

地域公共交通を「育てる」現場から

首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 助教 吉田 樹

地域公共交通の活性化・再生に関する取り組みが各地で進められていますが、「便数が少なく不採算な」小規模需要の交通サービスの在り方をどう考えていけばよいのかが課題となっています。最近では、こうした交通サービスの「成功事例」がメディアにも取り上げられることが増えていますが、その多くは「結果」を報じたものであり、「成功事例」をもとに地域公共交通の活性化に取り組もうとしても、「プロセス」が分からないという声をよく耳にします。

今回ご紹介するのは、山形市明治・大郷地区で今年の4月からトライアル運行を開始したデマンド型交通「スマイルグリーン号」の事例ですが、紙面の許す限り「プロセス」に着目してお話ししたいと思います。

乗ることからはじまるニーズ把握

山形市北部に位置する明治・大郷地区は、十年ほど前に路線バスが廃止された後、市内中心部を結ぶ代替交通手段として、山形市が「地域交流バス」を運営してきました。しかし、週1日限りの運行であったことから、地域住民のなかでは運行日を増やしたいという希望が多かったのです。こうしたなかで、住民代表の方がやまがた福祉移動サービスネットワークの齋藤丈夫さんに相談され、そのご縁で私がお手伝いすることになりました。

私が最初に地元の方々とお会いしたのは一昨年の11月でした。集まった十数名の住民代表の方々は「成功事例」とされる地域を視察していたものの、「地域交流バス」に乗車したことのある方はほとんど居ません。そこで、私は、実際に乗車し利用者の声や問題点を集約することを提案しました。また、全世帯を対象にしたアンケート調査やグループヒアリングを実施したうえで、各町内会長さんの手で「公共交通がないと生活が不便になる人」を「数えて」もらいました。すると、人口3,000人余りの地域で、約80人が公共交通を必要とする住民であり、その多くが月1~2回の通院が必要であることが分かりました。

地域で支えることの「インセンティブ」を示すことが重要

週1日限りの「地域交流バス」に代わり、週2日以上交通サービスを実現するためには運行経費の圧縮が必要になります。もちろん、市の財政支出を手厚くすれば運行日を増やせるのですが、交通以外の行政課題にも市は負担していかなければなりません。一方で、地域住民の立場では、行政からの手厚い支援を得ることで運行日を増やしたいわけです。そこで、地元の方々と勉強会に市の担当者にも参画いただき意見交換を始めました。その結果、地元が協議会を設置し、運行事業者と直接契約する代わりに、市は欠損補助を前提としない定額（週1日の路線バスを運行する際の標準的な費用）を上限とした負担金を支出することになりました。一般的な路線バスの公的補助は、収支差額（欠損額）を対象にした補助（欠損補助）であるため、地域住民による利用促進成果が増便などのサービス水準向上に結びつきにくいものです。しかし、この仕組みであれば、運賃や協賛金等の収入を市の負担金に上乗せして運営すること

が可能になるため、地域住民の「努力」をサービス水準の向上に反映することが可能になるわけです。こうして地域住民が交通サービスを支えることの「インセンティブ」を示すことによって、交通サービスに関する運営主体の組織化や協議会活動の継続、さらには地域住民のモビリティ向上に寄与することができると考えています。

デマンド型交通を選んだ理由

週2日以上交通サービスを限られた予算で実現するためには、運行形態そのものの転換が必要になります。その結果、小型車両による運行で経費を圧縮しながらも「乗り残し」のないサービスにするためにデマンド型交通を採用しました。

従来の「地域交流バス」では乗り入れることができなかったショッピングセンター、県立病院にも運行エリアを拡大するとともに、地区内の停留所をきめ細やかに（従来の約2倍）配置したのですが、利用者の事前予約に基づく運行（予約専用電話を開設した一方で、既存のタクシー配車システムを活用したため、別途のシステム経費を要していない）であるため、「地域交流バス」よりも所要時間が短縮されたことで、結果として地域が「運行して欲しい時間帯」に合わせる事が可能になりました。

地域・交通事業者・行政が「育てる公共交通」にするために

デマンド型交通の運行委託は、山形市内の貸切バス会社やタクシー会社を個別に訪問し、明治・大郷地区でのトライアル運行に協力していただけると回答のあった事業者をお願いすることになりました。協議会を組織した地域住民の大半は農業に従事しており、農繁期にはほとんど「本業」に集中しなければならないことから、地域をフォローしていただける事業者を探すことが必要であったためです。

トライアル運行の開始後も、協議会のメンバー（地域住民、交通事業者、市）が2か月に1～2回のペースで公民館に集まり、「地域住民や利用者の声」と「事業者の視点」の双方から、地域に根付いた公共交通に育てていく議論を続けています。私も引き続きお手伝いをしていますが、近い将来、協議会メンバーのなかでコーディネートできる環境を整えていくことが必要だと感じています。

地域を育てる契機に交通を考える・・確たる方程式がない課題だからこそコーディネータの役割が重要になるのですが、トライアルの段階から持続できる交通サービスにテイクオフするためには何が必要であるのか、ここに事例の「プロセス」を学ぶ重要性があると思うのですが、私自身としても重要な研究課題のひとつとなっています。



協議会メンバーによる運行エリアの検討



デマンド型交通「スマイルグリーン号」の車両