

武蔵野市地域公共交通網形成計画

令和2(2020)年3月
武蔵野市



目 次

1. はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の役割と位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	4
2-1 市が目指す将来像	4
2-2 まちづくりの方向性	5
3. 地域の現状	7
3-1 人口動向等	7
3-2 土地利用	13
3-3 生活利便施設等の分布	14
3-4 市民・来街者の移動特性	16
3-5 道路・交通事故	21
4. 武蔵野市の地域公共交通の現状	22
4-1 武蔵野市の地域公共交通の概要	22
4-2 鉄道	23
4-3 路線バス	24
4-4 ムーバス	27
4-5 タクシー	31
4-6 福祉交通	32
4-7 実態・ニーズ調査結果	35
4-8 武蔵野市の地域公共交通の問題点	37
5. 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の検証	39
5-1 施策・事業の実施状況及び評価	39
5-2 残された問題点	41
6. 武蔵野市の地域公共交通の課題	42
7. 基本的な方針と目標	43
7-1 基本理念と基本方針	43
7-2 計画の目標	44
7-3 武蔵野市の地域公共交通の将来像	45
8. 目標達成のための事業及び施策体系	46
8-1 施策体系	46
8-2 各事業の内容	47
8-3 事業の実施スケジュール	60

9. 計画目標の達成状況の評価	62
9－1 計画の推進体制	62
9－2 PDCA サイクルによる評価・検証	63
9－3 評価指標・数値目標	64
参考資料	65
1 策定の経緯	65
2 実態・ニーズ調査の実施概要	68
3 上位・関連計画の整理	71
4 用語解説	75

本文中に「※」を記した語句は、参考資料の用語解説で解説している。

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律※（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取り組みとの一体性」を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものである。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていく。

(2) 策定の背景

武蔵野市内の地域公共交通は、鉄道 3 駅、路線バス 4 事業者、ムーバス 1～7 号路線、タクシー（武三地区・東京 23 区）によってネットワークが形成されている。また、福祉交通としてレモンキャブ・つながりのサービスがある。

本市の交通政策は、平成 6（1994）年度に全国に先駆けて交通行政の体系的な計画である「武蔵野市市民交通計画（以下「市民交通計画」という）」を策定し、この計画をもとに市内のバス交通空白・不便地域※の解消を目指したコミュニティバス※「ムーバス」を運行し、広域幹線交通を担う路線バスサービスと合わせて、市民の移動を担ってきている。

平成 21（2009）年度には、「市民交通計画」の地域公共交通部門として、平成 22（2010）年度から平成 32（2020）年度までの 11 年間を計画期間とする「武蔵野市地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画」という）」を策定し、地域公共交通の活性化に関する様々な施策・取り組みを行ってきた。

その後、総合連携計画の策定から 9 年が経過し、高齢化の進展や高齢者人口の増加、交通事業環境の変化、交通関連の技術革新など交通を取り巻く環境が大きく変化しており、高齢者・子育て世代等の移動手段確保やインバウンド対応、駅を中心としたまちづくり、自転車交通との連携・役割分担など、新たな課題への対応が求められている。また、ムーバスについても、1 号路線の運行開始から 23 年、7 号路線の運行開始から 11 年が経過しており、その導入効果やコンセプトを再検証し、今後のサービスのあり方を示していくことが求められている。

(3) 計画の目的

こうした中、本市における地域の課題や地域公共交通の現状・問題点などを踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、そのビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通網形成計画」を策定する。

1 - 2 計画の役割と位置付け

(1) 計画の役割

本計画は、以下の5つの役割を担うものである。

- ①本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）
- ②本市のまちづくり（都市計画、商業、観光振興など）の取り組みとの一体性を確保する
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑤具体的な数値目標とPDCAサイクル*により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、本市の上位・関連計画等（長期計画、都市計画マスタープラン*等）との整合を図り、それらの計画で定める「市が目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定する。



1－3 計画の区域

計画の区域は、武蔵野市の全域とする。

【武蔵野市の概要】

- ・武蔵野市は東京のほぼ中央に位置し、練馬区、杉並区、西東京市、小金井市、三鷹市に囲まれている。
- ・東京都内の多摩地域において特別区との接点に位置し、都心へのアクセスも良く、新宿へは約12キロメートル、鉄道を利用すると20分程度の距離となっている。西へ向かう鉄道は国分寺市、立川市、八王子市へと繋がり、多摩地域とも往来しやすい場所に位置している。

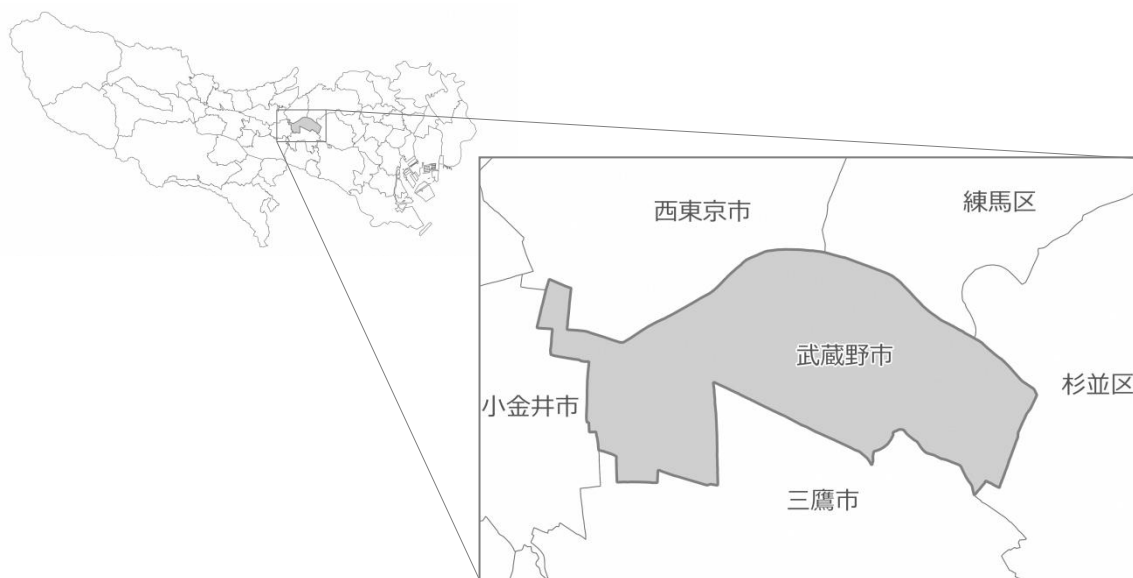


図 計画の区域

1－4 計画の期間

計画の期間は、令和2（2020）年度から令和7（2025）年度までの6年間とする。

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
武蔵野市 第六期長期計画	2020～2029						
	実行計画 2020～2024					展望計画	
武蔵野市 都市計画 マスタープラン	2011～2020	2021～2030					
第3次武蔵野市 市民交通計画	2011～2020	武蔵野市都市計画マスタープランに統合					
武蔵野市地域公共 交通網形成計画	2020～2025						2026 ～2030
	基本的な方針：約10年後を展望						
	事業・施策：6年間で優先的に実施すべき事業・施策						

※計画の期間は5年間が基本となるが、武蔵野市都市計画マスタープランの見直し時期と合わせるため、今回は計画の期間を6年間としている。なお、期間内においても必要に応じて計画の見直しを行うこととする。

2. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

2-1 市が目指す将来像

武蔵野市第六期長期計画

項 目	内 容
計画期間	令和2（2020）年度～令和11（2029）年度
10年後の目指すべき姿	「誰もが安心して暮らし続けられる 魅力と活力があふれるまち」 ～未来に挑戦！ 武蔵野市～
まちづくりの基本目標	(1) 多様性を認め合う 支え合いのまちづくり (2) 未来ある子どもたちが 希望を持ち健やかに暮らせるまちづくり (3) コミュニティを育む 市民自治のまちづくり (4) このまちにつながる誰もが 住み・学び・働き・楽しみ続けられるまちづくり (5) 限りある資源を生かした 持続可能なまちづくり
基本課題	A 少子高齢社会への挑戦 B まちの活力の向上・魅力の発信 C 安全・安心を高める環境整備 D 公共施設・都市基盤施設の再構築 E 参加・協働のさらなる推進

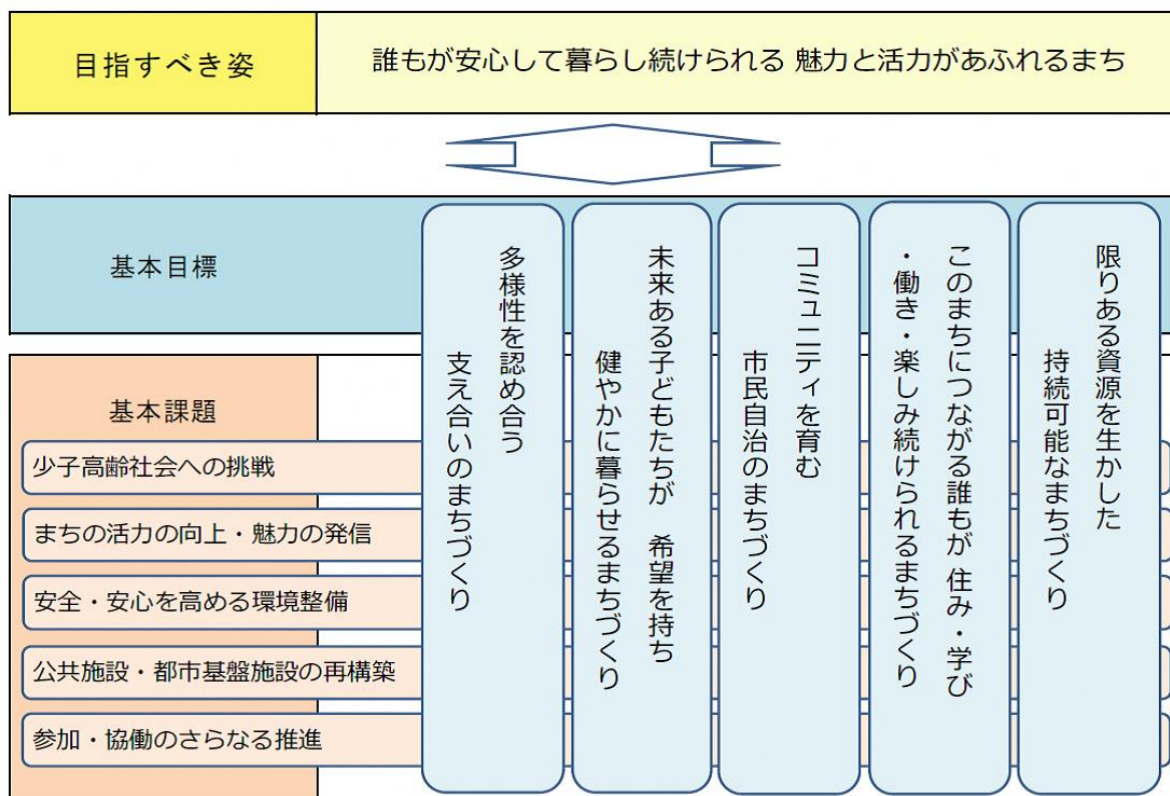


図 基本目標と基本課題の関係

2-2 まちづくりの方向性

①武蔵野市都市計画マスタープラン 2011

項 目	内 容
計画期間	平成 23（2011）年度～令和 12（2030）年度 ※令和 3（2021）年 4 月に向けて改定予定
めざすべき都市像	・環境共生・生活文化創造都市むさしの 市民一人ひとりが限られた地球資源を自覚し、環境と共生する循環型社会を創造するとともに、自然、歴史、文化を大切に、豊かな住環境のもとで、生活文化が育まれる都市を構築していきます。
将来都市構造	1) 交通ネットワークを充実させる (1) 歩行者を重視した交通ネットワークの充実 (2) バスなど地域公共交通ネットワークの向上 (3) 交通結節点としての駅の充実 (4) 都市間幹線道路※の充実 (5) 都市内幹線道路※の充実 (6) 東京外郭環状道路への対応 2) 多様な個性を活かし、商業・業務が集積する地区を充実させる 3) 緑と水のネットワークを充実させる 4) 個性豊かな 3 地域を形成する 5) 持続可能な都市を構築する

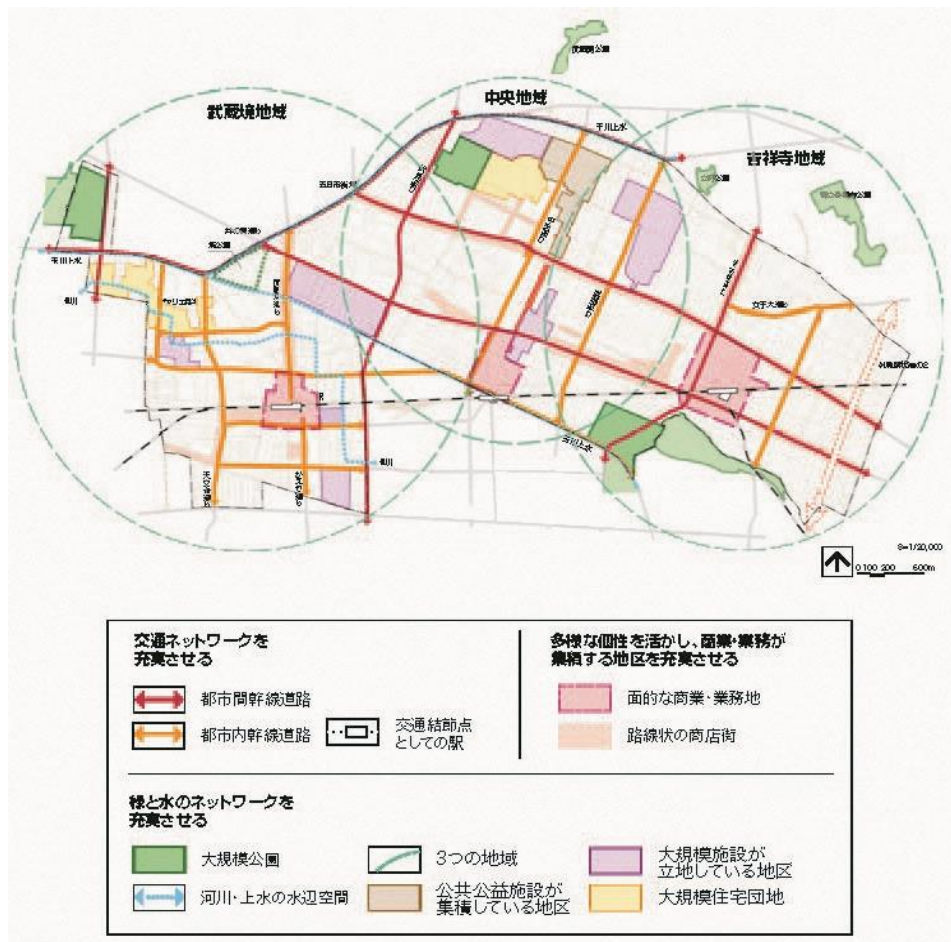


図 将来都市構造図

②進化するまち「NEXT-吉祥寺」プロジェクト – 吉祥寺グランドデザイン推進計画 –

項 目	内 容
策定時期	平成 22（2010）年
まちづくりの コンセプト	安全で歩いて楽しいまち
基本的な方向性	・商業と人々の生活が一体となった「我が街」としての成熟 ・「行ってみたい街」「住んでみたい街」としての広域的な魅力の維持・創出と都市観光の推進

③三鷹駅北口街づくりビジョン

項 目	内 容
策定時期	平成 29（2017）年
街づくりの 3つの視点	（交通環境）補助幹線道路*の整備により自動車交通量が分散される駅と駅周辺の道路空間における交通のあり方 （土地利用）街の利用者属性や、集積する都市機能など特性を活かした人が訪れ活動する町の建物と土地のあり方 （緑・にぎわい）玉川上水などの文化資源を活かし、新たな街のにぎわいと訪れる人の多様な活動を生み出す街のあり方
目指すべき 街の姿	住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街 ～住む人、働く人が共に過ごす街として、将来にわたって活力を維持する持続可能な街を目指す～

④参考：吉祥寺グランドデザイン

項 目	内 容
策定時期	令和 2（2020）年
将来ビジョン	コンセプト： 〇〇したくなるまち 吉祥寺 まちづくりのテーマ： 限界性 “ヒト・モノ・コトに出会い、発見する” “歩いて楽しむ” “心地よく過ごす”

3. 地域の現状

3-1 人口動向等

(1) 人口の推移及び将来展望

- ・本市の総人口は、増加傾向にあり（直近5年間で約6,000人の増加）、平成31（2019）年1月1日現在の住民基本台帳人口（外国人住民を含む）では14万6,399人となっている。
- ・平成30（2018）年に本市で実施した人口推計（日本人人口）では、令和30（2048）年には約15万7,000人になると推計している。
- ・日本人人口の内訳を年齢3区分で見ると、65歳以上の高齢者数は増加傾向が続き、平成27（2015）年に21.8%の高齢化率は、令和30（2048）年には31.8%に達することが見込まれる。
- ・隣接する5市区の将来人口推計の合計は、各市区の推計によると、令和12（2030）年までは増加傾向にあり183万2,000人に達し、その後は減少に転じ、令和27（2045）年には178万9,000人とほぼ令和2（2020）年と同水準となる。

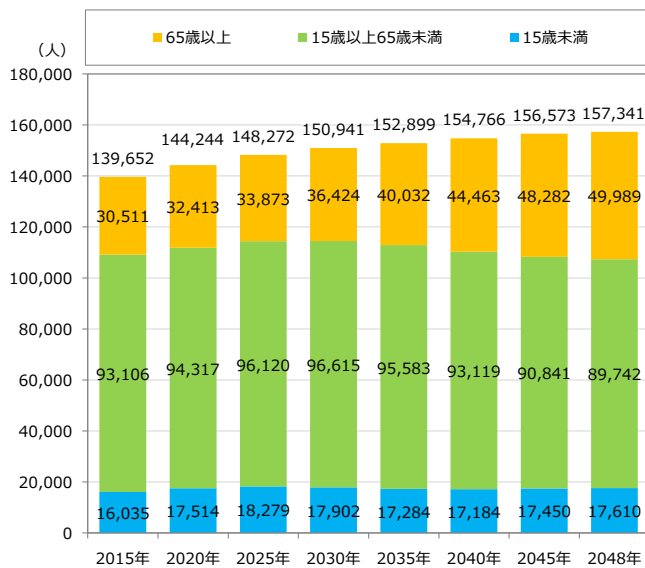


図 将来年齢3区分人口（日本人人口）

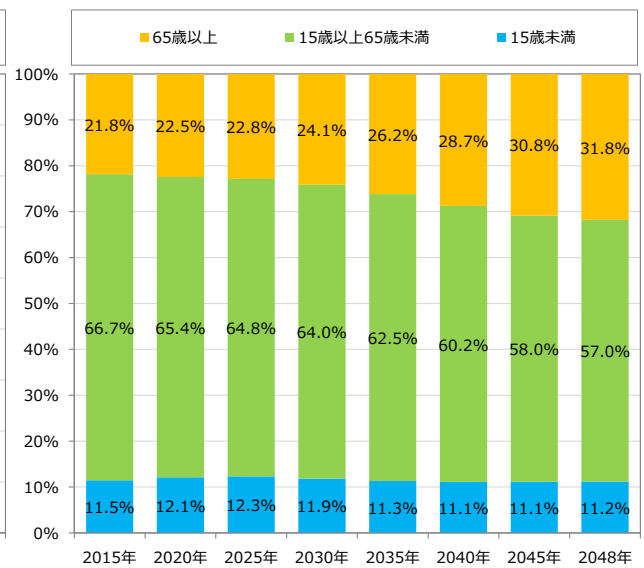


図 将来年齢3区分人口比率（日本人人口）

資料：武蔵野市第六期長期計画案

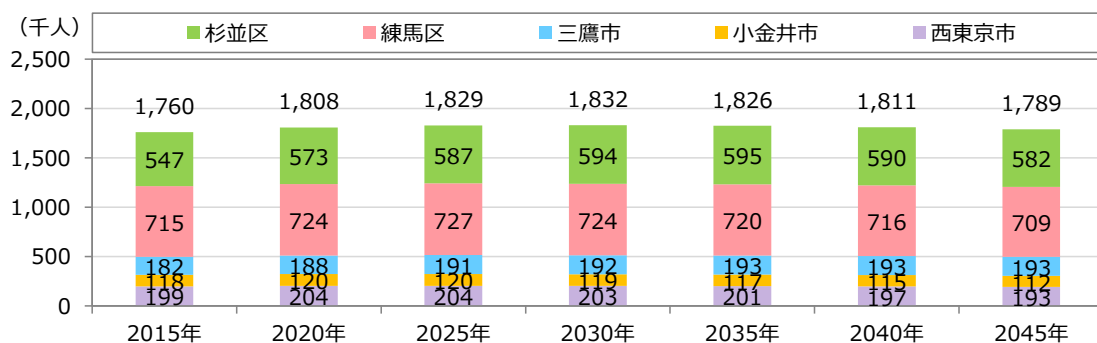


図 隣接自治体の将来人口推計

資料：杉並区「杉並区人口ビジョン 資料編」、練馬区「練馬区人口ビジョン」、三鷹市「三鷹市将来人口推計」、小金井市「小金井市人口ビジョン 小金井市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、西東京市「西東京市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略」

(2) 地域別年齢3区分人口

- ・市内で最も人口が多い地域は吉祥寺北町であり、1万6千人を超えている。
- ・高齢化が最も進んでいる地域は緑町であり、地域の人口の27.3%が高齢者となっている。
- ・市の将来人口推計ではこの先も人口は増加していくと予測されており、最も人口の多い吉祥寺北町では令和10（2028）年には1万7千人程度まで増加するとされている。
- ・高齢化も緩やかに進展すると予測されており、令和10（2028）年のそれぞれの地域の高齢者の割合は、現在と比べ1ポイント程度上昇するところが多い。

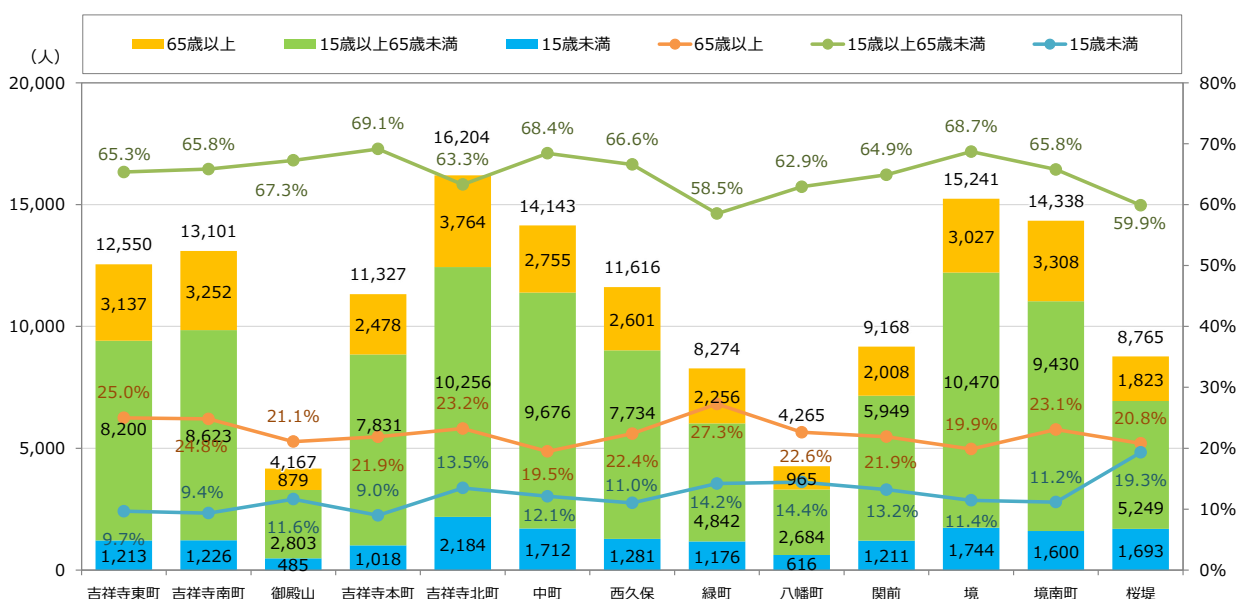


図 地域別年齢3区分人口及び人口比率 平成31（2019）年1月1日時点（日本人人口）

資料：武蔵野市資料

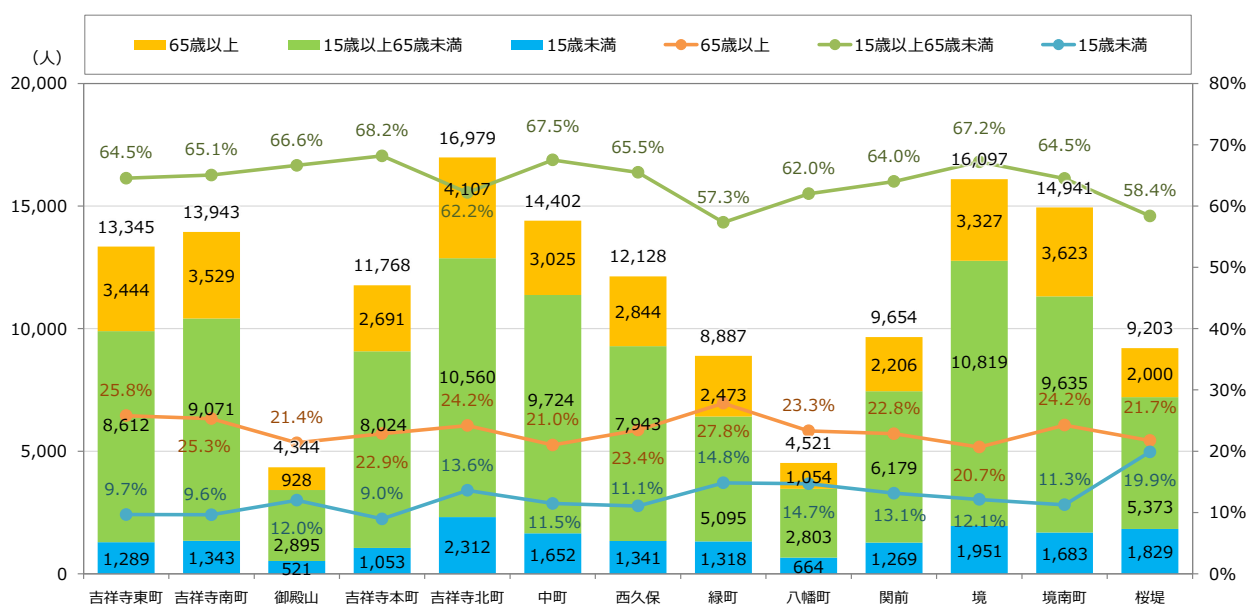


図 地域別年齢3区分人口及び人口比率 令和10（2028）年1月1日時点推計（日本人人口）

資料：武蔵野市の将来人口推計

(3) 人口分布

①人口分布 平成 31 (2019) 年

- ・市内の全体に人口が分布しており、市全域で人口密度が高い。
- ・特に人口が多い地域は、大型の集合住宅がある地域や、集合住宅が密集している地域であり、桜堤、中町、緑町などである。

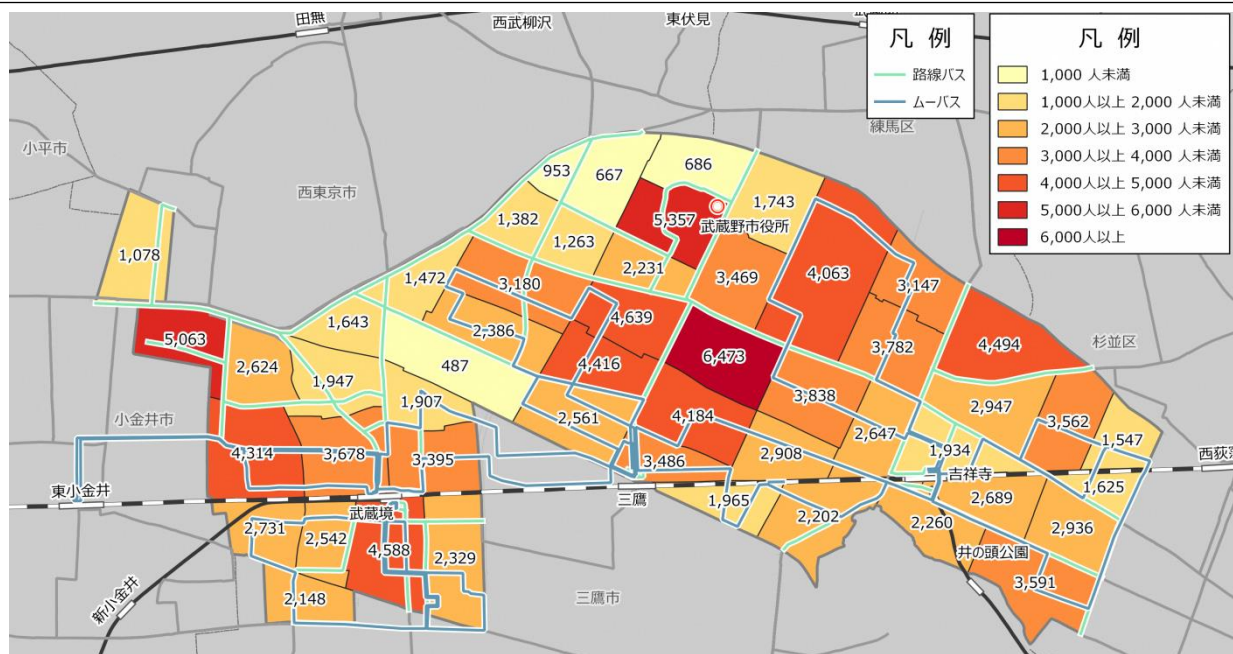


図 人口分布 平成 31 (2019) 年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市資料（平成 31 (2019) 年 1 月 1 日時点人口）

②人口増減 平成 21 (2009) 年～平成 31 (2019) 年

- ・平成 21 (2009) 年と平成 31 (2019) 年の人口を比較し人口増減数をみると、武蔵境駅周辺・三鷹駅北口周辺、吉祥寺駅北口周辺で人口の増加が見られる。

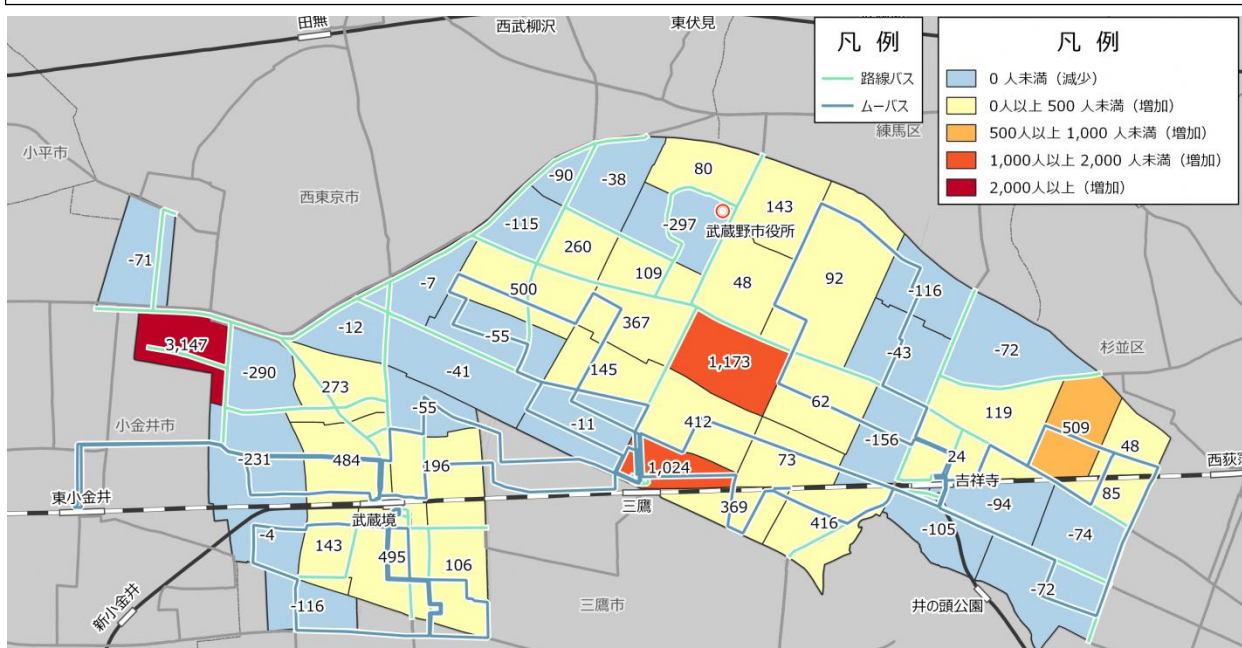


図 人口増減 平成 21 (2009) 年～平成 31 (2019) 年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市資料（平成 31 (2019) 年 1 月 1 日時点人口）
武蔵野市住民基本台帳（平成 21 (2009) 年 1 月 1 日時点人口）

③高齢化率分布 平成 31 (2019) 年

- ・ 高齢化率が 30%を超える地域もみられ、最も高い地域は八幡町 4 丁目の 33.8%である。
- ・ 高齢化率が 30%以上となっている地域は八幡町 4 丁目 (33.8%)、関前 1 丁目 (31.6%)、緑町 2 丁目 (31.2%)、桜堤 3 丁目 (31.1%) の 4 地域である。
- ・ 高齢化率が 30%を超えている地域は鉄道駅に隣接する地域ではなく、駅から少し距離の離れた場所に所在している。

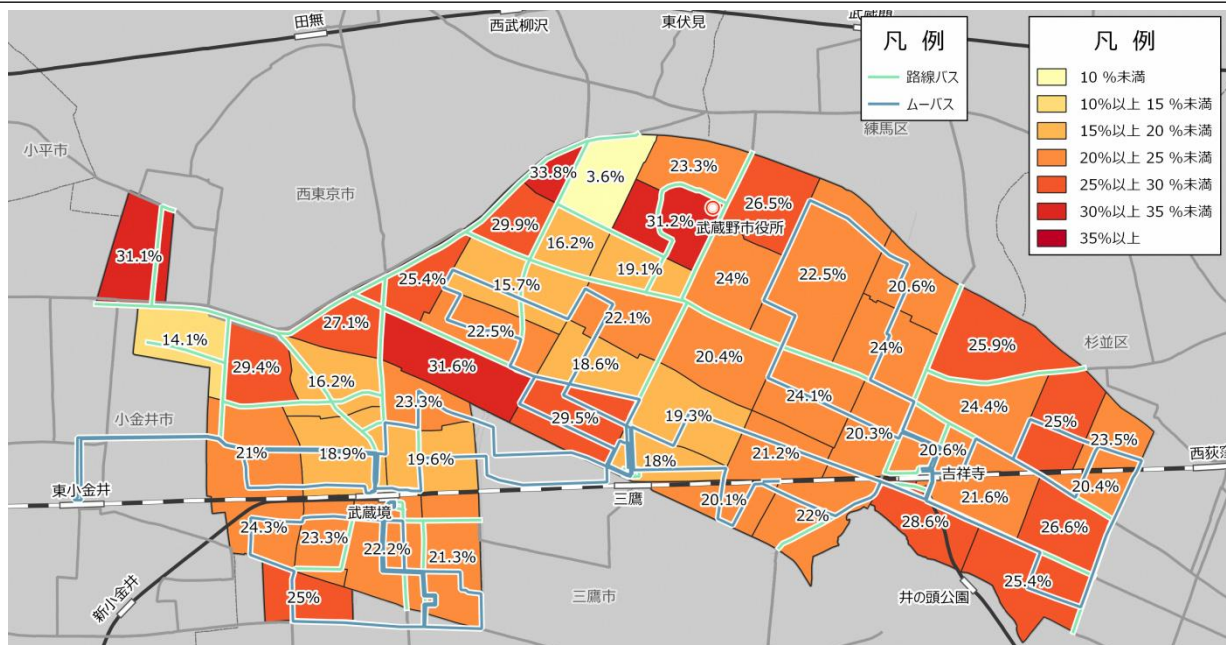


図 高齢化率分布 平成 31 (2019) 年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市資料 (平成 31 (2019) 年 1 月 1 日時点人口)

④独居高齢者率分布 平成 29 (2017) 年

- ・ 本市における 65 歳以上の高齢者人口に占める独居高齢者の割合は高く、地域別にみると 40%を超える地域も存在する。(内閣府「平成 30 年版高齢社会白書」によると平成 27 (2015) 年時点の全国の独居高齢者率は男性が 13.3%、女性は 21.1%である。)
- ・ 独居高齢者率は市全域で高いが、比較的中央エリアに高い地域が多い。

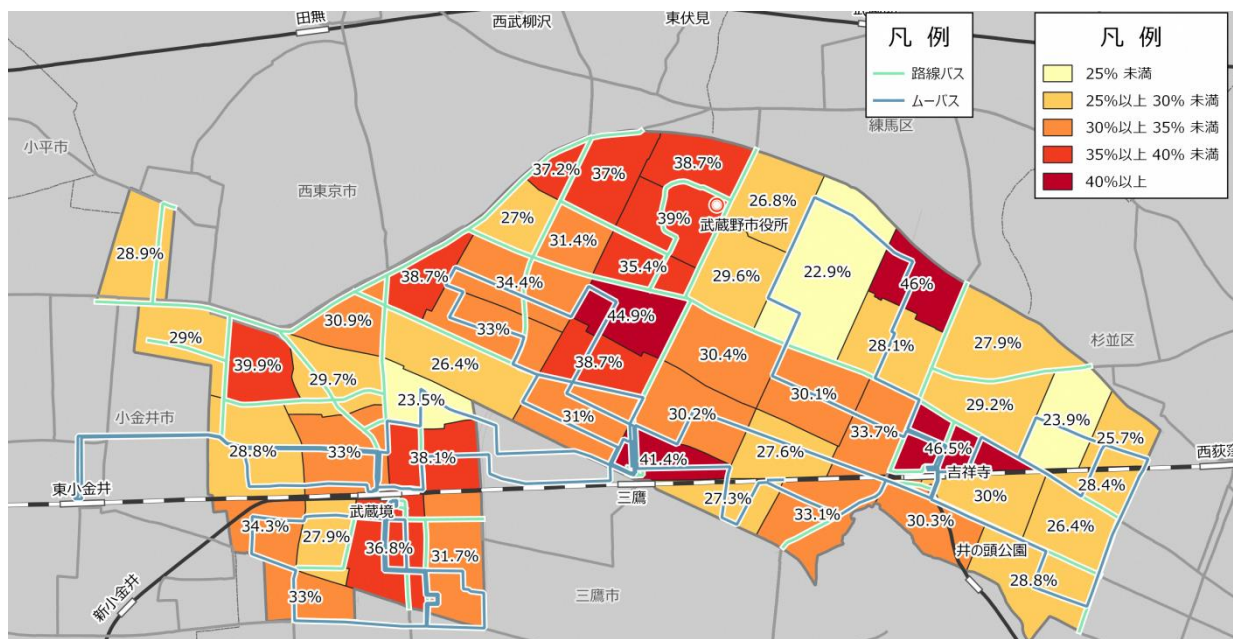


図 独居高齢者率分布 平成 29 (2017) 年 ※65 歳以上の高齢者人口に占める独居高齢者の割合

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成 30 年版 (2018 年版) (平成 29 (2017) 年 1 月 1 日時点)

⑤人口分布推計 令和 10（2028）年

- ・本市の人口は、今後増加していくと推測され、令和 10（2028）年には人口が密集している地域も増加すると予測される。
- ・特に中町 3 丁目では人口が 6,000 人を超え、緑町 2 丁目、桜堤 2 丁目では 5,000 人を超えると予想される。

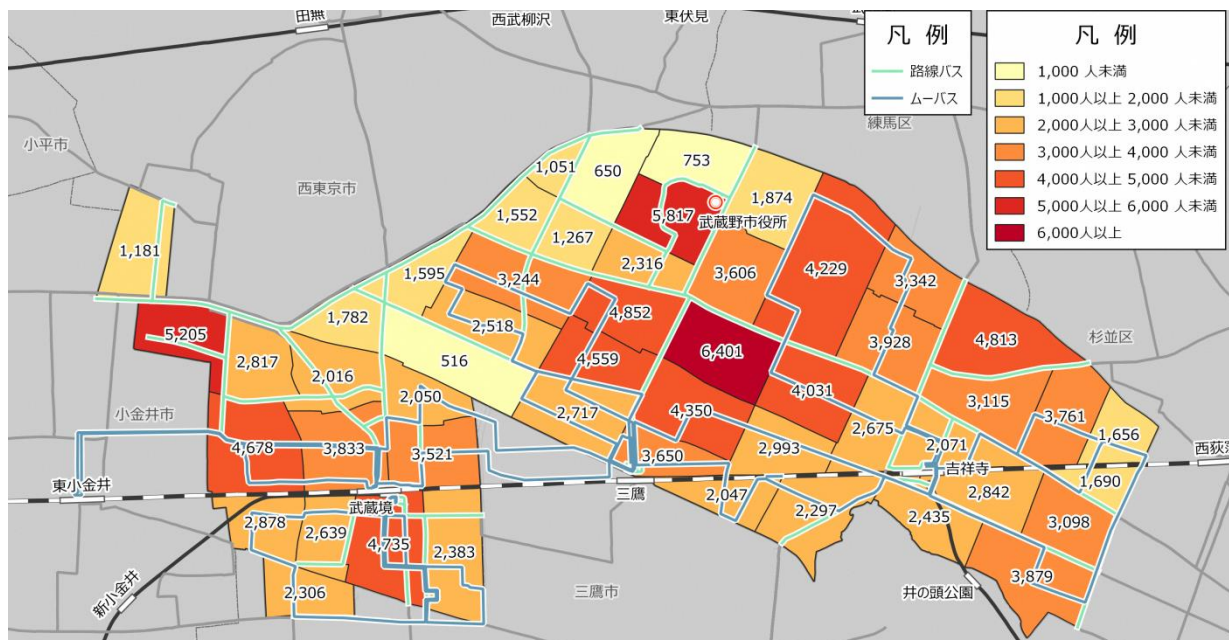


図 人口分布推計 令和 10（2028）年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市の将来人口推計

⑥高齢化率分布推計 令和 10（2028）年

- ・令和 10（2028）年には本市の各地域で高齢化が進むと予測されるが、内閣府の「平成 30 年版高齢社会白書」によると令和 32（2030）年の全国の高齢化率は 31.6%であり、全国と比較すると高齢化率は高くない。
- ・一部地域では全国平均を上回る地域がみられ、30%を超える地域も存在する。

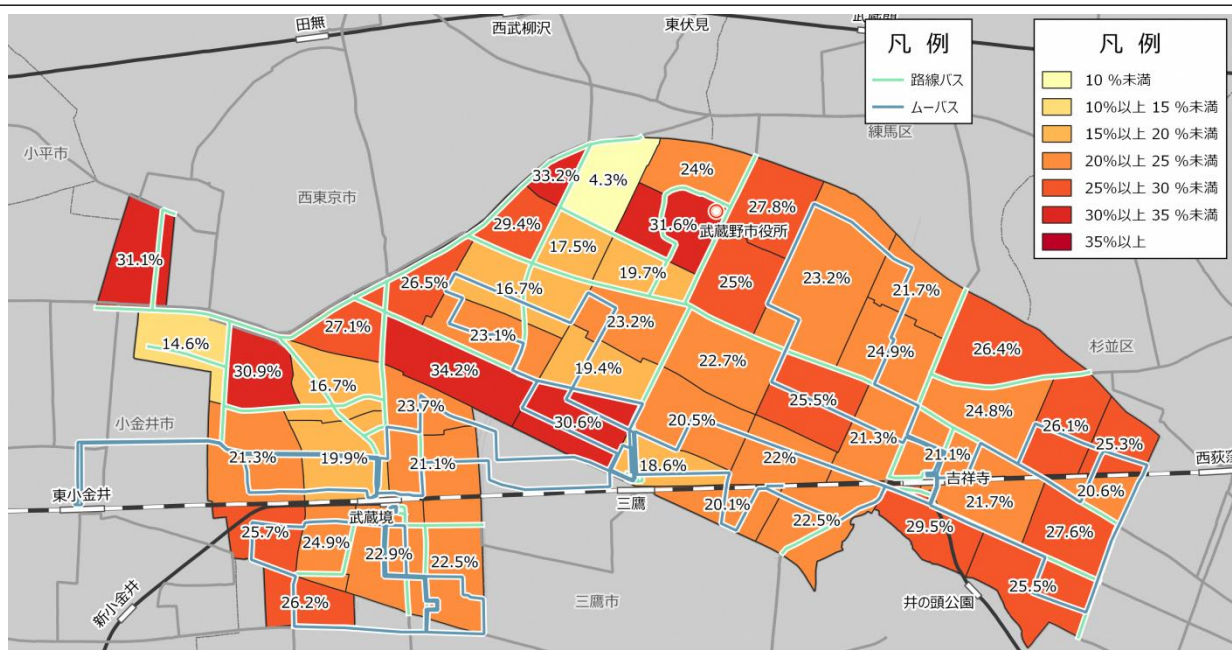


図 高齢化率分布推計 令和 10（2028）年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市の将来人口推計

⑦人口増減推計 平成 31（2019）年～令和 10（2028）年

- ・令和 10（2028）年には、一部の地域を除き、市内のほとんどの地域において、平成 31（2019）年よりも人口の増加が予測される。
- ・特に、緑町 2 丁目は令和 10（2028）年までに 460 人の増加が予測されており、市内では最も人口が増加すると予測される。
- ・その他、大幅な増加が予測される地域は吉祥寺東町 2 丁目、境 5 丁目であり、それぞれ 300 人以上の増加が予測される。

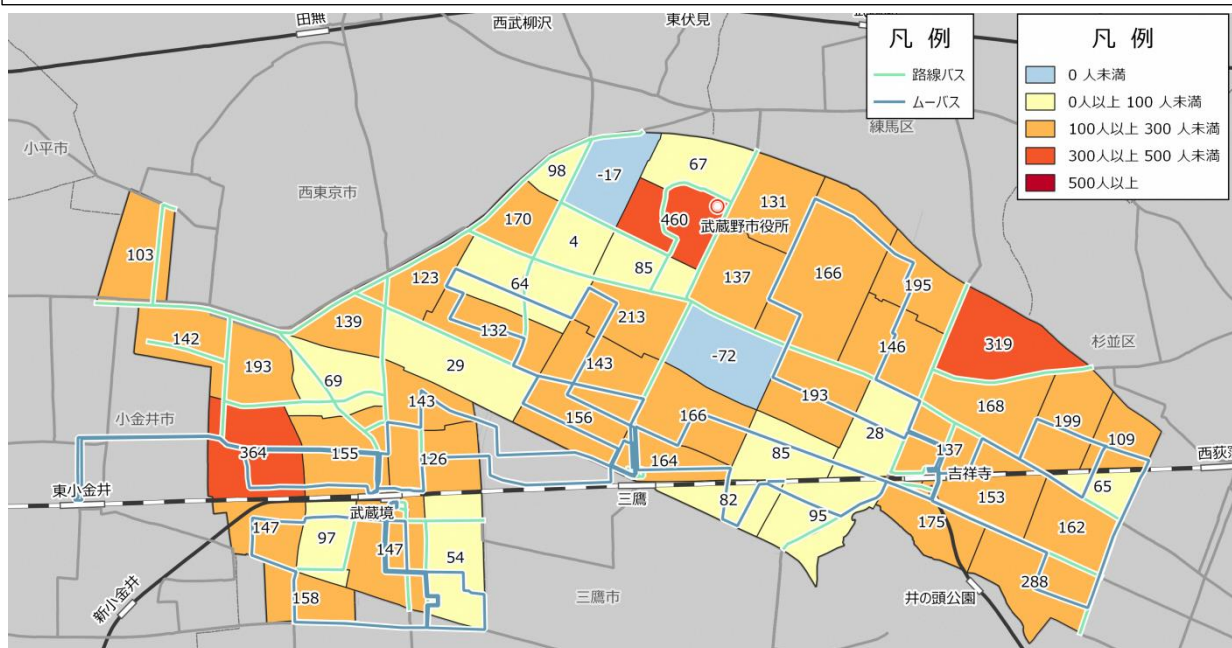


図 人口増減推計 平成 31（2019）年～令和 10（2028）年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市資料（平成 31（2019）年 1 月 1 日時点人口）
武蔵野市の将来人口推計

⑧高齢者人口増減推計 平成 31（2019）年～令和 10（2028）年

- ・平成 31（2019）年から令和 10（2028）年にかけて高齢者人口は、市全域で増加が予測されるが、数人の増加と予測される地域もあり、増加人数が 200 人を超える地域はない。

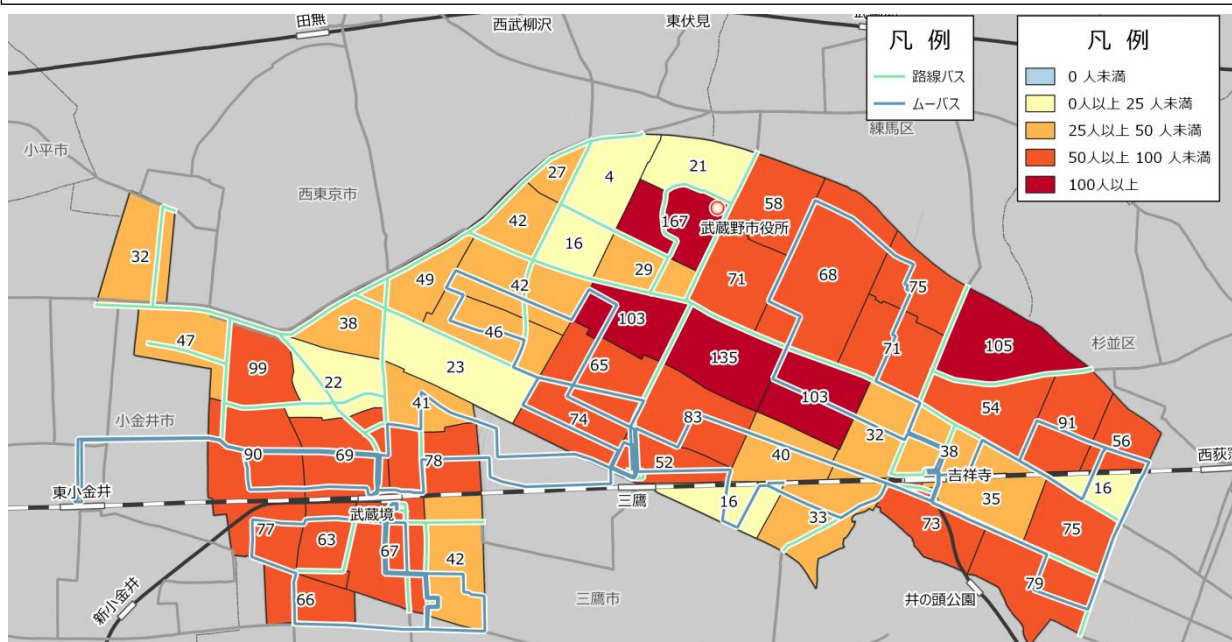


図 高齢者人口増減推計 平成 31（2019）年～令和 10（2028）年 ※外国人を含まない

資料：武蔵野市資料（平成 31（2019）年 1 月 1 日時点人口）
武蔵野市の将来人口推計

3 - 2 土地利用

- ・本市には武蔵境駅、三鷹駅、吉祥寺駅の3つの鉄道駅があり、それぞれの駅周辺に商業施設が密集している。
- ・市役所周辺には武蔵野中央公園が所在し、また、東京都の主要な観光資源でもある井の頭恩賜公園の一部が武蔵野市南部に含まれている。
- ・住宅は鉄道駅周辺のみならず、市域の全体に広がっている。
- ・市内には生産緑地として保全されてきた農地もみられ、特に市の西側に位置する境地区（武蔵境駅周辺）に多くみられる。

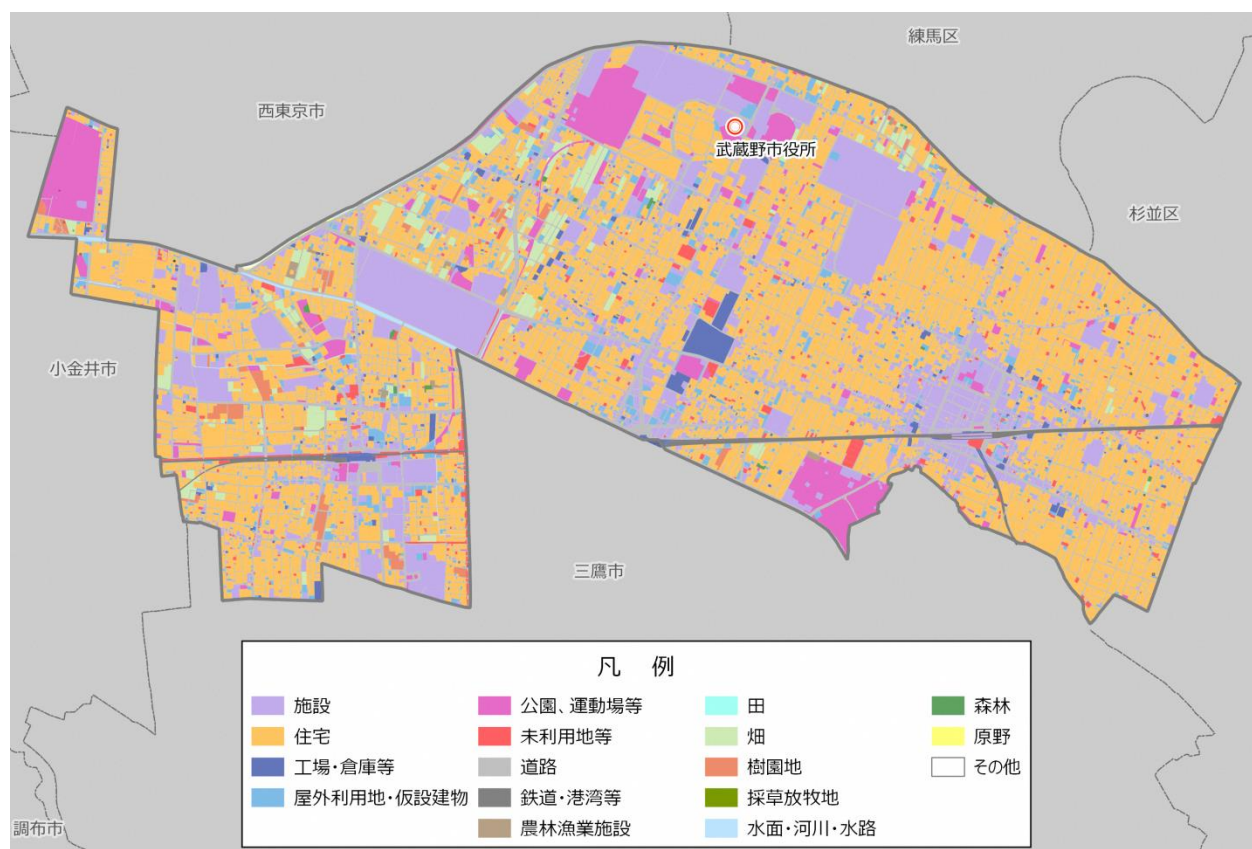


図 土地利用現況図（土地・建物総括図）

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)



図 生産緑地位置図

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)

3-3 生活利便施設等の分布

① 商業施設

- ・大型商業施設は鉄道駅周辺を中心に分布しており、特に吉祥寺駅周辺に多くみられる。
- ・商店会は同じく駅周辺、特に吉祥寺駅周辺に密集しているが、井の頭通り沿いや五日市街道沿いなどでの立地もみられ、比較的市内の広範囲に分布している。
- ・一方で、八幡町や吉祥寺北町、東町などの地域ではスーパー・デパートが立地しておらず、自宅から離れた場所へ買い物に出かけていると考えられる。



図 商業施設の立地

資料：(大型店・商店会) 武蔵野市地域生活環境指標 平成 30 年版(2018 年版)
(スーパー・デパート) i タウンページ

※i タウンページの「デパート」、「スーパーマーケット」、「生活協同組合」のカテゴリのもの

② 医療施設

- ・市内の医療施設は鉄道駅周辺に密集して立地しているが、診療所を中心に鉄道駅から離れた地域でもみられ、市全域に立地していると言える。
- ・病院も市内の各地に立地しており、市役所付近に立地している武蔵野陽和会病院を除いてそれぞれの病院はムーバスの沿線上に立地している。

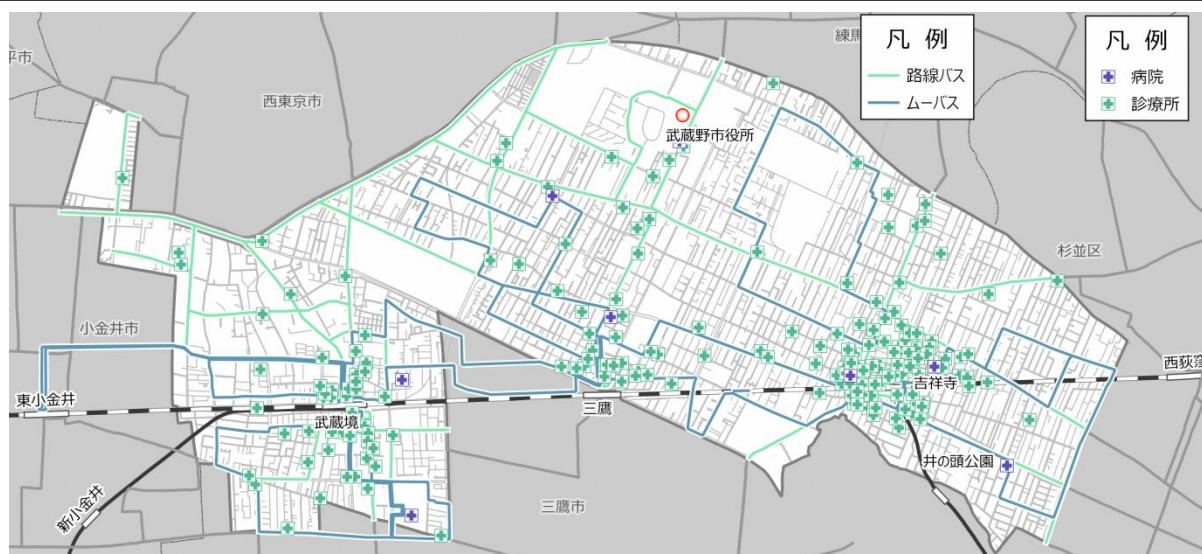


図 医療施設の立地

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成 30 年版(2018 年版)、地域医療情報システム

③公共施設

- ・市内には市政センターが3カ所、それぞれの鉄道駅周辺に立地しており、市役所から離れた地域に住む人でも、最寄りの市政センターで行政手続きを行うことができる。
- ・保育園をはじめとするこども施設は比較的鉄道駅から離れた地域に立地している。
- ・コミュニティセンターや集会所などの公共施設は市全域に立地している。
- ・テンミリオンハウスは身近で気軽に利用できるよう市内の住宅地の中に立地し、住民と地域のつながりを支えている。



図 公共施設の立地

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)

④教育施設

- ・市内には小学校が15校、中学校が11校、高等学校が6校立地している。
- ・成蹊大学や亜細亜大学といった総合的な大学に加え、武蔵野美術大学、日本赤十字看護大学、日本獣医生命科学大学といった専門性の高い大学も立地しており、様々な分野で勉学に励む学生が武蔵野市に通学している。



図 教育施設の立地

資料：国土数値情報 学校データ（平成25年度）

3-4 市民・来街者の移動特性

(1) 通勤・通学

①通勤（15歳以上就業者）

- ・本市への通勤は、隣接自治体からが多く、その中でも三鷹市からの通勤が最も多い。
- ・八王子市からの通勤もみられ、1,500人以上が八王子市から本市へ通勤している。
- ・本市からの通勤は近隣自治体へもみられるが、千代田区、新宿区、港区といった都心方面への通勤が多くなっている。

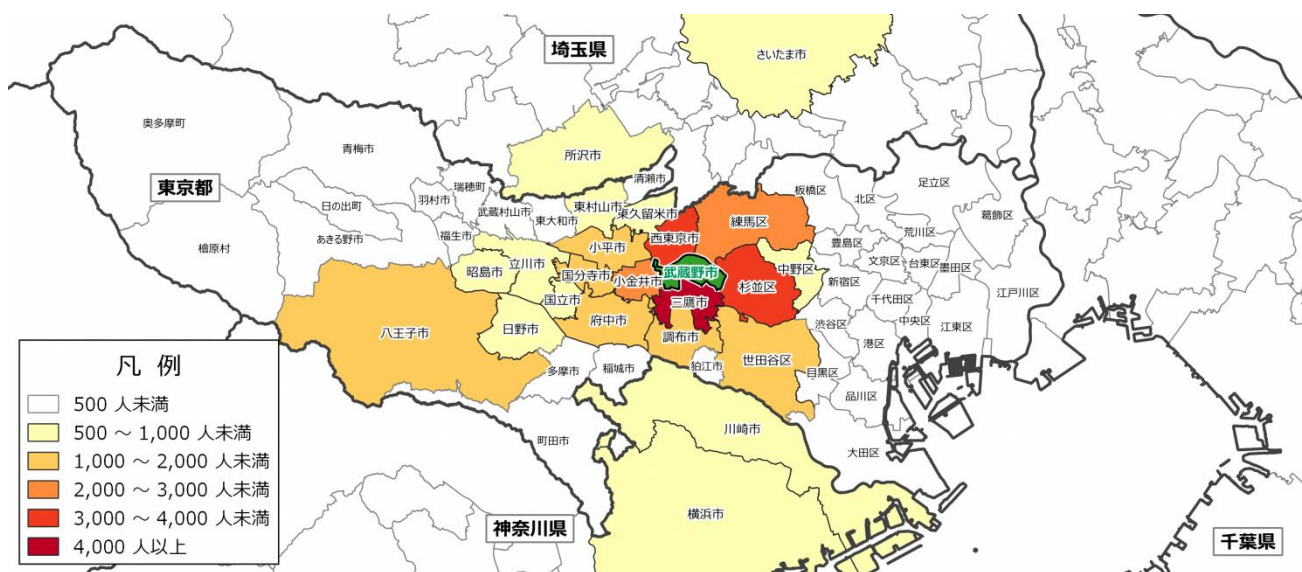


図 市外から武蔵野市への通勤移動（15歳以上就業者）

資料：国勢調査（H27）

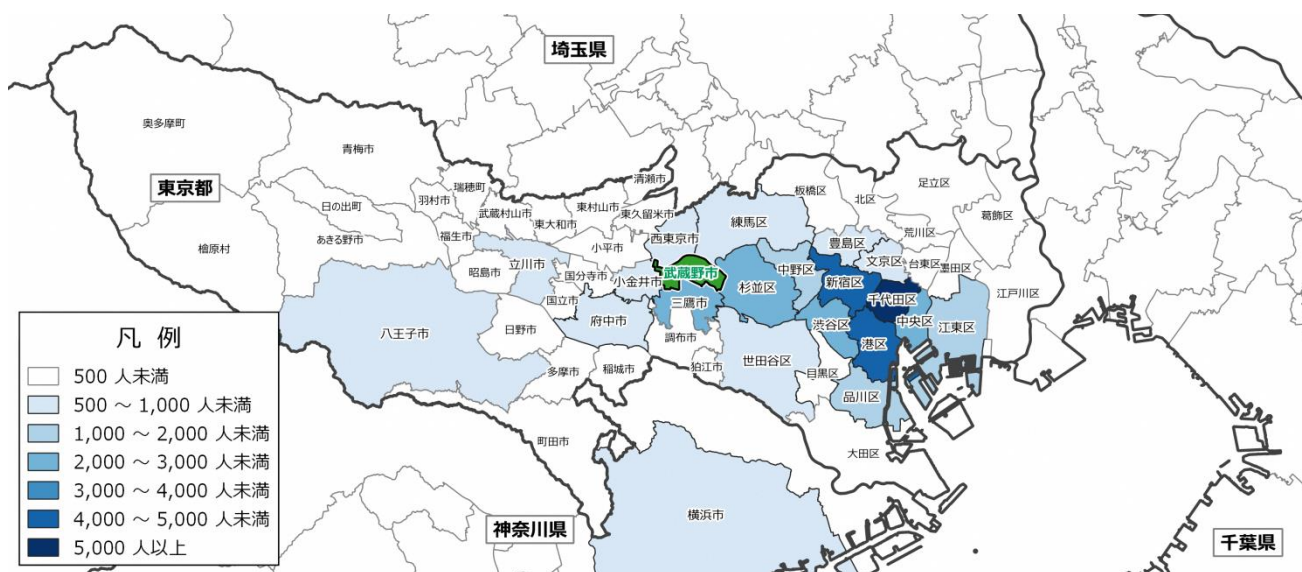


図 武蔵野市から市外への通勤移動（15歳以上就業者）

資料：国勢調査（H27）

②通学（15歳以上通学者）

- ・本市への通学は、近隣の杉並区や練馬区から通学している学生が多いが、さいたま市や横浜市から通学している学生も多く、それぞれ400人を超えている。
- ・総武線での通学が可能であるため、千葉市や船橋市、市川市から通学している学生もみられる。
- ・本市からの通学は、杉並区や新宿区の学校に通学している学生が多い。
- ・八王子市や横浜市まで通学している学生もみられる。

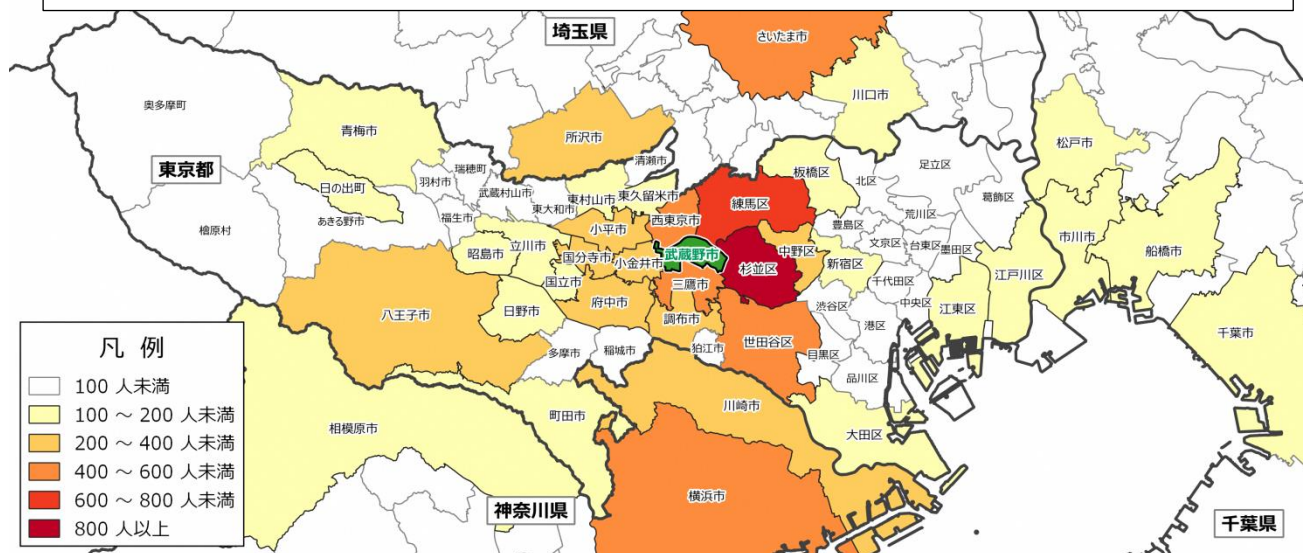


図 市外から武蔵野市への通学移動（15歳以上通学者）

資料：国勢調査（H27）

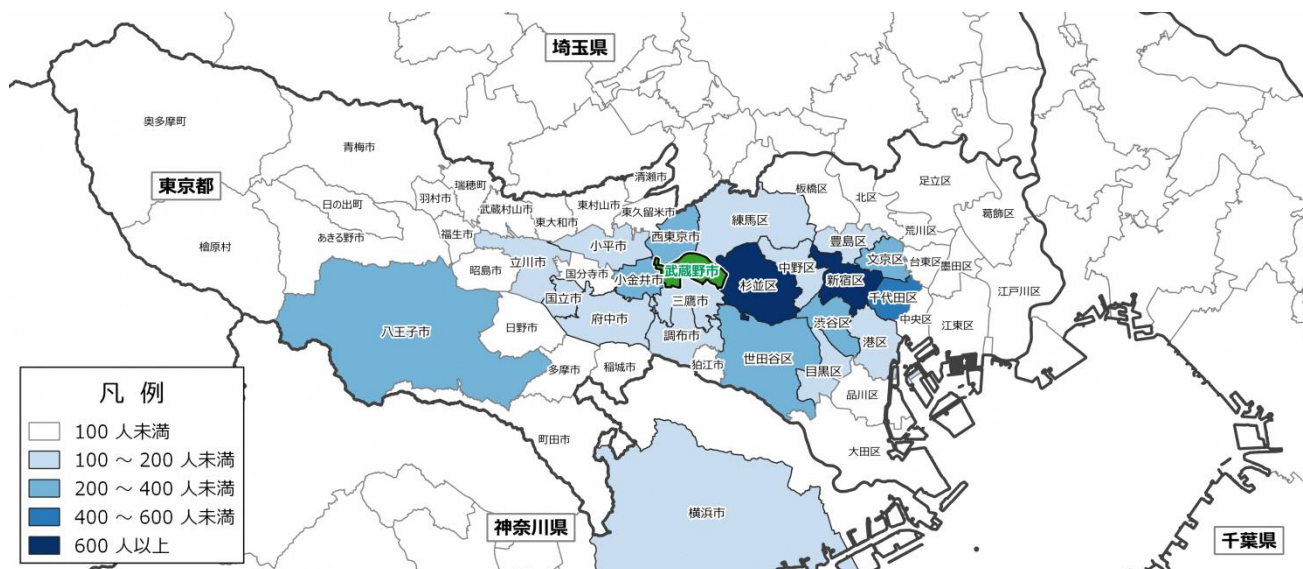


図 武蔵野市から市外への通学移動（15歳以上通学者）

資料：国勢調査（H27）

③利用交通手段

- ・市民の通勤・通学の交通手段は、「地域公共交通に関する市民アンケート調査（以下「市民アンケート調査」とする）」では、鉄道・電車が最も多く、64.2%の人が利用していると回答している。
- ・自転車は26.3%で2番目に多く、4人に1人が自転車を利用している。
- ・ムーブスや路線バスなどの乗合バスは14.6%、徒歩のみと回答した人は7.8%みられる。
- ・自家用車を利用していると回答した人は4.9%で比較的少ない。

(2) 市民の買い物

- 市民の買い物は、吉祥寺駅に近い地域（御殿山、吉祥寺本町、吉祥寺北町、吉祥寺東町、吉祥寺南町）は吉祥寺駅へ向かう移動が多い。一方で、緑町、八幡町、西久保、中町では市外への移動も含めて分散している。
- 買い物（日用品や食料品）に出かける回数は、「週に1～2回」が37.0%（446人）と最も高く、次いで「週に3～4回」が32.7%（394人）と続いている。
- 買い物（日用品や食料品）に出かけるときの交通手段は、「徒歩」が65.6%（755人）と最も高く、次いで「自転車」が49.5%（570人）と続いている。

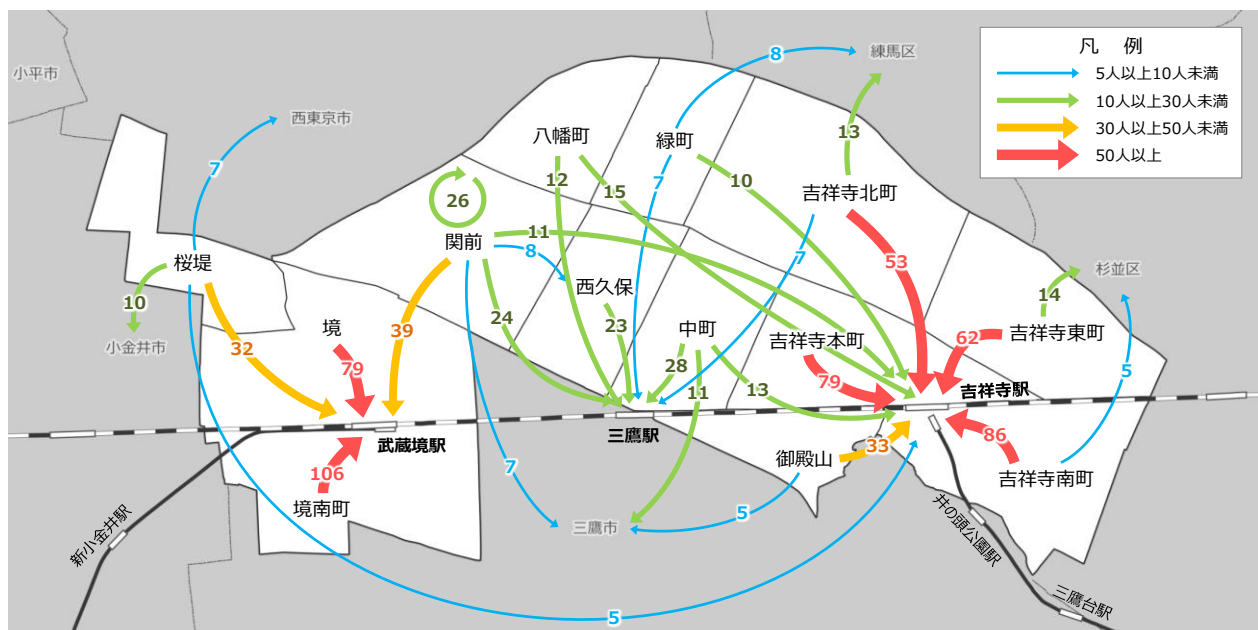


図 市民の買物流動図

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

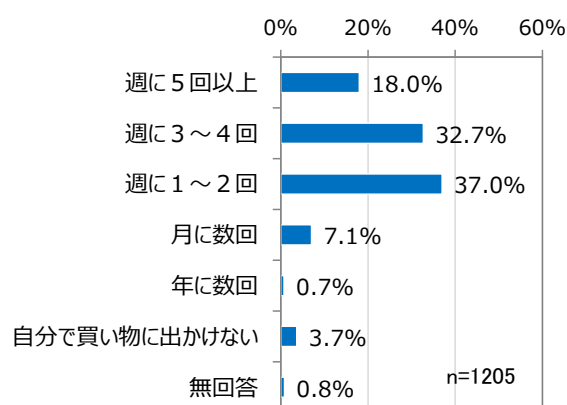


図 買い物（日用品や食料品）に出かける回数

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

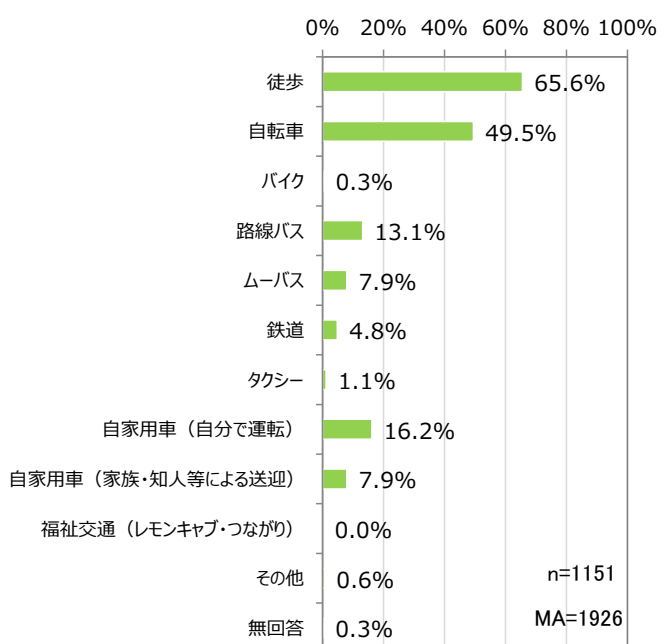


図 買い物（日用品や食料品）に出かけるときの交通手段

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

(3) 市民の通院

- ・市民の通院は、武蔵境駅周辺、三鷹駅周辺、吉祥寺駅周辺への通院が多いが、その他の地域への通院もみられ、それぞれの地域で同じ地域内への通院もみられる。
- ・吉祥寺駅周辺へは広い範囲の地域から通院があり、少数ではあるが、境から吉祥寺駅周辺、関前から吉祥寺駅周辺といった市を横断する移動もみられる。
- ・通院の回数は、「年に数回」が33.7%（406人）と最も高く、次いで「月に数回」が30.5%（367人）と続いている。
- ・通院に出かけるときの交通手段は、「徒歩」と「自転車」が多く、「徒歩」が57.7%（484人）、「自転車」が40.2%（337人）となっている。

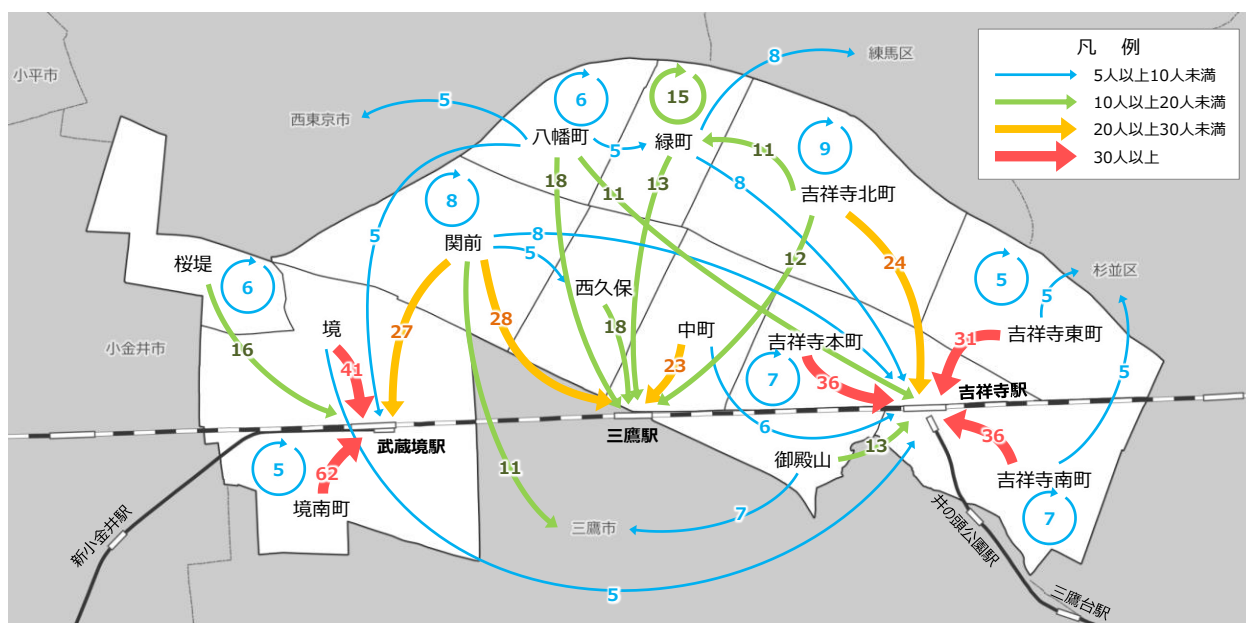


図 市民の通院流動図

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

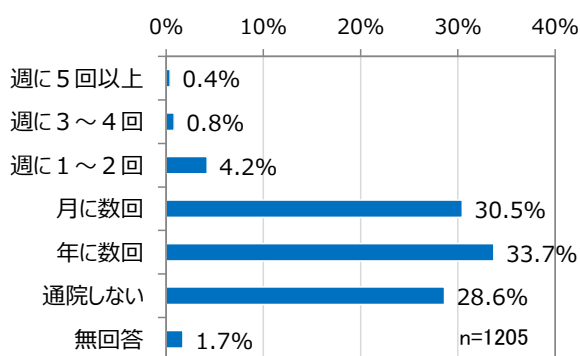


図 通院に出かける回数

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

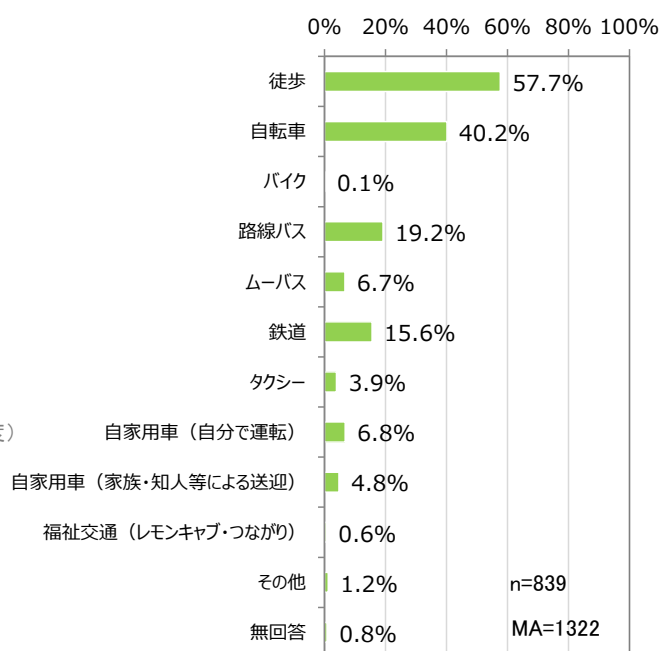


図 通院に出かけるときの交通手段

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

（４）武蔵野市の観光入込客数（観光施設関連）の推移

- ・平成 29（2017）年の武蔵野市の観光入込客数は観光施設関連に年間約 4,400 万人となっている。
- ・過去 5 年間では平成 26（2014）年が約 4,517 万人と最も多い。

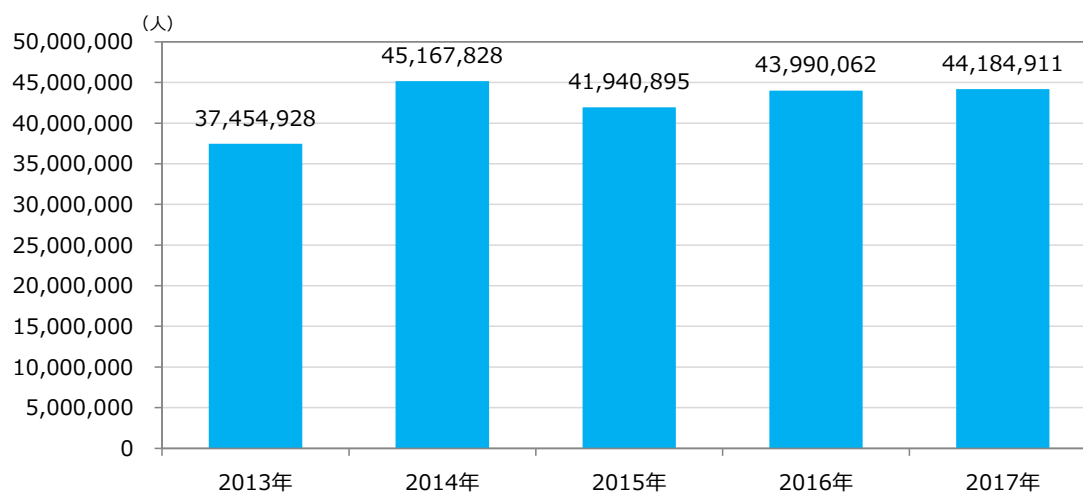


図 武蔵野市の観光施設関連観光入込客数の推移

資料：第二期武蔵野市産業振興計画

3-5 道路・交通事故

①道路ネットワーク

- ・東西には吉祥寺駅前を通る井の頭通り、その北に並行するように走る五日市街道が走っている。三鷹駅から西へは桜通りが伸びており、五日市街道と合わせて小金井市や立川市など西側へのアクセスを支えている。
- ・南北へは吉祥寺駅から吉祥寺通り、三鷹駅から三鷹通り、武蔵境駅から武蔵境通りが伸びており、三鷹駅と武蔵境駅の間には南は三鷹市、北は西東京市へのアクセスが可能な新武蔵境通りが通っている。
- ・近隣自治体へとつながる通りは13m以上の幅員を持つ道路が多いが、それ以外の道路については4m未満の道路や4m以上5.5m未満の狭い幅員の道路も多い。

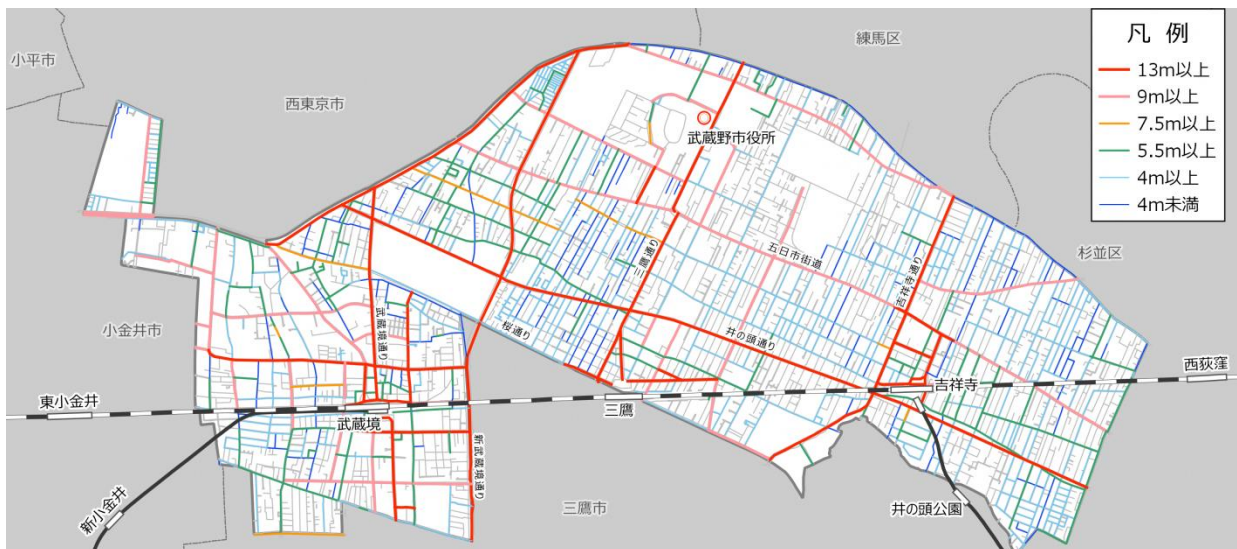


図 武蔵野市幅員別道路図

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)

②交通事故件数および交通事故件数に占める自転車関与事故の割合の推移

- ・武蔵野市では平成20(2008)年に619件の事故が発生しているが、平成23(2011)年には500件を下回り、平成30(2018)年には264件にまで減少している。
- ・武蔵野市において発生した事故の総件数のうち、自転車に関与した事故は4割～5割程度で推移しており、自転車に関与する事故の割合は高くなっている。

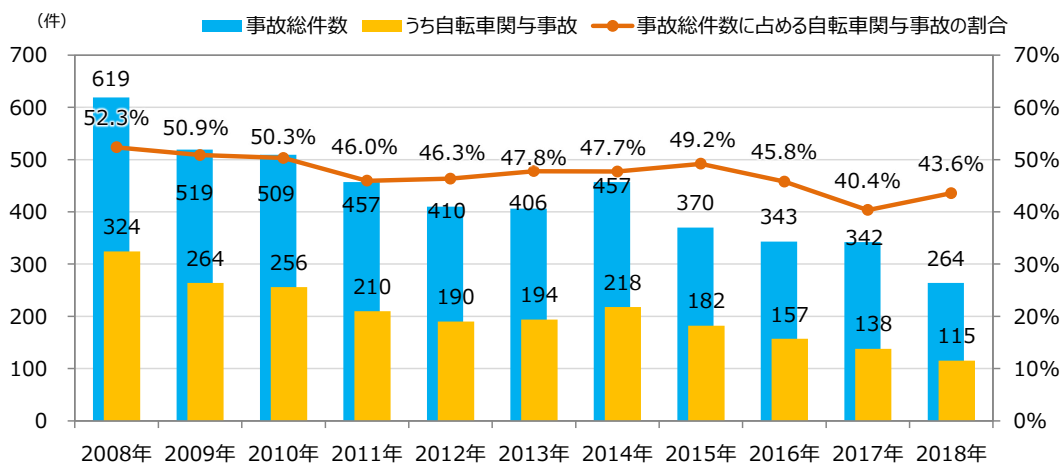


図 交通事故件数および交通事故件数に占める自転車関与事故の割合の推移

資料：武蔵野警察署提供資料

4-2 鉄道

(1) 交通結節点としての鉄道駅

- ・吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の3駅は、それぞれ異なる特性を持っているが、いずれも多様な交通手段の重要な結節点となっている。

(2) 鉄道の利用状況

- ・市内3駅の乗客数は、平成29(2017)年が144,815千人であり、平成25(2013)年の138,816千人から5,999千人(約4.3%)増加している。
- ・各年吉祥寺駅の利用が最も多く、三鷹駅、武蔵境駅と続いており、平成29(2017)年では吉祥寺駅が78,740千人、三鷹駅が35,555千人、武蔵境駅が30,520千人となっている。

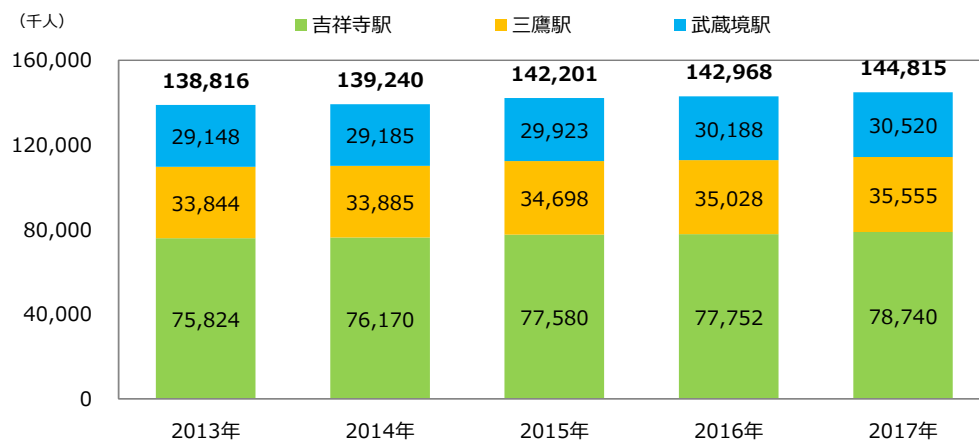


図 運行事業者別年間乗客数の推移(武蔵野市内3駅)

資料：2018年版 市勢統計

- ・市民が日常生活で最も利用する鉄道駅は、「三鷹駅」、「吉祥寺駅」、「武蔵境駅」の順に多い。
- ・晴れの日の駅までの交通手段は、「徒歩」が最も多く、次いで「自転車」、「路線バス」である。

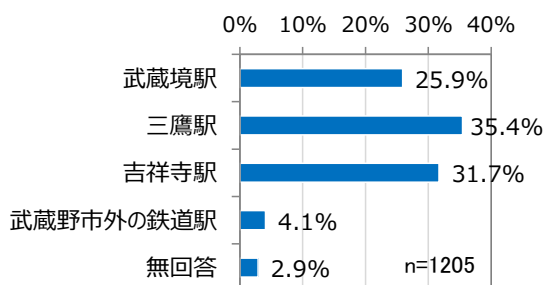


図 日常生活で最も利用する鉄道駅

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和元年度)

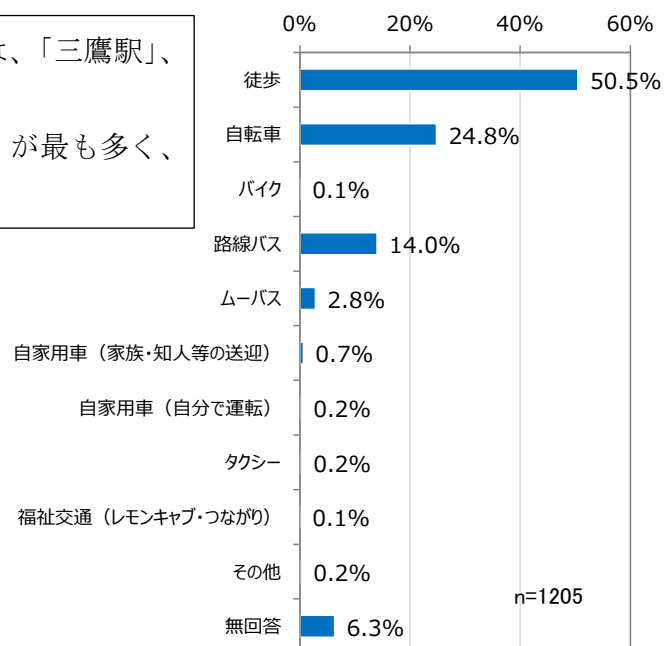


図 晴れの日の駅までの交通手段

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査(令和元年度)

4－3 路線バス

（１）路線バスの運行状況

- ・本市では鉄道駅 3 駅を起点として多くの路線バスが運行されているが、特に 3 駅から北方向に伸びている道路、また、市内を東西方向に走る五日市街道では 1 日 100 本以上の路線バスが運行されている。
- ・市内には幅員の狭い道路も多く、鉄道駅の間に位置する地域や大通りに囲まれた地域では路線バスが運行されていない地域もみられる。

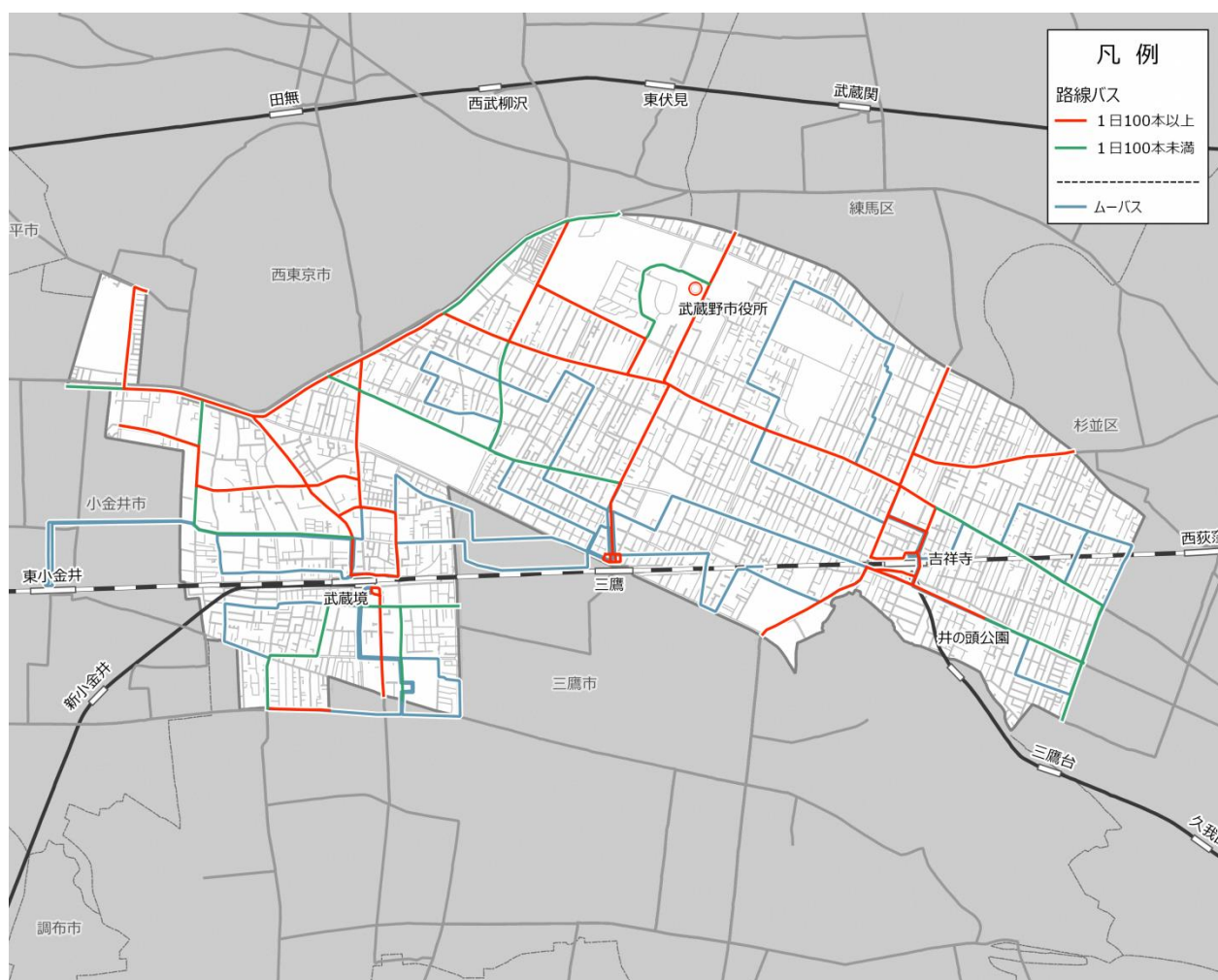


図 路線バス運行状況

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成 30 年版 (2018 年版)

(2) 路線バスの利用状況

- ・市内を運行する路線バスの1日平均乗客数は、平成29(2017)年が209千人であり、平成25(2013)年の200千人から9千人(4.5%)増加している。平成19(2007)年の148千人と平成29(2017)年を比較すると、61千人(約41.2%)増加している。
- ・事業者別にみると、小田急バスが90千人と最も多く、次いで西武バスが64千人、関東バスが48千人、京王バスが8千人である。

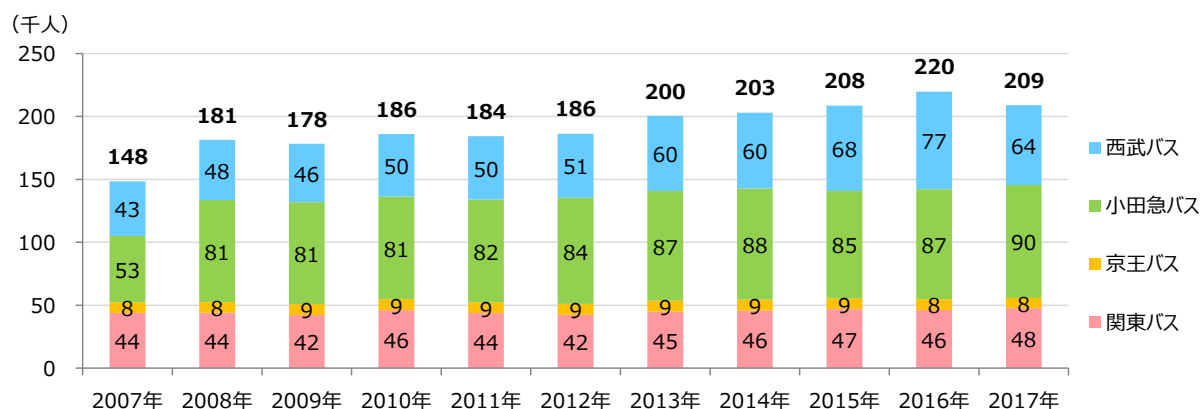


図 路線バス利用者の推移(1日平均乗客数)

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)

表 交通事業者ヒアリング結果

事業者名	利用状況
京王電鉄バス(株)	・調布-吉祥寺を結ぶ路線は通勤需要があり、それなりに利用が多い。 ・小田急バス(株)と共同運行している三鷹に向かう路線は朝夕には及ばないが日中の利用も多い。
小田急バス(株)	・吉祥寺に向かう路線は通勤・通学がメインで、杏林大学医学部附属病院に向かう人や大学生などが乗車し、日中も利用が多い。 ・利用者のうち高齢者は3割程度である。 ・ICカード利用が9割、現金は1割である。 ・乗継利用者は1日乗車券を購入して乗車している。
関東バス(株)	・通勤利用では各路線駅に向かう利用が多い。逆方向は市役所、NTT 武蔵野研究開発センタへの利用が多い。 ・通学は各駅から武蔵野大学、吉祥寺駅から成蹊学園に向かう学生が多い。朝は三鷹駅からの利用が多く、帰りは吉祥寺駅への流れが多い。 ・1日乗車券が利用しやすくなり、市外では鉄道駅をまたいだ乗継利用がみられる。
西武バス(株)	・武蔵野市に関わる路線は中央線各駅に向かう人の流れが多く、それぞれ長い路線ではあるが、長く乗車する人もみられる。 ・西東京市や練馬区から路線が続いており、市外の人利用が多い。 ・市内での乗り継ぎは少ないが、乗継利用者は各種定期券、1日乗車券で利用している。

- ・日中（10～16 時頃）の路線バスの乗車目的は、「買い物」が最も多く、次いで「その他」、「通院」、「通勤」となっている。
- ・日中の運賃支払方法は、「IC カード」が約 5 割、「シルバーパス」が約 4 割である。

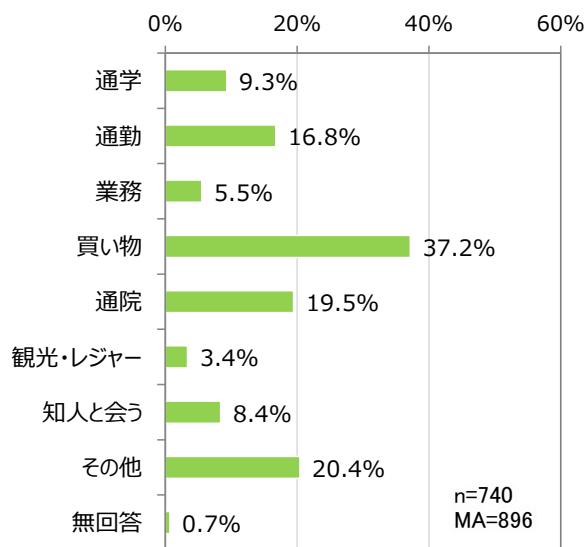


図 路線バスの乗車目的（日中）

資料：鉄道駅における路線バス利用者アンケート調査
（令和元年度）

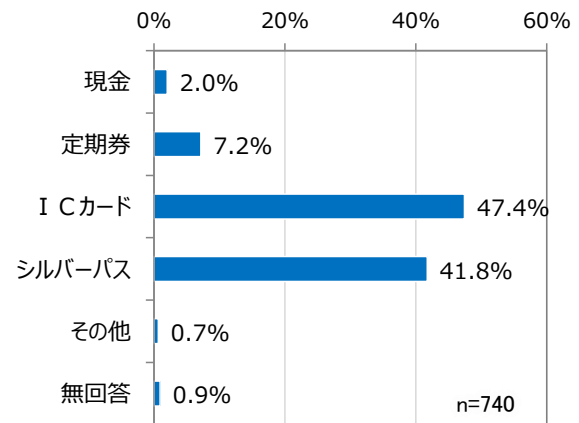


図 路線バスの運賃支払方法（日中）

資料：鉄道駅における路線バス利用者アンケート調査
（令和元年度）

（３）交通事業者による課題認識

表 交通事業者ヒアリング結果

事業者名	課題
京王電鉄バス(株)	・境-小金井線は他市のコミュニティバス※とルートの重複があり、路線バスの通勤需要はあるが、日中はコミュニティバス※に利用が流れている。 ・運転手の不足。
小田急バス(株)	・自転車が多く、事故が多い。 ・武蔵境側の路線では団地や集合住宅が立地し、乗り切れないことも多くなっている。 ・運転手の不足。
関東バス(株)	・障害を持つ方への対応について課題がある。 ・駅前の交通整理ができていない。 ・三鷹駅前を通過目的で駅前広場内に入ってくる一般車が多くある。 ・運転手の不足。
西武バス(株)	・特に雨天時には、吉祥寺通り付近で乗り切れない利用者が発生している。 ⇒予備待機職員、車両の出動で増便対応している。 - 水道端を始発とした路線を運行させて対応している。 ・自転車に関わるヒヤリハットや自転車に起因する車内事故が発生している。 ・運転手の不足。

4-4 ムーバス

(1) ムーバスの運行状況

- ・本市ではバス交通空白・不便地域※を解消し、高齢者や子ども連れの方をはじめ、すべての人が気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的とした短距離交通システムとして、コミュニティバス※「ムーバス」を運行している。
- ・路線バスの運行ルートと重複しないことを基本として、市内3駅を起終点に7路線9ルート運行しており、5号路線は一部小金井市内を、3号路線と7号路線は一部三鷹市内を運行し、市内の移動に限らず、隣接自治体への移動も可能となっている。



図 ムーバス運行状況

【ムーバスコンセプト】

資料：武蔵野市地域生活環境指標 平成30年版(2018年版)

■バス交通空白・不便地域※を解消する短距離交通バス

- ・バス交通空白・不便地域※の解消
- ・安全性を確保したルート
- ・持続可能な運行システム・ルート
- ・路線バスと重複しないルート
- ・駅とできるだけ短時間で結ぶ

■高齢者や子ども連れの方などすべての方が気軽に利用できるバス

- ・乗降しやすく、安全で快適な車両
- ・シンプルで分かりやすい料金体系
- ・地域の実状に即した運行時間帯
- ・200m 間隔のバス停の設置

■地域の方々が育てるバス

- ・地域のバスとしての魅力や楽しさの創出
- ・地域・住民と連携した改善・充実
- ・地域コミュニティ機能の補完
- ・インシャルコストは市、ランニングコストは利用者が負担、足りない部分は市民みんなで支える

■武蔵野市の公共交通ネットワークに貢献するバス

- ・個別輸送から公共交通機関への乗換促進
- ・路線バス・タクシー・福祉交通との連携と役割分担
- ・駅中心部の交通混雑緩和

(2) ムーバスの利用状況

- ・ムーバス全路線の乗客合計は平成 30（2018）年度で 2,776,739 人であり、近年は微増傾向である。
- ・路線別にみると、2 号路線が 628,663 人と最も多く、次いで 1 号路線が 396,110 人、6 号路線が 318,602 人、5 号路線「境西循環」が 299,126 人、4 号路線が 289,585 人、3 号路線「境南西循環」が 250,771 人、5 号路線「境・東小金井線」が 229,088 人、3 号路線「境南東循環」が 208,647 人、7 号路線が 156,147 人である。

表 ムーバスの利用状況

	1号路線			2号路線			3号路線			4号路線		
	吉祥寺東循環			吉祥寺北西循環			境南東循環			境南西循環		
	運行開始：平成7年11月26日			運行開始：平成10年3月8日			運行開始：平成12年11月26日			運行開始：平成12年11月26日		
	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均
2009年	381,905	1,046.3	23.3	642,996	1,761.6	29.1	191,277	524.0	12.5	290,403	795.6	18.9
2010年	360,786	988.5	22.0	599,037	1,641.2	27.1	194,178	536.4	12.8	286,311	797.5	19.0
2011年	389,471	1,064.1	20.4	601,276	1,642.8	27.1	197,775	540.4	12.9	292,087	798.1	19.0
2012年	411,301	1,126.9	21.3	613,303	1,680.3	27.8	206,834	566.7	13.5	265,832	728.3	18.4
2013年	403,963	1,106.7	20.9	611,593	1,675.6	27.7	204,759	562.5	13.4	237,848	653.4	17.2
2014年	396,652	1,086.7	20.5	607,041	1,663.1	27.5	200,717	549.9	13.1	219,191	600.5	15.8
2015年	392,588	1,072.6	20.2	640,681	1,750.5	27.4	194,822	532.3	12.7	237,670	649.4	15.5
2016年	385,445	1,056.0	19.9	628,202	1,721.1	26.8	197,187	540.2	12.9	244,213	669.1	15.9
2017年	393,082	1,076.9	20.4	632,597	1,733.1	27.0	200,357	548.9	13.1	237,868	651.7	15.6
2018年	396,110	1,085.2	20.5	628,663	1,722.4	26.9	208,647	571.6	13.6	250,771	687.0	16.4

	5号路線						6号路線			7号路線			合計	
	境西循環			境・東小金井線			三鷹・吉祥寺循環			境・三鷹循環				
	運行開始：平成16年11月27日			運行開始：平成17年5月29日			運行開始：平成19年4月1日			運行開始：平成19年4月1日				
	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均	1便平均	乗客合計	1日平均
2009年	262,024	717.9	12.4	187,503	513.7	17.7	243,612	667.4	15.5	120,446	330.0	11.4	2,620,628	7,179.7
2010年	272,509	759.1	13.1	189,104	526.8	18.2	261,856	717.4	16.7	123,884	345.1	11.9	2,585,690	7,128.5
2011年	270,912	740.2	12.8	192,413	525.7	18.1	263,887	721.0	16.8	127,754	349.1	12.0	2,622,181	7,164.5
2012年	277,204	759.5	13.1	186,791	511.8	17.6	274,707	752.6	17.5	130,344	357.1	12.3	2,650,222	7,261.0
2013年	276,740	760.3	13.1	200,140	549.8	19.0	280,955	769.7	17.9	131,510	361.3	12.5	2,621,023	7,188.7
2014年	238,469	653.3	11.3	189,687	519.7	17.9	303,879	832.5	19.4	131,446	360.1	12.4	2,561,821	7,018.5
2015年	242,909	663.7	11.4	193,294	528.1	18.2	308,648	843.3	19.6	137,380	375.4	12.9	2,627,938	7,180.2
2016年	268,274	735.0	12.7	201,343	551.6	19.0	312,137	855.2	19.9	142,485	390.4	13.5	2,655,492	7,275.3
2017年	278,774	763.8	13.2	213,708	585.5	20.3	305,429	836.8	19.5	143,093	392.0	13.6	2,678,827	7,339.3
2018年	299,126	819.5	14.1	229,088	627.6	21.7	318,602	872.9	20.4	156,147	427.8	14.8	2,776,739	7,607.5

資料：武蔵野市資料

- ・ムーバス利用時の外出目的は、1・2・6 号路線は「買い物」、3 号路線は「通院・お見舞い」、4・5・7 号路線は「通勤」の割合が多い。

表 ムーバス利用時の外出目的（複数回答）

	外出目的										
	通院・お見舞い	買い物	通学	通勤	業務	観光・レジャー	文化教室・習い事	知人と会う	銀行・郵便局等	その他	無回答
1号路線 吉祥寺東循環 n=348	16.7%	38.8%	2.3%	19.0%	1.7%	1.7%	13.5%	6.9%	8.0%	13.8%	2.3%
2号路線 吉祥寺北西循環 n=447	13.2%	37.4%	1.6%	26.8%	3.4%	2.9%	10.3%	6.5%	8.5%	8.7%	3.4%
3号路線 境南・西循環 n=189	22.2%	22.8%	0.0%	30.7%	1.6%	0.5%	5.8%	6.9%	5.8%	12.7%	4.2%
3号路線 境南・東循環 n=168	42.3%	13.1%	1.8%	28.6%	1.2%	1.2%	3.0%	3.6%	0.6%	8.9%	1.8%
4号路線 三鷹駅北西循環 n=257	14.8%	18.3%	3.1%	32.7%	2.3%	5.1%	8.6%	5.4%	6.2%	15.6%	3.5%
5号路線 境・東小金井線 n=184	14.7%	23.9%	6.0%	36.4%	3.3%	2.7%	7.6%	5.4%	6.0%	15.8%	2.2%
5号路線 境西循環 n=246	13.4%	22.4%	3.7%	44.7%	2.4%	2.0%	8.1%	5.7%	4.9%	9.8%	3.7%
6号路線 三鷹・吉祥寺循環 n=291	18.2%	32.0%	1.0%	29.6%	2.7%	2.4%	10.7%	6.5%	3.4%	8.2%	2.7%
7号路線 境・三鷹循環 n=161	18.0%	22.4%	3.7%	33.5%	2.5%	3.7%	9.3%	5.6%	5.0%	9.9%	0.6%
全体 n=2,291	17.9%	28.0%	2.4%	30.2%	2.4%	2.5%	9.2%	6.0%	5.9%	11.3%	2.8%

資料：ムーバス利用者アンケート調査（令和元年度）

- ・ムーバスの利用頻度は、「週に2～3回」が最も多く、次いで「週に4～5回」である。

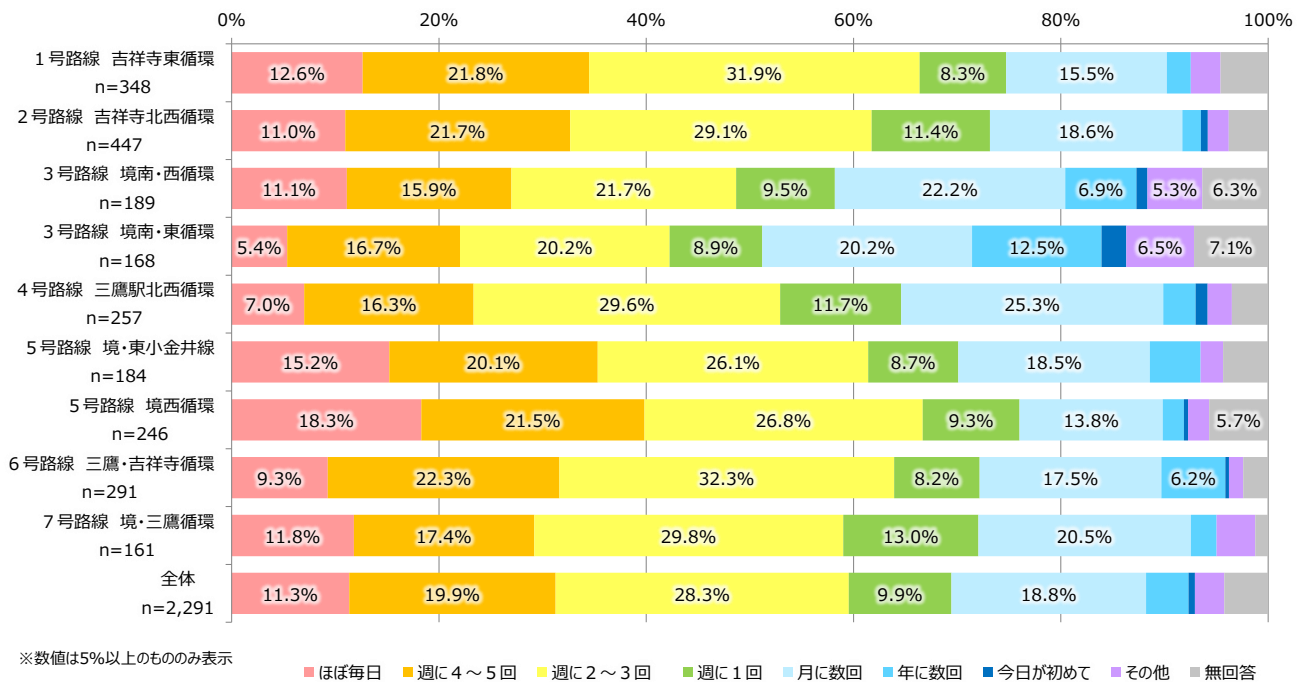


図 ムーバスの利用頻度

資料：ムーバス利用者アンケート調査（令和元年度）

- ・ムーバスがないと仮定した場合の外出頻度は、若い年代でも「減る」と回答した人がみられ、「変わらない」と回答した人は概ね半数程度である。
- ・80歳以上になると、「変わらない」と回答した人は25%程度となっており、「出かけなくなる」という人も6%程度みられる。

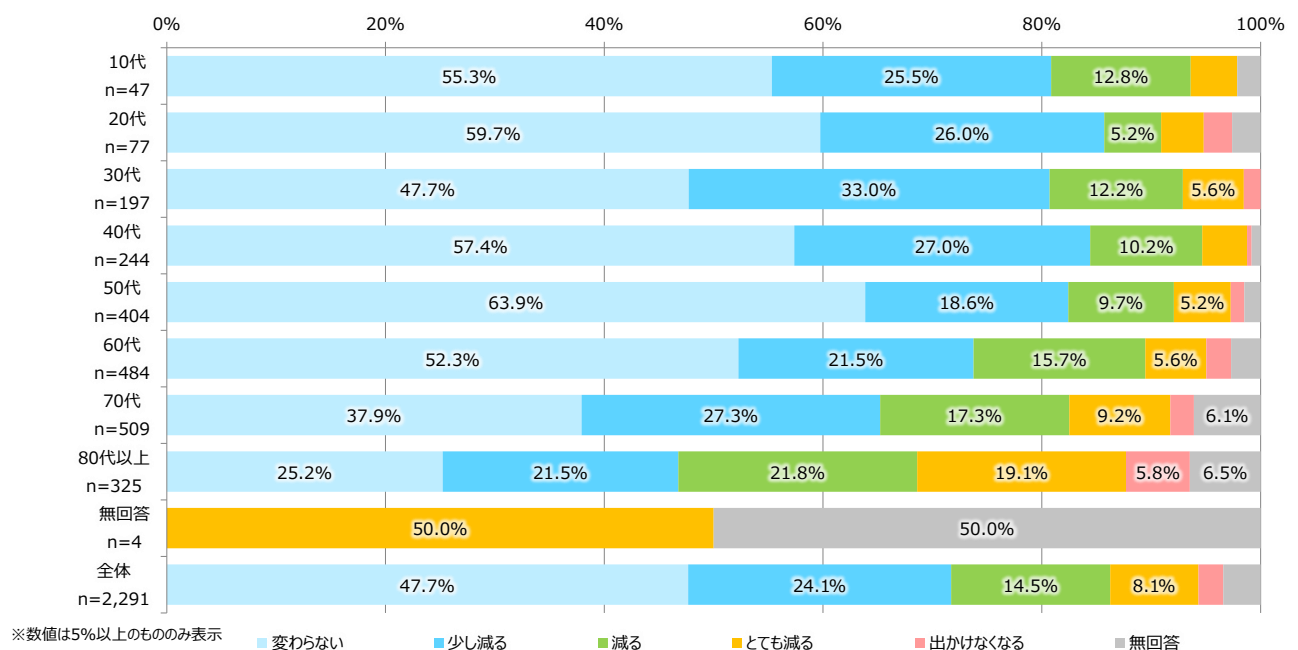


図 ムーバスがないと仮定した場合の外出頻度

資料：ムーバス利用者アンケート調査（令和元年度）

- ・全体として重要度が最も高い「バス停までの距離の短さ」は満足度のスコアも高く、3.4となっている。
- ・「運賃のわかり易さ、手軽さ」の満足度は3.7で最も高い。
- ・「運行本数の多さ」は、重要度は高いが、満足度が0.6と最も低い。
- ・「運行時間帯の適切さ」、「時刻表通りの運行」についても重要度は高いが、満足度は平均値を下回っている。

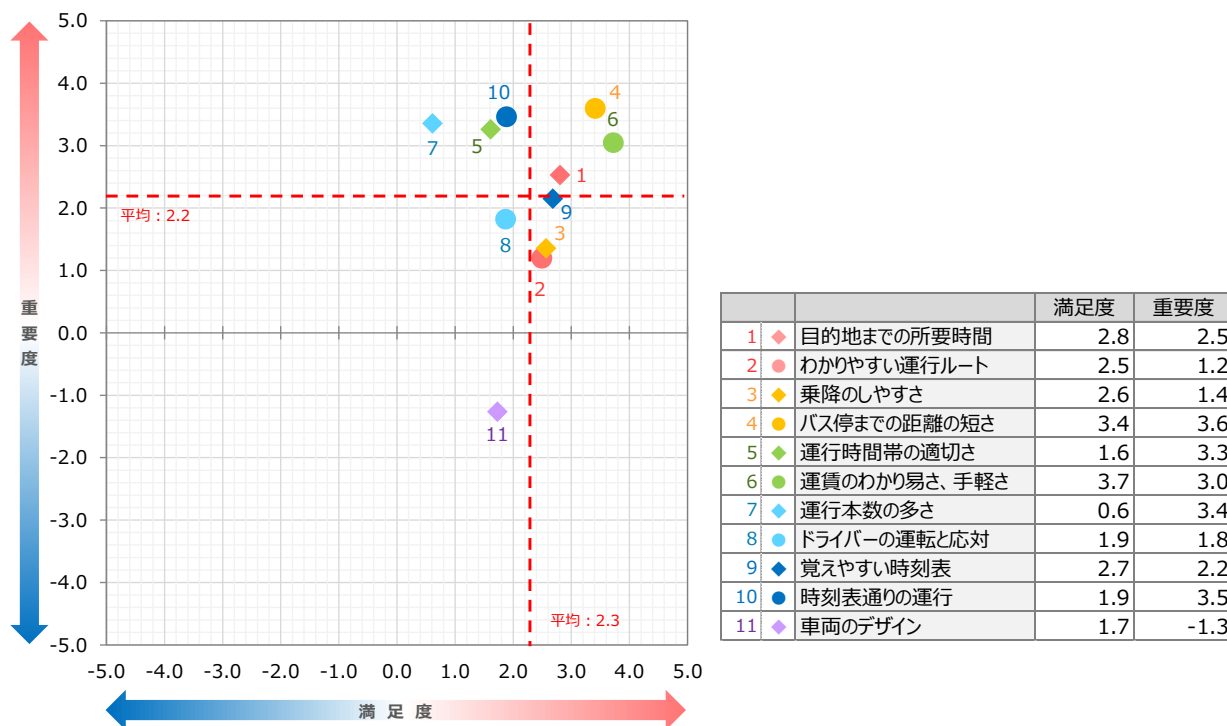


図 ムーバスの運行内容の重要度・満足度

資料：ムーバス利用者アンケート調査（令和元年度）

（３）ムーバスの収支状況

- ・平成 7（1995）年度の運行開始後、平成 10（1998）年度に 2 号路線が運行開始して運行収入が運行経費を上回っていたが、平成 19（2007）年度より車両代を減価償却費として運行経費に計上したため、収支がマイナスになっている。

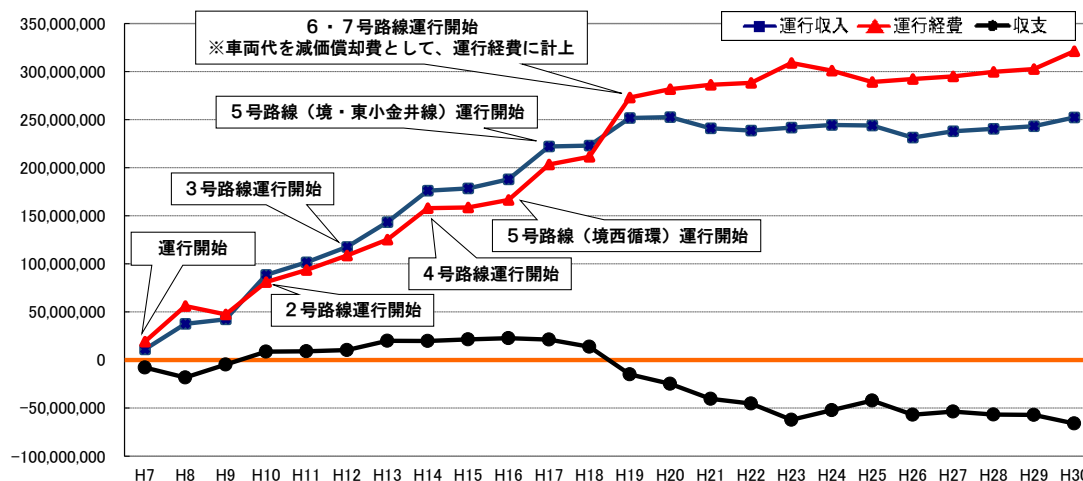


図 ムーバスの運行収入・運行経費・収支の推移

資料：武蔵野市資料

4-5 タクシー

(1) 武三地区内のタクシー

- ・武三地区のタクシーは、武三地区・東京 23 区エリアを活動範囲としている。

(2) 武三地区内のタクシーの利用状況

- ・日中（10～16 時）の武三地区でのタクシーの利用方法は、「駅前などのタクシー乗り場」が最も多く、次いで「走っているタクシーを拾う」と「電話でタクシーを呼ぶ」である。
- ・お出かけの目的では、「通院」が約 4 割と最も多く、次いで「その他」、「買い物」、「ビジネス（通勤含む）」である。

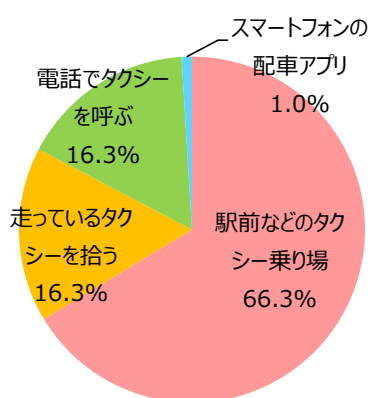


図 タクシーの利用方法 n=104

資料：タクシー利用者アンケート調査（令和元年度）

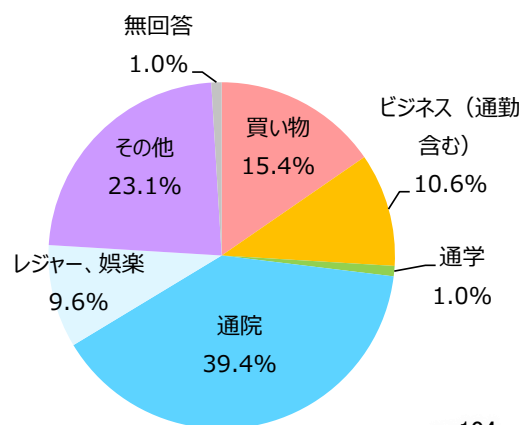


図 タクシー利用時のお出かけの目的 n=104

資料：タクシー利用者アンケート調査（令和元年度）

表 交通事業者ヒアリング結果

事業者名	利用状況・課題
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部	【利用状況】 ・平日朝は通勤、通学が 4 割程度、高齢者、主婦の利用が 3 割程度である。 ・駅を目的地とする利用が多い。 【課題】 ・雨の日の需給バランスが崩壊している。 ・乗務員の休憩場所が不足している。 ・利用者がタクシーを予約する際の連絡先がわかりづらい。 ・住宅地内に交通規制があり、付近の利用者の自宅前まで配車できない。 ・駅前以外にタクシー乗り場がない。 ・運転手の不足。

4－6 福祉交通

（１）移送サービス「レモンキャブ」事業

概要	・バスやタクシーなど公共交通機関の単独での利用が困難な高齢者や障害者（要介護者や障害者手帳取得者等）の外出を支援するため、移送サービス（レモンキャブ）事業を実施している。 ・本事業では、商店主を中心とした地域のボランティアが福祉型軽自動車（レモンキャブ）を運転し、ドア・ツー・ドアのサービスを提供している。
利用対象者	・市内在住で、公共交通機関の単独での利用が困難な高齢者・障害のある方
年会費	・利用者：1000 円（登録が必要） ・運行協力員：500 円（登録が必要）
利用料	・30 分につき 800 円
運行範囲	・市内および隣接市区（三鷹市、小金井市、西東京市、練馬区、杉並区）
運行時間	・原則として月曜日から土曜日の午前 8 時から午後 6 時まで（但し、祝日、年末年始を除く）
車両の種類	・スロープ型：車いすでそのまま乗り込めるタイプ 8 台（うち 4 台は少し大きめの電動車いすにも対応） ・シートリフト型：後部座席がリフトになっているタイプ 1 台（ノンステップで乗車できる）

資料：武蔵野市資料

表 交通事業者ヒアリング結果

事業者名	利用状況・課題
レモンキャブ 運行管理者	【利用状況】 ・通院での利用が 7 割程度。その他は高齢者施設などで、買い物での利用も少しみられ、目的地としては市内各地区の病院・デイサービス、リハビリ施設が多い。 ・雨の日は晴れの日より若干利用者数が少なくなる。 【課題】 ・各駅のロータリーに車いす用の乗降場所がなかったり、あってもバス乗り場とタクシー乗り場に挟まれていたり、安心できる環境ではない。 ・運行協力員や運行管理者が確保できず、増え続ける需要に対応できない。

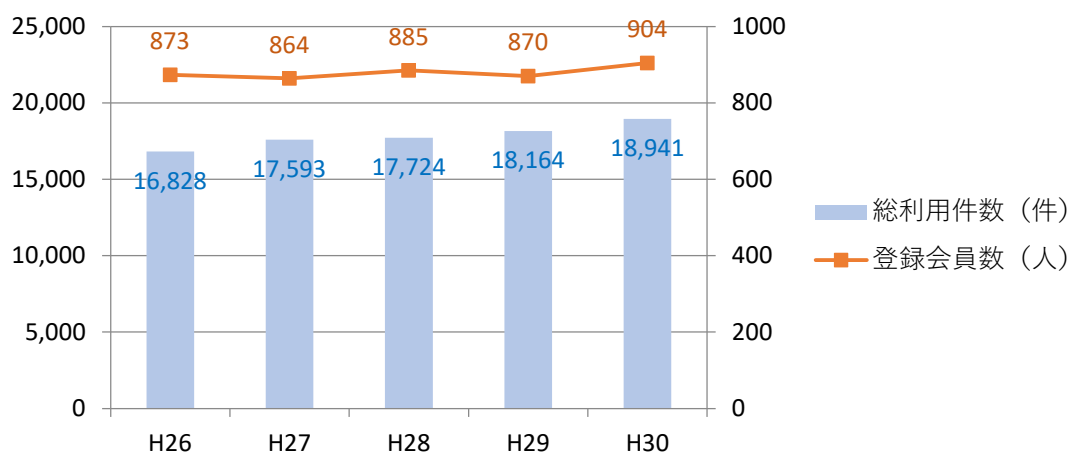


図 レモンキャブの総利用件数と登録会員数の推移

資料：武蔵野市資料

(2) リフトタクシー「つながり」事業

概要	・車椅子のまま、または寝た状態のまま乗降できるタクシー
対象	・市内在住で、日常外出時車椅子を利用する方、または寝たきり状態の方 (出発地または到着地が武蔵野市の場合、利用できる)
利用方法	・利用する日の1カ月前から前日までに電話で窓口へ予約
利用時間	・午前8時から午後5時まで(年中無休)
利用料	・初乗り740円から始まるタクシー料金(予約料金、迎車料金は不要。別途介添え料金がかかる場合がある。) 注)武蔵野市福祉タクシー利用券の使用可 注)身体障害者手帳をお持ちの方は、一割引の料金で利用可

資料：武蔵野市資料

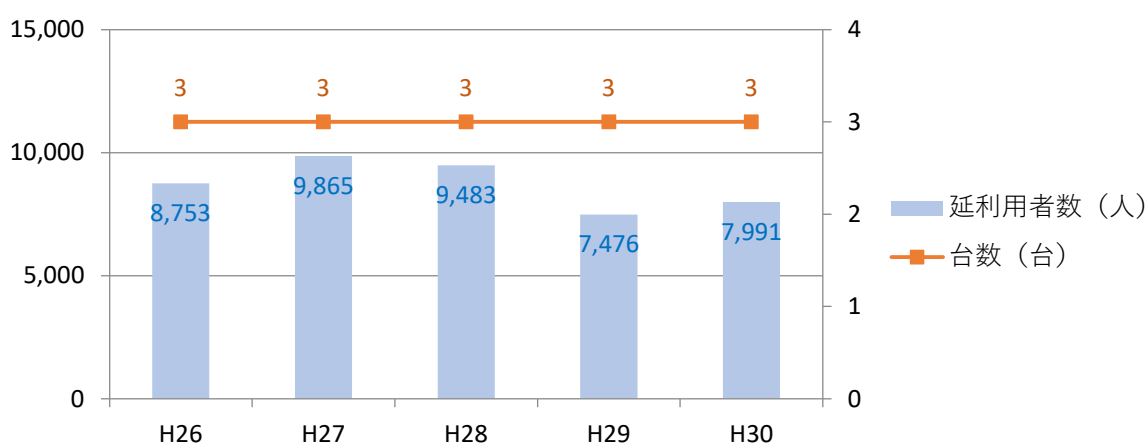


図 つながりの車両台数と延利用者数の推移

資料：武蔵野市資料

(3) 武蔵野市福祉タクシー事業（障害者用）

概要	・心身障害者が、タクシーを利用する場合に、その運賃の一部を助成する。
対象	・身体障害者手帳1～4級、愛の手帳1～3度、精神障害者保健福祉手帳1級をお持ちの方。所得制限あり。
助成額	・年間400円券72枚、100円券48枚(合計120枚以内)のクーポン券方式。 注)平成29(2017)年より、現在のクーポン券方式へ変更

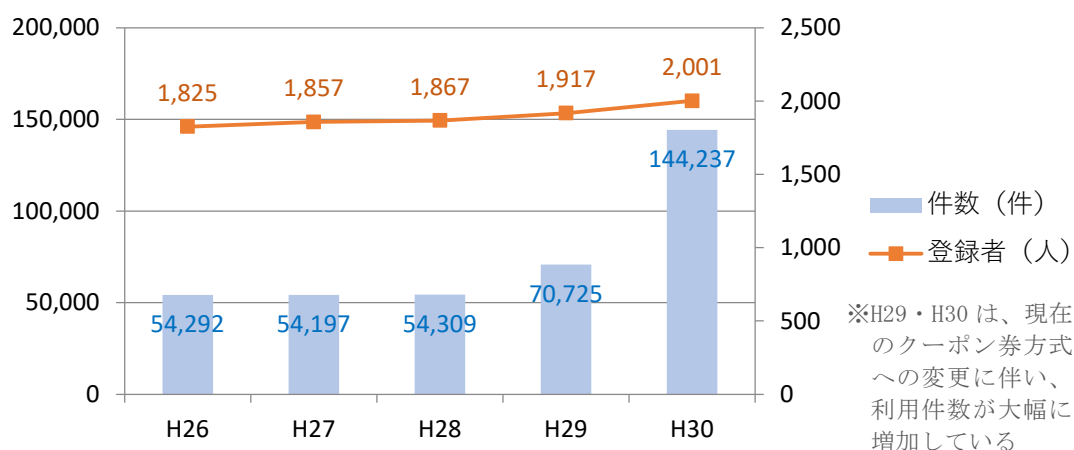


図 福祉タクシー事業の登録者と件数の推移

資料：武蔵野市資料

表 武蔵野市福祉タクシー事業（障害者用）の協定タクシー事業者一覧（令和元年9月時点）

No.	営業所	会社（組合）名	精神手帳 1割引	車いす 対応	ストレッ チャー対応
1	市内	オレンジタクシー	◎		
2	市内	ケアタクシー アルベリー	◎	★	☆
3	市内	シマノ介護タクシー	◎	★	☆
4	市内	第一交通武蔵野(株)	◎	★	
5	市内	転院・通院のデンソーケア	◎	★	☆
6	三鷹市	AZUMA民間救急サービス	◎	★	☆
7	三鷹市	介護タクシーあゆむ ((株)歩)	◎	★	☆
8	三鷹市	エスコート交通(株)	◎	★	
9	三鷹市	介護タクシー大地	◎	★	☆
10	三鷹市	寿交通(株)	◎	★	
11	三鷹市	介護タクシーそらの杜	◎	★	☆
12	三鷹市	日本介護福祉タクシー協会	◎	★	☆
13	三鷹市	介護タクシー優楽		★	☆
14	三鷹市	有楽交通(株)	◎		
15	西東京市	介護タクシー北斗	◎	★	☆
16	西東京市	介護タクシー優楽 西東京		★	☆
17	小金井市	エムティ無線配車センター（武蔵野自動車交通(株)）	◎		
18	小金井市	(有)小金井交通	◎		
19	小金井市	介護タクシーしらゆり	◎	★	☆
20	小金井市	つくば観光交通(株)	◎	★	☆
21	小金井市	ほりん		★	☆
22	小平市	三和交通多摩(株)	◎	★	
23	小平市	はやぶさ介護タクシー	◎	★	☆
24	東久留米市	トーション交通(株)	◎	★	
25	国立市	銀星交通(有)	◎	★	☆
26	多摩市	私鉄協無線センター(京王自動車(株))	◎		
27	練馬区	旭個人タクシー協同組合	◎		
28	練馬区	ゴールド交通(株)	◎		
29	練馬区	㈱スリーエース	◎		
30	練馬区	コンドルタクシー(株)	◎		
31	練馬区	ラ ヴィータ ((株)La Vita)	◎	★	
32	杉並区	三幸交通(株)	◎	★	
33	杉並区	にしおぎ介護タクシー	◎	★	
34	世田谷区	アイエン ケアサービス タクシー	◎	★	☆
35	世田谷区	(株)東京タクシー	◎	★	
36	世田谷区	日本リムジン(株) 世田谷営業所	◎	★	☆
37	世田谷区	ビゲスト株式会社			
38	中野区	東京都個人タクシー協同組合	◎		
39	新宿区	(株)グリーンキャブ	◎	★	☆
40	新宿区	東京無線協同組合			
41	板橋区	(有)無限サービス	◎	★	☆
42	豊島区	東都タクシー無線協同組合	◎	★	
43	豊島区	日個連東京都営業協同組合	◎		
44	文京区	日の丸自動車(株)	◎	★	
45	台東区	東日本介護タクシー協同組合	◎	★	☆
46	中央区	イーエム無線協同組合	◎		
47	中央区	国際自動車(株)	◎		
48	中央区	大和自動車交通(株)	◎		
49	中央区	チェッカーキャブ無線協同組合	◎		
50	中央区	帝都自動車交通(株)	◎		
51	中央区	日本交通(株)	◎		
52	江東区	七福交通(株)	◎		
53	荒川区	福祉移送ネットワークアイラス		★	☆
54	足立区	(株)アシスト	◎	★	
55	足立区	山手観光自動車(株)	◎	★	

資料：武蔵野市資料

4-7 実態・ニーズ調査結果

- ・市内全ての地域で公共交通等の外出手段の満足度は高い。
- ・地域別にみると、満足・やや満足の意見の割合が高かったのは、御殿山（74.4%）、八幡町（74.4%）、中町（71.2%）であった。一方、不満・やや不満の意見が比較的高かったのは、桜堤（20.0%）、吉祥寺北町（18.5%）、関前（18.3%）であった。
- ・外出手段の満足していない点としては、市内全ての地域において、駐輪場不足や自転車の走行環境が多く挙げられている（「駐輪場が足りない」、「自転車の走行環境が悪い」）。一部地域（桜堤等）では、バスに対する不満の意見が比較的高くなっている（「バスの運行本数が少ない」、「目的地に行くバスがない」）。

表 武蔵野市の公共交通等の外出手段の満足度

割合	吉祥寺東町	吉祥寺南町	御殿山	吉祥寺本町	吉祥寺北町	中町	西久保
満足	28.0%	27.2%	46.5%	32.9%	25.7%	47.0%	32.1%
やや満足	28.0%	25.2%	27.9%	25.9%	32.7%	24.2%	35.8%
どちらとも言えない	23.7%	24.3%	18.6%	25.9%	22.1%	21.2%	22.6%
やや不満	12.9%	10.7%	2.3%	7.1%	15.0%	4.5%	7.5%
不満	2.2%	4.9%	0.0%	1.2%	3.5%	1.5%	1.9%
無回答	5.4%	7.8%	4.7%	7.1%	0.9%	1.5%	0.0%
割合	緑町	八幡町	関前	境	境南町	桜堤	無回答
満足	29.5%	29.4%	23.6%	33.0%	37.0%	30.7%	22.2%
やや満足	32.1%	45.0%	33.1%	31.9%	24.4%	30.7%	16.7%
どちらとも言えない	19.2%	13.8%	21.6%	19.1%	27.6%	14.7%	27.8%
やや不満	12.8%	5.5%	12.2%	7.4%	5.5%	14.7%	5.6%
不満	0.0%	3.7%	6.1%	4.3%	1.6%	5.3%	0.0%
無回答	6.4%	2.8%	3.4%	4.3%	3.9%	4.0%	27.8%

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

表 武蔵野市の公共交通等の外出手段で満足していない点

割合	吉祥寺東町	吉祥寺南町	御殿山	吉祥寺本町	吉祥寺北町	中町	西久保
駅・バス停まで遠い	9.7%	8.7%	7.0%	5.9%	22.1%	10.6%	13.2%
目的地に行くバスがない	14.0%	12.6%	14.0%	17.6%	10.6%	4.5%	9.4%
バスの運行本数が少ない	15.1%	8.7%	11.6%	7.1%	13.3%	9.1%	22.6%
バスの乗り降りが大変	2.2%	1.9%	0.0%	3.5%	2.7%	0.0%	9.4%
バス運賃が高い	6.5%	1.9%	4.7%	3.5%	6.2%	4.5%	7.5%
タクシー料金が安い	9.7%	3.9%	11.6%	10.6%	4.4%	15.2%	9.4%
タクシーを呼びにくい	11.8%	6.8%	18.6%	14.1%	15.0%	12.1%	9.4%
タクシーの乗場がない	4.3%	1.0%	4.7%	3.5%	3.5%	1.5%	1.9%
駐車場が足りない	15.1%	4.9%	4.7%	5.9%	14.2%	3.0%	5.7%
バイク駐車場が足りない	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	1.5%	0.0%
駐輪場が足りない	45.2%	20.4%	18.6%	29.4%	40.7%	30.3%	30.2%
自転車の走行環境が悪い	40.9%	28.2%	32.6%	28.2%	24.8%	22.7%	18.9%
家族や知人等に送迎を頼めない	5.4%	2.9%	2.3%	2.4%	4.4%	1.5%	3.8%
その他	6.5%	17.5%	18.6%	11.8%	15.0%	13.6%	18.9%
無回答	11.8%	33.0%	20.9%	27.1%	15.9%	33.3%	24.5%
割合	緑町	八幡町	関前	境	境南町	桜堤	無回答
駅・バス停まで遠い	17.9%	2.8%	12.2%	3.2%	4.7%	5.3%	0.0%
目的地に行くバスがない	15.4%	18.3%	12.8%	17.0%	16.5%	21.3%	16.7%
バスの運行本数が少ない	6.4%	12.8%	18.2%	11.7%	11.0%	28.0%	16.7%
バスの乗り降りが大変	9.0%	1.8%	3.4%	2.1%	1.6%	5.3%	5.6%
バス運賃が高い	7.7%	11.9%	9.5%	5.3%	4.7%	17.3%	5.6%
タクシー料金が安い	7.7%	11.0%	5.4%	3.2%	3.9%	6.7%	5.6%
タクシーを呼びにくい	14.1%	15.6%	13.5%	6.4%	5.5%	6.7%	5.6%
タクシーの乗場がない	9.0%	6.4%	3.4%	1.1%	0.8%	1.3%	0.0%
駐車場が足りない	3.8%	13.8%	8.1%	5.3%	4.7%	4.0%	0.0%
バイク駐車場が足りない	0.0%	2.8%	1.4%	1.1%	0.8%	1.3%	5.6%
駐輪場が足りない	38.5%	33.0%	45.9%	24.5%	22.8%	21.3%	22.2%
自転車の走行環境が悪い	21.8%	30.3%	18.9%	23.4%	14.2%	22.7%	27.8%
家族や知人等に送迎を頼めない	3.8%	1.8%	5.4%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%
その他	10.3%	20.2%	16.2%	20.2%	15.0%	12.0%	5.6%
無回答	19.2%	13.8%	15.5%	22.3%	35.4%	22.7%	44.4%

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

- ・駅までの交通手段として、晴れの日が一番多い交通手段に「自転車」を挙げている人は、雨の日は「徒歩」に 30%程度、「路線バス」に 35%程度転換している。
- ・晴れの日「徒歩」で駅まで移動している人のうち 8 割以上が、雨でも「徒歩」で移動しており、若干「路線バス」と「ムーバス」への転換がみられる。
- ・雨の日の移動の交通手段として、タクシーへの転換はほとんどみられない。

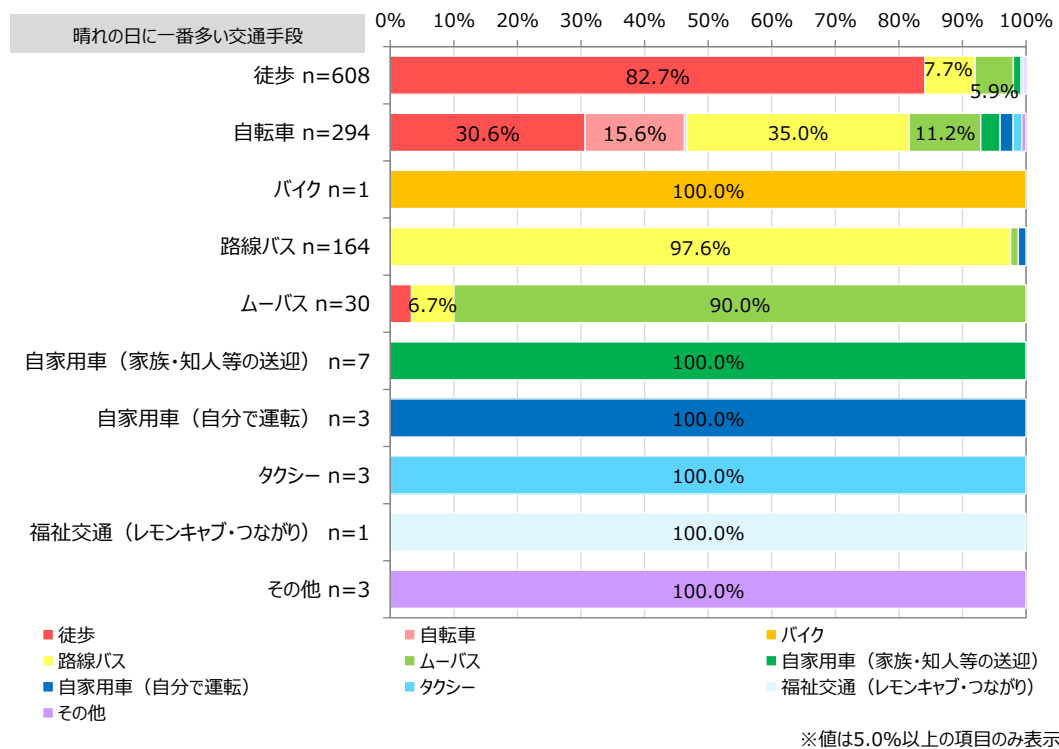


図 「晴れの日が一番多い交通手段」別にみる「雨の日が一番多い交通手段」

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

- ・運転免許返納意向を年齢別に見ると、年齢が上がるとともに徐々に「近いうちに返納を考えている」と回答している人が増え、75 歳以上では半数を超えている（無回答は除く）。
- ・一方で 75 歳以上でも「返納を考えているが、難しいと感じている」や「高齢になったら返納を考える」と回答している人が一定数みられる。

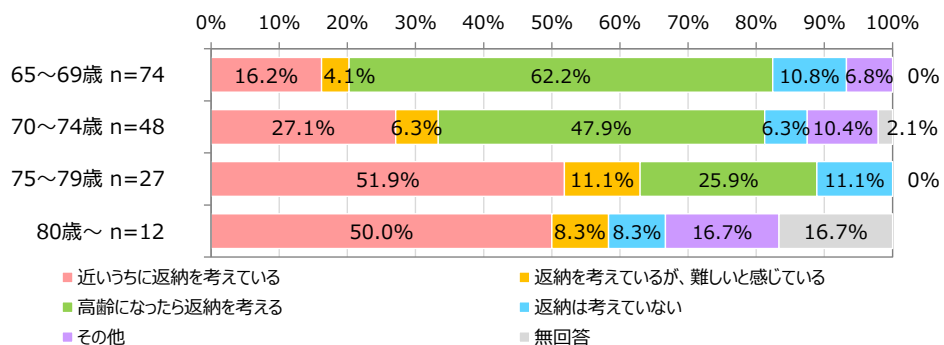


図 年齢 5 歳階層別（65 歳以上）の運転免許返納意向

資料：地域公共交通に関する市民アンケート調査（令和元年度）

4－8 武蔵野市の地域公共交通の問題点

以上を踏まえて、本市における地域公共交通の問題点を次のとおり整理する。

【地域の現状にみる問題点】

■ 人口の増加に伴い、今後も引き続き地域公共交通の高い需要が見込まれる

- ・本市においては、人口は増加傾向にあり、将来的にも人口の増加が予測されることから、市民の移動量も多くなり、地域公共交通への高い需要が見込まれる。
- ・隣接自治体においても、住宅開発などにより当面は人口が増加傾向にあり、市内の鉄道駅等への流入人口が増えていくことが考えられる（令和 12（2030）年以降は減少に転じる予測）。

■ 市内の各地で高齢化（高齢者数の増加）が進むことから、自力での移動が難しい人やバス停までの歩行が難しい人が市の全域で見られることが考えられる

- ・本市においては、市全域に住宅地が分布しており、各地域にくまなく市民が居住している。市全域で高齢化が進行するとともに、高齢者数の増加も予測されることから、自分での運転や自転車、徒歩での移動が難しくなる人も同様に市全域で見られることが考えられる。

■ 市民の移動は鉄道駅との行き来に加え、近くの診療所や、市外の病院への通院もみられることから、幅広い移動ニーズが存在している

- ・市民の日常生活での移動は、自宅と鉄道駅（吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅）との行き来が多くなっている。
- ・一方、近くの診療所や、市外の病院への通院もみられることから、幅広い移動ニーズが存在していることがわかる。

【供給側の視点からみた問題点】

■ 高い公共交通需要に対応して、鉄道・バス・タクシーによる充実した交通ネットワークが形成されているが、不規則・不定期や新たに発生する需要への対応に課題がある

- ・路線バスによる高密度・高頻度サービスが提供され、市内のバス交通空白・不便地域※をコミュニティバス※「ムーバス」が運行しているなど、市内のバス交通は充実している。
- ・市内でのタクシー利用も多く、通院・買い物等の日常の移動手段となっている。
- ・一方、雨天時・降雪時はバスに乗りきれない、朝のピーク時にタクシーが配車できないといった状況がある。また、今後の人口増加や高齢者の増加に伴う多様な移動ニーズへの対応など、乗務員不足等の供給面の制約がある中、限られた交通資源を活用する必要がある。

■ 交通規制によりタクシー車両が進入できない道路・エリアがあり、きめ細かいサービスの提供ができない地域がある

- ・住宅地内の交通規制により、自宅近くまでタクシーを配車できないため、ドア・ツー・ドアのサービスが提供できない地域がある。
- ・一部のバスレーンに実車タクシーが進入できないため、利用者に負担感が生じる可能性がある。

■ **駅前ロータリーの混雑や自転車が多くの路上を走っていることから走行環境に対する不安が多い**

- ・ 自転車が多くの、自転車に関わるヒヤリハットや自転車に起因するバス車内事故が発生している。
- ・ 三鷹駅前を通過目的で駅前広場内に入ってくる一般車が多くある。

【実態・ニーズ調査からみた問題点】

■ **公共交通等の外出手段の評価は総じて高いが、市内の一部地域（桜堤・吉祥寺北町・関前等）において比較的不満の意見の割合が高くなっている**

- ・ 公共交通等の外出手段の満足度は市内全ての地域で高い。
- ・ 地域別にみると、桜堤、吉祥寺北町、関前では、不満・やや不満の意見の割合が比較的高い。
- ・ 満足・やや満足の意見の割合が高かったのは、御殿山（74.4%）、八幡町（74.4%）、中町（71.2%）であった。

■ **満足していない点としては、自転車の走行環境に対する意見が多く、自転車に乗る人にとっても、乗らない人にとっても安全・安心な環境とは言えない状況がある**

- ・ 公共交通等の外出手段の満足していない点として、市内全ての地域において、駐輪場不足や自転車の走行環境が多く挙げられている。
- ・ 一部地区（桜堤等）では、「バスの運行本数が少ない」、「目的地に行くバスがない」などのバスに対する不満の意見もある。

■ **駅への移動の交通手段は、晴れの日には徒歩・自転車利用が多く、雨天時は徒歩・路線バス・ムーバスに転換している（一方、雨の日にはタクシーへの転換はほとんどみられない）**

- ・ 晴れの日には自転車で駅まで移動している人は、雨の日には徒歩・路線バスに転換、徒歩からは路線バス・ムーバスへの転換がみられる。
- ・ 雨の日のタクシーへの転換はほとんどみられず、タクシー配車が対応できないため、タクシーは選択肢から外れていることが考えられる。

5. 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の検証

5-1 施策・事業の実施状況及び評価

表 総合連携計画の検証の視点

検証手順	検証の方法	
①施策・事業の実施状況の整理	◎：完了（の予定） △：検討・研究中	○：実施中 ×：未着
②施策・事業の必要性の整理	○：必要性が高い ×：必要性は低い	△：必要性は高くない（必要性の確認が必要）
③施策・事業の実現可能性の整理	○：実現できると考えられる ×：実現は難しい	△：実現に向けたハードルは高い
④施策・事業の評価	A：継続する事業（文言・表現を含めてそのまま記載） B：継続する事業（表現等の工夫をする／既に定着しているため記載はしない） C：事業のあり方や拡大・廃止も含めて見直す事業	

表 施策・事業の実施状況及び評価

目標	施策・事業		実施状況	必要性	実現可能性	評価 (事業)	
①「分かりやすく、利用しやすい公共交通」をめざす	公共交通の 情報提供の 改善	駅前に公共交通の総合案内板を設置する	吉祥寺駅北口	◎	○	△	B (⑤-1)
			吉祥寺駅南口	△	○	△	
			三鷹駅北口	◎	—	—	
			武蔵境駅北口	◎	—	—	
			武蔵境駅南口	◎	—	—	
		公共交通の総合案内マップの作成		×	○	○	B (⑤-1)
		駅の改札付近（内・外） のバス・タクシー案内	吉祥寺駅北口	△	○	△	A (⑤-1)
			吉祥寺駅南口	△	○	△	
			三鷹駅北口	△	○	△	
			武蔵境駅北口	△	○	△	
	武蔵境駅南口		△	○	△		
	公共交通の総合案内所やサービスセンターの設置の検討		×	△	×	C (—)	
	公共交通の 乗場・待合環境の整備	三鷹駅前のバス乗場や乗場番号を行先・方面別に整理する（ムーバス 4・6・7 号路線の乗降場所の統合）		◎	—	—	B (—)
		東急ストア前（中央大通り沿い）のバス停設置		×	×	—	C (—)
	ムーバスの サービス水準向上に向けた改善・充実	ムーバス 1・7 号路線で時間を限定し、運行ルートの一部と運行本数を改善する		△	○	△	B (①-2)
ムーバス 5 号路線「境・東小金井線」の 20 分間隔運行		△	○	△	B (①-2)		
ムーバス運行時間の統一（1・2 号路線の終発便、4 号路線の始発便）		1 号路線	◎	—	—	B (—)	
		2 号路線	◎	—	—		
		4 号路線	△	○	△	B (①-2)	
近距離区間・昼間時間帯の路線バスの利用促進策	路線バスの近距離区間・昼間時間帯の利用実態を把握し、利用促進策を検討する		×	×	—	C (—)	

目標	施策・事業		実施状況	必要性	実現可能性	評価(事業)
	気軽に利用できるタクシーサービス	タクシー利用促進（利用方法・連絡先案内等）	○	○	○	B (③-1)
		タクシーの新しいサービスの開発（会員制の予約型タクシー：地域・年齢限定等）	○	○	○	B (③-1)
②「信用・信頼される公共交通」をめざす	公共交通の走行環境の改善	渋滞発生の原因把握と走行環境の改善方針	○	○	○	B (一)
		バスロケーションシステムの設置推進	○	○	○	B (⑤-3)
		民間駐車場・ムーパーク等を活用したタクシーのショットガン方式の導入検討	×	×	—	C (一)
		バスレーンの活用と新設の検討	△	○	△	B (⑥-1)
	公共交通機関のイメージ向上策	武蔵野市公共交通機関の基本デザインの検討	×	×	—	C (一)
		駅前の乗場・バス停の案内方法・デザインの統一化	◎	○	○	B (⑤-1)
	安心と安全を提供する公共交通サービス	ムーバスの運行時間の統一（1・2号路線の終発便、4号路線の始発便） 再掲	1号路線	◎	—	B (一)
			2号路線	◎	—	—
			4号路線	△	○	△
		路線バスの深夜バスの増便	×	△	×	C (一)
③「環境・経済・社会的に持続可能な公共交通」をめざす	まちづくり施策との連携施策	武蔵野版交通ICカードの導入の検討	×	×	—	C (一)
		サイクル（パーク）&バスライド	○	○	○	B (④-1)
		バス交通（ムーバス・路線バス）の一日乗車券導入の検討	△	△	△	C (一)
		公共交通の総合案内所やサービスセンターの設置の検討 再掲	×	△	×	C (一)
	継続的な運行改善及び、検討・推進体制の整備	公共交通を支える継続した体制として、法定会議・分科会の常設機関化	○	○	○	B (一)
		レモンキャブの運行管理者と運行協力員（ドライバー）の確保	○	○	○	B (②-1)
		JR中央線高架化後、吉祥寺駅改修事業終了後のバス交通のあり方の検討	吉祥寺駅	△	○	△
			武蔵境駅	◎	×	—
	広報・PR活発化による公共交通の利用促進策	公共交通の総合案内マップの配布	×	○	○	B (⑤-1)
		具体施策や改善・充実施策の実施内容のPR	×	○	○	B (⑤-1)

5 - 2 残された問題点

以上を踏まえて、「総合連携計画」から残された問題点を次のとおり整理する。

■ 自転車交通と地域公共交通の連携が必要

- ・ 市民の移動の利便性を損なうことなく、自転車交通と地域公共交通のそれぞれの課題解決を図るために、サイクル&バスライド[※]などの自転車施策と地域公共交通施策との連携が必要である。

■ 道路空間や駅前空間の効果的な運用が必要

- ・ 駅前ロータリーの混雑は解消されていない部分が多く、走行環境の改善という面では引き続き検討が必要である。また、バスレーンの活用の仕方によってはタクシーの効率的な運行につながるため、影響の大きさを把握して実現の可否を判断していく必要がある。

■ 武蔵野市の状況に適した分かりやすい情報提供が必要

- ・ 駅周辺のまちづくりや駅前空間の再構築に合わせて、地域公共交通の分かりやすい案内や情報提供を行うことが必要である。
- ・ 情報の集約化を行い、地域公共交通の分かりやすい案内や情報提供を行うことが必要である。

■ 地域公共交通と福祉交通などの間の需要への対応が必要

- ・ バス停まで歩けないなどバス交通の利用に不便を感じるが、レモンキャブやつながりの登録対象とならない高齢者等にとって、タクシーなどのドア・ツー・ドアの移動手段へのニーズは高い。
- ・ 今後の高齢化の進展（高齢者の増加）を見据えて、地域公共交通と福祉交通の間の需要への対応が求められる。また、子育て世代も含めた誰もが移動しやすい交通環境の整備が求められている。

6. 武蔵野市の地域公共交通の課題

前章までの内容を踏まえて、本市における地域公共交通の課題を次のとおり整理する。

課題① 交通モードの連携・役割分担により、多種多様な移動ニーズに対応することが必要

- ・本市では人口の増加に伴い、今後も引き続き地域公共交通の高い需要が見込まれ、鉄道駅へ向かう通勤・通学需要に加えて、市内各所での高齢者の移動や、子育て世代の移動、来街者の移動などといった、多種多様な移動ニーズへの対応が求められる。
- ・充実した地域公共交通ネットワークが構築されているものの、乗務員不足等の供給側の制約もあり、一つの交通モードで全てのニーズに対応することは困難である。
- ・既存の交通資源を活用し、様々な交通モードの連携・役割分担により、多様な移動ニーズへの対応を図っていくことが必要である。

課題② 地域共生社会※に対応したきめ細かな地域公共交通の形成が必要

- ・高齢者、障害者をはじめ、すべての市民が、住み慣れた地域で安心して生活が続けられる「地域共生社会※」の推進に向けて、日常生活や交流に必要な移動手段の確保が求められる。
- ・本市は市内全域に住宅街が広がっており、高齢化は市内各所で進行する。高齢化の進行（高齢者人口の増加）に伴い、移動に制約がある交通弱者や運転免許証自主返納者などに対応した交通環境の整備が求められる。
- ・本市の道路網は、大きな通りがはしご状に走っており、そのはしごの中の部分は幅員の狭い道路が多いことから、よりきめ細やかなサービスで市民の移動をカバーしていく必要がある。

課題③ 自転車交通と地域公共交通の連携が必要

- ・市民から「自転車を停める場所がない」「自転車の走行環境が良くない」といった意見や、交通事業者から「自転車に関連する事故の多さ、バスの走行環境についての不安」が挙げられており、自転車が交通環境に大きな影響を与えていると考えられる。
- ・市民の移動の利便性確保及び地域公共交通の運行環境の面から、自転車施策との連携が必要である。

課題④ 道路空間や駅前空間の効果的な運用が必要

- ・駅前の交通空間は、駅前ロータリーに一般車が進入することによるバス交通との錯綜や、駅周辺への自転車乗り入れによる歩行者の安全面の問題などが発生している。
- ・公共交通需要に適正に対応するため、駅前広場のバスロータリーの整備や見直しが必要である。
- ・道路空間においては、歩道を走行する自転車と歩行者の事故の問題や、車道を走行する自転車によるバス交通との輻輳が発生している。また、吉祥寺駅へ向かう実車タクシーはバスレーンを走行できないため、目的地までの時間と距離が伸び、利用者の負担が増加する場合がある。

課題⑤ 武蔵野市の状況に適した分かりやすい情報提供が必要

- ・駅周辺のまちづくりや駅前空間の再構築に合わせて、地域公共交通の分かりやすい案内や情報提供を行うことが必要。
- ・武蔵野市のバス路線ではバスロケーションシステムが導入されているが、各社共通のシステムは存在せず、同じルートを走っていたとしても、バスロケーションシステムは別となっている状況である。また、混雑状況は把握できないため、満員で乗車が難しい状態のバスかどうか把握できない。
- ・駐輪場の満空情報は提供されているが、バスの情報と連動していないため、駐輪場が満車の場合のバスへの転換がスムーズではなく、情報の集約化を行う必要がある。

7. 基本的な方針と目標

7-1 基本理念と基本方針

「上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性」及び「武蔵野市の地域公共交通の課題」を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。

基本理念

**「誰もが安心して暮らし続けられる 魅力と活力があふれるまち」づくり
に貢献する持続可能な交通体系の構築**

基本方針①

高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通

基本方針②

住む人・訪れる人にとって、分かりやすく利用しやすい地域公共交通

基本方針③

多様な関係者と連携し、地域や経済に活力をもたらす地域公共交通

7-2 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定める。

基本方針①

高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通

目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークが維持されている

目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取り組みにより、市民の移動が保障されている

基本方針②

住む人・訪れる人にとって、分かりやすく利用しやすい地域公共交通

目標③ 駅周辺の交通需要の平準化が図られている

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報が提供されている

基本方針③

多様な関係者と連携し、地域や経済に活力をもたらす地域公共交通

目標⑤ 3駅周辺において「安全で歩いて楽しいまち」が形成されている

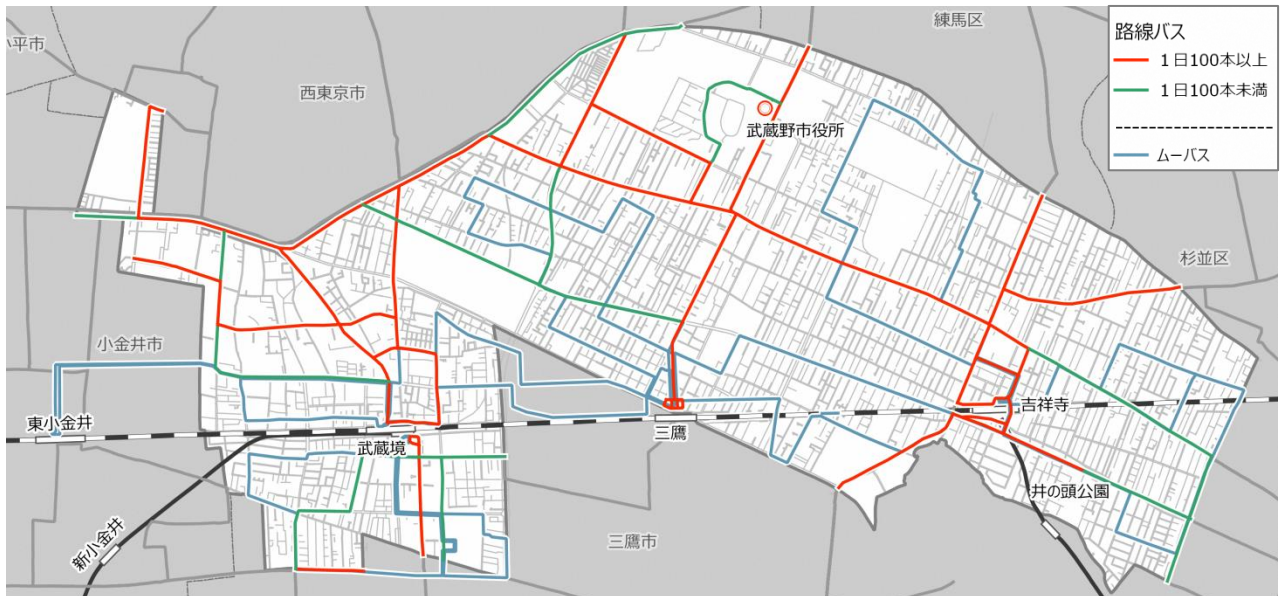
目標⑥ 交通サービスを提供するための基盤（交通環境）が整っている

7-3 武蔵野市の地域公共交通の将来像

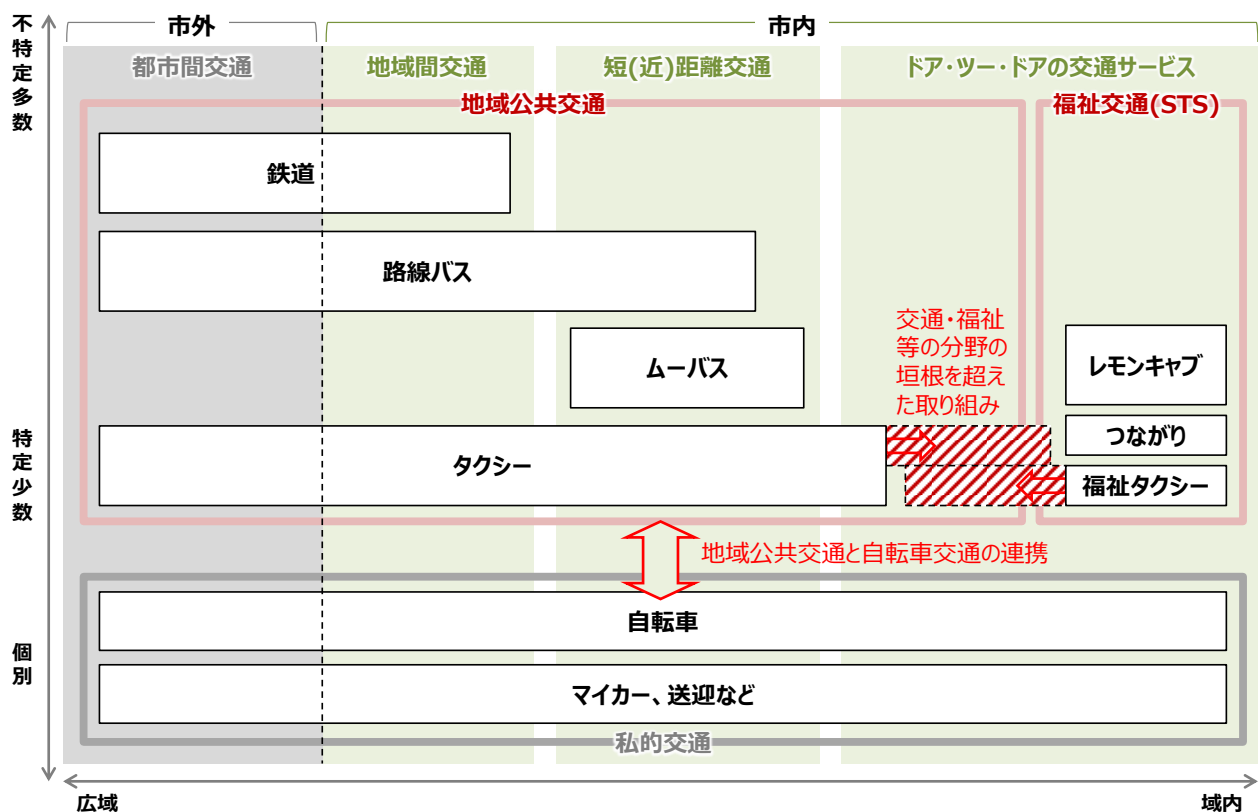
計画の基本理念と基本方針、目標を踏まえて、武蔵野市の地域公共交通ネットワークの将来イメージとサービス領域を次のとおり定める。

既に武蔵野市では、鉄道、路線バス、ムーバス、タクシー及び福祉交通により、高い水準の地域公共交通ネットワークが保たれているため、現在の利便性の高いネットワークを維持していく。

【武蔵野市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ（利便性の高いネットワークの維持）】



【武蔵野市の地域公共交通のサービス領域（福祉・自転車交通との役割分担と連携）】



8. 目標達成のための事業及び施策体系

本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。

8-1 施策体系



8-2 各事業の内容

基本方針① 高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通
目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークが維持されている

施策① バス交通の高密度ネットワーク・高頻度サービスの維持

①-1 路線バスとムーバス事業による一体的なサービス提供

継続事業

●路線バスによる骨格バス路線の形成（実施主体：バス事業者）

3 駅から放射状に運行する路線バスにより、市内の主要道路を中心とする骨格バス路線網が形成されている。民間の交通事業者の取り組みにより、今後も市内の骨格バス路線網を維持していく。

●コミュニティバス※「ムーバス」による市内ネットワークの形成（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

3 駅を起終点として運行するコミュニティバス※「ムーバス」により、市内バス交通空白・不便地域※を解消している。武蔵野市の交通施策として、路線バスと一体的な交通サービスを維持していく。

①-2 ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し

新規事業

●実態を踏まえた運行時間帯・ダイヤ・ルートなどの見直し（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

ムーバスは交通空白・不便地域を運行するコミュニティバス※であり、平成 19（2007）年 4 月に開始した 6 号路線・7 号路線の運行をもって、市内の交通空白・不便地域は概ね解消されたため、今後は既存の路線を維持していく。

現状を把握するためのフォローアップ調査等を定期的に行い、その結果に基づいて、休日の早朝・夜間の時間帯の運行本数の見直しを行う（休日ダイヤの導入）。

また、道路混雑や利用状況を考慮して、バスの定時性が確保できるようルートやダイヤ等の見直し等を行う。

●運賃以外の収入確保（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

車内広告及びバス停広告などによる運賃以外の収入源を確保し、ムーバス運行の持続性を高めるとともに、広告事業を通じ、「地域の方々が育てるバス」という意識を醸成することを目指す。



■車内広告



■バス停（行燈型）広告

基本方針① 高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通
目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取り組みにより、市民の移動が保障されている

施策② 福祉交通の維持・確保

②-1 「レモンキャブ」・「つながり」などによる武蔵野版・福祉交通の継続

継続事業

●地域公共交通での移動が困難な高齢者や障害者の外出支援事業として、移送サービス「レモンキャブ」及びリフトタクシー「つながり」の継続（実施主体：武蔵野市、市民社会福祉協議会、タクシー事業者）

バスやタクシーなど公共交通機関の単独での利用が困難な高齢者や障害者（要介護者や障害者手帳取得者等）の外出を支援するため、移送サービス「レモンキャブ」事業を実施している。本事業では、商店主を中心とした地域のボランティアが福祉型軽自動車（レモンキャブ）を運転し、ドア・ツー・ドアのサービスを提供している。また、車椅子のまま、または寝た状態のまま乗降できるリフトタクシー「つながり」事業を実施している。

今後も事業継続ができるよう、運行・管理体制や事業のあり方を検討する。



■レモンキャブ車両



■リフトタクシーつながり車両

●武蔵野市福祉タクシー事業の継続（実施主体：武蔵野市、タクシー事業者）

心身障害者の外出を支援するため、タクシー運賃の一部を助成している「武蔵野市福祉タクシー事業」の継続とともに、その周知を図る。

②-2 主要拠点における福祉車両の乗降場所の確保

新規事業

●福祉車両の乗降場所の確保（実施主体：武蔵野市）

駅前や病院、公共施設などの主要拠点において、福祉車両が安全・安心に停車・乗降できるよう、十分なスペースを確保するなど、乗降場所の確保を検討する。



■三鷹駅北口の福祉車両乗降場所

基本方針① 高齢になっても障害があっても住み慣れた地域で暮らし続けられ、子育て世代も移動しやすい地域公共交通
目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取り組みにより、市民の移動が保障されている

施策③ 交通・福祉分野の「間」需要への対応

③-1 新たなタクシーサービスの検討

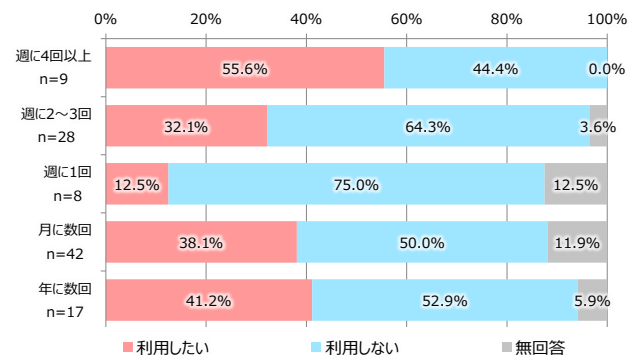
新規事業

● 自宅と指定した目的地（病院・スーパーなど）の間などを利用できる一定期間乗り放題の「タクシーサービス」の検討（実施主体：タクシー事業者）

高齢者や子育て世代などの自宅から駅以外の目的地へのドア・ツー・ドアに近い移動ニーズなど、バス交通等の既存の地域公共交通では対応しきれない「間」需要に対応するため、自宅と指定した目的地（例えば病院・スーパーなど1箇所）の間を利用できる一定期間（1か月など）乗り放題の「タクシーサービス」の導入検討を行う。



■ 「新たなタクシーサービス」の利用イメージ



■ タクシー利用頻度別の1か月乗り放題「タクシー定期券」の利用意向

資料：タクシー利用者アンケート調査（R1）

● 登録制のエリア固定タクシーの検討（実施主体：タクシー事業者）

高齢者や子育て世代が呼びやすく、気軽に安心して利用できる登録制タクシーの導入検討を行う。武三エリア固定で車両運用することで、必要な時に呼んだら来るタクシーを目指す（例：陣痛タクシーは登録制で必要な時に確実に呼べる）。

また、高齢者や運転免許返納者、子育て世代などの移動手段として、タクシーならではのドア・ツー・ドアのサービスを住宅地内で提供するために、車両（UD[※]車両など）を固定することで、住宅地内の交通規制緩和を検討する（例：レモンキャブ車両は通行禁止道路の許可証の交付を受けている）。

通行が禁止された道路でも、警察署長から許可証を交付された車両は、通行することができる。次のような場合には、許可証が交付される。

- 車庫など車両を保管するための場所に入出入りするため
- 歩行が困難な方が車両を利用するなどの事情があるため
- 荷物の集配をするため
- 電気、ガス等の修復工事をするため
- 道路の維持管理をするため
- 冠婚葬祭、引越し等の社会生活上やむを得ない理由があるため

■ 通行禁止道路通行許可（警視庁ホームページ）

③-2 バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス

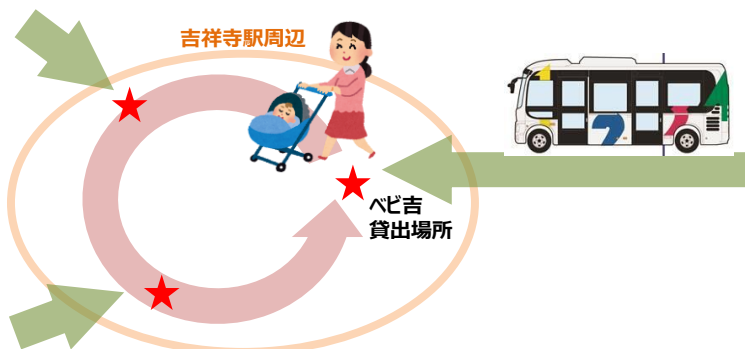
新規事業

●バスとベビ吉を連動させた子育て支援移動サービスの検討（実施主体：武蔵野市、協力団体：バス事業者）

バスは、車内スペースが限られており、混雑した車内にベビーカー等で乗車することが困難な状況である。特にムーバスは、車両が小さく、高齢者の利用が多いため、ベビーカーの利用は敬遠される。

ベビーカー貸出しサービス事業「ベビ吉」は、吉祥寺駅周辺で誰でも自由に利用できるサービスであり、各事業者の協力のもと順次貸出場所を増設し、現在までに5カ所、計25台が稼働している。一方、貸出し台数が限られており、借りられないことも多いという課題がある。

子育て世代への移動支援施策として、バスで吉祥寺駅周辺に来た際に、よりベビ吉を活用しやすい仕組みを検討する。



■バス&ベビ吉による子育て支援移動サービスのイメージ



■ベビーカー貸出しサービス事業「ベビ吉」

③-3 ちよいのり・相乗りタクシー

新規事業

●グリーンスローモビリティなどによるラストワンマイル輸送の研究（実施主体：タクシー事業者）

道路幅員が狭い住宅地内において、路線バスやムーバスのバス停までの高齢者等の移動手段として、低速で公道を走ることができる電動車両のグリーンスローモビリティ（電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の乗り物）などの導入可能性について、研究・実証などを行う。



■【参考】グリーンスローモビリティ実証調査（松戸市）

③-4 福祉タクシーの周知・利用促進

新規事業

●福祉タクシーの周知・利用促進（実施主体：武蔵野市、タクシー事業者）

武蔵野市民がUD*タクシーや車いす・リフト対応車両などの福祉タクシーを利用しやすいするために、「武蔵野市福祉タクシー事業」の協定タクシー事業者などの一覧や車両・サービス内容を広く市民に周知を図る。

基本方針② 住む人・訪れる人にとって、分かりやすく利用しやすい地域公共交通

目標③ 駅周辺の交通需要の平準化が図られている

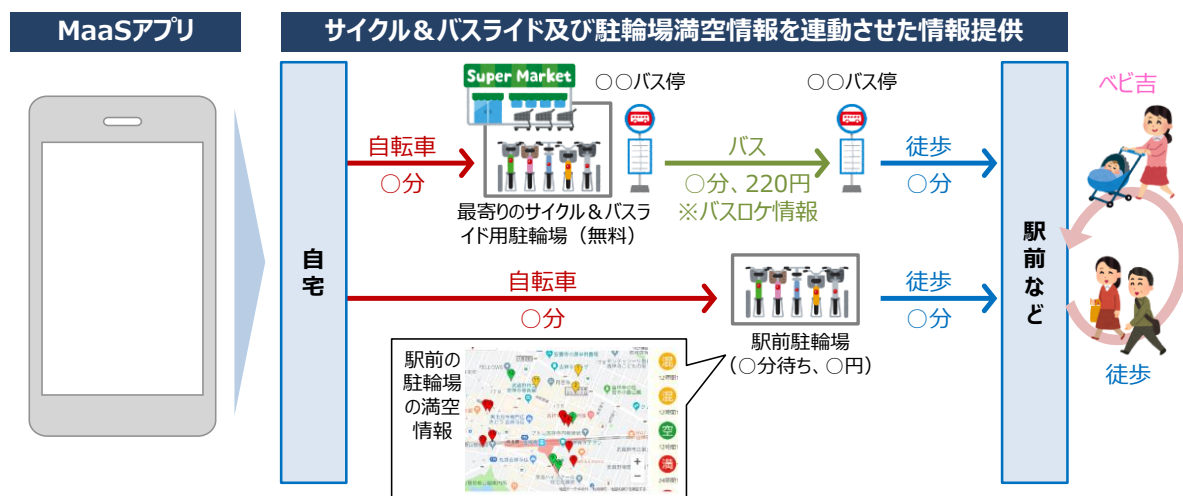
施策④ 自転車交通等とバス交通の連携

④-1 バス+自転車 MaaS※アプリの検討

新規事業

- スマホアプリで駐輪場満空情報とバス経路・バスロケを連動して提供するサービスの検討（実施主体：地域公共交通活性化協議会）

駅前駐輪場の満空情報に合わせて、サイクル&バスライド※で目的地（駅前等）へ移動する場合の経路・バス停位置・所要時間・料金等を案内することで、駅前の一時利用駐輪場が満車の際に、バス利用の選択肢を提示し、駅周辺の交通需要の平準化を図る。



■バス+自転車 MaaS※アプリのイメージ

④-2 サイクル&バスライド※の検討

新規事業

- サイクル&バスライド※の検討（実施主体：武蔵野市、バス事業者、民間企業等）

駅周辺における更なる駐輪場確保が困難であることや、駅前への過度な自転車流入を抑制するために、市内の鉄道駅から離れたバス停近辺に駐輪場を確保し、サイクル&バスライド※を推進する。

サイクル&バスライド※用駐輪場の確保にあたっては、民間企業や公共施設、バス事業者の営業所等と連携した取り組みを検討する。



■サイクル&バスライド※のイメージ

④-3 パーク&バスライド※の推進

継続事業

●パーク&バスライド※：ムーパークの推進（実施主体：吉祥寺ムーバスアンドパーキング事業運営協議会、武蔵野市、バス事業者、民間企業等）

吉祥寺駅から離れた駐車場「ムーパーク」に車を止め、吉祥寺駅との往復は「ムーバス」を利用できるパーク&バスライド※を実施している。これにより吉祥寺駅前の車両混雑の緩和や、違法駐車等の抑制等を目的としている。

交通 IC カード（スイカ、パスモ等）を利用してムーバス（1・2・4・6 号路線）を利用し、精算時にムーバスで利用した交通 IC カードをかざすと、駐車料金から 200 円が割引かれる。（出庫当日にムーバスを利用した場合のみ）



■パーク&バスライド※駐車場（ムーパーク）の位置図

④-4 自転車からバスへ転換する人を受け入れるサービスの検討

新規事業

●自転車からバスへ転換する人を受け入れるサービスの検討（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

駐輪場の利用体系の見直しに伴いバス交通の利用者が増加することや、高齢により自転車を利用できなくなった人などを受け入れるため、充実しているバス交通網を維持するとともに、利用状況を注視し、その対応について検討する。

また、バス定期券プラスαの特典として、駅から離れた駐輪場一時利用をお得に（無料で）利用できるようにするサービスなどを検討していく。

現状の課題を解決するため、公共自転車駐車場の利用料金体系、定期・一時の利用区分体系及び定期使用期限を一体的に見直し、既存の自転車駐車場スペースの有効利用及び受益者負担の適正化を図ること、利用者の利便性の向上及び自転車の放置防止の強化を進める。

(1) 利用料金の適正化

- ・ 統一的な基準による分かりやすい料金設定。
- ・ 一時利用：駅中心からの距離等による時間体系を設定。入庫後 2 時間無料制度を統一的に導入。
- ・ 定期利用：一時利用料金を基にし、駅中心からの距離別に額を設定（階層、市民と市外在住者、学生、障害者等を考慮した料金）。

(2) 定期・一時の利用区分の適正化

- ・ 適正な受益者負担金、公平性、事業効率性の観点から優位性のある一時利用を原則。
- ・ 自転車駐車場全体の稼働率の最大化に向けて、台数割合の見直しを行う。

(3) 定期使用期限の適正化

- ・ 公平性の確保と事業効率性の観点から、1 年度の使用制限に統一。

■「武蔵野市自転車等総合計画」の基本施策Ⅱ-1 自転車駐車場の利用体系の再編

基本方針② 住む人・訪れる人にとって、分かりやすく利用しやすい地域公共交通

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報が提供されている

施策⑤ 分かりやすい情報の提供

⑤-1 地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ

新規事業

● 駅前の地域公共交通の総合案内板の設置（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者）

市内3駅の駅前に案内板を設置し、どこにバス・タクシーの乗場があり、どの乗場からどの方面へのバスが運行しているか等を分かりやすく表示する。

設置にあたっては、案内の作成・設置の主体、記載内容、掲載方法などを統一し、多言語やナンバリング表記についても検討していく。

吉祥寺駅北口、三鷹駅北口、武蔵境駅北口・南口で実施した結果を踏まえて、吉祥寺駅周辺のまちづくりと連携を図り、吉祥寺駅南口の案内板の内容および設置場所を検討する。



■ 三鷹駅北口バス乗場案内板

● 路線バス（4事業者）・ムーバス・タクシー・福祉交通等の総合案内マップの作成（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者）

武蔵野市内を運行する路線バスとムーバスなどのバス交通に加えて、タクシー、レモンキャブ、つながり等の利用方法などを記載した地域公共交通の総合案内マップを作成する。インバウンド向け多言語対応も検討する。

転居してきた新たな武蔵野市民や、武蔵野市への来訪者などに配布することで、地域公共交通の利用促進を図る。



■ 【参考】小平市公共交通マップ

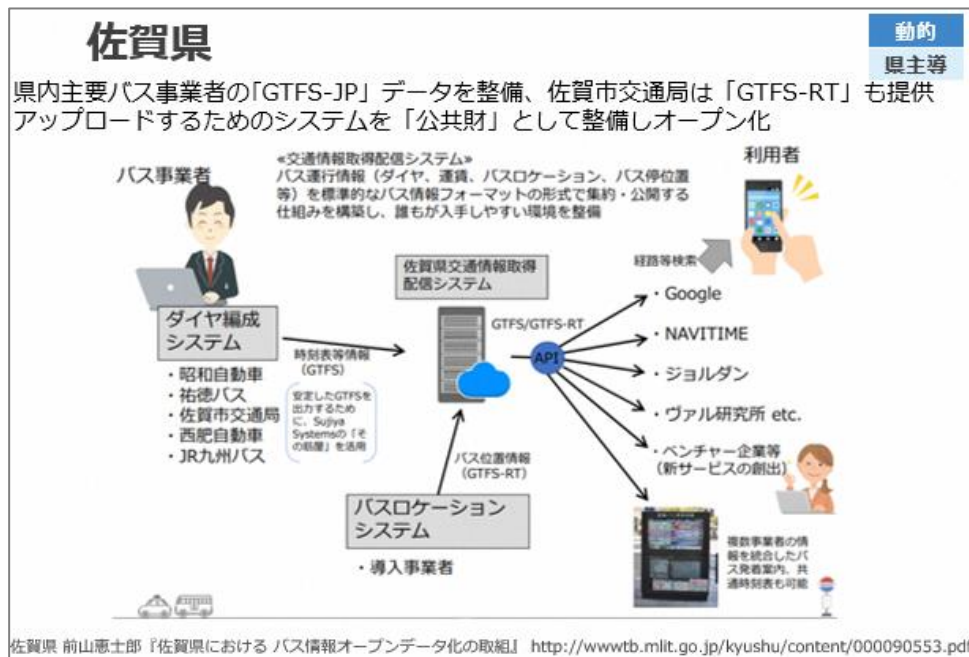
● 駅の改札付近（内・外）のバス・タクシー案内（実施主体：鉄道事業者、武蔵野市、バス・タクシー事業者）

改札口付近のバス・タクシーの乗場案内を分かりやすくする。バス乗場については行先・方面別を明記し、利用者が改札出口付近で迷うことがないようにする。

設置については、鉄道事業者と連携を図る。

● 国の動向を見据えた、地域公共交通の運行情報等のオープンデータ化及びその活用方法の検討
 （実施主体：地域公共交通活性化協議会）

市内を運行する路線バスやムーバス等のオープンデータ化（「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」）の整備について、国の動向を見据えた検討を行う。また、オープンデータ化した情報の活用方法について検討する。



■ 【参考】佐賀県における「標準的なバス情報フォーマット」データ整備・活用事例

●バスロケーションシステム「バスナビ」によるムーバスのリアルタイム運行情報の提供（実施主体：バス事業者、武蔵野市）

ムーバスでは路線バスと同様にバスロケーションシステムを導入しており、リアルタイムでのバスの位置情報が確認できる。

関東バスのホームページ（関東バスナビ）では、1号路線「吉祥寺東循環」、2号路線「吉祥寺北西循環」、4号路線「三鷹駅北西循環」、6号路線「三鷹・吉祥寺循環」のバスの位置情報が確認できる。

小田急バスのホームページ（小田急バスナビ）では、3号路線「境南東・西循環」、5号路線「境西循環」、「境・東小金井線」、7号路線「境・三鷹循環」のバスの位置情報が確認できる。

なお、バス停で待ち時間を確認できるよう、各バス事業者のホームページ（バスナビ）へ直接アクセスすることができる二次元バーコードステッカーを作成し、ムーバス全バス停に貼付している。



■関東バス株式会社・小田急バス株式会社のバスロケーションシステム「バスナビ」



■「バスナビ」二次元バーコード付きステッカー

施策⑥ 駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用

⑥-1 「NEXT-吉祥寺」に基づく歩行者が優先される“歩いて楽しいまち”の形成 新規事業

吉祥寺駅周辺において、「NEXT-吉祥寺」（平成 22（2010）年 3 月）に基づいて取り組みが進められ、特に、駅に関する取り組みは一定程度の成果がみられる（JR 吉祥寺駅の改良、京王井の頭線吉祥寺駅の駅ビル建て替え、南北自由通路の整備等）。一方、バス交通や荷さばき車両等の対応すべき課題が残されていることから、何よりも歩行者が優先され歩くことで魅力を感じることができるまちの実現に向けて、「NEXT-吉祥寺」に基づく取り組みを進めていく。（※なお、「NEXT-吉祥寺」は令和 2 年度より改定作業実施予定）

●交通結節機能の再編（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者）

市内バス利用者は、平成 19（2007）年から平成 28（2016）年で 30%以上増加し、南北方向からの交通アクセスにおいてバス交通がますます重要度を増している一方で、駅周辺の交通処理上の課題になっている。

南口駅前広場の整備やそれに合わせたパークロード等のバスルート見直しなど、バス・タクシー利用者の利便性確保と歩行者の安全性・快適性確保の両立に向けて、交通結節機能の再編に取り組む。

●物流の再編（実施主体：武蔵野市、吉祥寺方式物流対策協議会）

物流においては、平成 22（2010）年に吉祥寺方式共同集配送センターが整備され、荷さばき車両の路上駐車が半分以上になるなど、歩行者環境やバス交通の走行環境の改善に大きな効果がみられている。一方、今なお、共同集配送事業になじまない、数多くの路上荷さばき車両があり、歩行者の通行の妨げになっていることから、引き続き物流の再編に取り組んでいく。

●交通規制による車両乗り入れ制限のあり方検討（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者、交通管理者）

吉祥寺駅周辺エリアへの車両乗り入れ制限のあり方などについて、交通結節機能や物流の再編等に合わせた段階的な実施を検討する。

また、住宅地内におけるドア・ツー・ドアのタクシーサービス提供に向けて、交通規制のあり方について検討を行う。（再掲 49 頁）

●案内・サインの整備（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者）

鉄道等での来街者に対して、吉祥寺駅南口周辺のまちの案内やバス路線・乗場の案内など、分かりやすく多言語化も含めた案内・サインの整備を行う。（再掲 53 頁）

●道路空間の有効活用の検討（実施主体：武蔵野市、バス・タクシー事業者、交通管理者）

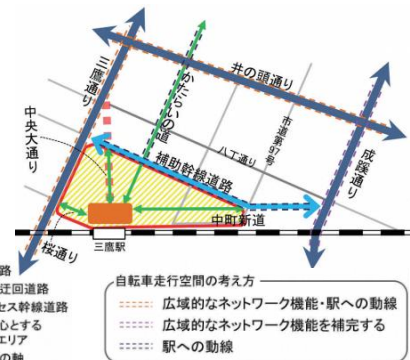
タクシー利用者の利便性向上や、駅周辺の渋滞緩和と地域公共交通の遅延軽減に向けて、道路空間の有効活用策として駅前以外のタクシー乗り場の設置や、吉祥寺通りのバスレーンにおけるタクシー（実車）走行の可能性や実証的取り組みについて検討を行う。

⑥-2 「三鷹駅北口街づくりビジョン」に基づく“ゆとりある駅前空間”の創出

新規事業

●補助幹線道路※整備推進に伴う駅周辺の新たな交通体系の構築（実施主体：武蔵野市）

補助幹線道路※の整備を契機に、駅周辺の交通状況の変化が見込まれるため、補助幹線道路※整備完了後の外周幹線道路※（井の頭通り、三鷹通り、成蹊通り）で囲まれる地域において、新たな交通体系を構築し、通過交通や自転車動線の外周幹線道路※などへの誘導、道路空間の再配分、駅前広場の福祉車両等の乗降スペースの改善などを検討する。

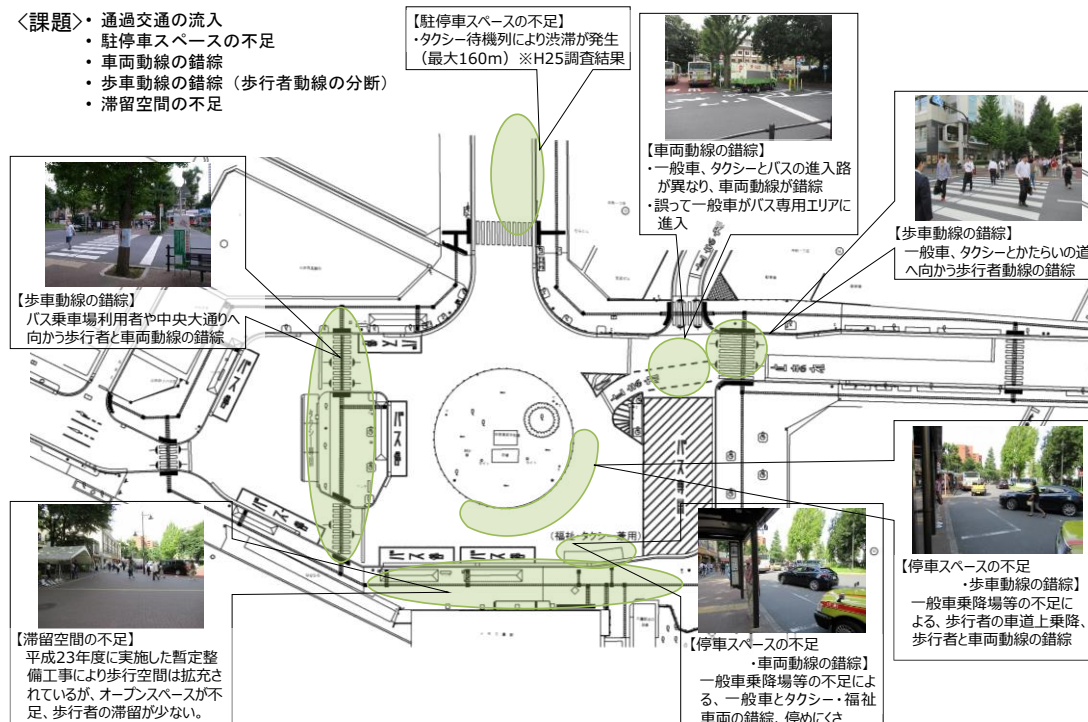


●駅前広場の機能拡張（実施主体：武蔵野市）

交通錯綜や交通機能の不足などの課題解決のほか、イベントや交流、災害時などに使用できる多機能空間を確保するなど、街の玄関口としてふさわしい質の高い駅前広場とするため、長期的な視点から将来の駅前広場拡張に向けた検討を進める。

検討にあたっては、地域公共交通（バス・タクシー等）の定時性・速達性を確保することや、福祉車両が駅に近く安全・安心に乗降できることなどに配慮する。

- ＜課題＞
- ・通過交通の流入
 - ・駐停車スペースの不足
 - ・車両動線の錯綜
 - ・歩車動線の錯綜（歩行者動線の分断）
 - ・滞留空間の不足



■三鷹駅北口の現状・課題

⑥-3 武蔵境駅周辺における“安全で歩いて楽しいまち”の形成

新規事業

武蔵境駅周辺は、平成 27（2015）年度には北口駅前広場が完成し、南口駅前広場の改修により、駅前の都市基盤整備について一定の完了を迎えた。今後は、武蔵境駅周辺における安全で歩いて楽しいまちの形成とともに、都市計画道路※武 3・4・2 号線事業（第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業）等の交通環境の変化や新たなニーズに対応して、一定の見直しを行っていく必要がある。

基本方針③ 多様な関係者と連携し、地域や経済に活力をもたらす地域公共交通

目標⑥ 交通サービスを提供するための基盤（交通環境）が整っている

施策⑦ 運行環境の整備

⑦-1 ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取り組み

新規事業

●イベント等でのムーバスのブースの出展（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

「さくら祭り」などの市内イベントにおいてムーバスのブースを出展し、ムーバス乗車体験（運転席等）などを行うことで、ムーバスの認知度を活用しつつ、地域公共交通の現状・課題を知ってもらうことや、運転手募集の告知などを行う。



■「さくら祭り」でムーバスのブースの出展



■運転手募集チラシのイメージ

●ムーバス乗務員の表彰制度の導入（実施主体：武蔵野市、バス事業者）

日頃より運行を担っていただいている乗務員のモチベーション向上につながるよう、乗務員の表彰制度の導入を検討する。

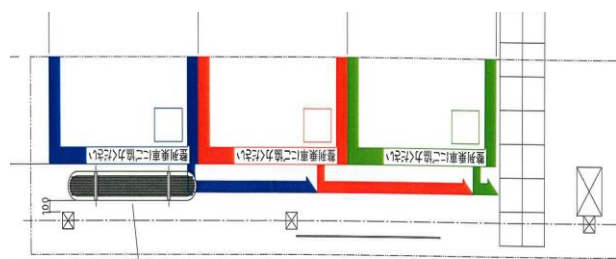
⑦-2 バス待ち環境の整備

継続事業

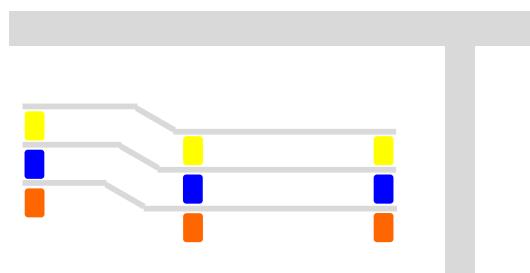
●三鷹駅北口のバス停上屋等の整備（拡幅）（実施主体：武蔵野市）

三鷹駅北口駅前整備により、歩道が拡幅されたため、上屋のサイズを屋根幅 1,750 mm から 3,000 mm のものに建て替える。

また、屋根幅の拡幅により、3 路線のバス待ち列の区画線を縦に引いたとしても、上屋内に全ての人が収まるようになるため、路面標示を現行の横区切りから、吉祥寺駅同様の縦区切りに変更する。



■現三鷹駅北口の路面標示



■吉祥寺駅北口の路面標示

⑦-3 次世代環境対応車両等の普及促進

新規事業

●環境に配慮した車両やUD※タクシーの導入促進（実施主体：バス・タクシー事業者）

交通事業者の協力のもと車両更新の際に、環境に配慮した車両（EV自動車※等）やUD※タクシーの導入を促進する。

UD（ユニバーサルデザイン）※タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めてもよし、予約してもよしの誰もが普通に使える一般のタクシーである。（出典：UD タクシー研究会ホームページ）



■UD※タクシー

⑦-4 新たなモビリティの必要性・可能性についての検討

新規事業

新たなモビリティを取り巻く技術革新や、国の動向、他地域での取り組み状況などを見据えて、自動運転車※やAIオンデマンド交通、地球環境に配慮した技術などについて、本市における導入の必要性・可能性などについての検討を行う。

8-3 事業の実施スケジュール

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
施策① バス交通の高密度ネットワーク・高頻度サービスの維持						
①-1 路線バスとムーバス事業による一体的なサービス提供	継続実施					評価・検証
①-2 ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
施策② 福祉交通の維持・確保						
②-1 「レモンキャブ」・「つながり」などによる武蔵野版・福祉交通の継続	継続実施					評価・検証
②-2 主要拠点における福祉車両の乗降場所の確保	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
施策③ 交通・福祉分野の「間」需要への対応						
③-1 新たなタクシーサービスの検討	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
③-2 バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
③-3 ちょいのり・相乗りタクシー	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
③-4 福祉タクシーの周知・利用促進	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
施策④ 自転車交通等とバス交通の連携						
④-1 バス＋自転車 MaaS※アプリの検討	検討・実証					
④-2 サイクル&バスライド※の検討	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
④-3 パーク&バスライド※の推進	継続実施					評価・検証
④-4 自転車からバスへ転換する人を受け入れるサービスの検討	検討・実証	評価・検証・段階的に実施				
施策⑤ 分かりやすい情報の提供						
⑤-1 地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ	継続実施					評価・検証
⑤-2 主要拠点での情報提供強化	検討・実証					
⑤-3 バスナビによるリアルタイム情報提供	継続実施					評価・検証

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
施策⑥ 駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用						
⑥-1 「NEXT-吉祥寺」に基づく歩行者が優先される“歩いて楽しいまち”の形成	検討・実証					
⑥-2 「三鷹駅北口街づくりビジョン」に基づく“ゆとりある駅前空間”の創出	検討・実証					
⑥-3 武蔵境駅周辺における“安全で歩いて楽しいまち”の形成	検討・実証					
施策⑦ 運行環境の整備						
⑦-1 ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取り組み	実施					評価・検証
⑦-2 バス待ち環境の整備	継続実施					評価・検証
⑦-3 次世代環境対応車両等の普及促進	検討・実証					
⑦-4 新たなモビリティの必要性・可能性についての検討	検討・実証					

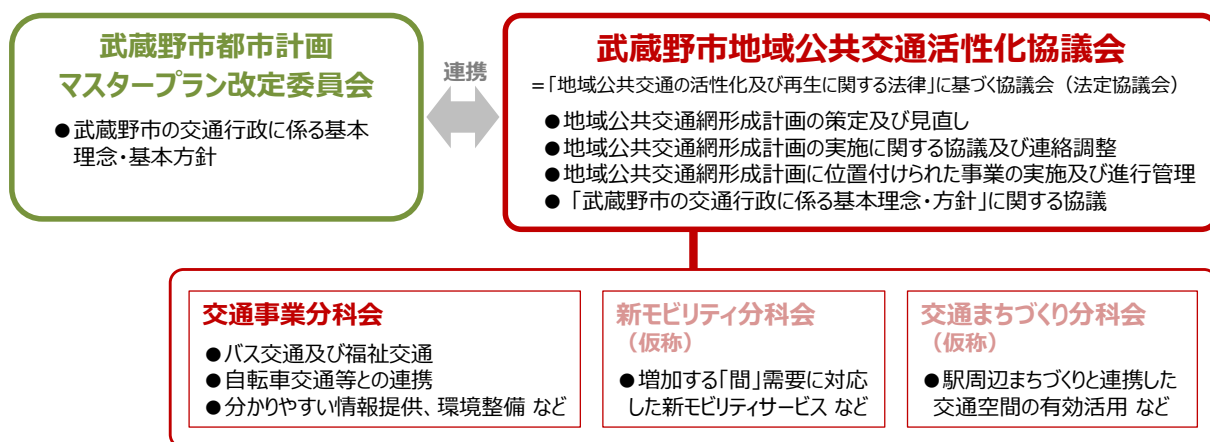
9. 計画目標の達成状況の評価

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「地域（住民・民間等）」の3者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す。

9-1 計画の推進体制

本計画の推進は、「武蔵野市地域公共交通活性化協議会」が行う。

本計画に位置付けられた各施策・事業の実施に向けては、「交通事業分科会」のメンバーを基本としつつ、各種テーマ（新モビリティ、交通まちづくりなど）に応じたメンバーで協議・調整を行っていく。必要に応じて協議会構成員以外の関係者の参画を求める。



推進体制		構成員	役 割
武蔵野市地域公共交通活性化協議会		・交通事業者（バス・タクシー事業者） ・住民・利用者 ・国土交通省 ・労働組合（バス・タクシー等の運転手） ・東京都 ・学識経験者 ・交通管理者 ・道路管理者 ・武蔵野商工会議所 ・武蔵野市	・地域公共交通網形成計画の策定及び見直しに関する協議 ・地域公共交通網形成計画の実施に関する協議及び連絡調整 ・地域公共交通網形成計画に位置付けられた事業の実施及び進行管理 ・「武蔵野市の交通行政に係る基本理念・方針」に関する協議（武蔵野市都市マスタープラン改定委員会との連携を図る）
分科会	交通事業分科会	・交通事業者（バス・タクシー事業者） ・住民・利用者 ・労働組合（バス・タクシー等の運転手） ・学識経験者 ・武蔵野市	・バス交通及び福祉交通の維持・確保に関する協議・調整（施策①②） ・自転車交通等との連携に関する協議・調整（施策④） ・分かりやすい情報提供、環境整備などに関する協議・調整（施策⑤⑦）
	新モビリティ分科会（仮称）	・交通事業者（バス・タクシー事業者） ・学識経験者 ・武蔵野市	・増加する「間」需要に対応した新モビリティサービスに関する協議・調整（施策③）
	交通まちづくり分科会（仮称）	・交通事業者（バス・タクシー事業者） ・学識経験者 ・まちづくり関係者（関係部署） ・武蔵野市	・駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用に関する協議・調整（施策⑥）

9-2 PDCA サイクルによる評価・検証

計画の推進にあたっては、計画期間（6 年間）における事業実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きな PDCA サイクル※」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル※」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

具体施策の実施にあたっては、利用者数などの目標値を設定して 1 年間程度の実証運行・実証実験を行い、目標や導入効果の検証を踏まえて本格運行・本格実施への移行を検討する。目標値を満たさない場合、運行の廃止や従前のルート・時間帯に戻すことを含めた見直しを実施する。

毎年のモニタリングについては、協議会において年 1 回程度の進捗管理を行う。



図 PDCAサイクル※による評価・検証

9-3 評価指標・数値目標

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定める。

計画の目標	評価指標	数値目標の方向性	現状値	目標値	測定方法
目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークが維持されている	バス交通(路線バス及びムーバス)によるカバーエリア	現状維持 路線バスとムーバスの一体的ネットワークを維持する	97.6% (2018年度)	97.6% (現状維持)	「武蔵野市地域生活環境指標」の路線バス及びムーバス路線図より算出
	ムーバスの収支率	現状維持 乗務員不足等により運行経費が増加する中、運行の効率化や運賃以外の収入確保により現状の収支率を維持する	78.5% (2018年度)	78.5% (現状維持)	運行実績より運行経費に占める運行収入の割合を算出
目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取り組みにより、市民の移動が保障されている	福祉交通(レモンキャブ及びつながり)の利用者数	現状維持 既存の福祉交通のサービスを維持する	27千人/年 (2018年度)	27千人/年 (現状維持)	「武蔵野の福祉」のレモンキャブ総利用件数及びリフトタクシー延利用者数
	武蔵野市の公共交通等の外出手段の満足度	増加させる 満足していない点(バス停まで遠い・タクシーを呼びにくい等)の改善を図ることで、市民の公共交通等の満足度を増加させる	61.5% (2019年度)	68.0% (約1割増)	「市民アンケート調査」を実施して「満足」及び「やや満足」の割合を算出
目標③ 駅周辺の交通需要の平準化が図られている	武蔵野市の公共交通等で駐輪場関係の満足していない割合	減少させる 自転車・バス利用等の適正な転換を図ることで、駐輪場関係に対する市民の不満を減少させる	31.9% (2019年度)	29.0% (約1割減)	「市民アンケート調査」を実施して満足していない点のうち「駐輪場が足りない」の割合を算出
目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報が提供されている	市内のバス交通等(路線バス・ムーバス)の利用者数	増加させる 市内の様々な公共交通等を束ねて分かりやすく情報提供することで、利用者を増加させる	216千人/日 (2017年度)	238千人/日 (約1割増)	「武蔵野市市勢統計」のバス系統別乗客数より算出
目標⑤ 3駅周辺において「安全で歩いて楽しいまち」が形成されている	駅周辺の交通空間の整備・再編等に関する取り組み件数	実施する 駅前広場の整備・機能拡張や、それに伴う交通結節機能の再編、案内サイン等の整備、及びそれらに関する関係者との協議・調整などを実施する	—	3件	取り組みの件数を累計して算出
目標⑥ 交通サービスを提供するための基盤(交通環境)が整っている	イベント等の実施回数	実施する 乗務員確保に向けた取り組み(イベント等)を実施する	—	6回	イベント等を実施した回数を累計して算出
	バス待ち環境整備を行った箇所数	実施する ムーバス等のバス待ち環境の整備を実施する	—	2箇所	整備した箇所数を累計して算出

参考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

【武蔵野市地域公共交通活性化協議会の構成員】

区 分		所属・役職	委 員	備考
第1号	武蔵野市長又はその指名する者	都市整備部長	早川 千秋	会 長
		健康福祉部長	森安 東光	
第2号	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	小田急バス(株) 運輸計画部課長	古谷 弘文	
		関東バス(株) 取締役運輸部長	新見 和則	
		京王電鉄バス(株) 運輸営業部 乗合事業担当課長	早田 俊介	
		西武バス(株) 運輸計画部長	関根 康洋	
		一般社団法人 東京バス協会専務理事	二井田 春喜	
		一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部	千田 裕	
第3号	住民または利用者	武蔵野市コミュニティ研究連絡会	濱岡 哲	
		武蔵野市老人クラブ連合会	小林 宏	
		レモンキャブ運行管理者	秋本 清	
第4号	関東運輸局長またはその指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	堀越 千秋	
		国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	宮崎 明男	
第5号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	関東バス労働組合本部 書記長	吉田 俊秀	
		全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会 書記次長	林 悦夫	
第6号	学識経験を有する者その他交通会議の運営上必要と認める者	福島大学 経済経営学類（うつくしまふく しま未来支援センター兼務）准教授	吉田 樹	副会長 座長
		東京都市整備局都市基盤部 交通企画課長	長尾 啓太	
		武蔵野商工会議所 事務局長	玉田 千尋	
第7号	交通管理者	警視庁武蔵野警察署 交通課長	大橋 聡毅	
第8号	道路管理者	東京都建設局北多摩南部建設事務所 管理課長	植木 修	

【交通事業分科会の構成員】

所属・役職	委 員	備考
福島大学 経済経営学類（うつくしまふくしま未来支援センター兼務）准教授	吉田 樹	会 長
武蔵野市 健康福祉部長	森安 東光	
小田急バス(株) 運輸計画部課長	古谷 弘文	
関東バス(株) 取締役運輸部長	新見 和則	
京王電鉄バス(株) 運輸営業部 乗合事業担当課長	早田 俊介	
西武バス(株) 運輸計画部長	関根 康洋	
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部	千田 裕	
レモンキャブ運行管理者	秋本 清	
関東バス労働組合本部 書記長	吉田 俊秀	
全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会 書記次長	林 悦夫	

【事務局の担当者】

所属・役職	担当者	備考
武蔵野市 都市整備部 交通対策課長	栗林 剛	
武蔵野市 都市整備部 交通対策課 交通企画係長	庄司 宏一	
武蔵野市 都市整備部 交通対策課 交通企画係 主査	田澤 隆	
武蔵野市 都市整備部 交通対策課 交通企画係 主任	森田 佳代子	
武蔵野市 都市整備部 交通対策課 交通企画係 主事	永村 裕美	
武蔵野市 都市整備部 交通対策課 交通企画係 主事	沖 可菜子	

(2) 策定までの経緯

年度	月	検討委員会など	市民・関係団体など
平成 30 (2018) 年度	7 月	■ 第 1 回交通事業分科会 ・ 網形成計画策定のための調査検討について	
	8 月	■ 第 2 回交通事業分科会 ・ 武蔵野市の地域公共交通に関する現況の課題について ・ 課題解決に向けた取り組みについて	
	10 月	■ 第 3 回交通事業分科会 ・ 地域公共交通のあり方検討のための論点整理 ・ 網形成計画策定のための調査内容について	
	11 月	■ 第 22 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の網形成計画への移行に向けた調査について	
	2 月	■ 第 23 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 網形成計画の策定スケジュールについて	
平成 31 (2019) 年度	5 月	■ 第 24 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 網形成計画策定スケジュール ・ 網形成計画策定に向けた調査の内容	
	6 月		・ 市民アンケート調査 ・ 関係者ヒアリング調査（交通事業者）
	7 月	■ 第 1 回交通事業分科会 ・ 市民アンケート実施結果（速報値） ・ 地域公共交通をとりまく課題や取り組みの方向性について	・ ムーバス利用者アンケート調査 ・ 鉄道駅における路線バス利用者アンケート調査
	8 月	■ 第 2 回交通事業分科会 ・ 実態ニーズ把握調査の進捗について ・ 網形成計画について	・ 住民グループインタビュー
		■ 第 25 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 実態ニーズ把握調査の実施結果について ・ 網形成計画の基本方針、目標（案） ・ 目標に向けた個別施策（案）	・ タクシー利用者アンケート調査
	9 月	■ 第 3 回交通事業分科会 ・ 実態ニーズ把握調査の進捗について ・ 網形成計画骨子（案）について	
		■ 第 26 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 実態ニーズ把握調査の進捗について ・ 網形成計画骨子（案）について	
	11 月	■ 第 4 回交通事業分科会 ・ 網形成計画（計画素案）について	・ 関係者ヒアリング調査（庁内関係部署）
	12 月	■ 第 27 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 網形成計画（計画素案）について	
	1 月		・ パブリックコメント
	2 月	■ 第 5 回交通事業分科会 ・ 網形成計画（案）について	
	3 月	■ 第 28 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 ・ 網形成計画（案）について	

2 実態・ニーズ調査の実施概要

(1) 地域公共交通に関する市民アンケート調査

項 目	内 容
調査目的	・市民の日常の移動実態や雨天時の交通手段、地域公共交通の利用状況や武蔵野市の地域公共交通に関する問題点・改善要望を把握するために実施した。
調査方法	・郵送配布、郵送回収
調査対象	・武蔵野市に在住の方（16歳以上） ※住民基本台帳より無作為抽出
調査項目	・回答者の属性 ・市民の日常の移動実態 ・地域公共交通の利用実態 ・外出で困っていること ・地域公共交通に対する意見等
調査時期	令和元（2019）年6月4日（火）～14日（金）
配布数・回収状況	配布数：3,000 票 回収数：1,205 票 回収率：40.2%

(2) ムーバス利用者アンケート調査

項 目	内 容			
調査目的	・ 武蔵野市内を運行するコミュニティバス※「ムーバス」の各路線（1～7 号路線）別の利用者属性、利用実態（区間・時間帯）、利用目的、普段の利用頻度に加えて、現行の運行内容への評価、問題点・改善要望、今後の運賃体系に対する意見などを把握するために実施した。			
調査方法	・ 調査員による手渡しにて配布。調査票と同時に配布する返信用封筒を利用し、郵送回収			
調査対象	・ ムーバス 1～7 号路線（9 ルート）に乗車している人			
調査項目	・ 回答者の属性 ・ 利用実態 ・ 利用者の評価 ・ 効果把握 ・ 運賃			
調査時期	配布日 : 令和元（2019）年 7 月 16 日（火） 回収締切日: 令和元（2019）年 7 月 26 日（金）			
配布数・ 回収状況	配布数：5,658 票 回収数：2,291 票 回収率：40.5%			
		配布数	回収数	回収率
	1 号路線 吉祥寺東循環	703	348	49.5%
	2 号路線 吉祥寺北西循環	1,067	447	41.9%
	3 号路線 境南・西循環	482	189	39.2%
	3 号路線 境南・東循環	447	168	37.6%
	4 号路線 三鷹駅北西循環	612	257	42.0%
	5 号路線 境・東小金井線	487	184	37.8%
	5 号路線 境西循環	881	246	27.9%
	6 号路線 三鷹・吉祥寺循環	639	291	45.5%
	7 号路線 境・三鷹循環	340	161	47.4%
	全体	5,658	2,291	40.5%
ルートごとの配布・回収状況				

（３）鉄道駅における路線バス利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	・路線バスの市域内利用状況や乗継利用の実態（区間・時間帯・頻度・目的・支払方法等）、利用者からの評価・問題点・改善要望などを把握することを目的として、鉄道駅バス停においてバス利用者アンケートを実施した。
調査方法	・調査員による手渡しにて配布し、回収は返信用封筒による郵送回収とする。
調査対象	・鉄道駅（吉祥寺駅北口・南口、三鷹駅北口、武蔵境北口・南口）のバス乗り場においてバスを待っている人
調査項目	・回答者の属性 ・利用実態 ・利用者の評価
調査時期	配布日時：令和元（2019）年 7 月 16 日（火） 10：00～16：00 回収締切日：令和元（2019）年 7 月 26 日（金）
配布数・回収状況	配布数：2,500 票 回収数：740 票 回収率：29.6%

（４）住民グループインタビュー

項目	内容
調査目的	・日常生活における移動についての困りごとや、市の地域公共交通に対する意見等を把握し、現行の交通サービスの改善と効率化、今後の新たな交通サービスの検討のための材料を得ることを目的として実施した。
調査対象	・武蔵野市各地区にお住まいの子育て世代の方 ・12 名（すみれ幼稚園、相愛幼稚園、聖徳幼稚園、檜の実幼稚園、中央第二幼稚園、けやき幼稚園）
調査項目	・参加者のプロフィール ・日常の外出行動と移動手段 ・外出に関するお困りごと、気軽に行きたい所 ・地域公共交通に対するご意見など
調査時期	令和元（2019）年 8 月 5 日（月）、6 日（火）、7 日（水）

（５）タクシー利用者アンケート調査

項目	内容
調査目的	・武蔵野市内におけるタクシーの利用者の属性や乗降地点、目的といったタクシーの利用状況、また、武蔵野市内でタクシーを利用するにあたって不満に思う点などを把握することを目的として実施した。
調査方法	■ 調査員乗込調査 ・調査員がそれぞれタクシー車両（助手席）に乗り込み、乗車する利用客の移動中に聞き取りを行う。 ・調査期間は、2 日間とする。調査時間は 10 時～16 時までとする。 ■ タクシー乗務員による配布 ・乗務員が調査票を利用者に配布し、回収は返信用封筒による郵送回収とする。 ・調査期間は、2 週間程度（土日含む）とする。
調査項目	・当日のタクシー利用 ・普段のタクシー利用 ・タクシーサービスの改善意見
調査時期	・調査員乗込調査：令和元（2019）年 8 月 20 日（火）、8 月 23 日（金） ・タクシー乗務員による配布：令和元（2019）年 8 月 24 日（土）～9 月 6 日（金）
回収数	・調査員乗込調査：63 票 ・タクシー乗務員による配布：25 票

(6) 関係者ヒアリング調査

項目	内容
調査目的	・様々な角度からの意見を計画等に反映させ、各関係者の取り組みとの整合性のとれた計画を策定するため、ヒアリング調査を実施した。
調査対象	■交通事業者 ・西武バス(株) ・京王電鉄バス(株) ・関東バス(株) ・小田急バス(株) ・一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部 ・レモンキャブ運行管理者 ■庁内関係部署 ・まちづくり推進課 ・吉祥寺まちづくり事務所 ・高齢者支援課 ・障害者福祉課
調査項目	■交通事業者 ・各路線の利用状況 ・利用が多い路線や停留所・時間帯 ・天候による利用状況の変化 ・供給側の課題・対応策（ドライバー不足等） ■庁内関係部署 ・各課が目指す将来都市像 ・各課からみた将来都市構造 ・福祉・観光・都市計画・まちづくりなどの分野からの「地域公共交通に求める役割」 ・レモンキャブ・つながりの運行状況や課題
調査時期	令和元（2019）年6月、7月、11月

3 上位・関連計画の整理

(1) 交通関連計画

①第3次武蔵野市市民交通計画

項 目	内 容
計画期間	平成 23 (2011) 年度～令和 2 (2020) 年度
基本理念	①すべての市民が利用しやすい交通システム ②人間優先の交通システム ③徒歩、自転車、公共交通重視の交通システム ④環境に配慮した交通システム ⑤ふれあい・交流促進の交通システム ⑥広域的な視点による交通システム ⑦安全・安心な交通システム
基本方針	①楽しく抵抗感なく歩けるようにする ②歩行者(車いす利用者等を含む)・自転車・自動車の秩序ある共存を図る ③「人間優先の歩車共存」の考え方に基づいた歩行環境や道路の整備 ④自転車の適正な利用の推進 ⑤公共交通の利用促進による自動車からの転換促進 ⑥JR 中央線高架化後、吉祥寺駅改修事業終了後の交通体系のあり方の検討 ⑦市内全域におけるハード・ソフト両面のバリアフリーの実現 ⑧交通安全の実現及び交通安全計画の策定

②武蔵野市自転車等総合計画

項 目	内 容
計画期間	令和 2 (2020) 年度～令和 7 (2025) 年度
基本理念	歩行者・自転車・自動車の秩序ある共存を実現するため、だれもが安全かつ快適に利用することができる自転車利用環境の整備を推進する。
基本施策	I 自転車等の安全利用の推進 II 自転車駐車場の整備及び効果的な利用の促進 III 放置自転車対策の推進

③武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画

項 目	内 容
策定時期	平成 29 (2017) 年 4 月
基本方針	・利用者の視点を重視した安全で円滑な交通環境の整備 ・自転車利用環境の整備と交通ルール・マナーの啓発 ・歩いて楽しいまちづくりの推進
計画目標	・自転車走行空間整備の推進 ・自転車に関する安全教育の充実 ・歩行者を重視した自転車利用のあり方への転換

(2) 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ

上位計画及び関連計画より“地域公共交通に求められる役割”を整理した。整理にあたっては、下記の2つの視点に基づいて整理を行った。

表 地域公共交通に求められる役割の整理の視点

視点①：地域公共交通に期待される役割	各計画で示されている将来像や目標等の内容に着目、直接的に地域公共交通に関する記述はないものの、示されている将来像等の実現を考えていく上地域で公共交通として支援できる・支援すべき事項を検討し、地域公共交通に期待される役割として整理。
視点②：地域公共交通に関連する施策	各計画で示されている施策体系等の中で、地域公共交通に直接的に言及している箇所に着目、当該箇所に記載されている地域公共交通に関連する事項を抽出して整理。

表 視点①：地域公共交通に期待される役割

計 画	地域公共交通に期待される役割
武蔵野市第六期長期計画 計画案	・地域公共交通の充実により誰もが安全・安心に利用できる交通環境の確保や、自転車利用環境の整備を推進するとともに、交通に関する新技術に注視しながら、交通事業者等と連携し、市民の移動手段の充実を図る。
武蔵野市都市計画マスタープラン	・バスのネットワークは、市内の移動を支える重要な地域公共交通ネットワークであり、既存のバス路線とそれを補うムーバスネットワークの充実により、交通空白地はほぼ解消している。 ・吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の3駅は、それぞれ異なる特性を持っているが、いずれも多様な交通手段の重要な結節点である。
進化するまち「NEXT-吉祥寺」	・周辺地域から吉祥寺へのアクセスを支える。
三鷹駅北口街づくりビジョン	・進入が制限された一般車両の代替交通手段となることで、市民の移動利便性の維持。
武蔵野市自転車等総合計画	・自転車は便利である反面、危険運転の問題等様々な問題も生じている。 ・自転車のみに過度に依存せず、地域公共交通とのバランスや役割分担が大切。
武蔵野市バリアフリー基本構想	・高齢者、身体障害者に加え、新たにバリアフリー新法で対象になった知的障害者、精神障害者、発達障害者の移動円滑化を支えるとともに、心のバリアフリーを推進する。
第四期武蔵野市環境基本計画	・都・周辺区市等との連携・協力により、渋滞のない交通体系の整備を進める等、広域的な視点により交通対策に取り組み、排気ガスや二酸化炭素排出の削減を図る。
第二期武蔵野市観光推進計画	・観光のための移動手段としての普及と、様々な交通手段を組み合わせながら市内を回遊できる仕組みが必要。
武蔵野市第3期健康福祉総合計画	・「レモンキャブ事業」による公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者の外出を支援するサービスの継続。
武蔵野市高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画	・商店主を中心とした地域のボランティアが運転を行うなど、地域における共助・互助の仕組みである「レモンキャブ事業」の推進。
武蔵野市地域防災計画	・(鉄道事業者) 折り返し運転等の実施状況、乗り継ぎが可能な路線等に係る情報を市や都に提供するとともに、利用者に提供する。 ・(バス事業者) バス事業者は、運行状況、鉄道に乗り継ぎが可能な路線等に係る情報を都や報道機関に提供するとともに、行政機関と連携して、バス等による代替輸送手段を確保する。
吉祥寺グランドデザイン	・バスやタクシールート工夫・交通規制・基盤整備等によってグランドレベルに徹底して歩行者が最優先される交通環境を整える。

表 視点②：地域公共交通に関連する施策

計 画	地域公共交通に関連する施策
武蔵野市第六期長期計画 計画案	・高齢社会の進展等による社会環境の変化に対応するため、路線バスやムーバス、タクシーなど地域公共交通の利便性向上や、交通需要等を踏まえた道路機能の見直しを図り、歩行者を重視した道路空間づくりを推進する。 ・持続的な交通事業の展開を図るため、ムーバスや自転車駐車場における今後の事業展開や料金体系については、市民サービスのあり方、受益者負担や公平性、事業効率性等に留意し、その適正なあり方を検討する。 ・吉祥寺駅周辺では、南口駅前広場の整備事業を推進し、歩行者とバス等車両が輻輳するパークロードの交通環境の改善や、北口駅前広場を含む駅周辺道路の交通体系の再編について検討する。
第 3 次市民交通計画	【交通結節点】 ・駅周辺の交通機能の改善 ・バス・タクシー乗り場の標識・上屋の改善 ・バス降車場所の見直しの検討 【路線バス等の利便性の向上】 ・定時運行への走行環境の改善 ・近距離区間の路線バスの利用促進 ・バスレーンの活用と新設の検討 【ムーバス】 ・ムーバスの利便性の向上 ・ムーバスの低公害化 【福祉交通】 ・レモンキャブ及びつながりの維持・充実 ・レモンキャブの運行管理者と運行協力員の確保 【公共交通機関への乗り換えの促進】 ・パーク・アンド・バスライド*の推進 ・サイクル・アンド・バスライド*の検討 【道路の整備】 ・バスベ이의設置 ・バス・タクシー等総合案内板の設置 ・バス乗り場の安全対策の推進 ・自動車からバスへの乗り換えの促進 ・公共交通の総合案内マップの作成 ・ムーバス車両のノンステップ化
武蔵野市都市計画マスタープラン	・ノーマライゼーションの考えに基づき、安全で快適な歩行者空間の形成や公共交通網の充実などを行うことにより、様々な施設へのアクセスを改善するなど、多様なコミュニティを育むことができるまちの基盤整備を進めていく。 ・バスがより快適な移動の手段となるために、バスレーンの設置などにより、運行速度・定時運行を確保するとともに、バス事業者と協力し、高齢者や障害者を含め、だれもが乗りやすい低床バスや低公害バスの導入を今後も促進する。 ・バスの接近が分かるバスロケーションシステム（表示システム）の導入を促進する。 ・ムーバスについては、交通環境の変化に対応した路線変更の検討や民間駐車場などの関係機関と連携したパーク＆ライドの検討などにより、バスの利用環境の一層の充実を図る。 ・駅周辺などの交通混雑が発生しやすい箇所の荷さばき車両対策などを進めるとともに、パーク＆ライドや新たな地域公共交通の検討・開発などを含めた総合的な交通対策を進めていく。 ・交通結節点としての機能のさらなる向上を図るため、駅前広場だけでなく駅周辺全体での対応として、必要に応じて機能を分散させることなどを検討していく。 ・交通需要管理（TDM）の視点から、地域公共交通網の充実や、パーク＆ライドなどの施策を組み合わせることにより、地域公共交通への転換の誘導などを進めていく。 ・徒歩、自転車とともに路線バスやタクシーなどの地域公共交通ネットワークを充実させていくことにより、公共公益施設などと交通機関の連携を図り、だれもが目的地まで快適に移動できる環境づくりを推進していく。
進化するまち「NEXT-吉祥寺」プロジェクト-吉祥寺グランドデザイン推進計画	・南口駅前広場を整備することにより、パークロードの歩行者優先化を図り、井ノ頭通りをはじめとする駅周辺の交通課題解消に向けた検討を継続的に行い、回遊性・滞留性の向上と安全な歩行者空間、広域幹線道路*の機能を確保する。 ・バス会社が相互に連携したバスロケーションシステムを活用することによるバスの定時運行の確保など、バスを利用しやすい環境を整える。
三鷹駅北口街づくりビジョン	・「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」では、新たな交通体系を踏まえ、中央大通りを駅へアクセスするシンボルロードと位置づけ、関係機関と連携しながらトランジットモールなどにより公共交通を処理する機能の充実を図る。

武蔵野市バリアフリー基本構想	・ノンステップバスなどの低床式車両を導入することや、バス停留所における行き先表示、音声案内等の改善、ベンチや上屋の設置、利用者が円滑に乗降できる構造への改善等を進める。また、情報提供・交通案内については、市や事業者間の連携のもと、駅前広場などの交通結節点を中心に、配置の見直しやデザイン・仕様の統一化を図る。 ・更なるサービスの向上を図るため、バス停留所では歩道に正着し、ニーリングすることや、状況に応じたアナウンス（声がけ）を乗務員が心掛ける。 ・知的障害者、精神障害者、発達障害者の心理や行動の特徴等を理解し案内や対応することについて、接遇教育を充実するなど心のバリアフリーに配慮し事業を推進することとする。 ・バス事業者と連携し、バス停留所は利用者が円滑に乗降できる構造とする。 ・レモンキャブについて今後も継続してサービスを提供するために、運行管理者や運行協力員の確保の方策や運営システムの改良等について、検討をしていく。 ・リフトタクシー「つながり」は、事業としては、高い評価を得ているが、利用者への周知不足の指摘や運行時間帯延長の要望がある。そのため、市広報や公共交通の案内とあわせた情報提供などによって、一層の利用促進を図るとともに、サービスの充実方策について検討する。 ・バス交通の利用には不便を感じているもののレモンキャブやつながりの利用の条件には該当しない高齢者も多く、新たな移動手段へのニーズが高まっている。そのため、レモンキャブとバス交通の中間のニーズを把握し、タクシー等を利用したデマンド交通サービスを検討する。 ・ノンステップバス、ワンステップバス車両への代替、車内における案内表示の充実、乗務員の接遇教育、バスの運行状況の案内（バスロケーションシステム）の改良などに加えて、市や事業者間の連携のもと、駅前への総合案内板の設置等の分かりやすい案内の整備、バス停留所の構造の改善等の事業を推進する。
第四期武蔵野市環境基本計画	・地域公共交通総合連携計画の推進 ・低炭素型バス導入の推進 ・パーク・アンド・バスライド[※]の推進 ・渋滞緩和対策の推進
第二期武蔵野市観光推進計画	・駅から離れた観光スポットへの交通手段として、あるいは武蔵野市の風景を楽しむ手段として、ムーバスが来街者にも気軽に利用できるよう分かりやすい情報提供など、利便性の向上につながる方策を検討する。 ・自動車での来街者には「ムーパーク」に駐車して吉祥寺との往復にムーバス等の公共交通機関を利用してもらうパーク＆ライド・システムを引き続き実施し、駅周辺への一般車輛の乗入れを抑制することで、交通混雑の緩和や違法駐車を防止を図る。
武蔵野市第3期健康福祉総合計画	・バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化・ユニバーサルデザイン[※]化を推進する。 ・東京都福祉のまちづくり条例及び武蔵野市バリアフリー基本構想に基づき、事業者等への指導及び協力を通じて公共交通、道路、建築物、公園、信号機等のバリアフリー化を推進する。
武蔵野市高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画	・移送サービス（レモンキャブ事業）の推進 ・高齢者の移動手段を巡る環境の変化、改正道路交通法の施行などの動向を踏まえつつ、地域の実情に応じた移送サービス事業を継続して実施する。
武蔵野市地域防災計画	・災害時において、運行再開状況などの情報を提供する。
吉祥寺グランドデザイン	・交通結節機能の再編による交通環境改善 ○南口駅前広場整備とパークロードの歩行環境向上 ○井ノ頭通り沿い並ぶバス停の再配置と吉祥寺大通りの交通広場機能としての活用検討 ○マイカー以外の交通手段による移動の円滑化を目指す ・案内・サインの整備・充実 ○多言語化も含めた来街者へのおもてなし・まちの魅力の発信

4 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

アルファベット

AI オンデマンド交通

複数の利用者からの配車予約（乗降ポイント、希望時刻）に基づいて、AI（人工知能）が最適なルートや配車をリアルタイムに決定するシステムを用いた交通サービス。例えば、バス車両を使用し、需要に応じてリアルタイムでルートを最適化して運行する仕組み。

EV 自動車（電気自動車）

電気をエネルギー源とし、電動機（モーター）を動力源として走行する自動車である。排気ガスや騒音を出さないなど環境対応車として普及している。

MaaS（Mobility as a Service）

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリングなど）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

PDCA サイクル（Plan-Do-Check-Act）

計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

UD（ユニバーサルデザイン）

高齢者、障害者等の利用に限定せず、すべての人が利用しやすい製品、建築、空間、交通などのデザイン（計画・設計・製作・運営等）。

か・力行

幹線道路

道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に入り出る交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ道路をいう。

コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が実施する乗合バス。

さ・サ行

サイクル&バスライド（サイクル・アンド・バスライド）

自宅から最寄りのバス停まで自転車で行き、バス停近くの自転車駐車場に自転車を停めて、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

自動運転車

人間の操作無しでも自動で目的地まで走行できる自動車。レベル0からレベル5に区分されており、レベル5は「完全自動運転」と呼ばれ、常にシステムが全ての運転タスクを実施できる状態のことである。

た・タ行

地域共生社会

制度・分野や、支え手・受け手といった関係を超えて、地域住民や多様な主体がつながることで、住民一人ひとりの暮らしと生きがい、地域をともに創っていく社会。本市においては「武蔵野市ならではの地域共生社会」として、すべての市民が、その年齢、状態、国籍にかかわらず、住み慣れた地域で、本人の意思に基づいて安心して生活が続けられるよう、保健・医療・福祉・教育など地域生活に関わるあらゆる組織及び人が連携した継続的かつ体系的な支援を行っていく。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。2007年10月施行。改正地域公共交通活性化・再生法は2014年5月成立、11月施行。

都市計画道路

都市計画法に定められた都市施設の一つであり、都市計画法に基づき決定される道路。

都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」などの内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

は・八行

パーク&バスライド（パーク・アンド・バスライド）

自宅から最寄りのバス停まで自動車で行き、バス停近くの駐車場に車を駐車させ、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

バス交通空白・不便地域（武蔵野市方式）

平成7年に武蔵野市がムーバス運行の検討にあたって用いた考え方で、バス停から300m以遠の地域を「バス交通空白地域」、バス停から300m以内だが運行本数が1日に片道100本以下の地域を「バス交通不便地域」として定めている。

補助幹線道路

道路網の中で、幹線道路を補う道路。

ま・マ行

モビリティマネジメント（Mobility Management）

市民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。



武蔵野市地域公共交通網形成計画

令和2(2020)年3月

事務局：武蔵野市 都市整備部 交通対策課

