

‘09-1-23

平成21年1月度第2回街づくり委員会議事録

日時：‘09-1-22（木）19:00～21:30

場所：膳所駅前商店街振興組合事務所

出席者：雨宮、奥村、原田、西本、杉本、川上、上原、橋本、中井、竹吉、名島、戸所、
乾、(欠席)森、志賀

議事内容：

今回は、立命館大学工学部教授塚口博司先生をお招きして、「コミュニティバスと街づくり」と題したお話を伺い、その後質疑応答を行った。以下にその概略を記載した。

<塚口先生のプロフィール>

1994年立命館大学琵琶湖キャンパス設立以来16年間に渡り、都市工学分野の研究に携わっている。研究分野は歩行行動分析、歩行者空間計画、駐車管理計画、都市防災計画、地区交通計画など多岐に渡る。また有識者として、滋賀県下のバス関係の社会活動として、旧八日市市、栗東市、米原市などのコミュニティバスの導入に貢献されている。更に膳所駅周辺整備構想策定委員会の委員長としても活躍されている。

<講演内容>

1. バス交通の動きについて

自動車交通の増加と共に、公共交通手段であるバス交通の定時性が低下し信頼性を失ってきている。更にマイカーへの転換に伴いバス事業の経営が悪化し、撤退が相次ぐという悪循環が起こっている。しかし、近年、高齢者の増加、低炭素社会移行機運と共に、新たな視点でのバス交通の見直しが始まってきた。地域におけるバス交通再生・活性化に向けての動きである。その流れとして次の3つがある。

- ① 既存事業者のニューサービスの提供等による活性化
- ② 自治体主導による新たなバスサービス等の取り組み
- ③ 地域住民主導による新たなバス運行の取り組み

2. 公共輸送システムを考えるに当たって

公共交通とは、不特定の人々が誰でも利用出来る手段のことである。従って、次の点を十分に検討することが必要である。

- ① 輸送網の整備計画
ネットワークの形態、系統と乗り継ぎ、停留所の位置などの検討である。
- ② サービス供給計画
運転頻度等の運行計画、料金水準、運賃システムなどの検討である。

しかし、その前に需要の掘り起こしが大切なステップとなる。潜在需要を顕在化させるためにはニーズの的確な把握が最も大切である。地域住民主導によるバス運行を検

討するに当たっては次のポイントを事前にしっかりと押さえておかなければならない。

- ① 組織をどうするか
任意団体か NPO かなど。
- ② 何故バスが必要なのかとの明確な目的意識
- ③ 徹底した需要分析に利用ニーズの把握とそれに対応したサービスの供給
誰が、どこからどこまで、いつ利用したいか
潜在需要の掘り起こしをどうするか
- ④ 企業、行政への支援要請が如何にできるか
- ⑤ 最も大切なことは「自分たちのバス」という認識の徹底
自分は利用しないがあつた方がよいとの考え方では決して長続きしない。

3. コミュニティバスと住民主体のバス運行の違い

コミュニティバスとは一般的に、従来の路線バスによってはサービスが提供されなかった公共交通空白地域の交通ニーズ対処するため、地方自治体が公共的施策として実施している運行サービスのことを云う。従って運営の主体は行政であり、たとえ運営が赤字になっても行政がこれを負担する。滋賀県各地で実施されているコミュニティバスはこのスタイルが殆どである。

これに対し、住民が主体となって住民のために新たにバスを走らせるケースが起こっている。「住吉くるくるバス」、「醍醐コミュニティバス」などがその例である。この場合も、一般的な新規バス路線の検討と同様に、課題の抽出、具体的な運行計画の検討、実施に向けた必要な手続き、運行のための準備といった手順をとる必要がある。

行政（自治体）による運行と異なるところは

- ① 住民の住民による合意形成
- ② バス運行の実施と安定した運営のための仕組みづくり
- ③ 財源確保
- ④ 利用促進のための仕組みづくり

が必要とされることである。とりわけ利用の増減が直接運営に影響し、利用が減少すれば運営が出来なくなる危険性を孕んでいる。

4. 住民主体のバス運行の具体的な検討手順

1) 対象地域の現状と問題点の視点整理

- ① 対象地域周辺の公共交通サービス
- ② 対象地域の道路の整備状況
- ③ 対象地域で路線バスが運行されない背景や事情
- ④ 高齢者や障害者の移動手段の確保状況
- ⑤ 買い物や通院などの交通手段の確保状況 など

2) 対象地域におけるバス運行の必要性の検討

- ① バスが運行されないと困るのは誰か

- ② バスが運行されないと何故困るのか
- ③ バス以外に実施可能な対応策はあるか
- ④ バス事業者や自治体では何故対応出来ないのか

3) 住民の合意形成

住民主体でバスを運行するためには、運営や費用の負担をはじめ、直面することが想定される様々な問題に対し、住民が一丸となって取り組むことが必要なる。そのため、計画検討の段階から共通の問題意識を持ち、バス運行という最終目標に向けて個々の住民が主体的に取り組む機運が醸成出来るよう計画の初期段階において住民の合意形成を図ることが重要である。

5. 住民主体のバス運行計画の検討手順

1) 検討組織の設置

需要予測、採算性、運行計画、国土交通省への届出手続き等の実務面で住民だけでは対応困難である。初期段階から自治会組織、NPO 組織などの住民側メンバーに加え、学識経験者、交通事業者等を加えた検討組織の設置が望ましい。更に、協力が必要な企業、行政をオブザーバーとして参画を要請することも必要である。

2) 需要の把握

主たる利用者となる地域住民の利用ニーズを数量的側面（利用者数、利用区間等）と質的側面（利用者の属性、利用目的、代替交通手段の有無等）から把握する。

3) 路線設計

4) 車両選定

5) 運行時間帯・運行頻度の設定

6) 運賃の設定

公的機関からの赤字補填は期待出来ないため、運営にかかる費用を精査し、採算性を十分に検討して運賃設定することが肝要である。

7) 採算性向上策の検討

- ① 利用者の増加
- ② 企業等への支援要請
- ③ 行政への支援要請

例えば車両購入等に対する費用補助、運営に関する支援、広報誌による PR 等の利用促進や費用軽減に対する支援要請。

以上、塚口先生の個人的資料および「バスサービスハンドブック」（土木学会編）を基にしたお話であった。住民主体のバス運行は行政主体と違って採算性が死命を決することも改めて認識出来た。我々の今後の検討においてもこの点を最重要課題として取り組んで行きたい。なお、先生からは今後もアドバイスなど支援許諾のお言葉もあり、必要に応じて支援要請をして行きたい。講演後の質疑応答については記述を省略した。

以上