

Q4

地域住民が主体となる公共交通手段とはどのようなものか、どのように運用されているのか

問題の背景と 解決の方向性

人口減少社会における公共交通の持続可能性を模索する。

地球的な規模の環境問題の深刻化や人口減少社会の到来によって地域の交通政策のあり方が大きく問われようとしている。地球温暖化の防止という観点からいえば、環境負荷を軽減するために排ガス等の面で環境にやさしい車を積極

的に開発していくと共に、身近な地域生活圏内の移動手段としては、自動車交通から公共交通への転換を図っていく必要がある。市営バスなどによる「環境対策乗車券」(1)の取り組みは、その試みの一つといえよう。

一方でこの白書で繰り返し述べてきたように、「まだら模様の人口減少社会」の到来によって、郊外のバス圏の住宅地を中心に急速な少子高齢化が進み、通勤

などの交通需要が減少しはじめている。その結果、公共交通機関の運行効率が低下し経営的に採算の合わない既存のバス路線が減少・廃止になるエリアも出はじめている。こうした事態に対して地元からの要望に応える形で、市道路局と区役所との共同で、「おでかけサポートバス」(2)などの試行運転が始まっているが、持続的な運行にあたっては財政面での課題が指摘されている。

人口減少社会下における公共交通の持続可能性を考えると、もはや交通事業者や行政のみでこれらの課題に対応するには限界がある。地域住民が利用者として、また、まちづくりの主役としての立場から、地域交通の利便性向上と維持発展に向けて、主体的な役割を果たすことが期待される。特に

① 地域の公共交通のあり方や課題について、地域の特性やニーズを踏まえ、地域の様々な主体が議論をし、解決に向けて知恵を出し合う場を創ること

② 議論され合意された地域の総意を交通事業者や行政に提案すること

③ 必要に応じて、自らが主体になり、交通事業者や行政との連携のもと、地域オリジナルな交通サービスを実現すること

が求められてくることいえます。

①については、環境問題やまちづくり、地元商店の活性化という観点から、また地域の切迫した公共交通の需要に応えるために住民自らが「コミュニティバス」を走らせるに至った市内の二つのパイオニアモデルを紹介することで、住民が主体的に取り組む地域オリジナルの公共交通手段のあり方について考えてみよう。

(1) 環境対策乗車券…公共交通機関の利用促進による環境負荷削減、自家用車利用の削減による渋滞緩和などを目的に導入されている制度。市営バスのエコライフチケット(冬期一日乗車券)、ファミリー環境一日乗車券、神奈川中央バスの環境定期券制度などがある。

(2) おでかけサポートバス…市道路局と西区役所とが共同で、2003年12月から2年間限定で試行運転を実施。市が19人乗りのノンステップ式小型バス3台をリースし、運行はバス事業者(市交通局)に委託。大人210円、小児110円。横浜市営バス路線で利用可能な各種定期券・乗車券は全て利用可能

A 住民自らの手によって、コミュニティバスを走らせるなど新たな地域の公共交通手段を獲得する。



NPO法人よこはま環境フォーラム
「コミュニティバスが創る
新しいコミュニティ」

暮らしの自由度を高め生活拠点に根
づいた基礎的自治を創り出す

港北区の菊名・大倉山・新横浜を結んで循環する「コミュニティバス」を試行運転させているNPOがある。NPO法人「よこはま環境フォーラム」(理事長・篠崎元彦)である。環境フォーラムは、主に大倉山・菊名・妙蓮寺地区の住民有志が中心となって発足させたNPOだ。車に頼らなくても生活できる社会・コミュニティを形成することで環境改善を図ること、そのため住民自らの手で、環境にやさしくマイカーに依存しない新しい公共交通システムを立ち上げようと始めた活動である。

ところが、LRTやコミュニティバスなど、他の地域の先進事例を学ぶうちに、公共交通の問題を環境という単眼的な視点だけで捉えていては前進できないことに気がついた。「と環境フォーラムの事務局長の茂呂氏は言う。「例えば、地域に眼を向ければ坂の多い住宅街で日常の移動に不便を感じ、外出を億劫が高齢者が増えてきている。また障害者や子どもたちも含めて交通弱者と呼ばれる市民の移動手段を確保することも課題だ。一方で、地域の小さなお店では、商品やサービスがどんなに良くても交通が不便というだけでなかなか客が来ない。また駅から遠いと

図書館や地区センターなどの公共施設も利用しにくい。このように私たちが日頃、地域で切実に感じている課題を解決するという発想で公共交通の問題を考えなければ、多くの住民の支持は得られない。」(茂呂・環境フォーラム事務局長)

地域の交通弱者の移動のニーズにどう応え、アクセスが不便なだけで利用されていない地域の社会資源をどのようににつないでいくかという視点で、環境フォーラムのメンバーが辿りついたのが、菊名・大倉山・新横浜の3つの地区を循環する「コミュニティバス」を自分たちで走らせてみようという試みだった。普段、歩いてまで行こうとは思わない駅から距離のあるお店や公共施設に自宅からのドアトゥドアで移送することで、住民が地元の資源を再発見し、地域の交流や活性化に結びつけていこうという試みである。

最初の試行運転は2004年7月、日曜日ごとに計4回、8人乗りの白いワゴン車を走行させた。行政や地域の団体・企業の支援は、全く受けずに環境フォーラムの単独開催に近かった。もちろん車も運転手も自前だ。「走行コースとポイント」、それぞれのポイントごとの「通過予定時刻」を記載したチラシを地元配り、乗車したい人は通過予定時刻を目安にして、コース上の乗りたい場所で、チラシを高く掲げれば、どこでも無料で乗車できるというシステムにした。下車も運転手さんに声をかければそこで降りしてくれる。バスとタクシーを組み合わせたような仕組みだ。1日11時〜16時までの間に5回循環運行し、4日間のトータルで110名の乗客数があった。

2回目の試行運転は、2005年2月。2月7日(月)〜10日(木)の4日間実施した。1回の実績もあり、今回は地元の町内会や商店、NPO・市民団体など40近い団体が協賛に加わった。チラシに協賛金を払って広告を掲載してくれる地元の商店やNPOなども増えた。乗車システムは、1回目と同じで料金は無料だが、ワゴン車は前回より一回り大きい10人乗りになった。特に走行するコースとポイントを地区住民のニーズや賛同してくれた地元のお店や市民団体の意向、公共施設の配置などを把握検討したうえで綿密に設定し直し、また、運行も午前8時〜午後4時までの8回とした。その結果7日は35人、8日は45人、9日は49人、10日は66人と乗客も日を重ねることに増加した。特に後半の2日は満員で乗り切れない乗客がいたほどだった。

2回の試行運転を経て2006年2月17日〜19日より実践的な試行運転を実施したのが3回目である。今度は、港北区役所から「港北ふるさとみだ。1日11時〜16時までの間に5回循環運行し、4日間のトータルで110名の乗客数があった。

2月17日(金)〜19日(日)朝10時(新横浜駅前出発)より1時間ごと6便
菊名・大倉山・新横浜(循環) **コミュニティバス 試運行**

●下図19か所の停留所で乗車・降車できます。乗車は無料です。
●停留所サインは2月10日頃から設置します。通過予定時刻は各停留所に表示します。
●使用するバスは、市営バスの小型車(立ち席含め40人乗り 車いすリフト付き)です。
●団体での乗車をご希望の場合は、下記連絡先まで事前にご連絡ください。

※実印が進行方向です。逆コースはありません。
※試運行のため、既存のバス停には停車しません。また、交通事情のため菊名駅西口、大倉山駅前には停車しません。

試運行ルート

1 10:00〜15:00 1時間ごと出発
4 毎時09分
6 毎時13分
9 毎時19分
13 毎時28分
16 毎時36分
19 毎時44分

案内図

1 菊名駅西口
2 新横浜駅 西口
3 新横浜駅 東口
4 新横浜駅 南口
5 新横浜駅 北口
6 新横浜駅 南口
7 新横浜駅 北口
8 YMCA前
9 菊名駅西口
10 菊名駅東口
11 聖徳学園前
12 アソカ幼稚園 入口
13 大倉山駅前
14 大倉山駅前
15 大倉山駅前
16 大倉山駅前
17 大倉山駅前
18 大倉山駅前
19 大倉山駅前

出発・通過 予定時刻

※1周所要時間は50分です。なお上記の時刻は変更になる場合があります。

コミュニティバス試運行のチラシ

とサポート事業」の助成を受け、コミュニティバスの試運行に協賛する団体もさらに増加した。また横浜市交通局の協力を得て、市営バスの小型車(立ち席含めて定員35名 低床バス)を運転手付きで借り上げると共に、今回は、路線内に19箇所の仮設の停留所を設置し、1日6便、3日間で18便運行したのである。停留場の設置場所の事前調査は交通局に依頼したが、仮設停留所の設置に向けた地権者や周辺住民との交渉は全て会のメンバーが進めた。また、バスのキャパシティが増えたので、路線内にある学童保育や障害者の作業所などに集団での乗車を呼びかけた。特に学童保育からは、「普段、子どもたちが遊びに行けないような遠距離にある公園を気軽に利用できる」と好評だった。

さらに子連れの女性や高齢者の利用も目立った。この3日間の乗客数は727名(うち料金対象乗客数561名)。試運行は事故もなく盛況のうちに終了した。

茂呂事務局長は語る。「今後はこれまでの3回の試運行を総括した上で、横浜市やバス会社との連携のあり方、また、サービス交換事業や会員制乗車制度の導入による事業としての採算性を確保する手立ての検討など、持続的にバスを走らせていくことに向けて様々な可能性を探っていききたい。コミュニティバスが住民の暮らしの自由度を広げ、地域における人と人とのきずなを強め、市民の生活拠点に根づいた基礎的自治体を創り出していく。私たちのやるうとしていくことは、新しいコミュニティづくりなのだと思う。」

確かに、住民が自ら走らせるバスの存在は、私たちに新しい公共と住民自治のあり方について、様々な問いを投げかけている。

TRIAL-2

泉区下和泉住宅地区

住民の力で走らすEバス

ボランティアの移送サービスの経験をベースにしてEバスの定期的な運行を実現する

泉区には、住民が通勤・通学の足を確保するために、朝夕に駅と住宅地を結んで、試行運転ではなく、本格的に

ミニバスを走らせている自治会が存在する。泉区下和泉住宅自治会である。泉区下和泉住宅地区は、市街化調整区域の田園風景の中に立つ市営地下鉄「飯田駅」、相鉄いずみの線、ゆめが丘駅「から徒歩で20分」25分。昭和30年代後半に開発され、形成された戸建て住宅団地だ。現在、自治会の加入世帯は、970世帯、約3000人で、地区の人口が5年前に比べて約3000人減少している。また65歳以上の高齢化率も25%と市の平均よりもかなり高い。

このような人口減少と立ち向かうために、下和泉住宅地区自治会がぎりぎりの状況の中で選択決断したのが、自力でミニバスを走らせることだったのである。

ミニバスの起点となったボランティアグループ「あやめ会」の移送サービスの活動

自治会長の佐久間幹雄さんと住民のボランティアグループあやめ会会長の田口彦明さんにお話しを聞くと、そもそも「バス」を走らせるきっかけになっ

たのは、地域の高齢者や障害者のための移送サービスの活動だったという。下和泉住宅地区の高齢者は、もともと最寄りのJRや私鉄の鉄道駅までの足をバスのみに頼る生活。地下鉄が湘南台駅まで延伸されると聞いてこそぞって喜んだのもつかの間、いざ開通してみると、駅まで徒歩20分、25分かかる上、既存のバス便までもが減らされたり、廃止されたりしたため、かえって以前より生活が不便になってしまった。

そこで、日常の移動が困難な高齢者や障害者の足だけでも自分たちで確保しようと、自治会の肝入りで立ち上げたのが「あやめ会」というボランティアグループによる移送サービス事業だった。

この事業は、移送の運転者も利用者も地区住民であることが特徴であり、当初は自己資金だけの運営の計画で、自治会の資金援助ぐらしか期待していなかったが、地区社協から援助があり、さらに共同募金やあいあい基金(現在の「ふれあい助成金」)があることを知り、助成を受けることで円滑な運営に寄与した。

送迎範囲は、地区周辺の戸塚駅、湘南台駅、弥生台駅、大船駅の範囲内の場所であればどこでもOKだという。月曜日から土曜日までの平日は、利用する30分前までに、日曜日は前日までに「あやめ会」のコーディネーターに電話し、コーディネーターが登録されている25人の送迎ボランティアに連絡を取り、利用者と運転者をマッチングするシステムだ。

移送サービスを開始した2001年の1年間で、自宅、病院の移動を中心に、1600件もの利用実績があり、平成17年度は、3000件以上の利用がある。1日中、家に引きこもりがちな一人暮らしの高齢者が買物や趣味などで、気軽に外出できるシステムができたこと、特に運転者が顔なじみの地区住民なので、車中で会話が弾むことが利用者に好評だという。なおかれこれ5年間運営しているが移送中の事故は、1件も起きていないそうである。

ミニバス導入に向けて

ミニバス導入の気運は、こうした移送サービスの活動を通じて次第に盛り上がっていった。もともと団地の中を通るバスの開通は、バスに乗るのでさえ、地区外にある幹線道路のバス停まで歩いて、15分はかかる住民にとって長年の悲願だったという。

また近年、交通が不便なため、住民が下和泉住宅地区から流出していくのを防ぐ意味もあり、地下鉄の開通によって、バス便が廃止したのを契機にして、団地の中を通るバス路線の新設を民間のバス会社や横浜市と交渉してきたが、地区内の道路幅が狭いなどの理由でなかなか実現しなかった。

それならばと、住民にアンケートをとると回答者の8割以上がミニバスの運行を熱望していることも分かり、「あやめ会」で培った運営ノウハウを活かす形で、自力でミニバスを走らせることを検討し始めた。ただ、さすがに毎日、定期的にバスを走らせるとなると、住民の力だけでは不可能だし、国の許可も必要だ。

思案に暮れていた時、ある観光バス会社が交渉に応じてくれた。バス会社からは、学校や企業では既に実施している「一般貸切バス」を毎日運行するという提案と共に、実験的に運行してみようではないかという積極的な申し出があった。

そこで、2002年4月から6月まで、下和泉住宅 第一町内会 下飯田駅までの循環ルートで、28人定員のミニ

二バスを試運転させることにしたのである。試運転開始後、4月は1日平均50人、5月は70人と徐々に乗客が増え、5月からは「いずみ中央駅」まで路線を延ばし、区役所までの足を確保した。

Eバスの運行開始

3カ月の試行実験によって、採算の目途と運用ノウハウを検証確認した上で、2002年7月から、事業が本格的にスタート。隣接する町内にも呼びかけ、事業の運営母体として「下和泉地区交通対策委員会」を立ち上げた。

バスの利用方法は、利用者に、毎月一定額の会費で「会員証」を購入してもらう方法だ。「会員証」は、自治会館などで配布。また、バスの乗務員として、観光バス会社の社員である運転手の他に、委員会のメンバーが「会員証」の確認や乗車補助などを行うボランティアスタッフとして乗車することになった。しかし、試運転中の乗客数では、会員証の売上げを全額バス会社に支払っても採算が取れない。本運転になればバス会社と定額契約することとなり、リスク回避のために売上げが不足した際の対策をとることが必要だった。そこで自治会では住民にカンパを呼びかけたところ、会員の世帯の80%以上から約50万円の基金が寄せられ、ある程度運行が継続できる見通しが立った。

さらにバスの愛称をEバス(イーシー、手軽、容易)と名づけ、現在は平日の朝6時30分から9時30分の間に6本。夕方、6時30分から9時45分の間に7本のバスを運行している。乗客は、雨

の日には増えるが、基本的に1日約100人のペースで安定しており、現在の契約金額ならば基金を取り崩さなくても、毎月の会員の会費だけで、ランニングコストがまかなえる状態だ。大雪の日には、共通一次試験に行き遅れそうになった受験生が、Eバスに乘車できて試験に間に合ったというエピソードも生まれており、Eバスが運行以来、下和泉住宅地区の住民の日々の暮らしに果たしてきた役割は大きい。

Eバスは新たな段階へ

しかし、Eバスの運行から4年が経過して、現在、Eバスにも様々な課題が生じて来ている。それは、添乗するボランティアスタッフの高齢化、乗車人員の固定化、そして運行にあたっての法令上の課題などである。もともとEバスは、団地までの路線バスが走っていないことから、自治会が止むに止まれず暫定的に運行したものである。したがって「環状4号線が開通したら路線バスを走らせよう」ということが住民の合言葉であった。

そして、2006年3月に環状4号線が開通するのに伴い、神奈川中央交通は、「ドリームハイツ」下飯田駅 神奈中車庫」を往復する路線を決め、下和泉住宅地区の近くにも新たに路線バスが通ることが決まった。しかし、1日の運行状況は朝夕の通勤時間はほとんど運行せず、日中1時間に1〜2本だという。これでは交通不便地域としての状況は、ほとんど改善しない。そこで自治会では、泉区役所と神奈中と自

治会、三者の協議の場である「下和泉住宅住み良い街づくり検討会」において神奈川中央交通へ「団地内にミニバスを通してもらいたい」と要望した。それに対する答えは、「1日の乗車人員が300人以上確保できれば」とのことだった。Eバスの乗車人員は、1日あたり約100名。したがって神奈中バスが出してきた条件をクリアするためには、現時点で自家用車・バイクで通勤している住民が通勤手段をバスに切り変えることが必要となる。果たしてそこまで地域の合意形成ができるのか。下和泉住宅自治会では現在、地区住民が絡ぐるみで地域の交通手段の新たなあり方をめぐって議論を始めている。

Eバス

「現時点で、地区住民の間で確認されていることは、現在Eバスが走っている経路を公共交通機関(神奈中バス)が走れるようにすることが最ものもので、ましい選択肢であるということ。仮にその実現が不可能な場合には、ミニユニティバスを検討していく。公共交通機関なりミニユニティバスの実現の見通しが出来るまでは、Eバスは走らせ続ける。」(佐久間さん)

下和泉住宅地区の住民

が突きつけられている問いは、まだら模様の人口減少社会に臨む横浜の多くの地域がいずれ直面する課題である。パイオニアとしての彼らがどのような答えを選択するかは、行政としての支援・協働のありかたも含めて、横浜市のこれからの地域の交通政策に大きな意味を持つはずである。

