

**TDM100円バス運行実証実験結果報告（概要）**  
公共交通利用促進（市内循環バスの100円運行等）による交通円滑化実証実験

## 1 100円バス運行実証実験の概要

(1) 目的 ・交通円滑化 ・環境負荷の低減 ・省エネルギー  
・交通・環境・資源・健康などの面で住民意識の高揚

(2) 目標 市内循環バスの100円バスの運行により、既存バス利用者や鉄道利用者の乗り換えの利便性を高めることにより、マイカー通勤を公共交通通勤に転換する。  
ノーマイカーデー実施の効果を高めるとともに、住民意識の高揚を図る。

(3) 100円バスの想定効果

現行運賃（100円・160円・190円）のうち190円の利用が大半であり、利用者の負担軽減になるため、利用者が増加する。

マイカー通勤からのバス通勤への転換をはじめ、通学、通院、雨天時の利用、高齢者などの交通弱者、買物、都市内観光など市民の足として利便性が高まる。  
街なかの経済面、イベント、各施設における駐車対策、生活において移動性が高まり、波及効果が期待できる。

(4) 100円バスの内容

市内循環1コース（太田町まわり） 3便（土日祝 3便）

市内循環1コース（上町まわり） 74便（土日祝52便）

市内循環2コース（曾根田まわり）76便（土日祝59便）

運賃を一律100円として運行

(5) 運行期間 平成13年10月1日～平成15年9月30日

平成15年10月1日～平成16年3月31日は事業者が自主運行

(6) 費用負担 実施主体（福島交通株）1/3 国補助1/3 市補助1/3

(7) 効果測定 利用者数：期間を通じて

アンケート調査：利用者アンケート

H13（1回目） H13.10.18 配布1396 回収467（33.5%）

H14（2回目） H14.12.4 配布1305 回収442（33.9%）

H15市民アンケート

H15.6.13 配布 H15.7.18 回収 配布10014 回収3555（35.6%）

交通実態調査：H13、H14各1回

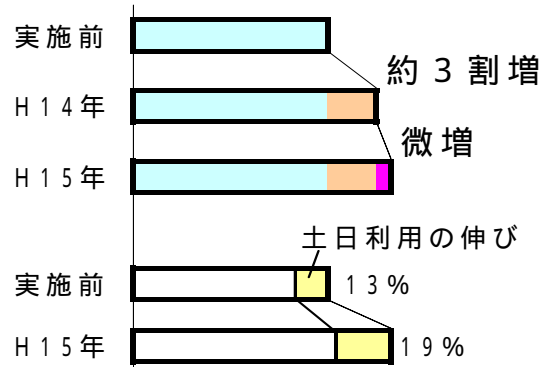
## 2 100円バスの利用状況

### (1) 利用状況

実施前と比較し約3割の増加。  
一般路線バスは減少  
しかし、従来黒字であった路線が、採算性の確保に至らない。

土日の利用の伸びが大きい。

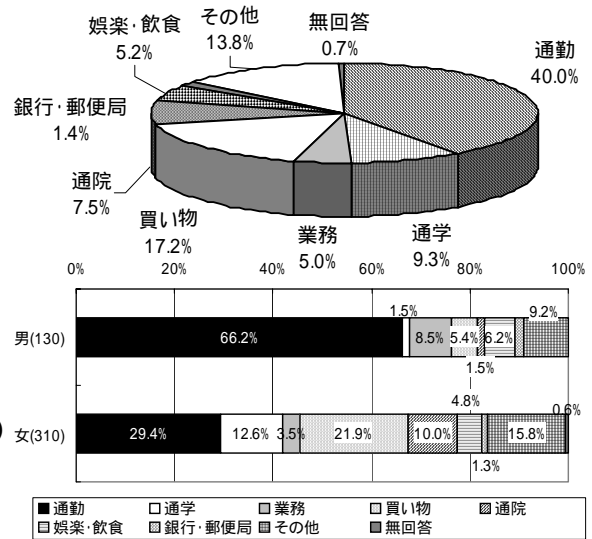
若年層（10代～20代）のバス転換が見られた。



### (2) 利用目的等 (H14利用者アンケート)

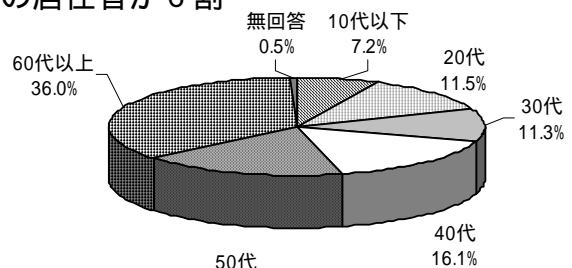
通勤が4割と最も多い。  
次いで、買い物(17%)、通学(9%)  
通院(8%)

男女別では、  
7割が女性利用  
男性の6割以上が通勤目的  
女性は通勤(29%)、買い物(22%)

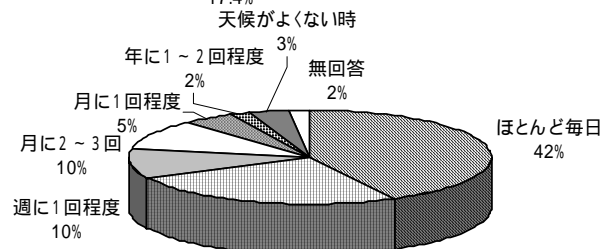


居住地別では  
100円バス沿線居住者が4割、沿線外の居住者が6割

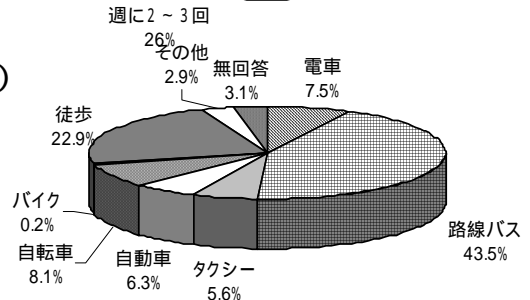
年代別では  
60代以上が約4割



利用頻度としては  
「ほとんど毎日」利用している人が  
4割以上



100円バスの運行前の交通手段は  
徒歩から転換している人が多い。(23%)  
自動車利用からの転換は6.3%



### 3 100円バスに関する意識（H15市民アンケート結果）

#### （1）100円バス（運賃変更）の認知度

約7割が100円バスを知っているが、高齢になるほど知らない人が多い。  
100円バス沿線住民で約8割、非沿線住民でも約7割が知っている。

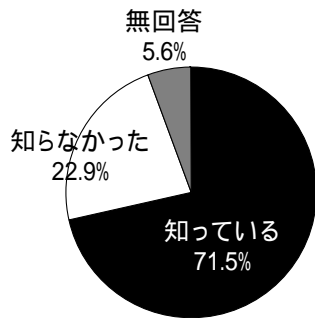


図 - 1 100円バスの認知度

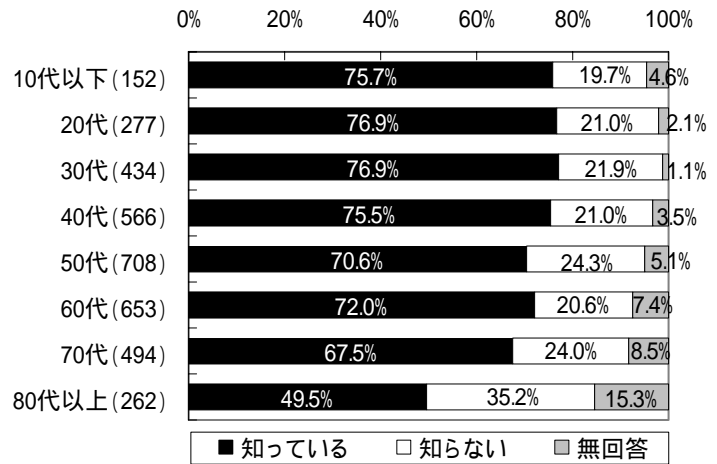


図 - 2 100円バスの認知度（年齢階層別）

#### （2）100円バスの利用状況

利用したことがない人が全体で約7割、30～40代では8割近くとなっている。  
利用したことがある人は、100円バス沿線住民で約5割、非沿線住民で約2割と開きがある。特に中心部北側の地区において利用率が高い。

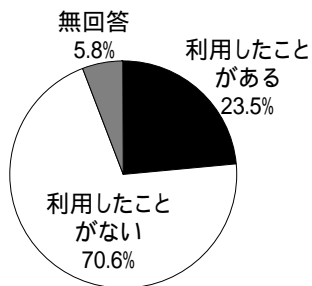


図 - 3 100円バスの利用状況

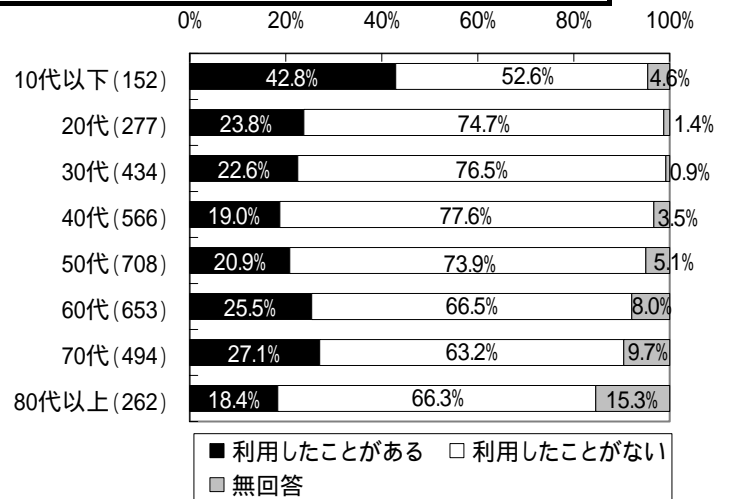


図 - 4 100円バスの利用状況（年齢階層別）

( 3 ) 100 円バス利用者 ( 837 人 )

( 3 ) - 1 100 円バスの満足度

利用したことがある人の約 8 割が満足している。

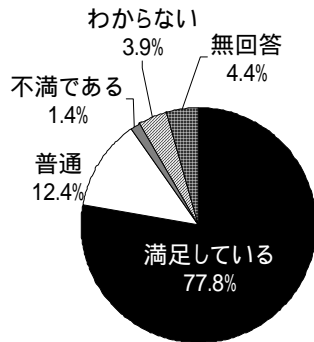


図 - 5 100 円バスの満足度

( 3 ) - 2 100 円バスのメリット

「気軽に乗れる」「支払いが簡単」といったメリットが特に挙げられている。

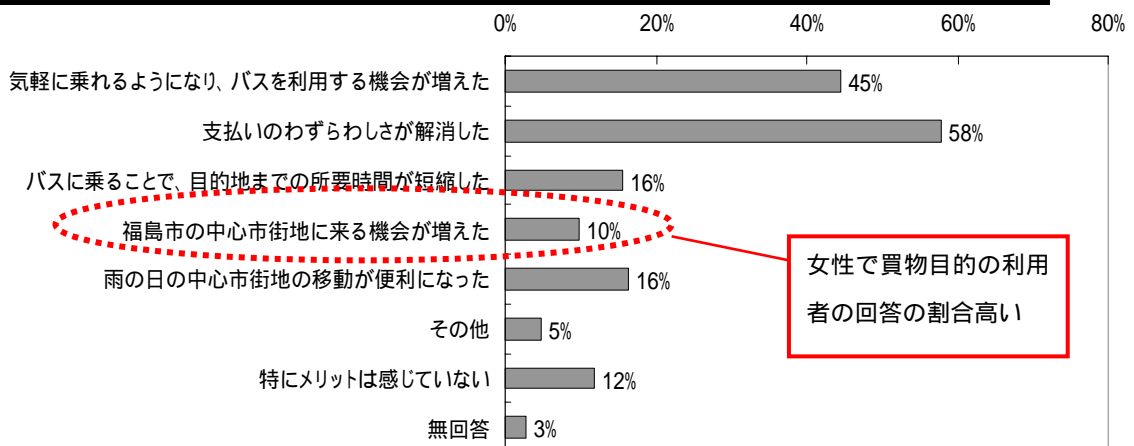


図 - 6 100 円バスのメリット ( 複数回答 )

( 4 ) 100 円バス未利用者 ( 2511 人 )

( 4 ) 1 100 円バスを利用しない理由 ( 有効回答 : 2454 人 )

利用したことのない人の約 4 割が「自家用車、バイクの方が便利」を理由に挙げている。  
100 円バス沿線住民では「徒歩や自転車で十分」( 40% )、非沿線住民では「自家用車、バイクの方が便利」( 41% )「中心市街地に行くことがない」( 19% )が高い。

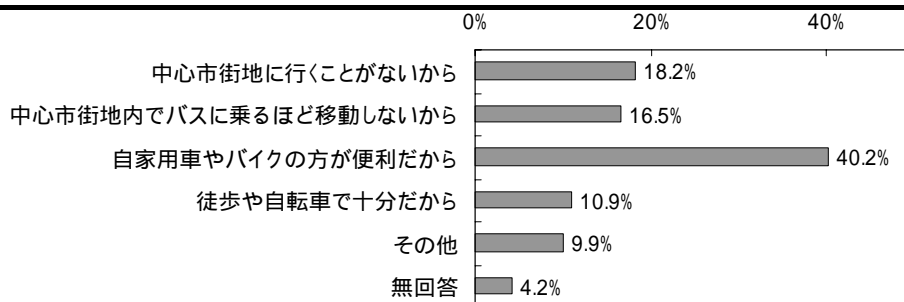


図 - 7 100 円バスを利用したことのない理由

(5) 今後の100円バスについて

(5) 1 100円運賃の必要性

利用したことがある人の約7割が「必要」としている。  
100円バス沿線住民の約6割が「必要」、非沿線住民は約3割となっている。

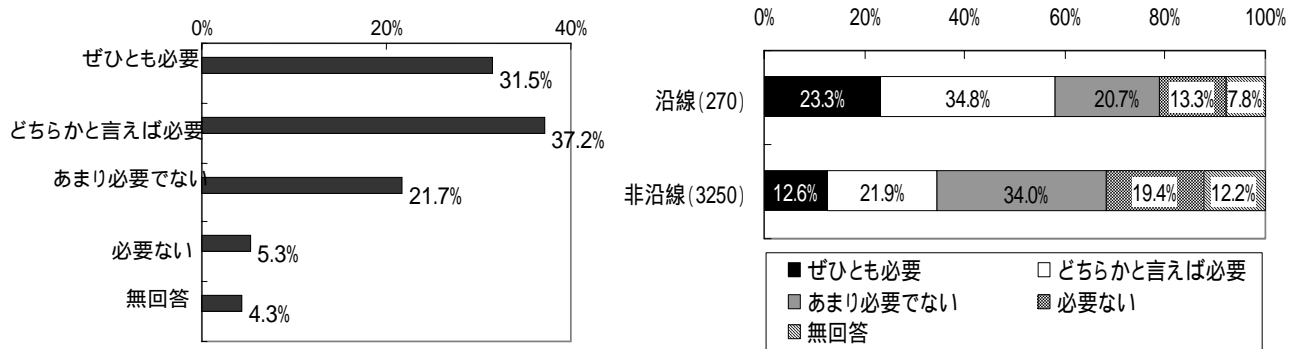


図-8 100円運賃の必要性 (利用者837)

図-9 100円運賃の必要性 (沿線・非沿線別)

(5) 2 福島市からの補助金投入について

補助金投入に前向きな方が全体で4割以上、「利用したことがない」方でも4割以上。  
(賛成理由)「高齢者のため」「市街地活性化のため」「利用している」「今後必要」といったものが多い。  
(反対理由)「不公平」「違う税金の使い道を」「利用しない・できない」「運賃(100円)を見直した方がよい」といったものが多い。

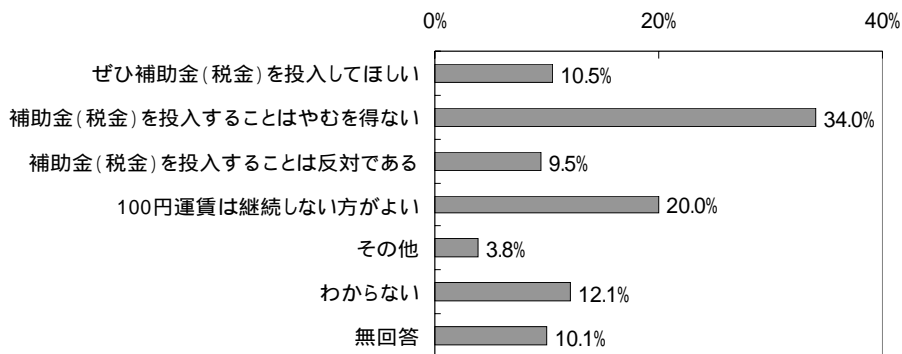


図-10 福島市からの補助金(税金)の投入について

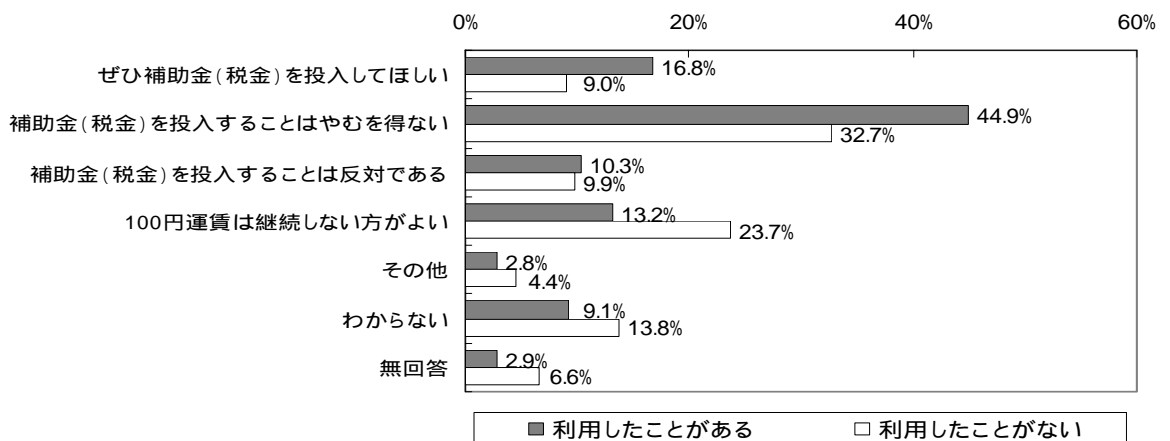


図-11 福島市からの補助金(税金)の投入について (利用・未利用別)

## 理由集計結果

### 1ぜひ投入

理由	票数
高齢者のため	24
安い	16
公共交通	8
市街地活性化	8
気軽	7
市民のため	6
必要としている人のため	6
移動手段がない人のため	6
今後必要	5
今後に期待	4
渋滞緩和	4
税金の有効利用	4
利便性	4
子供のため	3
身体的不自由者のため	3
学生のため	3
その他	21
無回答	241

### 2やむを得ず投入

理由	票数
高齢者のため	56
市街地活性化	31
利用している人がいる	27
今後必要	21
利用者増加	20
安い	14
必要としている人のため	12
移動手段がない人のため	11
渋滞解消	11
市民のため	9
便利	9
継続してほしい	8
税金の有効利用	8
公共交通	7
子供のため	7
身体的不自由者のため	6
地球環境	5
利便性	5
運営上必要	4
学生のため	4
気軽	4
今後に期待	4
利用者確保	3
その他	78
無回答	840

### 3投入は反対

理由	票数
不公平	39
税金の有効利用	13
増税反対	6
料金体系の見直し	5
検討必要	4
努力	4
運行ルートの見直し	3
その他	40
無回答	221

### 4継続しない

理由	票数
不公平	62
利用しない	36
税金の有効利用	22
運賃(100円)の見直し	18
利用者負担	11
市の財政維持	10
利用者が少ない	7
100円バスを必要としていない	6
増税反対	5
努力	5
郊外路線を補助すべき	4
収入が減少している	4
意味がない	3
運賃設定以外の問題	3
自動車規制	3
その他	61
無回答	450

### 5その他

理由	票数
不公平	8
その他	16
無回答	111

### 6わからない

理由	票数
利用しない	45
不公平	5
今後必要か今はわからない	3
自分の地域に100円バスがない	3
その他	38
無回答	335

## 理由回答例

### 【ぜひ投入】

#### 高齢者のため

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
町庭坂	女性	50代	不明	バスに乗る人は老人が多いので、少しでも料金が安いと助かる。
瀬上町	女性	20代	主婦	お年寄りや車のない人、子供連れなどの人の負担が増えるのでみんなで助け合いたい。

#### 安い

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
西中央1～5	女性	50代	主婦	私は利用する機会がないが、100円玉一個でバスを利用できるのは便利だ。
泉	女性	30代	主婦	とにかく100円は何より便利で安いのがうれしいし、税金はこういうことには使ってほしいと思う。

### 【やむを得ず投入】

#### 高齢者のため

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
佐原	女性	10代	学生	高齢者など、利用者が気軽に利用できるため、その利用者が必要だと感じているのなら、必要であると思う。
笹木野	女性	40代	主婦	自分に必要がなくてもお年よりや学生、または車のない人にとっては必要だから。
五十辺	女性	20代	保育士	お年寄りなど、交通手段が少なくバスを利用することが多い人の為にも100円運賃は便利だと思うし、必要だと思うので。

#### 市街地活性化

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
吉倉	女性	30代	会社員	中心市街地に人を集めるためにも継続するの必要を感じます。
大森	女性	50代	主婦	補助金は他にも必要などあると思うが、中心市街地の活性化、交通渋滞の緩和のためには必要。

#### 利用している人のため

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
笹谷	女性	40代	公務員	最近ほとんど利用していないが、利用している方のことを考えればやむを得ないと思う。
岡部	女性	60代	無職	100円バスを利用する人には大変喜ばれていると聞いております。止めてしまうと市街地はますます寂れて人が集まらなくなってしまうと思います。

#### 今後必要

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
丸子	女性	60代	主婦	自分で運転できなくなった年齢においては、バス利用も考えてみたいから。ハイヤーでは高すぎるので。
岡部	女性	60代	主婦	現在は利用することはないけれど長い間には利用する機会があると思うから。

#### 利用者増加

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
五十辺	男性	20代	学生	バスの利用者が増えたということならば成果があったということなので続けるべき。
本内	女性	40代	公務員	利用者が増加しているということは必要だと感じている人がいるということでしょう。

【投入は反対】

不公平

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
蓬莱町1～8	男性	40代	会社員	市内の一部の人だけ優遇されているように思える。
鳥谷野	男性	20代	会社員	一部の利用者のために税金を投入することに不公平感がある。
下鳥渡	女性	50代	主婦	地域差の不公平を感じる。市街地に向かうバス代が高い。

税金の有効利用

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
渡利	女性	30代	公務員	税金を他の例えば福祉・教育にまわしてほしい。
御山	男性	50代	会社員	なんでも税金を投入すればということではなくいろいろな案を考えてほしい。

【継続しない】

不公平

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
小倉寺	女性	50代	福祉法人職員	同じ福島市民なのに市内循環バスを利用する人だけ優遇される。
松川町	男性	30代	会社員	必要であれば160円190円出しても乗るだろうし、利用する必要性が無い人も税金として負担するのは納得いかない。

利用しない

住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
蓬莱町1～8	女性	30代	主婦	バスを利用することがない人間にとって、税金をそんな風に使われるのは納得いかない。
笹谷	女性	50代	主婦	個人的に、市外地の居住者にとってはなくても何も変わらないから。

税金の有効利用

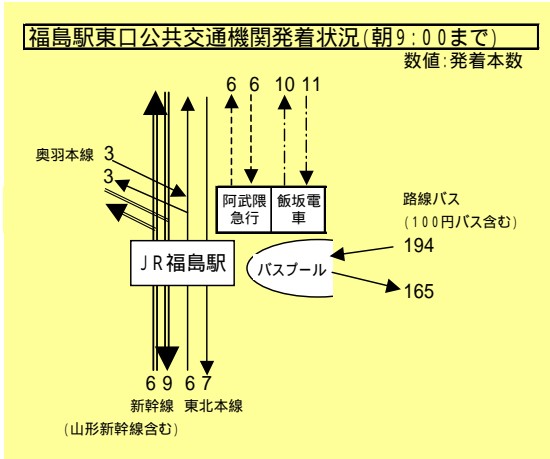
住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
田沢	男性	50代	会社員	税金は他の福祉関係に使用してほしい。
岡部	女性	40代	主婦	もっと違った形で市の活性化のために税金は使って欲しい。
野田町1～7	女性	40代	パート	利用率の悪い100円バスではないところに税金投入してほしい。

運賃(100円)の見直し

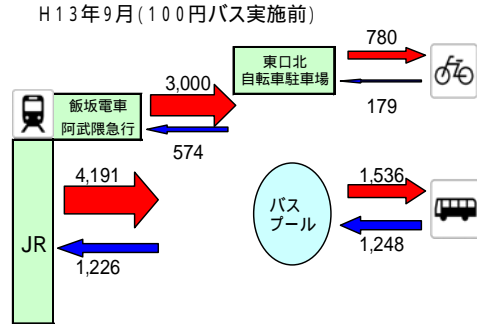
住所(ゾーン)	性別	年齢	職業	理由
鎌田	女性	30代	主婦	100円にこだわることなく、もう少し値上げして補助金投入分を少なくしたほうが良いと思うから。
永井川	男性	20代	公務員	税金を使ってまで100円にこだわらなくて良いと思う。



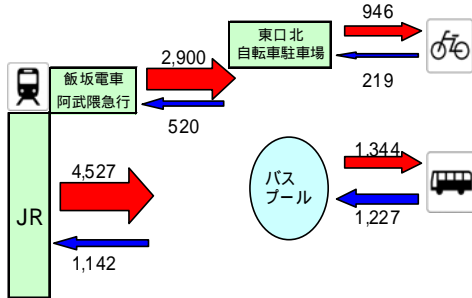
# 福島駅東口バス乗降状況



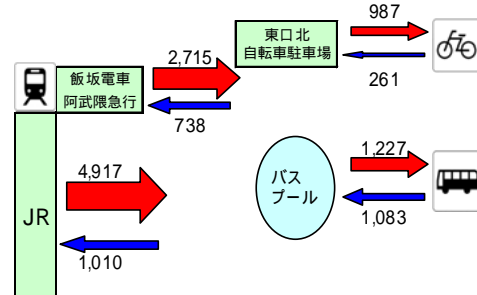
## 福島駅東口周辺鉄道・バス等流動状況(朝9:00まで)



## H13年10月(100円バス実施後)



## H14年11月(実施1年経過)



## 交通実態調査結果(渋滞長等調査)

実施前データと比較すると、渋滞は緩和されている。

ただし 100円バスの効果によるとは言いきれない。(経済状況等による交通量の減少)

路線名	交差点名	通常日			100円バス実施					
		平成11年11月16日(火)			平成13年10月18日(木)			平成14年11月14日(木)		
		交通量	最大渋滞長	最大通過時間	交通量	最大渋滞長	最大通過時間	交通量	最大渋滞長	最大通過時間
国道4号	伏拝交差点	13,967	1,450	7	13,706	800	2	13,890	300	1
	鳥谷野交差点	12,808	2,630	30	12,564	1,250	14	12,655	1,650	28
	渡利弁天山交差点	13,412	400	2	12,145	310	3	12,181	400	3
	舟場町交差点	14,044	310	4	13,016	400	5	13,628	380	4
国道13号	松山町交差点	10,429	2,800	16	10,438	600	13	9,943	1,350	9
	本町交差点	10,047	630	9	8,972	750	12	9,609	550	7
国道13号 福島西道路	森合交差点	10,201	1,400	8	9,669	1,070	7	10,151	1,000	3
	八幡西交差点	7,503	170	5	8,003	95	2	7,981	25	1
	谷地北交差点	7,402	1,020	8	8,203	300	4	8,471	250	2
	北沢又交差点	4,836	250	3	4,895	200	1	4,843	250	1
		104,649			101,610			103,350		

### 実施前通常日との比較

路線名	交差点名	通常日			100円バス実施					
		平成11年11月16日(火)			平成13年10月18日(木)			平成14年11月14日(木)		
		交通量	最大渋滞長	最大通過時間	交通量	最大渋滞長	最大通過時間	交通量	最大渋滞長	最大通過時間
国道4号	伏拝交差点				-261	-650	-5	-77	-1,150	-6
	鳥谷野交差点				-244	-1,380	-16	-153	-980	-2
	渡利弁天山交差点				-1,267	-90	1	-1,232	0	1
	舟場町交差点				-1,029	90	1	-417	70	0
国道13号	松山町交差点				9	-2,200	-3	-487	-1,450	-7
	本町交差点				-1,076	120	3	-438	-80	-2
国道13号 福島西道路	森合交差点				-532	-330	-1	-50	-400	-5
	八幡西交差点				500	-75	-3	478	-145	-4
	谷地北交差点				801	-720	-4	1,069	-770	-6
	北沢又交差点				59	-50	-2	7	0	-2

#### 4 100円バスまとめ

##### 100円バスがもたらしたもの

- ・ 利用の増加、定着  
(利用者数3割伸び、若年層・高齢者の伸び、買い物等の目的利用の増加)
- ・ 利用の増加が採算性の確保に至らない。  
(市内でも多様な利用による利用の増加が期待された路線であっても)
- ・ 「必要である」意見の多さ  
(理由として「中心市街地活性化のため」「高齢者のため」)

##### 100円バスの必要性

###### 《想定していた100円バスの役割》

###### 1. 中心市街地活性化につながるバスサービス

- ・ 中心市街地内の移動性、回遊性が確保できた。
- ・ 都市内観光やイベント等での移動手段として活用された。

###### 2. 環境にやさしい都市交通

- ・ 日常的に利用のある中心市街地へ向けた通勤・通学の手段として利用があった。
- ・ 期待するほどではなかったが、クルマ通勤からの転換が見られた。

###### 《想定外の100円バスの役割》

###### 3. 高齢者・身体障害者にやさしいバスサービス

- ・ 「高齢者のため」を理由とする100円バスを継続するために税金に投入することに賛成の意見が多かった。
- ・ 低床型バスが100円バスとして運行されたことにより、高齢者等に好評であった。

## 5 路線バスに関する市民アンケート調査

### (1) 路線バスの認知度

7割以上の方が、最も身近な路線バスの「停留所の位置」を知っている。  
「行き先・経路」等の運行情報について知っている人は半数に満たない。

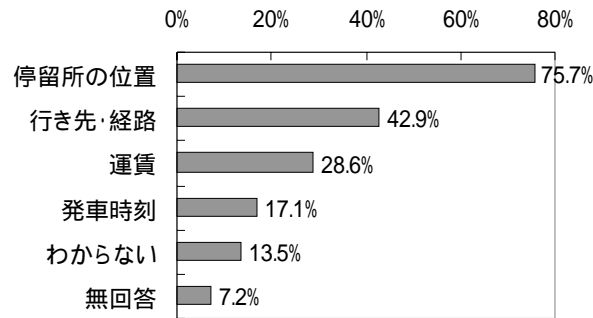


図 - 12 自宅に最も近い路線バスの認知度（複数回答）

### (2) 路線バスの利用状況

路線バスを「利用している」人は全体の3割程度である。  
特に60～70代の利用が多く、20～30代の利用が少なくなっている。

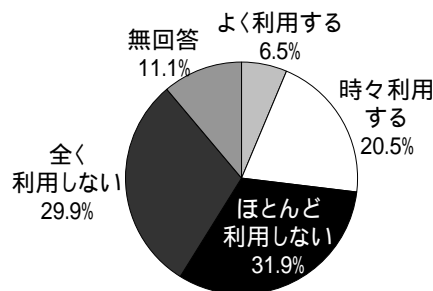


図 - 13 路線バスの利用状況

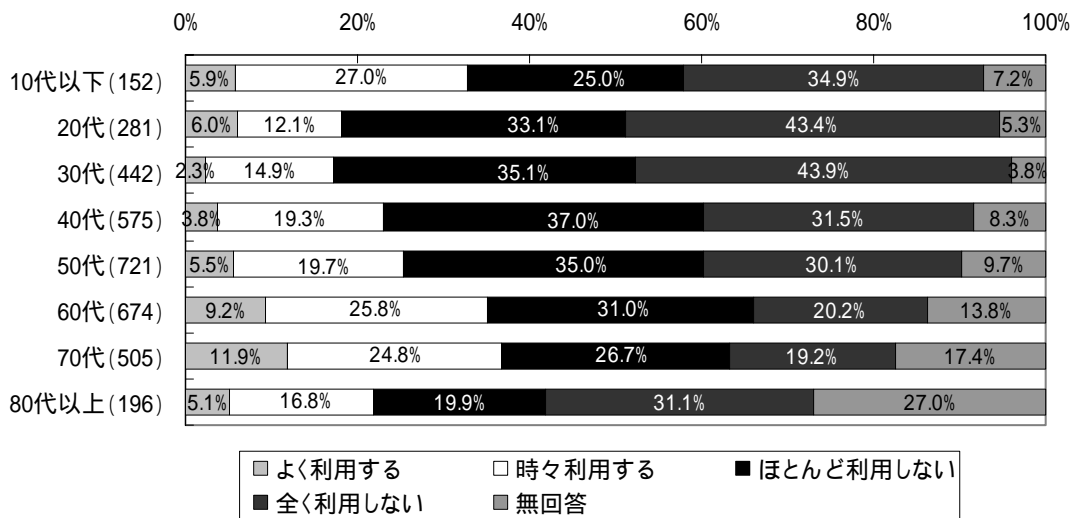
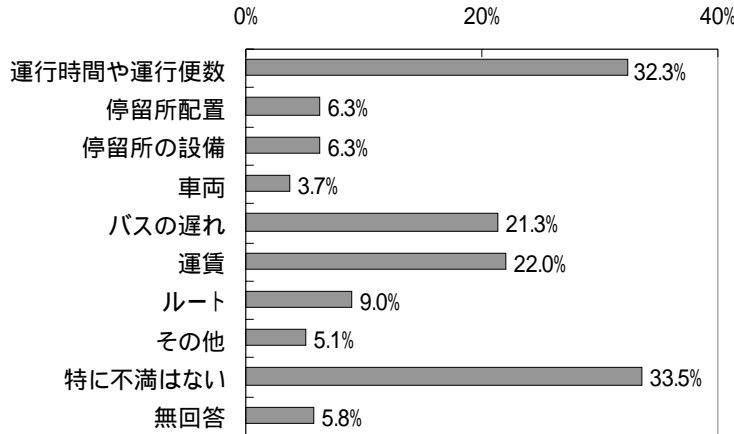


図 - 14 路線バスの利用状況（年齢階層別）

(3) 路線バスに対する不満 (利用者)

「運行時間や便数」(32%) 「運賃」(22%) 「遅れ」(21%)に対する不満が多い。



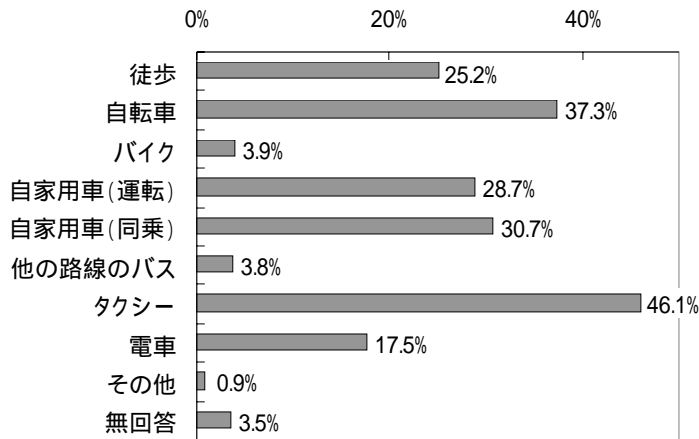
《その他回答》(数字は票数)  
 ・ 運転手の対応、マナーが悪い (13)  
 ・ 運転が荒い (7)  
 ・ 運行時間より早く出発する (3)  
 ・ 乗換えがスムーズではない (3)  
 ・ その他 (運行ルートが不明、など 27)

(路線バスを利用する 1009人中)

図 - 15 路線バスに対する不満 (複数回答)

(4) 路線バスの代替手段 (利用者)

路線バス利用者の代替手段としては、「タクシー」(46%)が最も多い。  
 に、高齢になるほど「タクシー」、若年層では「自転車」の割合が高い。  
 問題点としては、「タクシーは経済的ではない」「天候の悪い日が不便」「駐車場料金が安い」といったものが多く挙げられている。



《その他回答》(数字は票数)  
 ・ わからない (1)  
 ・ 自転車 (1)  
 ・ 無記入 (7)

(路線バスを利用する 1009人中)

図 - 16 路線バスの代替手段 (複数回答)

(5) 路線バスの必要性

将来路線バスが必要になるという側の人には5割以上となっている。

必要と思う理由は、「経済的」「他の交通手段がない」「常に家族の送迎があるわけではない」といったものが多い。

必要にならないと思う理由は、「タクシーを利用する」「家族に送迎してもらう」といったものが多い。

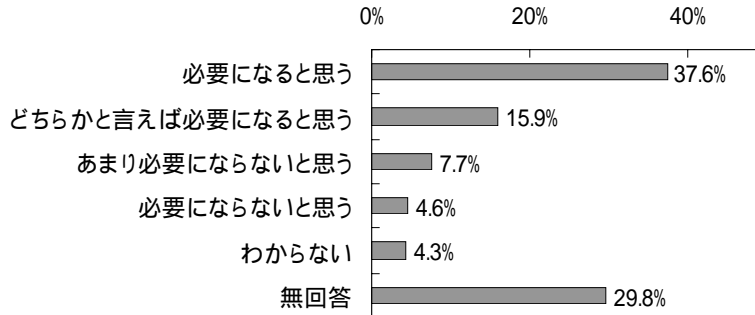


図 - 17 自動車等利用者の高齢時における路線バス必要性

表 - 1 路線バスが必要になる、ならないと思う理由 (集計表)

1.必要		3.あまり必要ない	
理由	票数	理由	票数
経済的だから	79	タクシー利用	56
運転できなくなるから	72	家族に送迎してもらう	44
他の交通手段がないから	60	電車利用	23
外出に必要	25	自宅からバス停まで遠いから	20
他人に頼りたくないから	17	体力的にバス利用は無理	7
体力が衰えるから	17	遠出の必要がない	6
自宅周辺で買物・通院できないため	15	便数が少ないから	4
車で送迎してくれる家族がいない	15	他の交通手段で代用する	3
通院に必要	10	目的地まで行くルートがないから	3
便利だから	8	知人に送迎してもらう	3
安全だから	7	その他	20
自宅の近くにバス停があるから	6	無回答	86
電車の駅まで遠いから	6		
バスは目的地の近くまでいけるから	5		
家族が常に送迎してくれるわけではないから	5		
気軽に利用できるから	5		
生活に必要	4		
タクシー利用	3		
身近だから	3		
電車は本数が少ないから	3		
安心だから	3		
その他	27		
無回答	943		
2.どちらかと言えば必要		4.必要ない	
理由	票数	理由	票数
家族が常に送迎してくれるわけではないから	24	タクシー利用	26
運転できなくなるから	18	家族に送迎してもらう	22
経済的だから	14	電車利用	15
タクシー利用	8	自宅からバス停まで遠いから	10
他に交通手段がないから	8	自宅近くに駅があるから	5
車で送迎してくれる家族がいないから	7	体力的にバス利用は無理	4
他人に頼りたくないから	6	体力的にバス停までの移動が困難	3
体力が衰えるから	6	その他	23
外出(遠出)に必要	5	無回答	55
通院に必要	5		
自宅の近くにバス停があるから	4		
自宅周辺に店がないから	4		
安全だから	4		
買物または通院に必要	4		
家族に送迎してもらう	3		
その他	33		
無回答	412		
5.わからない			
理由	票数		
先のごとはわからない	11		
バス停まで歩くことが出来ないから	7		
タクシー利用	6		
自宅からバス停まで遠いから	5		
バスを利用したことがないから	3		
家族が常に送迎してくれるわけではないから	3		
自宅近くに駅があるから	3		
体力的にバス利用は無理	3		
その他	21		
無回答	92		

(6)身近なバス路線の維持について

身近な路線バスについて、「経費を負担してでも維持してほしい」が約4割と最も高い。  
年代別で特に大きな差異はない。

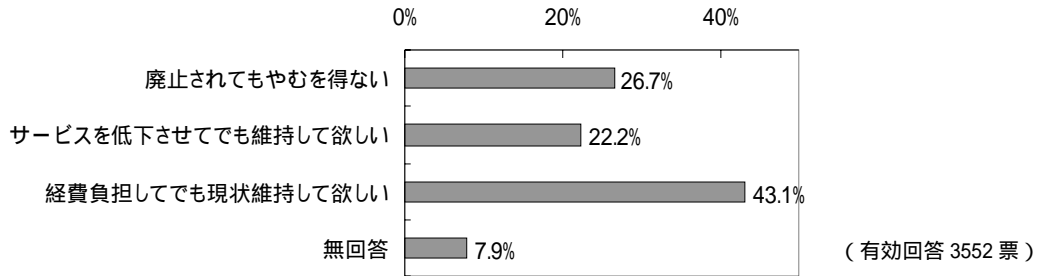


図 - 18 路線バス維持が困難な場合の考え方

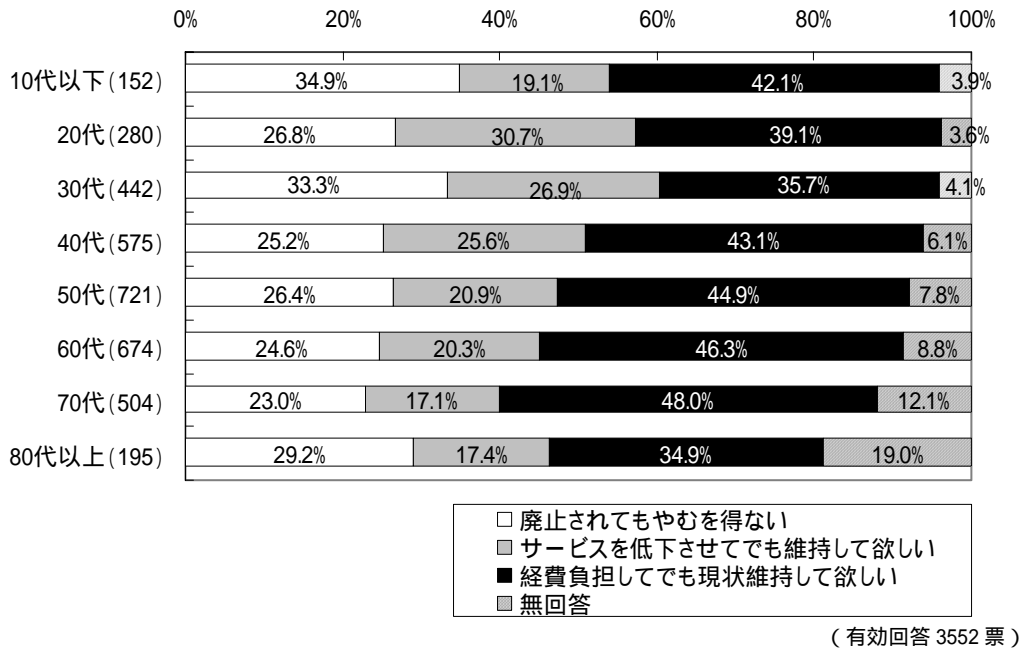


図 - 19 路線バス維持が困難な場合の考え方 (年齢階層別)

(7) バス利用促進のために重要なこと

「運行時間や便数の見直し」(41%)が最も多い。  
 「運行ルート見直し」「利用に応じた割引や特典」「運行情報の容易な入手」「料金体系の見直し」も約3割の人から挙げられている。

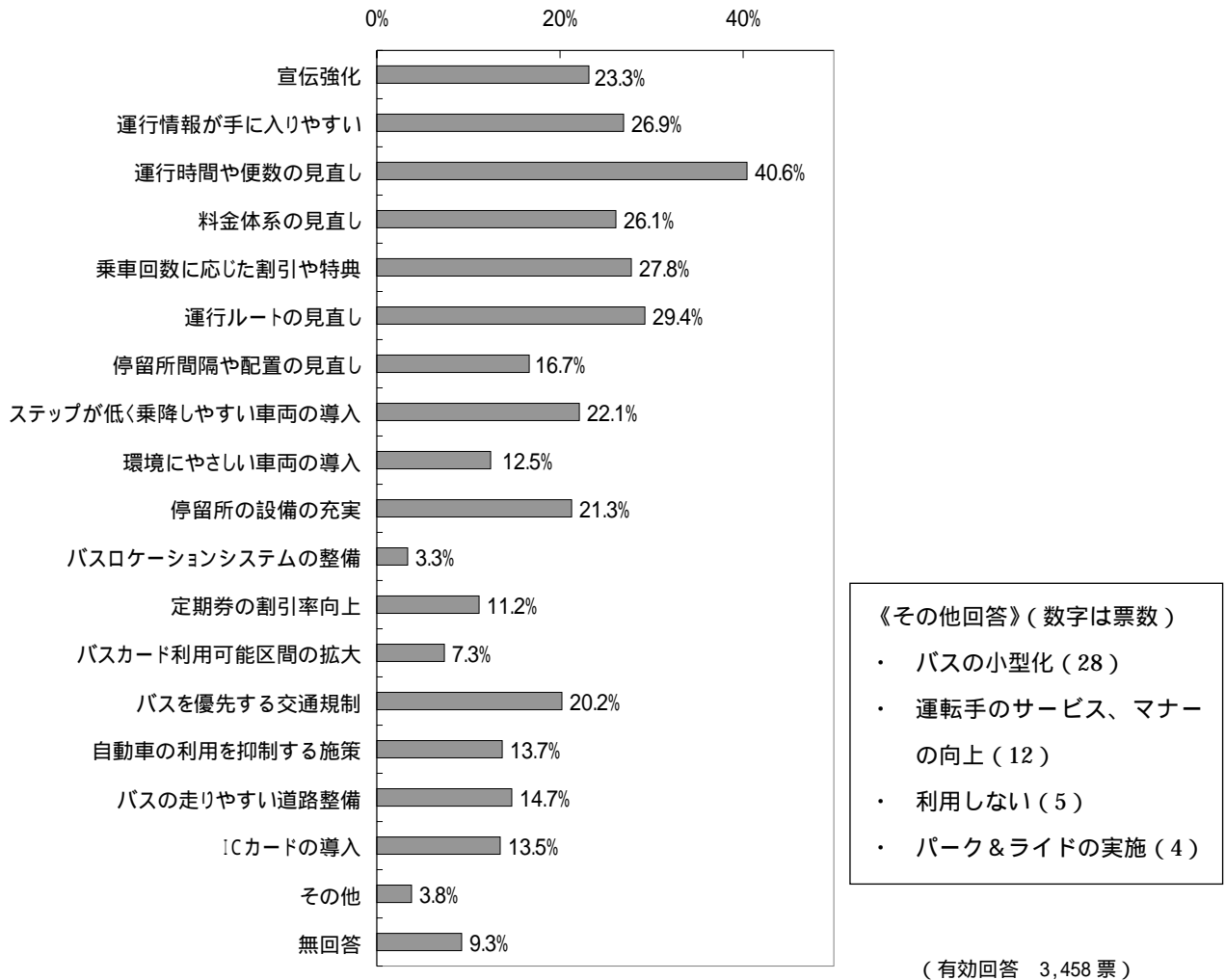


図 - 20 福島市のバス利用を促進する上で重要なこと(複数回答)

## (8) 福島市のバスについての意見・要望

### 需要拡大に関する意見・要望

#### ～100円バス～

100円バスについては、「100円区間の拡大」が多く、特に郊外での利便性向上が望まれている。

#### ～バス全般～

路線バスについては、「ルートの見直し」の意見が最も多く、需要に応じた検討、住宅地と各種施設や商業地等を結ぶルート設定などが望まれている。具体的に挙げられている回答も多い。

「運行時間の見直し」としては、最終便を遅く、学校の始業に間に合うように、等の意見が多い。

「便数」については、もっとあれば利用する、といった意向や、ニーズの把握をしてほしいといった意見が多い。

新幹線と時間を合わせてほしい、在来線の各駅とバスの連絡を、といった「電車との連絡性強化」も望まれている。

「運賃の値下げ」についての要望も多いが、高齢者の外出機会増大も図った「高齢者割引・無料バス」の導入といった意見も目立つ。

「運転手の教育」による運転手の対応改善を望む声も多い。

「フリー乗降」「乗合タクシー」といった、利用者のニーズにより呼応した施策も望まれている。

特に悪天候時の「定時性の確保」への対策強化が望まれる一方、定時性はバスの弱点であり、それを補うもの（バス停設備等）が必要、といった意見もある。

「運行情報の提供」への要望も多く、新聞や市政だより等でまずは手元にバスの時刻表を、携帯端末で運行情報がわかるように、というように、必要な時に情報がすぐ手に入るといった意見が多い。

「外装の工夫」としては、『宣伝広告で収入を』といった意見と、『統一してわかりやすく』といった意見の両方が見られる。

「バス車内の工夫」として、音楽等で癒される空間を、といった意見も見られた。

バスのメリットや必要性についての「宣伝強化」に対する意見も多い。

バスに対しては、その他「高齢者への配慮」「学生への配慮」「バス停配置の見直し」「運転を慎重に」といった意見が多い。

その他少数ではあるが、「利用者割引・特典」「自転車バス」「宅配サービス」「経路検索システム」「乗降しやすいバス」「バス停に駐輪場設置」「商店街との連携」「企画バスの運行」「バス利用デー」等、多様な意見が寄せられている。

#### ～福島市～

市に対しては、中心部への自動車乗入れ規制やノーマイカーデーの徹底などの「自動車利用抑制」についての意見が多い。

バス専用レーンなどの「バス優先の施策」等についての意見も多い。

その他、「中心市街地の活性化」「公務員の公共交通利用」「パーク&バスライド」についての意見が多い。

### 経費の削減に関する意見・要望

「小型バス」の導入が非常に多く、経費削減といった視点の他、需要に応じたきめ細かいサービスが望まれている。

経営や、赤字路線の見直しについても、十分な検討が望まれている。

### その他の意見・要望

100円バスについては、利便性や外出機会の向上から、継続してほしいとの要望が多い。

路線バスについては、高齢者や子供といった交通弱者のために、継続してほしいとの要望が多い。



# 市内循環 100 円バス路線図

