

まちへの意識とコミュニティバスの倫理的消費に関する研究  
—町田市玉川学園地域を対象として—

21818013 太田 千智  
指導教員 葉袋 奈美子 教授

コミュニティバス 地域公共交通 住民参加  
住民意識 玉川学園地域 倫理的消費

1. 研究の背景と目的

近年、路線バスの利用者も減少によって不採算路線のバス撤退が進んでいる。自治体が地域のために補助を行い、公共交通を運行して支援を行っているコミュニティバスは自治体の運行補助金が財政を圧迫の要因となっている。そのため、コミュニティバスがより持続可能な形で運行できるよう、様々な工夫や研究が行われている。

谷内ら<sup>1</sup>はソーシャル・キャピタル概念から過疎地域における住民主体型バスへの賛否意識についてそれらが影響を与えていることを明らかにした。福本ら<sup>2</sup>は協働型のコミュニティバスが成立するために主体間の利害関係を調整するコーディネーターの存在が必要であると言及している。玉置ら<sup>3</sup>は諸問題の解決を志向するコミュニティへの参加を倫理的な製品の購入だけでなく、倫理的コミュニティへの参加を通じて倫理的なライフスタイルを構築し、アイデンティティを実感しているとした。

本研究ではコミュニティバス運行の特徴を整理し、それを取り巻く環境と併せて分析することで地域住民や環境について考察するとともに、谷内らとは異なる大都市圏内住宅地の玉川学園地域への調査から実際の住民意識との関係性を把握することを目的とする。

国土交通省関東運輸局「コミュニティバス・デマンド交通の実態及びバス待ち環境先進事例に関する調査報告書」を基に関東で運行されているコミュニティバスについての分析、考察を行う。また、町田市玉川学園地域において玉ちゃんバス運行に係る玉川学園町内会、町田市役所、小田急バス三者へのヒアリング調査、玉ちゃんバス停周辺住民に対するアンケート調査を行う。

2. 関東で運行されているコミュニティバスの特徴

2.1. 運行目的からみたコミュニティバスの分析

国土交通省関東運輸局は「まちづくりと一体的に地域の将来像を見据えた公共交通の形成に向けた施策を、地域公共団体が継続的に推進する必要が生じている」とし、管内の地域公共交通の調査、整理している。

数量化Ⅲ類分析により、ポジショニングマップを作成した。運行目的は導入の意図、利用日常性の二軸から交通インフラ・生活の補助・商業の三種類に分類でき、地域公共交通に対して多角的にアプローチが行われているこ

とを明らかにした。(図1)

2.2. 運行主体別 運行目的の傾向

先の分類を基に運行主体別の導入目的の傾向を分析する。住民が主体のバスは福祉的側面が大きくなり、行政が主体になると非日常性に傾向する。住民主体運行では「交通空白地域解消」が主たる理由であるが、行政主体では来街者を含めた「移動手段の確保」傾向が大きくなる。(図2)従来行政や民間企業では対応し難い交通空白地域では利用住民との綿密な調整を基盤とした運行計画が不可欠である。そのために人口減少社会において住民との協力的な関係が重要となる。

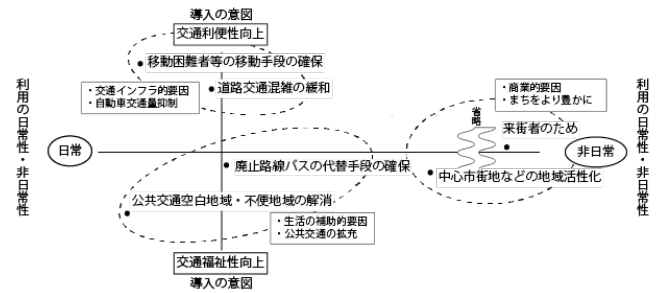


図1 運行目的の分類

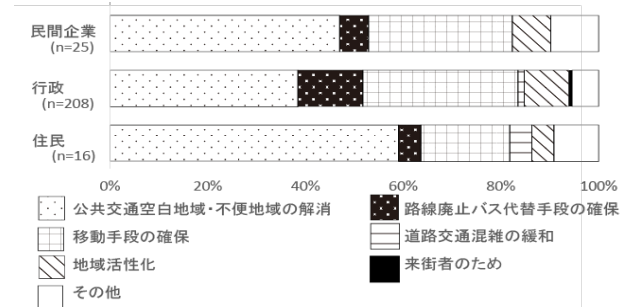


図2 運行主体別運行目的

3. 玉ちゃんバス運行継続に対する住民の意識

3.1. 玉川学園地域の概要と玉ちゃんバスの位置づけ

町田市の玉ちゃんバスは調査報告書内コミュニティバス249例のうち唯一の住民主体での運行かつ補助金が0の事例である。玉川学園地域は玉川学園の設立とともに開発された住宅地であり、地域と市の「協働」まちづくりを実現しようとしている。田中<sup>4</sup>によって玉ちゃんバスの計画形成過程、背景にある文化や歴史について関係住民への聞き取り調査が実施されている。住民自らが活動し

て行政にも協働を求める「地域力」の強化が欠かせないとし、市民の熟度や地域に対する誇り・愛着がどの程度かという点が重要事項であると結論付けている。

坂が多く、高齢者の移動が難しいという住民の問題意識から玉川学園町内会が中心となり 2003 年に「玉川学園コミュニティバス推進委員会」が設置された。また、「町田市住みよい街づくり条例」をもとに「NPO 玉川学園地区まちづくりの会」が活動している。その中で 2009 年に玉川学園地区町内会自治会連合会によって「玉川学園地域まちづくり憲章」が制定された。(図 4)この地域では複数の団体が住民の生活環境にの為に相互協力して働きかけを行う関係性が築かれている。

### 3.2. 運行継続のための合意の維持と地域での問題

町田市により地域コミュニティバスは「住民・行政・運行業者の三者協働」で運営することが前提とされ、必ず三者で密に連絡することとなっている。運行協議会が住民の代表として三者の話し合いに参加し、他の地域住民に対して説明をし意見を受ける「主体間の利害関係を調整するコーディネーターの存在」として機能している。(図 5)町内会副会長によると、バスの役割や将来にわたる必要性を理解している人は多く賛成しているが、自家用車の運転に際してバスが邪魔であるという反対意見もある。地域から出て住む土地所有者が相続した土地を分割して分譲、または駐車場にする等、住み継がれていない新規の住民からは玉ちゃんバスの重要性が理解されづらい現状がある。時代が進むにつれてまちに対する想像力や価値観の差が次第に大きくなっている。今迄にルートやバス停の設置の協議等が行われている。住民の協力と利用者意識が運行継続のための使い支えに必要な要因であることがわかった。

### 3.3. 住民の使い支え意識

住環境への意識とバスの使い支えの関係を確かめるため、玉川学園地域へのアンケートを 2021 年 12 月 23 日～22 年 1 月 10 日まで実施し、小田急バス提供の IC 利用者数より 10 バス停を選定、周辺各 100 世帯計 1000 世帯にポスティングを行い、276 件の有効回答を得た。

「バスがまちのために必要である」に「とてもそう思う」「そう思う」と回答した人は 257 人で、9 割を超える。また、必要であると考えている人ほど「バス運行継続のために意識して利用している」と回答する割合が多いことが分かった。(図 6)また、玉ちゃんバスの必要性について「運行の継続は必要である」と答えた人は 94%であり、「採算に合わないのであれば、運行の継続は必要ない」が 3%であった。このことから、玉川学園地域において玉ちゃんバスが重要な公共交通として認識されていること

がわかる。

## 4. 結論

コミュニティバス運行には利用日常性、利便性、福祉性からのアプローチがあり、運行主体毎交通空白地域等地域の状況に応じて適切に導入を行っていることがわかった。玉川学園地域では複数の組織が地域と関わり合いながら協働してまちづくりに取り組んでおり、多くの住民は玉ちゃんバスはまちに必要なものであると考えている。しかし、住み替え等によって意識のギャップが生じている。使い支えの為にコミュニティバスの必要性やまちへの理解、将来像を持つことが必須である。住民が地域の為に倫理的消費者になる働きかけが重要になるのではないかと

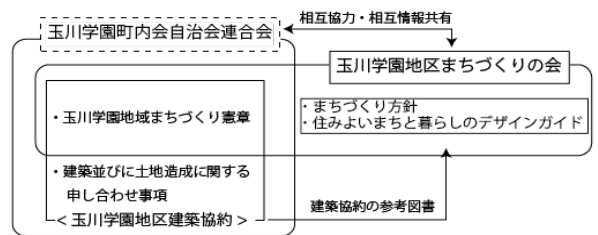


図 4 玉川学園地域まちづくり組織の関係

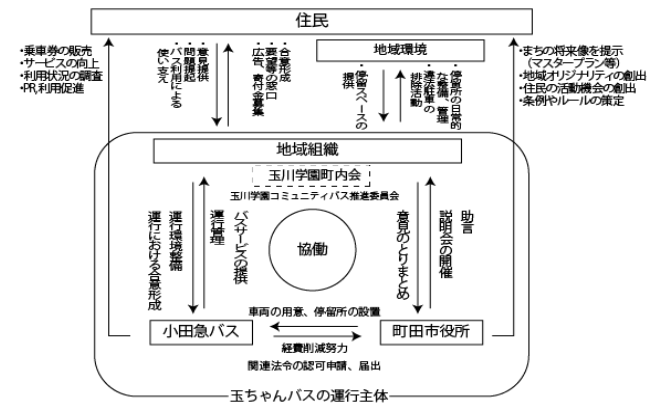


図 5 地域一体での玉ちゃんバス運行

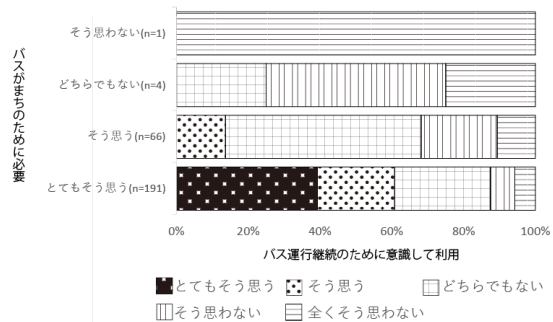


図 6 バスに対する賛否と使い支えの意識

## 5. 主要参考文献

- 1 谷内久美子・猪井博登・新田保次(2009)ソーシャル・キャピタル概念を用いた住主体型バスへの賛否意識の分析 土木計画学研究・論文集 Vol.26 no.4 603-610
- 2 福本雅之・加藤博和(2005)役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性検討 土木計画学研究・講演集 31 280-283
- 3 玉置了(2016)消費者の倫理的消費に基づくコミュニティへの参加行動:消費者のアイデンティティと共感の視点からの考察 商経学叢 62(3) 107-123
- 4 田中美子(2014)玉川学園地域のコミュニティバス導入を事例とした、市民と自治体の役割 自治体学 27(2) 73-7