

第2回

土屋正忠氏に訊く

「声をカタチへつなげるために」

佐竹わか菜
SATAKE Wakana
信州大学大学院

森本紘文
MORIMOTO Hirofumi
信州大学大学院



人，都市，文化をつなげ，さまざまな分野と結びつく土木。土木工学はあらゆる局面でつながりを持つ工学である。また，人との心のつながりが大事になる世界でもある。本企画では，「つながり」をキーワードにさまざまな分野で活躍される方々へのインタビューを通して，土木業界に関するご意見を伺う。

第2回目の今回は，一般市民からの一通の手紙を心に留め，その声をカタチにして，コミュニティバスの「ムーバス」を誕生させた土屋正忠武蔵野市長にお話を伺った。声をカタチにする過程において，人々と対話すること・心をつなげることの大切さや，その喜びについてご教授いただいた。

また，実際にカタチとなって誕生したムーバスについて理解を深めていただくため，最初の2ページでは，ムーバス利用者からの声や，ムーバス自身についても触れている。

学生

ムーバスとは？

コミュニティバスとは？

“ムーバス”とは，東京都武蔵野市を走るコミュニティバスの名称です。そしてコミュニティバスとは，「地域の住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで，車両仕様，運賃，ダイヤ，バス停位置等を工夫したバスサービス」と考えられています。交通の不便な地域を解消すべく，導入を図る場合が多いといえます。特徴的なものには，わかりやすい運賃体系，短い間隔でのバス停設置，小型バスを用いて狭隘道路を走行，などが挙げられます。コミュニティバスはムーバスにより脚光を浴び，現在では全国各地で運行が行われています。

ムーバス誕生のきっかけ

それは一通の手紙からでした。今から約14年前，「吉祥寺に出たいのですが，足が悪くなってバス停までが遠くなり，歩けなくなってしまいました。自転車は怖くてとても乗れません。」と書かれた市民からの手紙が，土屋市長のもとに届いたのでした。交通の便がきわめてよいと考えられていた武蔵野市でしたが，実際に市内を調査した結果，実は交通の不便な地域があちこちにあることがわかりました。このような実態を受けて武蔵野市では，市民の足となる交通システムを築くべく，平成7年11月26日，日本初のコミュニティバスとなる“ムーバス”を誕生させました。



ムーバスは，後に全国にコミュニティバスを広めることになった，まさに日本のコミュニティバスの先駆的な存在です。

ムーバスの運行

バス車両やバス停は武蔵野市が用意し，実際の運行は民間バス会社が行います。運行経費は運賃収入で賄うものとしていますが，赤字が生じた場合，市が民間バス会社に赤字分を補填することになっています。

ムーバスの素顔

路線は全部で5路線です。一律100円の運賃，200m間隔のバス停，小型バスを利用して交通の便が悪かった住宅地を走行する，など，“市民の誰もが気軽に利用できるバス”がムーバスの概念です。「Move-us」という名前の由来通り，ムーバスがお年寄りの外出増加に寄与していることが，市が実施した事後調査で明らかとなっています。

ムーバスの沿線には，吉祥寺駅前周辺の商店街と大型店とのタイアップで，“ムーパーク”というパーク・アンド・ライド用の駐車場が整備されています。吉祥寺駅周辺の渋滞緩和や，環境保全を図ります。

ムーバス乗車レポート

私たちも、実際にムーバスに乗ってみました。ムーバス開発に携わられた、武蔵野市役所の水野達男氏に同行していただき、いろいろな話を伺いました。それでは水野氏のお話をもとに、バスの様子をレポートしていきます。

吉祥寺駅前のムーバス乗り場には、すでに15人もの人が並んでいました。そこにバスが到着しました。数字をちりばめたカラフルな車体は、他のバスと比べても一際目立ちます。

最初に、ステップの色が変えてあることに気がつきました(写真-2)。「視力の弱い方でも上がりやすいように、わざと色を変えています(水野氏)」なるほど、これなら誰もが使いやすそうですね。



写真-2

内装は、一つ一つがゼロから考えて設計されています。「つかまっても体が不安定になってしまうつり革をやめ、握り棒を導入しました。さらに握り棒は、握りやすいように細いタイプを採用しました(写真-3)。横向きシートも、座りやすいようにセパレートにしたんです(写真-4)。また、雨の日でも滑らないように、床にはノンスリップの素材を採用しました。これらは今でこそ他のバスでも採用されていますが、初めてバスに取り入れたのはムーバスなんですよ。」



写真-3



写真-4



写真-1 インタビューに応じる水野氏(元交通課)(写真右)

他にも、常備傘や(写真-5)車椅子の収納スペースが用意されていたり、乗り降りしやすいように電動ステップが取り付けあったり(写真-6)と、利用者に親切な設計となっています。「小型バスに最初に電動ステップを付けたり、車椅子の収納スペースを確保したのも、やはりムーバスなのです。今のバスの常識となったものは、ムーバスが作り出したと言えるのではないのでしょうか。」



写真-5



写真-6

住宅地を走るため、ムーバスは環境にも配慮しています。「NOx規制に合格したディーゼルエンジンに、さらに触媒を用いた排気ガス浄化装置を装着し、排気ガスを出さないようにしています。」

いつの間にか、バスは住宅地に入っていました。「こんなに細い道、本当に走れるの!？」と私たちは心配になりましたが、ムーバスはいとも簡単に走行します。うーん、さすがです。

利用者にインタビュー!

ムーバス乗り場に並んでいた、60代の女性にお話を伺いました
用事や買い物などで、ムーバスを1日に二度ほど利用します。安いし、時間通りに来ますから。ムーバスができてからは吉祥寺まで出るのが便利になり、外出することが多くなりました。ムーバスには本当に感謝しています。まるで私のためにできたようなバスですよ(笑)。
停留所が番号で表されているのも便利ですね。友人が遊びに来るときは、「1番で降りてね」と言うとわかりやすく良いです。



ムーバスの生みの親である土屋市長に、声をカタチにつなげることについて伺いました。

市民の声が公共サービスを充実させる

ムーバス事業にあたり、市民の声はどのような形で集められ、どの程度反映することができましたか。

市民から届いた一通の手紙、正にこれこそが最大の意見ですね。実際にムーバスを政策化するにあたっては、市民の需要を探るために、まずはニーズ調査から行いました。調査を始めたのは10年ほど前になります。アンケート調査では表面的な意見しか出てこないで、グループヒアリングや、ビデオを使った実態調査により、市民が求めているものを探っていました。そして、それら一つずつ形にしていったのです。例えば、バス停の間隔を200mという短いものにしたのは、お年寄りが無理なく歩ける距離を調査し、考慮した結果です。他にも、100円という価格、バスのコース、運行回数や運行本数などは、そういった市民の具体的な意見を反映したのになっています。したがって、ムーバス事業には、市民の声はほぼ反映されていると考えています。

既成概念を打ち破れ！

コミュニティバスという新事業を始めるにあたり、難問となったのはどのような点ですか。

許認可の問題と、ムーバスを引き受けてくれるバス事業者の問題です。その中でも特に、許認可の問題が厳しかったですね。法的な面でコミュニティバスは、当時の運輸省と警視庁に関係していました。バス事業は運輸省の認可事業だから、始めるにあたっては当然、運輸省からの認可を受けなければなりません。また、道路に路線バスを走らせることに対しては、警視庁からの了解が必要です。しかし、コミュニティバスは前例のない事業であったため、互いに慎重にならざるを得ませんでした。さらに、それまでバス事業に携わってきた人々は、官庁も民間もコミュニティバスに対しての視野が全くありませんでした。だから、それぞれの担当者を含めて、ものごとの発想や視点を変えていき、コミュニティバス



写真-7 インタビューに応じる土屋市長

の概念を理解してもらうことが非常に大変でした。これに5年の期間を要しましたね。

自信はあったが...

実際にムーバスがスタートした時の感想、乗車された時の感想をお聞かせください。

ムーバスの1号路線がスタートしたのは、1995（平成7）年の11月26日です。車両には、できる限りのさまざまな工夫を施しましたので、ムーバスに対しての自信はありましたね。しかし、果たして何人乗ってくれるか、非常に不安でした。1号路線の最初の乗客数は500人台でした。想定していた一日あたりの利用者数、700~800人を1週間で超えたときには「やった！」と思いました。さらに1か月後に、目標よりも40%アップの1000人を突破したときは、本当に嬉しかったですね。

今では、1号路線と2号路線を合計すると、1日あたり平均3000人の利用があります。すっかり市民に定着していると言えるのではないのでしょうか。



写真-8 住宅地内の細街路を走行するムーバス



写真-9 街に溶け込んでいるムーバス

さまざまな変化を乗せて走り出したバス

ムーバスが走り出したことで市にはどのような変化が生じたのでしょうか。

まず、市民に訪れた変化という、やはり高齢者が外に出やすくなったことですね。運行後に市が行った外出回数の変化の調査では、80歳以上では70%、65歳以上では53%の方が、外出が増えたと回答しています。

そして武蔵野市には、高齢者対策や、子連れの人々に対する交通サービスが一つのジャンルとして確立されました。これは市政にとっては大きなことです。また、市民の方々の、市政に対する信頼がものすごく高まりました。というのは、自分たちが何となく漠然と思っていた「不便だな、何とかしてほしいな。だけど、こんなに細い路地にバスを走らせ

るのはきっと無理だろうな」といったようなことを、行政が本当に実現させたわけですから。

では、当初は予想していなかったことはありますか。

バスの中にコミュニティが生まれました。お年寄りに席を譲るのは、ごく当たり前の光景になっていますね。また、「ちゃん、里帰りしたのね」というように、自然とバスの中では声の掛け合いが行われています。町内会バスとして、ムーバスが市民と市民を結び付けているのです。他にも、ムーバスの路線から違法駐車が消えたり、高齢者のドライバーが運転を止めてムーバスに移ったりと、交通安全対策にも一役買っているんですよ。

*****土屋市長の素顔*****

*なぜ市長になろうと思われたのですか？

もともとは市の職員でした。自分が住んでいる武蔵野市が大好きで、市をよくしたいという思いから、市長になろうと思いました。

*市長を長年続けられていますが、市民からの支持を得られている秘訣は何ですか？

- 第一、汚職をしないこと
 - 第二、健康であること
 - 第三、市民の声を聞くこと
 - 第四、世の中に対する好奇心を持ち続けること
 - 第五、実行力
- ですね。

*市長という職業の面白さはどこですか？

直接市民と接するから、市民の生の情報が入ってくるのがまず一つですね。

それと、市政というのは総合行政です。福祉あり、教育あり、環境対策あり。武蔵野市を中央省庁の機関に置き換えて考えてみると、純粋な意味でやってないのは、法務省と防衛庁くらいでしょう。あとは全てあるんです。端的に言えば、武蔵野市役所というのはコンビニエンスストアなんですよ。生活に必要なものが何でも揃っている。だけど奥行きがない。僕はコンビニの店長であり、いくつもの大臣を兼務していることになる。これが面白い点ですね。

*市民からの声を市政に結び付けるためには、何が重要だとお考えですか？

市民の中に出ることです。運動会、学芸会、商店街のお祭り、地域の集会などに積極的に飛び込んでいくこと。それから、市長は軽量級が良いね。フットワークが軽いから。重量級じゃ生の情報が入ってこないからダメだね。政策の原点は市民生活にありだからね。

*****土屋市長の経歴*****

- 1942年1月13日 東京に生まれる。
- 1983年、市職員9年、市議8年を経た後、41歳という若さで武蔵野市長となる。
- 1995年11月26日、全国で初めての新公共交通システム、コミュニティバスのムーバスを誕生させる。
- 1999年11月、ムーバス関連施設として、パーク&バスライド駐車場のムーパークを誕生させる。

時代が求める政策を次々に生み出す、行政におけるヒット事業の仕掛け人である。

*****ムーバスの運行経過*****

- 1995年11月26日 1号路線開通
- 1998年 3月 8日 2号路線開通
- 2000年11月26日 3号路線開通
- 2002年 3月23日 4号路線開通
- 2004年11月27日 5号路線開通



もはや交通の域にとどまらない

ムーバスの運行がなされてから、市民からはどのような声が届いていますか。

市民の皆さんからは「ありがたい」などの、喜びの声がたくさん届いています。皆さんが喜んでいる様子が、本当によくわかります。

中には、ムーバスのデザインが可愛らしいせいか、「小学生の子が手を振って追いかけてくる。危ないから止めさせて欲しい」といった声が届いたこともありました。他にも、「ムーバスが家の横を走るようになり、庭をきれいにしました」「孫をムーバスに2周乗せておくと、その間に夕飯の支度ができて便利です」という声も寄せられたことがあるんですよ。

ムーバスは一種の社会政策

それでは、この事業をどのように評価されていますか。

武蔵野市役所が行った事業で、こんなに低コストで、こんなに効果が上がった事業は初めてです。何しろ市役所側の負担は、バスの車体やバス停といった初期費用くらいですから。運行に際しては民間の活力を活用し、バス会社と協働のかたちをとっています。市が初期費用を負担したら、あとは事業者が運行します。それにバスの車両は10年もちますから、1年に換算すれば安いものです。とにかく、こんなに凄いことはないですよ。

それとムーバスは公共交通のみならず、さまざまな社会政策を複合的に生み出しています。

それは、具体的にどういうことなのでしょう。

ムーバスは最初は公共交通としてスタートしましたが、現在ではそれだけの域にとどまっていません。例えば、バスを走らせたことで、街に出て買い物する人が増えました。また、ムーバスの運転手には定年を迎えたバスの運転手を再雇



写真-10 ムーパークの様子

用しているのも、雇用対策にも一役買っています。このように交通システムとして始まったムーバスですが、実にさまざまな方面に影響をもたらしているのです。ざっと数え上げただけでも、公共交通、福祉対策、交通安全、環境保全、商業振興、コミュニティ、雇用創出など、数々の波及効果を生み出しています。これは、ソーシャル・ポリシー・ミックスの典型的なものだと言えるでしょう。

みんなにやさしい乗り物

ずばりお聞きします、ムーバスのセールスポイントはどこですか。

2点あります。まずは、ユニバーサルデザインの発想を取り入れている点ですね。“どんな人も乗りやすい”という発想です。ユニバーサルデザインがあったから、障害を持つ人も、お年寄りも、妊産婦の方でも乗りやすい。100円という運賃も、心理的バリアーを突破させます。したがって、誰でも乗れるのです。もう一つは、先述したソーシャル・ポリシー・ミックスです。結果として、さまざまな社会政策を統合した形になったということでしょう。

コラム 皆さんの一言！！



運転手さんの一言！

ムーバス運転手 笹川晃一さん
お年寄りが完全に座るまでは、バスを動かさないように心掛けています。お客さんとの会話は、良い刺激になりますね。

利用者の一言！

- 「ムーバス大好き！いつもありがとう。」 (10代・小学生・男児)
- 「安いし便利です。」 (10代・高校生・女性)
- 「生活に欠かせません。」 (40代・病院職員・男性)
- 「ムーバスは私の足です。」 (70代・主婦・女性)
- 「出かける際に使います。」 (20代・留学生・女性)
- 「家の近くを通ってくれるから好き！」 (9歳・小学生・女兒)

最後に、土木に対する感想や意見について、土屋市長から伺いました。

総合科学としての土木へ

土木が政治・行政の手段として使われていますが、土木そのものをもっと必要とされ期待に応えるには、どのようにアピールしていけばよいでしょうか。

まず考えなければならないことは、今の土木は、本当に土木と言えるのかということです。例えば河川改修を例にとると、今はほとんどが鉄とコンクリートで施工されています。ここに、今日の問題が集約されているのです。土木事業において人は、比較的管理が楽で扱いやすい鉄とコンクリートを使い、自然を無理やり押さえ込んできました。しかし、このままではいけません。今は、これまでの行いを見直す時期にきているといえるでしょう。今後は状況に応じて、土や木などの自然にやさしい素材を用いた土木工事を行うべきです。そうすれば、少しずつ社会からの認知が変わってゆくのではないのでしょうか。これからは、生態系や空気なども含めた、総合科学としての土木であるべきだと私は思います。

人との関わりがあってこそ、土木

ムーバスはコミュニティバスのパイオニアです。これからパイオニアになろうとしている土木技術者にひとことお願いします。

土木を志す人は、その原点に戻り、自然と対話をすることです。決して図に乗ってはいけません。また、Civil Engineering, すなわち市民工学とは「関わり合い」ということです。市民生活無きところに土木は存在しません。集落



写真-11 ムーバスに乗り込む土屋市長



写真-12 取材を終えて
(中央：土屋市長、左：佐竹委員、右：森本委員)

があって、その近辺に橋を架けたりすることから、土木は始まります。したがって、人との関わり合いの中で、土木の必要性が生まれるのです。人との関わり合いなくして土木はありません。土木を志す皆さんには、このことをしっかりと心に刻んでおいて欲しいですね。

取材を終えて・・・

ムーバスの快走を初めて知ったのは高専生のときでした。「バスを走らせるだけで、生活がこんなに便利になるなんて！」と、かなりの衝撃を受けたことを覚えています。そしてそれが、私が土木に興味をもったきっかけでした。市民の声を拾い集めてカタチにすることは、地味で手間がかかる作業だと思います。しかしそういった作業こそが、これからの土木事業において非常に重要となってくるのではないかと思います。
[学生編集委員 佐竹わか菜]

あるものをまねするのは容易だが、ないものをつくりだすのは難しい。コミュニティバスという新たなものをつくりだした武蔵野市は、創造行政のリーダーであると感じました。

[学生編集委員 森本紘文]

最後になりましたが、快く取材に応じていただいた武蔵野市長・土屋正忠様、関係者の皆様に感謝いたします。どうもありがとうございました。

この記事に関する感想、ご意見は下記までお寄せください。

E-mail: edi2@jsce.or.jp

学生編集委員を募集します。 - 私たちと一緒に学会誌を作りませんか -

仕事：基本的に学生のページを担当。
編集委員会への出席（原則月1回：東京）。単発取材記事もあり。
任期：決まり次第～1年以上 2年以内
資格：国内在住の大学生・大学院生であること。土木学会会員であること。
報酬：なし（旅費、取材必要経費は学会で負担します）

応募方法：簡単な履歴・顔写真および自己PRをA4用紙1枚程度にまとめ、下記まで郵送してください。指導教官の承認の一文を添えてください。

募集人員：2～3名

応募締切：2005年3月31日

応募先：〒160-0004 新宿区四谷1丁目（外濠公園内）

（社）土木学会 編集課 中村宛