

地域との協働による交通まちづくりに関する取り組み*

The report for transportation planning by the partnership with the community*

山室 良徳**・土井 勉***・中島 廣長****・村尾 俊道*****・堀 雅清*****・関口 義人*****・西堀 泰英*****

By Yoshinori YAMAMURO**・Tsutomu DOI***・Hironaga NAKAJIMA****・Toshimichi MURAO*****・

Masakiyo HORI*****・Norihito SEKIGUCHI***** and Yasuhide NISHIHORI*****

1. はじめに

京都府亀岡市においては、市民・事業者の自動車利用や広範囲な交通流動などにより、国道9号をはじめとした幹線道路の渋滞が厳しい状況にある。そのため、市民生活や事業所活動の活性化、あるいはCO2排出量削減のためなどには、この交通渋滞を緩和することが非常に大きな課題の一つとして掲げられている。

亀岡市内の乗合バス事業の運営状況についてみると、京阪京都交通(株)による路線バスと亀岡市によるコミュニティバスが運行している。中でも、路線バスの特徴としては、市の中心に位置するJR亀岡駅と南つつじヶ丘などの新興住宅地とを連絡するようなるフィーダー輸送としてのバスサービスが展開されている。

こういった中、バス交通の利便性が比較的高く、また近年サービス水準の改善が図られている南つつじヶ丘地域を対象に、平成18年度¹⁾から平成19年度の2ヶ年に渡り、地域の自治会や老人会の協力のもと、ワークショップ(以下、WS)の開催や、居住者向けのモビリティ・マネジメント(以下、MM)を行い、これらを通して路線バスをはじめとする公共交通の利用促進や、バスサービスの改善に向けた討議を行ってきた。

本稿では、南つつじヶ丘地域における地域住民との協働による取り組み状況、及び、これらの取り組み結果なども踏まえて交通事業者により実施されたサービス改善の取り組み内容について報告する。

*キーワード: モビリティ・マネジメント、公共交通運用

**正員、工修、中央復建コンサルタンツ(株)計画系グループ
(大阪市東淀川区東中島4-10-11、TEL06-6160-4180、yamamuro_y@cfk.co.jp)

***フェロー、工博、神戸国際大学都市環境・観光学科
(神戸市東灘区向洋町中9-1-6、078-845-3561、doi@kobe-kiu.ac.jp)

****非会員、国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所調査課
(京都市下京区西桐院通塩小路下南不動堂町808、TEL075-351-3300、nakajima-h86z@kkr.mlit.go.jp)

*****非会員、京都府政策企画部企画総務課
(京都市上京区下立売通新町西入、TEL075-414-4376、t-murao87@pref.kyoto.lg.jp)

*****非会員、京都府建設交通部交通対策課
(京都市上京区下立売通新町西入、TEL075-414-4361、m-hori76@pref.kyoto.lg.jp)

*****非会員、亀岡市まちづくり推進部都市計画課
(亀岡市安町野々神8、TEL0771-25-5040、kensetsu-soumu@city.kameoka.lg.jp)

*****正員、工修、中央復建コンサルタンツ(株)計画系グループ
(大阪市東淀川区東中島4-10-11、TEL06-6160-4120、nishihori_y@cfk.co.jp)

2. 南つつじヶ丘地域における取り組みの全体構成

南つつじヶ丘地域は、約2,500世帯、人口約7,600人(平成20年4月現在)が居住し、JR亀岡駅まではバスで約12分(約4km)の位置にある新興住宅地である。当地域において、平成18年から平成19年までの2ヶ年に渡り、交通まちづくりに関する各種取り組みを進めてきた。

平成18年には、WSを開催して、地域住民と一緒に公共交通マップを作成した。さらに、ここで作成した公共交通マップを用いて、当地域に居住している全世帯を対象とした居住者MM実施した。

平成19年のWSでは、さきの居住者MMで得られた結果を参加者に提示し、バス利用に際しての問題点や具体的な対応方策などについての討議を行った。

これらの取り組みの概要を表-1に示す。

表-1 南つつじヶ丘地域における取り組みの全体構成

時期	主な内容
H18.11	◆WS開催 ¹⁾ ・公共交通マップを作成 →マップ作りのプロセスをPRすることで、参加者はもちろん地域住民にマップ及び公共交通の積極的な利用を期待
H19.1	◆居住者MMを実施 ¹⁾ ・当地域に居住する全世帯を対象に、ワンショット型のTFPと事後調査を実施 →WSで作成した公共交通マップをコミュニケーションアンケート(以下、CA)の公共交通に関する情報として配布 →クルマ利用の適正化と公共交通の積極的な利用の意識付けを期待 →自由意見により公共交通サービスに対する地域住民からの数多くの意見を把握
H19.11	◆WS開催 ・居住者MMにより得られた公共交通に対する意見を提示し、バス利用に際しての問題点と対応方策の洗い出しのための討議 ・洗い出された対応方策の順位付けを行うなど、対応方策の具現化に向けての討議

3. では、これら2ヶ年の取り組みの概要とその結果について報告する。

3. 地域との協働による交通まちづくりの概要

(1) 平成18年に実施したWS

a) WSの概要

平成18年のWSは2回に分けて実施した。WSの概要を表-2に示す。

表-2 平成18年WSの概要

第1回WS	
開催日時	平成18年11月18日(土) 18:00~20:00
開催内容	・学識経験者による講演「地域住民に交通行動を考えてもらうための問題提起」 ・現在の自動車や公共交通の考え方について
事前配付資料	・お出かけマップづくりワークショップのご案内 ・「ふだんのお出かけ先一覧」ご記入のお願い
第2回WS	
開催日時	平成18年11月26日(日) 18:00~20:00
開催内容	・公共交通を使いやすくするための情報について ・「お出かけマップ(案)」に必要な情報について
事前配付資料	・「お出かけに必要な情報」ご記入のお願い

b) WSの成果

2回のWSにより得られた意見を踏まえ、『お出かけマップ』(バス路線、お出かけ情報(平日・休日別にWSで挙げた施設を地図に記載するとともに、その内容と連絡先を表示)等)、『お出かけ情報』(通勤・通学のための平日時刻表、休日のお出かけのための南つつじヶ丘~JR京都駅間の乗り換え時刻表等)を作成した。なお、地図の発行に当たっては、継続的な更新の可能性を探る意味合いから、京都府地球温暖化防止活動推進センター(NPO法人)と協働で進めた。

(2) 全世帯を対象に実施した居住者向けMM

MMには多様な手法がある²⁾が、ここでは実務的に高い効果が見込まれる行動プラン法(対象者に具体的にどのようにクルマ利用を変更できそうかを記入してもらう方法)を採用した。また、当地域は公共交通の利便性の比較的高い地域であり、公共交通の利用意志がまったくない世帯は少ないと考えられることなどから、ワンショット型のTFP及び効果計測のための事後調査を行った。

a) CA調査及び事後調査の実施

CA調査票の配布は、南つつじヶ丘自治会を經由して行った。事後調査票の配布は郵送で行った。配布物を表-3に示す。

CA調査では、南つつじヶ丘の全世帯(2,274世帯)に対して配布し、556票(回収率:24.5%)を回収できた。

一方、事後調査では、CA調査票回収世帯のうち、記名あり、かつ、クルマ・公共交通利用回数の記述がある世帯に対して実施し、128世帯に配布し、92票(回収率:71.9%)を回収できた。

表-3 居住者向けMMの配布物

区分	内容	部数
CA調査	CA調査票	1部
	依頼状	1部
	お出かけマップ、お出かけ情報	各1部
	小冊子	1部
	ペーパークラフト(おまけ)	1部
	配布用封筒	1部
	返信用封筒	1部
事後調査	事後調査票	1部
	依頼状	1部
	配布用封筒	1部
	返信用封筒	1部

b) 居住者MMの成果

1) クルマや公共交通の利用回数の変化

クルマ利用回数は平均7.58回/週から平均6.94回/週という結果が得られ、図-1に示すように約8%減少している。一方、公共交通利用回数では、平均0.29回/週から平均0.30回/週に、約3%増加している。

また、クルマ利用が減った人は全体の約31%、公共交通利用が増加した人は全体の約15%であった。

このように、CA調査参加者においては、クルマ利用の抑制と公共交通利用意識の高まりが確認できた。

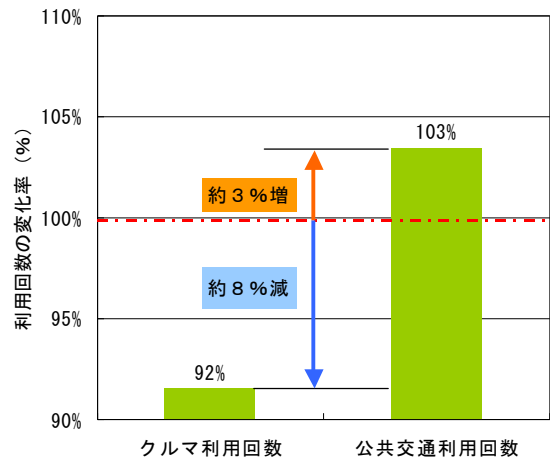


図-1 クルマ・公共交通利用回数の変化

2) クルマ利用意識の変化

取り組み前後でのクルマ利用意識をみると、クルマでの移動はあまり環境や健康には良くない、クルマでの移動は控えるべきという意識が高まる傾向にある。(図-2) また、全体の約6割の人が意識レベルでは改善(一つでも意識が高まる方向に動いている)されている。

さらに、前回調査後にできるだけクルマ以外の方法で移動したと回答したのは、全体の約4割であり、多くの人が啓発の結果として交通行動が変化していることが確認される。(図-3)

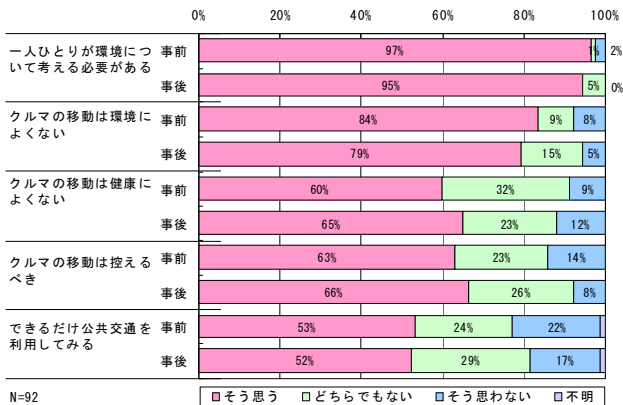


図-2 クルマ利用意識の変化

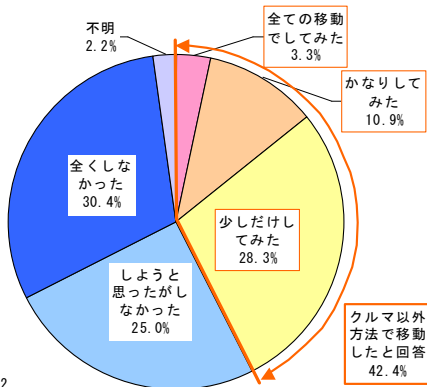


図-3 クルマ以外の交通手段の利用意識

3) 自由意見

公共交通や環境等に関する自由意見では、CA調査回収票の約3/4にあたる、約400もの回収票に記載されており、当地域は公共交通や環境・渋滞問題への高い意識のある地域であると解釈できる。「バス・電車について感じる事」は、主に料金や運行本数、乗継に対する不満が多い傾向にある。その一例を以下に示す。

- ・バス運賃を値下げして欲しい
- ・バスやJRの運行本数を増加して欲しい
- ・公共交通機関のダイヤ改善や乗継の調整をして欲しい
- ・バスルート改善を希望
- ・まずは公共がやってみる。それから市民にやらせる
- ・このようなアンケートは大変よい など

(3) 平成19年に実施したWS

a) WSの概要

平成19年のWSでも、平成18年と同様、2回に分けて実施した。ここでは、平成18年に行った居住者MMの結果(中でも、自由意見の回答)を報告するとともに、その結果も踏まえて当地域を運行するバス交通について議

論してもらう形式を取った。WSの概要を表-4に示す。

表-4 平成19年WSの概要

第1回WS	
開催日時	平成19年11月4日(日) 19:00~21:00
開催内容	・土井先生の講演「まちと公共交通を考える視点(環境問題・高齢化・まちの賑わい)」 ・バス利用に際しての問題点と対応策の洗い出しについて →3つのグループ(平日朝夕、平日昼間、休日)に分かれて討議
第2回WS	
開催日時	平成19年11月18日(日) 19:00~21:00
開催内容	・バスの利用促進に向けた取り組みの優先順位(ダイヤモンドランキング)について ・自発的にできること、地域で取り組むこと、その可能性について

b) WSの成果

2回のWSにより得られた意見や地域からの声などを踏まえ、交通事業者により、利便性を考慮したバスダイヤの改正や、電車が数分遅れてもバスが出発しないようにするための駅での連絡体制の改善、また、正月には『お正月初詣バス』という1日フリーバスの発行などが行われている。さらに、本年3月1日からは、ICカードや磁気カードを利用できるシステムがバスに導入されるなど、ますます地域の交通環境の改善が図られている。これらの取り組みについて次の(4)で詳述する。

また、2回のWSの取り組み状況やそこで得られた意見、あるいは地域の交通環境の改善に向けた取り組みなどを、図-4に示すようなニュースレターに整理し、当地域の全世帯に配布(計2回)した。



図-4 ニュースレター(一部)

(4) 2ヶ年に渡る地域との協働による取り組み結果も踏まえた交通事業者の取り組み内容

a) 利便性を考慮したダイヤの改正(H20.3.15改正)

平成18年居住者MMのアンケート結果等において、「バスや電車が遅れたためにスムーズに乗り継ぐことができない」などの地域からの声を受けた取り組みである。

具体的には、朝の時間帯では、JR亀岡駅から京都駅方面の電車の発車10分以内に、南つつじヶ丘地域からのバスがJR亀岡駅に到着するようダイヤを改正した。また、昼から夕方時間帯については、京都方面からの電車がJR亀岡駅に到着してから5分後に、バスが南つつじヶ丘地域方面へ発車するようダイヤを改正した。ダイヤ改正のイメージを図-5に示す。



図-5 ダイヤ改正イメージ

b) バスと電車の連絡体制の構築

平成18年居住者MMのアンケート結果等において、“バスと電車の発車・到着時刻が合っていない”などの地域からの声を受けた取り組みである。

具体的には、バス事業者とJR間の連絡体制を構築し、電車の数分の遅れにも対応できるように配慮した。電車が遅れた場合、その情報がJR営業所からバス営業所に連絡され、バス営業所からバス運転手に伝えられる。バスと電車の連絡体制のイメージを図-6に示す。



図-6 バスと電車の連絡体制のイメージ

c) 1日フリーパスの発行

平成19年のWSで、参加者に【私自身がバスを利用する取り組み】の第一位に選ばれた取り組み内容である。

期間限定ではあるが、「お正月初詣パス」という1日フリーパスが発行された。これは、正月の三が日(平成20年1月1日~1月3日)の間、特定エリア内のバスを500円で乗り放題になるチケットである。(図-7)



図-7 1日フリーパス(お正月初詣パス)

d) 既存定期券のメリット(特典)の周知徹底

平成19年のWSで、参加者から“通勤定期券を家族の誰でも使えるようにしてほしい”という声があったが、京阪京都交通の通勤定期券は『持参式』であり、これを持っていれば誰でも利用することができ、かつ環境定期券(土曜日・休日では、定期券保有者と一緒と同

乗した家族の運賃が大人100円、小人50円となる)としても利用できるという取り組みがすでに行われていた。

このような取り組みを地域住民に周知徹底するために、ニュースレターでも取り上げ、地域に情報発信した。

e) ICカード・磁気カードの導入

平成18年居住者MMのアンケート結果、あるいは平成19年のWS等においても、“運賃を安くしてほしい”や、利用回数や利用者特性、時間帯などに応じた“割引制度を導入してほしい”といった意見など、『運賃』に関する声は多く挙げられている。

このような要望・ニーズ等を踏まえ、京阪京都交通では、平成20年3月1日より、京都府内のバス事業者では初となるICカードシステム「PiTaPa」の導入や、あるいは現行の紙製回数券から「スルッとKANSAI」も使える磁気カードシステムの導入が進められた。

4. おわりに

南つつじヶ丘地域の地域住民との協働のもと、平成18~19年の2ヶ年に渡り、地域の交通環境の改善に向けた討議等を行ってきた結果、地域からの声・意見等を踏まえたよりよいバスサービスの実現に向けた取り組みが交通事業者により進められた。

当該地域の交通環境の改善を進めることができた要因としては、これまで交通事業者が地域の声・意見等を十分に拾い集めることができていなかったが、今回のWS等の取り組みを通じて、地域の交通環境に関するニーズを把握することができたためであると考えられる。

また、バス需要を創出していくためには、単にバスサービスの改善だけでは限界があり、地域のまちづくりのことも考慮した総合的な取り組みとすることが必要であることを、地域住民、行政、交通事業者それぞれが共通認識としてもつことができた。

交通問題の改善には地域住民の暮らしや他の交通モードとの連携など幅広い施策が必要であり、これまでのように「バス事業者と住民」という二項対立という状況に、少し全体を俯瞰できる立場の第三者(国・府)が関与することで、両者にWin-Winの関係が生まれ、取り組みの幅が広がることを、今回の取り組みを通じて改めて確認できた。

参考文献

- 1) 西堀泰英, 土井勉, 中島廣長, 大西一嘉, 村尾俊道, 島田和幸, 角豊一, 関口義人: 亀岡市南つつじヶ丘地域(京都府)における居住者向けモビリティ・マネジメントの取り組み, 第二回日本モビリティ・マネジメント会議, 2007.
- 2) 土木学会編: モビリティ・マネジメントの手引—自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるための交通施策—, 土木学会, 2005.