

くるくるバスがもたらした持続可能なオールドニュータウン ～住吉台くるくるバス開通のその後～

森 栗 茂 一*

はじめに

地球温暖化を防ぎ、持続可能な地球環境のために、過度のモータリゼーションを抑制しよう、そのための公共交通の維持活用が重要だという議論はいうまでもない。しかし、モータリゼーションが常に地球環境に負荷をかける唯一絶対の犯人ではない。燃料電池やハイブリッド車が登場してもなおかつ、公共交通の必要性にはゆるぎがない。公共交通は環境のためだけではなく、むしろ、私たちのコミュニティ、根源的には人間相互のコミュニケーションにとって、重要なツールであることをもっと評価する必要がある。

そもそも、自家用車の運転は、同乗者以外とはまったく話さず、他人の存在を認めない。自分以外の自動車は競争相手であり、協調しては自らの進路を失う可能性がある。歩行者や自転車は邪魔であり、一方で、大型ダンプは脅威である。自家用車は充分、競争的であり非協調的である¹⁾。

本論は、2005年1月23日、神戸市東灘区の六甲山麓住吉台とJR住吉駅を15分で結んで開通した住吉台くるくるバス開通以後の地域コミュニティとそのコミュニケーションの変貌について報告し、何が交通やコミュニティの持続に有効なものなのかを検証したい。

1. 悪夢のニュータウン

ジョエル・ガロー『エッジシティ』によれば、アメリカの都市化はモータリゼーションによってもたらされた。第二次世界大戦後の帰還兵のアメリカンドリームは、大型自家用車を乗り回し、大型冷蔵庫と大きなオープンがある郊外の戸建住宅であった。加速度的なモータリゼーションは、60・70年代には、郊外にロードショップとショッピングモールを形成した。一方で、ダウンタウンは荒廃していった。画一化された景観、渋滞、環境負荷の後ろめたさ、高齢化など、私が子どもの頃に映画で見た豊かで楽しげなアメリカンドリームの暮らしは、その内面でアメリカンナイトメア(悪夢)となっていたのである¹⁾。

それに遅れること20年、90年代前後から、わが国にも猛烈なモータリゼーション²⁾(以下、日本の現象に関してはクルマ社会と記す)がもたらされた。今日、問題化している中心市街地の荒廃(シャッター商店街)と高齢化、空き地・空き家の顕在化するオールドニュータウン問題は、クルマ社会の課題でもある。都市計画プランナーが描く団地再生プランについても、クルマに依存する生活構造に手をつけなければ、住宅団地の持続性を

* 神戸まちづくり研究所、大阪外国語大学外国語学部教授

注1 自動車そのものは社会的費用を負担せず²⁾、きわめて反社会的である。具体的には以下の点が指摘されている。

- 1) 道路上では、協調ではなく競争が旨となる
- 2) 同乗者以外と話さない、社交がない
- 3) 物理的優位性故に一方的に歩行者、自転車を排除する
- 4) エネルギー効率が悪く、二酸化炭素・窒素酸化物の排出源である
- 5) 年間1万人の交通事故を引き起こす。それが、私的領域を形成する。

しかし、豊かな生活のためには豊かな公共領域が必要である。モータリゼーションが郊外における公的領域の欠落に寄与している³⁾。

描くことは難しい。

そもそもクルマの過度の利用は、コミュニケーションを阻害する(表-1)⁴⁾。コミュニケーションのないコミュニティでの団地再生論、地域交通問題を視野にいれない団地再生論に、どれほどの現実性があるのか疑問である。

交通なくして、地域再生まちづくりはありえない。

2. くるくるバス開通までの住民協働

2.1 捨て置かれた街の住民が動いた

住吉台は、1970年頃、県営住宅と県住宅供給公社分譲住宅が山麓に作られ、続いて、大阪湾のオーシャンビューを望む民間住宅地が開発された。六甲山麓の急傾斜地に約3,900人が住む。高齢化率約20%。神戸市が開発したわけではない住吉台には、公共施設はほとんどない。小学校もな

表-1 リバブルストリートの自動車交通量と近所づきあいの関係¹³⁾

街路	日クルマ 通行量	ピーク1時間 通過台数	一人当り の友人	一人当り の知人	コミュニケー ションの場所
A	2,000台/日	200台/時間	3人	6.3人	15ヶ所
B	8,000台/日	550台/時間	1.3人	4.1人	4ヶ所
C	16,000台/日	1,900台/時間	0.9人	3.1人	3ヶ所

表-2 住吉台の人口動向

	昭和 55年	昭和 60年	平成 2年	平成 7年	平成 12年	平成17年 6月末	
人 口	5,110	5,475	5,182	4,805	4,113	3,986	
世帯数	1,493	1,676	1,666	1,653	1,653	1,763	
年 齢 構 成	0~14歳	32%	27%	19%	15%	11%	10%
	15~64歳	65%	69%	75%	75%	71%	68%
	65歳以上	3%	4%	6%	10%	18%	22%

(東灘区調べ)

注2 日本のモータリゼーションの端緒をどこに求めるかについては議論がある。しかし、1975年に、乗用車当たりの人口が6.5。世帯当たり0.5台になった時点がクルマ社会の入り口であり、1985年に、台当たり人口が4.4、世帯当たり0.7台となって、クルマ社会は完成されたといえる。2001年に、台当たり人口が2.4人、世帯当たり1.1人というのが現在まで続いている。これがクルマ社会の完成、折り返し点であろう。

注3 岡によれば、カリフォルニア大学のドナルド・アップルヤードが1970年代末のサンフランシスコを事例に報告したものと

い。スーパーもない。外出はどうしてもクルマ、バイクに頼りがちとなり、戸建住宅地やマンションでは、住民相互のコミュニケーションも難しかった。むしろ、若い世帯には、そのほうがむしろわらわらしくなかった。眺めの良いこの町の人間関係は希薄であり、そこを吹く緑風のごとく、住民は阪神間の乾いた快適ライフを楽しんでいた。必要があれば、クルマで市街地におりれば良いし、運動のために坂を駆け上がったのも若き日の思い出である。しかし、30年も経つと、高齢化が忍び寄る。交通が不便な地域からは、若者が転出する。こうして、高齢者夫婦、在宅独居高齢者が多くなってきた。

「バスが欲しい」。人々は、何度も何度も区役所をお願いした。そのたびに、「道が狭いので運行できません」の返事が返ってきた。人件費など高コストの市バスでは運行が難しいという問題があったかもしれない。そうこうするうちに、1995年、阪神大震災がおきた。

被災した市街地の高齢者が、ドッと住吉台県営住宅の空室に入居してきた。西区や北区などの郊外を避け、市街地の「東灘区」を希望したのである。しかし、住吉台は市街地に近いものの、高台であった。「バスが欲しい」。この声は、高齢者の命をかけた悲痛な叫び声になっていた。

「もう、待てない」

「役所はアテにできん」

先鋭化した住民が、地元のNPOを突き動かし、全国都市再生モデルとして、小型バスの有償実証実験が行われた。2004年2月末から3月、1ヶ月余りだけ、1時間に1本のバスが走った。「みんな乗ったら(実績を上げれば)、本運行になるかもしれへん?」と人々は、毎日乗った。自動車を持っている人も乗った。住吉川の河原を散歩するために、わざとバスに乗る人もあらわれた。実証実験の最後、乗客はうなぎのぼりに増え、最終バスは悲鳴のような声で終わった。

「これで終わりなの……」。

2.2 東灘交通市民会議

翌4月1日、何事もなかったかのごとく、またバスのない静かな町が再現した。しかし、住民の

脳裏には、まだバスが走っていた。人々は黙っておれなかった。交通市民会議を立ち上げ、行政、バス事業者も加わり、どうしたらバスの本格運行ができるのかを議論した。

（実証実験で事業者と住民との間をコーディネートした森栗が、求められて座長となった。予算はなく、手弁当で動めた）

「駅前バス停にぐるぐるバスを停めさせてほしい」

「岡本行のバスに乗り換えられる市バス停留所を、ぐるぐるバスに貸してほしい」

「認可をはやくしてほしい」…。

住民合意を受けて、行政が各方面と調整する。国の出先機関に依頼する。住民と行政マンが一緒に警察に相談に行く。そう、行政マンが住民と協働してあっちこっち、ぐるぐる回って調整したから「ぐるぐるバス」？

こうした動きのなかで、住民は東灘区役所を「アテにはできんがタヨリになる^{注4}」役所として認め、一緒に動き出した。こうして、東灘区役所は「カネはなかなか出せんが、アセをかく」役所、住民の協働者として認められつつあった。

調整が終わり、8月19日、「いくぞ！」と現場にバスを出し、住民・事業者・行政マンが一同に現場で議論した。バス停やルート、ダイヤを話し合った。家の前にバス停ができるのが嫌だという人には、住民がお願いにいった。ここにバス停が欲しいというところには、土木事務所がガードレールを切って溝に蓋をして協力してくれた。市バスは「本来なら交通局がすべきところを、市民が動いて開通させるなら協力したい」ということで、駅前、区役所前、赤塚橋バス停の共用を認めてくれた。阪神電鉄バスも神戸フェリーバスも駅前のバス停共用に理解を示してくれた。国道事務所はその調整をすすめてくれた^{注5}。こうした動きのなかで、バス事業者は、採算を考えつつ、住民の皆さんに喜んでもらおうと、毎時15分ごと、朝は6時30分からという「夢のようなバス」を決断

した（『東灘交通市民会議速報』1～5、2005年）。0本から56本へ。事業者は、夢のようなバス新商品を提供して、住民の心を驚づかみにした。

2005年1月23日、小さなバスの開通を、何だか新幹線開通のような気分で皆が祝った。手作りの「くるくるバス開通おめでとう」の文字がかわいい。人々は歓喜にむせた。

「これで、この町に孫子の代まで住みつづけられる」

「この住み慣れた我が家を、終の棲家にできる」バスの可否は、住民の人生をかけた「死に方」の問題であった。

2.3 交通市民会議の構成と目標・手法

前述のように、東灘交通市民会議は、住民を中心に、事業者、地方行政、国の出先機関（運輸局、整備局）の協力によって展開し、バスの本運行を実現させた（図-1）。

その原則・目標は、「市民合意」「多面的協働」「市民が作る交通」「クルマに頼らぬ暮らし」であり、そのために情報公開の鉄則を貫いた（図-2）⁹。その情報誌が「東灘交通市民会議速報」であり、全戸配布された。この考えが、開通後の「守る会」に引き継がれた。開通までの協働で、住民は大きく成長したのである。この開通後の情報公開の機関紙が、後述する全戸配布の「くるくるバス通信」である。

3. くるくるバスを守る会の誕生と成長

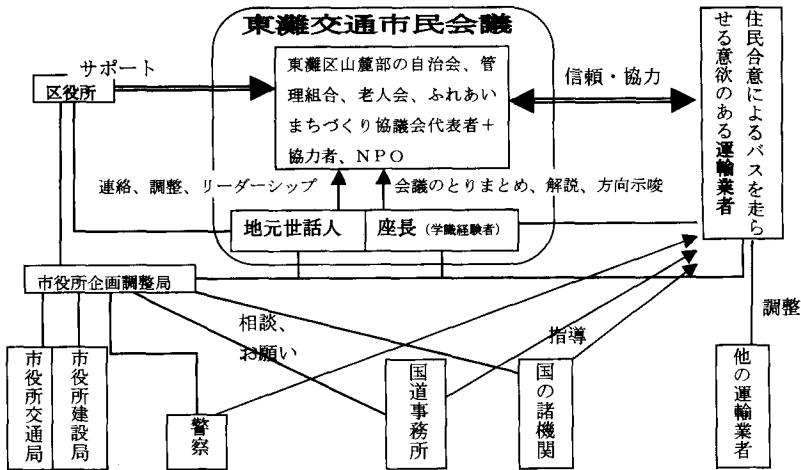
3.1 守る会の誕生

開通以後、住民は、せっかくできたバスを守り育てようと、2005年5月、住吉台くるくるバスを守る会（以下、「守る会」と称す）を結成した。その設立趣旨には、

今後は、住民によるバス利用の促進を図りながら、将来にわたって持続可能な「地域の足」として育て、確実に定着したものにすることが重要です。そのためには、バス運行上の情報や問題点を住吉台住民が共有し、住民・バス事業

注4 行政を「アテにできない」と罵倒する住民は、行政をアテにし依存している。行政をタヨリにする住民は、自立的に自ら動く「協働市民」であろう。

注5 実際は、事業者それぞれの思惑があり、そう簡単ではなかった。が、住民合意を前提に、行政がサポートしてネゴシエーションすれば、こうした「美しい本質論」に落ち着く。



住吉台住宅管理組合、住吉台東住宅管理組合、住吉台A1棟自治会、県営住吉台団地自治会、住吉台南自治会、住吉台中自治会、住吉台東自治会、エクセル住吉台管理組合、万翠園管理組合、荒神山住宅管理組合、老人会「住吉台楽寿会」、湯が森ふれあいのまちづくり協議会、(特)CS神戸、(特)神戸まちづくり研究所、みなと観光バス㈱、神戸市企画調整局、東灘区役所、(後に住吉台北自治会結成、参加)

図-1 東灘交通市民会議の構成

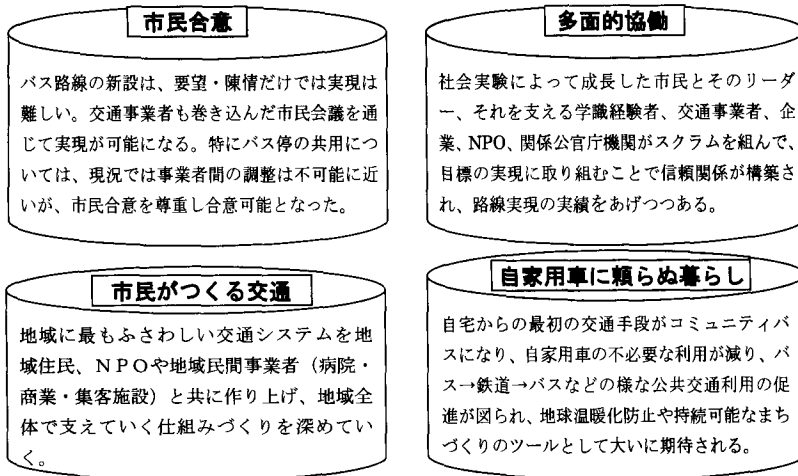


図-2 東灘交通市民会議の原則・目標

者・行政機関が一体となって課題解決に取り組んでいくことが必要です。そこで、このバスを地元住民組織全体で支援し、将来にわたり守り育てていくため、住民主体の「住吉台くるくるバスを守る会」を設立します。

住吉台くるくるバスが「地域の足」として末永く定着し、「老後も安心。孫子の代まで住み続けられるまち」を目指します。

と書かれている。生活実感に基づく極めて高い理念である。バスを実運行にもっていった住民の成長が伺われる。

毎月、会合が行われ、住民（11自治会と老人会）、それに、オブザーバーとしての事業者、幼稚園、東神戸病院（住吉駅近く）、区役所まちづくり支援課が出席している。



写真-1 1周年の子どもお絵かきバスを背景に子ども駅長が運転手に花束を渡す

3.2 「くるくるバス通信」の概要

会議では、投書箱（バス車内設置）の検討、運行に障害となる不法駐車問題、周年事業の計画、定期券・回数券の販売方法、停留所の住民管理、バス開通による環境評価調査への協力、乗客数の報告などが行われている。守る会の発行する「くるくるバス通信」には、会議の内容や運転手の紹介などが書かれ、全戸に配布されている（表-3）。

この通信を通読して驚嘆することは、以下の点である。

- ・ 住民がバス事業経営・採算にまで気を使っている。守る会の住民はバスのランニングコスト、新車両のイニシャルコストまで知っ

表-3 くるくるバス通信のトピック

号	発行年月	バス関連	コミュニティ関連	環境・その他
1	2005.6	まちにまった開通セミナーで全国発信	人にも環境にも優しい生き生きとしたまちにするため、守る会誕生、中学生の塾・クラブ帰り利用	
2	2005.7	定期発売日時場所六甲山ハイキングコースにくるくるバス案内掲示	ヒヤリ、ハット、路上駐車 バス停は地域の広告塔（ベンチ、声かけ運動掲示）	マイカーからマイバスに
3	2005.8	運転手さん、バス停紹介		区役所から
4	2005.9	祝、日乗車 900 人突破	守る会の会議風景（ご意見箱、運転手出席）	
5	2005.10	バス停を飾ろう 運転手さん紹介	違法駐車追放地域指定	ご意見箱 Q&A（バス会社社長に訊く）
6	2005.11	運転手さん紹介 一周年記念式典準備中		中学体験学習受入
7	2005.12	運転手紹介 バス会社年末運行告知	子供駅長がバス停横にクリスマスツリーを造る バス開通で地域が明るくなる？	渦が森ふれあいまちづくりの会から寄稿
8	2006.1	森栗座長「幸福の良き町」・区長「まちを変えたバス」・バス社長の寄稿	守る会祝辞、運転手さんから祝辞、住民の声（感謝、安心、挨拶、知り合いが増える、地域が明るくなる）	
9	2006.3	一周年記念式典報告	ふれあい喫茶の呼びかけ 子ども駅長の任命	
10	2006.5	日乗車 993 人（安全確保課題） 運転手さん紹介	バス実運行パワーをまちづくりに活かせる 児童見守り活動依頼	
11	2006.4	新車試乗会、 運転手さん紹介	老人会の寄稿	2015 年、住吉台の推計高齢化率 46%
12	2006.9	狭い道で、幼稚園バスとのすれ違いに手間取る 各地のコミバス見直し中	救急講習会のお知らせ	道路拡幅が急務 6 月から駐禁対策強化
13	2009.11	子ども回数券開始 坂ゆえ車両部品交換多し、燃料高騰、維持費上がる	まちを歩こう、 猿出没、 守る会合報告	道路拡幅工事決定

ているのである。

- ・バス停に「こども駅長」を置くなど、バスとコミュニティに関する斬新なアイデアと、「ふるさとづくり」など深まる取組み。
- ・10年後の高齢化予測や、各自治体コミバスの限界など、広い視野を持っている。
- ・地域の駐禁対策など、脱クルマ社会の姿勢を明確に打ち出している。

特に住吉台住民の意識レベルが高いわけではない。そういう側面もあるかもしれないが、自らバスの実運行を実践した住民が、自ら育ったと考えるほうが妥当であろう。『くるくるバス通信』を読んでいると、コミュニティが大きく持続的に変わろうとしていることがわかる。

事実、地域には違法駐車がほとんどなくなり、クルマを手放す人が増えてきた。また、新たに引っ越してくる人が徐々に現れ、孫子・友人の訪問が多くなっている（後述の「走るくるくるバス」より）。

4. バス乗務員からみたコミュニティの変化

4.1 バスドライバーはコミュニティ観察者、見守り隊

タクシードライバーは密室での人々の会話、動きから、世相を敏感に観察しているといわれる。それゆえ、さまざまなタクシードライバーを舞台にした噂話、都市伝説が存在する⁶⁾。

もしそうであるならば、バスドライバーは、運転席からいったい何を見聞きしているのであろうか。ここに、「走るくるくるバス」というブログがある。その名のとおり、くるくるバスの某運転手が個人的に書き続けているものである。これを読んでいると、住吉台という地域に、新たにバスが走り始めておきた出来事、コミュニティの抱えている課題が見えてくる。バスの運転手は、コミュニティの外部観察者である。外部者たるバス運転手の眼から見た、住吉台の現実と変化を、概観してみた⁶⁾。

4.2 「走るくるくるバス」の概要

「走るくるくるバス」の概要を(表-4)に示す。これを読むと、

- ・小学生、乳児を抱えたお母さん、買物の主婦、通勤者、高齢夫婦、障がい者、中学生、視察の人、認知症患者、親・祖父母を見守る外部の孫子、若い女性、酔い客等、多様な乗客がある。
- ・地域の安全、子育て、家族コミュニケーションをバスが見守っている、育てている。また、見守られている安心感が地域にわいている⁷⁾。
- ・バスが下駄代わりとなり、出歩く人が増える。
- ・バスは、車椅子や身体状況、天候、夜間の安全など、状況に応じて臨機応変に乗客利便を提供している。そのため、若干遅れることもあるが、その説明責任と乗客了解が充分得られている。
- ・車内が、住民どうしのコミュニケーションのみならず、外来者をお迎えする応接コミュニケーションの場となっている。その効果もあってか、定住する人が増えつつある。ということが分かる。こうしたなかで、くるくるバスは住民の身体の一部、血液のごとく地域コミュニケーションを循環させているのである。

5. 守る会のアンケートから

くるくるバスを守る会では、バス開通後、アンケートを行っている。回答は、回収方法のバイアスがありバス乗車の高齢者に偏るものの、以下の傾向が示されている。

アンケートから見える総体としては、くるくる

注6 なお、当該ブログのコミュニティに関する記述が増えた2006年以降を参考にしている。

注7 近江鉄道はこのほど、近江八幡市や近江八幡警察署と協力し、JR近江八幡駅発着の全路線バスを「子ども110番バス」とし、子どもの安全を守る取組みを始めた。戸外で危ない目に遭い、手を挙げている子どもがいたらバスが直ちに停車し、運転手が事情を聴いて警察や自宅などに連絡する。また、パトカーが駆け付けるまでバスに乗せるなどして保護する考え。

市では、路線バス40台分のマグネットシート計120枚と「子ども110番」のシール50枚を作成。マグネットシールは縦30cm、横50cmの黄色地に「子ども110番バス」と書かれたもので、バスの正面や側面に張りつけた。このほか、縦21cm、横30cmのシールを窓ガラスに張ったバスも走っている。

くるくるバスがもたらした持続可能なオールドニュータウン

表-4 「走るくるくるバス」のトピック

日時	表題(筆者付記)	コミュニティ関連事項
2006.1.14	乗り過ごした小学生	北公園の上りバス停は下りのみ。降りれず終点まで行って不安な児童を、遅くとも家族が心配しないことを確認し、下り便で送る。
2006.1.15	載入り?	乳児を抱えたお母さんに「あかちゃんがかずるのは仕事」と伝え、安心させる。あかちゃんは、くるくるバス開通式の日に生まれた。
2006.1.22	温水プール	バスができたので温水プールに通えるようになったおばあちゃん
2006.1.25	神大附属の小学生	体調の悪いときのみ乗って帰属の小学生
2006.2.5	席を譲るまで発車しない	私は住吉台を専門に乗務していますから、元気そうに見えてもお身体の調子が悪い方も知っています。そんな人が乗って来られると必ず席を譲って下さいと願っています。
2006.2.26	家族喧嘩で飛び出す	家族喧嘩で飛び出した初老の婦人が、終点で夜景を見つつ運転手に愚痴を問わず語り
2006.3.8	毎日、買物に出る	これまでタクシーでしか出かけられなかった高齢者が、毎日、買物に出れるようになった。
2006.3.10	プレゼント	乗客から釘煮 [※] をもらう
2006.3.24	満員、ゆずりあい	駅発は満員。そこに、幼児・ベビーカーの赤ちゃん連れの婦人。2人が席を譲る。
2006.3.28	バス停前スーパー売り上げ30%増加	お買い物から帰ってみると買い忘れた物が有るのに気付く。思い出して又くるバスでお買い物といった、日に2往復する人がいる。
2006.4.6	出あい・別れ	引越しの最後は、思い出にくるバスに乗って…。住吉駅到着前の車内アナウンスで、「一年間のくるくるバスのご愛顧をありがとうございます。東京でのご社健とご活躍をお祈りします。」「こちらこそありがとうございます。私の声は涙声になっていました。」
2006.4.9	認知症と買物通勤運転	忘れ物をしたと言いつ張る高齢者。知り合いの人を通じて家族にそれとなく伝える。また、買物時の運転は、荷物が転がらないようにゆっくり、通勤は見通しの良い川沿いの直線でスピードをあげて。
2006.4.14	元気を運ぶバス	リユーマチなど、バスがないと外出できない、外出しないと元気が出ないという乗客がおられる。
2006.4.17	お掃除	仕事の後で、バス停を掃除する高齢の新聞配達人がある
2006.4.26	足の悪い女性	午後便。一幅20cmしか進めない足の悪い女性をドアを開けて待つ。乗客が介助。市街地でタクシーに乗り換える意向。タクシーに女性の足の事情を伝える。15分近く遅れる。着発の駅には15人以上の買物客。事情を説明して出発。上り終点のエクセル東に着くと、15分のインターバルが終わりつつある
2006.4.28	下駄がわりのバス	市街地にバスで出て、一仕事終わって着替えにバスで戻り、またバスで別な会合に出る
2006.5.1	遅いバス便	遅い便には、他の乗客に迷惑になる酔っ払い乗客があつて困る。車内が汚れ、トラブルが起きることがある。
2006.5.2	バスは安全パトロール	路上での暴行現場発見。乗客に110番通報を依頼
2006.6.10	バスが子ども見守り	阪急電車線路上で中学生が侵入しているのを発見。後、バスで塾に出る当該中学生を注意。
2006.6.25	車椅子	気兼ねして乗らなかった車椅子の高齢者に、乗車を薦め、乗っていただく。手早くリフト操作、2分遅れですむ。
2006.6.26	だかくら1,000人になる	住吉台の高齢の親の様子を見に来る人がある。それをバスで見送る親。親子の会話をバスが運ぶ。
2006.6.30	車内コミュニケーション	バス車内は連帯感があり、良い歯医者などの情報が行き交う
2006.7.9	呑コミュニケーション	飲酒運転検問が多くなり、バスで住吉台を下り、夫婦で呑みに行く人があつた。
2006.7.11	小学生訪問	他地区に住む小学生が一人で住吉台の高齢夫婦を訪問。「おじいちゃん、おばあちゃんが元気な間に来れるときは来ようと思います」。
2006.8.2	午後から女学校に行くことするおばあちゃん	顔見知りの認知症のお客様。女学校は70年前。運転手は、「これから女学校へ行ってもうこんな時間だからみんな帰ってしまつて誰もおらんへよ。明日にしたほうがええよ。それに作品が盗まれたんのなら、今日の夜息子さんが帰ってきたら相談してみたら?りあえす今日はもう(市街地)下りでも無駄やから家に帰った方がいいと思うよ」と帰宅を促す。N おばあちゃんも「じゃそうしようか」と言ってバスを降りて帰りました。くるくるバスの乗務員はおばあちゃんの認知症が進行しているという情報は共有している。
2006.8.17	孫の来訪	「くるくるバスのおかげで孫が毎日来てくれるんですよ」と嬉しそうに話される方もいらっしゃいます。バスの中にもぎやかです。
2006.8.20	イノシシ危険を通知	イノシシを発見。おばあさん・孫が瓜坊をおいかける。イノシシに襲われる危険がある。車外放送で注意。安全を確認して出発。
2006.8.29	くるくるバスならではの(異例の)技	忘れ物日傘を見てAさんとわかり、そのマンションの管理人さんとであったので連絡依頼し、娘さんがバスまでとりにこられた(住民と運転手が顔見知り)。
2006.8.30	臨機応変の対処1	財布を忘れた乗客(父も定期客)を乗せ、バス停まで家族が迎え。「住吉台は集中豪雨中です。雨具を持っていらっしゃらない方は携帯電話でお家に電話してバス停まで傘を持って来て貰って下さい。万が一やんでしまっていたら堪忍して下さい」と言うバスの中は大爆笑(車内携帯は本当は駄目だが)
2006.9.6	刺繍のおばあちゃん	認知症の乗客と話し合い、病院をすすめる
2006.9.24	子どもだけの乗車は困った?	小学生と幼児が、住吉台のバス停で親が待っているといつて乗る。子どもだけで困地を下りるのは断るが…。
2006.9.29	塾帰りの安全	バスが走って塾帰りの子供が増えた。バス内は安全だが…。バス道に見慣れない不審車が有ればその事をアナウンス。
2006.10.1	臨機応変の処置2	「ミニコブ前」と「万翠園」は、道路が狭いので各「上りのみ」「下りのみ」の一方通行。が、天候・時間・身体状況など場合によって、合流する「県住前」で乗り継げるような乗客利便の臨機応変処置をしている ^{※9}
2006.10.10	夫婦円満はくるくるバス	週末、地域外の子供世帯が孫を連れて、祖父母のところにバスで来てお泊り。⇒夫婦円満
2006.10.22	くるくるバスは安心	女性が、阪神御影からわざわざ歩いてJR住吉まで来て、くるくるバスに乗る。くるくるバスは安心だからという。
2006.10.31	人口増1名	今月は死亡1名、誕生2名。バスができて、実家で両親と同居し、子どもを産んだ方が2名。こども回数券を始める。
2006.11.5	人口が増えている	最近引越して来た若夫婦がバスで地域を観察。そこに他の住民が乗り込み、道路凍結から回数券・定期券のことなどを教えバス内で話が盛り上がる

バスが、タクシー、市バスの乗客を減少させた側面があるが、一方で、住民の外出機会を増やしている。しかし、住民の多くは開通1年そこそこではクルマを手放すまでにはいたっていない。

むしろ、守る会の認知率、通信の閲覧率は極めて高く、地域コミュニティの結束に対して、大きな効果をもたらされたと、住民相互に強く認識されていることがわかる（表-5）。

表-5 守る会の住民アンケートから

おもな乗車目的 (複数回答)	お買い物	271
	通勤	155
	通院	84
くるくるバスの運行による 利用交通機関の変化 (複数回答)	自家用車、バイクの利用が減った	116
	タクシーの利用が減った	264
	市バスの利用が減った	285
	自家用車、バイクを手放した	8
	外出の機会が増えた	86
	特に変化はない	34
住吉台の住民の結束力が 強くなったか	そう思う	69%
自動車・タクシーの量が減少 自然環境に良い効果がある	そう思う	60%
「くるくるバスを守る会」の 認知度		90%弱
「くるくるバス通信」の 閲覧率		93%

サンプル数 422

6. これはコミュニティバスではない！

「コミュニティバス」は法的に明確に定義されている概念ではない。法的には、普通の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従う。が、高齢者や身体障害者等が公共施設・医療機関に行きやすくするなど、地域住民の交通の利

注8 いかなぎ（小魚）の甘辛く炊いたもの。阪神地域住民の春の生活食。親しい知人への相互贈答に使う。

注9 認可、法令順守のなかでの、顧客利便のための臨時的処置である。が、結果として、住民利便に沿った、一種の地域ゾーン制となっている。

便性向上を目的として、地方公共団体が何らかの形で運行に関与している乗合バスを一般にコミュニティバスと呼ぶ。1995年の武蔵野市のムーバスなどを端緒として、国のイニシャル補助もあり、多くの行政主導のコミュニティバスが開設された。なかには、組長や議員の思いつき、票集めのため、ときには、市町村合併直前のどさくさにまぎれて十分な計画もないまま設定されたものも多く^{注10}、その財政負担の厳しさから今日では廃止が検討されているものが少なくない。

全国第二の人口密度、狭い市域の武蔵野のムーバスは、その人口密度・狭さゆえ「100円バス」でもランニングこそ黒字になっているが、バス車体そのもののイニシャルは、公害対策費・交通安全対策費などの費目で行政補助を得ている。行政から、ランニングにおいてもイニシャルにおいても一切の補助を得ていない住吉台くるくるバスは、正確にはコミュニティバスではない。にもかかわらず、

住民・事業者・行政マンが議論して

……………ビジョンを共有し

住民・事業者・行政マンが一緒に動いて

……………計画を練りあげ

事業者が……………運行し

事業者が住民の声を聞きつつ

……………事業者運営に住民が参画し（行政はサポート）

住民の評価を事業者が役立て

……………住民評価に事業者が耳を傾け

事業者の次の計画を住民・行政協働で練り上げる

……………次期計画

このようにして、正のスパイラルが住吉台では

注10 要望を全部聞き入れて長い曲がりくねった路線で、どこに行くかわからないので誰も利用しないバスや、採算を考えずに走らせたバスなどが多い。前者は、住民が「乗ったら最期バス」と揶揄しているケースがあった。しかし、これとて税が投入されているわけで、他人事のように揶揄している住民を、交通計画の検討に参画させる必要がある。山口市では、交通まちづくり委員会（鈴木文彦委員長）を立ち上げ、11の地域検討会、加えて多数の現地勉強会を行政マン・委員が出向いて実施し、抜本的に再検討している。

展開している（表-6）。

くるくるバスは、コミュニティバスではなく、「住民協働型バス」^{注11}の新たな展望を開いたのである。くしくも、2005年改正道路運送法の地域公共交通会議とは、まさしく、くるくるバスを実行させた東灘交通市民会議を先導的事例として法制化されたものである。

「住民アンケート」にあるように、くるくるバスで一気に（1年程度）クルマ依存社会が変わるわけではない（数年後は可能か）。むしろ、住民が自立的に地域交通のビジョン構想・計画・運営参画・評価することで、バスを中心として地域のコミュニケーションが豊かになり、コミュニティ活動が活発化してきた。そして、地域外の住民、地域内の多様な人々が動き、地域のコミュニケーションが循環しだしたのである。住民は、これを「地域が明るくなった」と表現している。生活感覚のある確かな自己（地域）分析である。

つまり、「バスなか」やバス停を中心として、バスコミュニケーションが展開し、地域が持続的になったのである。持続的になって「終の棲家」になったことを共有できる喜びが、地域にふつふつと湧いているのである。地域交通こそは生きる喜びを作り出すコミュニケーションツールであった。くるくるバスはコミュニティバスではないが、住吉台は、「バスコミュニティ」といえる。

くるくるバスの走る住吉台は、自治体が高齢者

のサービスとしてコミュニティバスを走らせた地域ではない。与える福祉ではなく、住民が自立的に創り上げた住民協働型バスによる協働の福祉こそ、地域を「明るく」するのではないか。住吉台は明るい持続的なバスコミュニティとなった。

これこそが、オールドニュータウンの団地再生ではないか。

7. 乗車行動が証明する住民協働型バスとバスコミュニティ

当初、人口約3,900人の高台の高齢化した住吉台に対して、コンサルは日500人の見積をたてた。みたと観光バスは、ランニングコストのめやすである日乗客700人程度を見込んで参入したものと、私は推測している。しかし、実際の数字は大きく異なっている（図-3）（表-7）。

このグラフは、以下の点で驚異的である。

- ・ 開通当初の4ヶ月で目標値（月平均日乗客700人）をクリアーし、現在では日常客1,000人超の日を重ね、月平均900人に近づきつつある。
- ・ 開通2年目に近づいているのに、未だに乗客が増え続けている^{注12}。

バスが直ちに住民に受け入れられ、住民の血肉になった。マーケティングの当初予想を超え、乗客が増えた。さらには、バスを利用する住民が次々に拡がり日1,000人が乗り、地域がバスコ

表-6 住民・事業者・行政協働によるバス事業の展開

	ビジョン	計画	運行	運営	評価
住民	○	○	×	△	○
事業者	○	○	◎	◎	活用
行政	支援	支援	×	支援	支援

支援 = 予算ではなく人的広報的調整的支援

注11 2005年「国土交通省交通審議会コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会。（委員長 寺田一薫）」の議論には、住吉台くるくるバスの多面的協働が少なからず影響を与えたものと思われる。しかし、「住民協働」とは正確な表現ではない。住民と事業者・行政の「多面的協働」であるが、ここでは審議会の名称に従い「住民協働型バス」と表現した。

くるくるバス月平均・日乗客数

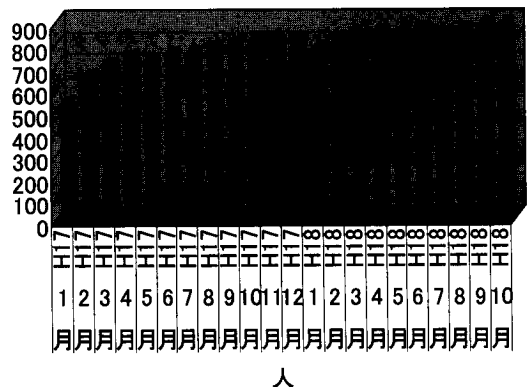


図-3 住吉台くるくるバス月平均・日乗客数変化

表-7 住吉台くるくるバス月平均・日乗客数変化（みなと観光バス調べ）

H17	1月	506	人	H18	1月	778	人
H17	2月	650	人	H18	2月	811	人
H17	3月	706	人	H18	3月	830	人
H17	4月	742	人	H18	4月	848	人
H17	5月	729	人	H18	5月	849	人
H17	6月	758	人	H18	6月	862	人
H17	7月	761	人	H18	7月	846	人
H17	8月	779	人	H18	8月	863	人
H17	9月	801	人	H18	9月	882	人
H17	10月	819	人	H18	10月	883	人
H17	11月	806	人				
H17	12月	794	人				

コミュニティになりつつある。人々の心が動きコミュニケーションを誘発し、コミュニケーションが乗客を誘う。正の連鎖のダイナミズムが新たな需要を次々と生み出したのである。採算は「ある」のではない。協働の地域づくりにより、新たな需要、採算が創造されるのである。

8. 正便益順採算順負担、そして「汗支援」

自動車の社会的負担を指摘する議論があり、一方で公共交通の正便益を否定する人はいない。しかしながら、今日のクルマ社会においては、公共交通は不採算であることが多い。これを正便益不採算問題と提議し、一定の財政支援を求める声がある。鉄道など大きな投資が必要な公共交通では、交通事業者の限界があるなか、社会的正論であろう。

しかし、比較的投資額が低いバスやタクシーなどの地域交通においては、不採算をそのまま認めず、その便益の提供動機づけ、持続性が保障されないのではないか。住吉台に限った場合、足下315段の階段を降りれば市バスが走っている。神

注12 詳細にみると、2006年7-10月の増加は、道路駐車禁止モデル地区指定と運動の推進、さらには10月から民間業者による駐車違反摘発が、乗客増に追い風となっている。加えて、2006年のガソリン価格の高騰が、乗客増を支えている。バスの追い風条件が重なっており、この点は若干、住民協働の可能性について割り引いておく必要があろう。

戸市は市民の足を守るため（正便益）として不採算の市バス^{注13}に多くの予算を一般会計から投入してきた。しかし、住吉台住民の正便益（バス路線の要望）は、10年以上にわたってはかることができなかった。極論すれば、神戸市住吉台の納税者にとっては、神戸市交通局は非便益不採算といっても過言ではない。高齢化のなかで、こうした硬直化した自治体直営公共交通による支援が困難な公共交通不便地域は増加傾向にある。従来のような、交通局への不採算補填の枠組みだけでは、高齢化するオールドニュータウンの課題を解決することは難しい。

くるくるバスの場合は、多くの住民が200円という運賃で乗ることにより経済的に順負担し（神戸市の敬老福祉バスのような無料バスが通用しない）、守る会を中心としたバスを支える住民の意見・広報活動、駐禁運動などの参画的順負担が強力にすすめられた。その結果、事業者は行政支援のないなかでも、順採算（ランニングのみ）により果敢に15分ピッチでバスサービスを提供し続けることができた。神戸市・東灘区は、財政支援が難しいなかでも、最大限の人的広報的連携の順支援をしてきた^{注14}。

これが、くるくるバスが、短期に目標値をクリアし、長期にわたって乗客を増やし続けている直接要因である。とはいえ、今後は、行政としてはこの成果を正当に評価し、バス車体のイニシャルに関しては、一定のイニシャル順支援が必要となってくるであろう（図-4）。が、住民の順支援こそは、今後も地域交通の持続性に対して、最大の評価かつ効果となり続けるであろう。くるくるバスを守る会は、日本最高水準のバス協働住民組織の一つとして、その活動をつづける責務がある。なぜなら、住吉台が持続的な町になることは、日本の高齢化に対するひとつの社会展望を示すことになるからである。

注13 自治体直営公共交通（交通局）の不採算の原因については、ここでは議論しない。ただ、関西の複数の自治体の場合、自治体職員の縁故採用枠問題（京都市では「優先採用枠」と呼ぶ）や高年俸職員の存在もその一因である。

注14 これを行政マンの「汗支援」と私はよんでいる。

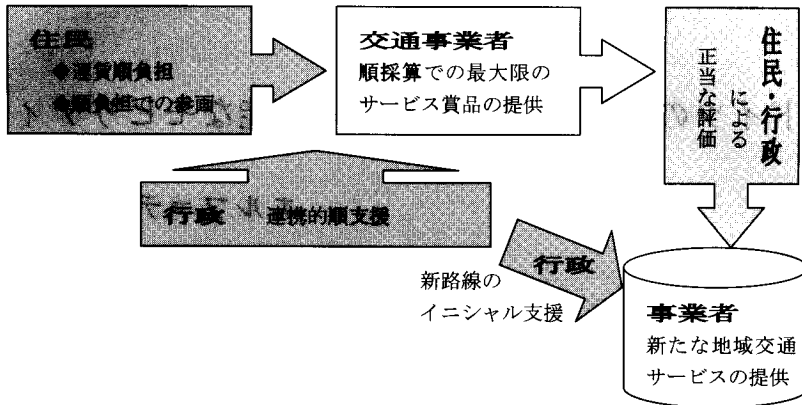


図-4 くるくるバスの場合の順負担順採算順支援による正のスパイラル

行政は、バス事業の順採算のため、可能な限りの順支援を行う必要がある。住民は、運賃負担や参画活動によって順負担をする必要がある。それぞれの協働の努力が、公共交通とその沿線地域を持続的なものにしていくと思われる。

参考文献

- 1) 家田 仁・岡 並木編；“都市再生—交通学からの解答”，学芸出版，pp. 53～54，2002年
- 2) 宇沢弘文；“自動車の社会的費用”，岩波新書，1974年
- 3) 家田 仁・岡 並木編；“都市再生—交通学からの解答”，学芸出版，pp. 83～85，2002年
- 4) 岡 並木他編著；“中心市街地の再生と交通計画”，地域科学研究会，p. 4，1997年
- 5) 森栗茂一；“東灘交通市民会議と補助金なし黒字バス”，“新バスシステム”，地域科学研究会，2005年
- 6) 森栗茂一；“マイバスがはする「幸福のまち」”，“月間福祉”，全国福祉協議会，2006年8月号
- 6) 重信幸彦；“タクシー／モダン東京民俗誌”，日本エディタースクール，1999年