

# 住民参加型バス交通の実現による 住民意識の変化

谷内 久美子<sup>1</sup>・猪井 博登<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 財団法人公害地域再生センター（〒555-0013 大阪市西淀川区千舟1丁目1-1 あおぞらビル4F）

E-mail: taniuchi80935@gmail.com

<sup>2</sup>正会員 大阪大学大学院地球総合工学科（〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1）

E-mail: inoi@civil.eng.osaka-u.ac.jp

住民が主体的にバスの計画に関わり、バスを運営している事例が少しずつ増えている。住民が主体的にバスの計画・運営に関わることで、営利事業が成り立たない地域であってもバス事業を成立させ、なおかつ地域の実情を計画に反映した過剰ではないサービスを提供することが可能になる。こうした住民の主体的にバス事業に関わる仕組みを作るためには、地域内のソーシャル・キャピタルを高める必要がある。ソーシャル・キャピタルとは「人々の協調行動を促すことにより社会の効率を高める働きをする信頼、規範、ネットワーク等の社会制度の特徴」である。

そこで、本研究では、住民組織が主体的にバス交通計画を作成した兵庫県佐用町江川地区の事例を取り上げ、計画の作成前後で住民意識やソーシャル・キャピタルがどのように変化したのかを把握した。その結果、住民主体型バスに対する意識は、検討内容が具体的になることで、賛成よりも反対に意識が変化することが明らかになった。また、ソーシャル・キャピタルに関しては、2年間の取り組みでは明確な変化はみられていないが、地域で問題を解決しないといけないという気持ちや地域で起こっている問題への関心は高まっていることがわかった。

*Key Words : community bus, public participation, social capital*

## 1. はじめに

現在、住民が主体的にバスの計画に関わり、バスを運営している事例が少しずつ増えている<sup>1)2)3)4)</sup>。住民が主体的にバスの計画・運営に関わることで、営利事業が成り立たない地域であってもバス事業を成立させ、なおかつ地域の実情を計画に反映した過剰ではないサービスを提供することが可能になる。こうした住民の主体的にバス事業に関わる仕組みを作るためには、地域内のソーシャル・キャピタルを高める必要がある。ソーシャル・キャピタルとは「人々の協調行動を促すことにより社会の効率を高める働きをする信頼、規範、ネットワーク等の社会制度の特徴<sup>5)</sup>」である。

そこで、本研究では、住民組織が主体的にバス交通計画を作成した兵庫県佐用町江川地区の事例を取り上げ、計画の作成前後で住民意識やソーシャル・キャピタルがどのように変化したのかを把握した。変化を比較に当たっては、2007年10月に実施したアンケート調査と2010年4月に実施したアンケート調査のデータを用いた。

## 2. 調査の概要

### (1) ケーススタディ地域の概要

本研究は、住民が主体となったバス交通システムを運行している兵庫県佐用町江川地区を対象に行った。

佐用町は兵庫県西部に位置し、行政区域全体を過疎地域に指定されている。江川地区は佐用町の北西部の山間部に位置しており、人口は1,310人、高齢化率は37.0%である（2007年10月現在、住民基本台帳）。地区内には病院、スーパーは存在しないため、買い物、通院等の外出目的を達するためには、佐用町の中心部まで外出する必要がある。地区内には1日3往復の運行で地区と佐用町の中心部をつないでいた路線バスがあったが、2009年10月末に廃止された。

### (2) 江川地区における住民主体型バスの検討経緯

江川地区における住民主体型バスの検討経緯を表-1に示す。

江川地区では、地縁組織である地域づくり協議会が中

心となり、路線バス廃止後の地域の交通手段の確保を目指して、2006年9月より住民が主体となった交通システムの検討に取組み始めた。検討にあたっては、「江川地域交通会議」を2ヶ月に1回程度開催し、20～30名の参加のもと討議を行ってきた。また、会議での検討内容やアンケート調査や視察の報告をするために、江川地区の全世帯に対してニュースレターを発行した。2010年の実証運行の開始まで4年間が経過しているが、この間に2回の先進事例の視察、1回のヒアリング調査、2回のアンケート調査、2回の試験運行を行った。

1回目の試験運行は定時定路線型で運行したが、利用者がいない便が多かったため、2回目の試験運行では予約係を配置し、予約を受け付けた便だけ運行し、路線も利用者の家の前まで運行するDRT型（需要応答型）の運行を行った。いずれの試験走行も無償で運行した。1回目の試験運行は、のべ9日間運行し、6.7人日の利用があった。2回目の試験運行では、のべ19日間運行し、15.7人日の利用があった。

これらの経緯を経て、有償で実際の運行に近い形での運行を継続的に行うことを目的として、1年半の住民主体型バスの実証運行の実施を2010年6月に決定した。実証運行は2010年10月から1年半とし、運行形態は2回目の試験運行と同様のDRT型とした。また、佐用町から委託を受け、市町村有償運送として運行することと

なった。利用運賃は300円/回であり、赤字分は佐用町が負担している。

### (3)アンケート調査の概要

アンケート調査は、2007年10月と2010年4月の2回実施した。いずれにおいても、江川地区の16歳以上の住民全員に対してアンケート調査を実施した。調査は訪問留置法とし、自治会長に配布・回収を依頼した。調査の概要を表-2に示す。1回目の調査の回収数は918票（回収率86.3%）、2回目の調査の回収数は865票（回収率81.3%）であった。

回答者の属性を表-3に示す。1回目と2回目で属性の変化はほとんど見られない。

表-2 調査の概要

	1回目	2回目
調査時期	2007年10月	2010年4月
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人属性</li> <li>・普段の交通状況</li> <li>・住民主体型バスに対する意識</li> <li>・ソーシャル・キャピタル指標</li> </ul>	
調査方法	訪問留置 11集落の自治会長に配布、回収を依頼	
調査対象者	江川地区内の16歳以上の住民全員1,064人	
回収数	918票（回収率86.3%）	865票（回収率81.3%）

表-1 江川地区における住民主体型バスの検討経緯

年	月	内容
2006年	9月	地域づくり協議会で地域交通について取り組むことを決める
	11月	みんなで支える地域の交通に関する勉強会
2007年	1月	先進事例として兵庫県淡路市長沢ミニバスを視察
	3月	ワークショップの開催
	6月	第1回江川地域交通会議の開催（以降2カ月に1回程度の開催） ヒアリング調査の実施
	10月	1回目のアンケート調査の実施
2008年	3月	先進事例として舞鶴市自主運行バスを視察
	8月	1回目の住民主体型バスの試験運行の実施を決める 運転ボランティアの募集開始
	9月	運転ボランティアによる試験走行会の実施
2009年	3月	1回目の住民主体型バス「江川ふれあい号」の試験運行
	7月	さよさよサービスの利用促進活動
	12月	2回目の住民主体型バスの試験運行の実施を決める
2010年	3月	2回目の住民主体型バスの試験運行
	4月	2回目のアンケート調査の実施
	6月	1年半の住民主体型バスの実証運行の実施を決める
	10月	住民主体型バスの実証運行の開始

表-3 回答者の属性

		1回目	2回目
性別	男性	407(45.2%)	368(44.7%)
	女性	494(54.8%)	456(55.3%)
年齢	40歳未満	177(19.5%)	140(16.8%)
	40～49歳	100(11.0%)	72(8.6%)
	50～59歳	170(18.8%)	159(19.0%)
	60～69歳	134(14.8%)	156(18.7%)
	70歳以上	325(35.9%)	308(36.9%)
家族の人数	1人暮らし	58(6.5%)	59(7.2%)
	2人	220(24.5%)	215(26.1%)
	3人	152(16.9%)	167(20.2%)
	4人以上	469(52.2%)	38(4.6%)
自家用車の利用	利用可能	640(69.9%)	657(79.5%)
	利用不可	275(30.1%)	169(20.5%)
歩行可能距離	1km以上	704(79.9%)	623(77.6%)
	300m～1km	90(10.2%)	98(12.2%)
	300m未満	87(9.9%)	82(10.2%)

### (4)ソーシャル・キャピタルの調査項目

本研究ではソーシャル・キャピタルの調査項目の選定にあたっては、既往研究を参考として、ネットワーク・社会参加といった「構造的ソーシャル・キャピタル」と信頼・規範などの「認知的ソーシャル・キャピタル」の両方を取り上げることとした。選定した項目を表-4に示

す。

構造的ソーシャル・キャピタルとしては、地域内のネットワークの程度を把握するために「一般的な近所づきあいの程度」、「近所の人への健康気づかい」を調査項目とした。また、社会参加に関しては、上下の人間関係がみられる「地縁的な活動」、平等で水平的な人間関係がみられる「スポーツ・趣味・娯楽活動」、「ボランティア活動」への参加を調査項目とした。

認知的ソーシャル・キャピタルとしては、信頼感を表す「一般的信頼感」、他者に対する援助規範を表す「返済援助規範」、「弱者救済規範」を調査項目とした。返済援助規範、弱者救済規範の質問内容は、箱井らの援助規範意識に関する研究<sup>6)</sup>を参考とした。

表4 ソーシャル・キャピタル調査項目

構造的ソーシャル・キャピタル
・一般的な近所づきあいの程度
・近所の人への健康の気づかい
・地縁的な活動への参加
・スポーツ・趣味・娯楽活動参加
・ボランティア活動への参加
認知的ソーシャル・キャピタル
・一般的信頼感（「一般的に、人間は信頼できるものだと思う」という考え方への賛否）
・弱者救済規範（「不当な立場で苦しんでいる人は、少しでも助けるべきである」という考え方への賛否）
・地域解決意識（「地域で困ったことがある場合住民で解決すべきだ」という考え方への賛否）

### 3. バスへの住民参加に対する意識の変化

#### (1) 地域内のバスに対する意識

地域内のバスの必要性に対する意識の変化を図-1に示す。1回目の調査の実施時期は路線バスが運行していたが、2回目の調査の実施時期には路線バスは廃止されていた。しかしながら、地域内のバスの必要性については明確な変化が見られなかった。

次に、住民が主体となってバスを運行することに対する意識の変化を図-2に示す。1回目の調査実施時期は住民主体型バスの検討開始してから時間がたっていなかったが、2回目の調査実施時期は検討開始から3年の月日がたっており、2回の試験運行を経ている。1回目と2回目を比較すると、2回目の方が住民が主体となってバスを運行することに対して反対する人が増えている。検討内容が具体的になり、住民が主体となってバスを運行することのデメリットが明確になったことから賛成から反対へと意見を変化させている人がいるのではないかと考えられる。

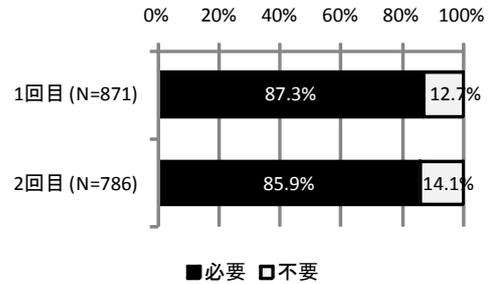


図-1 地域内のバスの必要性

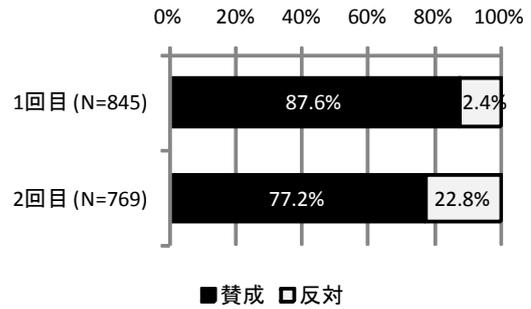


図-2 住民が主体となってバスを運行することへの賛否

#### (2) 住民主体型バスへの取り組み内容の認知

2回目の調査で聞いた住民主体型バスの試験運行の利用および認知についてを図-3に示す。江川地区全体で試験運行を利用したことがある人は9.8%にすぎないが、試験運行を認知している人は78.5%となっている。

ニュースレターの認知の変化を図-4に示す。1回目の調査実施の時期にはニュースレターの発行は5号までであった。また、2回目の調査実施時期には18号までを発行していた。発行部数を重ねたこともあり、1回目の調査では「読んでいる」「時々読んでいる」人を合わせて44.9%の人しか読んでいなかったが、2回目の調査では「読んでいる」「時々読んでいる」人は60.1%に増加した。江川地域交通会議に参加している人だけでなく、地域住民の多くに検討内容が知れ渡りようになっていると考えられる。

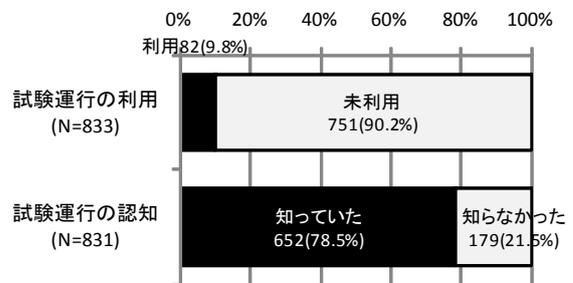


図-3 試験運行の利用・認知について

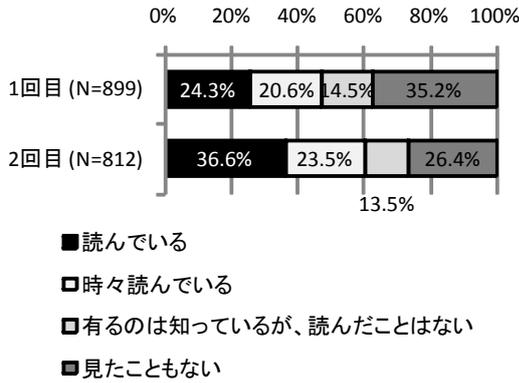


図4 ニュースレターの認知について

#### 4. 住民のソーシャル・キャピタルの変化

住民の構造的ソーシャルキャピタルの変化を図-5に、認知的ソーシャル・キャピタルの変化を図-6示す。この結果をみると、住民主体型バスに取り組み前後で、構造的、認知的ソーシャル・キャピタルのいずれについてもほとんど変化がなかったといえる。これは、ケーススタディ地域として選んだ地域が、地域全体で祭りに取り組む等元々の地域のコミュニティ活動が活発であること、近所づきあいなども密に行われていることから、新たな取り組みを行ったとしても、変化が顕著に現れないことが要因として考えられる。

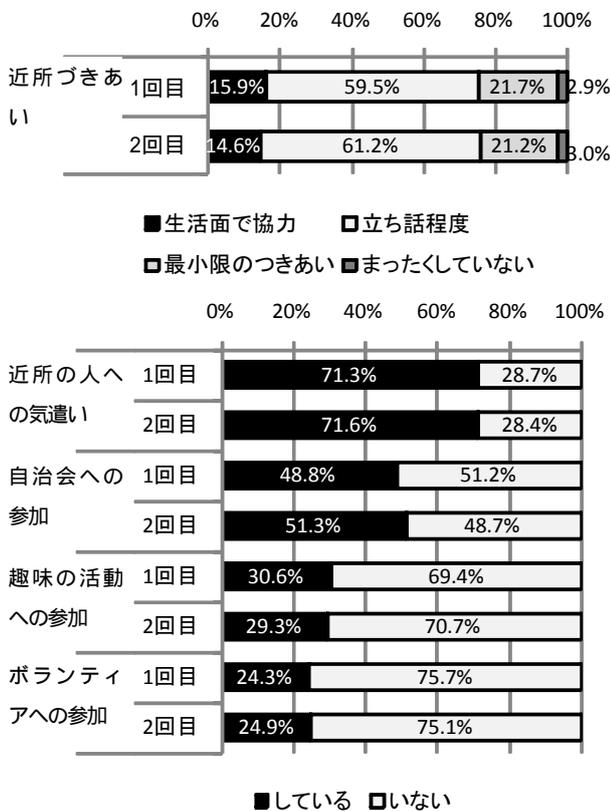


図5 構造的ソーシャルキャピタルの変化

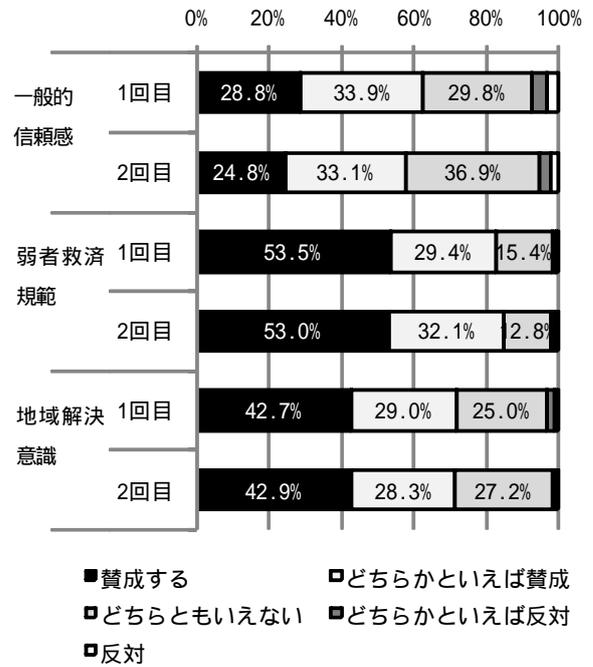


図6 認知的ソーシャルキャピタルの変化

次に、2回目の調査において、地域に関わる意欲が2年前と比較して変化したかどうかを聞いた結果を表-1に示す。この結果をみると、地域交通の検討を開始する2年前と比較して、地域で解決しないといけないという意欲が起きている人は3割、地域で起きている問題への関心への意欲が高まっている人は4割である。このことから、住民主体型交通に地域組織が関わることで、住民の地域解決意識が高まっていると考えられる。

表5 地域に関わる意欲の変化

	地域で問題を解決しないといけないという気持ちの変化 (N=760)	地域で起きている問題への関心 (N=768)
意欲が高まっている	8.9%	11.3%
どちらかと言えば意欲が高まっている	25.7%	30.1%
変わらない	56.3%	51.6%
どちらかと言えば意欲が低くなっている	6.1%	4.3%
意欲が低くなっている	3.0%	2.7%
計	100.0%	100.0%

#### 5. まとめ

本研究では、住民組織が主体的にバス交通計画を作成した兵庫県佐用町江川地区の事例を取り上げ、計画の作

成前後で住民意識やソーシャル・キャピタルがどのように変化したのかを把握した。

その結果、住民主体型バスに対する意識は、検討内容が具体的になることで、賛成よりも反対に意識が変化することが明らかになった。また、ソーシャル・キャピタルに関しては、現在のところ、明確な変化はみられていないが、地域で問題を解決しないといけないという気持ちや地域で起こっている問題への関心は高まっていることがわかった。

今後、住民主体型バスを長期にわたって運行していくためには、どのような課題を解決していかなければならないのかを明確にする必要があると考えられる。また、今回の2回の調査では明らかにならなかった住民主体型バスが地域のソーシャル・キャピタルに与える影響について、長期にわたって観察が必要であると考えられる。

謝辞：本論文のアンケート調査にご助力をいただいた江川地域づくり協議会の方々に謝意を表す。

- 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・講演集(CD-ROM) , Vol.29, 2004.
- 2) 福本 雅之, 加藤 博和: 地区内乗合バスサービス運営方式の類型化および適材適所の検討, 土木学会論文集D, Vol. 65, No. 4, pp.554-567, 2009.
- 3) 加藤 博和, 高須賀 大索, 福本 雅之: 地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析, 土木学会論文集D, Vol. 65, No. 4, pp.568-582, 2009.
- 4) 高橋愛典: 地域交通政策の新展開: バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ, 白桃書房, 2006.
- 5) Putnam, Robert D. : Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community, New York: Simon and Schuster, 2000 [柴内康文訳: 孤独なボウリングー米国コミュニティの崩壊と再生, 柏書房, 2006]
- 6) 箱井英寿、高木修 (1987) : 援助規範意識の性別、年代、および、世代間の比較、社会心理学研究、第3巻第1号、pp.39-47

(2011.5.6 受付)

#### 参考文献

## Changes in Resident's Attitude after Making Plan about Bus Transportation with Resident Participation

Kumiko TANIUCHI, Hiroto INOI