

地域モビリティ改善実務における実践解釈研究

酒井 弘¹・藤井 聡²
Hiromu SAKAI¹, Satoshi FUJII²

¹正会員 株式会社まち創生研究所 (〒604-8162 京都市中京区烏丸通六角下ル七観音町626烏丸小泉ビル4F)
E-mail: sakai@machi-mirai.com

²正会員 京都大学教授 都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail: fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

本研究では、バス交通システムを活用した地域モビリティ改善の2取組を取り上げ、取組に主体的に関わった人物を対象として実践的解釈研究を行った。第1は、京都市都心において、地域の商業者が中心となって組織を設立し、夜の時間帯にバス交通システムを導入した取組である。商業者の想いが実現に結びつけたものであり、主体的に関わった人物を取り巻く地域的・歴史的背景と想い、実現に結びつけた要因を論述する。第2は、大都市でありながら公共交通が不便な工業団地周辺地域において複数企業によるバスの共同運行を導入した取組である。私的活動を主とする企業が公的メッセージを持ち地域全体の交通環境改善に向けて実現したシステムであり、主体的に関わってきた人物の地域への想い、背景、実現に結びつけた要因を論述する。

Key Words : *Communication, Mobility Management, Public Transport*

1. はじめに

本研究は、「公的サービスは、公的組織が供給する」ということが当たり前のようになっていた公共交通サービスの提供を、高い公的意識と公的メッセージを持った地域の商業者や事業者などが新しい組織を設立し、持続可能な運営体として、公共交通サービスを提供し続けている取組を通して、地域モビリティ改善の実務における実践を中心に人物に焦点を当てて解釈研究したものである。

本研究の対象として取り上げた地域モビリティの改善に関する既往研究の多くは、取組の経過・経緯、システムの解説、利用実績、その効果と要因を中心に論述し、また、それは重要な点であり、実務的にも直面しているテーマに大いに役立つものであるが、取組に関わった「人物」については、詳述されてこなかった。

羽鳥ら²⁾は、テーマは異なるが、地域づくり、まちづくりとして重要な観光を取り上げ「解釈学的方法」の重要性を指摘した上で、人物の「生の体験や経験」を解釈し、それを物語的に記述することによって、その実践の根源的活力の理解の一助として論考している。また、藤井ら³⁾は、現在、合理的計画論（「合理性」を中心概念とする計画論）の枠組みでは直接的に捉えきれない様々な計画的実践と研究が進行しつつあり、これに対して、

法則性が見いだせない多くの現象をそのまま取り扱う方法としての「解釈学」、「民俗学」においてとりわけ重視されている中心的概念の「物語性」の重要性を論述し、「物語的計画論」を提唱している。

本研究においても、このような方向性と考への下、地域モビリティ改善の実務における実践解釈研究を行ったものである。

また、本研究で取り上げた取組の背景や地域について簡単に触れると以下の通りである。

公共交通、特に、バス交通は、モータリゼーション、公共交通としてのサービスの質的低下などにより、その利用者数が年々減少している。利用者が減少するからサービスが低下する、サービスが低下するからクルマ利用に転換する、さらにバスの利用者が減ると言った、先の見えない負のスパイラルである。この実態は、特に、地方部において著しいが、地方の中小都市、大都市の郊外部においても、十分なサービスが提供できていない公共交通（バス交通）に対して、クルマの利便性、快適性などのメリットが勝ることから同様の傾向が見られる。本研究で対象とした取組の地域は、大都市・京都市の中心部（都心）と南部（工業団地周辺地域）であり、上記の地域に比べると、公共交通サービスが充分、あるいは、比較的確保されている地域である。しかし、本研究で取り上げた第1の取組は、京都市の都心でありながら取組

の検討を始めた頃では年々バスの本数が減っており、特に、夜 22 時以降においては、「バス路線だけの通り（道路）」と「地下鉄が整備された通り（道路）」では、輸送人員に大幅な差があり、前者は後者の 1/16 であった。また、第 2 の取組は、京都市南部の工業団地周辺地域であるが、鉄道駅が比較的近くにあるが、鉄道駅と工業団地を結ぶ公共交通が存在しないことから、従業員の通勤がマイカーに依存している、このため通勤時間帯には、渋滞や歩行者、自転車の安全性が確保されないなど問題があった。

以上のようにいずれも大都市の中での事象であり、これまで地方部や地方都市で起きていると思われていた公共交通サービス水準の低下は、ここまで拡大しているのである。

2. 都心の活性化に取り組む商業者の活躍

(1) 京都における「よるバス」の取組

京都市は約 150 万人が暮らす大都市であるとともに、年間 5,000 万人の国内外からの観光客を迎える国際観光都市である。しかしその一方で、他都市同様、都心への来訪者が減少しつつあり、また、市内の他の交通拠点や他都市とも競合関係にあり、結果として、都心商業も客足が伸びないという現状があった。都心地域の魅力には、店舗、商品などの商業としての基本部分の価値が不可欠であるが、市民や観光客が都心地域を訪れるためには、その移動を支える交通システム整備が不可欠である。京都市には、南北・東西の地下鉄 2 路線と周辺の複数の鉄道と網の目に張り巡らされた市営バス・民営バスがある。特に、バス利用は市民や観光客の最も身近な足として、大きく寄与している。しかし、市バスの高頻度運行は昼間時間帯であって、夜 9 時以降ともなると京都市の都心部においてさえ、便数が少なくなっている。また、地下鉄も同様に夜の時間帯の便数は少ない。

このような背景から京都の都心商店街の有志が中心となって組織をつくり、京都の都心から京都の玄関口である京都駅までの夜の直行バス「かわらまち・よるバス」を 2007 年 12 月から運行開始し、3 年以上経過し、今では「よるバス」の第 2 路線「ぎおん・よるバス」（2009 年 12 月）、「京都観光よるバス」（2010 年 12 月）も走らせて、この他、都心での駐輪場（2008 年 1 月）、Web 提供の「観光地めぐり時刻表」（2009 年 5 月）まで運営している。

本稿では、これらの運営・運行の経緯や実状、効果などは他の論文等⁴⁾に委ね、一連の取組に関わった中心人物に焦点を当てて、その想いを語るものである。

(2) 都心の活性化に取り組む商業者の思い

京都市都心商店街の 1 つである京都錦市場商店街振興組合・理事長の A 氏である。A 氏は、「京の台所」と言われる錦市場商店街で店（漬物製造販売店）を構え、商店街の理事長、都心 14 商店街を統括した支部の支部長、商工会議所、商店連盟などで要職にあり、この他、地域、行政などでも商業、観光、交通安全など多くの会議に出席されている。

一連の取組の始まりは、2007 年度の NEDO（新エネルギー産業技術総合開発機構）事業において、都心商業者、京都大学、京都市等から構成される、公共交通の利便性向上と利用促進を目的として設立された「交通環境マネジメント委員会」（以下、委員会）である。そして、ここでの議論を通して、交通まちづくりの重要性を認識した地元の商業者が中心となって事業の早期実行を目標に 2007 年 10 月 8 日「有限責任事業組合(LLP)京都まちづくり交通研究所」（以下、研究所）が設立された。研究所は、A 氏をはじめとして、都心商店街の 4 人の理事長、これに本稿の第一著者の 6 名で構成されている。A 氏を含めて商店街理事長はいずれも個人の意志で有志としての参画である。また、研究所には技術顧問・技術相談役として学識者がこれを引き受けている。研究所の代表は、A 氏である。

本取組を通して A 氏の想いは何か、これは、第一著者が取組に関わり得た知見に限定されるが、第 1 は京都への強い思い・愛着、第 2 にユーザーの視点に立つこと、第 3 に多数のステークホルダーをまとめること、第 4 に有言実行、それも直ぐに実行することである。

第 1 の京都への強い思い・愛着と云えば、誰しも地域で商業を営んでいる者は持っていると思われるであろうが、京都千年の歴史、錦市場においても中世以降の歴史として京都の町に連綿と受け継がれてきた、京のまちのくらしとそれを支える商業人としての想いは特に強い。日本三大祭りの一つに数えられる祇園祭では、そのメインとなる八坂神社の祭神を奉じる神輿渡御（神幸祭・還幸祭）の神事に奉仕できることにひじょうに大きな誇りを持っている。京都市の姉妹都市イタリア・フィレンツェのサンロレンツォ市場から関係者を招き、食のイメージの広がりや奥行きのあるイベントの開催や、ファッションショーなど、情報発信にも注力している。このような人物であるからこそ、日常の商業も営みつつ、公共心を持って、公共交通システムの設立・運営に関わっていると言える。

第 2 のユーザーの視点に立つということでは、商業者としては当然の立ち位置であると思われ、特に、日々、来客の顔が見える商売であり、常にお客さんの立場に立って、商品・販売方法等々を考えているということである。この点が、従来の公共交通サービスには欠けているというのが、A 氏の主張である。委員会の場においても、

交通事業者はどちらを向いて事業をしているのかと良く言われていた。

第3の多数のステークホルダーをまとめることは、誰にでもできることではなく、本取組においては、委員会での発言、「よるバス」の運営・運行における幾度かのポイントでの発言など重要なところで力を発揮された。本取組には、京都市都心の14商店街、行政（京都市）、交通管理者、交通事業者、学識者（京都大学）など多様なメンバーが参画しているが、目標は同一でも誰もが同じ方向に進むわけではない。例えば、もう1つの取組である都心の自転車駐輪場に関する行政上層部との会議において、京都の都心の自転車問題から始まり、都心の活性化、「よるバス」運行など、強い公的メッセージを持った発言があり、出席者一同感動したことは記憶に新しい。また、「よるバス」運行後では、第2路線の「ぎおん・よるバス」運行における事業者選定において、経費負担の考え方等において調整が難しく、もしかすると不成立になったかもしれないが、A氏の多様な関係者間をまとめる能力で打開できたものである。このことは、A氏が単に一商店の店主ではなく、商店街理事長、商工会議所、商店連盟、その他の社会活動など多数の場面において、常々、このような経験をし、それを誰もからの信頼で解決してきたことが、土壌であり資質となっていると言える。

第4の直ぐに実行するという点は、委員会での発言、研究所設立後の何度かの発言に見られる。本取組は、上述のように2007年度にNEDO事業として、委員会を設置して進めていたわけであるが、取組内容の公共交通（バス交通）サービスの提供、都心の自転車駐輪場整備は、これまでの流れであれば、行政、交通事業者が進めるものであり、商業者が直接関わるものではないと思うが、過去の行政の取組を見ていると、とにかく動きが遅いというのが主張であった。これは、行政や交通事業者では組織も大きいので決定系統も複雑で時間もかかる、しかし、今、現実に我々が抱えている問題、取り組もうとしている課題は、深刻で他人事ではない、行政や交通事業者は、この深刻さや自らのこととして考えるということが弱いのではないかと、ということから、商業者（それも有志）が中心となって早急に組織を立ち上げて、他地域で実施されているような本格運行に結びつくかどうかかわからない実験ではなく、NEDO事業の年度中に運営・運行を実施するという内容である。もちろん学識者の強い支えがあったことは重要な点である。

これは、A氏本人の個性の部分もあると思われるが、商業者として、また、京都のまちなかで連続と受け継いできた想いなどが言わせている部分も大きいと思われる。

3. 複数企業による共同運行バスの取組に寄与した一企業人

(1) 複数企業による共同バスの運行

京都市南区の久世工業団地及び周辺地域には、約45社、従業者数約1,700人の中小事業所が立地している。この地域の東西両側の3~5kmの位置に鉄道駅があるが、駅から当該地域の間には、利便性の高い公共交通サービスが提供されていなかった。このため従業者の50%がクルマ通勤（京都府、2005年度調査）であった。このうち3事業所では独自に通勤送迎を、自社保有バス等で実施していた。京都府と本稿の第一著者により、国土交通省近畿運輸局、NEDO（前述）の支援を受けて、当該地域の通勤交通を対象としたモビリティ・マネジメントの取組を進めた。この結果、複数の企業による共同運行バス運行の手法を進めることとなり、2006年12月の交通社会実験を経て、2007年5月に本格運行を開始した。交通社会実験と本格運行の間は、暫定運行を行っている。交通社会実験では、NEDO事業としての検討会議、その後は、主要3社と第一著者の研究所による「久世共同運行バス協議会」（協議会）として、現在も継続している。

本稿では、これらの運営・運行の概要、経緯、利用状況、効果などは他の論文等⁵⁾⁶⁾に委ね、取組に関わった中心人物に焦点を当てて、その想いを語るものである。

(2) 共同運行バスの取組を開始した一企業人の想い

対象は、「久世工業団地組合・理事長（当時）」でもあり、主要3社の1つである「朝日レントゲン工業株式会社・代表取締役会長（当時）」のB氏である。

久世工業団地は、近年の郊外型の広大な敷地に比較的大きな企業が立地するタイプではなく、中小企業中心であり、1963年、京都市市街地に立地していた機械金属関連製造業の中小企業が、工場用地の拡大と設備の近代化、経営の合理化を目指して当団地組合を創立してきた工業団地である。

B氏は、久世工業団地の設立時からのメンバーで、高度経済成長時代の企業が丸丸となって進んでいたころは、共同運行バス、共同の社員寮、共同の食堂などが完備されており、当時としては先進的であったと回想されていた。その後、マイカー通勤の増加と常態化により共同運行バスは姿を消し、社員寮も入る人が減って閉鎖され、共同食堂だけが現在も継続されている。

本取組は、職場モビリティ・マネジメントの1つとして位置付けられる通勤バスの共同化であるが、取組の最初の頃は、検討会議に参加した他社の意見は、多くが強い反対はしないが行政も入っていることだし、関わっておこうという感触であったと言える。しかし、B氏は組

合理事長の職ということもあったと思われるが、当初より、共同運行には積極的であり、検討会議でも前向きな発言が取組に弾みを付けた。発言の中には「私」ではなく「公」でもなく「共」あるいは「協」という考え方が通っており、「共同運行バス」はまさにそれに相応しいモノであったのだと思われる。

検討会議として実施した交通社会実験の後には、B氏は協議会には出席されないが、第一筆者が協議会の代表であることから、数度、意見を伺ったり方向性を確認したことがあった。その都度、久世工業団地とその周辺地域で共同運行バスに取り組み、本格運行まで至ったことは望外の喜びであり、交通（通勤）に限らず他の面でもそのようなことができればと言われていた。

(3) 共同運行バスの取組の推進に尽力した企業人の想い

久世共同運行バスは、NEDO 事業として実施した交通社会実験の終了後、どのように進めるかが実験中から議論の焦点であり、5 週間の実験終了後には決断を迫られていた。しかし、交通社会実験では、実験費でバス車両2台を投入してサービス水準を確保しており、これがなくなると、費用負担がサービス水準低下かのどちらかで運行するか、あるいは、運行を断念するかとの3つの選択があった。新たな費用負担は無いとのことから、サービス水準を低下しての運行か運行断念となったが、主要3社と第一著者による議論の結果、次の様な認識を共有するに至った。すなわち、

- ・環境問題に対する取り組みとして意義がある
 - ・試験運行だけでは従業者の行動変容が把握できない
 - ・独自運行（非共同運行）の状態には戻りたくない
- そしてこれらの共有認識の下、
- ・本格運行を実現したい

という強い意志もまた、共有することとなった。こうした認識と意志の共有を踏まえて、協議会の前身となる組織で「暫定運行」を実施し、交通社会実験後、止まることなく継続できることとなった。

これは、「プランニング」の実践という面から見ると、複数の人間が関与して進めたものであり、個人の思考過程に対して、議論過程と言えるものであり、より良い社会の実現を志す「集合意志の流れ」あるいは「集会的精神の流れ」を示すものと言える。

4. おわりに

本稿では、従来、公的な事業体が運営してきた公的サービスを地域の事業者や企業が中心になって運営し、現

在も継続している取組を題材として、そこに存在し、関わり、活動した人物を対象として、歴史的背景、地域への想いなどを、第一筆者が密接に関わってきたことから得られた知見、記憶を基に、物語性を念頭に置きつつ、それぞれの地域モビリティ改善の実践を解釈学的に論述したものである。

第1の取組では、地域（ここでは京都）への強い思い・愛着、ユーザー（ここでは公共交通利用者、あるいは広く市民や来訪者）の視点に立つこと、多数のステークホルダーをまとめること、直ぐに実行することとしてまとめられた。これら以外にも取り上げるべき事象はあると思われるが、少なくともこれぐらいの想いを持った人物が中心的に活動しないことには、地域モビリティの改善に限らず、地域づくり、まちづくりは前に進まないことが理解された。第2の取組では、取組当初の中心人物の「共」あるいは「協」を信念とした事象を、その後、まさに実践においては、主要メンバーの共同バスを運行したいという強い想いが整理できた。

本研究では、取り上げた取組において他に重要な人物が存在すること、あるいは、強烈な1人の人物による成功事例がある一方で、複数の人物によるからこそ成功した取組にも物語性はあると考えられることかた、今後も様々な取組を対象として研究対象を増やし、「物語的計画論」の構築に向けて幾ばくかの貢献ができればと考えている。

参考文献

- 1) 野家啓一：物語の哲学，岩波書店・岩波現代文庫，2005.2
- 2) 羽鳥剛史，藤井聡，住永哲史：“地域カリスマ”の活力に関する解釈学的研究・インタビューを通じた「観光カリスマ」の実践描写，土木技術者論文集1,pp.122-136，2010
- 3) 藤井聡，羽鳥剛史，長谷川大貴，澤崎貴則：交通計画における「物語」の本質的意義，土木計画学研究・講演集，CD-ROM,vol.41，2010
- 4) 清水彰，酒井弘，中川大，藤井聡：夜間バス“かわらまち・よるバス”利用促進におけるアテンダントの可能性：，第38回土木計画学研究発表会講演集，2008.11
- 5) 酒井弘，藤井聡，村尾俊道：公共交通不便地域における複数企業による共同運行交通システムの導入に向けた取り組み，土木計画学論文集，2008.10
- 6) 酒井弘，藤井聡：モビリティ・マネジメントにおける社会実験を通じたモビリティの質的改善について，第37回土木計画学研究発表会講演集，2008.6
- 7) 三木谷智，羽鳥剛史，藤井聡：心理的方略による放置駐輪削減施策の実証的研究；東急電鉄東横線都立大学駅における取り組み（土木計画学研究発表会・講演集，CD-R,No.37，土木学会 2008）

(2011.5.6 受付)