

民官学連携による新たなバス運営スキームの構築 —京都らくなんエクスプレスの導入を例として—

松原 光也¹・中川 大²・松中 亮治³・大庭 哲治⁴・村尾 俊道⁵・尹 鍾進⁶

¹正会員 京都大学特定助教 工学研究科 (〒604-8153 京都市中京区烏丸通四条上ル笋町688 第15長谷ビル8F)
E-mail:m-mitsu@upl.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都大学教授 工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂 Cクラスター)
E-mail:nakagawa@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

³正会員 京都大学准教授 工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂 Cクラスター)
E-mail:matsu@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁴正会員 京都大学助教 工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂 Cクラスター)
E-mail:tetsu@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁵正会員 京都大学非常勤講師 工学研究科 (〒604-8153 京都市中京区烏丸通四条上ル笋町688 第15長谷ビル8F)
E-mail:t-murao87@pref.kyoto.lg.jp

⁶正会員 京都大学特定准教授 工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂 Cクラスター)
E-mail:j.yoon@upl.kyoto-u.ac.jp

京都大学低炭素都市圏政策ユニットが中心となり、国土交通省近畿運輸局、京都市、交通事業者、地元企業等の多様な主体が参画し、京都駅と京都市南部のらくなん進都（高度集積地区）を直結したバス路線として京都らくなんエクスプレス（REX）の実証運行を開始した。本稿では、REXの導入にあたって実施された通勤実態・利用意向調査、路線・ダイヤの検討、バス車体やバス停デザインの選定や、実証運行時に実施された利用促進のための広報や利用者意見の収集、改良策の検討などについて、参画した各主体が果たした役割を整理するとともに、計画段階から継続的に多様な主体が参画し事業を実施することの意義を明らかにした。

Key Words : *New Bus Management Schem,Private-Public-Academic Partnership, Low-carbon Society, Mobility Management, KYOTO City,*

1. はじめに

自動車の急速な普及に伴って、世界の多くの都市圏は低密度に拡散し、移動距離の増大等に伴うエネルギー消費の増加など、環境負荷の大きな構造になっている。これらを改善し、エネルギー効率性が高く環境負荷の少ない都市圏を形成するためには、公共交通を活かしたコンパクトな都市構造の形成が求められている。

京都大学低炭素都市圏政策ユニット（以下ユニットとする）は、低炭素型都市圏の構築を担っていく人材を育成するとともに、自治体等が立案・実施する都市計画や交通政策を継続的に支援していくことを目的に、2009年度に設立された。京都府と連携し、当初5年間の人材育成については文科省科学技術振興調整費「地域再生人材創出拠点の形成」プログラムの助成を受けて実施、政策支援については研究受託等も含めた政策シンクタンク

機能を担っていくことを目指している。京都らくなんエクスプレス（REX）の実証実験についても政策支援の一環として実施しているものである。

REXは京都駅と京都市南部のらくなん進都（高度集積地区）を直結するバスとして実証運行を行っている。京都の新たなものづくりの拠点として企業・工場がある程度立地したものの、自治体や事業者は地下鉄延伸や高規格の路線バス等、新たな公共交通の導入に踏み切れず、地域の発展を妨げる要因の一つとなっていた¹⁾。そこで、利便性の高い公共交通サービスを提供することにより、通勤や周辺住民の足を確保するとともに、将来的に駅・バス停を中心とした都市構造を導いていくため、ユニットが中心となり、国土交通省近畿運輸局、京都市、交通事業者、地元企業等の多様な主体が参画し、REXの実証運行を開始した。

コンパクトな都市構造や利便性の高い公共交通サービ

スを提供することにより自動車交通の削減や環境負荷の低減に寄与することについては、これまで多くの研究があり、例えば谷口ら²⁾、中道ら³⁾の研究などがある。また、富山ライトレールの事例のように新しい公共交通が整備されることにより住民が公共交通利用へ転換するとともに、地域へ与える影響も大きい^{4) 5)}。

一方、京都市においては周辺地区で市バスの民間委託が進み、様々な参入障壁があるもののタクシー会社や観光バス会社等が路線バス事業へ新規に参入してきている⁶⁾。さらには、都心循環 100 円バス⁷⁾、醍醐コミュニティバス⁸⁾、よるバス⁹⁾など、商業者が利用促進に協力するもの、交通事業者以外が主導するものなど、多様な主体が参画するバス路線もみられるようになってきた。同時に地域住民・就業者等へ公共交通の利用を促すように働きかけるモビリティ・マネジメントも、民官学連携の取組として進められてきた^{10) 11)}。全国的にも多様な主体が参画するバス路線の導入、公共交通の利用促進の事例は増えてきており^{12) 13) 14) 15)}、その中で大学が地域に果たす役割もますます大きくなっていくと考えられる。

そこで本稿では、R'EXの導入にあたって民官学連携によって実施された通勤実態・利用意向調査、路線・ダイヤの検討、バス車体やバス停デザインの選定や、実証運行時に実施された利用促進のための広報や利用者意見の収集、改良策の検討などについて、参画した各主体が果たした役割を整理するとともに、計画段階から継続的に多様な主体が参画し事業を実施することの意義を明らかにする。

2. 対象地域と R'EX の概要

(1) 対象地域

実証運行を実施する京都市南部のらくなん進都（高度集積地区）は図-1 ように南北を結ぶ幹線道路である油小路通沿道を中心とした、北は十条通（京都駅から南約 1.5km）、南は宇治川、東は東高瀬川、西は国道 1 号に囲まれた、東西 0.8km~1.5km、南北約 6km と、南北に細長い面積約 607ha の地区である。企業の工場、ベンチャー企業のオフィスなどの立地が進み、1998 年 4 月には京都市が高度集積地区ガイドプランを策定し、その後、京都市のものづくり拠点として「らくなん進都」と名付けられ、新たな地区形成が進められつつある。幹線道路沿いには物販店・飲食店等の立地がみられるが、住居系の立地は少なく低密度・拡散的な土地利用となっている。

公共交通については、北部の最寄駅である竹田駅で京都市営地下鉄と近鉄が相互乗り入れを行っており、京都駅までは約 5~7 分の距離である。竹田駅と地区内を結ぶバスは、会社・行先の異なる路線が 1 時間に 3~5 本

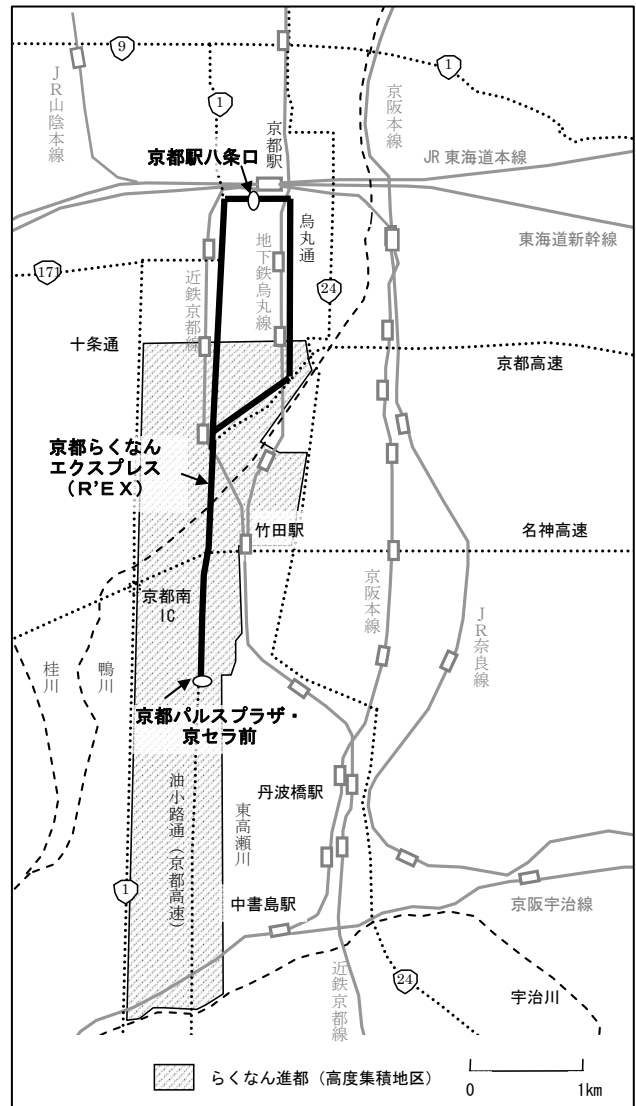


図-1 らくなん進都周辺の公共交通と R'EX 路線図

あるものの、出発・到着時間にバラつきがあるなど、利用者にとっての利便性が低い状態である。地区の東側には京阪本線、近鉄京都線、JR 奈良線が通るが、南部の最寄駅である京阪中書島駅へのバスも竹田駅と同様に利便性が低い。

一方、地区内の幹線道路は自動車通過を優先させた道路となっており、歩行者・自転車による移動について問題がある。全般的に低密度・拡散的な市街地を形成していることから、居住者、通勤者とも自動車の分担率は京都市内の他地域より高くなっている。しかしながら、北側を JR 線と京都市の中心部、東側を伏見の市街地と山、南と西側を川に囲まれているため、鉄道線のガード、狭隘路、橋梁等、自動車交通の障害となる箇所が多く、かつ、都市間交通の通過点となっていることから、渋滞が激しい地区となっている。油小路通の高架上を京都高速（有料道路）が通り、2011 年 3 月 28 日からは斜久世橋区間も開通し、京都市東部から南部へと抜けるバイパス機能が期待されているが、距離の短さ（10.1km）と割高（普通車 450 円）という点も否めない。

(2) R'EXの概要

京都らくなんエクスプレス（愛称：R'EX）は「京都駅八条口」～「京都パルスプラザ・京セラ前」間を約15～18分で結ぶ（図-1）。朝夕は15分間隔、昼間は20分間隔で運行し、実証運行開始時は主に通勤者を対象としているため、原則として土休日は運行していない。運賃は300円で、周辺を走る既存のバス路線である京都市バスや京阪バスの220円とは異なる運賃としている。1冊5000円の回数券（300円券18枚・100円券1枚）を販売しているが、定期券は販売していない。小児料金は100円に設定している。

京都市南部地域は大企業の本社などが立地して発展してきたが、道路網の発達に比べて公共交通の利便性向上が進んでいないため、自動車利用中心の低密度な土地利用となっている。先導的に公共交通の利便性を向上させることによって、コンパクトな集積を持つ都市構造に転換していくことが必要であり、便利で魅力的な公共交通サービスの提供を実証的に行うことが実験の目的である。

実施にあたっては、道路運送法第21条による社会実験としてユニットが主体となって（株）ケイルックにバスの運行を依頼した。同社はこれまで貸切バスの運行などをしており、社会実験の運行事業者としては回数券販売などの利用者サービスも担当することとなった。2010年10月15日に実証運行を開始し、社会実験は最大1年となっているため、その後は4条免許による本格運行への移行を目指している。

3. R'EXの運営スキームと検討の経緯

(1) らくなん進都における新しいバスシステムの検討

らくなん進都における地域の問題に取り組む組織として、京都市都市計画局都市づくり推進課が事務局となり、

らくなん進都に事業所を置く企業や連合自治会、京都商工会議所、京都経済同友会等が参加して、「らくなん進都整備推進協議会（以下推進協議会とする）」が設置され、通勤環境の改善、街路整備、企業の誘致、地区情報の発信等のまちづくりを行ってきた¹⁶⁾。

通勤の問題についても協議され、2007年には各社が運行している送迎バスの共同運行の実験も行ったが、本格実施には至っていない。特に通勤者の多い、京セラ本社があるパルスプラザ前バス停付近では、竹田駅まで約1.5kmを歩くか、利便性の低いバスを待つか、居合わせた者でタクシーに分乗するなど通わざるを得ない状況であった。かつては地下鉄の延伸も検討されていたが、いまだ実現には至っておらず、2009年5月に策定された「らくなん進都まちづくり推進プログラム（以下推進プログラムとする）」¹⁷⁾では利便性の高い交通体系の整備の一環として京都駅とらくなん進都を結ぶBRT（Bus Rapid Transit）の実施があげられている。2009年度には国土交通省公共交通活性化プログラム¹⁸⁾を活用して通勤者向けのモビリティ・マネジメントが実施され、新たなバスシステムの導入可能性について調査が行われ、ユニットで政策支援の一環として京都駅とらくなん進都を結ぶバスの実現を目指すこととなった。

(2) R'EXの運営スキーム

新しいバスシステムの実証運行を行うにあたり、地域のシンボルとなるデザインが重要であるため、（株）ジーケイ京都にバス車両、バス停、広報などを含めたトータルデザインの検討を依頼した。ユニット、運行事業者、デザイン会社でプロジェクトチームを編成し、運営スキームの策定に着手した。路線、ダイヤ、車両、バス停、運賃などの素案がまとまった段階で、関係者との意見交換を目的に「企業集積地区における新しい通勤バス路線の育成戦略検討協議会（以下バス育成協議会とする）」を開催することとなった。推進協議会の枠組みを活かし

表-1 REXの運営体制と役割

組織	役割
プロジェクトチーム	下記事項を決定・実施
低炭素都市圏政策ユニット	プロジェクト全体の調整、事前調査の設計・分析、運行計画の立案、改善事項の検討
ケイルック	車両・運転手の手配、バスの運行、運賃収受、問い合わせ対応、広報、申請手続き
GK京都	バスの車両・バス停・ロゴマーク・広報媒体のデザイン立案
バス育成協議会	下記事項を議論・実施
京都市都市づくり推進課	事務局（協議会の準備、アンケート配布・収集、チラシなどの送付、メール配信）、バス停設置に関する調整、地域自治会への連絡
京都市歩くまち京都推進室	交通政策の視点からの各種調整
国土交通省近畿運輸局	バス事業申請手続きに関わる調整、法規・制度に関する相談
周辺企業	運行情報の社員への通知、アンケート・意見の収集、改善提案
京都パルスプラザ	広報、回数券販売、バス運用面での協力、利用促進に対する協力
地域未来研究所	推進協議会のコンサルタント業務担当としてのアドバイザー
利用者（就業者・住民）	利用、アンケート・意見収集への協力、意見交換会等への出席

表-2 REX運行の経緯と取組

年月日	事項 ◎運行関連 ※協議会関連 ▼広報関連	備考
2009年		
5月	らくなん進都まちづくり推進プログラムの策定	
9月9日～9月16日	京都大学らくなん進都企業アンケート	企業15社, 回答1662人
11月1日	京都大学低炭素都市圏政策ユニット設立	
2010年		
1月	「歩くまち・京都」憲章・総合交通戦略の策定	
3月	「企業集積地区における新しい通勤バス路線の育成戦略検討調査」報告書	国土交通省公共交通活性化プログラム、MMの実施（13社、1370部配布、回収率61%）
6月23日	※プロジェクトチーム発足	育成会議に向けての素案準備
7月6日	※第1回バス育成協議会	実証運行の実施に向けての素案を提示
8月25日	※第2回バス育成協議会	実証運行の概要を報告、アンケートの協力依頼
9月15日～9月30日	※R'EX利用意向調査	パルスプラザ周辺企業4社、回答数448人
10月1日	▽プレス発表（京都大学・京都市）	
10月6日	▽チラシ配布	企業向け1000部、周辺住民向け500部
10月13日	◎回数券販売開始	京都パルスプラザ事務室にて
10月15日	◎運行開始（記念セレモニー）	
11月26日	▽R'EXニュース vol.1 発行	運行開始一ヶ月の運行状況（所要時間・混雑状況）に関する案内
12月3日	▽R'EXニュース vol.2 発行	年末年始の臨時運行に関する案内
12月15日～12月28日	◎R'EXクリスマスバージョン運行	京セライルミネーション点灯は11月26日～12月31日
12月13日	※第3回バス育成協議会	運行状況の報告、利用促進の検討
2011年		
1月4日	▽R'EXニュース vol.3 発行	回数券期限延長（3月末→9月末）に関する案内
1月4日～1月15日	◎R'EX正月バージョン運行	
1月7日～1月25日	※国道赤池周辺住民アンケート	約450世帯、回答率13.6%
1月17日	◎バス運行情報提供システム運用開始 ▽R'EXニュース vol.4 発行	バス運行情報提供システムに関する案内
2月15日～3月12日	※油小路大手筋周辺住民アンケート	約280世帯、回答率36.4%
3月9日	▽R'EXニュース vol.5 発行	京都駅八条口7時27分発の増便に関する案内
3月10日	◎車内LAN運用開始 ▽R'EXニュース vol.6 発行	車内LAN運用開始に関する案内、意見交換会に関する報告と改善内容の案内
3月14日	◎ダイヤ改正	京都駅八条口7時27分発を増便
3月22日	▽R'EXニュース vol.7 発行	新年度以降の実証運行継続に関する案内
3月30日	※第4回バス育成協議会	今後の利用促進と延伸についての検討状況報告
4月26日	▽R'EXニュース vol.8 発行	GW中の臨時運行に関する案内

て、京都市都市づくり推進課が事務局となり、周辺企業が参加するとともに、京都市歩くまち京都推進室、国土交通省近畿運輸局の協力も得た。また、推進協議会では推進プログラム策定時に沿線企業へのアンケート調査を実施しており、業務を担当した地域未来研究所も需要予測のアドバイザーとして参加した。京都パルスプラザにもバスの利用促進に関してイベント情報の提供や広報活動等で協力を得た。以後はバス育成協議会にて利用者ニーズの把握と情報提供、関係各所との調整を行い、運営計画の策定と実施をプロジェクトチームが担うという表-1の体制を整え、表-2のような取組を行ってきた。

(3) R'EXの育成戦略

a) 路線

らくなん進都のシンボルロードである油小路通を走るバス路線を整備することが基本コンセプトである。まずは通勤者の利便性向上によって需要を確保し、地域への定着を図って住民の利用を喚起するねらいから、最初の運行区間を京都駅八条口から京都パルスプラザ・京セラ前までとした。見本市会場として使用される京都パルスプラザ周辺（図-2）はらくなん進都の中心として、京セラ本社、ワコール流通拠点など大企業やベンチャー企業



図-2 京都パルスプラザ・京セラ前を走る R'EX

の事業所が立地する。

最寄駅の地下鉄・近鉄竹田駅までは約 1.5km の距離にあり、事前の企業アンケートによると、公共交通で京都駅を通過または乗り換える通勤者は約 75%おり、竹田駅からは徒歩、自転車、路線バス、企業送迎バス、タクシーのいずれも利便性が高いとはいえない状況である。自宅から自家用車による通勤者も 16%と多い。しかしながら、直通バスがあれば利用できると回答した人が全体の 63%であったため、ある程度の利用者が確保できる見込みがあり、当面の実証運行区間として設定した。

京都駅八条口のバス停については、バス育成協議会に参加している近畿運輸局、京都市の調整もあり、利用者の利便性の高い北側バスターミナルを使用することが可能となった。

b) 車両

新しいバスシステムとして将来的には接続バスの導入なども視野に入れているものの、当面のバス路線として維持していくためには需要に合わせてコストを下げて運行する必要がある。そこで、中古車を使用するが、利用者サービスが低下しないよう、内装と外装を落ち着いた雰囲気のものトーンで統一し、乗り心地を向上させるようシートカバーなどをリニューアルした。

バス育成協議会では座席数の多い車両や、油小路通の高架上を通る京都高速を走って定時性を確保する案なども検討されたが、シートベルト着用による座席定員制が義務付けられることから、通勤路線には向かないとの判断で断念した。こうした法規・制度面での検討は近畿運輸局と確認しながら進めることができた。近畿圏では珍しい前乗り・運賃先払い方式を採用し、降車時に前後の扉からすぐに降りるようできたのも、中古車購入の段階で事前に相談できたため、対応可能な車両を決めることが可能となった。

c) 運行サービス

通勤利用を主目的としているため平日のみの運行としている。運行スケジュールについても計画がある程度固まった時点で、パルスプラザ周辺の企業 4 社にアンケートを実施し、利用意向および利用時間に関して調査を行った。その結果、回答のあった 448 人のうち、運行当初から利用したいと回答した人が朝 92 人・夕方 106 人、様子を見ながら利用したいと回答した人が朝 237 人・夕方 254 人との回答を得た。朝 7 時台前半に利用者が集中するものの、すぐにバス定員を超えることはないことや、全体の利用者も経費に見合うだけの需要（目標 1 日 600 人）が見込めることが確認できた。また、利用者の意見を参考にして運行時間の調整も行った。

バス育成協議会にて調整できた点は①京都駅八条口での乗降分離による時間調整、②パルスプラザ駐車場における非常時の停車許可など定時性や安全性の確保、③休



図-3 R'EXのロゴマークおよびバス停

止中のバス停がタクシー待ちスペースとして使用されていたため近畿運輸局・京都市を通じてタクシー協会への周知などである。

d) バス停・ロゴマーク

図-3 のように、バス停やロゴマークのデザインも車両と同じくデザイン会社とともに検討を行い、以下のように決定した。①落ち着いたモノトーンを基調に、視認性を考慮して青緑も使用。②ロゴマークは車体、バス停、チラシなどで使用できるように背景色に応じて 3 種類用意。③R'EX の愛称は、"RAKUNAN"、"Rapid"、"Relax"、"Renovation"などの頭文字と"EXpress"を合わせて決定。④バス停の案内には行き先、バス停名、時刻表、路線マップに加えてあらかじめ情報提供用スペースを確保（運行開始後に、臨時運行日、バス運行状況案内等の情報を案内するスペースとして活用）。⑤「京都パルスプラザ・京セラ前」のバス停名は京セラ本社の建物がらくなん進都のランドマーク的な役割を果たしており、京都駅から京セラ本社に訪問する人が多く、よりわかりやすくする必要があると判断して採用。こうしたアイデアはバス育成協議会でも好評であった。

e) 運賃・回数券

運賃は大人料金 300 円、小児料金を 100 円に設定しており、周辺を走る既存のバス路線である京都市バスや京阪バスの運賃 220 円とは異なる。バス育成協議会で調整した事項は、以下のとおりである。①京都駅からの急行直行便の運行として、地下鉄・バス乗継より安く設定。②回数券を発行し、京都パルスプラザ事務所および京セラ社員食堂内にて販売。③京セラで R'EX を社員の通勤ルートとして認定。④イベント時の利用も考慮して小児料金を設定するが、近畿運輸局に確認のうえ、10 円単位のつり銭が発生しないよう半額ではなく 100 円に設定。

f) 広報活動

バス運行開始にあたってはバス育成協議会メンバーや地元関係者ととも記念セレモニーを開催し、新聞・テレビ局の取材を受けた。また、バス育成協議会を通じて以下のような広報活動を実施した。①デザイン会社作成のチラシを京都市から 1000 部を各企業に配布、社内に周知。②同じく京都市を通じチラシを連合自治会から各戸に 500 部配布もしくは回覧。③伏見区民新聞と伏見観光協会発行の冊子に掲載。④運行事業者がバス停周辺地区での新聞折り込みチラシによる広告および周辺企業に営業活動。⑤日常の利用者以外にも平日に開催される京都パルスプラザでのイベント参加者や、京セラ本社への来訪者向けに両者ホームページの交通アクセス欄に京都駅からのルートとして R'EX を記載。⑥地域内だけでなく、京都市広報、京都大学広報、国土交通省のメールマガジン等で取組を紹介。こうした利用促進活動を継続して実施している。

g) 運行開始後の改善点

運行開始に向けてもバス育成協議会を通じて改善を図ってきたが、通勤行動は直ちに転換するものではなく、運行開始後も利用者のニーズを踏まえ、以下のようなサービスの改善を図っている。①事前アンケートでバスは遅れることが多いという意見があったため、運行開始後に 98%の便が 20 分以内で運行できているという情報を R'EX ニュースとして発信し、信頼性の高さをアピール。②同様に年末年始の臨時運行日の案内、利用者の改善要望に対する対応状況について R'EX ニュースをその都度発行（2011 年 4 月末時点で vol. 8 まで発行）。③遅延に対する不安を解消する方策として、バスロケーションシステムを利用し、インターネットや携帯電話への運行状況提供システムを導入。④地域への定着・周知度向上を図る取組として、毎年 12 月開催の京セラ本社のイルミネーションに合わせて、バスの外装・内装をクリスマス仕様に変えて運行（翌年には正月仕様車両も運行）。⑤利用者の多い京セラの社員とプロジェクトチームとの意見交換（図4）のうえ、「車内温度をこまめに調整する」、「京都駅八条口乗り場でのバス入線時間を早める」、「車内 LAN の設置」の 3 点についてサービスを改善。⑥運行事業者の運転手との意見交換の場を設け、サービスの向上に向けた課題を整理。⑦JR のダイヤ改正に合わせて、2011 年 3 月 14 日（月）からは乗り継ぎ時間の短縮と集中時の混雑緩和を図るため、京都駅八条口 7 時 27 分発の便を増発。

今後の課題としてバス育成協議会で議題となっているのは、①バス停の上屋やベンチなど周辺企業の技術を活かした特徴あるものに改善、②バス停へのアクセスとして自転車駐輪場の設置、③パルスプラザ以南への延伸、④パルスプラザのイベント時など土休日の運行、⑤京都



図4 京セラとの意見交換会のようす

駅での乗換情報提供等さらなる利用者サービスの充実などである。そして、2011 年 10 月以降の本格運行に向けての準備を進めているところである。

特に③の延伸については、らくなん進都の周辺地区の住民が京都駅へ行くのに利用されるようになれば、効果的な利用形態となる。そのため、西方（国道赤池）および南方（油小路大手筋）への延伸の可能性を探るべく、京都市を通じて 2 つのマンションに利用意向調査を行った。国道赤池付近に立地するマンションは約 450 世帯あるが、回答率は 13.6%と低く、京都駅まで通勤・通学で利用したいと回答したのは 21 人であった。油小路大手筋付近のマンションでは回答率が 36.4%と高いものの、世帯数が約 280、京都駅まで通勤・通学で利用したいと回答したのは 14 名と、いずれも延伸の決め手となるほどの需要が見込める結果とはなっていない。周辺住民はもともと自動車利用を前提として生活しており、らくなん進都南部の立地企業と相談しながら、潜在需要の掘り起こし、新規需要の誘導策も含めて検討中である。

4. 多様な主体が参画する意義

(1) プロジェクトチームの役割

これまで述べてきたとおり、R'EX の運営にあたっては企画段階から運行に至るまで多様な主体が参画してきており、その運営スキームは現在も継続して、利用促進やバスシステムの改善にも活かされている。ここで、それぞれが果たした役割について整理することとする。果たしている役割から大きく分けると直接的に運営を担っているプロジェクトチーム、関係各所との調整を行っているバス育成協議会、そして利用者となる。

プロジェクトチームではバスシステムの運営として利用者サービスの企画・決定・実施・広報を担当している。①ユニットは交通政策のシンクタンク機能として、事前調査の設計・分析、運行計画の立案、バス運行状況提供システム等の設計、プロジェクト全体の調整等を担当。②デザイン会社はバスの車両、バス停、ロゴマーク、チラシなどの広報媒体の立案を担当。これらは利用者が直接目にするバスサービス全体の顔であり、わかりやすさ、快適性、定着度を向上させるうえで不可欠な要素である。

③運行事業者は車両・運転手の手配、バスの運行、運賃収受、日常利用者の問い合わせ対応、広報活動、バス運行状況提供システムの運用、申請手続き等を担当。

通常の運行事業者ではプロジェクトチームが担う全ての事業を単独で担う必要があり、それゆえ時間的、経費的にも制限を受け、専門に担当する者がいないなどの理由からサービス水準の低下が懸念される。さらに、貸切バス事業を行っていたとはいえ、路線バス事業の経験がなかった運行事業者にとっては、企画・手続き・運行に至るまで新規参入にあたってのサポートを受けられる点でプロジェクトチームを構成する利点がある。

(2) バス育成協議会の役割

バス育成協議会では以下のようにバス運営についての意見交換や関係各所との調整機能を果たしている。

①京都市は a) 協議会の事務局として会合の準備, b) アンケート等の調査協力, c) 京都市交通局・市土木事務所・公安委員会・他交通事業者との調整, d) 推進協議会を通じてメーリングリストに配信または各企業に送付, e) 自治会を通じて地域住民への配布・回覧, f) 区民新聞や推進協議会の会報への掲載・R'EX ニュースなどの情報伝達, 等を行っている。

②参加企業は a) 朝礼, 全体会議での連絡, 各課への資料配布・メール配信, 社内放送, ロビーや食堂における掲示等の手段を使って社員に情報を伝達. b) 社員の意見を集約のうえ, 協議会にて意見交換. c) 企業 HP や広報誌に交通アクセスとして R'EX を記載. d) 社員食堂で回数券の販売 (京セラ) .

③京都パルスプラザは a) 見本市会場としてイベント情報の提供で協力 (特に平日にイベント開催があった際には利用者が急増) . b) 会場や事務室にチラシやポスターを掲示するなど広報活動での協力. c) HP や広報誌に交通アクセスとして R'EX を記載. d) 事務室で回数券の販売. e) 駐車場を運転手交代や緊急時の停車スペースとして提供, 運転手休憩用のトイレなども提供.

④地域未来研究所は推進協議会では推進プログラム策定時にコンサルタント業務を担当し, 推進協議会の会報作成や沿線企業へのアンケート調査を実施しており, バス育成協議会ではアドバイザーとして需要予測や利用促進の面で協力.

⑤近畿運輸局はバス車両の仕様やバス停設置・事業申請の手続きなど法規・制度上の疑問点などの相談や調整を行っている。

バス育成協議会が以上のような機能を果たすことにより, 以下のような利点があると考えられる. ①新規参入への障壁ともなっているバスの運行・システムの改善に必要な手続きのスムーズな進行. ②企業にとっても独自の送迎バスを出さずに, 就業者の通勤や来訪者の利便性

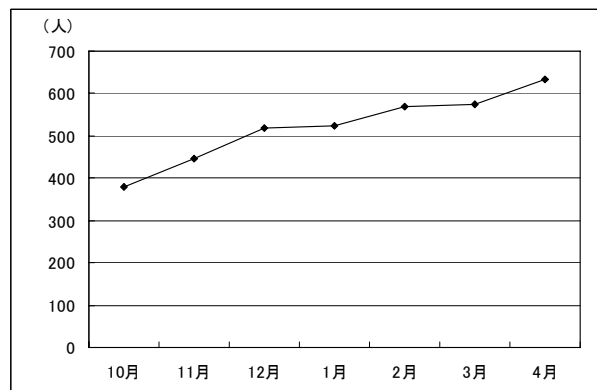


図-5 R'EX利用者数の推移

注) 月平均1日あたりの利用者数, 10月は15日から

が向上. ③運行に関する情報や改善事項を効果的に利用者へ伝達でき, ニーズの把握もしやすい.

(3) 利用者も含めた多様な主体の参画

バス育成協議会だけでなく, 利用者も事前アンケートへの協力, 実際にバスを使った感想, 要望などを各社の担当者を通じて伝えることで, サービスの向上を図ることができる.

利用者の意見だけではなく, 利用の見込みがある人や利用しない人が何故利用しないのかといった意見も重要である. また, プロジェクトチームとのワークショップ形式での意見交換会にも協力があり, 現在の問題点だけでなく, 将来的にらくな進都の公共交通が発展していくためにはという視点でも提案があった. 車内 LAN の導入などはこうした取組の中で実現したものであり, バス停への入線時間を早くするなど細かい点でも早急な改善を図ってきている. 利用者が見えるバス運営, 双方向で情報や意見を交換できる体制にあることは公共交通を育成する面において最大の利点ともいえよう.

利用者数も実証運行を開始した10月は月平均の1日利用者が300人台で推移した. 1ヶ月定期, 3ヶ月定期の切り替え時期が過ぎるごとに利用者が増加し, 様々な利用促進策とサービス向上により毎月利用者が増加を続けた. 3月中旬には新年度も継続して運行されるの心配との声も出たため, R'EX ニュースで4月以降も実証実験の継続について案内し, 新年度が始まった4月には利用者数の当面の目標である1日あたり600人を達成している (図-5) . しかしながら, 事前アンケートで様子を見ながら利用したいと回答した人の合計は689人であり, 朝の利用者数と夕方の利用者数とでは夕方のほうが多く, まだ利用を検討している人もいるとみられる.

R'EX は多様な主体の参画によって運営を行っているが, 他でみられるバス運営協議会との違いがある. 行政主導や地域住民主導のバス運営協議会では行政, バス事業者, 地域住民, 専門家などが協議会の場で運行サービスについて協議し, 決定している. R'EX についてはバ

システムを育成していくための協議会であり、利用促進・サービスの向上について協議しているものの、バス運行サービスそのものの判断・決定はプロジェクトチームで行っている。路線の選定、バス停位置、運行スケジュール、運賃等は多様な主体が参加すればするほど決定は難しくなり、多くの意見を取り入れれば取り入れるほど誰も使えないようなサービスになってしまう傾向がある。各地のコミュニティバスで、多くの地区を巡回し、100円で運行しているようなケースが散見される。目的地までの所要時間が余計にかかり、利用者が少なく、経営を圧迫するという結果につながる。多様な主体から多くの意見を収集するのは良いが、多数決や意見の強いものの意見が色濃く反映されるような決定方法では質の良いサービスを提供することは難しい。専門家がアンケートやヒアリング等からニーズを分析し、地域条件も含めて総合的・効率的・集約的な運行サービスを決定したほうが多くの利用者のニーズに合ったものができる可能性が高い。ただし、何故そのような運行サービスを提供するのかといった情報提供や根拠を明確に説明することが不可欠であり、利用者のニーズを実際の運行の中で検証し、改善していける体制が整っていることが重要である。

5. おわりに

本稿では京都市南部のらくなん進都（高度集積地区）における京都駅と直結したバス路線として実証実験として運行している京都らくなんエクスプレス（REX）を事例に、多様な主体が参画し事業を実施することの意義を以下のように明らかにした。

- ・交通政策の専門家やデザインの専門家と交通事業者がプロジェクトチームを組んで、バス運行サービスの利用意向調査・企画・運営を行うことで質の高いサービスを提供できる。
- ・地元自治体が事務局となってバス育成協議会を設け、運輸局、周辺企業などが、利用者意向調査への協力、新規参入手続き時の関係各所への調整、運行後の事業者・住民への広報など利用促進・サービス改善のための枠組みが整っている。
- ・利用者からの意見、ワークショップ形式の意見交換会などで集めた課題について、すぐに着手できるものは改善し、その結果を伝達する体制をつくっている。

こうした多様な主体が参画して事業を実施する枠組みは計画段階から運行開始、さらには運行後の改善についても継続的に整えられることが望ましく、ここで提示した枠組みは利便性の高い公共交通サービスを提供し、将来的に駅・バス停周辺の地域振興も合わせて進めていく

方法としても有効であると考えられる。

参考文献

- 1) 国土交通省近畿運輸局：平成 21 年度公共交通活性化総合プログラム 企業集積地区における新しい通勤バス路線の育成戦略検討調査報告書，2010。
- 2) 谷口 守，松中亮治，中道久美子：ありふれたまちかど図鑑 住宅地から考えるコンパクトなまちづくり，技法堂出版，2007。
- 3) 中道久美子，谷口 守，松中亮治：転居を通じた都市コンパクト化による自動車依存低減の可能性 -大都市圏における転居前後の交通行動変化分析を通じて-，都市計画論文集，No.43-3，pp.889-894，2008。
- 4) 望月明彦，中川 大，笠原 勤：富山市における都市軸形成を目的とした公共交通サービス水準向上策に対する効果分析，都市計画論文集，No.43-3，pp.805-810，2008。
- 5) 松中亮治，谷口 守，片岡 洗，児玉雅則：LRT 導入前後における住民の交通機関選択意識の変化に関する研究 -ミュールーズ，富山における現地アンケート調査に基づいて-，土木計画学研究・論文集，Vol.26，No.3，pp.489-496，2009。
- 6) 井上学：規制緩和に伴う新規参入事業者と公営バス事業者の対応--京都市を事例として，地理学評論，79(8)，pp.435-447，2006。
- 7) 中川大，北村隆一，塚口博司，宗田好史，酒井弘：都心循環バスの利用者増加要因としての市民行動と意識変化 -京都 100 円循環バスの社会実験と市民応援団活動の記録から-，土木学会論文集，No.737/IV-60，pp.79-87，2003。
- 8) 中川大：市民共同方式による醍醐コミュニティバスの実現，都市計画，No.256，pp.85-86，2005。
- 9) 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—新規サービス供用時におけるコミュニケーションに基づく利用促進MM—，土木計画学研究・講演集，38 巻，論文番号 111，2008。
- 10) 村尾俊道，中川 大：京都府におけるモビリティ・マネジメント導入の意義と展望，都市計画論文集，No.43-3，pp.787-792，2008。
- 11) 村尾俊道，藤井 聡，中川 大，松中亮治，大庭哲治：京都市圏における職場モビリティ・マネジメント実行過程の知恵と工夫，都市計画論文集，No.44-3，pp.103-108，2009。
- 12) 秋山哲男，吉田樹，猪井博登，竹内龍介：生活支援の地域公共交通，学芸出版社，2009。
- 13) 松原光也：地理情報システムによる公共交通の分析，多賀出版，2010。
- 14) 松村暢彦，松浦洋平：マルチパートナーシップ型交通まちづくり活動における主体間の関係性，土木計画学研究・論文集，Vol.27，No.1，pp.209-218，2010。
- 15) 森栗茂一：交通を活かしたまちづくりと市民参画・協働・ボランティア起業，交通工学，Vol.42，No.1，pp.25-35，2007。
- 16) らくなん進都整備推進協議会 HP（アクセス日 2011.5.5）
<http://www.kyoto-nanbu.org/>
- 17) 京都市都市計画局都市企画部都市づくり推進課：らくなん進都まちづくり推進プログラム，2009。

(? 受付)