

**令和 6 年度第 3 回
第 37 回 武蔵野市地域公共交通活性化協議会**

I 開催概要

日 時：令和 7 年 2 月 20 日(木)14 時～16 時

会 場：総合体育館 3 階視聴覚室

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 15 名

〔事務局〕 武蔵野市都市整備部交通企画課

〔事務局〕 株式会社ケー・シー・エス

配布資料 第 37 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

【資料 1】武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員名簿

【資料 2】策定スケジュール（令和 7 年 2 月 20 日時点）

【資料 3】事業評価・検証一覧（令和 7 年 2 月 20 日時点）

【資料 4－1】ムーバスの利用状況等に関するアンケート調査実施報告書

【資料 4－2】路線バスの利用状況等に関するアンケート調査実施報告書

【資料 4－3】タクシー利用状況等に関するアンケート調査実施報告書

【資料 5】地域公共交通を取り巻く課題（令和 7 年 2 月 20 日時点）

【資料 6】地域公共交通に関する市民アンケート調査

【資料 7】武蔵野市第六期長期計画・第二次調整計画

【資料 8】ムーバス年末年始ダイヤ実施報告

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

(1) 会長あいさつ

(2) 委員紹介

(3) 配布資料確認

2. 議事

(1) 協議事項

座長 : 本日の協議会で話し合う内容は次のとおりである。協議事項の①現計画の評価・検証では、地域交通法に基づいた計画の改定に向けて、これまでの協議会の中でも議論してきた現計画の評価検証結果を少しアップデートしたものを皆様にご確認いただきたい。②利用者アンケートの調査結果では、今回の調査と 5 年前の比較を含めた分析結果を報告いただく。③地域公共交通を取り巻く課題では、①と②を踏まえて、武蔵野市の公共交通が抱える課題について、現時点での整理を行うことが一つの到達目標となる。この課題が次年度に皆様と一緒に策定する地域公共交通計画の素地となるため、ご意見を頂戴したい。
それでは、①現計画の評価・検証について事務局から説明をいただきたい。

①策定スケジュールの確認【資料 2】

②現計画の評価・検証について【資料 3】

座長 : 初めに、資料2策定スケジュールの確認をいただいた。先程お話しした通り、目標としては次年度に地域公共交通計画を改定することである。そして、資料3の赤い文字の部分を中心に説明いただいたが、これは前回の協議会や分科会でいただいたご意見を踏まえて加えられたものである。

路線バスの運転手不足について、ムーバスの運転士不足を一般の路線バスの運転手が補っているという意見が出されていた。また、レモンキャブの運行管理者が高齢でノウハウを引き継げないという問題点がある。これらの点を中心に、特に1枚目と3枚目で追記いただいた。

こうしたことを踏まえ、後々の協議事項である③地域公共交通を取り巻く課題に持ち込むことになる。この段階で資料3についてご質問があれば、今の段階でお受けしたい。具体的な問題や課題の1つ1つのところについては後程協議事項の③で議論することになるので、お気づきの点があれば、遡って出していただくということでも構わない。

③利用者アンケートの調査結果について【資料4-1・資料4-2・資料4-3】

座長 : 3つの調査結果を説明いただいた。私が気になった点は、例えば資料4-1の30ページである。今回の調査と5年前の比較を含めた分析結果を報告いただく。利用頻度の比較についてだが、一般論として、コロナ禍を経て利用者数が下がったと言われるが、ムーバスに限ってみると、増えたという方が全体の504人、減ったが73人、変わらないが1,248人という結果である。

5年前に武蔵野市にお住まいではない方の場合、転入してきて「増えた」と答える可能性があることに留意しなくてはならないが、「減った」に大きく振れている状況ではないことは確認できる。同様に、資料4-2の27ページの一般路線バスについても、減ったという傾向が見られないという点も加味して、全体を見ていただきたい。

④地域公共交通を取り巻く課題について【資料5】

座長 : ③の地域公共交通を取り巻く課題の方に入っていきたいと思う。皆様からご意見・ご確認していただきたい重要な点の一つである。これが来年度に皆様と一緒に改定していく地域公共交通計画の一つの素地になる。現段階で、ここに掲げている課題が必要十分なのかという点を中心にご確認いただきたい。

では、事務局の方にご説明をいただきたい。

事務局 : この資料につきましては現時点のたたき台のため、現状・問題点について入れた方がいいと思うことや、抜けている視点がないか、表現・記載方法などについて、皆様からご意見をいただき、適宜反映させていきたい。

座長 : 左側がこれまで議論してきた、例えば、現計画の評価・検証、先ほどご説明があったアンケート調査、あるいは現状の社会情勢、市の他の関連計画などから出てきた課題・論点をまとめたものである。事務局としては、これらを右側の5つの課題に集約することができると提案している。

どの点からでも結構であり、分科会での意見でも、議事録に残るような形で協議会の場で発言したいということであれば、皆様からご意見を賜りたい。

- 委員 : ムーバスの運転士がかなり不足しており、悠長なことを言っていられない状況であるが、「課題③公共交通の理解促進のための周知」の記載では危機感が少し足りないので、「市民の共通認識を浸透させる必要がある」という後に、「今後ムーバスについても減便や廃止が考えられる」といった記載が必要ではないか。
- どのバス事業者でも同様であるが、運転士不足が深刻化しており、大型バスや定員が多いバスを優先して運行せざるを得ない状況になっている。採算性や市民の利用者を考慮すれば、低廉な運賃で運行しているコミュニティバスの運行についても再考せざるを得ない状況である。これらのことを記載する必要があると考える。
- 課題②にレモンキャブの事業継続が困難と記載されているが、ムーバスも事業継続困難と言い切って良いと考える。
- 座長 : ムーバスのある路線の運行回数を半分にするという提案が出てきており、一時的なものという理解をしているが、そのような事態がいよいよ現実となっている。そうすると、やはり課題③についても現状のままでは維持が難しくなる。これらの点も含めて記載する必要があるのではないかとというのが舟山委員のご発言の趣旨であったが、事務局はその点についてどのようにお考えかお聞きしたい。
- 事務局 : 分科会の中でも運転手不足の深刻化が止まらないという声は頻繁にいただいているが、それがムーバスにも影響を及ぼしている。計画策定の中にこの危機感をしっかりと書き込むことは必要であると認識しており、また、市民の方々に正しく伝えるよう対応していきたい。言葉の表現方法については、来年度以降の計画書作成の中で皆さんに確認していただければと思う。
- 座長 : 計画に向こう5年間、どのようなことを考えていくかという点を位置づける話と、現実に運行頻度が半分になるという事態が出始めていることについて、緊急対応をどうするか、事業者の皆さんとのコミュニケーションをどうするかという待ったなしの問題への対策を考えなければならない。待ったなしの問題への緊急な対策と、計画に位置付けてしっかりと取り組むべきものは区分する必要があると考えている。その点も整理しながら進めていきたい。
- 委員 : タクシーも同様だが、乗務員不足というのは週単位、月単位で深刻化していくことである。文言を選んだり書類を作成することも大事であるが、書類が提出された時点でさらに深刻な状態になっていることが予想される。事業者と1週間後、1か月後にどうなっているかを適宜確認しながら書類を作成する必要がある。
- また、社会情勢の変化からみた現状の問題点のところで、DX化というのが私は全然理解できていない。一般市民の方もDX化を正確に表すことのできない人の方が多いと思う。そのため、DX化について具体的な例も挙げて説明を記載していただくと、市民が公共交通ではこういうことであると認識できると思う。
- 座長 : 乗務員不足については、今本当にバケツの底に穴が空いている状態であるであり、緊急対応をきちんと考えていかなければならない。DX化については2月3日の分科会でも少し話題に挙がった内容であるが、いかがか。
- 事務局 : 最初はこのDXという単語しか使っていなかったが、分科会の中でもう少し具体的にというご指摘があったので、「効率的なダイヤ改正等」という表現を追記している。是非、この協議会の中で、各交通事業者が実施したDXの事例、例えば「うちではこういうことをDXとして行い、こういう結果が生まれました」という話があれば、市の方にも教えていただきたい。今すぐに発言できない場合は後日でも構わないので、各社のDX担当部署にヒアリングを行い、「我が社ではこ

のようなD Xを実施しています」というお声をいただければ大変ありがたい。

座長 : バス会社の皆さんを中心に、例えば既に取り組まれていることや、行政と一緒に取り組むことでさらに良くなることがあれば、ぜひ出していただけるとありがたい。何か皆様からあるだろうか。

委員 : 一般的にオープンデータ化は、2020年の東京オリンピックを契機に進められてきたが、各事業者が厳しい経済状況に直面し、費用を投資するのが難しくなったため、思ったように進んでいない。
そのため、例えば自治体や国が補助金を出して、公共交通事業者のオープンデータ化を進めることが重要である。オープンデータ化が進むことで、さまざまなベンダーやアプリ事業者が情報を活用し、表示することが可能となり、外国人利用者にも対応できる。
現在、オープンデータ化の進展には課題が多く、特にデータ形式の統一や人材不足が挙げられる。これらの課題を解決するためには、自治体や国が積極的に予算を組み、支援を行うことが必要である。
弊社でいうと、例えばICカードで属性や利用動向を逐一把握するためのシステムを導入し、それを活用して適切な輸送量や需要がマッチしているかを逐一確認している。
バスのサービス提供者から見た現状の問題点として、アンケートにもあったように、吉祥寺の8番路線などで特定の時間帯に混雑が発生している。2019年度よりも収入が良い日もあるが、荒天時の混雑時まで供給をカバーするのは難しい。バス事業者としては、供給力を確保するために上限が必要となるため、通常の需要動向を基に輸送計画を立案している。
雨の日には乗務員に予備が入れば続行便や臨時便を走らせるなどの対応をしているが、公共交通事業者でありながら民営交通でもあるため、収支を気にしなければならない。
収支の効率化を図ることは、お客さんの快適性や利便性を考慮すると相反する部分がある。
公共交通事業を民営事業者が抱える難しさがある。収支を効率化しながらも、お客さんのニーズに応えるためのバランスを取ることが課題であると認識している。

座長 : そもそもD Xという言葉を使うべきかどうかについては、確かに人によって解釈が幅広いという点があるので、もっと具体化した方が良いかもしれない。オープンデータ化を進めることについても、ベンダーロックインの問題が関わってくる。ベンダーロックインとは、特定のベンダーの製品やサービスに依存し、他社への移行が困難になる状況を指す。これにより、高いコストが発生することがある。オープンデータ化が進むことで、いろんな開発者がデータを利用できるようになり、経営改善に資する可能性があり、地方のバス事業者では多い。確かに、武蔵野市内でどこまで対応できるかという点は重要である。一般のバス路線が市外に出ていくことが多いため、東京都が組織的に取り組むべきではないかというところもある。しかし、これは武蔵野市の計画であるため、市の計画の中でどのような内容を記載するかについて議論が必要である。
特に満員通過の状況や荒天時の対応については、厳しい条件がある。ムーバスや既存の路線バス、タクシーも含めて、運転士が足りていないという問題につながる。
この点について、もう少し具体的な施策や対応策を検討する必要があると感じる。

委員長 : もう少し整理が必要だと感じている。今後計画を進めるにあたって、課題の切り口が非常に重要である。現在掲げている課題では、施策に繋がりにくいのではないかという懸念がある。サービスを向上する部分や維持する部分、変更が必要な部分についても意見が出ているため、次回以降、事務局も含めて課題の切り口をもう少し施策化を見据える意味でも、現状を分析する意味でも、工夫が必要である。次回には骨子素案の話にもなるため、課題を明確にすることが重要であると考え

座長 : 表題が課題ではないのではないかと。例えば、「既存の交通課題①既存の交通手段の連携役割分担による多様なニーズに柔軟に対応」というのは課題なのだろうか。今こういうところが危ういとか、こういうところが対応していないとか、ここを死守しないとこれが崩れるとか、そういった点が課題なのではないかと考える。しかし、現在の現象のことが書かれている部分があり、課題 3 も、なぜ周知をしていかなければならないのかという点がある。事業者の皆さんと分科会などでも、ムーバスが今この状態であることの価値や、そこにおける課題を市民の皆さんに共有してこそ真のコミュニティバスではないかという論点があった。しかし、周知というだけにとどまっているため、課題が課題らしく書かれていないのではないかと。課題を明確にして、実際の施策に繋げやすくするためには、もう少し練っていくことが必要であると考え

委員 : 課題 4 については、本当にどういう対応が必要であると書かれていないものがある。例えば、我々が市役所に「こういうことはどうでしょうか」と尋ねると、再開発がありますからと言われることがある。しかし、その再開発をするにあたって、こういう計画があるのだという全体的な内容をある程度教えていただかないと、この先どうしていったらいいか分からない。また、お客様からのニーズにお応えする際に、その計画が見えてこない、我々もそれにのっとってどうやって進めていくのかが分からない。計画を立てているとか、進行中であるという書き方があって初めて、課題をどうやって乗り越えていくのかという議論になるのではないかと考える。特に吉祥寺駅周辺が飽和状態であることで、バスだけでなくタクシーや荷さばきのトラックも非常に困っている状態について、まちづくりの対策としてどう考えているのかを記載していただくとありがたいと考える。

座長 : 今、市の中でも進められている計画と連動して、特に課題 4 に掲げられていることが具体化されていくことにより、課題の解消に向かっていくという点があるかと思う。そのため、どの計画と紐づいているのかを明確にしていきたいというご意見であると理解している。この概要版に載せるのか、実際の本編にしっかり書き込むのかについては、事務局として対応可能であると考えているが、いかがか。

事務局 : 吉祥寺や三鷹は、将来像や基本方針を作成することは、現在並行して市の中の別の会議体や組織で検討しているところである。そのため、計画書の本編には具体的な計画名を記載し、まちづくりと連携しながら効率的な駅前広場空間の再整備等を記載することは可能であると考えている。しかし、利害関係者（ステークホルダー）が多岐にわたる事業であり、すべてが市の用地でまっさらな状態から作るわけではないため、吉祥寺の南口は平成 12 年に都市計画決定がされてから 20 年以上経過してもまだ何も変わっていない状況である。今回の計画の中でどこま

で具体性を持って記載できるかは悩ましい問題である。
ただし、委員がおっしゃったように、個別の開発計画とリンクする部分があるため、十分留意した上で計画の書き込みをしていかなければならないと認識している。

座長 : ここに書かれていることについて、疑問や言い換えが必要な点がいくつかある。
まず、ご指摘いただいたDX化が何を指すのかという点である。
一方で、ムーバスだけでなく、レモンキャブ、一般路線バスについても、現状のまま維持していくという点で運転士が足りていないという厳しい状況に置かれているのは事実である。そのため、ある程度の期間のスパンを決めてじっくり対策を講じる必要があると考える。
しかし、その一方で、日々バケツの底に穴があいている状況に対する緊急対応も必要であり、この計画とは別途しっかり進めていく必要があるのではないかという点もある。
また、課題の書き方が現象として記されているため、施策に結び付けられるように見直す必要がある。
次年度は、できるだけ早い段階で、今の課題を整理してもらいたいと考えている。以上の取りまとめ方を事務局で精査いただき、次回の協議会で皆様と確認していく方針とするがよろしいだろうか。

<異議なし>

⑤市民アンケート調査票の最終確認【資料6】

座長 : ムーバス・路線バス・タクシーの利用者アンケートの結果を受けて、広く市民の皆様にはアンケート調査をお願いするということで、その調査票の最終確認をしてもらいたい。

座長 : 皆様からの確認やご質問はいかがであろうか。
問30の中で「5年前から武蔵野市にお住まいの方は」というのは答えづらいので、問3を追加する方がよい。この内容でよいか。

<異議なし>

(2) 報告事項

① 武蔵野市第六期長期計画・第二次調整計画について【資料7】

② ムーバスの年末年始ダイヤについて【資料8】

③ 国の補助金について【資料9】

<質問・意見なし>

(2) その他

① ムーバス 6 号路線 三鷹・吉祥寺循環について

委員 : 弊社は昨年 12 月 2 日から、乗務員不足により武蔵野営業所が管轄する一般路線バスのダイヤを減便している。武蔵野市並びに地域の皆様には大変なご迷惑をおかけしており、申し訳なく思っている。

これまで継続して乗務員の採用に努めてきたが、12 月から今月までの間に一般路線バスの運転者 7 名、コミュニティバスの運転者 5 名を採用し、現在研修を行っているが、ひとり立ちするまでの教育期間に平均で約 4～6 ヶ月を要する。事業所内でやりくりを行っていたが、直近で一般路線バスの運転手 4 名、コミュニティバスの運転手 4 名が退職し、計 8 名の運転手が一度に抜けてしまったため、運行ダイヤを維持するのが難しくなっている。現在、乗務員不足について歯止めがかからない状況となっている。

武蔵野営業所が管轄しているコミュニティバスは、武蔵野市のムーバスと西東京市のはなバスの 2 系統である。コミュニティバスのダイヤは、ムーバスは 19 本、はなバスは 8 本で、全体的に 27 本ある。

コミュニティバスで採用した 5 名はまだひとり立ちできておらず、現実的にはまだ 24 名の運転士でこのダイヤで運行しているという状況である。公休、休暇、体調不良の乗務員がいると、実際に乗務できる人間が通常時約 15 人しかいない。実際に一般路線バスの乗務員が応援という形で穴埋めしている。コミュニティバスの乗務員の公休出勤やダイヤの分割等、改善基準等に抵触しないように運営している。現場は疲弊しているという意見が多く出てきており、これ以上勤務させてしまうと、健康起因事故に繋がってしまうのではないかと心配も生じる。

12 月 2 日から減便している部分については、2 月 28 日までという期限を切っていた。これをさらに期間を延ばし、かつ、減便の本数を増やして一般路線を運営する中で、コミュニティバスの方も減便をして、乗務員の負担を少しでも軽くしないと立ち行かないということである。

そのため、吉祥寺・三鷹循環路線の運行間隔を少し延ばしてダイヤ減を行いたいと市に相談している。路線廃止に繋がらないためにまず減便を行い、その間に採用を行い今後に繋がればよいと考える。期間については西東京市との話し合いの結果が明らかになった段階で市と改めて調整させていただきたい。

委員 : 今、乗務員が疲弊をしているのは事実である。ムーバスの乗務員は、正社員でも来ないような状況になっているので、時給制の非正規雇用での募集では、なかなか集まらない。これは分科会や協議会、他の自治体でも言っているが、職場の方も、利用者がいる中で減らすというのは本当にやりたくないところがあり、人が入れば、復便は必ずしたいと言っていた。ここだけ勘違いされなくて欲しいが、減便したくてするわけではなく、本当に人がいない、もう限界に達していることを認識いただきたいと思います。待遇の向上は労働組合労使で解決しなければならない話もあるが、路線の廃止もありうると思うので、自治体も真剣に考えていただきたいと思う。

座長 : 私は減便ではなく休便という言葉を使うが、一時的にお休みということである。したがって、この協議会でそれを認める・認めないという話ではない。事業者が必要に応じてやらざるを得ないという認識である。ただし、それが長期化する場合、6 号路線の 1 日の利用者数が直近で 812.4 人であることから、影響が大きくなると考えられる。
資料によると、この数年間の利用者数の伸びは比較的安定しているため、長引く

と影響も大きくなると思う。もちろん、採用がうまくいき、お休みが早期に復活することが第一の願いであるが、それが叶わない可能性もあると理解している。緊急的な対応が必要であり、計画に基づいて来年1年間の計画を作成し、それをさらに5年で実施するという話とは別である。何ができるのかを考えなければならない。

急ぎの案件であり、市の方は対応をいろいろ考えてほしいし、逐次、バス会社とも密に情報交換していただき、一緒にやれることは一緒にやっていきたい。

② その他

委員 : 資料5の課題4の「道路空間や駅前広場空間の工学、効果的な活用と再構築」の部分は、私も申し上げたことである。資料7の第六次調整計画・第二次調整計画の文言を少し書き加えないと、具体的な内容として把握できない。
また、2月8日の土曜日、吉祥寺パークエリアまちづくりシンポジウムが開催された。そこで話を聞いていても、市長からこのエリアのまちづくりは、早くても20年後の計画だと言われた。今何ができるのかという工程表が示されていない。確かに権利者が多いことは理解しているが、駅南口の交通広場と称するものがあるとしても何の進捗もない。30年前から何も進んでいない現状の課題は把握されているが、課題に対する処方箋や取り組みが見えてこない。第二次調整計画は、地域公共交通と密接に関係している内容であり、シンポジウムにしても、総合政策部と十分な連携が必要である。特に資料5の課題4の上から2番目のバスの降車場、待機場がないという問題について、どうしたら何ができるのかを考えなければならない。

京王線の府中駅前が高架化され、バス停やタクシー乗り場が整備されたことや、荻窪駅北口の商店街の店舗がタウンセブンに移転し駅前広場ができたことと同様の吉祥寺の北口、南口の具体的な図面が描かれていない。

今のままでは何かあった場合に、そこにバス停があることが問題視されてしまう。都市基盤としての環境整備を武蔵野市がもっと進めていかないと、事業者にとっても不都合である。この場合、バスを利用する人々が鉄道に乗り換えることになるので、JRや京王線などともう少し連携出来ないのかと考える。

これは長年の課題であり、さらに進めていただきたいと思う。特に課題4については、この文言だけではイメージが湧かないので、どう取り組んでいくのか第六次調整計画・第二次調整計画の文言を組み込まないと、関連性が読み取れないと感じる。

事務局 : しっかりと受け止め進めていかないといけないと考えている。確かにこの課題4の書き方では、現計画とあまり変わらないように見える。具体的に吉祥寺南口パークエリアの将来像も、これからますます動き出すところである。市長が関係者との対話やまちづくりに着手すると言っているので、その部分も課題4に書き加えなければならないと感じた。

市は総合政策部の資産活用課に都市機能再構築担当を作り、そこが中心となってシンポジウムを行っている。私も以前にいたが、都市整備部の中に吉祥寺まちづくり事務所があり、その部署と一緒にシンポジウム等を考えている。決して縦割りになっているわけではなく、市長からも指示を受けており、交通企画課も連携して進めている。

座長 : その他いかがでしょうか。

委員 : バス業界だけでなく、コロナ禍以降取り巻く環境が非常に厳しくなっており、担い手不足や収支の課題が見えてきた中で、弊社も運賃改定を行うことになった。東京都区内運賃という国が定めたエリアがあり、東京都区内と武蔵野市、三鷹市

までが対象となっている。弊社は現在、220 円で運行しているが、10 円上げさせていただき、230 円とする申請を令和 6 年 12 月 25 日に提出し、認可をいただきたいと考えている。6 月 1 日を目途に運賃改定を実施する予定である。

担い手不足は乗務員だけでなく、私のような職種である事務員や整備士など、バス事業に携わる全ての職種において厳しい状況である。特に整備士が不足しており、日々のバスの整備が間に合うかという問題が日に日に厳しくなっている。世の中の価値観が大きく変わっている中で、バス業界はリモート勤務とは対極にある事業であり、泊まり勤務もあるため、若い方がなかなか来なくなっている。また、先ほどの地域公共交通を取り巻く課題の中で、わかりやすい情報提供という点で「混雑情報の提供の必要がある」という話があった。私も普段自社のバスを利用する際に Google マップを便利だと感じているが、弊社のホームページのバスロケーションシステムに混雑案内があることを改めて確認したので、ぜひご利用いただきたい。

これをオープンデータとして提供しているのか、GPS のリアルタイムデータを使用しているのかはわからないが、もしデータを公開できるのであれば、こうした機能も活用できるのではないかと思う。その点も含めて、今後ご検討いただけるとありがたい。

次回の会議に向けての様々な課題が投げかけられており、それに対する回答は年度明けの第 38 回協議会で行うことになると思うので、進めていただければと思う。

事務局 : 次回の活性化協議会は来年度 5 月ごろを予定している。次回は市民アンケートの結果とともに、現在の課題を更新したものを提示させていただきたい。