立命館地理学　第15号（2003）73～82

京都市都心部における100円バスの運行経緯と実情

香　川　貴　志*

Ⅰ．はじめに

新世紀を迎え、内外の多くの都市において「コンパクト化」の実現や「コンパクトシティ」の創造が謳われている。例えば、日本不動産学会誌15巻3号（2001）では「都市のコンパクト化を考える」、交通工学37巻増刊号（2002）では「コンパクトな市街地と都市交通」がそれぞれ特集され、さまざまな角度からコンパクトシティの理念や実現可能性が追求されている。とりわけ、コンパクトシティを考える際に無視できない土地利用政策と交通政策に関しては、上記の特集号に掲載された大半の論文[1)]が取り上げている。また、戸所（2000）は著書『地域政策学入門』[2)]の随所において、コンパクトな市街地の創成、および中心市街地内の公共交通機関の整備が重要であることを指摘している。さらに海道（2001）は著書『コンパクトシティ』[3)]において、持続可能な都市を目指すEU諸国の都市政策に触れる中で、さまざまな都市型公共交通機関を紹介している。

洋の東西を問わず、市街地の水平的拡大はパーソナルな交通手段としての自家用車の普及と軌を一にしている。しかし、自家用車の利用率を再び低下させることは難しい。公共交通機関にはないdoor to doorの利便性が自家用車にはあるからである。ところが、高齢社会の到来は、郊外の住宅地、とりわけ鉄道やバスのサービスに恵まれない地域において､高齢者の都市からの孤立を招きかねない。こうした環境の下、再び都心居住（正確には都心周辺部での居住）が注目されるようになり、コンパクトシティという言葉が徐々に現実味を帯びてきたわけである。当然、都心居住を指向するのは高齢者だけではなく、労働に関わる拘束時間（通勤時間をも含む）を軽減したいと考える人びとも多く存在しよう。

コンパクトシティの実現に向けては、都心部や都心周辺部（以下では都心地域と記す）の内部でのスムースな移動が保障されなくてはならない。そこで本稿では、近年こうした都心地域内での移動の手段として注目を集めている100円バス（one coin bus）に着目し、京都市を事例地域として、運行の経緯や実情から今後の課題を洗い出してみたい。

Ⅱ．都心地域におけるバス交通

1．都心地域の公共交通機関としてのバス交通の優位性

都心地域では、徒歩で多くの用件を済ませることができる。しかし、徒歩では若干の面倒を感じる距離の移動が必要な場合、近郊や郊外に比べて自家用車の利用が困難である。

＊ 京都教育大学教育学部

道路の渋滞、一方通行に代表される交通規制や駐車料金の高さなど、自家用車の利用には障害が多い。エンジンからの熱放射や排気ガスを考えれば、都心地域での移動に自家用車を使うことは、環境面からも不適切な交通手段選択といえよう。一方、自転車の利用にも難しさがある。歩道や狭い車道上の通行や駐輪は、歩行者に危険を与えることに留まらず、自動車の円滑な通行をも阻害する。

これらの点を踏まえると、都心地域では公共交通機関による移動サービスの拡充が急務である。しかしながら、大都市の公共交通機関として不可欠となった地下鉄は、建設やバリアフリー化の実現のために多額の費用を要するというデメリットがある。そこで注目されるのが、バスやLRT（Light Rail Transit）など少量・多頻度のサービスが可能な交通機関である。ただLRTは、既存の路面軌道を改良する場合を除いて、新設（および廃止された路面軌道の復活）に際し、敷設工事中の交通規制による道路渋滞、バスよりも割高になると思われる保守・点検費用など、克服すべき課題を多く抱えている。排気ガスを出さないというLRTのメリットを強調した上での初期投資に対する手厚い支援策がなければ、LRTの新設は決してLightではないというのが実情ではなかろうか。

そこで残る選択肢はバスによるサービスである。近距離の気軽な移動に際して、既存のバス交通が持っていた難点を列挙すれば、乗降の際にステップの昇降に労力を要すること、路線や系統の複雑さ、運賃の分かりにくさや高さなどがあげられよう。このうち、乗降の際の不便さについては、2001年11月に「交通バリアフリー法（通称）」が施行されたことにより、新規導入車両がノンステップまたはワンステップに限定されたため、急速に改善が進みつつある。また、路線や系統の複雑さについては、極度な単純化がバス交通の特長である広範かつ緻密なサービスを限定的にしてしまう恐れがあるため、大胆に改変するのが困難である。しかし、特定のサービスを提供するバスの運行範囲を限定する施策などで改善が可能であろう。

運賃の分かりにくさと高さに関しては、整理券を手にして徐々に上がっていく運賃表と見比べながら不安を覚えた経験は誰もが持っているのではなかろうか。もっとも、多くの都市の都心地域では均一料金が導入されているので、運賃上昇の不安は少ない。しかし、均一料金の多くは、従来200円前後である場合が大半であったように思われる。都心地域の内部だけを移動するケースにおいて、均一料金が200円前後というのは「安くはない」というのが多くの人びとの実感であろう。運賃面での工夫さえあれば、バス交通は一層身近な存在として認知されるに違いない。

2. 100円バスのメリットと普及状況

前節で指摘したバス交通のデメリットに関わって、運賃面での工夫として全国的に注目されているのが、いわゆる100円バスの導入である。硬貨1枚で乗ることの出来る簡便さが最大のメリットであろうが、100円という価格は昨今の100円ショップの隆盛からも分かるとおり、単純で理解しやすいものであるといえる。仮に100円より安い運賃を想定しても、例えば80円や90円という価格であれば釣銭の授受に若干の時間を要するため、バスの定時運行に支障をきたす恐れがある。また、80～100円という価格は、利用者にとっ

て「100 円硬貨 1 枚」と見なし得る価格帯であり、100 円を 80 円に値下げしたところで利用者が激増するものでもなかろう。運賃 200 円前後が高いのであれば、運賃 100 円が適正価格としては最も妥当な水準であると判断できる。

こうした適正価格が全国に普及して、最近では各地で数多くの 100 円バスが運行されており、およそ 360 件のサービス（2003 年 5 月 1 日現在）が行われている[4)]。まず、路線形態について運行事業者のホームページ等を参考にして大別すると、(1) 既存のバス路線とは別に隘路などを経由する一種のコミュニティバス路線、(2) 既存の路線の特定範囲または区間を 100 円均一とするバス路線、(3) 既存のバス路線に重複するが独自の系統を確立して 100 円均一サービスを行うバス路線、以上の 3 種となろう。次に、サービス（運行）形態についてみると、(a) 原則的に曜日を問わず毎日運行されるもの、(b) 土曜日や日曜祝日などの特定日に運行されるもの、これらの 2 種に分けられよう。本稿で対象とする京都市の都心部の場合は、上記の形態の組み合わせが (3)－(b) である（祇園祭の実施期間中で交通規制が実施される日には、土曜日や日曜日であっても運休することになっている)。決して積極的な事業展開とはいえないが、公営交通としては先駆的な試みの一つとして評価できる。

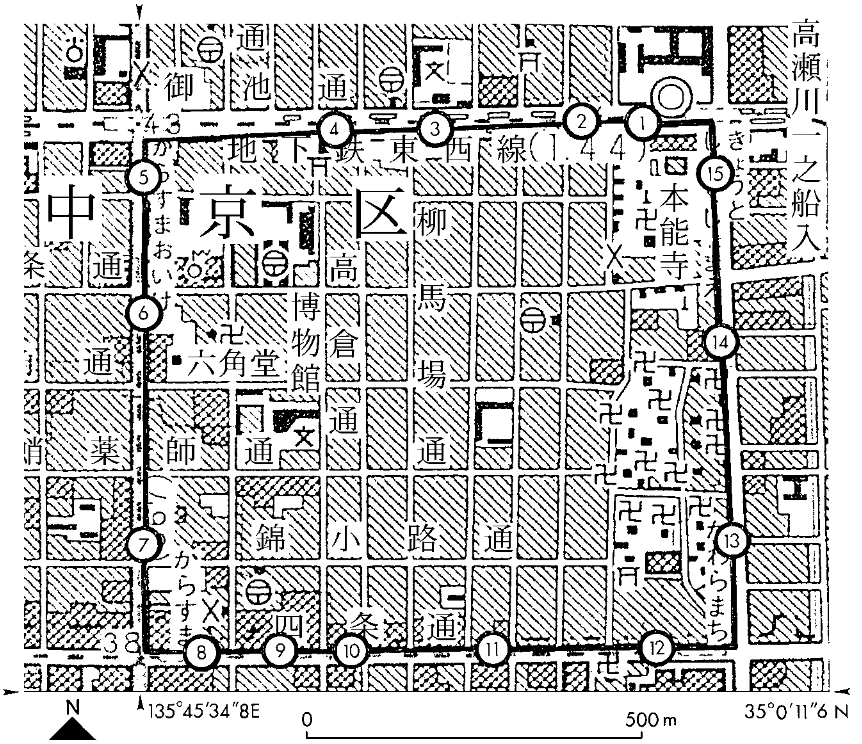
Ⅲ. 京都市における 100 円バス運行の経緯と現在の運行状況

京都市の都心地域に 100 円バスのサービスが導入されたのは 2000 (平成 12) 年 4 月 1 日のことで、事業主体は京都市交通局、いわゆる市バスである。導入から現在に至るまで、運行コースと運行間隔に変化はない。運行コースは、京都市役所前→烏丸御池→四条烏丸→四条河原町→京都市役所前の一方向循環（第 1 図）で、交差点での右折を避ける配慮がなされていて、約 3.4 km を所要約 20 分で結ぶ設定である。このコースは、京都市の CBD および中心商業地のコアに相当する部分を最小限に包含しているが、近年において人口増加の顕著な地区がコースの内外に多くみられる[5)]。

バスの運行間隔は10分で頻繁なサービスが図られている。導入当初は、現在使用されているノンステップバスではなく、既存の中型バス（乗車定員 56 名）が使用された。

京都市交通局のホームページ[6)] によると、京都市都心部の 100 円バスは「市内中心部小循環バス」というのが正式名称で、同じ資料には認可申請等（2000 年 1 月 19 日）にかかわる目的の箇所で次のような記述がある。それは「新たなバスサービスのあり方を検証実験するため、市内中心部を巡る小循環バス路線を設定し、運賃を 100 円として試行運行します。これにより、近距離バス運賃の割高感を解消し、繁華街における徒歩旅客の利便性を高めるとともに、京都御池地下駐車場などと接続することにより、マイカー利用者のバスへの利用を促し、市内中心部へのマイカー流入の抑制を図ります。さらに、鉄道（地下鉄東西線、烏丸線、阪急電鉄）とも接続することで、新たな需要喚起を図ります。」というもので、京都市における 100 円バスの導入は交通実験としての色彩が濃いことが分かる。

しかしながら、導入以降 3 年以上を経過し



第 1 図　京都市における 100 円バスの運行経路（2002 年 11 月 10 日現在）

注）ベースマップに使用した地形図は、1/25,000「京都東北部」（平成 12 年 3 月 1 日発行）。

注）経緯度の数値は世界測地系による。

（停留所名称）1：京都市役所前、2：御幸町御池、3：柳馬場御池、4：堺町御池、5：烏丸御池、6：烏丸三条、7：烏丸錦小路、8：四条烏丸、9：四条高倉西詰、10：四条高倉東詰、11：寺町・新京極口、12：四条河原町西詰、13：四条河原町北詰、14：河原町三条南詰、15：河原町三条北詰

ても 100 円バスが継続運行されている事実から、このサービスは交通実験の枠を超えて定着していると判断できよう。かかる運行の継続には、当然ながら実験結果を踏まえての見直しも実施された。つまり、当初の試行運行は運行開始から 1 年後の 2001（平成 13）年 3 月 31 日に満了したが、この間の利用実態調査を踏まえて、運行時間に若干の変更が施された。運行時間の変更は、運行開始時間と運行終了時間をともに 1 時間繰り下げるもので、導入当初の運行時間は京都市役所前発 10:00 ～ 16:50 であったが、それが 2001 年 4 月 1 日以降は京都市役所前発 11:00 ～ 17:50 に変更された。また、高齢者の利用が多いことを配慮して、バリアフリーのノンステップバスの導入が図られた。運行コースと運行間隔については、上述のように変更されていない。

運賃は当然ながら全区間 100 円であるが、大人と子供の運賃は同一である。敬老乗車証、一日乗車券や「スルッと KANSAI」[7] が使用できるが、回数券と定期券は使えない。バスの運行が土曜日と日曜・祝日に限られることと合わせ、ビジネス用途よりも買い物や観光での利用を前提にしていることが明らかである。

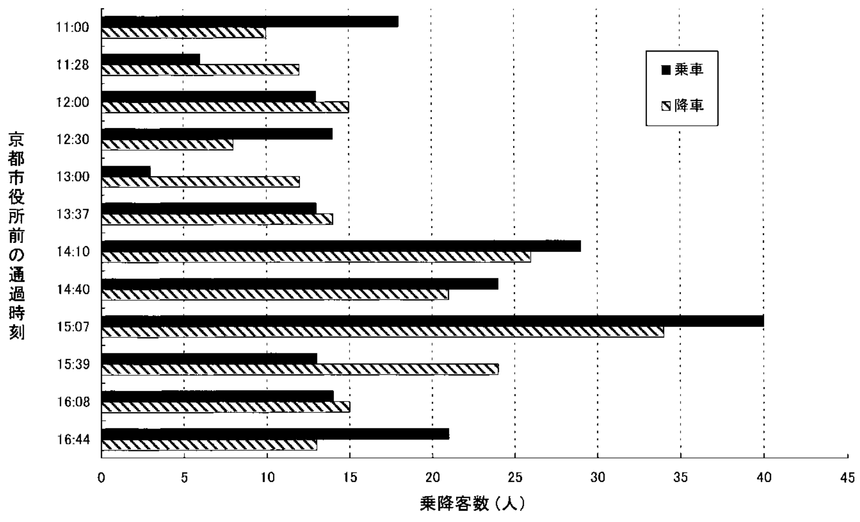
Ⅳ. 利用実態の分析と検討

現在の 100 円バスの利用実態を把握するため、調査員 2 名を乗降ドアに各々 1 名ずつ配置して、停留所ごとの乗降客数を計測した。調査は 2002（平成 14）年 11 月 10 日に実施した。対象としたバスは、京都市役所前発 11:00 の始発便から同停留所発 17:00 前までの合計 12 ラウンドである[8)]。調査当日は、秋季の観光シーズンながら連休ではない日曜日で、当日の天候は晴れ、気温はほぼ平年並みであった。こうしたコンディションから、ほぼ平均的な数値が得られたと想像できる。調査メモによると、利用客には中高年、とりわけ高齢者が多く、ノンステップバスの効力が発揮されているといえる。

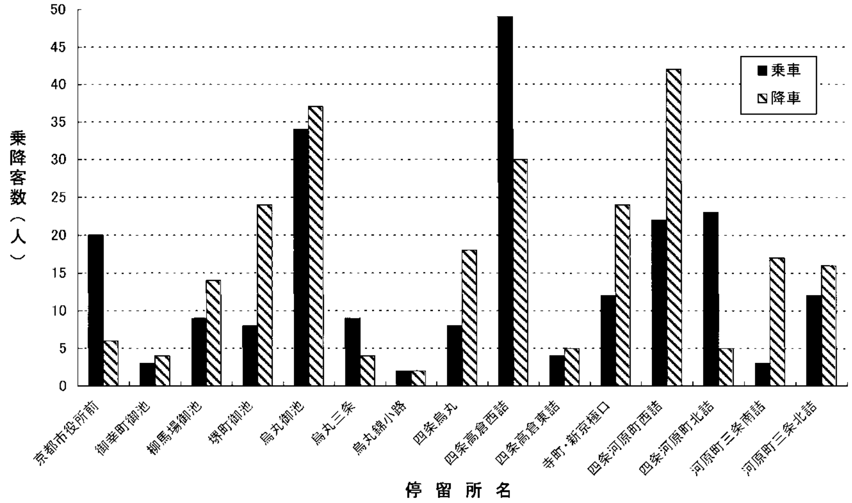
1. 時間帯別、停留所別にみた乗降客数

まず時間帯別にみた乗降客数を検討する。上記の 12 ラウンドごとに全停留所（京都市役所前～河原町三条北詰）の乗降客数を集計したものが第 2 図である。当図からは、乗降車とも 14 時～ 15 時の便が多くの客数をカウントすること、乗車は 13 時便、降車は 12 時 30 分便の人員が最も少ないことが、乗降客数の多寡に関する特徴として指摘できる。前者は、午後の近距離移動が昼食から 2 時間後程度の時間帯に集中していることを示しているが、仮に暑さが厳しい夏の日に調査すれば、別の結果が得られる可能性もある。後者については、昼食時間帯において外出が控えられていることや、仮に外出していても食事中であることが考えられる。こうした昼食時間帯の乗降客数の落ち込みについては、季節変動が少ないと予想できる。

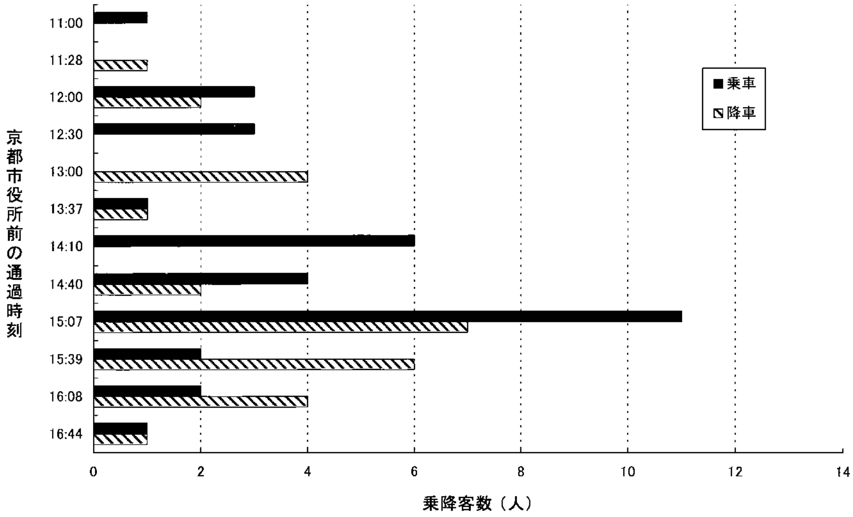
次に停留所別にみた乗降客数について検討する。調査対象になった 12 ラウンド全てを停留所別に集計したものが第 3 図である。乗車または降車の客数のいずれかが際立っているのは、烏丸御池、四条高倉西詰、そして四条河原町西詰の 3 停留所である。これらを乗



第 2 図　時間帯別にみた乗降客数
（2002 年 11 月 10 日に実施した乗降客数調査の結果による）

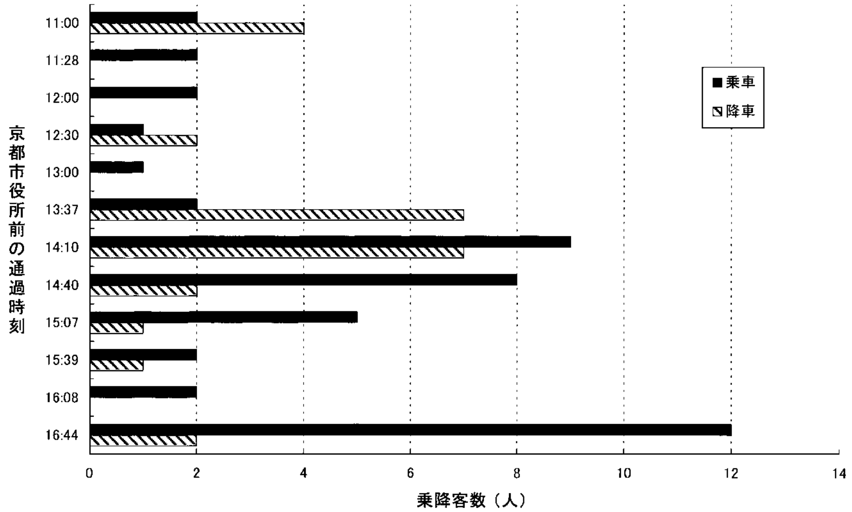


第 3 図　　停留所別にみた乗降客数
（2002 年 11 月 10 日に実施した乗降客数調査の結果による）

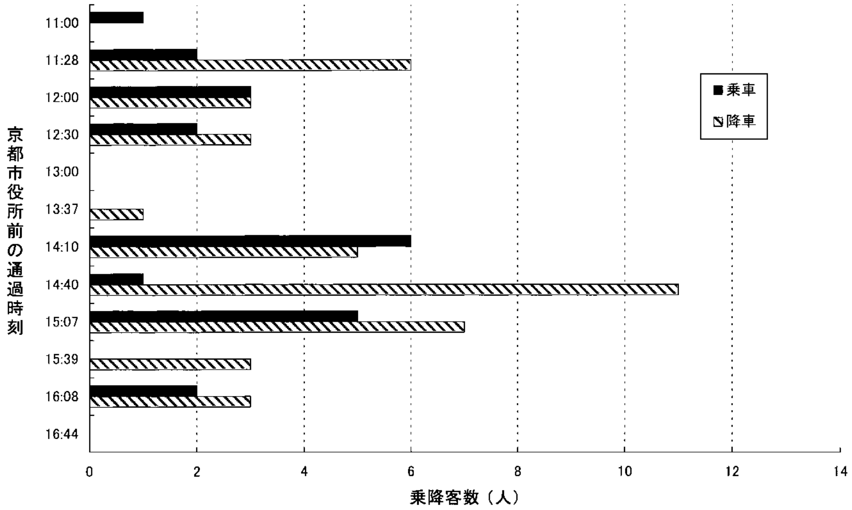


第 4 図　　烏丸御池停留所における時間帯別の乗降客数
（2002 年 11 月 10 日に実施した乗降客数調査の結果による）

降客数のバランスから性格付けると、烏丸御池が乗降車拮抗型、四条高倉西詰が乗車卓越型、そして四条河原町西詰が降車卓越型となろう。これらの他にも、乗車あるいは降車の目立つ停留所がいくつかある。京都市役所前（乗車卓越型）、寺町・新京極口（降車卓越型）、四条河原町北詰（乗車卓越型）、河原町三条南詰（降車卓越型）や河原町三条北詰（乗降車拮抗型）である。いずれの停留所についても至近距離に鉄道駅やデパートが存在することから、鉄道利用や買い物を目的とした利用者の多いことが想像できる。



第 5 図　四条高倉停留所における時間帯別の乗降客数
（2002 年 11 月 10 日に実施した乗降客数調査の結果による）



第 6 図　四条河原町西詰停留所における時間帯別の乗降客数
（2002 年 11 月 10 日に実施した乗降客数調査の結果による）

2. 乗降客が多い停留所における時間帯別の乗降客数

本節では、乗車または降車の客数のいずれかが際立っている上記 3 停留所について、時間帯別にみた乗降客数を調べてみる。

まず乗降車拮抗型の烏丸御池（第 4 図）では、15 時 07 分便までは概ね乗車が優勢であるが、15 時 39 分便以降で降車が乗車を凌駕している。当停留所が 2 つの地下鉄線の乗換駅であることを考慮すれば、乗車が優勢な時間帯では地下鉄から四条通りや河原町通り方面への乗り換えが想像できるが、これらの方

面への地下鉄烏丸線からの乗り換えは四条烏丸で行われると考えるべきである。したがって、当停留所における地下鉄から 100 円バスへの乗り換えを仮定すると、それは主に地下鉄東西線との間でなされていると想定するのが穏当であろう。一方、降車が優勢な時間帯では、四条通りや河原町通り方面から地下鉄烏丸線への乗り換えが考えられる。なぜならば、地下鉄東西線への乗り換えは京都市役所前で行うのが合理的であるからである。なお、御池地下駐車場に駐車する自動車との相互乗り換えは、駐車場入口へ最寄ではない当停留所の場合は考えにくい。

次に乗車卓越型の四条高倉西詰（第 5 図）では、特に午後の便での乗車が多く、とりわけ 16 時 44 分便での乗車客の多さが目立っている。昼下がりの乗客の多さは、当停留所前の大丸京都店で午前の買い物や昼食を終えた人びとが乗車していると想定できる。また 16 時 44 分便は、当停留所を 17 時前後に通過しているので、大丸京都店やその近辺における午後の買い物を終えて家路を急ぐ人びとの乗車が反映されたと考えられる。

他方、降車卓越型の四条河原町西詰（第 6 図）では、14 時 40 分便での降車をピークとして、その前後の時間帯での降車が目立つ。四条河原町周辺は、高島屋京都店と四条河原町阪急の 2 つのデパート、そして数多くの専門店などが集積しており、京都市内における中心商業地が形成されている。四条通りの商業施設を利用する午後の買い物客が当停留所で降車しているのは当然ながら、河原町通りの商業施設を利用する人びとも交差点の手前の当停留所で降車している可能性が高い。これは、次の停留所である四条河原町北詰が乗車卓越型であること（第 3 図）をみれば明らかである。すなわち、100 円バスの利用者は、週末に渋滞が恒常化している四条河原町交差点の通過を忌避し、早めにバスから降車して目的地へと向かっているのである。現地で路上観察をすれば、一般の路線バスにおいても同様の降車パターンが多い。

Ⅴ．運行の実態と利用状況から考えられる問題点—むすびにかえて—

これまでにみてきたように、本稿では、京都市の都心地域で運行されている 100 円バスの運行経緯を整理し、その利用実態を現地調査によって明らかにし、若干の考察を施した。調査結果（データやメモ）から、いくつかの問題点を指摘したうえで、利用者拡大に向けた改善策を提示し、むすびに代えることにする。

まず、個別の便でみると利用率は決して高くなく、ピークを示す 15 時 7 分便でもラウンド全体での小計が乗車 40 名・降車 34 名（第 2 図）で、立席客はほとんどいないのが実情である。採算性を重視すれば一層の乗客の掘り起こしが必要な一方で、快適性を重視すれば乗客の大半が着席できる混雑度が理想である。このように採算性と快適性の両立は困難であるが、幸いにも短距離路線であるため、敬老精神などの相互扶助マナーが一層育ってくれば、快適さを保ちながら採算ベースに乗せることも不可能ではなかろう。高齢者の利用が多いことを踏まえれば、阪急電鉄が導入しているような全席を優先座席扱いすることも妙案ではなかろうか。

また、定時運行が困難であることも問題点

として指摘できる。今回の調査結果からして、1ラウンドの設定時間20分に対して現実には約30～35分を要しており、都心部における幹線道路の渋滞がいかに深刻であるのかが分かる。運行所要時間の遅延は、サービスの頻度が伸びることに直結するため、利用客に不便を強いることになる。所定の運行間隔10分を維持するためには、道路の渋滞状況に応じて運行車両を増強するなどの機動的な対応が望まれる。しかし、都心部の公共交通の便を改善していくためには、対処療法的な運行車両の増強よりも抜本的に道路交通量を減らすことが大切であろう。

さらに、運行経路にも改善の余地があるように思われる。都心地域をコンパクトに循環する現在の経路も悪くはないが、利用者が高齢者に偏っていることは、観光客に代表される外来者が利用しにくいことを意味している。京都市が観光都市を自認するのであれば、観光客も利用しやすい路線に改変するか、新たに別の100円バス路線を設定する方策が考えられなければならない。例えば現在の運行経路を東側に拡大して、京都市役所前→烏丸御池→四条烏丸→四条河原町→祇園→東山三条→三条京阪→京都市役所前とすれば、八坂神社、円山公園、京阪電鉄へのアクセスが創出できるので、観光客の取り込みにある程度の効果が見込めるのではなかろうか。

仮に、より詳細な調査データがあれば、もう少し踏み込んだ改善策を提示することもできよう。よりよい公共交通政策の実施は、自家用車に慣れ切った個人が多少の不便を甘受しなければ成り立ち得ない。今後は、鈴木(2003)が主張するように「事業者だけでなく地域の自治体、住民も交通に対して当事者になる」[9]ことが必要になる。理想を設計したり提言したりするのは夢のある仕事ではあるが、本来その過程ではさまざまな立場の人びとから事情を聴取し、話し合いの場を設けるなどの粘り強い努力が講じられなければならない。

〔付記〕本稿は、2002年12月8日に高崎経済大学で開催された日本地域政策学会第1回大会の第1分科会「公共交通を活かしたコンパクトなまちづくり」において発表した内容を骨子とし、加筆修正を施したものである。なお、本研究に際しては、平成14・15年度科学研究費補助金(基盤研究(C)(2)「バブル期以降における分譲マンション供給の都心回帰現象がもつ意味」、課題番号：14580086、研究代表者：香川貴志)の一部、および平成14・15年度科学研究費補助金(基盤研究(B)(1)「21世紀の社会経済情勢下における我が国大都市圏の空間構造」、課題番号：14380027、研究代表者：富田和暁)の一部を使用した。

注

1) 例えば、以下の論文があげられる。これら他にも本文に示した2つの雑誌の特集にはいくつかの論文がある。①中村隆司「コンパクトな都市と土地利用計画」、日本不動産学会誌15-3、2001、18～24頁、②森本章倫「容積率と交通流から都心のコンパクト化を考える」、日本不動産学会誌15-3、2001、25～32頁、③森本章倫「土地利用と交通の関連性からコンパクトな市街地を考える」、交通工学37増刊号、2002、9～14頁、④藤井　聡「コンパクト・シティ文化とマイカー」、交通工学37増刊号、2002、23～28頁。
2) 戸所　隆『地域政策学入門』、古今書院、2000、213頁。
3) 海道清信『コンパクトシティ』、学芸出版社、2001、288頁。
4) 鈴木文彦「全国の100円バス一覧」、旅918、2003、79～81頁。
5) 香川貴志「統計で見る京都—人口の都市回帰—」、統計54-7、2003、10～15頁。
6) http://www.city.kyoto.jp/kotsu/main.htm
7) 東京を中心とした地域の「パスネット」にほぼ相当するプリペイド式の運賃カード。「パスネット」が乗車駅で最低区間運賃を差し引いて

から下車駅で再度精算するのに対し、「スルッとKANSAI」は乗車駅の記録だけで乗車して下車駅で運賃全額を差し引く（残額不足の場合は所定の機械で精算する）という相違がある。

8）以下の本稿では、「○時○分便」と記した場合、その時刻は京都市役所前の発車時刻とする。したがって、御幸町御池から後の停留所については、数分から数十分の時間を加算したものが発車時刻となる。ただし「○時○分便」というのは、所定の時刻表に基づいたものではなく、調査日における実際の運行によるものである。

9）鈴木文彦「地域生活とバス交通」、地理 48-2、2003、14 頁。