

ムーバス

堀内重人

ムーバス誕生の経緯

東京のほぼ中央に位置する武蔵野市は、人口約 13 万人の都市であると同時に人口密度 12,218 人は日本でも第 3 位にランクされる過密都市である。大部分が閑静な住宅地であるが、JR 吉祥寺駅周辺は都内でも有数の商業、金融、文化、レジャー等が高度に集積している特徴がある。武蔵野市には公共交通であるバスは多数運行されていたが、道幅 4.0 ~ 5.5m の道路が多く、このような道路では大型バスの運行が困難であった。高齢者が多数居住する住宅街は、駅までのアクセス手段は徒歩しかなく、自由に移動できる範囲は限られていた。「ムーバス」というコミュニティバスが誕生するきっかけは市内に住む高齢の婦人から市長宛に送られた「駅に行きたくてもバスが無くて行けない」という 1 枚の手紙がきっかけである。土屋市長は「市内 3 駅から 1 キロで円を引くと、駅まで 1 キロ以上あり、バス路線から外れ、その中に収まらない部分が生じている。幹線道路よりも 1 ランク下の 6 m の区画道路であればバスの運行が可能であり、その辺を対象にした近距離の中型バスを運行したい」という思いを 1990 年 12 月に開催された「武蔵野市の未来都市型を語る」というシンポジウムで述べている。「ありがとう、運転手さん」という挨拶が、利用者の中から出で来るようなバスを本気で育てたいという市長の強い希望に答えるために、交通専門家以外に当時の運輸省や警察、東京都、バス事業者、公認会計士が加わって「市民交通システム検討委員会」が 1991 年に設置され、高齢者の交通環境に的を絞り調査研究が行われた。利用者の本音を調べる目的からグループインタビューとビデオによる高齢者の行動観察調査が 2 年間に渡り実施され、それらの調査・研究を基に 1995 年 11 月 26 日から「ムーバス」の運行が開始された。

「ムーバス」の基本的コンセプト

循環型コミュニティバスである「ムーバス」の基本的考えは、バス交通の空白地域と駅間に小型バスを用い短距離で結び且つ、高齢者にも使い易いシステムを採用し、高齢者等が生き活きと自由に移動が可能なまちづくりを目指した。つ

まり交通不便地域の解消を最優先の課題として取り組んだのである。「ムーバス」は武蔵野市が、民間バス事業者に運行を依頼して走らせている一般乗合の小型バスであり、1995年11月に行政主導の一般乗合の（福祉特定目的でない）コミュニティバスとして全国で初めて運行を開始した。路線は極力既存の路線バスと競合を避け、住宅街の5.5m道路を基本に現在では4路線運行している。各路線とも一周3～5km程度と運行距離が短いのは、道路幅と一方通行の関係から双方向の運行は困難であり、進行方向の逆方向に向かう人の利便性も考慮して決定された。バス停は高齢者等が抵抗無く歩ける距離が100mである站も考慮して200mを基準に設置している。

運賃は、既存の路線バスが大人210円、子供100円の均一制であるのに対し、大人・子供ともワンコインの100円で、未就学児童は無料である。運賃の100円は、最初から市長の主張であったが、高齢者対象の調査からも「100円ならば老人パスが使えなくても利用したい」という高齢者の意識を確認できたことで決まった。現在も現金か11枚綴りの専用回数券のみ使用が可能で、高齢者のシルバーパスは使用出来ないシステムになっている。

ムーバスの経営状況

小学生以上が100円均一の運賃で採算を採ることが難しい。それゆえ当初、運行免許が取得できるかどうか心配された。210円均一の地域に100円運賃を設定した前例が無く、事業が採算に乗らず継続性が危ぶまれる路線には、許可されないという前提があったからである。そこで武蔵野市は「ムーバス」を交通事業として位置付けるのではなく、福祉事業として位置付けた。そのためバス車両やバス停等の施設は、市が用意して事業者は無償で貸与している。運行は関東バスと小田急バスが乗合路線免許を取得し、運賃収入による運行経費の不足分は武蔵野市が補助することで、事業の継続性が確保できるという旨の理解を得て免許を取得し、運行が開始された。補助金を導入することから、無制限に膨らんで市の財政を圧迫する事態を防止する必要があり、また市バスや福祉特定目的のバスではなく、一般乗合免許（4条免許）で運行することから、補助金の上限は運行経費の半額までとしている。現在は4路線運行され、1日当たり5,000人弱の乗降客

がある。100円均一という低廉な運賃ながら1998年度から運賃収入だけで運行経費が賄え、黒字経営となっている。「ムーバス」は、乗客が増え経営的にも成功した例として全国に発信された。

参考文献

- 1) 土居靖範『まちづくりと交通』つむぎ出版、1997年
- 2) 鈴木文彦『路線バスの現在・未来』グランプリ出版、2001年1月
- 3) 鈴木文彦『路線バスの現在・未来 Part 2』グランプリ出版、2001年11月
- 4) 土居靖範「規制改革で深まる都市交通の危機と政策課題」『都市問題研究』2001年12月号
- 5) 土居靖範「まちづくりとコミュニティーバス - 増加するコミュニティーバスの成功への道を探る - 」『立命館経営学』2002年2月
- 6) 中村哲朗「利用者・バス事業者・自治体の三者で支え合う公共交通の試み」武蔵野市のコミュニティーバス「ムーバス」の取り組み - 『交通権』No19、2002年4月
- 7) 東京都武蔵野市・関東バス - ムーバス

<http://infoshako.sk.tsukuba.ac.jp~kfurukawa/bus/movebus.html>

- 8) ムーバス運行事業

<http://www.pear.ne.jp/~seinen/sesaku12/musashino/musashino2.html>

<ムーバス> 路線概要・運行実績

<http://www.city.musashino.tokyo.jp/section/08030koutuu/m-bus/03.html>

ムーバス <http://www.city.musashino.tokyo.jp/section/08030koutuu/m-bus/>