

第39回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

(令和7年度 第2回)

令和7年9月29日(月)
午前10時から12時
総合体育館大会議室

1. 開会

会長挨拶

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)

(2) 報告事項

- ①ムーバス(3・5・7号路線)のお盆ダイヤについて

3. 閉会

配付資料

- 資料1 策定スケジュール
- 資料2 武蔵野市地域公共交通計画(素案)
- 資料3 ムーバス(3・5・7号路線)のお盆ダイヤ

策定スケジュール（令和7年9月29日版）

令和7年9月29日
第39回 武蔵野市地域公共交通活性化協議会
【資料1】

		令和6（2024）年度												令和7（2025）年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
令和6年度	(1) 計画準備																									
	(2) 実態・ニーズ把握調査の実施																									
	①既存資料・データの収集・整理・分析																									
	②関係者ヒアリング																									
	③ムーバス利用者アンケート調査																									
	④路線バス利用者アンケート調査																									
	⑤タクシー利用者アンケート調査																									
	⑥市民アンケート調査																									
	⑦住民グループインタビュー調査																									
	(3) 現計画の評価・検証																									
令和7年度	(4) 地域公共交通を取り巻く課題整理																									
	(1) 計画準備																									
	(2) 実態・ニーズ把握調査の実施																									
	市民アンケート調査結果の詳細分析																									
	ビッグデータ活用・分析																									
	(3) ムーバス事業の評価・検証																									
	(4) 基本的な方針及び目標の設定																									
	(5) 目標達成のための施策・事業及び推進方策の検討																									
	(6) 計画（案）のとりまとめ																									
パブリックコメント																										
活性化協議会																										
交通事業者分科会																										

※実施済み（ヒアリング・会議等）は赤字

第1回 協議会・分科会 議題
・策定スケジュール
・検討の視点

第2回 協議会・分科会 議題
2-①・現況データ整理・分析の結果①
・住民グループインタビュー結果
・事業者ヒアリング結果
・利用者アンケート（案）
2-②・現計画の評価・検証
・利用者アンケート（案）
・市民アンケート（案）

第3回 協議会・分科会 議題
・各種調査結果について
⇒ムーバス利用者アンケート
⇒路線バス利用者アンケート
⇒タクシー利用者アンケート
・市民アンケート（案）
・地域公共交通の課題（案）
・基本方針、計画目標、評価指標（案）

第4回 協議会・分科会 議題
4-①・市民アンケート調査結果
・地域公共交通の課題（修正案）
・基本方針、目標、基本施策
・地域公共交通計画（骨子案）提示
4-②・交通ビッグデータ分析
・地域公共交通の課題（修正案）
・ムーバス事業の評価・検証（検討）
・地域公共交通計画（骨子）提示
※個別施策・評価指標（案）

第5回 協議会・分科会 議題
・個別施策（案）（修正）
・地域公共交通計画（素案）承認

第6回 協議会・分科会 議題
・パブリックコメントの実施結果
・地域公共交通計画の承認

第1回
7/9

第2回
11/18

第3回
2/3

第4回
6/23

第5回
9/29

第6回
11/14

第1回
6/11

第2回①
10/28

第2回②
11/12

第4回①
5/20

第4回②
6/2

第5回
8/26

第6回

第3回
2/20

第4回③
6/2

第5回
8/26

武藏野市地域公共交通計画 (素案)

令和 7(2025) 年 9 月

武藏野市

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の期間	2
1-4 計画の区域と対象	3
1-5 計画策定の経緯	3
2. 地域公共交通を取り巻く課題	4
2-1 武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証	4
2-2 地域公共交通の現状と課題	6
3. 基本的な方針・目標	16
3-1 基本理念・目標	16
3-2 目指すべき将来像	17
3-3 基本方針	20
3-4 ムーバスのコンセプトの再定義	22
4. 目標達成のための施策及び事業	25
5. 計画の推進及び評価方法	44
5-1 PDCAサイクルによる評価検証	44
5-2 評価指標（KPI）と目標値	45
6. 参考資料	46

1. 計画の概要

1-1 計画策定の目的

(1) 計画策定の背景

武蔵野市内の公共交通は、鉄道3駅、路線バス4事業者、コミュニティバス「ムーバス」1～7号路線、タクシー（武三地区・東京23区）によってネットワークが形成されています。また、福祉交通は、公共交通での移動が困難な高齢者や障害者の外出支援事業として「レモンキャブ」及びリフトタクシー「つながり」を実施しています。

本市の交通政策は、平成6（1994）年度に全国に先駆けて交通行政の体系的な計画である「武蔵野市市民交通計画（以下「市民交通計画」という）」を策定※し、この計画をもとに市内のバス交通空白・不便地域の解消を目指したコミュニティバス「ムーバス」を運行し、広域幹線交通を担う路線バスサービスと合わせて、市民の移動を担ってきています。

平成21（2009）年度には、市民交通計画の地域公共交通部門として、「武蔵野市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という）」を策定し、令和元（2019）年度には「武蔵野市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という）」を策定し、地域公共交通の活性化に関する様々な施策・取組みを行ってきています。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化や、高齢者及び子育て世帯の人口増加といった人口構成の変化、AIデマンド交通をはじめとする交通関連の技術革新等、地域公共交通を取り巻く環境が劇的に変化しています。特に、バス事業者の乗務員不足への対応は急務であり、令和6（2024）年度には、路線バスの運休・減便や、ムーバス6号路線（三鷹・吉祥寺循環）の減便対応を実施せざるを得ない状況となっています。

これらの変化・課題に対応しつつ、長年にわたり構築・継承してきた、本市の公共交通が充実して、利便性の高い交通サービス・ネットワークを維持していくことが求められています。

(2) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、まちづくりの取組みとの連携・整合を確保する「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものです。本計画に基づき、地域公共交通に関する取組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

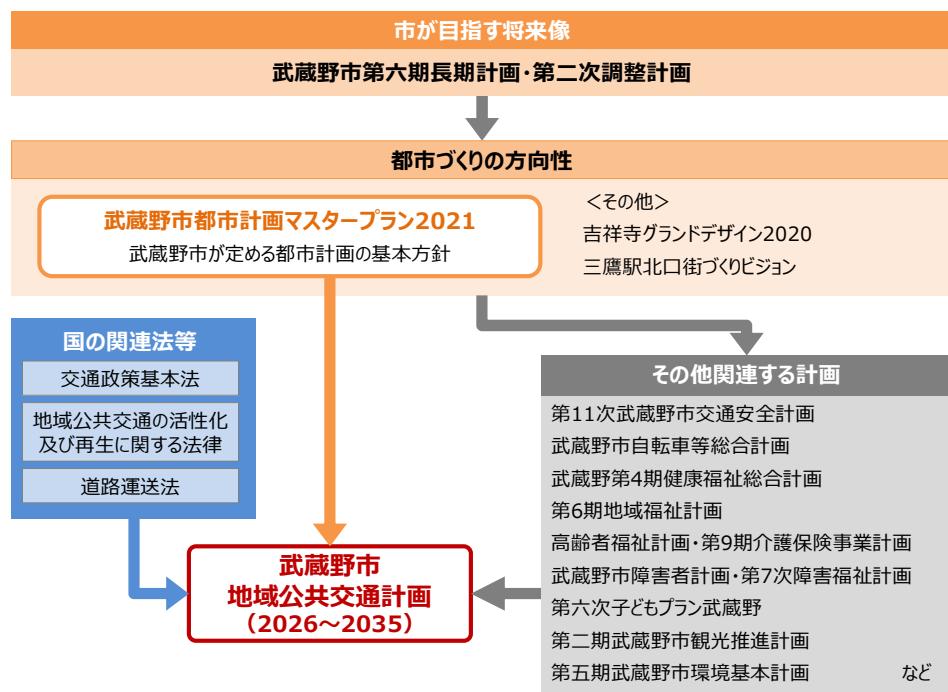
(3) 計画策定の目的

本市における地域公共交通の現状と課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通計画」を策定します。

I-2 計画の位置付け

本計画は、本市の「第六期長期計画・調整計画」及び「都市計画マスタープラン」を上位計画として位置付け、「市が目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、本計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

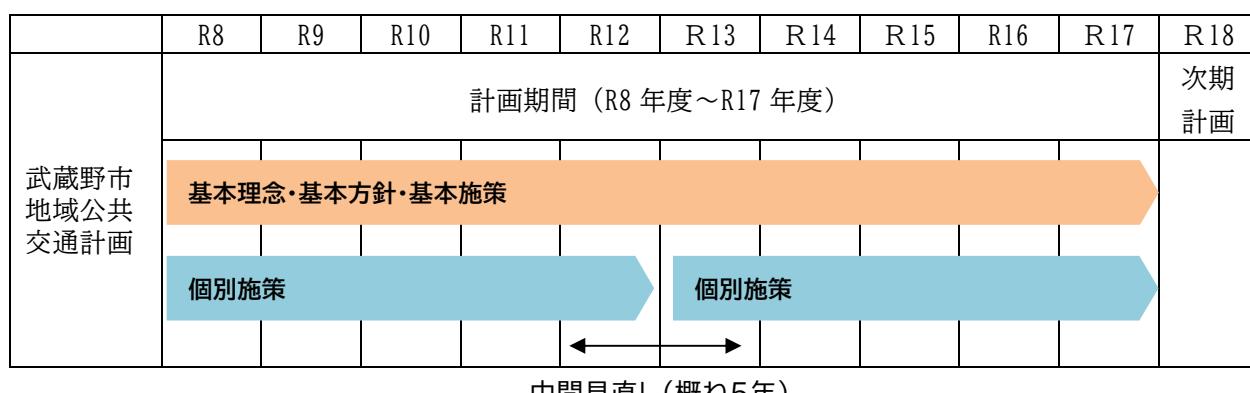
また、自転車部門や交通安全部門の計画や、環境・観光・福祉等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組みとの連携を行なながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組みを進めるものとします。



※市民交通計画は令和3（2021）年度に武蔵野市都市計画マスタープランに統合

I-3 計画の期間

本計画の期間は、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度までの10年間とします。基本理念、基本方針、基本施策は今後10年間を展望した長期的な方向性を示すものです。一方、個別施策は今後5年間で実施する具体的な施策であり、概ね5年を目途に中間見直しを実施いたします。



I-4 計画の区域と対象

本計画は、武蔵野市の全域を対象とします。路線バスやムーバス等は近隣自治体にまたがって運行するため、近隣自治体と連携していきます。

本計画は、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等の公共交通に加えて、交通による福祉の実現の視点から福祉有償運送・福祉タクシー等の福祉交通や、自転車活用と交通安全の視点から自転車（シェアサイクル含む）などの交通手段を対象とします。

I-5 計画の策定過程

本計画の策定にあたっては、行政が主体となり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会である『武蔵野市地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という）』を筆頭に、市民や交通事業者等の関係者との意見聴取や協議の場を設定し、そこで得た内容を踏まえて作成しています。

表 計画策定に係る主な意見聴取・関係者協議

取組名称	実施回数	検討内容	出席者 聴取対象
武蔵野市地域公共交通活性化協議会	R6年度：3回 R7年度：3回	関係機関と連携し、計画の内容や方向性について意見を集約・調整する役割を担う。	協議会委員 (行政関係者、 交通事業者、 市民代表等)
交通事業分科会	R6年度：3回 R7年度：4回	交通事業者等が中心となり、計画案や施策の方向性を事前に検討し、協議会での円滑な議論の土台を整える役割を担う。	交通事業者
パブリックコメント	R7年度：1回	計画の案に対して、住民や関係者から広く意見を募り、計画に反映させることで、透明性と合意形成を図る手続きである。	一般市民

表 計画策定に係る主な調査・分析

取組名称	実施内容
市民アンケート調査	本市の公共交通に係る利用状況及び市民要望、公共交通施策に関する意向の把握のため、アンケート調査を実施した。
公共交通利用者アンケート調査	本市に係る公共交通（路線バス・ムーバス・タクシー）の利用者における利用状況や意向把握のため、アンケート調査を実施した。
住民グループインタビュー	公共交通による市民生活への影響、ムーバスコンセプトの達成状況等を確認するため、市内3箇所にて対話形式でのインタビューを実施した。
交通ビッグデータ分析	公共交通（路線バス・ムーバス・タクシー）の詳細な利用実態の把握のため、各運行事業者より提供を受けた利用状況データを分析した。

表 その他計画策定に係る検討・協議

取組名称	実施内容
ムーバスコンセプトの再検討	公共交通ネットワークの全体的な見直し検討の中で、ムーバスの現状や今後担うべき役割を踏まえて、見直しに係る協議を実施した。

2. 地域公共交通を取り巻く課題

2-1 武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証

(1) 前回計画の位置づけ

前回計画となる「網形成計画」は、地域公共交通の維持及び充実を目的として、各種施策を推進してきました。計画期間は6年間とし、路線バスやムーバスを中心とした持続可能な地域公共交通ネットワークの構築、高齢者や子育て世帯等への移動支援を重点に掲げました。

(2) 主な取組みと成果

- ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し
令和2（2020）年度に休日ダイヤを導入、令和4（2022）年度に年末年始ダイヤを導入、令和6（2024）年度に一部路線で平日ダイヤの最終便の繰り上げ、及びお盆ダイヤの実施等を行いました。
- ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取組み
ムーバス乗務員を対象に優良乗務員に表彰を実施しました。令和3（2021）年度から令和5（2023）年度までに10人を表彰し、乗務員の士気向上に寄与しました。
- 公共交通の満足度の増加
市民アンケート調査より、令和元（2019）年度の61.5%から1割増の68%を目標に掲げ、令和6（2024）年度に65.8%となりました。目標には届きませんでしたが、想定外の要因があったにもかかわらず、交通事業者が公共交通を守った成果と考えます。

<想定外の要因>

新型コロナウイルス感染症の影響により、バスやタクシー等の公共交通の利用が一時的に減少し、市民の利用動向も大幅に変化したため、計画の個別施策を取り組むことが困難な状況になってしまいました。

(3) 継続して取り組む施策

- バス交通の高密度ネットワーク・高頻度サービスの維持
深刻な乗務員不足により、現在の利便性の高いサービス水準を維持することは困難になります。乗務員の採用方法等について、引き続き検討を行う必要があります。
- 交通・福祉分野の「間」需要への対応（連携計画からの継続）
バス停まで歩くことが難しいが、レモンキャブの対象者ではない方を対象にした新たな移動手段について、引き続き検討を行う必要があります。
- 駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用
駅前広場の空間が不足していることで、駅前広場での交通錯綜や福祉車両等の駐車スペースの不足等の課題について、引き続き検討を行う必要があります。

(4) 評価指標(KPI)の整理

評価指標 (KPI) の結果を整理します。

計画の目標	評価指標	数値目標の方向性	現状値	目標値	実績値
目標① 利便性の高い地域公共交通ネットワークが維持されている	バス交通（路線バス及びムーバス）によるカバーエリア	現状維持 路線バスとムーバスの一体的ネットワークを維持する	97.6% (2018年度)	97.6% (現状維持)	97.6%
	ムーバスの収支率	現状維持 乗務員不足等により運行経費が増加する中、運行の効率化や運賃以外の収入確保により現状の収支率を維持する	78.5% (2018年度)	78.5% (現状維持)	66.8%
目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取り組みにより、市民の移動が保障されている	福祉交通（レンタキャブ及びつながり）の利用者数	現状維持 既存の福祉交通のサービスを維持する	27千人/年 (2018年度)	27千人/年 (現状維持)	24千人/年
	武蔵野市の公共交通等の外出手段の満足度	増加させる 満足していない点（バス停まで遠い・タクシーを呼びにくい等）の改善を図ることで、市民の公共交通等の満足度を増加させる	61.5% (2019年度)	68.0% (約1割増)	65.8%
目標③ 駅周辺の交通需要の平準化が図られている	武蔵野市の公共交通等で駐輪場関係の満足していない割合	減少させる 自転車・バス利用等の適正な転換を図ることで、駐輪場関係に対する市民の不満を減少させる	31.9% (2019年度)	29.0% (約1割減)	12.1%
目標④ 誰もが迷わず分かりやすい情報が提供されている	市内のバス交通等（路線バス・ムーバス）の利用者数	増加させる 市内の様々な公共交通等を東ねて分かりやすく情報提供することで、利用者を増加させる	216千人/日 (2017年度)	238千人/日 (約1割増)	189千人/日
目標⑤ 3駅周辺において「安全で歩いて楽しいまち」が形成されている	駅周辺の交通空間の整備・再編等に関する取り組み件数	実施する 駅前広場の整備・機能拡張や、それに伴う交通結節機能の再編、案内サイン等の整備、及びそれらに関する関係者との協議・調整などを実施する	—	3件	3件
目標⑥ 交通サービスを提供するための基盤（交通環境）が整っている	イベント等の実施回数	実施する 乗務員確保に向けた取り組み（イベント等）を実施する	—	6回	6回
	バス待ち環境整備を行った箇所数	実施する ムーバス等のバス待ち環境の整備を実施する	—	2箇所	2箇所

2-2 地域公共交通の現状と課題

課題① 深刻な乗務員不足への対応が急務である

【対応が必要な課題】

- 担い手不足（ムーバスやレモンキャブ、タクシー含める）が深刻であり、現状構築されている「高頻度の公共交通ネットワーク」を持続可能なものとするためには、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。
- 運行ルート及びダイヤ改正を踏まえた、短期的な対応の実施・中長期的な対応の検討が早急に行う必要である。
- 路線バスやムーバスをやむを得ず減便した場合の対策の検討が必要である。

■ 公共交通が充実している地域である

- ・ 武蔵野市内の公共交通は、3駅の鉄道駅を起点とした路線バスが高頻度で運行されており、かつ交通空白・不便地域にはムーバスが運行しています。両者のバス交通は、鉄道駅を始発・終発とするバスを中心に、片道50本（日中3~4本/時+ラッシュ時5~10本/時程度）以上という高頻度の運行体系が確保されていることから、利用しやすい環境となっています。
- ・ 線的な交通手段である鉄道・路線バス・ムーバスを補う面的な交通手段として、タクシーのほか、「レモンキャブ」及びリフトタクシー「つながり」を実施しており、バス等での移動が困難な高齢者や障害者等の通院・買い物等の外出を支援しています。

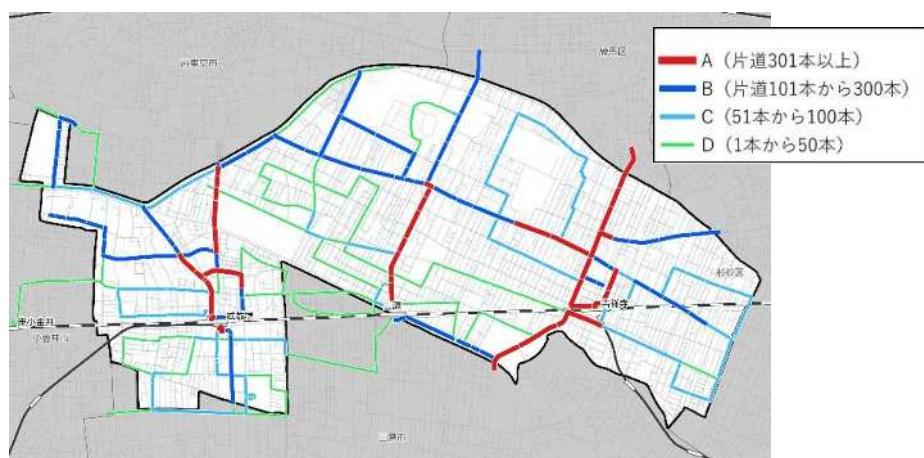


図 路線バス・ムーバス運行頻度図
(バス会社のオープンデータを活用)

■ 市民の自家用車利用が少ない

- ・ 市民アンケート調査では、「自由に使える移動手段」として自動車と回答した人は約3割であったほか、目的別の移動手段では「自家用車」がいずれも2割未満である等、自家用車に頼らない生活をしている市民が多いことがわかります。
- ・ 公共交通が充実しているからこそ自家用車利用が少なく、徒歩・自転車・公共交通で移動できる「コンパクトなまち」としての特色が本市にはあります。

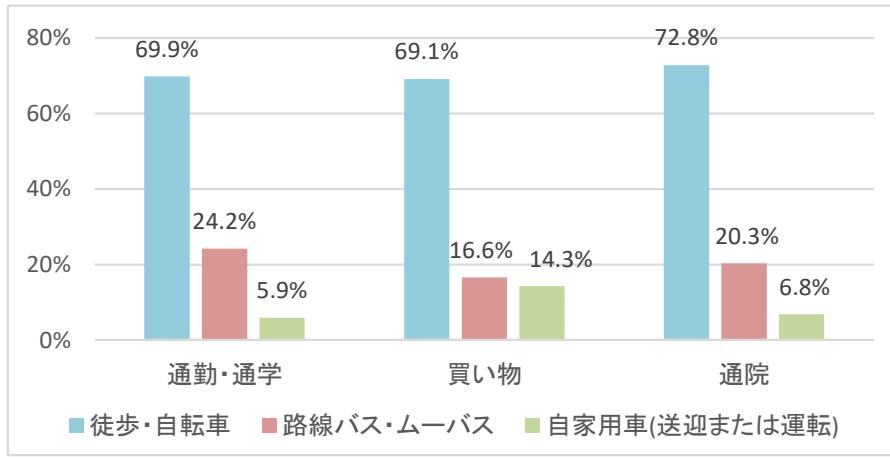


図 目的別移動手段（複数回答可）

■公共交通の担い手不足が深刻な状況である

- 令和6（2024）年4月から施行された改善基準告示の改正や乗務員の高齢化等により、全国的にバスやタクシーといった公共交通の担い手不足が深刻になっており、武蔵野市においても、例外ではありません。市内に営業所があるバス会社は、減便前のダイヤに戻すための乗務員が不足しており、かつ乗務員の年齢も50歳以上が多くを占めております。
- こうした背景から、現在確保されている公共交通の高頻度運行や利便性の高いサービス水準を、今後も継続して維持することは困難になりつつあります。実際に、一部の路線バスにおいて運休や減便、路線の廃止等が発生しているほか、ムーバス6号路線においても、減便を実施せざるを得ない状況になっております。
- 乗務員だけではなく、整備士や運行管理者等の担い手も不足していることから、まずは、乗務員の採用強化や離職防止策等が必要であり、併せて、バスの運行ルート及びダイヤの改正、減便した場合の対策等を検討することが求められています。

＜改善基準告示の改正＞

改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、トラック、バス、タクシー運転者の拘束時間、休息期間、連続運転時間等の基準がより厳格化され、具体的なルールが定められました。

【市内に営業所があるバス会社（1社）の状況（令和7年4月時点）】

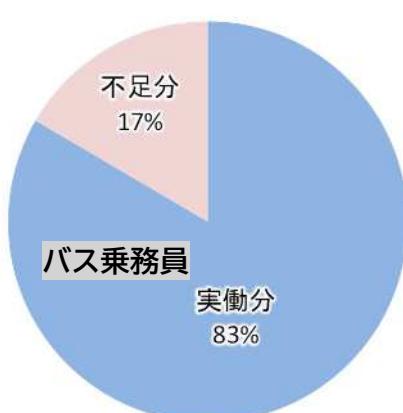


図 減便前（令和6年4月時点）のダイヤに戻すために不足している乗務員割合



図 令和7年4月時点の乗務員の年齢構成

課題② ムーバスに対する市民ニーズが多様化している

【対応が必要な課題】

- ムーバスの利用実態は高齢者や子育て世帯の利用だけではなく、通勤・通学・買い物等、全世代の方に利用されており、市民ニーズは多様化しています。
- 一方で、乗務員不足等を理由に、全ての市民ニーズには応えられない現実があります。運行から30年経った今、改めて、ムーバスの現状やこれから在り方を検討し、ムーバスのコンセプトを再検討する必要があります。
- 「市民も利用者もみんなで支える」という、長年親しまれてきたムーバスの価値について、市民全員の共通認識としていく必要がある。

■高齢者の移動や日常生活の移動手段としての役割が大きい

- ムーバスの利用者全体のうち、65歳以上の方が55%を占めており、前回調査（2019年）と比較しても利用割合が増加しているほか、週4回以上の利用割合が増加傾向にあります。ムーバスがより市民にとって身近な存在として認知されており、特に高齢者の日常生活の移動手段としての役割が大きいことが分かります。

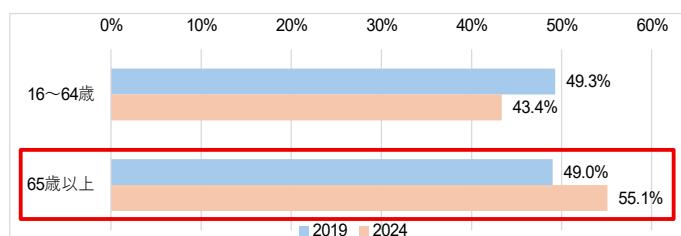


図 年齢別の利用割合の変化

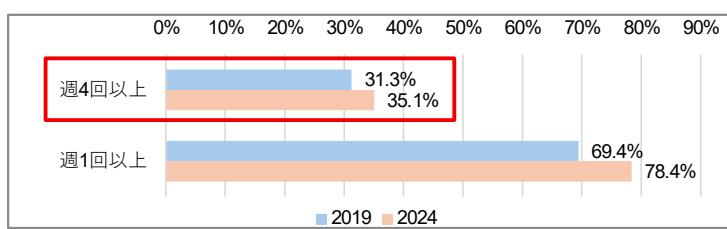


図 利用頻度の変化

■利用目的が多様化しており、利用形態には柔軟性がある

- ムーバスの運行開始当初は、高齢者と子育て世代をターゲットにしていましたが、現在の利用目的は「買い物」「通勤」が上位を占めていますので、全世代に多様な目的で利用されていることが分かります。
- また、ムーバスを「行きだけ」「帰りだけ」利用する人が半数近くを占めています。往復利用にとらわれず、徒歩と路線バスと組み合わせる等、自分の生活リズムに合わせて柔軟に交通手段を選択していることが分かります。

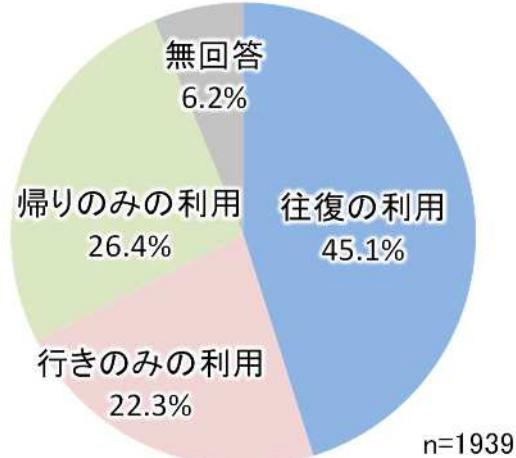


図 ムーバスの利用形態について

■将来の移動における不安解消や、安心して住める等、まちづくりに寄与している

- 市民アンケート調査より、ムーバスが運行していることの価値として、「将来の移動に関する不安が軽減される」「将来も安心して住み続けられる」等の項目が上位を占め、本市にこれからも住み続けたいと考える人の増加に寄与していることが分かります。
- 住民インタビューでも、ムーバスは徒歩と同じ「移動の足」である、助け合いの気持ちや車内のコミュニケーションが地域づくりに貢献している等、まちづくりに好影響を与えていたる意見がありました。

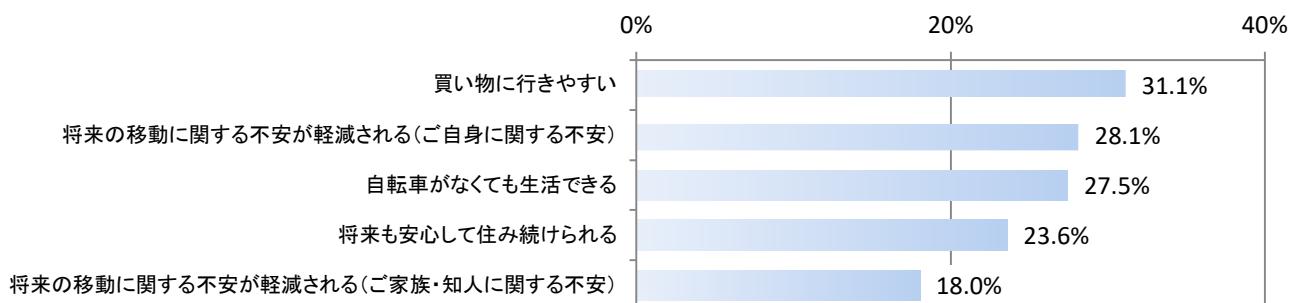


図 ムーバスの価値（市民アンケート：上位5項目）

■ムーバスのコンセプトを改めて市民・利用者と共有する必要がある

- ムーバスは運行当初から利用ニーズの変化に併せて、市民の方々とともに、定期的に運行ルートやダイヤ等の見直しを図ってきましたこともあり、現在の市民ニーズは多様化しております。一方で、全てのニーズに応えられるわけではないという現実的な課題も抱えております。重要なのは、運行開始から30年を経て、市民ニーズや社会環境が大きく変化した今、改めてムーバスのコンセプトを見直すことです。
- 運行開始30年という年月の経過や、年間約2万人の転入・転出により市民の約15%が毎年入れ替わっていること等から、今後も末永くムーバスを残していくために、ムーバスの価値について、今以上に市民・利用者と共有する必要があります。

課題③ 公共交通の利用に不便を感じている住民がいる

【対応が必要な課題】

- 足腰が弱くてムーバス等の公共交通が利用しづらくなつたとしても、すぐレモンキャブを利用できるわけではないため、移動に不便を感じている方がいます。
- 子育て世代・妊産婦の移動については、ベビーカーがバス等に載せづらいことをはじめ、混雑状況によっては困難な場合も多いため、タクシー等の個別輸送への対応について検討が必要です。
- タクシー配車アプリの普及により、タクシーの呼びにくさは改善しつつあるが、電話では呼びにくい状況が続いています。

■日常生活の中で移動に不便を感じている方がいる

- ・本市の将来人口推計では、15～64歳の生産年齢人口は減少に転じていますが、15歳未満の年少人口は現状維持、65歳以上の老人人口は増加が見込まれていますので、今以上に子育て世代と高齢者の移動ニーズが高まることが想定されます。
- ・市民アンケート調査より、最寄りのバス停まで歩くことが難しいが、レモンキャブの登録対象とならない方が移動に対して不便を感じているため、地域公共交通と福祉交通の連携による対応が求められています。

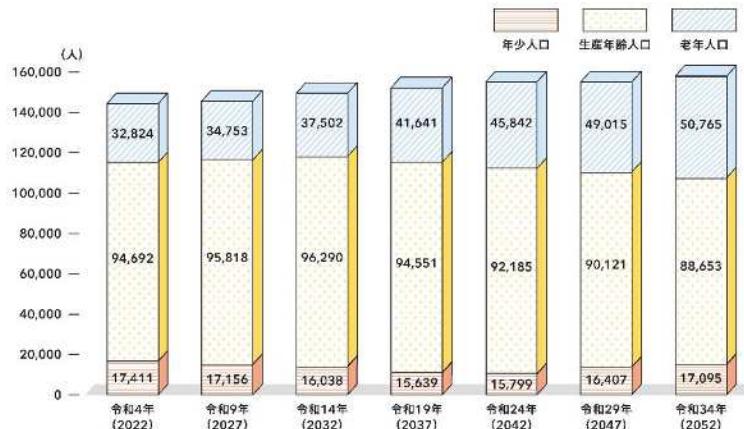


図 武蔵野市の将来人口推計（出典：第六期長期計画・調整計画）

■地域公共交通と福祉交通が連携した新たな移動手段が必要である

- ・ムーバスのバス停間隔は、高齢者が無理なく歩ける距離として約200mで設置されており、バスの交通空白・不便地域はバス停から300m以遠としています。例えば、高齢者率が高い地域についてバス停から200m以遠にした場合を考えてみると、高齢者率が25%以上を占める地域では、バス停までアクセスが困難なバス交通空白・不便地域に該当している箇所があります。
- ・ムーバスは基本的に始発終発が同じ駅になりますので、駅間の移動は鉄道が主な移動手段になります。例えば、武蔵境から吉祥寺方面への移動は、駅までムーバス等を利用し、その後鉄道に乗り換える必要があるため、公共交通の利用に不便を感じます。

- 公共交通の利用に不便を感じている方への新たな移動手段は、特に高齢者に配慮する必要があり、課題①の乗務員不足に伴うムーバスの運行ルート及びダイヤ改正と併せて検討する必要があります。

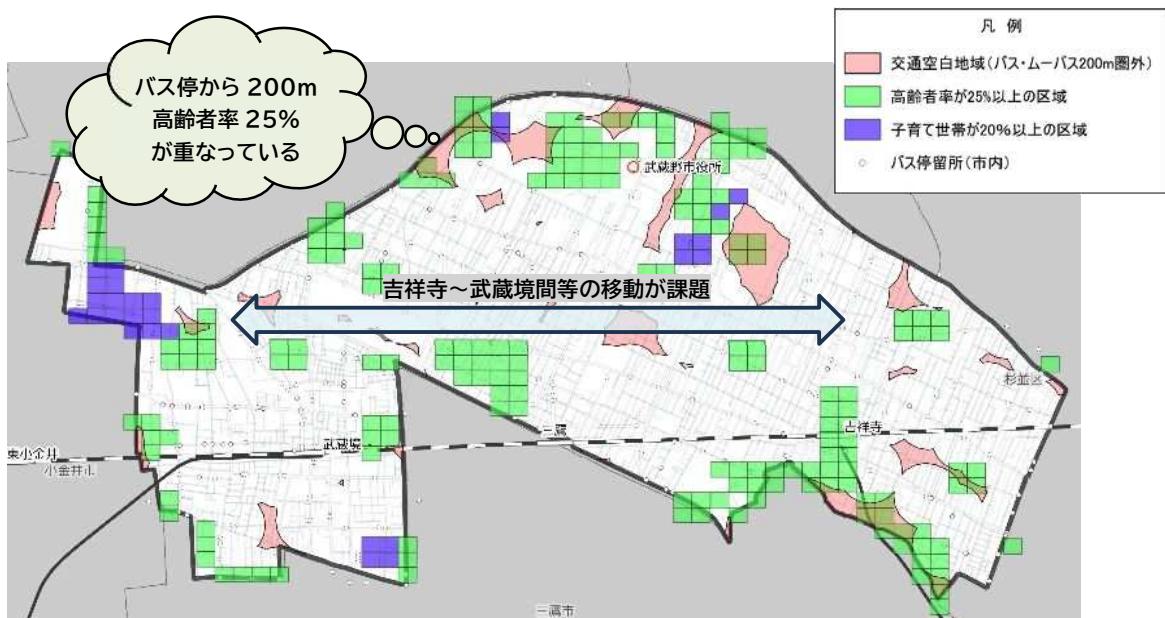


図 交通空白地域と高齢者・子育て世帯分布状況

■ムーバスの車内混雑によりベビーカーでの利用に支障をきたしている

- ムーバス利用者アンケート結果では、満員で乗れなかった経験「よくある・時々ある・まれにある」が3～5割程度と、ムーバスの車内が混雑している可能性があります。
- 住民グループインタビューでは、子育て世代より、混雑していてベビーカーが載せづらい、混雑情報が分かるシステムがあると良い等の意見もあり、対策が求められています。

<ベビーカーの乗車方法>

ベビーカーは折りたたまずに乗車できますが、車内が混雑している場合や他のベビーカー や車いすが利用中の場合等は折りたためないよう周知しており、混雑していない時間帯への誘導が求められています。

■タクシーを全ての方が利用しやすい環境が求められている

- タクシー事業者ヒアリングでは、需給バランスがある程度取れているといった回答があり、タクシー配車アプリの実績を活用しながら適宜運行内容の見直しを行うことで、タクシーの呼びにくさが改善されているとの回答がありました。
- 一方で、タクシー利用者アンケートでは、タクシーに関する困りごととして「街中で走っているタクシー（流し）がつかまらない、電話で呼んでも来ないことがある」が約4割で最多となっています。
- タクシー配車アプリにより利便性が高まっている一方で、機械に不慣れな方にとっては依然として利用しづらい面もあるため、高齢者の利用に配慮したサービスが求められています。

課題④ 公共交通がより安全に運行できる道路や駅前広場が必要である

【対応が必要な課題】

- 駅前広場の空間が不足していることで、三鷹駅北口ではタクシー及び福祉車両の乗り場は乗降環境が不十分な状況であり、吉祥寺駅南口では路線バスと歩行者の通行が輻輳しているため、総合的なまちづくりとしての対策が必要です。
- 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こと等、総合的な対策が必要です。

■三鷹駅北口駅前広場は、福祉車両等の乗降環境が不十分である

- ・三鷹駅北口駅前広場は、専用の一般車乗降スペースがなく、右側停車等の危険な車道内乗降が発生しています。また、タクシー及び福祉車両の乗り場は、バスの降車場と停留所の間に位置しており、特に福祉車両は乗り場に正着できず、西側のさくら通りで乗降させる等の状況が発生しています。



三鷹駅北口駅前広場の現状写真

■吉祥寺駅南口は、路線バスと歩行者が輻輳し、安全性が低下している

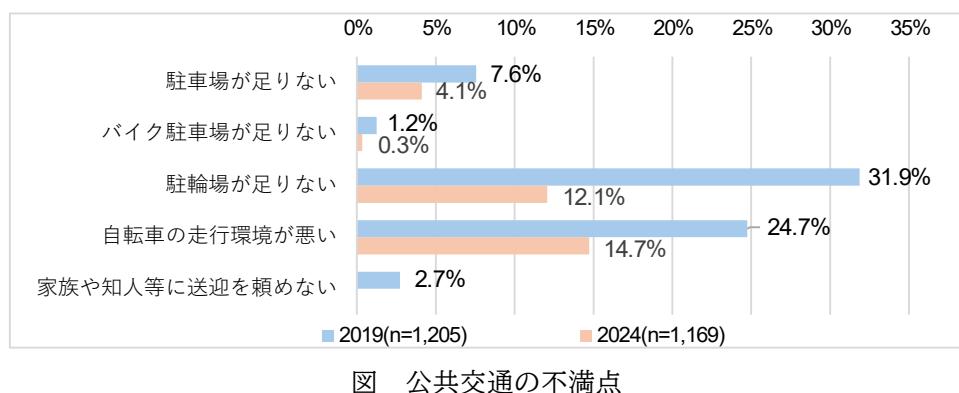
- ・吉祥寺駅南口は、井ノ頭通りが広域交通を担う幹線道路と交通結節点としてバス乗り場の役割を有していますが、十分な道路空間となっていません。また、パークロードは、駅前の道路上で路線バスの降車を行っていることから、路線バスと歩行者の通行が輻輳しております。吉祥寺駅南口の交通環境については、吉祥寺駅北口のバス停留所が足りない課題も含めて、総合的に検討する必要があります。



吉祥寺駅南口の現状写真

■駐輪場の利用体系の見直しが行われたことで、利便性が大幅に改善された

- 市民の方が必要な時に使え、より多くの自転車利用者の利便性の向上を目的として、令和3（2021）年に公共駐輪場の利用体系の見直しを行い、市外居住者の割合が高い定期利用のスペースを減らし、一時利用のスペースを増やす、料金体系の改正等を行いました。
- 市民アンケートでは、前回調査（2019年）と比較して、「駐輪場が足りない」の回答が大幅に減少し、市民の公共駐輪場の利便性が大幅に改善されたことが表れています。
- 自転車には、シェアサイクル等による地域課題の解決ができる公共性が高い側面もあることから、地域公共交通と自転車の連携が大切です。



■三鷹駅北口駅前広場の整備に合わせた、分かりやすい案内表示が必要である

- 三鷹駅北口は、駅前広場の拡張に伴い公共交通とそれ以外の車両（一般車両、福祉車両等）を分離させることで、輻輳する交通動線を整理することができます。
- 駅前広場の拡張に併せて、駅前広場での乗り換えをスムーズにできるための案内看板等の整備が必要です。

■公共交通が安全安心に走行できる環境整備が必要である

- バス運行ルート上では、歩行者や自転車等の通行が多い経路や交差点が多く、特にムーバスは生活道路を運行するため、より安全な走行環境が求められています。また、公共交通に対する信頼を維持するためにも、バスの定時性を確保する必要があります。
- 自転車とバスの錯綜による事故の危険性が高まっているため、道路空間の再配分や自転車走行空間整備を取り組むことで、バス運行の安全性が高まります。

■自動車やバスは自動運転技術の進展によって、道路・駅前広場に求められる要件が変化する

- 東京都は、2040年代を目標年次とする「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を2022年に策定しました。自動運転やマイクロモビリティ等、先端技術の導入に向けては、歩行者と自動車双方の安全性を確保するため、道路や駅前広場に求められる要件の変化が見込まれています。

課題⑤ 新技術の活用により、様々な交通課題の解決が求められている

【対応が必要な課題】

- 駅や市役所等での総合的なバスの運行情報の提供ができていないため、利便性向上のためにはバス会社共通の提供環境の整備が必要である。
- 満員により乗車が難しい状態のバスの把握のため、混雑状況の情報提供も必要である。
- EV や水素バス等の環境に配慮した技術やAI技術を用いた自動運転、デマンド交通等の新技術を活用して地域公共交通の利便性を向上させる必要がある。
- 運行管理や配車等の負担軽減のため、業務手順の標準化や予約を一括管理するシステム等が必要である。

バス事業

■駅前広場でのバス乗り場の案内等が不十分である

- ・各バス事業者が単独でバスロケーションシステムを整備しているため、複数事業者が統合されたシステムがなく、利用者がインターネット等で調べる際は、「自分の行きたい行先がどの事業者がバスを運行しているか」を把握していることが前提になっています。
- ・バス乗り場には、発車時刻等も各バス停に紙の時刻表が掲示されているのみであり、駅前広場等での複数事業者の横断的な乗り場案内や、運行系統のナンバリング対応等も不十分な状態です。
- ・市内には路線バス事業者が4事業者運行していますが、令和6（2024）年度に各事業者でのGTFS整備が完了しましたので、今後は複数事業者の横断的な案内やアプリによるルート検索等の取組みが求められています。

<GTFS（標準的なバス情報フォーマット）>

GTFSとは、公共交通機関の時刻表や地理情報等を定義した共通のデータ形式です。バス事業者等が提供する公共交通機関の情報が、アプリケーション開発者や経路検索サービス事業者によって相互に利用可能になります。

令和7年度に設置するムーバスバス停の
スマートバス停の写真を挿入予定

■路線バスとムーバスは降車時のデータ把握ができない

- 市内の路線バス・ムーバスは一律料金のため、降車時にタッチが不要であるため、ICカードデータ等による、混雑時間帯の把握や車内に乗り切れない状態の把握、利用者の実態調査等が困難な状況です。

■AIや自動運転、環境に配慮した車両等の新技術の研究が必要である

- AIやビッグデータの利活用等により、効率的な路線・ダイヤ改正等の交通DX化を行うことで、乗務員の働き方改革と人手不足、利用者の利便性の向上等が期待できます。
- ムーバスは令和7(2025)年度にEV車両を1台導入しており、今後も車両の更新時期に併せて、環境に配慮した車両の検討が必要です。

タクシー事業

■運行効率化や運行管理の負担軽減等を図る取組みが進んでいる

- タクシー配車アプリの普及により、「客待ち」時間の短縮や配車の効率化が進んでいます。また、アプリによる発着データの取得により、利用者の実態調査を行うことができます。
- 近隣自治体でも導入している、AIデマンド交通をタクシー事業者が運行することで、よりきめ細やかな移動サービスを市民に提供することが可能になっています。

■特定属性やエリアへの割引適用が困難

- 武蔵野市が属するタクシーの営業区域は「特別区・武三交通圏」ですが、交通圏の中ではどこであっても営業が認められておりますが、移動支援策を行う場合にエリアや属性を絞って実施するためには、タクシー配車アプリのシステム構築とタクシーの乗務員への周知に課題があります。

レモンキャブ事業

■運行管理者の負担が大きい

- レモンキャブの予約受付やコーディネート・配車と車両管理等を行う運行管理者と、実際の運行を担う運行協力員は、元消防団や商店主等の地域のボランティアが担っています。
- 本格運行から25年が経過し、運行管理者の高齢化が進んでいます。利用状況は好調である一方で、毎月の会議や電話予約の管理等の負担が大きいことから、運行管理者の担い手不足が懸念されております。
- 運行管理者の定年は75歳であり、今後5年間で定年退職になる方が多くいるため、早急に対応を検討する必要があります。
- 武蔵野市民社会福祉協議会のヒアリングでは、運行伝票の記入や予約の管理等で家族が副管理を行っている場合がある等、運行管理者の負担軽減が課題に挙げられました。

3. 基本的な方針・目標

3-1 基本理念・目標

武蔵野市第六期長期計画・第二次調整計画及び武蔵野市都市計画マスタープラン 2021 で掲げる「目指すべき姿」「まちの将来像」を実現するために、本計画の基本理念を『ライフステージに合わせて、多様な移動手段が選択できる「住み続けたいまち武蔵野」を進化させる』と定めました。総合的なまちづくりの将来像の達成に向けた、公共交通施策における考え方（基本理念）であるとともに、本計画により実現する 10 年後の武蔵野市の地域公共交通が目指すべき姿（目標）として掲げるものです。

【第六期長期計画・調整計画】目指すべき姿

- ・ 誰もが安心して暮らし続けられる魅力と活力があふれるまち
- ・ 都市基盤 基本施策 3：誰もが利用しやすい交通環境の整備（②市民の移動手段の確保）

【都市計画マスタープラン】まちの将来像

- ・ 様々な交流が生まれ、歩いて楽しい居心地が良いまち
- ・ 多様な暮らし方が選択できる、住み心地の良いまち
- ・ むらしやにぎわいを支える環境が整い、安心して住めるまち



【地域公共交通計画】基本理念・目標

ライフステージに合わせて、多様な移動手段が選択できる
「住み続けたいまち武蔵野」を進化させる

本市では、高齢化の進展やライフスタイルの変化により、市民の移動ニーズが多様化しています。通勤・通学だけでなく、買い物や通院、子育て世代の送迎等、安心して自由に移動できる環境が求められています。こうした背景から、誰もが年齢や生活環境に応じて選べる多様な移動手段を整備し、住み続けたいまち武蔵野を進化させることが重要です。

市民アンケート調査では、「ムーバスがあるから将来の移動に不安がない」「安心して武蔵野に住み続けられる」との声が多く寄せられており、交通が暮らしの安心を支える基盤であることが実感されています。

本計画では、徒歩や自転車、路線バス、ムーバス、タクシー、レモンキャブ等、多様な交通手段を組み合わせて、市民一人ひとりのライフステージに応じた移動のしやすさを追求します。特に高齢者や子育て世代が安心して利用できる交通サービスの充実を図ります。

これにより、市民が将来にわたり安心して暮らし続けられるまちを築き、地域の交流や経済活動の活性化等に繋げてまいります。市民、交通事業者、行政が連携し、持続可能で安全な交通ネットワークの構築を目指します。

3-2 目指すべき将来像

(1) 交通ネットワーク

市内にある基幹交通やムーバス、補完交通を活用することで、3駅を始めとした地域交通拠点へつなぎ、年齢や生活環境に応じて、誰もが生活に必要な都市機能にアクセスできるネットワークの構築を目指します。

利便性の高い公共交通ネットワークの構築にあたっては、運行する交通サービスごとに、特性に応じた分類と役割を設けることで、個々の交通サービスが目指すべき方向性を明確にし、取組みを実施する際の内容を検討する際の指針の一つとします。

種別	機能・役割	具体例
基幹交通	市内外の地域交通拠点を結び、通勤・通学や買い物等に利用される大量・長距離輸送の「まちの骨格」となる交通手段です。多くの人の移動を支える役割を担います。	鉄道 路線バス
ムーバス	基幹交通だけでは行き届かない住宅地等をきめ細かく結ぶ、中規模の交通手段です。高齢者や子育て世帯等が安心して外出できる「地域の足」としての役割を担います。	ムーバス
補完交通	基幹交通やムーバスだけでは対応できない移動ニーズを補う交通手段です。ドア・ツー・ドアの移動サービスであるタクシーやレモンキャブ等は、制約のある方を支えるセーフティーネットとして重要な役割を担います。また、地域公共交通と福祉交通を連携した武蔵野方式のデマンド交通、自転車と連携したシェアサイクル、子育て世帯等へのタクシー助成等の移動サービスは、「すき間」を埋める役割を担います。	タクシー レモンキャブ つながり 武蔵野市方式の デマンド交通、 シェアサイクル タクシー助成 等

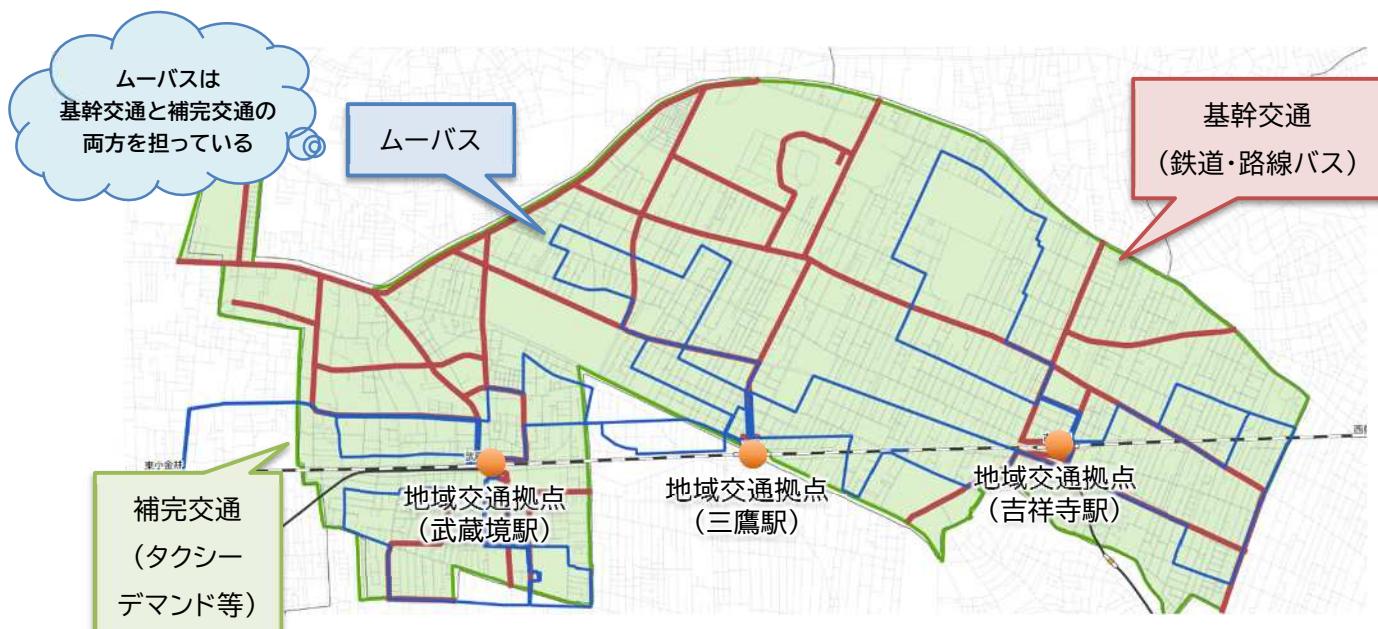


図 目指すべき地域公共交通ネットワーク図

(2) 路線バスとムーバスの関係

- ムーバスは、路線バスの走っていない狭隘な生活道路等の交通空白・不便地域を運行しており、運行経路はほぼ重複していません。
- 路線バスとムーバスの地点別の乗車人数データを分析すると、中央線の3駅と病院・大学・コミセン等の施設近傍の利用が多くみられ、路線バスとムーバスで利用の多い乗車地点が重複していないことが分かります。
- ムーバスは、路線バスが質の高いサービスを提供できているからこそ、当初からのコンセプトを守ることができているため、引き続き、互いの共存を図りながら、質の高い路線バスとともに運営していく必要があります。

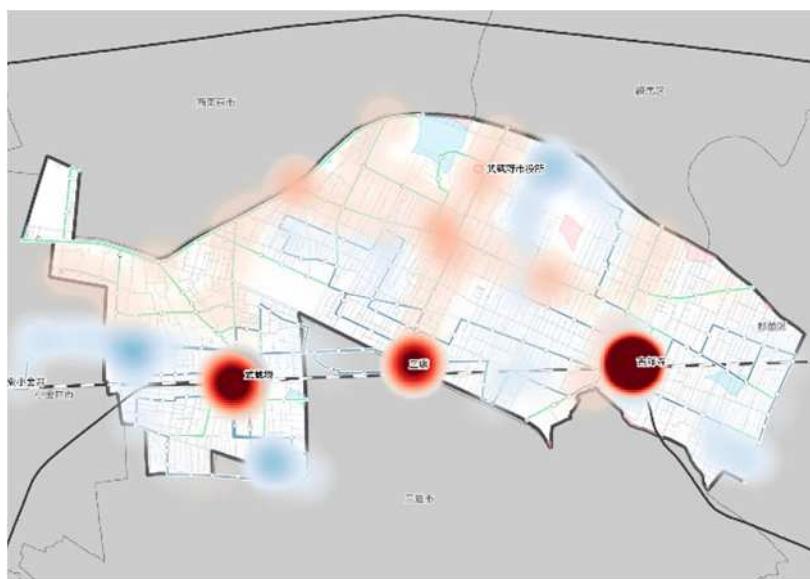


図 利用の多い乗車地点（青：ムーバス、赤：路線バス）

(3) 目指すべき将来像

本市の地域公共交通の特徴として、徒歩と路線バスまたはムーバスを組み合わせれば、市内のどこからでも概ね 20 分以内に 3 つの鉄道駅へアクセスできるという利便性があります。この「20 分圏域」という考え方は、本市の地域公共交通の質が高いことを示しており、市民の日常生活を支える基盤となっています。買い物や通勤・通学、通院等、暮らしのあらゆる場面で安心して移動できることは、「住み続けたいまち」としての魅力を高める大きな要素でもあります。

一方で、地域公共交通を取り巻く状況は変化しており、乗務員不足やバスの走行環境の変化により、地域特性を踏まえた運行ルート及びダイヤの在り方を検討する必要が生じているため、「今の形をそのまま未来まで守り続ける」ことを目的とするのではなく、この便利さを支えている考え方を大切にしていきます。

「20 分圏域」という考え方は本市ならではの強みですが、将来はこの便利さを一つの目安としながらも、市民が安心して移動できる環境を守り続けることを目指します。「移動しやすいと実感できること」を大切にし、本市の地域公共交通を次の世代へ繋げていきます。

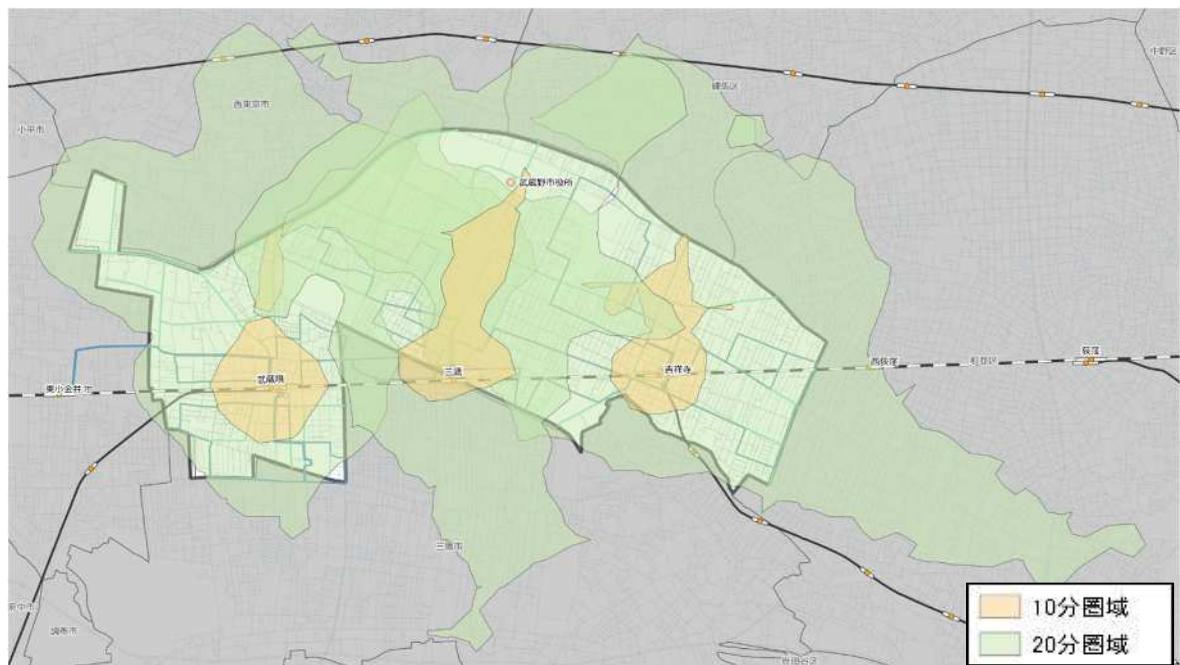


図 市内鉄道駅における閑散時間帯（21時）の20分圏域
(徒歩+バス (路線バスまたはムーバス))
<設定条件>GTFSデータの年月日等を記載予定

3-3 基本方針

本市の地域公共交通は、乗務員等の担い手不足や市民ニーズの多様化、安全安心なインフラ整備の必要性等、様々な課題に直面しています。これらの課題を解決し、市民が安心して移動できる環境を整えるためには、「持続可能性」と「安全性・利便性」を両立させる視点が欠かせません。そこで本計画では、基本理念を具体化するため、2つの基本方針を掲げました。基本方針①はソフト対策であり、基本方針②はハード対策として整理しており、これらを支える横断的な手段として、新技術（テクノロジー）の活用を取り入れていきます。

これらの方針を基軸に、市民・事業者・行政が一体となって取り組むことで、誰もが安心して暮らし続けられる地域公共交通の姿を実現していきます。

基本方針①：【ソフト】 担い手確保とサービスの多様化の両立を目指す

本市の地域公共交通を持続的に維持・発展させるためには、第一に「担い手確保」が不可欠です。バス業界は乗務員を始めとした整備士、運行管理者等の担い手不足が深刻化しており、路線バスやムーバスの安定運行を大きく揺るがす要因になっています。

交通事業者のみでの解決は困難であるため、市と交通事業者が連携して、採用活動と乗務員が独り立ちするまでの定着を強化するとともに、多様な人材が安心して就労できる環境づくりに取組みます。併せて、ムーバスに対する市民ニーズが多様化していますので、運行当初から継承し守り続けているコンセプトや現状の課題について、市民と利用者に正しく知ってもらう取組みも行います。また、高齢者や子育て世代等、公共交通の利用に不便を感じている住民に寄り添った新しい移動手段の検討や、レモンキャブの持続可能性を高める取組みを行います。

基本方針②：【ハード】 インフラ整備により、安全性と利便性の高い交通環境を創出する

公共交通を安全安心に運行するためには、駅前広場や道路といった基盤整備が欠かせません。駅前広場や駅周辺の再整備により、バス・タクシー・自転車等の異なる交通モードを円滑に乗り継げるようになります。市民の移動の利便性を高める取組みを検討します。また、バス等の公共交通が安全安心して運行できる道路整備やバス待ち環境の整備等により、誰もが安心して快適に利用できる環境整備を推進します。こうしたインフラ整備は単なる利便性向上にとどまらず、乗務員の離職防止対策にも繋があることが期待されます。

【テクノロジー】 新技術の活用により、様々な交通課題を解決する

近年、AIやビッグデータ等の新しい技術は急速に進化しており、交通分野においても幅広く活用が進んでいます。これらの技術を積極的に取り入れることで、運行の効率化や利用者の利便性向上、さらには環境負荷の軽減といった課題の解決が期待されます。

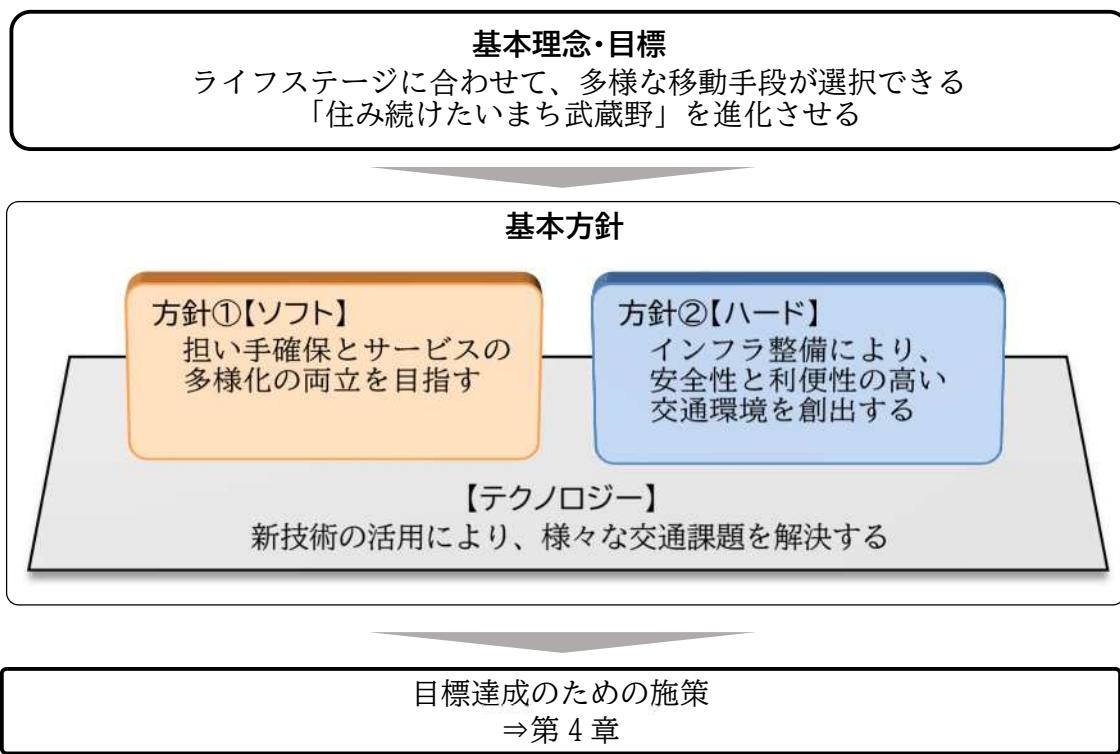


図 計画の方針・方向性

3-4 ムーバスのコンセプトの再定義

(1) 30年の歩みと市民の声

本市のコミュニティバス「ムーバス」は、平成7年（1995年）に運行を開始し、令和7年（2025年）11月26日で30周年を迎えます。全国でも先駆けとなる市内循環型の小型バスとして誕生したムーバスは、住宅街の奥まで入り込み、きめ細かく地域を結ぶ特長を持っています。

鉄道駅から距離がある住宅地や高齢者、子育て世代等が多い地域において、日常生活に欠かせない移動手段として定着し、現在では「なくてはならない交通」として広く市民に受け入れられています。市民アンケート調査でも「ムーバスがあるから将来の移動に不安がない」「安心して住み続けられる」といった意見が多く寄せられました。ムーバスは単なる移動のための乗り物ではなく、市民の生活の安心感を支え、定住意識を高める「まちの公共インフラ」になっています。

■ムーバス年表(概略)

1990年	市長宛てに一通の手紙が届く
1995年	1号路線（吉祥寺東循環）運行開始
1998年	2号路線（吉祥寺北西循環）運行開始
1999年	2号路線が増便（17分間隔⇒13分間隔）
2000年	3号路線（境南西循環、境南東循環）運行開始
2002年	2号路線に休日ダイヤを導入（10分間隔） 4号路線（三鷹駅北西循環）運行開始
2004年	回数券の販売開始 5号路線（境西循環）運行開始 ※境・東小金井線は翌2005年運行開始
2007年	6号路線（三鷹・吉祥寺循環）、7号路線（境・三鷹循環）運行開始
2012年	交通系ICカードを導入
2013年	3号路線（境南西循環）減便（20分間隔⇒22分間隔） ※減便により利用者が減少したため、2015年に20分間隔に戻す
2015年	2号路線増便（平日13分間隔⇒12分間隔）
2020年	回数券の販売終了、休日ダイヤの導入（1・3～7号路線）
2024年	改善基準告示の改正により、最終便繰り上げ（3・5・7号路線）
2025年	乗務員不足の影響により、6号路線（三鷹・吉祥寺循環）を減便

(2) 活性化協議会での議論と課題認識

活性化協議会では、ムーバスの将来像について多くの議論が行われました。特にムーバスは「市民も利用者もみんなで支えることが大切である」という意見が多く、地域のみんなで支えていくことの重要性が改めて確認されました。

近年は全国的なバス乗務員不足の影響を受け、ムーバスの安定的な運行を維持することが難しくなってきています。利便性が高く評価される一方で、その持続可能性に課題があることも市民と共有し、理解してもらう必要があります。運行開始から30年が経過した今だからこそ、ムーバスの果たす役割や価値を改めて整理し、市民とともに考えていくことが求められています。

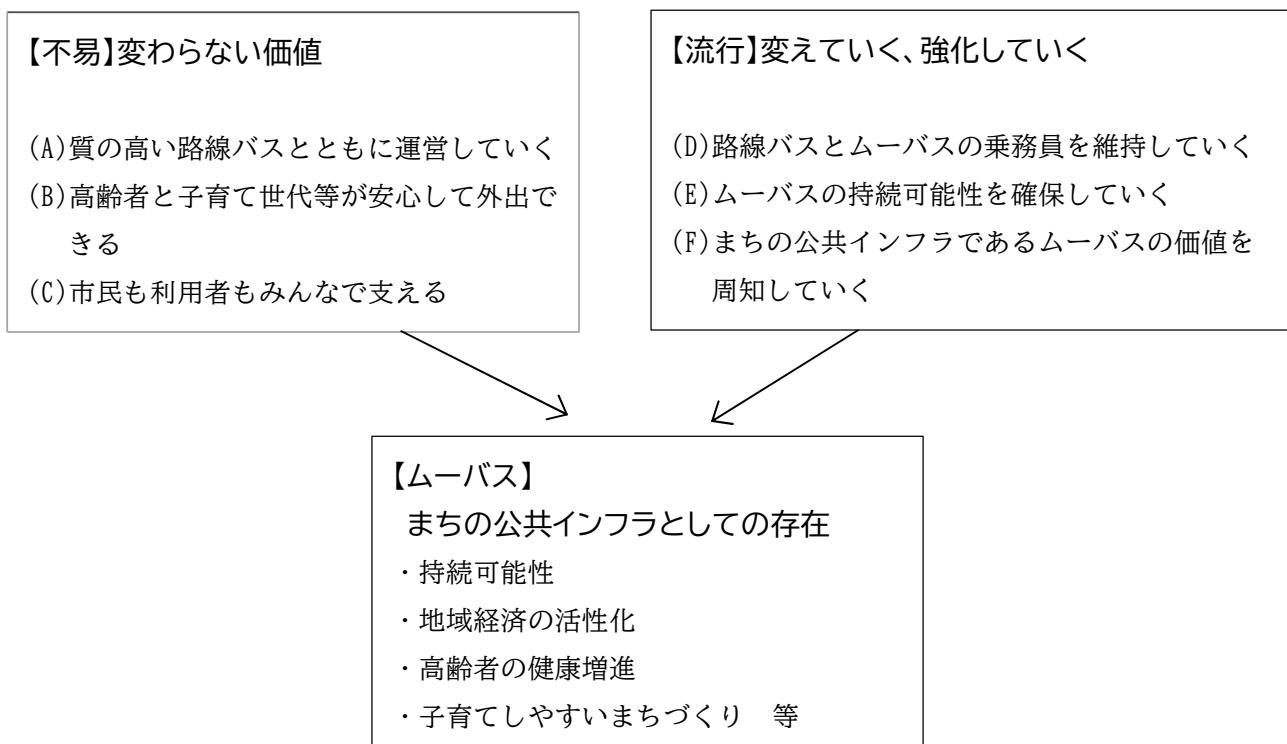
(3) コンセプトの整理

こうした経緯を踏まえ、本計画ではムーバスのコンセプトの再検討を行いました。その際に、ムーバスの運営における「不易流行」という考え方を大切にすることにしました。「不易流行」とは、俳句の世界に由来する言葉で、「これまででも、これからも変わらないもの（不易）」を守りながら、「これから変えていく、強化していく必要のあるもの（流行）」を取り入れて進化していくという考え方です。活性化協議会においても、ムーバスの課題を解決していくには、まず変えてはいけない大切なものを明確にし、その上で変えるべきものに新しい技術を取り入れていく考え方方が大事であると議論しています。

ムーバスにおいて守るべき「不易」とは、(A)質の高い路線バスとともに運営していく、(B)高齢者と子育て世代等が安心して外出できる、(C)市民も利用者もみんなで支える、の3つであり、これらは今後も変わらない価値です。一方で「流行」としては、(D)路線バスとムーバスの乗務員を維持する、(E)ムーバスの持続可能性を確保していく、(F)まちの公共インフラであるムーバスの価値を周知していく、の3つであり、これらは新たに変えていくものになります。

こうした議論や市民アンケート調査結果等を踏まえ、本計画ではムーバスのコンセプトを以下の5つに整理しており、現在の4つのコンセプトから、⑤「まちづくりに貢献する武蔵野市らしいバス」を追加しました。このコンセプトは、市民アンケートで示された「将来の移動への安心感」や、市民がムーバスに乗ることによる地域経済の活性化、高齢者の健康増進といった副次的な効果を踏まえたものです。また、「市民も利用者もみんなで支える」という意見を反映し、ムーバスが単なる移動手段を超えて、市民の暮らしとまちづくりをともに支える存在であることを明確にしました。

■不易流行のイメージ図



■ムーバスのコンセプト

①バス交通空白・不便地域を解消する短距離交通システム

- ・バス交通空白・不便地域の解消
- ・駅とできるだけ短距離で結ぶ
- ・路線バスと重複しないルート
- ・持続可能な運行ルート及びダイヤ
- ・安全性を確保したルート
- ・路線バスとムーバス乗務員を維持

②高齢者や子ども子育て世帯などすべての方が気軽に利用できるバス

- ・乗降しやすく、安全で快適な車両
- ・200m間隔のバス停の設置
- ・高齢者や子育て世帯の利用を主にした運行時間帯

③地域の人々が育てるバス

- ・地域のみんなで支える料金体系
- ・地域・住民と連携した改善・充実
- ・地域のバスとしての魅力や楽しさの創出
- ・地域コミュニティ機能の補完

④武蔵野市の公共交通ネットワークづくりに貢献するバス

- ・自家用車から公共交通機関への乗換促進
- ・路線バス・タクシー・福祉交通との共存・連携
- ・駅中心部の交通混雑緩和
- ・近隣自治体との共同運行

⑤まちづくりに貢献する武蔵野市らしいバス

- ・市民も利用者もみんなで支える
- ・地域経済の活性化や高齢者の健康増進等のまちづくりに貢献
- ・ムーバスを運営する上での課題やまちのインフラとしての価値等を市民や利用者で共有
- ・まちづくりとの連携(自転車、商業者、企業、大学等)

(4) 今後の方向性

ムーバスは運行から30年を経て「なくてはならない交通」として市民生活を支えてきましたが、これからはさらに「愛着が持たれる交通」へと発展させていくことを目指します。

今後は、ムーバスの「存在感」と「信頼感」を市民や利用者と共有する取組みを行い、市民にとって安心で便利であるだけでなく、誇りを持ち、次世代に引き継いでいける交通として進化を続けていきます。

4. 目標達成のための施策及び事業

基本方針に基づいた基本施策及び個別施策（アクションプラン）を下記の通り定めます。

基本方針	基本施策	個別施策(アクションプラン)
基本方針① 【ソフト】 担い手確保とサービスの多様化の両立を目指す	基本施策① 担い手確保と持続可能なムーバス運行	①-1 : 採用活動の強化と多様な採用方法の実施 ①-2 : 乗務員の負担軽減による離職防止対策の強化 ①-3 : 乗務員の魅力向上に向けた取組みの実施 ①-4 : 持続可能なムーバス運営の再構築 ①-5 : ムーバスの価値浸透につながる広報の実施 ①-6 : 近隣自治体や交通事業者との連携強化
	基本施策② 移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開	②-1 : 特に支援が必要な子育て世代への新たな移動支援 ②-2 : スポット的・時限的な交通空白発生時の代替輸送の検討 ②-3 : 要支援者等を対象とした新たな移動支援の検討 ②-4 : レモンキャブの持続可能な運営体制の検討
基本方針② 【ハード】 インフラ整備により、安全性と利便性の高い交通環境を創出する	基本施策③ 駅前広場・道路空間等の改良・再整備	③-1 : 「三鷹駅北口交通環境基本方針」に基づく駅周辺部と駅前広場の交通環境の再整備 ③-2 : 「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」に基づく駅周辺部の交通環境の検討 ③-3 : 安全安心に走行できる道路空間の検討と整備 ③-4 : バス待ち環境の改善を行う事業者への支援強化
	基本施策④ 地域特性を踏まえた新技術・DXの導入検討	④-1 : GTFS データの活用による利用者の利便性向上の検討 ④-2 : 自動運転技術等の交通DX化に向けた調査・研究 ④-3 : 環境に配慮した車両の導入・研究

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-1：採用活動の強化と多様な採用方法の実施

本市の地域公共交通は、交通事業者の強固な運営基盤のもと支えられている。そのため、近年深刻な乗務員不足により課題を抱える交通事業者の適切な運営基盤の確保に向けて、交通事業者は採用活動を強化します。また、現在乗務員として大部分を占める団塊ジュニア世代が2030年代前半に60歳代に突入することを見越して、市は短期的な対応としての支援策を検討するとともに、積極的な採用活動の情報発信及びイベントの開催等を行います。

■実施主体と取組内容(例)

○乗務員の採用活動を強化

- ・ 交通事業者（バス、タクシー）は、改善基準告示の改正に対応した運行体制を構築し、その維持に不可欠な乗務員の確保に向けて採用活動を強化します。大学や専門学校等への訪問、採用イベントへの積極的な参加や、WEBサイト・SNS等を活用した広報活動を実施します。
- ・ 市は、新規採用された乗務員に対して支援する新しい制度を検討します。

○市HP・公共施設等におけるムーバス乗務員の募集案内

- ・ 市は、ムーバス乗務員の募集案内を、市のホームページ（トップページ、バナー広告等）やバス停の上屋、公共施設の掲示板等に掲載します。

○ムーバス運転体験イベントの開催

- ・ 市と交通事業者は、バス乗務員採用のためのムーバス運転体験会を開催します。実際にムーバスを運転することで、市民や若年層を中心に「バス運転の仕事」に親しみを持つてもらい、乗務員就職への関心を高めます。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
乗務員の採用活動を強化	検討 実施		→		
市HP・公共施設等における ムーバス乗務員の募集案内	実施		→		
ムーバス運転体験イベントの開催	実施		→		

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-2：乗務員の負担軽減による離職防止対策の強化

乗務員の負担を軽減して離職を防止するためには、職場環境を改善する取組みが必要です。交通事業者は安心して運転できる環境づくりを通じて、心理的・身体的な負担を軽減し、働きやすい職場の実現を目指します。

実施主体と取組内容(例)

○カスタマーハラスメント対策

- 交通事業者（バス、タクシー）は、不当なクレームや苦情によるカスタマーハラスメントから乗務員を守るため、車内にカスハラ防止ポスターの掲示を行う等、日本バス協会が公表している基本方針に基づいて取組みを行います。また、管理職研修等を通じて、乗客対応等に悩んでいる乗務員への支援体制を整備します。
- 市は、「施策①-6 ムーバスの価値浸透につながる広報戦略の検討と実施」のイベントにて、乗務員の声の紹介、市民に乗務員への配慮を呼びかける等、まちのやさしさを広げるメッセージを発信します。

○多様な働き方を広げる取組み

- 交通事業者（バス）は、子育て世代や高齢者を始めとした多様な人材を採用するとともに、人材の定着を促進するため、短時間勤務等の多様な働き方を広げる取組みを継続していきます。

○完全キャッシュレスバスの検討

- 交通事業者（バス）は、運賃収受の自動化により、現金等運賃支払いの目視確認が不要になることや、定時性向上による労働時間減少、乗降時の遅延軽減によるバス乗務員の負担軽減につながることが考えられることから、国・都の動向を見据えつつ完全キャッシュレスバスの検討を行います。

実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
カスタマーハラスメント対策	実施		→		
多様な働き方を広げる取組み	実施		→		
完全キャッシュレスバス化の検討	検討		→		

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-3：乗務員の魅力向上に向けた取組みの実施

乗務員の確保に向けては、採用活動の強化に加えて、乗務員という職業の魅力を広く周知し、共感を得られる取組みが求められています。市と交通事業者は、「公共」の交通を支える役割や、仕事を通じて得られるやりがい・喜び・地域貢献等の魅力を広く情報発信します。

■実施主体と取組内容(例)

○乗務員の仕事と制度の「見える化」

- ・交通事業者（バス、タクシー）は、乗務員の1日の仕事内容から、地域に貢献している実感、やりがい、喜びだけではなく、運行上の安全対策や車内ルール等についても、WEBやSNS、動画等で発信しています。また、職場環境の改善内容やキャリア支援等の制度面についての「見える化」についても継続していきます。
- ・市は、情報発信できる各種メディア（市報、CATV、SNS、季刊むさしの等）に乗務員のコラムを掲載する等、定期的にバス運行業務のPRを実施します。

○バス乗務員の表彰制度

- ・市は、現在実施している「ムーバス優良運転士表彰制度」を路線バスの乗務員にも拡大することで、市内バス事業の発展及び利用者の安全安心に貢献する乗務員の表彰制度を実施します。「施策①-6 ムーバスの価値浸透につながる広報戦略の検討と実施」のイベントと併せて実施することで、乗務員の魅力を広く市民・関係者、乗務員の家族等に伝える場とします。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
乗務員の仕事と制度の「見える化」	実施		→		
バス乗務員の表彰制度		実施	→		

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-4：持続可能なムーバス運営の再構築

現在直面するバス乗務員不足の問題は、今後もさらに深刻化することが懸念されるため、今から将来を見据えた早急な検討が必要です。今後も公共インフラとしてのムーバスの運行を維持・継続していくために、市と交通事業者は運行面・運営面等の持続可能性を高める取組みを行います。また、バス乗務員不足の解決に向けて、ムーバス乗務員の雇用形態における検討も併せて行う必要があります。市は、ムーバス乗務員を将来にわたって継続して確保していくための官民連携による方策等について検討を行います。

■実施主体と取組内容(例)

○持続可能な運行システムへの再構築

- 市と交通事業者（バス）は、ムーバスの7路線・9ルート全てを対象として、ムーバス利用者のフォローアップ調査等から移動目的や利用時間帯等を整理した上で、現在の運行ルート及びダイヤの評価・検証を行います。また、バス乗務員不足に伴う運行ルート及びダイヤ改正によるムーバス利用者への影響等を分析し、持続可能な運行システムの再構築を行います。

○運賃の在り方検討

- 市は、「市民も利用者もみんなで支える」というムーバスのコンセプトを守りつつ、昨今の燃料費高騰や乗務員確保に向けた人件費の増大等、ムーバスの運行に係る負担はさらに大きくなることを踏まえて、運賃の在り方の検討を行います。

○運行外収入確保の検討

- 市は、車内広告やスマートバス停を活用した広告、ふるさと納税等の運賃以外の収入源確保を検討します。

○ムーバス運行経費の見直し

- 市と交通事業者（バス）は、ムーバスに関連する経費の適切な見直しを行います。例えば、ムーバス乗務員が不足した際に路線バス乗務員が運行した場合の経費、ムーバス運行に関わる各種経費、さらには市内の営業所の維持管理費等の関連経費についても包括的に検討します。

○ムーバス乗務員の雇用形態における検討

- 市は、ムーバスを持続可能な運営にするため、ムーバスを「公共交通全体で支える」という視点から、ムーバスの乗務員の多様な働き方について検討します。例えば、市が直接雇用した人材やタクシー事業者等が採用した人材をバス会社に派遣する仕組み等、多様な視点で交通事業者と協議していきます。

■実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
持続可能な運行システムへの再構築(※)	検討	検討	実施	実施	実施
運賃の在り方検討	検討	検討	実施	実施	実施
運賃外収入確保の検討	検討	検討	実施	実施	実施
ムーバス運行経費の見直し	実施	実施	実施	実施	実施
ムーバス乗務員の雇用形態における検討		検討	検討	実施	実施

(※) バス事業者との協議により、ルートごとに段階的に実施していくことも検討します。

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-5：ムーバスの価値浸透につながる広報の実施

ムーバスは運行開始から30年が経過し、多くの市民・利用者の生活に密着した交通手段として利用されているとともに、まちの公共インフラとして確立しております。ムーバスを持続可能なものにしていくためには、市は、ムーバスの価値や運行当初から継承し守り続けているコンセプト、現状抱える課題等について、市民・利用者に正しく知ってもらい、「市民みんなで支えるムーバス」という考え方を様々な場面や手段で情報提供します。

■実施主体と取組内容(例)

○ムーバスの広報強化月間を設定

- 市は、市民・関係者がムーバスを考えるきっかけとなるよう、市報等による情報発信（コンセプト、乗務員不足の現状と課題、利用・収支状況、市民・利用者からの声等）を強化するため、例えば、ムーバス1号路線が運行開始した日（1995年11月26日）を記念した「ムーバスの日」の制定等を検討します。また、市民向けイベントを開催し、パネル展示やアンケート調査等を実施します。

○参加型の体験イベントの開催

- 市と交通事業者（バス）は、ムーバスの公共インフラとしての価値を浸透させるため、例えば夏休みの自由研究のテーマとして、ムーバスの乗り方教室や営業所見学ツアー等の参加型の体験イベントの開催を検討します。ムーバスへの愛着が深まる取組みを実施することで、日常的な利用や運行継続への支持が高まり、利用者がムーバスを共に支える仲間となる関係性が生まれることを期待します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
ムーバスの広報強化月間を設定	実施		→		
参加型の体験イベントの開催		検討	実施	→	

基本施策①：乗務員確保と持続可能なムーバス運行

①-6：近隣自治体や交通事業者との連携強化

路線バスは自治体を跨いだ運行をするため、自治体単位ではなく、広域的な対応が必要です。特に、バス乗務員不足に係るバス会社への費用補助については、近隣自治体との連携が求められます。また、ムーバス運行における日常的な課題共有や緊急時の対応等に備えて、市と交通事業者間での定期的な情報共有の場を設けます。

■実施主体と取組内容(例)

○近隣自治体と連携した国と東京都への要望

- 市は、路線バスの運行を持続可能なものにするためには、自治体単位ではなく、広域的な対応が必要であることや、バス会社に対する大型二種免許の取得に係る費用の補助等、バス乗務員不足の解消に資する、より具体的な取組みの実施について、近隣自治体と連携して、国及び東京都へ働きかけを行います。

○市・交通事業者の意見交換会の開催

- 市と交通事業者（バス）は、ムーバス利用者から寄せられた意見をもとに運行上の留意点を整理し、バス会社（営業所、労働組合）はカーブミラーや啓発看板等の走行環境に関する課題を整理します。これらの情報を共有し、安全性の向上と顧客満足度の向上を目的として、年4回程度の意見交換を実施します。

○交通事業分科会の定期的な開催

- 市と交通事業者（バス、タクシー）は、法定協議会である「武蔵野市地域公共交通活性化協議会」とは別に、市と交通事業者等から構成される「交通事業分科会」を定期的に開催し、普段の課題共有だけでなく、②-2の「持続可能な運行システムへの再構築」、③-1の「スポット的・時限的な交通空白発生時」に対応するための研究や検討等、市と事業者間の関係性の構築を積極的に行います。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
近隣自治体と連携した国と東京都への要望	実施		→		
市・交通事業者の意見交換会の開催	実施		→		
交通事業分科会の定期的な開催	実施		→		

基本施策②：移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開

②-1：特に支援が必要な子育て世代への新たな移動支援

本市では、年少人口は将来も現状の人口を維持する予定であり、妊娠期からの子育て世代の移動については、公共交通等の利用のしづらさを感じる方がいます。市は、子どもと子育て家庭を地域社会全体で応援するまちづくりを推進するため、対象者を限定した個別輸送の利用助成や、移動に役立つ情報提供を実施します。

■実施主体と取組内容(例)

○妊娠期からの子育て世代向けタクシー助成

- 市は、公共交通等での移動がしづらい、妊娠期から出産後1年程度の子育て世代を対象に、タクシー配車アプリ等を活用したデジタルクーポンの配布により、タクシー利用の助成を実施します。

○ムーバスの混雑情報の提供

- 市は、混雑したバス車内での利用に不安や不便を感じやすい妊娠婦やベビーカー利用者が、バス利用の抵抗感を軽減することを目的に、車内混雑情報や「ベビ吉（吉祥寺におけるベビーカーの貸し出しサービス）」等の関連情報の提供を検討します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
妊娠期からの子育て世代向けタクシー助成	実施		→		
ムーバスの混雑情報の提供		検討	→		

基本施策②：移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開

②-2 : スポット的・時限的な交通空白発生時の代替輸送の検討

令和6（2024）年度には、乗務員不足により一部路線で運休や減便を実施せざるを得ない事態が発生しました。今後も同様の事態が生じる可能性があることから、市と交通事業者は、スポット的・時限的に交通空白が生じた場合に備え、代替輸送の導入等、迅速に対応できるよう、あらかじめ対応策の選択肢や対応ルールを検討します。

■ 実施主体と取組内容(例)

○減便対応時における代替輸送の検討

- ・ 市と交通事業者（バス、タクシー）は、乗務員不足等によりムーバスの減便が避けられない場合で、利用者や市民への影響が大きいと想定される際には、道路運送法第21条に基づく貸切バス・タクシー事業者による代替輸送等、他の交通事業者による代替交通の導入をあらかじめ検討します。

実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
減便対応時における代替輸送の検討(※)	検討	検討	実施		➡

(※) 施策①-3 「ムーバスの持続可能な運行体制の構築」のスケジュールに併せて進めます。

基本施策②：移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開

②-3：要支援者等を対象とした新たな移動支援の検討

本市では老人人口の増加が見込まれる中、足腰等が弱くムーバス等の公共交通の利用に不便を感じながらも、レモンキャブの利用登録の対象外となる方が存在します。市は、誰もが移動しやすい交通環境を実現するため、武藏野市の地域特性を踏まえた移動支援策を検討します。

■ 実施主体と取組内容(例)

○武蔵野市方式のデマンド交通等の検討

- ・ 市は、レモンキャブの登録対象外であっても、身体的な理由等からバスの利用が困難、またはバス停までの徒歩移動が負担となる移動制約者を対象に、対象者やエリアを限定した武藏野市方式のデマンド交通の導入や、ドア・ツー・ドア型交通サービス（ファーストワンマイル、ラストワンマイル）の導入可能性を検討します。
 - ・ その際は、既存の交通サービスとの重複・競合を避け、市内の交通資源を有効に活用することに留意するとともに、高齢者の免許返納後の移動手段の確保という観点を含め検討していきます。

実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
武藏野市方式のデマンド交通等の検討(※)	検討	検討	実施		→

(※) 施策①-3 「ムーバスの持続可能な運行体制の構築」より、移動のサービス水準が低下するエリアを補完する必要があるため、このスケジュールに併せて進めます

基本施策②：移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開

②-4：レモンキャブの持続可能な運営体制の検討

レモンキャブは、1人でバスやタクシー等の公共交通を利用することが困難な方の外出を支援する移送サービスであり、地域の方々が運行管理者や運転手（運行協力員）として支えている福祉有償運送です。今後5年間で多くの運行管理者が75才の定年を迎えることにより、運行を担う人材の不足やノウハウの継承が懸念されるため、市は、レモンキャブの運行を安定的に維持・継続することを目的に、運行管理者の負担軽減に資するシステム導入等に取組みます。

■実施主体と取組内容(例)

○予約・運行管理システム等の検討

- ・ レモンキャブの予約及び運行管理は現在アナログで行われおり、運行管理者の業務量と負担が大きくなっています。一方で、利用者や地域の状況を熟知した運行管理者によって、最適な配車が実現されている実態もあります。
- ・ 市は、運行管理者と運行協力員の予約及び運行管理業務の効率化を目的として、武蔵野市民社会福祉協議会と連携して、レモンキャブの運行・運営の実情に即した予約・運行管理システム等の構築・導入を検討します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
予約・運行管理システム等の検討	検討	検討	実施		→

基本施策③：駅前広場・道路空間等の改良・再整備

③-1：「三鷹駅北口交通環境基本方針」に基づく駅周辺部と駅前広場の交通環境の再整備

三鷹駅北口は、駅前広場内での公共交通・一般車・福祉車両等の導線錯綜や、一般車・福祉車両の乗降・待機スペースの不足等の課題を抱えています。「三鷹駅北口街づくりビジョン」、「三鷹駅北口交通環境基本方針」に基づき、駅前広場及び駅周辺の交通課題の解消に向けて再整備を行います。

■ 実施主体と取組内容(例)

○駅前広場の拡張による、公共交通とそれ以外の車両との分離

- 「三鷹駅北口交通環境基本方針」において、駅前広場の拡張により公共交通とそれ以外の車両（一般車両、福祉車両等）との分離、バスや福祉車両等の乗降環境の改善、歩行空間と滞留空間の拡充が示されています。併せて、冗長性（余裕）を持たせることで、自動運転技術や新たな移動手段の実用化、災害時の激甚化等の不確実な将来に備えられることができると示されています。
- 市・警察・交通事業者（バス、タクシー）は、公共交通とそれ以外の車両の分離に向けて、駅前広場での乗り換えがスムーズにできるよう、乗降場所の分かりやすい案内等についても検討を行います。

○駅周辺部の交通環境の再整備、道路空間の再配分

- 「三鷹駅北口交通環境基本方針」において、補助幹線道路の整備に併せて、駅から放射状に延びる4路線（中央大通り、桜通り、中町新道、かたらいの道）の道路空間を再配分することで、歩行空間を充実させた歩行者中心の新たな交通環境を構築することが示されています。
- 市・警察・交通事業者（バス、タクシー）は、道路空間の再配分にあたって、駅に乗り入れるバス交通の安全性と定時性を確保できるよう、歩行者及び公共交通を優先した空間形成と仕組みづくりに取組みます。

■ 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
駅前広場の拡張による、公共交通とそれ以外の車両との分離	検討		→		
駅周辺部の交通環境の再整備、道路空間の再配分	検討		→		

基本施策③：駅前広場・道路空間等の改良・再整備

③-2：「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」に基づく駅周辺部の交通環境の検討

吉祥寺駅南口は、駅前広場が整備されていないため、パークロードにおける路線バスと歩行者との錯綜や、バス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下、信号待ち横断歩行者による井ノ頭通りの滞留空間不足等、様々な交通課題を抱えています。これらの課題を解消し、安全性と利便性を向上させたバス運行を実現するため、「NEXT 吉祥寺 2021」及び「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、駅周辺の交通環境改善を検討します。

■実施主体と取組内容

○吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方

- ・ 令和5年2月に公表した「吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」では、南口駅前広場の整備後に残される交通に関する問題を整理し、解決に向けた考え方を示しました。
- ・ 引き続き、吉祥寺駅南口駅前広場の整備を推進するとともに、令和7年度末までに「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」を策定し、吉祥寺駅南口の交通に関する問題の解決に向けた具体的な方策を提示していきます。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
吉祥寺駅南口交通環境基本方針の策定に向けた考え方		検討			→

※令和8年3月までに「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」を策定予定

基本施策③：駅前広場・道路空間等の改良・再整備

③-3：安全安心に走行できる道路空間の検討及び整備

バスやタクシー等の公共交通が安全安心に走行できる道路空間や、福祉車両等が安心して乗降できる駅前広場の整備等が求められていることから、道路管理者及び警察と連携し、対応策を検討します。

■実施主体と取組内容(例)

○カーブミラー等の安全対策の整備

- ・バスの運行ルート上では、歩行者や自転車の通行が多い経路や交差点の安全対策が求められており、安全性を向上させることは、バス乗務員の離職防止対策にも繋がります。
- ・市と交通事業者（バス）は、カーブミラー、啓発看板、区画線標示、カラー舗装等の整備、信号現示の改善等の市内で優先的に改善すべき項目を整理し、道路管理者及び警察と連携して対応策を検討します。

○バスの定時性確保の検討

- ・市と交通事業者（バス）は、バスの運行ルート上における路上駐車の実態を把握して、啓発活動を通じて定時性の確保に取組みます。また、信号の青時間が不足していることで、バスの定時性が確保できない交差点については、警察と連携して、信号現示の改善や優先信号の可否等を検討します。

○タクシー及び福祉車両の停車スペースの検討

- ・市は、駅前広場等におけるタクシー及び福祉車両の一時待機スペースの整備について、検討します。

○自転車走行空間の整備

- ・市は、「武蔵野市自転車等総合計画」に基づき、自転車の走行空間を適切に整備し、道路空間におけるバス運行の安全性を確保します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
カーブミラー等の安全対策の整備	実施		→		
バスの定時性確保策		検討	→		
タクシー及び福祉車両の停車スペースの検討		検討	→		
自転車走行空間の整備		実施	→		

基本施策③：駅前広場・道路空間等の改良・再整備

③-4：バス待ち環境の改善を行う事業者への支援強化

「武蔵野市バス施設等整備費補助金交付要綱」に基づき、現在は路線バスの停留所の上屋、タクシー乗り場の上屋、駅前広場やバス路線等の状況を示した案内板を対象に補助金を交付していますが、補助対象の拡大により、バス待ち環境のさらなる改善を図ります。

■実施主体と取組内容(例)

○「武蔵野市バス施設等整備費補助金交付要綱」の改定

- 市は、「武蔵野市バス施設等整備費補助金交付要綱」の補助対象事業について、上屋や案内板に加え、バス停看板のLED照明、ベンチ、整列用ポール・マーク、GTFSに対応したサービス（バスロケーションシステムやアプリ等）の導入を対象に追加し、バス待ち環境のさらなる改善を図ります。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
「武蔵野市バス施設等整備費補助金交付要綱」の改定		実施			→

基本施策④：地域特性を踏まえた新技術・DXの導入検討

④-1：GTFSデータの活用による利用者の利便性向上の検討

GTFS (General Transit Feed Specification) は、公共交通機関の時刻表や地理情報を共有するための国際的な標準データ形式であり、経路検索サービスや地図サービス等で公共交通情報を活用しやすくするために、世界的に広く利用されています。

バス事業者による GTFS データの整備が完了したことに伴い、GTFS に対応したバスロケーションシステムの導入や各種アプリとの連携を検討し、利用者の利便性向上を図ります。

■実施主体と取組内容(例)

○3駅に GTFS 対応のバスロケーションシステムを整備

- 3駅のムーバスバス停は、1つの停留所に複数の運行路線が乗り入れているため、利用者が誤って別の便に乗車してしまう事例や、バスの遅延状況が把握できないという課題がありました。特に三鷹駅は、関東バスと小田急バス双方が運行するムーバスが乗り入れているため、バスロケーションシステムの統合が困難という課題でしたが、昨年度に両社における GTFS データの整備が完了しました。
- 市と交通事業者（バス）は、GTFS に対応したバスロケーションシステムを搭載したバス停を3駅に設置します。なお、吉祥寺駅北口は令和7年度に設置済です。路線バスのバスロケーションシステムについては、施策③-4 「バス待ち環境の改善を行う事業者への支援強化」において整備を進めます。

○ムーバスにおける路線案内等の各種検索サービスについて検討

- 市と交通事業者（バス）は、ムーバス全路線の GTFS データが整備されたことにより、Google マップ、Yahoo!路線、駅すばあと、ナビタイム等での検索やルート案内が可能となるよう、対応を検討します。

■実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
3駅に GTFS 対応のバスロケーションシステムを整備	検討		→		
ムーバスにおける路線案内等の各種検索サービスの利用について検討		検討	→		

基本施策④：地域特性を踏まえた新技術・DX の導入検討

④-2：自動運転技術等の交通 DX 化に向けた調査・研究

AI やビッグデータの活用により、効率的な路線・ダイヤ改正等の交通の DX 化を進めることで、乗務員の働き方改革や人手不足の対応、利用者の利便性向上が期待されます。また、自動車やバスの自動運転技術の進展に伴い、道路や駅前広場に求められる要件が変化することが見込まれることから、交通 DX 化に向けた調査・研究を行います。

■実施主体と取組内容(例)

○自動運転等の技術の研究

- ・ 武蔵野市は住宅密集地で幅員の狭い生活道路が中心の市街地であるため、自動運転の実証には技術面だけではなく、道路構造や走行環境等、多くの課題があります。
- ・ 市は、国や東京都における実証実験の事例を調査・研究します。

○バス運行の AI ダイヤ自動生成の研究

- ・ 乗務員不足を解消するためには、短時間勤務や週休 3 日勤務等、多様な働き方を取り入れ、より幅広い多様な人材を確保する必要があります
- ・ 市と交通事業者（バス）は、AI によるダイヤ生成を活用した乗務員配置の最適化やシフト作成の自動化に関して実証実験の事例等を調査・研究します。

■実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
自動運転等の技術の研究	研究		→		
バス運行の AI ダイヤ自動生成の研究	研究	→			

基本施策④：地域特性を踏まえた新技術・DXの導入検討

④-3：環境に配慮した車両の導入・研究

武蔵野市は、2050年度までに温室効果ガス排出実質ゼロを目指す「2050年ゼロカーボンシティ」を表明していることから、地域公共交通においても、EVや水素等の環境負荷の少ない車両への転換を実施します。

■実施主体と取組内容(例)

○ムーバスをディーゼル車から環境負荷の少ない車両に更新

- ムーバスの車両（日野自動車製ポンチョ）の買い替え時期の目安は、使用年数が10年以上または走行距離が40万km以上（※要確認）としています。
- 市は、全19台のムーバス車両を計画的に更新していく必要があることから、更新時にはEV車をはじめとした環境負荷の少ない車両の導入を検討します。令和7年に関東バスにおいてEVバス1台をすでに導入済です。

○環境に配慮した車両の研究

- EVや水素バス等、環境に配慮した車両の導入にあたっては、充電・補給設備の設置場所やムーバス運行距離に対する航続距離の確保等、多くの課題があります。
- 市は、国や東京都における実証実験の事例を調査・研究します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
ムーバスをディーゼル車から環境負荷の少ない車両に更新	検討		→	→	→
環境に配慮した車両の研究	研究		→	→	→

5. 計画の推進及び評価方法

5-1 PDCA サイクルによる評価検証

本計画は、活性化協議会において、個別施策の実施状況を毎年度モニタリングし、達成状況の評価を行うことで、計画の実行力を高めていきます。また、計画策定・改定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、実施状況及び評価(Check)、施策・事業の改善・見直し(Action)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。

表 計画策定に係る主な意見聴取・関係者協議

取組名称	検討内容	出席者 聴取対象
武藏野市地域公共交通活性化協議会	地域の公共交通の課題や将来の方向性等について、関係機関と連携し、意見を集約・調整する中心的な役割を担います。	協議会委員 (行政関係者、 交通事業者、 市民代表等)
交通事業分科会	交通事業者を中心に、運行やサービスに関する具体的な課題や改善策を検討する役割を担います。	行政関係者、 交通事業者
交通事業者 意見交換会	ムーバス利用者から寄せられた意見、バス走行環境に関する課題等について情報共有する役割を担います。	行政関係者、 交通事業者 (営業所)

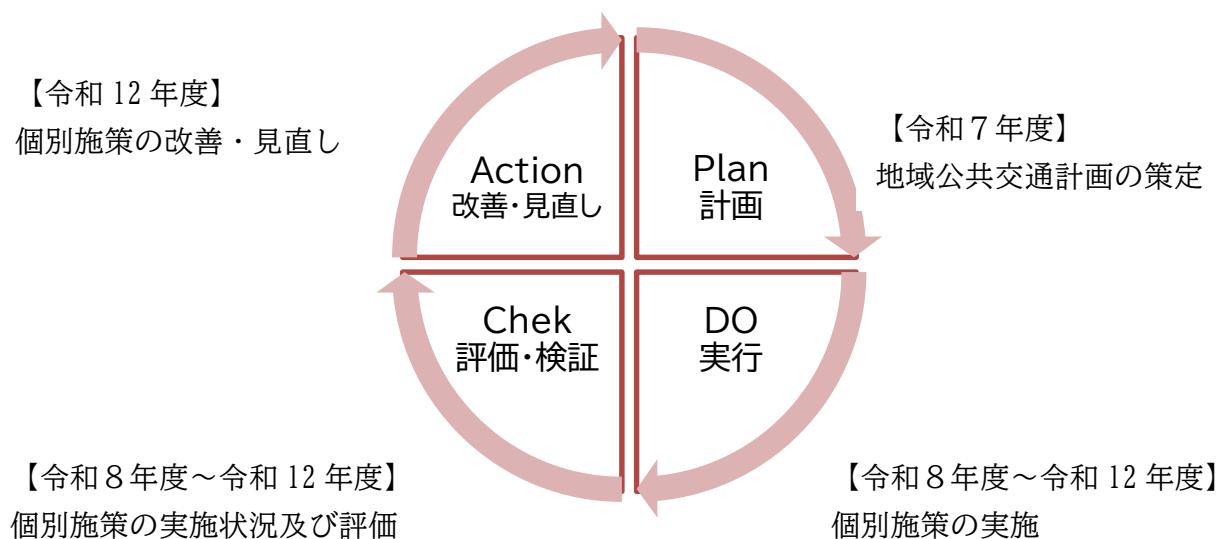


図 PDCA サイクルによる評価・検証

5-2 評価指標(KPI)と目標値

(1) 現況値および目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標 (KPI) 及び数値目標を次のとおり定めます。

表 各評価指標 (KPI) の算出方法・目標値設定の考え方

評価指標 (KPI)	算出方法	設定目標値の考え方	現状値 (R7)	目標値 (R12)
公共交通の利用者数	交通事業者からの提供データによる測定	武蔵野市の将来人口推計より、令和7年から令和12年まで約2%増加する見込みのため、公共交通の利用者数も約2%増加とします	189千人/日	193千人/日
ムーバスの収支率	運行収入／運行経費	ムーバスに係る運行経費が増加することが想定されるものの、年々利用者数の増加による運賃収入が増加しているため、現状維持を図ります。	65%	現状維持
ムーバスの公的資金投入額	市からの運行補助額		113,996千円/年	現状維持
バス乗務員数の充足数	交通事業者からの提供データによる測定	令和7年4月時点のバス乗務員数の現状維持を目指します。	1,031人	現状維持
運行管理者数の充足率	運行管理者数を測定	運行管理者の負担軽減を図り、現在の運行体制を維持します	100%	現状維持
公共交通の満足度	市民アンケート調査による測定 (次回: R12想定)	公共交通の満足度を令和7年の約10%増加を目指します	66.8%	73.5%

(2) リスク管理

前計画である網形成計画は令和元年度に策定しましたが、その後すぐに新型コロナウィルス感染症という想定外の要因により、当初予定していた個別施策を実施することが困難な状況になってしまいました。

本計画においても、今後10年間はバスやタクシー等の公共交通の担い手不足という課題が継続されることが想定されるため、活性化協議会での議論を踏まえ、「ムーバスの収支率」と「ムーバスの公的資金投入額」、「バス乗務員の充足数」の目標値を「現状維持」としました。毎年の活性化協議会への進捗報告と併せて、状況に応じてKPIの再設定をすることとしました。

6. 参考資料

- ・ 武蔵野市の地域概要（人口動態、土地利用等）
- ・ 武蔵野市の地域公共交通の現状（交通手段別の詳細、ビックデータ分析等）
- ・ 移動ニーズの調査結果（市民アンケート調査等の調査結果）
- ・ 前回計画（網形成計画）の評価検証結果
- ・ 計画策定の経緯（協議会名簿、策定の歩み等）
- ・ 各種図表と地図（交通空白・不便地域、混雑状況等）

武藏野市地域公共交通計画

武藏野市 都市整備部 交通企画課

武蔵野市地域公共交通計画(素案)のポイント

NO	大分類	中分類	素案のポイント 前回協議会、分科会の意見を踏まえた修正内容	ページ番号
1	1. 計画の概要	1－3 計画の期間	・基本理念・基本方針・基本施策は今後10年間を展望したものであり、個別施策は概ね5年を目途に見直しをする。 ※5年に拘らず、状況に応じて対応する。	P 2
2	2. 地域公共交通を取り巻く課題	2－1 武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証	・令和元年度の策定後すぐに新型コロナウイルス感染症の影響を受け、個別施策を取り組むことが困難になった。 その中でも、休日ダイヤ、年末年始ダイヤの導入、一部路線での平日ダイヤの最終便の繰り上げ、お盆ダイヤ等を実施しており、KPIの公共交通の満足度は61.5%から65.8%に増加している。 ・継続して取組む施策として、乗務員不足を踏まえたバス交通の維持、交通と福祉分野の「間」需要の対応等がある。	P 4
3		2－2 地域公共交通の現状と課題	課題① 深刻な乗務員不足への対応が急務である ・【修正】乗務員不足はバスだけではない ⇒ 「公共交通の担い手不足」が深刻な状況 ・乗務員不足により、現在確保されている公共交通の高頻度運行を今後も継続することは困難になりつつある。 ・乗務員の採用強化や離職防止策等の対策、運行ルート及びダイヤ改正等の検討が必要である。	P 6 ～P 7
4			課題② ムーバスに対する市民ニーズが多様化している ・運行当初から利用ニーズの変化に併せて対応してきたが、一方で全てのニーズに応えられない課題も抱えている。 ・【修正】毎年転入・転出する方も多いので、コンセプトの共有が大事 ⇒ 年間約2万人の転入・転出により、市民の約15%が毎年入れ替わっている。	P 8 ～P 9
5			課題③ 公共交通の利用に不便を感じている住民がいる ・(例)バス停から200m以遠にした場合の交通空白・不便地域と高齢者率が高い地域が一定程度重なっている。 ・吉祥寺から武蔵境間、武蔵境から市役所間等は乗り換えが必要のため、公共交通の利用に不便を感じる方がいる。 ・機械に不慣れな高齢者を含めて、タクシーを全ての方が利用しやすい環境が求められている。	P 10 ～P 11
6			課題④ 公共交通がより安全に運行できる道路や駅前広場が必要である ・【修正】吉祥寺駅の課題は南口だけではない ⇒ 北口のバス停留所が足りない課題も含めて総合的に検討する ・バスの運行ルートは歩行者や自転車が多い経路が多いため、より安全な走行環境や定時性の確保が求められている。	P 12 ～P 13

7			課題⑤ 新技術の活用により、様々な交通課題の解決が求められている ・市内のバス会社はGTFS整備が完了したため、アプリによるルート検索等の取組みが求められている。 ・レモンキャブの運行管理者の負担が大きく、今後5年間で定年退職になる方が多いため、早急な対応が必要である。	P14 ～P15
8	3. 基本的な方針・目標	3-1 基本理念・目標	基本理念・目標 「ライフステージに合わせて、多様な移動手段が選択できる、住み続けたいまち武蔵野を進化させる」 誰もが年齢や生活環境に応じて選べる多様な移動手段を整備し、住み続けたいまち武蔵野を進化させる。	P16
9		3-2 目指すべき将来像	(1) 交通ネットワーク ・個々の交通サービスが目指すべき方向性を明確にし、取組みを実施する際の指針の1つにする。 ・都市部のコミュニティバスは補完交通と位置づけられるが、ムーバスは基幹交通と補完交通の両方を担っているため、種別に「ムーバス」を入れている。	P17
10			(2) 路線バスとムーバスの関係 【修正】路線バスとのすみ分けを重視するわけではない ⇒ムーバスは路線バスが質の高いサービスを提供できているからこそ、当初のコンセプトを守ることができている	P18
11			(3) 目指すべき将来像 ・徒歩とバスまたはムーバスを組み合せれば、市内のどこからでも概ね20分以内に3駅へアクセスできる。 ・「20分圏域」という考え方は本市の強みである。※20分という数値ではなく、考え方を大切にしていく。	P18 ～P19
12		3-3 基本方針	・基本方針をソフトとハードの2つに分け、それをテクノロジーの活用により、課題を解決していく方針とする。 ・多様な人材が安心して就労できる環境づくり、ムーバスのコンセプトを市民・利用者と共有、レモンキャブの持続可能性を高める取組み、公共交通が安全安心して運行できる道路環境の整備等を行う。	P20 ～P21
13		3-4 ムーバスのコンセプトの再定義	・ムーバスは運行開始から30年で市民の生活の安心感を支え、定住意識を高める「まちの公共インフラ」になった。 【修正】ムーバスは市民と利用者みんなで支えることが大事（「運賃100円を継続していく」を削除） ⇒ムーバスの将来像についての議論にて、地域のみんなで支えていくことの重要性を確認した	P22
14			・ムーバスの不易流行について改めて整理した。 ・ 【修正】既存のムーバス路線を維持していく ⇒ 高齢者と子育て世代等が安心して外出できる スポット的・時限的な代替輸送の検討をしていく ⇒ ムーバスの持続可能性を確保していく	P23

15		<p>・【修正】 ②シンプルで分かりやすい料金体系 ⇒ ③地域のみんなで支える料金体系</p> <p>※30年前はワンコインの100円を意識した料金体系としていたが、現在はICカード利用者も多い。</p> <p>②覚えやすいダイヤ ⇒ 削除</p> <p>※深刻な乗務員不足への対応のため、運行ルート及びダイヤの在り方を検討する必要がある。</p> <p>④個別輸送から ⇒ 自家用車から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査や協議会での議論を踏まえ、⑤「まちづくりに貢献する武蔵野市らしいバス」を追加する。 ・これからはさらに「愛着が持たれる交通」への発展させていくことを目指す。 	P 24
16	4. 目標達成のための施策及び事業	<p>・【修正】 前回資料の基本施策①と②を統合 ⇒ 担い手確保と持続可能なムーバス運行</p> <p>【前回】 基本施策① 乗務員の確保と就労環境の改善 基本施策② ムーバスのインフラとしての価値浸透と持続可能性の確保 ⇒①を路線バス、②をムーバスとして、明確に分けていたが、乗務員の採用や離職防止等は一緒に解決していく。</p>	P 25
17		<p>・【修正】 ①-1 採用活動の強化と多様な採用方法の実施</p> <p>市は、乗務員不足解消に向けて、新規採用された乗務員に対して支援する新しい制度を検討する。</p>	P 26
18		<p>・【修正】 各バス会社に個別施策及び実施スケジュールを事前確認</p> <p>※全てのバス会社、タクシー会社が何かしら取り組んでいる状況を「実施」と表現</p> <ul style="list-style-type: none"> ①「若者が安心して入社できる制度導入の支援」 ⇒ 令和13年以降にする ②「カスタマーハラスメント対策」の外部研修 ⇒ 管理職研修等を通じて支援に変更 ③「多様な働き方を広げる取組み」の高齢乗務員向けの運転以外の業務創出 ⇒ 令和13年以降にする ④「完全キャッシュレスバスの検討」 ⇒ 乗降時の遅延軽減による心理的不安の減少を削除 ⑤既に取り組んでいる施策は「継続していく」という表現に変更 	P 26 ～P 43
19	5. 計画の推進及び評価方法	<p>5-1 PDCAサイクルによる評価検証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な関係者協議として、活性化協議会と分科会だけではなく、個別施策①-6「近隣自治体や交通事業者との連携強化」より、交通事業者（営業所）と意見交換会を追加している。 	P 44
20		<p>5-2 評価指標（KPI）と目標値</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後10年は公共交通の担い手不足の継続が想定され、これに伴うムーバス路線の再編や運行経費の見直し、新しい移動手段の検討等、現時点で想定できない要素が多い状況である。 ・（2）リスク管理として、KPIである「ムーバスの収支率」「ムーバスの公的資金の投入額」「バス乗務員の充足数」については「現状維持」を目標とし、状況に応じてKPIの再設定をする。 	P 45

ムーバスお盆ダイヤの実施結果について（報告）

1. 対象路線

ムーバス小田急バス運行ルート（3 路線 5 ルート）

- ・3 号路線「境南東循環」、「境南西循環」
- ・5 号路線「境西循環」、「境・東小金井線」
- ・7 号路線「境・三鷹循環」

2. 実施内容

- ・対象期間：令和 7 年 8 月 12 日（火）から 15 日（金）の計 4 日間

- ・便数について（全便合計）

平日ダイヤ（209便／日）から休日ダイヤ（189便／日）に変更して運行
により、20便／日の減

3. 各日数別 便数・乗客人数

- ・令和 6 年度 756 便 11,878 人
- ・令和 7 年度 756 便 12,509 人

4. 乗務員の削減人数

- ・平日ダイヤ 22 名、土日祝日（お盆）ダイヤ 20 名
2 名 × 4 日 = 8 名

5. 市民からのご意見 ※小田急バス、武藏野市、三鷹市、小金井市の合計

- ・苦情： 0 件
- ・ダイヤについての問い合わせが数件あり。