

特集
都市の地域力
～都市を支えるソーシャルキャピタルの醸成～

Special Features
Regional power of urban areas
Creating social capital to support urban areas

交通
Traffic

地域住民が主体で育てる「醍醐コミュニティバス」

今福 久

IMAFUKU Hisashi

醍醐コミュニティバス市民の会/事務局長



1—地域住民が立ち上がる

京都市伏見区の「醍醐コミュニティバス」は、全国で初めてと言われる市民の手作りによる「市民共同方式」でスタートしたバス事業です。平成16年2月16日の運行開始から平成20年8月現在までの4年6ヵ月余り、多くの醍醐地域の住民に支えられながら、利用者は観光客を含め順調に推移しています。現在は、1日平均1,300～1,400人が利用しています。平成19年5月19日には、「利用者100万人突破記念式典」を開催しました。

このバス事業のきっかけは、平成9年10月に京都市営地下鉄東西線が醍醐駅まで開通したことで、醍醐地域の市バスがかなり減便されたことによります。その後、民間の京阪バスに運行委託されましたが、利用者数が少ないという理由で或る路線は廃止、又或る路線は1時間に1本、30分に1本と減便され、特にお年寄りの足には相当こたえました。

そこで私達は「これはなんとかしなければならない」と一大決心をして、伏見区醍醐地域の10校区の自治町内会連合会と6学区の地域女性会の役員が中心になって、平成13年9月12日に「醍醐地域にコミュニティバスを



■写真1—100万人突破記念式典。平成19年5月19日

走らせる市民の会」を発足させました。

醍醐地域には、22,000世帯、54,000人余りが住んでいます。高台や坂の上に住宅が多くあり、70才以上の高齢者も多く、交通弱者の多い地域にもなっていました。もともと醍醐地域の公共交通ネットワークは脆弱で、南北に走る3本の幹線道路こそありましたが、東西を結ぶ路線は皆無に近い状況だったのです。そのため、東西に走る路線で、高台に直結するルートを考えてのです。

2—市民の会が運行計画を策定

市民の会を立ち上げた当初は、環境問題に熱心に取り組んでいた醍醐地域女性会の役員メンバーを中心に、金沢市の「ふらっとバス」の現状を見学して勉強しました。一方で、京都市交通局などにバス路線開設への陳情や請願活動を行ってきました。しかし余り良い回答がなく、行政だけに頼ってはいけずと判断したのです。

そこで活動方針を変更し、「市民による、市民のためになる手作りのコミュニティバスの運行」を目指すことにしたのです。そして、京都市の外郭団体「京のアジェンダー21」のメンバーに声をかけて、交通工学が専門の京都大学中川大教授と、ビジュアルデザインが専門で醍醐地域の住民でもある京都造形芸術大学奈良磐雄教授に、専門的な分野からの知恵とアドバイスを受けながら、100回を超える役員会で議論してきました。バスの運行には、株式会社ヤサカバスが路線バスの事業進出に前向きで、私達の計画に興味・関心を持っていましたので、協力を仰ぐことが出来ました。

近畿運輸局の認可を得るために、経費を含めた運営のメドをしっかりとカウントして、2年半余りがかかりました。その間、住民の意見を聞くために、市民フォーラムを実施し、運行計画の素案を提示しました。市民フォーラム

では200名余りの住民が集って、活発な議論をすることが出来ました。同時に、醍醐地域の各学区での住民の集いに出席して、根気よく「みんなのバスが走ります」「一緒にやりましょう」と呼びかけていきました。更に2,000人余りの住民にアンケート調査を実施して、良いアイデアについては役員会で検討し、取り入れていきました。

何しろ素人ばかりのメンバーでしたから、「実際にうまく運行出来るだろうか」「大丈夫だろうか」と、疑心暗鬼の毎日が続きました。「急ぐことはない」「失敗は許されない」「役員が気持ち一つにならないと出来ない」。不安と決意が交錯する中、次第に機は熟していきました。

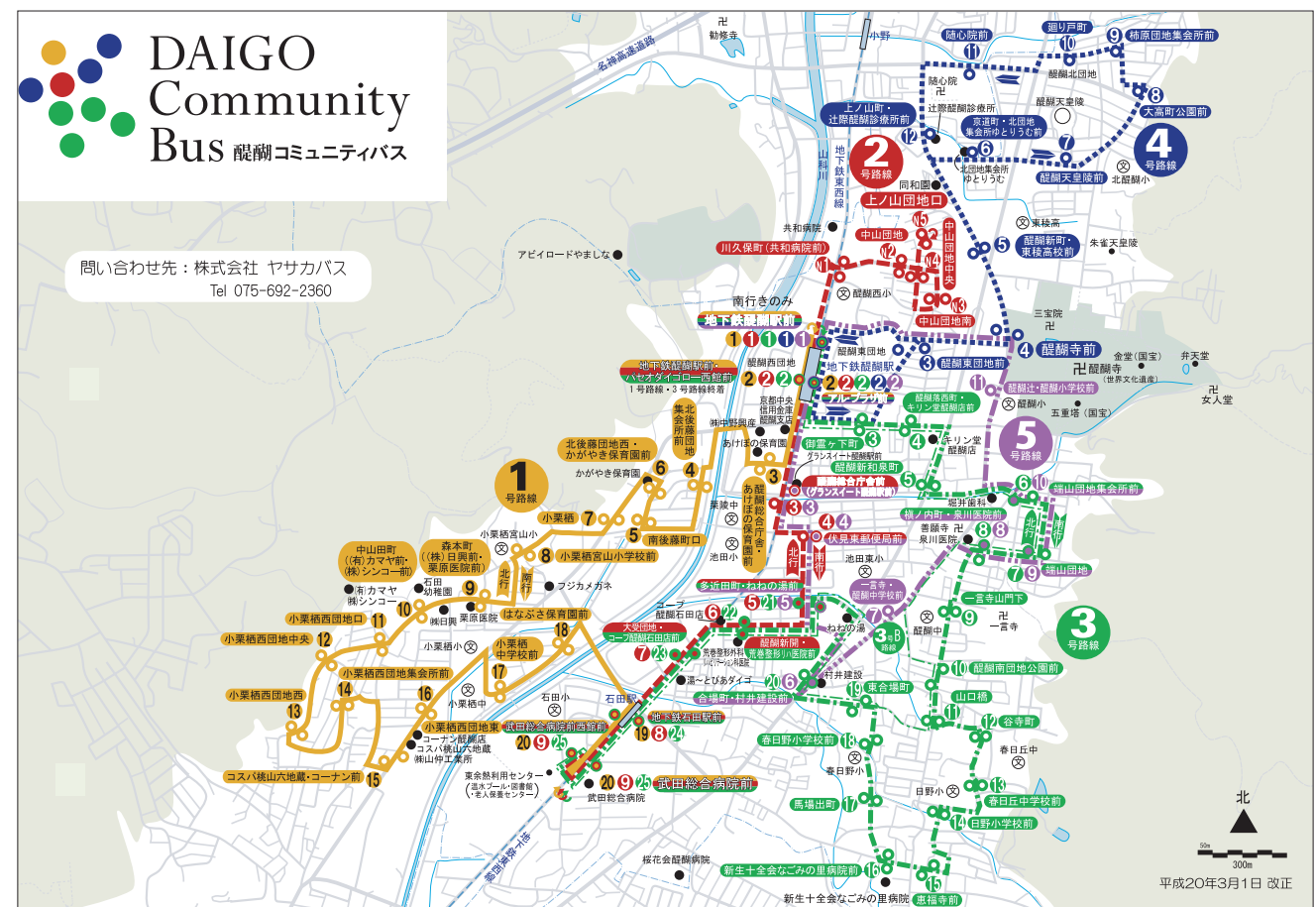
こうして周到な準備段階を経て、平成16年1月末、近畿運輸局の認可を受けることが出来ました。そして2月16日、真冬にもかかわらず多くの来賓関係者に見守られ、満を持して運行開始にこぎつけました。必死になって頑張った結果がむくわれました。マスコミの取材の多さにもびっくりすると共に、喜びもひとしおでした。

運行後は「醍醐コミュニティバス市民の会」とし、任意団体の組織として運営しています。会長、会長代行、副会長、事務局長、事務局次長2名、会計1名を執行部と

し、幹事10数名、会計監査2名、それにアドバイザー1名が名前を連ねています。月に1回、運行管理委員会を開催し、運行業務状況、収支面、利用促進活動、オリジナルグッズの販売方法等について協議、決定を行っています。又、前述した二人の大学の先生にも出席頂いて建設的な意見を聞いています。

3—企業、会社からの支援金でスタート

資金が全くのゼロからのスタートでしたから、企業からの支援金が欠かせませんでした。到底、利用者の運賃収入だけでは、経費を賄うことは出来なかったため、パートナーズ支援として沿線の企業、商業施設、病院、市民から資金を出資して頂くことになりました。そして3社に大口のメインパートナーズになって貰い、財政的な基盤を作りました。それにA、B、Cの各パートナーズを作り、20数社に協力を頂きました。パートナーズ支援金の月額額はAが24,000円、Bが15,000円、Cが9,000円です。多くの企業パートナーズは、車内への広告、PR、宣伝アナウンス、バス停留所に自社の広告を入れました。また個人サポーター制度も作り、年間1口が10,000円と3,000円の呼びかけをし、現在200人余りの住民が応じてくれ



■図1—路線図



■写真2—醍醐コミュニティバス(38人乗り)

ています。

醍醐コミュニティバスは現在5路線で運行しており、総延長は35km、バス停109ヵ所、1日170便、運行時間は午前7時台から午後7時台です。バスは38人乗りが3台、14人乗りが1台、予備が1台あります。1回の運賃は大人200円、小人(小学6年まで)は100円です。利用者からは300円の1日乗車券が一番人気を集めています。バスは住宅地をきめ細かく、小回りの利くサービスをしており、病院への通院や買物の足として、地域の生活向上に大いに役立っていて、沿線の住民から大変喜ばれています。

5路線は地下鉄醍醐駅を起点にして、^{たけだ}武田総合病院行きや、パセオダイゴロー、アルプラザ醍醐店の商業施設、京都市醍醐支所庁舎、銀行、信用金庫、福祉施設、幼稚園、保育園、そして世界遺産に指定されている醍醐寺などの観光施設へのネットワークを作っています。

又、2月23日の醍醐寺の^{こだいりき}五大力さんの行事、春の醍醐寺へのお花見、京都観光に多くの人を訪れる秋の紅葉の季節などには、大勢の観光客の方に利用して頂けるように、ヤサカバス会社とのとり決めて臨時バスを運行しています。その間、醍醐地域の自治町内会、地域女性会、各種団体の役員などの延べ200名余りがボランティア活動をして、観光客の誘導にあたっています。その協力もあって、観光客の利便性向上に役立つと共に、収入面でもかなり助かっています。ボランティアメンバーは、殆どが60才以上のお年寄りで、40才代、50才代の若手にも期待したいところです。

4—地域住民からの高い評価と運営の難しさ

運行開始から4年以上経って、利用者は毎年増えています。京都市では、70才以上の高齢者に「敬老乗車証」



■写真3—市民の会と京都市の調印式(福祉乗車証、敬老乗車証)平成18年7月

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、次第が増えて、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、願っ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。

醍醐コミュニティバスの導入によって、醍醐地域のお年寄りや女性達には、非常に助かると喜ばれています。外出の機会も増え、買物には便利になり、近くの図書館、銀行、醍醐支所へ行くにも、時刻表に合わせて活動すれば時間も節約出来ると言われます。「家の近くまで来てくれて、まるでタクシーみたい」「1日300円で病院へ行った後、ショッピングが出来て嬉しい」「車体がかわ



■写真4—醍醐寺バス停前



■写真5—アルプラザ醍醐店前のバス停

いい。運転手さんが親切で身近に感じる」「バスの中で地域の人といろいろ会話が出来る楽しい」と言った声も寄せられています。この様に地域住民には高く評価され、苦情、不平は殆どありません。5路線とも定時運行で殆ど遅れることがないことも、利用者の信頼性をより高めています。

5—今後の課題

平成20年8月で、延べ利用者が約166万人となりました。来年2月15日の日曜日には、醍醐交流会館で運行5周年記念式典とお祝いのイベントを予定しています。又、来年春には利用者200万人突破記念として、オリジナルグッズの販売(前回の扇子に続いて携帯用ストラップ)を考えています。

私は平成11年4月から、自治会の役員になっていろいろな役を経験していますが、バスを走らせたことで皆さんから「いいことをしてくれた。ありがとう。いつまでも続けて下さい」と言われ、運行までの大きな苦労も吹っ飛びました。本当にやって良かったと、今でも当時を振り返っています。

市民の会事務局役員の一員として、醍醐コミュニティバスの運行は「京都市の交通政策や公共交通をどの様に進めてゆくのか」と言う将来に向けて、財政不安で悩む地方自治体にとって大きなインパクトを与えたと思っています。

今後の課題は、まず「平日に比べて、日曜日や祝日の利

用者が30%ほど少ないので、いかに利用率アップを図るか」です。特に壮年男性の利用促進が求められます。土曜日は、この所、若いお母さん方が子供連れで利用してくれて、大いに感謝しています。次に、大口のパートナーズの支援を更に増やす必要があります。又、A、B、C各パートナーズの協力支援、個人応援団の増加が挙げられます。

今の所、運行路線の5系統を増やすことは考えていません。運行5年目のメドは大体見えてきましたので、10年先のことを考えています。それには、次の世代へのバトンタッ

チもお願いしなければなりません。

6—住民のマンパワーとバイタリティーがうまくマッチ

順調に運行、運営が出来ている要因はいくつかありますが、役員会のコミュニケーションがよく出来ていること、やる気マンマン、人任せにしない、足を引っ張らないことだと考えています。又、成功しているからと言って、安心してはいけません。絶えず目を光らせ、緊張して取り組んでいます。強力なリーダーシップと明確な理念、女性会のバイタリティー、有能な人材に恵まれた土地柄、「みんなのバス」として育て、我慢強く、辛抱強く、行動していることではないでしょうか。要は、アクティブに動くことです。地域のために、住んで良かったと言える町作りに頑張っているのです。

全国から、これまで120余りの視察や取材がありました。皆さん収支のバランスを尋ねられますが、「黒字とか赤字とかではなく、地域に必要ですから、バスを走らせているのです」と答えています。みんなの足、みんなのバスとして、必要不可欠なのです。女性役員の一員は「住民みんなが脚本家であり、監督であり、主人公です」と言っています。

強いて成功の秘訣を挙げるとすれば、醍醐地域と言う土地柄に恵まれ、住んでいる人達の愛に助けられ、古き良き伝統を持つ土壤が好結果をもたらしていると言うことでしょうか。