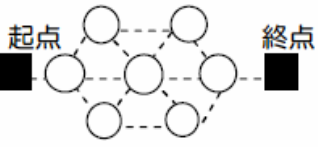
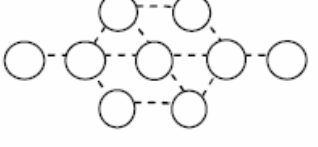
平成18年10月の道路運送法改正では、原則市町村を主宰とした「地域公共交通会議」の設置が可能になった。行政や事業者、市民などを構成員としたこの会議では、協議を整えることによって、公共交通システムの新設や変更に関する許可要件の緩和や、事業の申請から許可までに要する期間の短縮化などを図ることができる。しかし、「地域公共交通会議」が果たすべき本来の役割は、従来の路線バスも含めた地域の公共交通を再構築するために、市町村や事業者、市民が真剣に公共交通を「考え」「守り」「育てる」受け皿になることであると考えられる。

八王子市が「地域公共交通会議」を設置する際には、「人と環境にやさしい交通」を実現するために、こうした取り組みを真剣に行う場に育て、全国のモデルとなることを願いたい。

注

- (1) 3大都市圏；首都圏（東京都を中心に50km）、中京圏（名古屋駅を中心に40km）、京阪神圏（大阪駅を中心に50km）のうち、交通不便な地域を除いたもの²⁾。
- (2) 交通空白地域；路線バスや鉄道などの公共交通の停留所や駅から一定以上はなれた地域
- (3) バスの語源は、オムニバス（Omnibus）であり、需要を「集約する」ところにポイントがある。
- (4) 埼玉県三郷市では、バス路線の再編成の際「1回程度の乗換えで市内のどこにでもアクセス可能に」「公共施設へはバス停留所よりおおむね徒歩0～3分でアクセス可能に」することをミニマム基準と考え、実際の運行計画で反映した。
- (5) コミュニティバスは、通常の路線バスと比べて、きめ細やかなサービスを乗合で提供する形態という位置づけもできる。なお、市町村が路線バスの廃止代替として運行する際にコミュニティバスと称する場合もあり、明確な定義は定まっていない。
- (6) 時刻表（固定ダイヤ）を提示しつつ、予約のある場合や期間を限定して運行する形態も含まれる。
- (7) デマンド型交通（DRT）には、図表17をはじめさまざま運行形態がある。特徴を見極め、どの形態が地域の条件に適しているかを考える必要がある。

図表 17 D R Tのさまざまな運行形態

形態	①迂回型 (Route Deviation)	②起終点固定型 (Semi-Dynamic)	③起終点不定型 (Dymamic)
特徴 評価	本線に加えて、予約が入ったときにのみ迂回する経路を持つ形態。デマンドバスも一形態。	- 起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態。 - 市街地と郊外を結ぶようなケースに適用される。	- 市街地内部等人々の移動に方向性がない場合に向く。 - 相乗りの成立が難しく、効率化が図りにくい。
モデル			

参考文献

- 1) 加藤晃・竹内伝史「都市交通論」, pp.103-105、鹿島出版会、1988 年
- 2) 日本バス協会「日本のバス事業 2003 年版」, pp.2-9、2003 年
- 3) 吉田樹「モビリティ確保と効率的な公共交通維持方策の検討」, まちづくり研究はちおうじ創刊号、pp.91-92、2004 年
- 4) 社団法人東京バス協会「東京都内乗合バス・ルートあんない」, p.11、1994 年
- 5) 同「東京都内乗合バス・ルートあんない No.12」, p.11、2003 年
- 6) 太田勝敏「都市公共交通の整備・運営と自治体の役割 - 欧米の経験から - 」, 都市問題研究第 51 巻第 12 号(通巻 588 号) , pp.3-4、1999 年
- 7) 中村文彦「バスでまちづくり」, pp.172-177、学芸出版社、2007 年
- 8) 岩手県滝沢村「滝沢村公共交通計画」, p.95、2006 年
- 9) 青森県八戸市「公共交通再生プラン報告書」, 2007 年(未刊行)
- 10) 青森県「生活交通ハンドブック」, pp.9-14、2007 年

(よしだ いつき)