

武蔵野市地域公共交通計画（素案）に関する意見と市の対応

※ 意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。また、固有名詞等は伏せて記載しております。

※ 評価内容

- ◎：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。
- ：ご意見を前期個別施策実施または後期個別施策策定の際の参考とさせていただきます。
- ：ご意見として承ります。

No.	計画のページ	項目	評価	意見	市の対応(案)
1	-	全般	□	本計画を全体的に見た限り、計画行政として機能していないと感じる。	基本理念・目標を達成できるよう努めてまいります。
2	-	全般	□	井の頭通りは狭い道路ではなく普通のサイズのバスが通れる(大型観光バスが普通に通っています)ので、ここを通るのが「狭い道路を通るためのバス」であるムーバスだけに限定するのは沿線住民にとって不便なだけでメリットを感じません。	井の頭通りは路線バスや観光バス等が通行しておりますので、ムーバスだけに限定している路線ではないと認識しています。
3	6	第2章 課題①	□	私は三鷹・吉祥寺循環のルート上(井の頭通り)にある建物に住んでいます。こちらは歩いて1分未満なので近く助かっています。一方で他の路線のバス停はムーバス・関東バスを含めて近くに無く最短でも歩いて8分はかかります。故にこの路線の運航状況次第で私の交通事情は大きく左右されます。40分に1本に減便していた時はとても不便でした。	ムーバス6号路線(三鷹・吉祥寺循環)を約7ヵ月もの間減便し、申し訳ございませんでした。ムーバス運営を持続可能なものにするため、乗務員不足の解消に向けて、運行事業者と連携して取組みを進めてまいります。
4	8	第2章 課題②	□	井の頭通りは高架下の交番から東の方は関東バスも数多く通り、交番から西の方を通るムーバスとは何倍もバスの交通量が多いです。6号路線は平常時に20分に1回だけなのに、そこには複数の便もあり、関東バス自体の密度も高いので数分に1回の頻度で来ます。同じ武蔵野市の吉祥寺の井の頭通りなのにあまりにもバス交通の利用のしやすさが違うので、交番から西の方へも関東バスのルートを設置していただきたいです。	ムーバス6号路線(三鷹・吉祥寺循環)は三鷹駅と吉祥寺駅間を結ぶルートのため、ムーバス以外の代替手段がありますが、ムーバス1号路線(吉祥寺東循環)はムーバス以外の公共交通手段がないため、運行本数が多くなっています。
5	8	第2章 課題②	□	6号線は減便を解消したばかりなので難しいかもしれませんが、余裕が出来たら関東バス無しでも三鷹・吉祥寺循環の本数を10分間隔にしていれば今より良くなります。この便の最終便は21時台後半であり、武蔵野市を通る一般的な路線バスが24時、さらにはそれ以降も便がある事を考えると終了時間が早い。吉祥寺駅周辺から歩かずに家まで帰る時に、タクシーではムーバスと比べ料金が非常に高くなってしまいます。そのまま増便は無理としても、22時以降は深夜料金で1回200円として24時まで運航してもらえようとして頂けたら助かります。	ムーバスは高齢者と子育て世帯などの利用を主とした運行時間帯にしているため、夜間までダイヤを増やすことは難しいと考えております。
6	8	第2章 課題②	○	地域の交通課題に対する分析に基づいて定量的な目標設定もされていて大変わかりやすい内容でした。全市民の要望に対してムーバスを含む交通手段で対応しきるのは困難なため、コミュニティ/自動運転バス、デマンド交通、シェアサイクルなど複数の交通手段の組み合わせで、市民が自己解決できる環境を整えるのもよいかと思いました。そのためにモビリティハブのような設備を設けるのというもひとつの案かと存じます。	基本理念・目標である「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」を目指してまいります。モビリティハブは、市内に設置する土地の確保が課題ですが、検討の際の参考とさせていただきます。
7	8	第2章 課題②	□	市の二大集客地区である、総合体育館等と武蔵野プレイス等を、直行最短で結ぶムーバスを検討して欲しい。理由は市内3地域である、最寄駅吉祥寺の東部、最寄駅三鷹の中部、最寄駅武蔵境の西部を比較して、以前から「境格差」と呼ばれる市のサービス格差があった、と聞いている。武蔵野プレイス開設により一躍、西部のサービス向上が図られたが、健康維持の運動面では、まだ「境格差」が存在すると感じている。一方逆に、中部北地区の市民が武蔵野プレイスやMIAスイングホール等に行こうとすると、路線バスを乗換えて中央快速線一駅が面倒、との声も聞く。従って、この二拠点を最短で結ぶムーバスを15分間隔で運行すると、両地区のみならずコース沿い市民の利便性も向上する。ルートは、路線バスが乏しくかつ最短となる、武蔵境駅南口始発、境南通を東へ、新武蔵境通を北へ、関前橋を右折、NTT研究所北から市役所前終着、これを往復する。尚、通常より少なくしたい停留所は、検討課題である。ムーバスとしては高速で走れるルートゆえ、移動時間の短縮も大いに期待できる。	ムーバスは路線バスとの共存が基本ですので、路線バスが通らない交通空白・不便地域を走行します。地域公共交通全体で市民の移動を支えていくことが大切だと考えておりますので、武蔵境駅から市役所方面への直行バスは現在のところ考えておりません。
8	10	第2章 課題③	○	10ページの課題③公共交通の利用に不便を感じている市民がいる、について。民生児童委員として、吉祥寺駅からも路線バス停からも距離があり、ムーバスが通っていない東町2丁目の高齢者の方々から不満の声を伺っております。市役所や体育館へも乗り換えが必要になるため、外出を諦めていらっしゃる方もおられ、何か良い案をお願いしたいです。	ムーバスだけで対応することは難しいですが、中央線から離れた地域にお住まいの高齢者や子育て世帯の方にとっては、東西方向の移動が課題だと認識しておりますので、ご提案いただいた内容も検討の際の参考とさせていただきます。
9	12	第2章 課題④	○	「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に関連して、中道新道の松屋側横断歩道(以下①)の歩行者と自動車の交錯問題の解決を希望します。 <現状> ①において以下のような場面を見かけることが多く、事故防止や歩行者および車両双方の快適な交通環境のため、対策が必要と思われます。 ・平日・休日および時間帯を問わず、①の歩行者の数が多く吉祥寺方面からの自動車はなかなか通過することができない ・歩行者の通行が途絶えないことから、自動車が割り込むような形で歩行者横断中の①を徐々に通過しようとする ・途絶えない歩行者に対して、運転手が注意の声を発している ・(歩行者が停止して自動車を通過させようとして)停止線から発進し始めた自動車と、道を急ぐ横断者が駆け抜けようとするところが重なって、衝突しそうになる <対策例> 素人意見とはなりますが、安全でスムーズな交通環境実現のため、信号機設置等の方法に比べ実現難易度は高いと考えますが、再整備の一環として以下のような対処が行えうかがい検討をお願いいたします。 ・JRと協業して南口のような歩行者用の高架を設ける。 ・現状①にあたる箇所が立体交差となるように道路を高架式にする。	当該横断歩道の歩行者と自動車の交錯は、市としても課題だと認識しています。「三鷹駅北口交通環境基本方針」では、駅前広場の拡張により、公共交通とそれ以外の車両(一般車、福祉車両等)とを分離し、様々な課題解決ができるよう整理しています。現在は、現況の駅前広場空間の中で交通環境の課題を解決できる改修案も検討しています。
10	15	第2章 課題⑤	○	p.17などに記載のレモンキャブは、今後ますます需要が増えると思う。対象者の拡大(妊婦、病人、小さい子連れ)のためにも、担い手増やハードの設計を見直してほしい。需要を事業者が吸収しきれないならウーバーのような仕組みを取り入れてでも市がやるべきだと思う。	レモンキャブは道路運送法に基づく福祉輸送に分類され、公共交通の利用が著しく困難な移動制約者に限定されているため、子育て世代や妊婦などの対象者を拡大できません。子育て世帯や妊婦などの移動手段については、福祉交通と連携した新しい移動手段を検討してまいります。
11	16	第3章 基本理念	○	「住み続けたいまち武蔵野」を進化させるという基本理念に強く賛同します。特に、深刻な担い手不足への対応とムーバスの持続可能性確保は喫緊の課題であると認識しています。武蔵野市の地域公共交通が、全国のモデルケースとして再び輝くような、先進的かつ持続可能な計画となることを期待します。	深刻な担い手不足への対応とムーバスの持続可能性確保は喫緊の課題であると認識しています。乗務員不足の解消に向けて、運行事業者と連携して取組みを進めてまいります。
12	26	第4章 体系図	○	ムーバスが運賃100円のみを持続していくためにも、目標達成のための施策及び事業の基本施策②-3 レモンキャブの持続可能な運営体制の検討と基本施策④-2 自動運転技術等の交通DX化に向けた調査・検討を実現に向けて、この2点を今後は行うべきだと存じます。	「基本施策と個別施策の体系図」のとおり、まずは今後5年間で位置付けた17項目の個別施策を進めてまいります。

武蔵野市地域公共交通計画（素案）に関する意見と市の対応

※ 意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。また、固有名詞等は伏せて記載しております。

※ 評価内容

- ◎：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。
- ：ご意見を前期個別施策実施または後期個別施策策定の際の参考とさせていただきます。
- ：ご意見として承ります。

No.	計画のページ	項目	評価	意見	市の対応(案)
13	26	第4章 体系図	□	2で記載している地域公共交通の現状の課題と、4で記載している具体的な実施施策、5で記している目標値が連動していない。本来的に、2の課題の中で何を重要視し、重要な課題に対してどのように改善するために具体策を講じ、その具体策をどのように実施するのかといった点について具体的な実施目標を定めるといったプロセスが踏まれていないと感じる。本来であれば、例えば個別施策ごとに目標値を設定するなどのことをするべきではないだろうか。	武蔵野市地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえ、本市の地域公共交通の中で優先度が高いものから記載しています。また、個別施策ごとに目標値はありませんが、取り組みのスケジュールを記載しています。
14	28	第4章 施策①-2	○	乗務員不足対策として負担軽減が挙げられていますが、現金収受に伴う業務負担は極めて大きいため、「完全キャッシュレスバス」の導入を「検討」レベルではなく、期限を切った「目標」として設定することを提案します。クレジットカードのタッチ決済やQRコード決済を全面導入し、現金を扱わない車両を増やすことで、乗務員の心理的・身体的負担を軽減してください。高齢者のデジタルデバインド対策（スマホ教室や専用カードの発行等）を福祉部局と連携して行うことで、スムーズな移行が可能と考えます。	完全キャッシュレスバスは乗務員の負担軽減に寄与すると考えておりますが、この実現には運行事業者の体制を構築する必要があり、一定の期間を要するものと認識しています。今後様々な施策を検討していく中で、ご提案いただいた内容も参考とさせていただきます。
15	30	第4章 施策①-4	○	運賃見直しと待遇改善を図るためには、まず関東バスの普通運賃とPASMO・SuicaによるIC定期券の運賃改定を、小田急バスみたいに計2回実施していくこと。乗務員・運転手や整備士への待遇改善や離職防止と収益増に関しては路線バスを高く値上げすれば良い話。ムーバスの運賃見直しに関しては、高所得者層と低所得者層との間に格差が生じるため、運賃見直しの検討は一利用者として反対。 【普通運賃】 例) 230円→250円又は260円 【IC定期券】 例) 通勤定期券(3ヶ月): 28,240円→30,450円 通学定期券(3ヶ月): 22,340円→22,760円 また関東バス武蔵野営業所だけでは、運賃改定を決めることができないために、今後は市が武蔵野営業所の採用強化と離職防止を努めるため、積極的に関東バス株式会社 本社への働きかけを強め、実行していただきたい。	ご指摘いただいたことについては、運賃のあり方検討の際の参考とさせていただきます。また、運行事業者の本社と営業所双方と緊密に連携し、乗務員の採用強化と離職防対策に努めてまいります。
16	30	第4章 施策①-4	○	ムーバスへのシルバーパス利用の導入についてだが、仮にムーバスにシルバーパスを導入すれば、多くの高齢利用者が殺到して、妊婦の方やベビーカーをのせた親子連れ、小学生等の利用者たちが行きも帰りも乗り切れず、次のムーバスを12~20分以上バス停で待たなければならなくなる。というもムーバスの車両は、日野ポンチョと先月27日から東循環に導入されたEVバスも含めて、乗車定員が36人までであるからだ。また無闇にムーバスを始めとする小型のコミュニティバスへシルバーパスを導入することになれば車内混雑は上昇し、若者層やファミリー層のムーバス利用離れにも繋がりがねず、多くの市内在住者が自転車・バイクや自家用車で吉祥寺駅や三鷹駅北口、武蔵境駅へ移動し、結果的にムーバス 全路線の運営は赤字続きや運賃見直しの議論再燃となるため、一利用者としては、こちらも反対。	ムーバスのシルバーパスの適用には、ムーバスの運賃を路線バスの運賃相当にする必要がある等、多角的な視点で検討する必要があると認識しています。ご指摘いただいたことについては、運賃のあり方検討の際の参考とさせていただきます。
17	30	第4章 施策①-4	○	市の限られた財産で運営されているため、武蔵野市民100円、武蔵野市在勤、在学を含め市外在住者は150円などの収支を考慮した運賃設定にして良いと思う。	ご指摘いただいたことについては、運賃のあり方検討の際の参考とさせていただきます。
18	30	第4章 施策①-4	○	「市民も利用者もみんなで支える」というコンセプトを具現化するために、運賃改定の議論だけでなく、新しい資金調達モデルを導入すべきです。定額で乗り放題となる「ムーバス・サブスクリプション（定期バス）」の導入を検討してください。	「市民も利用者もみんなで支える」というコンセプトとの整合性や、今後の運行ルート及びダイヤ改正との整合性など、総合的に判断する必要がありますので、「ムーバスの運賃のあり方検討」の際に、ご提案いただいた内容を参考とさせていただきます。
19	30	第4章 施策①-4	◎	一口オーナー制度のような「ムーバスサポーター制度」を検討してください。単なる移動対価としてだけでなく、「地域の足を支えるための出資」という意識を市民に醸成する仕組みが必要です。	ムーバスサポーター制度は、ムーバスの愛着づくりへの貢献、運賃外収入の確保、ムーバスブランドの強化等の効果があると考えます。「①-4持続可能なムーバス運営の再構築、運行外収入確保の検討」の例に追記いたします。
20	30	第4章 施策①-4	○	p.24に、ムーバスの料金に関する記載が僅かにあり、具体的な中身がよくわからないものの、下記のような将来ビジョンのある値上げであれば賛成したい。 ・サービス向上は必須であると思う。具体的には運行者都合による運行休止を防止、現在の運行状況や乗車率の可視化、交通弱者の優遇施策。 ・自動運転導入を見据えたシステムの検討や改修。システムには整備や従業員の働き方など長期の事業設計も含む。	ムーバスの運賃は、乗務員不足への対応をはじめとした様々な課題を総合的に検討してまいります。「ムーバスの運賃のあり方検討」の際に、ご提案いただいた内容を参考とさせていただきます。
21	41	第4章 施策④-1	□	GTFSデータの活用による検索利便性の向上が示されていますが、さらに一歩進め、市内交通の「予約・決済・生活サービス」を統合した「武蔵野版MaaS（Mobility as a Service）」の構築を検討していただきたいです。ムーバス、路線バス、シェアサイクル、レモンキャブ等の検索・決済を一つのアプリで行えるようにし、市内店舗と連携したデジタルクーポンの発行や、バス利用によるポイント付与などを実装してください。これにより、素案にある「まちづくりへの貢献（クロスセクター効果）」を可視化し、地域経済の活性化と公共交通利用の動機づけを同時に図ることができます。	MaaSの構築は、様々な公共交通の検索や決済が一つのアプリで可能になるため、意義があることだと考えますが、地域公共交通の利用は市内で完結するケースは少なく、広域的な利用が主であると考えております。ひとつの自治体としてアプリケーション開発や運用を行うことは、費用や人的資源等の限界がある中では現実的ではないと考えます。
22	43	第4章 施策④-3	◎	環境配慮車両（EVバス）の導入 について、環境面だけでなく「防災機能」としての価値を明記すべきです。 提案内容：EVバスを「走る蓄電池」と定義し、災害時に避難所等へ電力を供給する「V2X（Vehicle to Everything）」体制を構築してください。これにより、車両更新コストに対する市民の納得感が高まり、安全安心なまちづくりにも寄与します。	EV車両は、平常時は環境負荷低減と静粛性向上をもたらすとともに、停電時には車載バッテリーの一部を活用し、避難所運営等の補助的な電源としての利用が期待されます。ご提案いただいた内容を踏まえ、EVムーバスの災害時の活用について追記いたします。
23	44	第5章 PDCA	□	具体的に何に対してどのようにPDCAサイクルで改善するのでしょうか。一般的にPDCAサイクルは製造業などの場合であればQC Dに着目してサイクルを回す場合が多いと思います。しかし、本計画では「多角的な視点での取組結果の評価検証」というあやふやな記載であり、事後にどうにでも評価できるような書きぶりです。適正に施策体系と評価指標を整理し、計画的かつ適正なデータ取得とデータ分析により客観的な評価をできるように記すことがPDCAサイクルのPにおける重要な項目だと思われませんが、本計画はこのような要素を満たしているとは思えません。また課題点や達成できていない目標などに対して、どのような改善案を実施するのかといったことも読み取れません。計画にPDCAということに記載することが目的化し、実質的な改善は進んでいないのではないかなと思われま。役所お得意の「なんちゃってPDCA」という感想です。	武蔵野市地域公共交通活性化協議会で進捗管理を行います。年度単位で個別施策の実施結果の検証については、バスの利用実態調査やGTFS等のデータに基づいて行い、それを次年度に活かしていきます。個別施策の目標年次である5年後は、地域公共交通全体の評価指標（KPI）について目標値の達成状況等を評価し、後期の5年に行う個別施策を新たに策定します。

武蔵野市地域公共交通計画（素案）に関する意見と市の対応

※ 意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。また、固有名詞等は伏せて記載しております。

※ 評価内容

- ◎：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。
- ：ご意見を前期個別施策実施または後期個別施策策定の際の参考とさせていただきます。
- ：ご意見として承ります。

No.	計画のページ	項目	評価	意見	市の対応（案）
24	44	第5章 PDCA	□	記載内容的にはKGIの誤りなのではないかと思いながら読んでおりました。もしもKPIだとして、本計画における主要施策とその目的及び目的に対する目標設定はどのようになっているのでしょうか。またその目標を達成するために何が重要であり、どのような取組をどの程度推進することが必要であると考えているのでしょうか。もしもKPIを活用したマネジメントにより、政策効果を達成したいのであれば、KPIツリーを可視化するとかして、どの部分の取組がどのように目標達成に寄与すると考えているのかといったことを明示するべきではないでしょうか。また、本計画におけるKPIの設定値は、ほとんどが中間的な目標値ではないように見受けられます。仮に中間目標的な数値だったとしても、取組努力によって直接的に可変なパラメータではなく、何かしらの取組の結果として達成されるべき数値であり、取組以外の状況によっても左右されてしまう数値なので、KPIマネジメントには相応しくないのではと感じます。	No. 23をご参照ください。
25	44	第5章 PDCA	□	前計画での未達成項目（収支率や満足度等）に対して、今回達成するための具体的な実施策が検討以外に記載されていない。それにもかかわらず、また今回の計画でも同様の目標を出しており、どのように達成しようとしているのか不明である。「前回できなかったから頑張って取り組みます」だけで達成できるのなら計画を策定する意味はないと思う。	地域公共交通網形成計画で記載した目標は、本市として達成すべき重要な指標であると考えます。前回達成できなかった理由を踏まえながら、個別施策を実施、評価、検証をすることで、目標達成に向けて取り組んでまいります。