

研究ノート

コミュニティーバス

山田 正人

1. はじめに：らんらんバスの事例

東海市の運営するコミュニティーバスに乗った。らんらんバスという。

らんらんバスは、4台の小型のバスが、およそ1日に上下6便、各バス約3周回ずつの運行である。9:00～17:00の間の自家用車を持たない人向けのサービスであると、市役所の防災・安全課で聞いた。通勤の時間は、収益の取れる時間帯として別に考えるという。拠点となる市役所、市民病院とふれあい村には全便が立ち寄る他、北は名和駅、南は加木屋デーサービスセンターまで全市にわたるサービスを供給している。この他、図書館や各公共施設、ショッピングセンター等も通り、うまく走っているように思える。

平日に約600名、休日には約400名、一人あたり245円(20年度)の市の負担という計算になるらしい。これは、運賃100円に対して3倍強であるから、ちょっと、路線バスとしてはやっていけない水準である^{※1)}。

しかし、たまたま乗った便は途中で満杯になった。高齢者の利用が多く立ち席では辛い。小型のバスを使うとある意味しょうがないのだが、すでにそのような事例が出ている。1時間半ごとの運行は増やすことも減らすこともできそうにない様子である。

しかし、バスの運用を変え、部分的に大型のバス(といっても「らんらんバス」よりという注がつくが)に、変えることはできるかもしれない。そのこと

※1) 東海市地域公共交通会議第1回会議資料5「東海市における公共交通の現状」による

によって別の路線を「らんらんバス」という循環バス路線に変えることができるかもしれない。

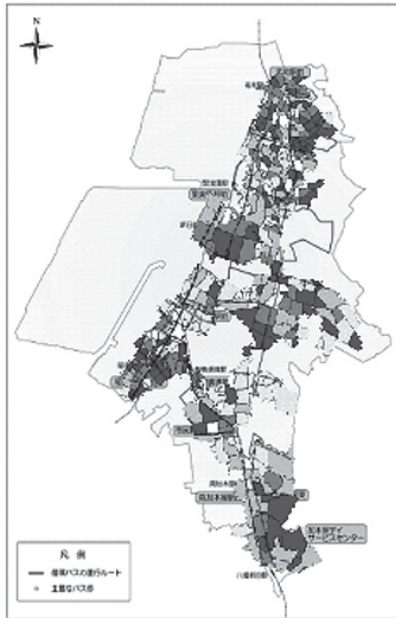
このような路線を新たに作るためには、料金政策と乗り換えの手間をどう評価するか、そのことによって収支に与える影響は？など、いくつもの課題を乗り越えなければならない。さらに誰がそれを考えるのか、という点と、市民の総意をダイヤ反映させているという立場の手前、あまり機動的に路線やダイヤを変える、ということとはできそうもない。

「らんらんバス」は、市が、市民が企画運営をするバスである。企画運営についても新しい主体がかかわる事例もある。

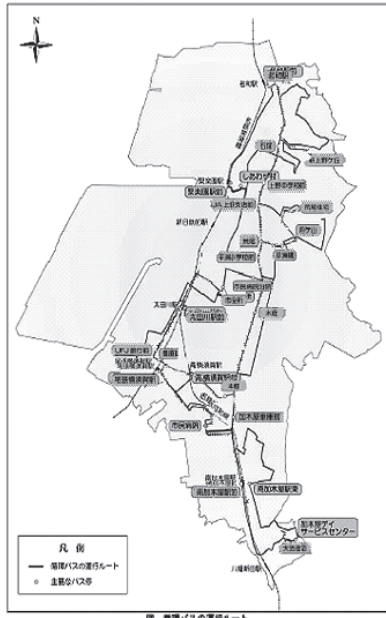
いくつかの事例研究をしてみた。

(図表 1) コミュニティバスの路線と東海市の人口分布
(図表 2) 東海市が補助しているバス路線とコミュニティバスの路線

(2) 運行ルート



(2) 運行ルート



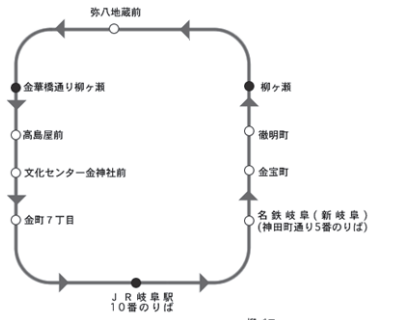
(東海市地域公共交通会議資料より)

II. 岐阜のコミュニティバス

岐阜には、2つのコミュニティバスがある。商業者が走らせている「柳バス」と10地区の地域のコミュニティバスである。

(1) 柳バス

(図表 3) 柳バスの路線図



—— 柳バス
岐阜駅より左回りのルートで運行します。

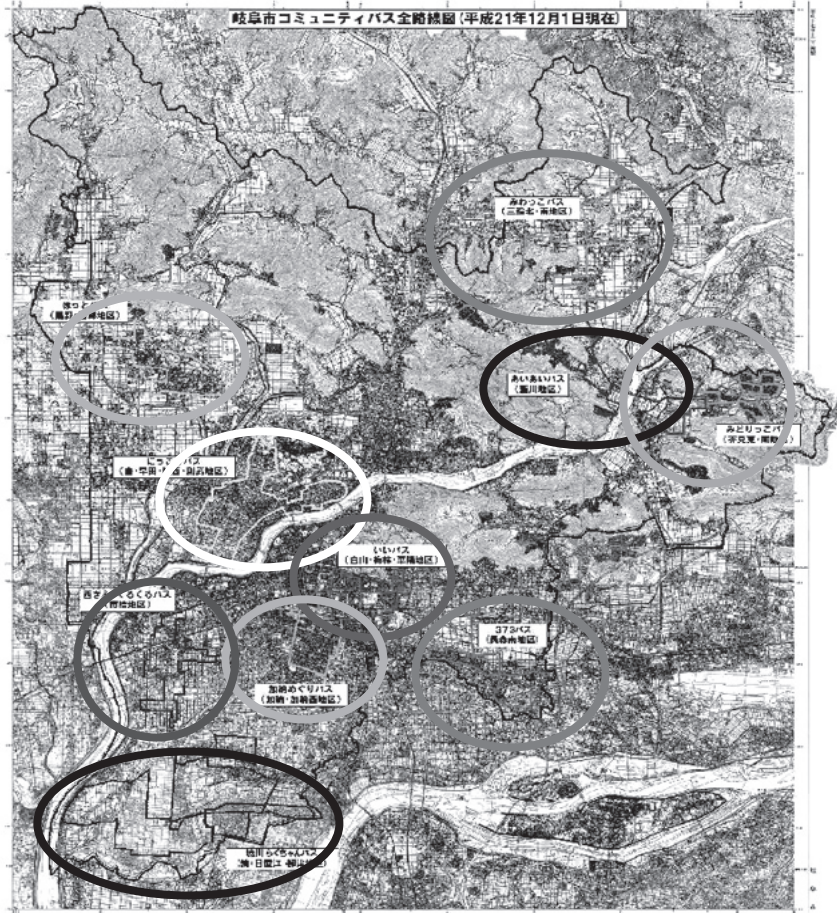
(岐阜バス路線図)

柳バスは、岐阜市内の中心的な繁華街（これは、中心商業施設としてかつては映画館などが立ち並び、デパートも4店舗あった。また、歓楽街も周辺を固め、合わせて繁栄した。中部・北陸を商圈とする、卸売機能があり、その接待をする場でもあった。）である柳ヶ瀬と駅（JRと名鉄の岐阜駅）を結ぶことを目的に設置された。

当初は、北回りの観光路線と南周りの現路線の元の姿で、バスに乗ると最低運賃が200円で高いとのことから、社会実験として無料で運行された。その後、路線が変更されたが現在まで100円バスの先駆けとして運行されている。

(2) 10 地区のコミュニティーバス

(図表 4) 岐阜のコミュニティーバスの分布



三田村清 まちづくり実践セミナー資料より

岐阜市内を 10 の路線で走っている。小学校区をいくつかまとめてコミュニティー単位で運行している。

岐阜のバスの一元化に伴い岐阜市交通局が解体された。その赤字分を運用し

て新しいコミュニティバスが運営されることになった。各バスは、それぞれ1台のバスで運営され、さまざまな実験的要素が試されている。各バスは、それぞれ試行期間を経て本格運行へと移っている。住民が直接企画運営しているところが新しい。

(図表 5) 10のコミュニティーバスの運行開始時期

運行開始時期	路線	21年度日別 利用実績(人)	
18年10.01	1	228	加納めぐりバス
	2	41	西ぎふくるくるバス
	3	67	にっこりバス
	4	34	みわっこバス
20年06.01	5	97	Eバス
	6	169	みどりっこバス
	7	41	ほっとバス
	8	54	あいあいバス
21年06.01	9	57	373バス
	10	33	境川らくちゃんバス

三田村清 まちづくり実践セミナー資料より

III. 京都の新しいバスの運営方法

(1) 醍醐コミュニティバスの事例

京都市の伏見区に醍醐地区というところがある。近年、地下鉄も開業し、北はJRと京阪の山科、南は京阪の六地蔵という駅があるが、その南半分の地区である。人口は約5万4千人、世帯数約2万2千人、面積約1万8千平方キロである。豊臣秀吉の花見行列で有名になった、世界遺産醍醐寺があるが地下鉄の駅からは少し離れている。また遠回りする、定期バス路線しかなかった。

主要な集客施設である醍醐寺があることは、東海市の場合と異なるが、地域

住民が中心となり、専門家とヤサカバスの協力で「醍醐地域にコミュニティーバスを走らせる市民の会」という市民の会により企画され、現在は「醍醐コミュニティーバス市民の会」によって運営されている点が特筆されるべき点である。

「醍醐コミュニティーバス市民の会」は、醍醐地域の6つの女性会（もとより環境問題に関心が高かった）と10校区の自治会が母体となり、女性会のメンバーを中心に、石川県金沢市の「ふらっとバス」の事例を見学するなどの活動に取り組む一方で、京都市交通局に対してバス路線開設の陳情・請願活動を行っていた。しかし行政に頼るだけでは住民の希望どおりにバスを走らせてもらえないことがわかった。

そこで「市民の会」は活動方針を切り替え、「市民の手で、市民の金で、市民の足になるような」コミュニティーバスの運行を目指すこととなった。

その後、下記のアジェンダ21という団体の協力を得て事例を紹介されるに至っている。

経済産業省関東経済産業局のレポート『市民の力でバスを走らせた「醍醐コミュニティーバス」③京（みやこ）のアジェンダ21フォーラム（インターメディアリー）』には、「アジェンダ21」のはたした役割について『

コミュニティ・ビジネス成功のための秘訣

- ・ 何よりも人材である。“企業市民”という意味あいも含めて“人”の存在は重要である。コミュニティ・ビジネスにもいろいろな形があるようだが、やる気のある自治体は、職員自らNPOを作っている。人材がない、と言っている自治体は結局のところ何もしない。
- ・ 地域課題の存在を認識し、それを発掘する力、そして課題解決方法を提案する力。これらが総合的な問題解決力である。この問題解決を通じてコミュニティ・ビジネスが生み出される。また、地域の問題解決力を増進するには、行政からの情報提供が不可欠であり、市民の学習をうまく促して自治の心構えを高めることが肝要である。行政による公平性の論理からは脱却すべき。市民の

側が当事者意識と気概を持たなければならない。』

とされている。

また地域の費用負担に関しては、『

事業の費用の負担

- ・地域に負担を求める基本的な精神は、事業者の便益（採算性）だけでなくその他の便益についても地域内で合意しよう、という構想である。合意が形成された便益については、便益の受益者が応分の負担をする、という議論である。
 - ・こうした哲学（外部経済の内部化）を事業スキームとして体現したものが、「フォーラム」が提唱して「市民の会」が踏襲した“市民協働方式”である。すなわち、市民においては、路線の開設を一方的に要望するだけではなく、「そこにバスを通すからには実際に利用し支える」という心構えである。あるいは事業者においては、例えば武田病院であれば「駐車場の排気ガスを減らせば地域住民の健康を増進する」といった社会的便益の捉え方に当たる。
- 』とある。

さて、コミュニティバスは、一般に事業の範囲が限られている場合が多くワンコイン程度の運賃で乗れることが多い。醍醐コミュニティバスは、開業当初150円均一であったが、京都市民は京都市営（京阪バスも）のバスには高齢者無料バスで乗れることから高齢者の利用者を十分取り込んでいるとは考えづらかった。そのため現在では、200円均一となり、今後はバスを新しくする経費も必要になってくる。現在は、京都市から敬老乗車証の交付金が交付されている。

建設コンサルタント協会誌241号には、『

京都市では、70才以上の高齢者に「敬老乗車証」を、ハンディキャッパーの方に「福祉乗車証」を発行しています。醍醐コミュニティバスも平成18年10月から、これらの人々は無料バスで乗車出来ることになりました。当初、無料バスの利用は1日400人台でしたが、次第に増えて、現在では1日800

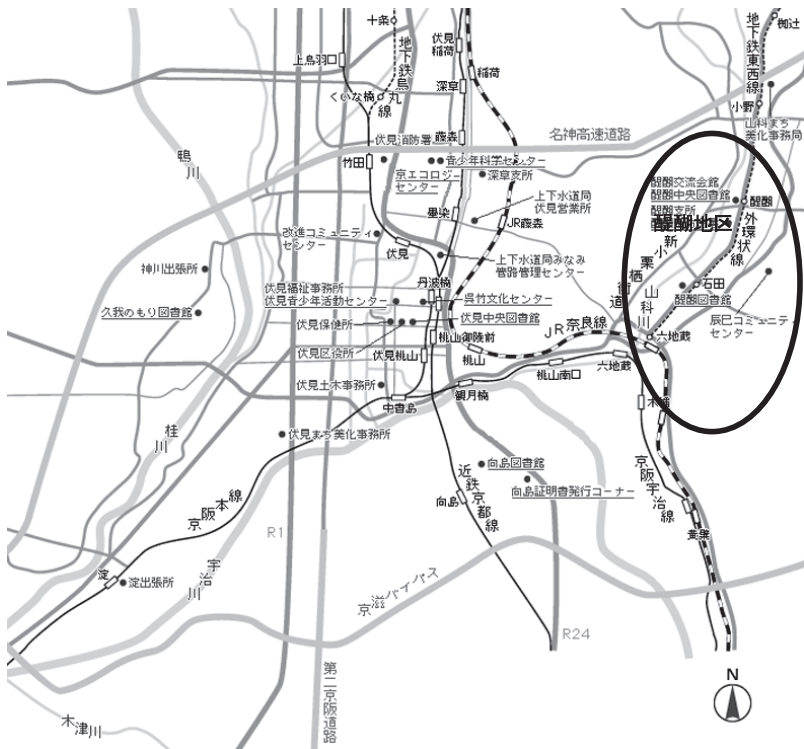
人台に達しています。これは喜ばしいことなのですが、大きな悩みが出てきました。無料で乗れる人が増えたことにより、運賃収入が減り、市民の会の台所状況がかなり厳しくなってきたのです。京都市からの交付金が出ることになりましたが、お願いしている数字とは大きな開きがありますので頭の痛い問題です。交付金の上積みをも更に期待しています。

』とのことである。

一日乗車券は昔も今も 300 円 / 日である。

5 系統、平日は計 170 便、週末は計 140 便が運行されている。

(図表 6) 伏見区の施設 (醍醐コミュニティバス HP より)



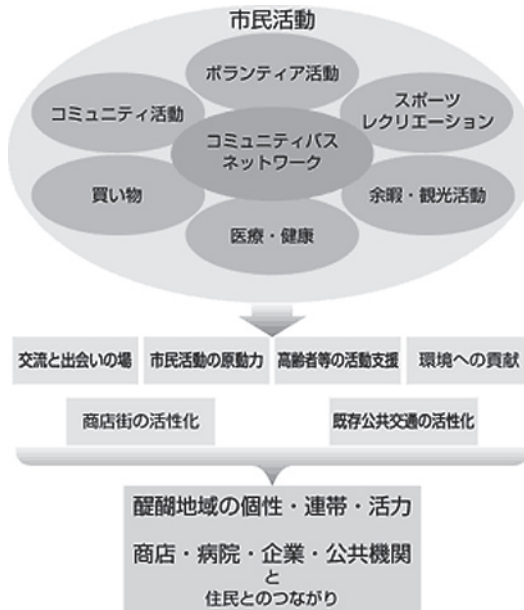
(図表 7)
醍醐コミュニティバス
(HPより)



(図表 8) 醍醐コミュニティバスマップ
(HPより)



(図表 9) 醍醐コミュニティバスの役割 (HPより)



醍醐コミュニティーバス市民の会

<http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/support/index.html> 平成 22 年 7 月

経済産業省関東経済産業局のレポート

http://www.kanto.meti.go.jp/seisaku/community/data/jirei11_nova16fy.pdf

平成 22 年 7 月

建設コンサルタント協会誌 241 号

http://www.jcca.or.jp/kaishi/241/241_toku4.pdf 平成 22 年 7 月

(2) 京都夜バスプロジェクト

京都では、もう一つ従来とは異なる運営主体によるバスの運行がある。

「有限責任事業組合 京都まちづくり交通研究所」のホームページには、『
「京都まちづくり交通研究所」は、まちづくりや交通に関する事業を実施することによって、都市の活性化や交通利便性の向上に貢献することを目的として設立した事業組合です。

2007 年度の NEDO（新エネルギー産業技術総合開発機構）事業により都心部の商業者、京都大学、京都市をはじめとする民学官が公共交通の利便性向上と利用促進を目的として設立した「交通環境マネジメント委員会」で議論を重ねた結果、地元の商業者が中心となって設立しました。

』とある。

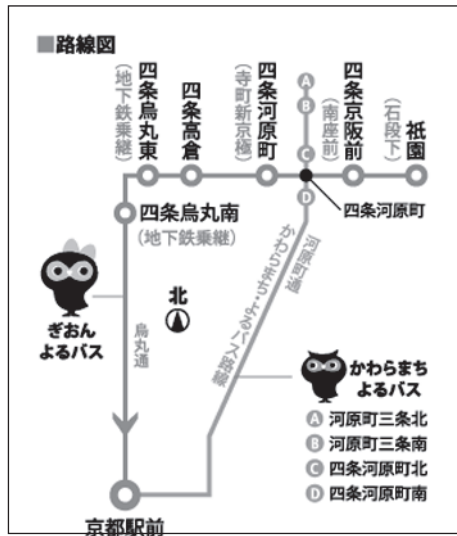
さて、「夜バス」であるが、これは 21：00 頃から 23：00 頃までの間、定期バスのあいまに京都の繁華街である祇園と河原町から京都駅発の最終列車に間に合うように走っている。これは、市バスの車両を使っており、運賃も市バスと同様 220 円を採用しているので、利用者のほうは、10 分ごとの運行で定期バスと合わせて、あたかも 5 分ごとにバスがあるように見える。一日 10 本のバスが 10 分ごとに走っており、10 時を中心に設定されている。10・10・10 が合言葉となる。

このバスは、バスの運行頻度が需要を喚起することを実証することになった

が、これは十分にこの地域から京都駅までの利用者がふえたことを示している。つまり、便利になったことで、これらの繁華街に出る人が増えたかどうかはタクシーその他と比べてみなければわからないが、狙いは当たったといえる。

しかし、このバスにはアテンダントと呼ばれるコミュニケーター（したがってコミュニケーションは双方向）による宣伝・広告（PR）効果があったということである。利用の仕方や乗り場を呼びかけるが決して押し付けない、といったことである。市バスと同じ券種で同じ料金を利用できるということがわからないと、安心して乗ってはくれない。些細なことではあるが、人が利用してくれるきっかけは、このような小さな障壁を取り除くことではないか。と酒井他の論文には記されている。

(図表 10) 夜バス路線図



「京都まちづくり交通研究所」のホームページ

<http://www.kyoto-lab.jp/index.html> 平成 22 年 7 月

酒井・藤井・清水・中川 新たな公共交通サービスの導入に向けた土木技術者実践

http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/tba/fujii/newfiles_0912/aratanalkoukyo.pdf

平成 22 年 7 月

IV. 再び「らんらんバス」

「らんらんバス」に乗ったことがあるか、と例えば学内で問えば、実はほとんど乗ったこともないし関心もないというのが実情ではないか。市内にある学校・企業等に働く人には、ほとんど影響もない、というのが「らんらんバス」の内情であろう。もともと、学生が乗ることができる、そのような時間帯を想定して走らしているので無理もない。

しかし、今後サポーターなり、ボランティアを募り利用の方法を考える人を組織化し利用に結び付けることはできるかもしれない。市民が、住民が走らせるバスの強みは、そこにあるのではないか。

例えば、沿線には 2 か所の温浴施設があり、これと併せて利用をはかることができる。時間を区切ってモデルコースをつくることもできる。

このような利用促進策に関する議論は、コミュニティバスを走らせることに比べてはるかに少ない。だから、ニーズは実は多いのではないか。現状のコミュニティバスは、以前にはなかったサービスである。よって、財源が保障されているわけではない。ワンコイン程度の運賃でということが至上命題のようになって、運賃の弾力性に関する議論もあまり聞かない。

東海市内には、定期的走るバスとして、東急鯨バスによる新日鉄の行員輸送がある。もっとも行員輸送は定時に、決まった場所へ、要員を運ぶもので、一般の路線バスとは違うという解釈が一般的である。また、幼稚園のバスや自動車運転免許学校のバスも走る。理想的には、これらのバスも一緒に考えられるとよいと考える。いずれにしても、理想的な運営方法がとられることはない。

現実的な制度のなかで運用されているのだから、それでよいが、そのような機運もなかったわけではない。今後の課題であろう。

参考文献

高橋愛典 地域交通政策の新展開 白桃書房 2006年

中部地域公共交通研究会 成功するコミュニティバス 学芸出版社 2009年