

## 第2章 不動通りに元氣な流れを

### ーコミュニティバスの運行計画の検討ー

#### 1 はじめに

地平成18年度は、「地域資源と生活交通による「不動通り」の活性化について」、というタイトルで、地域資源について、「自然資源」「人文資源」といった分類に整理するとともに、生活交通という考え方にたって、地域資源と生活交通の融合による地域の活性化について研究を進めてきた。

平成19年度は、一步研究を進め、具体的に不動通りを含めて考えられる地域資源と生活交通、特にコミュニティバスの運行という観点から研究を進めていく。

表1 地域資源の分類

自然資源	気候的資源	光、風、雪など
	地理的資源	地質、地勢、秘境など
	原生資源	原生林、自然草地など
	二次資源	人工林、農地、牧草地など
	動植物資源	野生動植物など
	鉱物資源	鉱物各種
	エネルギー資源	太陽光、風水、水力など
	水資源	河川、地下水、湧水など
	空間資源	風景、美的空間など
人文資源	歴史資源	遺跡、文化財、歴史的建造物、歴史的人物など
	文化芸術資源	伝統文化、芸能、民話伝説、伝統的祭事など
	人工資源	家屋、街、道路、トンネル、ダム運河など
	知的資源	伝統的技能、伝統的技術、高齢者、子供、女性など
	サービス資源	もてなし、人情、エンターテイメントなど
	情報資源	知恵（生活の知恵）、ノウハウ、発明、発見など

## 2 「不動通り」の生活交通がどうしても必要なのか

### 路線バスの運行上の課題

μプラン内区域には、現在国際興業バスによる路線バスが運行されており、バス停留所10箇所(西台駅、蓮根二、西台中学校、高島六の橋、大東文化大学、徳丸六、徳丸町、不動通り、徳丸坂下、東武練馬駅)があり、志村営業所管内の10系統(深夜バス1系統を含む。)が運行されている。

表2 志村営業所と運行系統

系統番号	起点～終点
池20	池袋西口～(西台中学校-蓮根二-西台駅)～高島平操車場
東練01	東武練馬駅～(不動通り-徳丸坂下)-徳丸町-徳丸六-高島六の橋)～高島平駅～浮間舟渡駅
東練01-2	東武練馬駅～(不動通り-徳丸坂下)-徳丸-徳丸六-高島六の橋)～高島平駅
東練02	東武練馬駅～((不動通り-徳丸坂下)-徳丸町)～志村三丁目駅
浮舟01-3	(西台中学校-蓮根二-西台駅)～浮間舟渡駅
赤02	赤羽駅西口～志村三丁目-(大東文化大学)～成増駅北口
赤02-2	志村三丁目～(大東文化大学)～成増駅北口
赤56	赤羽駅西口～志村坂上～(西台中学校-蓮根二-西台駅)～高島平操車場
赤73	赤羽駅西口～(西台駅)～西高島平駅(深夜バス)
赤84	(大東文化大学)～志村三丁目～赤羽駅西口

μプラン区域内を運行している路線バスは、JR赤羽駅、浮間舟渡駅、三田線高島平駅、東武東上線東武練馬駅との間で運行されていることがわかる。

μプランを考えていくうえで注目しなければならない系統は、不動通りを通り、東武東上線東武練馬駅と都営三田線高島平駅との間で運行している東練01、東練01-2の系統であるが、当該2系

統を含めて不動通りを通る路線バスには、以下のような課題がある。

- 西台駅を經由して東武東上線と都営三田線の駅を結ぶ系統がない。
- 不動通りにある各停留所は系統が異なるため目的地によって、停留所を選ばなければならない。

### 3 生活交通としてのコミュニティバス

#### 生活交通とは

一般的には、モータリゼーションの進展と少子高齢化により乗合バス(路線バス)の利用者が年々減少などから、バス事業者は採算性の低い路線からの撤退や路線変更の見直しを余儀なくする。このため、高齢者や学生、自家用車を利用できない住民の通院、通学、買い物などの、日常生活に欠くことのできない公共交通を意味する。

生活交通として、コミュニティバスを導入している地域は多い。

μプラン区域内において、生活交通を考えた場合の一つの選択肢としてのコミュニティバスを導入してはという考え方がとれるのではないだろうか。路線バスがμプラン区域内において、地域における交通計画や板橋区全体に広げて考えた場合においても課題があることは前述のとおりである。したがって、路線バスの運行を補助補完し、よりきめ細かく運行できるコミュニティバスの考え方が当該地域に必要となるのである。

では、現在23区においてコミュニティバスの導入状況はどのようになっているのだろうか。

## 23区のコミュニティバスの導入状況

23区でも生活交通に加えて、交通空白地域の解消や観光スポットを巡回するなど地域の活性化の観点からコミュニティバスが運行されている。

コミュニティバスは、既に23区中14区33路線（平成19年10月現在）が運行され、今後も拡大していくことが予想される。

それでは、コミュニティバスと一般の路線バスとは、どこが違うのだろうか。

表3 23区コミュニティバスの状況 平成19年10月現在

区名	愛称・呼称名	路線数	運賃
千代田	風ぐるま	5	大人・子ども100円※高齢者センター、富士見福祉会館等の利用者には、当該施設発着に限り利用料免除の乗車証が発行されます 無料
	丸の内シャトル	1	
中央	メトロリンク日本橋	1	無料
港区	ちいバス	2	100円大人・子ども同額（未就学児童は無料） PASMO・Suicaが使用できます。シルバーバス、バス共通カードは使用できません 無料
	東京ベイシャトル	1	
文京	Bーぐる	1	大人100円子ども100円 PASMO・Suicaが使用できます。シルバーバス、バス共通カードは使用できません
台東	めぐりん	3	100円大人・子ども同額（未就学児童は無料） シルバーバス、バス共通カードは使用できません
江東	深川シャトル	1	大人200円子ども100円 バスカード・シルバーバス・都バス一日乗車券・都バス定期券が利用できます
世田谷	世田谷 コミュニティバス	1	大人200円子ども100円 シルバーバス、バス共通カードが使用できます
渋谷	ハチ公バス	2	100円大人・子ども同額 シルバーバス、バス共通カードは使用できません 150円複数人数利用割引 2人目以降50円引き 日曜祝日は100円
	東急トランセ	1	

中野	なかのん	1	大人200円子ども100円 シルバーパス、バス共通カードが使用できます
杉並	すぎ丸	2	100円大人・子ども同額（未就学児童は無料） PASMO、Suica、シルバーパス、バス共通カードは使用できません
荒川	さくら	1	大人150円子ども80円 シルバーパス、バス共通カードが使用できます
練馬	練馬区 福祉コミュニティバス	2	大人200円子ども100円 バスカード・シルバーパスが利用できます。
足立	はるかぜ	7	大人200円子ども100円（小学生）
葛飾	レインボーかつしか	1	大人200円 PASMO・Suicaが使用できます。シルバーパスが使用できません。バス共通カードは使用できません

## コミュニティバスと路線バスとの相違点

コミュニティバスと路線バスとの相違点は、「運行形態」「運営主体・運行主体」「車両」について整理することができる。

「運行形態」では、コミュニティバスと路線バスに大きな違いはない。運行経路(ルート)や時刻表(ダイヤ)は各々決められたところを決められた時刻により運行されているためである。

しかし、「運営主体・運行主体」では、コミュニティバスは、運営主体と運行主体が異なる場合が多く。運営主体として自治体のほか、NPOや町内会、商工会議所などの各種組織もあり、自治体がバスを保有しバス会社等に運行委託をする場合もある。それに対し、路線バスは、バス事業者(一般乗合旅客運送事業者)が運営主体と運行主体を兼ねている。実際コミュニティバスを運行している区では運営主体と運行主体は異なっている。

なお、ここで言う「運営主体」とは、交通システムの運行経費等を支出したり、運行経路(ルート)や時刻表(ダイヤ)等の運行計画を決める主体のことをさす。

路線バスは、大型の車両を使用している。コミュニティバスは、中型以下の車両を用い、それまで大型車両の入れなかった住宅街等や幹線道路以外の比較的幅員のない道路へも路線を延ばすことが可能である。また、低床でバリアフリーに対応した人にやさしい車両や斬新で親しみやすい車体デザインの採用を行っている。

## 4 コミュニティバスの運行

### コミュニティバスを運行する場合の行政コスト

コミュニティバスを運行する場合多くの自治体が運行経費に対して一定の支出をしているところが、ほとんどである。

東京都小平市のコミュニティバス「にじバス」の平成16年1月からの1年間の運行経費を例に見てみる。

表4 にじバスの1年間の運行経費（小平市ホームページから）

	内 容	金 額
費用(A)	コミュニティバス運行経費 (市職員経費含む)	6,240万円
収入(B)	事業収入等	3,140万円
(内訳)	運賃等収入（1人1回100円）	2,390万円
(内訳)	都補助金（平成18年度まで）	750万円
税負担	(A) - (B)	3,100万円

- ・費用には、バス3台の購入費や停留所の整備費などの約6,000万円は含まれていない。
- ・利用者一人当たりで見ると、運賃は100円ですが、経費としては、約220円かかる。
- ・平成16年度の決算額をもとにして計算

## 自治体の財源投入

コミュニティバスについては、小平市のように財源投入を実施している。自治体の財源投入に対して市民はどのように考えているのか。

東京都に隣接する千葉県市川市の場合で見ると、市がコミュニティバス社会実験運行事業後に実施したフォローアップ調査において、「市民の足を確保するためには、財源投入が必要という意見が多い」との結果報告がある。

※ 千葉県市川市の場合(平成18年度市川市コミュニティバス見直し検討調査【第1回評価委員会資料】より)

### 1. コミュニティバス社会実験運行事業実施ルート

北東部ルート4系統：19便/日

南部ルート4系統：39便/日

合計 8系統：58便/日

※平成17年10月1日から平成18年3月31日までの182日間

表 5-1 利用者アンケート調査より/今後の利用意向 (単一回答)

		全体	割合	北東部	割合	南部	割合
平日	今後とも利用する	404	96.4%	111	94.9%	293	97.0%
	今後は利用する 考えはない	6	1.4%	5	4.3%	1	0.3%
	不明	9	2.2%	1	0.8%	8	2.7%
	計	419	100.0%	117	100.0%	302	100.0%

表 5-2 住民アンケート調査より/今後の利用意向 (単一回答)

		全体	割合	北東部	割合	南部	割合
休日	今後とも利用する	371	97.9%	75	94.9%	296	98.7%
	今後は利用する 考えはない	5	1.3%	4	5.1%	1	0.3%
	不明	3	0.8%	0	0.0%	3	1.0%
	計	379	100.0%	79	100.0%	300	100.0%

表 5-3 住民アンケート調査より／税金投入について（単一回答）

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
通常のバスが走れない地域の市民の足を確保するためには必要なことだと思う	1060	72.2%	557	71.0%	503	73.7%
市の税金を特定地域に投入することは不公平になるので賛成できない	156	10.6%	89	11.4%	67	9.8%
わからない	130	8.9%	78	10.0%	52	73.7%
その他	82	5.6%	38	4.8%	44	6.4%
不明	39	2.7%	22	2.8%	17	2.5%
計	1,467	100.0%	784	100.0%	683	100.0%

市川市の例を持って、財源導入の是非について板橋区民も同様の考え方であるとは言い切れないが、コミュニティバス社会実験運行事業(モデル的運行)を行ない、その後の調査を実施すれば、概ね市川市と同様に財源導入について、一定の理解を示す傾向となるのではないかと。

財源導入は、税金の使用であり、その規模はできるだけ小さくすむか、無いこと、むしろプラスとして、黒字となることが望ましい。そこで、この不動通りにコミュニティバスを運行した場合どのようにすれば、望ましい状態で運営することができるのだろうか。また、 $\mu$ プランの不動通り活性化の関係はどこにあるのか、次に考えていく。

#### 4. 地域支援及びまちづくりとの連携

##### 山形県酒田市の事例

大東文化大学が $\mu$ プランの重要な地域資源であることは間違いない。こうした、大学が地域連携を続けているところが山形県に



ある。酒田市にある東北公益文科大学である。

酒田市であるが、庄内地方北部の中心都市で、山形県唯一の重要港酒田港があり隣接する城下町の鶴岡市に比べ、港町や商業の町という色合いが強い江戸時代から「西の堺、東の酒田」といわれるほど繁栄した都市である。1976年の「酒田大火」により、市の中心部22.5haを消失、被災者3,300人、消失建物1,774棟という大災害をうけた。「酒田大火」から奇跡的に2年半後には復興を遂げたが、そのころから、モータリゼーションの大きな流れから、駐車場を持つ大型商業施設が郊外に次々進出し、中心市街地の空洞化がおきてきた。

平成19年9月における筆者の視察時にも、酒田駅を降りて、まず、駅前の一等地に大きな空地（大型スーパー跡地）が、平日の昼頃にもかかわらず近くの商店街の店のほとんどがシャッターを下ろし、人影もほとんど無い状態であった。地方と都市との格差というものが、これほどまでにあるのかと感じさせられる風景であった。

東北公益文科大学は、公設民営の大学である。本大学は大学名にもあるように、日本唯一の「公益学部」を持つ大学で、「公益」とは、自分自身の利益を超えてみんなのために、社会のために役立つことを言い、「公益学部」では、社会貢献のための理論と手法を学ぶところである。

酒田市にとっては、大学を持つことは、古くは藩制のころから、夢であり希望であった。それを公設民営という形で手にいれた。土地の取得費用や職員の派遣、ホールの建設費用など、市の予算から補助金の形で支出されている。酒田市にとっては、中心市街地活性化を本大学生が市街地に住み、遊ぶことによる経済的効果を期待していたところがある。しかし、市街地に新しく大学を建設するほどの土地は無く、市街地から離れた飯森山に建設され、

市街地に住むことを期待していた学生も大学近くに徒歩でいけるドミトリーでの全寮生活となってしまった。このことにより、学生が市街地で活動することがなくなってしまった。市街地と大学とを結ぶ唯一の交通手段としてのコミュニティバスも最大の客を乗せることの機会を得ることはなくなってしまった。つまり、学生の活動ではなく、学生さのものへの期待、経済効果がこのケースでは薄れてしまったといえる。

今後は、こうした期待された経済的波及効果ではなく、大学が建学された際の志を受け継ぎ、酒田市が財源導入していることに対してどれだけの効果を市民に対して評価し還元していけるのか、ということが大学を設置した意義がでてくる。

### **$\mu$ プラン区域内での地域資源の利活用からの課題**

不動通りを活性化させるためには、 $\mu$ プラン区域内にある点である地域資源をコミュニティバスという線でつなぎ、不動通りに賑わいを持たせ、新たなコミュニティが生まれることにより、面としての広がりを持つこととなる。

コミュニティバスの運行経路は、西台駅の駅前ロータリーから大東文化大学、不動通りを経由し東武練馬駅へとつながる運行経路とする。ただし、実際の運行を考えると営業キロ数、停留所の数等で調整が必要であり、路線バスとの競合・調整を行なったうえで、当該区間を核として、成増駅方面、高島平駅方面へ延伸する案も必要である。

西台駅の駅前ロータリーから大東文化大学、不動通りを経由し東武練馬駅へとつながる運行経路の沿道にはいくつかの集客できる施設等がある。

西台駅は駅前にはダイエーなどの物販店やボウリング場、飲食店など商業施設が集積している。

大東文化大学は、5,000人を超える教職員と学生がいる。不動通りは商店街としては店の集積は少ないが、前谷津川緑道、生産緑地と隣接する未使用の区有地、銭湯と隣接する大東文化大学所有のバス駐車場、大東文化大学徳丸研究棟東洋研究所、中尾不動尊。

東武練馬駅は、大東文化会館、サティでは映画館を併設した大型商業施設となっている。

これらの地域資源だけでも十分利活用できることは容易に想像がつく。

### 連携の進め方

コミュニティバスを安定した経営状態で運行するためには、利用者の増大による事業採算性の向上が欠かせない。そのためには、利用者と地域で支えられていることが不可欠であり、そのためには、運行経路となっている不動通りの賑わい、盛り上がりが不可欠となる。「にわとりと卵」的に発想である。そこで、地域や市民への働きかけを積極的に行い需要を開発（創造）するとともに、コミュニティバスを支援しやすい環境をつくるが必要となってくる。

#### (1) 沿線の地域・住民へのPRと働きかけ

- ・生活交通の利用としてだけでなく、まちづくりを支えるサブシステムとしてのコミュニティバスへの理解や協力、参加、支援を働きかける。
- ・コミュニティバスにとってバス停を設置することにとどまらず、バス停の上屋やベンチ、プランター等の設置・管理といった「自分たちのバス」の維持・運営への参加が必要となることを訴え、参加を呼びかける。

- ・沿線地域でのコミュニティバスの利用を促進するため、コミュニティバス回数券を買物へのサービスとして採用するなどといった、まちづくりとの連携方策を働きかける。

## (2) 区民・地域団体へのPRと参加・支援の要請

- ・コミュニティバスを積極的にPRし、交流への活用を推進する。
- ・大型スーパー等や企業、商店街と、コミュニティバスの回数券を活用した販売促進、回数券裏面への広告掲載、通勤への利用といった連携策を推進する。

## (3) コミュニティバスの充実・展開への協力の要請

- ・地域や区民による支援団体（例えば、友の会など）を設立し、コミュニティバスの充実や展開に参加することを提案する。
- ・マイカーや自転車の利用からコミュニティバスへの転換が板橋区の「安全・安心」などを向上させることをPRする。
- ・交通不便地域の解消やコミュニティバスの他地域への展開などのために、事業化段階から区民が参加し、支援できる環境づくりを検討する。
- ・自治会や住民、企業によるバス停待合室、ベンチ、駐輪場の設置・管理
- ・町会、商店街や小学生によるバス停へのプランターの設置と管理（水やり、清掃）
- ・商店街、観光協会によるコミュニティバス観光ガイドブックの作成
- ・スーパーマーケットの正面入口前へのバス停、待合室の設置

## JAあおばとの連携

### (1) 野菜や花の直売市場（週1回の朝市など）の設営

- ・生産緑地に隣接した区有地や大東文化大学のバス駐車場のスペースを利用してコミュニティバスの事業化推進に合わせて検討を働きかける。
- ・JAあおばは、生産者と消費者が連携し、地元で取れたものを地元で消費する「地産地消」という活動を行っていることから、検討を働きかける。
- ・生産緑地を小学生を対象とした学童農園として開放する。

## ワーナー・マイカル・シネマズ板橋との連携

### (1) コミュニティバスとワーナー・マイカル・シネマズ板橋との連携を進める

- ・上映時間終了後の帰りの時間帯（11:30前後）を考慮し、特に西台方面の運行を検討する

## 沿線の不動通り商店街等との連携

### (1) コミュニティバスを運行経路沿線の商店街の活性化に生かす

- ・コミュニティバスを運行により、商店街に駐輪場が少ないため、自転車の利用を少なくする（駅前放置自転車対策）。
- ・雨の日の交通手段としての利用。
- ・店内にコミュニティバスのPRや時刻表の表示などを行う。
- ・回数券は商店街のスタンプの景品として利用する。

## 大東文化大学との連携

### (1) 公開講座の交通アクセスとしての活用

- ・コミュニティバスを大学の板橋キャンパスや大東文化会館

での公開講座などの区民受講者の交通アクセスに活用できること、また、区民受講者が増えることなどが考えられ、コミュニティバスと公開講座の双方に相乗効果が期待できる。

- ・公開講座などの市民受講者に交通手段としてコミュニティバスの情報を提供すること、また、沿線住民へ公開講座などの情報（車内、公共施設等）を提供するという連携もできる。
- ・コミュニティバスが運行されれば、三田線沿線、東武東上線両方からのアクセスが可能となり受講者の増が期待できる。

## 5 コミュニティバス運行の実現に向けて

コミュニティバスを運行、実現させるためには、板橋区全体の交通計画の検討が不可欠であり、その中でこの不動通りを含めたコミュニティバスの運行がどれだけの影響があるのか、学識経験者を入れた委員会での検討が必要であり委員会での議論・意見については、パブリックコメントとして広く区民の意見を求める必要があり、直接運行に関係する地元の住民、関係団体、機関による地域協議会での停留所の設置場所、時刻表、運営主体や運行管理を含めた議論と事業計画等も広く区民に意見を求めなければならないし、区議会での審議も必要である。それら諸手続きを行なったうえで、関係機関との手続きを経て、実現するものであり、大変難しい事業である。そのため、今まで提案したもののうち、不動通りの活性化につながるものがあれば、コミュニティバスの運行と切り離して、実現できれば幸いである。