

第3回講演（平成15年8月22日実施）

高齢社会のまちづくり

・ 人に優しい交通を考える

～武蔵野市のコミュニティバス

「ムーバス」の取り組み～

「武蔵野市のコミュニティバス 『ムーバス』の取り組み」

武蔵野市都市整備部交通対策課長

中村 永司さん



1. 武蔵野市の概要

今日は武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」についての話でございますが、このムーバスを語るには、当市の概要をまず知っていただきたいと思います。

当市は、位置的には東京都のほぼ中心部で、区部と市部のちょうど境目になっており、新宿都庁より約12km西にあります。また、東西6.4km、南北3.1km、面積10.73km²と、非常に狭い面積で、人口が13万1,300人、人口密度が1万2,200人/km²で、市としては全国2番目の人口過密都市となっています。

鉄道駅はJR中央線の吉祥寺、三鷹、武蔵境の3駅があります。乗客数は、吉祥寺で約42万人、三鷹では16万人、武蔵境では13万人です。都心に出るのに便利な一方、大学や、吉祥寺のような新宿以西では有数の商業地でもあります。

さて、平成2年には吉祥寺の駅周辺に違法駐車が多かったため、それを解消しようと、全国に先駆けて違法駐車防止条例を制定しました。それは、警備会社に委託しまして、土日祝日に、午後1時から6時まで、警備員が24名体制で吉祥寺駅周辺の違法駐車に対し啓発活動を行っております。そのため、現在では条例施行前と比べ、違法駐車の数約86%減と、かなり効果を上げています。また、交差点付近の悪質駐車を警察に通報し、レッカー移動も行っております。

放置自転車対策についても昭和58年に条例を

作っていますが、これを平成6年12月に全面改正しまして、より一層の取り締まりを厳しくしています。しかし、現在でも吉祥寺駅周辺ですと、放置が約2,000台あり、まだまだ対策が必要です。ちなみに吉祥寺駅周辺の停留台数は約9,000台ぐらいです。

2. ムーブスの概要

まずムーバスの目的は、交通空白・不便地域（これは後に説明いたしますが）を解消し、高齢者や小さな子ども連れの人などの交通弱者をはじめ、すべての人が気軽にまちに出られるようにすることで、つまり「市民のモビリティの確保」です。一言でいうと、ムーバスは従来の路線バスが入っていけない5～6m程度の狭い道でも入っていき、家のそばまで来てくれて、駅までアクセスしてくれるバスです。

ムーバスの1号路線は、平成7年、従来の廃止代替や福祉バスではない、行政主導の一般乗合のコミュニティバスとして、全国で初めて運行を開始しました。平成15年5月現在、市内3駅すべてから4路線を運行してまして、1日合計5,200人程度が利用しています。平成14年度は186万人の利用があり、運行後7年半で770万人が利用しています。このままいきますと、来年8月頃には1,000万人に達する予定です。

「ムーバス」の愛称は公募しまして、最終的には武蔵野市の「ム」と「move us（私たちが

移動させる)」を両方かけ合わせて、「ムーバス」ということで決定いたしました。

3. 導入の背景

導入の背景には、交通空白地域と不便地域の存在があります。空白地域とは、路線バスのバス停から300mより遠い区域です。インタビューや現況調査によると、バス停まで歩いて抵抗ないだろうという距離は300m以内です。また、バス停から300m以内でも、路線バスの本数が100本以下の地域は不便地域と定義づけました。

吉祥寺駅は1号路線と2号路線、そして武蔵境駅は3号路線で、ここは2経路となっています。4号路線が三鷹駅からの路線です。これらの路線は、空白地域と不便地域の解消を目的として設定しています。

路線を設定し、新しくできたムーバスのバス停から300mの円をかくと、300mよりも遠い空白地域はほんの少しになっていますが、まだ不便地域が解消されていないところがありますので、また検討を始めています。

導入のもう一つの背景には、高齢化があります。平成3年、検討委員会の開始時点では、市内の65歳以上の高齢者は人口の11.7%で、高齢者がまちに出て健康に活動するためには、移動手段を早急に整備する必要がありました。なお、平成15年4月現在では、高齢化率は17.8%で、これは全国平均値でございます。

4. 実現までのプロセス

次に実現までのプロセスです。まず平成元年に交通不便を訴える市民の手紙が市長に届きまして、これが導入の大きなきっかけとなりました。この手紙は、「わたしは吉祥寺のまちに出

たいのですが、高齢で足が悪くなってしまい、バス停まで遠くて歩けなくなりました。自転車も怖くて乗れません。何とかバスを延長してくれませんか」と訴える内容のものでした。

この吉祥寺駅の北口からは800便、南口からは700便の一般路線バスがありましたので、それでいいだろうと考えていましたが、この手紙を読み、ほかにも同じような人がたくさんいるだろうと、当市の土屋市長は感じたようです。

平成2年12月には、「武蔵野市の未来を語る」というシンポジウムで、市長は都市をもっと便利に、また高齢者が住みやすい都市にしようということで、ここで初めてコミュニティバスの考え方を示しています。

平成3年10月から、学識経験者を中心に、運輸省（現・国交省）等の方々と、高齢化社会に対応した交通システムの整備を目的とした市民交通システム検討委員会が設置されました。その中で、申し訳なかったのですが、高齢者を追跡調査してみると、高齢者のかたがたは100m行くと止まって休んでしまい、ガードレールに寄りかかったり、ある人は道路の端にしゃがんでしまうという光景が見られました。新しい交通システムとして、コミュニティバスの整備がここで提案され、交通空白・不便地域という位置づけもこの委員会で行ったものでございます。



コミュニティバス実施検討委員会には、学識経験者のほか、将来のバス路線免許をにらんで運輸省、警視庁、バスの運行をお願いするバス事業者、当時は入り口と出口の二つがあるバスがありませんでしたので、改装に必要な車体メーカーのトヨタ自動車のかたにも入っていただきました。この委員会ではいろいろな調査等を行いまして、運行地域、コースを提言しています。

次に平成6年にはコミュニティバス推進委員会を設置し、この委員会が基本的に事業主体、バスの車両、運賃等の検討を行いました。三つの問題点がありました。

一つめは、運行していただけるバス業者の合意を得ること、路線の免許を取得することです。コミュニティバスは一般バスと同じく道路運送法第4条の免許とし、バスは市で購入、バス事業所への無償貸与、バス停の設置・維持管理は市で行います。運行経費については、1,700万円までの赤字分は市が補助することとし、関東バス、西武バス、小田急バスの3社のバス事業者に呼びかけました。しかし、路線バスの基本料金が当時200円のところを100円で走らせることが問題になり、事業採算性から2社にはお断りを受け、結局、運行経費の補助を2,000万円とすることで関東バスに受託してもらっています。

運輸省は、事業採算性と一般路線との運賃の格差ということで認可に難色を示しました。こういう特殊免許ですから、半年、1年でやめたということでは困るということで、採算性はどうかと、かなりの難色を示していました。しかし、赤字を出せば負担しますということと、100円という料金はこのバスの特徴の一つだということで理解をお願いして、認可が下りることが決定しました。

高齢者に聞いたところ、こういうバスに200円でも乗るといふ人は約20%で、約80%の人が200円では乗らないという答えでした。そこで、いくらならば乗るかという問い、80%のかたが150円なら乗ると答えています。市長はワンコインにこだわってしまして、市長の言葉でいいますと、「150円のワンコインがあったらな」と考えたとのこと。結局100円ならば利用するという人が非常に多いこともあり、ワンコイン100円に決定しています。ちなみに未就学児童については無料です。

二つめの問題点は、狭い住宅地内の道路に路線バスを走らせることに関して、警視庁の了解を得ることがなかなか大変だったことです。車両規格の問題、時間規制の問題など、かなり苦勞をしました。コミュニティバスが特殊車両として道路の通行認定を受けたり、一部道幅を拡張した場所もあります。また、警察等からの指摘で、通学路で特に歩行者の多い道路等は、迂回等で対処しています。そのほか、いろいろな経過がありますが、最後には警視庁の了解を得ています。

三つめの問題点は、マイクロバスを路線バスとして使うには、ドアが二つ必要であることです。これはたまたま日野自動車というメーカーが当時開発してくださっていました。

その後、平成7年7月に関東バスと運行の合意文書を調印し、平成7年11月には、運輸省から路線免許が、一般乗合免許として認可が下りました。そして、平成7年11月23日にデモ走行した後、11月24日に運行協定を締結し、11月26日に待望の第1号路線が運行を開始したわけです。初日乗客は767名で、予定の乗客数は1日平均752名ですので、まずまずの初日の状態になりました。

1号路線は、路線延長が4.2km、一回りの所要時間が25分、運行時間は8時から夜7時までです。これは2台で回していき、運行間隔が15分、便数が45便で、バス停が18か所、200mに1か所の割合です。そして料金が100円、使用車両は日野自動車のリエッセです。

2号路線は、路線延長が他の路線と比べて最も長く5.2km、所要時間が34分、運行時間が朝8時から夜7時半、運行間隔が13分です。土日は運行間隔10分となっていますが、これは土日の乗客が非常に多いので増便をしています。運行車両は3台で、土日は4台を使用しており、バス停は24か所です。

3号路線は、路線は一つですが、系統は西と東の二つになります。西の方に向かっていくバスは、路線延長が3.8km、所要時間15分、運行間隔が20分、便数が42便となっています。東循環の方もほぼ同じような内容です。ですから、運行間隔としては、すべての路線が10分から20分の間になっています。

最後の4号路線は平成14年に三鷹駅から出ておりますが、路線延長は4.9km、所要時間は30分、運行間隔は20分、運行車両は2台で回しています。これも4.9kmを200mで割りますと、ほぼ24ということで、200mに一つ、24箇所のバス停を設置しています。

5. ムーバスの特徴

次にムーバスの特徴ですが、まず、交通空白、不便地域を解消する短距離交通システムだということがあります。まさしく短距離で、一回り5.2kmが最高です。また、大型路線バスが入れない住宅街の6m未満の狭い道を運行します。宅配便のトラック等が停まっていると、通れはするのですが、ぎりぎりのところがあります。し

かし、ムーバスの運転手には大体バス会社を定年退職した嘱託職員を使っていますので、運転は文句なしですし、これまでの経験から人との対応もうまくやっています。また、定年退職者の運転手を雇用するもう一つの大きい理由は、やはり事業採算性です。やはり若い人を使いますと年間800万円程度かかりますが、定年退職者を使えば300万円程度になり、事業採算性からもよく、高齢者の雇用問題にもつながっていくのではないかと、いろいろなメリットがあります。

バスの大きさは、全長6.99m、全幅2.06m、全高2.82mで、乗車定員が29名です。本来は定員41名のバスですが、それを改造して29名としています。

次の特徴は、高齢者や幼児連れの人なども抵抗なく利用できるシステムということです。バス停は高齢者の歩行距離を考慮して200m間隔で、これは荷物を持った高齢者のかたは100m歩くと休む、ということが再三目に留まるという現況調査結果がありますので、200mであれば抵抗なく利用していただけるだろうということです。従来の一般路線のバスですと、バス停の間隔は400~500mありますので、半分以下です。また、覚えやすいように、停留所名だけでなく、それぞれの停留所には色と番号をつけています。そこへ行くにはどこで降りればいいのかを、番号で教えることができます。

また、バスの段差は一段目が35cmと高いため、電動の補助ステップを装備し、一段目を15cmとしています。ぶつからないようにシールを張り、ステップが出ることを分かるようにしており、非常に評判がいいです。握り棒は、高齢者は握力があまりないため、2.8cmと少し細くなっています。それと、うちのバスでは不安定なつり

革は使っていません。

そして、荷物をたくさん持っても取り出しやすいように、ワンコイン100円という利用料金です。料金としては、従来の路線バスのシルバーパスは利用できません。料金か、あるいは専用の1,000円で11枚の回数券だけの利用としています。やはり「シルバーパスを使わせてくれ」という要望がかなりあったらしいのですが、100円は権利行使のための正当な負担だろうということで、このような形の利用体系になっています。運行間隔は10分から最高でも20分です。それから、一応は車いすを折りたたんで置くスペースはあります。しかし、今までに1件利用があったかどうかというような状態です。折りたたみ車いすを使われるかたは、介護者ともう一人、運転手さんか誰かが手伝って上にあげなければなりませんし、狭い道をバス停まで車いすで出てくるのは難しいからだと思います。したがって、後で述べますが、障害者等には、別に移送サービスを行っております。

ムーバスの三つめの特徴は、地域の触れ合いを大切にするということです。まず貸し出し用傘があり、急なときには借りていって、また次のときには持ってきてくださいということもしています。最近では当初用意した以外のいろいろな傘があり、寄附もかなりしてくださっているということも聞いています。

また、コミュニティボードを設置し、空いていれば、地域の催し物などの掲示にどんどん使うこともできます。ただ、掲示期間は2週間で、A4以内のサイズです。できれば自分で張り替えていただきたいのですが、期限が来れば運転手が張り替えます。

安全性の確保のために、走行速度は時速20km程度に抑えています。乗っていただくと分かり

ますが、20kmというと非常に遅く、交差点で自動車が急に飛び出しても、急ブレーキで対応できるような速度です。少し前に自転車が飛び出したことがあったのですが、急ブレーキをかけたため、乗客のかた一人がよろけて料金箱に足をぶつけられました。しかし、ごく軽傷で大したことはありませんでした。事故といってもその程度で防ぐことができるスピードです。低公害にも重点を置いています。国の規制以上に上乘せし、排ガス浄化装置を設置しています。ディーゼル特有のにおいも感じられません。

さらに、ムーバスの接近を音で知らせることもしています。また、満車の場合、「満車なので申し訳ないですが通過します」と、減速して運転手さんが表に聞こえるマイクで丁寧に謝って通過します。それでも、けっこう文句がきますので、路線を一つ増設したというケースもあります。

四つめの特徴は、つい乗りたくなる魅力的なバスであることです。車体は0から9までの番号がついています。これは「0歳から99歳まで、どの世代の人も気軽に乗っていただきたい」という願いとメッセージを込めてデザインし、0から9を大きく描いたカラーリングがなされています。ピンクや青、黄色などありますが、こ



これはバス停も同じ色にしています。例えば、0はピンクですが、出発点と、10番、20番など、0のつくところは、そのピンク色で、黄色のところは1番と11番というように、バス停の色をまずその色にしています。ですから、色と番号でどこで降りればいいのか分かるなど、いろいろな工夫をしています。

また、運転手の丁寧な対応については指導を徹底しています。

各路線は、1号、2号、4号は関東バスの運行で、3号路線は小田急バスです。バス会社に各路線に運行車両プラス1台ずつ、予備車が配置されており、何かあったときにはすぐに取り換えて、運行に支障がないようにしています。

6. 実施主体と費用・責任分担

事業主体は市です。バスを購入（1台約1,600万円）し、バス停の設置、ダイヤの作成、交通安全施設、道路の整備、交通整理員の委託などを行います。吉祥寺周辺は非常に混んでいる場所がありますので、ムーバスの運行に支障がないように交差点の交通整理などを行っています。また、先ほど言いましたように、バス会社のムーバス運行収支に赤字が出た場合は、2,000万円まで市が補助金で補てんします。事故については、万が一のときに3,000万円の自賠責（強制保険）だけは市のほうで入っています。

次に運行主体は民間バス会社で、一般乗合免許をバス会社で取っていただきました。事故については、運行会社が、市で負担する自賠責以外のすべての責任を持ち、万が一の場合には、任意保険で処理し、強制保険を超えたものは任意ですべてまかなうということです。

運行経費の内訳ですが、約50%が運転手の人件費です。高齢者を使う前はこれが70~80%で

したが、雇用の促進、経費の節減ということで、退職した方を雇用してからは大体50%になりました。あとは事務員と技工の人件費が20%、燃料費が5%、車両修繕費が3%、残りの22%が本社の一般管理費という内訳になっています。

市の初期投資額は、1号路線導入時は合計で約7,500万円です。これはバス、バス停、上屋、それから7年度は赤字が出ましたので、その補てんの運行補助金、フォローアップ調査費、広告宣伝費、その他です。

7. 運行状況と評価

運行状況ですが、平成7年は11月から行っていますので、乗客数は極端に少ないですし、平成8年もまだ1路線です。少ないですが、結局、現在は一日平均5,100~5,200人程度に落ち着いています。平成14年度は4路線が開通していますので、平成15年度も乗客総数180~190万人ぐらいいくのではないかと予想しています。

収支は、平成7年度は11月から3月までの5か月間しかなかったもので、約800万円、平成8年は運転者の人件費が高かったため経費がかさみ、1,800万円の補助金を出しています。このままいきますと何年たっても赤字がかさむばかりだったので、この時点で定年退職者の再雇用をしてほしいと強く要請しましたところ、平成9年の途中から導入され、一人当たり年間約800万円かかっていた運転手の人件費が約300万円になり、平成9年にはマイナスが470万円程度と軽減しました。そして、平成10年度で初めて黒字になり、その額が864万円、平成11年度が900万円、平成12年度は、途中から導入した3号路線だけはマイナスになりましたが、トータルでは1,000万円の黒字となりました。平成13年度、平成14年度も2,000万円の黒字です。

市のほうも、導入に携わっていただいた運輸省、警視庁、そして各方面の先生がた、もちろん職員もそうなのですが、まさか黒字になるとは誰も思っていませんでした。赤字が当然と思って補助金を出していたところ、収支状態が急激に変わってきましたので、うちの市長は「今まで補助したのだから、これからは儲かった分は市に全部下さい」と言いました。しかし、バス会社側としても営業努力、企業努力の結果ということでもありますので、結局、収益の半分は市に寄附してくださるということになりました。平成14年度も約2,000万円の黒字ですから、1,000万円は市のほうに寄附していただきました。

また、各路線ごとにフォローアップ調査を行っておりますが、住民による評価は良く、利用理由の第1位は「バス停が近い」、第2位が「運賃が安い」、第3位が「時刻表どおりに来る」ということです。逆に路線バスは、「バス停が遠い」「運賃が高い」「時間が不正確」ということにもとれるのかなと感じております。これも1系統が20分程度、最高でも5kmという「ムーバス」の運行形態が功を奏したと思っています。そして外出回数の変化を見てみると、高齢者のかたの外出が増加しています。



8. ムーバスの受賞歴

次にムーバスの受賞歴ですが、①国際交通安全学会賞は、ムーバスのシステムについての評価で、業績部門で頂いたものです。②第9回CSデザイン賞輸送機器部門金賞は、ムーバスのデザインについて受章したものです。③日本計画行政学会計画賞優秀賞は、ムーバスの立ち上げの計画・手法等についての評価がされました。④メロウ・グランプリ自治体施策分野ユニーク賞は、施策についての受賞です。⑤日本生活文化大賞の大賞は、市民の生活文化の向上に寄与したというものです。

9. パークアンドバスライド用駐車場「ムーパーク」

次にムーバスに関連して、パークアンドバスライドについてご説明します。

これは、吉祥寺の車の違法駐車数が多いため、吉祥寺から離れた駐車場に停めてもらい、その前にあるムーバスのバス停からムーバスに乗って吉祥寺まで往復するというものです。個別輸送機関から公共交通機関への乗り換えの促進と吉祥寺中心部の車両混雑の緩和、そして来街車に対する違法駐車抑制という目的で、平成11年度より始めています。

実施駐車場は、当初59台だった収容台数を77台に拡張し、ムーバスでの所要時間は、吉祥寺への行きが約20分、帰りが9分ぐらいです。用地は、現在、市が土地の所有者から借地して、管理運営は吉祥寺の商店街の協議会が行っています。運営収支は、現在、黒字になっています。

駐車料金は1時間100円で、かなり利用いただいているようです。吉祥寺の大型加盟店に行きますと、2,000円以上の買い物で1時間無料券が3枚もらえますし、一般の加盟店は、

1,000円以上の買い物で1時間無料券が1枚もらえ、またいつ使っても有効です。現在、このシステムの駐車場は1か所ですが、もう1か所ぐらいできればと思っています。

収容台数が約80台ですので、目に見えた効果はないのですが、その分の車だけは吉祥寺の駅には行っていないということになります。そのほか、駐車場については、今、駐車場案内システムを考えていまして、来年度からは、カーナビや携帯を使って、駐車場へアクセスできるようにしたいと思っています。今、吉祥寺では駐車場待ちの車が非常に渋滞の原因になっていますので、それをどうにかしなくてはならないと考えています。

10. 移送サービス（レモンキャブ）事業

次に、移送サービス（レモンキャブ）事業をご説明します。これは、ムーバスを導入してから5年後の平成12年に、バスやタクシーなどの利用が困難な高齢者・障害者の人たちを対象に、個別ニーズに応じたドア・ツー・ドアの送迎サービスということで始めています。利用目的は通院でも買い物でも、友達の家に行くということでもかまいません。

事業主体は市で、運営主体は市の福祉公社に委託しています。これは福祉の関係ですから、省庁からも許可を得ています。事業開始は平成12年で、利用対象者は高齢者、障害者で公共交通機関の利用が困難な方、運行範囲は市内および隣接地区です。利用料は、年会費が1,000円で、30分800円です。運転手のかたは、過去3年以上無事故で、公社が主催する講習会を受講した街の自営業等の方々をお願いしております。

車は現在8台ありまして、シートリフト式4台、手動スロープで車いすがそのまま乗るもの

が3台、車いすリフト車が1台で、利用者の庭先まで来て、利用していただいています。年会費1,000円ということですが、まだ会員になっていない場合でも、電話で「会員になるので、お願いします」と言えば、利用は可能です。

他の市では車いす対応型のコミュニティバスもありますが、うちの市では、ムーバスはごく一般的な乗り合いで、万が一のために折りたたみの車いすを置けるスペースはあるものの通常は座席として使っています。ですから、車いす利用は、レモンキャブという事業サービスのほうを紹介しています。

11. 終わりに

以上がムーバスの導入についての現状ですが、このムーバスが大勢の方に乗っていただいた理由としては、まず導入に当たって、しっかりとしたコンセプトを持ったことだろうと考えています。また、十分な準備期間を持って、住民ニーズを的確にとらえることも必要です。平成3年から始めて、検討会も常時開き、平成7年に運行開始ですから、4年もかかりました。しかし、これは決して無駄なことではありませんし、ニーズを的確にとらえた結果ではないかと思っています。

またその地域によっていろいろ特徴がありますので、その地域の特徴をとらえたコミュニティバスにするべきだろうと思います。当市は全国の市の中でも2位という過密都市ですし、吉祥寺というところは遊び場にもなっています。それとムーバスは1路線が短い循環になっていますので、それが功を奏したのではないかと考えています。今、全国の市町村で400を超えるコミュニティバスを走らせていると思いますが、黒字というところはまだ聞いておりません。で

すから、その地域に合ったコミュニティバスであるということが、いちばん大事なことだと思います。

もう一つは、自治体と利用者、市民の方々がお互いに支え合っていることが、成功の理由だと思います。それでも、まだ不便地域がありますので、その辺も視野に入れながら、これからも検討していきたいと考えています。

武蔵野市のほうにお越しの節には、ぜひ一度乗っていただきたいと思います。当市ではいろいろな施策をやっていますので、このムーバスに乗っていただければ、武蔵野市のまちの様子をご覧いただけるかと思います。

ご清聴ありがとうございました。