

【編集】  
 龍ヶ崎市総務部交通防災課  
 交通政策グループ  
 〒301-8611 龍ヶ崎市3710番地  
 TEL 0297-64-1111(内線 352)  
 FAX 0297-60-1583  
 【協力】  
 東京工業大学土木工学科 藤井研究室  
 筑波大学システム情報工学研究科 谷口研究室

CONTENTS

- コミュニティバスQ&A
- バスの怪談
- 「かしこいバスの使い方」Vol.8
- 世界バス紀行

ようやく涼しくなりました。秋はもうすぐです。

みなさんこんにちは。記録的な猛暑となった夏も終わり、過ごしやすい季節になりつつあります。秋は外出が楽しい季節です。一度、コミュニティバスに乗ってお出かけしてみませんか。

今回のコミュニティバス通信では、皆さんからの良くなる質問やお問い合わせをQ&A形式でまとめてみました。初めてコミュニティバスを利用する方も、何度でもご利用いただいている方も、参考にどうぞ。

また、「コミュニティバスにまつわる」怪談も掲載しました。残暑が少しは涼しくなるかも、いかもしれません。

そして今回も、クルマとバスの興味深いコラムを専門家のお二人にご執筆いただいております。

それではコミュニティバス通信第8号、どうぞお楽しみください。

## 運賃はいくら？ 割引はないの？

距離に関係なく、1乗車100円です。なお、未就学児は無料。手帳(身体障害者手帳、療育手帳および精神障害者保健福祉手帳など)所有者とその介護者は半額の50円となります。

その他、11枚1,000円の回数券をバスの車内で販売しています。

## 市で運行しているバスなのに無料じゃないの？

受益者負担(サービスを受ける人がそれに対してお金を負担する)という考え方から、運賃をいただいています。また、市の税金からも一部負担しているため、100円という安価な運賃で利用できるようになっています。

## 日曜日にも運行しているの？

年始(1月1日から1月3日)を除いて毎日運行しています。ただし、台風や積雪などの悪天候の際にはやむを得ず運行を中止する場合があります。

## フリー降車区間てなに？

フリー降車区間とは、停留所以外でも自由に降車することができる区間のことです。安全性の確保が優先されるため、比較的交通量の少ない地区に設定されています。

※フリー降車区間で乗車することはできません。

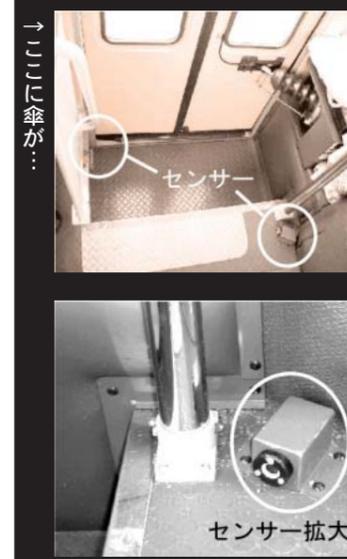
## 時間になってもバスがこない。

時刻表に記載されているのは予定時刻です。道路状況により予定時刻よりも遅れることがありますが、ご了承ください。

## バスの怪談

しとしとと雨の降りつづくある日、龍ヶ崎市コミュニティバスエルトの運転手Aは、あるバス停から何人かのお客を乗せた。お客が全員乗ったことを確認し、ドアを開けようとしたが、閉まらないう。運転席には、まだドア付近に誰かがいることを示すランプが付いていた。客はすべて座席に座っている。Aはぞっとした。以前ベテラン運転手に聞いた気味の悪い話を思い出したのだ。——誰も乗っていないはずのバスで押しボタンの音になる。換えたばかりの電球が突然点滅する……。しかし、ドアが開まらなければバスは走り出せない。Aはドアを点検することにした。ドアを点検したAは、原因を突き止めた。エルトを運行するバス(ローザ)のドアには、内側の足元にセンサーが付いており、そこに何か障害物があるとドアが開まらない仕組みになっている。そのセンサーが、ドアを開けようとしたお客さんが何気なく立てかけた傘に反応していたのである。Aは丁寧に、傘を別の位置に置いてもらおうようそのお客さんに頼んだ。ドアは無事閉まり、バスは走り出した。

※このお話は一部フィクションです。(おわり)



## かしこい Vol.8 クルマの使い方 藤井 聡

### 本当にコワイ、 地球温暖化のはなし

今年の梅雨は雨の少ない「空梅雨」で、また夏は「猛暑」でしたが、これが、いわゆる「地球温暖化」の影響だと言われていることを存じですか？

一昔前なら、地球温暖化と言えば、遠い将来のことのように感じていたかも知れません。しかし、その危機はホントにすぐそこにあるのです。例えば、世界中の科学者が集まって今年発表されたレポートによれば、世界各地の異常気象は、私達が普段出している二酸化炭素CO2が原因であることがほぼ「断定」されています。

ます。

この科学者達は、この問題を何とか回避するためには、CO2排出量を抜本的に減らすことが必要だと主張しています。しかし、そんなこと、ほんとはできるのでしょうか？

実際、私達はお風呂も必要ですし、電気を使う事も必要です。しかし、「クルマ」の使い方を直せば、かなり「効率的」にCO2を減らすことができます。例えば、毎日クルマで片道10分の買い物をしている人が他の手段(自転車等)に乗り換えるだけで、あるいは、週に一回、2・3時間のドライブをしている人が代わりに電車や「徒歩」でお出かけるようになるだけで、その人のCO2は「半分」にまで減少します。皆さんも是非一度、かしこいクルマの使い方を考えるところから、地球温暖化の解決に貢献してみませんか。

へふじい・さとしく  
 東京工業大学教授。1968年奈良県生、京都大学卒業。フジテレビ「交通バラエティ・日本の歩き方」2003〜2004年を監修。JAFMA T E「交通百葉箱」2001〜2002年に連載。著書「社会的ジレンマの処方箋」

## バスと路面電車はお友達かな



### 世界バス紀行 中村 文彦

この写真は、オランダのデルフト市の中央駅のすぐ前の路面電車の電停で撮影されたものです。路面電車の軌道上をバスが走行していることがわかるといいます。このバスは、前回紹介したような高度な仕組みを有したものでなくてもなく、ただのバスです。路面電車の軌道専用区間で、路線バスの走行が認められているというもの



です。路面電車の軌道と考えるよりは、ここは、公共交通のための通行路 right-of-way (米国の教科書ではROWと表記しているものもある)だと思えば、何の不思議もありません。

こういう例は、海外ではめずらしくなく、特に、ドイツやオランダでは数多く拝見されます。もちろん路面電車の路線網とバスの路線網が不必要に重複していることもなければ、競合的になっていることもないようです。

路面電車の進化形がLRT(Light Rail Transit)、バスの進化形がBRT(Bus Rapid Transit)だとして、LRT対BRTのような議論を見かけることがありますが、公共交通の先進国では、対立ではなく、上手に使い分け、そして必要に応じて協調させています。どちらかを際立たせることに固執するのではなく、市民に使いやすい、自動車からの利用転換に値する水準のサービスを総合的に実現することこそが、交通計画の目標であるということを感じ取ることができます。やっぱり、電車待っていて、バスがやってくると最初はびっくりしますね。

中村 文彦 (なかむら ふみひこ)  
 横浜国立大学大学院工学研究院教授。東京大学卒業。専門は都市計画、都市交通計画、公共交通政策など