

**100 円循環バスに係る交通社会実験調査
報 告 書**

**平成 13 年 5 月
京 都 市**

目 次

はじめに	1
1. 京都市都心に係わるこれまでの動き	2
(1) 100 円循環バスの運行について	2
(2) 100 円循環バスに係わる様々な取り組み	3
2. 100 円循環バスの利用概要	4
(1) 100 円循環バスの運行内容	4
(2) 100 円循環バス利用者の特性	4
(3) 100 円循環バスの走行環境について	8
3. 100 円循環バスに関する交通社会実験について	11
(1) 交通社会実験の概要	11
(2) 交通社会実験の結果	12
4. 交通社会実験を通して得られた成果と課題	17
(1) 都心交通手段としての 100 円循環バスの意義	17
(2) 交通社会実験を通して得られた成果	18
(3) 交通社会実験を通して得られた課題	19
参考資料：100 円循環バスの継続運行について	20

はじめに

昨年 4 月より試験的に運行されていた京都市 100 円循環バスが、平成 13 年 4 月より継続運行することとなった。継続運行を開始してから現在まで（平成 13 年 4 月）の日平均利用者数は 998 人であり、昨年 4 月の日平均利用者数（789 人）より約 210 人増加している。

昨年 4 月に試行運行を開始してから今日に至るまでの 1 年間、京都市においては、国土交通省とともに「京都市都心における交通対策研究会」を設置し、100 円循環バスの運行に着目した交通社会実験を通じて、都心交通のあり方について検討を重ねてきた。

研究会や交通社会実験を通じて得られた最も大きな成果は、100 円循環バスの運行ルート周辺の商店街や市民グループの方々が積極的に交通社会実験の取り組みを支援していただいたことである。

特に商店街においては、交通社会実験の一つである「100 円循環バス利用券（無料券）の配布」に参加していただき、これに関連したイベントも行われた。

また、京のアジェンダ 21 フォーラムにおいては、「歩いて暮らせる街づくり」での社会検証「まちなかを歩く日」（平成 12 年 11 月 17～19 日）にて、児童を対象とした 100 円循環バスの塗り絵のイベントを開催し、100 円循環バス車内に展示する取り組みが行われた。

このように、交通社会実験の取り組みを通じて、地元の商店街や市民グループに支援を得られたということは、地域と行政が一緒になって交通について考えていく機運の高まりであり、交通施策を検討する新たな取り組み方と言える。

今日、まちづくりについては、多様なニーズに対応すべく住民がまちづくりに参加することが重要となっているが、交通施策の検討においても、それらのニーズをどのように反映させていくかが重要だと思われる。

本概要版は、こうした交通社会実験を通じた交通施策検討の取り組みについて、整理したものである。

1. 100 円循環バスに係わるこれまでの動き

(1) 100 円循環バスの運行について

- 平成 14 年 2 月から改正道路運送法が施行されることとなっており、これに伴い、乗合バス事業においても需給調整規制が廃止されることとなる。
- 需給調整規制が廃止されると、事業者の参入が自由化されることとなり、事業者の創意工夫により、新たな路線を開設したり、新たなサービスを供給することが可能となる。
- このような需給調整規制の廃止を控えて、多様化する市民ニーズに応え、新たなバスサービスを模索するために、平成 12 年 4 月 1 日より 1 年間、京都市交通局によって、実験として試行運行が開始されたものである。
- また、100 円循環バスの運行に伴い、学識経験者、地元商店街、地元自治会、交通事業者、行政、報道関係、市民グループで構成される「京都市都心における交通対策研究会」を設立し、100 円循環バスを素材とした交通社会実験を通じて、都心の活性化につながる都市交通システムのあり方について検討を行った。

(2) 100 円循環バスに係わる様々な取り組み（平成 12 年 4 月～平成 13 年 3 月）

年月日	内容
平成 12 年	
4 月	●100 円循環バスの試行運行開始（土曜・日曜・祝日・お盆・年末年始のみ、10:00～16:50） 初日の利用客数は、907 人
5 月	
6 月	
7 月	
8 月	○バス 3 台による運行（当初は 2 台） ○携帯型バスロケーションシステムの運用開始、100 円循環バスにも対応。（携帯型は、全国初）
9 月	
10 月	●利用券配布（10 月 1 日～12 月 31 日） ●乗車券カードの拡大（市バス専用一日乗車券カード、京都観光一日・二日乗車券） ●2 時間延長運行（10 月 7, 8, 9, 14, 15, 21 日（6 日間）） ○四条麩屋町停留所の移設（→寺町・新京極口）
11 月	
12 月	●平日運行（12 月 4 日～8 日（5 日間）） ●5 分間隔運行（12 月 2 日～24 日/土日祝のみ運行（8 日間））
平成 13 年	
1 月	
2 月	○100 円循環バスの継続運行の計画を発表
3 月	

【凡例】 ○：交通局の取り組み ●：交通社会実験内容

2. 100 円循環バスの利用概況

(1) 100 円循環バスの運行内容

〔試行運行開始時（平成 12 年 4 月）の運行内容〕

運行日	土曜・日曜・祝日、お盆（8 月 13～16 日）、年末年始（12 月 29 日～1 月 4 日）
運行時間帯	京都市役所前発（10:00～16:50、42 回運行、10 分間隔運行）
車両	中型車両（既存車両の転用）
利用券種	現金、敬老・福祉乗車証

(2) 100 円循環バス利用者の特性

①利用者構成

高齢者の利用割合が高い。

- アンケート調査結果から得られた 100 円循環バス利用者の年齢構成をみると 60 歳代以上は、全体の 32.2%を占めているが、これは、都心来訪者に占める 60 歳代以上の割合（23.6%）からみると、高齢者の利用割合が高いといえる。

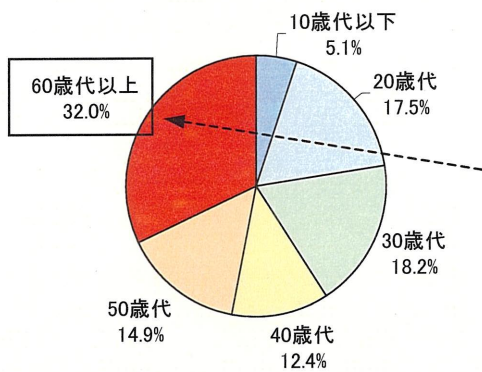


図 利用者の年齢構成

（資料）100 円循環バスの利用実態調査

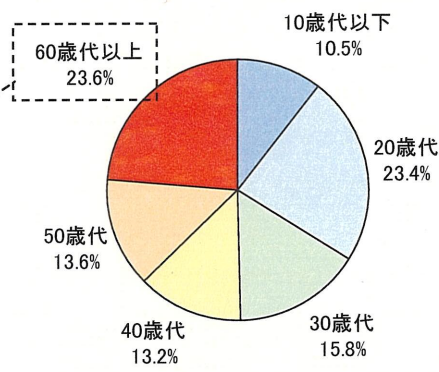


図 都心来訪者の年齢構成

（資料）京都市都心における交通行動に関する調査

②居住地

100 円循環バス利用者の約 80%は京都市内に在住。

- 現在の 100 円循環バスの利用者構成のうち、全体の 80.6%が京都市内在住であり、100 円循環バスが都心における市民の足として利用されていることがわかる。

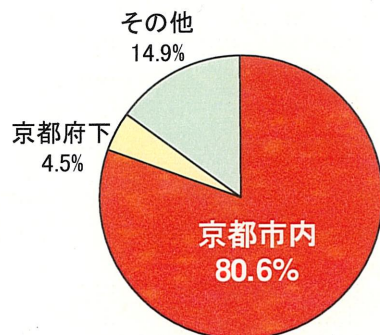


図 100 円循環バス利用者の居住地

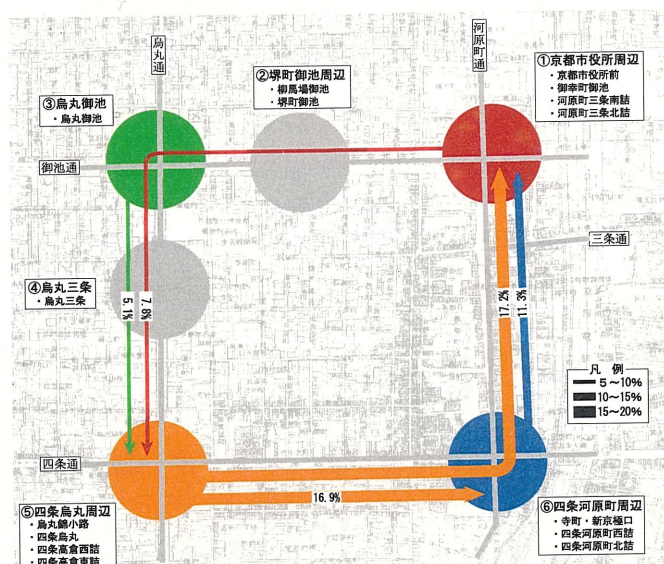
（資料）京都市都心における交通行動に関する調査結果

③100 円循環バスの利用パターン

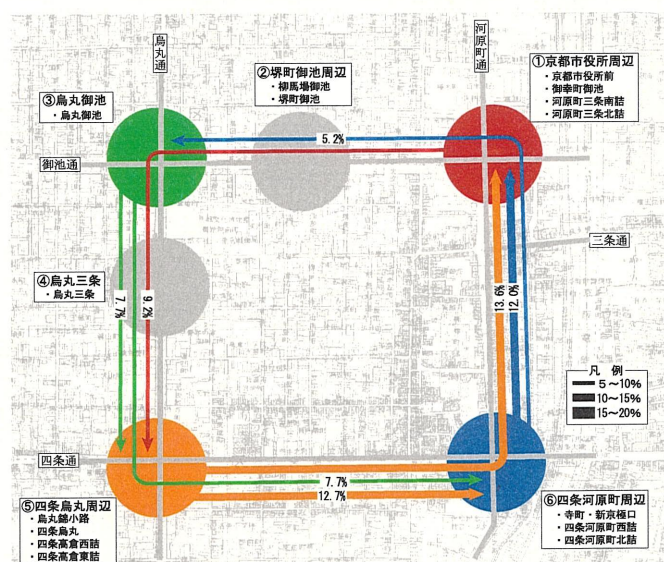
主な利用パターンは、駅や商業施設を結ぶ利用パターン。

- 100 円循環バスの主な利用パターンは、四条烏丸周辺から四条河原町周辺や京都市役所周辺に向かうパターン、四条河原町周辺から京都市役所周辺に向かうパターン、京都市役所周辺から四条烏丸周辺に向かうパターンである。
- これら利用区間の起点終点にあたる地域には、最寄りに駅や商業施設が近くにあり、これらの利用パターンは駅や商業施設を結ぶ利用パターンであると言える。
- これらの区間を移動する手段には、鉄道、地下鉄やバスなどがあるが、100 円で気軽に乗れて、しかも10分間隔という頻度で運行されている100円循環バスが便利な乗り物として利用されている結果と考えられる。

平日



休日



※5%以上の利用のある利用パターンのみ表示。

図 100 円循環バス主な利用パターン

(資料) 100 円循環バス車内設置アンケート調査

④100 円循環バス利用者の都心内行動

100 円循環バスは、都心の回遊性を高めるとともに、都心の活性化に寄与する。

- 100 円循環バス利用者の平均滞在時間は、利用していない人よりも 1 時間 20 分ほど長く、平均消費額については、利用していない人より 3,300 円高い。

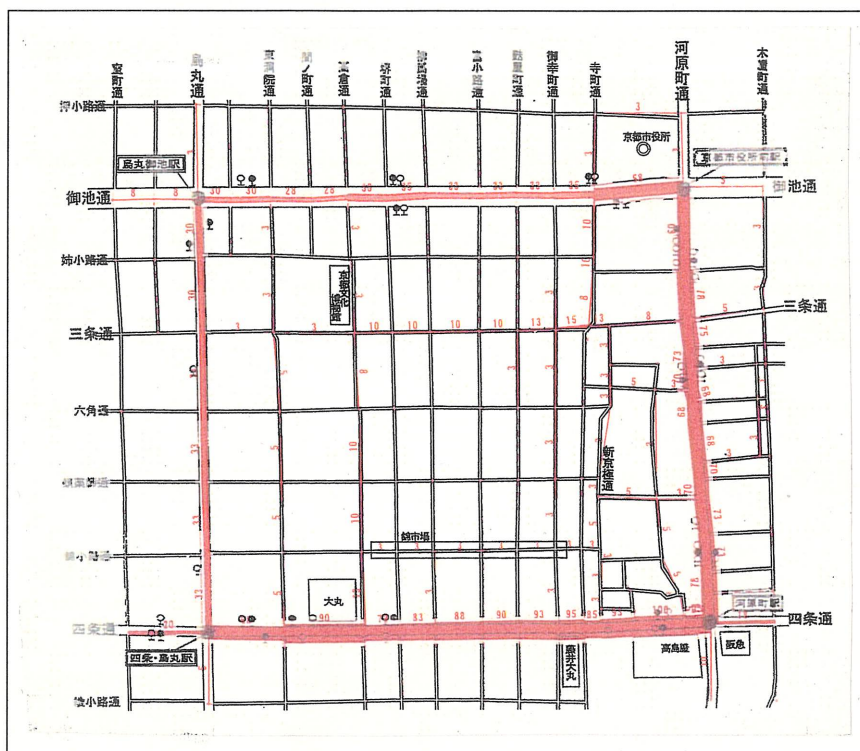


図 100 円循環バス利用者の行動パターン

表 100 円循環バス利用者の都心行動

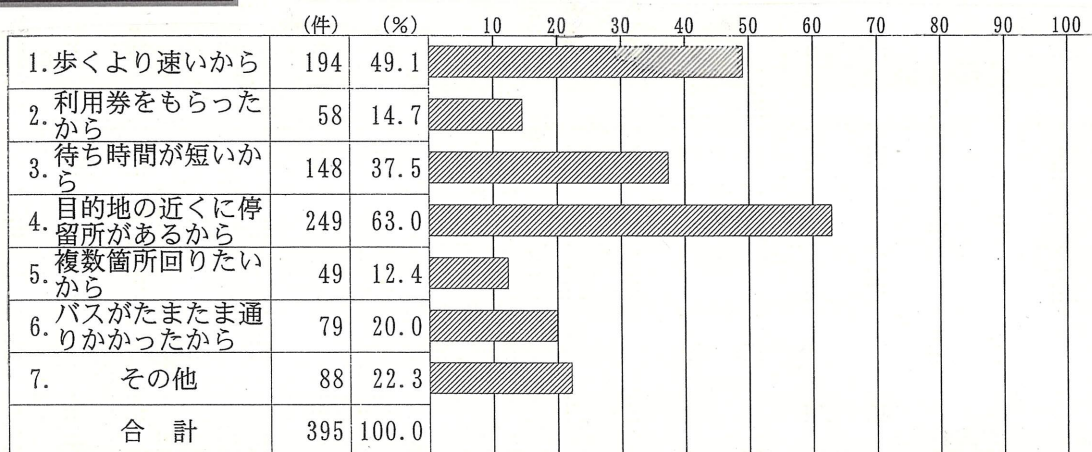
	調査日当日に 100 円循環バスを.....		
	利用した	利用していない (全体)	利用していない (自家用車利用)
平均滞在時間	6 時間 9 分	4 時間 47 分	3 時間 35 分
平均立寄箇所数	3.7 箇所	3.3 箇所	2.9 箇所
平均消費額 (買い物+飲食)	15,100 円	11,800 円	16,900 円
サンプル数	40	747	48

⑤100 円循環バスの利用理由

「目的地の近くに停留所があるから」を理由に挙げる人は全体の約 60%。

- 100 円循環バスを利用する理由として最も多いのは「目的地の近くに停留所があるから」であり、利用した人のうち 63%が利用した理由として挙げている。
- 100 円循環バスの停留所は、1 周 3.4km の中に 15 箇所、間隔にして約 200m 毎に設置されているため、都心内の交通行動においては、比較的柔軟に対応することが可能である。アンケート結果では、そうしたニーズに応える手段として 100 円循環バスが利用されていることが示された。
- つまり、このことは 100 円循環バスが都心内での活動や回遊を支援する一交通手段として活用されていることを示していると言える。

100 円循環バスを利用した理由



(資料) 100 円循環バスの利用者実態調査

N=395

図 100 円循環バス利用の利用理由

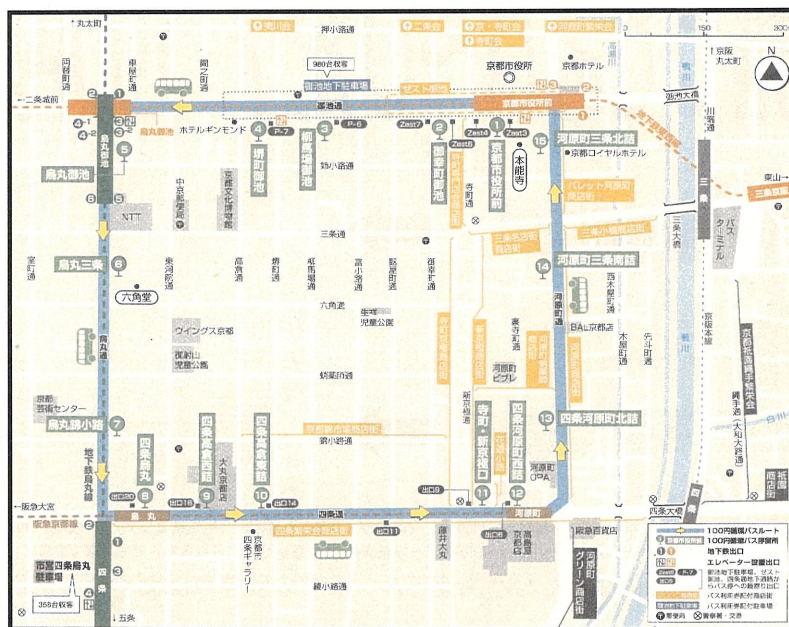


図 100 円循環バスの停留所位置

(3) 100 円循環バスの走行環境について

100 円循環バス運行ルート of 走行環境については、詳細な調査が行われた。

以下は、100 円循環バス運行ルート of 走行環境に関する調査の結果である。

この調査結果からは、特に四条通の慢性的な交通混雑の状況が示された。

①100 円循環バスの走行速度について

- 御池通、烏丸通、河原町通における 100 円循環バスの走行速度は 9km/h～10km/h であるが、四条通は、5.5km/h であり、他の街路の 1/2 程度の速度でしかない。
- また、四条通は、他の街路より速度の分散が低く、速度の変動が少ないことを示している。
- これらは、四条通が他の街路に比べて低速で変動の少ない街路であることを示しており、常に低速で走行することを余儀なくされているといえる。

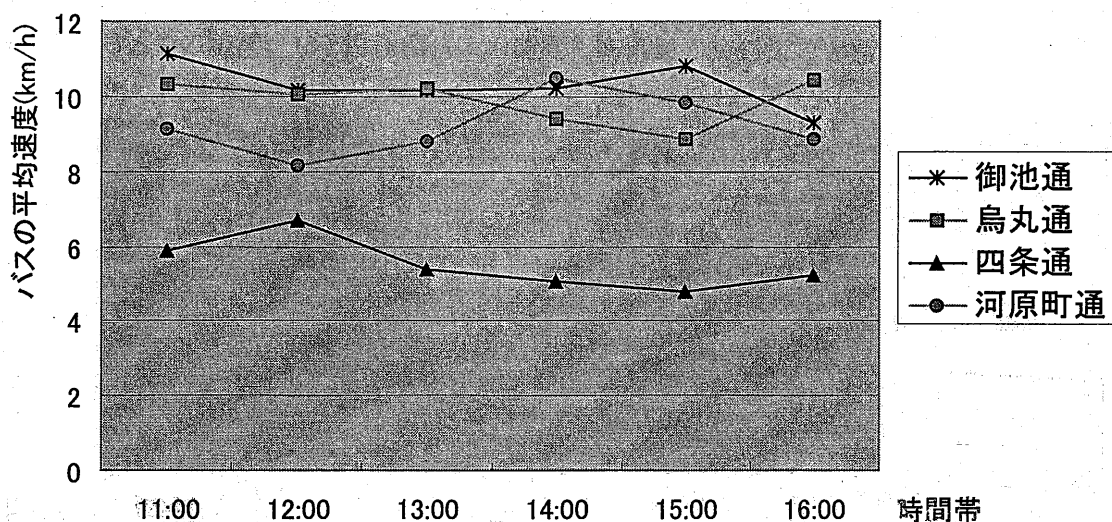


図 100 円循環バスの街路別平均走行速度

②路上駐車台数と100円循環バスの走行速度の関係

- 路上駐車台数と100円循環バスの走行速度の関係をみると、バスの走行速度は、路上駐車台数と立ち寄り停留所の数に左右され、四条通のように路上駐車が多く、立ち寄り停留所が多い区間ほど、バスの走行速度が低下するということがわかる。

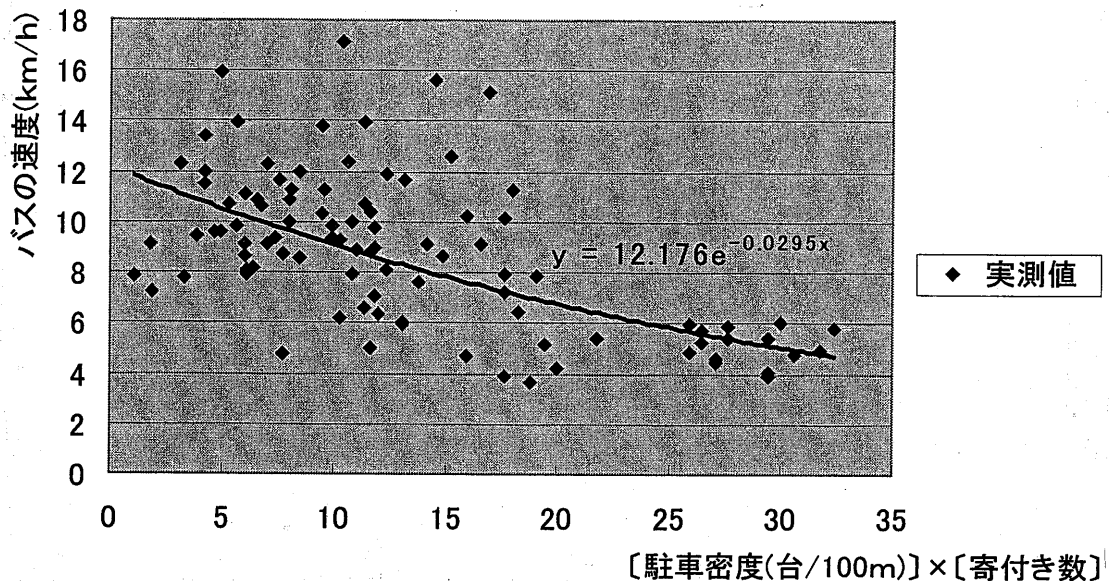


図 路上駐車台数と100円循環バスの走行速度の関係

- 各調査結果に見られる要因は、四条通では、100円循環バスの停留所や信号交差点が他の街路よりも多く存在しているためと考えられる。
- また、四条通は、歩行者数が多く、四条通から左折しようとする車両が横断歩行者のための横断歩道手前で停車しなければならないため。このため、四条通から左折する車両が四条通に滞留し、円滑な走行の妨げとなっている。



図 四条通における左折車両による滞留状況（100円循環バス車内から撮影）

③右回り運行の可能性について

- 100 円循環バスの運行ルートにおいて、右回りに運行している既存のバスを対象とした走行時間に関する調査を行い、100 円循環バスの右回り運行の可能性について検討した。
- 右回り運行を想定した 100 円循環バスの走行時間は平均 28.2 分であり、左回り運行の平均走行時間（28.9 分）とほぼ同じという結果になった（以下図参照）。
- この結果は、実測値を元に計算したものであるため、道路環境の実態に即した結果といえるが、実際の運用にあたっては、乗降の影響や路上駐車から受ける影響についても考慮する必要がある。

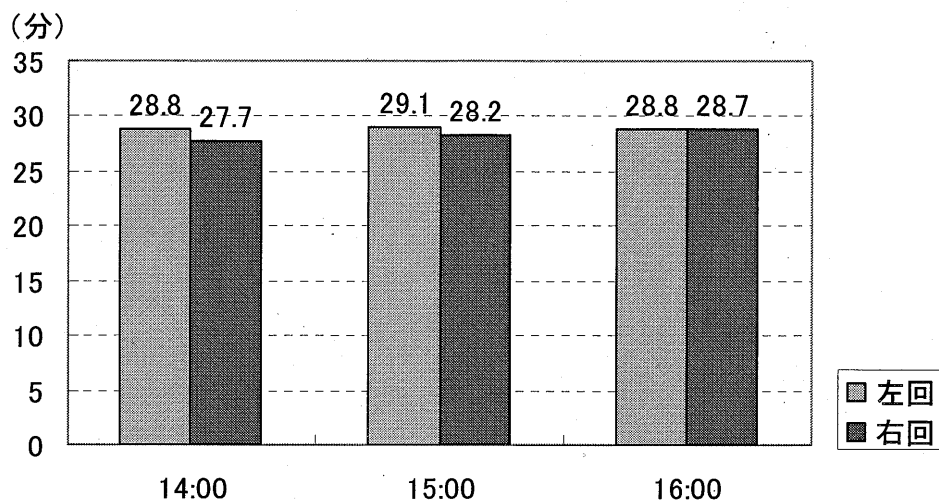


図 100 円循環バスの方向別走行時間の比較

※(3)における掲載資料は、立命館大学塚口研究室からの提供資料

3. 100 円循環バスに関する交通社会実験について

(1) 交通社会実験の概要

① 実験の目的

- 都心には、歩行者動線の連続性を補完し、都心部をはじめとする公共交通機関のより一層の連結性及び都心部の歩行者の回遊性を高め、公共交通機関の利用者及び都心部への来訪者の利便性を向上させる短距離交通システムが望まれる。
- そこで、平成 11 年 12 月に策定した京都市基本構想にある「自動車交通に過度に依存しない公共交通優先型の交通体系を構築しつつ、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組む」ために、市民や都心部への来訪者にとって利用しやすい都市交通システムとなるよう、さらには、人や環境にやさしく、中心市街地の活性化につながる都市交通システムとなるよう、都心の活性化につながる都市交通システムのよりよい方向を見つけ出すことを目的として、100 円循環バスの運行による交通社会実験を行った。

② 実験の内容

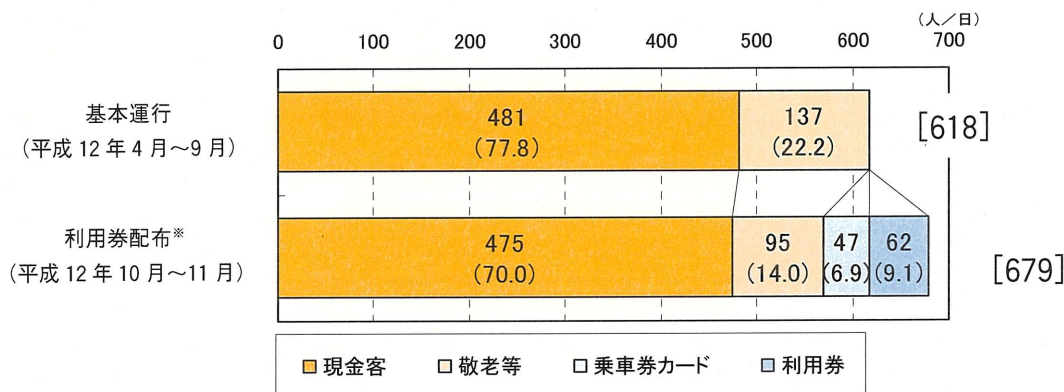
区分	実施目的	実施期間	実施内容
1) 基本運行	● 都心行動の利便性向上 ● 新規需要の喚起	平成 12 年 4 月 1 日～平成 13 年 3 月 31 日	● 都心循環バスの運行（詳細は p4 を参照）
2) 利用券の配布	● 都心行動の利便性向上 ● 都心商業の活性化	平成 12 年 10 月 1 日～12 月 31 日	● 17 商店街（中京東支部及びゼスト御池）にて、買い物をした方を対象に配布（15.6 万枚）。 ● 御池地下駐車場利用者を対象に配布（1 万枚）。
3) 乗車券カードの利用拡大	● 都市内の回遊性・利便性の向上	平成 12 年 10 月 1 日～平成 13 年 3 月 31 日	● 以下の 3 種類の乗車券カードを利用可能に。 ・市バス専用一日乗車券カード ・京都観光一日乗車券 ・京都観光二日乗車券
4) 2 時間延長運行	● 通常運行が終了する午後 5 時以降も歩行者数が多いため、運行時間を延長し、100 円循環バスの利便性を高める。	10 月 7, 8, 9, 14, 15, 21 日（6 日間）	● 10:00～18:50（通常 16:50 まで） ● 10 分間隔運行 ● 運行回数：54 運行／日
平日運行	● 平日の需要把握 ● 平日は、休日より業務交通が多いことに着目し、異なる目的の利便性を高める。	12 月 4～8 日（5 日間）	● 10:00～16:50 ● 10 分間隔運行 ● 運行回数：42 運行／日
5 分間隔運行	● 都心行動の利便性向上	12 月 2～24 日（8 日間） ※土日祝のみ	● 10:00～16:50 ● 5 分間隔運行 ● 運行回数：83 運行／日

- 1) 基本運行
- 2) 商店街及び駐車場と連携した実験
- 3) バス利用サービスに関する実験
- 4) バス運行に関する実験

(2) 交通社会実験の結果

利用券の配布

- 利用券配布の実施(10月～12月)により、日平均利用者数は実験実施前より約10%(679/618(109.9%))増加した。
- 利用券配布のPRには、商店街からの協力を頂いたが(平成12年12月2日)、店頭でのPRポスター掲載やPR期間の長期化などにより、さらに利用者数を増加させることができると考えられる。



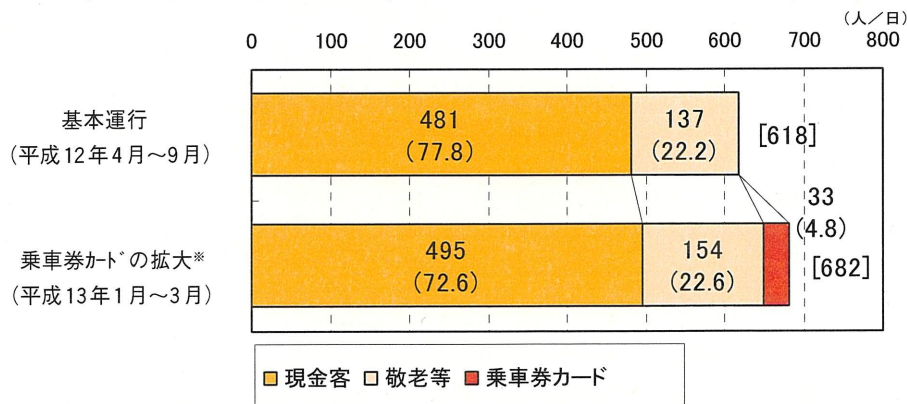
() 内は、日平均利用者数に対する構成比(%)

※利用券配布の日平均利用者数については、実施期間である10月～12月の3ヶ月間のうち、特異日を除いて集計を行っている。
 ここでいう特異日とは、2時間延長実施期間にあたる10月7,8,9,14,15,21日の6日間、午前中みの運行となった10月22日(時代祭)、10月29日(京都まつり)である。さらに12月については、平日運行と5分間隔運行を併せて実施したことから、複数の要素による増加が見られるため、特異日として集計の対象外とした。

図 実験実施前と利用券配布時の日平均利用者数

乗車券カードの利用拡大

- 「市バス専用一日乗車券カード」や「京都観光一日乗車券」などの乗車券カードの拡大は、利用者数の増加につながった。
- これらカードの利用利便性は高く、カードのPRを積極的に行うことにより、さらに利用者数を増加させることができると考えられる。



※乗車券カードの拡大は、平成12年10月より実施しているが、他の実験実施による増加が見られる平成12年10月～12月については、集計の対象外とした。

図 乗車券カードの拡大による利用者数の変化

2 時間延長運行

- 延長時間帯の最初の1時間（17時台）は、10時台、11時台の利用者数よりも多い。
- しかし、延長時間帯の歩行者数は午前中の時間帯に比べ多いので、PR活動をさらに進めることによって、利用者数を増加させることができると考えられる。

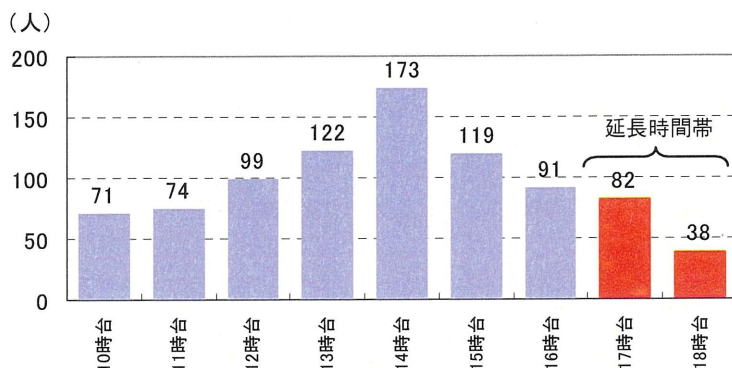


図 2 時間延長運行時の時間帯別利用者数 (平成12年10月15日(日))

平日運行

- 平日においても「買い物」目的の利用者が多く、全体の56.2%を占める。
- 業務目的の利用者数については、約10%の利用がみられるが、実際には平日の業務交通が多いため、PR活動をさらに進めることによって、業務目的の利用を促進させることができると考えられる。

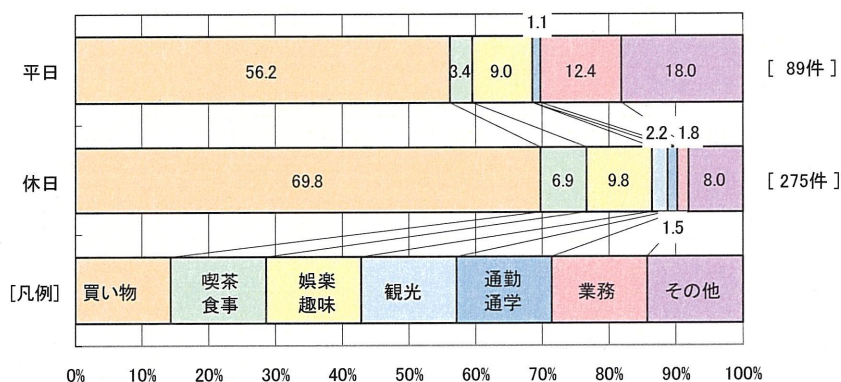
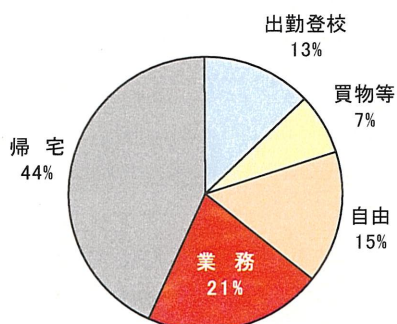


図 100 円循環バス利用者の利用目的

参考：京都市中京区の目的別トリップの割合

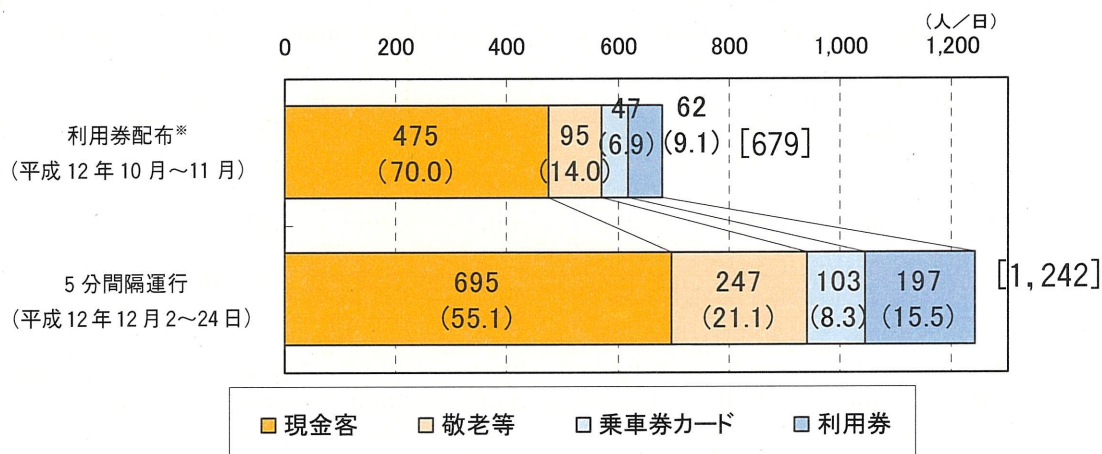


京都市の都心部にあたる中京区の業務目的トリップ（平日）は、全体の21%を占めており、帰宅目的を除いては、最も多いトリップである。なお、帰宅は、出勤登校や買物など、それぞれのトリップに伴うものなので、最も割合が高くなる。

(資料) 第3回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成2年)

5 分間隔運行

- 10 分間隔運行時の日平均利用者数は 679 人／日（平成 12 年 10 月～11 月の平均。ただし、2 時間延長運行などの特異日を除く。）であるが、5 分間隔運行期間中（12 月 2～24 日の土日祝日）の日平均利用者数は 1,242 人／日であり、運行間隔を短縮することにより約 2 倍（ $1242/679=1.83$ ）となった。
- これは、バス待ち時間の短縮が、潜在的な需要を掘り起こした結果であり、この運行ルートの利用に対するニーズの現れであるといえる。



※5 分間隔運行時においても利用券配布が行われていたため、ここでは、利用券配布時と比較することにより、5 分間隔運行による利用状況の変化を捉える。

図 実験実施前（利用券配布）と 5 分間隔運行時の日平均利用者数

P R 活動

- 利用券配布の初日にあたる 10 月 1 日には、100 円循環バスの P R 活動と走行環境改善のための「都大路作戦」を実施した。これによりこの日の利用者数は、5 月以降初めての 900 人に達した。
- また、主なバス運行に関する実験を終了した平成 13 年 1 月～3 月の日平均利用者数は 682 人／日であり、実験実施前の 618 人／日（平成 12 年 4 月～9 月）より約 1 割（ $682/618=1.10$ ）増加している。
- これは、10 月～12 月に行われた実験（2 時間延長運行、平日運行、5 分間隔運行、利用券配布）によって 100 円循環バスの認知度が高まり、利用者が増加した結果と考えられる。

都心内施設や開催イベントとの連携

- 「まちなかを歩く日」社会検証の期間中（11 月 17 日～19 日）には、各種開催イベントに関連して 100 円循環バスが利用され、4 月からの運行期間中最も多い 1,974 人／日を記録した。
- これは、都心での開催イベントやその施設内でのアナウンスにより、100 円循環バスが都心内の移動手段として利用された良い事例である。

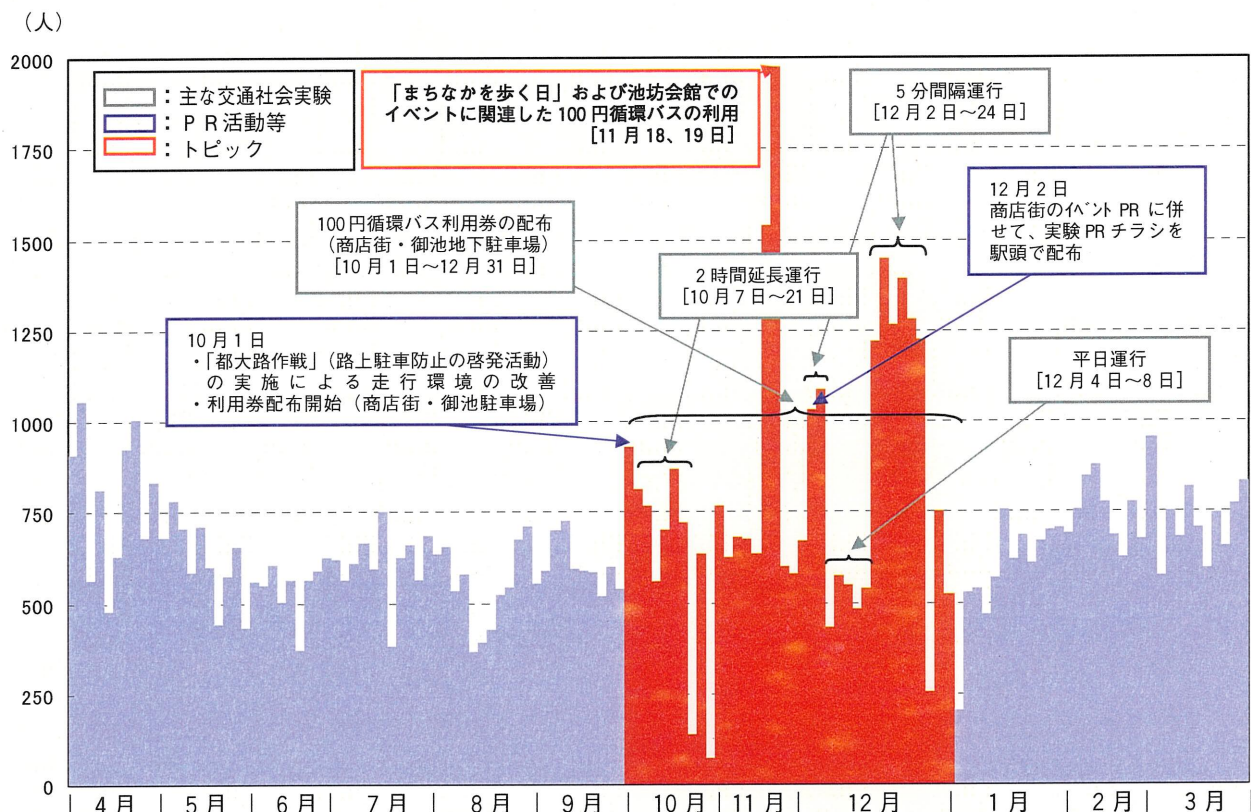


図 日利用者数の推移（平成 12 年 4 月～平成 13 年 3 月）

- 11 月 18 日、19 日は、池坊会館関連のイベント参加者が、高島屋までの移動手段として 100 円循環バスが利用された結果であり、最も多い 11 月 19 日（日）の利用者数は 1,974 人であり、運行期間中で最も多い利用者数となった。
- 10 月 1 日の「都大路作戦（路上駐車防止の啓発活動）」の実施に伴う走行環境の改善や実験 P R チラシの配布等により、5 月以降初めて利用者数が 800 人に達した。
- 12 月 2 日は、商店街のイベント P R に併せて、100 円循環バス運行ルート周辺の駅や商店街、京都駅等で交通社会実験 P R チラシを配布。5 分間隔運行の実施と重なり、利用者数は 1,000 人を越えた。

表 実験期間別の日平均利用者数

区分	1 日平均利用者数 (人)					平均 運行回数	1 運行あ たり利用 者数
	現金客	敬老等	乗車券 カード	利用券	合計		
実験期間 (平成12年4月～平成13年3月) ※1	500 (71.9%)	145 (20.9%)	25 (3.6%)	25 (3.6%)	695 (100.0%)	46	15.1
基本運行 (平成12年4月～9月)	481 (77.8%)	137 (22.2%)	0 (0.0%)	- -	618 (100.0%)	42	14.7
利用券配布 (平成12年10月～11月) ※2	475 (70.0%)	95 (14.0%)	47 (6.9%)	62 (9.1%)	679 (100.0%)	42	16.2
2 時間延長運行 (平成12年10月7～21日)	539 (73.1%)	96 (13.1%)	57 (7.7%)	45 (6.1%)	737 (100.0%)	54	13.6
平日運行 (平成12年12月4日～8日)	278 (54.0%)	131 (25.4%)	45 (8.7%)	61 (11.8%)	515 (100.0%)	42	12.3
5分間隔運行 (平成12年12月2日～24日)	695 (55.1%)	247 (21.1%)	103 (8.3%)	197 (15.5%)	1,242 (100.0%)	84	14.8
乗車券カードの拡大 (平成13年1月～3月) ※3	495 (72.6%)	154 (22.6%)	33 (4.8%)	- -	682 (100.0%)	42	16.2

※1：試行運行期間である平成12年4月～平成13年3月までの1年間の日平均利用者数。ただし、平成12年10月22日と10月29日については、それぞれ「時代祭」、「京都まつり」のため、運行は午前中のみであり、ここでの集計の対象外とした。

※2：利用券配布は、平成12年10月～12月の3ヶ月間行われたが、その間には、2時間延長運行(10月7, 8, 9, 14, 15, 21日)、平日運行(12月4～8日)、5分間隔運行(12月2～24日(土日祝))が行われており、複数の増加要因が含まれるため、これらを集計の対象外とした。また、午前中だけの運行となった平成12年10月22日(時代祭)、10月29日(京都まつり)についても同様に集計の対象外とした。

※3：乗車券カードの拡大は、平成12年10月より継続して実施されているが、他の実験内容(2時間延長運行、利用券配布、平日運行など)を含まない、平成13年1月～3月までの期間を対象に集計を行った。

4. 交通社会実験を通して得られた成果と課題

(1) 都心交通手段としての 100 円循環バスの意義

都心の回遊性・利便性と都心の活性化を支える「都心の装置」としての 100 円循環バス

- 都心へは多くの人々が、バスや地下鉄などの公共交通機関を利用して訪れている。
- 都心内では歩くことが基本であるが、都心を囲む外周の道路では、動く歩道のように利用しやすい循環型の公共交通機関が存在していることで、目的地が明確な人の移動、買い物などで荷物のある人の移動、高齢者や障害のある人などの移動を支えることができる。
- 欧米の多くの都市では、トランジットモールやモールが都心交通の基本的な姿であり、歩くことと公共交通が上手に混じり合い、都心に多くの人々を引きつけ、魅力ある都心の創造に大きな役割を果たしている。
- 平成 12 年度の「歩いて暮らせる街づくり」の一環として実施された「まちなかを歩く日」では、100 円循環バス利用者が多く、特に⑥烏丸三条停留所に近接する池坊会館と四条河原町の高島屋との 2 箇所で開催されたイベントに関連した 100 円循環バスの利用は、都心を移動する人々の中で、明確な行き先を持った人の移動を支えた良い事例である。
- 公共交通は、一度に大量の交通を処理することのできる輸送効率の高い交通システムであると同時に、自動車やバイクの免許を持たない人や高齢者などのいわゆる移動制約者にとって、不可欠な移動手段である。
- 特に、生活者、商業者、通勤や買い物が目的の来訪者、観光目的の来訪者など様々な人々が集中する都心においては、これらの人々の活動や回遊を支援する公共交通ネットワークを充実させることが必要である。
- 公共交通ネットワークを充実させるという意味では、既に都心には、バスや鉄道が集中して整備されているが、中でも 100 円循環バスは、都心の活動や回遊を支援する公共交通機関として寄与している。
- 都市には、建物や鉄道駅においてエレベーターやエスカレーターが縦方向の移動を支える「都市の装置」として位置づけられるが、都心の循環バスは都心での活動や回遊を支える「都心の装置」として位置づけられる。
- このように 100 円循環バスは、「都心の装置」として気軽に利用できる都心循環バスであり、都心の回遊性・利便性を高める快適な走行環境が確保されることで、都心の魅力向上や都心の活性化に十分役割を果たすといえる。

(2) 交通社会実験を通して得られた成果

市民グループ、商店街、関係各機関などの多様な連携による取り組み

- 都心の商店街にある京都商店連盟中京東支部 16 商店街とゼスト御池を合わせた 17 商店街では、「100 円BUS 応援団」として商店街負担の利用券配布が行われ、この活動をきっかけとして昨年 10 月に中東活性化委員会が発足した。
 - 実験期間中には、100 円循環バス車内での商店街関連ポスターの掲載や停留所案内看板の取り付け、イベントの開催など様々な取り組みが、中東活性化委員会により進められてきた。
 - 交通施策の実施においてよりよい結果を導くためには、施策に直接的に係わる地元の住民が参加することが不可欠であるが、今回、商店街から 100 円循環バスの運行に対する支援が得られたことは、今後、都心の交通施策を成功させるための第一歩になったと言える。
- 都心において進められている「歩いて暮らせる街づくり」事業においては、地元の自治会や商店街、市民が中心となってまちづくりに対する議論が重ねられ、歩いて暮らせる街をつくるための社会検証「まちなかを歩く日」が昨年 11 月 17 日～19 日に開催された。歩行者とその移動を支える 100 円循環バスとの連携が図られ、歩くことができる環境の創出と利用促進につなげる取り組みが行われた。
- 京のアジェンダ 21 フォーラムでは、100 円循環バスを京都市都心のこれからの交通体系を考える最初の入口として捉え、様々な取り組みが行われた。
 - 昨年 7 月には、「集まれ！ 100 円循環バス市民応援団」と題したワークショップを開催し、100 円循環バスの運行に対する様々な意見が交わされた。
 - また、11 月に行われた「まちなかを歩く日」社会検証においては、当日、まちなかに訪れた子供たちを対象にした 100 円循環バスの塗り絵イベントを開催し、そこで描かれた絵は、現在、100 円循環バス車内にて展示されている。
- これらの活動は、市民や商店街が中心となって行われたものであるが、都心の交通環境に関心を抱く民意の現れであり、今後の都心交通のあり方について考える機運の高まりを示しており、交通社会実験の大きな成果と言える。

(3) 交通社会実験を通して得られた課題

都心においては、歩行者と公共交通を優先することが重要

- 歩くことが基本となる都心での交通施策を進めていく上では、都心での活動や暮らしに関心を持ってもらい、都心では「歩くこと」とそれを支える「公共交通」を優先することを理解してもらうことが重要である。
- 今回の交通社会実験では、地元の商店街や市民から多大な支援を受けることができたが、都心に訪れる人々も含めて、さらに都心での交通のあり方について理解してもらう必要がある。
- また、まちづくりや都心での活動や回遊において、移動手段をどう確保していけば良いのか、公共交通の役割を含めて共通の理解を持ってもらう必要がある。
- また、そうした議論の中で交通社会実験のすべてにおいて課題となったのは、バス走行環境の改善である。
- 100 円循環バスの運行ルートの中でも特に四条通は、都心を通過する交通や信号の多さに加え、無秩序な路上駐車により交通混雑が慢性化している区間であり、実験の実施効果を十分に発揮することが難しく、都心の交通環境の問題点を露呈する結果となった。
- 魅力ある都心づくりを進めるためには、歩行者とその移動を支える公共交通（バスなど）を優先することが重要であり、そのための地元の住民や商店街をはじめとする、行政、交通事業者、警察等それぞれの取り組みが必要である。

公共交通ネットワークのサービス水準の確保とその効率化

- 100 円循環バスは、都心の様々な機能をつなぐ公共交通ネットワークの一役を担っているが、都市全体においても、公共交通が様々な施設をつなぐネットワークとして機能することが重要であり、都市全体の公共交通ネットワークの充実を図っていく必要がある。
- また、市バスをはじめ、民営バス、鉄道、地下鉄など様々な機関によってネットワークが形成される都市においては、都市の土地利用、都市機能配置なども踏まえて、効率的に移動ができ、利便性の高い公共交通ネットワークの形成が必要である。
- また、100 円循環バスについては、右回り運行の可能性についてシミュレーションを用いた検証を行ったが、右回り運行の走行時間は、左回り運行（現行）とほとんど変わらないことが確認されており、サービス水準の確保という意味では、一方向だけでなく、双方向の運行が今後の課題である。

参考資料：100 円循環バスの継続運行について

(1) 4 月からの継続運行内容

表 平成 13 年 4 月からの運行内容

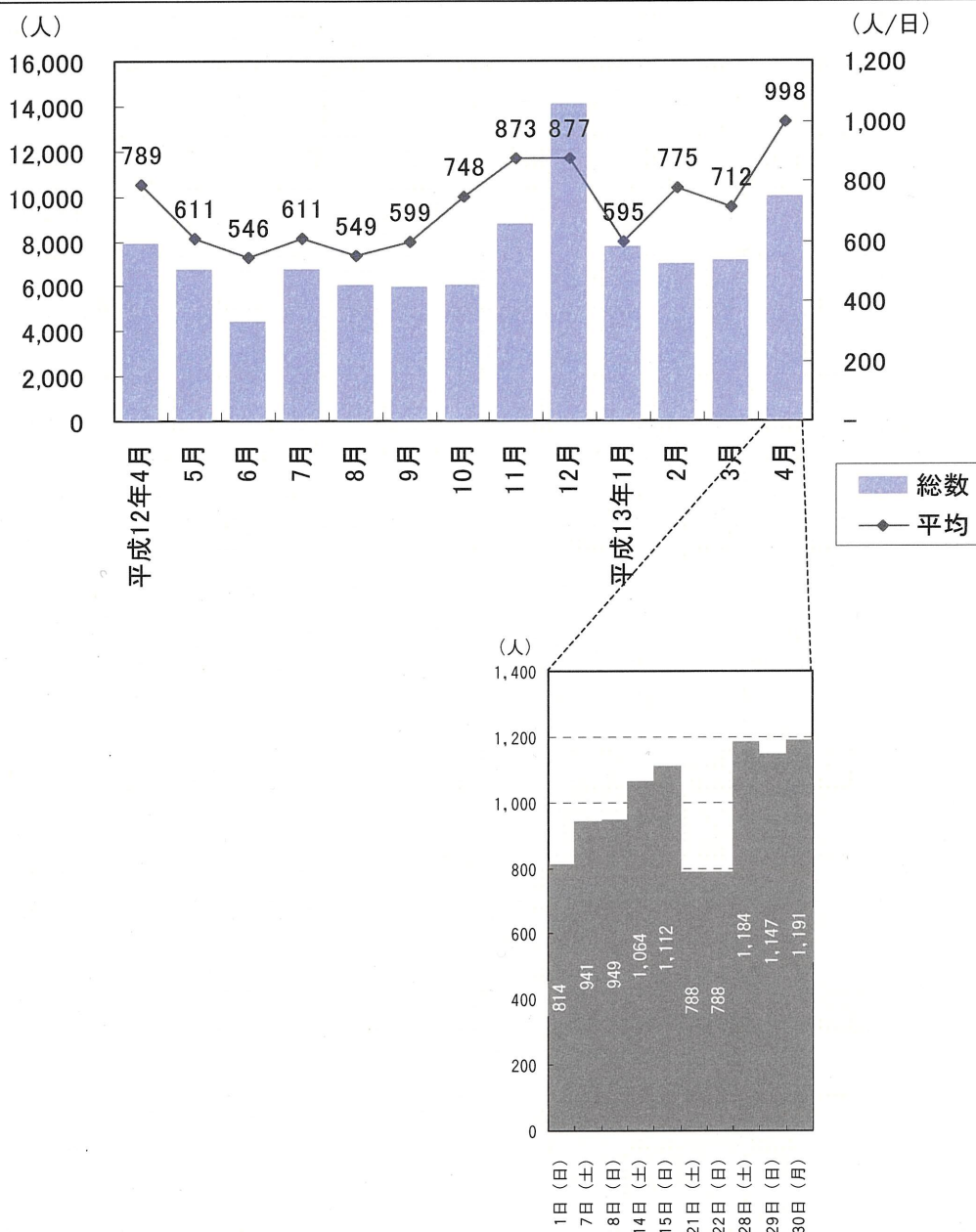
区分	試行開始時の運行内容 (平成 12 年 4 月時点)	平成 13 年 4 月以降
運行日	● 土曜・日曜・祝日 ● お盆 (8 月 13～16 日) ● 年末年始 (12 月 29 日～1 月 4 日)	● 土曜・日曜・祝日 (但し、元旦を除く)
運行時間帯	● 京都市役所前発 10:00～16:50 (42 回運行、10 分間隔運行)	● 京都市役所前発 11:00～17:50 (42 回運行、10 分間隔運行)
車両	● 中型車両 (既存車両の転用)	● 中型ノンステップ車両 (低床バス) (新造車両の使用)
利用券種	● 現金 ● 敬老・福祉乗車証	● 現金 ● 敬老・福祉乗車証 ● 京都観光一日・二日乗車券※ ● 市バス専用一日乗車券カード※ ● 市バス専用カード ● スルッと KANSAI 都カード ● トラフィカ京カード ※平成 12 年 10 月の社会実験以降継続して実施

(太字は、試行運行開始時からの変更内容)

(2) 継続運行後の利用概況

[利用者数の推移]

継続運行を開始した平成13年4月の日平均利用者数（4月30日現在）は、運行開始以来最も多い998人／日であり、最も多いときには、約1,200人／日の利用者数となった。



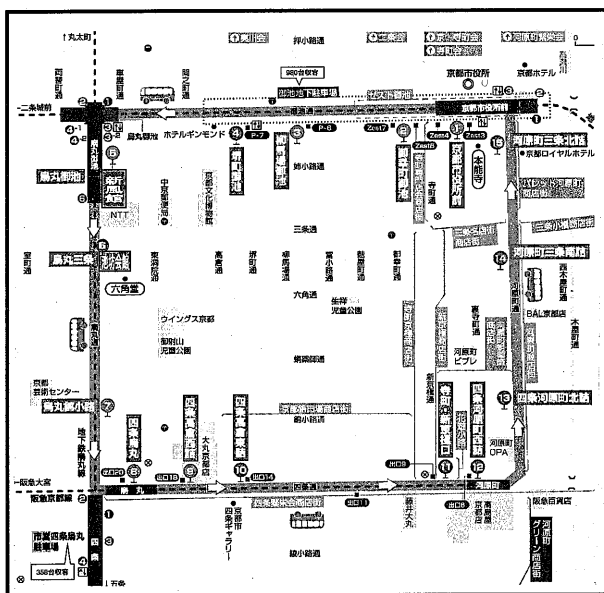
平成13年4月の利用者数の推移

※10月22日（時代祭）、29日（京都まつり）は、午前中のみでの運行のため除く。

図 利用者数の推移（月別・日平均）（平成12年4月～平成13年4月）

- 継続運行を開始した4月以降の利用者数は、確実に増加し、日平均利用者数は昨年4月の運行開始以来最も多い998人となった。
- この利用者数増加の要因としては、いくつか考えられる。
- ひとつは、100円循環バスの運行ルートと利用者ニーズの合致による利用者増加が考えられる。
都心内の施設や開催イベントへのアクセス手段として100円循環バスの利用をPRすることにより、利用者の増加を図ることができると考えられる。
 - たとえば、商業施設「新風館」(以下の写真参照)のオープン(平成13年1月26日)は、ここへのアクセス手段として100円循環バスが利用されている好事例である。
 - また、昨年11月18、19日に行われた社会検証「まちなかを歩く日」や池坊会館および高島屋でのイベント開催に伴う利用者増加も同様の事例といえる。

○100円循環バスの停留所と施設の位置



- もうひとつの要因は、低床バス(ノンステップバス)の導入である。
4月の継続運行開始とともに導入されたバスは、ノンステップで乗車できる低床バスである。低床バスは、バス乗降時の負担が少ない。

○100円循環バス(低床バス)



- さらに他の要因としては、継続運行の開始に伴い拡大した利用券種（スルッと KANSAI 都カード、トラフィカ京カード）や運行時間の変更（10:00～16:50 → 11:00～17:50）による利便性の向上が挙げられる。
- これらの要因が 100 円循環バスの利用者増加につながったと思われるが、都心で行われる各種イベントへのアクセス手段として広く P R を行うことにより、今後も一層利用者の増加が見込まれるものと考えられる。

「都心の装置」にしよう

100円バス

京都市交通局が昨年四月から運行を始めた都心部での「100円循環バス」利用者が、先の連休中に延べ十万人を記録した。ほぼ一年で大台に乗ったことになる。周辺商店街も都心活性化に向けて動き出す波及効果も見られる。さらに利用が広がり、京の都心を特色づ

ける都市装置となつてほしい。100円バスは、魅力ある都心づくりに向けた公共交通のあり方を検証する交通社会実験として始められた。バス事業の規制緩和も背景にあり、新しい街づくりと市バス事業の見直しの両面で、成果が注目された。予想を上回る利用となった理由は容易にわかる。100円という、通常の半額以下の安さにあるう。しかし、

一周わずか三・四時間の運行で、歩いて動ける地域でもある。果たして利用者が増えるのか、との懸念を抱えての運行だったが、今のところ100円の魅力がまぎったようだ。

それは乗客数の増加ぶりで見てとれる。昨年はおおむね六百人から八百人の間で推移した一日の乗客数が今年に入って八百人を超え、四月からは採算ラインの約千人になった。同バスの認知度が高まるのに従って利用者が増えているといえよう。

経済的な側面からいえば、新たなルートと運賃制度によって新市場を開拓したわけだ。少なくとも、バス市場は年々縮小するという「古い常識」を崩したのは確かだろう。

100円バスの経過をみれば、順調な伸びの背景に関係者の熱意と努力があったことを見逃せない。観光乗車券やカード利用を可能にしたほか、商店街の利用券配布もそつだ。環境団体の支援活動も目を引いた。

とりわけ周辺商店街の協力は力が入っていた。買い物客の利便にかかわり直接メリットになるものだが、それ以上に都心活性化へ向けた取り

組みとしたことは注目してよい。

京都の場合、地方都市ほど中心街の空洞化は進んでいない。それでも閉鎖ビルなどバブル後遺症が残り、大阪や神戸などとの競争も一段と激しい。魅力ある中心街づくりは喫緊の課題である。それが「100円バスの支援活動で、活性化を担う若手たちの活躍が目立った」（斎田六史郎河原町商店街理事長）という。

むしろ課題はまだ多い。路上駐車は運行面でも街づくり面からしても大きな障害だ。導入した低床バスも駐車の手で歩道に横付けできず、宝の持ち腐れと言わざるを得ない。

商店街はバス運行を契機に、都心再生の機運が高まっている。波及効果は思わぬほどだ。その芽を生かすためにも、時間を限って商用車を含めた車の乗り入れを規制するなど、新たな都心の姿をつくり出したい。

利用者にすれば現行と逆向きに循環する路線がほしい。京都ならではの歩いて楽しい都心、への運動もまだこれからだ。市民や歩行者に優しい公共交通、公共空間への一歩が始まったばかりと認識したい。