

事例視察【住吉台くるくるバス】

1. 視察概要

視察先	住吉台【くるくるバス】
日時	2018年10月2日
参加者	委員：7名 事務局：3名 公募：3名
協力	みなと観光バス株式会社 大阪大学 森栗教授

2. 視察内容

視察内容を記した当日の配布資料を次頁より添付する。

<目的>

くるくるバスは、住民とバス事業者が協働で運行しており、住民自ら利用促進に励み、年々利用者が増加しています。

このような事例を現地で体験し、関係者のお話を聞くことで、本町の公共交通計画に活用できると考え、事例視察を実施しました。

今回の事例視察の結果はとりまとめ、本町の公共交通計画へ反映していきます。

<視察内容>

- JR住吉駅からくるくるバスへ乗車し、住吉台住宅へ向かいます
- その後現地を散策していただきます。
公共交通の必要性を感じられるかと思います。
- 最後に、東灘交通市民会議の座長をしておられた森栗先生（大阪大学）から、くるくるバスの概要、運行までの経緯や課題とその解決法などについて、ご説明を頂き、意見交換を実施します。

<スケジュール>

9時 15分 太子町役場集合

9時 30分 出発（南阪奈～阪神高速）

11時 00分頃 到着：住吉駅ロータリー

↓

11時 25分

↓

くるくるバス試乗：2便に分かれて試乗

11時 40分ごろ エクセル東出発

↓

徒歩、坂を体験

12時 20分ごろ 住吉台住宅地内の適所から、マイクロバスで移動

↓

13時 00分 みなと観光バス

↓

昼食

↓

森栗先生から、くるくるバス等の説明及び質疑応答

15時 00分 現地出発

16時 30分 到着

<くるくるバスの概要>

【住吉台のすがた】

- ・ 昭和40年代に開発
- ・ 地形的な特徴・・・急な坂道
- ・ 地域の大部分が住宅地
- ・ 生活利便施設・・・少ない
- ・ 人口の動向・・・減少している、高齢化

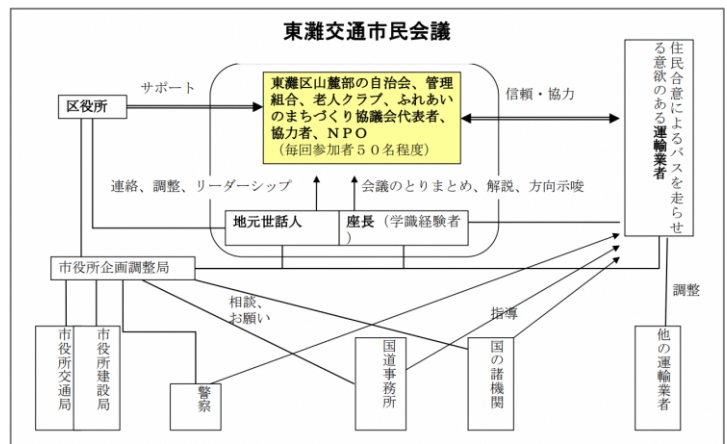


▲ くるくるバス

出典：くるくるバスを守る会HP

【東灘交通市民会議の特色】

- ・ 市民合意
- ・ 多面的協働
- ・ 市民がつくる交通
- ・ 自家用車に頼らぬ暮らし

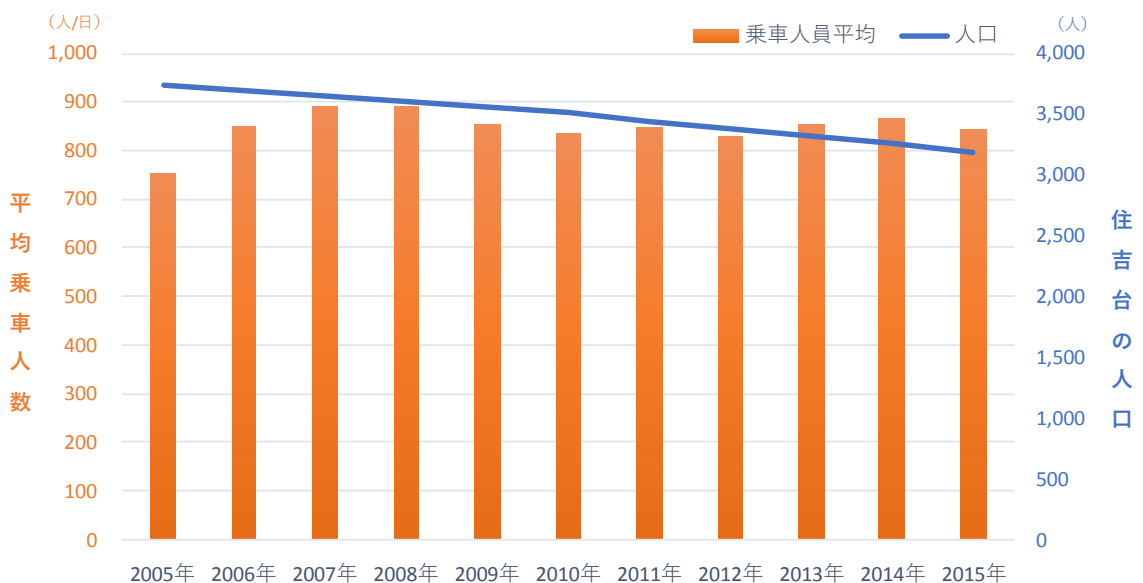


▲ 東灘交通市民会議の体系

出典：神戸市HP

【住吉台くるくるバスの概要】

- ・ 運行開始日
平成17年1月23日(日)
- ・ ルート
住吉台←→JR住吉駅前
- ・ ダイヤ
6時台～21時台(1時間に概ね4本)
- ・ 運行主
みなと観光バス(株)



▲ くるくるバス平均乗車

住吉台くるくるバス運行のきせき

住吉台くるくるバスは、住民主体でバス事業者(みなと観光バス)との協働により、2005年1月に運行を開始しました。

運行開始後、住民のみでバス事業者をオブザーバーとして「くるくるバスを守る会」を発足し、住民の大切な利用手段として運行を続けています。

【ポイント】

○「自分たちのバスは自分たちで守り、走り続けさせる」ために、『くるくるバスを守る会』を発足し、現在も活動を続けています。

○行政からの補助はもらわず、住民とバス事業者が協働し運行しています。

○地域の人口が減少する中、利用者を増やし続け黒字運行しています。また、地域の移動手段として根付いたことで、クルマに頼らないまちに変化しました。

→自動車登録台数 14.4%以上減少

→10%程度の転入の実現(アンケート結果からの推測)

*「住吉台の人口変動・生活変化と開通8年目のくるくるバス」(森栗他, 2015)より

【これまでの主な経緯】

<p>2003年～2004年 NPO コミュニティサポート神戸(以下:CS神戸)による、タウンミーティング、アンケート、バス実証運行の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●タウンミーティングは、住民の協力を得られず ●アンケートに基づき、実証運行のコース選定 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2月21日～29日無料実証 ➢ 3月1日～31日有償実証 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>*実証実験により、市民の間にバスの必要性が体感的に理解された</p>
<p>2004年 住民代表などによる、「バスを走らせる会」を立ち上げ CS神戸主導でバスの運行を目指す</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●NPOだけで進めようとした結果、住民・バス事業者・行政の信頼を逃し、運行を断念 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>*2か月の空白期間が発生</p>
<p>2004年 一部住民により、バスを本格運行させるための「東灘交通市民会議」を発足</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●住民、交通事業者、学識経験者、行政の協議主体による会議
<p>2005年1月 住吉台くるくるバス開通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●住民のみで「くるくるバスを守る会」発足(バス事業者がオブザーバー) ●住民により利用促進施策の継続 ●くるくるバス通信発行
<p>現在 住民の足として定着</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●黒字化。クルマに頼らないまちへ変化 ●地域のコミュニティの場としても利用

「くるくるバス通信」の紹介

「くるくるバスを守る会」が発行している「くるくるバス通信」では、バスに関するだけでなくコミュニティ関連の情報も掲載しています。

第10号では、「くるくるバスを守る会は、“バスを守り続ける”から“住吉台地域をひとつにまとめていく”『地域を考える会』に進化しようとしています。」と宣言されています。

—くるくるバス通信の記事概要—

号	発行	バス関連	コミュニティ関連	環境・その他
1	2005・6	まちにまった開通 セミナーで全国発信	人にも環境にも優しい生き生きとしたまちに 守る会誕生。中学生の塾・クラブ帰り利用	
2	・7	定期発売日時場所。六甲山ハイコースに バス案内掲示	ヒヤリ、ハット、路上駐車。バス停のベンチ、声 かけ運動掲示	マイカーから マイバスに
3	・8	運転手さん、バス停紹介		区役所から
4	・9	祝、日乗車 900 人突破	守る会の会議風景（ご意見箱、運転手出席）	
5	・10	バス停を飾る、運転手紹介	違法駐車追放地域指定	
6	・11	運転手紹介、一周年式典準備中	中学体験学習受入	
7	・12	運転手紹介。年末運行告知。 バス停にクリスマスツリー	バス開通で地域が明るくなる？	
8	2006・1	森栗「幸福の良き町」、区長「まちを変えた バス」	守る会・運転手祝辞、住民の声（感謝、安心、挨拶、 知り合いが増える、地域が明るくなる）	
9	・3	一周年記念式典報告	ふれあい喫茶の呼びかけ 子ども駅長	
10	・5	日乗車 993 人（安全確保課題）運転手紹介	バス運行パワーをまちづくりに。 児童見守り活動依頼	
11	・7	新車試乗会、運転手紹介	地域の高齢化の見通し、老人会の寄稿	
12	・9	坂道で通園バスとのすれ違い困難。各地の コミバス	救急講習会のお知らせ	道路拡幅急務。駐禁対策
13	・11	子供回数券。坂は車両部品交換多く維持費 が課題	まちを歩こう、猿出没、守る会会合報告	道路拡幅工事 決定
14	2007・1	二周年式典、	絵画バス、開通記念まつり	
15	・3	夢の持てるバス、バスを介してまちの再発見		環境にやさしいまちへ
16	・5	新車両の運行	守る会新メンバー紹介	
17	・7	新車両効果で客数 UP	見守り隊、300 段階	
18	・9	バス騒音	住吉台北自治会、盆踊り大会	
19	・11	第 20 回「くるくるバスを守る会」会合報告	3 周年記念パネル展の絵・写真を募集。住吉台中・ 県営住宅自治会紹介	
20	2008・1	すばらしいバスとまちをめざして、	同朋幼稚園、南自治会紹介	
21	・3	くるくるバスの先進性	街灯が増える	
22	・5	利用者 100 万人突破	ふれあい喫茶	
23	・8	代表世話人の交代	大竹市自治会連合会研修	カーボンオフ セット
24	・10	新設停留所	ミニコープ周辺の騒音	
25	2009・?		住吉台各団体の協力で「守る会」の財源が安定。 荒神山住宅・住吉台東自治会紹介。	
26	・5	4 周年記念会合報告	調査アンケート依頼	六甲の緑
27	・8	バス後部ドアは閉鎖	新型インフルエンザ、「守る会」運営協賛金	住吉川

* レジメの内容は全て、「実践政策学 第 2 巻 2 号 2016 年：オールドニュータウンの維持を担保するくるくるバス活動の位置づけについて（森栗茂一：大阪大学）」より要約

3. くるくるバスの説明及び質疑応答の概要

●くるくるバスの運行まで

- ・実証実験として2004年2月に9日間の無料実験を行い、3月の1ヵ月間有料実験を行った。バスの必要性は理解されたが、主体がNPOだったため、住民が活動に付いてこず、一度解散になった。
- ・しかし、その後は住民が主体になり2004年6月に「バスを立ち上げる会」が発足し、さらに「東灘交通市民会議」を作って、市役所も一緒に議論して進めていった。
- ・その中で、バスを走らせることは皆賛成なのだが、自宅付近でのバス停の設置を拒否する住民が多く、どこにするかで話がまとまらなくなった。
- ・それをバス会社が説得すると、お金を求める声が出てきてしまうので、バス停設置の説得もすべて住民が行った。
- ・一番難しかったのは業者間の調整。これは住民の力では無理だった。バス会社同士で話し合ってもらい、了解してもらった。
- ・コースの途中までは路線バスと競合しているが、市バスは公式見解として「住民がまとまって自分たちのバスを作ろうとしているときに、自分たちも協力しないわけにはいかない」と発表し、最終的にはいい話になって終わった。
- ・公共交通を動かす活動の中で最もポイントになるのは、地元で鍵になる世話人がいること。その人が話すと皆の賛同が得やすいというような人物がいることが重要。
- ・そして役所は中心になるのではなくサポートする側である。(国と連携を取る等)

●くるくるバス運行後の取組み

- ・途中のバス停も、バスが走るようになってから、地元住民の要望があってバス停が設置された。完成形が最初からできたのではなく、走らせてみて、要望も汲み取りながら、次第によりよい形になってきた。
- ・当初は路上駐車が多かったので、ヒヤリ・ハットマップを作った。住民が自らヒヤリ・ハットマップを作って、自分たちで互いに注意喚起をし、気づいたら路上駐車がなくなって現状のようになった。
- ・バスの運行開始当初は、マイクロバスで運行していた。3年後にポンチョを導入した。マイクロバスで運行していたときに比べ、窮屈感がなくなり乗り心地が非常によくなったのだが、その一方で騒音問題が発生した。地域の方々とバス会社でいろいろと検討した結果、バス停を少し移動したらどうかということになった。それから、エンジンの回転数は1,500回以上に上げないという約束事を作った。回転数を上げないようにゆっくり走っていたが、すると今度は別の苦情が発生した。それは後続の車が詰まってしまうので、もっと早く進めというもの。「くるくるバスはゆっくり走ります」という看板を設置した。
- ・くるくるバスを守る会は、各自治会や管理組合から年会費のようなものを年に5,000円～1万円ほどを集めて運営している。
- ・ダイヤについては、5年ほど前に最終便を1便だけ増便した。夜の10時以降は騒音の問題もあるので、それ以前のぎりぎりの時間枠の中で調整して1便だけ増便した。
- ・通信も20年経っても全世帯に配布している。そういう活動も住民にバスを浸透させてい

ると思う。

●くるくるバスと地域住民について

- ・住民の取り組みの中で、一番すばらしいのは、守る会の「くるくるバス通信」を全世帯に配ったこと。当時から全世帯に自分たちで配っていた。だから、くるくるバスのことを、この地域の人、全員が知っている。
- ・くるくるバスは、に買い物に最も使われているが、二番目に多いのは通院ではなく、自由行動だった。遊びに出かけ、友人に会いに行くのに、バスが使われている。普段から車に乗らないで自由に動き回っているのが、高齢者が病気にならない。(Well-Living)
- ・人口は減っていて高齢化も進んでいるが、乗客は減っていない。つまり、皆がこういう暮らし方に変わってきたということ。
- ・住民以外の人に乗っていることがわかった。あの地域には人を集める施設がまったくない。イベントが行われるわけでもない。ただ、そこに祖父母がいて、その子どもや孫が今まで車で訪問していたのだが、バスが通って行きやすくなり、車を停める場所の心配もなくなるので、バスを利用するようになっていく。
- ・黒字であるということはランニングコストがという意味。バスを買うというイニシャルコストを含めると話は違う。ただ、地域で皆と一緒にやることが、バス事業者のこれからの生きる道だということを社長はきちんと考えている。それで行政との信頼関係をもって、いろいろなことに取り組んでいる。住民が育って賢くなると、バス会社も賢くなる。だから、金剛バスも地域と一緒に取り組むことが、これからのビジネスだと考えて、地域と一緒に活動していくことが重要だろう。
- ・最終的に住民の要望を受けて、みなと観光バスが働いてくれているという形になっているが、みなと観光バスも事業だから、赤字になってまで要望を受け入れることはできない。しかし、地域からの信頼を得て、難しいこともぎりぎりのところで頑張ってくれているというのが、本当のところだと思う。

●市の関わりについて

- ・市の関わりとしては、2004年6月に「東灘交通市民会議」という、各方面の人が参加するプラットフォームを作って、これを裏で市の本庁と区役所が支えた。市役所、区役所、バス事業者、コンサルが力を合わせて、住民に協力した。それで軌道に乗ってきて、住民と区役所が連携して行う活動をバス事業者が支える流れになった。

●くるくるバスの課題

- ・高齢化は防げていない。地価も上がっていない。その中でどうしていくかは、また皆で考えていかなければいけない。
- ・当初、このバスを立ち上げた人たちも高齢化していく。このままでは守る会もなかなか維持が難しい。
- ・バス会社がサポートし、住民が一生懸命に頑張っていて何とかなっているが、この先も絶対に大丈夫ということはない。少しでも持続的に運営できるように、皆で取り組んでいかなければならないだろう。

●太子町について

- ・(太子町では黒字が描けるように、何かを頑張るべきなのか、それとも黒字は無理だが、行政と事業者が話し合っ何と埋めながら進めるべきなのかという問いに対して)そこは自分たちで考えてほしい。ここの話はここの話。太子町の話は太子町の話。一番重要なのは、太子町の人がどんなまちにしたいのかということ。近鉄線が走っているから、あとは車で送り迎えしたらいいというまちにしたいのか、それとも電車を降りても安心して移動ができ、安心して車なしでも暮らしていけるまちにしたいのか。旧村の人もニュータウンの人もそういう暮らし方がしたいのか。そのまちの姿を地域の住民が皆で共有化していかなければいけないと思う。ここには答えはない。それでもし皆で何かを始めようと思うのなら、皆でお金を出したらいい。くるくるバスのときは、皆でバスが必要と判断したのだから、それなら車を持っている人も皆回数券を買おうと、皆で動いた。自治会が買って配ることもできる。自分たちのまちのことは自分たちで取り組み、気づいていない人がいれば、その人たちも巻き込んで取り組んでいくことが大切。

4. くるくるバスの説明及び質疑応答のポイント

- ①役所が主体となるよりも、国や事業者との連携や調整などのサポート側にまわることが重要。
- ②公共交通を動かす活動の中で、地域住民で鍵になる世話人がいることがポイント。
- ③「くるくるバスを守る会」のような住民の団体が必要不可欠。
- ④立ち上げだけでなく、継続的によりよい形を目指し、住民と事業者や行政が話し合いを行うこと。
- ⑤地域住民の生活に定着させること。(親しみをもってもらう)
- ⑥地域住民は積極的に公共交通を利用すること。
- ⑦太子町の住民がどんなまちにしたいかが最も重要。

5. 視察風景

