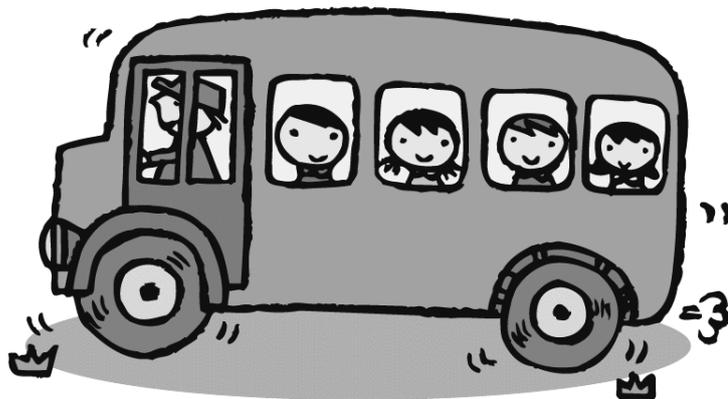


# 「地域バス」

1. なぜ「地域バス」か？
2. 地域バスの実地調査の経過と結果
3. 『フォーラム2008』報告
4. まとめと展望

(添付) 『フォーラム2008』当日資料



## 1. なぜ「地域バス」か？

昨年度作成の助成事業「ひとにやさしいまちづくりのためのマスタープラン 奥沢版」のアンケート結果の一つに「バス」の問題がありました。「本数が少ない」「役所、施設をつなぐ公共交通網がない」「一路線しかない」等の現状が浮かびあがりました。望まれる状況としては「増発」「路線経路の一部変更」「近隣駅間循環バスの新設」が考えられました。これらを踏まえて今年度の活動を考えたとき、今一番切望されているのは、より身近で、こまやかな足の確保ではないかと考え、私たちは「地域バス」の存在に思いが至りました。なお、一般的な呼び名としては、「コミュニティバス」ですが、地域には初めての概念なので、私たちはあえて日本語で「地域バス」という言葉を使いました。

今年度は先行実施者や専門家から聞き取りや実地調査を行い、地区の人たちとともに「地域バス」を理解するためのフォーラムを開催することとしました。

## 2. 地域バスの実地調査の経過と結果

### 世田谷区交通政策課

聴取先：早瀬係長、飴田主事

事前調査 6月末	<ul style="list-style-type: none"><li>・世田谷区内 現在7路線</li><li>・地元の要望を町会等でまとめる→区に要望→区と事業者で話しあい</li><li>・喜多見・宇奈根路線は議員からの働きかけ大</li><li>・祖師谷・成城路線は商店街の熱意</li><li>・実施現状、路線図送付してもらう</li></ul>
面会 聞き取り 7月17日 聞き取り側 3名	<p>(人&amp;まちネットより)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・東玉川の事情説明 交通不便地とは言い難いが、バスは1時間に1本、高齢化率高く、活動拠点までの足がない。</li></ul> <p>(交通政策課より)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・道路の安心、安全が考慮されていることと、その区域全体の要望であることが必須条件。</li><li>・祖師谷・成城路線は住民の反対運動が激しく、一時凍結したが現在は利用者が非常に多い。1ヶ月の実験走行もした。交通規制をし、バスを走らせる工夫もした。→関東運輸局に申請するのだが、住民の反対があれば、不許可になる。</li><li>・総論賛成、各論反対のケースがあるので、コースを決めてアンケートを取った方がいいかもしれない。</li><li>・区は現在資金援助ということはできないが、一緒に考えていくことはできる</li><li>・参考までに、横浜市関係の情報を提供する。</li></ul>

## 横浜市泉区 “Eバス”

聴取先：下和泉住宅自治会長、Eバス担当者

<p><b>事前調査</b> 8月6日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜市地域活動推進課電話→泉区地域振興課 副島氏電話→下和泉住宅自治会会長佐久間氏連絡、話しをうかがう。</li> <li>当方の事情を説明し見学をお願いする。</li> </ul>
<p><b>実地調査</b> <b>面会</b> <b>聞き取り</b>  9月3日  聞き取り側 3名</p>	<p><b>背景</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S 3 7年に山林を切り開いて造成された団地 現在 1000世帯 高齢化率 27~8%</li> <li>公共交通機関であるバスの廃止、減少に伴い交通不便になった。団地内までバスをとという要望が強くなったが、進入路が狭いため導入不可。</li> </ul> <p><b>経過</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>問題の共有化→住民の意識調査→公募による検討委員会の設置</li> <li>協議開始→運営方法、具体的運行内容を会員に提示→アンケートで意見を求める→バス会社の契約料、財源の安定のためEバス基金創設</li> <li>広報活動開始→運営委員募集→利用者の確保</li> <li>区役所、区社協、自治会連合会、近隣自治会への協力要請</li> <li>事業開始</li> </ul> <p><b>特徴</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般貸切りバスを利用 不特定の人を乗せたり、料金をとってはいけない。運転手は運転するだけ、他の業務をしてはいけない。バス停や時刻表を表示してはいけない。</li> <li>会員制にする。料金ではなく会費(8枚2000円、商店で購入可)とする。通勤用40枚の人には割引をし、会社に証明書発行。バス停、時刻表は会員に直接通知し徹底を図る。添乗員が同乗し、業務を実施。</li> <li>月単位に収支安定をはかれるよう会費を設定。剰余金を作ってはいけないので、収入増の場合はバス会社との契約料を増額したり、運行本数を増便したり、添乗員(ボランティア)の謝礼とする。</li> <li>バス1台経費約60万</li> </ul> <p><b>成果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の外出が増えた</li> <li>通勤時間が短縮でき、若者が帰ってきた。</li> <li>自治会への協力度が高まり、行事参加が増えた。</li> <li>市、区から表彰を受け、評価されたことが活動員の励みになった。</li> </ul>



## 自由が丘 “サンクスネイチャーバス”

聴取先：前事務局長

<p><b>事前調査</b></p> <p>8月10日</p> <p>聞き取り側 1名</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由が丘の顧客を目黒通りの方へ誘導する目的で、サンクスネイチャー、スーパー、ボウリング場等の経営者が核となり始まった。</li> <li>・会員のみ乗車の頃はお客が少なかったが、不特定多数の人を乗せられるようになり利用者が増えた。(現在運輸省基準では、施設送迎用)</li> <li>・一台稼動するための経費月90万円(運転手、週2回の事務スタッフ経費含む)</li> <li>・資金は当初核となった4社が月15万円出資、その他サポーター会員会費で賄う。</li> <li>・自由が丘ルート、駒沢ルートがある。深沢ハウスに行くので、マンション共益費からも資金を出してもらっている。</li> <li>・燃料について：てんぷら油の精製は墨田区の業者が行っている。現在は2割軽油を混ぜたものを使用。柿の木坂のガソリンスタンドが保管してくれている。</li> <li>・車両について：埼玉県のみずほ観光バスが提供してくれていたが、現在は日の丸自動車の子会社のものを使用。</li> </ul>
<p><b>実地調査</b></p> <p>10月29日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人&amp;まちネット 3名乗車</li> <li>・現在は特定非営利法人『サンクスネイチャーバスを走らす会』が運行当事者である。</li> <li>・乗降場所は比較的自由に対応していた。</li> </ul>

## “せたがやくるりん”

<p><b>実地調査</b></p> <p>10月29日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人&amp;まちネット 3名乗車</li> <li>・調査の時間帯がお昼少し前であったからか、高齢者でほぼ満員だった。</li> <li>・道幅の狭い商店街や住宅街を走っている。</li> <li>・ウルトラマンのテーマソングがバス内を流れていた。</li> </ul>
----------------------------------	---



## 地域バス現行例の実地調査結果

路線名 (運行地域)	Eバス (横浜市泉区)	せたがやくるりん (祖師谷・成城地域循環)	サンクスネイチャーバス (自由が丘・2ルート)
調査日時	07/9/3(月) 10:00~10:15	07/10/29(月) 11:15~11:45	07/10/29(月) 13:59~14:13
乗車区間	相鉄和泉中央駅~ 下和泉住宅団地	砧総合支所発着	自由が丘駅南口~ 深沢ハウス
ルートの特徴 と経由地	相鉄和泉中央駅、地下鉄 下飯田駅と住宅団地を結 ぶデマンド・バス	祖師谷大蔵駅-塚戸南- 鞍橋-成城7丁目- 砧総合支所-砧図書館を 結ぶ長方形の路線を循環	自由が丘周辺の商業施設 や医院を巡る、八雲ルー トと駒沢公園ルートの2 路線
運行回数 時間帯	平日のみ;朝夕の通勤時 間帯約20回	6時台~22時台の間 30分毎に32本	12:00~21:30の間、 各ルートに約15本; 水曜日運休
運行台数	1台	1台	各ルートに1台
バス運行 委託先	天台観光	小田急シティバス	日の丸自動車
使用バスの 車種、定員	27人乗りマイクロバス	三菱ふそう 製定員32人 (座席15)の車椅子対応の ノンステップバス	トヨタと三菱ふそうの回 収廃油リサイクル燃 車を使用;定員29人
調査時の乗客	年配の男女2、3人	高齢者多数、 子供連れ1組、満席	主に主婦層
運賃	会員制のため会費制 (8枚2000円の回数券を使用; 通勤者用割引あり)	200円;シルバーパス、バ ス共通カード使用可	無料
調査者	3名	3名	3名
備考	バス停や時刻表の表示は なし;乗降整理のため自治会 のボランティアが添乗	道幅の狭い商店街や住宅 地の中を走行	主婦が買物に利用;14時 台は運転手の休憩時間の ため運行なし

### 3. 『フォーラム2008』報告

この地域にとってあまり馴染みのない「地域バス」という言葉を使用したフォーラムに、果して何人の人が理解し、来ていただけるのか不安を抱えたままの開催になりました。初めての言葉での試みのため勉強会という位置付けと考えておりました。寒い日ではありましたが、総勢32名、和やかで、中味の濃い、有意義な会であったと確信しております。

参加者の中から、「あったらいいと思っていました。高齢者は助かります」「パネラーの人選のバランスがとれていてよかった」という声をいただきました。また、後日、切実に必要性を感じている方から、出席できなかったことを無念に思われ、広報のあり方をもっと工夫した方がいいとご指摘がありました。



#### 基 調 講 演 要 旨

交通ジャーナリスト  
鈴木 文彦 氏

現在、当時の人気はなくなってきたが、5年ほど前、全国的に公共交通の廃止や限界集落の住民の足として、コミュニティバスは行政主導で活発に運営され始めた。私は国立市、国分寺市、清瀬市、小平市、杉並区でその実施段階にかかわってきたが、東京のコミュニティバスは前記の例とは状況が違い、特殊なあり方である。

#### ■ コミュニティバスとは何か

1. 定義はない
2. 交通不便地、空白地帯の解消のため運行
3. 大量輸送ではカバーできない場所の解決法
4. 大半は行政が何らかのかかわりをしてきた

都市部で最初に実施したのは、ムーバス（1995年）だった。当初赤字補填は行政が行っていたが、現在は黒字経営で、地域にとって必要なものとなっている。地域にとって本当に必要かどうかのチェックは大切なポイントである。

#### ■ 地域の合意形成が得られやすい点

1. 都市の中の過疎地域（高齢化を含む）問題
2. 自転車使用者のモラルの低さ（対高齢者の事故多発）
3. 環境問題から、自動車の総量規制

## ■ 地域の合意形成が得られ難い点

1. 停留所の場所の調整（一番時間がかかる）
2. 総論賛成、各論反対（走らせるのは賛成だが家の前は困る等）
3. バスの大きさと道路幅との問題

以上3点は道路事情が絡むので、警察との調整が必要（団地内フリー条項を作ったところもある）。

## ■ コミュニティバスが評価できる点

1. 高齢者が外出しやすくなった
2. きめ細かな生活ルートができた
3. 公共交通ではあるが行政、企業主導ではなく、住民主導であるということは、画期的なことである

## ■ コミュニティバスの現状

1. 全国レベルで見た場合、利用者が少ない（都市部では利用堅調）
2. 赤字補填をしてきた行政が財政逼迫で、資金援助を控えているため運行困難
3. 町村合併等で不公平感が生まれてきている

## ■ では、なぜコミュニティバスに乗らないか

使えない＝『空気を運ぶ車』になっている

※交通不便地や要望のあった地域をつなぐため、遠回りをし、本当に行きたかった所になかなか到着しない現象が起こっている。



## ■ その解決のためには

1. 誰のため、何のためを明確化する ⇒ 福祉用か一般用か
2. コミュニティバスさえあったらという万能説を払拭しよう
3. その地域のニーズにあったものであること  
⇒ アンケートが全てではない、ヒアリングの重要性を認識する
4. 自家用車利用者に対してのリサーチが必要  
⇒ 駅までの送迎をしている人の潜在意識や需要を把握
5. 走らせた後のフォローアップ、改善が必要

## ■ コミュニティバスの落とし穴

1. 思い込みで決めていないか（確認とヒアリングを怠らない）
2. 交通空白地帯を埋めるだけでいいのか
3. 循環の思い込み（困む必要があるのか）
4. 100円の幻想
5. 要望の本音の見落とし（声の大きい人ではなく、必要がどこにあるのか）

## ■ 墓穴を掘らないために

1. 地元チェック
2. 今ある路線の工夫
3. 機能的、かつ身の丈にあったものを考える
4. 続けるためには、住民の話し合いが大切

## ■ 生活交通を考えたときのポイント

- ・ 地元で何ができるかを見極める
- ・ 地元が頑張る

## Eバスの事例報告

横浜市富士見が丘連合自治会、下和泉自治会  
会長 佐久間 幹雄氏

昭和 37 年、山林を開墾してできた住宅地に 9 5 0 世帯が入居しました。横浜のチベット地域とも言われ、雨が降った時には道路が舗装されていないので、駅に出るまでが大変でした。平成 11 年に地下鉄が延長されると共に、バスも本数が減らされ、住民は高齢化したにもかかわらず、足の確保ができなくなってきました。自治会として公共交通を団地内にと要望したが、道路幅等の関係で実現しませんでした。住民の交通に関する意識調査を実施し、公募で検討委員会を立ち上げ、話し合いを重ね、「ダメ」を切り捨て、具体案を作り上げました。「Eバス」と命名し、長期健全運営のため基金も募りました。観光バス会社との交渉の結果、観光バスを使用することにしたため、次の方策を決定した。

1. 不特定の人を乗せてはいけない。 ⇒ 特定の人（会員）に限定
2. 運転手は他の業務をしてはいけない。 ⇒ 他の業務はボランティアが乗車して行う
3. 停留所、時刻表は設置できない。 ⇒ 印刷物を会員に配布した

現在、朝晩のみ運行のため、バス会社は空いた昼間の時間は、他に転用し、効率よく配車することができるため、経営上のメリットもある。毎日 120 名～130 名の人が利用している。

## ■ Eバスのおかげで

1. 若者が帰ってきた
2. 外出が増え、とじこもり予防効果があった
3. 自治会行事への参加が増加

## サンクスネイチャーバスの事例報告

NPO法人サンクスネイチャーバスを走らす会  
理事 島田 孝克氏 理事 斉藤 光彦氏

省エネ&まちづくりを考え、走らせ初めて10年経ち、環境省から『NPO大賞』をいただきました。運営面では現在2路線（八雲ルート、駒沢公園ルート）走っております。車両は日の丸自動車にお願いし、家庭用使用済み油を精製し、VDF（リサイクル燃料）とし、ディーゼルと混合して地球環境に配慮しています。法人3種類と個人1種類のサポーターを募り、その資金で運営しています。サポーターの店舗、医院等にバスストップがあり、無料で乗車することができます。乗降客は40万人を突破しました。

自由が丘の企業人が立ち上げたNPOですから、自分達の仕事をおろそかにすることなく、企業のメリットも考えながら理事4人は活動しています。何よりの強みは、私たちが財務のプロであるということです。出資をする人が減れば理事は自己責任で営業活動もします。当然の事ながら事務局には問題解決能力のある人を配置しています。パートタイム運営スタッフによる身の丈運営組織（会長、理事、監査、事務局）としています。

自由が丘の特徴は、民度の高さにあると思います。「まちにありがとう」「自然にありがとう」という意味で『サンクスネイチャーバス』です。

## 世田谷区の交通政策の中でコミュニティバスに特化して

世田谷区交通政策課  
早瀬 邦雄氏 飴田 良平氏

交通政策課には課長を含め8人の職員が、鉄道、バリアフリー、バス関係の仕事をしています。世田谷区は南北交通が弱く、エイトライナーも進んでいないのが現状です。鉄道駅から500m、バス停から200mの円の外側の地域を、交通不便地域と位置付けています。不便地の解消のため、走行支援、警察等との調整、住民の話し合いなどにかかわっています。

現在、世田谷区のコミュニティバスは7路線あり、循環型、往復型とあります。区は民間の自主運営を調整という形がかかわり、赤字補填をすることはしません。東急、小田急、京王が30人から45人乗りの車両を使用して、200円、210円で運行しています。路線廃止になったところはありませんが、便数を減らしたところがあります。バス停設置には苦勞します。町会が調整をしてくださるケースが多いと思います。

なお、世田谷区は現在「交通まちづくり基本計画」の見なおし作業を行っています。素案概要版をお配りしますので、参照の上ご意見をお寄せいただきたいと思います。

## 4. まとめと展望

地域バスの最初の行動は、世田谷区地域バスについてのご意見をうかがいに交通政策課に行くことから始めました。そこでいただいた情報を元に、横浜市泉区の事例を見学させていただくこととしました。実際に乗車することにより、地域の抱えている問題も、必要性も見えてきて、非常に参考になりました。他には世田谷区内と目黒区の形態の違う地域バスを実感することにより、後のフォーラムの講師の選定に役立ちました。

一年前「地域バス」の議論を始めた時、不便区域をなくすような走り方をする、いわゆる「地域バス」があったらいいという意見と、今ある路線バスのルート変更でカバーできるのではないかという意見がありましたが、話し合いを重ね、取りあえず馴染みのない「地域バス」という概念を地域の人に持ってもらうことから始めようということになりました。今回チラシを掲示板等に貼りましたので、「地域バス」という言葉を記憶に留めてくださったと思います。

**今後の展望**としては、地道で、適切な住民アンケートやヒアリングを行い、このまちで望まれる方式を生み出すことが必要と考えています。私たちは地域の他の活動団体、諸機関と協働し、一步づつ、確実に前進できるよう、努力をしていきたいと思えます。