

平成 25 年度

修士論文

地域住民のモビリティを支える「Co 交通」
— 「Co 交通」の成立構造に関する研究 —

弘前大学大学院 教育学研究科 教科教育専攻家政教育専修

住居学分野 12GP223 村上早紀子

指導教員 北原啓司

目次

第1章 研究背景及び目的

第2章 研究方法

第3章 地域住民のモビリティの確保をめぐって

第1節 現代社会においてモビリティが担う役割

1. モビリティの基本概念
2. 地域住民のモビリティを確保するこれまでの仕組み

第2節 成長の時代における地域住民のモビリティの実態

1. 成長の時代において期待された公共交通の役割と実態
2. 「公共交通 vs 私的交通」にみられる公共交通の限界
3. 公共交通の運営にみる現状と課題
4. 地域住民のモビリティを確保する新たな仕組みと課題

第3節 成熟の時代における「コンパクトシティ」の意味と公共交通

1. 「コンパクトシティ」の基本概念
2. 「コンパクトシティ」において鍵を握る公共交通の役割

第4章 成熟の時代における新たな構造と可能性

第1節 これまでの交通サービスの展開にみられる「つくる人」と「たべる人」の構造

1. まちづくりにおける「つくる人」と「たべる人」
2. 「つくる人」と「たべる人」の一方通行の構造

第2節 地域住民のモビリティ確保に関する研究の系譜

第3節 地域住民のモビリティを支える新たな仕組みの可能性

1. 高齢者のための買い物環境支援にみる新たな可能性
2. 地域住民が生み出す送迎サービスと店舗経営にみる新たな構造と可能性

—北上市「NPO 法人くちない」の取り組み—

第4節 これからの交通サービスに期待される「つくる人」と「たべる人」の構造

1. 「NPO 法人くちない」の活動にみる新たな構造と可能性
2. 今日の「まち育て」における「新しい公共」への期待

第5章 地域住民のモビリティを支える「新しい公共」の構造と可能性

第1節 コミュニティバスの運行が生み出す「新しい公共」の構造と可能性

—土浦市「キララちゃんバス」の取り組み—

1. 我が国におけるコミュニティバスの現状と課題

2. コミュニティバスによるまちなか活性化の可能性
3. キララちゃんバスの課題と可能性
4. キララちゃんバスの運行にみる協働の関係性とまちなか活性化

第2節 レンタサイクルシステムの展開にみる「新しい公共」の構造と可能性

—札幌市「ポロクル」の活躍—

1. 地域住民のモビリティを支えるレンタサイクルシステムの可能性
2. 地域住民のライフスタイルを創出する「ポロクル」
3. 「ポロクル」が生み出す波及効果
4. 「ポロクルコミュニティ」が生み出す協働の関係性

第3節 「レールライフプロジェクト」にみる「新しい公共」の構造と可能性

—富山市「レールライフプロジェクト」の取り組み—

1. 富山市が目指すコンパクトなまちづくり
2. 公共交通の活性化を目指した取り組み
3. 多彩な「レールライフ」を生み出す戦略
4. 富山市における真の意味での「コンパクト」なまち育て

第6章 地域住民のモビリティを支える「Co交通」とは

参考・引用文献

謝辞

第 1 章 研究の背景及び目的

第 2 章 研究方法

第1章 研究背景及び目的

研究背景

都市が成長を続けていた「まちづくり」の時代、特に 20 世紀においては、人口増加への期待があり、社会資本の整備はじめ、都市の開発・拡大が無秩序ともいえるほど進んでいった。松本 (2004) ¹⁾ によると、高度成長期である 1970 年代は、大都市への人口集中により、都市近郊に大量の住宅供給がおこなわれたため、交通機関の未整備な地区では、バス交通が唯一の移動手段であった。そのため公共交通は、地域住民のモビリティを確保する役割を備えていたと考えられる。

しかし今日、我が国は少子高齢化の最中にある。人口減少の波は、都市というマクロな単位のみならず、地域というミクロな単位にまで押し寄せ、さまざまな課題をもたらしている。北原 (2000) ²⁾ によると、開発・拡大という名の下に都市の「成長」を期待し、まちを「つくる」ことに執着してきた現状を見直す必要があると同時に、今後は都市の「成熟」としてまちを「育てる」つまり「まち育て」への移行が必要であると指摘する。

ところで高齢化の進行は、古倉 (2014) ³⁾ によると、自家用車を運転できない高齢者の増加を意味する。そのためこれからの成熟の時代において、鍵を握るのは公共交通といえる。

公共交通はこれまで、地域住民のモビリティを確保する役割を發揮してきた。しかし、自家用車の普及などにより利用者の減少が著しい中で、地域の路線を縮減・撤廃させるなどして、悪化し続ける経営状況でも何とかやりすごしている状況にある。

ただし一方で、公共交通がモビリティを確保する唯一の手段である地域住民にとっては、そうした縮小の政策による交通空白地域の発生は、自身のモビリティを欠如させる事態である。

こうした現状下でも、公共交通が鍵を握る可能性を明らかにしなくてはならない。それは単に地域住民のモビリティを確保するのみならず、新たな可能性を秘めることも予測される。とはいっても、公共交通には限界がみられるのが今日であり、これまでとは異なる仕組みを施しながら、地域住民のモビリティを支えていく必要がある。

研究目的

本研究では、これまで地域住民のモビリティを確保してきた公共交通の役割と現状を踏まえ、これまでとは異なる、しかし補いながら、新たな可能性を持つ、新たな公共交通のあり方を追究し、提起することとする。

第2章 研究方法

第1章 ケーススタディ

- 第1節 研究を進める上で必要な「公共交通」の概念を明確にするため、文献購読を行う。「公共交通」の基本概念についてまとめ、公共交通機関について分類し整理していく。
- 第2節 成長の時代における「私的交通」の登場とともに、限界がみられ始めた公共交通の現状について、日本と諸外国の制度を比較しながらみていく。
- 第3節 成熟の時代において求められる「コンパクトシティ」の考えについて、鈴木浩の文献を中心に整理する。さらに、コンパクトシティ政策において鍵を握る公共交通の役割についてみていく。

第2章 ケーススタディ

- 第1節 これまでの交通サービスの仕組みにおける課題について、北原啓司の文献を通してみていく。
- 第2節 これからの交通サービスの仕組みにおいて期待される「新しい公共」の役割に着目し、基本概念を整理する。
- 第3節 卒業論文（平成23年度）で取り上げた北上市口内町のNPO法人の活動を再度取り上げ、本研究の柱となる地域住民のモビリティを支える仕組みについてみていく。

第3章 フィールドワークとケーススタディ

- 第1節 中山間地域において、地域住民自らの力で交通サービスを生み出し、地域住民のモビリティを支える事例として、北上市口内町を調査し、考察を行う。
- 第2節 レンタサイクルを通して地域住民のモビリティを支えると同時に、多様な主体の協働が生み出される事例として、札幌市「ポロクル」を調査し、運営実態とともに考察を行う。
- 第3節 コミュニティバスを通して地域住民のモビリティを支える事例として、土浦市の「キララちゃんバス」を調査し、運営実態とともに考察を行う。
- 第4節 公共交通活性化により「コンパクト」なまちづくりを目指す富山市において展開される「レールライフプロジェクト」を調査し、考察を行う。

各事例におけるフィールドワークとケーススタディにおいて、「新しい公共」の可能性を見出し、地域住民のモビリティを支える仕組みについて明らかにすると同時に、その可能性について追究していく。

以下、調査内容詳細

- ・平成 23 年 11 月 10 日（木） 「有償ボランティア運送」に関する
NPO 法人くちない菅野甚一氏、佐藤弘子氏へのヒアリング調査
及び、「店っこくちない」現地調査（第 1 回）

- ・平成 24 年 8 月 3 日（金） 「第 7 回日本モビリティマネジメント会議」への出席
富山市都市整備部長 京田憲明氏へのヒアリング調査

- ・平成 24 年 11 月 13 日（火） 土浦市「キララちゃんバス」に関するヒアリング調査
(第 1 回)
NPO 法人まちづくり活性化土浦 小林まゆみ氏
土浦市産業部商工観光課 北島康雄氏
土浦商工会議所 菅原伸司氏
- 11 月 14 日（水） 「キララちゃんバス」調査
国土交通省総合政策局 広田健久氏へのヒアリング調査

- ・平成 25 年 1 月 19 日（土） 札幌市「レンタサイクル・ポロクル」現地調査
及び、株式会社ドーコンモビリティデザイン安江哲氏、澤充孝氏へのヒアリング調査

- ・平成 25 年 3 月 14 日（木） 富山市グランドプラザ「カジュアルワイン会」への参加
及び、京田憲明氏、NPO 法人 GP ネットワーク山下裕子氏へのヒアリング調査

- ・平成 25 年 10 月 25 日（金） 「店っこくちない」現地調査（第 2 回）
及び、NPO 法人くちない昆野徳徳氏、佐藤弘子氏、高橋晴恵氏へのヒアリング調査

- ・平成 25 年 9 月 27 日（金） 28 日（土） 富山市「まちなか広場研究会」への参加
及び、京田憲明氏、山下裕子氏へのヒアリング調査

- ・平成 25 年 12 月 3 日（火） 土浦市「キララちゃんバス」に関する
小林まゆみ氏へのヒアリング調査（第 2 回）

第3章 地域住民のモビリティの確保をめぐって

第1節 現代社会においてモビリティが担う役割

第2節 成長の時代における地域住民のモビリティの
実態

第3節 成熟の時代における「コンパクトシティ」の
意味と公共交通

第3章 地域住民のモビリティの確保をめぐる

本章では、現代社会においてモビリティが担う役割について整理していく。また、地域住民のモビリティを確保するために機能してきた公共交通について、運営の実態を整理し、現状と課題について明らかにする。さらには、成熟の時代における政策「コンパクトシティ」を取り上げ、鍵を握る公共交通の意味についてみていく。

第1節 現代社会においてモビリティが担う役割

1. モビリティの基本概念

本研究では、地域住民のモビリティを支える可能性について追究していくのだが、はじめに本節では、各概念について整理していく。

「モビリティ」(Mobility)とは、「移動性」、「移動のしやすさ」を示す⁴⁾。地域住民は自らの生活を送る上で、常にモビリティを構築している。職場や学校へ向かう、病院へ通う、買い物に出かけるなど目的を伴うモビリティもあれば、近所で散歩をするなど特別な目的を伴わないモビリティもあり、さまざまなモビリティが考えられる。

本研究でも、この「モビリティ」を用いて述べていくわけであるが、類似の語句として、「移動」や「交通」という語句もあり、これらとの違いを明確にする必要がある。

「移動」(movement, transfer)に関しては、秋山(1996)⁵⁾によると「福祉分野で、屋内や狭い範囲で用いる場合は適当」であり、対象を限定してしまう可能性がある。

「交通」(transport, traffic)に関しては、transportは運輸、trafficは往来を意味し⁴⁾、天野(1988)⁶⁾によると、「不特定多数の人や物の移動の集合」、「歩行と自転車、自家用車など、複合した移動」であり、交通機関を示すものとして捉えられる場合がある。秋山は「交通計画で、屋外や人間が活動する総体を示す」と定義しており、この場合は自転車や徒歩を含めた複合的な移動手段が抜けてしまう可能性がある。

「モビリティ」という語句は、「移動」や「交通」という語句よりもより幅広い意味を含んでいる。そのため「モビリティ」を用いて、本研究を進めていくこととする。

なお、本研究における「モビリティ」とは、地域で構築される場面を想定するものである。自宅はじめ一軒の建物内つまり屋内においてもモビリティは構築されるものだが、そうした福祉分野の狭い範囲のみならず、地域の拠点から拠点へ、屋内から屋外へ向かう都市計画上のモビリティも想定する。本研究では特に後者に視点を当てて、地域住民のモビリティを支える可能性を追究していくこととする。

2. 地域住民のモビリティを確保するこれまでの仕組み

モビリティは、都市計画においても描かれるべきものである。都市を計画・デザインする中で、地域住民の生活をイメージすると、そこに必ず移動の場面があり、そのため移動場面のデザインが必要であり、モビリティの一部を担うのが公共交通である⁷⁾。

そこで、地域住民のモビリティを確保するために機能してきたものとして、一般的に「公共交通」が挙げられる。

「公共交通」(Public Transport)は、秋山は「飛行機、船、バス、鉄道、タクシーなど、不特定多数の人が一定の運賃を支払って、誰もが利用できる交通機関」と定義している。つまり定時性、平等性が担保されている交通機関であるといえる。

ただし、「公共」というと、今日では多岐にわたる定義が存在する。後述するが、一部では「公共イコール行政」という認識があり、「公共交通」イコール行政が運営する交通サービスであると認識されることもある。そもそも「公共」とは何を指し、どのように定義されるのかについても、本研究では明らかにする必要があり、その点は第2章で述べることとする。

「公共交通」に対する交通機関である「私的交通」(Private Transport)は、秋山によると、「自家用車、自転車、バイクなど、交通手段そのものは個人の所有で、かつ個人の責任で利用、管理する交通機関」である。その名の通り「私」の交通機関である。

交通サービスを展開する交通機関は多岐にわたるが、それらについて、池田(1994)⁸⁾の分類から整理していく(表3-1)。一般的な鉄道やバスは公共交通機関の中でも「大量交通機関」に位置づけられる。タクシーは公共交通に含まれるのか議論が分かれる場合もあるが、「個人交通機関」に位置づけられる。そして自家用車や自転車は、「私的交通機関」に分類される。

表 3-1 一般的な交通機関の分類

公共交通機関	大量交通機関	航空機、船、鉄道、バス
	個人交通機関	ハイヤー、タクシー
私的交通機関		レンタカー、運転手付自家用車、マイカー、自転車

出典：池田博行、松尾光芳、「現代交通論」

こうした交通機関が地域住民のモビリティを確保するものとして、これまでは機能してきた。しかしその役割に限界が生じ始め、地域住民に負の影響を及ぼしてきた点にふれずして、本研究を進めることはできない。次節から述べていく。

第2節 成長の時代における地域住民のモビリティの実態

1. 成長の時代において期待された公共交通の役割と実態

20世紀、都市が成長を続けていた時代においては、拡大・開発の名の下にまちを「つくる」という、まさに「まちづくり」が進められていった。

秋山によると、高度成長期である1970年代には、ビルや住宅地の広がりが見られ、生活者の経済性と効率性を重視した、複雑で重層的な都市構造となった。松本によると、大都市への人口集中により、都市近郊に大量の住宅供給が行われた。

そうした中で、公共交通の拡大・整備も一段と進んでいく。例えば鉄道に関しては、堀内(2012)⁹⁾によると、駅はまちのシンボルとなり、駅を中心に商店街や公共施設が立地していった。秋山によると、都市と住宅地を結ぶ鉄道は世界的に例のない混雑ぶりであった。このように鉄道の開設が、都市構造を形成し、まちを発展させてきたといえる。

鉄道のみならず、バス交通の発達もみられた。松本によると、交通機関の未整備な地区では、バス交通が唯一の移動手段であった。そこで日本住宅公団や民間ディベロッパーが、バス事業者へ応分の負担を行ってきた。堀内によると、戦後から1960年代の末期までは、バスは花形産業といわれるほどで、特に団塊の世代は高校への通学に公共交通を利用しており、公共交通の便の良し悪しも進学先を決定する一つの基準であった。つまりバスは、地域住民のモビリティを確保する上で役割を發揮しながら、ライフスタイルに影響を及ぼしてきた経緯がある。

2. 「公共交通 vs 私的交通」にみられる公共交通の限界

しかし、成長を続けてきた時代に限界がみられ始めた。「足し算」を続けてきた時代に反して「引き算」の時代がやってくる中で、過疎化やモータリゼーションの進行といった課題が次第に浮き彫りになってくる。

特に、私的交通である自家用車の登場は、地域住民のライフスタイルに深く浸透し、変容させてきた。そもそも公共交通の恩恵は、全ての地域住民が受けられたわけではない。堀内によると、1960年から1970年代に建設された新興住宅地では、バスなど公共交通が脆弱であったため、地域住民は自家用車を持たざるを得なかったのである。

地域によっては、自家用車が地域住民の生活の前提となった。自家用車の保有台数の推移をみるとそれは顕著であり、昭和35年（1960年）と平成20年（2008年）を比較してみても15倍以上も増加している（図3-1）。

自家用車は地域住民のモビリティを、ある意味では確保してきたといえる。

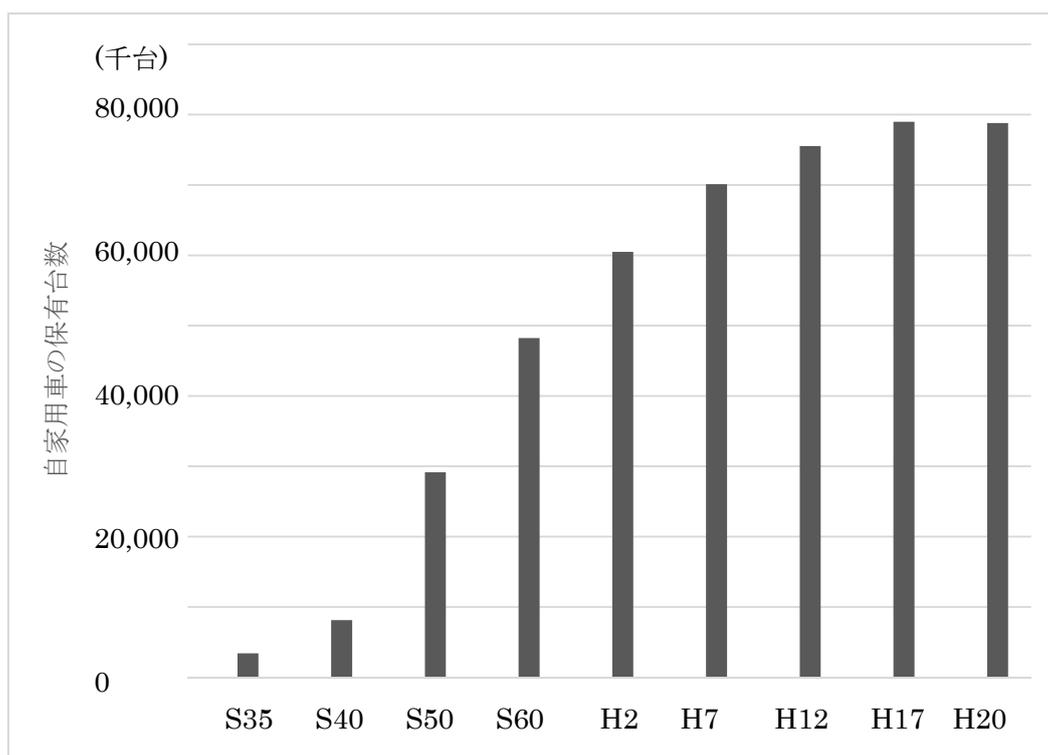


図3-1 自家用車の保有台数の推移（昭和35年～平成20年）

出典：国土交通省自動車交通局技術安全部自動車情報課「自動車保有車両数」（2009年）

自家用車が地域住民のライフスタイルに深く浸透した一方で、公共交通への影響もみられる。それは、利用者の減少である。

松本によると、地域交通の主要な担い手であるバス交通は、1965年から1970年代をピークに、輸送人員、走行距離のいずれにおいても減少の一途をたどっている。1990年代後半からは都心居住が叫ばれ、中心市街地への住宅供給が進み、都市の郊外でのバス輸送についても路線の統廃合が発生し、バス離れを加速する状況が見受けられる。

バスの輸送人員が右肩下がりという現状は、国土交通省の「乗合バスの輸送人員の推移」をみると明らかである。平成の時代にかけて減少し続けており、例えば昭和40年(1965年)と平成20年(2008年)を比較して約60%も減少している(図3-2)。

かつて花形産業といわれていたバスの利用者が、なぜこれほどまで減少してきたのだろうか。

奥野(2006)¹⁰⁾によると、公共交通は上下水道と同じく都市基盤であるが、地域住民はそのことを認めても利用せず、東京を唯一の例外として、公共交通は自家用車に対し優位性を持っていない点が現状である。東京では鉄道需要は伸びていても、それは公共交通が優位性を持っているというより、自家用車の環境が悪すぎるという方が適当であると指摘する。

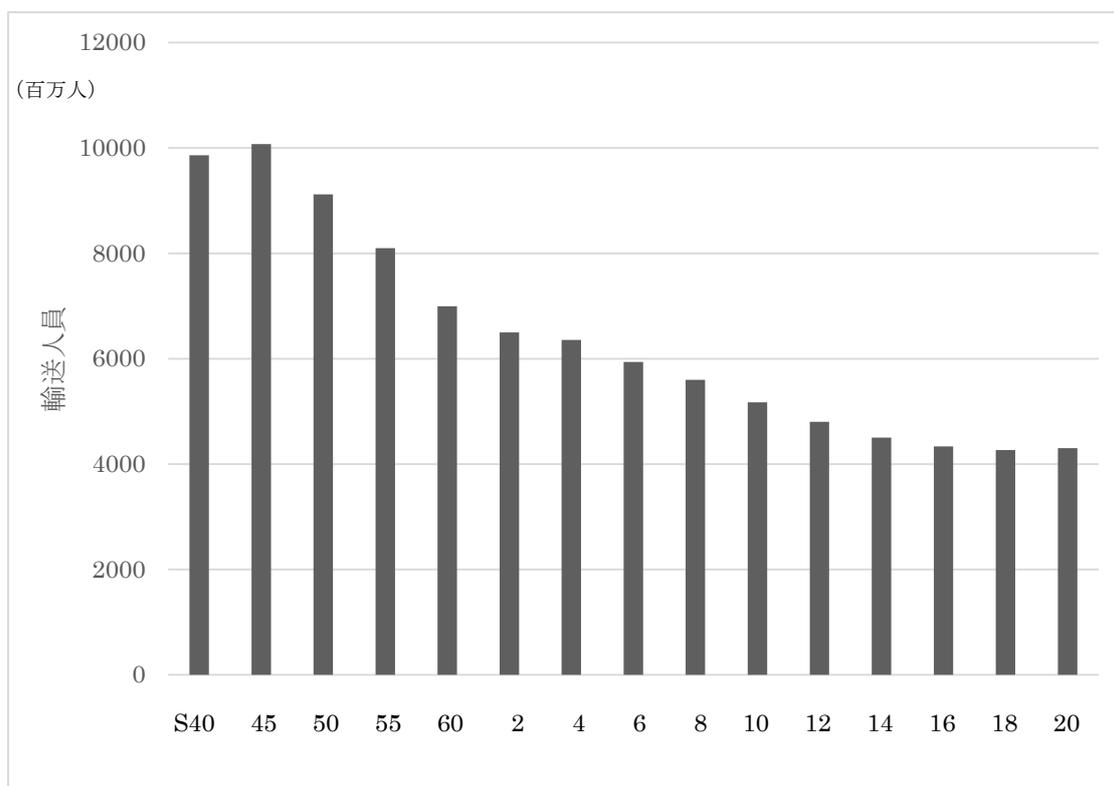


図3-2 乗合バス輸送人員の推移(昭和40年~平成20年)

出典 : <https://www.mlit.go.jp/common/000117169.pdf>

同時に、交通事業者の経営悪化も招いている。堀内によると、赤字経営に陥っているバス事業者は国内で 85%にも及んでおり、厳しい経営をなんとかやり過ごしている現状にある。

ただし自家用車は、排気ガス、燃料、道路、駐車場など、さまざまな問題を引き起こしている。小嶋（2012）¹¹⁾によると、鉄道に比べて自家用車はエネルギー効率が低く、一人 1km 運ぶのに約 6 倍のエネルギーを必要とする。

このように公共交通の利用と比較して、自家用車の利用は環境への負荷が大きいにもかかわらず、自家用車の利用者は、実際にかかる費用を過小評価する傾向にある。奥野によると、利用者は公共交通を利用する際の費用を、自家用車よりも過大に感じる傾向がある。そのため、すでに固まった交通モードを逆転させることは至難の業である。

さらに小嶋は、地方における自家用車時代の恐ろしさは、一番働き盛りの社会人が公共交通の必要性を感じていない点であると指摘する。これは公共交通中心の生活が当たり前の大都会の人々には理解できない重大な現実である。誰でもいずれは公共交通を利用することになるのだが、地方では世論として声の小さい交通弱者だけが必要性を感じる交通手段となってしまうことが、地域公共交通の衰退に歯止めがかからなかった一因である。

とはいえ公共交通の利用者離れは、自家用車のみには原因があるわけではないと考えられる。奥野や小嶋が指摘する利用者の抱く印象は、公共交通が自家用車に対抗できるようなコンテンツを備えていなかった、つまり公共交通にも原因があったのではないか。

また、衰退し続ける公共交通を活性化させると言いながら、直接的に関わる部分、例えば時刻表や停留所、路線などに着目するばかりで、それらを改善させることで終止している場合も考えられる。いくら公共交通を活性化させるといっても、公共交通を実際に利用して向かう「場所」はあるのだろうか。この点について詳細は後述する。

いずれにせよ、公共交通に限界がみられる中、私的交通が地域住民のライフスタイルに深く浸透してきた時代は、まさに「公共交通 vs 私的交通」の構造であるといえる。

3. 公共交通の運営にみる現状と課題

(1) 独立採算の原則における課題

衰退し続ける公共交通に対して、これまで講じられてきた対策について整理していく。

2002年、バス事業の規制緩和が実施された。小嶋によると、規制緩和により、新規参入や路線改廃が弾力的に行われるようになったため、経営維持が難しい路線の退出も自由になった。したがって儲からない、費用対効果のない事業の撤退もみられた。

規制緩和前の補助金行政では、小嶋によると、交通事業者は公共性の高い会社で、潰れないし、潰せないと考え、金融機関が積極的に融資支援していた。しかし規制緩和後は、金融機関は厳しい審査をすることとなり、各社は資産売却や赤字路線の切捨てなどにより必死の合理化を図ったが、莫大な借金は重すぎた。補助金は100%赤字を負担してくれないので、過去の赤字の2割前後が積み上がり、通常の経営では吸収しきれない、年商の数倍にあたる過去の赤字の金利負担と返済があった。規制緩和で変化した補助金行政では、過去の赤字の回収ができなくなったことが指摘できる。

堀内によると、毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える2,000km以上のバス路線が撤廃されている。都市圏を除き、バスは非常に不便な乗り物と化してしまった⁶⁾。

この経営の実態が悪影響となって生じているのが、「負のスパイラル」という悪循環である。これは土井(2013)¹²⁾によると、公共交通の利用者が減少することによって収入が減少し、事業者がコストを削減することによって、利用者に提供するサービスが低下、さらなる利用者の減少を生み出すことを意味する(図3-3)。これが公共交通の衰退へとつながってしまった。

この負のスパイラルは、日本の公共交通の独立採算による運営が要因となって生じている。奥野によると、日本では建設主体と運営主体が同一で、建設に必要な資金の大半を借り入れて、その利子を含めて返済しながら会社を運営するが、収入は利用者から得られる料金収入のみである。そのため黒字経営になり難い。

そもそも日本においては、小嶋によると、公共交通は民間が行うもので、行政支援は補助金しかないということが常識であった。行政とバス会社の役割が日本では曖昧で、特に規制緩和後は、路線維持も公共システムづくりも民間に押しつけていることが問題である。その背景には、財政事業が厳しいということ、規制緩和で公共交通の電車やバスは単なる民間の営利事業という、公共性に対する意識の低さがある⁹⁾。

本来、独立採算の原則とは、奥野によると公営企業に企業性を発揮させるための制度であるが、それ自体が非効率の原因を生み出している。公営交通を公営のまま存続させるか、運営を民間に任せて補助するかという選択はあるが、いずれにせよ補助は必要となる。

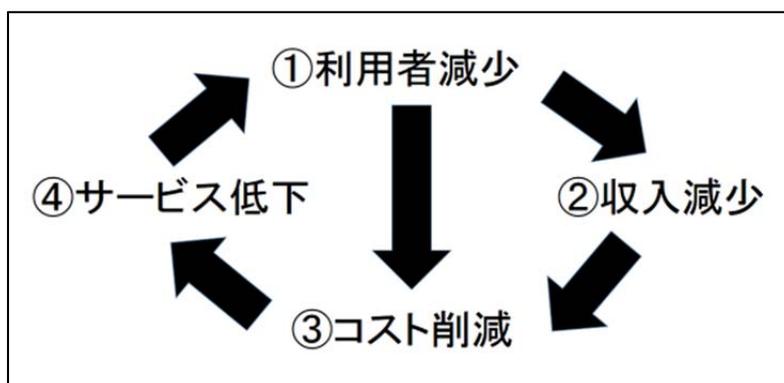


図 3-3 負のスパイラル

出典：土井勉、「まちづくりと交通政策総論」

2007年10月1日、自民党政権下で「地域公共交通活性化再生法」が施行された。この法により、協議会を開催して公共交通の存続・活性化に熱心に取り組む自治体に補助金が支給されることとなった。これは事業者任せ、行政任せだけでは公共交通は存続しないことを意味する。

しかし堀内(2010)¹³⁾によると、「地域公共交通活性化再生法」が施行されたといっても、欧米のように運営費に対する補助金はなく、運賃収入や関連事業収入で経営を維持することとなり、特例処置として「公設民営」による上下分離方式でLRT(Light Rail Transit)の建設が可能になったものの、原則は独立採算である。

さらに2011年4月には、民主党政権下で「地域公共交通確保維持改善事業—生活交通サバイバル戦略」が打ち出され、規定予算の1.4倍に当たる30億円を投入することになった。堀内⁹⁾によると、バリアフリー対策などは充実していたものの、欠損補助の対象は必要最低限の公共交通であり、架橋されていない離島航路や航空路、自治体が補助を行わない路線バス、福祉・乗合タクシー、再生法で実施されていた試験運行や、増発に対する補助は廃止された。

奥野によると、公共交通が市民に選択されるようになるには、利用者の負担には限界がある。事業者の経営努力は大事だが、行政のバックアップがないと衰退する運命にある。しかし公共交通は大きな赤字を抱えており、体力は脆弱で、改善の兆しがみえない。それをどのように処理するかは、行政にのしかかった重い課題である。補助金に依存する機関ほど経営は非効率になり、経営に自主性がある機関ほど効率的になるという研究がある。公営交通は多額の補助を受け運営されているが、私鉄に比べ人件費が高い、職員が多い、サービスが悪い、設備の利用が非効率など、課題があると指摘している。

(2) 諸外国における交通対策にみる我が国の課題

一方で諸外国における交通対策をみると、日本とは異なる対策状況がある。

大澤（2004）¹⁴⁾によると、欧米では公共交通を運営するには政府の補助が前提となっており、日本のように独立採算の考え方はない。税金の使用目的は、福祉や教育はもちろん、モビリティに対しても利用され、柔軟性がある。また、道路や上下水道などと同様に、都市の基盤施設として公共交通を位置づけており、社会資本の整備として進められている。そのため公共交通の利用者は、直接的な運営費のみ運賃として負担し、線路などの施設の建設費は一般財源で負担するやり方が一般的である¹²⁾。

例えばアメリカでは、天野（1992）¹⁵⁾によると、公共交通を整備する財源が州によって異なり、制度も変わっているが、建設費は国や自治体の資金によって賄われており、交通事業者が借入金で建設費を負担する部分はほとんどない。このように諸外国では、公共の資金が大部分を占めており、採算がとれなくても価値があるものに対しては、公的な資金を導入して整備するべきと考えられている。しかし日本では、最も補助の割合が高い地下鉄でも3分の1を事業者が負担しており、地下鉄以外の鉄道は、原則としてすべて事業者の負担で建設している。

さらに諸外国では、交通に関して総合的な政策目標と具体的な施策遂行を定めた法律が存在する（表3—2）。

表3—2 諸外国における交通に関する法律

国名	制定日時	法律名
フランス	1982	国内交通基本法（LOTI法）
アメリカ	1991	総合陸上交通効率化法（ISTEA法）
	2005	新交通最適化法（SAFETEA-LU）
イギリス	2000	交通法（Transport Act）

出典：堀内重人、「地域で守ろう！ 鉄道・バス」

では日本はというと、これまで交通基本法案は社民党を中心に議論されてきた。後述するが、筆者が国土交通省へ調査を行った際、その実態について調査を試みたが、当時の野田佳成首相が民主党政権を解散させた当日であったため、法案は振出しに戻ってしまった経緯がある。

その後2013年11月27日、「交通政策基本法」が参議院本会議で可決・成立された。この法律では、少子高齢化や環境負荷などを考慮した上で、交通政策を進めることを「基本理念」として掲げられている。また、国や自治体、交通事業者などは、基本理念に沿った施策を策定し、実施しなければならないとした。

交通政策基本法が成立してから日はまだ浅く、ようやく成立したという段階にある。今後この法律による基本理念が、地域住民のモビリティ確保にあたっていかに機能していくのかについて、追究していくこととする。

4. 地域住民のモビリティを確保する新たな仕組みと課題

近年は、新しい交通サービスを導入し、展開している地域がみられる。これまでの公共交通とは異なる役割を備えており、しかも自治体の公共交通政策として取り入れている事例もみられる。以下、新しい交通サービスについて分類しまとめる。

表 3-3 新しい交通サービス

サービスルート	スウェーデンで考案された、高齢者・障がい者の移動ニーズにこたえるためのシステム。バス停と出発地・目的地との間の歩行距離をできる限り短くすることを目的としている。低床式の中型車両が用いられ、車いすの乗降のための施設を備えている。走行する経路と時刻表は固定されている。
コミュニティバス	公共交通機関によるサービスがなされていなかった地域、民間のバスが撤退してしまった路線などを対象に、小型の低床バスで運行されている例が多い。 基本的に、経路、時刻表は固定されている。 バス停間隔は従来のバスより短い。狭い道路でも走行できる。
デマンドバス	乗客の要望に応じて、経路、乗降場所を柔軟に変えることができるバスシステム。 ①基本路線のほかに迂回経路をもち、利用者がある場合には迂回経路も走行する「寄り道」タイプ。 ②乗降場所をあらかじめ設定しておき、利用者が存在する乗降場所を通過するように経路を設定するタイプ ③一定の地域のあらゆる場所を乗降場所として設定し、利用者がある乗降場所を通過するように経路を設定するタイプ
フレックスルート	決まった走行経路をもつバスサービスとデマンド応答機能を融合させたもの。
LRT/LRV	衰退した都心の活性化、大気汚染などの環境問題の解決、モビリティの確保などをはかるために、1970年代から欧米諸国において導入された新しい路面電車。 トランジットモールを都心に設け、中心市街地活性化をはかる事例が欧米では数多くみられる。
STS (スペシャル・トラン SPORT・サービス)	高齢者、身体障害者などを個別に、またはこれに近い形で輸送するドア・ツー・ドアのサービス。

出典：まちづくりと交通プランニング研究会、「高齢社会と都市のモビリティ」

運行形態に関しても、運行経路が固定か不定か、使用車両の大小の違いによって、類型化できる（表 3—4・3—5）。各交通機関は道路運送法の規定によって運行できるが、例えば通常の乗合バスは第 4 条によって運行が可能となる（表 3—6）。

吉田（2011）¹⁶⁾によると、選択する際には「需要」と「運行エリアの広がり」に着目する必要がある。新しい交通サービスを導入する際、どのような運行形態が望ましいか、さらには都市政策においてどのような位置づけに置くか、については、地域の実情によって異なるため、実情に沿った形で検討していく必要がある。

表 3—4 運行形態の類型化

		使用車両	
		中・大型 (車両定員 11 人以上)	小型 (車両定員 11 人未満)
運行経路 (ルート)	固定	一般の路線バス コミュニティバス	乗合タクシー (プティバス)
	不定	デマンド型交通 (DRT)	

出典：吉田樹、「地域・行政・事業者の三位一体で交通不便を解決するためのイロハ」

表 3—5 定時低路線・デマンド型の違い

定時定路線	決められた時刻、運行経路に基づいて運行する。 路線バスやコミュニティバスなど。
デマンド型	利用者の事前予約に応じて、時刻・運行経路を設定する。

出典：吉田樹、「地域・行政・事業者の三位一体で交通不便を解決するためのイロハ」

表 3—6 さまざまな運行形態と運行主体

運営主体	運行主体	道路運送法の許可 (登録)
交通事業者	交通事業者	4 条 (通常の乗合バス)
市町村 (地域公共交通会議)	交通事業者	4 条 (コミュニティバス・DRT など)
	市町村	79 条 (市町村運営有償運送)
地域組織 NPO など	交通事業者	4 条 (コミュニティバス・DRT など)
	地域・NPO など	79 条 (過疎地・福祉有償運送)

出典：吉田樹、「地域・行政・事業者の三位一体で交通不便を解決するためのイロハ」

しかしこうした新しい交通サービスが、必ずしも全ての地域で成功しているわけではなく、全ての地域住民のモビリティを確保できているわけではない。

例えばコミュニティバスは、民間バス事業者が不採算で撤退した路線を引き継いで運行しているため、「空気輸送」を行っている事例も多い。松本（2009）¹⁷⁾によると、コミュニテ

イバスは行政サービスの一環として、税金を投入して運行されている。したがって、どちらかといえば対症療法的な発想や、シビルミニマムとしての位置づけに終始してしまいがちである。

このように新しい交通サービスといっても、公共交通が撤廃した交通空白地域を単に「埋める」ことで満足してしまう恐れもある。実際に利用者の増加が見込めず、廃止に至る場合もありうる。なぜ廃止に至るのか、その理由は、交通空白地域に居住する地域住民が自家用車を保有しており自らモビリティを確保できるため、だけではない。例えモビリティが欠如している現状にあっても、救済策として導入する新しい交通サービスに対して、地域住民のレスポンスが返ってくるとは必ずしもいえない。新しい交通サービスが地域住民のモビリティを確保できず「成功」に至らない、そこに何らかの障壁があると考えられる。

また、新しい交通サービスを導入したからといって、バスなど既存の公共交通機関がなくなるわけではない。例えば LRT に関して、中村は、世界中で LRT だけでバスのない都市は存在しないと述べている。LRT かバスか、という議論はナンセンスであり、都市計画においてはバスについても考えていかななくてはならないという。中村の指摘からも、新しい交通サービスの導入が最終目的になることはありえず、既存の公共交通機関についても明確な政策が必要であることが窺える。

第3節 成熟の時代における「コンパクトシティ」の意味と公共交通

先述したように、成長の時代においては拡大・開発の名の下に「まちづくり」が進められていった。しかし少子高齢化が進行し続ける現代においては、無秩序な開発を見直し、まちを「つくる」のではなく「育てる」、社会資本のみならず社会関係資本を整備していく、さらには都市を成長させるのではなく、成熟させていくことが望ましいとの声がある。

そこで近年、注目されている政策の一つが「コンパクトシティ」である。コンパクトシティこそ、成熟の時代において求められる政策であり、しかも鍵を握るのは公共交通である。

なぜコンパクトシティ政策が重要なのか、なぜコンパクトシティ政策において公共交通が鍵を握るのか、本節ではこれらについて追究していく。

1. 「コンパクトシティ」の基本概念

「コンパクトシティ」という語句が誕生したのは、北原（2009）¹⁸⁾によると、アメリカの学生による卒業設計であるといわれている。1973年、アメリカのG.B.ダンツィヒ、T.L.サティは、「コンパクトシティ」を設計した。それは「交通渋滞や環境破壊などの都市問題を解決するために、機能を集約するもので、25万人都市、直径2.65km、高さ72m（8層）の円筒のまち」であった。2.65kmとは、成人が約30分で歩ける距離である。土地を8つ重ねた都市構造において、自家用車に乗らなくても生活できるような社会を築いたという。

より具体的なイメージは、北原（2013）¹⁹⁾によると、ヨーロッパで始まった。ECは、1990年に「都市環境に関する緑書」を提起した。この緑書では、以下4点について記載がある。

- ①都市部での環境汚染を防ぐ
- ②緑地での新規開発を抑える
- ③歴史的文化財を保全する
- ④都市の再生、持続的な経済開発を進める

都市のぶざまな拡大を抑制し、公共交通を促進させ、持続可能な「サステイナブルシティ」の構築を必要としている。

さらに鈴木（2007）²⁰⁾は、「コンパクトシティ」のイメージについて、以下の7点を挙げている。

- ①車社会を前提とした都市のあり方からの軌道修正をはかる。
- ②商業業務系を中心とした市街地であれ、工業地区であれ、あるいはまた住宅地であれ、都市的な土地利用として空洞化を抑える。
- ③中心市街地において商業業務機能や公共公益機能の適切な配置を図るとともに、既存市街地における居住空間の集積を誘導し、賑わいとして歩いて生活できる市街地のエリアを広げる。
- ④周辺の農業的土地利用や農村風景を維持し発展させていくエリアとの共存・共生の関係

を確立し、これまでのような近郊農村地域に対して市街化の影響を与えない方向を明確にする。

⑤コミュニティにおける安全・安心の居住、生活環境の形成を基礎に据える。

⑥資源問題、環境問題に適切に対応したサステナブル（持続可能）な都市形態とマネジメントを明確に位置づける。

⑦これまでの自然や環境に対して敵対的であった都市の姿やその政策を根本的に修正する。

つまり、鈴木が提示するコンパクトシティとは、豊かなコミュニティの維持発展と自立的な地域社会の持続的発展をめざした都市の姿である。それは人々がゆっくりと歩いて過ごせる賑わいと交流、そして市民サービスが得られる中心市街地があり、職場と居住地とが公共交通手段や自転車などでも通い合える都市でもある。そして、広域的なネットワークで結ばれた都市が相互に共存・共生する連携と役割分担を発揮できるそれぞれの都市の姿であり、さらに周辺の農村や自然環境との共生によって、その自律的で持続的な発展をめざす都市である。

また鈴木は、都市計画の根本的な見直しのために、交通システムと地域構造との整合性を高めることによって、車社会の軌道修正を目指すことも提起しておかなければならないと述べている。我が国において地方都市の都市構造を決定づけてきたのは、道路体系である。土地が路線価で示されるように、前面に接する道路によって土地の価値も決定づけられてしまうほどである。とにかく道路が沿線の空間価値を決定し、それによって地域構造を形づくってってしまうのではコンパクトシティの実現は難しい。コンパクトシティの考え方に基いて現在の都市計画図を眺めるとやはり、用途地域制による土地利用区分を根本的に見直さなくてはならない。

さて、日本に入ってきた「コンパクトシティ」はどのように訳されたのだろうか。北原¹⁸⁾によると、ある専門家は「縮退都市」と定義し、ある自治体は「スマート・シュリンク（賢い縮退）」と表現した。しかし、「コンパクト」をそのまま「縮退」「縮める」と表現することは妥当なのだろうか。「平成の大合併」を経験した我が国において、今さら形を縮めることなど、説得力を持つとはいえない。にもかかわらず今日、「コンパクトシティ」の必要性が叫ばれているし、一部の自治体では都市マスタープランなどで「コンパクトシティ政策」を掲げている。それらは一体どのような意味を持つのだろうか。

北原は、「コンパクトシティ」を「成熟都市」と定義している。「縮退都市」でも「成長都市」でもなく、「成熟都市」である。郊外に拡散した薄いライフスタイルだけではなく、まちなかの魅力を満喫する濃いライフスタイルも選択できる都市であり、郊外の単純な否定ではない。例えばリンゴは、いつまでも大きくなり続けないで、やがて熟して蜜がたまっていく。都市も同様に、熟して蜜がたまるはずである。ゆえに「コンパクトシティ」は、形がコンパクトな都市という意味ではない。ライフスタイルをコンパクトにするという捉え方が前提となる。

そこで必要となる発想が、北原のいう「まち育て」の発想である。20世紀の都市政策は、

開発・拡大の名の下で進められてきた。まさに「まちづくり (Development)」であり、「つくる」ということに精力が注がれていた。しかし 21 世紀を迎えた今日において、都市を闇雲に開発するのではなく、それを見直し、「コンパクトシティ」の考え方を取り入れる「まち育て (Management)」の発想、「つくる」ことによってできたまちを、今度は「育てる」ことが求められている。

2. 「コンパクトシティ」において鍵を握る公共交通の役割

コンパクトシティ政策の成否の鍵を握るのは、公共交通の確保であるが、それは多様な主体による快適な交通手段として、公共性を担保されるものでなければならないと北原¹⁹⁾は指摘している。

さらに北原は、「まち育て」の時代において、ライフステージという時間軸を導入することによって、ライフスタイルの変容に対応可能な都市計画こそが、持続可能な都市を担保できると述べている。このプロセスこそ、都市の成長ではなく、都市の成熟である。例えば公共交通の充実、市民の交通手段をすべてそちらに誘導していくという方策ではなく、交通手段における複数の選択肢を用意するという戦略であり、その多様性を保証した都市こそが、住民のライフスタイルの変化を誘発する力を持つことになる。都市の形態を小さくするのではなく、いつのまにか薄くなってしまった空間と生活の密度を再び濃くして、ビビットなものにすることこそ、コンパクトシティに込めた真の地方都市の期待であるという。

鈴木や北原の指摘を踏まえてみても、コンパクトシティを目指す中で、公共交通がいかに鍵を握るかが認識できる。

公共交通を展開する上で、最終目的は、運行を維持することでもなければ、交通空白地域を埋めることでもない。公共交通はじめ交通サービスを育てながらも、地域住民のモビリティを支え、それによって地域住民が安心して地域でライフスタイルを送ることである。そうした画を描いた上で、公共交通戦略を掲げるべきである。

とはいえ、先述したように公共交通の運営においては、行政などの補助金に頼らざるをえない構造から脱却し難い。欠損額を埋めることで終止するべきではないが、実際は運営に苦慮する交通事業者が多く存在する。

そもそも、そうした行政に依存した仕組みが、「まちづくり」における課題である。交通サービスの供給者である行政や事業者が、需要者である地域住民に対して「つくる」「与える」、モビリティを確保「してやる」といった一方的な対応をとってきた。そのため地域住民も、与えられる交通サービスを受動的に受け取ってきた。こうした一方通行の構造こそが、公共交通を展開する上での課題である。

では、なぜ一方通行の構造をとるしかなかったのだろうか。その元にあるのは、「公共交通」という概念自体が生み出してしまう認識にあったと考えられる。

第4章 成熟の時代における新たな構造と可能性

第1節 これまでの交通サービスの展開にみられる

「つくる人」と「たべる人」の構造

第2節 地域住民のモビリティ確保に関する研究の系譜

第3節 地域住民のモビリティを支える新たな仕組みの

可能性

第4節 これからの交通サービスに期待される

「つくる人」と「たべる人」の構造

第4章 成熟の時代における新たな構造と可能性

「まちづくり」においては、地域住民が行政に依存し「お願い」する立場をとるしかない関係性が課題であった。交通サービスにおいても、供給者である行政や事業者が、需要者である地域住民に対してモビリティを確保「してやる」といった一方的な構造があったのである。

とはいっても、なぜ、これまで展開されてきた交通サービスにおいては、そうした一方通行の構造をとるしかなかったのだろうか。

それは、「公共交通」という概念自体が生み出してしまう認識に課題があったと考えられる。容易く「公共交通」と呼ばれ、今日まで運行されているものの、では公共交通は何が主体となって展開されるかということを理解しないままに、単に需要者となっていたのではないか。つまり、「公共交通」における「公共」とは一体何を指し、何を意味するのか。

本章では、第1章で定義した「公共交通」を踏まえた上で、これまで展開されてきた交通サービスの構造について整理する。整理するにあたっては北原の文献を中心に、「つくる人」と「たべる人」の構造からみていく。

その構造を踏まえて、本研究において鍵となる、今日の「まち育て」の現場で活躍が期待される「新しい公共」について取り上げ、基本概念を整理し関連をみていく。

第1節 これまでの交通サービスの展開にみられる「つくる人」と「たべる人」の構造

1. まちづくりにおける「つくる人」と「たべる人」

成長の時代における「まちづくり」では、まちづくりの主人公はあくまで行政など「お上」であり、地域住民は行政に「お願い」という立場をとるしかなく、真にまちづくりに参加することはできなかった。奥野（2012）²¹⁾は、伝統的に行政は「お上」、上に立つ者として地域住民に行政サービスを提供する立場である、という意識の存在を指摘しており、これが「まちづくり」の主人公は行政であるという意識へと至っているといえる。

北原²⁾はこの関係を、「つくる人」と「たべる人」という構造で表している。これまでの「まちづくり」においては、行政はじめまちを「つくる」人が「つくる」「与える」という立場をとり、地域住民である「たべる」人がそれに対して「ほめる」「文句を言う」という、一方通行の関係にあった（図4—1）。

北原によると、これまでの「まちづくり」で「たべる」人が参加できるのは、料理ができた後に、直接たべる場面のみであった。「つくる」人がつくった料理に対して、自分の意見を言うとなると「おかわり」をお願いするか、「おいしくない」といって突き返すしかなかった。しかも、そこで「たべる」人が「つくる」人と顔を合わすことは少ない。こうした状況では、「つくる」人である行政としても、「たべる」人とのかかわり、つまり地域住民の参加に対して、いい印象を持てなくなってしまう。自分がつくった料理に対する不満が出て、作り直さなければならなくなったという不安が、「つくる」人と「たべる」人との距離を少しずつ遠くしていく。これは「つくる」人と「たべる」人との「協働」による料理づくりには遠いものであり、立場の異なる二つの主体の対立図式であると指摘する。

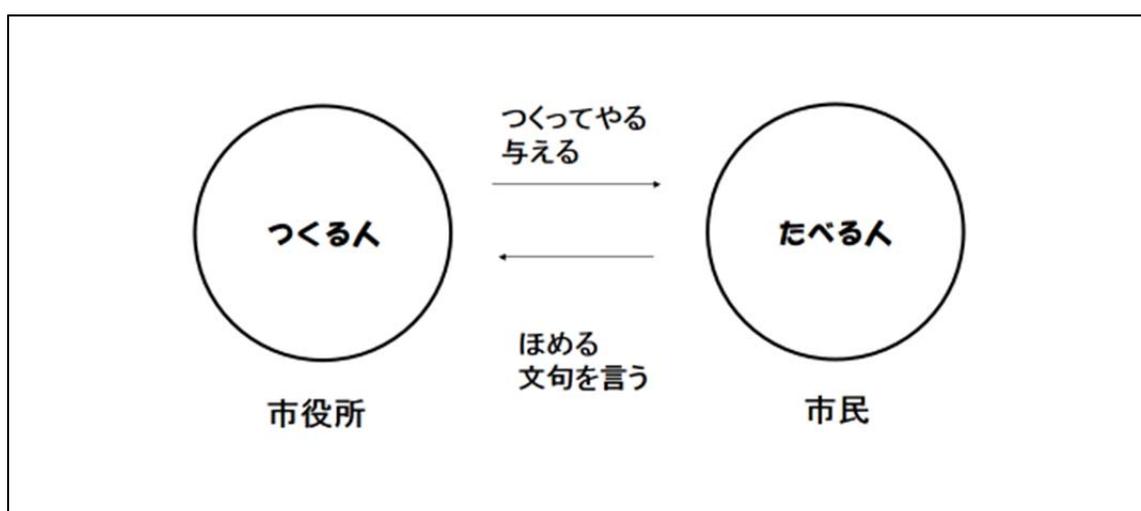


図4—1 「まちづくり」における「つくる人」と「たべる人」

出典：北原啓司、「まち育てのススメ」

2. 「つくる人」と「たべる人」の一方通行の構造

交通サービスに関しても同様であるといえる。地域住民のモビリティを確保するために機能してきた公共交通は、交通サービスの供給者が「公」（つくる人）という立場で、需要者である「私」（たべる人）に交通サービスを供給するという、一方通行の関係にあったと考えられる（図4-2）。

ここで「公」とは行政や交通事業者、「私」は地域住民を指すが、「公」が「私」の交通サービスを確保する、「私」が「公」に交通サービスを確保してもらう、つまり「する・される」という一方通行の関係である。

北原の提示する「つくる人」と「たべる人」の関係からみていくと、「まちづくり」で展開されてきた公共交通における「たべる」人の役割とは、決められた時刻表に従って乗車し、その分だけ運賃を支払うものであった。「つくる」人がつくった時刻表や路線に対して意見を言うとなると、都合のいい時間帯に便がないため不便であると訴えるか、そもそも自家用車を運転できるため、公共交通など利用したくないといって利用しない場合が考えられる。

地域住民の意見に沿うことで公共交通を改善するといいいながら、ワークショップを開催する自治体も見受けられる。どの路線を利用し、利用しないかと地域住民に尋ねることによって検討を図るものの、結果として利用率が低いと判明した路線は廃止することとなる。こうした対策はまさに「公」から「私」へ、交通サービスの供給者「つくる人」から需要者「たべる人」へという流れであると同時に、一方通行の関係にあり、「つくる」人と「たべる」人という立場の異なる二つの主体の対立図式が見え隠れしている。こうして、「私」のモビリティが欠如される現状を生み出していく。

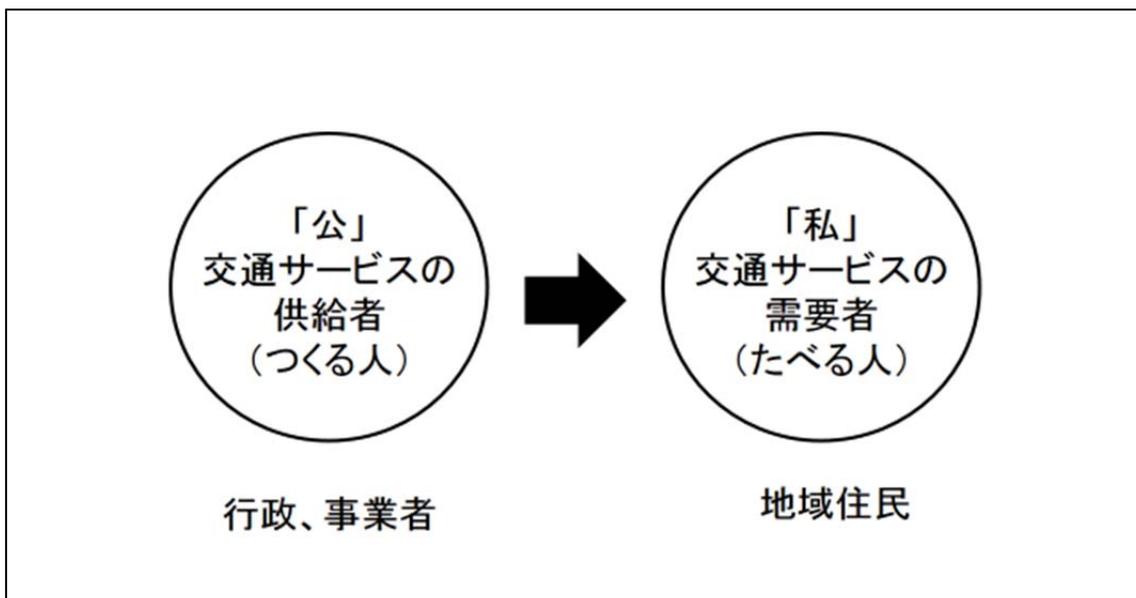


図4-2 これまでのモビリティ確保の仕組み

第2節 地域住民のモビリティ確保に関する研究の系譜

先述したように、地域住民のモビリティを確保するために機能してきた公共交通は、交通サービスの供給者である行政や交通事業者が、需要者である地域住民に交通サービスを供給し、モビリティを確保するという一方通行の関係にあった。多くの交通事業者は、赤字経営の下でなんとかやり過ごしている状況にある。

こうした公共交通の現状を踏まえ、交通分野の研究も多岐にわたりみられるようになっていく。しかも公共交通機関そのものに視点を充てた研究のみならず、都市計画やまちづくりと関連づけた研究も進んでいる。そこで、本研究の範疇に入ると考えられるものを、日本建築学会論文集を基に抽出する。

例えばバス停留所やバス路線の適正配置を検討することで、地域住民のモビリティを確保することを目的とした研究がある（表4-1）。しかし地域住民の要望に沿った形で配置されたとしても、モビリティの確保に至らない、つまり需要者の増加を見込めない場合もある。

また、バスはじめ公共交通機関の廃止による交通空白地域・不便地域の解消を図るため、代替交通機関の導入もみられるようになったことから、関連する研究もみられる（表4-2）。例えばコミュニティバスやデマンド交通など新しい交通サービスを導入するなどして、公共交通の代替を図る事例である。しかし新しい交通サービスといっても、運行の中心主体はあくまで行政である場合が多く、行政が交通事業者に委託することで運行されているに留まり、「自治体による」といった文言が先に並ぶような事例が目立つ。

表4-1 停留所や路線の配置に関する研究リスト

NO.	年代	研究テーマ	主たる研究者
1	1976	都市公共交通のサービス計画に関する研究	西野 均
2	1997	路面電車停留所の施設現況と高齢者を中心とした利用者の整備要求	田中 直人
3	2005	バス停の配置と人口分布に関する研究	大東 延幸
4	2005	市街地公共交通機関の停留所とルート of 最適配置に関する研究	川崎 周太郎

表 4—2 新しい交通サービスに関する研究リスト

NO.	年代	研究テーマ	主たる研究者
1	2003	鈴鹿市のコミュニティバス「C-BUS」の波及効果	平崎 崇史
2	2003	コミュニティバスによるモビリティ確保について	小宮 俊輔
3	2004	コミュニティバスの利用実態に関する研究	天野 圭子
4	2005	中山間地区における新たな交通システムの構築	藤井 将平
5	2005	自治体によるコミュニティバス運行の研究	天野 圭子
6	2006	コミュニティバス運行取組状況に関する研究	天野 圭子
7	2006	自治体によるコミュニティバス運行の地域別特性に関する研究	天野 圭子
8	2006	疎住地域における地域生活交通に関する研究	浅野 正裕
9	2009	地域組織によるコミュニティバス事業への取り組みに関する研究	天野 圭子
10	2009	PT 調査を用いた公共交通の利用実態と TOD 推進に向けた方策の検討	伊藤 潤司
11	2009	コミュニティバス事業への地域住民・商店組織の取り組みに関する研究	天野 圭子
12	2009	住民主体のまちづくりにおける自治会連合会のネットワーキングに関する研究	柳井 妙子
13	2009	地域コミュニティの維持発展を目的とした交通手段の導入に関する研究	川口 彩希
14	2009	地域組織によるコミュニティバス事業への取り組みに関する研究	天野 圭子
15	2009	街・人・生活の関係性に基づくモビリティ問題の構造化	細入 万美恵
16	2010	一般路線バス廃止に伴う代替交通のはたらきに関する研究	牟禮 佳奈子
17	2010	過疎地域における交通サービス導入に対する住民意識の考察	橋本 淳也
18	2011	埼玉県におけるコミュニティバスの実態と課題について	中村 謙人

また、近年は政府も調査を継続している。その詳細について、国土交通省総合政策局の広田健久氏へ調査を行うこととした。

調査日時	11月14日（水）
ヒアリング対象	国土交通省総合政策局 広田 健久氏

国土交通省は 2008 年に「地域公共交通の活性化・再生への事例集」を発表した。この事例集は、市町村はじめ地域公共交通の利用者、住民、商業施設・事業所・病院・学校など地域の関係者、そして交通事業者といった地域公共交通の活性化・再生に関与する人々に情報を提供するため、全国のさまざまな取り組みを集めたものである。それぞれの地域の置かれた状況は千差万別であり、その処方も一様ではないが、当該地域とよく似た状況における事例を参考にし、他事例における検討プロセスや創意工夫・知見・教訓に学ぶことが意図して

いる²²⁾。

先述の先行研究と同様、地域によっては、既存の公共交通を改善する取り組みのみならず、新しい交通サービスの導入、乗り継ぎの改善や複数モードの導入も進められていることが明らかとなった（表 4—3・4—4・4—5）。広田氏によると、政府が支援策を講じるにあたっては、既存の公共交通に対してのみならず、新たに展開されている交通サービスも支援対象としている。衰退の最中にある既存の公共交通を再生するという必要性がある一方で、新たに展開される交通サービスを活性化させるという重要性も、政府内で高まっているようである。

表 4—3 停留所や路線の配置に関するリスト

自治体	名称	概要
函館市	函館バスの地域バス路線 施策	民間移譲した路線での地域バス路線施策
弘前市	弘南バス藍内線	住民が回数券を購入して路線導入
八戸市	南部バス岬台団地/ ラピア・ピアドゥ線	ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携して利用促進
盛岡市	松園地区ゾーンバスシステム	基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎシステム
仙台市	長町地区ループバス「ながまちくん」	新興住宅地と JR 駅、地下鉄駅を結ぶ市街地型循環バス
北塩原村	1.喜多方～裏磐梯バス路線/ 2.桧原湖周遊バス	生活・観光路線へのバス導入
つくば市	関東鉄道の筑波大学学内バス	大学とバス事業者の連携による学内バスの運行
三郷市	バス路線再編	行政が路線を企画立案しバス事業者が新規参入
金沢市	バストリガー方式	大学と事業者が協定を結び 100 円区間の設定で目標を上回る増客
浜松市	市内バス路線	事業者との協力による市域全体のバス路線網構築
名古屋市	基幹バス	BRT 並みの機能を持たせたバス路線の構築
大分市	バス利用促進	モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み

出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

表 4-4 新しい交通サービスに関するリスト

自治体	名称	概要
当別町	当別ふれあいバス	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス
栗山町	町営バス	事業者撤退後の町営バス運行と都市再生モデル事業の実施
佐井村	過疎地有償運送	住民ボランティアが支える過疎地の公共交通
秋田市	ユージュル	幹線バスと結節する地域内循環バス
いわき市	深夜型おかえりデマンドバス「ナイトバス」	バスの夜間運行による公共交通の利用促進
土浦市	キララちゃん	NPO 運営によるまちづくり活性化バス
龍ヶ崎市	龍・ゆうバス/ 龍ぐうバス	民間バス路線を補完する市のコミュニティバス導入
前橋市ほか	自転車積載バス	自転車積載バスによる公共交通と自転車の連携
我孫子市	無料送迎バス	病院や教習所等送迎バスの活用
市原市	あおばす	自治体経費負担・地域住民主体のコミュニティバス
文京区	B-ぐる	地域密着都市型コミュニティバス
八王子市	山間地域でのバス路線	住民負担による山間地域でのバス路線運行
檜原村	デマンドバス「やまびこ」 実証運行	既存の路線バスに結節するフィーダー（支線）交通の導入
川崎市	コミュニティバス	自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス
身延町	1.町有バス/ 2.町営バス	スクールバス・病院患者輸送バス・廃止代替バスを整理再編した町有バス・町営バスの運行
南砺市	市営バス	市町村合併に対応した路線再編
金沢市	金沢ふらっとバス	都心部の生活交通とまちなかの活性化に対応したコミュニティバス
野々市町	のっティ	町主導で住民・事業者が協同して実現したコミュニティバス
伊那市	イーナちゃんバス	利便性の高い市街地型コミュニティバス
高山市	地域福祉バス	高齢化の進んでいる地域の住民の移動手段となった地域福祉バス
輪之内町	路線バス再編	民間バス路線廃止を契機に新規路線の開設も含めた路線バス再編
掛川市	スローライフバス	中心市街地循環バス
豊田市	おいでんバス	民間バス廃止路線を引き継いだコミュニティバス
豊山町	とよまタウンバス	町外の拠点への運行により需要確保
四日市市	生活バスよっかいち	地域の NPO 法人による路線バス運営

津市	ぐるっと・つーバス	商業施設とのタイアップによる NPO 運営のバス
松阪市	鈴の音バス	地元企業や市民の協賛を得て運行するコミュニティバス
名張市	あららぎ号	市と地区住民の役割分担によるコミュニティバス運行
熊野市	熊野市自主運行バス（熊野古道漣流荘線）	過疎地住民の生活交通を担う自主運行バス
綾部市	あやバス	旧事業者の経営破たんから短期間での路線網の構築
京丹後市	上限 200 円バス	200 円上限運賃設定による既存路線バスの活性化・再生
舞鶴市	自主運行バス	地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス
神戸市	住吉台くるくるバス	住民が主体となり創り守られるマイバス
明日香村	かめバス	地域住民と観光客の交通手段確保
十津川村	村営バス	広域自治体における幹線路線と支線路線バスによるバス路線網の構築
伯耆町	伯耆町型バス事業	スクールバス・路線バス（デマンドバス含む）・福祉バス・多目的バスの横断的一括管理
津山市	ごんごバス	合併を契機に市内循環から支所間連絡へ拡がるコミュニティバス
高松市	まちバス	商店街主導で駅と商店街を結ぶ 100 円バス
四万十市	中村まちバス	ITS の技術を活用したデマンドバス
豊前市	豊前市バス	自家用有償運送による住民の移動手段の確保
有田町	町内巡回バス「有田町コミュニティバス」	観光を視野に入れたコミュニティバス
水俣市	みなくるバス	市と住民・事業者が密に連絡をとって実現したコミュニティバス
三股町	くいまーる	町の直営による巡回型の通学・生活支援バス
宇佐市	宇佐市コミュニティバス「ふれあい号」	福祉バス再編によるコミュニティバス運行
諸塚村	諸塚村地域バス	地元貸切バス事業者による生活バスの運行
那覇市	コミュニティバス「石嶺・首里城みぐい」実証実験	公共交通空白地域解消、交通弱者・観光客の利便性向上、モノレール結節の実現

出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

表 4—5 乗り継ぎ改善・複数モードに関するリスト

自治体	名称	概要
盛岡市・滝沢村	IGR・バス乗継通勤定期券／ すごe-きっぷ	鉄道とバスの異事業者連携による割引乗車券の設定
滝沢村	滝沢村公共交通計画	安心して暮らせる地域を目指す公共交通計画の作成
仙台市 2	パークアンドライド	市営地下鉄とスーパーとのタイアップ
新潟市	1.基幹バス「りゅーとリンク」／ 2.区バス／ 3.住民バス	需要に応じたバス交通体系の構築
富山市	公共交通計画	コンパクトなまちづくりと連携した公共交通計画の策定・実施
長野市	バス路線再編計画	市町村合併を契機としたバス路線再編計画
木曽町	木曽っ子号（生活交通システム）	広域な自治体における交通空白地の解消
中川村	1.村営バス／ 2.NPO 自家用車有償運送事業／ 3.福祉輸送サービス	地域生活交通システム見直しによる効率的な交通システムの実現
飛騨市	市内巡回バス「ふれあい号」／ ボランティア有償運送「ポニーカーシステム」	市町村合併後のバス路線再編
三好町	さんさんバス	IT も活用したバス・タクシーサービスの組み合わせ
東近江市	ちょこっとバス／ちょこっと号	市町村合併に伴うコミュニティバス路線再編、 運行燃料へ BDF も活用
宇治市	職場モビリティ・マネジメント	職場におけるモビリティ・マネジメントの実施
篠山市	バス路線維持	需要に応じた交通モードによる路線バス廃止への対応
松江市 1	公共交通の見直し	市民との協働による公共交通の見直しと乗継ぎ改善
広島市 2	横川駅交通結節点改善事業	交通結節点改善からまちづくりへの広がり
松山市 1	梅本駅交通結節点の整備／ IC い〜カード	民間事業者が中心となった総合的な交通体系の確立
鹿児島市ほか	かごしま共通乗車カード「Rapica」 & 「いわさき IC カード」	5 事業者連携による IC カード共通乗車券（バス、路面電車、旅客船）

出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

以上、先行研究や政府の調査結果を踏まえてみたものの、未だ交通サービスを展開する上では、供給者から需要者へという一方通行の関係を構築せざるをえない現状が見え隠れしている。この場合、利用率が低ければ、採算が見込めないなどの理由から廃止せざるをえない。あるいはサービスが低下する状況も発生しうる。結果として地域住民のモビリティの欠如という現状は変革しえない。

この点からも本研究において、これまでとは異なる、交通サービスの供給者と需要者の関係性を見出す必要性が窺える。

第3節 地域住民のモビリティを支える新たな仕組みの可能性

1. 高齢者のための買い物環境支援にみる新たな可能性

さて、交通サービスにおいては一方通行の関係の下で展開されてきたと述べた。しかし他方で、それとは状況の異なる現象が、一部地域ではみられている。

筆者は平成23年度の卒業論文「高齢者の地域における買い物環境のゆくえ ―高齢社会における地域居住の持続可能性に関する研究―」において、特に高齢者に多くみられる「買い物弱者」の存在を指摘した。買い物はじめ生活環境が困難な状況に置かれている現状をふまえ、対処するための仕組みについて追求した。

近年は全国各地で、高齢者の買い物を支援するための多岐にわたる取り組みが展開されており、卒業研究においてもそうした取り組みについて調査することとした。調査対象の抽出にあたっては、建築学会などにおいて、先進的事例として紹介されているものの中から、単純な買い物支援を意識したものではなく、包括的に進められている取り組みを3つの事例を選定している。

そのうちの1つが、北上市口内町「NPO 法人くちない」の、地域に密着した送迎サービスと店舗経営という取り組みである。

卒業論文においては、「NPO 法人くちない」の取り組みが、高齢者の買い物を支援しつつも、送迎サービスとの複合効果が図られている点についてふれた。本研究においては買い物のみならず、さまざまなモビリティを支えている点、しかも地域住民が主体となり、自らの力で交通サービスを生み出している点についても視点を当てながら、再度、追究していくこととする。

2. 地域住民が生み出す送迎サービスと店舗経営にみる新たな構造と可能性

—北上市「NPO 法人くちない」の取り組み—

(1) 中山間地域における地域住民のモビリティ確保の現状

近年、少子高齢化の進行が著しい地域が全国各地で後を絶たない。それは後継者不足や耕作放棄地の増加など、さまざまな課題となって現れている。

北上市口内町も同様である。近年は10年間で人口が15%減少する一方で、高齢化率が10%増加しているように、人口減少と高齢化が進行している。そのため若年層人口の減少や、保育園の定員割れといった課題を招いている²³⁾。

高齢化といっても、さまざまな高齢の地域住民が存在する。例えば自家用車を所有しないため、外出が満足にできない。バスを利用するにしても、便数が少ないため不便である。先述のように、交通空白地域の発生により地域住民のモビリティが欠如している地域が存在するが、口内町の場合、町内を運行する公共交通機関は、岩手県交通のバス1路線のみである。そのため公共交通が生活の頼りである地域住民にとって、1日数便しか走らないバスではモビリティを十分に確保できず、そのため生活上さまざまな制約が発生する。モビリティの欠如から、買い物や病院に満足に出かけることができないという地域住民の存在が、口内町における課題である。

こうした地域の課題に向き合い、立ち上がった地域住民が「NPO 法人くちない」である。彼らは口内町において、二つのサービスを展開している。行政や交通事業者に依存せず、しかし連携しながら、地域の課題に向き合い活躍している。

筆者は、NPO 法人くちないが口内町でどのような役割を發揮し、地域住民のモビリティを支えているのか追究するため、調査を行った。

調査日時	第一回目：平成23年11月10日（木）
ヒアリング対象	NPO 法人くちない 事務局長：菅野 甚一氏 佐藤 弘子氏

ところで北上市は6つの地区に分かれており、口内町は東部地区に位置する中山間地域である（図4-3）。北上川を渡り、「多岐峠」を超えると口内町がある。まちの周囲は山に囲まれ、中心部はかつて「口内傘」「口内下駄」「鍛冶屋」などで栄えたまち並みがあり、その東側を口内川が南流し、国道107号線が東西、456号線が南北に走り、東西南北に通じる交通の要衝である²³⁾。

北上市の市街地からは約10km離れており、自家用車では約15～20分かかる。そのため市街地に向かうには公共交通を利用するか、自家用車を運転することとなる。

表 4—6 北上市口内町の概要

北上市総面積	437.55 km ²
北上市人口	93,138 人（平成 22 年国勢調査）
北上市世帯数	34,068 世帯（平成 22 年国勢調査）
口内町人口	1,703 人（平成 22 年国勢調査）
口内町世帯数	508 世帯（平成 22 年国勢調査）

出典：http://www.city.kitakami.iwate.jp/_data_p/files/p_0001839/1371107978587.pdf



図 4—3 北上市における口内町の位置

出典：http://www.city.kitakami.iwate.jp/

北上市内を運行する公共交通機関は、主に鉄道、バスなどあるが（表 4—7）、本節では地域住民のモビリティが地域内で確保されるという観点から、路線バスに着目していく（図 4—4・4—5）。

表 4—7 北上市内で運行されている公共交通機関

鉄道	JR 東北本線
路線バス (岩手県交通)	①石鳥谷線・成田線・市内線（花巻・村崎野方面） 囟中・緑 ②横川目線・北上線（横川目方面） 囟中・水色 ③瀬美・夏油温泉線（鬼柳・夏油温泉方面） 囟中・紫 ④岩黒線（稲瀬・江刺方面） 囟中・右下橙 ⑤口内線（立花・口内方面） 囟中・右橙 ⑥北上翔南高校線（翔南高校方面） 囟中・青 ⑦国道北線（金ヶ崎町方面） 囟中・桃色
路線・長距離バス (岩手県交通)	イーハトーブ号（花巻・北上～池袋） けんじライナー号（花巻～仙台）
貸切バス（岩手県交通）	
コミュニティバス (岩手県交通へ委託)	コミュニティバス飯豊立花黒岩線（月木運行） コミュニティバス二子更木線（火金運行）
タクシー	
乗合タクシー	相去地区、稲瀬地区、和賀地区

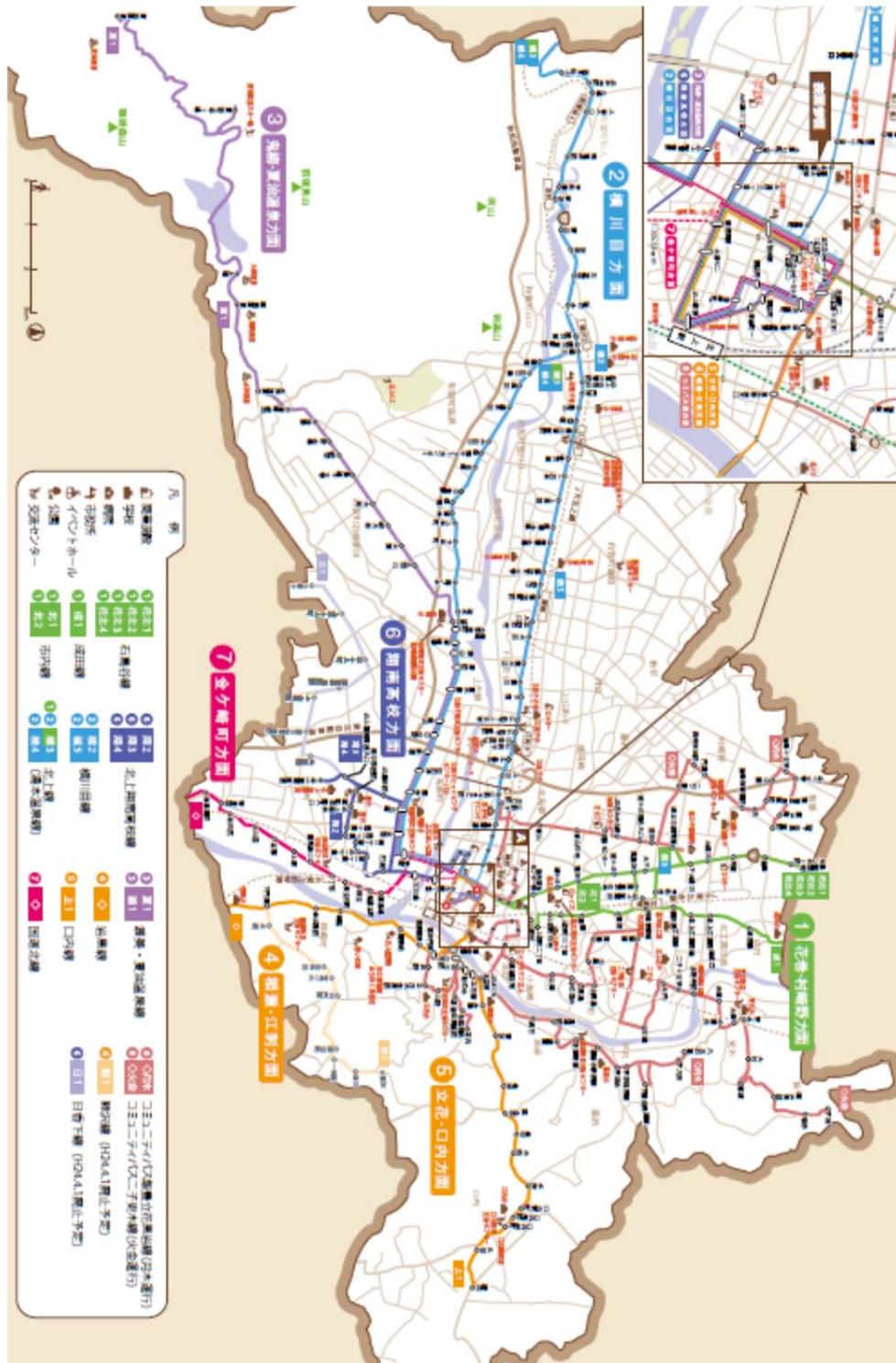


図 4-4 北上市バス路線図

出典 : http://www.city.kitakami.iwate.jp/_data_p/files/p_0001230/1340336907758.pdf

路線バスに関して、口内町に関する区域を拡大してみていく。口内町を通るバス路線は、⑤口内線（立花・口内方面）のみである。バス停「口内荒町」「口内局前」「口内新町」のいずれかで乗車・下車する。

次頁から述べるが、このバスの便数は、地域住民のモビリティを満足に確保できているとは決していえない。例えば市街地にある病院や公共施設へ向かうためバスを利用するにしても、実際には地域住民にさまざまな制約を課すこととなるであろう。



図 4-5 北上市バス路線図の拡大版（立花・口内方面）

出典： http://www.city.kitakami.iwate.jp/_data_p/files/p_0001230/1340336907758.pdf

時刻表についてみていく。図 4—6 は、北上駅前から口内方面へ向かう時刻表である「口内線バス時刻表（北上駅前→口内→綾内）」である。北上駅前を出発して口内方面へ向かうとなると、7時30分、12時、14時50分、17時の4便のいずれかに乗車することとなる。17時1分以降になると便がないため、口内町には向かえない。時間の間隔もそれぞれ2時間以上ある。

この時刻表に合わせてモビリティを構築すると、場合によっては地域住民の行動が制約されると予測できる。例えば病院の診察が終了し、口内町に帰る頃には既にバスが出ていて、次のバスが来る2時間後まで待機せざるをえない場合も生じるであろう。

北上駅前からの運賃 (円)	系統番号	上1	上1	上1	上1
	北上駅前(1c)	7:30	12:00	14:50	17:00
140	大通り二丁目	7:31	12:01	14:51	17:01
140	北上郵便局前	7:32	12:02	14:52	17:02
140	北上市役所前	7:34	12:04	14:54	17:04
140	まちなかターミナル 本通り二丁目	7:35	12:05	14:55	17:05
140	花園町二丁目	7:37	12:07	14:57	17:07
140	済生会病院前	7:38	12:08	14:58	17:08
240	東小学校入口	7:39	12:09	14:59	17:09
240	川岸	7:40	12:10	15:00	17:10
240	珊瑚橋	7:41	12:11	15:01	17:11
240	財の木	7:42	12:12	15:02	17:12
270	立花館	7:43	12:13	15:03	17:13
300	船橋	7:44	12:14	15:04	17:14
330	蟹沢	7:46	12:16	15:06	17:16
420	金成	7:48	12:18	15:08	17:18
430	楓木田	7:49	12:19	15:09	17:19
480	金田	7:50	12:20	15:10	17:20
480	小池	7:51	12:21	15:11	17:21
510	水押	7:52	12:22	15:12	17:22
540	口内荒町	7:53	12:23	15:13	17:23
540	口内局前	7:53	12:23	15:13	17:23
540	口内新町	7:54	12:24	15:14	17:24
570	久田	7:55	12:25	15:15	17:25
610	綾内	7:57	12:27	15:17	17:27

図 4—6 口内線バス時刻表（北上駅前→口内→綾内）

出典：http://www.city.kitakami.iwate.jp/_data_p/files/p_0001230/1371599518608.pdf

反対に、口内町のバス停をみていく。図 4-7 は、口内町から北上市街地へ向かう「口内線バス時刻表（綾内→口内→口内線）」である。口内町から北上市街地へ向かう際、例えば「口内局前」から乗車するとなると、7時38分、8時28分、12時48分、16時8分の4便のうちいずれかに乗車することとなる。

特に高齢者であれば、朝は市街地の病院へ向かうために午前の便を利用できるにせよ、最終の便は夕方で、16時10分以降は市街地へ向かうことができないこととなる。しかも平日のみの運行であるため、土曜日や日曜日、祝日は市街地へ向かえない。

公共交通が生活の頼りである地域住民にとって、こうした時刻表に合わせて生活するには、さまざまな制約が存在すると予測できる。例えばバスを逃してしまい、モビリティを構築する手段が他にない場合は、タクシーを利用し、数千円を支払うことも余儀なくされてしまうであろう。

モビリティを確保する上で、自家用車を所有せず、既存の公共交通機関に頼るしかない地域住民がいる。しかし実際にはモビリティを満身に確保できない場合、生活する上でさまざまな不便がもたらされていると考えられる。

綾内からの運賃 (円)	系統番号	上1	上1	上1	上1
	綾内	7:34	8:24	12:44	16:04
140	久田	7:36	8:26	12:46	16:06
210	口内新町	7:37	8:27	12:47	16:07
210	口内局前	7:38	8:28	12:48	16:08
210	口内荒町	7:38	8:28	12:48	16:08
250	水押	7:39	8:29	12:49	16:09
290	小池	7:40	8:30	12:50	16:10
350	金田	7:41	8:31	12:51	16:11
350	楓木田	7:42	8:32	12:52	16:12
360	金成	7:43	8:33	12:53	16:13
430	蟹沢	7:45	8:35	12:55	16:15
470	船橋	7:47	8:37	12:57	16:17
490	立花館	7:48	8:38	12:58	16:18
510	財の木	7:49	8:39	12:59	16:19
510	珊瑚橋	7:50	8:40	13:00	16:20
550	川岸	7:51	8:41	13:01	16:21
550	東小学校入口	7:52	8:42	13:02	16:22
550	済生会病院前	7:53	8:43	13:03	16:23
560	花園町二丁目	7:54	8:44	13:04	16:24
560	まちなかターミナル 本石町一丁目	7:56	8:46	13:06	16:26
590	北上市役所前	7:57	8:47	13:07	16:27
590	北上郵便局前	7:59	8:49	13:09	16:29
590	大通り二丁目	8:00	8:50	13:10	16:30
610	北上駅前	8:01	8:51	13:11	16:31

図 4-7 口内線バス時刻表（綾内→口内→口内線）

出典：http://www.city.kitakami.iwate.jp/_data_p/files/p_0001230/1371599518608.pdf

平日通過時刻表		土・日・休日通過時刻表	
平日	北上駅前行き	土・日休日	北上駅前行き
	7:38		
	8:28		運 休
	12:48		
	16:08		

多少の遅れはご了承願います 平成23年10月1日改正

◆お盆(8/13～16日)と年末・年始(12/30～1/3日)は、当該路線は運休となりますのでご了承願います。

写真 4—1 「口内局前」のバス停(下り)(北上駅前→口内→綾内)



写真 4—2 停留所「口内局前」(綾内→口内→北上駅前)

(2) 「NPO 法人くちない」の発足

こうした高齢者をはじめとした地域住民のモビリティを支えるために立ち上がったのが、「NPO 法人くちない」（理事長：紺野先男氏）である。

2009年に設立されたNPO 法人くちないであるが、彼らは口内町のよさを次世代に伝えるとともに、地域に存在するさまざまな課題を地域住民自らが解決することにより、口内町が明るく豊かな生活の実現に寄与することを目的としている²³⁾。

活動分野・事業内容は、高齢者の福祉向上を図るなどまちづくりに関する取り組みはじめ多岐にわたる（表 4—8）。

表 4—8 NPO 法人くちないの活動概要

活動分野	<ul style="list-style-type: none">・保健、医療又は福祉の増進を図る活動・社会教育の推進を図る活動・まちづくりの推進を図る活動・環境の保全を図る活動・地域安全活動・子どもの健全育成を図る活動・前各号に掲げる活動を行う団体の運営又は活動に関する連絡、助言又は援助の活動
事業内容	<ul style="list-style-type: none">・高齢者の福祉向上を図る事業・まちの活性化を図る事業・次世代に地域の魅力を伝える事業・都市部と農村部の交流を図る事業・地域の魅力の保全・開発を図る事業・特産品開発及び販売・里山保全などの森林管理委託業務・旅客運行に係る業務

出典：http://www.kuchinai.org/npoi/index.html

そこで、事務局長を務める菅野甚一氏に調査を行った。菅野氏は口内町の出身で、従来は北上市役所の職員であった。しかし高齢化が進行すると同時に、高齢者をはじめ地域住民がモビリティを満足に確保できないという地域の現状を危惧したことから、定年退職まで3年を残しながらも退職し、他の口内町民と「NPO 法人くちない」を立ち上げたのである。

(3) 地域住民のモビリティを支える送迎サービス

① 「有償運送サービス」の展開

高齢者の福祉向上を図る事業の一環である「有償運送サービス」は、地域住民のドライバーが、地域住民を送迎するサービスである。「過疎地有償運送」、「福祉有償運送」の2つに分類される(表4-9)。

「過疎地有償運送」は口内町内を運行する送迎サービスであり、バス交通の利便性の向上を狙いとする。例えば自宅から町内のバス停や各施設へ送迎する例がある。対象は、口内町自治協議会に加入している世帯であれば、利用できる。

「福祉有償運送」は市街地の医療機関、金融機関、市役所という三か所へ送迎するサービスである。地域内福祉の向上を狙いとする。これは誰もが利用できるわけではなく、要介護認定を受け一定の基準を満たした地域住民が利用できる。

決して、「誰でも・どこへでも」という送迎サービスとはいえない。ある程度は限界も伴っている。その理由は、既存の公共交通機関を考慮しているためである。もしも「誰でも・どこへでも」と設定されてしまえば、バスなど公共交通機関が不要になり、駆逐することになってしまう。NPO 法人くちないはその点を考慮し、なるべく既存の公共交通機関を利用してもらうことを狙っている。

もちろん、これまで公共交通が担いきれなかった部分を補い、自家用車を利用しない高齢者はじめ町民について考慮されている。料金も低く設定されている。

導入にあたっては、2008年度から運送の社会実験や、関係者との協議を進め、同年6月に岩手運輸支局に自家用車有償運送の登録を申請した。

この送迎サービスのドライバーは、講習を受けた地域住民であり、NPO で購入した自家用車で送迎している。

利用にあたっては、原則として前日15時までに交流センターに電話して予約をする。

表4-9 「有償運送サービス」の概要

名称	対象	行き先	料金
過疎地有償運送 (町内型運行)	口内町自治協議会 加入世帯全員 (年会費1,000円) 世帯加入で登録により、全員が利用できる	自宅から町内のバス 停や各施設、その逆 など口内町内	会員：1回100円 一般会員：1回300円 (1.5km以上は 500m毎に50円加算)
福祉有償運送 (福祉型運行)	障がい者 要介護者 要支援介護認定者	市街地の医療機関、 金融機関、市役所	8km以内：800円 8km～12km：1,000円 12km以上：1,200円

出典：口内自治協議会、「平成23年3月 みせっこくちない生活機能調査報告書」

②道路運送法による許可

ただし、一般的に自家用車を有償運送として用いることは、道路運送法において禁止されている。第 78 条では、「自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう）は、有償で運送の用に供してはならない」と明確に規定されている。

では、なぜ NPO 法人くちないの送迎サービスは可能であるのか。その理由は、同条に表れている（表 4—10）。つまり NPO 法人による運行であるがゆえ、規定をクリアしている。

表 4—10 道路運送法第 78 条・79 条

<p>(有償運送) 第 78 条</p>	<p>自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。</p> <p>一 災害のため緊急を要するとき。</p> <p>二 市町村（特別区を含む）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送を行うとき。</p> <p>三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。</p>
<p>第 79 条</p>	<p>自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。</p>
<p>(登録の有効期間) 第 79 条の 5</p>	<p>第七十九条の登録の有効期間（次条第一項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第七十九条の登録の有効期間を含む）は、登録の日から起算して二年とする。ただし、次条第一項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第七十九条の登録の有効期間において次の各号のいずれにも該当するときは、登録の日から起算して三年とする。</p> <p>一 第七十九条の九第二項の規定による命令を受けていないこと。</p> <p>二 第七十九条の十の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。</p> <p>三 第七十九条の十二第一項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。</p>

道路運送法の規定にあるように、地域住民が自家用車を用いて地域で有償運送を展開するといっても、実際には法律の壁がある。そのため誰でも・どこへでも運行できるとは限らない。口内町の場合は、NPO 法人くちないが主体であり、国土交通省の許可を得ているため、運行が可能となっている。

有償運送ははじめ交通サービスを展開するには、既存の法律と向き合い、それを踏まえている必要がある。

③利用者の声

NPO スタッフが呼び掛けている甲斐もあり、登録世帯数は増加し続けている。表 4—11 は「口内会員数の推移」であるが、平成 22 年度から 24 年度にかけて、会員数は少しずつ増加している。

表 4—11 口内会員数の推移

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
登録世帯数	21 世帯	39 世帯	42 世帯
登録利用者数	42 名	53 名	63 名

出典：口内自治協議会、「平成 23 年 3 月 みせっこくちない生活機能調査報告書」

表 4—12 利用状況（平成 22 年 7 月～平成 23 年 3 月）

	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
町内型	2	8	31	18	24	34	50	33	34
福祉型	—	—	—	2	3	1	4	3	2

出典：口内自治協議会、「平成 23 年 3 月 みせっこくちない生活機能調査報告書」

利用者の評価としては、「非常に助かる」という声が多数である。雨や雪など悪天候時の活用や、高齢のため足腰が弱いための利用といった例がある。

しかもタクシーよりも低料金で設定されているため、地域住民にとって利用しやすいようである。以下、ある利用者の声である。

A：以前は市街地の病院へ行くのに、タクシーで往復 3,000 円程度も費やしていましたが、この送迎サービスは低料金なので助かりますよ。

さらに運転手に関しては、菅野氏によると、地域住民が運転手を担っているため、利用者にとっては顔なじみであり、親近感が湧くという。一部の利用者は送迎の最中に、家庭内の悩み事はじめ人生相談まで話しているようである。

一方で、地域住民の中には遠慮もみられる。というのも、いざ利用するとなると遠慮の気

持ちが働き、依頼しにくい状況がある。これは高齢者に特有の感情かもしれない。

また、利用にあたっては原則として前日まで予約しなければならないが、当日になり、体調の関係や天候の変化で、キャンセルをしたい場合もある。その際も申し訳ない気持ちが働き、次回から送迎サービスの利用を控える場合もあるという。

菅野氏は、そうした遠慮は不要であるから気軽に利用してほしいと呼び掛けてはいるが、高齢者に特有の遠慮は拭いきれずにいる。

④既存の公共交通機関との連携

この送迎サービスが地域住民のモビリティを支えながら今日まで成功している理由は、2点挙げられる。

第一に、バス事業者との連携が図られている。過疎地有償運送は口内町内を運行するものであり、バス路線の停留所と自宅との運送も一つの目的である。つまり、既存の公共交通機関は維持されているのである。

利用者の中には、市街地のショッピングセンターや病院など、本来の目的地へ直接的に送迎してほしいとの要望もある。あるいは、行き先を限定せずどこへでも送迎してはどうかという声もある。しかし、そうなるとバスやタクシーなど、既存の公共交通機関を駆逐することになってしまう。

NPO 法人くちないは、既存の公共交通機関との連携を図っている。例えば利用者が市街地のショッピングセンターに行きたいのであれば、利用者の自宅を出発して口内町内のバス停まで送迎する。そこからはバスに乗ってもらい、市街地まで行ってもらうのである。このように、なるべく既存のバスには乗車してもらうことによって、送迎サービスが独立するわけではなく、連携が図られているのである。

第二に、地域に密着した小さな商店である「店っこくちない」との複合効果が図られている。一見、送迎サービスと関係がないように思える「店っこくちない」であるが、実際は深いつながりがある。次項から詳細をみていく。

(4) 地域住民による、地域住民のための店舗経営

① 高齢者の買い物を支援する「店っこくちない」

「店っこくちない」とは、口内町民、特に高齢の町民に利用してほしいという NPO の想いから開店した小さな店舗であり（写真 4—3）、高齢者はじめ地域住民の日常用品の買い物困難者の支援を狙いとしている。送迎サービスと路線バスの結節点に位置する（図 4—8）。

店舗空間は従来、JA 口内支店が入居していたのだが廃業し、その後「店っこくちない」として生まれ変わったものである。

平成 22 年 3 月までの 6 ヶ月間、社会実験として営業が試行された。その後も地域住民からの要望が強かったため、引き続き 23 年度も、同じ日時で開店することとした。

「店っこくちない」を訪れ、利用客の実態について観察調査を行うと同時に、NPO 法人くちないスタッフに調査を行うこととした。

表 4—13 「店っこくちない」営業の概要

営業時間	午前 9 時～午後 5 時 冬期間は午前 9 時～午後 4 時
営業日	平日
休業日	土曜日、日曜日、祝日
開店日	平成 22 年 9 月 27 日



写真 4—3 「店っこくちない」の外観

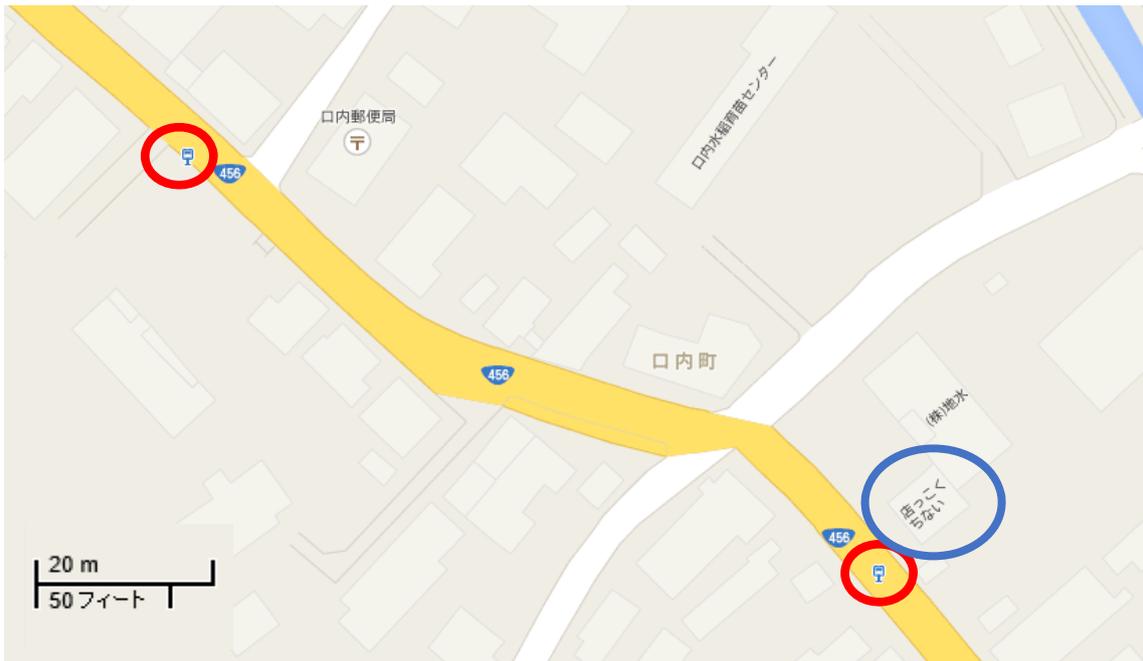


図 4—8 バス停「口内局前」(図中・赤丸)と
「店っこくちない」(図中・青丸)の位置関係

出典 : <https://maps.google.co.jp/>



写真 4—4 買い物に訪れる口内町民



写真 4—5 会計時の様子

②対面販売という方法

取り扱っている商品は、主に食料品である。販売数に着目すると、菓子類が全体の4分の1を占めている。次にカップラーメンなどのインスタント食品、豆腐などの大豆製品、缶詰が続く。醤油や砂糖などの調味料も販売されている。肉類、魚類、酒類は許可が必要であるため、販売されていない。牛乳は、第一回目の調査時は販売されていなかった。食料品は、なるべく賞味期限が長いものを仕入れているとのことである。

利用者の中には、「自家用車を持っていないので、市街地に行かなくとも助かる」との声がある。そもそも口内町には、一軒の大型店舗が立地している。もちろん店っこくちないと比較すると、その大型店舗の品揃えの方が豊富ではある。しかし欲しい商品を購入するために来店したとしても、それ以外に目に入ったものや、購入する必要がないもの、つまり目的とは別の余計な商品まで購入してしまう場合がある。店っこくちないは大型店舗ほどの品揃えではないにしても、最低限のものは購入できる。そのため大型店舗よりは、店っこくちないで買い物を済ませる方がよいという声がある。

また、店っこくちないの特徴は、利用者の要望に基づく対面販売という販売方法である。これは、利用者が店舗を訪れた際の「〇〇が欲しい」「〇〇を仕入れてほしい」などの声に基づき、従業員が別の店舗で購入してきたものを仕入れるというものである。この方法が、口内町民に広く受け入れられるものとなっている。

対面販売のおかげで、「欲しいものを揃えてもらえて助かる」という声が多数であるという。利用客の要望に基づき商品を揃えるため、必要なものは購入できるという利点が、店っこくちないにはある。

写真4-6・4-7・4-8・4-9・4-10・4-11のように、商品の全てには手書きの値札が貼られており、まさに地域住民の手で経営されている様子が窺える。



写真4-6 店っこくちないに陳列されている商品



写真 4—7 店っこくちないに陳列されている商品（インスタント食品）



写真 4—8 店っこくちないに陳列されている商品（洗剤）



写真 4—9 店っこくちないに陳列されている商品（無料提供の財布）



写真 4—10 店っこくちないに陳列されている商品（野菜）



写真 4-11 店っくちないに陳列されている商品（文具）

③利用者の声

利用客のほとんどは高齢者である。一人暮らしや老年夫婦などさまざまな高齢者が、連日訪れている。利用頻度は、一般的には一週間に1～2回の利用客がほとんどである。

以下、ある70代の女性の声である。

A：「こんな物を揃えてほしい」など、いつも要望が多くて従業員さんを困らせています。でもお店にはいろいろな物があって、とても助かっていますよ。欲しい物があると頼んでおいて、次に来るまで揃えていてくれる。とにかく便利です。若い人は、車があるから市街地まで買いに出かけられると思いますが、私は持っていないので、このお店はありがたいです。それと、お店の方が話し相手にもなっています。買い物に来たついでに、いつも長話してしまうのです。

佐藤氏によると、翌日が休業日である金曜日は、商品を多くは仕入れず、町民もそれを知っているため、利用客は少ないことが多いという。後述するが、「惣菜パック」を販売する火曜日や木曜日は利用客が増えることが多い。

彼らNPOスタッフは、「店っくちない」によって大きな利益を得ることを目的としていない。平成22年の営業実績をみても、最も売り上げの多かった日は20,922円、

客単価の高い日は 988 円であった（表 4—14）。しかし、日によっては売上が 10,000 円を超えることもあり、達成感を得ている。

また、最も多い販売品目は菓子類で全体の 25%を占めており、次いで乳酸飲料、大豆製品、麺類、パンと続く（表 4—15）。

表 4—14 「店っこくちない」の営業実績（平成 22 年）

月	営業日		月合計	売上	来客数	
	日	割合	円	割合	人	割合
9 月	4	3.9%	18,467	2.3%	77	4.7%
10 月	20	19.4%	123,114	15.3%	332	20.3%
11 月	21	20.4%	192,081	23.9%	384	23.4%
12 月	19	18.4%	182,331	22.7%	334	20.4%
1 月	19	18.4%	115,986	14.5%	219	13.4%
2 月	20	19.4%	170,078	21.2%	292	17.8%
総計	103	100.0%	802,057	100.0%	1,638	100.0%

※最も売り上げの多かった日 12 月 16 日 木曜日 20,922 円（来客者数 24 人）

※最も来店人数の多かった日 9 月 29 日 水曜日 39 人（売上 3,604 円）

※最も客単価の高かった日 2 月 1 日 火曜日 一人あたり 988 円（来客数 9 人）

出典：口内自治協議会、「平成 23 年 3 月 みせっこくちない生活機能調査報告書」

表 4—15 販売品目の売上順位（平成 22 年 9 月～平成 23 年 2 月）

順位	品目	総数	割合
1	菓子類	861	25.4%
2	乳酸飲料	440	13.0%
3	大豆製品	408	12.0%
4	麺類	274	8.1%
5	パン	177	5.2%
6	缶詰	153	4.5%
7	加工品(魚介)	152	4.5%
8	漬物	141	4.2%
9	果物	138	4.1%
10	加工品(甘見)	125	3.7%
11	調味料	119	3.5%
12	卵	90	2.7%
13	飲料	78	2.3%
14	野菜	74	2.2%
15	加工食品(その他)	55	1.6%
16	正月縁起飾り	45	1.3%
17	日用生活品	35	1.0%
18	穀類	15	0.4%
19	文具など	11	0.3%
20	野菜たね	5	0.1%
	総計	3,394	

出典：口内自治協議会、「平成 23 年 3 月 みせっこくちない生活機能調査報告書」

④地域住民にとっての「場所」

「店っこくちない」の独自の販売方法など実態が明らかになったが、第一回目の調査以降、どのように展開し変化を遂げてきたか、利用客はどのように変化してきたか、追跡調査を行うこととした。第二回目の調査は、実際に店っこくちないに滞在し、どのような商品を購入したのかという点のみならず、利用客の状況や、従業員との交流について調査を行った。

調査日時	第二回目：平成 25 年 10 月 25 日（金）
ヒアリング対象	NPO 法人くちない スタッフ：昆野 徳穂氏 佐藤 弘子氏 高橋 晴恵氏

筆者が調査で訪れた際、午後 13 時から閉店までの時間帯で、9 名の口内町民が訪れた。

買い物に訪れる利用客は、商品を購入してすぐに帰るのではなく、従業員や他の利用客とお茶を飲みながら会話を楽しむという場面がみられた（写真 4—12・4—13）。従業員と利用客が 1 対 1 の時間もあれば、利用客が 3 名や 4 名と増えていった時間もあつた。

また、料金を支払ったかどうかを忘れて、再び来店する利用客もいた。実際には支払いは済んでおり、勘違いと判明している。

店っこくちないでは、急ぐことのない、緩やかな時間が流れている。高齢者という、自ら職を終えて「第二の人生」を歩む彼らだからこそその場面ともいえる。

第一回目の調査では、利用客の「従業員や他の利用客と会話をすることも楽しみ」という声があつたが、第二回目の調査でも、店っこくちないという店舗が商品を購入するだけでなく、口内町民が集う「場所」という役割も携えていると窺えた。



写真 4-12 店っこくちないに集まる町民 (1)



写真 4-13 店っこくちないに集まる町民 (2)

⑤変化し続ける「店っこくない」

取り扱う商品にも変化がみられる。第一回目の調査時は販売されていなかった牛乳は、第二回目の調査時には販売されていた。牛乳の販売は地域住民に好評のようで、売り切れが続出しているという。中には電話で取り寄せを依頼する利用客もいる。

また、アイスクリーム用の冷凍ケースも設置された（写真 4-14）。特に夏はよく売れるという。アイスクリームのみならず、口内町内の名物である「ごしょいもコロッケ」や「ごしょいも餃子」も同じ冷凍ケースに入り、販売されている。

さらに、店っこくないの一部に調理場を設置した（写真 4-15）。この調理場は、農林水産省の補助金を活用して設置された。

この調理場を活用して開始したのが、「惣菜パック」の販売である（写真 4-16）。1 パック 200 円で、火曜日と木曜日限定、両日とも限定 10 パックの販売である。内容は、煮物や揚げ物、炒め物などさまざまである。佐藤氏によると、利用客の多くは高齢者であり、ほとんどが小食であるため、少量で販売しているという。毎回売り切れになるようで、利用客には好評であると窺える。



写真 4-14 アイスクリームのケース



写真 4-15 調理場の様子



写真 4-16 惣菜パックの例

出典：NPO 法人くちない Twitter

第4節 これからの交通サービスに期待される「つくる人」と「たべる人」の構造

1. 「NPO 法人くちない」の活動にみる新たな構造と可能性

さて、NPO 法人くちないによる「有償運送サービス」の展開と、「店っこくちない」の経営について述べてきたが、この2つのサービスが一見、何のつながりもないように思える。しかし実際には、大きな複合効果が生み出されているのである。

例えば送迎サービスを利用する際には、送迎が来るまでの間、店っこくちないに立ち寄り、待機することができる。あるいは自宅からバス停まで送迎してもらい、バスが来るまでの間は付近の店っこくちないに滞在し、時間が来たらバス停に向かう。これは、店っこくちないが送迎サービスと路線バスの結節点に位置していることも関係している。

しかもただ待つのではなく、従業員や他の利用客と会話しながら待つことができる。筆者が調査で訪れた際に出会った地域住民は、自宅から離れた美容院へ行くために送迎を利用するのだが、少し時間が空いてしまった。その間に店っこくちないを訪れ、従業員が淹れた茶を嗜みながら、会話を楽しむ様子があった。

このように、「店っこくちない」という店舗は買い物のみならず、ターミナルとしての役割を備えており、口内町民にとっての「場所」としても機能している。単なる商品を購入するための店舗であるだけでなく、口内町民が集まる「場所」と化しているのである。

菅野氏は、「今後は店っこくちないがバスターミナルのような機能を発揮し、口内町民が集まる場所になればいい」と述べているが、自宅や職場、学校、病院はじめ外出先以外で、地域住民が「場所」と認識できる可能性がある。

ただし、財源に関する課題もある。利用者からの申し込みや、ドライバーの手配、一般的な事務などを行う人々の人件費の確保が課題である。そして何よりも、採算性という大きな課題がある。過疎地有償運送も、配達サービス同様、利用者が増えれば増えるほど、赤字に陥ってしまう事業である。菅野氏によると、補助金の確保も重要ではあるが、一方で相乗りや、会員の拡大も必要とのことであった。

いずれにせよ地域住民のモビリティを支える送迎サービスと、地域住民の買い物を支援する店っこくちない、両者は複合的に関わり合っている。これらが NPO 法人くちないという、地域住民によって展開されているのである。地域の課題に向き合うために、自ら NPO とし立ち上がった彼らが、地域住民に寄り添う形で活躍している。

これまでのように、行政や交通事業者に対して単に「お願い」するのではなく、依存しない方式であるが、しかし連携が図られており、駆逐するわけではない。

菅野氏は、「NPO 法人くちないは、地域の NPO である」と述べている。行政や自治協議会のみでは出来ないことを、彼ら NPO が地域のために、いや地域住民のために取り組むという姿勢が窺える。

2. 今日の「まち育て」における「新しい公共」への期待

NPO 法人くちないのように、地域住民が主体となって交通サービスを生み出す可能性を見出すことができた。これは、これまでの「まちづくり」において展開されてきた公共交通にみられる一方通行の関係性とは異なるものである。つまり、交通サービスの供給者と需要者が双方向の関係にあり、ここから新たな可能性を持つ交通のあり方を見出し得る。

双方向の関係性については、北原²⁾が提示する「まち育て」の図において説明できる。ここでも、成長の時代における「まちづくり」と同様に「つくる人」「たべる人」の存在があるが、対立図式とは異なるものである。北原によると、今日は補助金やメニューに乗る形で「まちづくり」を進める時代ではなくなっており、「つくる」人と「たべる」人との硬直的な関係性は、効力を発揮できなくなる。そこで成熟の時代で求められる「まち育て」においては、主人公はまちを「たべる」人である。「まち育て」では、「つくる人」と「たべる人」の間で素材提供、味見、受け皿づくり、たべる、といった双方向の働きかけがある(図4—9)。つまり、まちを「たべる」人は、おいしい素材を提供することによって、「まちづくり」に関わることができる。

北原によると、国の補助による材料やレシピをそのまま使用する形で「まちづくり」を進めてきた「つくる」人にとって、地域の優れた素材を活かしながらメニューを考え、料理方法を工夫するためのエネルギーは大きいものである。しかし、それに成功した地域は、素材を活かした、地域独特のものをつくり出すことができる。

「つくる」過程では、経済的に苦しい状況にあるために生じてしまう素材や調理器具の不備をカバーするために、「つくる」人と「たべる」人との協働による味つけ作業によって、おいしく仕上げていく。そして料理が仕上がった時、「つくる」人は「たべる」人と共に「たべる」ことが必要となる。これまでの「まちづくり」の場面では、「つくる」人は作り終えた後に厨房をあとにして、他の職場に移るケースが一般的であった。しかし作り終えた後に、「たべる」人と共に食卓を囲む「つくる」人の存在は必要である。そこで初めて、まちを「つくる」人と「たべる」人との理想的な関係になる。

北原によると、「まちづくり」に参加する場面とは、限定的なものであった。地域住民は「自分たちなど、そんな場面にかかわることなどできない」と半ば諦め、行政は「とりあえず意見を聞いて、反対が少ないようにしなければ」といって地域住民と向き合うしかなかった。しかし「まち育て」に参加するということは、誰もが多様な独自のスタイルで、まちと関わることを前提としている。

こうして、まち育ての現場で今日、行政や民間事業者と並んで、NPO や地域住民組織などが活躍する例が多数みられる。地域住民が自主的に行動を起こし、まちを「たべる」のみならず「つくる」、いや「育てる」という活躍であり、彼らは「新しい公共」と呼ばれている。

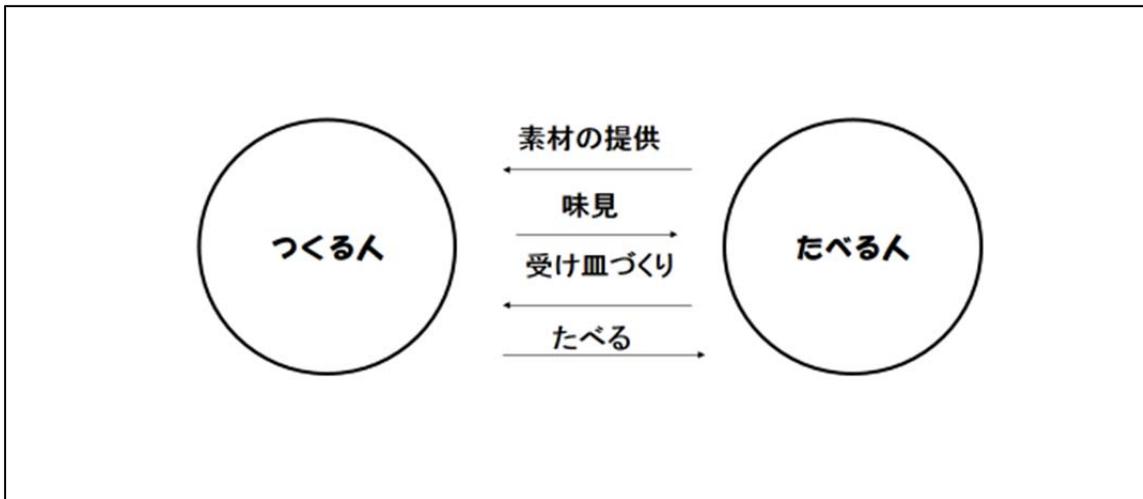


図 4—9 「まち育て」における「つくる人」と「たべる人」

出典：北原啓司、「まち育てのススメ」

ところで「新しい公共」については、詳細な定義は未だに存在していない。

近年は政府の中でも「新しい公共」に関する議論がされるようになった。内閣府は、平成 22 年 6 月 4 日、第 8 回「新しい公共」円卓会議を開催したのだが、そこで「新しい公共」について取り上げられている。

「人々の支え合いと活気のある社会、それをつくることに向けたさまざまな当事者の自発的な協働の場が『新しい公共』である。

『新しい公共』が作り出す社会は『支え合いと活気がある社会』である。すべての人に居場所と出番があり、みなが人に役立つ喜びを大切にできる社会であるとともに、その中から、さまざまな新しいサービス市場が興り、活発な経済活動が展開され、その果実が社会に適正に戻ってくる事で、人々の生活が潤うという、よい循環の中で発展する社会である。

気候変動の影響が懸念される一方で、少子高齢化が進み、成熟期に入った日本社会では、これまでのように、政府がカネとモノをどんどんつぎ込むことで社会問題を解決することはできないし、われわれも、そのような道を選ばない。これから、『新しい公共』によって『支え合いと活気のある』社会が出現すれば、ソーシャルキャピタルの高い、つまり、相互信頼が高く社会コストが低い、住民の幸せ度が高いコミュニティが形成されるであろう。さらに、つながりの中で新しい発想による社会のイノベーションが起こり、『新しい成長』が可能となるであろう」²⁴⁾

文献を覗くと、研究者の間でも「新しい公共」に関する研究は進められている。例えば奥野²¹⁾によると、これまでまちづくりといえは行政が中心であったが、近年はその権限と税収を使って仕事をしようとしてもうまくいかない時代であり、行政と民間という二分法に加

えて、地域コミュニティやNPO、企業のCSR活動などの取組みが目覚ましくなった。公共の志を持ってサービスを提供するこれらの活動の根底には、地域社会において人と人との繋がりを再認識するという問題意識がある。それらは「新しい公共」と呼ばれていて、市場経済と行政を支えているが、活動への参加が人びとの生き甲斐にもなっており、都市の多様性から生まれる魅力は、中間支援的な新しい公共の担い手によって増幅される。

また、市場経済と行政が機能するには、奥野によるとそれらを支える基盤として地域社会が必要であり、それは人の繋がりによって成り立っている。地域社会における人の繋がりは、戦後の発展過程において、地方圏でも大都市圏でも弱体化した。新しい公共にはそれを再生させることが期待されるという。

奥野は、新しい公共が担うこととして、以下4つに分類している。

- ①行政機能の代替
- ②公共領域の補完
- ③民間領域での公共性発揮
- ④中間支援機能

この分類からも、「新しい公共」が行政に代わり公共性を帯びる可能性を秘めていることは明確である。奥野の指摘からも分かるように、「新しい公共」には行政のみでは担いきれない役割が期待され、これまで行政や権力を指すものとして捉えられてきた「公共」とは異なる意味を携えていると考えられる。

これまで「公」や「公共」とは主に行政を指し、「お上」として地域住民の上に立つものであるという認識が存在してきた。これは、北原が提示する「つくる人」と「たべる人」の関係性においても同様である。つまり行政が「つくる人」として、地域住民「たべる人」へサービスを一方的に提供し、地域住民「たべる人」は「たべる」ことによって、サービスを受給してきた。「まちづくり」はあくまで「つくる人」が担うものであり、「たべる人」は「つくる」過程に加わることはできないという障壁が見え隠れしていた。

しかし今日、地域住民も「公」の役割を持ちながら、活躍がみられている。これまでは「私」として単に「たべる人」でしかなかった地域住民が、「たべる」のみならず「つくる」ことにも携わる。あるいは味見をした感想を述べ、場合によっては変更を加えることができる。

これまで独占して「公」を担ってきた行政はじめまちを「つくる人」と、「私」の立場にあったNPOはじめ地域住民などまちを「たべる人」が協働して、その関係性から「公」が生まれている。そこには「私」からほとぼしる「公」、「私」からはじまる「公」という関係性があると北原はふれている²⁾。

「NPO 法人くちない」こそ、まさに「新しい公共」の役割を発揮している。奥野による「新しい公共」が担う4つの役割でみると、「①行政機能の代替」としてNPO法人・交通事業者など多様な主体の協働、「②公共領域の補完」として「店っこくちない」など「まち育て」の取り組み、「③民間領域での公共性発揮」として地域住民の参加、「④中間支援機能」として既存のバス交通を補完、であるといえる。

地域の現状に向き合い、課題を解決するために設立された彼らの取り組みからは、「地域住民による、地域住民のための NPO」という姿勢が窺える。これは「まちづくり」においてみられた、交通サービスの供給者が需要者のモビリティを確保するという一方通行の関係ではない。例えば需要者となる地域住民は、送迎サービスと「店っこくちない」を複合的に利用しており、受容的に利用するのではなく、サービスが持続的に展開されるよう支える役割を備えている。しかも供給者である NPO スタッフとは親密な距離関係にある。

このように供給者と需要者が協働の関係にあり、決して両者が独立した関係で成立するような、単なる左から右へという一直線的な流れではない。この関係性から、今日まで展開されてきた公共交通や私的交通とは異なる、しかし関連させながらも、新たな可能性を持ちうる交通のあり方を見出すことはできないだろうか。

第5章 地域住民のモビリティを支える

「新しい公共」の構造と可能性

第1節

コミュニティバスの運行が生み出す「新しい公共」の構造と可能性

—土浦市「キララちゃんバス」の取り組み—

第2節

レンタサイクルシステムの展開にみる「新しい公共」の構造と可能性

—札幌市「ポロクル」の活躍—

第3節

「レールライフプロジェクト」にみる「新しい公共」の構造と可能性

—富山市「レールライフプロジェクト」の取り組み—

第5章 地域住民のモビリティを支える「新しい公共」の構造と可能性

先述したように、「まちづくり」の時代における地域住民のモビリティを確保する仕組みとは、交通サービスの供給者が需要者のモビリティを確保してやるという一方通行の関係にあった。

しかし近年、全国各地では、行政や交通事業者に代わりあるいは補う形で、NPO 法人はじめ地域住民など「新しい公共」が、需要者でありながらも供給者となり、協働の関係で交通サービスを生み出し展開している事例がみられる。その先進事例が、第4章で取り上げた北上市口内町「NPO 法人くちない」の取り組みであり、本研究の重要な柱として掲げるものである。「NPO 法人くちない」という「新しい公共」による交通サービスの展開事例を踏まえることで、今日まで展開されてきた公共交通や私的交通とは異なる、新たな可能性を持つ交通のあり方を見出していきたい

そこで、北上市口内町「NPO 法人くちない」に次ぐ3つの事例に着目し、調査を行うこととした。

第一に、土浦市のコミュニティバス「キララちゃんバス」である。全国各地で導入されるコミュニティバスは、全てが必ずしも成功しているとは限らず、利用者の増加がみられないまま廃止に至る例もある。しかし土浦市のキララちゃんバスは他の事例とは異なる。地域住民のモビリティを支えるのみならず、中心市街地の活性化にも図っている。しかも展開にあたっては、多様な主体が協働の関係にあり、「新しい公共」の活躍がみられる。

第二に、札幌市レンタサイクル「ポロクル」である。「ポロクル」は地域住民のモビリティを支えるのみならず、多彩なライフスタイルを創出している。サービスの展開にあたっては、多様な主体が協働の関係にあり、「新しい公共」の活躍がみられる。

第三に、富山市の「レールライフプロジェクト」を取り上げる。富山市では、公共交通政策を市の政策の中心に掲げ、「お団子と串」の都市構造を築くことによって、「コンパクトなまちづくり」を目指している。しかしコンパクトといっても、富山市の場合は単に公共交通でつなげるという意味ではなく、中心市街地はじめ地域の拠点を育てる取り組みと連動している。ここにも「新しい公共」の活躍がみられる。さらに、先述した「コンパクトシティ」政策において、なぜ公共交通が鍵を握るのか、本節で明らかにする。

各事例にみられる「新しい公共」の構造を整理すると同時に、地域住民のモビリティをいかにして支えているのか実態を明らかにする。そこから新たな可能性を持つ交通のあり方について追究していく。

第1節 コミュニティバスの運行が生み出す「新しい公共」の構造と可能性

—土浦市「キララちゃんバス」の取り組み—

1. 我が国におけるコミュニティバスの現状と課題

先述したように、全国各地でコミュニティバスの運行を開始する例がみられている。交通空白地域・不便地域の解消を図るため、バス運行の維持・確保方策として、バス事業者との協調による地域住民の要望にあったコミュニティバスの導入が進められているようである。

しかし、交通空白地域を埋めるという役割を持つかに思えるコミュニティバスであるが、実際には課題を抱えている。松本¹⁷⁾によると、コミュニティバスは行政サービスの一環として、税金を投入して運行されている。したがって、どちらかといえば対症的な発想や、シビルミニマムとしての位置づけに終始してしまいがちである。しかし本来は、地域でのモビリティを確保するだけでなく、他の交通手段との連携によって地域公共交通全体の利便性向上に結びつけ、さらには、まちづくりや村おこしへと発展させていく可能性を十分に秘めた施策である。さらに、公共交通に直接かかわる課題になるとは限らず、中心市街地の活性化などといった、交通の面からだけでは解決できないが、その解決に貢献できるような課題も含まれる。

政府はこれまで全国各地のコミュニティバスについて調査しており、2008年には国土交通省総合政策局が「地域公共交通の活性化・再生への事例集」を発表した（前出：表4—3・4—4・4—5）。この事例集からも分かるように、全国各地ではさまざまな形態のコミュニティバスが導入されている。行政が交通事業者に委託する形で運行する事例が目立つが、他方でNPO法人はじめ地域住民が中心となる事例もみられる。

そこで本研究で着目するのが、土浦市「キララちゃんバス」である。キララちゃんバスとは、中心市街地活性化を目的に土浦市内で運行されているコミュニティバスである。なんといっても注目は、事業実施者がNPO法人であるという点である。以下の日程で調査を行うこととした。

調査日時	第一回目：平成24年11月13日（火） ヒアリング調査 11月14日（水） 乗降調査
ヒアリング対象	NPO法人まちづくり活性化土浦 事務局長 小林 まゆみ氏 土浦市産業部商工観光課 課長補佐 兼 商工労政係長 北島康雄氏 土浦商工会議所 商工振興課主幹 経営指導員 菅原 伸司氏

2. コミュニティバスによるまちなか活性化の可能性

(1) 中心市街地の衰退をもたらす現状と課題

土浦市は、東部に霞ヶ浦、西武に筑波山を構え、茨城県南部の中核都市として発展してきた。「桜橋」や「川口」など商店街の名に、かつての堀や水路の名残が残っている²⁵⁾。

平成 18 年 2 月には新治村との合併によって、霞ヶ浦の面積 9.17k m²を含む 122.99k m²の総面積となった。東京から 60km 圏内にあり、筑波研究学園都市に隣接している。JR 常磐線の土浦駅、荒川沖駅、神立駅 3 駅や、常磐自動車道の土浦北インターチェンジが立地するなど交通幹線網も整っており、つくばエクスプレスの開通、首都圏中央連絡自動車道などの広域交通幹線網の整備が進展している²⁶⁾。

表 5—1 土浦市の概要

総面積	122.99 km ²
人口	142,878 人 (平成 22 年度国勢調査)
総世帯	56,680 世帯

出典：<http://www.pref.ibaraki.jp/tokei/betu/jinko/getsu/H22sokuho/jinkou1012.html>

かつては中核都市として栄えた土浦市であるが、近年は中心市街地の衰退が激しい。中心商店街には空き店舗が目立ち、日中にもかかわらず人通りが少ない状況にある(写真 5—1)。

土浦市中心部に位置する「MALL505」は、一つの典型である(写真 5—2)。3 階建て、全長約 505m という大きく長いショッピングモールは、中心商店街の核として営業されていたが、現在はほとんどが空き店舗と化しており、かつては賑わっていた姿など想像し難い。

こうした中心市街地の衰退に加えて、モータリゼーションの発展に伴う自家用車の大幅な普及により、路線バスが廃止・減便されるなど、公共交通の衰退が深刻な課題となっている。高齢者や学生など、自家用車を運転しない世代の移動手段を確保しなければならない。また、環境負荷の小さい交通体系を構築していくことも求められている²⁷⁾。

このように、中心市街地の衰退、公共交通の衰退が、土浦市の大きな課題となっている。



写真 5—1 土浦市の中心商店街



写真 5—2 MALL505

(2) 「キララちゃんバス」が運ぶもの

① まちなか活性化バス「キララちゃんバス」の役割

そうした現状を踏まえて導入されたのが、まちなか活性化バス「キララちゃんバス」である（写真 5—3）。

キララちゃんバスは、地域公共交通総合連携計画でも位置付けられている。この計画では、地域住民、企業、交通事業者、行政が連携し、鉄道、路線バス、キララちゃんなどを軸とした土浦市の公共交通の一体的な連携、活性化策を検討し、利用しやすい魅力ある公共交通体系を構築することを目的として掲げられている。

さらに、「第 6 次土浦市総合計画」、「土浦市都市計画マスタープラン」、「土浦市中心市街地活性化基本計画」において、「バス交通の充実」が位置づけられており、その第一段階として、中心市街地循環型の計画となっている²⁸⁾。



写真 5—3 キララちゃんバス



写真 5-4 キララちゃんバス停留所（桜橋）



写真 5-5 キララちゃんバス内の様子

本来、土浦市では、鉄道、バスなど一般的な公共交通機関が運行されている（表 5—2）。バス路線は、主に関東鉄道が運行しており、土浦駅を起点として、さまざまなバス路線が市内を横断している（図 5—1）。

そうした既存のバス路線に加えて、キララちゃんバスというコミュニティバスが補助的交通という位置付けで運行されている。あくまで中心市街地活性化という目的をもった運行であるため、他のバス路線と混在した形である。

表 5—2 土浦市の公共交通の体系

種別	公共交通機関
基幹的交通	① J R 常磐線
	② 路線バス
補助的交通	③ まちづくり活性化バスキララちゃん
	④ のりあいタクシー土浦
その他	⑤ 高速バス（県庁、免許センター、成田空港等）
	⑥ 障害者へのタクシー利用補助
	⑦ 福祉施設バス（ふれあいセンターながみね等）
	⑧ スクールバス（都和小学校）

出典： http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1274404031_doc_34.pdf

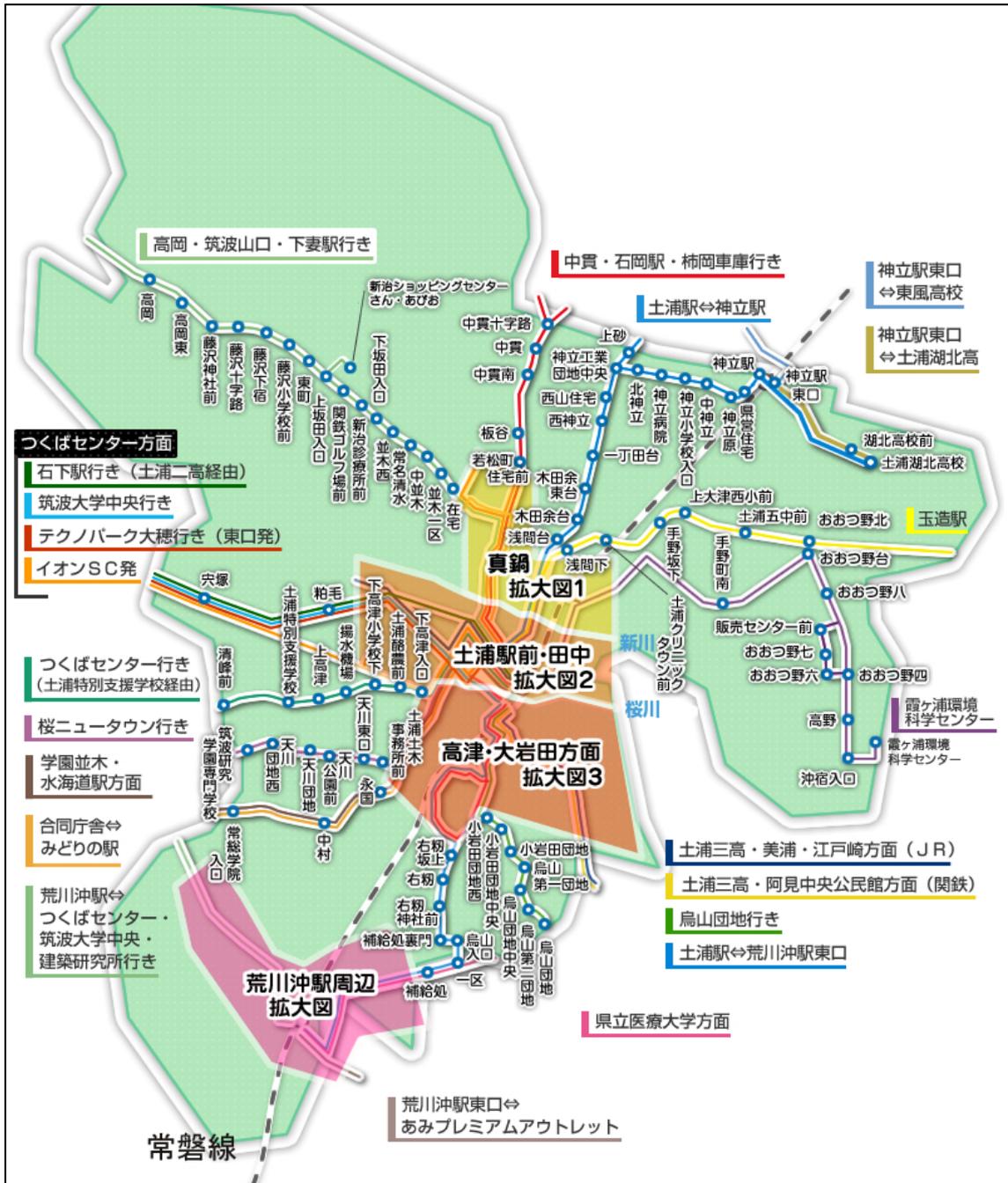


図 5-1 土浦市バス路線図

出典 : http://www.t-koutsu.jp/bus/pdf/rosen_all.pdf

②「まちづくり活性化バス実行委員会」の設立

キララちゃんバス運行の始まりは、平成 13 年に開かれた「コミュニティバス検討会」に遡る。この検討会はコミュニティバスの導入に向けて発足したものであり、委員には、商工会議所の専務はじめ、美容師など中心商店街の事業者が集まった。

検討会における最大の課題は、誰が、どのような組織が、キララちゃんバスの事業実施者としての役割を担うかという点であった。結論は、行政でも、商工会議所でもなく、NPO 法人である。なぜ NPO なのか、それは、行政に頼らないまちづくりの必要性和、柔軟な運行には NPO が必要という考えがあったためであり、この考えから、事業実施者を NPO が担うという方向性が打ち出されたのである。

小林（2011）²⁹⁾によると、現在、運行されている全国のコミュニティバスのほとんどが行政主体であるが、当時、民間運営のバス事業は大半が赤字で、事業成立は不可能に近く、行政に依頼すべきであるとの意見が多くあった。確かに NPO での実施はリスクが大きく、単独での事業は難しい。しかし、NPO ゆえに自由な判断ができ、行政では難しい賛助会費や広告収入など収益事業や、利用者の声に迅速に対応できるという利点がある。行政主体となれば、地域全体を考慮し「公平性」などをどう担保するか、いかに予算措置をするかなど問題もあり、時間を要するという。

そこで平成 16 年度に設立されたのが、「NPO 法人まちづくり活性化土浦」であった。

平成 15 年には「まちづくり活性化バス実行委員会」へと切り替わり議論されながら、平成 17 年度、18 年度に試験的に運行され、平成 19 年度から本格的に、キララちゃんバスは運行を開始した。27 回もの委員会を実施し、NPO 法人を設立、本運行を迎えるまで、約 6 年を費やしている（表 5—3）。

その後、運行が開始されたのだが、小林氏によると当初、事業者らは一便につき平均 4～5 名の乗客数を期待していた。しかし実際は平均 7 名という結果になり、予想を大きく上回る事となったのである。

表 5—3 キララちゃんバス運行までの流れ

平成 13 年 4 月	コミュニティバス検討会第 1 回
平成 13～15 年	第 2～27 回
平成 15 年 2 月	まちづくり活性化バス実行委員会開催
平成 16 年 3 月	NPO 法人設立総会
平成 16 年 11 月	バス愛称が「キララちゃん」に決定（161 点の応募から）
平成 17 年 2 月	運輸局より運行許可
平成 17 年 3 月	試験運行開始
平成 19 年 4 月	本運行開始

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

③キララちゃんバスの運行にあたる三者の役割

キララちゃんバスの運行にあたっては、三者が関わっている（図 5—2）。NPO 法人まちづくり活性化土浦は事業実施者として主体となり、市民の参加拡大はじめまち育て活動にも取り組んでいる。運行事業者は車両を用意し、運行に務めている。そして行政は事業支援者として側面的支援にあたり、事業費の補助などを行っている（表 5—4）。

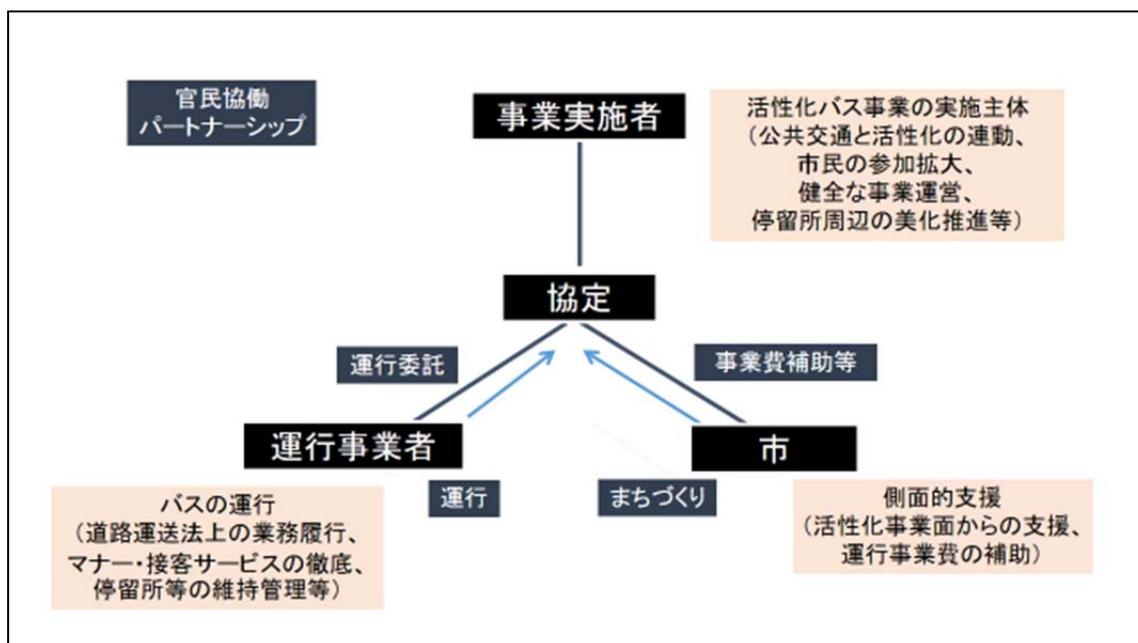


図 5—2 三者協定の概念図

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

表 5—4 三者の役割

事業実施者	NPO 法人まちづくり活性化土浦	公共交通利用と活性化の連動 市民の参加拡大 健全な事業運営 バス停周辺の美化促進
運行事業者	A コース：土浦地区タクシー協同組合 B・C コース：関東鉄道	道路運送法の許認可 車両の用意・点検整備 運転手の接客対応の徹底
事業支援者	土浦市	運行事業費の補助 活性化事業面からの支援

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

④「NPO 法人まちづくり活性化土浦」の活躍

ところで事業実施者である「NPO 法人まちづくり活性化土浦」(理事長：勝田達也氏)は、キララちゃんバスの運営以外にもさまざまな事業に取り組んでいる。大きく分類すると「まちづくり活性化バス運行事業」、「中心市街地活性化推進事業」である(表 5—5)。

単にキララちゃんバスの運行に務めるのみならず、利用促進のための施策を展開している。彼らの活躍が、キララちゃんバスの今日までの運行へとつながり、さらには「まち育て」の可能性を生み出しているといえる。

表 5—5 NPO 法人まちづくり活性化土浦の活動内容

まちづくり活性化バス運行事業	活性化バスの運行
	地域通貨券、回数券、春キララ券の発行
	公共交通会議への参加
	ホームページの運営・PR 活動
	バス利用促進研究
	パークアンドバスライドの実施
	BDF 燃料の導入
中心市街地活性化推進事業	まちなか元気市など、各種イベントへの参加
	フラワーポットの設置、管理
	まちかど茶話会、にぎわいネットワークの開催
	中心市街地活性化協議会への参加
	キララちゃんニュース・協賛店ニュースの作成、発信
	ラジオつくばレギュラー番組「@タウン土浦」 情報発信
	まちなか落書き消し活動への参加

出典：

[http:// http://tsuchiura-npo.jugem.jp/?cid=4](http://http://tsuchiura-npo.jugem.jp/?cid=4)

⑤継続的な運行のための収入

キララちゃんバスを運行するにあたり、事業費は、不足分について行政からの支援を受けつつ、運賃、協賛広告、会費による自立的な運営を目指している（図 5—3・5—4）。

しかし、ここに負のスパイラルがある。NPO スタッフが、キララちゃんバスの継続的な運行を目指して協賛を呼びかけ、広告収入を増加させると、一方で行政の補助金が減額されてしまうのである。

全国各地で運行されているコミュニティバスのほとんどは、行政による補助金に頼って運行されている。キララちゃんバスの場合も、補助金なしでは運行が実現できなくなり、かといって広告の収入をなくすこともできないという葛藤が見え隠れしている。

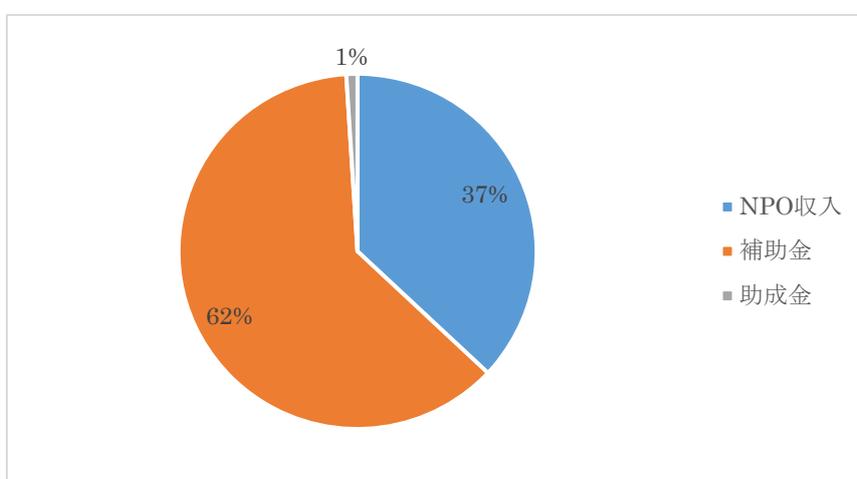


図 5—3 バス運行事業収入

出典：<http://tsuchiura-npo.jugem.jp/?cid=4>

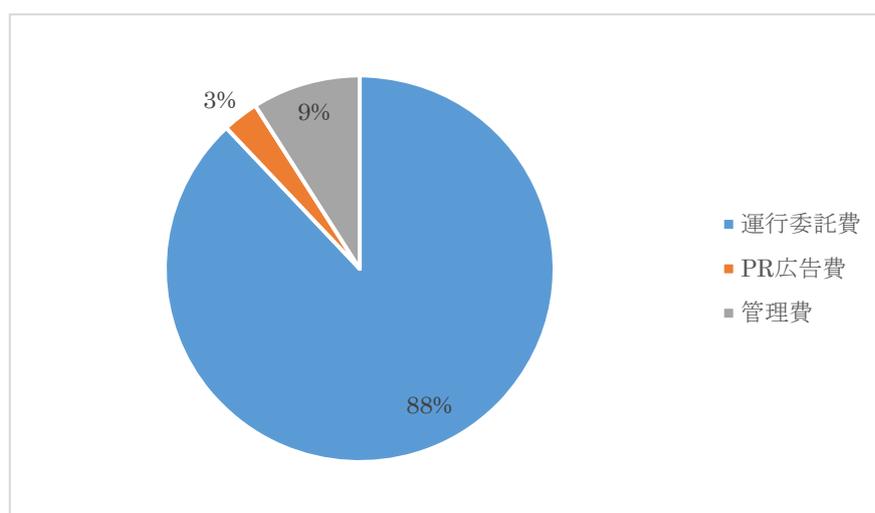


図 5—4 バス運行事業費

出典：<http://tsuchiura-npo.jugem.jp/?cid=4>

また、キララちゃんバスにも工夫がなされている。土浦市中心市街地の活性化に賛同している商店などが、キララちゃんバスを通じて PR されているのである（表 5—6）。例えば車内にポスターが貼られるのみならず、差し込みラック内にチラシやパンフレットが設置されている（写真 5—6）。

キララちゃんバスの運行にあたって、広告収入は重要な運行経費である。NPO スタッフは日々、広告収入を集めるために、地域に出向いているが、企業の賛同を得ることは容易ではない。

表 5—6 キララちゃんバス内の広告協賛

種類	内容	協賛基準料金
車内音声・電光文字	停留所最寄りの商店などを紹介	52,500 円／年
車内・外ポスター	後部ステッカー	31,500 円／6 カ月
	窓用ステッカー	21,000 円／6 カ月
車内ポスター	B3 サイズ	2,100 円／月
差し込みラック	チラシ・パンフレット	1,050 円／月

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」



写真 5—6 車内広告（差し込みラック）

⑥バスボランティアの活躍

キララちゃんバスの運行を支えているのは、行政、運行事業者、NPO といった三者のみではない。もちろん利用者も、キララちゃんバスに乗車することによって運行を支えている。しかしそれだけではない。

何といっても鍵となるのは、バスボランティアの存在である。

キララちゃんバスには、毎便・毎日ではなくとも、一日の数時間など自由な時間を利用して、青いジャンパーを着たバスボランティアが乗車している（写真 5—7）。小林氏によると、キララちゃんバスの乗車率が伸びている要因は、バスボランティアであるという。

土浦市は城下町であるため、曲がりくねった道路が多い。そこをバスが通るのだが、その際に運転手に何かを尋ねたい乗客や、乗降に困難な高齢者に対応することは、難しい場合もある。そうした際、バスボランティアは役割を発揮する。乗客に行き先や運賃を教えることはもちろん、乗降に困難な高齢者の介助を手助けする。

また、バスに初めて乗る際は不安を抱える地域住民も多いため、バスボランティアはそうした不安を解消させる一助となっている。

バスボランティアはその日の任務を終えると、乗車日誌をつけることとなっている。乗車日誌には、車内での出来事、感想、乗客からの苦情や要望を記載し、NPO に提出する。しかも NPO は後日、市長にまで提出している。地域住民の「生の声」を聞くというバスボランティアの役割が、ひいてはまちづくりに活かすことができるのだと小林氏は述べている。

ある男性バスボランティアは、趣味のマジックをキララちゃんバス内で披露しているという。バスが停車している際、例えば土浦駅前で待機している間など、度胸試しでマジックを乗客に披露する。キララちゃんバスは利用客のみならず、バスボランティアにとっても場所と化しているのである。

あくまでボランティアであり、謝金などは発生しない。それでも自らバスボランティアとして関わっているのである。

調査の際は、バスボランティアが顔なじみとなった乗客と親しく会話している様子がみられた（写真 5—8）。また、乗客がバスを降りる際には立ち上がり、無事に降りる様子を見守っている（写真 5—9）。例え一時であっても、単なるモビリティを確保するための「手段」ではない公共交通の役割がある。

ところでバスボランティアの人数は、募集した当初は 14 名の応募があったという。年代は、主に退職した高齢者である。人数は変動し続け、第一回目の調査時は 2 名のみであった。



写真 5—7 キララちゃんバスに乗車するバスボランティア

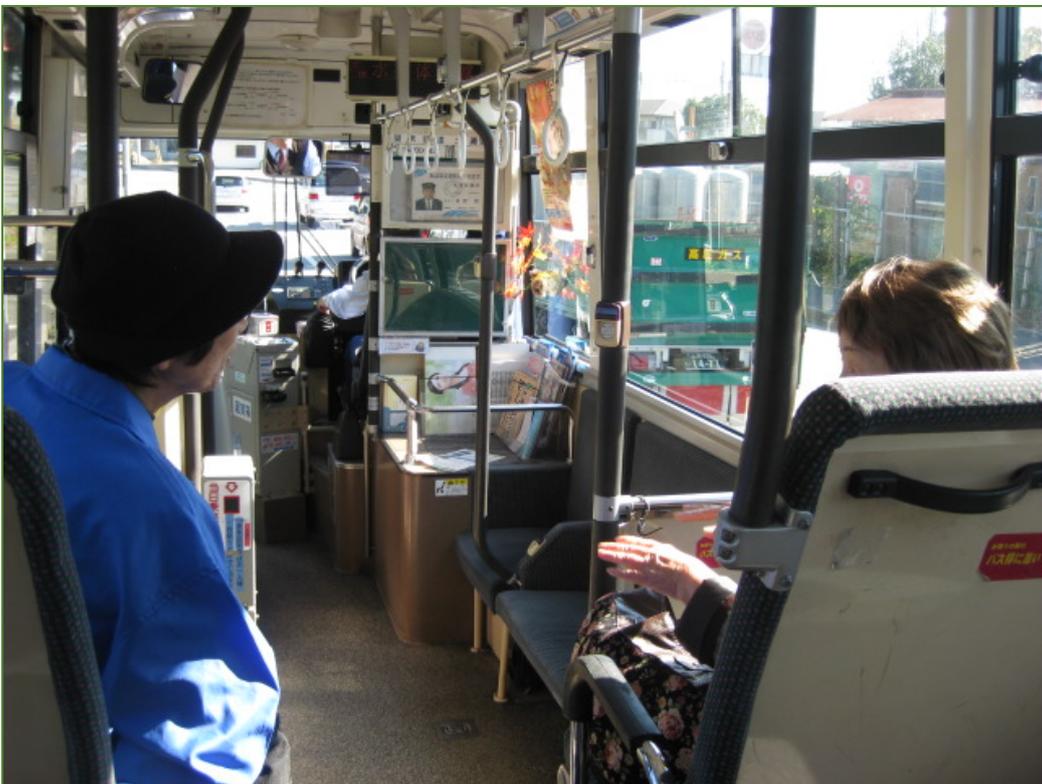


写真 5—8 バスボランティアと乗客が会話する様子



写真 5—9 乗客の乗降を見守るバスボランティア

このようにバスボランティアを務めるのは主に高齢者であるが、時には子どもも務めている。

土浦小学校では、夏休みに「ボランティアをしよう」という取り組みを行っている。そこで一部の小学生がキララちゃんバスでのボランティアを選択し、実際に乗車することで、乗客の乗降を手伝っている。中には小学生が張り切りすぎて、高齢の乗客を見るたびに即座に荷物を持ってあげるため、盗まれたのかと驚いてしまう乗客もいるという。

また、幼稚園児を対象としたマナーアップキャンペーンを実施したこともあった。園長の、マナーを身につけるには幼少時からの教育が必要であるという思いから始まったものである。キララちゃんバスへの乗車を通して、マナーを学ぶ取り組みであったが、4年で幕を下ろしてしまった。なぜなら園長が退職したことにより、その後が続かなかったのである。トップが変わっても取り組みとして継続できればいいものの、それが適わなかった。

小学生もバスボランティアに取り組む機会は重要であるが、それをモビリティ・マネジメントにつなげていくべきである。一時期の取り組みとして終止してはならない。

とはいえ、キララちゃんバスが地域住民のモビリティを確保するのみならず、マナーを学ぶことをはじめ、教育の機能を発揮する可能性はある。キララちゃんバスは地域住民がふれあう場所でもあり、子どもから高齢者まで多世代が関わり合い、まさに公共がふれあう場所と化している。

(3) 地域通貨「キララ」にみる連携の仕組み

NPO 法人、交通事業者、行政、バスボランティアといった多様な主体が連携しているが、そこに中心商店街も加わっている。なぜ中心商店街鍵も連携の輪に加わっているのか、それは地域通貨「キララ」の導入である。

この地域通貨がどのように活用されているかという、以下の流れによる。

- ①キララちゃんバスに乗って、中心商店街へ向かう
- ②降りる際に「乗車証明書」を受け取る（写真 5—10）
- ③まちなか加盟店に来店する
- ④1,000 円以上の買い物をすると、地域通貨「100 キララ」がサービスされる
- ⑤地域通貨「100 キララ」1 枚で、帰りのバス運賃が無料になる

このように、キララちゃんバスの運行と中心市街地の活性化が連動しているのである。

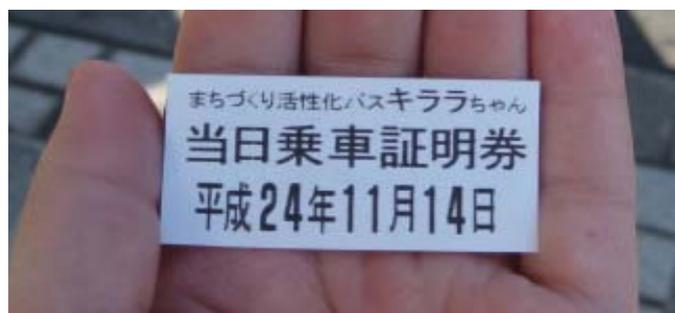


写真 5—10 当日乗車証明書

地域通貨「キララ」の発券の仕組みは、以下の通りである。

- ①加盟店は、「キララ」を発行管理者から買い取り（または交換）、商店名を押印する。

（買い取りの単価は 1 商店につき最低 50 枚）

- ②加盟店は、バスを利用し、当日乗車証明書を持参して来店し、1,000 円以上買い物をしたお客に、地域通貨「100 キララ」を 1 枚サービスとして進呈する。

- ③お客は、地域通貨「100 キララ」1 枚で 1 回、キララちゃんバスに乗ることができる。

- ④加盟店は、有効期限（6 カ月）を過ぎた「キララ」を、期限後 10 日以内に発行管理者に返還し、精算することができる。または、新しい「キララ」と交換できる。

運送事業者は、お客が利用した使用済みの「キララ」を添えて、NPO に運賃を請求し、精算する。

(4) 路線や料金

以上のように、多様な主体が関わり合って運行されているキララちゃんバスであるが、実際の運行について、目的、時間、車両形態などを整理した（表 5—7・5—8・5—9・5—10・5—11・5—12・5—13）。

路線は、「A コース：市民会館循環（約 11.6km）」「B コース：市役所循環（約 9.5km）」「C コース：霞ヶ浦循環（約 10.5km）」で構成されている（図 5—5）。

全車両はノンステップ小型の低床であるため、特に高齢者にとって乗降時は易しい。

表 5—7 キララちゃんバスの概要

正式名称	まちづくり活性化バス
愛称	キララちゃん
運行目的	①中心市街地の活性化 ②バス利用不便地域の緩和 ③公共交通利用の促進
路線	A コース：市民会館循環（約 11.6km） B コース：市役所循環（約 9.5km） C コース：霞ヶ浦循環（約 10.5km） 各コース右回り 7 便、左回り 7 便、計 14 便 停留所は約 300m ごとに配置 （中心部では約 100～200m）
運行時間	年中無休 8:20～19:45 約 40 分間隔
運行車両	A コース：ノンステップ小型バス 定員 29 名、1 台 B・C コース：ノンステップ小型バス 定員 28 名、各 1 台
料金	おとな：100 円 こども（6～12 歳未満）：50 円 幼児（1～6 歳未満）・乳児：無賃※ ※幼児の場合でも次の場合は運賃が発生 ・「おとな」または「こども」に同伴する「幼児」の人数が 3 人以上の場合 ・「幼児」が単独で乗車する場合 ※「障がい者手帳」を所有する市民は無料
回数券	100 円券×10 枚：1,000 円 50 円券×10 枚：500 円

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

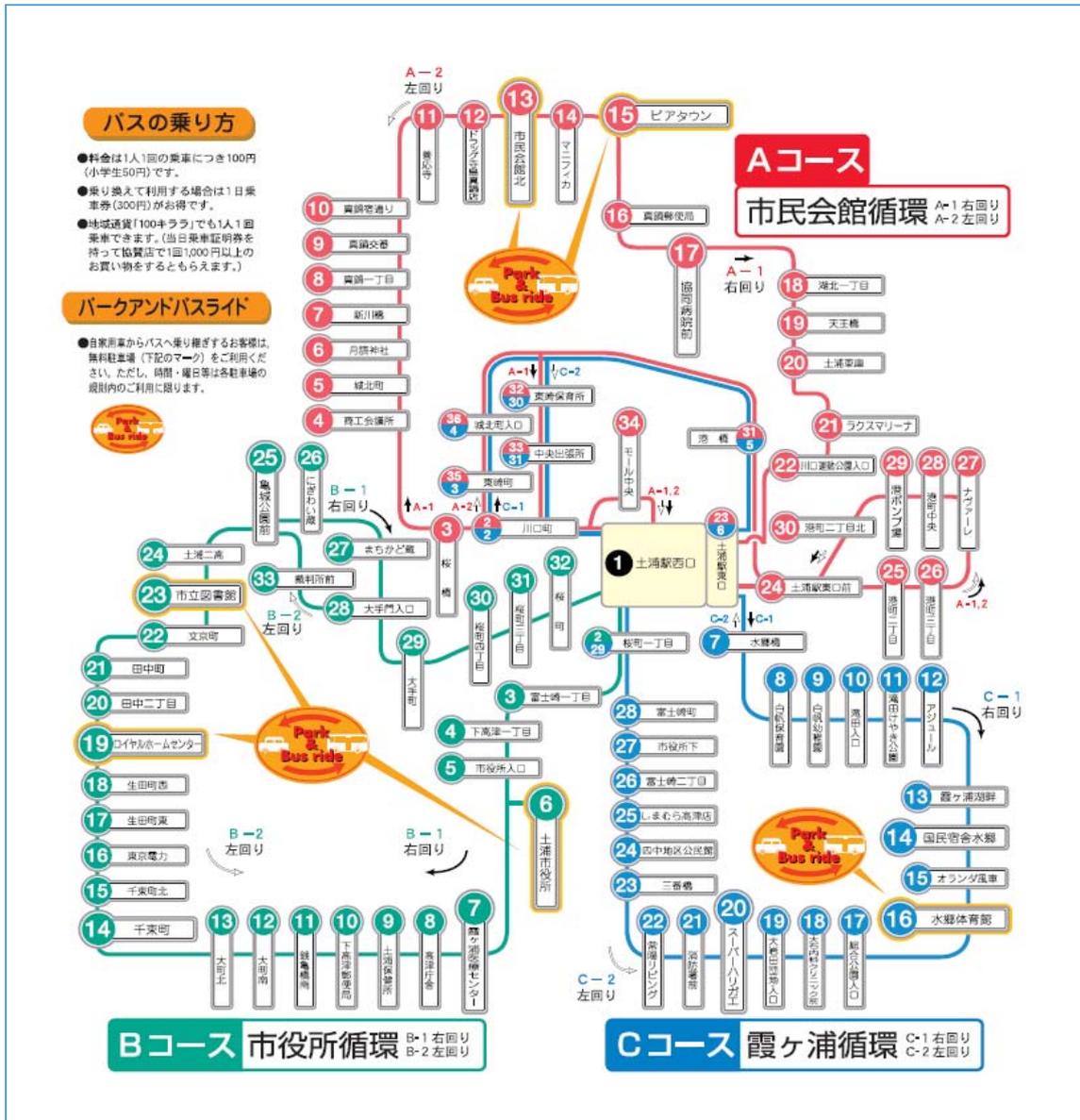


図 5-5 キララちゃんバス路線図

出典：

<http://npo-kirara.org/file/%E8%B7%AF%E7%B7%9A%E7%B3%BB%E7%B5%B1%E5%9B%B3201304%20.pdf>

表 5—8 キララちゃんバス時刻表 (A コース右回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		8:20	10:00	11:40	13:20	15:00	16:40	18:20
川口町(モール 505 入口)	0.4	8:21	10:01	11:41	13:21	15:01	16:41	18:21
桜橋	0.4	8:22	10:02	11:42	13:22	15:02	16:42	18:22
商工会議所	0.2	8:23	10:03	11:43	13:23	15:03	16:43	18:23
城北町	0.3	8:24	10:04	11:44	13:24	15:04	16:44	18:24
月読神社	0.2	8:24	10:04	11:44	13:24	15:04	16:44	18:24
新川橋	0.2	8:25	10:05	11:45	13:25	15:05	16:45	18:25
真鍋 1 丁目	0.2	8:26	10:06	11:46	13:26	15:06	16:46	18:26
真鍋交番	0.2	8:27	10:07	11:47	13:27	15:07	16:47	18:27
真鍋宿通り	0.1	8:27	10:07	11:47	13:27	15:07	16:47	18:27
善応寺	0.2	8:28	10:08	11:48	13:28	15:08	16:48	18:28
ウエルシア土浦真鍋店	0.3	8:29	10:09	11:49	13:29	15:09	16:49	18:29
市民会館北	0.2	8:30	10:10	11:50	13:30	15:10	16:50	18:30
マニフィカ	0.2	8:30	10:10	11:50	13:30	15:10	16:50	18:30
ピアタウン	0.3	8:32	10:12	11:52	13:32	15:12	16:52	18:32
真鍋郵便局	0.3	8:33	10:13	11:53	13:32	15:13	16:53	18:33
協同病院前	0.2	8:34	10:14	11:54	13:34	15:14	16:54	18:34
湖北 1 丁目	0.5	8:36	10:16	11:56	13:36	15:16	16:56	18:36
天王橋	0.3	8:37	10:17	11:57	13:37	15:17	16:57	18:37
土浦車庫	0.2	8:38	10:18	11:58	13:38	15:18	16:58	18:38
ラクスマリーナ	0.3	8:38	10:18	11:58	13:38	15:18	16:58	18:38
川口運動公園入口	0.5	8:39	10:19	11:59	13:39	15:19	16:59	18:39
土浦駅東口	0.5	8:42	10:22	12:02	13:42	15:22	17:02	18:42
港町 2 丁目	0.6	8:44	10:24	12:04	13:44	15:24	17:04	18:44
港町 3 丁目	0.3	8:45	10:25	12:05	13:45	15:25	17:05	18:45
ナヴァーレ	0.4	8:46	10:26	12:06	13:46	15:26	17:06	18:46
港町中央	0.2	8:46	10:26	12:06	13:46	15:26	17:06	18:46
港ポンプ場	0.3	8:47	10:27	12:07	13:47	15:27	17:07	18:47
港町 2 丁目北	0.4	8:47	10:27	12:07	13:47	15:27	17:07	18:47
土浦駅東口前	0.4	8:48	10:28	12:08	13:48	15:28	17:08	18:48
港橋	0.6	8:51	10:31	12:11	13:51	15:31	17:11	18:51
東崎保育所	0.9	8:53	10:33	12:13	13:53	15:33	17:13	18:53
中央出張所	0.2	8:54	10:34	12:14	13:54	15:34	17:14	18:54

川口町(モール 505 入口)	0.2	8:55	10:35	12:15	13:55	15:35	17:15	18:55
土浦駅西口	0.6	9:00	10:40	12:20	14:00	15:40	17:20	19:00

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

表 5-9 キララちゃんバス時刻表 (A コース左回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		9:10	10:50	12:30	14:10	15:50	17:30	19:10
川口町(モール 505 入口)	0.4	9:11	10:51	12:31	14:11	15:51	17:31	19:11
東崎町	0.1	9:12	10:52	12:32	14:12	15:52	17:32	19:12
城北町入口	0.2	9:13	10:53	12:33	14:13	15:53	17:33	19:13
港橋	0.9	9:15	10:55	12:35	14:15	15:55	17:35	19:15
土浦駅東口前	0.6	9:17	10:57	12:37	14:17	15:57	17:37	19:17
港町 2 丁目	0.6	9:19	10:59	12:39	14:19	15:59	17:39	19:19
港町 3 丁目	0.3	9:20	11:00	12:40	14:20	16:00	17:40	19:20
ナヴァーレ	0.4	9:21	11:01	12:41	14:21	16:01	17:41	19:21
港町中央	0.2	9:21	11:01	12:41	14:21	16:01	17:41	19:21
港ポンプ場	0.3	9:22	11:02	12:42	14:22	16:02	17:42	19:22
港町 2 丁目北	0.4	9:23	11:03	12:43	14:23	16:03	17:43	19:23
土浦駅東口	0.2	9:24	11:04	12:44	14:24	16:04	17:44	19:24
川口運動公園入口	0.2	9:25	11:05	12:45	14:25	16:05	17:45	19:25
ラクスマリーナ	0.5	9:26	11:06	12:46	14:26	16:06	17:46	19:26
土浦車庫	0.3	9:28	11:08	12:48	14:28	16:08	17:48	19:28
天王橋	0.2	9:28	11:08	12:48	14:28	16:08	17:48	19:28
湖北 1 丁目	0.3	9:30	11:10	12:50	14:30	16:10	17:50	19:30
協同病院前	0.5	9:32	11:12	12:52	14:32	16:12	17:52	19:32
真鍋郵便局	0.2	9:33	11:13	12:53	14:33	16:13	17:53	19:33
ピアタウン	0.3	9:34	11:14	12:54	14:34	16:14	17:54	19:34
マニフィカ	0.3	9:36	11:16	12:56	14:36	16:16	17:56	19:36
市民会館北	0.2	9:37	11:17	12:57	14:37	16:17	17:57	19:37
ウエルシア土浦真鍋店	0.2	9:37	11:17	12:57	14:37	16:17	17:57	19:37
善応寺	0.3	9:39	11:19	12:59	14:39	16:19	17:59	19:39
真鍋宿通り	0.2	9:40	11:20	13:00	14:40	16:20	18:00	18:40
真鍋交番	0.1	9:41	11:21	13:01	14:41	16:21	18:01	19:41
真鍋 1 丁目	0.2	9:42	11:22	13:02	14:42	16:22	18:02	19:42
新川橋	0.2	9:42	11:22	13:02	14:42	16:22	18:02	19:42

月読神社	0.2	9:43	11:23	13:03	14:43	16:23	18:03	19:43
城北町	0.2	9:44	11:24	13:04	14:44	16:24	18:04	19:44
商工会議所	0.3	9:45	11:25	13:05	14:45	16:25	18:05	19:45
桜橋	0.2	9:46	11:26	13:06	14:46	16:26	18:06	19:46
川口町(モール505入口)	0.4	9:46	11:26	13:06	14:46	16:26	18:06	19:46
土浦駅西口	0.6	9:50	11:30	13:10	14:50	16:30	18:10	19:5

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

表5-10 キララちゃんバス時刻表 (Bコース右回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		8:20	10:00	11:40	13:20	15:00	16:40	18:20
桜町1丁目	0.4	8:21	10:01	11:41	13:21	15:01	16:41	18:21
富士崎1丁目	0.4	8:21	10:01	11:41	13:21	15:01	16:41	18:21
下高津1丁目	0.3	8:22	10:02	11:42	13:22	15:02	16:42	18:22
市役所入口	0.2	8:23	10:03	11:43	13:23	15:03	16:43	18:23
土浦市役所	0.4	8:25	10:05	11:45	13:25	15:05	16:45	18:25
霞ヶ浦医療センター	0.3	8:26	10:06	11:46	13:26	15:06	16:46	18:26
高津庁舎	0.3	8:27	10:07	11:47	13:27	15:07	16:47	18:27
土浦保健所	0.2	8:27	10:07	11:47	13:27	15:07	16:47	18:27
下高津郵便局	0.3	8:28	10:08	11:48	13:28	15:08	16:48	18:28
銭亀橋南	0.4	8:29	10:09	11:49	13:29	15:09	16:49	18:29
大町南	0.3	8:29	10:09	11:49	13:29	15:09	16:49	18:29
大町北	0.3	8:30	10:10	11:50	13:30	15:10	16:50	18:30
千束町	0.3	8:31	10:11	11:51	13:31	15:11	16:51	18:31
千束町北	0.2	8:31	10:11	11:51	13:31	15:11	16:51	18:31
東京電力	0.3	8:32	10:12	11:52	13:32	15:12	16:52	18:32
生田町東	0.2	8:33	10:13	11:53	13:33	15:13	16:53	18:33
生田町西	0.2	8:33	10:13	11:53	13:33	15:13	16:53	18:33
ロクヤルホームセンター	0.2	8:34	10:14	11:54	13:34	15:14	16:54	18:34
田中2丁目	0.3	8:35	10:15	11:55	13:35	15:15	16:55	18:35
ウエルシア土浦新田中店	0.3	8:36	10:16	11:56	13:36	15:16	16:56	18:36
文京町	0.6	8:38	10:18	11:58	13:38	15:18	16:58	18:38
市立図書館	0.3	8:39	10:19	11:59	13:39	15:19	16:59	18:39
土浦二高	0.3	8:40	10:20	12:00	13:40	15:20	17:00	18:40
亀城公園前	0.3	8:42	10:22	12:02	13:42	15:22	17:02	18:42

にぎわい蔵	0.2	8:43	10:23	12:03	13:43	15:23	17:03	18:43
まちかど蔵	0.2	8:44	10:24	12:04	13:44	15:24	17:04	18:44
大手門入口	0.2	8:45	10:25	12:05	13:45	15:25	17:05	18:45
大手町	0.2	8:46	10:26	12:06	13:46	15:26	17:06	18:46
桜町4丁目	0.2	8:47	10:27	12:07	13:47	15:27	17:07	18:47
桜町3丁目	0.4	8:48	10:28	12:08	13:48	15:28	17:08	18:48
桜町	0.3	8:49	10:29	12:09	13:49	15:29	17:09	18:49
土浦駅西口	0.4	8:57	10:37	12:17	13:57	15:37	17:22	18:57

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

表 5—11 キララちゃんバス時刻表 (B コース左回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		9:10	10:50	12:30	14:10	15:50	17:30	19:10
桜町	0.4	9:10	10:50	12:30	14:10	15:50	17:30	19:10
桜町3丁目	0.3	9:11	10:51	12:31	14:11	15:51	17:31	19:11
桜町4丁目	0.4	9:12	10:52	12:32	14:12	15:52	17:32	19:12
大手町	0.2	9:13	10:53	12:33	14:13	15:53	17:33	19:13
大手門入口	0.2	9:14	10:54	12:34	14:14	15:54	17:34	19:14
裁判所前	0.2	9:15	10:55	12:35	14:15	15:55	17:35	19:15
亀城公園前	0.4	9:16	10:56	12:36	14:16	15:56	17:36	19:16
土浦二高	0.3	9:17	10:57	12:37	14:17	15:57	17:37	19:17
市立図書館	0.3	9:18	10:58	12:38	14:18	15:58	17:38	19:18
文京町	0.3	9:19	10:59	12:39	14:19	15:59	17:39	19:19
ウエルシア土浦新田中店	0.6	9:21	11:01	12:41	14:21	16:01	17:41	19:21
田中2丁目	0.3	9:22	11:02	12:42	14:22	16:02	17:42	19:22
ロイヤルホームセンター	0.3	9:23	11:03	12:43	14:23	16:03	17:43	19:23
生田町西	0.2	9:23	11:03	12:43	14:23	16:03	17:43	19:23
生田町東	0.2	9:24	11:04	12:44	14:24	16:04	17:44	19:24
東京電力	0.2	9:25	11:05	12:45	14:25	16:05	17:45	19:25
千束町北	0.3	9:26	11:06	12:46	14:26	16:06	17:46	19:26
千束町	0.2	9:27	11:07	12:47	14:27	16:07	17:47	19:27
大町北	0.3	9:28	11:08	12:48	14:28	16:08	17:48	19:28
大町南	0.3	9:29	11:09	12:49	14:29	16:09	17:49	19:29
銭亀橋南	0.3	9:30	11:10	12:50	14:30	16:10	17:50	19:30
下高津郵便局	0.4	9:31	11:11	12:51	14:31	16:11	17:51	19:31

土浦保健所	0.2	9:32	11:12	12:52	14:32	16:12	17:52	19:32
高津庁舎	0.3	9:32	11:12	12:52	14:32	16:12	17:52	19:32
霞ヶ浦医療センター	0.3	9:33	11:13	12:53	14:33	16:13	17:53	19:33
土浦市役所	0.4	9:35	11:15	12:55	14:35	16:15	17:55	19:35
市役所入口	0.4	9:36	11:16	12:56	14:36	16:16	17:56	19:36
下高津1丁目	0.2	9:37	11:17	12:57	14:37	16:17	17:57	19:37
富士崎1丁目	0.3	9:38	11:18	12:58	14:38	16:18	17:58	19:38
桜町1丁目	0.4	9:39	11:19	12:59	14:39	16:19	17:59	19:39
土浦駅西口	0.4	9:47	11:27	13:07	14:47	16:27	18:12	19:47

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

表5-12 キララちゃんバス時刻表 (Cコース右回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		8:20	10:00	11:40	13:20	15:00	16:40	18:20
川口町(モール505入口)	0.4	8:21	10:01	11:41	13:21	15:01	16:41	18:21
東崎町	0.1	8:22	10:02	11:42	13:22	15:02	16:42	18:22
城北町入口	0.2	8:23	10:03	11:43	13:23	15:03	16:43	18:23
港橋	0.9	8:25	10:05	11:45	13:25	15:05	16:45	18:25
土浦駅東口	0.4	8:28	10:08	11:48	13:28	15:08	16:48	18:28
水郷橋	0.5	8:30	10:10	11:50	13:30	15:10	16:50	18:30
白帆保育園	0.4	8:31	10:11	11:51	13:31	15:11	16:51	18:31
白帆幼稚園	0.2	8:31	10:11	11:51	13:31	15:11	16:51	18:31
滝田入口	0.2	8:32	10:12	11:52	13:32	15:12	16:52	18:32
滝田けやき公園	0.2	8:32	10:12	11:52	13:32	15:12	16:52	18:32
アジュール	0.4	8:33	10:13	11:53	13:33	15:13	16:53	18:33
霞ヶ浦湖畔	0.5	8:34	10:14	11:54	13:34	15:14	16:54	18:34
国民宿舎水郷	0.3	8:36	10:16	11:56	13:36	15:16	16:56	18:36
オランダ風車	0.3	8:36	10:16	11:56	13:36	15:16	16:56	18:36
水郷体育館	0.4	8:37	10:17	11:57	13:37	15:17	16:57	18:37
総合公園入口	0.5	8:38	10:18	11:58	13:38	15:18	16:58	18:38
大石内科クリニック前	0.7	8:39	10:19	11:59	13:39	15:19	16:59	18:39
大岩田団地入口	0.3	8:40	10:20	12:00	13:40	15:20	17:00	18:40
スーパーハリガエ	0.1	8:40	10:20	12:00	13:40	15:20	17:00	18:40
消防署前	0.4	8:41	10:21	12:01	13:41	15:21	17:01	18:41
常陽リビング	0.3	8:41	10:21	12:01	13:41	15:21	17:01	18:41

三番橋	0.4	8:42	10:22	12:02	13:42	15:22	17:02	18:42
四中地区公民館	0.3	8:43	10:23	12:03	13:43	15:23	17:03	18:43
しまむら高津店	0.3	8:43	10:23	12:03	13:43	15:23	17:03	18:43
富士崎2丁目	0.2	8:44	10:24	12:04	13:44	15:24	17:04	18:44
市役所下	0.3	8:45	10:25	12:05	13:45	15:25	17:05	18:45
富士崎町	0.3	8:46	10:26	12:06	13:46	15:26	17:06	18:46
桜町1丁目	0.6	8:47	10:27	12:07	13:47	15:27	17:07	18:47
土浦駅西口	0.4	8:55	10:35	12:15	13:55	15:35	17:20	18:55

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

表5-13 キララちゃんバス時刻表 (Cコース左回り)

停留所名	距離	1	2	3	4	5	6	7
土浦駅西口		9:10	10:50	12:30	14:10	15:50	17:30	19:10
桜町1丁目	0.4	9:11	10:51	12:31	14:11	15:51	17:31	19:11
富士崎町	0.6	9:12	10:52	12:32	14:12	15:52	17:32	19:12
市役所下	0.3	9:13	10:53	12:33	14:13	15:53	17:33	19:13
富士崎2丁目	0.3	9:13	10:53	12:33	14:13	15:53	17:33	19:13
しまむら高津店	0.2	9:14	10:54	12:34	14:14	15:54	17:34	19:14
四中地区公民館	0.3	9:14	10:54	12:34	14:14	15:54	17:34	19:14
三番橋	0.3	9:15	10:55	12:35	14:15	15:55	17:35	19:15
常陽リビング	0.4	9:16	10:56	12:36	14:16	15:56	17:36	19:16
消防署前	0.3	9:17	10:57	12:37	14:17	15:57	17:37	19:17
スーパーハリガエ	0.4	9:17	10:57	12:37	14:17	15:57	17:37	19:17
大岩田団地入口	0.1	9:18	10:58	12:38	14:18	15:58	17:38	19:18
大石内科クリニック前	0.3	9:19	10:59	12:39	14:19	15:59	17:39	19:19
総合公園入口	0.7	9:20	11:00	12:40	14:20	16:00	17:40	19:20
水郷体育館	0.5	9:22	11:02	12:42	14:22	16:02	17:42	19:22
オランダ風車	0.4	9:22	11:02	12:42	14:22	16:02	17:42	19:22
国民宿舎水郷	0.3	9:24	11:04	12:44	14:24	16:04	17:44	19:24
霞ヶ浦湖畔	0.3	9:24	11:04	12:44	14:24	16:04	17:44	19:24
アジュール	0.5	9:25	11:05	12:45	14:25	16:05	17:45	19:25
滝田けやき公園	0.4	9:26	11:06	12:46	14:26	16:06	17:46	19:26
滝田入口	0.2	9:26	11:06	12:46	14:26	16:06	17:46	19:26
白帆幼稚園	0.2	9:27	11:07	12:47	14:27	16:07	17:47	19:27
白帆保育園	0.2	9:27	11:07	12:47	14:27	16:07	17:47	19:27

水郷橋	0.4	9:28	11:08	12:48	14:28	16:08	17:48	19:28
土浦駅東口	0.5	9:33	11:13	12:53	14:33	16:13	17:53	19:33
港橋	0.4	9:34	11:14	12:54	14:34	16:14	17:54	19:34
東崎保育所	0.9	9:36	11:16	12:56	14:36	16:16	17:56	19:36
中央出張所	0.2	9:36	11:16	12:56	14:36	16:16	17:56	19:36
川口町	0.2	9:37	11:17	12:57	14:37	16:17	17:57	19:37
土浦駅西口	0.4	9:45	11:25	13:05	14:45	16:25	18:10	19:45

出典 http://npo-kirara.org/index.php?linkcode=20091212181649&sp_Group_Code=guest

3. キララちゃんバスの課題と可能性

では、実際にキララちゃんバスにどれだけの地域住民が乗車してきたのか、乗車状況を見ていく。

(1) 乗車人数の推移にみるキララちゃんバスの現状と課題

平成 17 年から 23 年の期間、市民会館循環（A コース）と市役所循環（B コース）は横ばいで推移している（図 5—6）。特に増加しているのは霞ヶ浦循環（C コース）で、平成 22 年にかけて増加している。平成 23 年の減少は東日本大震災の影響を受けているためである。

平成 24 年 6 月 5 日には、キララちゃんバスの乗車数が 100 万人に達成した。100 万人目は、市内在住の 75 歳の女性であった。後日、記念セレモニーが開催されている²⁸⁾。

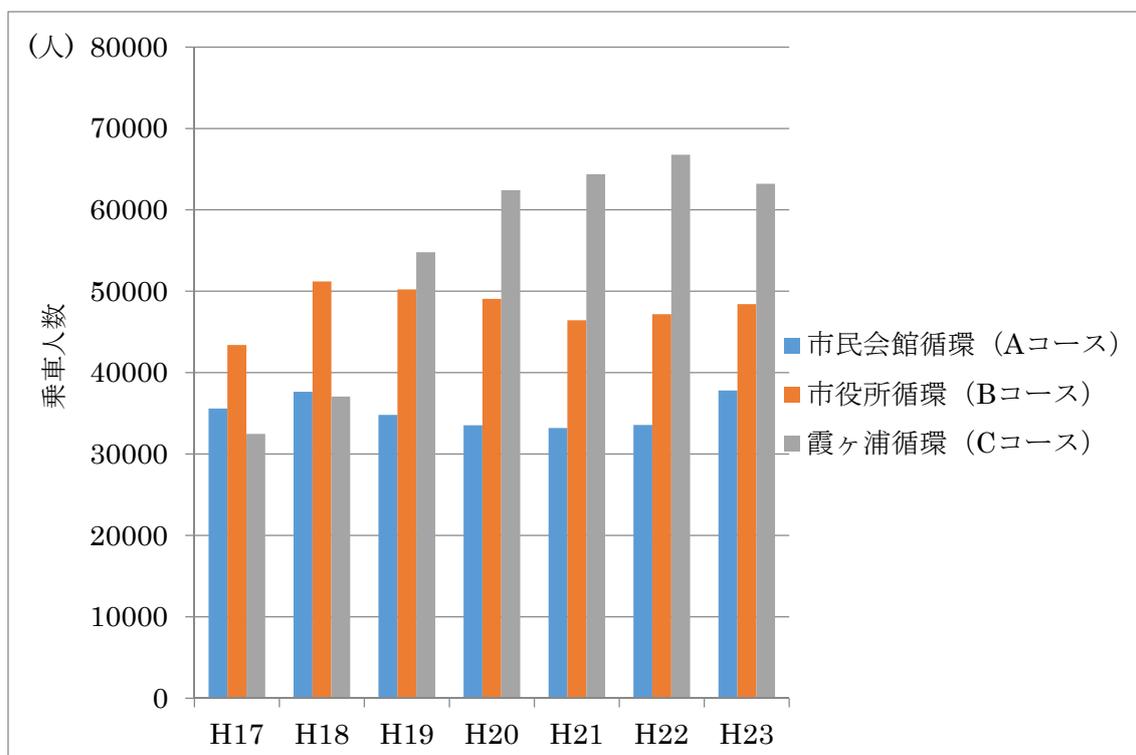


図 5—6 キララちゃんバス乗車人数の推移

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

(2) 乗客の年代にみるキララちゃんバスの現状と課題

キララちゃんバスに乗車する年代は、60代以上の高齢者が多く、乗車人員の4割以上を占めている（図5-7）。

今後は、50代以下の世代、特に10代や20代の乗車率も増加していくことが望ましい。そのためには、キララちゃんに乗って行きたいと思えるような中心市街地を育てていく必要がある。

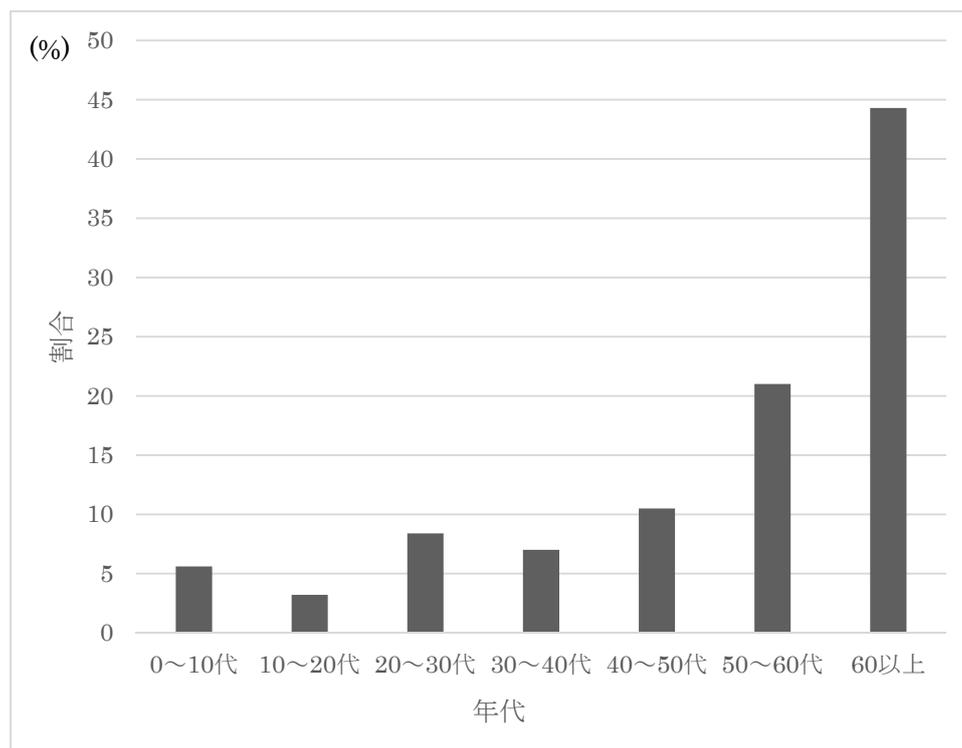


図5-7 「キララちゃんバス」年代別統計

出典：NPO法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

(3) 地域住民の要望からみる課題

運行にあたって、地域住民の要望は実にさまざまである。以下、一部の声である。

- A：「中心市街地のみならず、自分の住んでいる地域にも路線を通してほしい」
- B：「土浦市全域で運行してほしい」
- C：「郊外ショッピングセンターまで運行してほしい」
- D：「全市民が同じく住んでいる市からの補助金で運行されているにもかかわらず、なぜ中心市街地のみで運行されるのか」

地域住民のみならず、市議会の中でも同様の声が議員からの質問で投げかけられているという。

しかし土浦市全域で運行するとなると、現在よりも莫大な資金が必要となる。目的はあくまで中心市街地活性化であるため、現在の3路線での運行である。

最も多い要望は、「郊外の大型ショッピングセンターまで運行してほしい」である。地域住民のモビリティは、未だに郊外ショッピングセンターに向いている。まちなかに出かけたいと想える仕組みを構築できるかどうかは、今後も続く課題であろう。

また、バスの外観からか、当初は幼稚園の送迎バスと勘違いされることもあった。その後はアンケート調査の実施、パンフレットの配布、土浦駅西口に案内版の設置など利用促進を図った甲斐もあり、キララちゃんバスは地域に定着されてきた。

(4) 地域通貨「キララ」の発券状況にみる中心市街地の現状と課題

地域通貨「キララ」の発券状況は、地元の店舗は美容室などで発券が多いが、何と云っても、圧倒的に、ほぼ独占しているのがイトーヨーカドーである（表 5—14・5—15）。小林氏によると、今後は地元商店の発券枚数の増加も図りたいとのことであった。

表 5—14 地域通貨券発券状況（平成 22 年 4 月～平成 23 年 3 月）

	枚数（総数：18,710 枚）	協賛店（前年度枚数比）
1 位	7,967	イトーヨーカドー
2 位	6,764	ウララ専門店
3 位	134	コープつちうら
4 位	109	美容室ソレイユ
5 位	106	国民宿舎水郷
6 位	77	小松屋
7 位	65	美容室ラストウィン
8 位	55	美容室リゾート
9 位	51	観光協会
10 位	48	大徳

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

表 5—15 地域通貨券発券状況（平成 23 年 4 月～平成 24 年 3 月）

	枚数（総数：21,640 枚）	協賛店（前年度枚数比）
1 位	8,625	ウララ専門店
2 位	6,466	イトーヨーカドー
3 位	612	ペルチ（土浦駅ビル）
4 位	120	美容室ソレイユ
5 位	99	美容室リゾート
6 位	94	コープつちうら
7 位	78	美容室ラストウィン
8 位	61	小松屋
9 位	58	観光協会
10 位	33	すがた美容室

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

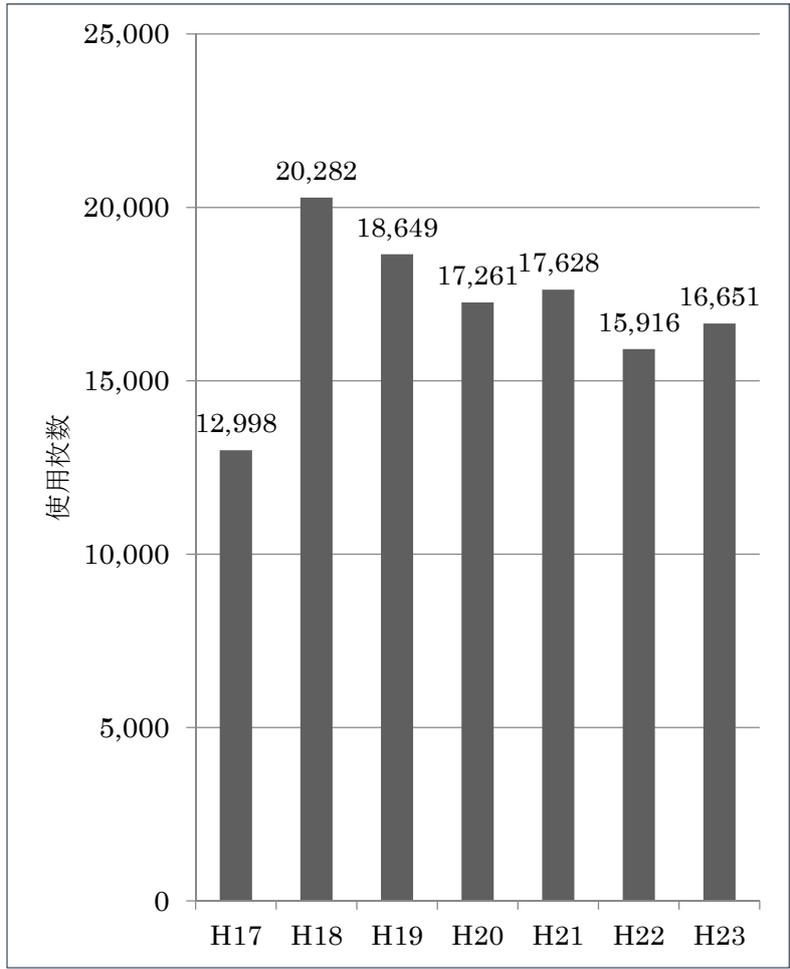


図 5—8 地域通過「キララ」使用枚数の推移

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

(5) まちなかの変動がもたらした深刻な危惧

地域通貨券の発券枚数のうち約9割を占めているイトーヨーカドーが、ある意味では中心商店街を支えている。

しかし翌年の平成25年2月17日、イトーヨーカドーは撤退してしまった。契約期間が終了したためである。

毎年の発券枚数で上位を占めていたイトーヨーカドーの撤退は、中心市街地にとって大きな打撃をもたらすと予想された。第一回目の調査時、小林氏は、撤退後にどれだけ影響が生じるか、中心市街地の行方について懸念していた。

そこで筆者は、イトーヨーカドーの撤退がもたらす土浦市中心市街地への影響、地域通貨券の発券への影響、キララちゃんバス乗車率への影響、これら全て負の影響であろうという予測で追究するため、再度、土浦市を訪れることとなった。

調査日時	第二回目：平成25年12月3日（火）
ヒアリング対象	NPO 法人まちづくり活性化土浦 事務局長 小林 まゆみ氏

(6) 新たに生じた「参加」

しかし実際には、予想とは別の状況が生じていた。

筆者は第二回目の調査で、イトーヨーカドーが撤退した後の土浦市を訪れた。まず、地域通貨券の発券状況としては、表 5—16「地域通貨券発券状況（平成 25 年 4 月～12 月）」にみられる。1 位の「ペルチ」は従来からの協賛店であり、イトーヨーカドーに代わって上位に上がった。そして注目が、ペルチに次ぐ 2 位の「ピアタウン」である。

ピアタウンは、土浦市真鍋新町に位置するショッピングセンターである（図 5—9）。従来は協賛店ではなかったのだが、イトーヨーカドーが撤退してから加わり、地域通貨の発券を開始した店舗である。発券を開始して間もなく、いきなり 2 位という上位に入り込んできた。総数をみても、前年度同時期の 12,421 枚と比較して影響に大きな変化はなく、むしろ 13,502 枚と増加している。

また、平成 24 年度の大店（イトーヨーカドー、ペルチ、コープつちうら）と、平成 25 年度大店（ピアタウン、ペルチ、コープつちうら）を比較しても、差異は明確である（表 5—17）。発券枚数をみると、前者は 11,830 枚、後者は 12,213 枚であり、イトーヨーカドーが撤退したからといって総数が減少することなく、むしろ増加している。平成 25 年度の場合は 4 月から 12 月という約半年間の数値であるにもかかわらず前年と比較して増加しており、ピアタウンが協賛店に加わったことで大きな効果を生み出している。

小林氏をはじめ NPO スタッフは、以前から何度もピアタウンに出向いて協賛を依頼していた。にもかかわらずピアタウンの加盟は適わずにいた。しかしイトーヨーカドーが撤退した後になってから、ピアタウンが協賛店として加わることとなった。しかもピアタウン側から願い出たことである。小林氏によると、撤退による地域通貨券発券への影響に対して、市内では危機感が広がっていたのだが、ピアタウンもその一店であった。そこで自ら願い出て加盟することとなり、しかも発券においては平成 25 年 4 月から 12 月の約半年間でも上位に位置づけるという結果となったのである。

地域の変化に対して危機感を抱いていたのは、小林氏をはじめ NPO だけではなかった。中心商店街の事業者、そして外からみていた事業者も、行方に目を向けていたのである。前年度は協賛に加わっていなかった店舗も地域通貨の発券に手を挙げ、しかもそのうち 3 店舗が上位 10 位以内に入り込んでいる。

表 5—16 地域通貨券発券状況（平成 25 年 4 月～12 月）

	枚数 (総数：13,502 枚)	協賛店 (前年度枚数比)	前年度同時期状況 (総数：12,421 枚)
1 位	7,478	ペルチ（土浦駅ビル）	1,980
2 位	4,347	ピアタウン	—
3 位	388	コープつちうら	120
4 位	228	大徳	0
5 位	173	関友商事（宝くじ toto）	—
6 位	130	すがた美容室	124
7 位	83	美容室 ソレイユ	33
8 位	62	美容室 リゾート	55
9 位	59	天ぶら八起	—
10 位	56	美容室 ラストウィン	37

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

表 5—17 地域通貨券大型店別の発券状況（平成 25 年 4 月～12 月）

	24 年度大型店 イトーヨーカドー ペルチ コープつちうら	25 年度大型店 ピアタウン ペルチ コープつちうら
発券枚数	11,830 枚	12,213 枚
発券割合	95% (11,830/12,421 枚)	90% (12,211/13,502 枚)

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」



図 5—9 イトーヨーカドー跡地 (図中・緑)・ピアタウン (図中・青)
土浦駅 (図中・赤) の位置関係

出典 : <https://maps.google.co.jp/>

ただ、キララちゃんバスへの乗車人数に関しては、伸び悩んでいる面がある。図 5—10 は「キララちゃんバス乗車率の推移（平成 24 年 4 月～平成 25 年 10 月）」であるが、平成 24 年と平成 25 年を比較すると、市民会館循環（A コース）は 1,500 人以上増加している。しかし市役所循環（B コース）と霞ヶ浦循環（C コース）は逆に減少している。小林氏は、今後は市民会館循環（A コース）の乗車率を維持しつつ、市役所循環（B コース）と霞ヶ浦循環（C コース）の乗車率が増加するよう、取り組んでいきたいと述べている。

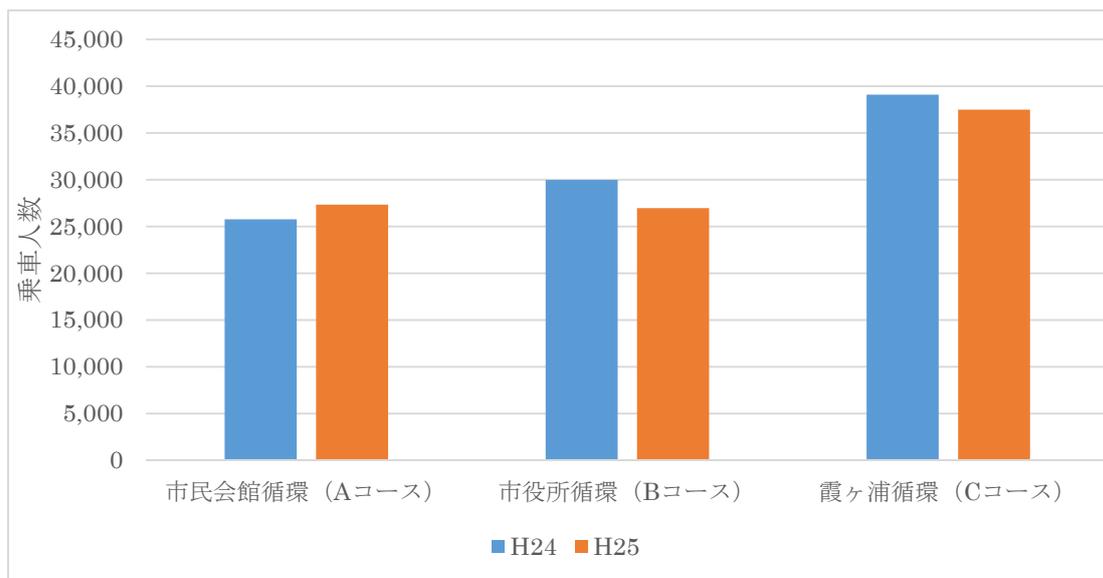


図 5—10 キララちゃんバス乗車人数の推移（平成 24 年 4 月～平成 25 年 10 月）

出典：NPO 法人まちづくり活性化土浦、「まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」

さらに、バスボランティアに関しても変化がみられている。筆者の第一回目の調査時は 2 名のみであったが、第二回目では 6 名が担当していた。しかもそのうち 1 名は、30 代という若い世代の女性である。彼女はキララちゃんバスを通して土浦市をさらに知るために、バスボランティアを務めているという。小林氏によると、このように高齢の方々のみならず、若い世代にも担当してもらうことは大きいとのことであった。

4. キララちゃんバスの運行にみる協働の関係性とまちなか活性化

キララちゃんバスがこれまで地域で展開され、成功している理由は以下が挙げられる。

第一に、公共交通と中心市街地活性化が連動している。仮に、キララちゃんバスを運行する施策のみで、中心市街地活性化が関わらない場合、あるいは逆に中心市街地活性化のみで、キララちゃんバスが関わらない場合も、施策としてはありえるはずである。しかし両者の施策が連動することによって、一つの相乗効果が生み出されている。

さらに地域通貨「キララ」の活用もある。発券枚数の上位を占めていた大型店舗が撤退し、行方が懸念されていたものの、別の店舗が協賛に手を挙げたことにより、むしろ発券総数は増加している。

第二に、行政、交通事業者、そしてNPO、それぞれが協働の関係にある。筆者がNPOの事務所を訪れた際、NPOの小林氏に加え、土浦市役所、土浦商工会議所からも担当者が同席され、お話を伺うことができた。キララちゃんバスの事業を展開する上で、それぞれの結び付きは強い。事業実施者はあくまでNPOであり、行政は事業支援者としての位置づけであるが、キララちゃんバスを通してそれぞれが連携し、協働の関係性である。

第三に、ボランティアスタッフの活躍がある。彼らの役割が、キララちゃんバスの乗車率が伸び続けている要因へとつながっている。

ところで、キララちゃんバスの停留所の一つに「協同病院前」があるのだが、平成26年、協同病院が郊外へ移転する予定である。現在、特に高齢者は病院へ行くために、バス停「協同病院前」を利用していることから、移転後の影響は大きいであろう。小林氏によると、路線の変更も考える必要があるかもしれないとのことであった。

さらに平成27年、土浦市役所がイトーヨーカドー跡地に移転する予定である。小林氏によると、駅前には商業による活性化が期待しにくい時代であるため、市役所の移転によりどれだけ効果があるか、計りしれないとのことであった。

このように、地域は常に変化し続けている。まち育ての取り組みにおいては、そうした地域の変化や現状を踏まえていなければならないし、場合によっては取り組みを見直し、修正を加えることも必要である。キララちゃんバスでさえも、路線やバス停の見直しの時期も来るかもしれない。しかしそれを会議室で、上から図面を見下ろすという方法のみで検討すべきではない。事業者の目、中心商店街の目、利用者の目、そしてバスボランティアの目をもって検討していくべきである。

土浦市は、キララちゃんバスの運行、中心商店街の活性化、地域通貨「キララ」の発券という取り組みが連動している。土浦市役所、土浦商工会議所、NPO法人まちづくり活性化土浦のみならず、多様な主体が協働する中で生み出されており、まさに「新しい公共」の活躍がみられる。

第2節 レンタサイクルシステムの展開にみる「新しい公共」の構造と可能性

—札幌市「ポロクル」の活躍—

1. 地域住民のモビリティを支えるレンタサイクルシステムの可能性

(1) レンタサイクルという新しい交通システム

全国各地で、利用者が自転車を資源として共有することによって、都市のモビリティに有効に生かしていこうという動きが広がっている。レンタサイクル、共用自転車である。山崎(2004)³⁰⁾によると、レンタサイクルは、高齢者を含め各世代に共通した手軽で利用し易い移動交通手段である。また、自転車の利用は、単なる移動手段としてのみならず、健康維持のための運動の手段としても利用されており、通勤している元気な高齢者たちにとっても好評であり、レンタサイクルに対する高齢者の期待や評価は、相対的に高いものがある。しかしレンタサイクルといえども、課題もある。例えば基本的なルールやマナーは、利用者がお互いに守っていく必要があるものの、守られないために失敗に終わる事例も多い。

共同あるいは共有を前提とするモビリティには、山崎によると利用する対象者がお互いを配慮しながら利用しあう必要があることから、モラルなどの社会的な規範が問われてくる。また、都市型レンタサイクルの需要を支えている背景などを見ると、利便性や快適性、さらには健康性といった利用者の目的のためだけでなく、排気ガスの減少につながる、放置自転車を無くして自分達の住む街をきれいにすることに寄与できるのであれば利用したい、といった想いが、大きな比重を占めているようである。

自転車を共有し、公共的な交通手段として利用することができれば、地域住民のモビリティを支える武器になりうる。

そこでレンタサイクルが地域住民のモビリティを支える新しい交通システムの一つとなり、さらにはレンタサイクルを通して協働の関係性を生み出す可能性と課題を追究することとした。

(2) 全国各地で導入されているレンタサイクルの課題

さて、全国各地でレンタサイクルが導入されている事例が増加してきている。しかしどれもが頻繁に利用され、成功しているわけではない。先述したように、これまで、レンタサイクルがうまく成功していない事例の多くは、基本的なルールやモラルが守られていないことに起因している。

一方で、レンタサイクルを通じてルールやモラルの向上を図るのみならず、さまざまな効果を生み出している事例も存在する。表5-18は、「全国主要10カ所の自転車共同利用の回転率(9月の平均値)」である。さまざまな名称で導入されているが、特に回転率が高いレンタサイクルが、札幌市で導入されている「ポロクル」である。

表 5—18 全国主要 10 カ所の自転車共同利用の回転率（9 月の平均値）

場所	事業名	回転率（%）
札幌市	ポロクル	3.0
金沢市	まちなり	2.3
広島市	のりんさいくる ※実験中	2.1
横浜市	ベイバイク ※実験中	1.5
富山市	シクロシティ富山	1.2
東京都江戸川区	e サイクル	1.2
高松市	レンタサイクル	0.7
堺市	さかいコミュニティサイクル	0.7
北九州市	シティバイク	0.4
京都市	まちかどミナポート	0.2

出典：北海道新聞（平成 24 年 10 月 17 日夕刊）

とはいえ、札幌市というと冬季は積雪がある。すると、自転車は利用できないはずである。にもかかわらずポロクルが導入されたことで、一体どれほどの利用がみられるのだろうか。また、どのような管理体制を築いているのだろうか。

そこで、札幌市で導入されている「ポロクル」について、導入背景や利用実態のみならず、ポロクルを通じて「新しい公共」の協働の下、地域住民のライフスタイルを創出していく仕組みについて調査を行うこととした。

調査日時	平成 25 年 1 月 19 日（土）
ヒアリング対象	株式会社ドーコンモビリティデザイン 代表取締役社長：安江 哲氏 取締役事業部長：澤 充孝氏

なお、札幌市の概要を以下にまとめた。札幌市は人口 190 万人の都市である。その中でポロクルが導入されたが、どのような地域住民が利用者であるのか、追究していく。

表 5—19 札幌市の概要

総面積	1,121.12 km ²
人口	1,914,434 人（平成 22 年度国勢調査）
総世帯	886,338 世帯

出典：http://www.city.sapporo.jp/toukei/tokusyuu/documents/h22youkeihyo.pdf

2. 地域住民のライフスタイルを創出する「ポロクル」

(1) 札幌みんなのサイクル「ポロクル」の役割

①3つのプランに応じたレンタル方法

「ポロクル」とは、2011年より北海道札幌市の都心部で導入されている、サイクルシェアと呼ばれる自転車共同利用サービスである。

その由来は、「札幌の自転車 (sapPORO+cyCLE)」から名付けられた。ショルダーフレームの「札幌みんなのサイクル」は、みんなでポロクルを利用することで、便利に移動できることはもちろん、CO₂の削減、路上駐輪・放置自転車の問題、自転車マナーの向上に寄与したい、社会が良くなるきっかけとなしてほしい、ポロクル自体も応援する利用者とともに作り上げていく「地域の交通手段」にしていきたいとの思いから名付けられている³¹⁾。

26インチで内装3段式、ダイヤル式のワイヤー錠、暗くなると自動で点灯されるLEDライトが設置されている。また、全てのポロクルは防犯登録されている。コントローラーは省電力であり、内部にはソーラーパネルが埋め込まれている。札幌の白い雪をモチーフとした、白い外観にデザインされている³¹⁾ (写真5-11)。



写真 5-11 ポロクルの外観

ポロクルは、一般向けサービスの「1回プラン」「一ヶ月プラン」、法人向けサービスの「従量プラン」と「定額プラン」、観光などで利用できる「1日パス」に分類される（表 5—20・5—21・5—22）。

表 5—20 料金表（一般サービス）

		1回プラン	一ヶ月プラン(定額)
月額基本料金		0円	1,575円
利用料金	1回の利用が 30分以内	105円	0円
	30分以降 超過料金	105円/30分	

出典：<https://porocle.jp/general/price-plan>

表 5—21 初期入会時の費用（一般サービス）

認証媒体	ポロクルカードの 場合	おサイフケータイの 場合	SAPICAの場合
登録手数料	0円		
ポロクルカード代	630円	0円	
送料	420円		

出典：<https://porocle.jp/general/price-plan>

表 5—22 料金表（法人サービス）

		従量プラン	定額プラン
月額基本料金		0円	3,150円
利用料金	1回の利用が60分以内	147円	0円
	60分以降超過料金	105円/30分	

出典：<https://porocle.jp/corporation/price-plan>

1日パスは、24時間以内であれば、何回借りても1,050円である。「観光プラン」として主に観光時に使用することを推奨している。澤氏によると、実際は観光客のみならず、札幌市民の利用も多いとのことである。

利用する際は、まず販売窓口にて現金を支払い、専用ICカードを借りる。利用後のICカードは、ポートに設置している「ICカード回収ボックス」に投函する。

ただし、ポロクルの営業時間は7:30~21:00までである。営業時間外はポートが停止となるため、自転車の貸出・返却はできない。そのため21時まで一旦、自転車をポートに返却し、翌日に利用するという流れである。

表 5—23 登録手数料 (法人サービス)

登録手数料	IC カード代	配送料
1,050 円／1 契約	630 円／カード 1 枚	420 円／1 配送

出典：https://porocle.jp/corporation/price-plan

②「ポロクル」の利用にあたって

ポロクルは、札幌市内に置かれたポートからポートへ、どのポートからでも自転車の利用ができる (図 5—11)。

ポートは合計 45 箇所、各地に点在しているため、いずれかで「乗り捨て」が可能である。例えば「ロイトン札幌」で借りて、「サッポロビール園」で返却するというように、借りた場所だけでなく、どのポートにでも返却できるという仕組みである。

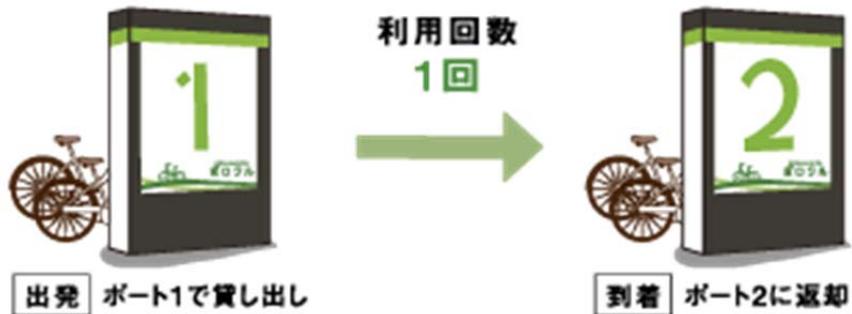
支払いは、返却機で「おサイフケータイ」または IC カードをかざすだけで完了という、容易なシステムを搭載している (図 5—12・5—13)。

表 5—24 サービスの概要

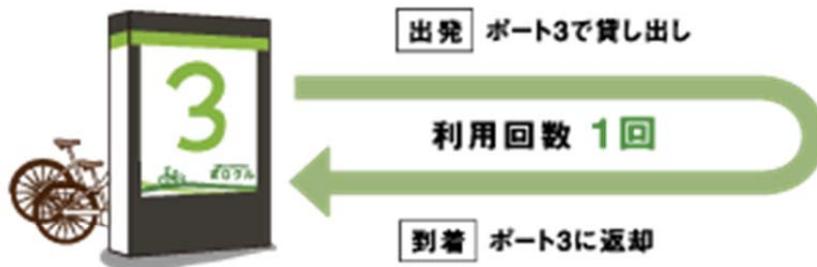
エリア範囲	東西約 5km、南北約 3km
サイクルポート箇所数	45 箇所
自転車台数	約 250～300 台

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

利用例 1 別のポートに返却



利用例 2 同じポートに返却



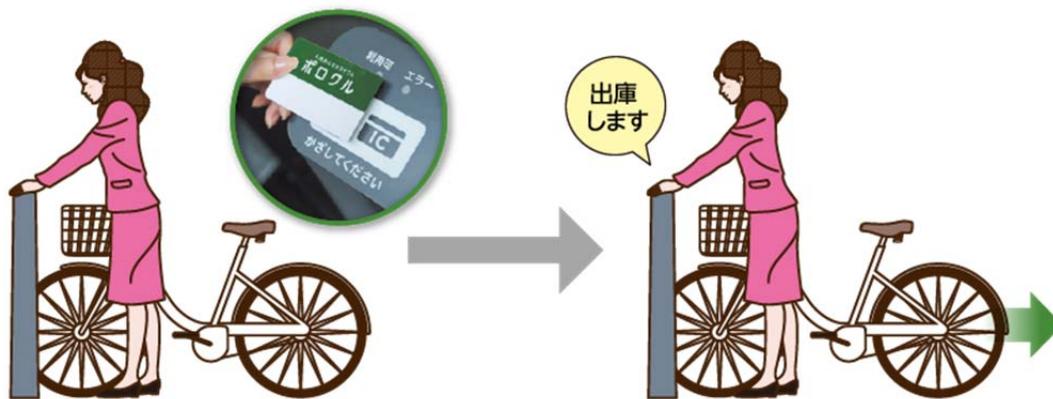
利用例 3 乗り継ぎ



図 5—11 ポロクルの利用例

出典：<https://porocle.jp/porocle-know/what>

ポロクルを借りる際、返却する際どちらも、無人の状態、カードをかざすだけで可能である。



STEP 1 かざす

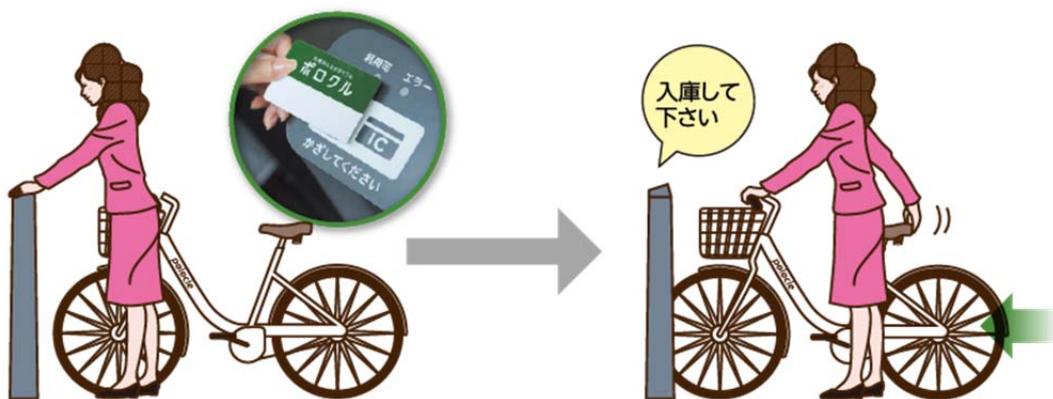
認証媒体を自転車ラックのリーダー部分に3秒かざします。アナウンスが流れます。

STEP 2 出る

ロックが自動で外れます

図 5—12 ポロクルの借り方

出典： <https://porocle.jp/general/usage>



STEP 1 かざす

認証媒体を自転車ラックのリーダー部分に3秒かざします。アナウンスが流れます。

STEP 2 入れる

サドルに手を添えてしっかりと押し入れます。ロックが自動でかかります。

図 5—13 ポロクルの返し方

出典： <https://porocle.jp/general/usage>



写真 5-12 ポロクルが設置されているポート表面（札幌市役所の例）



写真 5-13 ポロクルが設置されているポート裏面（札幌市役所の例）

さて、ポロクルを利用するにあたり料金の支払方法は、クレジットカード決済である。一ヶ月分の料金は、翌月にまとめて決済するという仕組みがとられている。

営業時間は 7:30 から 21:00、最終貸出時間は 20:50 である。この間、ポロクルスタッフの担当者は事務所に待機している必要がある。澤氏によると、担当スタッフが宴会に出席する場合は、営業時間が終了するまでアルコールを摂取することができないという。ポロクルを運営するにあたり、予期せぬ事態が発生する場合に備えた上での姿勢であり、徹底しているといえよう。

営業期間は、4月から11月頃、雪が降る前までの営業である。札幌市は、冬期間は積雪があるため、自転車は利用できなくなる。にもかかわらずポロクルを導入すると、冬期間は利用できないため、運営が厳しいのではないかとの見方もある。しかし安江氏によると、その点は認識した上での運営であり、腹をくくるといふ姿勢でいる。

2013 年の場合、11月15日（金）21時でポロクルのサービスは終了した。しかしその日をもって、ポロクルを通じた活動が次年度まで休止するわけではない。

澤氏によると、翌週の11月24日（日）には、ポロクルスタッフによる「クルーワークショップ」が実施された。9月に開催された「自転車 day」を契機として、このまちを良くするために、どのような目標を持ち、そのためにはどんな手段があり、クルーにできることは何かについて、まちづくり会社や行政職員を交えて考えるという内容であった。

このようにワークショップの実施をはじめ、次年度に向けたポロクルの点検や整備など、活動は続いている。しかもポロクルのホームページは、営業外である冬期間でさえも、スタッフにより更新されている。冬期間には利用できないということが前面に出てマイナスイメージが生じるというよりは、その点は理解しつつ、ポロクルに親しんでもらいたいというスタッフの思いがある。

表 5—25 ポロクルを利用するにあたっての概要

支払方法	クレジットカード決済 一ヶ月分の料金は、翌月にまとめて決済
営業期間	4月～11月頃（雪が降る前まで）
営業時間	7:30～21:00
利用可能年齢	満 16 歳以上

(2) 「ポロクル」が目指すもの

① 放置自転車の課題に向き合って

ポロクルは、澤氏によると、4つの目的をもって展開されている。それは、活発に人が移動する街中のにぎわい創出、自動車からの転換によるCO₂排出削減、放置自転車減少による歩行空間確保、自転車ルール遵守による安全向上である。

札幌市では元々、放置自転車の増加が課題となっていた。それは歩行空間の妨げになるだけでなく、景観を損ねるものであった。

そこで放置自転車の問題で困っている企業と連携し、サイクルポートを設置することとなったのである。本来の駐輪防止バリケードを撤去し、ポロクルのサイクルポートを設置した。

こうしたサイクルポートの整備のみならず、利用者への直接的な働きかけも行っている。というのもスタッフは、歩行者を優先した自転車の走り方を市民に提示している。例えば車道の左側走行を基本とすること、歩道では必ず押して歩くということなどである。

その一環として、自転車走行空間社会実験を実施し、ブルーレーンを利用した市民との模範走行、車道向きに設置したポート・啓発広告を掲出した。澤氏によると、どのように利用するかを提示するのみならず、子どものマナーを創出することにもつながっているという。

② 「マイチャリ」から「ポロクル」へ

また、「マイチャリ」からポロクルへの乗り換えキャンペーンを実施した。本来はマイチャリを利用する際は、路上に駐輪すると盗難やイタズラ、撤去の恐れがある。そこでポロクルへの転換を推奨する。ポロクルの場合は、「乗り捨て」が可能であり、返却さえ怠らなければ自由に移動できるという、マイチャリとは異なる利点がある。

③ 「ポロクル」を通じた地元の商店街との連携

ポロクルを通じては、スタッフである運営者と、利用者という関係性のみならず、地元の商店街との連携もみられる。例えば駐輪機の植栽管理や、駐輪整理の実施、北海道内のアスリートと連携した自転車ルール啓発動画の制作も実施している。

また、地域振興イベントにも参加している。これまでは「道産子感謝 Day」、「北洋銀行ものづくりテクノフェア 2012」、「さっぽろパフォーマンスカーニバル」などに参加している。

④「ユーザー + ポロクル関係者」という「ポロクルコミュニティ」

放置自転車の解消や、地域住民のモビリティを確保するといった目の目的のみならず、関係性の育成として、「ポロクルコミュニティ」の創出も狙っている。

というのも、ポロクルにより、「乗って楽しいポロクル」から、「乗っていい人をつくりだす」ということを目指している（表 5—26）。「ポロクルコミュニティ」とは、「ユーザー+ポロクル関係者」であり、ユーザーやクルーなど多様な関係性を通して生み出される。

「動きの早いモビリティ」から、「より歩行者の速度に近いモビリティ」を創出する。誰もが安全で安心して歩けるまち、歩行者とモビリティの関係づくりが進む安全なまち、モビリティを使い、まちを楽しむ。まち、人、モビリティ、これらの要素が複合的に絡み、しかも相乗効果を生み出しているといえる。

表 5—26 「札幌みんなでつくるポロクル」の概念図

	ユーザー	クルー	DMD
コンセプト 札幌みんなのポロクル = 札幌みんなでつくるポロクル	みんなでつくる担い手=ポロクルコミュニティ		
ビジョン 乗って楽しいポロクル 乗っていい人ポロクル	・次の人のために できることをやる	・効果的に運営 する ・楽しさを発信 する	・環境を整備す る ・情報を提供す る
社会的意味 まちを元気に 地球のために まちをきれいに 誰もが安全に	・たくさん乗る ・もっとまちに出 る ・公共交通に乗る ・自転車を放置し ない	・率先して行動 する ・まちのパフォー ーマーとして行 動する ・仲間を増やす	・社会的意味を 計測・発信する ・コスト削減す る ・付帯事業を強 化する
経営環境 持続可能なポロクル	・ルールを守る ・可能な限りの負 担をする		
	いいひとになる・いいまちになる		

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

(3) メディアへの露出にみる「ポロクル」の浸透

2011年より運営されているポロクルであるが、メディアに取り上げられる機会も増加してきた（図5-14）。テレビ番組の特集や、雑誌の記事となり紹介されている。

澤氏によると、スタッフは連日のように取材に追われているという。しかしこうしたメディアを活用して、話題性を届けることも一つの戦略であるとのことであった。

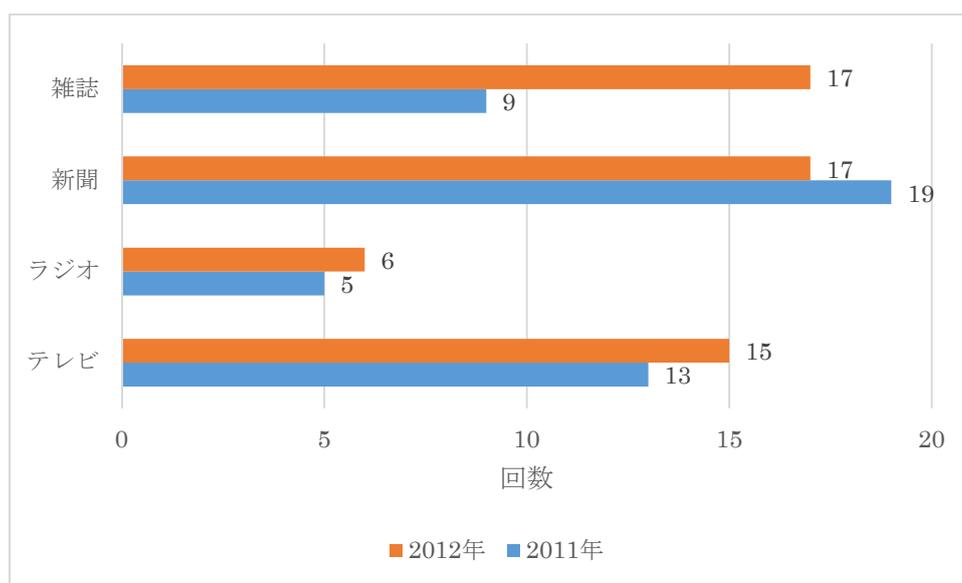


図5-14 メディアへの露出回数

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

特に北海道内のメディアでは頻繁に取り上げられている。

前出の北海道新聞もその一つで、2012年10月17日夕刊には、「ポロクル快走」の見出しとともに大きく取り上げている（写真5-14）。北海道新聞の調査「全国主要10カ所の自転車共同利用の回転率」によると、他の都市で導入されている自転車共同利用と比較しても、ポロクルの回転率が最も高い。台数や利用時間などの運営形態に違いはあるものの、2位の金沢市を引き離している（前出：表5-19）。

(4) 「ポロクル」を支える多様な主体

①多様な主体による「ポロクル」の運営

ポロクルを運営するにあたっては、「ポロクルサポートセンター」（運営事務所）が管理している。業務内容は以下 6 点であり、いずれもポロクルの運営にあたっては欠かすことのできない業務である³²⁾。

- A. 自転車の定期点検
- B. 自転車の移動
- C. 問い合わせ、対応
- D. ポートの清掃
- E. ポートの点検
- F. 故障自転車の修理

サポートセンターは、NPO 法人 ezorock と協働で運営されている。クルーと呼ばれるスタッフは 10 代~20 代の若者で、ほとんどが学生であるが、総勢 300 名に及ぶという。彼らの活動内容は以下 4 点である。

表 5—27 クルーの活動内容

取り組み	内容
まちの安全・安心に関する取り組み	車道の左側走行の実践
	歩道の押し歩きの実践
	交通安全活動への参加
クリーン・にぎわいに関する取り組み	まちの掃除活動
	まちの植栽の管理
	まちのイベントへの参加

出典： <https://porocle.jp/porocle-know/manage>

そもそもの「ポロクル」の始まりとなる「株式会社ドーコン」は、2009 年から、札幌都心部における サイクルシェアリング社会実証実験「ポロクル」に取り組み、事業化に向けて準備を進めてきた。そして 2011 年 4 月 1 日、ドーコンの子会社にあたる「株式会社ドーコンモビリティデザイン (Docon Mobility Design Co Ltd)」が設立された（代表取締役社長：安江哲）。彼らは、ポロクルという自転車を活用した環境に優しい移動サービスを提供し、利用者に新たなライフスタイルを提案することを目的に掲げている³³⁾。

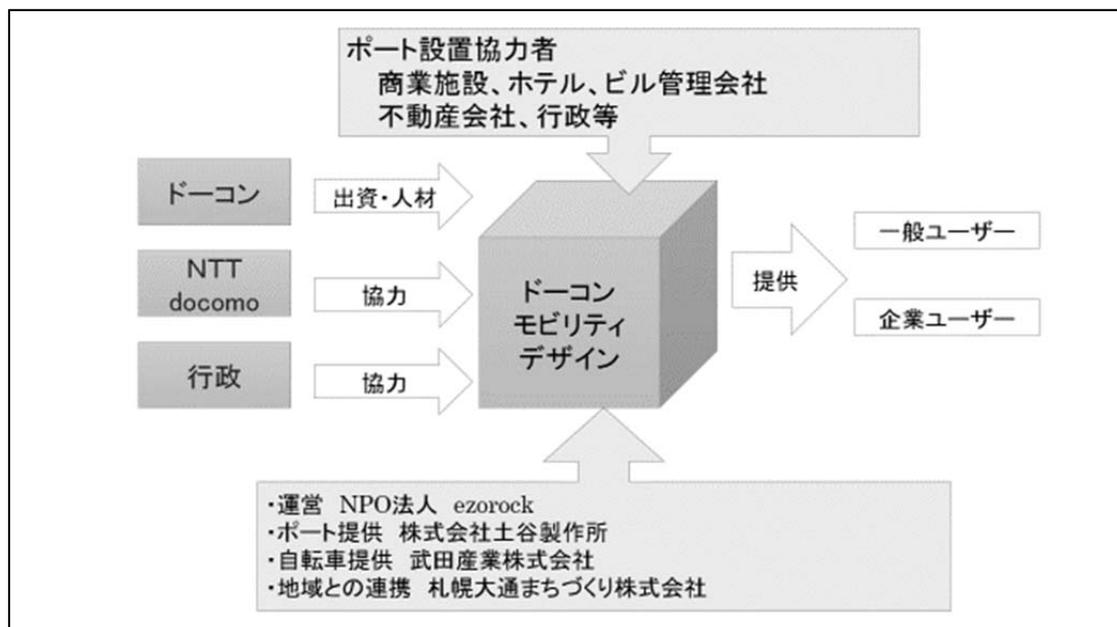


図 5—15 ポロクル運営形態

出典：https://porocle.jp/porocle-know/development

② 「ポロクル」を可能にする「官民連携」

運営者が独立しているわけではなく、官民連携も図られている点が特徴である。

というのも、賑わいの創出という目標から、札幌大通まちづくり株式会社との連携を図っている。まち会社が主体のポートを設置することにより、放置自転車対策を立て、さらには賑わいを創出している。

しかしポートを設置するといっても、そこは本来、公共空間である。公共空間に民間が運営するポートを設置することなど、通常はありえない。そこでまちづくり会社が間に入っている。間に入ることによって、設置が可能となっている。「官民連携」などといわれる今日であるが、ポロクルに関しても、それぞれの主体が適度に役割を發揮し、連携することによって、運営されているのである。

3. 「ポロクル」が生み出す波及効果

(1) 「ポロクル」の登録件数の推移にみる可能性

これまでどれだけのポロクル利用者をみてきたのか、まとめていく。2012年の利用割合によると（表5—28）、1日最大利用回数は2011年が602であるが、2012年は1,000を超えている。澤氏によると、それまでは1,000に到達しそうで達成できずにいたのだが、2012年に入ってからようやく到達することができ、一つの成果として捉えているという。

増加してきた要因は、札幌市の自転車に適した気候や地形にあるのみならず、ポロクルの認知度、理解度にもあると考えられる。さらに自転車本来の特性もある。自家用車と比較した場合、渋滞に巻き込まれることで目的地に遅れずに済むなど、自転車は移動時間が短縮できる。ポロクルは通勤時にも利用されており、この点が理由の一つといえよう。また、個人で自転車を所有する場合と比較した場合、駐輪場の確保や、盗難と撤去の心配は、ポロクルに関しては少ないことも利点である。

また澤氏は、平日は通勤などのためポロクルの利用者数が多いのだが、休日になると仕事が休みになるため利用者数が下がると指摘している。平日は通勤でポロクルを利用するとしても、休日はそれ以外で、外出の意味からも利用してほしいと述べている。

ポロクルが通勤や通学のみならず、まちに出かけるという外出時にも利用するライフスタイルの創出を可能とすることが、今後はさらに求められよう。

表5—28 ポロクル登録件数の割合（2011年度と2012年度）

		2011年度	2012年度	前年度比
登録	一般会員	2,956	6,005	2.0
	法人会員	190	590	3.1
	観光利用	200	415	2.1
	合計	3,346	7,010	2.1
利用	総利用回数	45,781	136,903	3.0
	1日最大利用回数	602	1,120	1.9

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

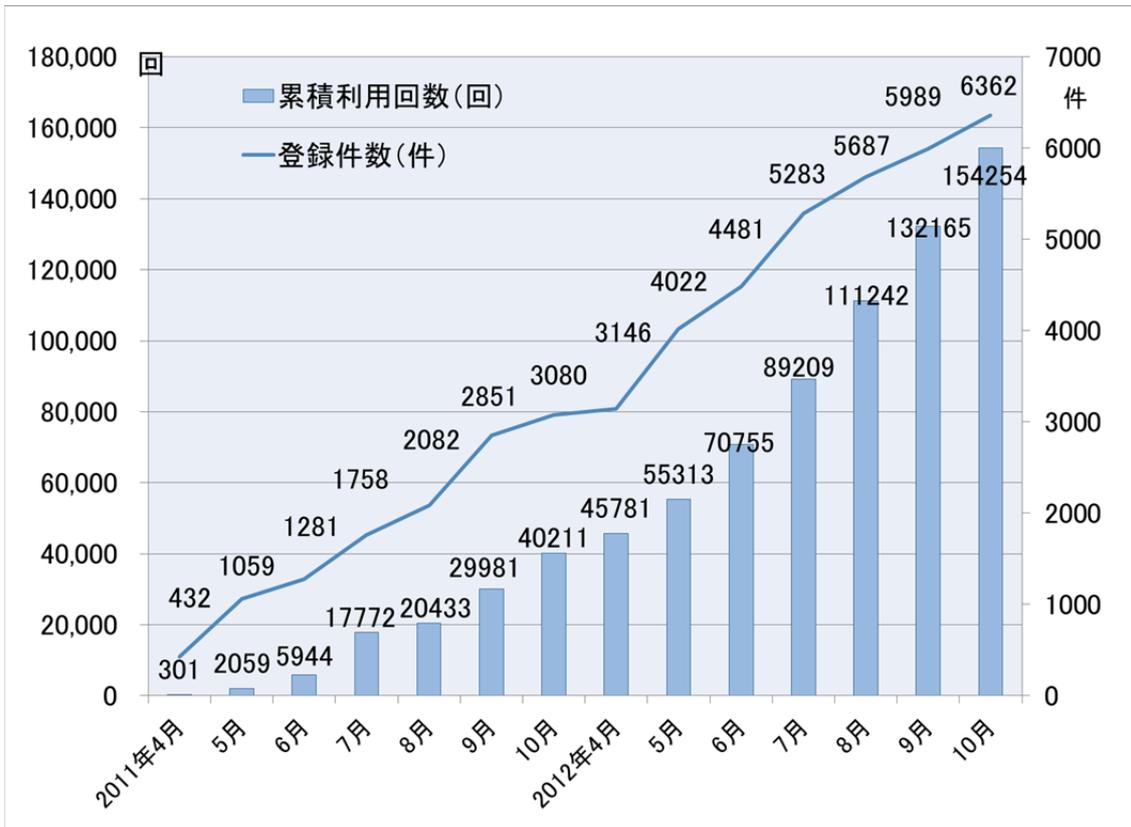


図 5-16 ポロクル登録件数の推移

出典：ドーコン叢書編集委員会、「エンジニアの野外手帳」

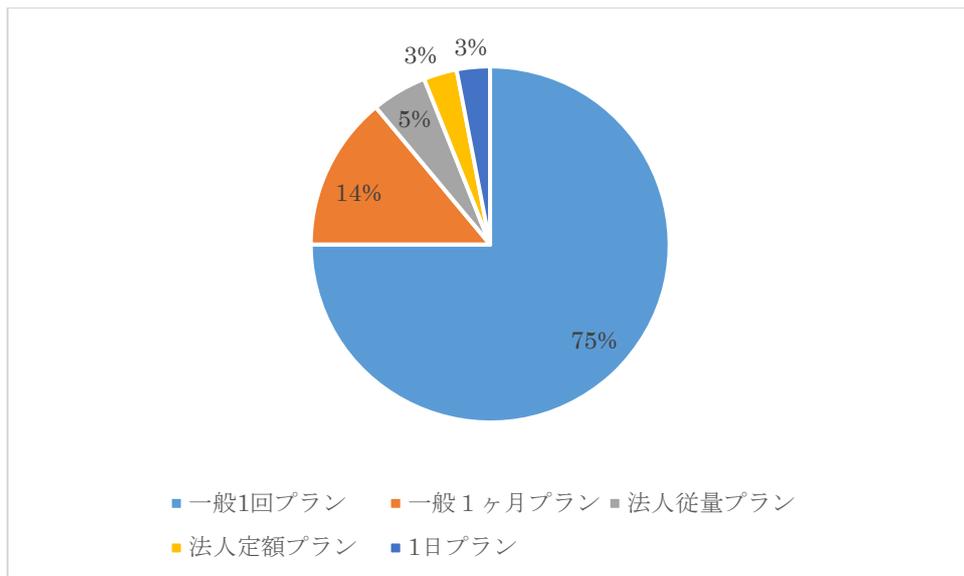


図 5-17 サービスプランの内訳

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

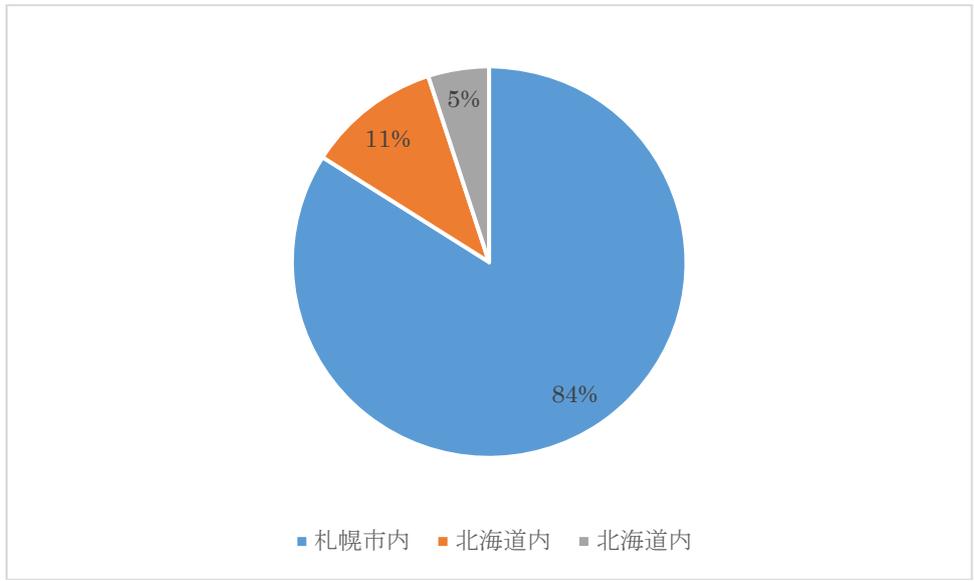


図 5-18 一般ユーザーの住まい

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

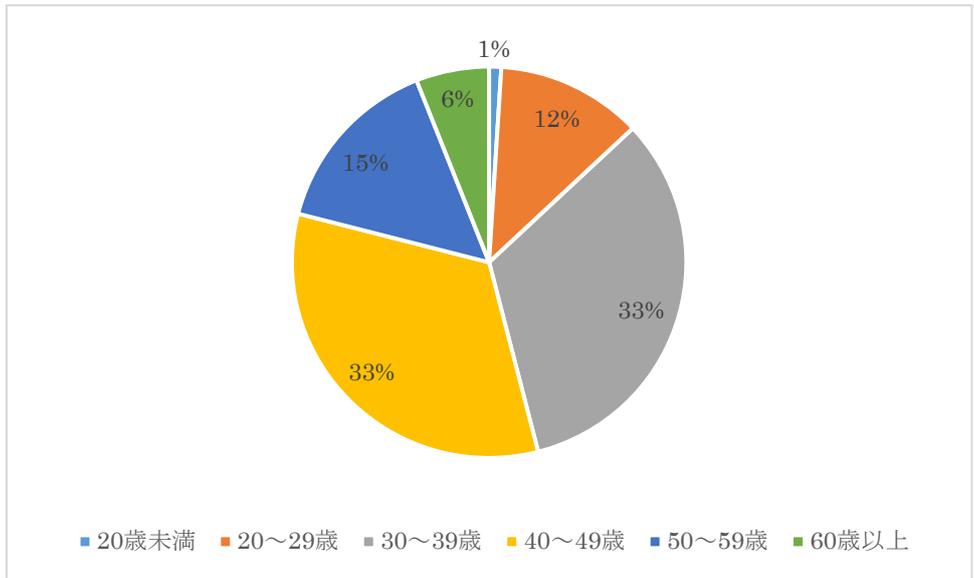


図 5-19 一般ユーザーの年齢構成

出典：株式会社ドーコンモビリティデザイン、「札幌みんなのサイクル ポロクル」

(2) 「ポロクル」による利用者のマナー意識における変化

利用者には、マナー意識の変化もみられる。ポロクル利用者に対する調査（2011年）によると、「歩道に自転車があふれている現状」について、「非常に問題がある」「問題がある」と回答した割合を合わせると、約9割に及ぶ（図5—20）。「自転車マナーの意識」については、「意識するようになった」と回答した割合は約7割に及ぶ（図5—21）。このように、ポロクルを通じて利用者のマナー意識の転換がみられることは、一つの成果といってよい。

先述したが、レンタサイクルがうまく成功していない事例の多くは、基本的なルールやモラルが守られていないことに起因している。そうした現状からも、ポロクルの利用者のマナー意識に変化がみられる点は大きい。さらなる成果もある。澤氏によると、これまで導入され運営されてきたポロクル約300台のうち、盗難や放置の被害に遭ったものは、ゼロである。つまり、どのポロクルも確実に返却され、正しく利用されているのである。これは、ポロクルを利用するにあたり、同時にルールやモラルの育成にも取り組んできた、クルーの活動があつての成果であるにちがいない。

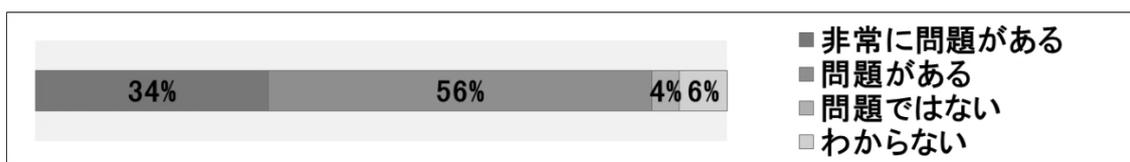


図5—20 「歩道に自転車があふれている現状は問題だと思う」に対する回答の割合

出典：ドーコン叢書編集委員会、「エンジニアの野外手帳」

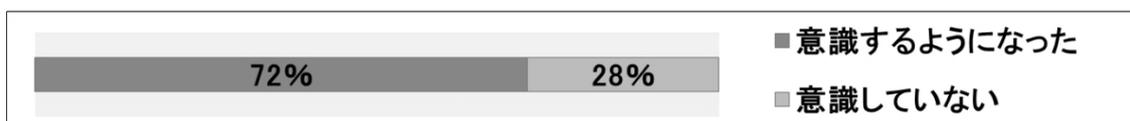


図5—21 「自転車マナーを意識するようになった」に対する回答の割合

出典：ドーコン叢書編集委員会、「エンジニアの野外手帳」

ライフスタイルの変化については、「公共交通の利用が増加した」という利用者は約5割に及び（図5—22）、ポロクルの利用が、公共交通の利用へも働きかけていることが分かる。しかし、「自家用車の利用が減少した」という利用者は、5割にも満たない。たしかに自家用車が地域住民のライフスタイルに深く浸透した現代においては、その所有や利用を安易に非難するべきではない。自家用車に依存せず、公共交通も「良い加減」に活用していく地域住民のライフスタイルを創出できるかについては、今後の課題である。しかしそこでポロクルをはじめレンタサイクルが役割を發揮できる可能性は、十分に存在すると考えられる。

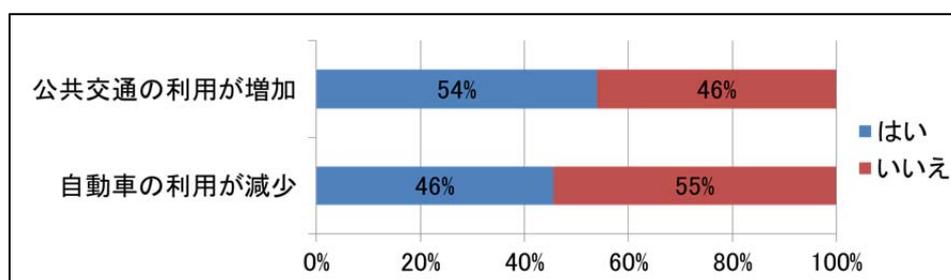


図 5-22 ライフスタイルの変化に対する回答の割合

出典：ドーコン叢書編集委員会、「エンジニアの野外手帳」

(3) 「ポロクル」による環境への影響

ドーコンモビリティデザインは、自家用車からポロクルへ転換した場合のCO₂排出量を試算した。試算によると、CO₂削減量は法人の場合はペットボトル 51 万本分、一般の場合は 41 万本分に及ぶという（表 5-29）。

このように、自家用車からポロクルへの転換を図ることで、環境への負荷を軽減できるという効果を生み出している。放置自転車の解消など目前の効果のみならず、環境への効果も生み出しているという点からも、ポロクルが多様な可能性を秘めているといえる。

表 5-29 自家用車からポロクルへ転換した場合の効果

	総利用距離 (km)	転換率 (%)	二酸化炭素削減量 (t-CO ₂)
法人	8,696	21	0.5 (ペットボトル 51 万本分)
一般	63,554	2	0.4 (ペットボトル 41 万本分)
合計	72,250	—	0.9 (ペットボトル 92 万本分)

※2011 ポロクル利用状況からの試算値

出典：ドーコン叢書編集委員会、「エンジニアの野外手帳」

(4) 「ポロクル」を通じた新たな「ポロクルコミュニティ」

先述したように、ユーザーやクルー、さらには地元商店街といった多様な関係性が、ポロクルを通して生み出されている。

しかし、それだけではない。利用者同士の関係性である。というのも、札幌市内で利用者がポロクルを押して歩いていると、前方から同様にポロクルを押して別の利用者が歩いてすれ違う場合がある。するとその際、互いに自然と会釈するというのである。

たしかにポロクルは共通したデザインであるため、周りの利用者が目に入りやすい。すると思わず会釈してしまうというように、利用者同士の自然発生的なつながりを生み出しているようである。

(5) 持続的な展開を目指すポロクルのこれから

利用者に評価され、さまざまな可能性を生み出してきたポロクルであるが、一方で課題もみられる。

第一に、採算性である。北海道新聞によると、ポロクルの料金収入は増えたものの、駐輪場の設置費や、自転車の台数が偏らないよう駐輪場間を移動させるスタッフの人件費は、賄えずにいる。そのため親会社のドーコンが、赤字を穴埋めしているという現状にある。安江氏は、ポロクルの認知度は高まったが、来年以降は採算がとれるよう広告収入など新たな収入源を確保したいと述べている。

第二に、ポロクルの老朽化である。これまで2年間で、約300台のポロクルを導入しており、盗難または放置されることなく利用されている。しかし一部のポロクルには老朽化がみられる。澤氏は今後、ポロクルを整備する上で、老朽化に関しても対処していきたいとのことであった。

今後は、運営側の持続的な循環も目指すべきである。というのもスタッフであるクルーは、10代や20代の若者が中心であり、学生も含まれているが、彼らがポロクルの運営を支える貴重な立場にいる。ただし、学生はいずれ社会に出ていく身であるため、クルーとしての役割を終えた後も、後継のクルーに受け継がれ、循環されていかなければならない。

いずれにせよ、ポロクルを通して生み出す戦略が、イベントにみられる一過性のものでなく、まちを育てている活躍も窺える。

4. 「ポロクルコミュニティ」が生み出す協働の関係性

ポロクルの効果として、第一に利用者の評価がある。利用者数、登録数は順調に増加している。たしかに採算性という課題は拭いきれないが、今後は広告収入はじめ資金を確保できるような工夫の中で、持続的な経営維持を図っていくことを願いたい。

第二に、利用者の自転車マナーに対する意識の変化である。ポロクルによって、放置自転車の減少や、利用者のマナー向上といった効果がある。

第三に、環境への効果である。CO₂の削減量で例えてみても、その効果は大きい。そもそも運営者は、ポロクルの利用者数を増加させることのみならず、CO₂の削減、つまり環境への配慮も目的として掲げている。それが利用者の意識を転換させることにもつながっているため、その効果が今後、どのように展開していくかにも注目したい。

第四に、まち育ての可能性である。ポロクルを運営するのみならず、ポロクルをきっかけとして、例えば地元の商店街と連携している。このようにポロクルは、単なるモビリティを確保するための手段ではない。まちづくり、いや「まち育て」を実現しているといえる。

最後に、「新しい公共」の可能性である。運営にあたり、民間企業から派生したドーコンモビリティデザイン、NPO法人 ezorock といった、協働による運営、そして地域との連携がある。しかも運営者同士がつながるのみならず、運営者と利用者、そして利用者同士がつながっている。市内でポロクルを押して歩くと、同じようにポロクルを押して歩く、本来は全く見知らぬはずの利用者と、すれ違う際に自然と会釈するという現象を生み出している。このようにポロクルをきっかけとした協働の関係性は、まさに「新しい公共」の構造であるといえよう。

このようにポロクルが備えている役割は、地域住民のモビリティを確保する点だけでもなければ、レンタサイクルにありがちな課題である放置自転車を解消する点だけでもない。環境への効果、利用者の意識の変化もみられている。さらには運営者間のみならず、地元商店街や札幌まちづくり会社の協働でポロクルが運営されており、しかも利用者同士をも結びつけている。

第3節 「レールライフプロジェクト」にみる「新しい公共」の構造と可能性

—富山市「レールライフプロジェクト」の取り組み—

1. 富山市が目指すコンパクトなまちづくり

今日、「コンパクトシティ」の議論が高まっている。一部では、政策に盛り込む形で「コンパクトシティ」の考えを掲げる自治体もみられるようになった。鈴木²⁰⁾によると、今日の時代潮流、特に人口減少・高齢社会を見据え、さらに地方分権や行財政改革の流れをみると、今後の都市思想としてコンパクトシティの観点が重要であることは、全国的にはほぼ了解できる状況が形成されてきている。

青森市では、1999年に策定された「都市計画マスタープラン」において、全国で初めて「コンパクトシティの形成」を打ち上げている²⁰⁾。

神戸市では、1997年の「市政方針」において、「コンパクトシティ」という言葉を公式に初めて用いたとされている。1999年3月には、神戸市復興・活性化推進懇話会による「持続可能な都市づくり・地域発意のまちづくり『コンパクトシティ』構想—調査報告書」が発表され、神戸市におけるコンパクトシティの基本的な考え方が打ち出された²⁰⁾。

長野市では2006年、合併を機に2007年度を初年度とする新たな総合計画策定に着手したが、ここでは土地利用の基本理念として「外延的な市街地の拡大を抑制した、コンパクトな街づくりの推進」の方向性を明確にした²⁰⁾。

このように、コンパクトシティの考え方を政策に位置付ける自治体が、全国的に増加している。そこで外すことのできないのが、富山市のコンパクトシティ政策である。

富山市では、さまざまな都市機能が公共交通沿線に充実・集積した「コンパクトなまちづくり」を推進している。2008年3月に策定した「富山市都市マスタープラン」では、まちづくりの理念として、「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を掲げている。これは、地域の拠点を「お団子」、公共交通を「串」に見立てた「お団子と串」の都市構造を目指すというものである³⁴⁾。

また、都市マスタープランの理念に基づいて、都市機能が集積した「お団子」を形成するため、「中心市街地活性化基本計画」「まちなか居住推進計画」「公共交通沿線居住推進計画」を策定するとともに、「串」の形成には「公共交通活性化計画」を策定し、コンパクトなまちづくりを推進している。さらに、コンパクトなまちづくりの考え方を市の最上位計画である総合計画や福祉関連計画にも位置付けられている³⁴⁾。

さらに、全国初となる本格的なLRT (Light Rail Transit) 「富山ライトレール」や市内電車の環状線化をはじめとした公共交通の活性化、その沿線地区への居住推進、さらには全天候型の多目的広場「グランドプラザ」の整備などの中心市街地活性化に積極的に取り組んできた³⁴⁾。

富山市が「コンパクト」なまちづくりとして掲げる公共交通活性化プロジェクトについて、

それがいかにコンパクトシティとしての都市形成に寄与しているか、さらには地域住民のモビリティをいかに支えているのか追究することとした。

そこで、平成 24 年 8 月に富山市で開催された「第 7 回日本モビリティマネジメント会議」に出席し、富山市の取り組みに関する発表を聴講するとともに、富山市都市整備部長である京田憲明氏に調査を行うこととした。

調査日時	平成 24 年 8 月 3 日 (金)
ヒアリング対象	富山市都市整備部長：京田 憲明氏

ところで人口約 42 万人の都市である富山市は、地形が平坦なため道路整備率が高く、渋滞が少ないため自家用車での移動に適しており、昭和 40 年代頃から、市街地が四方に無秩序に分散して広がる、典型的なスプロールの街並みが形成されている。そして結果的に富山市は、DID (Densely Inhabited District) 地区の人口密度が都道府県庁所在地の中で全国最下位となった³⁵⁾。

表 5—30 富山市の概況

総面積	1,241.85 m ²
人口	421,953 人 (平成 22 年国勢調査)
世帯数	159,151 世帯 (平成 22 年国勢調査)

出典：http://www.city.toyama.toyama.jp/other/profile/shinogaiyo.html



図 5—23 富山市の地形

出典：

http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/9072/1/4enkaku-toyamashinoichi.pdf

富山市の都市整備事業においては、「公共交通活性化」、「中心市街地活性化基本計画」、「まちなか居住推進計画・公共交通沿線居住推進計画」が3本柱となっている。平成19年2月には、「富山市中心市街地活性化基本計画」が全国第1号として認定を受けた³⁵⁾。

「串」である公共交通の活性化と、「お団子」である地域拠点の活性化を図り、「コンパクト」なまちづくりを目指すことが掲げられている（図5—24）。

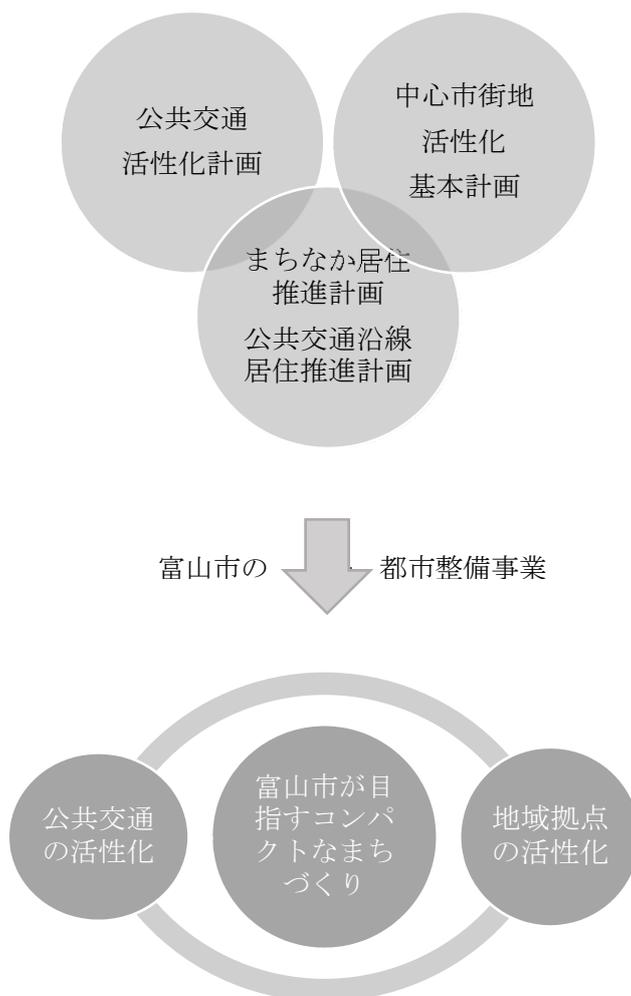
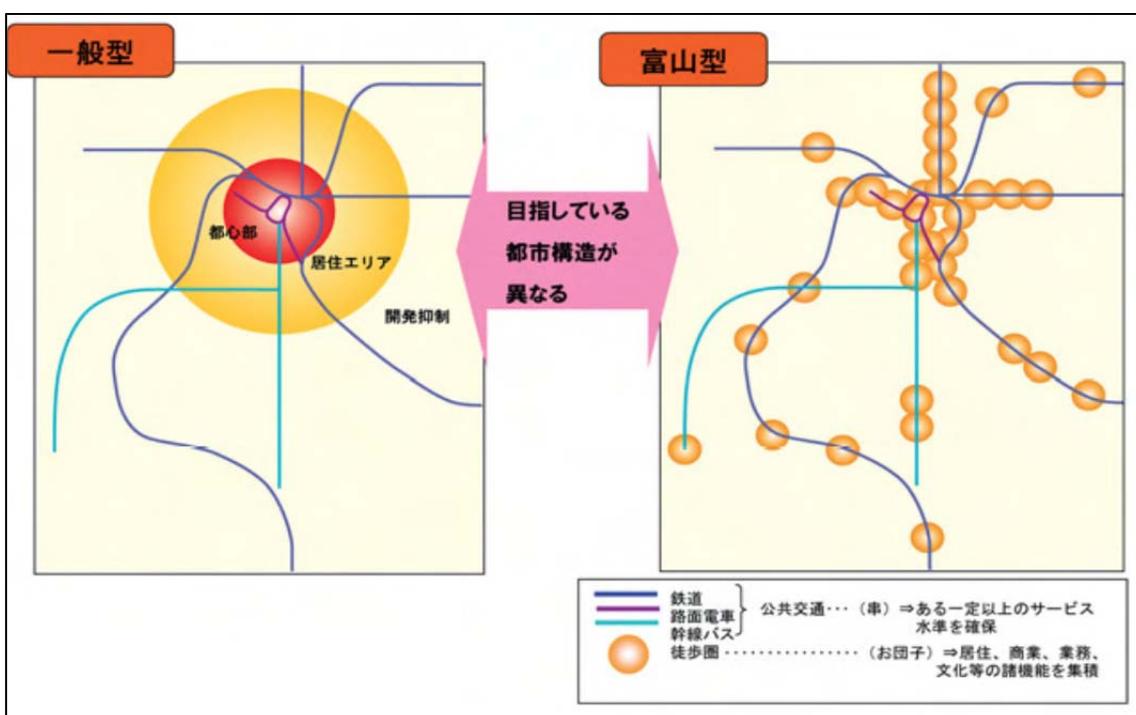


図5—24 富山市の都市整備事業の概要

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

富山市のコンパクトなまちづくりとは、すべての機能を一ヶ所の中心市街地に集中させるというわけではない。既に交通結節点として機能している鉄道駅や幹線バス路線のバス停を中心に、歩いて暮らせる徒歩圏を「お団子」と見立て、居住機能や生活関連施設を各「お団子」の内に誘導するとともに、一定のサービスレベルを有する公共交通を「串」と見立て、「お団子」をつなぐモビリティを向上させることで「串とお団子」の都市構造によるコンパクトなまちづくりを進めようとしている³⁵⁾。

お団子の中では、徒歩や自転車を日常的に利用し、お団子間は便利な公共交通で移動することによって、自家用車が自由に使えなくても、生活に必要なサービスを楽しむことができるまちづくりを目指している（図 5—25）。



そこで富山市では、市内の鉄軌道 6 路線全てと、路線バスのうち一日あたり 60 本以上運行されている 13 路線を「公共交通軸」として都市マスタープランに位置付け、さらにその鉄軌道駅から 500m、バス停から 300m の区域で、工業専用地域と工業地域を除く用途地域内を「公共交通沿線居住推進地区」として位置付けた³⁴⁾。

2. 公共交通の活性化を目指した取り組み

富山市の都市整備事業の一つに掲げられている、公共交通活性化の戦略プロジェクトについて整理する。

(1) 富山市における公共交通活性化の戦略

①LRT ネットワークの形成

LRT (Light Rail Transit) とは、低床の車両や、電停のバリアフリー化、低騒音化など、これまでの路面電車のイメージと大きく異なる次世代型の交通システムである。

鉄道と同じように高速で運行し、市街地では道路上の電停から気軽に乗降できるなどの特徴があり、高齢者をはじめ、誰にでも使いやすい乗り物である。

富山市では、富山ライトレールと市内電車との接続や、市内電車環状線、JR 上滝線への乗り入れなどを行うことで、全長約 25.3km の LRT ネットワークの形成を目指している。



写真 5-15 富山市セントラム

②既存鉄道の利便性向上 ー富山港線路面電車化事業（富山ライトレール）ー

JR 富山港線は従来、利用者の減少が著しかった。その要因の一つが、自家用車の利用者の拡大による。

昭和 63 年は 1 日当たり約 6,500 人であったものが、平成 17 年には約 3,200 人にまで減少した（図 5—26）。

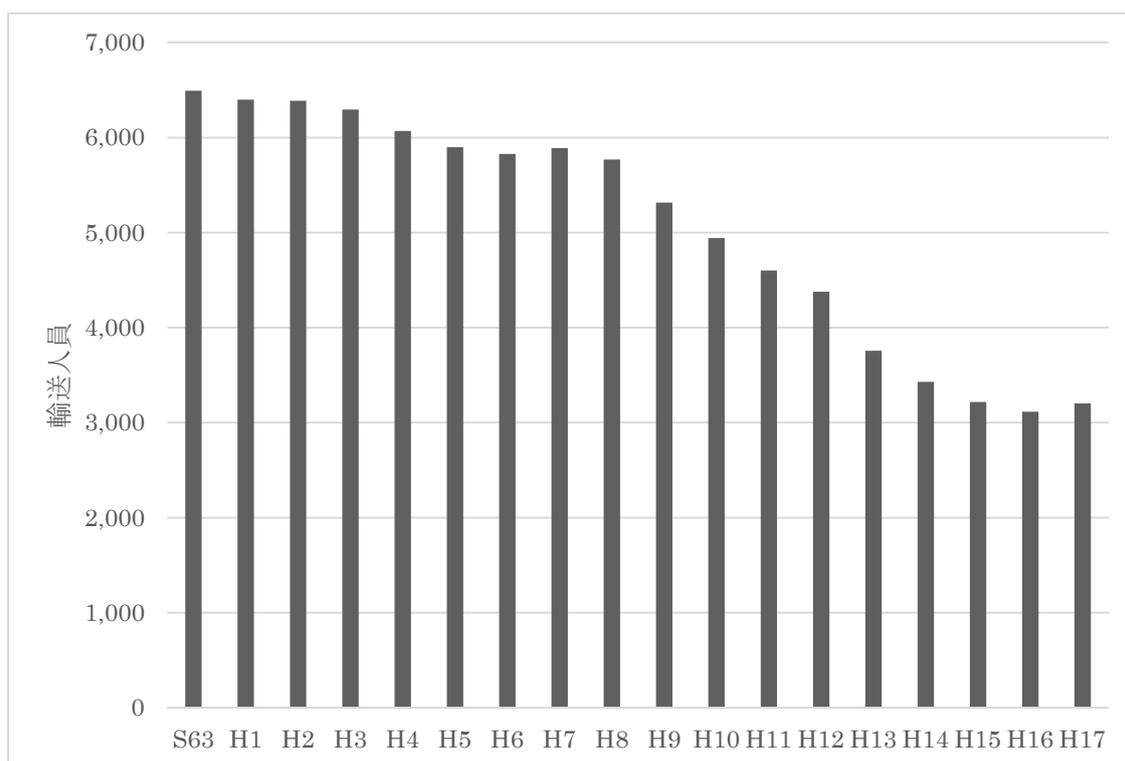


図 5—26 輸送人員の推移（JR 富山港線）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

富山港線は、昭和 45 年には 35 往復運行していたが、沿線工業地帯の沈滞とともに徐々に減便された。また、昭和 62 年には国鉄分割民営化により、西日本旅客鉄道（株）に運営が引き継がれている³⁴⁾。

表 5—31 運行の概要（JR 富山港線）

営業キロ	8.0km
駅数	10 駅
所要時間	約 20 分（富山→岩瀬浜）
始発／終発	5:55／21:31（富山駅発）
運行間隔	朝ラッシュ時：30 分間隔 デイトム：60～100 分間隔
運行本数	19 往復
車両	朝ラッシュ時：電車 3 両編成 デイトム：ディーゼルカー単車
運賃	初乗り：140 円 富山～岩瀬浜：200 円

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

2001 年度の北陸新幹線の工事实施の計画の際には、在来線の高架化を進める上で、利用者の減少に歯止めのかからない富山港線を高架化するかどうか、多額の投資をすべきかどうか、議論された（表 5—32）。

富山港線の扱いに対して、「既存の高架化」「バス代替による既存線の廃止」「新規路面電車化」の 3 つの案を設定し、比較を行った結果、社会的便益は「新規路面電車化」が最大となった。この結果を踏まえ、鉄道を単に高架化するより、これを機会に公共交通の質を高め、コンパクトなまちづくりを進める上でも有効な路面電車化案を採用することとなった³⁴⁾（表 5—33）。

表 5—32 事業経緯の全体概要

平成 15 年 5 月	市長が市議会で路面電車化の検討開始を発表
平成 15 年 7 月	富山港線路面電車化検討委員会を設置
平成 16 年 3 月	市議会で路面電車化の予算案が承認される
平成 16 年 4 月	第三セクターの設立
平成 16 年 5 月	JR 西日本との基本協定
平成 16 年 8 月	鉄道事業の許可及び軌道事業の特許の申請
平成 16 年 11 月	鉄道事業の許可及び軌道事業の特許取得 工事施工認可申請
平成 17 年 2 月	工事施工認可取得、工事着手
平成 18 年 4 月 29 日	開業

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

表 5—33 路面電車化決定の経緯

平成 11 年度	富山市公共交通活性化基本調査
平成 13 年度	北陸新幹線が富山駅まで事業認可
平成 15 年度	富山駅周辺地区が連続立体交差調査採択（在来線の高架化）
平成 15 年 5 月	市長が富山港線の路面電車化の検討開始を発表
平成 15 年 7 月	富山港線路面電車化検討委員会の設置 社会的便益、需要予測などの比較・検討

↓

案 1	既存の高架化	新幹線用地確保のために 多額の移転補償費が必要
案 2	バス代替による既存線の廃止	公共交通離れが進む恐れ
案 3	新規路面電車化	コンパクトなまちづくりに整合 社会的便益が大きい

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

地方都市における鉄道は、運賃収入のみでは施設の更新・維持、運営が困難な状況で、地方都市の鉄道を維持していくには、鉄道事業者の自助努力と、国・地方の適切な関与が必要とされている。

そこで導入された考えが、「公設民営」である。富山市が施設の建設費や維持管理費を負担し、新たに設立した第三セクター「富山ライトレール（株）」が運賃収入により運営を行うこととした³⁴⁾（図 5—27・表 5—34）。

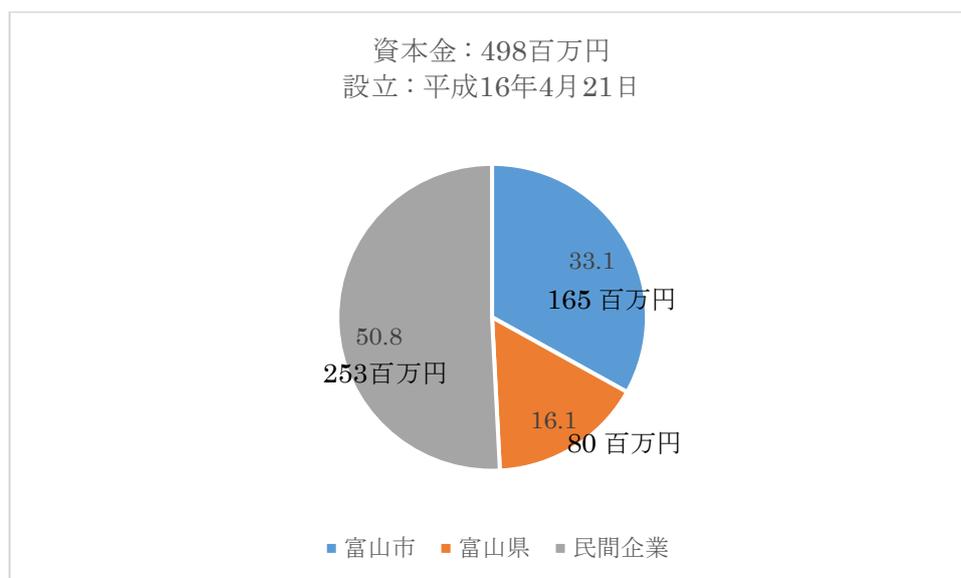


図 5—27 富山ライトレール（株）の概要

出典：富山市、「富山市都市整備事業概要」

表 5—34 運営会社と公共の明確な役割

第三セクター「富山ライトレール（株）」 交通サービスの提供、施設の保有	運賃収入
	運転・運輸経費など
	施設の維持・管理、更新
↑	
公共（富山市） 施設の建設費・維持管理費を負担	

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

整備後の富山港線は、道路敷内に施設した約 1.1km の軌道新線区間と、旧富山港線を活用した約 6.5km の鉄道区間を合わせ、全体で約 7.6km の路線延長となった（表 5—35・5—36・図 5—28）。

表 5—35 運行の概要運行の概要（整備後）

営業キロ	7.6km（単線）
鉄道区間	6.5km
軌道区間	1.1km
駅数	13 駅（概ね 600m 間隔）
行き違い設備	4
変電所	2
所要時間	約 24 分
運賃	大人：200 円均一 小人：100 円均一

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

表 5—36 整備前後のサービス比較

	整備前	整備後
運行間隔	30～60 分	10～15 分
運行時間	5～21 時台	5～23 時台
駅数	9 駅（富山駅を除く）	13 電停
車両	鉄道車両	全低床車両

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

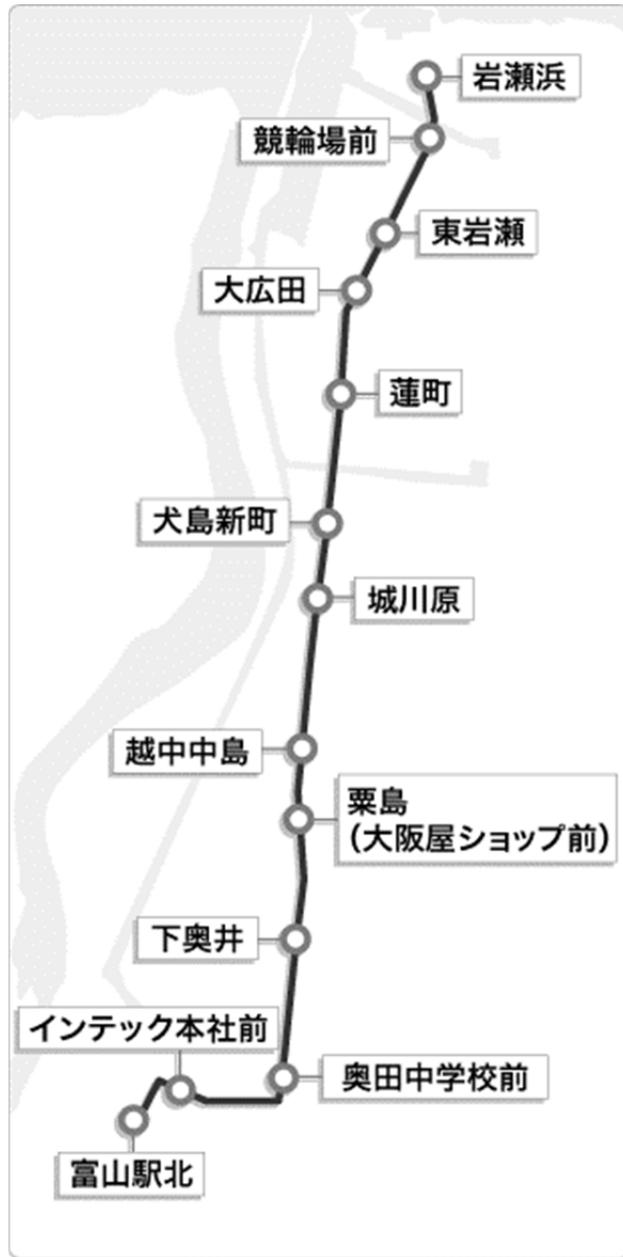


図 5—28 富山港線の路線図

出典 : <http://www.t-lr.co.jp/time/index.html>

1日あたり時間帯別の利用者数の変化（平日）に関しては、開業後は日中の利用者数が大幅に増加した（図5—29）。

最も利用が多いのは、通勤通学時間帯の7時～9時や、17時～19時であることから（図5—30）、通勤や通学、帰宅の際にも利用されていると予測できる。

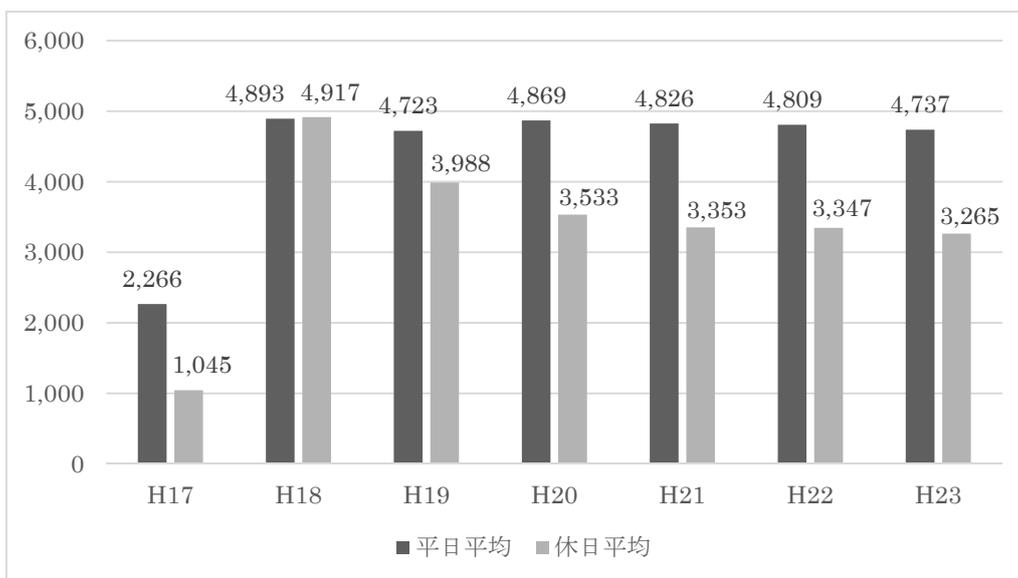


図5—29 1日あたり利用者数の推移（平日・休日）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

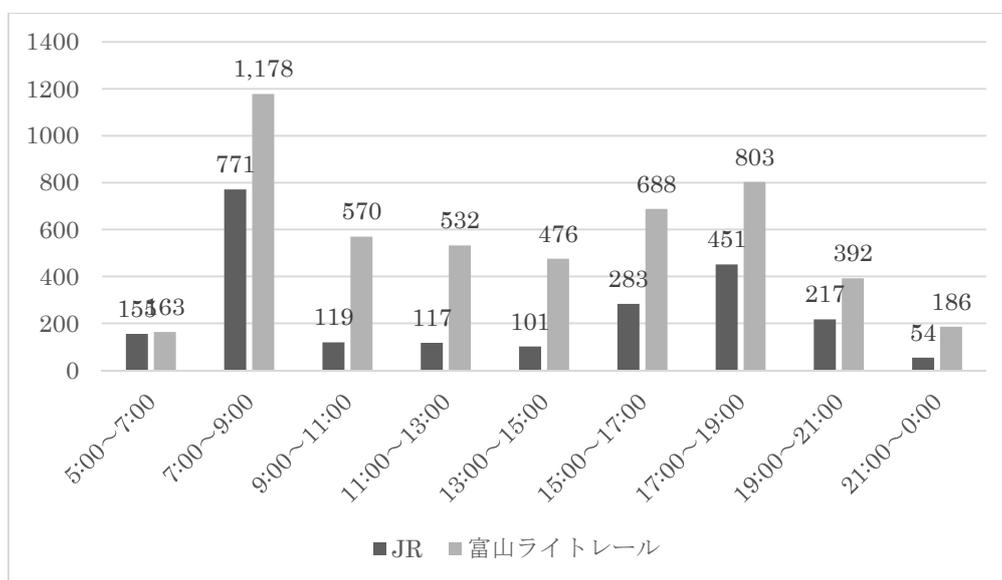


図5—30 1日あたり時間帯別の利用者数の変化（平日）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

利用者を年代別にみた場合、特に 60 代以上の利用が伸びており、60 代、70 代の利用者数は、JR 利用時よりも約 3.5 倍と大幅に増加している（図 5—31）。

最も利用が多い年代は 50 代であり、開業後も約 2 倍に増加している。

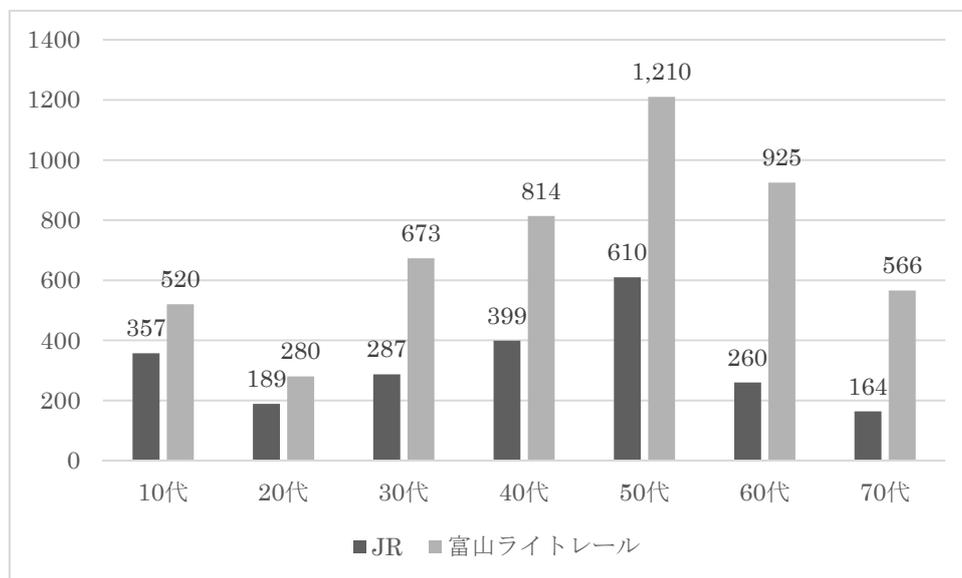


図 5—31 1 日あたり年代別の利用者数の変化（平日）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

③交通結節点の整備 ―市内電車環状線化事業―

また、市内電車の整備も進められた（表 5—37）。運行本数も増加し、約 10 分間隔で運行されている。

2007 年 10 月に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」を適用し、路面電車事業では全国初の「上下分離方式」を導入した。「上下分離方式」とは、行政が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間（富山地方鉄道）が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うことで、双方の役割を明確にし、連携して事業を進める手法である³⁴⁾。そこで中心市街地の活性化と回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸して、環状線化した（図 5—32）。

利用者数の変化をみても、平成 21 年度と平成 23 年度を比較して、平日は約 1.3 倍、休日は約 1.2 倍増加しており（図 5—33）、効果は大きい。

表 5—37 運行の概要（環状線）

全体延長	約 3.4km
電停数	11 箇所
所要時間	約 20 分（1 周）
始発／終発	6:10／22:10（富山駅前発）
運行間隔	9:00～19:30 約 10 分間隔 その他の時間帯 約 20 分間隔
運行本数	平日 79 本、土日祝日 80 本
運賃	大人 200 円均一 小人 100 円均一
車両数	3 編成（低床車両）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

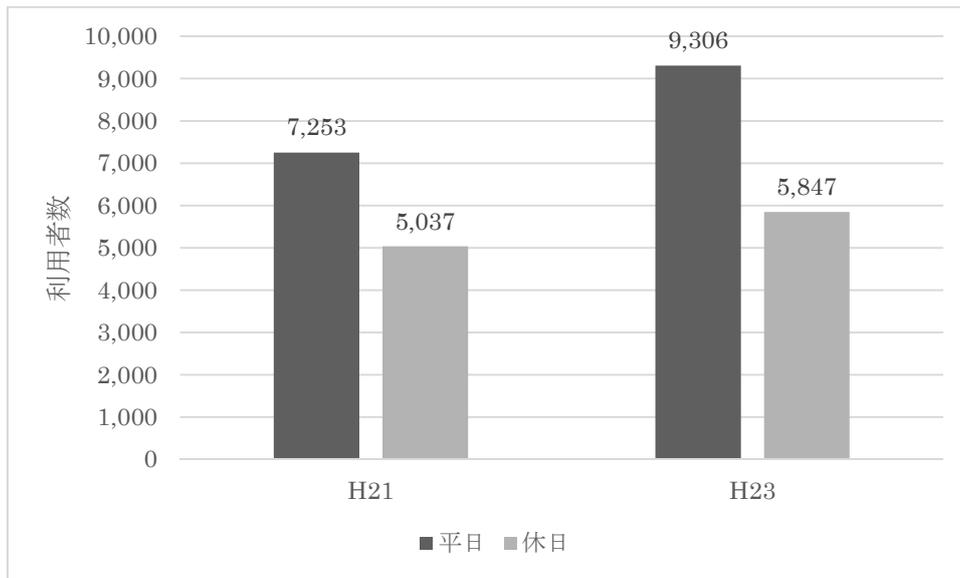


図 5—33 利用者数の変化

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

路面電車の南北接続として、富山駅周辺地区では、平成 26 年度末の開業を予定している北陸新幹線や、並行在来線の連続立体交差事業、駅前広場の整備などが進められており、在来線の高架化後には高架下で富山ライトレールと市内電車の接続を行う予定である。

市内電車の上滝線への乗り入れとして、南富山駅では、市内電車を富山地方鉄道上滝線へ乗り入れる検討を行っている³⁴⁾。

④IC カードの導入と多機能化

運賃収受の煩わしさの解消など、利便性の向上を図るため、公共交通機関への交通 IC カードの導入を推進している（表 5—38）。富山ライトレールはじめ、市内電車、路線バス、富山地方鉄道全線へ順次導入を進め、一枚の IC カードで多様な公共交通が利用できるようになってきている。

また、まちなかでの買い物ポイントサービスなど、商業施設との連携も推進している。

満 65 歳以上の高齢者を対象に、中心市街地に出かける場合、市内のどこからでもバス料金を 100 円に割引く「おでかけ定期券」を発行している。現在、鉄道や市内電車にもサービスを拡大し、高齢者の約 3 割が所有し、1 日平均約 2,400 人が利用している³⁴⁾。

表 5—38 交通 IC カードの利用実績

年度	延べ利用者数	65 歳以上人口に対する割合
H17	393,927	27.0%
H18	461,687	27.4%
H19	525,239	29.1%
H20	680,532	31.2%
H21	746,239	32.1%
H22	714,644	31.6%
H23	865,464	26.0%

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

市内電車の利用者数は、平成 19 年度以降は増加し続けている（表 5—39）。この理由として、富士ライトレールや市内電車環状線の整備、IC カードシステムや低床車両の導入など、路面電車の活性化に向けた取り組みが挙げられる³⁴⁾。

表 5—39 市内電車利用者数の推移

年度	乗車人数 (千人／年)	1 日当たり平均乗車人数 (人／日)
H18	3569	9779
H19	3634	9956
H20	3643	9983
H21	3741	10,251
H22	4023	11,022
H23	4200	11,476

出典：富山市、第 6 回日本モビリティマネジメント会議資料

富山ライトレールを利用する以前は、利用者の多くは JR 富山港線を利用しており、約 5 割に及ぶ。それに次ぐのが地鉄バス、そして自家用車であり、自家用車も地域住民のライフスタイルにおいて必要な位置付けにあったといえる（図 5—34）。

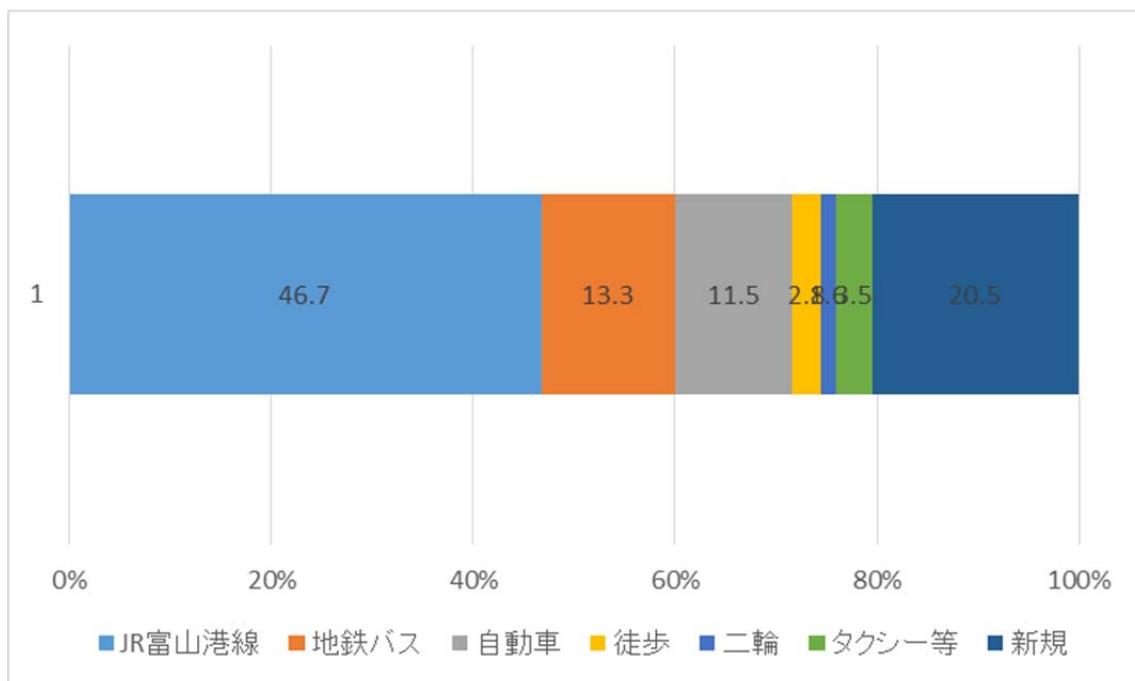


図 5—34 富山ライトレール利用者の以前の移動手段（平日）

出典：富山市、「富山市都市整備事業の概要」

(2) OECD の報告書にみる評価

以上、富山市が都市整備事業の中心的政策として掲げ、取り組んできた公共交通活性化プロジェクトの一つの成果が、OECD（経済開発協力機構）の報告書にみられる。

2012 年 6 月、OECD は「コンパクトシティ政策報告書」を公表した。その報告書の中で、「世界のコンパクトシティ先進都市」が掲げられている。それはメルボルン、パリ、バンクーバー、ポートランド、そして富山市の 5 つであった。

なぜ、富山市が選定されたのか。その理由は 3 点ある。第一に、コンパクトシティのビジョンを明らかにし、公共交通と連携した集約型のまちづくり、中心市街地の活性化など、コンパクトシティ政策の実現に総合的に取り組んでいる点、第二に、都市規模がそれほど大きくない中で、積極的かつ効果的な政策を打ち出しており、世界中の地方都市のモデルとなる点、第三に、人口減少下におけるコンパクトシティ政策のモデルとなる点である。何よりも、LRT はじめ公共交通や中心市街地活性化への集中的な公共投資が、民間投資を誘発した点は大きく評価された³⁴⁾。

このように、世界の主要都市と並んで富山市が評価されたことは、一つの大きな成果とい

える。しかし、一つの疑問を捨てずにはいられない。それは、まさに「都市」である富山市が、本当に「コンパクト」といえるのだろうか。

第1章でも述べたように、コンパクトシティ政策は多様な可能性を携え、しかも公共交通が鍵を握る可能性を持つ。コンパクトシティの考えで重要な点は、単に活性化として公共交通を走らせ、地域の拠点をつなげるのみでは足りない。鈴木が指摘するように、コンパクトシティの役割とは、都市的な土地利用として空洞化を抑える点や、賑わいとして歩いて生活できる市街地のエリアを広げる点、さらには広域的なネットワークで結ばれた都市が相互に共存・共生する連携と役割分担を発揮する点、これらについても議論する必要がある。

北原¹⁹⁾によると、LRTが代表格としてみなされているが、勘違いをしていけないのは、それが単純な交通政策ではなく、居住や景観、福祉などさまざまな施策と連携した包括的な政策となっているという点である。LRTの利用者を増加させることを考えて、駅から一定の距離範囲内で高齢者優良賃貸住宅を建設しようとする建築主に対して、資金の補助が行われている。また、そのような理由から高齢者の利用が増えることを想定して、JRがすでに多くの実績を持つ、ユニバーサルなICカードを独自に作っているのである。

このように、「コンパクト」なまちづくりがなぜ花を咲かせているのかについては、公共交通活性化政策がどれだけコンパクトなまちづくりに寄与しているのかという点のみならず、公共交通を通して広域的なネットワークがいかに芽生えているか、さらにはいかに「まち育て」の可能性を生み出すか、これらについてもアプローチする必要がある。

さらに、交通サービスの供給者と需要者の関係についても着目すべきである。公共交通の活性化といっても、LRTはじめ公共交通を整備し、利便性を図ることによって利用者を増加させることを活性化というのなら、先述した交通サービスの供給者から需要者へという、モビリティを確保「する・される」という一方通行の関係に終止してしまうこととなる。行政や交通事業者のみならず、地域住民はじめ多様な主体が関わる、つまり供給者と需要者が一方通行ではない関係で公共交通が展開される可能性も、見出すことはできないだろうか。

そこで注目すべきが、「とやまレールライフプロジェクト」である。

3. 多彩な「レールライフ」を生み出す戦略

(1) まちなか広場「総曲輪グランドプラザ」という場所

① 「自由」な広場というコンセプト

「第7回日本モビリティマネジメント会議」では、富山市の都市整備事業について発表されたが、それと同時に発表がなされたのが、「とやまレールライフプロジェクト」である。

「とやまレールライフプロジェクト」とは、普段のクルマの使い方を見直し、公共交通を「かしこく」使うライフスタイルである。自家用車と公共交通をバランスよく利用し、市民の健康を増進し、まちなかを元気にするという「レールライフ」の普及を目指している。

例えば、通勤はじめモビリティを確保する上で自家用車を利用していたが、公共交通の利用に切り替えることで、環境に易しいのみならず、健康の増進にもつながるといふ狙いがある。

このプロジェクトと結びついている拠点、つまり「お団子」が、まちなか広場の「総曲輪グランドプラザ」である。グランドプラザには毎日、子どもから高齢者まで多くの世代が足を踏み入れている。多彩なイベントも開催されており、訪れる地域住民を魅了してやまない。さらに、市内を走る公共交通とグランドプラザが密接に関係しており、それが地域住民の多彩なライフスタイルを創出するに至っている。

そこで「とやまレールライフプロジェクト」と結びついているグランドプラザについて、活用方法や運営実態について調査を行うこととした。下記日時で開催された「まちなか広場研究会」（以下：研究会）へ参加し、講演者である京田氏、発足当初から運営に関わる山下裕子氏に調査を行うこととなった。

調査日時	平成 25 年 9 月 27 日（金） 28 日（土）
ヒアリング対象	富山市都市整備部長：京田 憲明氏 NPO 法人 GP ネットワーク理事：山下裕子氏

2007 年 9 月に誕生したグランドプラザは、山下（2013）³⁵⁾によると、まちなかに広場空間を形成しているガラスの建築物であり、富山駅までは 1km、徒歩 20 分の距離にある。

始まりは、京田（2013）³⁶⁾によると、中心商業地区において市内で唯一の百貨店である大規模商業施設と、駐車台数 630 台という中心市街地で最も大きな立体駐車場ビルの間に、全天候型多目的広場を構え一体的に整備するという再開発計画にあった（図 5—35・5—36・5—37・5—38・5—39）。

グランドプラザは市営の公共施設でありながら、市有地と民有地に敷地が跨り、屋根の荷重は隣接する民間投資で建設された百貨店ビルが支えている。2007 年 9 月から 2010 年 3 月は市役所の直営でありながら、市役所と人材派遣会社とが連携し、公務員不在の組織として事務所を運営した。その後、2010 年からは指定管理者制度が導入されるのに伴い、第 3 セ

クターで市役所出資率 50%の「株式会社まちづくりとやま」の運営に移行している³⁵⁾。

事業主体は富山市が担い、総事業費約 15.2 億円で施行された。施設面積は約 1,400 m² (65m × 21m)、天井までは約 19m に及ぶ (表 5—40)。

そして、北陸の雨雪の多い気候風土であっても安心してイベント開催ができるように、また、人々の交流、憩いの場所として機能を維持するために、ガラスの屋根をしつらえた³⁵⁾。

広場に踏み入れると、約 277 インチの大型映像装置が眼中に入る。調査で訪れた際は、夏季オリンピック開催期間であったことから、大型ビジョンには試合の様子が映し出されており、椅子に座って観戦している地域住民がみられた (写真 5—16)。

表 5—40 グランドプラザの概要

事業主体	富山市
工事期間	平成 18 年 3 月～平成 19 年 8 月
事業費	約 15.2 億円
施設面積	約 1,400 m ² (65m × 21m)
天井までの高さ	約 19m
大型映像装置	約 277 インチ

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」



写真 5—16 グランドプラザ

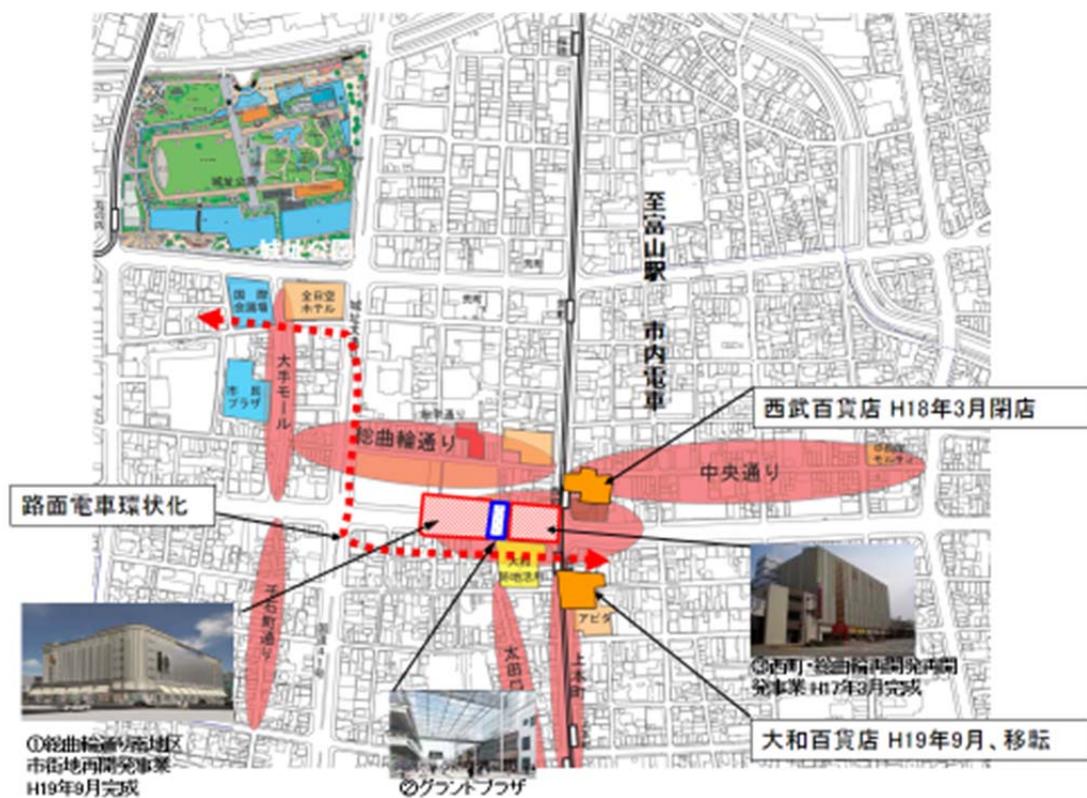


図 5—35 2 地区の再開発とグランドプラザ

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

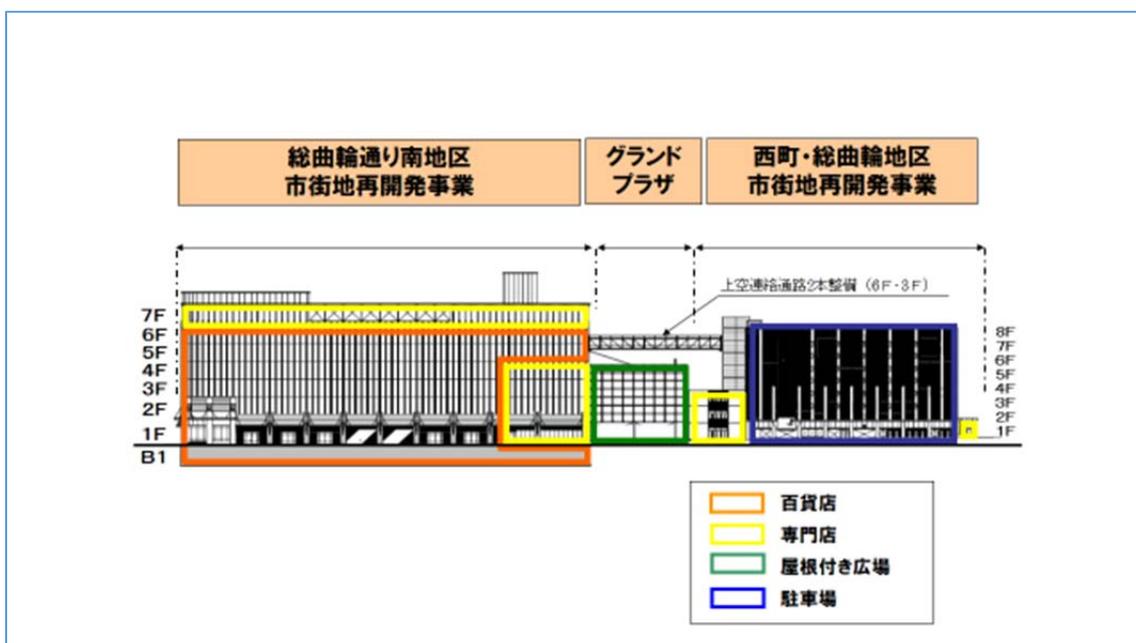


図 5—36 2 地区の再開発とグランドプラザ（広場）

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

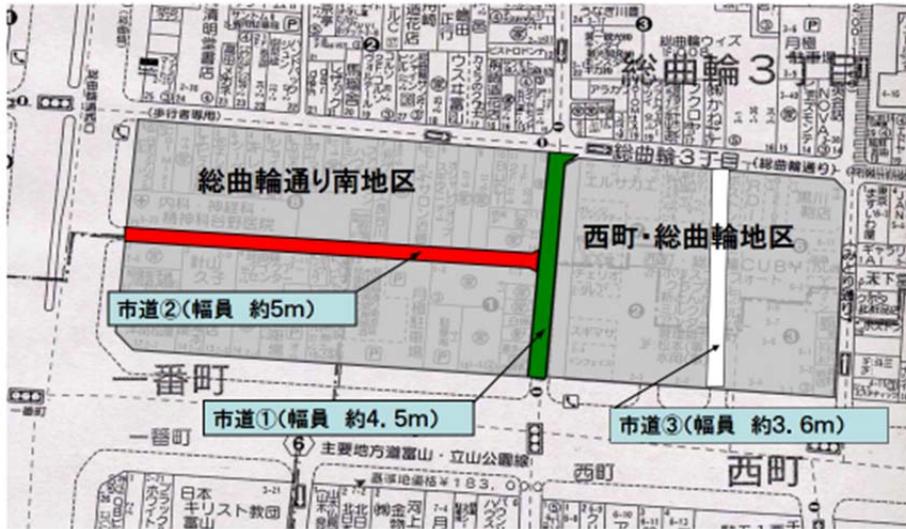


図 5—37 グランドプラザ整備に伴う市道の付け替え（整備前）
 出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

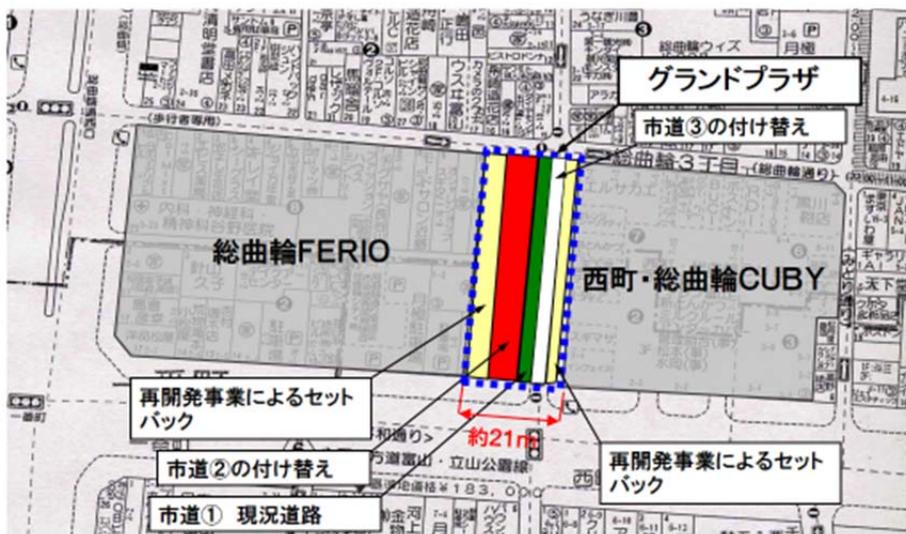


図 5—38 グランドプラザ整備に伴う市道の付け替え（整備後）
 出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

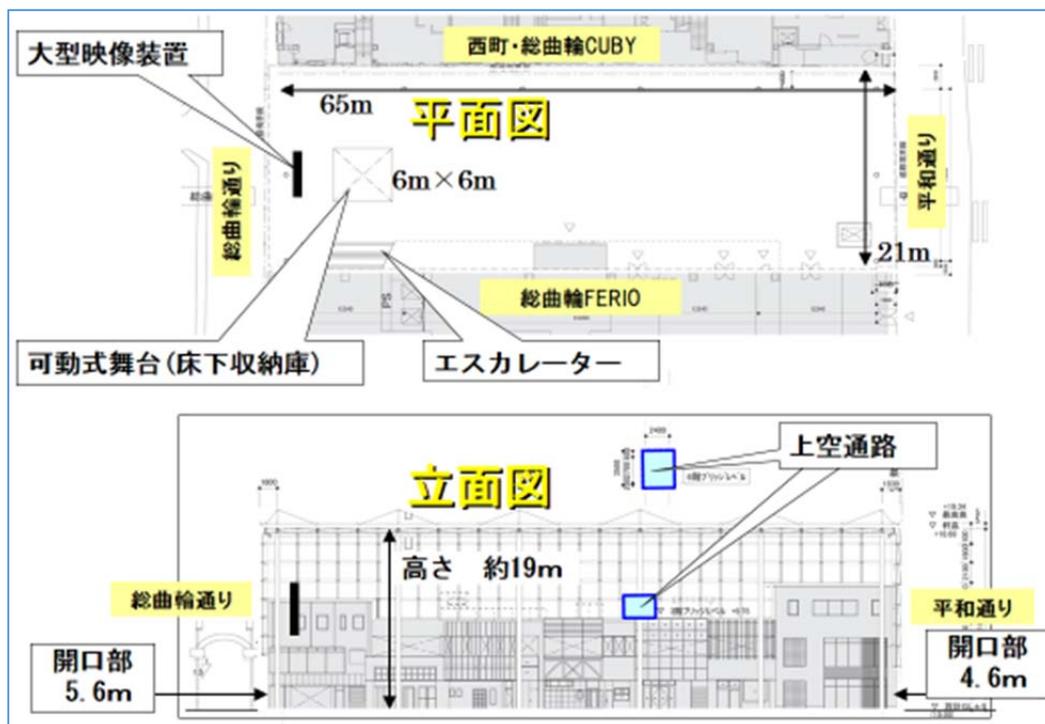


図 5—39 グランドプラザの平面図・立面図

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

特徴の一つが、昇降式舞台である。未使用時はその存在さえ分らないが（写真 5—43）、ステージとして使用する際は昇降でき、たちまちその姿が現れる（写真 5—44）。完全に昇降させると、倉庫として使用できる（写真 5—45）。

グランドプラザの活用を検討する際に、当初、倉庫の場所は商店街の空き店舗を活用しようという案であった。しかし、たとえ一人であっても事が起こせる環境づくりこそ重要と考え、計画は見直された。また、少人数でも低予算でもイベントが簡単に開催できるように、必要最小限の備品を充実させ、運搬経費 0 円となるよう、会場となるグランドプラザの中に倉庫を整備しようと計画された。

そこで、地下からせり上がってくる昇降式舞台が考案された。幅 6.4m×奥行 6m×高さ 3.5m の大きな箱は、一日に何度も稼働している³⁵⁾。

広場 ステージ 倉庫



写真 5—43 昇降式舞台の未使用時の様子

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

広場 ステージ 倉庫



写真 5—44 昇降式舞台の使用時の様子

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」



写真 5—45 昇降式舞台を倉庫として使用時の様子

出典：京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」

グランドプラザの設計意図に掲げられていたコンセプトは、「自由な広場」である。なぜ「自由」なのかというと、山下は以下 5 点を挙げている。

A. 中心市街地の超一等地を広場にする

都市の中でも人の営みが特に集合している、中心市街地の誰もが日常的に通行している場所に、広場が整備されている。しかし民間単独の場合、実現は困難であり、行政の技を活かしきること、はじめて実現することが可能な事業である³⁵⁾。

B. なるべく自由な広場をつくる

グランドプラザの敷地は、山下によると本来は 3 本の市道であった。つまり道路であるため、道路法、道路交通法などの法律による制限が発生する。そこで当時の担当者は「なるべく自由な場所になるよう整備しよう」と指示し、担当課は道路区域の認定を解除し、「富山市まちなか賑わい広場条例」(2007 年 3 月 26 日富山市条例第 26 号)を新しく制定し、管理することとした。

このように再開発で集めた道路が廃止されているため、京田によると例えばイベントの開催時は、警察への届出が不要である。

土地の用途変更も、新しい条例の制定も、民間事業では不可能な、行政にしかできない技である。この技を持った唯一の組織である地域の行政が本気で、広場を整備しようとしないう限り、本当の意味で自由な、「みんな (公共)」のまちなか広場は誕生しない³⁵⁾。

誰もが、誰にも制限を受けず、届出の必要もなく、365日、24時間、まったく自由に、自己責任で使える広場を目指したという。結果的には、広場の設置条例は制定したが、広場の損傷・汚損と張り紙以外には、禁止事項はない。規制・強制ではない誘導があって、やがて利用者同士の柔らかなルールが出来上がっていくこと、それこそが、官製広場が真にパブリックな広場に育つためには欠くことのできない過程である³⁵⁾。

また、使用時間帯は原則10:00から22:00であるが、年中無休、24時間使用が可能であることも、「自由」な広場といえる点の一つである。

C. 思いきった計画（予算）をたてる

1400㎡であるグランドプラザの総工費は、約15.2億円である。つまり単価108万5714円/㎡という破格の予算が計上された。空地に屋根だけを架ける建築設計の全国公募が実施され、設計者が元日本設計プリンシパルデザイナーの浅石優氏に決定されている³⁵⁾。

D. 屋根をかけながらも、屋外空間として成立させる

建築設計の際には、法令的には屋内空間として設計する方が容易で、屋外空間にするためにはさまざまな工夫が必要であった。しかし、火気の使用を可能にするなどの自由度を実現するためにも、屋外空間として整備することとなった。そのためスプリンクラーなどの防火のための整備も不要となり、あたかも一枚の大きなガラスに包まれているようなシンプルで軽快な空間が完成したのである³⁵⁾。

E. 使用料を徴収する

使用料を支払えば、中心市街地の超一等地にある広場を誰もが活用できる仕組みである。決して安価ではないが個人でも手が届く範囲である。使用料の最高額の納付者は主婦であり、最も若い利用者は高校生のグループである³⁵⁾。

使用料に関しては次項からみていく。

②「高いイベント=集客力のあるイベント」という解釈

グランドプラザを使用するにあたっては、使用料が徴収されている（表 5—41・5—42）。広場全体または一部を専用して使用し、催事などを行う場合、例えば休日に全面使用するとすると、200,000 円である。

この金額についての評価は、利用者によって異なるであろう。利用者によっては、高額と捉える場合もある。しかし京田氏によると、高い使用料を払えるイベントは、集客力のあるイベントであるという解釈がとられており、今日まで継続されている。

表 5—41 グランドプラザ使用料金表（通常期 4 月～12 月）

使用料金 (円・税別)			午前 4 時間 10:00 ~ 14:00	午後 4 時間 14:00 ~ 18:00	夜間 4 時間 18:00 ~ 22:00	全日 10:00 ~ 22:00
専用使用	全面	平日	28,000	35,000	35,000	70,000
		土日休日	80,000	100,000	100,000	200,000
	半面	平日	20,000	25,000	25,000	50,000
		土日休日	56,000	70,000	70,000	140,000
行為使用	移動店舗・ パフォーマ ンス等	平日	1,200	1,500	1,500	3,000
		土日休日	2,000	2,500	2,500	5,000

出典：GRAND PLAZA

表 5—42 グランドプラザ使用料金表（冬期 1 月～3 月）

使用料金 (円・税別)			午前 4 時間 10:00 ~ 14:00	午後 4 時間 14:00 ~ 18:00	夜間 4 時間 18:00 ~ 22:00	全日 10:00 ~ 22:00
専用使用	全面	平日	21,000	26,000	26,000	50,000
		土日休日	60,000	75,000	75,000	150,000
	半面	平日	14,000	17,500	17,500	35,000
		土日休日	40,000	50,000	50,000	100,000
行為使用	移動店舗・ パフォーマ ンス等	平日	1,200	1,500	1,500	3,000
		土日休日	2,000	2,500	2,500	5,000

出典：GRAND PLAZA

③多彩なイベントの開催

グランドプラザでは開業以来、年間 100 件以上のイベントが開催されている（表 5—43）。山下によると、休日のイベント実施率はほぼ 100%を維持し、平日も市民の多様な活動や交流の拠点となっている³⁵⁾。

さらには子どもを対象としたイベントも開催されており、グランドプラザでお弁当を広げる企画、遠足でグランドプラザを訪れる企画など多岐にわたる（表 5—44）。

表 5—43 開催されるイベントの例

パークイベント	公共交通で来場できるため、酒類の提供も可能である。
展示会イベント	既存店舗への誘導、新規顧客開拓、実演販売など。
観光・物産展イベント	伝統芸能の実演、物産の調理即売など。
パーティーイベント	結婚式・その二次会、会社やサークルの懇親会・歓送迎会など
実技イベント	防災・応急手当など。
体験イベント	大人と子どもが参加できるイベントなど。
セミナーイベント	就職説明会、法律相談、子育て講座など。
マーケットイベント	照明やレジなど、出店に必要な電力の供給が可能である。
上映会イベント	大型ビジョンで、大勢の観覧・観戦が可能である。
ライブイベント	ジャズセッション、ストリートダンスなど。
スポーツイベント	フットサル、ヨガなど。人工芝やフェンスを活用できる。
お祭りイベント	地域のハレの日であるお祭り。

出典：GRAND PLAZA

表 5—44 子どもを対象としたイベントの例

つみ木広場	富山市内産材のホオノキを使用したつみ木の遊び。
チャックパーク	丸いカラフルな輪で遊ぶ。
チョークでお絵かき	グランドプラザの床にチョークで描き、終了時は水で掃除する。
大画面に映ろう	277 インチの大型ビジョンを使った遊び。
みんなでお弁当	遠足時など、グランドプラザでお弁当を広げる。
セントラムに乗ろう	1 周 20 分のセントラムに乗る。

出典：GRAND PLAZA

④グランドプラザがなぜ「成功」し続けているか

グランドプラザは「イベント広場」としても「市民の憩いの広場」としても極めて高い利用率を維持している。その結果、市民の文化向上にも寄与していると認められ、2012年度の公共建築賞「生活施設部門」はじめ、多数の受賞歴を持つ（表5—45）。

表5—45 グランドプラザ関連の受賞歴

番号	受賞日	賞の区分		主催者
1	平成20年3月	日本建築家協会 優秀建築選2008	入選	社団法人 日本建築家協会
2	平成20年10月	平成20年度 土地活用モデル大賞	理事長賞	(財)都市みらい 推進機構
3	平成20年12月	第18回 AACA 賞	奨励賞	(社)日本建築 美術工芸協会
4	平成20年12月	第39回富山県建築賞	入賞	富山県 建築賞協議会
5	平成21年5月	第7回 環境設備デザイン賞	最優秀賞	(社)建築整備 総合協会
6	平成21年6月	平成21年度 都市景観大賞	「美しいまちな み賞」特別賞	(財)都市づく りパブリックデ ザインセンター
7	平成21年6月	第7回 日本都市計画家協会賞	まちづくり奨励 賞	NPO 法人日本 都市計画家協会
8	平成21年8月	第3回キッズデザイン賞	コミュニケーション デザイン 部門	特定非営利活動 法人 キッズデ ザイン協議会
9	平成21年11月	平成21年度 うるおい環境とやま賞	風の賞	富山県
10	平成24年10月	第13回公共建築賞	生活施設部門	一般社団法人 公共建築協会

出典：山下裕子、「にぎわいの場 富山グランドプラザ」

そもそも広場といえは、山下によると建築の隣、建築と建築の間など多様な形でみられるが、日本の場合、市役所、図書館、美術館などの公共施設のみに囲まれた市民広場があげられる。そこは、市民全員のための共有スペースでありながら、公共施設に囲まれているためか、具体的な用事がなければ近づきにくい雰囲気であった。また、駅前広場も全国にあるが、それは歩行者のためのものではなく、バス、タクシーなどの車両のためのロータリーとなっ

ているケースが多いという。

しかも京田によると、多大な事業費を投入して整備されたにもかかわらず、あるいは使用料を徴収しないにもかかわらず、なかなか使用されずにいる場合や、イベントを開催するなどして地域住民を呼び込もうとしても集客につながらない場合もある。そうした広場は空っぽの間、まさに「空間」でしかなく、単に広い空間としてそこに広がっているしかない。

そこで新しく誕生したグランドプラザは、山下によると人のための空間であり、公共施設でありながら周辺を商業店舗や商店街のアーケードに囲まれているためか、余暇のある無目的な人でも気軽に訪れ、くつろぎやすい空間であることが特徴である。

また、地域住民の「場所」としても機能しているといえる。イベントの開催時に集客力がある、つまり非日常で地域住民が集まることはもちろん、それ以外、日常においても地域住民が訪れている。非日常のみならず、日常でも訪れる「場所」を地域住民が有することは、ライフスタイルを送る上での大きな柱となりうる。

京田³⁵⁾は、これまで富山では、先祖代々の土地を守り、引き継ぎ、自分が生まれた地域で暮らしていくことが当然であったと述べている。さらに研究会の際は、富山市民は本来、勤勉な性格であるため、広場で一日を過ごすなど恥ずかしがるのではないかと、グランドプラザ開業時には懸念していたと話している。

しかしグランドプラザは今日まで、地域住民を引き寄せてやまない。調査で訪れた際は、女性たちが集まり、談笑している様子があった(写真 5—17)。一方で男性も、家族の買い物が終わるのを待っているのか、それぞれの「場所」で過ごしている(写真 5—18)。さらに子どもの遊び場もあり、家族で過ごせる「場所」も用意されている(写真 5—19)。

このように地域住民がグランドプラザを「私」の「場所」として認識し、足を運ぶからこそ、そこには物語が展開され続ける。グランドプラザという広場が、地域住民のライフスタイルを多彩な形で創出している。



写真 5—17 グランドプラザの様子（女性達の談笑）



写真 5—18 グランドプラザの様子（それぞれの「場所」）



写真 5—19 子どもの遊び場の様子

(2) 多様な主体が支える「レールライフ」

①「NPO 法人 GP ネットワーク」の活動

さて、グランドプラザの運営に携わっているのが、「NPO 法人 GP ネットワーク」（理事長：五艘光洋）である。

当初は、グランドプラザを楽しく活用したい人々が集まり、自らが楽しめるイベントを企画する任意団体「グランドプラザネットワーク」が、2008年1月に誕生した。20代から70代の商業者、行政職員、メディア、芸術家、学生など、多彩な業種のメンバー約40名が集まった。2011年11月には法人格を取得し、「特定非営利活動法人 GP ネットワーク」となった。理事7名、監事2名で構成されている³⁵⁾。

現在は理事を務める山下氏は、2004年に発足した「グランドプラザ活用委員会」に市民代表として参加し、2007年から現在までグランドプラザの運営に関わっている。

グランドプラザを拠点とし、イベント開催に不慣れな市民等への助言や助力、まちづくりの学習の機会を提供するセミナーの開催など、市民や行政と連携して行うことで、まちの賑わい創出に寄与することを目的としている。

主な事業内容は、中心市街地賑わい創出事業、まちなか活動支援事業、市民ネットワーク強化啓発事業促進の3つに分類される（表5-46）。

表5-46 「NPO 法人 GP ネットワーク」の事業内容

事業名	内容
中心市街地賑わい創出事業	・カジュアルワイン会開催事業 ・グランドプラザ屋根掃除事業 ・パフォーマンス・ワークショップ助成事業
まちなか活動支援事業	・手ぶらで「観光物産展」開催モデル事業 ・街なかイベント支援事業
市民ネットワーク強化啓発事業促進	・まちづくりセミナー開催事業 ・ネットワーク強化事業

出典：http://gpnw.jp/

このように多彩なイベントが展開されているのだが、その中でも公共交通と密接に結び付き、地域住民の新たなライフスタイルを生み出している、中心市街地賑わい創出事業の「カジュアルワイン会」について取り上げる。

②まちなか広場に出会いと楽しみが訪れる「カジュアルワイン会」

「カジュアルワイン会」は、毎月第 2 木曜日の夕方に、多種類のワインを囲む会であり、グランドプラザにて開催される。会費は 3,000 円であり、冬は暖房費も含むため 3,500 円となる。事前申し込みは不要である。

カジュアルワイン会のはじまりは、山下によると、海外で見かけるような、広場に大人が集いワインを楽しむ光景を、自分たちが暮らす地域でも定着するのを期待したことによって開催された。当初は、平日の夕方に公共施設であるオープンスペースで飲食をする行いが、富山人の気質に馴染むのかどうか不安を抱きながら、恐る恐る実施していた。ところが会を重ねるごとに段々と馴染みの常連客も増え、いまでは毎回 10 名から 60 名の参加者が集まっている。春は桜の写真を大型ビジョンで鑑賞し、夏は暑さを感じながら 1 杯目には麦酒を味わい、秋はボジョレー・ヌーボーでお祝いをする。冬は寒さをしのぐためにパラソルヒーターをつけながら、チーズフォンデュを楽しむ。見ず知らずだったはずの参加者同士の交流もはじまり、顔見知りの通行者との会話が盛り上がることもある。この会に参加して美味しいワインを味わうことから、まちなか広場の楽しみ方を感じている人も多い。

そこでカジュアルワイン会に、以下日程で出席し、調査を行うこととした。

調査日時	平成 25 年 3 月 14 日 (木)
ヒアリング対象	富山市都市整備部長：京田 憲明氏 NPO 法人 GP ネットワーク理事：山下 裕子氏



写真 5—20 グランドプラザの夜の様子

多種類のワインから選び、グラスに注いでいく。ワインを交わしながら、参加者と楽しむという時間が流れていった。

当日は3月で寒さがまだ強く、会場には暖房が設置され、暖をとりながらの会となった。山下氏によると、以前、寒さの強い冬期間には屋内に移り、カジュアルワイン会の開催を試みたが、どのような理由からか参加者が急激に減少してしまったという。そのため例えどんなに寒くても、屋外つまりグラウンドプラザで開催し続けたところ、参加者は増加していったという。

カジュアルワイン会は、グラウンドプラザという広場が「場所」として機能し、そこで開催するからこそ大きな意味を持つということであると考えられる。どれだけ冷たい風が広場を吹き抜けていっても、地域住民を引き寄せてやまない。

ところで、事前申し込みは不要といっても、参加者数を把握せずにワインを準備することは可能なのだろうか。京田氏によると、参加者が多い日もあれば少ない日もあり、人数は予測していない。その都度、臨機応変に対応できる力量を、スタッフのみならず参加者が備えているのである。



写真 5—21 多種類のワイン



写真 5—22 参加者の様子

③「公共交通で向かい、公共交通で帰る」の成立

さて、「カジュアルワイン会」は一見、公共交通と何の関係もない、単なるイベントと捉えられるかもしれないが、実際は密接に公共交通と関連している。それは、「公共交通で向かい、公共交通で帰る」という方式が成立しているためである。

その理由として第一に、電停「グランドプラザ前」である（写真 5—23）。この電停は、グランドプラザから平和通りに出ると前方にみえ、グランドプラザまで徒歩 0 分という近距離に位置している（図 5—40）。グランドプラザへ向かうにも、グランドプラザから帰るにも、電停が近い距離関係にあることから、環状線に乗ってグランドプラザに向かい、カジュアルワイン会に参加することが可能である。

山下によると、グランドプラザが立地する「総曲輪」は本来、路線バス、コミュニティバス、路面電車など、多数の公共交通が整備されている中心市街地である。それに加えて 2009 年 12 月、市内電車環状線セントラムの完成とともに、グランドプラザ前電停が完成した。徒歩 0 分という目前に、しかも LRT の電停が完成したことは、公共交通の結節点に広場が存在していることを強く印象づけた。また、この立地によって、グランドプラザは地域のランドマークとして定着し、住民の待ち合わせ場所として、また視察、観光などの来県者が中心市街地でまず降り立つロビー空間として、ますます活用されている。グランドプラザ前電停の完成以降、来場者数はますます増加し、多種多様性も広がり、通り過ぎるだけの人から数時間いる人まで、滞在時間の長さの差も増幅したという。

さらに山下氏は研究会の際、電停に広場の名称が用いられることは、全国的に少ないものであると述べている。ショッピングセンターが名称に用いられる停留所はあっても、広場の名称の停留所は限られているという。その意味からも、「グランドプラザ前」という電停が存在することは、グランドプラザが環状線の中で大きな位置付けにあるといえる。



写真 5—23 電停「Grand Plaza前」



図 5—40 Grand Plaza (図中・赤丸) と
電停「Grand Plaza前」(図中・青丸) との位置関係

出典 : <https://maps.google.co.jp/>

第二に、時刻表である。表 5—47 は時刻表の一部を抜粋したものであるが、「グランドプラザ前」に注目したい。21 時以降も電停が入っており、終電の時間は 22 時 23 分である。これは、カジュアルワイン会への終了時間までの参加を可能とすることを示している。

特に地方都市の公共交通は、終電が 19 時から 21 時の時間帯である場合が多く、それ以降に帰宅するとなると自家用車か、飲酒後はタクシーや代行サービスを利用するしかなく、公共交通での帰宅は実現し難い。

しかし富山市の場合は、21 時以降も便が複数設定されており、グランドプラザでのイベントに最後まで参加することができる。しかも山下氏によると、むしろ遅い時間帯の方が乗車率は高く、特に終電は満員になることが多いという。

表 5—47 環状線 時刻表（平日）（富山地方鉄道 平成 25 年 5 月 17 日改定）

富山駅前	6:17 6:38 6:59 7:21	・・・	21:31 21:52 22:13
新富町	6:19 6:40 7:01 7:23	・・・	21:33 21:54 22:15
県庁前	6:20 6:41 7:02 7:24	・・・	21:34 21:55 22:16
丸の内	6:22 6:43 7:04 7:26	・・・	21:36 21:57 22:18
国際会議場前	6:24 6:45 7:06 7:28	・・・	21:38 21:59 22:20
大手モール	6:25 6:46 7:07 7:29	・・・	21:39 22:00 22:21
グランドプラザ前	6:28 6:49 7:10 7:32	・・・	21:41 22:02 22:23
中町（西町北）	6:30 6:51 7:12 7:34	・・・	21:43 22:04 22:25
荒町	6:31 6:52 7:13 7:35	・・・	21:44 22:05 22:26
桜橋	6:32 6:53 7:14 7:36	・・・	21:45 22:06 22:27
電気ビル前	6:33 6:54 7:15 7:37	・・・	21:46 22:07 22:28
地鉄ビル前	6:34 6:55 7:16 7:38	・・・	21:47 22:08 22:29
富山駅前	6:38 6:59 7:21 7:44	・・・	21:52 22:13 22:34

出典： <http://www.chitetsu.co.jp/wp-content/uploads/2013/05/kanjyosen-heijitu.pdf>

このように夜間帯も公共交通が運行されていることは、地域住民が公共交通で帰宅するということが可能にしている。地域住民のモビリティとは、朝や日中のみならず、夜間にも支えられるべきものである。

しかし、一日中公共交通を展開していくには、事業費や運転手の確保といった課題もある。しかも人口規模や地域特性によって公共交通の需要は異なるものであり、運行頻度が増えるからといって需要が増えるという予測を、安易にとるべきではない。

ただし実際は、日中のみならず夜間のモビリティを支える必要性も高いという点が、グラ

ンドプラザの事例から窺える。だからこそ、地域住民が多彩な「レールライフ」を送ることを可能にしているのである。富山市にはグランドプラザという「場所」と、「場所」で生み出される物語があり、そこに交通サービスが複合的に関わることで、「レールライフ」を創出している。

4. 富山市における真の意味での「コンパクト」なまち育て

(1) 「公共交通 × 出かけた場所」という方式

富山市では、公共交通の活性化を市の戦略として掲げており、LRT はじめ公共交通の整備を市の政策として進めることによって、コンパクトなまちづくりを目指している。

しかし、例え活性化を謳い、路線や時刻を改善したとしても、それだけでは地域住民のモビリティを支えることにはつながらない。

というのも一部の地方自治体は、公共交通を活性化させるといって、地域住民を集めてワークショップを開催している。そこでは、「どのバス路線を利用し、利用しないか」、「バス路線をどのように引き直したらよいか」と、バス路線図を上から眺め話し合いがされている。地域住民の利用率を尋ね、バス路線を引き直すことによって、あるいは時刻表を見直すことによって、公共交通の改善に取り組む姿勢でいる。

しかしそうした方法でバス路線を改善したとしても、そのバスに乗車して行く「場所」がなければ、あるいはその「場所」で達成したい目的がなければならぬ。なぜなら「場所」に魅力を感じ、目的を持たなければ、バスに乗車する意味は発生しないし、出かける必要はなくなる。先述の土浦市キララちゃんバスのように、中心市街地へのバス路線を構築したとしても、中心商店街で達成する目的がなければ、自家用車で郊外的大型店舗へ向かい、目的を済ませることとなる。

先述した奥野の指摘にあるように、自家用車の利用者は、実際にかかる費用を過小評価する傾向にあり、公共交通を利用する際の費用を自家用車よりも過大に感じる傾向がある。ただし、利用者が抱くこの印象は、公共交通が自家用車に対抗できるようなコンテンツを備えていなかったことも要因にあると考えるのは、時刻表や路線配置が地域住民のモビリティを支えているかどうかという点のみならず、公共交通を利用して実際に向かう「場所」が本当にあったのだろうかという疑問を、捨てずにはいられないためである。

富山市の場合は、公共交通の活性化のみが芽生えているのではない。公共交通と、地域住民のライフスタイルが連動し、「レールライフ」の創出へと至っている。「公共交通 × 出かけた場所」という方式が成り立ち、そして山下のいう「公共交通 × 公共広場」という相乗効果が生じているからこそ、地域住民は「レールライフ」を楽しむことができる。まさに「ライフ」を「レール」が支えているのである。単に公共交通に乗る、利用するのみならず、公共交通を通じてまちなかの生活も満喫するのである。

第1章でふれたように、北原は、コンパクトシティ政策の成否の鍵を握るのは公共交通の確保であるが、それは多様な主体による快適な交通手段として、公共性を担保されるものでなければならないと指摘している。さらに、都市の形態を小さくするのではなく、いつのまにか薄くなってしまった空間と生活の密度を再び濃くして、ビビットなものにすることこそ、コンパクトシティに込めた真の地方都市の期待であると述べている。

富山市がなぜ「コンパクト」なまちといえるのか。いや、実はコンパクトではない。それでもコンパクトなまちづくりを掲げられる理由は、公共交通が地域住民のモビリティを確保するというよりは、支えているためである。さらに、地域住民にとっての「場所」がまちなかに息づいており、その「場所」をつなげる役割を公共交通が果たしている。

このように、まちなかに機能を集約させるという従来のコンパクトシティの考え方とは異なり、地域の拠点を「お団子」に見立て、それらを公共交通が「串」となってつなげるという富山市のコンパクトなまちづくり、いやまち育てが、まちなかで多彩な「レールライフ」を生み出しているのである。

(2) 「レールライフ」を通じた協働の関係性

以上のように、富山市ではコンパクトなまち育て、そしてレールライフが生み出されている。そこから「新しい公共」の可能性がある。

多彩なレールライフが生み出される理由は、多様な主体の連携にある。公共交通が走る「レール」を整備する行政、その「レール」を通じてまちなかなど拠点での「ライフ」において仕掛けを生み出し、満喫する NPO 法人や地域住民といったさまざまな主体が存在し、彼らが連携している。「レール」を単に利用するのみならず、支える立場となりライフスタイルと融合させ、それぞれの「レールライフ」を満喫しているのである。

「新しい公共」といっても、実際は彼ら単独で生み出していくことは難しく、行政の力量も必要となる。行政の力量とは、単に補助金によって支援するという意味ではなく、「新しい公共」の活躍を行政の立場の下で支えていくという意味を備えなければならない。それがあからこそ実現が可能となる。

「カジュアルワイン会」もその一つで、毎回の参加者人数が予測不可能でありながらも、それぞれが協働する形で開催されている。しかも地域住民の参加のみならず、京田氏はじめ行政からの参加も多く、ワインを通して交流が図られている。サービスの供給者と需要者が一方通行ではなく、双方向に関わるからこそ、生み出される物語があるといえる。

公共交通により確保されるモビリティは「手段」であるとの主張があるが、それを否定したい。モビリティとは、単なる手段ではなく、手段と呼ばれる以外の可能性がある。それがまさに協働の可能性である。「新しい公共」はじめ多様な主体の協働の下で、地域住民のモビリティを支えていき、まちなかと連動することによって、「レールライフ」が生み出されていくのである。これこそが、真の意味での「コンパクト」なまち育てといえるのではないだろうか。

第 6 章

地域住民のモビリティを支える「Co 交通」とは

第6章 地域住民のモビリティを支える「Co交通」とは

本研究では、既存の公共交通とは異なり、新たな可能性を持つ仕組みとして、「新しい公共」により地域住民のモビリティを支える新たな交通のあり方を追究してきた。

第3章第1節では、モビリティの基本概念について整理し、地域住民のモビリティを確保するこれまでの仕組みとして、一般的な公共交通機関について分類しまとめた。

第2節では、成長の時代における地域住民のモビリティの実態について、「公共交通 vs 私的交通」という構造の発生と、公共交通の限界について整理し、特に地方都市における公共交通においてはさらなる限界が生じているという点を述べた。そもそも公共交通は独立採算の原則に基づき運営されており、それが「負のスパイラル」の要因でもあると述べた。

第3節では、成長に対して、成熟の時代における公共交通の可能性を追究する上で重要となる、「コンパクトシティ」の基本概念を整理した。その上で、「コンパクトシティ」において鍵を握る公共交通の可能性を見出した。

第4章第1節では、これまでの交通サービスの展開にみられる課題を整理し、交通サービスの供給者と需要者が一方通行の構造にあった課題について指摘した。

第2節では、今日の「まち育て」において期待される「新しい公共」の基本概念を整理し、同様に交通サービスでも期待されうると述べた。さらに、地域住民のモビリティを支える新たな仕組みの可能性として、交通サービスの供給者と需要者が双方向の構造にあるとまとめた。また、中山間地域における、地域住民による地域住民のためのモビリティを支える事例として、北上市口内町「NPO 法人くちない」の活動を取り上げた。NPO 法人くちないは、行政や交通事業者に依存することなく、しかし協働の形で交通サービスを展開している。さらに、交通サービスと路線バスの結節点に「店っこくちない」を開設し運営することで、口内町民の買い物支援に取り組み、送迎サービスとの相乗効果を図っている。サービスの供給者である NPO スタッフと、需要者である地域住民の双方向の関係を窺うことができ、しかも地域住民は単なる利用者という受動的な存在ではなく、サービスが持続的に展開されるよう支えていくという能動的な役割を担っているといえる。NPO 法人くちないこそ、まさに「新しい公共」である。

第5章では、国土交通省へのヒアリング調査を踏まえて、全国各地の事例をもとに「新しい公共」が交通サービスにおいて活躍する可能性を見出すことができた。

第1節では、コミュニティバスという新しい交通サービスが地域住民のモビリティを支える可能性を追究する目的から、土浦市「キララちゃんバス」を取り上げた。キララちゃんバスを運営するにあたって、中心的存在は行政でも交通事業者ではなく、「NPO 法人まちづくり活性化土浦」である。彼らはキララちゃんバスを通して、中心市街地活性化ははじめまち育

での活動に取り組んでいる。その甲斐もあり、中心商店街や地域住民といったさまざまな主体がキララちゃんバスを支えるに至っており、協働の関係性が窺える。

第2節では、レンタサイクルが地域住民のモビリティを支える新しい交通システムの一つになる可能性として、札幌市「ポロクル」を取り上げた。ポロクルは、利用者のマナー向上のみならず、「まち育て」の可能性も秘めており、単なるモビリティを確保するための手段ではないといえる。さらにポロクルの運営にあたっては、運営者間のみならず、地元商店街や札幌まちづくり会社など、多様な主体の協働の関係性があり、しかも利用者同士をも結びつけるといった場面がみられている。

第3節では、富山市「レールライフプロジェクト」を取り上げた。富山市では、公共交通の活性化政策が全面的に目立つが、同時に、公共交通を通じたまち育てにもつながっている。公共交通が地域住民のライフスタイルに溶け込み、それがまちなかでの生活を満喫するという、まさに「レールライフ」がある。筆者が参加した「カジュアルワイン会」もその一つであり、そうした仕掛けは「NPO 法人 GP ネットワーク」はじめ様々な主体が担っている。仕掛けの供給者と、仕掛けを味わう地域住民である需要者、双方向の関係性があり、そこから協働の関係性を見出すことができる。

以上のように、交通サービスにおいては、「新しい公共」が役割を発揮する可能性がある。そこで本研究において提起するのが、「Co 交通」(Co-traffic) という構造である。

「Co 交通」とは、行政、民間事業者、地域住民など、さまざまな主体の協働により、モビリティを支える仕組みである。交通サービスの供給者「つくる人」である「公」、交通サービスの需要者「たべる人」である「私」、両者は協働の関係にある。これまでのように、モビリティを確保する・されるという一方通行な関係性ではなく、行政や交通事業者、そして地域住民の協働の関係性があり、双方向の関係から「公」が生まれるのである。それゆえ Co には Cooperation, Community の意味が含まれている。

これは、これまでの「公共交通」では見られない関係性である。「まちづくり」において展開されてきた公共交通においては、あくまで行政や民間事業者が「公」として、地域住民である「私」に交通サービスを供給するという、供給者から需要者へという流れの下、一方通行の関係性があった。それに対して「Co 交通」とは、「新しい公共」はじめ多様な主体が関わりながら協働の関係性を築き、そこから「Co」が生み出される形で、交通サービスが展開されることとなる(図6-1)。

これまでの「まちづくり」においては、先述したように主人公は行政など「お上」であった。奥野の指摘にあるように、伝統的に行政は「お上」、上に立つ者として、住民に行政サービスを提供するという意識が存在していた。そのため、公共イコール行政という認識が浸透していたのである¹⁸⁾。しかし今日、「公共」という概念は多様な意味を含み、多様な解釈を

生み出している。しかも「新しい公共」の活躍がめざましく、それは「まち育て」の現場のみならず交通サービスの展開においてもみられている。そこで提起する概念が、「Co 交通」である。

「Co 交通」も、北原の「つくる人」と「たべる人」の関係で説明できる。交通サービスの展開に参加するといっても、「まちづくり」への参加とは異なり、交通と参加は結びつきにくいものかもしれない。しかし「つくる」過程でも、事業費が苦しい状況にあるために生じてしまうサービスの低下など不備をカバーするために、「つくる」人と「たべる」人との協働によって、「Co 交通」を生み出していく。「まち育て」へ参加するということが、多様で独自のスタイルを許容するものであると同様、「Co 交通」も多様な主体の協働を前提とした概念である。

「Co」を用いなくとも、例えば「共」を用いて「共交通」、「協」を用いて「協交通」という名称にしてもよいのだろうか。「共」とは、複数人が関わる概念である。しかし「Co 交通」においては、必ずしも複数人を必要とはせず、一人をも対象にできる。地域で交通サービスを展開する上で、出発点においては一人が発端となる場合も考えられる。ただし、その過程において他の地域住民を巻き込み、同じ立場に立って交通サービスを展開する場合も考えられる。いずれにせよ、必ずしも複数人を対象としないことが「Co 交通」の考え方であるため、「共交通」よりは「Co 交通」を用いていく。また、協働の関係性である交通サービスの展開という意味から、「協交通」と名付けることも妥当かもしれない。しかし「Co」には **Cooperation** のみならず **Community** の意味も含んでいるため、「協交通」よりは「Co 交通」を用いていく。

さらに、**Co-Traffic** と定義するのだが、**Traffic** ではなく **Transportation** を用いてもよいのだろうか。**Transportation** は「運輸する」の意味を含む。一方で **Traffic** は往来を意味するが、「我々が生み出す」という意味も含んでいる。筆者が後述で取り上げる先進事例のように、地域住民自らが交通サービスを生み出すという場合もあるため、**Transportation** よりは **Traffic** を用いていく。

交通サービスを単に展開するのみならず、「まち育て」へとつながる可能性も秘めている。しかも地域住民はじめ「新しい公共」が中心となって生み出され、展開されている。これまでの公共交通とは異なる新たな展開をみせている仕組みが「Co 交通」である。

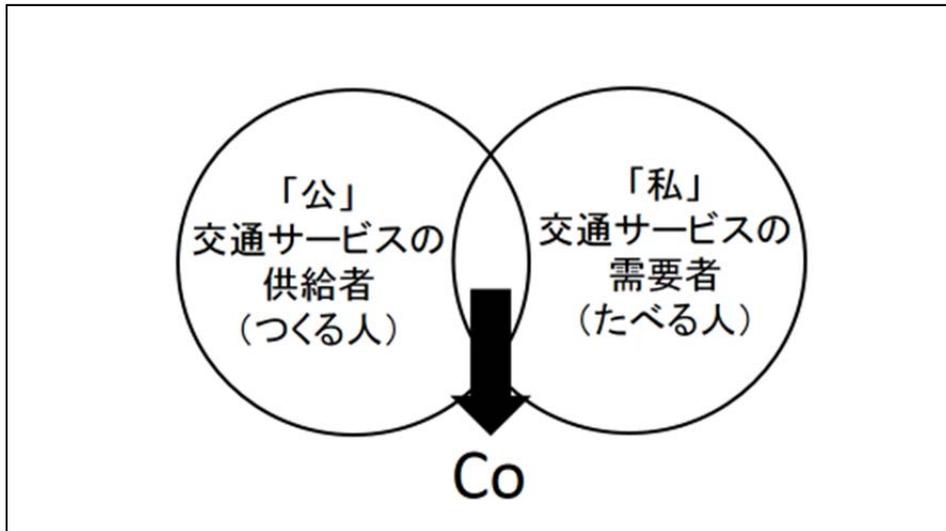
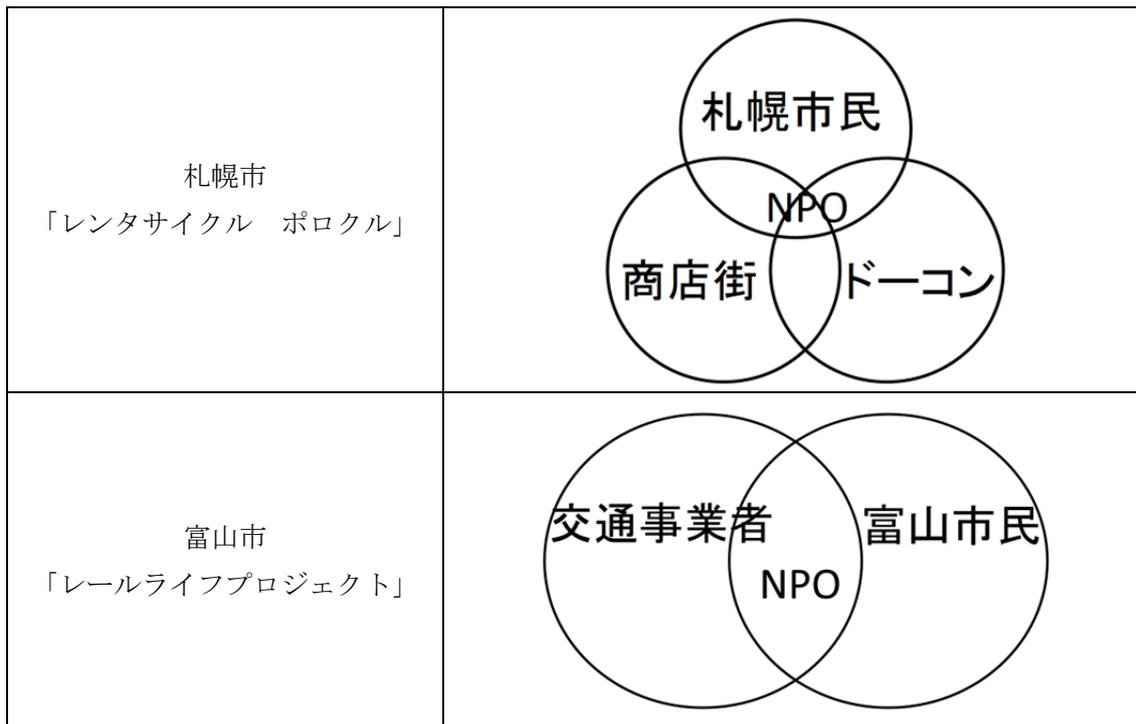


図 6—1 これからのモビリティを支える仕組み

各事例にみる交通サービスにおいても、単に供給者から需要者へという一方通行の関係性ではなく、供給者・需要者の双方向の関係性を見出すことができると同時に、「新しい公共」の役割に期待できる（表 6—1）。

表 6—1 各事例にみられる「Co 交通」の構造

調査対象	「Co 交通」の構造
<p>北上市口内町 「有償運送サービス」 「店っこくちない」</p>	<p>A Venn diagram with two overlapping circles. The left circle is labeled ドライバー (Driver) and the right circle is labeled 口内住民 (Kouchi-cho residents). The overlapping area is labeled NPO.</p>
<p>土浦市 「キララちゃんバス」</p>	<p>A Venn diagram with four overlapping circles. The top-left circle is labeled 交通事業者 (Transportation business), the top-right circle is labeled 土浦市民 (Utsunomiya citizens), the bottom-left circle is labeled 商店街 (Shop street), and the bottom-right circle is labeled バスボランティア (Bus volunteers). The central overlapping area is labeled NPO.</p>



以上、4つの事例考察から、地域住民のモビリティを支える「Co交通」について追究してきた。その成立構造について、課題とともに以下4点をまとめる。

①「Co交通」の構造にみる協働

交通サービスを展開するにあたり、多様な主体が協働の関係にある。運営者のみならず、例えば中心商店街の店舗なども、間接的に交通サービスを支えている。需要者も利用するのみならず、交通サービスが持続的に展開されるよう支える役割を備えている。つまり、交通サービスを単に受容するという一方通行の構造ではなく、双方向の構造がある。

「Co交通」において地域住民は、行政や交通事業者に依存することなく、かといって駆逐し合うわけではない。例えば行政は支援の立場になり、交通サービスの展開を支えている。地域住民が主体となって交通サービスを展開するといっても、行政の支えがなければ展開し難い場合もあるため、連携は必要である。

交通サービスの運営においては、NPO法人はじめ地域住民が中心となっており、それにより生み出されるネットワークは、利用者の「生の声」により深く耳を傾けることにつながっている。

ただし、交通サービスの運営者が持続的に引き継がれていくかどうかは、確定的ではない。高齢化や人口減少により、運営の引き継ぎが困難になった場合は、交通サービスの展開も困難になるであろう。

② 「Co 交通」が生み出す「まち育て」

交通サービスの展開のみが目的ではなく、展開することによって、例えば中心市街地活性化はじめ「まち育て」を生み出す可能性がある。交通サービスの展開のみで終止するのではなく、そこから「まち育て」の発展へと複合化させることが望ましい。

各事例においても、「まち育て」の可能性を見出すことができる（表 6—2）。

表 6—2 各事例にみる「まち育て」の可能性

各事例	「まち育て」の可能性
口内町「NPO 法人くちない」	「店っこくちない」の経営
土浦市「キララちゃんバス」	地域通貨「キララ」による中心市街地活性化
札幌市「ポロクル」	ライフスタイルの創出・商店街との連携
富山市「レールライフプロジェクト」	「レールライフ」の創出・中心市街地活性化

③ 「Co 交通」の持続的な展開のために

NPO 法人はじめ地域住民による活動であるがゆえ、行政の補助金に頼りがちである。自身の活用資金として協賛金を増やそうとすると、一方で補助金が減額されることとなる。事業費の確保に関する課題は拭いきれない。ただし、原資がない場合は、事業として一通り動くまで補助金は必要である。補助金に依存しない、自身で展開できるだけの資金を確保できるような工夫、仕組み作りの構築が求められる。

地域において交通サービスを展開する上で、既存の法律と向き合うことは必須である。例えば有償運送は、道路運送法の許可により運行が可能となる。しかし場合によっては、法律が壁と化すこともありうるため、規定をクリアできる条件を整理した上で、運行を検討していく必要がある。

最終目的が交通サービスを導入することに終止してしまう恐れがあるが、プロセスがどれだけ濃いものであっても、肝心な運行、それも持続性を備えた運行に結びつかなければならない。最終目的は交通サービスの導入でもなければ、地域住民のモビリティを確保することでもない。モビリティが支えられることによって、地域住民が安心して地域で生活できることである。この点を踏まえた上で、交通サービスが展開されなければならない。

④ 地域住民のモビリティを支える「Co 交通」の可能性

本研究のテーマは、地域住民のモビリティを「確保する」ではなく「支える」である。

成長の時代においては、拡大・開発を推し進めながら、地域住民のモビリティを確保しようとバス路線を敷くなど公共交通政策を掲げてきた。

しかし成熟の時代においては、そうした既存の公共交通政策を見直す必要と同時に、地域住民が主体となって生み出す交通サービスの展開がみられる。少子高齢化の最中にあり、全ての地域住民の声に完全に応えることが実現できなくとも、できるだけ柔軟に伝えていくと

いう姿勢は必須である。

そのためには、「不特定多数の人が一定の運賃を支払って、誰もが利用できる交通機関」という「確保する」ことが前提の「公共交通」のみで議論すべきではなく、「ある程度は限定を伴いながらも、地域住民をはじめ、あらゆる主体の協働の下で展開される交通機関」という「支える」ことが前提の「Co 交通」も大きな軸となりうる。「Co 交通」は、「公共」という概念が多様な意味と解釈を備える今日において意義ある概念である。

参考・引用文献

引用番号

- 1) まちづくりと交通プランニング研究会、
『高齢社会と都市のモビリティ』、学芸出版社、2004
松本淳一、「多様化するニーズに対応可能な『バスシステム』
- 2) 北原啓司、「まち育てのススメ」、弘前大学出版会、2009
- 3) 後藤・安田記念東京都市研究所、『都市問題 自転車復権の光と影』、精興社、2014
古倉宗治、「コンパクトシティにおける自転車の積極的な活用」
- 4) 日本都市計画学会、「都市計画用語集」、有限会社イトダ、1986
- 5) 秋山哲男、三星昭宏、「高齢社会の技術 6 移動と交通」、日本評論社、1996
- 6) 天野光三、「都市の公共交通」、技法堂、1988
- 7) 中村文彦、「今後の公共交通政策のあり方と国内外における多様な取り組み」、
日本都市計画家協会連続セミナー「人口減少時代の都市・地域の公共交通政策」、2013
- 8) 池田博行、松尾光芳、「現代交通論」、1994、税務経理協会
- 9) 堀内重人、「地域で守ろう！ 鉄道・バス」、学芸出版社、2012
- 10) 奥野信弘、「公共の役割は何か」、岩波書店、2006
- 11) 小嶋光信、
「日本一のローカル線をつくる たま駅長に学ぶ公共交通再生」、学芸出版社、2012
- 12) NPO 法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾、
『再生塾—持続可能なまちと交通をめざして セミナー（基礎編）』、2013
土井勉、「まちづくりと交通政策総論」
- 13) 堀内重人、「鉄道・路線廃止と代替バス」、東京堂出版、2010
- 14) まちづくりと交通プランニング研究会、
『高齢社会と都市のモビリティ』、学芸出版社、2004
大澤雅章、「高齢社会とモビリティをどう考えるか？」
- 15) 天野光三、中川大、「都市の交通を考える」、技報堂出版、1992
- 16) 吉田樹、「地域・行政・事業者の三位一体で交通不便を解決するためのイロハ」、
青森市 矢田・滝沢地区の公共交通をみんなで考える住民懇話会、2011
- 17) 松本幸正、「成功するコミュニティバス」、学芸出版社、2009
- 18) 北原啓司、「あじさい型都市に必要なホンモノの協働とは」、
北上市「元気な地域のかたち創造ワークショップ」、2009
- 19) 『土地総合研究』、一般社団法人土地総合研究所、2013
北原啓司、「東北発コンパクトシティ 一本当に必要なコンパクトシティとは—」
- 20) 鈴木浩、「日本版コンパクトシティ」、学陽書房、2007
- 21) 奥野信宏、栗田卓也、「都市に生きる新しい公共」、岩波書店、2012

- 22) 国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>
- 23) NPO 法人くちない <http://www.kuchinai.org/npo//index.html>
- 24) 内閣府 <http://www5.cao.go.jp/entaku/pdf/declaration-nihongo.pdf>
- 25) NPO 法人まちづくり活性化土浦、「総天然色 土浦読本」、2007
- 26) 土浦市 <http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php>
- 27) 土浦市、「まちづくり活性化バス キララちゃん」、2010
- 28) NPO 法人まちづくり活性化土浦、「土浦市まちづくり活性化バス利用促進研究報告書」、
2012
- 29) 小林まゆみ、「市民が支えるキララちゃんバス」、
一般財団法人地域活性化センター「月刊地域づくり第 263 号」、2011
- 30) まちづくりと交通プランニング研究会、
『高齢社会と都市のモビリティ』、学芸出版社、2004
山崎勝哉、「持続可能社会における都市モビリティ実現の提案」
- 31) 札幌みんなのサイクル ポロクル <https://porocle.jp/porocle-know/identity>
- 32) 札幌みんなのサイクル ポロクル <https://porocle.jp/porocle-know/manage>
- 33) 株式会社ドーコンモビリティデザイン <http://dmd.docon.jp/sub0101.html>
- 34) 富山市、「富山市都市整備事業の概要」、2012
- 35) 山下裕子、「にぎわいの場 富山グランドプラザ」、学芸出版社、2013
- 36) 京田憲明、「グランドプラザの計画コンセプトと活用実態」、さいたま市講演資料、2013

謝辞

24年という人生を歩いてきた中で、大学院修士課程という2年間は最も幸せな日々でした。そして、これほど幸せな日々はこれからの人生を歩く上でやって来ないかもしれないと感じるほど、名残惜しさもあります。

学部生から引き続き「まち育て」を研究する住居学研究室に所属し、これまで研究活動を続けてきました。マスター2年間で、全国各地を踏み、そこで数えきれないほどの方々に巡り合っています。同じ国の、同じ空の下であっても、そこには私の知らない世界が広がっていて、人々の生活も異なれば考えも異なり、自分がいかにちっぽけであるか実感してきました。

私は本来、内気・引っ込み思案・殻に閉じこもる性格です。にもかかわらず、これだけ多くの方々に会う機会に恵まれたことは、ありがたいことであっても初めは不安でした。マスターになってからも、周囲との関わりを避けることが何度もあり、その私がこのまま研究の道を歩き続けていいのかと、自分を責めたことが何度あったでしょう。

それでも私が研究に打ち込むことができたのは、ある言葉を信じていたからです。それは、学部生の頃、現在は名誉教授でいらっしゃる佐藤三三先生からいただいた言葉、

「学問は自分にくっついて離れない」

その言葉を胸に、私はいつも歩いてくることができ、研究に打ち込んでいます。

恩師である北原啓司先生には、指導していただいたというよりは、育てていただきました。

思い起こせば3年前の学部4年生だった頃、私は就職活動に明け暮れていました。しかし、心の何処かで、このまま就職してしまっているのだろうか、このまま研究から離れてしまっているのだろうか、私にはまだ得るものがあるのではないかと、疑問を抱いていたのです。北原先生は私の想いを察し、大学院への進学という選択肢があることに気付かせていただき、その道を決断するに至っています。

とはいっても、大学院という「高度な専門性を身につける」はずの場に、私など進学できるのだろうかと不安でした。そこで修了した先輩に相談したところ、「マスターの2年間は可能性に秘めている」という言葉をいただき、その言葉を信じて、大学院の扉を開くことになったのです。

大学院生を名乗る上では、責任感もあります。自分が名乗るだけの力を備えていたか、今でも分かりません。しかし2年間で、人生の中で最も比重があると確信しています。研究と出会いのチャンスをいただき、無事に修士論文を書き上げるよう育てていただいた北原先生には、心より感謝申し上げます。

今、修士論文を前にして、これまで出会った方々の顔が浮かんでいます。

北上市口内町「NPO 法人くちない」菅野甚一さま、昆野徳穂さま、佐藤弘子さま、高橋晴恵さま、札幌市ドーコンモビリティデザイン安江哲さま、澤充孝さま、土浦市「NPO 法人まちづくり活性化土浦」小林まゆみさま、土浦市役所の北島康雄さま、土浦市商工会議所の菅原伸司さま、富山市役所の京田憲明さま、「NPO 法人 GP ネットワーク」山下裕子さま、お忙しい中にもかかわらず調査にご協力いただき、本当にありがとうございました。みなさまから得たものは単に「調査」として終わらせず、研究を続けていく上でも胸に留めながら、これからの人生を歩いていきます。

さらに両親には、大学院に通わせてもらったことを感謝しています。

大学院進学を決めた日、私は両親に打ち明けました。まさかの事態に初めは驚いていましたが、「決めたことなら頑張りなさい」と背中を押してくれたことを覚えています。それ以来、いつも「身体には気をつけるように」「論文は進んでいるか」と励ましてくれました。この場を借りて、最大のお礼を伝えたいです。

地域住民のモビリティを支える「Co 交通」は、今後も追究していくテーマです。このテーマのきっかけは、卒業論文である「高齢者の地域における買い物環境のゆくえ ―高齢社会における地域居住の持続可能性に関する研究―」にあります。買い物といっても、実際には病院の帰りに立ち寄ることが多いなど、必ずしも買い物を主目的とした外出が全てではないことを明らかにし、外出全般におけるモビリティについて考えていく必要性を学んだのです。ただし、既存の公共交通機関には限界も生じており、地域住民のモビリティを満足に確保できずにいる状況にあります。そうした中でも公共交通が頼りならば、どのようにモビリティを確保していったらよいのか。

また、私は運転免許を所有してはいるものの、いわゆる「ペーパードライバー」です。生きているうち自家用車を所有・運転したいとは全く考えておらず、できれば公共交通に頼って生活していきたいのです。このように、本研究テーマは当初、自分自身である「私」のために掲げたものでした。

そこで出会ったのが、北上市口内町、札幌市、土浦市、富山市の方々です。そこからは可能性を感じると同時に、これから生きていく上での希望も感じました。誰もが一時期であっても「交通弱者」になりうるはずです。公共交通が頼りであるのは、なにも高齢者のみならず、若年世代もありえます。そのため公共交通を、いや「Co 交通」を研究した意義は大いにあり、有益であると自覚しています。

「私」のための研究が、まさに「公共」へとつながっている気がしてなりません。

大学院修士課程という2年間は、幸せな日々でした。この幸せは、この先に待っているかは分かりません。だからこそ「Co 交通」の究極な目的である、地域住民のモビリティを支え、それによって得られる「幸せ」の可能性を、今後も追究していく「私」です。