

令和7年度第3回  
第40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8年2月25日(水)10時～11時30分  
会場：武蔵野市役所8階811会議室  
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】 武蔵野市地域公共交通計画（素案）に関する意見と市の対応（案）  
【資料2】 武蔵野市地域公共交通計画（案）  
【資料3】 ムーバスダイヤ一部改正について（関東バス株式会社）  
【資料4】 ムーバスダイヤ一部改正について（小田急バス株式会社）

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

- (1) 会長あいさつ
- (2) 配布資料確認

2. 議事

(1) 協議事項

- ① 武蔵野市地域公共交通計画の策定  
・パブリックコメントの結果報告及び武蔵野市地域公共交通計画（案）について

① 武蔵野市地域公共交通計画の策定

【資料1：武蔵野市地域公共交通計画（素案）に関する意見と市の対応（案）】

【資料2：武蔵野市地域公共交通計画（案）】

座長：前回からの主な変更点は将来人口推計の変更である。これまでの人口推計は、前々回は人口減、前回は人口増、そして今回は再び人口減となっている。このことから、武蔵野市の特徴として、人口が急増するわけでも急減するわけでもなく、ほぼ横ばいで推移する点が挙げられる。そのため、一日あたり約196,000人という公共交通の利用者数を維持する方針とし、P46の評価指標の記載が修正されたものと理解している。目標値を「現状維持」と表記されている箇所については、全て数値で表記したほうが分かりやすいと考える。その他、ご意見があれば伺いたい。

委員：パブリックコメント No. 7にある「市の二大集客地区である、総合体育館等と武蔵野プレイス等を、直行最短で結ぶムーバスを検討して欲しい」という意見は、以前の協議会で私が申し上げた内容と類似しており、移動に不便さを感じている市民が他にもいることを認識した。市民の人口構成を鑑みると、現在も超高齢社会ではあるが、今後は超超高齢社会に移行すると感じている。老人クラブは、約10年前は70代の会員が多く、役員も70代であった。しかし、現在では新規加入が少なく、役員は80代後半になっており、退任したくても難しい状況である。こうした実態は市民全体にも共通していると考えられる。

地域を支えてきた高齢者や町内会、ボランティア団体の担い手が補充されないまま、現在も活動を続けている状況である。人口構成が10歳上がるということは、自転車で移動できていた人がムーブスや電車を利用しなければ移動できなくなることを意味する。高齢者が長生きするようになり、自転車利用の危険性から使用を控えるよう助言せざるを得ない状況である。このような方々が増加する中、人口の増減だけで議論し、公共交通利用者数の目標値を現状維持としてよいのか疑問である。

また、ムーブスを利用して、総合体育館などがあり、市の中核拠点である市役所周辺から、もう一つの拠点である武蔵境へ移動できることは、高齢者にとって大きな助けとなるはずである。運転手不足の問題から現状維持が妥当であることは理解しているが、以前から存在する「境格差」是正の観点からも、改善に向けた方策の検討をお願いしたい。

事務局 : 新しい人口推計によれば、老年人口（65歳以上）は令和8年時点で23.5%であるが、令和37年には31.5%に増加する見込みである。それに伴い、生産年齢人口は65.0%から58.5%へ低下し、年少人口も11.5%から10.0%へ減少する見込みである。

ムーブスを利用して武蔵境駅から市役所方面への路線を求める声は以前から寄せられていた。平成初期には路線バスを走らせてみたが、利用者が少なかったという過去もある。

また、乗務員不足の問題があり、バスのみで市民の要望に十分応えることは難しい状況である。このため、バスに限らず、鉄道やタクシーを含む地域公共交通全体で移動を支える考え方が重要である。

一方、高齢化の進行については認識しており、計画P10にも課題として掲載しており、来年度以降に検討を進めていく予定である。

座長 : ムーブス当初のコンセプトから考えると、武蔵境駅から市役所への移動は想定されていなかった。一方で、P11の図が示すとおり、中央線から離れた地域における東西方向の移動は課題であると認識している。路線バスやムーブスのバス停から200m以上離れている地域、または高齢化率や子育て世代の移住割合が高い地域には色付きメッシュを付しており、これらは市役所周辺や武蔵野市の北側など、中央線から離れたエリアに多く分布している。

交通空白地域の解消に向けては、公共交通と福祉交通が連携した新たな移動手段の検討案もあるが、タクシーの乗合方式となるかどうかは現時点では不明である。この課題をどのように解決していくかについては、今後皆様とともに考えていく必要がある。

公共交通利用者数は、人口推計上は概ね横ばいと見込まれるため、現状維持を目指すことで良いが、人口構成の内訳の変化などは不確実であり、引き続き検討を重ねていくことが重要だと考える。

委員 : パブリックコメント No. 8では、「吉祥寺駅からも路線バス停からも距離があり、ムーブスが通っていない東町2丁目の高齢者の方々から不満の声がある」との意見が寄せられている。昨年11月・12月に開催されたコミュニティ研究連絡会でも同様の課題が議論されおり、先日の市民と市長の「語ろう会」にて、吉祥寺北西循環を扶桑通りで左折せずに直進させ、緑町コミセン、市役所、クリーンセンターを回り、扶桑通りに戻るルート案を提案したが、ムーブスの路線変更は難しいとの回答であった。

原則としてムーブスは公共施設を結ぶことを主目的としたものではないかもしれないが、吉祥寺エリアから市役所方面へのアクセス課題の解消につながる可能性があると考えられる。

また、市民と市長の「語ろう会」で出された意見については、どのように計

画に反映されているのか伺いたい。パブリックコメントとは扱いが異なることは理解しているが、「語ろう会」での意見を踏まえた議論が示されていないように感じたため、受け止めている点があれば回答を求める。

事務局 : 市民と市長の「語ろう会」の内容については所管課として把握している。先ほどの武蔵境駅から市役所と同じように、吉祥寺駅から市役所へのアクセスについてはこれまでも継続して要望をいただいている。  
計画 P8・P9 にも課題②として記載しているとおり、ムーバスだけでは多様な市民ニーズに応えきれないと考えている。ただ、様々な要望に対して、このままで良いとは考えていないため、それを今後どのように対応していくのか、現時点では明確な解決策が見いだせていない。来年度以降は皆さまと議論を重ねながら選択肢を提示したいと考えているため、今回の計画は課題整理としてまとめさせていただきたい。  
また、これから予算審議が始まるため、この場で具体的な回答を示すことは難しいが、令和8年度と令和9年度の2か年で、ムーバスを含む地域公共交通の再構築検討に着手することを、重要な事業の一つとして位置付けているムーバスの路線を延伸とするのか、デマンド交通とするのかといった具体的な手法はまだ定まっていないが、令和10年を目途に新しい体制で開始できるよう、令和8年度予算に必要経費を計上している。

委員 : 課題の確認だけで終わらないという話が聞けたため、将来的な展望が開けていると感じた。

座長 : ムーバスは1号路線・2号路線の黎明期から発展してきたが、その大きな転機は2007年前後であると考えている。それ以前は各駅を起点としたルートだけであったが、この時期を境に、エリアをまたぐ循環路線が登場し、ムーバス自体も変化してきたことが分かる。乗務員不足の課題から、1日の総走行距離を拡大することはムーバス単独では困難であるが、現在の総走行距離の配分については検討の余地がある。令和8年度と令和9年度の予算措置が前提となるものの、今後も皆さまとともに考えていきたい。  
課題整理にとどまらず、再構築の議論を具体化していくことが重要であり、その点について皆様に共通認識を持っていただきたい。その上で、計画案を承認いただけるか伺いたい。

<全員賛成により承認>

委員 : 議会報告はこの後行うのか伺いたい。

事務局 : 3月議会は令和8年度予算の審議となる。本件については、11月の建設委員会で行政報告を行っている。パブリックコメントを収集し、それを反映させた内容を3月中に公表することについては、既に説明している。議会ではさまざまな質疑を受けたが、大きな方向性としては承認を得られたものと認識している。

委員 : 計画書はかなりの分量になるので、もう少しコンパクトな形で、市民向けの概要版は用意されているのか、それを配布していただけるのか伺いたい。

事務局 : 概要版も作成する。概要版の案ができ次第、メールで皆様にもご確認いただき、ご意見を賜りたい。

- 委員 : 令和8年度に計画が開始するため、コミュニティセンター等で配布できるよう、概要版を間に合わせていただきたい。概要版があれば市民の理解も進むと考えられるため、手に取りやすい形式の概要版作成にぜひ取り組んでいただきたい。
- 事務局 : 計画の広報については、4月15日号の市報に新計画の策定記事を掲載する予定である。併せて、市政センターと図書館に概要版および本編の設置を予定しているが、コミュニティセンターにも配置できるよう手配を進める。
- 委員 : この計画は、市の長期計画のどこに位置付けられるのかを伺いたい。この計画が長期計画に反映されることはあるのか。
- 事務局 : 現在の第6期長期計画・第2次調整計画では、都市基盤の項目に「市民の移動手段の確保」が記載されている。本計画は、長期計画を先に策定されており、その方針に基づいて策定したという流れである。今後策定される第7期長期計画には、本計画が反映される形となる。

**【資料3：ムーバスのダイヤ改正について（関東バス株式会社）】**

**【資料4：ムーバスのダイヤ改正について（小田急バス株式会社）】**

- 事務局 : 令和8年4月からのダイヤ改正については、2月9日の建設委員会で行政報告をし、2月15日号の市報から周知を開始している。3月1日号の市報では特集号として詳細版を掲載し、3月15日号にも再度掲載する予定である。さらに、例年1月頃に実施しているムーバス利用実態調査については、ダイヤ改正の影響を把握するため、実施時期を前倒しし、6月から7月頃に実施したいと考えている。合わせて、利用者の皆さまの声を把握するためアンケート調査を実施する予定である。
- 委員 : 前回の協議会でも、渋滞に巻き込まれて遅延が発生していることなどが考えられるため、交通量調査の結果を反映して取り組むよう要望した。運行時間そのものの見直しが必要であることは重々理解している。一方で、各路線の改正によって、利用者の何%が影響を受けるのか、人数ではなく割合で良いので教えていただきたい。早朝・夜間であれば影響を受ける割合は少ないのではと感じる。
- 委員 : 現在の便数と改正後の便数との比較で計算すると概ね24%減となる。
- 事務局 : 市では利用者の全体データを保有しており、2月の建設委員会において詳細の数字をもって報告を行った。本日は資料を持参していないため概数になるが、減便の影響を受ける乗客は全体の約5%となる見込みである。例えば、1日100人が利用する場合、乗れなくなるのは約5人になる見通しである。
- 委員 : その説明で理解はできるが、より詳細なデータ資料を提示していただければ、理解はさらに深まると考える。
- 事務局 : 減便時間帯は、高齢者の利用者数が少ない早朝と夜間にした。運行間隔の見直しは、1便あたりの乗客数は増加するため、満員で乗れない状況が発生しないか検証している。その結果、雨天時や猛暑日などに一時的に定員35人（運転手除く）を超える可能性はあるものの、それ以外の状況では概ね乗り切れると想定している。

- 委員 : その説明を聞くと、やむを得ない面があり、市民も受け入れていく必要があると感じる。私も時折利用しているが、乗り降りが多いため、車内が常に100%の乗車率となる状況は考えにくいと感じている。
- 事務局 : 利用実態調査についてであるが、ムーバスは乗車時に IC カードで先払いする方式であり、降車時にはタッチを行わない。そのため、私達が把握しているデータは乗車のみデータである。ご指摘のとおり、途中で降車する利用者の数を考慮せずに理論値を算出しているため、実際の運行時には乗車人数に余裕が生じると考えられる。
- 座長 : 非常に重要な情報である。利用者への影響が全くないわけではないが、夜間時間帯の運行がなくなることで、どの程度影響が及ぶかを考えると、約5%程度であるという説明であれば、確かに利用できなくなる方は一定数いるものの、全体として約20%の減便規模と比較すれば影響を受ける人数は相対的に少なく、やむを得ない判断であると考えられる。  
理論値は、目論見どおりの推移か、あるいは予想より減少しているかを確認する上で重要な指標である。さしあたっては、ムーバス利用者にどのような変化が生じたのかを、6月頃のフォローアップ調査で把握できるようにすることが望ましいと考える。

## 報告事項

### 【NTT モビリティによる市内での自動運転実証実験の実施について】

- 座長 : 全国で自動運転の実証運行が行われているが、なかなか実用に至っていない印象がある。一方で、生産年齢人口が減少していく前提の中では、移動しやすさを確保するための選択肢となるため、企業との連携は良いことだと感じる。ただ、武蔵野市のように道路幅員が狭い地域では、通常の交通の流れにどのような影響があるか、既存のバス・タクシーにどう影響するのか、協議会でも扱っていくテーマになる。
- 委員 : 計画の P43 に自動運転に関する記載があるが、自動運転技術の導入という観点から、今回の NTT の取組みを掲載しないのか。
- 事務局 : NTT の自動運転については、これから開始する内容であり、現時点で本計画にどこまで反映できるかは不透明である。市としては当然協力していく姿勢であるが、今回は「調査・検討する」という程度の記載に留める方針である。P43 に自動運転技術の導入を位置づけておくことで、NTT と連携を図っていきたいと考えている。  
また、ムーバスでも自動運転を行うかどうかなどの具体の検討は、NTT の状況を見極めながら、5年後の施策見直しの時期に検討していく方針である。
- 座長 : 計画には結果尊重義務がある。また、NTT は本協議会のメンバーではないため、現段階で具体的に記載するのは時期尚早である。自動運転が実用段階に近づけば記載できる事項も増えると考えられるが、現状ではまだ難しい。国においても、経済産業省と国土交通省が連携して検討を進めているものの、技術をどのように受け止め活用していくのかは依然として不確実である。

### 【電動車いすでのバスの利用について】

委員 : 電動車いす利用が近年非常に増加している。我々にも認識不足・対応不足があり、利用者にご迷惑をおかけしているが、電動車いす利用時に電源を切られてしまう事例があり、その場合タイヤが動かず、総重量が 100 キロ近い車いすを乗務員一人で押さざるを得ない状況が発生している。乗り降りの際には電源を入れた状態にしていただけるよう、ご協力をお願いしたい。腰を痛めて長期間勤務を離れる乗務員もおり、乗務員不足にも影響がある。何卒ご理解を賜りたい。

### (2) その他

事務局 : 次回の開催日は未定であるため、改めてお知らせさせていただく。