

111. 阪神地域における広域バスマップの継続にみる戦略と工夫

Strategy and Devices in continuing to produce Wide Area Bus Map in Hanshin Area

本田豊*・中川大**・松原光也***

Yutaka HONDA*, Dai NAKAGAWA**, Mitsuya MATSUBARA***

In this paper, we verify for the Hanshin area in Hyogo Prefecture about the process and result of work of "Hanshin-Area Wide Area Bus Map" which Hyogo Prefectural Government and stakeholders worked continuously from 2004. And then in order that the local governments may continue a measure with some bus companies and local NPO, we reveal the strategies and devices in the stage of plan, the stage of enforcement, and the stage of continuation, and consider the meaning of continuation. Finally, in the near future, we show the useful knowledge to perform the measure of the promotion of utilization of public transport in other city areas through the bus map which we consider that the user of the area is required.

Keywords: Hyogo Prefecture, Hanshin-Area, Public Transport, Bus Map, NPO

兵庫県, 阪神地域, 公共交通, バスマップ, NPO

1. はじめに

都市圏において総合的な交通政策を推進するためには、TDM 施策とあわせ公共交通の利用促進施策も実施することが必要である。これまで公共交通の利用促進を図るために体系的な公共交通システムの整備や公共交通の利便性向上が求められてきたが、公共交通に関する情報発信についていえば、交通事業者がそれぞれ自社の視点から行ってきた面がある。特に、バスに関しては、例えば鉄道駅にアクセスする複数のバス会社の情報が一元的に提供されていないなど、利用者の視点で情報提供されてきたとはいえない。

一方、近年都市圏において公共交通の利用促進を図るツールとしてバスマップが制作される事例が増えてきた。利用者である市民自らが主体となったバスマップが平成10年の岡山市における「ぼっけえ便利なバスマップ」以降、全国各地で発行されているが、毎年継続的に発行されているものは福井、松江、広島の実例に限られる¹⁾。また、平成19年10月に地域公共交通活性化・再生法が施行されて以降は、全国の市町村で関係者による協議会が設立されて地域公共交通総合連携計画が策定され、バスマップがモビリティ・マネジメント（以下、「MM」という）¹⁾のツールとして急速に発展し、自治体主体の実例も相当数に上り、近畿圏だけでも43の市町村で作成されている²⁾。しかし、本来これらは生活交通圏に見合った地域情報・住民サービスとして継続的に提供されるべきところが、市町域内限定でかつ国の補助に伴って発行される事例がほとんどで、3年継続した事例は京丹後市、舞鶴市、日高川町（いずれも平成20～22年度）の3市町にとどまっている²⁾。

バスマップについては、これまでいくつかの研究・報告事例があり、志場³⁾は和歌山市の取り組みを紹介しその効果と方向性や課題を述べ、杉浦⁴⁾は清須市の取り組み

を紹介しコミュニティバスの利用促進に与える役割について言及し、市岡⁵⁾、松原⁶⁾、本田⁷⁾は阪神都市圏の取り組みから、それぞれバスマップの意義や役割と課題について考察したり効果について検証した。またMMツールのバスマップ事例としては、例えば居住者向けに古市⁸⁾が京都府南部地域の、松村⁹⁾が吹田市の、職場向けに萩原¹⁰⁾が宇治市の、地域住民向けに須永¹¹⁾が福岡市のそれぞれの施策の中でマップを紹介し、いずれもその有用性を述べている。しかし、これまでの研究ではバスマップの継続に視点を当てたものはなく、バスマップの制作過程における戦略、あるいはバスマップを継続する枠組みを構築するための工夫について踏み込んだ研究は見られない。

そこで本研究では、バスマップの制作が継続されている事例がごくわずかであるうえ、広域行政が主体となって継続してきた事例がないことを踏まえて、兵庫県阪神地域において県が中心となり平成16年度から継続実施してきた「阪神都市圏広域バスマップ」制作の過程と成果を検証し、行政、事業者と地域のNPOが連携した取り組みを継続するための戦略と工夫について明らかにするとともに、広域バスマップの継続の意義について考察することにより、今後他の都市圏において地域の利用者ニーズに対応したバスマップを通じて公共交通の利用促進を推進するための有益な知見を提供することを目的とするものである。

2. 取り組みの背景

約170万の人口を擁し一大都市圏を形成する阪神地域7市1町（尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、猪名川町）には、鉄道駅が82、バス停留所が約1,650ヶ所存在し、鉄道5社、バス8社局あわせて13もの交通事業者が公共交通のサービスを行っている地域であ

* 正会員 兵庫県阪神南県民局西宮土木事務所（Hyogo Prefectural Government）

** 正会員 京都大学大学院工学研究科（Kyoto University）

*** 正会員 京都大学大学院工学研究科（Kyoto University）

る。このように、比較的バスの利便性が高い阪神地域であっても、バスの利用者は年々減少している。モータリゼーションや少子高齢化など社会的な環境が大きな原因と考えられるが、バスが日常から利用されない原因の一つには、バスがわかりにくいことが挙げられる。

特に情報発信に着目すると、バスは市民の生活を支える公共交通機関として最も身近な存在であるにもかかわらず、情報が利用者に正確に伝えられていない。バスは地図に路線やバス停が記載されていないことが多く、記載されていても正確な位置がわからず、多くの場合利便性の高いバス路線も1日に数本程度しか走らないバス路線も同じような表現しかされていない。そして、ほとんどの場合、バス路線図といえば、他の事業者の路線は掲載されていない。

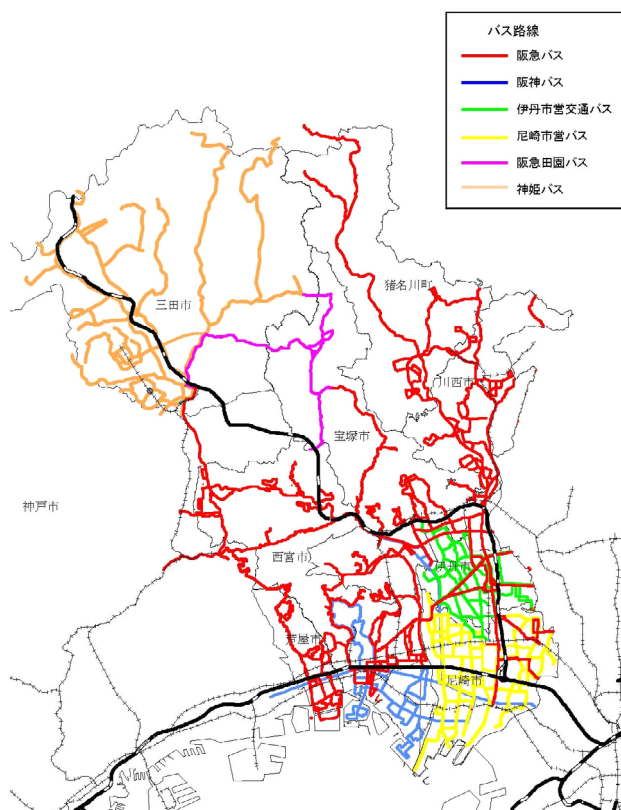


図-1 阪神地域における路線バスのネットワーク¹²⁾

また、阪神地域における利用者からみたバスネットワークの問題点は、市民の移動ニーズとバスの路線設定が必ずしも合致せず、バス路線・系統や時刻表などの情報提供が事業者ごとに行われ、乗り継ぎ情報もわかりにくいことが挙げられる。同一箇所でありながら事業者ごとにバス停名が異なっていたり、バス路線が交差する箇所にバス停がないため、バス同士の乗り継ぎが不便なケースがあるなど、事業者本位のバスが利用者を減少させてきた面がある。

これらをふまえ、阪神地域では公共交通の利用促進を行う観点から、兵庫県阪神北県民局が中心となって、地域・行政・事業者等からなる協議会を組織し、まず利用者に必要な情報を掲載した「阪神都市圏広域バスマップ」(以下、「広域バスマップ」という)を制作することとした。

3. 初期段階における戦略と工夫

広域バスマップの制作では、単に一過性の取り組みに終わらせないために、企画段階から継続を視野に入れた体制、予算、手順、手法といった戦略と工夫が必要と考えた。

図-2 は、広域バスマップの企画・制作から初版発行までの初期段階と位置づけた企画段階と実施段階2ヶ年の流れを示したものである。以下、この流れに従って初期段階における広域バスマップの戦略と工夫について述べる。

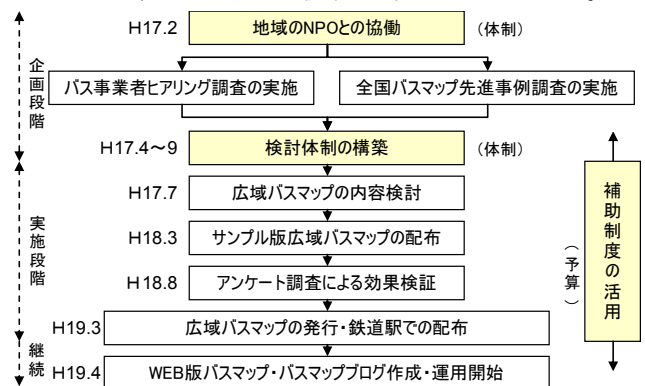


図-2 広域バスマップの企画・制作から初版発行までの流れ

3-1 企画段階における戦略と工夫

(1) 地域のNPOとの協働

自社の路線しか掲載されず都合良く簡略化された事業者本位のバス路線図と異なり、地域で運行される全てのバス会社の路線や頻度とバス停が一目でわかる利用者本位の情報提供を行うバスマップとするためには、企画段階から県民や利用者の意見を採り入れながら、協働作業によりバスマップの制作を進めていくことが重要であり、さらに後年度も継続的に運用・改善していくためには、行政主体ではなく地域がその取り組みを自ら実践し、運用する主体としくみが必要であると考えた。このような公共的意義のある取り組みを担う主体としては、地域のNPOが考えられる。幸いにして、阪神地域には多くのNPOがあり、この中で特定非営利活動法人宝塚NPOセンターがまちづくりに実績のある中間支援NPOとして他のNPOや市民活動の情報を集約する機能を果たしており、行政との連携実績もあることから、新たな視点で広域バスマップを制作、運用していく主体として期待できた。そこで、兵庫県では初期段階から宝塚NPOセンターと協働して、その制作に向けた協議会の準備会を開催しつつ取り組みを進めることとした。

(2) 事業者ヒアリング調査の実施

広域バスマップの制作を最も効率的に進めるため、まず事前調査として、管内のバス事業者8社のうち、バス停数で阪神地域全体の約65%を網羅する伊丹市交通局、阪急バス、阪神電鉄バスの計3社に対してヒアリング調査を実施し、制作に向けた下記の課題を把握し方針を確認した。

- ・複数のバス事業者間を横断する利用者本位の情報提供を行うためには、行政主導によるきっかけづくりと、市民やNPOなどバス利用者からの意見を背景とした推進のしくみづくりが不可欠

- ・バス停については事業者自身が把握しきれていない情報もあるため、現地踏査による情報収集と確認が必要
- ・古い情報をそのまま掲載していると利用者から苦情が出るため、その防止対策として適切な頻度でバスマップを更新し、掲載データの出典や責任範囲の明記も必要
- ・バスマップの制作費用については、バス協会などを念頭にバス事業者負担以外の費用支出の可能性を検討

(3) 全国バスマップ先進事例調査の実施

平成10年に岡山の市民団体RACDA(路面電車と都市の未来を考える会)がバスマップを発行して以来、全国各地で市民が主体となったバスマップが作成されるようになり、15年からは「全国バスマップサミット」が毎年開催されるようになり¹³⁾、市民レベルの情報交換が活発になった。

広域バスマップの制作にあたっては、利用者本位の観点から市民レベルのバスマップを先進事例と位置づけ、①バス利用者にわかりやすい情報提供として様々な工夫がなされている、②対象エリア内のすべてのバス路線など公共交通機関を網羅している、③複数のバス事業者が路線を持つエリアを対象としている、という条件を満たす岡山、広島、松江、福井のバスマップ²⁾を先進事例として抽出した。これら4都市のバスマップ制作者に対するヒアリング調査もしくはアンケート調査を行い、次の4点を特に参考にすべき知見として判断し広域バスマップに反映することとした。

- ・短期間でのバスマップ制作には相当な専門知識が必要となるため、バスに詳しい専門家を確保して協力してもらうことが非常に重要である。
- ・ベースマップは国土地理院の地形図か既往の道路地図とし、鉄道や主要道路等の地理情報を掲載し、デフォルメせずに1/25,000等の正式な地図を採用する方が良い。
- ・市域を色分けし、山や公園、河川を着色する。バス停留所は省略せずにすべて記載し、主要ターミナルの情報と拡大図は裏面に配置し、煩雑なターミナルを表現する。
- ・バス事業者同士の連携はこれまでほとんど行われていないのが実態で、ライバル会社の情報が掲載される印刷物に事業者の費用負担を求めるのは難しい。

3-2 実施段階における戦略と工夫

(1) 検討体制の構築

企画段階における事業者ヒアリングと全国先進事例調査の知見として得られたうち、バスマップの継続で重要となる実施段階のしくみとしては、まず検討体制の構築である。

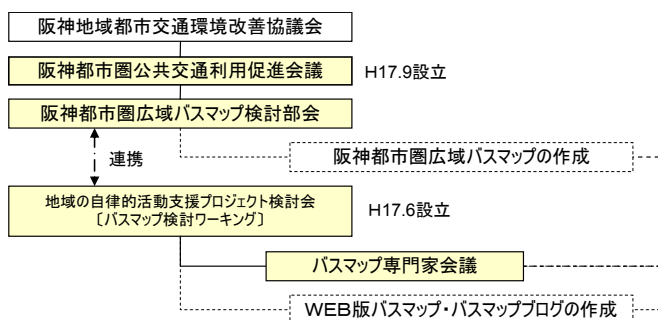


図-3 広域バスマップ制作のために構築した検討体制

図-3 はに構築した検討体制を示すが、平成17年度に3回の促進会議と13回の検討会、3回のバスマップ専門家会議に諮りながら、利用者、事業者、国、県、市町の意見を集約しながら、約1年かけて検討を進めた。

(i) 阪神都市圏公共交通利用促進会議

企画段階における知見をふまえ、阪神地域全体を対象にTDM施策や公共交通利用促進施策を検討する「阪神地域都市交通環境改善協議会」の部会組織として、平成17年9月6日、国土交通省近畿運輸局、兵庫県、伊丹市、宝塚市、川西市、猪名川町、阪急バス、阪神電気鉄道バス、伊丹市交通局、尼崎市交通局、宝塚NPOセンターで構成する「阪神都市圏公共交通利用促進会議」(以下、「促進会議」という)(事務局:兵庫県阪神北県民局)を設立した。

17年秋にスタートした促進会議は、翌18年秋には広域バスマップの制作に加え、地域全体で乗り継ぎ利便性を向上した使いやすい公共交通システムを構築する施策の検討・実施などより広範な取り組みに進化させるため、構成員に学識経験者2名、尼崎市、西宮市、芦屋市、鉄道事業者5社(JR西日本、阪急電鉄、阪神電気鉄道、神戸電鉄、能勢電鉄)、神姫バス、スルッとKANSAIが加わった組織体制に大きく拡充した。同時に、広域バスマップの制作については、新たなワーキング組織として「阪神都市圏広域バスマップ検討部会」(現:バス部会)に引き継がれた。

(ii) 地域の自律的活動支援プロジェクト検討会

行政・事業者主体の促進会議とは別に、宝塚NPOセンターがWEB版バスマップ及びバスマップブログの作成に取り組むため、平成17年6月14日に「地域の自律的活動支援プロジェクト検討会」(以下、「検討会」という)を立ち上げ、兵庫県も検討会メンバーとして参画しながら、後に促進会議と連携する形で作業を進めた。検討会には、宝塚NPOセンターと連携する地域の各種NPOや大学、ICT(情報通信技術)事業者などが参画し、促進会議で取り組む紙版の広域バスマップに対する意見交換も相互に行うなど、広域バスマップの制作全体にわたり重要な役割を担った。

(iii) バスマップ専門家会議

広域バスマップの制作を進める行政、NPO、事業者ともに広域バスマップ制作のノウハウがほとんどない中で、検討会の傘下に、全国の先進事例調査結果から得られた知見を活かし、高度な専門知識を持つ地理学や環境経済学などを専門とする大学の若手研究者を中心とした「バスマップ専門家会議」⁹⁾を組織化した。彼らは他地域のバスマップ作成の経験もあったことから、それぞれの専門の見地から広域バスマップに対するノウハウや助言をもらいながら効率的に制作を進めることができた。

(2) 広域バスマップの内容検討

広域バスマップは、県民の参画と協働という観点から地域の声を反映させるため、1年目はサンプル版のバスマップを地域に配布し、アンケート調査により効果の検証を行い、2年目に地域住民の意見を踏まえた上で、自治体及び事業者との調整を図った後に初版を発行する手順とした。

広域バスマップは、制作作業を行う促進会議と問題意識を持ちつつ知識の豊富な検討会のメンバーが相互に密に連携しながら情報共有が図れる検討体制により制作作業を効率的に進めることを可能とし、これらが有機的に機能したことにより、下記4点に挙げる特徴を持つ先進事例の知見と専門家のノウハウを生かした非常に質の良いバスマップを短期間で作成することが可能となった。

- ・国土地理院の25000分の1地形図をベース図面として、A1判サイズの折りたたみ式とし、必要情報として市町境界、道路(概ね一般県道以上)、鉄道、河川・海、地域のランドマークをトレースした。
- ・表面にバス路線図、裏面に主要バスターミナル周辺の詳細なバス路線図(系統ごと)、主要バスターミナルの乗り場情報とそれぞれのターミナル別バス系統別行き先・ルート情報、バス乗り場別系統別料金情報を掲載した。
- ・路線図は、すべてのバス路線を対象に、ほぼバス会社別に異なる9色で路線を表示するとともに、昼間時の1時間あたりの運行本数(4便/時以上、2~3便/時、1便/時以下)を目安に3段階の太さで表現した。
- ・路線図には、バス停、系統番号、バスターミナルをすべて表記し、主な公共施設や学校、病院、主な商業施設なども表記した。バスターミナルや起終点のあるバス停は、区別しやすいよう特にわかりやすく表現した。

(3) サンプル版バスマップによる効果検証

促進会議で検討を進めた後、平成18年3月に広域バスマップのサンプル版5,000部を印刷し、アンケート調査票を付けて兵庫県の大府県に同封し、阪神地域で鉄道空白地域と位置づけられている伊丹市西部(5つの自治会:1,800部)、宝塚市南部(2つの自治会:1,500部)、川西市・猪名川町の一部(計900部)の住民を対象に配布した。

アンケート調査の内容は、バス利用の有無をはじめ、バスマップの評価(見やすさ、使いやすさ、内容)、バスマップを有料化した際の購入可能な料金負担額、バスマップの改善点、個人属性、自由意見とした。アンケートの回収は県ならびに伊丹市と宝塚市が行い、回収票により広域バスマップに対する意見を徴収し、効果検証を行った。

アンケート調査結果の詳細については松原ら⁶⁾に詳しいが、バスマップの見やすさや使いやすさについては概ね良い評価であった(図-4)。

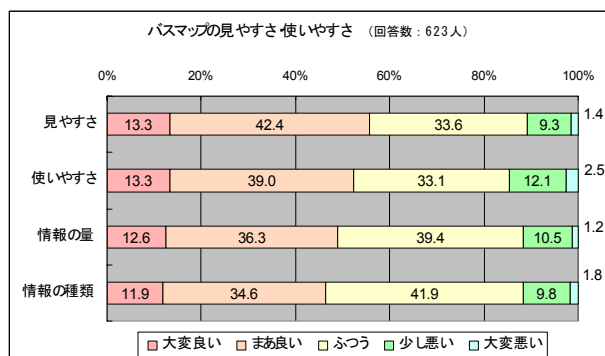


図-4 広域バスマップの評価

(4) 初版広域バスマップの鉄道駅での配布

効果検証で地域住民から評価が得られたことから、翌平成18年度に入って促進会議で再度議論を重ねて改良を行い、1年後の平成19年3月に初版の広域バスマップ45,000部を制作・発行した。広域バスマップはできるだけ公共交通利用者に広く周知したいという目的から、圏域の鉄道駅JR西日本15駅、阪急電鉄14駅、阪神電気鉄道7駅、能勢電鉄3駅において配布した。また、市役所・町役場等の公共施設でも配布し、広報を通じて積極的にPRに心がけたことから新聞各紙に記事が掲載されたため、わずか3ヶ月で在庫がなくなるほど好評で利用者の支持を得た。

(5) WEB版バスマップ及びバスマップブログの作成

広域バスマップは、紙版バスマップで掲載しきれない情報への対応、及び圏域外の利用者への対応として、WEB版バスマップ(以下、「WEB版」という)⁴⁾及びバスマップブログ(以下、「ブログ」という)⁶⁾を宝塚NPOセンターが主体となって作成することにより、より使いやすいものにする事とした。WEB版、ブログともに約1年間の試行期間を経て平成19年4月から本格運用を開始した。

WEB版とブログの両者はWEB上で連動しており、特にブログはNPO発信の地域情報の一つとして、バス利用者のほか地域住民の利用者も多いことから、WEB開設以来平成23年4月末現在で226万アクセス(1日平均約1,500アクセス)を超える優れたツールとして認知されている。

阪神地域における約1,650カ所のバス停情報を網羅するバスマップブログの作成については、金森¹⁴⁾、松原ら⁶⁾に詳しいが、ブログを作成するためのバス停調査は宝塚NPOセンターの職員と専門家会議の若手研究者及びその学生らで実施された。ブログには、バス停ごとの調査項目のほか、時刻表情報、バス停周辺の地図情報等が用意されており、バス停の周辺施設のリンクも可能となっていることから、地域密着の公共交通情報提供ツールとして定着し、公共交通の利用促進に貢献している。

(6) 補助制度の活用

広域バスマップの制作は企画段階から2ヶ年を予定していたため、兵庫県が国土交通省、宝塚NPOセンターと事前に十分調整しながら戦略的に予算の確保に努め、それぞれ役割分担して費用負担したことが大きな特徴である。具体的には、2ヶ年の全体計画書を一括して兵庫県が作成し、紙版バスマップの制作費用及び促進会議の運営費用については兵庫県の単独費と国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム」制度による補助で充当するとともに、WEB版バスマップ及びバスマップブログについては、別に「公共交通活性化総合プログラム」制度を活用して、宝塚NPOセンターが直接委託を受けるとともに、(財)ニューメディア開発協会「先進的情報技術活用モデル事業」による助成金、兵庫県社会福祉協議会「ひょうごボランティア基金行政・NPO協働事業助成」を活用することにより、NPOが制作主体となって作業を進めた。

4. 継続段階における戦略と工夫

前章で述べたように、広域バスマップは当初から一過性ではなく継続することを視野に入れて取り組みを進めてきたが、初期段階から継続段階に移る際には発行主体としての地域と行政、交通事業者の連携・協働と適切な役割分担、及び発行費用を確保するしくみが継続の鍵であると考えた。

(1) 関係者の連携・役割分担と NPO への著作権移譲

バスは事業者ごとに異なるタイミングで時刻やルートの変更、バス停の変更、あるいはバス系統の統廃合などを実施することから、情報が古くなる可能性が高いため、阪神地域においては、平成19年3月に初版バスマップを発行して以降、促進会議の構成員であるバス事業者から情報提供を受け、促進会議バス部会の関係者で協議・調整しながら、毎年3月を目標に年1回の改訂作業を行い発行している。

広域バスマップ継続の戦略として、制作・発行が軌道に乗るところまでは兵庫県が主導するものの、行政から地域の NPO へ更新作業を移行することが将来的に持続可能な体制と考えていたため、初期段階から国土交通省と協議・調整した上で、当初は広域バスマップの著作権を兵庫県が持ちつつ、後年度 NPO に著作権を移譲することとしていた。実際には、平成 19 年 5 月 16 日に兵庫県と宝塚 NPO センターの間で『「阪神地域えきバスまっぷ。」の協働運営に関する覚書』を締結することにより著作権を移譲し、平成 20 年度から発行主体が NPO に移った⁶⁾。

現在まで、広域バスマップは促進会議の事務局である兵庫県阪神北県民局が促進会議の運営とバスマップ更新にかかる関係者間の連絡・調整を行い、改訂作業の実務は NPO が行うという形で発行主体である促進会議内の明確な役割分担により、その継続を持続可能なものとしている。

(2) 改訂版発行費用の確保

バスマップを含めた公共交通利用促進施策に関しては、初期段階では国の補助制度が活用できても、軌道に乗った後の継続段階になると補助制度が適用されないことから、阪神地域でもいかに促進会議の構成団体が費用負担して発行するかが継続できるか否かの課題と考えられていた。

サンプル版と第 1 版は国と兵庫県が負担し、第 2 版は兵庫県が全額負担して発行したものの、第 3 版の発行に際して、促進会議が広域バスマップを継続的に発行するために、①促進会議構成メンバーによる買い取り（無料配布）、②広告収入による制作（無料配布）、③有料化（有料配布）、④促進会議構成メンバーによる分担金支出（無料配布）など

の検討がされたが、実際には第 3 版から買い取り方式により発行している。買い取り方式は著作権を NPO に移譲したことにより可能となったもので、促進会議の構成員である県及び市町、事業者にとってはそれぞれ年度の予算に見合った部数を購入することができるようになり、NPO にとっても必要部数分の印刷だけを行うための費用は確保されていることから、現時点においては持続可能な継続方法として機能している。

なお表-1 は、実際の広域バスマップの発行部数と費用負担内訳を示すが、NPO に著作権移譲後は、いずれも兵庫県が約半分の費用を負担した上で、例えば平成 22 年度では各市町、事業者が 5,000～125,000 円（単価 50 円／部に対し 100～2,500 部を買い取り）の費用負担を行い改訂した。

5. 広域バスマップの継続による意義

兵庫県が主体となり阪神地域で継続発行してきた広域バスマップについて、初期段階からこれまでの戦略と工夫について述べてきたが、最後に本章では広域バスマップの継続による意義について考察する。

(1) 広域バスマップの継続を可能とするしくみ

前章まで述べてきた戦略と工夫について改めて整理すると、大きく 2 つのしくみが機能して継続を可能にしている。

一つはバスマップ発行主体としての関係者の連携・協働と適切な役割分担である。広域バスマップの継続については、初期段階から紙版は促進会議という協議会の場を通じ事務局と各構成員、及び NPO 法人ソーシャル・デザイン・ファンド（以下、「SDF」という）がお互いに相互理解のもとに適切な役割分担をしながら協働していく体制を構築しており、今後も継続の大きな力になっていく。

もう一つはバスマップ継続のための費用負担のしくみである。広域行政としての兵庫県が都市圏における公共交通利用促進の観点から広域バスマップの総発行費用の半分強を負担しながら、促進会議の構成員が協調して可能な範囲で費用負担して買い取るという協力体制が構築されている限りは継続できる。一方、WEB 版の維持管理は、SDF が所有・運営する WEB 情報発信システム⁷⁾を利用して基本コストを抑え、メンテナンスを地元の WEB デザイナーと連携することにより持続可能な体制を構築している。プログラムも SDF が運営する地域情報ポータルサイトのコンテンツの一つとすることにより維持管理経費を最小化しており、行政ではできない工夫により管理してきたことが大きい。

表-1 広域バスマップの発行部数と費用負担内訳

年度	版数	部数	印刷費 ^⑧	行政負担（市町の買い取り部数）	事業者負担（買い取り部数）
17	サンプル版	5,000部	※500万円	国・県で折半	—
18	第1版	45,000部	※500万円	国・県で折半	—
19	第2版	25,000部	※100万円	県が全額負担	—
20	第3版 ※NPO著作権移譲	40,000部	188万円	県98万円、市町計15万円（単価47円／部で各100～2,000部）	計75万円（各100～10,000部）
21	第4版	50,000部	235万円	県124万円、市町計22万円（単価47円／部で各100～2,000部）	計89万円（各100～10,000部）
22	第5版	31,000部	155万円	県107万円、市町計20万円（単価50円／部で各100～2,500部）	計28万円（各100～1,000部）

（注）※17～19年度の印刷費は、印刷費のほかコンサルタント委託による事例調査や原版作成、協議会運営費などを含む金額を記載したものである。19年度は予算ベース。

(2) 広域バスマップの継続による意義

阪神地域においては広域バスマップの発行により、例えば市域を越えて移動する利用者ニーズに応えることができるようになったほか、広域バスマップをきっかけに促進会議の中で構成員が連携・協働しながら地域の利用者ニーズに対応した公共交通の利用促進に向けて議論してきた。その結果、例えば尼崎市内では尼崎市交通局と阪急バスがこれまで異なっていたバス停名称を統一、あるいは複数事業者のバス停での乗換利便性向上のため WEB 上で乗換地図を掲載するなど、これまでになかった利用者の視点に立ったバス交通サービスの向上が図られ始めている。

また MM 施策としても、宝塚市が転入者を対象に市役所で広域バスマップを配布する取り組みを始めたほか、藤井¹⁵⁾が MM の展開においては広域バスマップだけでなく地域マップも各地域で準備することが重要だと指摘するように、広域バスマップをベースにして、西宮市が阪急電鉄と共同で平成20年11月に西宮市版のバスマップ「にしきたいこいこマップ」を発行し、大規模 SC や公共施設で配布することにより、自動車から公共交通への利用転換を図ろうとする試みを行った。さらに、伊丹市交通局（22年4月発行）や尼崎市交通局（22年10月発行）でも、広域バスマップをベースにして独自に市内版バスマップを制作し、転入者向けの MM を実施している。

このように、広域バスマップを継続するだけでなく、広域バスマップをもとに促進会議の構成員が個々にさまざまな形で公共交通の利用促進施策を展開し始めていることこそが継続してきた最も大きな意義であるといえる。

6. おわりに

欧州をはじめとする海外においては、ターミナル駅では当たり前のようにバスマップが無料で入手できるが、日本では残念ながらバスマップを見つけることのできる駅はきわめて少なく、依然としてバスに関する情報はほとんど知ることができないのが現状である。

本研究では、阪神地域において兵庫県が平成16年度から取り組んで7年目に入った「阪神都市圏広域バスマップ」の初期段階から継続段階における制作・継続するための戦略や工夫について述べるとともに、取り組みの継続による意義として公共交通の利用促進施策の更なる展開についても考察した。全国の都市で制作されているバスマップの事例は数多いが、その継続が困難な状況にあることを考えると、阪神地域のように広域バスマップの制作をきっかけに多様な関係者がうまく役割分担して連携し、各自治体が目的に応じ、協議会を通じより多くの住民や利用者を対象にした公共交通の利用促進に向けた取り組みの展開を図っている事例は注目すべき施策であり、本研究で示した広域バスマップの継続の戦略と工夫に関する知見は貴重なものであると考える。

謝辞：

本稿を作成するにあたり、データ並びに最新情報を快く提供いただいた SDF 代表理事の金森康氏と近畿運輸局交通企画課の杉本昌弘氏、及び京都大学大学院工学研究科助教の大庭哲治氏に深く感謝する。

【補注】

- (1) 過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした持続的な取り組み。
- (2) 岡山は「ぼっけえ便利なバスマップ」、広島は「バスの超マップ」、松江は「どこでもバスブック」、福井は「ふくいりのりマップ」。
- (3) 専門家会議の大学メンバーは、関西大学大学院、立命館大学大学院、京都大学大学院の学生（当時）ら6名により構成。
- (4) WEB 版バスマップ：<http://sdf.or.jp/ekibus/busmap/>
- (5) バスマップブログ：<http://www.hnpo.comsapo.net/busmap/>
- (6) 平成22年1月29日に、兵庫県と宝塚 NPO センター、特定非営利活動法人ソーシャル・デザイン・ファンド (SDF) の3者覚書締結により SDF に広域バスマップの著作権を移譲するとともに、現在は宝塚 NPO センターに代わって SDF が WEB 版及びブログを運営している。
- (7) SDF が運営する WEB 情報発信システム：「関西ええこと.mot」

【参考・引用文献】

- (1) 田中隆一（2010）、「バスマップを事業として継続し、流通させる仕組み」、全国バスマップサミット実行委員会、『バスマップの底力』、pp.142-150、クラッセ
- (2) 国土交通省近畿運輸局（2011）、「地域公共交通活性化・再生法協議会におけるバスマップの作成状況」
- (3) 志場久起・西川一弘・松本暁・辻本勝久（2007）、「『バスマップ』の意義と課題に関する考察～和歌山都市圏公共交通路線図『wap』の取り組みから～」、土木計画学研究・講演集 No.35
- (4) 杉浦栄紀・三輪富生・森川高行・山本俊行・加藤博和（2007）、「コミュニティバスの利用促進にバスマップが果たしうる役割に関する研究」、土木計画学研究・講演集 No.35
- (5) 市岡隆・本田豊・土井 勉・西田純二・松本直也（2007）、「阪神都市圏における公共交通利用促進に向けた取り組み」、土木計画学研究・講演集 No.35
- (6) 松原光也・本田豊・金森康（2008）、「バスマップで見える地域交通の現状と課題」、交通権 No.25、pp.88-100、交通権学会
- (7) 本田豊・山内有紀・金森康・松原光也・井上学・土井勉（2009）、「都市圏における広域バスマップの意義と課題」、土木計画学研究・講演集 No.39
- (8) 古市英士・村尾俊道・島田和幸・奥口修・東徹（2007）、「クリアフォルダを用いたバス路線図『お出かけマップ』の作成と効果について」、土木計画学研究・講演集 No.35
- (9) 松村暢彦（2008）、「既存住民と転入者を対象としたワンショット TFP による態度・交通行動変容効果の持続性評価」、土木学会論文集 D、64(1)、pp.77-85
- (10) 萩原剛・村尾俊道・島田和幸・義浦慶子・藤井聡（2008）、「大規模職場 MM の集計的效果検証と MM 施策効果の比較分析」、土木学会論文集 D、64(1)、pp.86-97
- (11) 須永大介・中村俊之・北村清州・牧村和彦・小椎尾優・藤井聡（2008）、「家庭訪問形式による MM-福岡における取り組み」、土木学会論文集 D、64(1)、pp.98-110
- (12) 兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所（2005）、「都市交通環境改善社会実験検討調査業務報告書」
- (13) 岡将男（2010）、「バスマップ、そしてバスマップサミットとは」、全国バスマップサミット実行委員会、『バスマップの底力』、pp.8-22、クラッセ
- (14) 金森康（2008）、「Web と連携した阪神都市圏広域バスマップの取り組み」、交通科学、39(1)、pp.44-46、大阪交通科学研究会
- (15) 藤井聡（2010）、「モビリティ・マネジメントの考え方」、全国バスマップサミット実行委員会、『バスマップの底力』、pp.208-210、クラッセ