

コミュニティバスのこれから  
～都市部におけるコミバスとは～

交通ジャーナリスト  
鈴木文彦

# 今なぜ公共交通の議論が必要か

- **社会的側面**  
少子高齢社会とモビリティの確保  
都市部における深刻な交通渋滞
- **環境的側面**  
CO2削減の命題は車の削減から
- **マイカー社会の限界と公共交通の位置づけ**  
高齢ドライバー／送迎の負担／自転車も乗れない
- **一方で厳しさを増す公共交通事業**  
利用者減少～経営悪化／廃止・縮小の動き／安易な補助金政策の限界  
／景気の悪化と燃料事情の変化／人も足りない

社会的期待と公共交通の現実とのギャップ～「追い風」にいかに乗るか  
～10年後の地域の足のあり方を考える



公共交通は社会的なインフラ  
「対策」から「政策」への転換を

# 今後の地域公共交通の考え方

- 交通はネットワークを形成して初めて機能
- 個別の課題解決だけではない地域交通
- 公共交通体系ビジョンと地域の生活交通の課題解決は「車の両輪」
- 全体の体系の中に個々の課題を位置づけ
- 公共交通同士「結節」によってネットワークを構築～駅・医療施設・文化施設等を交通結節点として育てる
- 地域に最も適した交通システムを考える



コミュニティバスだけを議論するのではなく、市域全体の公共交通ネットワークを視野に

# 今後の地域公共交通の考え方

- バスにできることはまだたくさんあるが、バスには限界もある
- 既存乗合バス・鉄道を幹線交通と位置づけ、地域交通全体の中で活かす
- 適材適所～機能分担によるメリハリのある体系づくり～コミュニティバス・乗合タクシー等との連携～全体で利用しやすい公共交通体系に



幹線機能と支線機能、コミュニティ交通を分担し組み合わせる～トータルで生きる幹と枝・葉の理論

# モード分担による地域性に応じたネットワーク

基幹ルートには幹線機能を拡充  
連節バス導入例（神奈川県厚木市）



鉄道駅を地域拠点と位置づけて電車とコミュニ  
ニティバスの結節による体系づくり（愛媛県  
松山市）



# 幹線と支線の考え方による相互補完

幹線バスと支線バスに分けてきめ細かくかつ利便性の高いバスネットワークを構築するゾーンバスシステム（盛岡市）



フィーダーの乗合タクシーと幹線の路線バスが目の前で接続 路線バスに培養効果が出た（東京都檜原村）



# 自転車との上手な組み合わせ

バスのフロントに自転車を積載するアメリカ等と同様の方式を茅ヶ崎市で実用化  
(神奈川中央交通)



バス停に駐輪場を設置するサイクル&ライドも自転車利用者の潜在需要を喚起できる  
(宇都宮市)



# コミュニティバスの課題と見直しの動き

## コミュニティバスの背景

- 高齢化社会に対応したきめ細かな交通手段の不足
- 大量集約輸送をしなければならない既存乗合バスの限界
- 狭隘道路などの技術的課題～大型バスでの対応は不可能
- 単位需要は小さい～採算性は望みにくい
- 乗合バスの撤退などによる「交通空白地域」の拡大
- 交通に対する市民の関心の高さ～行政における交通に関する意識の向上

## コミュニティバスの利用実態と効果

- バスでは担えない小規模需要～ミニバス・乗合タクシーでよりキメ細かく
- 主たる利用者はほかに交通手段をもたない高齢者～高齢者の外出支援には大きな功績
- 住民のモビリティ確保に行政が直接関わったことの効果
- 短距離かつ坂道などの需要発生環境があるところが高利用率



# 都市型コミュニティバスのいろいろ（1）

細街路へ入って生活により近づける  
コミュニティバス（杉並区）



東京都の区部で大都市型ともいえる  
タイプが近年増加（渋谷区）



## 都市型コミュニティバスのいろいろ（2）

大都市近郊の住宅地型で狭隘道路に合わせた設定（京都府長岡京市）



坂道を介する住宅地に入り、高齢化する地域の足を確保（東京都八王子市）

