

# 武蔵野市 地域公共交通計画

2026～2035  
(令和8年度～17年度)





# 目次

<b>1</b>	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	計画の区域及び対象とする交通手段.....	3
1-5	計画の策定過程 .....	3
<b>2</b>	地域公共交通を取り巻く現状と課題 .....	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.....	5
<b>3</b>	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整理 .....	22
<b>4</b>	目標達成のための施策.....	27
<b>5</b>	計画の推進及び評価方法 .....	45
5-1	PDCA サイクルによる評価検証.....	45
5-2	評価指標(KPI)と目標値.....	46
<b>6</b>	参考資料	



# 1

## 計画の概要

### 1-1 計画策定の目的

#### (1) 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、限られた人材や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。

#### (2) 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（特別区・武三地区）によってネットワークが形成されています。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」を策定し、この計画に基づき市内のバス交通空白・不便地域の解消を目指したムーバスを運行し、広域幹線交通を担う路線バスと合わせて、市民の移動を支えてきました。平成21（2009）年度は、武蔵野市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」を策定し、令和元（2019）年度は「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向けた様々な施策を進めてきました。

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、65歳以上の老年人口増加に伴う移動ニーズの多様化、AIやビッグデータ等を活用した自動運転をはじめとする技術革新等、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。特に、令和6（2024）年度は乗務員不足に伴い、路線バスとムーバス6号路線（三鷹・吉祥寺循環）において減便を実施せざるを得ない状況となっており、市民生活に不可欠な地域公共交通の安定した運行を確保するため、その対応は急務となっています。

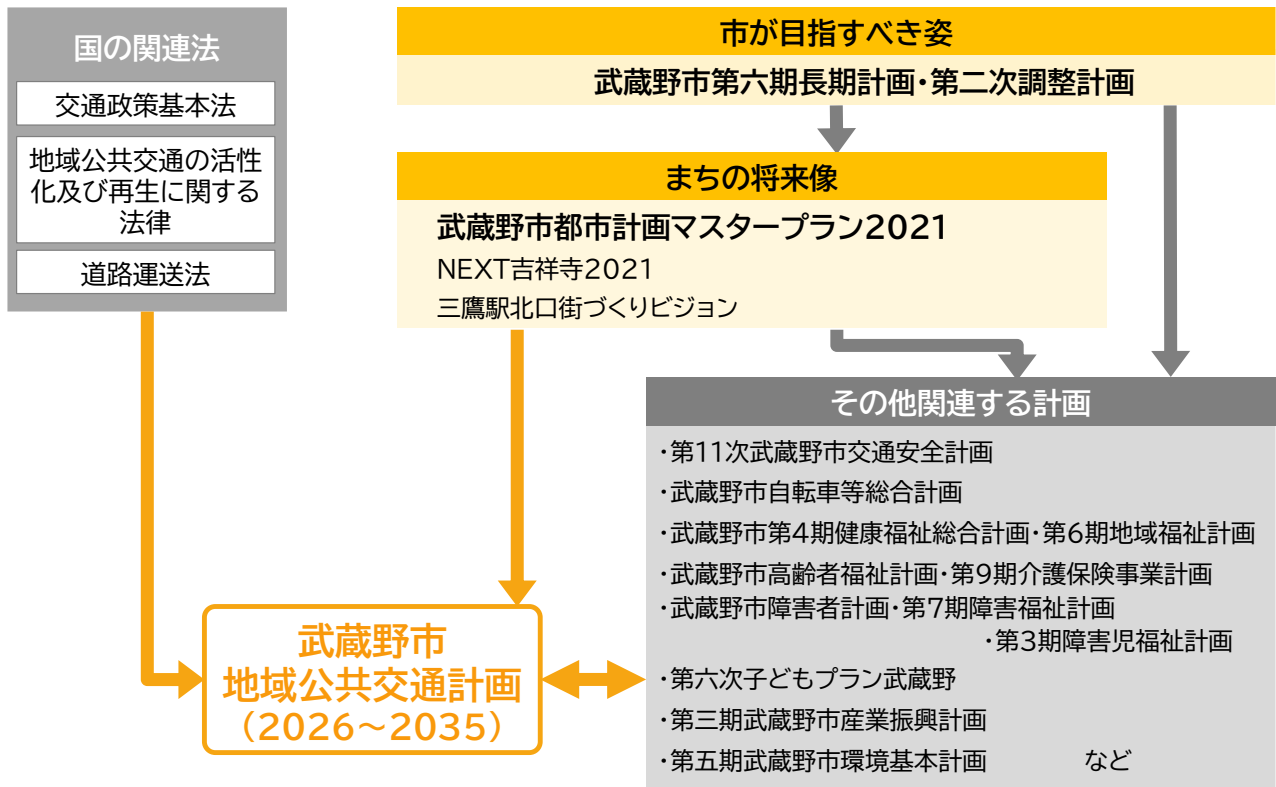
これらの課題に対応しつつ、長年にわたり築き上げてきた利便性の高い地域公共交通ネットワークを今後も発展させていくためには、総合的な視点からそのあり方を検討していくことが求められています。

#### (3) 計画の目的

本市における地域の課題や地域公共交通の現状と課題を踏まえ、市が目指すべき将来像の実現に向けて、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、持続可能な地域公共交通を実現するため、基本理念、目標、基本方針及び施策体系を示す「地域公共交通計画」を策定します。

## 1-2 計画の位置付け

「第六期長期計画・第二次調整計画」及び「都市計画マスタープラン2021」等との整合を図るとともに、「市が目指すべき姿」や「まちの将来像」の実現に向けて、自転車・交通安全分野の計画や福祉・観光・環境等の各分野の計画と連携しながら、地域公共交通の取組みを推進する計画とします。



## 1-3 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、基本方針及び基本施策は今後10年間を展望した長期的な方向性を示すものです。一方で、個別施策は今後5年間で実施する具体的な施策であり、社会状況等を踏まえ適宜見直しを行うとともに、おおむね5年後を目途に新たな個別施策を位置づけます。

R2~R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18以降
前期計画	武蔵野市地域公共交通計画 計画期間(R8年度~R17年度)										次期計画
武蔵野市地域公共交通網形成計画	基本理念・基本方針・基本施策：今後10年間を展望										
	個別施策：今後5年間で実施					個別施策：おおむね5年後を目途に位置づけ					
← 中間見直し(おおむね5年) →											

## 1-4 計画の区域及び対象とする交通手段

本計画の区域は武蔵野市の全域とします。対象とする交通手段は鉄道・路線バス・ムーバス・タクシー等の公共交通に加え、福祉有償運送や福祉タクシー等の福祉交通、シェアサイクルを含む自転車等です。

## 1-5 計画の策定過程

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会である武蔵野市地域公共交通活性化協議会（以下「地域公共交通活性化協議会」という。）を中心に、市民や交通事業者等の関係者から意見聴取及び協議を行い、その結果を踏まえて策定しました。

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
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：4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、市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。	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	公共交通の利用状況や市民要望、公共交通に対する意見等について、無作為抽出による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	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	公共交通の利用状況や外出に関する困りごと、今後のムーバスのあり方等について、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、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
ムーバスのコンセプトの再整理	運行開始から30年が経過し、市民ニーズや社会環境が大きく変化していることを踏まえ、ムーバスのコンセプトの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現状と課題

### 2-1 武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証

網形成計画では、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及び高齢者や子育て世代等の移動支援を重点施策に位置づけました。しかし、計画策定直後に新型コロナウイルス感染症の影響を受け、バスやタクシー等の公共交通の利用が一時的に大きく減少し、市民の利用動向も大幅に変化したため、計画に掲げた一部施策の実施が困難となりました。

#### (1) 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）年度の休日ダイヤの導入や令和4（2022）年度の年末年始ダイヤの導入、令和6（2024）年度の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6（2024）年度までに12人を表彰し、乗務員の士気向上に寄与しました。

##### ✓ バス待ち環境の整備

ムーバスの三鷹駅北口バス停の路面表示を改修し、バス利用者の利便性が向上しました。

##### ✓ 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。目標値には届かなかったものの想定外の社会情勢の変化のなかにおいても、交通事業者と連携し、公共交通の維持に努めた成果と考えられます。

#### (2) 主な継続課題

##### ✓ 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、これまで構築されてきた高頻度の地域公共交通ネットワークを維持することは困難になりつつあります。乗務員の確保に向けた採用活動を強化することが重要です。

##### ✓ 交通・福祉分野の「間」需要への対応

バス停まで歩くことは難しいが、レモンキャブの対象者ではない方等を対象にした新たな移動手段について検討が必要です。

##### ✓ 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、駅前広場におけるバスと歩行者の輻輳<sup>ふくそう</sup>及び福祉車両の駐車スペースの不足等の課題について、引き続き対応が求められます。

### (3) 評価指標(KPI)の達成状況

網形成計画に位置付けた評価指標（KPI）の達成状況を整理しました。

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	達成状況
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% (2024年度)	○
	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% (2024年度)	
目標② 交通・福祉等の分野の垣根を超えた取組みにより、市民の移動が保障されている	福祉交通（レモン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 (2024年度)	
	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% (2024年度)	
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% (2024年度)	○
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束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)	196千人/日 (2024年度)	
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・調整等を実施する	—	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

市民アンケート調査や住民グループインタビュー等の調査や網形成計画の検証結果を踏まえ、本市の地域公共交通を取り巻く現状と今後重点的に対応すべき課題を5つに整理しました。

### 課題① 深刻な担い手不足への対応が急務である

✓Check!

- ・路線バス・ムーバス・タクシー等の公共交通の担い手不足が深刻であり、これまで構築されてきた「高頻度の地域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、市と交通事業者が一体となった対策が必要です。
- ・乗務員の採用強化や離職防止対策等による担い手不足解消、ムーバスの運行ルート及びダイヤ改正等、多様な視点による持続可能性を高める取組みが喫緊の課題です。

### 公共交通が充実している地域である

- ・市内の公共交通は、鉄道3駅を起点とした路線バスが高頻度で運行されており、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・終着するバスを中心に、片道50本（日中3～4本/時+ラッシュ時5～10本/時）以上という高頻度の運行体系があり、利用しやすい環境となっています。
- ・鉄道・路線バス・ムーバスを補完する交通手段としては、タクシー・レモンキャブ・つながり等があり、バスでの移動が困難な高齢者や障害者の通院・買い物等の外出を支援しています。
- ・市民アンケート調査より、買い物や通院等の目的別の移動手段について、自家用車が20%未満であるため、自家用車に依存しない生活をしている方が多いことがうかがえます。



図 路線バス・ムーバス運行頻度図

出典:バス事業者のGTFSデータ(令和7年10月)を基に作成  
※運行本数は各事業者の合算値

## 公共交通の担い手不足が深刻な状況にある

- 令和6（2024）年4月から施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」\*の改正や乗務員の高齢化等により、全国的に公共交通の担い手不足が深刻になっており、本市においても路線バスの減便や運休が行われ、ムーバス6号路線（三鷹・吉祥寺循環）をはじめとした、市内全域での減便を実施せざるを得ない状況になりました。
- 市内に営業所があるバス事業者は、改善基準告示改正時の運行ダイヤを維持するため必要な乗務員数と比較して、現在は約13%不足している状況です。さらに、乗務員の年齢構成は50歳以上が約62%を占めています。
- こうした背景から、これまで構築されてきた「高頻度の地域公共交通ネットワーク」を今後も継続していくことは困難になりつつあります。公共交通の担い手は乗務員だけではなく整備士や事務員も不足していますが、乗務員の大部分を占める団塊ジュニア世代が令和12（2030）年代前半に60歳代に突入することを見越し、まずは乗務員の採用強化、離職防止対策及び魅力向上等の取組みを実施することが喫緊の課題です。
- 今後もムーバスを維持していくためには、ムーバスに関連する運行経費の適切な見直しを行い、バス事業者の経営基盤の安定化を図るとともに、ムー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併せて検討することも重要です。
- 路線バスは近隣自治体をまたがって運行されており、ムーバスについても一部路線において三鷹市及び小金井市との共同運行を行っています。地域公共交通の維持及び向上を図るためには、自治体間の連携をこれまで以上に強化していくことが必要です。

### \* <自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)>

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事業者(2社)の状況】

※路線バスとコミュニティバスの合算値

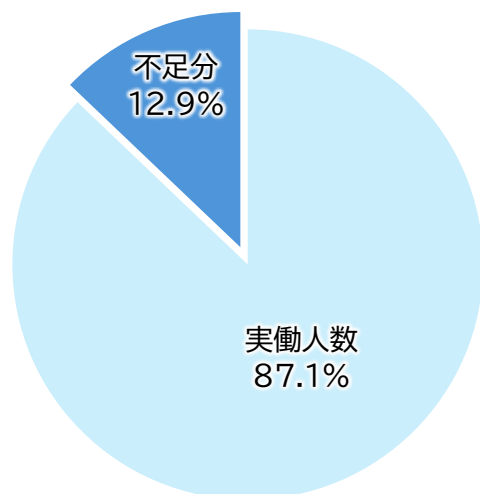


図 改善基準告示の改正時のダイヤを基準とした乗務員不足割合

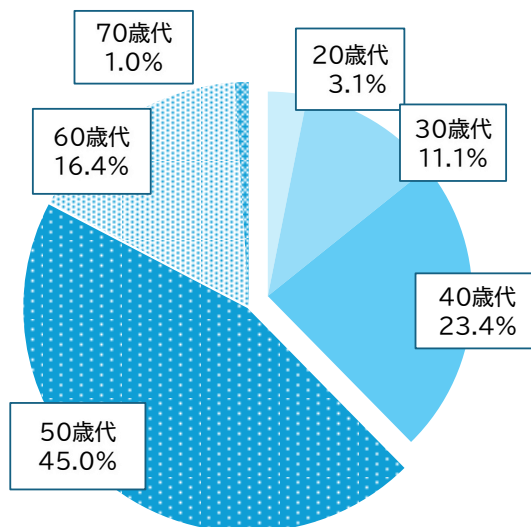


図 乗務員の年齢構成

出典：バス事業者提供データ(令和7年9月)を基に作成

## 課題② ムーバスだけでは多様な市民ニーズに応えきれない

### ✓Check!

- ・ムーバスは高齢者や子育て世代だけの利用に限らず、買い物や通勤・通学等で全世代の移動手段として利用されています。一方で、市民ニーズは多様化しており、ムーバスだけでは多様な市民ニーズに応えきれない現実があります。
- ・運行開始から30年が経過し、市民ニーズや社会環境が大きく変化していることを踏まえ、ムーバスのコンセプトを再整理するとともに、長年親しまれてきたムーバスの価値について、これまで以上に市民・利用者と共有していく必要があります。

### 高齢者の日常生活の重要な移動手段になっている

- ・ムーバス利用者アンケート調査より、ムーバスを利用している方は65歳以上が約56%を占めており、そのうち週1回以上利用している方は約78%であることから、ムーバスの7路線9ルート全ての路線において利用頻度は高いです。
- ・また、仮にムーバスがなくなった場合、外出頻度が減ると回答した方が約63%を占めており、日常生活への影響の大きさがうかがえます。
- ・このことにより、ムーバスは高齢者の日常生活を支える重要な移動手段になっていることが分かります。

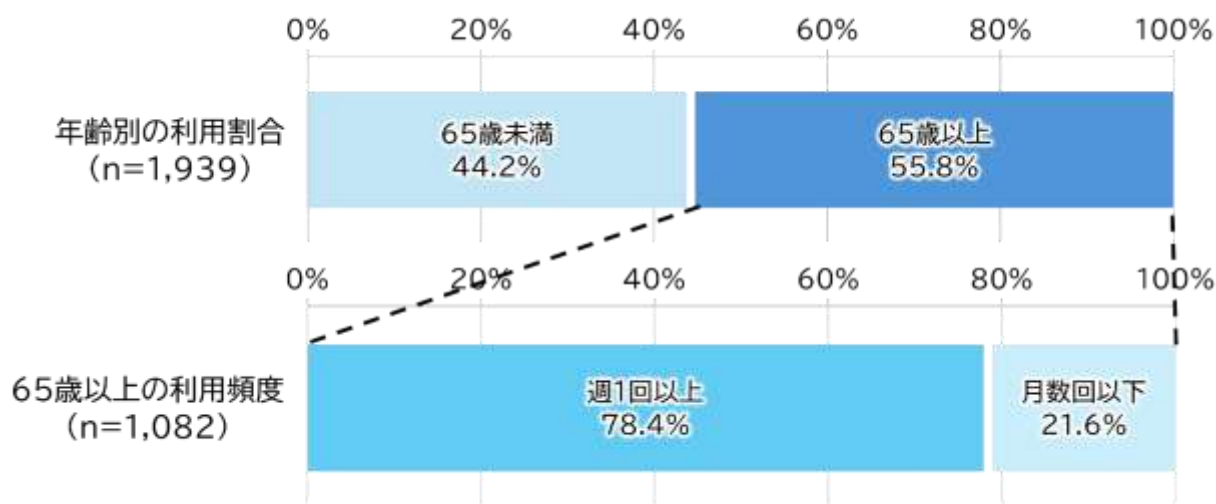


図 年齢別の利用割合及び利用頻度(ムーバス利用者アンケート調査)

### 自分の生活リズムに合わせて交通手段を選択している

- ・ムーバスは運行当初、高齢者と子育て世代をターゲットにしていたのですが、ムーバス利用者アンケート調査より、利用目的は買い物・通勤・通院が上位を占めていますので、特定の世代に限らず、多様な目的で利用されていることが分かります。
- ・路線バス及びムーバス利用者アンケート調査より、路線バスは往復利用が約78%になりますが、ムーバスは「行きだけ」「帰りだけ」の片道利用が約49%になります。往復利用にとらわれず、路線バスや徒歩と組み合わせる等、自分の生活リズムに合わせて交通手段を選択していることがうかがえます。

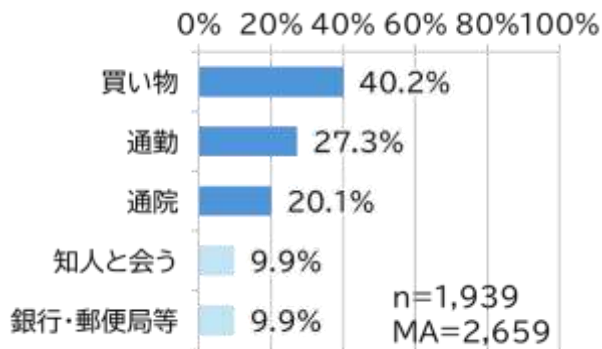


図 ムーバスの利用目的

(ムーバス利用者アンケート調査:上位5項目 ※複数回答可)

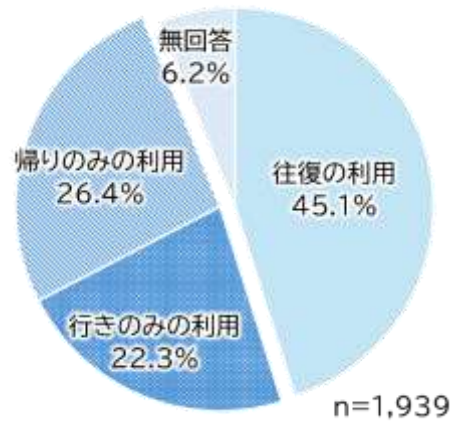


図 ムーバスの利用形態について

(ムーバス利用者アンケート調査)

## 将来の移動に対する不安解消に貢献しており、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について「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方の増加に寄与していることが分かります。
- ・ 住民グループインタビューでは、ムーバスは「移動の足」である、譲り合いや助け合いの気持ちといった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、まちづくりに一定の役割を果たしていることがうかがえます。

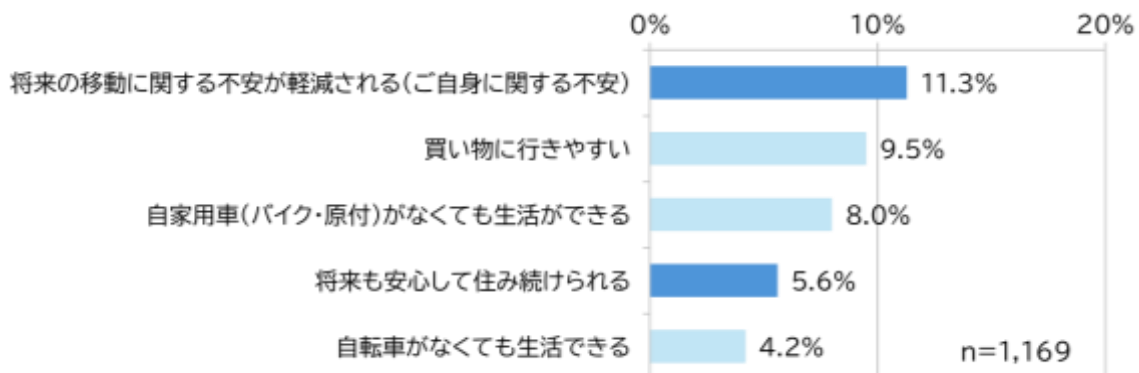


図 ムーバスの最も重要な価値  
(市民アンケート調査:上位5項目)

## ムーバスのコンセプトが市民・利用者へ十分に浸透していない

- ・ ムーバスは運行当初から利用ニーズの変化に併せ、市民や利用者の意見を取り入れながら運行ルートの設定やダイヤの見直しを図ってきたこともあり、利用目的は多様化しています。一方で、ムーバスだけでは多様な市民ニーズに応えきれないという現実的な課題も抱えています。運行開始から30年が経過し、市民ニーズや社会環境が大きく変化していることを踏まえ、ムーバスのコンセプトを改めて整理することが必要です。
- ・ 年間約1万人の転入・転出(市民の約7%が毎年入れ替わり)があることを踏まえ、今後も地域公共交通としての機能を維持していくためには、ムーバスの価値についてこれまでに以上に市民・利用者と共に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市民がいる

### ✓Check!

- ・足腰が弱くなり、ムーバス等の公共交通が利用しづらくなったとしても、すぐにレモンキャブを利用できるわけではありません。中央線から離れた地域においては、東西方向の移動に公共交通の乗り継ぎが必要になるため、移動に不便を感じている方がいます。
- ・妊娠期から子育て期は移動の負担が大きく、ムーバスは混雑状況によってベビーカーが乗せづらい状況になることを踏まえ、タクシーによる個別輸送の活用等の対策が必要です。
- ・タクシー配車アプリの普及により、タクシーのつかまりにくさは改善しつつあるものの、電話では呼びにくい状況が続いており、高齢者の利用に配慮したサービスが必要です。

### 公共交通と福祉交通が連携した新たな移動手段が求められている

- ・令和7（2025）年度に実施した将来人口推計では、15～64歳の生産年齢人口は減少、15歳未満の年少人口は生産年齢人口と比べて緩やかに減少、65歳以上の老年人口は増加が見込まれています。このことにより、高齢者と子育て世代の移動支援の必要性がこれまで以上に高まると想定されます。
- ・武蔵野市民社会福祉協議会のヒアリングより、足腰が弱くなり最寄りのバス停まで歩くことが難しくなったものの、レモンキャブの登録対象には該当しない方等が存在するため、公共交通と福祉交通が連携した「間」需要への対応が求められています。

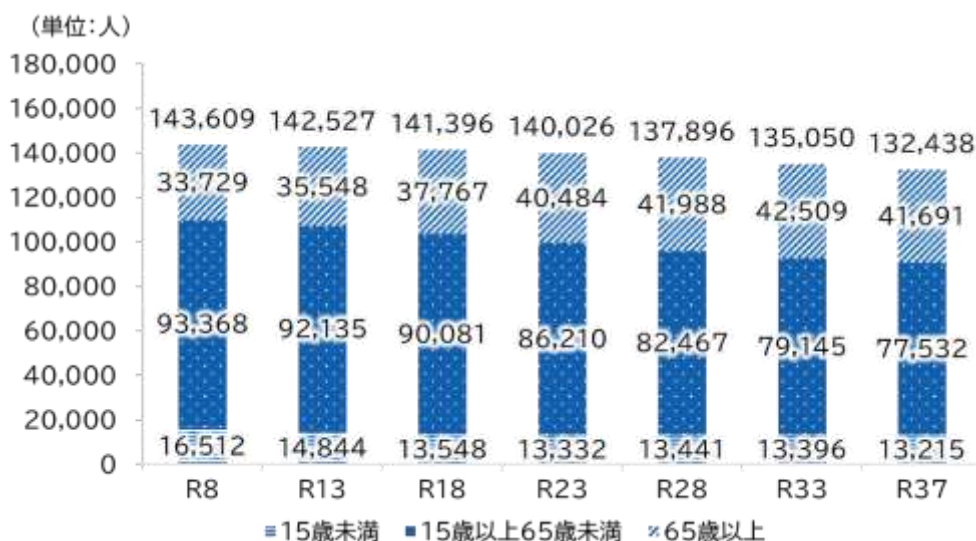


図 武蔵野市の将来人口推計(日本人人口)

- ・ムーバスのバス停は、高齢者が無理なく歩ける距離として約200m間隔で設置されていますので、高齢者目線の交通空白地域をバス停から200m以遠と考え、これと高齢者率が25%以上を占める地域を重ね合わせました。その結果、重なった地域が一定存在しているため、このような地域に「間」需要が発生すると想定されます。
- ・ムーバスは基本的に始発終着が同じ駅になるため、駅間の移動は鉄道が主な移動手段になります。例えば、中央線から離れた地域において、武蔵境から吉祥寺方面、武蔵境から市役所方面等への移動は駅までムーバス等を利用し、その後鉄道や路線バスに乗り換える必要があり、移動に不便を感じている方が一定数存在します。

…バス停から200m以遠と高齢者率25%以上が重なっている地域

交通空白地域(バス・ムーバス200m以遠)  
高齢者率が25%以上の区域  
子育て世代が20%以上の区域

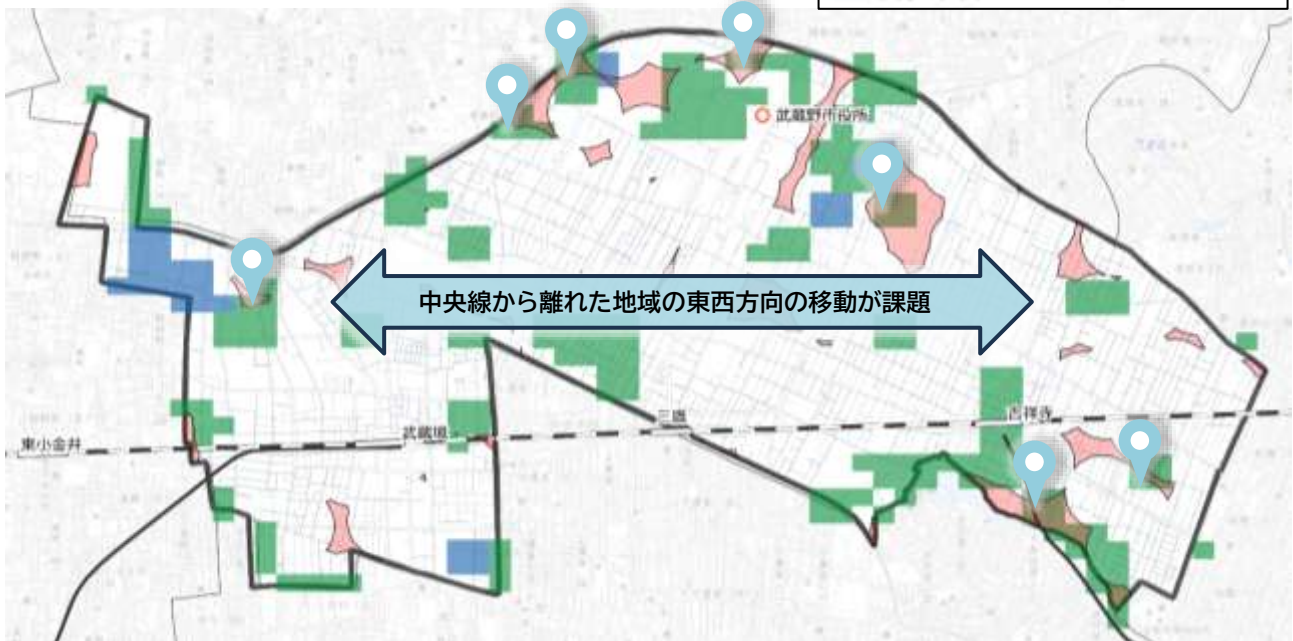


図 高齢者目線の交通空白地域(バス停から200m以遠)と高齢者・子育て世代分布状況

## 妊娠期から子育て期における外出の負担軽減が求められている

- ・ 住民グループインタビューより、妊娠中は自転車に乗れず、子どもが1歳までは電動アシスト自転車が使えないことから、保育園の送り迎えにムーバスを利用している、ムーバスが混雑していてベビーカーが乗せづらい、混雑情報が把握できるシステムがあると良い等の意見がありました。
- ・ ムーバス利用者アンケート調査より、満員で乗れなかった経験「よくある・時々ある・まれにある」が約27%であり、満員で乗れない経験のある方が一定数いることが分かります。
- ・ このため、移動の負担が大きい妊娠期から子育て期における、タクシーによる個別輸送の活用等、子育て世代の移動について対策が求められています。

## タクシーを利用しやすい環境が求められている

- ・ タクシー事業者は、タクシー配車アプリを活用することで、タクシーのつかまりにくさは改善され「需給バランスがある程度取れてきた」と考えています。一方で、タクシー利用者アンケート調査では、「街中で走っている流しのタクシーがつかまらない、電話で呼んでも来ないことがある」という声が約44%となっています。
- ・ タクシー配車アプリの普及により、タクシー事業者の効率性や利用者の利便性が高まっていますが、機械に不慣れな方にとっては依然として利用しづらい状況もあるため、高齢者等の利用に配慮したサービスが必要です。
- ・ 市民アンケート調査より、高齢者の運転免許返納意向は令和元（2019）年度から低下傾向にありますので、運転免許返納後も安心して移動できる環境整備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

### ✓Check!

- ・三鷹駅及び吉祥寺駅では交通量に対して駅前広場の空間が不足しており、三鷹駅北口は、タクシーや福祉車両の乗降環境が不十分な状況です。また、吉祥寺駅南口は、路線バスと歩行者が輻輳するため、安全性の確保が課題であり、吉祥寺駅北口駅前広場のバス停留所不足の課題も含めた一体的な検討が必要です。
- ・バス運行ルート上には、歩行者や自転車が多い道路や交差点が多く、バスと自転車が交錯する懸念があるため、公共交通がより安全に通行できる環境が必要です。また、自転車走行空間の整備やシェアサイクル等による地域課題の解決等、地域公共交通と自転車の連携が求められています。

### 三鷹駅北口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、一般車両の専用乗降スペースがなく、右側停車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降は、バスの降車場及び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、西側の桜通りで乗降させる等の状況が発生しています。
- ・「三鷹駅北口交通環境基本方針」では、駅前広場の拡張や公共交通とそれ以外の車両（一般車両・福祉車両等）の分離を掲げており、具体的な改修計画の検討が進められています。併せて、駅前広場における公共交通の乗り換えをスムーズにさせるための案内看板等の検討も必要です。



三鷹駅北口駅前広場の現状写真

### 吉祥寺駅南口はバスと歩行者の輻輳により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しての役割と交通結節点としてバス乗り場の役割の両方を有していますが、十分な道路空間が確保されていません。また、パークロードでは、駅前の道路上で路線バスの降車を行っていることから、バスと歩行者が輻輳しています。
- ・吉祥寺駅周辺部の交通環境については、南口駅前広場の早期整備に向けて取り組むとともに、北口駅前広場のバス停留所不足の課題も含めた一体的な検討が必要です。



吉祥寺駅南口の現状写真

## 公共交通がより安全安心に通行できる道路環境が必要である

- バス運行ルート上には、歩行者や自転車が多い道路や交差点が多く、特にムーバスは住宅地内の道路を運行するため、より安全に通行できる環境が求められています。そのため、道路の交通安全施設であるカーブミラーや啓発看板等について、乗務員の目線で改善が必要な箇所における対策を道路管理者と協議していくことが必要です。道路環境の改善により、乗務員の勤務環境が改善されるため、長期的には離職防止につながります。
- バス運行ルート上の路上駐車の実態を交通量調査等により把握し、バスの定時性を確保する検討が必要です。

## 地域公共交通に貢献する自転車施策が求められている

- バスと自転車の交錯による事故を防ぐため、自転車走行空間を整備して自転車が適切な位置を通行することを促すとともに、交通安全ルールとマナーの啓発を警察と連携して行う必要があります。
- なお、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の高い側面があることから、地域公共交通と自転車の連携が求められています。

## 安心して利用できるバス待ち環境の整備が必要である

- 停留所で高齢者等が安心してバスを待つことのできる環境が不足しており、特に駅前広場のバス待ち環境の改善が求められています。市と交通事業者により、一部整備が進められてきたものの、設置場所の制約等により十分な改善には至っていません。今後は、停留所の利便性を重要な要素として位置づけ、更なる環境整備に取り組む必要があります。

## COLUMN

### 地域公共交通を補完する自転車の可能性

自転車は、多くの方にとって身近で自由な移動手段です。近年では、地域全体で支え合う公共的な交通の一部としての役割が期待されています。例えば、シェアサイクルは駅周辺や公共施設等に設置することで、鉄道やバスとの乗り継ぎをスムーズにし、短距離移動の利便性を高めます。また、ムーバス等の減便時には地域内の移動を補完する役割を担う可能性があります。



## 課題⑤ 新技術の活用による交通課題の解決が求められている

### ✓Check!

- ・バス事業者のGTFS\*データの整備が完了したため、今後はスマートバス停の設置等の複数事業者における横断的な案内、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。
- ・EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）等の環境に配慮したムバス車両の導入、AIやビッグデータ等を活用した自動運転技術等の交通DX化に向けた検討が必要です。
- ・レモンキャブの運行管理者の担い手を確保するため、運行管理者の負担を軽減できる、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と導入が急務です。

### GTFS データの活用による、バス利用者の利便性向上が求められている

- ・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たため、複数事業者で統合されたシステムがなく、利用者が「どの事業者のバスが運行されているのか」を把握する必要がありました。
- ・市内全ての路線バス事業者は、令和6（2024）年度にGTFSデータの整備が完了したため、今後はGTFSデータを活用したスマートバス停の設置等、複数事業者における横断的な案内及び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、利便性が大幅に向上します。

#### \* <スマートバス停>

スマートバス停とは、デジタル技術を活用して、より便利で分かりやすいバス利用を実現する新しいかたちのバス停です。例えば、遅延を加味した到着時刻のリアルタイム表示や運行情報や工事によるルート変更等のお知らせを自動更新することが可能になります。



スマートバス停の現状写真

## 環境に配慮した車両や自動運転等の交通 DX 化に向けた検討が必要である

- 地域公共交通の持続可能性を高める観点から、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）等の環境負荷の少ない車両への転換をしていく必要があります。ムーバスは令和7（2025）年度にEV車両を1台導入しましたが、今後も車両の更新時期に併せて、環境に配慮した車両導入の検討が必要です。
- AIやビッグデータ等を活用した新技術により、自動運転や効率的なダイヤ改正等の交通DX化を図ることで、乗務員の人手不足解消・利用者の利便性向上等が期待されます。

## レモンキャブの運行管理者の負担を軽減する取組みが求められている

- レモンキャブは、予約受付・コーディネート・配車・車両管理等を行う運行管理者、実際の運行を担う運行協力員を店主や地域住民等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、今後5年間で運行管理者の約半数が75歳の定年を迎えます。これまで培われてきた知識と経験が引き継がれ、運行を安定的に維持・継続するためには、運行管理者の担い手の確保が重要です。現在の予約及び運行管理の仕組みでは運行管理者の負担が大きいことから、運行管理者の負担を軽減する取組みが急務になっています。

## COLUMN

### ムーバス運行を支える人的体制の変化

ムーバスの運行は、コミュニティバス専属の乗務員のみで成り立っているものではなく、路線バスの乗務員と人的基盤を共有する形で支えられています。

ムーバス運行開始当初は、路線バスの乗務員が定年退職後に再雇用され、ムーバスの運行に従事するという体制が成立していました。これは、路線バス側に一定の人的余力があることを前提とした運行モデルで、ムーバスと路線バスが相互に補完し合う関係の中で、安定的な運行が維持されてきた経緯を示しています。

しかし近年では、路線バスそのものが乗務員不足の状況に直面しており、定年後も引き続き路線バスの担い手として活躍している状況にあるため、従来のように路線バスの人的余力を背景としてムーバスの運行を支えるという前提条件は、運行開始当初と比べて大きく変化しています。さらに、ムーバスの運行を支えてきた時給制の嘱託職員についても、近年では採用が難しくなっている状況が見られます。

このように、路線バスとムーバスは、それぞれ異なる役割を担いながらも、乗務員の確保や配置といった面では相互に依存する関係にあります。そのため、いずれか一方のみの人材確保では、安定的なムーバスの運行体制を維持することが難しくなりつつあります。



# 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」と「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』と定めます。これは、公共交通施策における考え方（基本理念）であるとともに、10年後の地域公共交通が目指すべき将来像（目標）として掲げるものです。

### 【第六期長期計画・第二次調整計画】

#### 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 2021】

#### 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
- ・ 暮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

本市は、高齢化の進展や生活様式の変化等により、市民の移動ニーズが多様化しています。通勤・通学に加え、買い物・通院・子どもの送迎等、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択できる移動手段を確保し、「住み続けたいまち武蔵野」をさらに発展させていくことが重要です。

鉄道・路線バス・ムーブス・タクシー・レモンキャブ・自転車・徒歩等の交通手段を組み合わせ、市民1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につなげます。また、市民・交通事業者・行政が連携して持続可能で利便性の高い地域公共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) 地域公共交通ネットワーク

本市の地域公共交通は、基幹交通である鉄道と路線バスが「ベース」を担い、補完交通であるタクシーやレモンキャブ等が「オプション」として選択の幅を広げています。ムーバスだけは基幹交通と補完交通の両方を担い、高齢者や子育て世代等が安心して外出できる「地域の足」となっています。この3つの交通手段を組み合わせることで、鉄道3駅を中心とした地域交通拠点を軸に、年齢や生活環境に応じて誰もが都市機能にアクセスできる地域公共交通ネットワークを目指します。そのため、運行する交通手段ごとに特性に応じた機能と役割を設け、目指すべき方向性を明確にするとともに、取組みを実施する指針の一つとします。

表 基幹交通と補完交通の機能・役割

交通手段		機能・役割
基幹交通 (ベース)	鉄道 路線バス	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・中長距離輸送の「まちの骨格」となる交通手段です。多くの方の移動を支える役割を担います。
	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短距離輸送の交通手段です。高齢者や子育て世代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。
補完交通 (オプション)	タクシー レモンキャブ 武蔵野市方式の デマンド交通 シェアサイクル 等	基幹交通とムーバスでは対応が難し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、公共交通と福祉交通を連携させた武蔵野市方式のデマンド交通のほか、シェアサイクル・子育て世代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。

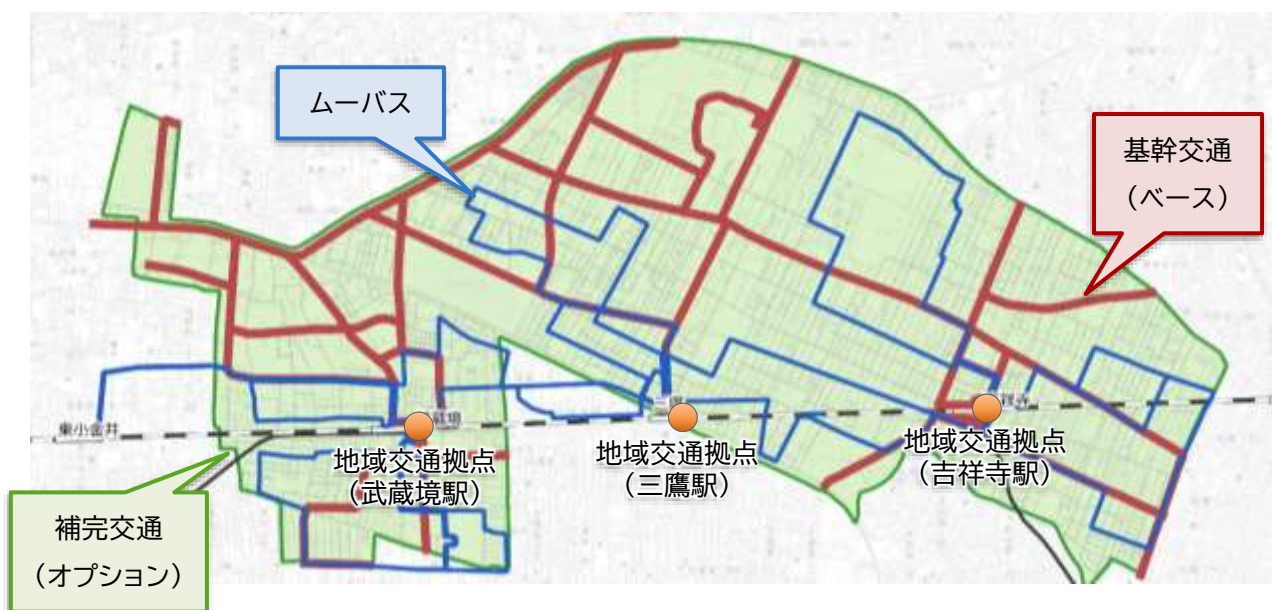


図 目指すべき地域公共交通ネットワーク

## (2)路線バスとムーバスの関係

- ムーバスは交通空白・不便地域の解消を目的としており、駅と公共施設あるいは公共施設同士を結ぶのではなく、生活道路を運行してお住まいのエリアから駅に出ることができる地域の足を提供しています。
- 運行開始から30年が経過した現在は7路線9ルートの運行により、市内の交通空白・不便地域の97.6%をカバーしており、当初の目的はおおむね達成されています。残る2.4%は主に成蹊大学やNTT武蔵野研究開発センターの大規模施設が占める地域であり、市民の移動ニーズは限定的です。
- 路線バスとムーバスの乗車人数データを地点別に分析すると、武蔵野赤十字病院・亜細亜大学・けやきコミセン等の主要施設ではムーバスの利用が多く、路線バスとの重複が少ないことが確認できます。これは、両者が異なる移動ニーズに対応し、競合せずに役割分担できていることを示しています。特に深刻化する乗務員不足の状況下では、この役割分担を維持しながら、路線バスとムーバス双方の運行水準を安定的に確保していくことが、本市の地域公共交通ネットワークを持続可能なものとするために不可欠です。

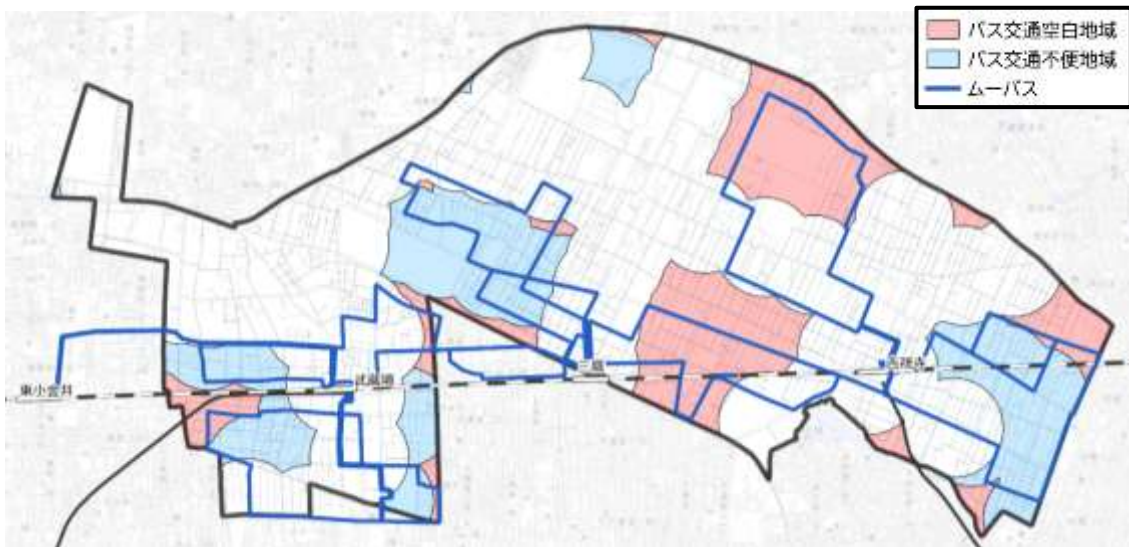


図 交通空白・不便地域とムーバスの走行エリア

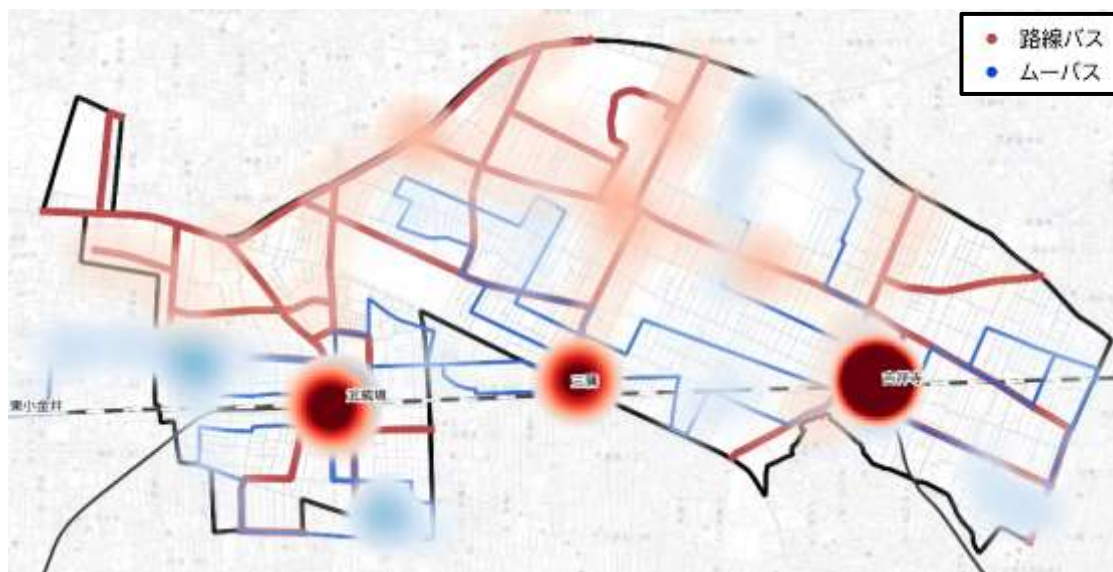


図 路線バスとムーバスの役割分担状況  
※利用が多い乗車地点を色の濃淡で表現

### (3)目指すべき将来像

本市の地域公共交通の特徴は、徒歩と路線バスまたはムーバスを組み合わせることで、市内のどこからでもおおむね20分以内に鉄道3駅へアクセスできる高い利便性を有しています。この「20分圏域」という考え方は、本市の地域公共交通の質の高さを示しており、市民の日常生活を支える基盤となっています。

買い物・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、全国的に深刻化する公共交通の担い手不足や生活様式の変化等を踏まえ、「今の形をこのまま将来まで守り続ける」ことを目的とするのではなく、総合的な視点から今後の地域公共交通のあり方を検討していくことが求められています。

本市は、「20分圏域」という考え方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。市民が「移動しやすい」と実感できる環境を守り続け、地域公共交通を次の世代へつなげていきます。



図 鉄道3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>

- ① バス事業者のGTFISデータ(令和7年10月)を使用
- ② 21時に駅へ20分以内で「到達」する場合の圏域図
- ③ 徒歩の最大歩行距離は1kmとして設定

## 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多様化している市民ニーズへの対応、安全安心な交通インフラ整備等、様々な課題が顕在化しています。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」の2つの視点を両立させることが不可欠です。

基本理念を具体化するため、2つの基本方針を掲げます。基本方針①はソフト対策、基本方針②はハード対策、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）の活用を位置づけます。これらの方針をもとに、市民・交通事業者・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

地域公共交通の持続可能性を高めるためには、公共交通の担い手不足への対応が重要です。特に、バス乗務員をはじめとした整備士、事務員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した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、採用活動の強化や離職防止対策等、安心して就労できる環境整備を推進します。また、ムーバスだけでは多様な市民ニーズに応えきれない現状を踏まえ、運行当初から守り続けているコンセプトや現状の課題について、これまで以上に市民・利用者と共有する取組みを行います。さらに、高齢者や子育て世代等が公共交通の利用に不便を感じているため、新たな移動手段の導入可能性の検討とともに、レモンキャブの持続可能性の確保を図ります。

### 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

公共交通のより安全な運行のためには、駅前広場や道路といった交通インフラを整備することが重要です。駅前広場や駅周辺の交通環境の改善に合わせ、鉄道・バス・タクシー・自転車等の異なる交通手段を円滑に乗り継げるようにすることで利便性の向上を図ります。また、公共交通や自転車等がより安全に通行できる道路空間の整備、自転車施策との連携、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交通環境を創出します。

### 【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

近年は、AI やビッグデータ等を活用した新技術が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。本市においても、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様々な交通課題の解決につながります。

### 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

### 基本方針

**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

**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

#### 【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

目標達成のための施策⇒第4章

図 地域公共交通計画の基本方針の考え方

## 3-4 ムーバスのコンセプトの再整理

本市のコミュニティバス「ムーバス」は、平成7（1995）年11月26日に運行を開始し、令和7（2025）年で30周年を迎えました。全国の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、年間約260万人（令和6年度実績）が利用しています。

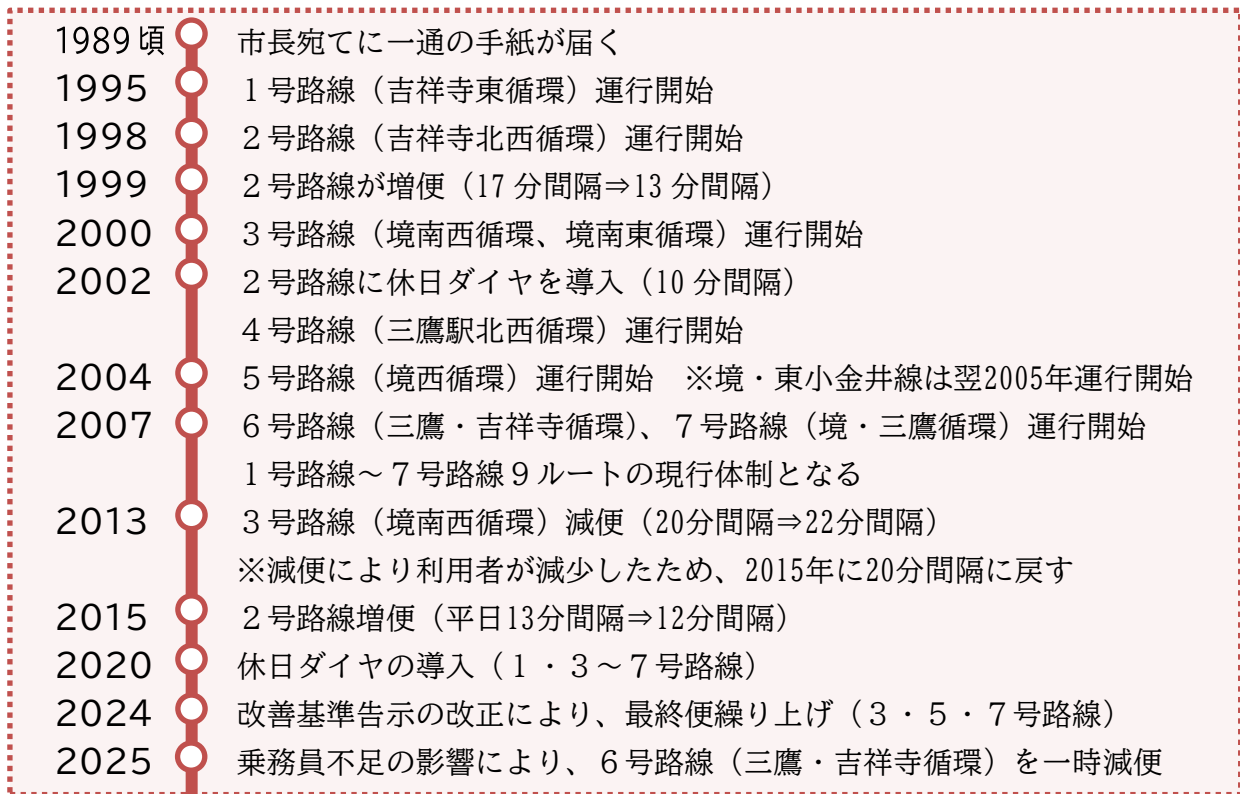
高齢者や子育て世代等をはじめとした全ての世代において、日常生活に欠かせない移動手段として定着し、現在では「なくてはならない交通」として広く市民に受け入れられています。ムーバスは単なる移動のための乗り物ではなく、市民の生活の安心感を支え、定住意識を高める「まちの公共インフラ\*」としての役割を担っています。

### \* <まちの公共インフラ>

公共インフラとは、市民の暮らしやまちの活動を支える「社会的基盤」のことです。

ムーバスは道路・橋・上下水道・電気・通信等と同じように、安心して生活するために欠かせないものになっています。

### ■ ムーバスの30年



1989頃	○	市長宛てに一通の手紙が届く
1995	○	1号路線（吉祥寺東循環）運行開始
1998	○	2号路線（吉祥寺北西循環）運行開始
1999	○	2号路線が増便（17分間隔⇒13分間隔）
2000	○	3号路線（境南西循環、境南東循環）運行開始
2002	○	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	○	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	○	6号路線（三鷹・吉祥寺循環）、7号路線（境・三鷹循環）運行開始 1号路線～7号路線9ルートの現行体制となる
2013	○	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	○	2号路線増便（平日13分間隔⇒12分間隔）
2020	○	休日ダイヤの導入（1・3～7号路線）
2024	○	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	○	乗務員不足の影響により、6号路線（三鷹・吉祥寺循環）を一時減便

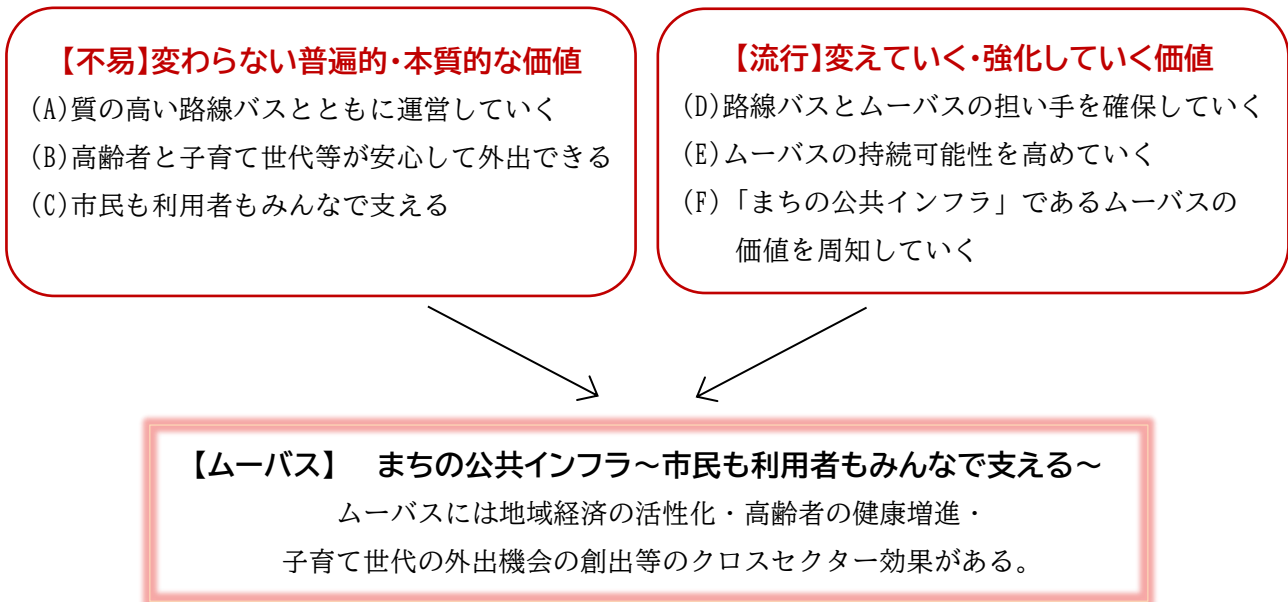
### (1) 地域公共交通活性化協議会での議論と課題認識

地域公共交通活性化協議会では、ムーバスの将来像について多角的な議論が行われ、ムーバスの「市民も利用者もみんなで支える」というコンセプトの重要性を確認しました。近年は全国的な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います。利便性が高く評価される一方で、持続可能性に課題があることも市民・利用者と共に共有し、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・利用者とともに考えていくことが求められています。

## (2)ムーバスの価値

地域公共交通活性化協議会において、ムーバスが直面する課題を解決していくためには、変えてはいけない大切なものを明確にした上で、変えていくもの・強化していくものに新しい考えや技術を取り入れていくことが重要であるため、「不易流行<sup>ふえきりゅうこう</sup>\*」の視点からムーバスの価値を改めて整理しました。

### ■ ムーバスの価値のイメージ図



#### \* <不易流行>

「不易流行」とは、俳句の世界に由来する言葉で「これまでも、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。

## COLUMN

### ムーバスが創出するクロスセクター効果

ムーバスは単なる移動手段ではなく、まちづくり・健康・福祉・環境・産業振興等の様々な分野に多面的な効果をもたらしています。こうした分野を超えたつながりの効果を「クロスセクター効果」といいます。

具体的には、高齢者の外出が増えることによる健康増進、お店に立ち寄ることによる地域経済の活性化、自家用車の利用が減ることによる環境負荷の低減効果等があります。

ムーバスには人とまち、そして分野をつなぐ「まちの力の循環」を創出する力があります。そのため、ムーバスは交通施策単独で評価するのではなく、様々な分野と連携した総合的な視点から評価する必要があります。



## ■ 地域公共交通活性化協議会で議論されたムーバスの「不易流行」

【不易】  
変わらない普遍的・本質的な価値

### (A) 質の高い路線バスとともに運営していく

路線バスによる高頻度なサービスが提供されており、交通空白・不便地域をムーバスが運行しているため、バス交通が充実している。現状、ムーバスの乗車場所は鉄道3駅・病院・大学・コミセン等が多く、路線バスとムーバスそれぞれの役割が明確になっている。引き続き、路線バスとムーバス双方の運行水準を安定的に確保していく。

### (B) 高齢者と子育て世代等が安心して外出できる

運行当初と比べて利用者の高齢化が進んでおり、令和7年度に実施した将来人口推計より、65歳以上の老年人口は増加が見込まれているため、引き続き高齢者と子育て世代等の公共交通のニーズが高まっている。時代が変化しても、高齢者と子育て世代等が安心して外出できる環境を守り続けていく。

### (C) 市民も利用者もみんなで支える

昨今の燃料費高騰や乗務員確保に資する人件費の増加等、運行コストがさらに増えることが見込まれる。ムーバス運営を持続可能なものにするため、市とバス事業者だけでなく、沿線をはじめとした地域住民と利用者とともに支えていく。  
運賃については、ムーバスにおける地域経済の活性化、高齢者の健康増進等の副次的効果等を踏まえ、市民・利用者みんなで支える料金体系を総合的に判断する必要がある。

【流行】  
変えていく・強化していく価値

### (D) 路線バスとムーバスの担い手を確保していく

運行当初は、路線バスの乗務員が定年退職後にムーバスの乗務員（嘱託職員）として運転することで経費を抑えつつ乗務員を確保していた。昨今は路線バスの乗務員を含めて高齢化が進行し、嘱託社員の採用も困難であるとともに、離職者の増加も重なり、路線バスの正社員が補完的にムーバスの運転もしている状況である。路線バスの乗務員を維持することは、ムーバスの乗務員を維持することにもつながるため、双方の担い手を確保していく。

### (E) ムーバスの持続可能性を高めていく

運行を開始して30年が経過し、乗務員の高齢化やバスの走行環境等が変化しているため、改めて地域の実情に即した運行ルート及びダイヤを検討することで、ムーバスの持続可能性を高めていく。

### (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

質の高い地域公共交通があるから将来の移動に不安が少なく、「将来も安心して住み続けられる」という市民の声が多数聞かれる。ムーバスは市から補助金が支出されていることだけではなく、乗務員不足の現状や乗務員に対するカスタマーハラスメント等、ムーバス運行に関わる課題点を含めて広く情報発信をすることで、ムーバスの「存在感」と「信頼感」を市民・利用者と共に共有していく。

### (3)ムーバスのコンセプト

地域公共交通活性化協議会での議論や市民アンケート調査等を踏まえ、これまでの4つのコンセプトに「⑤まちづくりに貢献する武蔵野市らしいバス」を加え、5つのコンセプトとして整理しました。今回の整理では、市民アンケート調査で確認された「将来の移動に対する安心感」やムーバスが創出する副次的な効果、「市民も利用者もみんなで支える」という考え方等を反映し、ムーバスが単なる移動手段ではなく「まちの公共インフラ」であることを位置づけました。

#### 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

#### ② 高齢者や子育て世代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
- ・高齢者や子育て世代など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料金体系
- ・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公共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

今後は、ムーバスのコンセプトや地域公共交通を取り巻く課題を市民・利用者とこれまで以上に共有しながら、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。また、市民にとって安心で便利であるだけでなく、次世代に引き継いでいける交通として進化させていきます。

### COLUMN

## ムーバス 30 周年記念イベント

### ■ 第1部：ムーバス 30 周年記念式典

記念式典では、これまでムーバスを支えてきた交通事業者への感謝状贈呈を行い、官民連携による取組の歩みを振り返りました。ムーバスは市が一方向的に提供するサービスではなく、交通事業者・関係機関・市民の皆様の協力によって育てられてきた「まちの公共インフラ」であることを確認しました。

### ■ 第2部：ムーバスと触れ合おう!

ムーバストミカの販売や EV ムーバスの内覧会を実施し、子どもから大人まで多くの市民がムーバスに親しむ姿が見られました。策定中の地域公共交通計画（素案）に関するアンケートを実施し、市民の声を直接ヒアリングする取組を行いました。ムーバスを「市民みんなで支える公共交通」として捉えてもらうための、重要な啓発の場となりました。

### ■ 第3部：ムーバス 30 周年記念シンポジウム

「ムーバスの不易流行」をテーマに、これまでの歩みと今後の方向性について議論が行われました。ムーバスは市民の暮らしに根付いてきたこと、路線バスと対立するものではなく、地域公共交通全体の中で補完的な役割を果たしてきたことが改めて確認されました。これらは、時代が変わっても大切にすべき「不易」になります。一方で、深刻な乗務員不足という現実を踏まえ、毎年一つでも改善を積み重ね、その取組を分かりやすく発信していくこと、市民や利用者だけでなく乗務員自身がムーバスのコンセプトを理解し共有していくことの重要性が議論されました。



# 4 目標達成のための施策

3-3 基本方針に基づいた基本施策及び今後5年間で取り組む個別施策を整理します。

表 基本施策と個別施策の体系図

基本方針	基本施策	個別施策	
【ア】① 担い手確保とサービスの多様化の両立を目指す	① 担い手確保と持続可能なムーバス運営	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	
	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 要支援者等を対象とした新たな移動支援の検討	
		②-3 レモンキャブの持続可能な運営体制の検討	
	【イ】② 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	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」等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」等に基づく駅周辺部の交通環境の改善
			③-3 安全安心に通行できる道路空間の整備
③-4 バス待ち環境の改善を行う事業者への支援強化			
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・検討	
		④-3 環境に配慮した車両の導入・研究	

## 〈基本施策①：担い手確保と持続可能なムーバス運営〉

### ①-1 採用活動の強化と多様な採用方法の実施

地域公共交通の持続可能性を高めるためには、公共交通の担い手不足への対応が重要であるため、採用活動の強化は不可欠です。乗務員として大部分を占める団塊ジュニア世代が令和12（2030）年代前半に60歳代に突入することを見越し、まずは乗務員の確保に向けて採用活動をさらに強化するとともに、積極的な採用活動の情報発信及び採用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

- ・ 交通事業者は、改善基準告示の改正に対応した運行体制を構築するため、乗務員の確保に向けた採用活動をさらに強化します。大学や専門学校等への訪問、採用イベントの積極的な参加、WEB・SNS等を活用した広報活動を継続して実施します。
- ・ 市は、令和8（2026）年度からの3年間を「緊急採用支援期間」と位置づけ、路線バスとムーバスの採用活動と離職防止対策を支援する新しい制度を創設します。

##### 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

- ・ 市とバス事業者は、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「バス運転士の仕事」に親しみを持ってもらい、職業選択肢の一つとしての認知向上を図ります。

#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
乗務員の採用活動を強化	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：担い手確保と持続可能なムーバス運営

### 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ことは、乗務員の採用活動強化と並ぶ重要な取組みです。乗務員が安心して運転できる環境整備をすることで、心理的・身体的な負担を軽減し、働きやすい勤務環境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

- ・ 交通事業者は、不当な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の取組みを継続します。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の充実を図ります。
- ・ 市は、「施策①-5 ムーバスの価値浸透につながる広報の実施」のイベントにて、乗務員の声の紹介や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

- ・ 交通事業者は、高齢者や子育て世代をはじめとした多様な人材を採用するとともに、人材の定着につながる短時間勤務等の働き方を広げる取組みを継続します。

##### 乗務員が安全安心に勤務できる環境改善

- ・ 市とバス事業者は、「施策③-3 安全安心に通行できる道路空間の整備」により、乗務員の目線で改善が必要な箇所について協議し、乗務員が安全安心に勤務できる環境改善を図ります。

##### 完全キャッシュレスバスの検討

- ・ バス事業者は、運賃の完全キャッシュレス化により、支払いの目視確認が不要になること、定時性向上による労働時間減少等の負担軽減につながるため、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	→			
乗務員が安全安心に勤務できる環境改善	実施	→			
完全キャッシュレスバスの検討	検討	□	□	□	□

## 〈基本施策①：担い手確保と持続可能なムーバス運営〉

### ①-3 乗務員の魅力向上に向けた取組みの実施

乗務員という職業の魅力や公共交通を支える役割等を広く周知し、より身近に感じられる取組みが求められています。乗務員の魅力を積極的に情報発信することで、ムーバスの持続可能性の向上につなげます。

#### ✓ 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・喜びを広報するだけでなく、運行上の安全対策や車内ルール等についても、WEB・SNS・動画等で発信します。また、労働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実施します。
- ・ 市は、情報発信できる市報・CATV・SNS・季刊むさしの等、乗務員の魅力向上につながる記事をコラムとして掲載する等、定期的にPRを実施します。

##### バス乗務員の表彰制度

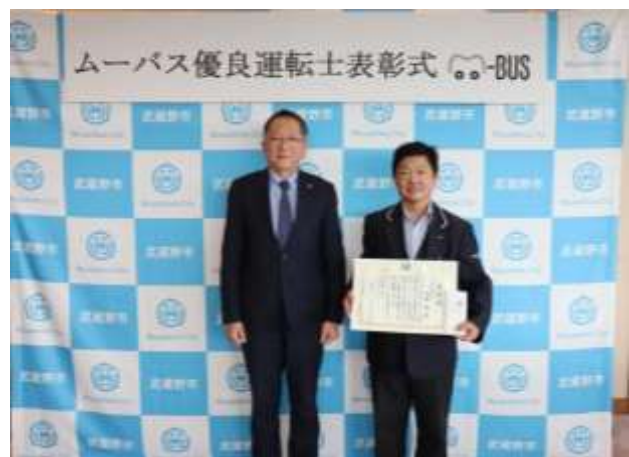
- ・ 市は、「ムーバス優良運転士表彰制度」を路線バスの乗務員にも拡大することで、市内バス事業の発展及び利用者の安全安心に貢献する乗務員を表彰し、乗務員のやりがいを醸成します。また、「施策①-5 ムーバスの価値浸透につながる広報の実施」のイベントと併せて実施することで、乗務員の魅力を広く市民・関係者・乗務員の家族等に伝える場とします。

#### ✓ 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	→			



イベントでの広報活動



令和6年度 運転士表彰式

## 〈基本施策①：担い手確保と持続可能なムーバス運営〉

### ①-4 持続可能なムーバス運営の再構築

「まちの公共インフラ」であるムーバスを持続可能な運行システムにするために、運行ルートやダイヤの評価・検証、関連する運行経費の適切な見直し等を総合的に進め、ムーバス運営の再構築を図ります。また、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

- ・ 市とバス事業者は、ムーバスの7路線・9ルート全てを対象として、ムーバス利用者の利用実態調査等から移動目的や利用時間帯等を整理した上で、現在の運行ルートやダイヤの評価・検証を行います。また、乗務員不足に伴うダイヤ改正による利用者への影響等を分析し、持続可能な運行システムへの再構築を行います。
- ・ 市とタクシー事業者は、乗務員不足によりムーバスの減便が避けられない場合、市民・利用者への影響が大きいと想定される際には、道路運送法第21条に基づくタクシー事業者等による代替輸送についても検討します。

##### 運賃のあり方検討

- ・ 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資する人件費の増加等、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、運賃のあり方について検討します。

##### 運賃外収入確保の検討

- ・ 市とバス事業者は、運賃以外の収入源確保を検討します。  
(例) ムーバス車内やスマートバス停等を活用した広告収入、ムーバスサポーター制度(仮)の創出やふるさと納税等による市内外から寄付

##### ムーバス運行経費の見直し

- ・ 市とバス事業者は、ムーバスに関連する運行経費の適切な見直しを検討します。  
(例) 路線バスの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、市内営業所の維持管理に係る関連経費

##### 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) 市が直接雇用した人材やタクシー事業者が雇用している人材をバス事業者に出向等する仕組み



## 〈基本施策①：担い手確保と持続可能なムーバス運営〉

### ①-5 ムーバスの価値浸透につながる広報の実施

ムーバスのコンセプトや地域公共交通を取り巻く課題について、積極的に情報発信します。ムーバスへの愛着が深まる取組みを実施することで、日常的な利用や関心が高まり、市民・利用者がムーバスをともに支える関係性が育まれることを目指します。



#### 実施主体と取組内容(例)

##### ムーバスに関する情報発信・啓発の強化

- 市は、ムーバスのコンセプト・乗務員不足の現状と課題・収支状況・市民と利用者からの声等についての情報発信を強化します。また、毎年一つでも改善を積み重ね、その取組みを分かりやすく発信します。  
(例) ムーバス1号路線が運行開始した日(11月26日)を「ムーバスの日」と定め、様々な啓発事業を実施
- バス事業者は、乗務員自身がムーバスのコンセプトを理解し、共有できる取組みを行います。

##### 参加型体験イベントの開催

- 市とバス事業者は、ムーバスの「まちの公共インフラ」としての価値を浸透させるため、参加型体験イベントの開催を検討します。  
(例) 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  
小学生によるムーバス車内のバス停アナウンス



#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
ムーバスに関する情報発信・啓発の強化	実施	→			
参加型体験イベントの開催	検討	実施	→		

## 基本施策①：担い手確保と持続可能なムーバス運営

### ①-6 近隣自治体や交通事業者との連携強化

路線バスは近隣自治体をまたがって運行されており、ムーバスについても一部路線において三鷹市及び小金井市との共同運行を行っているため、自治体間の連携をこれまで以上に強化し、地域公共交通の維持・向上を図ります。



#### 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、バス事業者に対する大型二種免許の取得に係る費用の補助等、乗務員不足の解消に資する具体的な取組みについて、近隣自治体と連携して、国及び東京都へ働きかけを行い、路線バスの運行を持続可能なものにする取組みを進めます。

##### 交通事業分科会等の定期的な開催

- 市と交通事業者は、法定協議会である「地域公共交通活性化協議会」及び市と交通事業者から構成される「交通事業分科会」を定期的で開催し、普段の課題共有だけでなく、「施策①-4 持続可能なムーバス運営の再構築」等に対応するため、関係性の構築を積極的に行います。
- 市とバス事業者は、ムーバス利用者から寄せられた意見を共有するとともに、バス運行時における道路の通行環境の課題を整理します。安全性と利用者の満足度向上を目的として、年4回程度の意見交換を実施します。



#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
近隣自治体と連携した国と東京都への要望	実施				
交通事業分科会等の定期的な開催	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、15歳未満の年少人口は緩やかな減少傾向にあるものの、妊娠期から子育て期にかけては、通院や健診、日常的な外出機会が増加する一方で、公共交通の移動における経済的・心理的な負担が大きい状況です。そのため、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、子育て世代への外出支援や移動に役立つ情報提供を行います。

#### 実施主体と取組内容(例)

##### 特に支援が必要な子育て世代への外出支援

- 市は、公共交通での移動の負担が大きい妊娠期から出産後1年程度の子育て世代の負担軽減を図るため、タクシー配車アプリ等を活用した電子チケットの配布により、タクシー利用の助成を実施します。

##### ベビーカー利用者の負担軽減

- 市は、混雑したバス利用に不安や不便を感じているベビーカー利用者に対して、バス利用の抵抗感を軽減することを目的に、ムーバス車内の混雑情報を提供します。また、「ベビ吉（吉祥寺におけるベビーカーの貸し出しサービス）」の貸出場所の拡充を検討します。

#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
特に支援が必要な子育て世代への外出支援	実施				
ベビーカー利用者の負担軽減	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 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、65歳以上の老年人口の増加が見込まれるなか、足腰が弱くなりムーブ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（福祉有償運送）の対象外となる方がいます。誰もが移動しやすい交通環境を実現するため、地域特性を踏まえた新たな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になっている要支援者等の移動制約者及び運転免許返納をした高齢者等を対象にした、エリアを限定した武蔵野市方式のデマンド交通やドア・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）等の導入可能性を検討します。

※その際は、既存の公共交通との重複・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
武蔵野市方式のデマンド交通等の検討(※)	検討		実施		

(※)「施策①-4 持続可能なムーブス運営の再構築」により、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。

## COLUMN

### デマンド交通の役割

デマンド交通は、柔軟で効率的な移動手段として注目されています。予約に応じて運行する仕組みは、路線バス等の定時定路線型交通を補完する手段として期待されています。一方で、デマンド交通は決して万能ではなく、導入にあたっては運営コストを含めた現実的な課題を正しく捉える必要があります。特に重要な論点が1人あたりの輸送コスト（単価）です。利用者負担の観点からデマンド交通の運賃を決めることが望ましいですが、実際には車両費・人件費・配車システム費・待機時間等の固定的なコストが大きく、運賃収入だけで運行を成立させることは、多くの事例で難しいのが実態です。

本市においては、デマンド交通を万能な解決策と捉えるのではなく、路線バスやムーブスの強みを活かしつつ、対象や役割を限定して導入を検討することが、持続可能な地域公共交通の構築につながると考えます。



## ②-3 レモンキャブの持続可能な運営体制の検討

レモンキャブの予約及び運行管理を行う運行管理者の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があります。今後5年間で運行管理者の約半数の方が定年を迎えることにより、運行管理者が不足する等の懸念があるため、安定的なレモンキャブの運行の維持・継続に向け、運行管理者の負担軽減に資する予約・運行管理システム等の構築・導入を検討します。

### 実施主体と取組内容(例)

#### 予約・運行管理システム等の検討

- 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・導入について検討します。

### 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	□ □ □ →	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」等に基づく 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・一般車両・福祉車両等の動線の輻輳や一般車両・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。

#### ＜三鷹駅北口交通環境基本方針＞

駅前広場の拡張し、公共交通とそれ以外の車両（一般車両・福祉車両等）の動線を分けることで、バスや福祉車両等の乗降環境が改善されます。また、歩行空間と滞留空間を拡充し、空間に冗長性（余裕）を持たせることで、自動運転技術等の新たな移動手段への対応が可能です。さらに、補助幹線道路（三鷹駅北口に位置する三鷹通りと中町新道間をつなぐ道路）の整備に併せて、駅から放射状に延びる4路線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します。

## 実施主体と取組内容(例)

### 駅前広場の改修による公共交通とそれ以外の車両との分離

- 市と交通事業者は、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

- 市と交通事業者は、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、歩行者と公共交通を優先した空間形成と仕組みづくりの検討を行います。

## 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
駅前広場の改修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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

※駅前広場は補助幹線道路開通後に改修予定

## 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」等に基づく 駅周辺部の交通環境の改善

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輻輳やバス待ち客による井ノ頭通りの歩行環境の低下、信号待ちの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、安全かつ効率的なバス運行を実現するため、「NEXT吉祥寺2021」、「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」、「吉祥寺パークエリアまちの将来像立案に向けて」を踏まえ、北口広場及び南口駅周辺の交通環境の改善を進めていきます。

#### <吉祥寺駅南口交通環境基本方針>

事業中の南口駅前広場の整備により解決する事項と整備後も残る課題を整理し、交通結節機能の強化や歩行者中心の空間形成に向けた方策を示しています。主な検討内容としては、井ノ頭通りのバス停配置の見直しや吉祥寺大通りの活用等、交通空間の再配分による環境改善が位置づけられています。

## ✓ 実施主体と取組内容(例)

### 吉祥寺駅南口交通環境基本方針等に基づく検討

- 市は、引き続き吉祥寺南口駅前広場の早期整備に向けて事業を推進するとともに、令和8（2026）年3月に策定した「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」に基づき、吉祥寺駅南口の交通課題の解決を図っていきます。今後は、「吉祥寺パークエリアまちの将来像」の策定に議論の場を移し、総合的な視点で検討を進めていきます。
- また、「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」で示す交通分野のほか、文化・産業等の分野を含めた総合的な視点から検討を進め、市民等との対話を重ねながら、令和9（2027）年度に向けて「吉祥寺パークエリアまちの将来像」を策定していきます。令和10（2028）年度以降は、吉祥寺南口駅前広場の進捗状況等を踏まえ、引き続き交通環境等の課題解決に向けた検討を進めていきます。

## ✓ 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等に基づく検討	検討	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■

※「吉祥寺パークエリアまちの将来像」は令和9年度に策定予定

## 基本施策③：駅前広場・道路空間等の改良・再整備

### ③-3 安全安心に通行できる道路空間の整備

公共交通や自転車等がより安全安心に通行できる道路空間の整備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て対応策を検討します。また、安全安心に通行できる環境整備を行うことで乗務員の離職防止につなげていきます。

#### 実施主体と取組内容(例)

##### 交通安全施設の改善

- 市とバス事業者は、カーブミラー・啓発看板・区画線表示・カラー舗装等の整備や信号現示の改善等、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します。バスの運行ルート上では、歩行者や自転車が多い道路・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乗務員の負担軽減だけではなく、離職防止と養成期間の短縮にもつながります。

##### バスの定時性確保の取組み

- 市とバス事業者は、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について検討します。

##### 自転車走行空間の整備

- 市は、「自転車等総合計画」に基づき、自転車の走行空間整備を推進します。自転車の安全性が向上するとともに、自転車が適切な位置を通行することで、公共交通や一般車両の安全性も確保されます。また、自転車ルールやマナーの啓発活動を警察と連携して実施します。

#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
交通安全施設の改善	実施				
バスの定時性確保の取組み	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及び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、補助対象事業の拡大により、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・整列用誘導設備（ポール・路面表示）・GTFSに対応した情報提供サービス（バスロケーションシステムやアプリ）の導入等を対象に追加し、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	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



### ④-1 GTFSデータの活用による利用者の利便性向上の検討

市内のバス事業者によるGTFSデータの整備が完了したことに伴い、利用者の利便性向上を図るため、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

- 市とバス事業者は、GTFSに対応したバスロケーションシステムを搭載したスマートバス停等を3駅に設置することを検討します。また、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。

##### ムーバスにおける経路検索サービスとの連携

- 市とバス事業者は、ムーブスのGTFSデータが整備されたことに伴い、主要な経路検索サービス（Googleマップ・Yahoo!路線・駅すばあと・ナビタイム等）との連携について検討します。



#### 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	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
ムーバスにおける経路検索サービスとの連携	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・検討

AIやビッグデータ等を活用した自動運転技術等の交通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るため、国や東京都における実証実験の事例について調査・検討を行います。

#### 実施主体と取組内容(例)





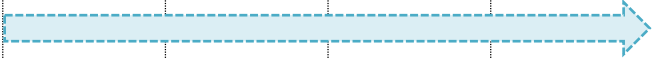
##### 自動運転技術の導入

- 市は、自動運転技術について、国や東京都における実証実験の事例を調査し、導入可能性を検討します。本市は、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交通環境等、安全面に多くの課題があります。

##### バス運行のAIダイヤ自動生成の研究

- 市とバス事業者は、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。乗務員不足を解消するためには、短時間勤務や週休3日勤務等の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。

#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
自動運転技術の導入	検討				
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

本市は、令和32（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費用対効果等を考慮しながら、EVやFCV等の環境負荷の少ない車両への転換を検討していきます。

#### 実施主体と取組内容(例)


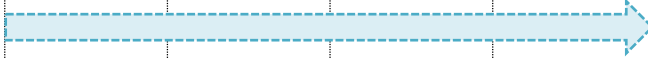
##### ムーバスを環境負荷の少ない車両に更新

- 市とバス事業者は、全19台のムーバス車両の更新時には、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。ムーバス車両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以上としています。なお、令和7（2025）年11月より、EVムーバスを1号路線（吉祥寺東循環）に1台導入しているため、運行実績や課題等を踏まえ車両特性の検証を行います。

##### 環境に配慮した車両の研究

- 市は、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）等の環境に配慮した車両の導入にあたっては、国や東京都における実証実験の事例を調査・研究します。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の課題があります。

#### 実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
ムーバスを環境負荷の少ない車両に更新	実施				
環境に配慮した車両の研究	研究				

#### COLUMN

##### 未来につながるEVムーバス

EVムーバスとは、電気で走る環境に優しいムーバスのことです。これまでのディーゼル車と比べて排出ガスがゼロになり、走行中の音も静かになります。ムーバスは住宅地内を巡回するため、良好な住環境を確保するとともに、まち全体の脱炭素化につながります。また、クリーンセンターのごみ発電の電力を使用し、ゼロカーボン・ドライブ（再エネ電気等によりEV車を走行させることで、走行時のCO<sub>2</sub>排出量をゼロにする取組）の実現を図ります。さらに、災害時には蓄電池として活用することも期待されます。

今後の課題は、充電設備を設置するスペースの確保です。バスの営業所に設置するスペースが限られていることや、充電設備の音による近隣住民への影響等、様々な課題の解決が必要です。



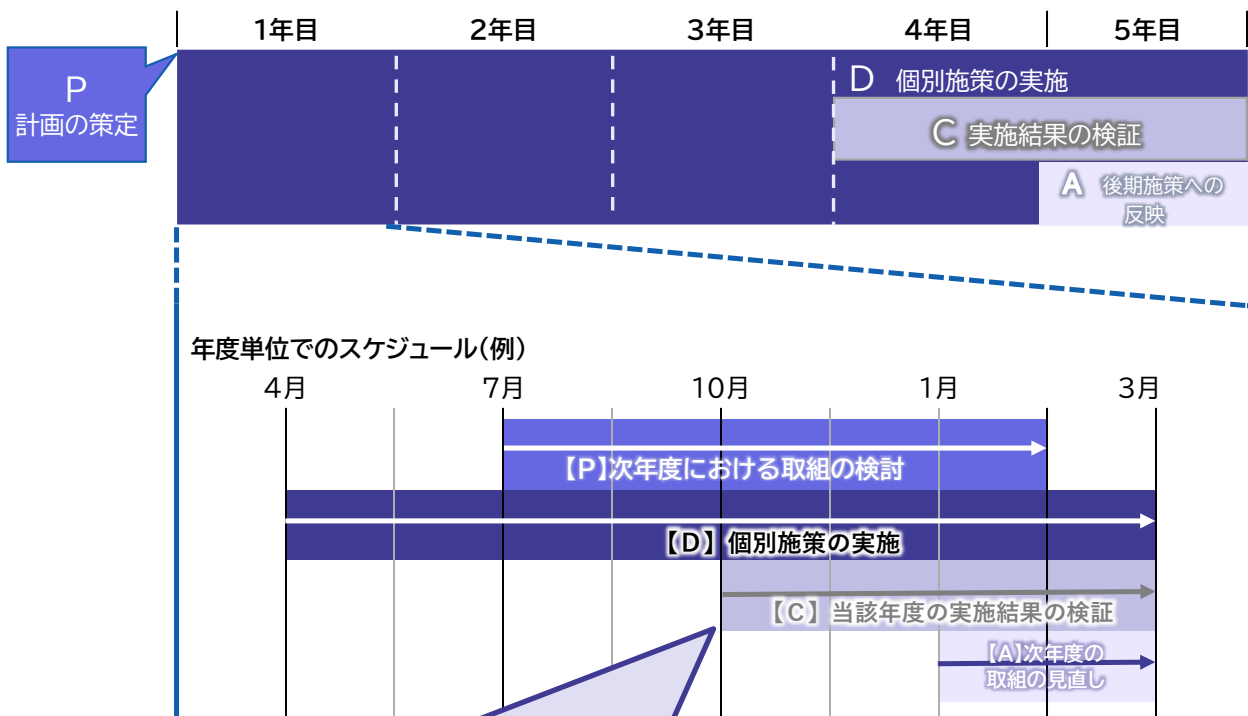
# 5 計画の推進及び評価方法

## 5-1 PDCAサイクルによる評価検証

本計画は、地域公共交通活性化協議会において、計画策定・改定（Plan）、個別施策の実施（Do）、実施結果の検証（Check）、後期施策への反映（Action）を繰り返す、PDCAサイクルの考え方により推進します。併せて、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・検証を行うことで計画の実効性を確保し、必要に応じて見直しを行います。

表 モニタリングの役割分担

取組名称	実施内容
武蔵野市地域公共交通活性化協議会	地域公共交通を取り巻く課題や目指すべき将来像を踏まえ、個別施策の実施状況や実施結果の検証等について、関係機関と連携して調整を図ることで、実施状況を毎年度モニタリングします。
交通事業分科会	交通事業者を中心に個別施策に関する具体的な課題、改善策及び実施方法を検討します。
ムーバス運行事業者意見交換会	ムーバス利用者から寄せられた意見、バスが道路を通行する環境に関する課題等について情報共有を行います。



### 多角的な視点での取組結果の評価検証

- ・取組結果に基づく定量的な評価検証の実施
- ・バス事業者の GTFS データによる分析、ムーバス利用実態調査、交通量調査等関連する調査結果データの活用による検証の実施

図 PDCAサイクルによる評価・検証

## 5-2 評価指標(KPI)と目標値

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6つに整理します。

網形成計画は計画策定直後に新型コロナウイルス感染症という想定外の要因により、当初予定していた多くの個別施策の実施が困難な状況になりました。本計画策定後も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ます。

そのため、令和12（2030）年度の目標値は、地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえて「現状維持」または「10%増加」としました。引き続き、目標値について地域公共交通活性化協議会にて議論していき、状況に応じて評価指標と目標値の再設定を検討します。

表 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 (R6年度)	目標値 (R12年度)
①	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	令和7（2025）年度の将来人口推計より、令和6年から令和12年まで約1%減少する見込み（※1）のため、公共交通の利用者数を現状維持とします。	196 千人/日	196 千人/日
②	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、現状維持とします。	66.8%	66.8%
③	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	113,996 千円/年
④	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（※2）を現状維持とします。	1,031人	1,031人
⑤	レモンキャブ運行管理者数の充足数	運行管理者数を測定	運行管理者の負担軽減を図ることで、管理者数を現状維持とします。	9人	9人
⑥	公共交通の満足度	市民アンケート調査による測定	公共交通の満足度を令和6年度の約10%増加とします。	65.8%	75%

（※1）令和6年の人口は149,273人、令和12年の推計人口は147,692人のため約1%減少する見込み

（※2）路線バス4事業者における、市内または近隣の営業所単位の乗務員数

