

地域公共交通を取り巻く課題（令和7年2月20日時点）

各種データからみた現状・問題点

- ・人口の増加に伴い、公共交通の需要も増加し、供給量とのバランスが取れなくなる可能性がある。
- ・人口推計によると、老年人口と年少人口の増加が見込まれており、バス停までの歩行が難しい方も含め、高齢者や子ども・子育て世代に対する公共交通のニーズが高まる可能性がある。
- バス
・医療施設では、診療所は駅の近くに密集し、バス通り沿いにも点在していることから、診療所に行くための交通手段としてのバスの必要性が高い。

サービス提供者からみた現状・問題点

- ・バス乗務員が不足しており、サービス水準を維持することが困難になり、利便性の低下を招いている。
- バス
・吉祥寺駅発着の路線は、朝夕時間帯や荒天時等の混雑時は満員通過が生じており、供給が足りていない状況である。
- ・市内バス事業者においては、一部で GTFS データの未整備があり、統一したバスロケーションシステムがない。また、整備途上にある鉄道駅でのバス・タクシー乗り場案内などが不十分である。
- タクシー
・タクシー配車アプリの浸透により、利便性の向上、需給バランスの改善が図られている。（デマンド交通の必要性は低い。）
- ・タクシードライバーは**運行シフトの改善により需要に対応しており**、日本版ライドシェアの必要性は低い。
- ・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ていない
- 福祉
・レモンキャブは、今後5年間で、多くの運行管理者が定年を迎え、運行管理の人手不足が生じる。
- ・駅前空間の不足や幅員が狭い道路があり走行環境に対する不安がある。

サービス利用者からみた現状・問題点

- ・身近な交通サービスとして、市民の多くから親しまれており、地域コミュニティ活性化にも寄与している。
- ムーバス
・医療機関への通院等必要な外出に必須であるほか、買い物など外出の促進にもなっている。
- ・自転車混雑の低減、自家用車の渋滞抑制等に寄与している。
- バス
・運賃については、全員が等しく料金を支払うというコンセプトは重要である。また、ワンコインであることはわかりやすく、利用しやすい。
- ・ムーバスは通勤、通学にも利用されている。
- ・公共交通の現状（運転士不足等）や利用マナー等について認知がされていない。
- バス
・運行ルートや運行時間について更なる利便性を求める市民がいる。（公共施設を通るルート、早い時間帯の運行、早く到着したい）
- ・**運転士不足等による減便と人口増加により、混雑時の満員通過が生じており、乗り切れない利用者**がいる。
- タクシー
・配車アプリを使用しない場合、流しのタクシーがつかまりにくいと感じる方がいる。

上位・関連計画等からみた現状・問題点

- ・各駅前の整備計画の検討は進んでいるものの、整備の用途は確定していない。（三鷹駅、吉祥寺駅）
- ・駐輪場の利用体系の見直しが行われたことで、駐輪環境と利便性が改善された。

社会情勢の変化からみた現状・問題点

- ・自動運転技術の進展によって、道路空間・駅前空間に求められる要件が変化することが見込まれる。
- ・予約管理・配車管理システム等によって、運行効率化・運行管理者の負担軽減等を図る取組が、全国的に進んでいる。
- ・コロナ禍の影響による生活様式の変容がみられる。
- ・進展を続けている AI やビッグデータの利活用等により、**効率的なダイヤ改正等の交通のDX化を行うことで、バス停更新や事務の負担軽減、乗務員の働き方改革や利用者の利便性の向上等**が期待できる。

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

- ・人口増加と少子高齢化の進捗により公共交通への需要が高く、特に朝夕時間帯や荒天時はバスに乗りきれない状況になる。また、今後も人口の増加が推計されており、多種多様なニーズに対応した供給の確保が求められる。
- ・ムーバスを含め、乗務員不足が深刻であり、現状構築されている「網羅的な公共交通ネットワーク」を持続可能なものとするために、市と事業者が一体となり対応策を検討・推進していく必要がある。
- ・乗務員の確保について、短期的な対応の実施・長期的な対応の検討を早急に行う必要がある。
- ・限られたリソースを十分活用し、効率的にニーズに対応する必要がある。

課題② 移動困難者に対応したきめ細かな地域公共交通の提供

- ・市内各地に住宅街が広がっており、高齢化は各地で進行している。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今後さらに求められる。
- ・子育て世代の移動については、ベビーカーがバス等に載せづらいことをはじめ、困難な場合も多い。ニーズの高い個別輸送への対応についても検討が必要である。
- ・年少人口の増加も推計されており、子どもや子育て世代、妊産婦に対する公共交通サービスの提供が必要である。
- ・公共交通機関での移動が困難な方に対して、「レモンキャブ」「リフトタクシーつながり」事業を実施しているが、運転手不足やレモンキャブの運行管理者の高齢化などにより事業継続が困難になっていく可能性があり、対策が必要である。
- ・駅などの主要拠点で、福祉車両の乗降を安全に行う場所がなく、その確保が必要である。
- ・**吉祥寺駅ではタクシーやバスの降車場がなく、車いすやベビーカーの降車は特に危険である。**

課題③ 公共交通への理解促進のための周知

- ・ムーバスのコミュニティ機能の拡大等、長年親しまれてきたコミュニティバスであるムーバスの価値（みんなで支えるムーバス等）について市民の共通認識としていく必要がある。
- ・一方で、「運転士不足」など路線バスやムーバスが抱える問題や現状、「地域公共交通全体の中でのムーバスの役割」について、市民に十分に認識されていない状況であり、利用者や市民の理解促進を図る必要がある。

課題④ 道路空間や駅前広場空間の効果的な活用と再構築

- ・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（三鷹駅）や、空間不足により、バス・タクシー利用や歩行者等の利便性・安全性の問題（吉祥寺駅・三鷹駅）があり、総合的なまちづくりとしての対策が必要である。
- ・吉祥寺駅においてはバスの降車場、待機場がなく、利用者の安全性や定時性に問題があるため、対策が必要である。
- ・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危険性や、自転車とバスとの錯綜が発生している。また、吉祥寺駅へ向かうタクシーはバスレーンを迂回する必要があり、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ります。総合的な対策が必要である。
- ・自動運転技術の進展等によって、道路空間・駅前空間に求められる要件が変化することが想定されることから、それらを含めて検討を行う必要がある。

課題⑤ 分かりやすい情報提供

- ・駅周辺のまちづくりや駅前空間の再構築に合わせて、公共交通のわ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路線が多いが、各社共通のシステムがないため、総合的なバスの運行情報の提供が必要である。また、混雑状況は把握できない為、満車で乗車が難しい状態のバスの把握のための、混雑状況の情報提供も必要である。
- ・レモンキャブ等の対象とならない方に対して、民間事業者等の情報をわかりやすく伝えることが必要である。