

ISFJ 2005 中間報告書

サステイナブルコミュニティと交通まちづくり<sup>1</sup>

---

—住吉台くるくるバスを守る会の活動から—

都市交通政策分科会

大阪外国語大学 森栗茂一研究会

2005年10月

石崎 佑典<sup>2</sup>

牛居 ひとみ<sup>3</sup>

梅本 ゆう<sup>4</sup>

篠置 史子<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup>本報告書は、2005年10月23日に開催される、ISFJ 日本政策学生会議2005、関西「中間発表会」のために作成したものである。本報告書は中間報告書であり、最終的に完成したものではない。本報告書にあり得べき誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

<sup>2</sup> 外国語学部開発・環境専攻三回生

<sup>3</sup> 外国語学部開発・環境専攻三回生

<sup>4</sup> 外国語学部開発・環境専攻三回生

<sup>5</sup> 外国語学部開発・環境専攻三回生



## 問題意識

---

現代社会において、公共交通はどうあるべきか？

まず「人の移動手段の確保」は欠かせない。その他にも「都市交通の効率化」といった地域特色をふまえての役割を担っている。

しかし、現状はどうであろう。

高齢者は身体特性上、車に乗りにくいために高齢者の交通不便者が増えている。また高齢者に限らず、公共利便施設(病院、福祉施設、大型スーパーなど)の郊外地への展開によって、遠方に行くために自動車やバスなどの交通機関が必要になった地域においても、公共交通は住民生活に欠かせない役割を担うはずであるにも関わらず、交通にアクセスできない人が増えている。

また、車社会の進展も顕在化している。昭和 40 年に比べ 30 倍近く増加した自家用車は車依存社会を確立させた。また、その傾向に合わせるように都市・道路の開発が行われたことによって車への依存がますます促されることになった。車社会は公共交通の衰退を引き起こし、公共交通機関の撤退は交通空白地域を増大させ、先にも述べた、車を利用できない人々の交通手段を奪った。そしてまた、住民の外出の機会、人と人とのふれあいの場までも奪っているのである。

モータリゼーションの進展とともに顕在化してきた交通問題、そして社会問題への対応として、公共交通機関としてのバスの機動性・利便性を向上させる取り組みが始まっている。それが「コミュニティバス」である。1995 年に運行した東京都武蔵野市の『ムーバス』を筆頭にして「コミュニティバス」の増加は全国で顕著に見られる。しかし現実には、多くの場合、運営計画の不十分さによって補助金なしでの運営は難しく、また行政の財政難もあり、従来の補助金依存型のコミュニティバスでは長期的に見て住民の足・地域の足となるのは困難であろう。

すべての人々が何世代にもわたって安心・便利・快適に、元気豊かに暮らすことができる社会づくりを進めるために交通はどうあるべきか、という面から見ると、その達成には交通まちづくりにおける住民参加の重要性と、住民の立場から交通社会を築き上げていけるような「しくみ」づくり、公共交通そのものに参加するという住民の共通意識が必要と考えた。

そこで、政策提言にあたり、神戸市東灘区住吉台の事例をとりあげたい。

## 先行研究

---

サステイナブル・コミュニティの定義として、日本都市計画学会では、「住民が生きがいを持ち、将来への可能性を犠牲にすることなく、環境に負荷を与えず、再生不能な資源を消費せずに、安心かつ安全に生活できるコミュニティ」としている。

また特定非営利活動法人のサステイナブル・コミュニティ研究所は、サステイナブル・コミュニティを実現するためには「環境」・「社会」・「経済」・「精神や文化」のサステイナビリティという4つの要素があり、かつそれらの要素がバランスよく成長・進化することが必要であるとし、これからのまちづくりに大切な視点は、短期的開発ではなく、豊かさの本質を捉えた長期的視点のまちづくりであり、それがサステイナブル・コミュニティの実現であるとしている。

コミュニティバスの定義として、国土交通省の『ユニバーサルデザイン政策大綱』の中で、「交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者の外出促進、交渉施設の利用促進等、地域住民の福祉向上を図るため、主として地域公共団体が運営している地域密着型のバス。狭い道路でも運行可能なように車両の小型化をはかったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多い」としている。

コミュニティバスが注目される背景には、例えば住吉台の事例のように、都市近郊の住宅地における、最寄の鉄道駅までの通勤・通学のための公共交通手段が十分に確保されない「足なし団地」の高齢化の問題がある。このような住宅地では世帯間で住民の年齢構成が似通っていることもあって高齢化が一気にすすみ、退職に伴い通勤をしなくなる、自家用車の運転を断念するなどの交通行動全般に大きな影響を与える。

日本各地のそのような状況において、自治体による対応で最近最も多いものはコミュニティバスの運行であるが、財政難などで対応に限界があるのも確かである。このように、事業者と自治体のいずれも供給し得ないバスサービスを沿線の住民組織が確保する試みは、注目を集めている。(寺田 (2005))。そして、その住民がつくるバスサービスとしてコミュニティバスが大きな可能性を持っており、ひいては住民のニーズにあった交通網をもつコミュニティへとつながるのではないかとわたしたちは考える。

## 現状分析

---

住吉台は昭和 40 年代に地域開発が進み、多くの住宅団地が建設された。当初 5000 人いた住民だが、少子高齢化が進み平成 16 年 12 月末の統計においては 1776 世帯 3956 人、高齢化率は全国平均より高い 23%に至っている。このような現状と先にも述べたような非常に不便な地域環境にも関わらず、地域内には公共交通手段が通っておらず、住民は長年に渡りバスの運行を切望していた。そしてこの願いを叶えるべく平成 15 年、住吉台付近の 12 の地域住民組織、NPO 法人、バス事業者、行政という構成メンバーにより「東灘交通市民会議」が発足した。「全国都市再生モデル調査」や住吉台を含む 2 地域でバスの実験運行の実施、幾度にも渡る会議を経てついに本年 1 月、コミュニティバス「くるくるバス」の本格的な運行が開始された。運行開始から約半年、現在では「くるくるバス」はすっかり住吉台住民の生活に根付き、多い日には当初予想された 600 人をはるかに上回る 900 人の乗降客数を記録している。

このバスの運行は地域に大きな影響をもたらした。交通手段の選択肢拡大による、特に高齢者の外出機会の増加や、バス停・バス内における住民同士のコミュニケーション機会の増加。またマイカー所有率の減少による違法駐車への減少。さらには持続的な運行に際してぶつかる課題に自ら取り組もうと「くるくるバスを守る会」という住民組織も発足し、定期的にさまざまな問題に関して白熱した談合を行っている。この会の発足こそ「くるくるバス」によるコミュニティ結束の象徴であり、これからも住民参加型のコミュニティバスの運行を支えていくという面で重要な役割を果たしていくに違いない。

したがって、「くるくるバス」が厳しい状況にも関わらず開通し、成功している背景には、このバスの運行に関わる人々の「バスを開通させたい」という共通意識と、それぞれの立場の役割を最大限に果たすことができる「しくみ」が存在する。また、これらの存在によりお互いの立場に対しての監視体制も自ずと成立、より一層各々の役割としての責任感ややりがいが増え、コミュニティバスの運行、さらにはそこから伴う地域の活性化にも持続性がみられる。

# 政策提言

---

継続的に住民のニーズに合ったバスを走らせるためには、住民の総意である協議会や自治会、事業者、行政、ファシリテーターやアドバイザー等の関係者がそれぞれつながりを持ち、協力し合って作り出す「しくみ」作りが不可欠であると考えられる。それを前提として、以下の提言を行う。

交通政策は、上に述べたように「しくみ」作りが大切なので、補助金等による事業者支援という一側面のみへの支援ではなく、交通市民会議等の住民や NPO が協同して行う活動へも。ハードを含めて補助を入れ込むことが必要である。一側面のみへの支援は、事業の継続性の観点から見ると安定性に乏しい。行政としては、「しくみ」のそれぞれの要素を観察し、適切な補助を行うことが求められる。

交通まちづくりの観点から、地域に必要なニーズを住民が提案するとき、行政・事業者は、必要とするものをよく把握している住民の提案をまず第一に考えるべきである。そのために、交通市民会議に出席するなどして議論をし、極力その提案を活かせるよう政策誘導すべきである。

参考文献

### 主要参考文献（5冊）

寺田一薫（2005年）、『地方分権とバス交通 規制緩和後のバス市場』、勁草書房  
日本都市計画学会（2003年）、『都市計画国際用語辞典』、丸善

### 引用文献：

（サステイナブル・コミュニティ研究所／2005・10・14）

<http://www.susken.org/level2/moku.html>

（国土交通省『ユニバーサルデザイン政策大綱』／2005・10・14）

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010711/01.pdf>