

## 静岡市インターンシップ制度を利用した教育的実践 ～コミュニティバスヒアリング調査～

The Educational Practice used Shizuoka - shi Internship  
～Listening Investigation about Community Bus～

塩川 亮  
Makoto SHIOKAWA

（平成15年10月1日受理）

### I はじめに

近年、大学の地域的貢献の重要性が指摘されることは多いが、産学連携のしやすい理工系分野を除くと、なかなか実績があがっていないのが現状である。本学部においては、教育委員会や公立小中学校など教育現場と連携した地域貢献は従来から多く行われてきたが、市役所のような行政現場との連携による事例はまだ少ない。インターンシップは、大学生などが在学中の一定期間、就業体験をすることによって、社会・企業の実情を知り、仕事や職業に対する興味・関心を高め、また勉学の意味を自ら問い直し、学習意欲の向上に結びつけるために設けられた制度である。この制度を利用して、教育学部学生が行政現場を体験することで、彼らの興味・関心を高め、それが資質の向上に結びつけることができればよいと考え、静岡市インターンシップ制度を利用した教育的実践を企画した。

静岡市インターンシップ制度は、静岡市人事課が指定した部署で学生が数日間の研修を行う形態が一般的であるが、今回は、教育的実践を行いたいという趣旨から、特にお願いして、環境政策あるいは福祉政策として意義の高い「静岡市オムニバスタウン計画」の「安東地区コミュニティバス計画」ヒアリング調査に参加することになった。ヒアリングは、地域調査を必須とする地理学にとって有効な手法であり、今回は、学生にとってはトレーニングの場となった。

本稿は、2002年度静岡市インターンシップ制度を利用した教育的実践として、本学部地理学教室に所属する社会科教育・環境教育専修の3年生8名が参加したコミュニティバスヒアリング調査の内容およびその教育的効果等について報告することを目的としている。

### II 「静岡市オムニバスタウン計画」について

「オムニバスタウン計画」は、国土交通省・警察庁の財政的支援の下、全国11市（2004年2月現在）が実施している交通政策であり、「バスのもつ社会的意義すなわち、マイカーと比べて人・まち・環境にやさしいという特性が発揮され、快適な交通・生活環境の実現をめざすまちづくり」である。静岡市は2000年12月に全国6番目の都市としての指定を受け、2005年度までの5カ年計画で各施策を実施している。モータリゼーションの普及に伴い、公共交通機関利用者のマイカーへの転換が進み、特にバ

ス利用者は、最盛時の1968年を100とすると、近年は40近くまで減少している。バス利用者の減少は、バス事業者の経営を圧迫し、人口の希薄な過疎地域のみならず、人口密度の高い都市地域においても、多くのバス路線が赤字化している現状である。これに対して、バス事業者は赤字路線の廃止を求め、この問題が大きな社会問題化することになった。これらの路線の存続のためには自治体等の公的支援が必要となり、それが財政規模の小さな自治体にとっては大きな負担となっている。

バスは、われわれにとって最も身近な移動手段であり、マイカーを運転できない高齢者・障害者・子どもたちにとっては欠かせない交通手段である。したがって赤字路線とはいえ、その廃止はこれらの人々の生活を脅かすことにもなる。また、1人あたりの環境負荷を考えると、バスはマイカーよりも環境にやさしい交通機関と位置づけることができる。

一方で、2002年2月から国土交通省は規制緩和の一環として、バスについて需給調整規制を撤廃し、事業者は赤字バス路線を自由に廃止できることになり、バス事業者だけでなく、関係省庁ならびに自治体が一体となったバス事業活性化策が求められてきた。こうした状況下で誕生した「オムニバスタウン計画」は、地方自治体、道路交通を所管する旧運輸省・旧建設省（いずれも現在の国土交通省）、警察庁、バス事業者などが一体となったわが国最初のバス事業活性化のための本格的なパッケージアプローチと位置づけることができる。

「静岡市オムニバスタウン計画」の施策の内容は、(1) バスの利便性・安全性等の向上、(2) 交通施設等の整備・改善、(3) 交通安全に配慮したバス走行環境の改善、(4) 社会的役割の認識高揚、からなり、(1) バスの利便性・安全性等の向上としては、超低床ノンステップバスの導入、コミュニティバスの導入、バス路線の再編、CNGバスの導入など、(2) 交通施設等の整備・改善としては、バス停の整備、パーク&バスライドシステムの導入、サイクル&バスライドシステムの導入など、(3) 交通安全に配慮したバス走行環境の改善としては、バス専用レーン等の設置、PTPSの導入など、(4) 社会的役割の認識高揚としては、啓発シンポジウムの開催、利用促進キャンペーン等などの施策がある。静岡市の場合、これまで(1)～(3)については、さまざまな施策を行い、それなりに効果を上げてきたが、(4)の社会的役割の高揚については、年1回行われる啓発シンポジウムを除くと特にこれという施策が行われていなかった。社会的意義の高いオムニバスタウン計画の推進には、バス交通の必要性についての市民の意識高揚が不可欠であり、計画策定についても市民参加・参画が求められている。こういった点から、今回の試みは、静岡市民でもある学生がオムニバスタウン計画への参画という意義もある。

### III 安東地区コミュニティバスヒアリング調査

#### (1) 安東地区コミュニティバス計画の概要

コミュニティバスとは、「地域内の交通不便者の足の確保と利便性向上等のために市町村等が主体となって積極的に運行システムの構築・維持に関わっているバス運行サービス」(国土交通省)である。静岡市オムニバスタウン計画の中で、最初のコミュニティバス運行区域となった安東地区は、静岡市中心市街地の北部にある古くからの住宅地である。街路は狭隘で、一方通行が多い。また人口密度および高齢者率の高い地区でもある。既存のバス路線はいくつか存在するが、近年、南北に走る城北線が廃止されるなどにより、公共交通の空白地域がいくつか存在している。また同地区を走る安東循環は朝の数時間を除き、片周りだけの運行になり、走行環境の悪化に伴う運行速度の低下も加わり、利用者の減少が著しい。

このようなことから、静岡市最初のコミュニティバスの運行候補地に安東地区が選ばれ、アンケー

ト調査のほか、対象地区の町内会代表者との意見交換会を数度にわたり実施したが、基本コンセプトが不十分であったため、バス利用者として見込まれる高齢者、主婦などを中心にヒアリング調査を実施してバス利用に対する要望等を聴取し、それを運行計画に取り入れることになった。

### (2) ヒアリング調査の実施

ヒアリングは下記の日程で実施された。まず調査にさきだち、4月24日に事前研修を行ない、インターンシップの心構え、「静岡市オムニバスタウン計画」の概要・意義について教官が説明した。

ヒアリング調査は2002年5月～7月にかけて5回行われ、毎回学生が3～4名、教官1名、静岡市からは交通政策課職員2～3名が参加した。調査は集団面接で（グループヒアリング）の形で行われ、あらかじめ用意された質問事項に従い、学生が中心になり、調査を行った。その際に学生1名が書記を兼ねた。

表1 インターンシップの実施内容

2002年4月24日(水)	事前研修	静岡大学教育学部
4月25日(木)	第1回グループヒアリング	コープ静岡城北店（コープ組合員）
5月1日(水)	第2回グループヒアリング	静岡市立安東幼稚園（同保護者）
7月26日(金)	第3回グループヒアリング	静岡大学教育学部附属幼稚園（同保護者）
7月29日(月)	第4回グループヒアリング	昭和設計株式会社（安東小保護者）
7月31日(水)	第5回グループヒアリング	札の辻コミュニティセンター（高齢者）
9月19日(木)	武蔵野市コミュニティバス視察	
9月27日(金)	インターンシップ報告会	静岡大学教育学部
11月28日(木)	オムニバスサミット in 浜松参加	浜松フォルテホール

### (3) ヒアリング調査結果について

ヒアリング調査結果は下記のようにまとめられる。なお末尾の数字は、何回目の調査なのかを表している。

#### (1) バスサービスに対する不満・要望

##### a. 運賃・ダイヤなど

- ・イトーヨーカ堂（小黑）まで280円は高い。①
- ・乗り換えが不便。特に浅間町からの乗り換え。①
- ・唐瀬線は22時半には最終バスがなくなる。駅から急いでも間に合わない。
- ・新幹線の到着時刻とバスの発車時刻を考慮してほしい。①
- ・東海道本線、新幹線の本数は多くないので、もう少しバスのダイヤをそれに合わせるように考慮してほしい。①



第1回 ヒアリング調査（COOP静岡）2002年4月25日

- ・ 乗り継いでいくのが多いので利用しにくい。新しく路線ができたらしいが、口コミで知った。グランシップ、子供病院までバスは使いにくい。①
  - ・ 駐輪場なら100円で済む、バスは180円と高い。階段を上るのがしんどい。料金を先に払う方が楽。雨が降るととても混む。通勤時は仕方なくバスを利用していた。②
  - ・ 時刻表を回覧板などで回して欲しい。正確な時間がわからないと利用する気にならない。③
  - ・ 時間通りにこない。本数が少ない。③
  - ・ 時刻表の問題。乗り継ぎの意識がない。②
  - ・ カードの形が子供に利用しにくい。折れ曲がってしまう。③
  - ・ 学割パスカードの枚数制限が不便。③
  - ・ 停車時間が短すぎる。①
  - ・ 麻機線は雨の日は利用しにくい。乗れない。④
  - ・ 雨の日はダイヤ運行が遅れる。④
- b. 運転手の対応など
- ・ 昔はバスは手を挙げたら停まってくれた。⑤
  - ・ 運転手に態度が悪い人もいる。乗客のマナーも悪い。マナーの問題。②
  - ・ 浪漫バスに乗ったら財布を忘れていた。運賃を後払いOKにしてくれた。⑤
  - ・ 乗務員が最近親切。⑤
- c. バス停など
- ・ 雨に利用していたが、バス停が遠い。雨の中自転車でバス停までいくが、そこまでなら自転車で行ってしまふ。自転車の方がバスより小回りが利く。利用は頻繁ではない。行きたいところのそばにバスの停留所がない。①
  - ・ バス停に屋根がない。雨天時に立って待っているのが辛い。安東循環は道路が狭いので、バスを待っている時に危険。②
  - ・ 道路が狭いとバス停が反対側でない。②
  - ・ バス停が自転車や歩行者の通行を妨げている。バス停は安全を確保して欲しい。②
  - ・ 中町での乗り継ぎは非常にわかりにくい。明るくする、エスカレーターをつけるなど。静岡市民でさえもわからないところがある。②
  - ・ 子供が三人いるので困る。静鉄のサービスが良くない。運転手のマナーが良くない。利用しにくい。自家用車が便利。ソフト面の充実を。高齢者への対応が悪い。③
  - ・ 行きたいところにバスが通っていない。駅・センターまで行って乗り継がなくては行けない。どのバスも同じ所にしか行かない。運転手の子供への対応が悪い。同じバス停なのに停留所が離れている。③
  - ・ ベビーカーと子供を連れて乗ろうとしたときに運転手の対応が悪かった。車いすだけではなくベビーカーをたたまずに置くスペースが欲しい。自家用車利用の立場から見ると、バスは大きすぎて邪魔。実情にあわせて柔軟に対応してほしい。③
  - ・ 駅・センターを中心になっており不便。路線がなくて目的地へたどり着けない。乗り換えると遠回りになってしまう。自家用車の利用に慣れてる人をバスに変えさせるにはバスにメリットがないと無理。通勤時間帯以外は利用者に時間を合わせてほしい。バスターミナルの利用に階段を使わなくては行けない。夜、バス停からの街灯が少なく子供を利用させにくい。バスで買い物してもメリットがない。⑤

- ・浪漫バスに乗りたかったのに、呉服町のバス停はとても遠い。⑤
  - ・浪漫バスのバス停が端と端にあるので不便。⑤
  - ・低床バスは揺れがひどいような気がする。⑤
  - ・車庫で待機しているなら早く出てほしい。時間の弾力性を持たせてほしい。乗換えをする。終わりの10分より朝の10分が貴重。⑤
  - ・整理券を取りそこなった時どうしたらいいの？次の停留所で取ると怒られる。⑤
  - ・アイセルへ行くのに乗換えをしなければならない。⑤
  - ・アイセルから乗ったら城北高校前で降りる。それよりもセンターで乗り換える。⑤
  - ・バス停が大きいと邪魔。⑤
- (2) バスの利用状況などについて
- a. 普段の買い物場所は？
- ・コープ①
  - ・静鉄ストア②
  - ・近くのスーパーに③
  - ・伊勢丹へ行く。⑤
  - ・歩きで近くのスーパー。⑤
- b. 普段の移動手段は？
- ・徒歩・自転車・自家用車が大半②
  - ・自家用車か自転車。駐車場が整備されてきている。その時にいる場所・買うものによって臨機応変。③
  - ・自家用車が多い。③
  - ・バスは天気／子連れか否か／買い物乗車券／荷物を配送などによる。③  
伊勢丹にはバス。⑤
  - ・バスと自転車。⑤
  - ・運転できない人は土日に大型店に行くので普段バス利用はない。コープへの買い物は平日も。①
  - ・お稽古で麻機線を利用している。⑤
  - ・雨の日は自家用車を利用する。④
  - ・(中学生は利用するのか?) 自転車を利用する。④  
(バスの利用頻度は) 週2回。自転車も乗る。ほかの人は週1~3回程度が多い。⑤
- c. 中心商店街(呉服町・七間町)にはどれくらい行きますか？
- ・月に1回か2回、天気がいい日に町へ。①
  - ・妻は週一回。④
  - ・ほとんど出かける。閉店間際のデパチカは魅力的。④
  - ・呉服町で服を買う。⑤
- d. 中心商店街への移動手段は？
- ・車利用。3本の路線があるが、均等にバス停が遠い。買い物すると駐車料金がただになる。バスの時間に制約をうけてしまう。自転車、バイクを駅周辺におくことができない。人数が多ければ(家族なら)タクシーの方が利用しやすい。①
  - ・バスよりも自転車の方が便利。自転車とバスは結局時間的に変わらない。①
  - ・街に行くにはバスが楽。アイセルに行くには便利。⑤

## e. 病院への移動手段は？

- ・ 県立病院、徒歩。①
- ・ 駐車場があるために自家用車中心。②
- ・ (普段利用する病院は) 市役所の隣。自家用車が多い。免許を持っていない母親に優しくない。小さい子供だと自転車も使えない。③
- ・ (普段利用する病院は) 日赤。バスは不便で使えない。③
- ・ (普段利用する病院は) 徒歩で行けるところ。③
- ・ あまり行かない⑤
- ・ ほとんど市立病院⑤
- ・ ほとんど歩く。雨でも歩く。⑤
- ・ 大岩から総合病院へ行くには歩くので不便。25分歩く。病気のときは困る。⑤
- ・ 病気のときはタクシーを利用する。⑤
- ・ そうでないときは歩く。⑤

## (3) コミュニティバスについて

## a. 運行ルートについての要望

- ・ 県立病院へ行くバスが欲しい。①
- ・ 市民文化会館は止まりますか？体育館と会館を利用することが多い。雨天時に困る。駐車場も狭い。そこに年4、5回利用しているので是非欲しい。②
- ・ アイセルの前から歩いてお堀の中に行くのは大変。市の施設が集中しているので通して欲しい。既存のルートと違う所を通して欲しい。②
- ・ 呉服町に行く時に…市役所前に止まるならいらないだろう。500円(バス代金)かけてまでマックに行きたくない。高齢者が多いためやはりバスが欲しい。②
- ・ 新しい路線は家から大きく外れているために利用しないかも。②
- ・ いろんなところに線路が出ないと乗る気がしない。②
- ・ 利用しやすいバスがあれば乗ってみたい。子供も自家用車よりも公共交通機関を利用する機会を増やして欲しい。子供用のパスカードを欲しい。②
- ・ バスの路線次第で商店街の盛衰が左右される。自家用車を利用した郊外大型店舗ができれば対応できないのでは。③・用途によって使い分ける。③
- ・ 一般路線との乗換えができるのなら静岡駅を通る必要はない。③
- ・ サブターミナルがほしい。③
- ・ 細い道をぬって走れるバスがほしい。③
- ・ 安東循環と重なる部分が多い。昔の中部循環を通っていたところは？④
- ・ ターミナルがあると良い。④
- ・ アイセルを利用する高齢者が多くいる。アイセルまで行くバス路線を整備してほしい。特に大岩から行きにくい。⑤
- ・ 途中で乗り降りできたら良い。⑤
- ・ 5分10分歩くのが大変。⑤
- ・ 安東中学付近。街に行くには不便しない。横のつながりが大変。人口は多いけど不便。⑤
- ・ アイセルを借りる人が多い。国立病院跡地の利用を。⑤

## b. 運賃について

- ・ 京都・大阪では年間無料パス。静岡の3,000円の無料券だと少ない。福祉にもっと重きを置くべき。①
- ・ 東京ではパスでどこでも行ける。JRより都バスを利用している。①
- ・ 子供が無料なら利用機会も当然増える。②
- ・ 安ければ安いほど。ワンコイン。もっと安くてもいい。無料もあってもいい。タクシーを使わない理由は金額のみ。③
- ・ 値段よりも路線の充実。降りる場所が融通利けば200円でも。③
- ・ 100円がいい。④⑤
- ・ 乗ろうとしたら小銭がなかった。180円は微妙な金額。④
- ・ 乗り換え割引があるとよい。意外と歩いてしまう。④
- ・ 買い物割引があるとバスが身近になる。④
- ・ 半端なお金はとても気になる⑤
- ・ (180円より200円) それもやむをえない。⑤
- c. 運行ダイヤなどについて
  - ・ 10分間隔以内が理想。子供は長時間待てない。3-④・15分が限度。⑤
  - ・ 20分以内。⑤
- d. バス停の位置・間隔などについて
  - ・ 多いに越したことはない。バス停の整備。長時間待てないバス停が多い。③
  - ・ バスがどこにあるか分かるといい。バスロケーションシステムの改善。③
- e. バス車両に対する要望
  - ・ 低公害のバスにしてほしい。②
  - ・ バスの整備(排ガス)への対処。④
  - ・ 趣向を凝らしたバスがいい。②
  - ・ 運転しないのでバスを乗ることも多い。古い型のバスが来ると少しがっかり。ドラえもんのバスであると子供が喜ぶ。たとえば動物園行きなら動物柄のバスなど。②
  - ・ 静岡らしい色がいい。④
  - ・ ラッピングバスもいいと思うけど…。シンプルなバスが望ましい。④
  - ・ 駿府浪漫バスは小回りが利きそう。こういうバスがあればいいなどは前から思っていた。あの形にできないのか?④
  - ・ かわいいバスがいい。分かりやすいデザイン。浪漫バスがよい。⑤
- f. バス車内に対する要望
  - ・ 子供のバス利用が難しい。ベビーカーの固定。パスカードの無料配布は効果的。高齢者の行動に効果はある。③
  - ・ 荷物が多いとバスで帰りにくい。バスが整備されれば高齢者の外出の機会が増えるのでは。③
  - ・ 高校・大学生が前に立っているとちょっとやだ。⑤
  - ・ 若い人が前に座っていた。席を譲ったらお年寄りが当たり前のように座った。自分たちが責められているようでつらかった。⑤
  - ・ 立っているのはきつい。なんとか座れるようにならないのか。バスの動きについていけない。お年よりは座れるようにしたい。④
  - ・ どんな運転手でもいいから丁寧な運転をしてほしい。④

- ・乗客のマナーを啓発する必要がある。④
- ・男性の方が運転上手だと思う。⑤
- ・小さいバスなら女性でもいい。⑤
- ・傘を貸してくれるとうれしい。手を挙げると停まってくれると良い。⑤

g. その他

- ・夜遅くにバスは走らない、タクシーというイメージ。この地域は駅から遠くないのでタクシーでも良い。①
- ・東京出身。乗り換えは普通であったが静岡では自転車のみ。①
- ・(コミュニティバスに対して)福祉バスのイメージを持っていた。①
- ・新庁舎建設より市営バスを運営してください。②
- ・市役所でないとだめなことの方が多い。そのためのバス運行をして欲しい。現状ではバス利用にメリットが感じられない。②
- ・バス利用のメリットだが、駐車場利用と比べ、降りた場所に戻らなくてもいい。③
- ・バスと自転車の乗り換えは不便ではないか。市外から自家用車で来る人の足として駐車場・電車・バスの整備をして市内の渋滞を緩和させるべき。バス停が車道に面していて危険。中心街への自家用車の排除は、商店街の荒廃につながるのでは。シャトルバスがあれば便利。運転手が固定されていれば、地域住民が利用しやすい。③
- ・呉服町への魅力が少なくなった。街中へ出かけなくなった。ジャスコなどの利用が増えた。③
- ・街中商店街にアーケードがないので利用しにくい。③
- ・利用者は増えるのではないのでしょうか。高齢者もたくさんいらっしゃるの。④
- ・障害者が乗るときには時間がかかってもみんなが了承してくれている。⑤
- ・降りるときに「ありがとう」と言ってくれると気が和む。⑤
- ・(パサールカード)だいたい皆持っている。全員がパサールカードをコミュニティバスを使えばよいと考えている。⑤
- ・総合病院線は割りと早く来る。夜は9時ごろまで。⑤

#### IV インターンシップの教育的効果

事前研修でバス交通の意義について説明し、学生はオムニバスタウン計画の社会的意義についてそれなりに理解していたが、大部分の学生が経験が浅いこともあり、実際のヒアリング調査は、最初は教官および市職員が主体となって調査を進行せざるを得なかった。記録の学生以外は自由に質問できる状況であったが、彼等からの質問は限られたものであった。そこで、2回目以降、学生に司会をさせ、教官および市職員の発言は最小限にするなど工夫をしたところ、学生達の発言が増え、その内容も当初用意した質問事項だけでなく、自分の経験談などを加えるなど工夫がみられるようになった。調査の趣旨あるいはコミュニティバス計画の理解度が高まったことによると思われる。また調査後の意見交換でも、この計画の内容にかかわる具体的提案も出るまでになった。

なおこのヒアリング調査の結果、安東地区住民の要望が多かった小型低床バスの導入、バス停間隔の短縮化、CNGバスの導入、やさしい運転手による運行、などが運行計画で具体化され、フリー乗降制、新バスロケーションシステム、ICカードの導入などについては今後実現のため検討することになった。学生にどのような教育的効果があったのか参考までにK・Iの感想文を載せることにする。

様々な職種を経験することによって、自分の特性や適性を理解し、自分に合った職種を選ぶことが出来るようになる



という、インターンシップ制度に参加することは初めてのことであり、今回のヒアリング調査は貴重な体験となりました。ヒアリング調査に参加して、自転車を利用することが多いというような生活スタイルや、バスについて普段思っていること、感じていることなど、対象となる地域の方についていろいろなことが分かりました。

地域住民の多様なニーズにきめ細やかに対応する地域密着型バスシステムということがコミュニティバスの特性であり、実際にコミュニティバスを利用することになる方の意見を聞くというヒアリング調査の大切さを感じました。ヒアリング調査では、バス停が遠い、料金が安い、というような問題点が次々と挙げられ、バスのイメージの悪さ、不便さなど、バス運行サービスの低さが目立っていたように思われました。これらの問題を解決することがコミュニティバスには求められると思いました。

コミュニティバスは今までにないバスであるため、説明を受けて福祉バスなどのイメージを持った方もいました。よって、口頭で説明するよりも、他地域の例についてのビデオ等、映像を使った視覚的な説明のほうが、どのようなバスなのか、どのように運行するのかをより正確に伝えられるのではないかと、ヒアリング調査の進め方について思いました。

また、多くの利用者を得るためには、認知度を上げることが必要ですが、ヒアリング調査だけでは、情報を得る人数は限られたものであり、不十分であるように思います。地域の広報を利用するなど、できる限り多くの人に情報を与えることが必要であると考えます。

計画については、双方向の運行にすることは地域住民にとって利用しやすく良い案であると思いました。しかし30分間隔の運行となっていることが問題であると思いました。運行の間隔を大きくしてしまうことは利用者の減少に繋がってしまうため、できる限り利用しやすい間隔にするとよいと思いました。料金、運行頻度、走行性など、不評がバスの利用低下の原因となってしまうバス運行サービスを、コミュニティバスでは、できる限り高いものにすることが重要であると考えます。

静岡市の人口は現在約47万人、それに対して自転車の保有台数は約52万台であり、現在静岡市では駅前に自転車が放置、あるいは違法駐輪されているのを日常的に見かけます。コミュニティバスは新たな需要を求める取り組みであり、自転車の利用者を取り込むことでこの問題は解決に向かうのではないかと思います。国道1号線など、交通量が多いことも問題です。コミュニティバスを充実させて、自家用車利用を抑制し、環境負荷を軽減する環境への配慮も期待できると思います。

また、地域のお年寄りや身体障害者の方、子どもや自動車を運転できない人にとって、バスは生活の足である一方、現在はバス利用者の減少により、それを維持していくことが次第に困難になってきています。人口密度が高いが、一方通行道路や狭隘道路が多く、交通空白域であり、高齢者率が高い安東地区は、お年寄りや体の不自由な方にも安全で利用を容易にするというコミュニティバスを導入することに適した地域であると思いました。既存の路線バスだけではカバーしきれないニーズに対応したり、交通弱者のモビリティを確保することが、コミュニティバスによって期待することができると思います。

バスの利用が少ないのは「不便だから」ということ主な理由であると思います。ヒアリング調査でもそのような声がありました。しかし、バスの運行サービスの低下・悪循環は利用者の減少に起因しています。権利を主張するだけでなく、自分たちもそのバス路線の維持・活性化に対しある程度の責任を負うべきであり、そのような意識を持つことが必要であると、ヒアリング調査を通して感じました。(K・I)

ヒアリング調査終了後、静岡市のバス交通についての学生の意見・感想は下記の通りであった。

(1) 普段のバスの利用状況について

- ・ 登下校の際
- ・ 教育実習などの時

- ・雨が降ったとき
  - ・たまたまバスの時刻があったとき
  - ・飲み会があるとき
  - ・バイトに行く手段
  - ・実家に帰るとき
  - ・たくさん荷物のあるとき
- (2) バスの利用しにくい点
- ・料金が高い
  - ・道路の渋滞で時間通りつかない・バス停が遠い
  - ・休みの日にバスが少ない
  - ・バスが古い
  - ・なかなかバスがこない
  - ・バスの最終が早い
  - ・雨の日のバス停
- (3) バス路線の削減についてどう思うか
- ・現行システムでは限界なので新しいシステムが必要
  - ・乗り合いタクシーのようなシステムを導入する
- (4) 静岡市のオムニバスタウン計画（コミュニティバス）について
- ・安東地区よりも西部地区の方がお年寄りも多く、必要性があるのではないか
  - ・駅南にコミュニティバスの運行計画はないのか
  - ・なぜ最初の運行ルートが安東地区であるのか
  - ・フリー乗降するならどれくらいの範囲でできるのか
  - ・路線が長すぎるのではないか？
  - ・バス停はどのような形になるのか
  - ・デザインは市民公募をしないのか

## V 今後の課題

今回の静岡市インターンシップ制度を利用した教育的実践は、準備期間が短く、学生が十分に公共交通機関（特にバス）の必要性を十分に認識してない状況で実施したため、当初は学生の間で戸惑いも感じられた。しかし調査を重ねることによって、主体的にヒアリング調査ができるようになった。調査方法・質問事項など検討すべき課題は多いが、こうした試みにより、職業意識の高揚というインターンシップの目的の他、バスなどの公共交通機関の重要性を認識するなど、環境意識などを高めることになったことも事実である。また、コミュニティバス運行計画の企画、立案に関するヒアリング調査に参加できたことは、地域調査の技術取得のみならず、まちづくりに貢献できたという充実感を学生にもたらしめている。

ところで、今年で4年目を迎えた「静岡市オムニバスタウン計画」は、事業進捗率は毎年90%以上の数値を示し、ほぼ予定通り実施されている。しかしながらバス利用者の減少傾向は依然として続いており、バス利用の促進という本来の目的は、達成されているとは言い難い状況である。またこれに伴い赤字路線に対する市の財政的負担も年々拡大している。「オムニバスタウン計画」の課題としては次の点を上げることができる。

第一にあげることは、社会的啓蒙の不足である。静岡市オムニバスタウン計画では、第四の施策として社会的役割の認識高揚をあげており、毎年啓発シンポジウムなどを行っている。しかしながら、モータリゼーションが普及した今日、バス利用の促進をはかるためには、1人でも多くの市民に人あるいは環境にやさしいバスの特性を認識してもらうと同時に、自分たちに身近な交通機関として、積極的に支援できる体制の構築が必要となる。そのためには計画の企画・推進において、市民参加・参画を勧めることが不可欠である。今回のヒアリング調査への学生の参加は、この観点から、市民参加・参画の一事例と考えることができる。

ところで、このように社会的意義の高いバス交通であるが、現在の学校教育では、小学校生活科での「バスの乗り方」などを除くと、ほとんど扱われておらず、環境教育的視点からの取扱いは皆無である。バスなどの公共交通は、マイカーよりも人や環境にやさしく、環境教育などの観点からもっと取り上げて良い題材である。今後は「社会的役割の認識高揚」の一施策として、小中学校での授業実践などの教育的施策を盛り込み、保護者も含めた啓蒙を行う必要があると思われる。

#### 【参考文献】

- (1) 静岡大学教育学部塩川研究室(2003):『平成14年度静岡市インターンシップ安東地区コミュニティバスヒアリング調査報告書』40P.
- (2) 鈴木文彦(2001a):『路線バスの現在、未来』グランプリ出版 300P.
- (3) 鈴木文彦(2001b):『路線バスの現在、未来Part2』グランプリ出版 307P.
- (4) 太田勝敏他編(1998):『これからの都市と交通とまちづくり』地域科学研究会219P.
- (5) 太田勝敏他編(1997):『公共交通の整備・利用促進の方策』地域科学研究会216P.
- (6) 太田勝敏他編(1997):『交通の社会実験と市民参加－そのプロセスと効果』地域科学研究会178P.
- (7) 山中英生他(2000):『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社176P.