

2002.12.25

記者発表資料

醍醐コミュニティバス・運行計画の決定について —市民主体のコミュニティバスネットワーク—

「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」では、京都市伏見区醍醐地域の10校区の自治町内会と6校区の地域女性会が中心となって、醍醐地域にお住まいの5万4千人の住民の立場に立って、地域の悲願であるコミュニティバスを走らせる運動を進めてきました。

通院や買い物の足を確保して、地域の生活利便性の向上に貢献するとともに、醍醐地域を訪れる観光客の回遊性を高めることを目的としています。また、市民の手によるコミュニティバスの実現によって地域の活動を活性化し、福祉・医療・環境・教育などの視点から住みやすく魅力のある地域を生み出していきたいと考えています。

これまで市民の会では、フォーラムの開催、パンフレットの配布、アンケートの実施、学区別の集いの開催などを行い、地域の皆様の意見をお聞きしながら事業計画のとりまとめを進めるとともに、運行パートナーとなる弥栄自動車株式会社と協働で来春の運行開始をめざして、鋭意、準備を進めて参りました。

また、醍醐コミュニティバスは、多くの市民が利用することによって支えていくことを基本としていますが、より確実に継続的な運行を続けていくために、地域の各主体がその経費の一部を分かち合う市民共同方式による運行スキームとすることを検討してきました。その結果、メインパートナーとしてご参加いただくことをお願いしておりました醍醐地域を代表する病院・商業施設等から、この趣旨に賛同しご協力いただけるとのご内諾をいただきましたので、ここに実行に向けての具体的な準備に入ることとします。

路線・ダイヤ・全体の運行スキームについては、すでに全戸配布しているパンフレットに記載された案を基本としながら、住民・協力施設等の意見を踏まえた改善・修正を行い、道路管理者等の関係機関と協議のうえ最終決定します。

本年2月の規制緩和によって実現が可能となったわが国初の画期的な市民主体のコミュニティバスは実現に向けての最終段階に来ました。醍醐地域住民の悲願実現のために、市民の会・事業者・協力施設が一致協力して進めていきたいと考えます。

2002.12.25

醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会

1. 特徴と意義

- わが国初の市民の手による本格的なコミュニティバスネットワーク
市民の会が計画を立案し、地域内の中核的な施設の協力により成立。
2002年2月に実施されたバス規制緩和の成果。
- 既存バスとは異なる視点からの路線設定
これまで路線バスが成立するとは考えられていなかった住宅地域の中に、公共交通サービスを提供するもの。(英国などではペネトレーション(浸透)と呼ばれて、地域交通の重要な目標の一つとなっている。)
- 住民意見を取り入れることが最も重要な基本姿勢
市民フォーラムの実施、パンフレット・アンケートの全戸配布、学区ごとの集いの開催などを行ってきた。
ルートを原案の段階から発表し、住民意見を募りながら最終案を策定する。
バス停の位置も地元の町内会が決める。
- 行政・社会全体への貢献
 - ・財政支出を増加させることなく、市民へのサービス向上が達成できる。
 - ・陳情型の路線設置要望から、市民主体の動きへと変革していくことのきっかけとなるもの。
 - ・協力施設との共同方式は、これまで公共交通サービスを受けることができなかった地域でのバス設定に大きな可能性を開く。

2. 計画概要

- 路線数：4路線（別紙）
- 地区の中心である地下鉄醍醐駅をネットワークの核として、病院・商業施設・公共施設などへの足となる路線。世界遺産でもある醍醐寺への観光客の利便性も考慮。
- 既存バス路線とはできる限り重複しないように設定。
- 路線によって20分～1時間の間隔。昼間時間帯を主体として運行。
- 運行経費は、運賃収入・協力施設等による協力金・その他広告等によって賄う。
- 運賃は未定。原案は、1日券300円をメインとし、1回券は200円。
- 道路運送法(4条)の免許申請は弥栄自動車が行う。
- 協力施設等は、メインパートナー・準メインパートナー・パートナー（A）（B）（C）により構成。その他、個人からの少額協力の仕組みも検討する。

主な協力施設： 武田総合病院、パセオダイゴロー、醍醐寺などが、それぞれ経費面あるいは利用促進面で全面的に協力。

3. 目的

- 単なる交通機関としてではなく、コミュニティ活動やボランティア活動など様々な市民活動の架け橋になって、地域全体のつながりを高めることが目的。
- 具体的には「市民活動の原動力となること」、「高齢者等の活動を支援すること」、「交流と出会いの場を提供すること」、「環境に貢献すること」、「商店街の活性化に寄与すること」、「既存公共交通の活性化に寄与すること」などを目標。

4. 検討の経過

- 「市民の会」は 2001 年 9 月に発足。金沢のふらっとバス見学会の実施や、各種シンポジウム・ワークショップへの参加などの活動を行う。
- 「京のアジェンダ 21 フォーラム」、「弥栄自動車」の協力を得て、自主運行を検討。
- 市民フォーラムを 2002 年 7 月に実施して計画案を提示。200 名を超える多くの市民が出席。
- 運行計画の趣旨や概要を記したパンフレットを作成して地域内の全戸（約 20,000 世帯）に配布し、同時にアンケート調査を実施。高齢者などを中心に 1000 通を超える回答。
- 直接、住民の意見を聞くために地域内の学区ごとに「コミュニティバスを走らせる学区の集い」を開催して意見を交換。

5. 今後の推進体制

デザイン・広報などすべてを市民主体で進めていくため、5 つのワーキンググループを設置

- ①デザイン検討ワーキンググループ
- ②ホームページ・広報等ワーキンググループ
- ③パートナーズ運営ワーキンググループ
- ④イベント・利用促進ワーキンググループ
- ⑤運行関連ワーキンググループ

(参考資料)

●ペネトレーション(penetration)

住宅地域などへの公共交通の「浸透」を表す言葉で、英国などでは地域交通計画における重要なキーワードのひとつとなっている。幹線道路を主体として運行されている従来のバスに対して、住宅街をきめ細かく運行するバスサービスを提供することにより、高齢者などの公共交通の利用可能性を高めるものである。

わが国で急速に普及しつつあるコミュニティバスには、従来のバス路線をそのまま引き継いだ廃止代替バスのような性格のものが多かったが、バスサービスのない地区に新たな路線を設けるペネトレーションの意味合いを持つものも次第に増加しつつある。

●醍醐地域の交通の現況

醍醐地域には、京都市営地下鉄東西線の終点である醍醐駅があり、地域を縦貫する3本の幹線道路はいずれもバス路線になっている。しかし、住宅街や団地の多くは山沿いの坂の上などに立地しており、バス停まで歩いて往復することが大変な地区が多い。

また、比較的早い時期に建てられた市営住宅などが多い地域で、高齢化も進んでいるうえ、細い道路も多いことなど、高齢者や子供にとってはバス停まで到達することが容易ではない状況である。

1997年に地下鉄が開業し、京都市中心部への利便性は大きく向上したが、それに伴って市バスが撤退するなど、地区内の移動はかえって不便になったという思いを抱いている住民が多い。