

「第27回三多摩自治体学校inこだいら」の第2分科会「公共交通」（2010年4月24日、小平市福祉会館）での小平からの報告（渡辺執筆）を転載します。

* * *

小平市における公共交通不便地域解消運動には長い歴史がある。その発端は明らかではないが、小平市プロジェクトチーム設置規定に基づく「小平市バス網対策研究会」が発足したのは1986年で、その趣旨に「市民の足としてのバス網の確立が必要であり、市内循環バスの実現性を検討する」と謳われていたのは、当時市民の間に「公共交通不便地域の解消を」の声が強まっていたことが伺える。しかし、この研究会の活動は1年間に限られ、翌年9月に提出された報告書の結論には「実現は極めて困難」と書かれていた。

1990年台後半、東京街道経由で西武新宿線小平駅北口まで運行していた西武バスが突然廃止された。利用者たちの声を受けて、小平医療生協のよびかけで1997年12月「小平に循環バスを走らせる会」が結成され、市議会への請願運動が始まった。賛同署名は6500筆に達した。

2000年に入って「第2次小平市バス網対策研究会」が発足し、10か月の調査の結果が150ページの報告書にまとめられた。それによれば、交通不便地域（駅から500m以上離れた地域）は市内65町丁のうち30町丁、空白地域（バス停から300m以上離れ、かつバスの便が1日100本以下の地域）は43町丁あることが判明し、循環バスの運行の意義が認められるとして試験的運行を検討する委員会の設置が提言された。これを受けて、2001年5月、「小平市コミュニティバス研究会」（会長：岡並木氏。委員12名のうち3名が市民公募委員）が発足した。研究会は毎回多数の市民が傍聴する中で前向きの討議が進められ、後日のコミュニティバス（コミバス）実現に大きく貢献した。

2004年1月、コミバス1号（愛称募集の結果“にじバス”に決定）の試行運行が始まった。早くも半年後には利用者数累計10万人を突破、1日の利用者数も目標とした650人を超えた。しかしこの実績は、市内で最も賑やかな地域の一つである中心部（小平駅南口―津田公民館）を選んだ結果であり、市の辺境地域の住民から「私たちの地域にこそコミバスを」の声が澎湃として起こった。この日から全市的な公共交通不便地域解消への新しい運動が始まった。

市内4地域に「コミバスをこの地域に走らせてください」の請願署名運動が一斉に起こり、2004年9月「小平に循環バスを走らせる連絡会」（4請願団体の連絡体）が発足、11月には「連絡会ニュース」1号が発行された。12月に、それまでに集まった賛同署名簿を添えて3地域の請願書が市議会に提出された。（他の1地域は翌年2月に提出）。付託を受けた市議会建設委員会の集中的な審議には毎回多数の市民が傍聴した。約20回に及ぶ審議を経て、2005年12月の市議会は上記請願を全員の賛成で一括採択した。賛同署名は最終的に25000筆を超えた。この年3月の市長選挙では、連絡会は両候補に公共交通についての公開質問状を出し、この問題を重視する新市長の誕生に貢献した。就任早々のタウンミーティングで市長は“にじバス”路線の拡大を発言した。

2005年6月、市長からの諮問の形で「総合的な交通体系のあり方懇談会」が市のまちづくり課を事務局として発足した。会長に交通ジャーナリストの鈴木文彦氏がつき、ユニークな運営・活動方法がとられた。全市域を上記各請願に対応した4地域に分け、それぞれに地域懇談会をもうけて、その運営及び親懇談会との連絡を市民公募委員が担当した。これによって各地域の住民の声を広く把握するという趣旨であった。

2006年3月、「あり方懇談会」が報告書を市長

に提出した。主な結論は次の通り：

- ① 青梅街道幹線軸論(現公共交通の実態の改善と各地域からのアクセス方法)
- ② 運賃論(発足したコミバスを継続していくための料金設定の検討)
- ③ 市民が支える公共交通→まちづくりとの連携(地域の役割は地域の実情・特性に応じて異なる)→「動きが出てきた地域からスタートする考え方もある」
- ④ “にじバス”は市全体の公共交通を考える中で再検討する必要がある

この報告は下記の2点でその後の行政に巧みに利用されてきた。

- (1) 青梅街道幹線軸が機能しているとの前提で、各地域内の狭い生活交通の問題だけを検討する
- (2) 「次はどの地域に取り組むのか」の主として議会でへの質問に対する答弁：「気運の盛り上がった地域から」(この発言は行政としての主体性と計画性の欠如を示すものであるばかりでなく、各地域の連帯を困難にし、足の引っ張り合いを生み出す恐れがある)

しかし、公共交通不便地域解消への市民運動は、遅々としながらも、また紆余曲折しながらも、止まることなく進んできた。

2006年7月、行政と「大沼地域循環バスの会」との懇談の場で、行政側が「NPOを立ち上げれば市も支援する」と発言。連絡会はこれを重視し「市はNPO立ち上げに介入すべきでない」として断った。

2007年8月、「大沼・花小金井地域「コミタク」(コミュニティタクシー)を考える会」が発足した。これは地域公共交通にかかわる諸法令の改正が進んでいる中で、新しく公共交通を起こすために必要な「地域関係団体の合意」を得る段取りとして行政が創り出したものと考えられ、事務局は行政が担当した。この「考える会」の合意により、翌年3月、大沼ルートのコミタク実証

実験が実施された。約1年にわたる実証実験の結果を受けて、2009年3月、法律に基づく「小平市地域公共交通会議」(会長：鈴木文彦氏)が設置され、この会議の決定により同年9月、大沼地区のコミタク本格運行が開始された。

大沼地区の流れに少し遅れて、「小川・栄町地域コミタクを考える会」が2008年12月に設置された。毎月1回のペースでルート等の検討が進み、現在、実証実験運行の概要(5月10日スタート予定)が事務局から発表されている。

○小平市における公共交通不便地域解消運動の課題(順不同)

- ① 「考える会」の役割は？
行政の側から：法令に基づく施策の実施に必要
市民運動の側から：草の根的エネルギーが出てきにくい。
- ② 関係法令の変遷の経過とその背景は？
道路運送法、道路構造令、道路交通法、……
集団学習を！
- ③ 道路の使い分けを考える。
・道路使用の優先順位：(社会的弱者から)車イス>歩行者>自転車>バス>トラック>マイカー
・道路の使い分け：
・歩道は歩行者のためのもの(自転車の歩道走行は原則禁止です！)
・車道の左端に自転車レーンを(小平駅南の“あかしあ通り”に計画進む)
・狭い生活道路、歩道と車道の区分のない道路の扱い方
- ④ 移動手段としての自転車の意義を考える。
・CO₂発生抑制に最適
・経済的で健康的
・マイサイクルとコミュニティサイクル、自転車タクシー、……
・違法走行、違法駐輪→自転車事故の増加(自転車は車両の仲間です！)

(東京都小平市在住)