

令和 7 年度第 2 回
第 39 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 9 月 29 日(月)10 時～12 時

会場：総合体育館 3 階大会議室

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 14 名

〔事務局〕 武蔵野市交通企画課

〔事務局〕 株式会社ケー・シー・エス

配布資料：【資料 1】 策定スケジュール（令和 7 年 9 月 29 日時点）
【資料 2】 武蔵野市地域公共交通計画（素案）
【参考資料】武蔵野市地域公共交通計画（素案）のポイント
【資料 3】 ムーバスお盆ダイヤの実施結果について（報告）

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

(1) 会長あいさつ

2. 議事

(1) 協議事項

① 地域公共交通計画について

- ・ 策定スケジュールの確認
- ・ 地域公共交通計画（素案）

① 地域公共交通計画について

【資料 1：策定スケジュール】

＜異議なし＞

【資料 2：地域公共交通計画（素案）】～P24

座長：当計画は、P24 まだが基本的な課題認識であり、どういったことを目指しているのかということが記されており、P25 以降で具体的な事業が書かれているので、区分して進めていきたい。お気づきの点があればいただきたい。
P19 の GTFS のデータに基づく市内鉄道駅への到達圏域の図について、ある時点の到着時刻を指定して出力させた結果と理解してよいのか。

事務局：ご認識の通り。徒歩とバスにより 20 分以内に駅に到着できるところのエリアを図示したものである。

座長：駅発ではなく到着ということで承知した。
Google で検索すると到着時刻が出てくるが、これは GIS（地理情報システム）上に GTFS データを用いた計算システムであり、バス会社の GTFS を加味して分析をすると到達圏域図が作成できる。
これには注意が必要であり、Google が提供しているプログラムがどういったものを根拠としているのか、そのプログラムが公開されていない。通常路線バスも時刻表ではなく、遅れを加味して表示していた時代もあった。
ただ、汎用性のある確からしいデータであることは事実なので、どういった前提条件で算出されたのか付記することで対応したい。

- 委員 : P17、目指すべき地域公共交通ネットワーク図のところに、ムーバスは基幹交通と補完交通の両方を担っているという表記があり、次のページにはムーバスと路線バスの利用の多い乗車地点が記載されている。赤十字病院を通る境南東循環と亜細亜大学を通る境西循環はほぼ基幹路線的な位置付けになっており、高齢者や子育て世代の足として使っていただく要素もありつつ、どちらかというと目的地利用ということで二点間輸送になっている。一概には言えなく、解釈が分かれてしまうのが今後の課題だと感じた。
ムーバスについては、乗務員不足で継続がかなり難しい状況が今後想定されるので、最初の5か年でお互いがwin-winの関係を築けるような形で進めていきたい。
- 座長 : 先週の事務局打合せでも、ムーバスはどういった位置付けなのか議論しながらP17の作図に至った。事務局としてお返しすることはあるか。
- 事務局 : 基幹交通、補完交通については、とても悩んだ中で記載した。コミュニティバスは、都市部では補完交通となるが、地方部では基幹交通と同じ位置付けになっている。ムーバスは、多くの方が利用していただいている、近隣市区の調査結果と比べても利用者がとても多いため、基幹交通と補完交通の間に「ムーバス」を入れることで武蔵野市らしさを表現させていただいた。必ずしも基幹交通と補完交通を全部担っているわけではないが、そういった部分もあるためこのような記載とした。
- 座長 : 国土交通省が出している地域公共交通計画のアップデートガイダンスに、公共交通を相対的に幹や枝に分けていく考え方が書かれている。都市部では、従来は民間のバス事業者が創意工夫をして、自前で路線を展開されており、それでも行き届かないニーズを行政が対応している。その典型例がムーバスである。
既存の事業者が単体では担えないところを補完するということで、都市部に補完交通という位置付けができた。しかし地方では、民間のバス事業者が収益を上げることが難しく、自治体が前面に立って、コミュニティバスが通院や買い物などの全ての目的を充足しなければならず、地域によってはコミュニティバスが基幹的な役割を担っているシーンも多い。ムーバスが武蔵野市の中で、どういった位置付けになるのかをきちんと考えていかなければいけないということでP22以降のコンセプトの再定義に至っている。
先日出席した日本福祉のまちづくり学会で、ユニバーサルデザインの話題になった。ユニバーサルデザインを実現する方法として、ベースとオプションという考え方がある。ベースはより汎用性があるデザインを目指していて、多くの人の役に立つものであるが、ベースだけでは手が届かないところもたくさんあり、そこをオプションでカバーしてみんなが使えることを目指していくというコンセプトであった。まさに、武蔵野市のムーバスは、路線バスや鉄道と同様にベースに位置付けられる。そこで足りないところを、オプションとしてレモンキャブやつながりやタクシーをどう活用していくかという話になってくる。
P11に武蔵野市の図があるが、今のムーバスは各駅が起点であるため、鉄道を利用して動くことが基本になっている。例えば、武蔵境から吉祥寺方面へ行く際、ムーバスから中央線、中央線から路線バスと、少なくとも2回は乗り継ぎが必要になる。足腰が悪い人はそういったところがダイレクトで行けるといいが、ムーバスと路線バスをベースとして整備して全てをカバーすることは今の供給力から考えると現実的ではなく、そういったことこそオプションだと思う。

ベースとオプションという考え方に則って整理をしていくと、ムーバスの存在、路線バスとの関連、駅間の利用が前提の利用に対して、どう応えていくのが整理できるのではないかと思います。

委員 : ムーバス 6 号路線が減便をしている状況で、特に人員不足の影響があり、利用者にはご迷惑をおかけしている。一般路線の方は少しずつだが人員確保できているが、コミュニティバスは運行に必要な人数に届いていないのが現状である。今後もしばらく減便の状態が続くかもしれないが、復便に向けて取り組んでいるところであるのでご理解いただきたい。

先日、市とムーバスの路線に必要な道路上の交通安全施設をどう見直しできるか一緒に回らせていただき、運行中の注意箇所や危険箇所を共通認識として確認した。乗務員の離職防止に対して取り組んでいただきありがたい。乗務員の注意箇所が減れば、教習期間が 3～4 か月から 2～3 か月に短縮できるかもしれないため、引き続きよろしく願いいたします。

何とか復便を検討しているが、今もムーバスで 20 本近くのダイヤがあり、乗務員 30 名程が必ず必要になるが、いつまで確保していただけるか分からない。路線バスの人員が足りていれば、補充や応援ができるが、路線バスでも確保が難しい状況になっていると、どこかで厳しい状況になる。先の話かもしれないが、ムーバスに代わる手段をどうしていくのかということも、一緒に考えていきたいと思っている。

座長 : 後段 P25 以降で、道路の走行環境を改善していくという話も出てくる。いつ乗務員が急に大きく不足するか分からない状況であり、もし来年の 4 月 1 日をもって路線を廃止したいという話になれば、短期間でその判断をされる事業者がいるかもしれないということがある中で、どういった形で行政も含めてしなやかに対応していくのか、非常に重要な論点だと思っている。後段の進行管理をどうしていくかと重なってくるところなので、そこで議論を深めていきたい。

【資料 2 : 地域公共交通計画（素案）】 P25～

委員 : P26 以降で、交通事業者という単語が出てくるが、ページによってカッコ書きがあつたりなかったりしている。カッコ書きがない場合はどう読めばいいのかの整理が必要であると感じた。

P27、多様な働き方を広げる取組みでは、交通事業者（バス）と表記されているが、タクシーも色々な勤務体系によって多様な働き方ができる状況であるため、タクシーが入ってもいいのではないかと思います。個々の事業者の状況もあるので、その辺りの考えを伺いたい。各ページの枠の中の取組内容がバスやタクシーと分けて書くのであれば、付記していただければと思う。

P26、枠の中の 3 番目のムーバス運転体験はバスだと思うがカッコが書かれていない。

座長 : 文言のところで、交通事業者が四角以外のところに付記されていないなど、よく内容を読めば分かるとしてもきちんと表記しておきたい。広く鉄道などを含めた形で行う場合には交通事業者、バス、タクシーならバス・タクシー事業者、ムーバスのようにバスに限られることが明らかとなるのは、バス事業者という形にすると分かりやすいかもしれない。事務局と相談して整理したい。

P27、多様な働き方を広げる取組みについてのご指摘について、タクシー事業者からの意見をいただきたい。

- 委員 : タクシー事業者は短時間勤務の多様な働き方を、現在進行形で取り組んでいると理解していただきたい。
- 座長 : ご発言の通り、タクシー事業者もすでに進めていただいているところなので、バスもタクシーもという形で、修正したいと思う。
- 委員 : ムーバスの乗務員については、路線バスを卒業した方をお願いしたいというのが最初のコンセプトと記憶している。ところが、現在、40代や50代の方が働いている図になっている。若い方に働いていただけるのは将来的なことを考えれば大変いいことだが、当時退職した職員に運転してもらったかという最大の理由は、賃金を安く運行経費を抑えることによって、ムーバス100円を維持していけるという議論があった。それが、これから子育てをしなければならぬ世代の方を採用することになると、それ相応の賃金にしなければいけないし、将来的な昇給を考えなければいけない。そういったことを考えると、人材確保といえども、成り立っていけるのかという心配がある。また、ムーバスの性質上、若い人が乗務員を担うのは無理があるのではないかという気もしている。大変狭い道路をゆっくりと走らなければならない。お年寄りや女性、足腰が弱くなった方もたくさん乗車するので、歩いている程度のスピードで走らなければいけない。お年寄りは人生経験の中で我慢することを覚えているので、前に行けないことを我慢しながら走るという特性にはいいのかもしれない。一概に若い人たちを採用していいのかという心配がある。
- ムーバスの乗務員をやりながら路線バスを主体として運転していくのならいいが、ムーバスのみの運転で何十年も生活をしていきながら昇給を期待し、子育てをしていくという生活を保障していけるのかという心配もある。
- 課題はたくさんあると思うが、ムーバスの到達点というのをある程度設定しておいて、限界点をあらかじめ設定しておくのはどうか。これ以上はムーバスの範囲ではないというところをある程度明確にしておいた方が、これからの維持を考えていく上では、必要なことではないかと思う。
- 座長 : 大きく分けると2点ご意見をいただいた。
- 1点目が、乗務員をどう確保していくのか。2点目が、ベースとなるムーバスのサービスとして、どういったところまで担っていくのかということは方針を決めていったほうがいいのではないかというご意見。事務局からお答えいただきたい。
- 事務局 : もともとムーバスの乗務員は、路線バスを定年退職した方をお願いしていたというのはその通りで、30年前はそこからスタートした。
- 昔は定年退職した方でよかったが、今は路線バス自体も数が足りず、路線バスの乗務員も定年延長を実施している現実があり、路線バスの定年を迎えたからすぐにムーバスへと移行しづらい部分もあると聞いている。P7の乗務員の年代別グラフを見てのご意見と思うが、これは路線バスとムーバスの合算値であり、ムーバスだけでいうと平均が60歳以上になる。ムーバスの乗務員を嘱託職員でやっている会社と嘱託職員だと人が入ってこないで、路線バスの正職員が半分以上カバーしている会社がある状況であり、乗務員不足の解消はなかなか難しい課題だと思っている。
- ムーバスの役割の限界点を設定していくのも大事なのではというご指摘は、これまでの議論でも出てきている内容である。市民アンケートの結果を見ると、市役所や公共施設を結んでほしいという意見があるが、全部のニーズに応えることができない状況である。その中でも、今後も高齢者と子育て世代を必ず守っていくことは変わらないと改めて感じている。役割については、

引き続き検討を進めていければと思っている。

- 座長 : P7、円グラフにはあるバス会社1社と書かれており、路線バスとムーバスの全体を示したグラフという形になっていると思うので、分かるように記しておいた方がいいと思う。
後段、ムーバス自体がベースとしてどこまでやっていくのか。市民からのニーズが寄せられる一方で、今が最大値の可能性もある。成り行きで行くと、切り下げられてしまうところをどこまで食い止められるか、という戦いであると思う。P29にも「持続可能なムーバス運営の再構築」と書いてあるが、運賃をどうしていくか、運行システムも考えていく必要がある。雇用形態を含めて、令和10年度には新たな体制にするために、来年から再来年にかけて、協議会の皆様や事業者も含めて考えていくと記されている。重要なお指摘である。
- 委員 : 乗務員不足ということで大きな話になっているが、この計画にも離職防止について掘り下げられている。乗務員の採用も大事だが、離職が非常に多く、10人採用しても別の人が10人辞めてしまうのが現状であり、離職をどのように防ぐのかというのが業界の大きな課題になっている。離職防止の強化は、対策をしたらいいだけではなく、根本的なものもある。なぜ辞めたのか調査をしたこともあるが本当のところは分からない。売り手市場になっているので、辞めても次の働き口はすぐに決まる。
離職防止も大きな話になってくると思っているので、ここまで掘り下げている自治体は珍しい。離職を防止するために、こういった施策や対応があるかよく検討していく必要がある。
ご参考までに、乗務員不足という話が出ているが、整備員も全く足りていない。若い方々が車にあまり興味を持たなくなり、自分で車を持たない人も増えている。これは乗務員不足にも繋がっていると思う。各事業者、自社で工場を持っているので、事務所の車両整備は基本的に全部自分たちでやっているが、その担い手も不足している。
- 事務局 : 我々も採用に次いで離職防止が大切だと思って、個別施策の2番目に載せている。バス事業者からも、乗務員の方の職場環境は道路環境と密に関係しているというご意見をいただき、環境改善に取り組み始めたばかりだが、そういったところも今後継続したい。色々な対策が必要だと思うので、皆様と考えていきたい。
- 座長 : 離職防止となると、同じ地域でも社風によって違うところもあり、自治体がマネジメントすることは難しい。一方で、道路の走行環境やカスタマーハラスメント対策といった形で啓発をしていくなど、自治体の行政としてできることはまだあるため、P27に示している。色々な論点があるし、これだけで十分かというところではない。皆様からアイデアをいただきながら、一緒にできることを追求していくことができればと思っている。
- 委員 : レモンキャブの記述がされている。交通のことを考える論議の中で、身体障害者手帳をお持ちの方が利用する福祉交通の一手段について論議をしていいのかという気がするが、事務局はいかがか。
- 事務局 : レモンキャブについては、対象者を限定して移動を支援している交通手段で、もちろんここだけで議論できるわけではないと思っている。基本的には福祉の部分で担っているので、社会福祉協議会が中心になってやっていただいている。市民の移動を広く議論する中の1つの移動手段として、レモンキ

ャブも対象に含めている背景がある。ここだけで完結するものではないが、総合的に地域全体の移動を考えるとという意味合いで入っている。

委員 : 事務局が説明された通りだと思う。レモンキャブもつながりも福祉の観点から協議会の中で今後議論をしていきたい。

座長 : レモンキャブもつながりも、いわゆる福祉交通という枠に括られるが、これは福祉行政なのか交通行政なのかという話が時々出てくる。国の見解としてはどちらか一方ではなく両方であるという話が主流であり。移動するという目的は同じであり、武蔵野市に暮らしている皆様のライフステージの中で、路線バスやムーバス中心だったところが、どこかのタイミングでレモンキャブやつながりにシフトしていくかもしれない。そこは切れ目なく考えていくということが交通の文脈からとらえたときに必要なのではないかと。一方で、どういった方々が日々の移動に困っていて、対応するオプションの部分を作っていかなければならないのかは、福祉行政や福祉政策の中で一緒に考えていく。障害や要介護の当事者、それをサポートしている方からも意見を伺わなければならないところが出てくる。両方が重なり合う領域がまさに福祉交通だと思っていて、それを交通側からとらえたときにどうするのかということがこの中に書かれている。

委員 : P37、三鷹駅北口では「課題の解消に向けて再整備を行います」と書かれているが、P38の吉祥寺駅南口では「改善を検討します」となっていて、書きぶりが違う。実施主体と取組内容も漠然としていて、整備に向けた具体性があまり読み取れない。令和8年度の検討はいいが、次の令和9年以降がずっと矢印になっていて、期限を切ってやるのか読み取りにくい。
P39、自転車走行空間の整備もなかなか進まない。来年4月1日からの自転車の青切符というのがもっと周知されないと、自転車の危険運転でバスの乗務員はヒヤヒヤする場面がある。ルールやマナーを違反している自転車に対する警察の取り締まりや、マナーの意識向上などの書きぶりが弱いと思う。武蔵野市は交通量調査を5年に1度やっているはずなので、その反映もどこかに出してほしい。定時運行を阻害している要因の1つとして渋滞があるので、交通量調査をどこかに反映できないか。

座長 : 大きく分けると3点、ご意見をいただいた。
1点目は、吉祥寺駅と三鷹駅の整備について書きぶりが異なることについて。2点目は、自転車走行空間の整備といったときに、取締りが厳しくなることも契機として、自転車利用者のマナー向上を警察と一緒に合わせてやらないと効果が出ないのではないかというご指摘と、3点目が、交通量調査を具体的な取り組みに反映することも必要ではないかというご指摘である。
P37、38を見比べると、吉祥寺の解像度が粗めで、検討が令和12年まで続いているので、どういったところまで目指したいのかというスケジュールの書き方のご指摘もあった。事務局からいかがか。

事務局 : 1点目、吉祥寺と三鷹の書きぶりの違いについて、吉祥寺は「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」までは公表しているが、基本方針そのものを本計画と同時並行で、吉祥寺まちづくり事務所が策定を進めている。同じタイミングで今年度中を目指して策定されると思うので、この内容も踏まえて書きぶりについては見直したいと思っている。どこまで検討なのか実施なのかという書きぶりは、連携しながら整理したい。
三鷹駅については、駅前広場の再整備を目指す方向で、市内部で調整が進んでいるため、検討ではなく整備という書き方をしている。

2 点目、自転車のマナー等については、自転車等総合計画の改定に合わせてこちらも別の協議会になるが、同じタイミングで議論されている。警察との連携やマナー啓発のルール等も議論されているので、ここにもう少し加えるような形で書き方を見直したいと思っている。

3 点目、交通量調査については、5 年に 1 度必ず全エリアでやっているが、道路整備や生活道路等の安全対策を行う上で、データを把握して道路設計に活かすという形で使っている。今までバス事業者やタクシー事業者と、交通量調査の結果をもってダイヤや運行ルート of 相談をした記憶はなく、地域公共交通計画の中に具体的にどういった形で落とすのが適切か、改めて記載方法について調整していきたい。

委員 : 交通量調査について具体的に計画に落とし込むのは難しいかもしれないが、定時運行の阻害要因として渋滞は大きいと思うので、今後は交通量の状況を事業者にも提供してはどうか。路線のルートが変わってくるということではなく、その時間帯・曜日に何が発生しているのかという資料提供として出された方がいいと考えている。

座長 : 交通量調査は 5 年前と比べられるので、バス・タクシー乗務員が日々乗務されて感じている定性的な部分を、数字で定量的に捉え直すことができるかもしれない。一方で、調査により交通量の増加や車種の構成の変化があるとすれば、乗務員が気づかない中でじわじわと問題・課題を生み出しているということになるかもしれない。

P39 の文言というよりは、P44 の PDCA サイクルの図や、P45 に基づくような評価指標に関わる部分のチェックも必要だが、日々の運行の状況がどう変わってきたのかを事業者の皆様からヒアリングをし、交通量調査の集計タイミングがうまく合うなら、そういったデータを、具体的にどうしていくのかの書き込みに使えと思った。交通量調査だけでなく、チェックの部分も変えていく必要があると思っているので、事務局と相談していきたい。

委員 : 基本施策①の記載が P25 では「担い手確保」、P32 では「乗務員確保」となっている。バス業界というのは乗務員の確保は当然だが、整備士や事務員も含めて、今後公共交通を担うにあたって包括的に人員の確保が重要である。「担い手確保」の方が正しいのではと認識しているが、乗務員というよりは担い手全体で動かしているので書きぶりを変えていただいた方がよろしいかと思う。

また、施策の具体的な内容については、民間事業者が実施主体であろうと、やらなければならないときに何か提示してご支援いただくという協力の関係が重要と考えているので、具体的な取組内容として記載していると認識しているが、間違いはないか確認させていただきたい。

座長 : 基本施策①の表題タイトルが違うのは誤りではないかと思う。参考資料の 16 番にも、前回議論の中で担い手確保と持続可能なムーバス運行という形で一本化したという方針が出ているので、修正したいと思っている。後段のそこに位置付けられている取組内容について事務局から説明をお願いしたい。

事務局 : 取組内容（例）という形で例を目立たせているのは、これまでの議論の中で想定されたものを書かせていただいている。今後もこの協議会で、本市の地域公共交通に対してどういった対策をとっていくのか常に議論していく。その中で、もっと新たなやり方、効果的なものが出てきたときには、計画への記載有無に拘わらず、優先事業として履行できるようにと考えている。ここに書いている事業のみをこの 5 年間で絶対やらなければならないわけではな

く、現時点で考える取り組み例として表現しているものである。

座長 : 細かい文言の修正をいただいているが、大きなところとして、P44、チェックのところを交通量調査の部分だけではなく、具体的に示したほうが良いという点を中心である。交通事業者というところの書き方を、バスとタクシーであれば「バス・タクシー事業者」、鉄道も含めて幅広くというところは「交通事業者」などに修正して統一性を持たせつつ、分かりやすさを持たせたいと思っている。今の方向性で事務局に修正していただき、私も確認する。

委員 : P8、ムーバスに対する市民のニーズが多様化していることが課題というところ、問題点があるように聞こえるが、これだけバリエーションに富んだ利用があることは肯定的に捉えた方がよいように思う。このタイトルは何かかならないか。どういったものかいいかは分からないが、ニーズの多様化は否定的な要素として使われなくてもいいのではないか。肯定的な意見として捉えるには、課題よりも前向きな捉え方があってしかるべきだと思う。表現の問題だがいかがか。

座長 : 他の課題の部分は、問題がいま目の前に起こっている現象で、その問題を引き起こす原因を取り除くテーマを記載している。色々なところで減便が進んでいることや、持続可能という面では乗務員不足の対応が必要だということは確かに課題である。ただ、P8、問題を解きほぐすキーワードとしての課題というところから考えると、多様化している現象そのものが課題ということになってしまうので、他と比べるとおさまりが悪い。P8、P9に書かれている内容そのものに対する議論ではなく、課題として整理するときにはどのようなのかということが中心だと思っているが、事務局はどうか。

事務局 : 多様化の裏には、その多様化に対応しきれなくなりつつある供給側の課題があるが、それをうまくにじませきれない表現になっている。多様化していることは現象だが、その全てに対応できない現状があり、どう捉えていくかが課題だが、何かいい表現はあるか。

委員 : 今仰ったような、ニーズに応えきれないことが課題というところまで書き込まないと読み取れないと思っている。

座長 : 市民ニーズが多様化する一方で、現状ではこれに応えきれないということが大事なのだと思う。それによってP8、P9の細かい文言も少し見直さなければいけない部分もあるかもしれないが、そういった形で課題②は整理することにしたい。
内容そのものについてのご指摘はなかったと思っているので、全体としてはそれを活かしつつ、市民の皆様に伝わりやすい形にするというところで文章を整えることが中心になるかと思う。持ち帰ってお気づきの点があったら出していただける余裕はあるか。

事務局 : 10月10日金曜日までにご意見いただければ反映できる。

座長 : 10月10日までにお気づきの点は事務局にお出しいただいて、11月14日の行政報告にお出しする資料を作っていく。修正したものを事務局と私の方で手直しをして進めさせていただければと思っている。

<異議なし>

報告事項

【資料３：ムーバス（３・５・７号路線）のお盆ダイヤ】

<質問・意見なし>

（２）その他

事務局 ： 次回の開催は来年の２月を予定している。正式な日程が決まり次第、開催通知を送付する。
 今回の会議内容は、皆様に議事録をご確認いただき、市のHPで後日掲載する。