

都内におけるコミュニティバスの広がり課題

三浦 一浩（地域生活研究所）

1995年、武蔵野市のムーバス¹を嚆矢として、都内の各自治体でコミュニティバスが導入されていった。その導入状況は表のとおりである。23の特別区、多摩地域の26市のうちコミュニティバス、あるいはそれに類する取り組みがみられないのは品川区と目黒区、青梅市、福生市²、東久留米市の5自治体だけである。

このように都内各地で導入が進むコミュニティバスであるがその課題も少なからず指摘されている。必ずしも網羅的ではないが、ここではそのうちのいくつかを取り上げ検討していきたい。

福田智（2016: 27）はコミュニティバスの問題として「赤字」「首長や議会がPRしやすい施策であること」「自治体間連携の壁」といった点を指摘している。以下、順にみていくが、まず考えたいのはコミュニティバスの多くが赤字であるという点である。もちろん、黒字が想定されるのであれば民間のバス会社が運行すればよいのであり、交通不便地域にバスを走らせることに社会的意義があるのであれば、赤字分を税金で補填してでもコミュニティバスとして走らせることはむしろ積極的に評価されよう。しかし、補助金の使途として適切であるかどうかは当然のことながら議論することが求められる。例えば、町

田市は地域コミュニティバスの概要を紹介するウェブサイト³でそれぞれの路線にいくらか補助金が支出されたかを掲載しているが、こうしたデータを公開し議論に供することは重要であろう。

また、同じ金額を支出するのであれば、新たにコミュニティバスを導入するのではなく、都バスや民間のバス会社に補助金として支出するという手段もある。例えば豊島区ではコミュニティバス構想が組上に載る中で、競合する既存路線の廃止が取りざたされたことから、コミュニティバスの導入を断念し、その代わりに既存路線に補助金を支出して路線の延伸などを行い、地域公共バスとして運行するという取り組みを行っている（後藤 2015）。こうした代替手段をあわせて検討したうえで、それでもなおその必要性に鑑みてコミュニティバスを導入しているのか、あるいは「他の自治体も導入しているから」というような安易な理由でコミュニティバスを導入しているのかが問われよう。

赤字であるにもかかわらずコミュニティバスが導入されやすい理由として福田が指摘しているのが、その「見えやすさ」である。豊島区の事例のように補助金を特定の系統に支出してもその補助金は予算の中に「溶け込んで」しまい、バスも看板をつけて走っているわけではない⁴。これに対し自前のバスであるコミュニティバスは見えやす

¹ ムーバスについては荻野（2017）参照。

² 福生市は高齢者や障害者また、妊婦・乳幼児・未就学児などが無料（要：利用登録証）で利用できる福祉バスを運行している。防衛省の補助金を活用した事業であるなど特殊性が高いためここでは検討の対象としていない。福生市ホームページ「福祉バスについて」参照（以下、ウェブサイトはいずれも2018年2月15日最終確認）。
<http://www.city.fussa.tokyo.jp/life/health/welfare/1002361.html>

³ 町田市ホームページ「地域コミュニティバスの概要」参照。

https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/shimin/komyubasu/comubus_gaiyou.html

⁴ ただし豊島区の補助金を受けて運行している国際興業バス「池07

く、首長や議会にとっては「住民に示しやすい」施策といえる。こうした「見えやすさ」が、コミュニティバスが広がる背景にあるという指摘である。地域の公共交通のあり方やその役割を精査した結果ではなく、PR のしやすさなどからコミュニティバスが広がっているとすれば問題と言える。

コミュニティバスのもう一つの論点として区内完結であるという点が挙げられる。最寄駅が隣の自治体であるといった地域は多いが、コミュニティバスは自治体独自の施策であるため自治体を越えた運行ができず区や市をまたいで運行できない。例えば、武蔵野市のムーバスはこういった点を考慮し、隣接する小金井市や三鷹市と共同運行することによって市境を越えた運行を実現している。また足立区の「はるかぜ」は隣接する葛飾区の亀有駅だけでなく埼玉県八潮市の八潮駅に一部路線が乗り入れている⁵。自治体行政の枠内で完結させるのではなく、こうした取り組みを広げていくことは重要であろう。

さらに視野を広げるならば、JR 北海道の路線維持問題などに象徴的なように、人口減少が進む地域では今ある公共交通の維持が難しくなっている（上岡 2017）。人口が減少し、交通弱者が増えていくとい

系統」には豊島区の PR キャラクター「としまななまる」がラッピングされたバスが 1 台充当されている。豊島区公式ホームページ「地域公共バス『池 07 系統』をご利用ください。」参照。

<http://www.city.toshima.lg.jp/298/machizukuri/kotsu/bus/1504221057.html>

⁵ 八潮駅へは別料金となる。足立区ホームページ「公共交通」参照。
<https://www.city.adachi.tokyo.jp/machi/kotsu/index.html>

うのは、東京においてもいずれ他人ごとではなくなる。

そもそも自治体の交通政策は一人ひとりの移動する権利を保障し⁶、地域の公共交通をいかにつくっていくかという視点から議論されるべきである。単なる人気取り施策ではなく、それぞれの自治体における公共交通のあるべき姿を議論する中で、コミュニティバスの位置づけも検討されるべきである。

文献一覧

石原憲治（2017）「交通基本法案の策定とその後—移動する権利をめぐって」『まちと暮らし研究』no.26（2017年12月）23-32頁

荻野芳明（2017）「ムーバスがつくってきたもの」『まちと暮らし研究』no.26（2017年12月）50-56頁

上岡直見（2017）「地域の持続性と交通—公共交通は赤字ではいけないか」『まちと暮らし研究』no.26（2017年12月）68-75頁

後藤崇輔（2015）「都市部の低収益路線の新たな存続方策—東京都豊島区のバス路線延長の事例—」『運輸政策研究』Vol.17 No.4（2015 Winter）21-26頁

福田智（2016）「2020年の東京の交通網と公営交通の果たすべき役割」『とうきょうの自治』Vol.103（2016年12月）17-28頁

⁶ 移動する権利について「交通基本法案」との関連で論じたものとして石原（2017）を参照。

表：2018年1月現在のコミュニティバスの路線数等

	路線数	運賃（大人一人）
千代田区	4	100円
中央区	2	100円
港区	9	100円
新宿区	2	100円
文京区	2	100円
台東区	4	100円
墨田区	3	100円
江東区	2	100円
品川区		
目黒区		
大田区	1	150円
世田谷区	10	206～220円
渋谷区	4	100円
中野区	一般路線へ移行	
杉並区	3	100円
豊島区	1(不採算路線支援)	220円（IC：216円）
北区	2	100円
荒川区	5	150円
板橋区	1	220円（IC：216円）
練馬区	6	220円（IC：216円）
足立区	12	210円
葛飾区	2	210円（IC：206円）
江戸川区		*

※詳細は114ページを参照

*江戸川区では南北交通問題の改善に環七シャトルバスが運行されている。

八王子市	3	100～200円
立川市	5	180円
武蔵野市	9	100円
三鷹市	6	210円
青梅市		
府中市	7	100円
昭島市	3	100円
調布市	3	210円（IC：206円）
町田市	6	100～300円
小金井市	5	100円
小平市	1	150円
日野市	7	180円～
東村山市	4	180円（IC：175円）
国分寺市	6	100円
国立市	2	180円（IC：175円）
福生市		
狛江市	2	200円
東大和市	2	180円（IC：175円）
清瀬市	2	150円
東久留米市		
武蔵村山市	4	170円
多摩市	2	175～460円
稲城市	5	180円（IC：175円）
羽村市	4	100円
あきる野市	4	100円
西東京市	5	150円