

前橋市コミュニティバス成立経緯と諸課題の検討

前橋工科大学大学院 学生会員 阿部 浩之
 前橋工科大学大学院 正会員 湯沢 昭
 (株)新日 非会員 福田 剛

1. はじめに

全国の地方都市で中心市街地の衰退が問題となっており既に久しい。中心地衰退問題は、非常に多くの要因を原因に起こっている問題であるが、要因の一つに中心地までのアクセス手段の貧弱さが存在する。本稿で扱うコミュニティバスは全国の都市において、中心地活性化の方策として採られているものであり、既に武蔵野市、金沢市などを事例とした論文も多く発表されている。本稿では、前橋市にて運行予定であるコミュニティバスを取り上げ、その成立の経緯、住民参加の程度、段階ごとに生じた問題の整理を行い、今後のコミュニティバスの運行計画のモデルとして提案・情報提供するものである。

2. 成立までの流れと住民参加

樋口ら¹⁾は、コミュニティバス成立に至るまでの住民参加の程度を表す指標として6段階を提案している(表-1)。前橋市コミュニティバスはその計画段階から、実行、再調整に至るまで住民が深く関わり、かつ住民の考えが多くの部分で採用されてきた点など、樋口らが提案している6段階に付け加え、住民が自主的にコミュニティバスに対して研究・市民啓発活動を行ってきた点に特徴がある。成立までの流れを図-1に示す。

計画の発端となったのは、平成11年度に開催された「第一回前橋都市交通ワークショップ」である。一般市民48名(公募)によって行われたワークショップであり、討論内容としては、高齢者問題、公共施設、そして、コミュニティバス運行の提案があった。このワークショップを受けて平成12年6月～9月まで開催されたのが、「第二回前橋都市交通ワークショップ」であり、ここでは一般市民18名(公募)、学識関係者3名、行政関係者6名を3つのグループに分け、コミュニティバスの導入に関する

表-1 コミュニティバス成立までの住民参加の程度

| |
|------------------------|
| ①調査・計画段階で住民に対する宣伝を行った |
| ②計画決定後に住民に対する宣伝を行った |
| ③バス運行に対し、試行的に実験を行った |
| ④調査・計画段階で住民に対して説明会を行った |
| ⑤構想段階で住民の意見を聞いた |
| ⑥調査・計画段階で住民の意見を聞いた |

キーワード:コミュニティバス, 住民参加

連絡先:前橋工科大学工学部建設工学科

〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町460-1 Tel&Fax027-265-7362

検討をテーマに全5回の討議が行われた。

ワークショップでは10を超えるルート案、サービスレベルが提案された。その後、市役所関係部署において、ワークショップで提案されたルート案を前提として調整が行われ、第一次ルート・サービス案(図-2)が出された。そして、平成13年11月3日～16日に、第一次ルート・サービス案を基とした、第一回社会実験²⁾が行われた。

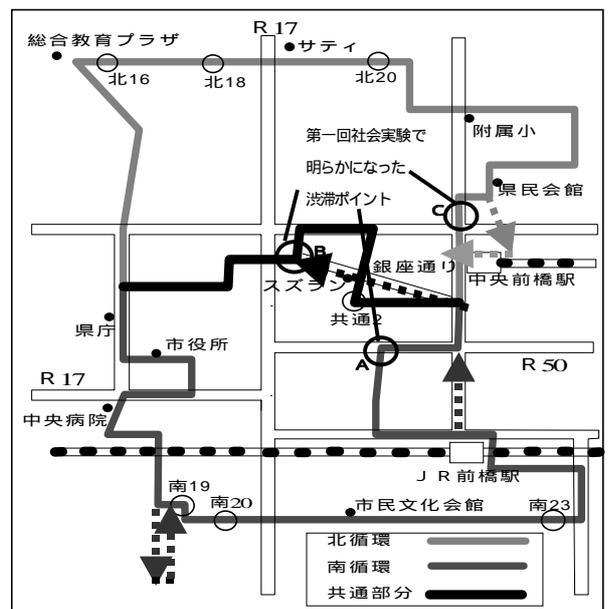
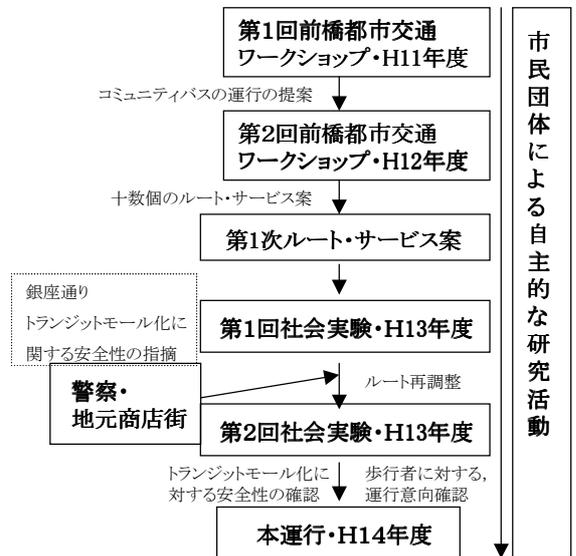


表-2 第二回前橋都市交通ワークショップ日程表

| 月日 (H12) | 項目 | 開催概要 |
|---------------|---------------------------|-----------------------------|
| 6月10日 | 第1回定例ワークショップ | 開催目的・進め方・日程 テーマ等の説明、自己紹介 |
| 7月1日 | 第2回定例ワークショップ | グループ討議 |
| 7月15日 | 先進地視察 | 武蔵野市(ムーバス)、 渋谷(東急トランセ)視察 |
| 7月22日 | 第3回定例ワークショップ | グループ討議 |
| 8月5日 | 第4回定例ワークショップ タウンウォッチング | グループ討議 タウンウォッチング |
| 8月26日 | 第5回定例ワークショップ | グループ討議 |
| 8月下旬 ～9月中旬 | 報告書作成 | 各グループ毎に 報告書作成 |
| 9月30日 | ワークショップ結果発表会 | 報告書提出と結果発表会 |

社会実験では、便・バス停別の乗車人数、バス停間の運行時間の測定、また利用者アンケートより、コミュニティバス利用者のトリップ傾向、目的、他交通機関からコミュニティバスへの転換可能性、また中心部トランジットモール構想への賛否を把握した。社会実験の結果を受けて、ルートの再編成を行ったものが、第二次ルート案である。また、社会実験を通じて、中心市街地のトランジットモール化に関する問題が明確化した。問題解決のため、平成14年1月13日にトランジットモールとする通りのみを通行させた、第二回社会実験が行われた。この実験では、通りの歩行者、沿線商店の店主を対象として、歩行者専用道路での運行に関する安全性、通行の是非に関する意向を、それぞれヒアリング調査により確認した。このまま特に新たな問題が発生しなければ、平成14年5月頃に本運行となる予定である。また、この成立までの各段階において、まちづくりを考える市民団体によるフォロー活動、自主的な研究活動、シンポジウム開催などの市民啓発活動が行われた。

3. 問題点の整理

(1) 計画段階

前項でも記述した通り、運行案自体は住民によるワークショップ(第一回前橋都市交通ワークショップ)より出されたものである。ここで出された案について、細部の議論を重ねたのが第二回前橋都市交通ワークショップである。この段階における問題点としては、(1)円滑なワークショップ運営を行うためのファシリテーターの人選問題³⁾、(2)ワークショップという場を有意義に機能させるために確保すべき時間の問題、(3)開催する自治体側の熱意の問題等が挙げられた。討議を行うための十分な時間が無いと、ワークショップに参加した住民から「ワークショップを実際の政策に本当に活かすのか」と、ワークショップ自体に懐疑的な考えを持たれる事がある。開催者は第一にこの点に気をつかうべきである。また、時間だけが十分にあって、その中で行われる討議を実のある討議へと変えていくためには、グループ内での討議を適切にコントロールすることのできるフ

表-3 安全対策のための12項目

| |
|--|
| ①銀座通りにおいては、運行速度を時速10km以下とする |
| ②バスの運行する走行帯を路面上にペイント等で明示する |
| ③路面にバス停の表示を行い、乗降時における歩行者との接触防止を図る |
| ④バス接近の注意喚起のためチャイム(オルゴール等)を鳴らす |
| ⑤バス接近の注意喚起のためヘッドライトの点灯を行う |
| ⑥商店街に違法進入・駐車防止、路上の商品及び駐輪自転車の整理を依頼 |
| ⑦横断幕、看板等により、バスのみ通行可であることを周知する |
| ⑧運行後当分の間、銀座通りに設置されたスピーカーを使用し、バス運行を歩行者に周知する |
| ⑨チラシを作成し、バス運行及び安全対策を周知する |
| ⑩広報誌において、バス運行及び安全対策を周知する |
| ⑪運行後当分の間、銀座通りに人員を配置し、安全確保及び違法進入車両防止に万全を期す |
| ⑫市街地におけるまわり開催時等あらかじめ多数の出入が予想される場合は、迂回運行を行う |

アシリテーターの存在が大切である。表-2は第二回前橋都市交通ワークショップの日程表である。6月の開催から9月の結果報告会まで5回を超える討議(第5回定例ワークショップ後も報告書作成の間にグループごとに自主的に討議を行った)以外にも、先進地である武蔵野市などの視察、実際に運行計画ルート上を歩くタウンウォッチングなど、机上のみの議論にならないような配慮がされている。

(2) 実験・運行段階

第一次社会実験後、警察より銀座通りを運行させる事に対しての安全性を指摘する問題が発生した。市当局と警察側の協議の上、最終的には住民による判断に任せよう、という事となって行われたのが第二回社会実験である。実験の結果、「運行しても良い」という意見が7割近くに達した事から、表-3にあるような12項目を守ることを条件に最終的に警察側より了承が得られた。この12項目を達成するためには、その内容の性質から、行政、住民、中心商店街がそれぞれ、出来る事を理解した上で、コミュニティバス運行後も行動を起こしていく事が求められている。

4. まとめ

本報告では、前橋市におけるコミュニティバスが計画から運行した後に至るまで、住民の積極的な参加があった事を特に強調したい。今後のまちづくり行政における住民参加の概念として他自治体でも参考にして頂ければ幸いである。

(参考文献)

- 1) 樋口, 秋山(2000):コミュニティバス計画のサービス水準の評価に関する研究・都市計画学会論文集第35号 pp517-522
- 2) 福田, 阿部, 湯沢(2002):コミュニティバス社会実験の評価と本運行実施への課題・土木学会第29回関東支部技術研究発表会 pp592, 593
- 3) 阿部, 湯沢(2001):ワークショップにおける合意形成プロセスの評価・都市計画学会論文集第36号 pp55-60