拡がる市民活動
ＮＰＯの現在　3

住民が運行する
醍醐コミュニティーバス

今年２月６日、京都市伏見区に「コミュニティーバス」が走り出しました。運営は、「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」。利用者は、発足から５カ月で、目標を大きく上回る10万人を突破。観光客の利用も多く、１日平均でも、当初予想の600人を越えています。

車社会の実現で、公共交通機関はどこも赤字続き、自治体財政に大きな負担を強いています。また、2002年２月に施行された道路運送法の改正で路線バスの参入・退出規制が緩和され、過疎地域のみならず都市部のバス路線も不採算と認められるものは、縮小を余儀なくされています。しかし、子どもや高齢者など交通手段を持たない住民は、日々の生活に不便を強いられる「交通弱者」となりました。

そこで注目されているのが「コミュニティーバス」。今あるバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応するための「乗合バス」。したがって、サービス内容は必ずしもこれまでの考え方にこだわらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ、多様化する需要に対応する新たなバスシステムです。導入の目的には、

① 路線バスの廃止あるいは交通空白地域における、地域住民の足の確保。
② 高齢者・障害者等交通弱者の社会参加の促進を中心とした公共施設等への利便確保。
③ 中心市街地の活性化対策や交通渋滞解消、環境負荷の少ないまちづくり。

等があげられます。

京都府内では、亀岡市が、2002年12月19日～

2004年12月18日の間、コミュニティバスの実証実験を行いました。京都交通に委託して、車椅子用のステップや固定具も備えた、床高30㎝の低床ノンステップ１台を運行。区間に関係なく100円（小学生以下は50円）で、市内の移動が便利になるように、試行錯誤が図られました。

「醍醐コミュニティバス」の運営主体は、自治体ではなく「市民の会」です。地域の住民と商店が、自治体から一切の補助金を受けず運行するという、全国的にも珍しい取り組みです。今回は、住民による住民のための交通の取り組みをご紹介します。

なぜコミュニティバスが必要だったか

醍醐にコミュニティバスは、1997年に京都市営地下鉄東西線開業したのが、導入するきっかけとなりました。地下鉄の開業によって、京都市中心部への利便性は大きく向上しましたが、同時にいくつかのバス路線が撤退し、地区内の移動はかえって不便になりました。地下鉄の駅やバス停から離れた山沿いの坂の上に多くの公営団地が立地しています。そこでは、高齢化が

進んでいるため、バス停まで歩いて往復するのが大変な状況となりました。また、既存のバス路線は、地域を縦貫する３本の幹線道路しか走っておらず、地区内の病院や公共施設にアクセスするための公共交通手段がありませんでした。

さらに醍醐地区には世界遺産に指定されている醍醐寺があり、多くの観光客が訪れますが、醍醐駅と醍醐寺を結ぶバスは大きく迂回しているうえ、運行本数も少ないため、ほとんどの人は徒歩でのアクセスを強いられていました。

住民の要望や意見を反映するため
学区ごとに説明会を開催

こうした不便を解消するため、住民の足としての役割を担うコミュニティバスをぜひ走らせて欲しいという多くの声が地域住民の間からわきあがったのを受けて、醍醐10校区自治町内会連絡協議会と醍醐６地域女性会が中心となって、2001年９月にＮＰＯ「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が設立されました。

発足以後、金沢のふらっとバスを見学したり、シンポジウム、ワークショップなどの活動を行うなど、実現のための努力が続けられました。また、行政からは「京のアジェンダ21フォーラム」、運行には弥栄自動車の協力を得ることができた結果、いよいよ自主運行の見通しがたちました。

2002年７月には、市民フォーラムを主催して運行計画案を提示。200人を超える多くの市民が参加しました。会場からは、「車椅子での利用も可能な車両にして欲しい」「障害をもった人やケアーをする人の乗車賃は無料とするなどの配慮をして欲しい」「バスの車体デザインは世界文化遺産のお膝元を走るバスにふさわしい高品位なものにしたい」「走らせ続けるには資金を継続的に得る必要がある。ファン倶楽部、応援団、支える会などを組織し、運賃だけでない、会費、寄付等の資金確保の方法を取り入れることが必要。地域によるエコマネーの研究も可能性としてある」「バスルートを決める際、大型商業施設のみが潤うのではなく、昔からある商店や商店街も潤うような視点が必要」などの意見が出されました。

この運行計画の趣旨や概要をパンフレットにし、地域内の全戸（約２万2000世帯）に配布。同時にアンケート調査も実施した結果、高齢者などを中心に1000通を超える回答があり、コミュニティバスに対する住民の期待が大きいことがわかりました。

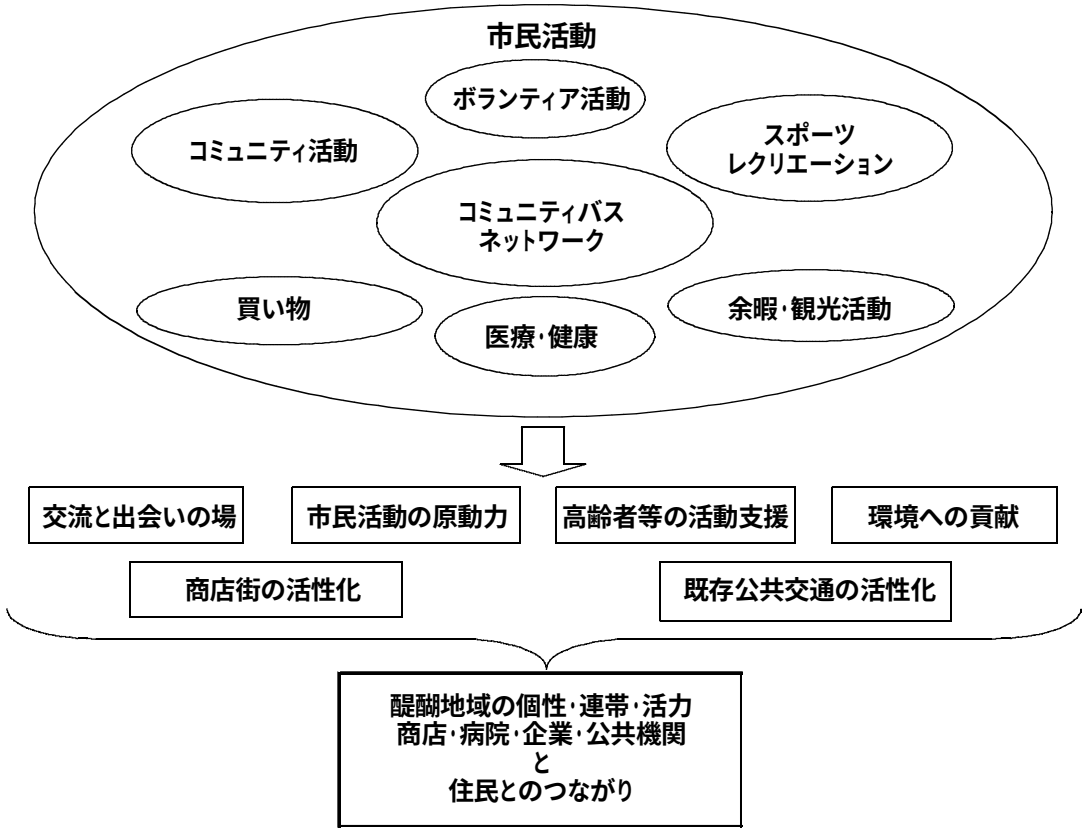
９月には、直接、住民の意見を聞くために地域内の学区ごとに「コミュニティバスを走らせる学区の集い」を開催。運行計画や財政的な面などについて、意見交換がなされました。

醍醐コミュニティバスは、「市民共同方式」という、全国的にも画期的なシステム。行政からは一切、補助金を受けず、会費でまかなわれています。会員は「個人会員（個人応援団）」と「団体会員（パートナーズ）」。個人応援団は、１口年3000円、個人特別会員は１口年10000円。パートナーズは、地域内の商店や企業・団体等に協力を要請。会費は、月額２万4000円、１万5000円、9000円の３段階で、特典として、バス停の副名称に店の名前をつけたり、時刻表に広告を載せたりしています。財政的にはパートナーズの収入が大きな割合を占めています。

住民の要望を反映する運行計画

住民の要望から生まれたバスは、既存バスが運行されていない住宅地および団地と、地区内の鉄道駅・主要バス停・公共施設・商業施設・病院等を結び、買い物や通院などにも便利で、観光客も利用できるバスとするために、住民に

醍醐コミュニティバスの役割と意義のイメージ



よって運行計画が立てられました。

まず、住宅街をきめ細かく運行するバスサービスを提供。ペネトレーション（penetration＝浸透と呼びます）と言って、あまり歩かなくてもバス停まで辿り着け、高齢者などが利用しやすいものに。また５万4000人の住む醍醐地域（10の小学校区を含む）をカバーするため、４路線１日約170便となりました。

ダイヤは完全パターンダイヤ制（毎時同じ時刻に運行）で、１時間、30分、20分間隔と時刻表をにらまなくてもわかりやすくなっています。また始発時刻は、病院の受付開始時（午前８時前）に。終発は通院・買物利用がほぼ終了すると考えられる午後７時30分頃に設定されました。

全路線が地区の中心である公共施設も集まっている地下鉄醍醐駅・パセオダイゴローを中心としたネットワークになりました。地区内の中核病院である武田総合病院も１つのターミナルにし、地域全体から武田総合病院への通えるよう路線が設定されています。観光客には、世界遺産の醍醐寺・随心院方面に行けるよう、醍醐駅から乗れるようになりました。

導入したバスは、高齢者や障害者、そして環境に配慮した低床の小型バス（38人乗り）と、マイクロバス（14人乗り）。車種は日野自動車のLIESSE。ステップリフトを装備しています。

住民から「白い貴婦人」と呼ばれているバスの車内には、商業公告ではなく、地域から募集した「動く市民ギャラリー」として活用。住民活動の紹介の場にもなっています。

休日の利用者数が少ないことや、団体会員への依存をどう解消するかが課題となっていますが、交通手段を「自治」としてよみがえらせた醍醐の試みを、是非、応援したいものです。

＊写真はHP(http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus)から

（文責・黒岩）