

武蔵野市地域公共交通網形成計画 事業評価・検証一覧（令和7年2月20日時点）

赤字：第2回分科会②及び第36回協議会での意見による修正箇所

A 継続する事業
B 見直す事業（事業のあり方の変更や事業拡大）
C 廃止する事業

【凡例】
○完了（の予定） △検討・研中 ○実施中 ×未着
○必要性が高い △必要性が不明のため、確認が必要 ×必要性は低い
○実現できると考えられる △実現に向けたハードルは高い ×実現は難しい

施策	事業	実施状況	実施状況の詳細	必要性	必要性の詳細	実現可能性	実現可能性の詳細	評価	次期計画に向けた方向性
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	○	・感染拡大防止路線バス事業者支援補助事業を実施した。(令和2・3年度) ・公共交通事業者継続支援事業を実施した。(令和4・5年度) ・利用者が少ない一部の便の減便はあるが、路線バスによる基幹バス路線網、ムーバスにより市内バス交通空白・不便地域の解消を維持している。	○	・路線バス・ムーバスが市民の日常生活を支えており、今後も両サービスを維持する必要がある。 ・ 路線バス運転手がムーバスの運転手不足を補っている現状があり、早急な運転手確保が求められる。	△	市と事業者の協力体制を強化することで、当面の維持は可能であると考えられるが、運転手不足は深刻で、運行に支障をきたしている。	⇒ A	・路線バス・ムーバスが市民の日常生活を支えており、今後も両サービスを維持する必要がある。 ・乗務員確保の取り組みについては、施策⑦-1に記載（B）。
	①-2 ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し	○	・各種調査（乗降客等調査・事業者ヒアリング調査等）を毎年実施した。 ・ムーバス運転手の賃上げを実施した。 ・令和2年度全路線に休日ダイヤを導入した。 ・令和2年度新型コロナウイルス感染症の影響による乗客数減少により特別ダイヤによる全日運行を開始した。 ・令和2年度運行体系見直しにより回数券を廃止した。 ・令和4年度全路線に年末年始ダイヤを導入した。 ・令和6年度、改善基準告示に伴い小田急バス路線の平日ダイヤを最終便の繰り上げを実施した。 ・広告の導入について、杉並区の導入事例やバス事業者との意見交換を実施した（令和3・4・5年度）。 その結果、紙媒体の掲示による広告が収入効率が良いことがわかった。 ・その他のダイヤ改正（令和2年度・3年度）	○	・ムーバスは交通空白地域・不便地域を解消し、市民の生活を支えており、その維持とそのため見直しの必要性は高い。 ・住宅状況や路線バスのダイヤ改正等、外部環境の変化や市民ニーズに対応するため、フォローアップ調査等による路線の見直し検討は今後も実施していく必要がある。 ・運転手不足が進めば、ムーバスの維持継続は難しくなっていくため、対応する必要性は高い。 ・広告収入については財政部門から再三求められているが、車内の掲示については、車内コミュニケーションへの活用も含めて検討する必要がある。 ・ 道路の混雑状況に関わらず同じダイヤ間隔のパターンダイヤとすることが労働環境の負担になっている側面があり、朝と夜、昼でのダイヤ間隔を変えるなど、乗客数等実態に合わせたパターンダイヤの検討も必要。	△	・ムーバスの維持は、市と事業者の協力体制を強化することで、当面の維持は可能であると考えられるが、運転手不足は深刻で、運行に支障をきたしている。 ・ムーバスダイヤについては、調査により利用状況や道路混雑状況を把握し、見直し・検討を継続することは可能である。 ・運転手不足対応は、市だけの問題ではなく、全国規模で問題となっているため、人員確保のハードルは高い。 ・広告事業については、実施に向けて広告代理店を探すなど具体的な検討が必要だが、対応は可能である。	⇒ A	・ムーバスの維持とそのため見直しは、今後も継続していく。 ・持続可能な運行に向けた見直しは継続的に実施する。 ・運行路線 市民より、「バス交通空白・不便地域※の解消」、「200m間隔のバス停の設置」、「駅とできるだけ短時間で結ぶ」というコンセプトを最優先とし、新規路線や路線変更については、必要に応じて検討していく。 ・運賃 高齢者や子育て世代の移動の確保は他の課題の解決に繋がるといふ考えから、 利用者のみならず市民みんなで支える ということが基本コンセプトになっており、 運賃のあり方は十分な検討が必要である。 ・ムーバスの運転手不足について市でどのような対策ができるか検討を行う。 ・広告収入の導入は、車内掲示の市民間の情報交換や市からの情報提供などを検討しながら、具体的検討を行う。（各バス会社の広告を扱う代理店等との具体的な導入についての打合せを行う。） ・ どのようにムーバスが支えられているのかを含め、市民全体へ周知していくことも必要である。
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	○	・レモンキャブ、つながり、福祉タクシー利用券の交付を継続実施した。 【参考】レモンキャブ総利用件数 R1:17,544件/R2:13,799件/R3:15,177件/R4:15,235件/R5:15,928件 【参考】つながり延利用件数 R1:4,225人/R2:3,185人/R3:3,528人/R4:4,476人/R5:4,431人	○	・レモンキャブ、つながり共に高齢者や障がい者等の移動手段となっている。 ・福祉タクシー利用券の交付は障がい者等にとって必要なものになっている。	△	・レモンキャブ運行、福祉タクシー利用券の交付については当面は維持できる見込みである。 ・ レモンキャブの運行管理者の高齢化による退職に伴うノウハウの引継ぎに問題が生じており、社会福祉協議会と連携した対応が求められる。 ・つながりは民間の事業者を利用しており、担い手不足が深刻で維持が困難となる可能性がでてきた。	⇒ A	・つながりについては、維持が困難となりつつあるが、必要性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 ・レモンキャブ、福祉タクシー利用券の交付については、必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 ・レモンキャブでは、今後、運行管理等で、DXの活用等についても検討していき、 人手不足や運行ノウハウの継承に対応する必要はある。
	②-2 主要拠点における福祉車両の乗降場所の確保	△	三鷹駅北口駅前広場 ・今後の交通環境整備に合わせて確保できるよう検討を進めた。 ・令和元年度から実施している一般車両向けの交通島での乗降について、注意喚起看板の掲示を継続することにより、暫定的に福祉車両の停車ができるようにした。（令和2年度） ・タクシー乗り場について、朝の時間帯に東側に50cmずらす運用をすることで福祉車両スペースを確保した。（令和2年度） ○吉祥寺駅周辺には福祉車両を停車できる場所がないため、検討を進める。 ○武蔵境駅については北口、南口ともに2台程度停車できるスペースが確保できている。	○	・福祉車両の乗降場所の確保は最低限の維持に留まっており、今後もその継続とさらなるスペース確保の検討は必要。 ・吉祥寺駅北口においては、現状では、福祉車両専用の乗降スペースがないため、関連各課や各事業者も含め、場所の確保を検討し、整備を行う必要がある。	△	現状では物理的な問題があり、計画に沿った整備を待たなければならないため時間を要する。	⇒ A	実現可能性に懸念がある事業だが、必要性が高く、福祉交通の利便性を高める取組として、継続実施を行う。
	③-1 新たなタクシーサービスの検討	△	・「間」交通について、子育て世代や高齢者等に対して提供されている市・民間サービスを調査・整理したうえで、新たなサービスが必要か検討を行った。 ○ 民間のサービスの動向 ・妊婦対応のマタニティタクシー、通院など育児支援としての子育てタクシー、子どもの送迎支援を目的としたキッズタクシー事業を行っている。 マタニティタクシーは、特別な料金はかからず、登録制のため若干配車しやすいというメリットがある。（通常では断られる遠い距離の配車でも受けてもらえる等） ・タクシーの配車アプリ事業者（プラットフォーム）による利用者へのサービスメニューの多様化…従来からある「事前確定運賃」だけでなく、セダンやワンボックス車両、UD車両などを選択配車や日時指定のできる仕組みの精緻化を進めている。	×	・既存の民間サービス（タクシー等）で対応できるため、新たなタクシーサービスの必要性は低い。 ・経済的負担の軽減により「外出しやすさ」を増進させる場合は、 アプリを使用した電子クーポン券等の補助の方が、民間サービスの利用を圧迫することなく、低コストで効果的なサービス提供が可能と考えられるため、必要性は低い。	×		⇒ C	・ 人手不足やリソース不足の現状においては、新たなタクシーサービスを構築するのではなく、配車アプリなど既存の民間サービスを活用したサービスの検討に移行する。 ・経済的負担の軽減により「外出しやすさ」を増進させる場合は、費用補助についてタクシー券やアプリポイント等を検討する。

施策	事業	実施状況	実施状況の詳細	必要性	必要性の詳細	実現可能性	実現可能性の詳細	評価	次期計画に向けた方向性
施策③ 交通・福祉分野の「間」需要への対応	③-2 バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス	△	<ul style="list-style-type: none"> どのような連携サービスができるかについて子ども子育て支援課と検討を行った。 <p>【ベビ吉実績】 R2まで5箇所、R3年度以降4箇所 吉祥寺パーキングプラザ、コピス吉祥寺、アトレ吉祥寺、キラリナ ※コロナによる貸し出し中止時期あり。 R1: 9,975台/R2: 652台/R3: 1,060台/R4: 1,761台/R5: 3,098台</p>	○	乳幼児を持つ方にとって、ベビーカーでの公共交通の利用は混雑時や乗降時等、困難を感じる場面もあるため、ベビ吉は可能な限り充実させていく必要がある。	△	<ul style="list-style-type: none"> 現在の協力店にとっても子育て世代の顧客獲得に繋がるサービスであり、維持継続については、今後も実現可能性は高い。 ベビーカーの増車は協力店の協力が必要であるが、設置にはスペースが必要であり大型店舗等に限られるため難しい。 	⇒	A ベビ吉の継続及び活用しやすくなるための検討は、必要性・実現可能性が高いため、今後も実施する。 新規協力店の開拓に努める。 利用促進（バスでの広報周知）については、台数に限りがあるため、主管課と調整・検討していく。
	③-3 ちよいのり・相乗りタクシー	△	<ul style="list-style-type: none"> 三鷹市での下記実証実験について視察・調査した。 <p>【参考】 ・R4年10月24日より、三鷹市内の交通不便地域解消への取り組みとして、グリーンスローモビリティ、オンデマンドタクシー（乗り合い）の社会実験を行っているが、オンデマンドタクシーについては本年10月1日より隣接する運行エリアを拡大し、実証実験を続ける予定である。</p>	×	実施自治体（三鷹市）のように、タクシーなどの民間サービスで対応できない場所が市内にない、必要性はない。	×		⇒	C 必要性がないため、検討を終了する。
	③-4 福祉タクシーの周知・利用促進	○	<ul style="list-style-type: none"> 引き続きホームページに福祉タクシー利用券交付事業、事業者一覧を掲載、「わたしの便利帳」、広報誌「つながり」、「障害者福祉のしおり」での周知を行い、利用促進を図った。 	○	タクシー事業等福祉車両の情報提供は、障害者等の地域公共交通を利用できない方には必要不可欠である。	○	継続的な周知。利用促進は実現可能と考える。	⇒	A 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 市の福祉部門で、職員案内用の冊子を制作予定。 今後は対象者用のわかりやすく、コンパクトなものを作成するほか、インターネットでの情報提供も検討していく。
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	△	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の利用体系の見直しを行った。その結果、駐輪場不足による違法駐輪等が無くならない。 「新モビリティ分科会」を立ち上げ、公共交通のオープンデータ化についての勉強会を実施した。（令和2年度） 必要性や実施方法等 について検討を行った。 	×	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐輪場の空き情報は既に提供されており、R5年度時点で、駐輪場の設置は一定程度充足できている。 自転車に乗れない人または天気等により自転車に乗れない場合に、バスを利用する人が多い（住民インタビュー意見より）。そのため、自転車からバスに乗り換えて駅前等に出るといった移動の需要は低いと考えられる。 当局のように狭く平坦な場所から自転車からバスへ乗り継ぐ必要性は低いと考えられる。 	×	<ul style="list-style-type: none"> システム検討・設計に多くの費用を要するため、実現が困難。 Massアプリの前提となるオープンデータ化が一部事業者では、未実施であることから実現は困難である。 	⇒	C 検討を終了する。
	④-2 サイクル&バスライドの検討	△	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の利用体系の見直しを行った。その結果、駐輪場不足による違法駐輪等が無くならない。 必要性や実施方法等 について検討を行った。 	×	同上	×	バス停近くの駐輪場の用地確保が課題であり、実現は困難である。	⇒	C 検討を終了する。
	④-3 パーク&バスライドの推進	○	<ul style="list-style-type: none"> ムーバーク事業を継続実施した。 <p>【ムーバーク実績】 ○正式名称：ムーバークタイムズアトレ文化園 ○所在地：武蔵野市御殿山2-1 R1:17,094台/R2:17,326台/R3:20,477台/R4:21,163台/R5:22,383台 平均駐車台数 R3: 56.1/R4: 58.0/R5: 61.2 (台/日) ムーバス利用率 R3: 0.4/R4: 0.5/R5: 0.4 (%) 買い物利用率 R3: 23.9/R4: 22.8/R5: 20.4 (%)</p>	○	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和施策、違法駐車等の抑制としては一定の機能は果たしていると考えられるため、事業は必要であると考ええる。 	○	継続は可能である。	⇒	A 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 ムーバス利用率が低く、徒歩と思われる利用者が多いため、名称は検討が必要。 ムーバス割引の利用方法のアナウンスを徹底していく。
施策④ 自転車交通等とバス交通の連携	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	△	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の利用体系の見直しを行った。その結果、駐輪場不足による違法駐輪等が無くならない。 必要性や実施方法等 について検討を行った。 	×	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐輪場の空き情報は既に提供されており、R5年度時点で、駐輪場の設置は一定程度充足できている。 自転車に乗れない人または天気等により自転車に乗れない場合に、バスを利用する人が多い（住民インタビュー意見より）そのため、自転車からバスに乗り換えて駅前等に出るといった移動の需要は低いと考えられる。 当局のように狭く平坦な場所から自転車からバスへ乗り継ぐ必要性は低いと考えられる。 	×		⇒	C 状況を踏まえ、あり方を再検討する必要がある。
施策⑤ 分	⑤-1 地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ	△	<ul style="list-style-type: none"> 他自治体の事例を踏まえ、武蔵野市において効果的・効率的な総合案内マップのあり方について研究を行った。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 3駅の総合案内板、駅改札付近でのバス・タクシーの案内表示については、吉祥寺駅南口を除き、既に設置し、多言語化等も対応済。 吉祥寺駅南口については、駅前整備に合わせて設置する必要がある。 総合案内マップについては、ネット検索できるため、必要性が薄い。 オープンデータ化されれば、さらに利便性が高まるものと考えられるため不要と考える。 アンケートなどの結果によると、案内板、マップともに、市民ニーズは高くない。 案内板に高額な新しいシステムを投入するほどのニーズはないと考えられる。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 整備の段階になるまで時間を要し、また、まちづくり推進課との整備計画の段階での調整が必要であるが、実現は可能と考える。 	⇒	A 吉祥寺駅南口の総合案内板の整備は、整備の段階になるまで時間を要するが、必要性が高いため、検討を継続する。

施策	事業	実施状況	実施状況の詳細	必要性	必要性の詳細	実現可能性	実現可能性の詳細	評価	次期計画に向けた方向性
りやすい情報の提供	⑤-2 主要拠点での情報提供強化	△	・杉並区にGTFSDデータの活用方法等について情報収集を行った。 ・国や東京都の実施する会議や講習会等に参加し研究に努めた。	○	長期的には、オープンデータ化はバス会社の負担軽減につながる。データを活用し、バスロケーションシステム等を導入できれば、利用者の利便性向上、利用者離れの防止、運転手の負担軽減につながるため、整備の必要性は高い。	△	オープンデータ化が一部事業者では、未実施であることから実現は困難である。	⇒	A バス事業者の協力が必要なため、当面は実現可能性が低い、必要性の高い事業であるため、今後も実現のため検討を継続する。
	⑤-3 バスナビによるリアルタイム情報提供	○	・バスナビを継続実施した。 ・バス停に表示しているQRコードでバスナビのサイトにつながるかを点検、貼替えを実施した。	○	ムーバスにおいても交通事情により遅延は免れないため、リアルタイムでの運行情報提供は必要。	○	継続実施は可能。	⇒	B 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。バスロケーションシステム対応の駅前バス停の設置やオープンデータ化等、さらなる利便性向上に向けた取組内容を検討する。
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	△	【交通結節機能の再編】 ・吉祥寺駅南口駅前広場の整備を目指し、用地折衝を継続的に進めた。 ・「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」に基づき、吉祥寺大通りの広場活用等について検討した。 【物流の改善】 ・吉祥寺活性化協議会等と連携し、荷さばきルールの啓発や共同集配送事業などの荷さばき対策を行った。 ・共同集配送事業について、事業効率の改善に向けた検討等を行った。	○	安全で快適な歩行者空間の創出、障がい者車両の停車スペース確保、地域公共交通の定時性、速達性の確保等必要性は高い。	△	現状では物理的な問題があり、整備の段階になるまで時間を要し、また、吉祥寺まちづくり事務所との整備計画の段階での調整が必要であるが、実現は可能と考える。 10年で目ざす到達点と定めており、整備の段階になるまで時間を要する。 吉祥寺駅周辺はスペースがなく、タクシーが駅前広場に入っていけないため、タクシーが利用しづらい状況にある。	⇒	A 実現可能性に懸念がある事業だが、必要性が高く、まちの魅力を向上させる取組として、継続実施を行う。パークエリアの将来像立案過程を注視し、今後の取組内容を検討する。 吉祥寺駅南口の総合案内板の整備は、整備の段階になるまで時間を要するが、必要性が高いため、検討を継続する。
	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	○	・交通体系の再編や駅前広場の2ロータリー化・拡張等の取組について、三鷹駅北口交通環境基本方針を策定した。 ・補助幹線道路整備に向け、用地買収及び仮整備を進めた。	○	障がい者用・一般乗用車の車両の停車スペース確保等必要性はある。	△	現状では物理的な問題があり、整備の段階になるまで時間を要し、また、まちづくり推進課との整備計画の段階での調整が必要であるが、実現は可能と考える。	⇒	A 実現可能性に懸念がある事業だが、必要性が高く、まちの魅力を向上させる取組として、継続実施を行う。
	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	○	・都市計画道路武3・4・2号線事業について、一部用地買収・仮整備を行った。	○	障がい者車両の停車スペース確保等必要性はある。	○	交通環境の変化に対する一定の見直しは可能。	⇒	A 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。
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	○	・ムーバス運行開始25周年を記念し、ヘッドマークを貼付した運行を実施した。 ・ムーバス運転士を対象に優良運転士表彰の実施した。 ・「親と子の武蔵野交通安全フェア2023」にてムーバスの乗車体験や運転士募集を実施した。 ・グッドデザイン・ロングライフデザイン賞に応募し、受賞した。	○	・運転手不足が運行の維持に大きな影響を与えており、市ができる対策の検討が必要である。 また、バス交通のサービス低下による自家用車や自転車利用の増加が懸念されることから、運転手確保が重要であると考え。 ・表彰・イベントの効果・必要性は低い。	△	・イベント、表彰の継続実施は可能。 ・市報・HP掲載には制限があるが、内部協議により効果的な広報は可能と考える。 ・抜本的な方法として、市による雇用が考えられるが、市とバス会社とで雇用条件や福利厚生等が、大きく変わることで、運行補助金の内容が変わり、人件費について多額の予算措置が必要なこと等から十分な検討が必要であり、ハードルが高い。	⇒	B 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 また、運転手不足については 緊急性の高い問題であるため、市報・季刊むさしの・HP・バス停掲示・車内掲示など、新たな周知方法について検討を行い、採用活動にかかると事業者負担の軽減を図る。 その他、ムーバス運転手の労働環境の改善に向けて、カスタマーハラスメント防止等に関する呼びかけ・周知を行っていく。 ※すぐに実施できる内容については、計画策定前から推進していく。
	⑦-2 バス待ち環境の整備	△	・吉祥寺駅前のバス停の整列ラインの整備を行った。(令和2年度) ・三鷹駅北口駅前広場交通環境整備について検討を行った。	△	一定の整備は終了しており、必要性は低い。 ・現在、三鷹駅北口・吉祥寺駅南口の整備計画があり、今後新たな必要性が出てくる可能性がある。	△	整備の段階になるまで時間を要し、また、関係課との整備計画の段階での調整が必要であるが、実現は可能と考える。	⇒	A 整列ラインなどについて武蔵境駅についても検討する。その他、さらなるバス利用環境の向上に向けて、事業を継続する。
	⑦-3 次世代環境対応車両等の普及促進	○	・引き続きUD車両やハイブリッド車両の導入普及を進めた。 ・地球環境に配慮したムーバスのEV化は、バス事業者やメーカーにヒアリングを行い費用対効果等の検証や、EV車両の視察を行った。また、グリーンセンターの電力の活用や市役所での充電等環境政策課と連携し、検討した。R6年度中の購入、R7年度の運行開始に向けて調整を行った。 民間の事業者では一定の整備が済んでいる。 ・グリーンセンターの夜間電力の有効活用については、管財課、環境政策課、バス会社との更なる協議・検討が必要。駐車スペース、運用面の課題が大きい。	○	・持続可能な社会を守るため必要である。 ・環境配慮車両の普及は、環境都市宣言をしている当市の取組として継続すべきである。 ・UD車両にも違いがあるため、適切な情報提供が必要。	△	・ムーバスへのEV車両導入については、充電施設の設置スペース不足等の物理的な問題があり、台数を増やしていくことは困難。	⇒	A ・必要性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。 ・ムーバスへのEV車両については、R7年度運行予定の車両の運行について十分な検証を実施して今後の方向性を決めていく。 ・UD車両のレベルの違い等、適切な情報提供を行っていく。
⑦-4 新たなモビリティの必要性・可能性についての検討	△	・国、東京都、他自治体の状況等、情報収集に努めた。 ・AIオンデマンド交通については、三鷹市大沢地区内の実証運行の視察やヒアリングを行った。	○	地域公共交通について広く動向を見て検討することは必要。	○	情報収集、検討は可能。	⇒	A 必要性・実現可能性が高い事業であるため、今後も継続的に実施する。	