

住民が主体となった交通サービスの成立可能性について

What can resident organizations achieve in providing community transportation?

猪井博登、新田保次

(大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻)(大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻)

1. 研究の背景および目的

地域における交通サービスとして、近年コミュニティバスの運行が盛んとなってきている。コミュニティバスの明確な定義はなされていないが、「コミュニティすなわち地域の人々の福祉の向上のためのバス」であることに異論は少ないであろう。そのため、バス会社によるバスと異なり、経営的に成り立たなかったとしても、地域(コミュニティ)が協力を提供することにより運行するバスであるということもできる。これまで、交通を提供する地域の単位は、行政であることが多かった。しかし、行政が交通サービスを提供できない地域や障害者の移動に対して、地域の住民がボランティアにより、交通サービスを提供する事例が見られる。本研究では、「住民が交通サービスの提供の責任をすべて負うべきではなく、住民と行政が協力し、交通を提供すべきである」と考える。この関係を明らかにすることにより住民が主体となった交通サービスの成立可能性を考察する。さらに、住民が主体となった交通サービスを増加させるため、必要な支援制度について考察を行う。

具体的には、洲本市で住民組織が中心となって検討中のコミュニティバスをケーススタディとし、このバスの計画は2004年に開始したが、いまだ運行にいたっていない。この事例において、実現までの障壁となっていることをヒアリングより明らかにする。さらに、近隣ですでに成立している住民が主体となった交通サービスをレビューすることにより、住民が主体となって交通サービスを提供する際に困難となりうると思われる事柄についてまとめる。

2. 洲本市における住民組織が中心となったコミュニティバスの検討

(1) ケーススタディの概要

兵庫県洲本市では、将来の洲本市のあり方を議論していた住民組織であるすもと高齢社会を良くする会が中心となって、コミュニティバスの運行を計画している。この取り組みでは、洲本市にある12の地区内の1つの大野地区の自治会と共同で計画を進めている。洲本市の地域別の交通サービスの現状評価については筆者ら²⁾の研究

を参照のこと。大野地区の自治会長が中心となり、利用希望調査を行い、利用者リストを作成しており、多くの利用者の存在が示された。以上のようにコミュニティバスの運行に対する地域の期待も非常に大きい。

大野地区の近隣にある自動車運転免許教習所の送迎バスの空いている座席を利用し、住民に交通サービスを提供する。移動によって生じる費用を運賃として徴収しない予定である。

住民が主体となって運行するコミュニティバスが成立しうる条件の一つとしては、筆者らの研究¹⁾によると、住民が他の住民の困難を理解できることが上げられる。大野地区は、2002年に淡路交通の路線バスが廃止されており、地域の交通が不便になったと認識が広い範囲で共有されている。さらに、すもと高齢社会を良くする会という組織があったため、大野地区でのコミュニティバスの運行を検討する契機となったと考えられる。

(2) 計画の進捗

2004年5月に取り組みを開始したが、2004年10月以降、コミュニティバスの計画はとまってしまった。本章では、コミュニティバスの計画がとまってしまった理由について、2005年11月4日に行った洲本高齢社会を良くする会の代表に行ったヒアリングから得られた結果を示す。

計画立案の当初(2004年6月)に自動車教習所へ計画を説明し、協力を求めた。オーナーも高齢の親を抱え、地域への貢献の必要性を認識し、自動車教習所は計画に対し協力的であった。

2004年10月に細部の詰めを行う予定であった。しかし、同日に台風23号が来襲し、洲本市では、市内中心部を流れる洲本川が氾濫・堤防が決壊し、約3100棟の床上床下浸水など甚大な被害を及ぼした。住民組織側、自動車教習所側も復旧に注力したため、コミュニティバス計画はとまってしまった。

2005年初めにグループのオーナーである教習所オーナーの親がなくなり、相続が行われ、教習所側の体制が整っていなかったため、教習所側から、計画に対する議論の延期を提案されている。さらに、この計画の停滞に

よって、一部の教習所の役員からは、教習所が事故発生時などのリスクを負うだけであるとの意見が出され、計画への態度が慎重となってきた。

教習所役員の事故などによるリスクの増加に対する不安を解決するには、保険などに加入することが考えられる。しかし、保険に加入するためには、料金を徴収するまたは補助を得るなど費用面での裏づけを考える必要がある。

3. 先行事例からの知見

(1) 事例の概要

洲本市および近隣市町において住民が主体となった交通の提供している事例として、津名町(現・淡路市)長沢地区で提供されているミニバスと、洲本市で身体障害者を対象にサービスを提供しているうんぱんまんを取り上げる。

長沢地区は、1995年6月に自治会が中心となってミニバスの運行を開始した。詳細については、筆者の論文を参照されたし。うんぱんまんは、スロープ付車いす対応型車両などを用い、運転ボランティアを募り、1995年8月に運行を開始したサービスである。利用者は、身体障害者を中心としている。

(2) 達成可能であった事柄

2事例で住民参加により達成可能であった点は「路線、ダイヤの設定」「車両の確保」「運転ボランティアの確保」が上げられる。

特に、長沢ミニバスの路線とダイヤについては、運行の状況と利用の状況を検討し、修正が行われている。運転を担当するボランティアも長沢地区の住民であり、行政や事業者が運営するバスよりも、きめ細かな地域のニーズと捉えた路線、ダイヤ設定となっている。

(3) 達成困難であった事柄

2事例で、住民が主体に事業が行われているため、達成が困難であったり、不十分であった点は下記であった。

- 保険への加入などリスクへの対策
- 道路運送法の免許取得
- バス停の設置

・保険への加入

長沢ミニバス、うんぱんまん両事例ともに、車両の搭乗者補償を利用している。長沢ミニバスでは、利用者には車両の任意保険以上の補償の免責の制約書の記入を義務付けている。ともに、事故が起こった際に乗客は車両保険の範囲内でしか補償を受けることができず、不十分であるといえる。

加えて、移送サービスについては、保険制度が十分に

整備されていないため、適した保険商品がない。

・道路運送法の許可

長沢ミニバスでは、旧津名町が運行管理者となって、道路運送法が道路運送法第80条第1項に抛りの自家用自動車の有償運送を行っている。当初、許可を取っていなかったが、運行後外部からの指摘により、許可を得て運行している。うんぱんまんでは、福祉有償運送の申請を目指している。以上、両事例において、道路運送法についての十分な情報がなく、免許の取得に困難が生じていた。

4. 考察

保険については、タクシー事業と同じ保険に入ることが求められることも少なくない。しかし、移送サービスの多くは1日4トリップ程度の運行であり、走行している時間も4時間程度である。そのため、事故のリスクは低いと考えられる。以上から、保険に関しては、新たな保険商品の開発が求められている。

道路運送法 福祉有償運送の許可の取得について、準備しなければならない書類が多いほか、許可を取らなければならなくなったということにすら気づいていない事例も見受けられる。免許の取得などについて専門的にアドバイスする組織が必要である。

住民と行政の関係において、このような関係を組むことが、住民が主体となった交通サービスが成立する可能性が上昇に寄与すると期待する。

なお、洲本市には上灘地区という人口600人程度、高齢化率約60%の地域がある。近隣に商店はなく、公共交通は不十分である。コミュニティ交通整備の必要が訴えられたが、地域に運転ボランティアの担い手や、今回の事例に見られるような協力を得られる地域の企業もない。このような地域においては、コミュニティ交通の運行における行政と住民組織の役割は今回取り上げた事例とは異なった形となるであろう。

謝辞：

本研究は平成16年度大阪交通科学研究会研究助成を受け遂行した研究の成果である。また、すもと高齢社会を良くする会の会長梅林様、うんぱんまん代表東原様にはお忙しい中、多大なご協力をいただき、感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 猪井博登、新田保次：住民が主体となったコミュニティバスの運行に関する研究 - 津名町長沢地区の事例をもとに -、土木計画学研究・概要集 Vol.29、CD-ROM、2004.6
- 2) 猪井博登、新田保次：福祉向上の視点からのコミュニティトランスポートの整備効果評価、土木計画学研究・概要集 Vol.32、2005.12.発表予定