

# 既存バス路線の活性化に対する 住民の組織的な取り組みについて —茨城県日立市諏訪地区の公共交通 利用促進活動を事例として—

高橋 健太<sup>1</sup>・山田 稔<sup>2</sup>

<sup>1</sup>学生会員 茨城大学大学院 理工学研究科都市システム工学専攻  
(〒316-8511 茨城県日立市中成沢町四丁目12-1)

E-mail:10nm813f@hcs.ibaraki.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 茨城大学 工学部都市システム工学科 (316-8511 茨城県日立市中成沢町四丁目12-1)

E-mail:yamada@mx.ibaraki.ac.jp

住民は地域公共交通に対して様々な形で積極的かつ継続的な参加が期待されている。既存バス路線が存在する地域で、バス路線の運行をバス事業者が行う場合であっても、住民が主体となって地域公共交通の活性化・維持に取り組むことが重要である。

本稿は、実際に住民主体で既存バス路線の活性化に取り組んでいる茨城県日立市諏訪地区を対象として、対象地でこれまでに実施された一連の取り組みについて報告する。また、対象地で行われたアンケート調査から住民のこれらの取り組みに対する意識についても示すことで、対象地のように既存バス路線が存在する地域における住民が地域公共交通に対して果たすべき役割について考えるものである。

**Key Words** : *promoting public transportation use, user participation*

## 1. はじめに

近年、過度の自家用車利用などにより、バスや鉄道といった地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況である。この状況を踏まえ、利用者と一体となった地域公共交通の活性化と再整備が求められている。

平成19年10月に施行された地域公共交通の活性化・再生法に基づき大臣が定めた基本方針<sup>1)</sup>においては、連携計画に定める事業として「公共交通の利用促進のための住民や公共交通の利用者...等による取組」が例示されており、単に公共交通利用促進活動（以下、利用促進活動）によって利用者の事業に対する意識を高め参画を促すという目的だけでなく、利用促進活動を住民・利用者自らが実施することによる様々な効果に期待した内容となっている。

このように、住民は地域公共交通を支える様々な取り組みを主体的に行うことが期待されており、実際に津名町長沢地区の事例<sup>2)</sup>のように住民が主体となって運行に関わった事例もある。しかし、運行のすべてを住民が主

体となっていくことは負担も大きく容易ではない。そこで、住民が運営主体として車両・ドライバーの手配から運行ルート決定、運行内容の住民への周知などをすべて行うことを目指すのではなく、その一部だけを担うなど、住民が地域公共交通に対して果たすべき役割をその地域の実情に合った形にしていく必要がある。

例えば、既存バス路線が存在する地域では、住民にとって負担の大きいバスの運行などの運営面を行うのではなく、これらに比べて着手しやすい利用促進活動やニーズ把握などを主体的に行うことで既存バス路線を活性化させる形の方が住民の負担も少なく、これらの取り組みも継続的に行われやすくなるのではないだろうか。

そこで本稿は、実際に住民主体で既存バス路線の活性化に取り組んでいる茨城県日立市諏訪地区を対象として、対象地でこれまでに実施された一連の取り組みについて報告する。また、対象地で行われたアンケート調査から住民のこれらの取り組みに対する意識についても示すことで、既存バス路線が存在する地域で住民が地域公共交通に対して果たすべき役割について考えるものである。

## 2. 対象地の概要

本研究で対象とする茨城県日立市諏訪地区は、日立市の中央に位置する。幹線道路に近い平坦部、山側の団地、中山間部から成っており、山側の団地では年齢構成は比較的限られているが、全体的としては広く分布している。

公共交通は、最寄りJR駅を経由する既存バス路線が走っている。しかし、この既存バス路線は諏訪地区の住宅地を網羅していないことや、市内全体で利用者が減少傾向にあり、諏訪地区を走る路線バスも将来の減便や廃止の対象となる懸念があった。これらのことから、将来の交通への不安、生活の足の確保に対する要望を多くの住民が抱いており、地域として公共交通の活性化・維持に取り組むこととなった。

## 3. 対象地で実施された取り組みについて

### (1) 実施された取り組みの全体的な流れ

諏訪地区では住民と路線バス事業者、行政が、路線バスの利便性向上や利用促進を目標に協定を締結し、協働で利用促進活動を行うことにより利便性の高いバス路線を実現させるパートナーシップ協定方式により、諏訪学区コミュニティ推進会和日立電鉄交通サービス、日立市の三者が協力する体制で、平成20年度から平成22年度の3年間、活性化再生事業での公的支援による実証運行、諏訪学区コミュニティ推進会が中心となった利用促進活動などの取り組みが実施されてきた。これまでに取り組みを実施してきた全体的な流れは表-1に示すとおりである。

協定は年度ごとであり、諏訪地区内のバス路線停留所での乗降を対象とした目標を設定し、地域は目標達成を目指した取り組みを行ってきた。目標値は、平成20年度は10月から12月の運賃収入実績額が5月から6月の運賃収入実績額の110%、平成21年度は対象路線の利用者数が前年同時期の110%、平成22年度は対象路線の利用者数が前年同時期の100%が目標となった。

これらの目標値は、これまで一度も達成できていない。

しかし、取り組みが始まった平成20年度以降の対象区間における1ヶ月あたりの乗降者数の推移は図-1に示すように、月によって大きな増減はあるがこれは季節変動によるものと考えられ、全体として大きな減少はしていないことがわかる。そのため、地域としても現在設定されている目標程度ならこれまで行ってきた取り組みを継続していくことで達成できるという考えを持っている。

### (2) 各年度の取り組みの内容

#### a) 平成20年度

取り組みの初年度である平成20年度は、6月に行われ

表-1 諏訪地区で実施された取り組みの流れ

年度	実施内容
平成20年度	6月 地区懇談会の実施
	7月 路線バスに対するアンケート調査
	8月 パートナーシップ協定実証運行計画の策定
	9月 ふれあい諏訪号実証運行事業の事前説明会の実施
	10月 パートナーシップ協定締結 ふれあい諏訪号実証運行開始 利用促進活動の実施
	平成21年2月 ふれあい諏訪号終了後の路線バスに対するアンケート調査
平成21年度	3月 地域公共交通シンポジウムの開催
	平成22年1月 地区懇談会の実施
	2月 パートナーシップ協定締結 既存バス路線での実証運行 乗り合いタクシー実証運行開始 利用促進活動の実施
平成22年度	3月 高齢者限定ノーマイカー運動の実施
	4月 パートナーシップ協定締結
	7月 地区懇談会の実施
	8月 公共交通利用促進に関するアンケート調査など利用促進活動の実施
	9月 路線バス利用促進イベントの開催 既存バス路線での実証運行
10月 公的支援による実証運行の終了	

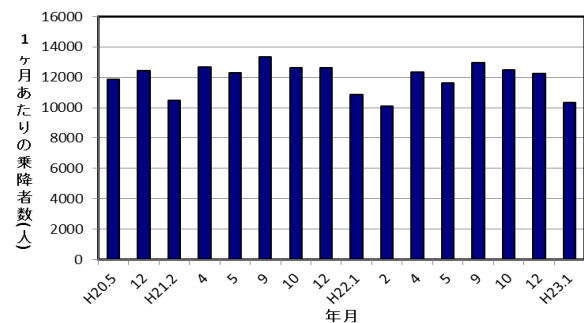


図-1 諏訪地区内バス路線乗降者数の推移

た地区懇談会や7月に行われた路線バスに対するアンケート調査などを行い住民の意向を把握した。

これらを踏まえて、8月にはパートナーシップ協定に向けて実証運行計画の策定が行われた。ここでは、基本方針として生活の足の確保、既存バス路線の現状維持、これに追加してバス車両の可能な道路でのバス運行ルートを検討することが決められた。それに基づいてルート検討が行われ、10月から、地区の中心から既存路線バスが通っていない住宅団地と中山間地を巡回する地域内循環型コミュニティバス(以下、ふれあい諏訪号)としての3ヶ月間の実証運行が開始されることとなった。

ふれあい諏訪号の概要は表-2に示すとおりである。このふれあい諏訪号の実証運行に合わせチラシ・ポスターなどの掲示や広報誌、ホームページ、諏訪学区コミュニティ推進会行事時のPRと無料乗車などの利用促進活動が実施された。

10月には年度内を協定期間とするパートナーシップ協定を締結し、実証運行を開始したふれあい諏訪号の利用と既存バスを合算した目標が設定された。

実証運行終了後の翌年2月にはもう一度路線バスに対するアンケート調査を行い、住民の路線バスなどに対するニーズ把握を行った。3月には地域公共交通について考えるシンポジウムも開催された。

この年は多くの取り組みが実施されたが、実証運行を行ったふれあい諏訪号は運行ルートが利用しにくい、最寄りのJR駅へ行かないなど利便性が悪いとの意見が多く、利用者数も低迷した。このことから、既存路線を含めた地域内の利便性を考慮した運行ルートの検討と地域住民への啓発・周知が課題として挙げられた。

#### b) 平成21年度

2年目となった平成21年度は、平成22年1月の地区懇談会で住民への説明や意見交換を行った。2月には年度内を協定期間とするパートナーシップ協定を締結するとともに、既存バス路線を変更することでの利便性向上を目的とした実証運行と、中山間部については需要量に即してバス車両ではなく別途、乗り合いタクシーを運行する実証運行が行われた。

既存バス路線の変更内容としては、これまでバス路線がなく前年度の実験ではふれあい諏訪号を走らせた団地内へ、既存バス路線を迂回させること、そこではふれあい諏訪号で好評だったフリー乗降を行うこと、その他、通勤者の関心を高めるために金曜日の最終バスの時間を繰り下げを行った。また、地域主導で既存路線上でのバス停増設も行われた。既存バス路線での実証運行の概要は表-3に示すとおりである。乗り合いタクシーの概要は表-4に示すとおりである。

また、実証運行に合わせバス停・自治会掲示板などへのチラシ掲示や時刻表の配布、最寄りJR駅前広場への看板設置などの利用促進活動が実施された。さらに、3月からの約2ヶ月間は65歳以上の人を対象としたノーマイカー運動が実施され97人が参加した。

平成21年度は前年度の課題を踏まえて既存バス路線の利便性向上や様々な利用促進活動の展開による住民への啓蒙・周知を実施したが、パートナーシップ協定の目標となる利用者数には達しなかった。このことから、住民への周知方法や、住民の利益になる、興味を引くものは何かといった利用促進活動を行う際の住民への促し方のさらなる工夫といった課題が挙げられた。

#### c) 平成22年度

公的支援による実証運行実施の最終年という位置付けとなった平成22年度は、当面、前年度と同様の路線バスの迂回を行うこと、また、乗り合いタクシーは利用が少なかったため便数を減らすこととなった。

4月に年度内を協定期間としたパートナーシップ協定を締結し、過去2年間の取り組みを踏まえどのように活動していくべきか、また地域として今後の方向性を決めていくために、住民の声を反映した活動を展開するため

地区懇談会などが多く実施され、意見交換の場がこれまでより多く設けられた。

8月から9月にかけては公共交通の利用促進を図るアンケート調査を実施するとともに、バス停位置やダイヤ案内、横断幕・のぼりの設置、各自治会ごとの利用促進活動、路線バスの利用促進を目的としたイベントの開催などの利用促進活動が実施された。

また、これら利用促進活動の実施に加えて、9月には表-3に示すように昨年度から既存バス路線で行われてきた実証運行で、フリー乗降を利用できる路線バスの便数の増加やダイヤ変更など実施内容の変更を行うなど、既存バス路線における利便性向上も図った。

平成22年度は10月を以って公的支援による実証運行は終了したが、利用促進活動の実施後は路線バスの利用者が増加した。さらに、3年間の成果を無駄にしない、今後も将来の地域公共交通の維持・確保ために取り組むという地域の意思もあって、公的支援による実証運行の終了後も諏訪学区コミュニティ推進会など住民が中心となって、利用促進活動やニーズ把握など公共交通に関する取り組みは継続されている。バス事業者もこれを受けて、迂回部分に関する公的支援が終了したあとも、独自

表-2 ふれあい諏訪号概要

名称	ふれあい諏訪号
運行期間	平成20年10月7日～平成20年12月26日 (土・日曜、祝日を除く)
車両	小型ノンステップバス (定員37名、座席数11)
運行ルート	諏訪地区内を循環(4コース)
バス停	全28箇所(フリー乗降区間あり)
便数	1日 6便
運賃	1乗車 大人200円 小学生及び身障者等100円
割引制度	1日フリー乗車 大人300円 既存バス路線へ乗り継ぐ場合に乗継後の運賃を100円引き

表-3 既存バス路線での実証運行の概要

年度	実施内容
平成21年度	週末(金曜日)の最終バスの時間を繰り下げ沿線の団地への乗り入れてフリー乗降運行の実施
	新しいバス停の設置
	小学生の下校時に合わせ団地への乗り入れフリー乗降による運行の実施
平成22年度	フリー乗降運行について利用可能な便数の増加など前年度の実施内容を一部変更 新しいバス停の設置

表-4 乗り合いタクシー概要

名称	乗り合いタクシー諏訪鉦山線
運行期間	平成22年2月10日～平成22年3月31日 (土・日曜、祝日を除く)
車両	ジャンボタクシー
運行ルート	中山間部のバス路線のない地域から諏訪地区の拠点である諏訪交流センターの間
便数	昼間 3便(往復)
運賃	1乗車 大人200円 小学生以下100円

に同10月以前の運行形態を現在まで継続させている。

#### 4. 取り組みに対する住民の意識

これまで諏訪地区では様々な利用促進活動が継続的に行われてきた。住民が地域公共交通に対して果たすべき役割を考える上では、諏訪地区のように取り組みが継続的に実施されてきている地域の住民がこのような取り組みに対してどのような意識を持っているのかを把握することは重要である。そこで、平成22年に諏訪地区で行われた公共交通利用促進に関するアンケート調査（調査概要は表-5参照）を用いて、地域公共交通の活性化・維持に関する取り組みについて意識の把握を行った。

図-2は「将来公共交通がなくなると仮定した場合に地域として何をすべきか」という項目に対する回答結果である。図-2より、将来公共交通がなくなりそうになった場合、多くの人が地域として利用促進活動を行って公共交通を維持・確保していくべきだという考えであることがわかった。この考えの背景として、これまで諏訪地区で継続的に行われてきた利用促進活動の考え方や成果に対して住民が一定の理解を示しており、住民の間に地域として利用促進活動を行うことで公共交通を維持・確保していくことが定着してきていることが考えられる。

図-3は「バス利用促進活動へ取り組む際にあなたはどのような協力の仕方ができますか」という項目に対する回答結果である。図-3より、チラシなどの配布と乗車券の購入が多いことがわかった。このことから、利用促進活動に対して乗車券を購入してバスの利用を増やすといった参加者側の意識だけでなく、チラシの配布など利用促進活動の実施者側として利用促進活動へ取り組む意識を持った住民も多く存在し、地域として住民が主体となった利用促進活動を実施していくことへの意識が醸成されていることが考えられる。

#### 5. まとめ

本稿で紹介したように、諏訪地区では3年間におよぶ地域公共交通に関する取り組みで、利用促進活動やニーズ把握に加えて、公的支援によるコミュニティバスの実証運行なども行ってきたが、3年間の取り組みが進む中で既存バス路線を活用した利用促進活動やニーズ把握が住民主体の取り組みの中心となり、公的支援による実証運行の終了後もそのような取り組みは継続されている。さらに、住民の意識としても、利用促進活動を自らが行っていくことで地域公共交通を維持・確保していくという意識が醸成されてきた。つまり、諏訪地区では公的支

表-5 アンケート調査概要

実施主体	諏訪学区コミュニティ推進會
調査方法	各自治会長に配布・回収を依頼
調査期間	平成22年8月19日～平成22年9月10日
対象地区	日立市諏訪小学校区
対象者	対象地区自治会に加入している全世帯の通勤者または世帯主向けに1世帯1部配布
実施状況	配布対象世帯数（世帯）： 2437
	回収部数（部）： 999
	回収率（%）： 41.0
調査内容	個人属性、通勤通学の交通手段利用実態 地域の公共交通や利用促進活動について

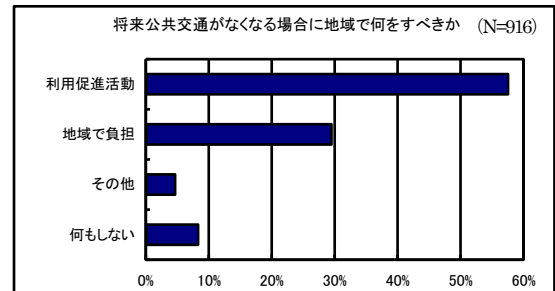


図-2 将来公共交通がなくなる場合に地域で何をすべきか

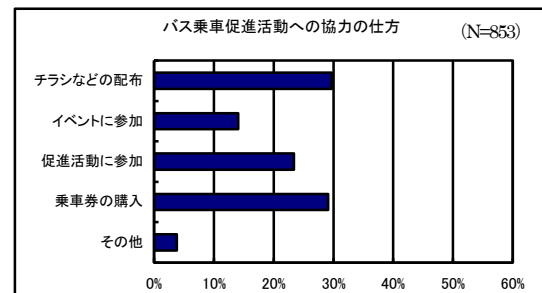


図-3 バス利用促進活動への協力の仕方

援による実証運行の終了など金銭的な補助が絞られていく中でも、住民の取り組みへの意欲は衰えず、利用促進活動やニーズ把握が継続的に行われてきた。

これらのことから、既存バス路線が存在する地域において、住民が地域公共交通に対して果たすべき役割として、諏訪地区のように利用促進活動やニーズ把握を住民が主体となって行うことがあるといえる。

また、諏訪地区ではパートナーシップ協定方式という形で住民、行政、バス事業者の協力体制が確立されていた点も重要であり、今後は金銭的な補助だけでなく協力体制の確立なども含めた補助制度の充実が期待される。

謝辞：諏訪学区コミュニティ推進會役員の皆様には多大な協力を頂いた。記して心より御礼申し上げます。

#### 参考文献

- 1) 総務省・国土交通省：「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」、2007.9.
- 2) 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-」土木計画学研究発表会・講演集 CD-ROM, Vol.29, No.210, 2004.