



目次

1	計画策定の経緯.....	参-1
1-1	策定体制.....	参-1
1-2	策定過程.....	参-2
2	地域の現状	参-3
2-1	人口動向.....	参-3
2-2	市民・来街者の移動特性.....	参-5
3	地域公共交通の現状	参-8
3-1	路線バス・ムーバス.....	参-8
3-2	タクシー・福祉交通.....	参-10
4	武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証.....	参-11
5	アンケート調査等の整理.....	参-13
5-1	市民アンケート調査.....	参-13
5-2	ムーバス利用者アンケート調査.....	参-15
5-3	路線バス利用者アンケート調査.....	参-17
5-4	タクシー利用者アンケート調査.....	参-18
5-5	住民グループインタビュー.....	参-19
5-6	交通ビッグデータ分析.....	参-20
5-7	運転士不足解消のためのアンケート調査.....	参-22

① 計画策定の経緯

1-1 策定体制

武蔵野市地域公共交通活性化協議会 委員会名簿(敬称略)

区分	所属	氏名	期間	分科会
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	小田急バス(株)バス事業本部 計画部	大庭 久継	令和6年7月9日まで	○
		古谷 弘文	令和6年7月10日から 令和7年3月31日まで	
		宮下 誠	令和7年4月1日から	
	関東バス(株)運輸部	土屋 敏和	令和7年3月31日まで	○
		畠山 英明	令和7年4月1日から	
	京王電鉄バス(株)運輸営業部	早田 俊介	令和6年7月9日まで	○
		三浦 裕介	令和6年7月10日から	
	西武バス(株)計画部	秦野 凌		○
	(一社)東京バス協会 乗合業務部	富樫 秀樹		
	(一社)東京ハイヤー・タクシー協会 部・三支部	千田 裕	令和7年3月31日まで	○
平峯 杉隆		令和7年4月1日から		
住民または利用者	武蔵野市コミュニティ研究連絡会	青木 一郎		
	武蔵野市老人クラブ連合会	木川 憲子	令和7年3月31日まで	
		杉田 昇	令和7年4月1日から	
	レモンキャブ運行管理者	平野 昭夫	令和7年3月31日まで	○
高橋 豊		令和7年4月1日から		
関東運輸局長またはその指名する者	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局	佐藤 義尚	令和7年3月31日まで	
		小林 聡	令和7年4月1日から	
	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局	中山 俊夫		
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	日本私鉄労働組合連合会 関東バス労働組合	舟山 明久		○
	全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会	月村 隆浩		○
学識経験を有する者その他交通会議の運営上必要と認める者	福島大学 経済経営学類 前橋工科大学 学術研究院 (クロスアポイントメント)	吉田 樹		○
	東京都都市整備局都市基盤部 交通企画課	武山 信幸	令和7年3月31日まで	
		吉川 昌孝	令和7年4月1日から	
	武蔵野商工会議所	玉田 千尋		
交通管理者	警視庁武蔵野警察署	木下 潤		
道路管理者	東京都建設局北多摩南部建設事務所 管理課	犬竹 幹人	令和7年3月31日まで	
		鈴木 亜希子	令和7年4月1日から	
武蔵野市長又はその指名する者	武蔵野市 都市整備部	大塚 省人		○
	武蔵野市 健康福祉部	山田 剛		

1-2 策定過程

(1) 武蔵野市地域公共交通活性化協議会

開催日	主な議題
令和6年7月9日	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定のスケジュール ・各種アンケート調査の実施方法 ・地域公共交通網形成計画の各施策の評価・検証
令和6年11月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の現状 ・住民グループインタビュー、交通事業者ヒアリングの結果 ・ムーバスのコンセプトの検証
令和7年2月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・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の結果 ・地域公共交通を取り巻く課題
令和7年6月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査の結果 ・交通ビッグデータ分析の結果 ・地域公共交通を取り巻く課題（修正版） ・ムーバスのコンセプトの検証（修正版） ・武蔵野市地域公共交通計画（骨子案）
令和7年9月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・ムーバスのコンセプトの検証（修正版） ・武蔵野市地域公共交通計画（素案）
令和8年2月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果* ・武蔵野市地域公共交通計画（案）

(2) 武蔵野市地域公共交通活性化協議会 交通事業分科会

開催日	主な議題
令和6年6月11日	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定のスケジュール ・各種アンケート調査の実施方法 ・地域公共交通網形成計画の各施策の評価・検証
令和6年10月28日 11月12日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の現状 ・各種アンケート調査の調査票（案） ・住民グループインタビュー、交通事業者ヒアリングの結果 ・ムーバスのコンセプトの検証
令和7年2月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・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の結果 ・地域公共交通を取り巻く課題
令和7年5月20日 6月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査の結果 ・交通ビッグデータ分析の結果 ・地域公共交通を取り巻く課題（修正版） ・ムーバスのコンセプトの検証（修正版） ・武蔵野市地域公共交通計画（骨子案）
令和7年8月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・ムーバスのコンセプトの検証（修正版） ・武蔵野市地域公共交通計画（素案）
令和8年2月2日	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果* ・武蔵野市地域公共交通計画（案）

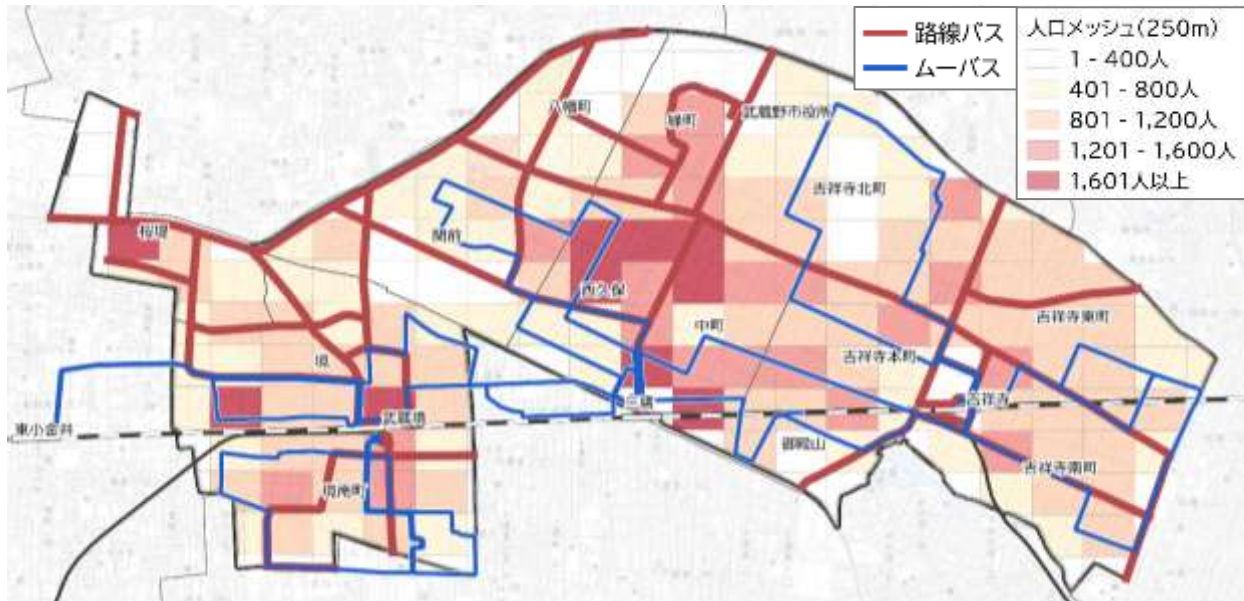
*パブリックコメントの結果：募集期間：令和7年11月15日（土）から12月5日（金）まで
回答人数：10人（意見総数：25件）

② 地域の現状

2-1 人口動向

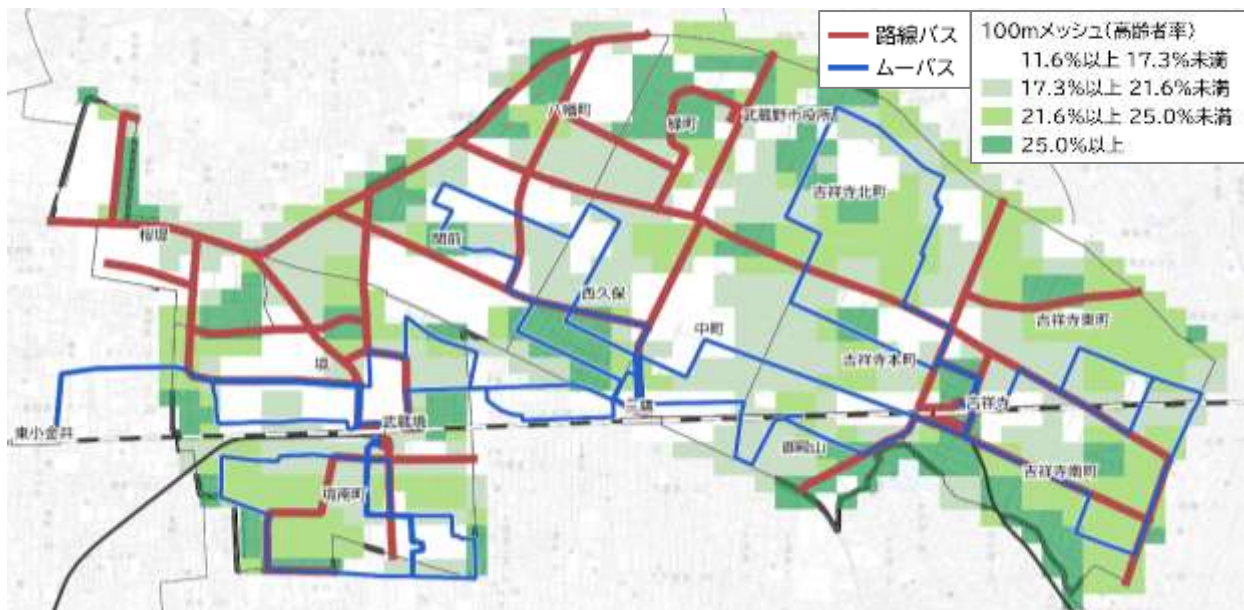
本市は、市内全域に住宅地が広がる都市構造を有しており、人口が特定の地域に大きく偏ることなく分布しています。特に人口が多い地域は、大型の集合住宅が密集している桜堤・中町・緑町等です。高齢者や子育て世代も市内全域に広く分布しているため、多様なライフステージの市民が居住しており、日常的な買い物や通院等、生活に密着した移動ニーズが市内全域で生じています。

■ 人口分布(全体)



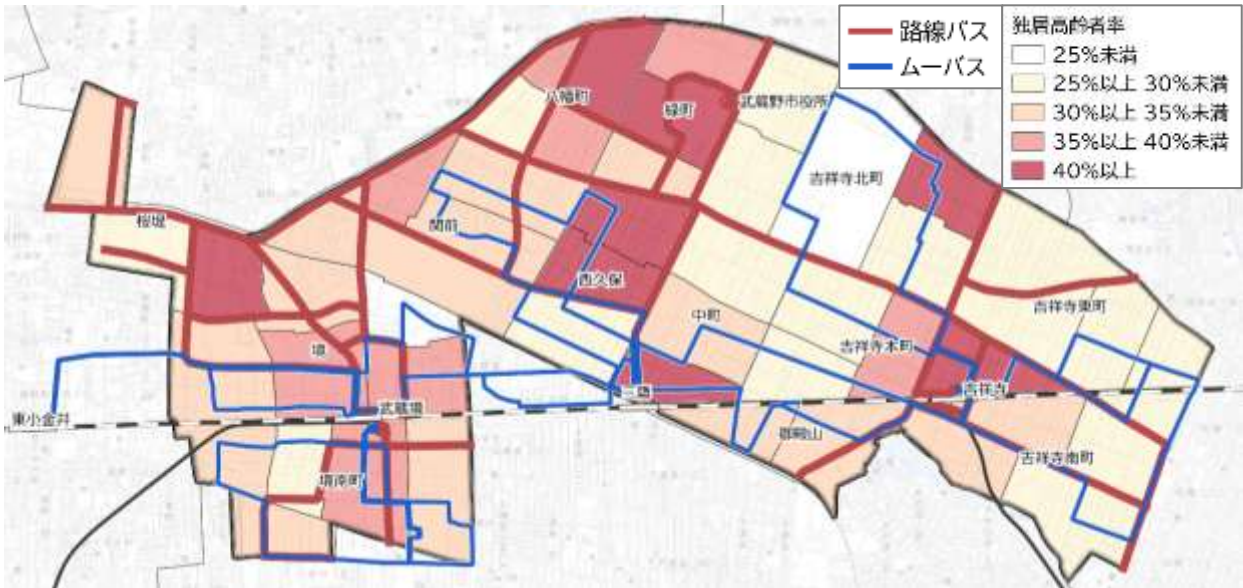
出典:国勢調査(令和2年)

■ 人口分布(高齢化率)



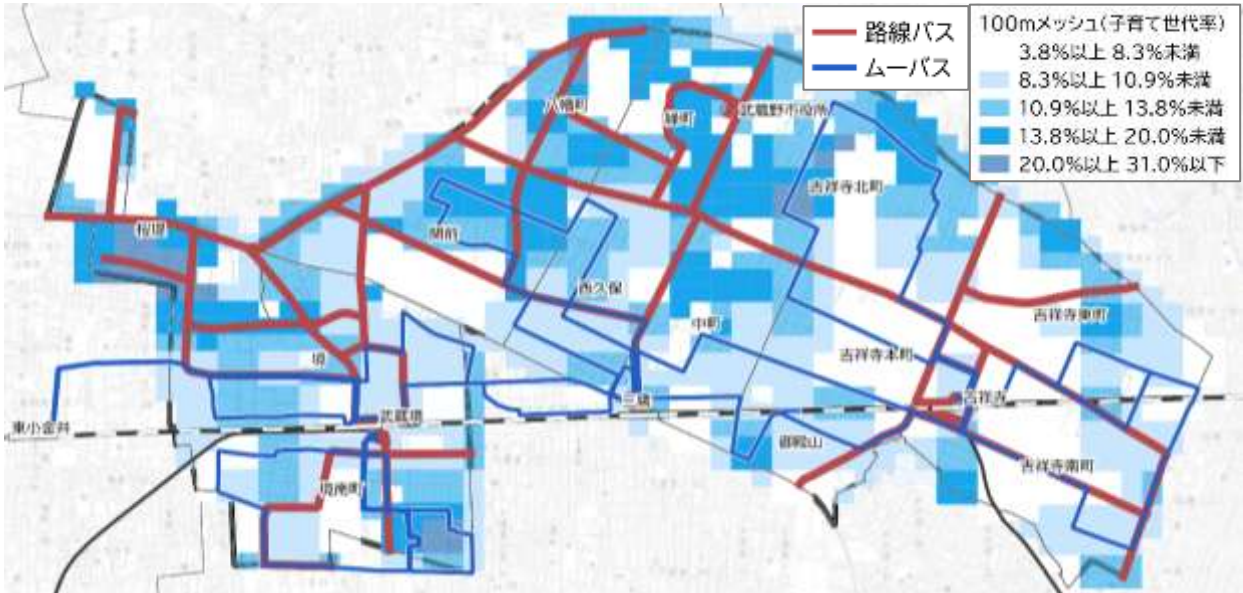
出典:国勢調査(令和2年)【本編 P11 課題③】

■ 人口分布(独居高齢者率)



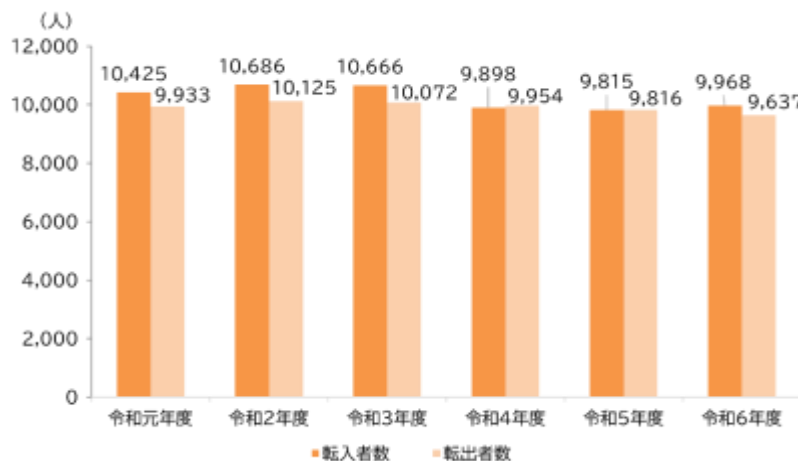
出典:武蔵野市地域生活環境指標(令和4年)

■ 人口分布(子育て世代率分布)



出典:国勢調査(令和2年)【本編 P11 課題③】

■ 転入・転出者数の推移



出典:総務省統計局 住民基本台帳人口移動報告【本編 P9 課題②】

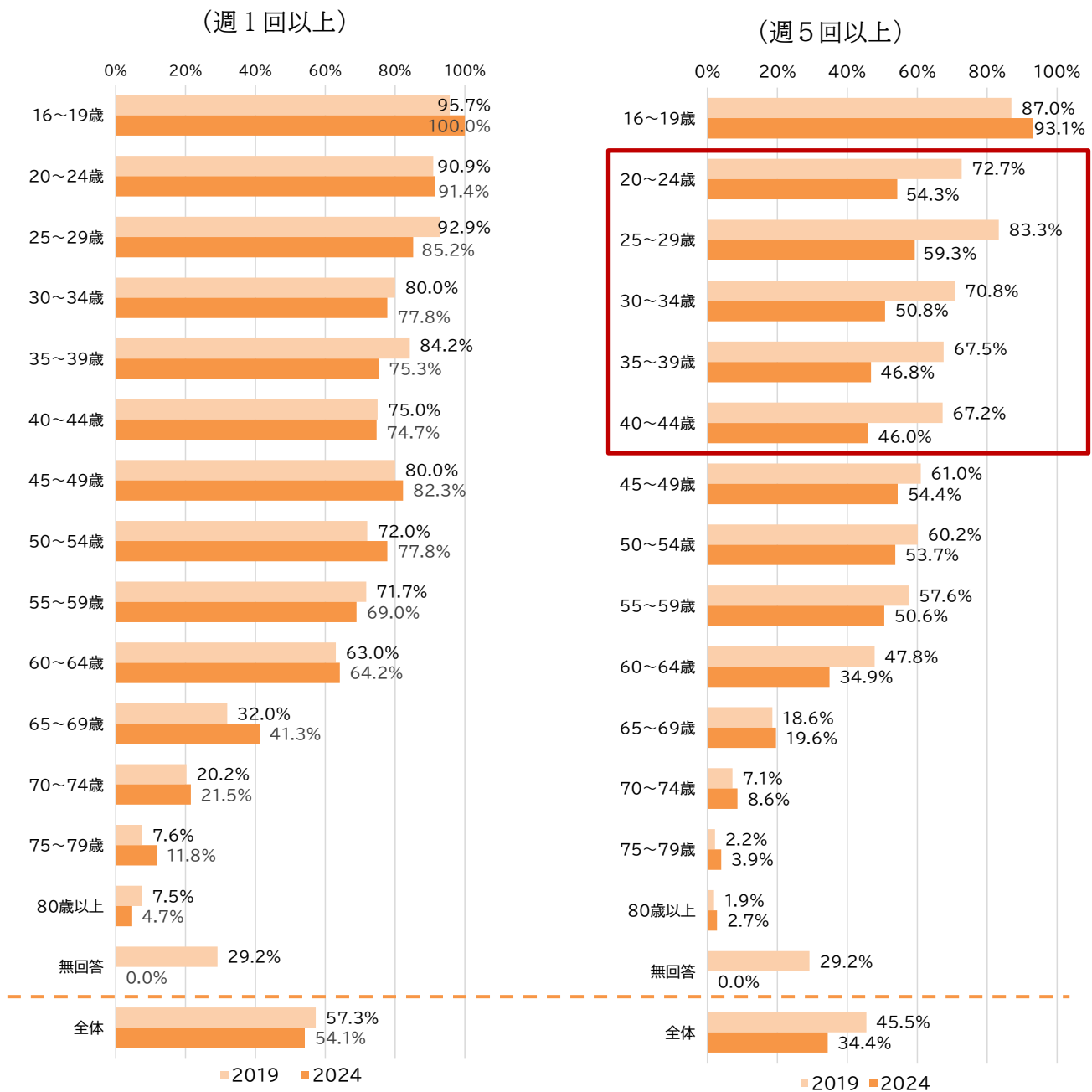
2-2 市民・来街者の移動特性

(1) 通勤・通学

市民アンケート調査より、週に5回以上通勤・通学している人の割合は34.4%であり、令和元(2019)年度に実施した市民アンケート調査結果と比較すると11.1%減少しています。また、各年齢層における外出頻度の構成比の変化については、20歳から44歳の属性が週1回では前回調査と変わりませんが、週5回以上は大きく減少していることが分かります。これは、働き方改革やテレワークの普及等の影響により、通勤頻度が低下したためと想定されます。

■ 通勤・通学頻度の経年比較

(令和元年度：n=1,205) (令和6年度：n=1,169)

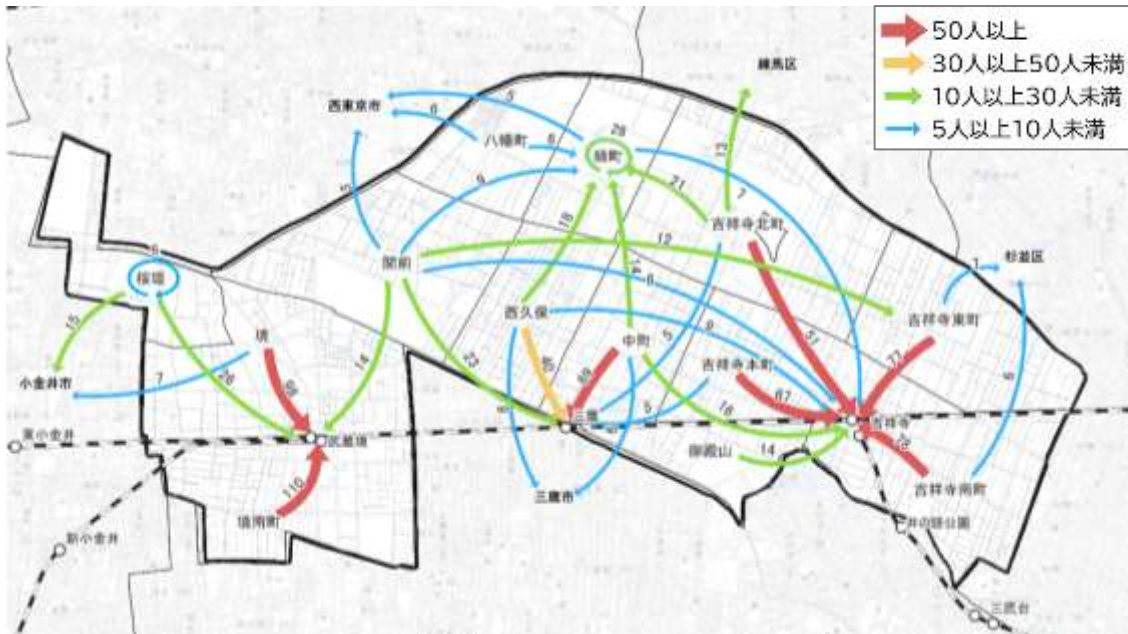


資料：市民アンケート調査(令和元年度・令和6年度)

(2) 買い物

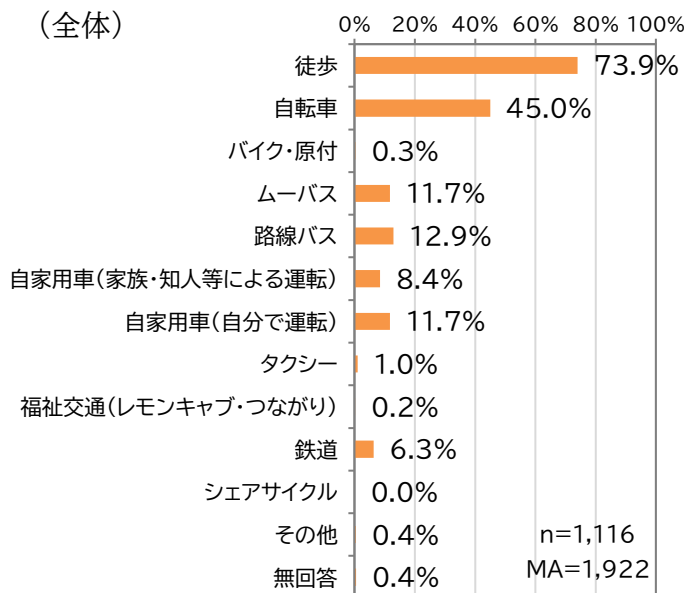
市民アンケート調査より、買い物に出かける際の移動手段は「徒歩」と「自転車」が多くを占めていますが、「路線バス」と「ムーバス」の利用も24.6%あり、駅から離れている桜堤や緑町等の地域では、路線バスやムーブスの利用が他の地域と比べて多い傾向にあります。

■ 市民の買い物流動



資料:市民アンケート調査(令和6年度)

■ 買い物(日用品・食料品)に出かける手段



【本編 P6 課題①】

(路線バス・ムーバス/居住地別)

	買い物の交通手段	
	ムーバス	路線バス
全体 (n=1,116)	11.7%	12.9%
吉祥寺東町 (n=96)	9.4%	13.5%
吉祥寺南町 (n=96)	16.7%	2.1%
御殿山 (n=23)	26.1%	4.3%
吉祥寺本町 (n=82)	9.8%	4.9%
吉祥寺北町 (n=114)	21.1%	20.2%
中町 (n=121)	9.9%	9.1%
西久保 (n=90)	13.3%	15.6%
緑町 (n=53)	1.9%	34.0%
八幡町 (n=29)	0.0%	24.1%
関前 (n=81)	11.1%	12.3%
境 (n=120)	16.7%	5.8%
境南町 (n=122)	8.2%	5.7%
桜堤 (n=69)	1.4%	36.2%

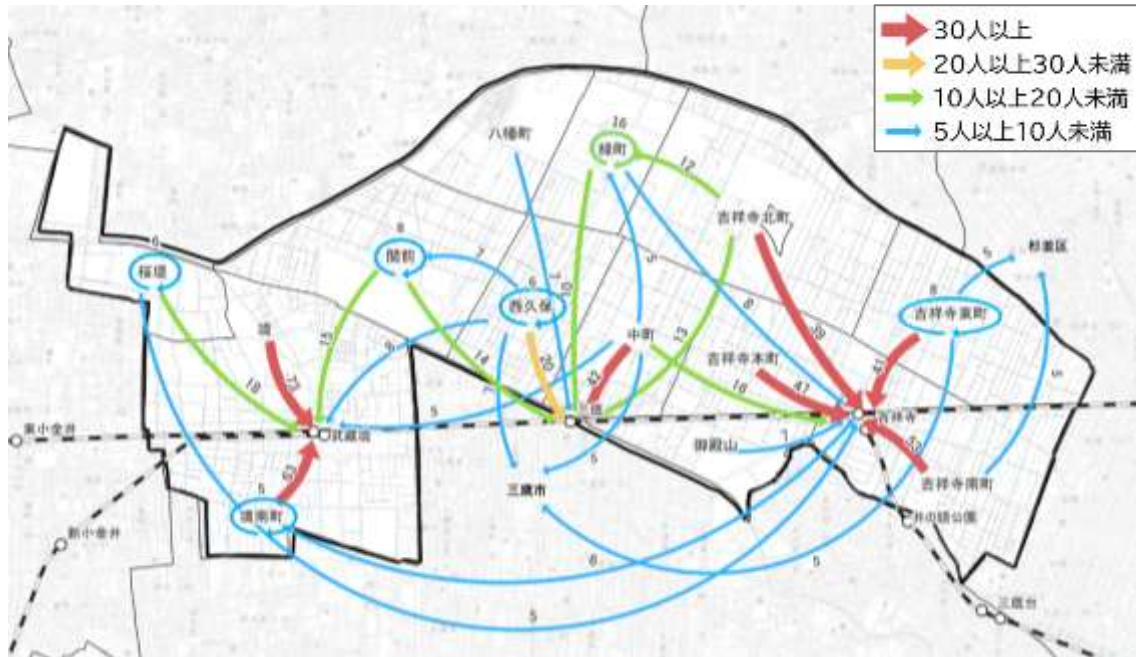
資料:市民アンケート調査(令和6年度)

※複数回答可

(3)通院

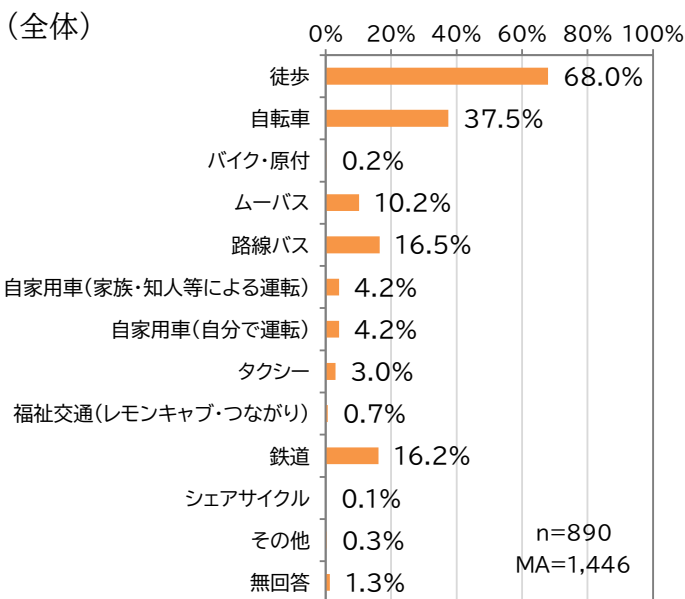
市民アンケート調査より、通院先は駅周辺が多く、吉祥寺駅周辺は市内各地から流動があります。また、通院に出かける際の交通手段は「徒歩」と「自転車」が多くを占めていますが、「路線バス」と「ムーバス」の利用も28.7%あります。駅から離れている桜堤・緑町・八幡町等の地域では、ムーバスや路線バスの利用が他の地域と比べて多い傾向にあります。

■ 市民の通院流動



資料:市民アンケート調査(令和6年度)

■ 通院に出かける手段



【本編 P6 課題①】

(路線バス・ムーバス/居住地別)

	通院の交通手段	
	ムーバス	路線バス
全体 (n=890)	10.2%	16.5%
吉祥寺東町 (n=74)	9.5%	13.5%
吉祥寺南町 (n=80)	11.3%	6.3%
御殿山 (n=17)	23.5%	5.9%
吉祥寺本町 (n=66)	9.1%	9.1%
吉祥寺北町 (n=85)	15.3%	18.8%
中町 (n=95)	3.2%	13.7%
西久保 (n=70)	10.0%	15.7%
緑町 (n=46)	0.0%	34.8%
八幡町 (n=24)	4.2%	37.5%
関前 (n=70)	15.7%	25.7%
境 (n=96)	21.9%	6.3%
境南町 (n=95)	4.2%	9.5%
桜堤 (n=54)	5.6%	46.3%

資料:市民アンケート調査(令和6年度)

※複数回答可

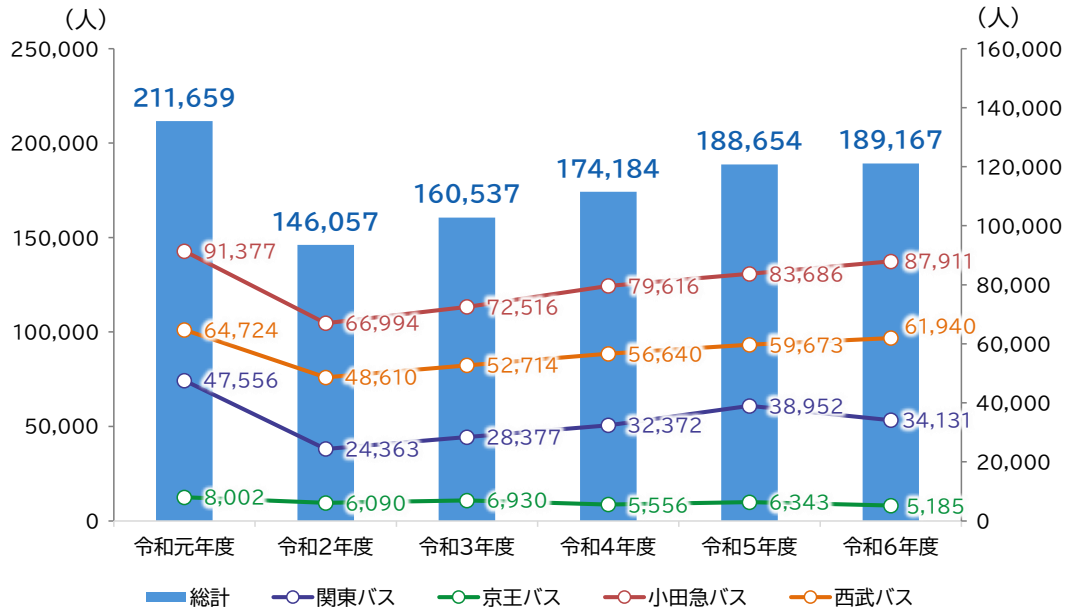
3 地域公共交通の現状

3-1 路線バス・ムーバス

(1) 路線バスの利用状況

路線バスの1日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年度から減少しましたが、現在は約19万人まで回復しました。しかし、通勤・通学頻度の減少やバスの減便等の影響により、令和元（2019）年度の約21万人の水準は下回っています。

■ バス系統別 1日平均利用者数

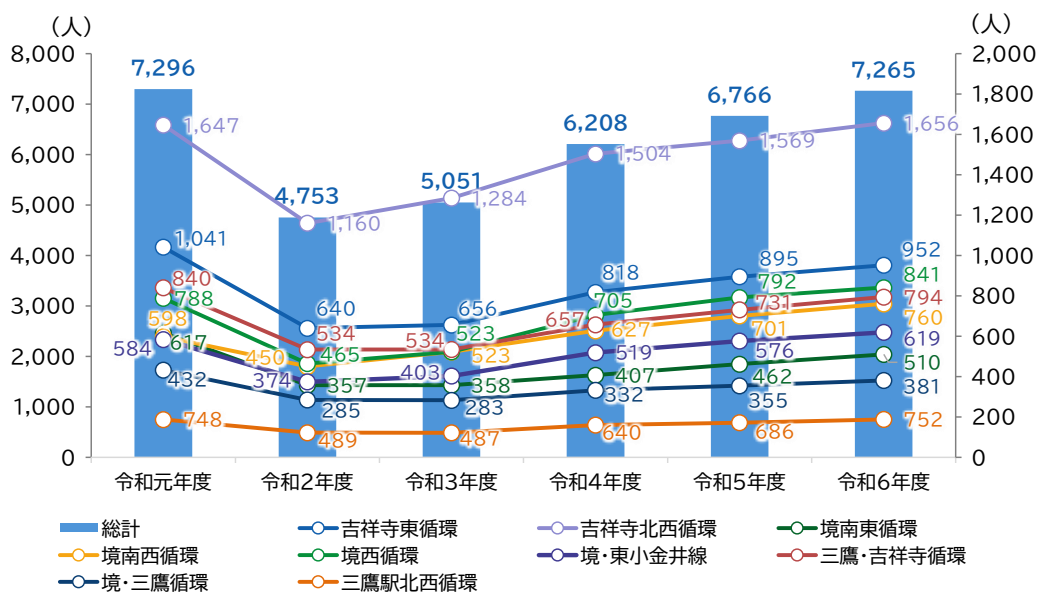


出典：市政統計【本編 P5 評価指標】

(2) ムーブスの利用状況

ムーバスの1日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年度から減少しましたが、令和元（2019）年度と同水準の約7,300人まで回復しました。

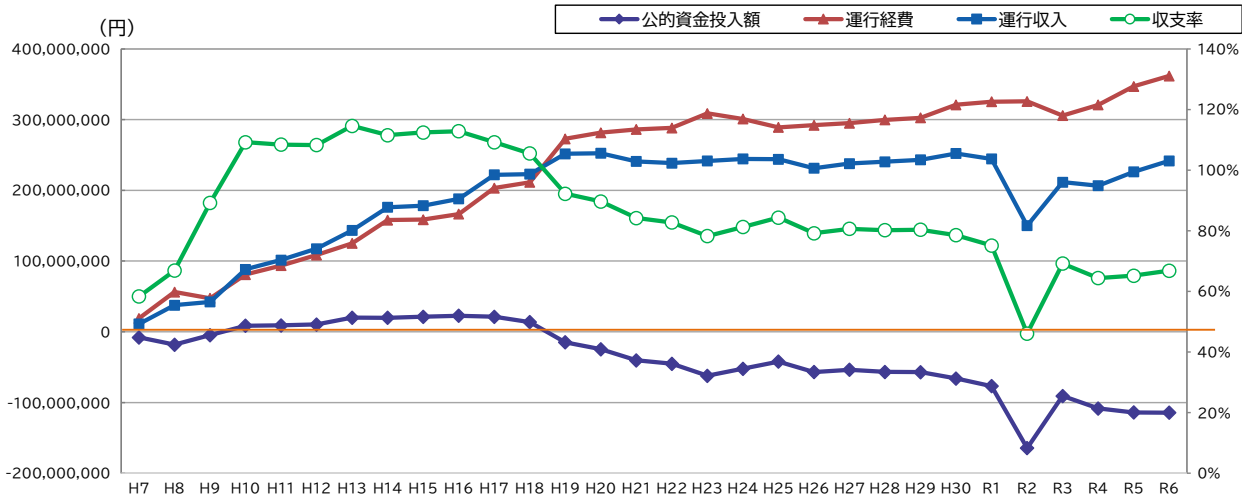
■ ムーバス系統別 1日平均利用者数



出典：市政統計【本編 P5 評価指標】

(3)ムーバスの収支状況

ムーバスの運行収入は、運賃100円を維持しているものの、利用者数の増加に伴い回復傾向にあります。一方で、燃料費や乗務員確保に係る人件費の高騰等により、運行経費は増加傾向にあり、収支率は横ばいになっています。



出典:事務報告書【本編 P5 評価指標】

(4)バス事業者の課題認識

令和6（2024）年度に交通事業者へのヒアリング調査を実施しました。バス事業者は乗務員不足や駅前広場の安全性等を大きな課題として捉えています。

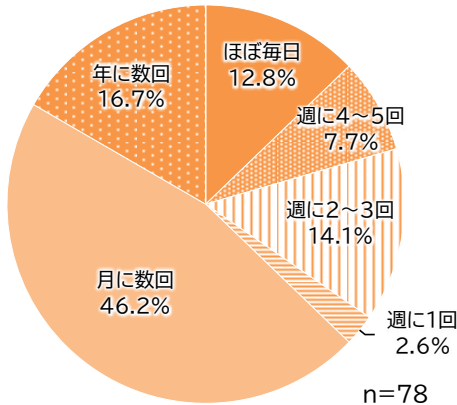
事業者名	事業者の認識する課題【本編 P7 課題①、P12 課題④】
小田急バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員不足が深刻化しており、今後も現状のサービス水準を維持することが難しい。 運行管理者や整備士も不足している。 ムーバス乗務員を嘱託職員で募集しても人が集まらないため、路線バスの乗務員をムーバスの運行に充てている。 パークロードの歩行者が多いため、バスの通行が危険である。
関東バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> 市がムーバス乗務員確保の取組みを行ってほしい。 ムーバスの全路線において、今後も現状のサービス基準を維持することが難しい。抜本的なダイヤ見直しが必要である。 吉祥寺駅北口駅前広場のバス乗降場の安全性に課題がある。
京王電鉄バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員不足への対応策として、小田急バス株式会社との共同運行（吉祥寺駅発着）を解消し、運行の効率化を図った。 路線バスの運賃改定に伴い、ムーバスの運賃100円との金額差により、サービスに不公平感が生じている。 ムーバス乗務員を市が雇用して、事業者に出向させてはどうか。
西武バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> 時間帯により満員通過する路線があるが増便は難しい。 ムーバスが運賃100円にすることで、サービスの競合が生じている。 需要に対して、駅前広場空間が不足している。 駅前広場のバス乗り場について、わかりやすい案内方法を検討して欲しい。

3-2 タクシー・福祉交通

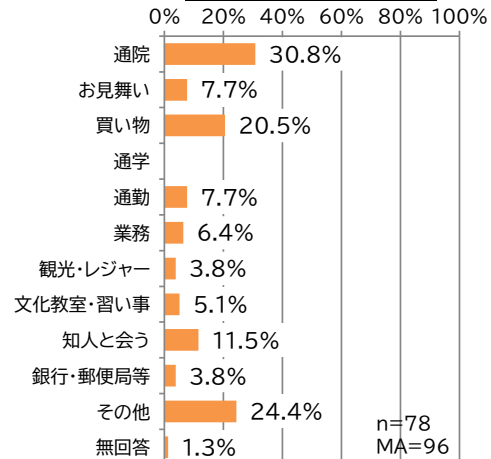
(1) タクシーの利用状況

タクシー利用者アンケート調査より、タクシーの利用頻度は「月に数回」が46.2%と最も多く、週1回以上利用する人は37.2%となりました。利用目的は「通院」が30.8%で最も多く、次いで「買い物」が20.5%となっています。

タクシーの利用頻度



タクシーの利用目的



資料: タクシー利用者アンケート(令和6年度)

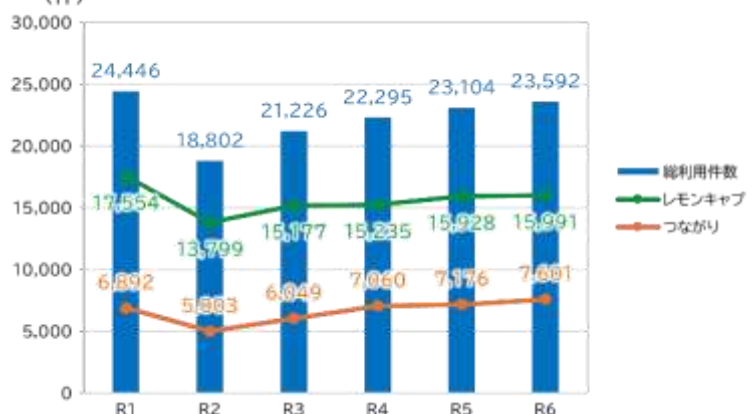
■ タクシー事業者の課題認識

事業者名	事業者の認識する課題【本編 P11 課題③】
一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー 協会 武三支部	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの呼びにくさはアプリ導入により改善されつつあり、需給バランスはある程度取れてきた。 ・乗務員は大手・中堅事業者は充足している。

(2) 福祉交通(レモンキャブ及びつながり)の利用状況

福祉交通であるレモンキャブ及びリフトタクシー「つながり」の利用件数は増加傾向にあります。総利用件数は令和元(2019)年度と比べて減少しています。

(件) 福祉交通の利用件数【本編 P5 評価指標】



出典: 令和7年度版 武蔵野市健康福祉部事業概要

■ 運営主体による課題認識

事業者名	事業者の認識する課題【本編 P10 課題③】
武蔵野市民 社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・レモンキャブの運行管理者の負担軽減と新たな募集を並行して進めている。 ・レモンキャブの利用条件には該当しないが、自宅から最寄りバス停まで歩くことは難しいという方がいる。

4 武蔵野市地域公共交通網形成計画の検証

「武蔵野市地域公共交通網形成計画（令和2（2020）年3月）」で位置付けた施策の取組状況について、評価・検証を行いました。

表 各施策の検証結果

施策		評価・検証結果及び本計画での方針
施策① バス交通の高密度ネットワーク・高頻度サービスの維持	①-1 路線バスとムーバス事業による一体的なサービス提供	【基本施策①として継続】 バス事業者への支援を実施する等、市と事業者の連携を強化し、バス路線網の維持に努めた。引き続き担い手不足への対応を検討していく。
	①-2 ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し	【基本施策①として継続】 休日ダイヤやお盆ダイヤ等の導入により乗務員の負担の軽減を図った。車内広告の導入について、バス事業者との意見交換等を行い、引き続き検討をしていく。
施策② 福祉交通の維持・確保	②-1 「レモンキャブ」・「つながり」などによる武蔵野版・福祉交通の継続	【基本施策②として継続】 レモンキャブ・つながりの事業を継続して実施した。レモンキャブは、今後運行管理の負担軽減におけるDXの活用等についても検討していく。
	②-2 主要拠点における福祉車両の乗降場所の確保	【基本施策③として継続】 福祉車両の乗降場所の確保について、引き続き各駅周辺部の交通環境の改善と一体的に検討していく。
施策③ 交通・福祉分野の「間」需要への対応	③-1 新たなタクシーサービスの検討	【基本施策②として継続】 配車アプリ等の既存の民間サービスを活用するべきであり、新たなタクシーサービスの検討は終了する。子育て世代への経済的・心理的負担を軽減し、「外出しやすさ」を増進させる場合は、タクシー券や電子クーポンの配布等を検討していく。
	③-2 バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス	【基本施策②として継続】 ベビーカーの公共交通の利用は混雑時や乗降時等、困難を感じる場面があるため、ベビ吉の設置箇所の拡充を検討していく。なお、バスとの連動については検討を終了する。
	③-3 ちょいのり・相乗りタクシー	【検討終了】 ムーバスが市内全域をカバーしていることや費用対効果等を踏まえ、グリーンスローモビリティ等の導入可能性についての検討を終了する。
	③-4 福祉タクシーの周知・利用促進	【掲載終了】 福祉車両の情報提供は、障害者等の地域公共交通を利用できない方には必要不可欠である。周知・利用促進は継続するが、恒常的な取組みとして定着したことから、本計画の個別施策からは掲載を終了する。
施策④ 自転車交通等とバス交通の連携	④-1 バス+自転車 MaaS アプリの検討	【検討終了】 「新モビリティ分科会」にて、公共交通のオープンデータ化についての勉強会を実施したが、具体の事業化には至らなかったため、検討を終了する。
	④-2 サイクル&バスライドの検討	【検討終了】 自転車駐車場の利用体系見直しにより、既存の自転車駐車場で対応可能であるため、検討を終了する。

施策		評価・検証結果及び本計画での方針
	④-3 パーク＆バスライドの推進	【掲載終了】 駅周辺の渋滞緩和及び違法駐車対策として、一定の効果がある。事業は継続するが、恒常的な取組みとして定着したことから、本計画の個別施策からは掲載を終了する。
	④-4 自転車からバスへ転換する人を受け入れるサービスの検討	【検討終了】 自転車駐車台数は一定充足していること、乗務員不足により供給拡大が困難であることから、検討を終了する。
施策⑤ 分かりやすい情報の提供	⑤-1 地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ	【検討終了】 吉祥寺駅南口に総合案内板を設置した。総合案内マップはGTFSの活用に移行する形で検討を終了する。
	⑤-2 主要拠点での情報提供強化	【基本施策④として継続】 市内全てのバス事業者でGTFSデータの整備が完了した。GTFSを活用したバスロケーションシステム等の導入を検討していく。
	⑤-3 バスナビによるリアルタイム情報提供	【掲載終了】 バスナビを継続して実施した。恒常的な取組みとして定着したことから、本計画の個別施策からは掲載を終了する。
施策⑥ 駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用 【本編 P5 評価指標】	⑥-1 「NEXT-吉祥寺」に基づく歩行者が優先される”歩いて楽しいまち”の形成	【基本施策③として継続】 吉祥寺パークエリアまちの将来像の動向を注視し、今後の取組内容を検討していく。
	⑥-2 「三鷹駅北口街づくりビジョン」に基づく”ゆとりある駅前空間”の創出	【基本施策③として継続】 三鷹駅北口交通環境基本方針に基づき、駅前広場の改修に合わせた、乗降スペースの検討等をしていく。
	⑥-3 武蔵境駅周辺における”安全で歩いて楽しいまち”の形成	【掲載終了】 武蔵境駅は北口及び南口の駅前広場整備が一定完了したため、本計画の個別施策からは掲載を終了する。
施策⑦ 運行環境の整備	⑦-1 ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取組み 【本編 P5 評価指標】	【基本施策①として継続】 桜まつり等の各種イベントでムーバスの啓発活動を年1回行ったほか、優良運転士表彰、季刊むさしの特集記事の掲載等を実施した。引き続き、乗務員確保の取組みを強化する必要がある。
	⑦-2 バス待ち環境の整備 【本編 P5 評価指標】	【基本施策③として継続】 三鷹駅のムーバスバス停の整列ラインの整備、吉祥寺駅のムーバスバス停の看板整備を行った。引き続き3駅のバス待ち環境の整備を交通事業者と一体的に推進していく。
	⑦-3 次世代環境対応車両等の普及促進	【基本施策④として継続】 ムーバスのEV車両導入については、十分な検証のうえ、今後の方向性を検討していく。
	⑦-4 新たなモビリティの必要性・可能性についての検討	【基本施策④として継続】 国や東京都、他自治体の事例について情報収集を行い、AIやビッグデータ等を活用した公共交通のDX化を検討していく。

5 アンケート調査等の整理

5-1 市民アンケート調査

(1) 調査内容

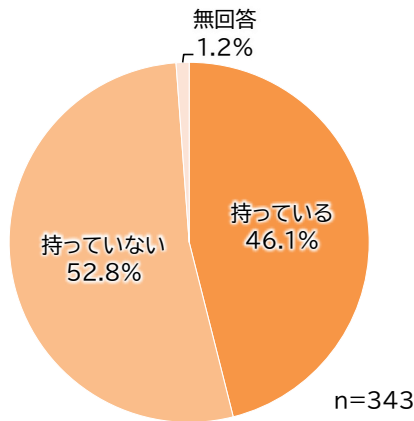
項目	内容
調査目的	市民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況の把握
調査方法	郵送配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	15歳以上の市民3,000人
調査時期	令和7（2025）年3月12日～3月24日
回収数	1,169枚（回収率39.0%）

(2) 調査結果(概要)

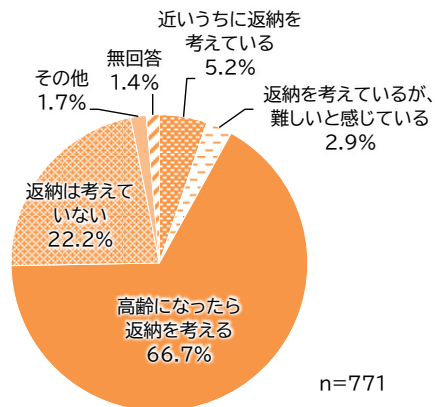
高齢者の運転免許返納意向は低下傾向

- ・70歳以上の回答者のうち、46.1%がシルバーパスを保有しています。
- ・令和元（2019）年度の調査と比較すると、全ての年代で「返納は考えていない」が増加しており、75歳以上では「近いうちに返納を考えている」が大幅に減少しているため、特に高齢者の免許返納意向が低下しています。

シルバーパスの保有状況(70歳以上)

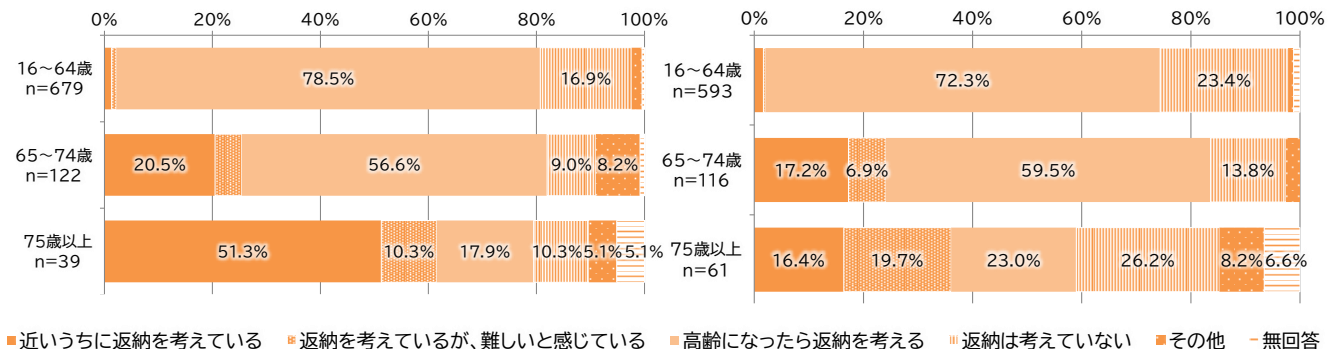


運転免許保有者の返納意向



運転免許保有者の返納意向(左:2019年、右:2024年)

【本編P11課題③】

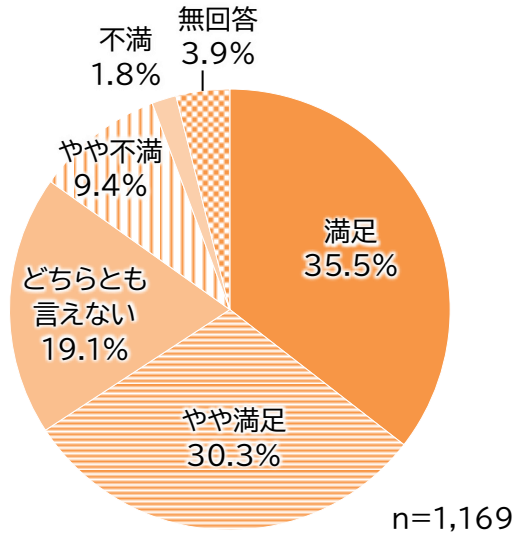


公共交通の満足度は高い水準を維持

- 公共交通等の外出手段の満足度は「満足」と「やや満足」を合わせると 65.8%であり、令和元（2019）年度から高い水準を維持しています。

公共交通等の外出手段の満足度

【本編 P5 評価指標】

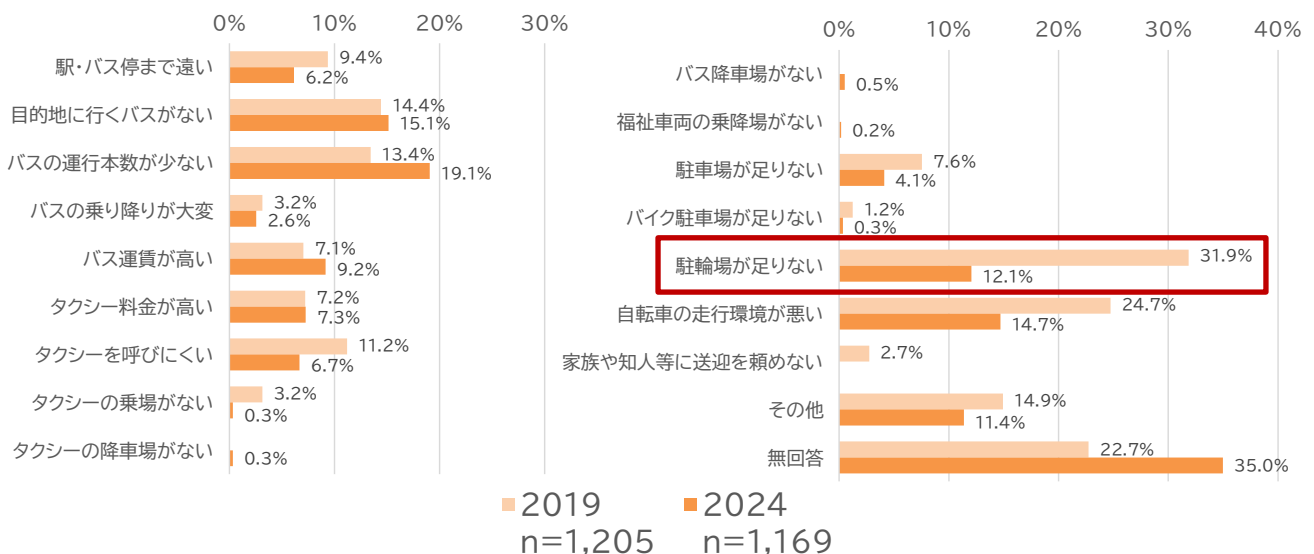


自転車関連の不満は減少、バス関連は増加

- 公共交通に満足していない点は令和元（2019）年の調査と比較すると、「バスの運行本数が少ない」と「目的地に行くバスがない」が増加しています。一方で、「駐輪場が足りない」と「自転車の走行環境が悪い」が大幅に減少しています。これは、令和3（2021）年度の駐輪場利用体系の見直しによる効果と考えます。

満足していない点

【本編 P5 評価指標】



5-2 ムーバス利用者アンケート調査

(1) 調査内容

項目	内容
調査目的	ムーバスの利用状況及び利用者のニーズ把握
調査方法	直接配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	1～7号路線の利用者（計4,760枚を配布）
調査時期	令和6（2024）年12月20日
回収数	1,939枚（回収率40.7%）

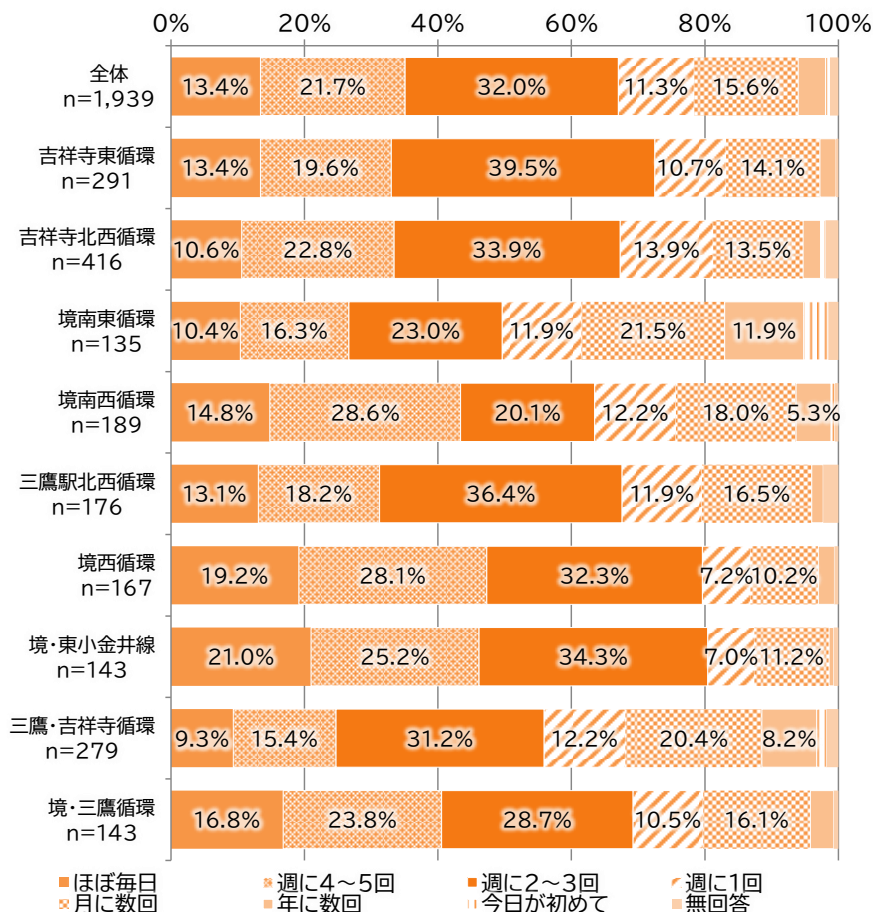
(2) 調査結果(概要)

ムーバス路線は全路線で利用頻度が高い

- ・ムーバスの利用頻度は全体で「ほぼ毎日」が13.4%となり、週1回以上は78.4%になります。最も利用頻度が少ない3号路線（境南東循環）においても、週1回以上は61.6%もあることから、全てのムーバス路線で利用頻度が高いことが分かります。
- ・3号路線（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）では週に4～5回以上の利用が40%を超え、特に利用頻度が高い傾向があります。

ムーバスの利用頻度(系統別)

【本編 P8 課題②】

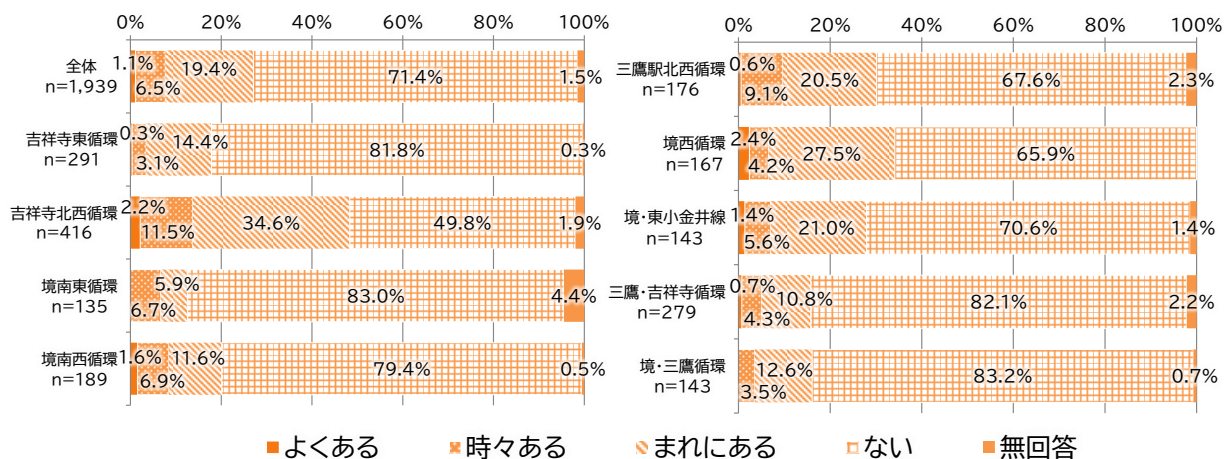


満員で乗れなかった経験が約3割

- ・ムーバスが満員で乗れなかった経験の有無は「よくある」と「時々ある」を合わせると1割未満ですが、「まれにある」を含めると約3割になります。
- ・路線別では、2号路線（吉祥寺北西循環）・4号路線（三鷹駅北西循環）・5号路線（境西循環及び境・東小金井線）が他路線に比べ高い傾向があり、特に2号路線（吉祥寺北西循環）は約5割もいることが分かります。

満員で乗れなかった経験の有無

【本編P11課題③】

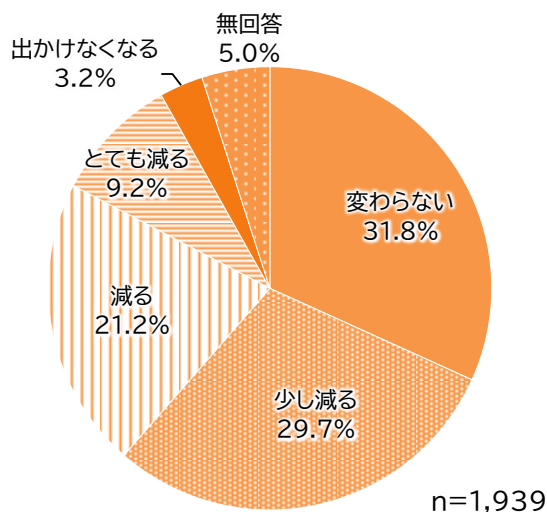


ムーバスがなくなった場合は外出頻度が減少

- ・ムーバスがなくなった場合の外出頻度は「少し減る」から「出かけなくなる」までを合わせると63.3%になります。このため、ムーバスは市民や利用者にとって、「ムーブスの存在」が外出促進に大きな効果を生んでいると考えています。

ムーバスがない場合の外出頻度

【本編P8課題②】



5-3 路線バス利用者アンケート調査

(1) 調査内容

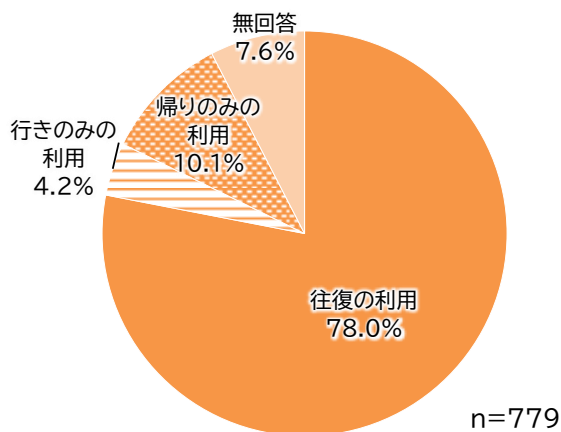
項目	内容
調査目的	路線バスの利用状況及び利用者のニーズ把握
調査方法	直接配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	市内3駅の路線バス利用者（計2,581枚を配布）
調査時期	令和6（2024）年12月20日
回収数	779枚（回収率30.2%）

(2) 調査結果(概要)

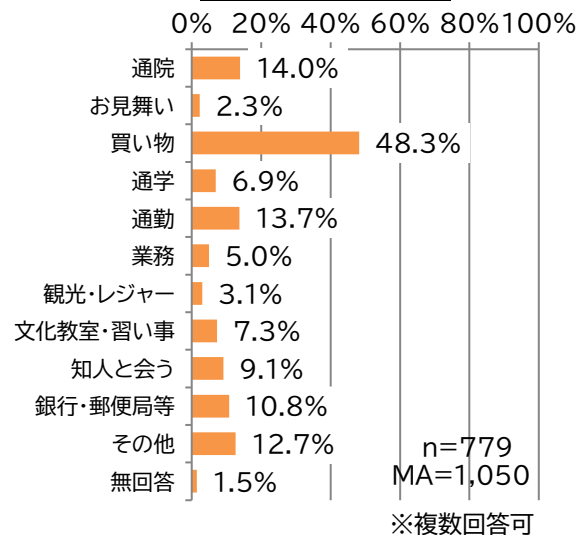
路線バスは約8割が往復利用

- ・路線バス利用者の78.0%が往復で利用しており、利用目的は「買い物」が48.3%、「通勤」が13.7%、「通院」が14.0%となっています。
- ・利用頻度は「ほぼ毎日」が14.8%、週1回以上は72.5%もあることから、路線バスはムーバスと同様に市民と利用者に「なくてはならない交通」であると考えます。

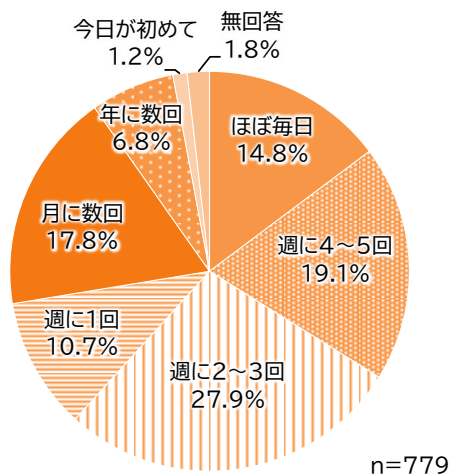
路線バスの往復利用の有無
【本編 P8課題②】



路線バスの利用目的



路線バスの利用頻度



5-4 タクシー利用者アンケート調査

(1)調査内容

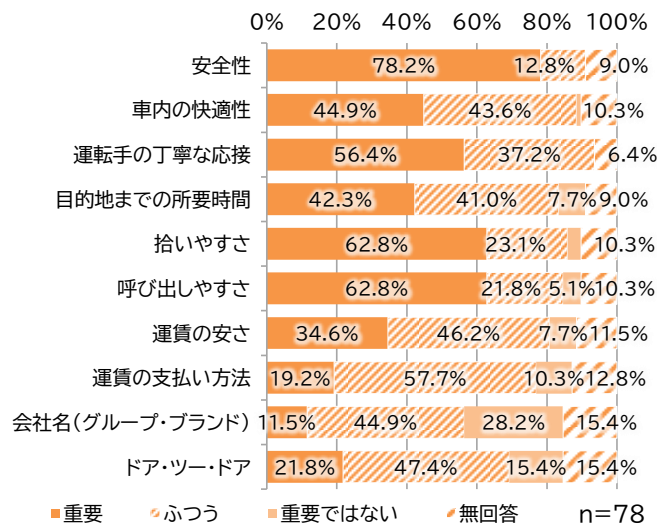
項目	内容
調査目的	市内タクシーの利用状況及び利用者のニーズ把握
調査方法	直接配布・郵送回収（QRコードを活用した回収含む）
調査対象	市内3駅のタクシー利用者及び車内配布（計343枚を配布）
調査時期	令和6（2024）年12月20日（駅）、12月16日～12月27日（車内）
回収数	78枚（回収率22.7%）

(2)調査結果(概要)

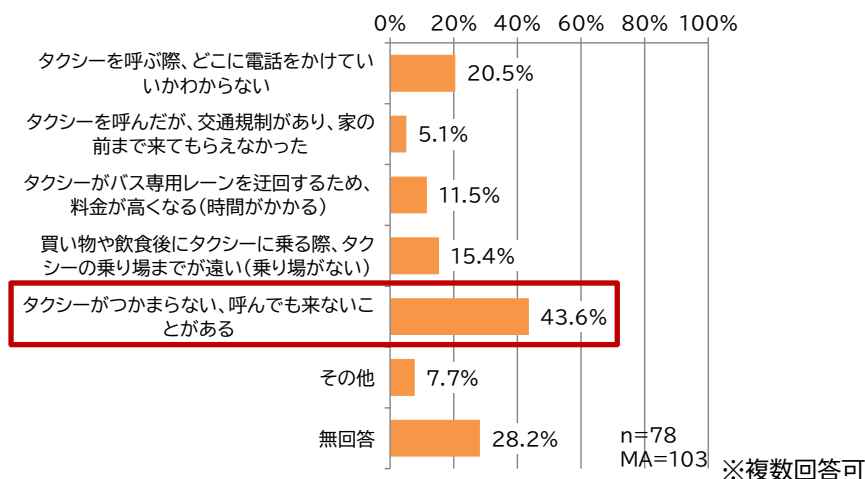
タクシーの困りごとの約4割が「つかまらない」

- ・タクシーの利用に重視することは、「拾いやすさ」と「呼び出しやすさ」が約6割を占めている一方で、利用時の困りごとは「タクシーがつかまらない、呼んでも来ない」が約4割を占めていることから、タクシーアプリの普及により利便性が高まっているものの、まだ配車に課題があることが分かります。利用頻度は「ほぼ毎日」が14.8%、週1回以上は72.5%もあることから、路線バスはムーバスと同様に市民と利用者に「なくてはならない交通」であると考えます。

タクシー利用時に重視する項目



タクシー利用時の困りごと【本編 P11 課題③】



5-5 住民グループインタビュー

(1)実施概要

項目	内容
開催日	令和6（2024）年9月10日（火）：武蔵野プレイス 9月11日（水）：御殿山コミュニティセンター 9月13日（金）：西久保コミュニティセンター 9月24日（火）：武蔵野プレイス 9月25日（水）：御殿山コミュニティセンター 9月27日（金）：西久保コミュニティセンター
参加者数	6日間計：延べ33名

(2)実施結果(主な意見)

■ ムーバスの価値【本編P9課題②】

- ・ ムーバスは命綱であり、ないと生活できない。
- ・ ムーバスがなくなったら外出頻度が減ってしまう。
- ・ 小型のバスしか入れない狭い道を走っていて距離感が近い。
- ・ ムーバスで行けないなら外出自体をやめる。
- ・ まちづくりにも波及効果がある。
- ・ 高齢者や子育て世代がまちへ出られる身近な交通である。
- ・ バスというより、歩きに近い「移動の足」である。
- ・ ムーバスに乗ると周りの人を助ける気持ちになる。乗降時の助け合いや防犯への効果がある。

■ ムーバス運行内容の評価【本編P11課題③】

- ・ 運転が丁寧で、運転士の接し方も丁寧である。
- ・ 運賃100円のインパクトは大きい。利用しやすくありがたい。
- ・ ムーバスがないと生活できないので、値上げされても利用する。
- ・ 違法駐輪の減少にも貢献している。
- ・ ベビーカーが乗せられない時間がある。混雑状況が分かるシステムが必要である。
- ・ 妊娠中から保育園の送り迎えに利用している。妊娠中は自転車に乗れなく、子どもが1歳になるまでは電動アシスト自転車も使えない。
- ・ 混雑状況がわかるシステムがあると良い。
- ・ 市内に1つしかない施設（市役所、0123など）に行く便も作ってほしい。

■ ムーバスのコンセプト

- ・ 利用の少ない路線も高齢者にとっては命綱となる。
- ・ ムーバスと路線バスの「共存」を重視すべきではないか。
- ・ コミュニティボードの存在が大事である。利用者からよく見られている。
- ・ 運転士や利用者同士の声かけがあり、車内のコミュニケーションが良い。
- ・ 200m間隔のバス停は大事な考え方と思う。
- ・ サービスの存続のために利用者みんなが負担をするという考え方も重要である。
- ・ ベビ吉の情報がもっと市民に伝わると良い。

5-6 交通ビッグデータ分析

(1) GTFS データの可視化

各バス事業者が公表する令和7（2025）年12月時点のGTFSデータを基に、1日あたりの運行頻度を可視化しました。多くの路線が5分未満間隔であることから、市内の路線バスは高頻度で運行されていることがわかります。【本編P6課題①】

■ 小田急バス(株)、関東バス(株)



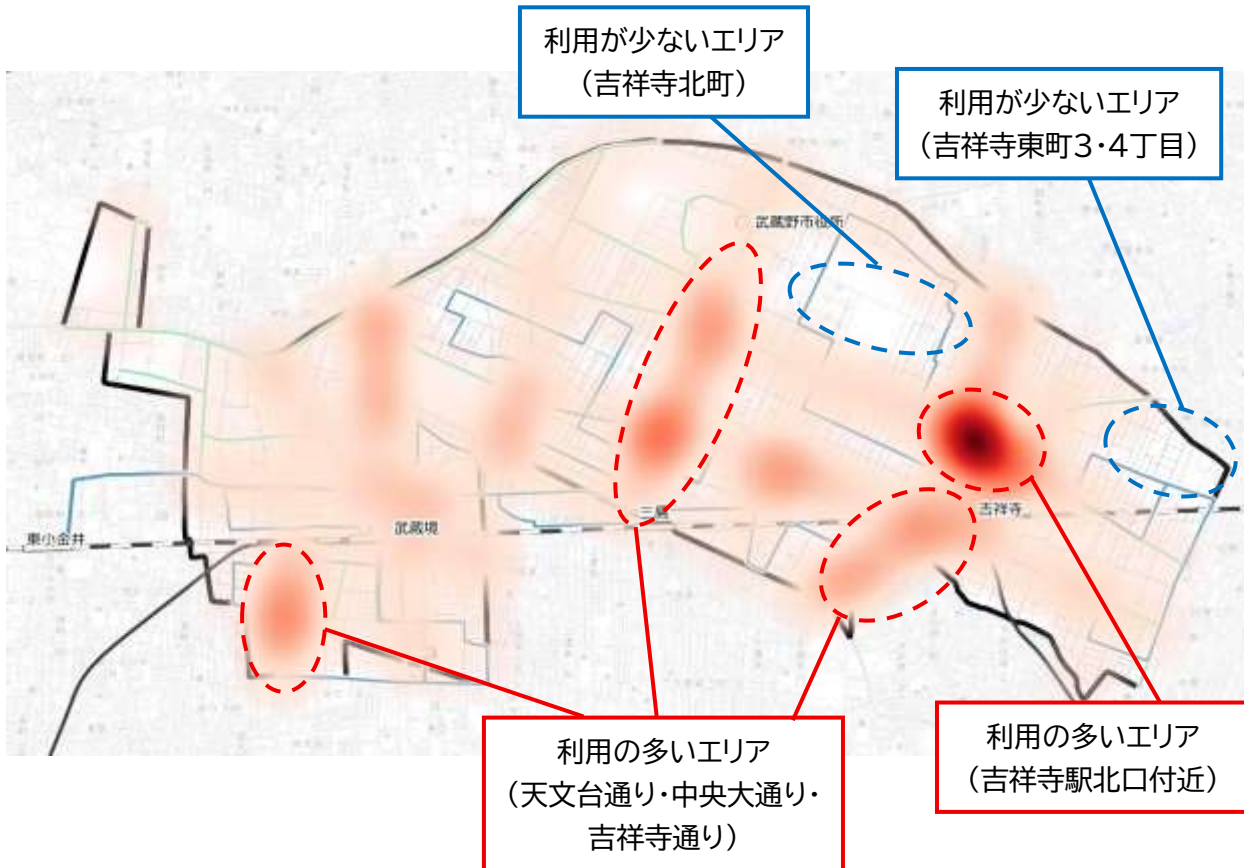
■ 西武バス(株)、京王バス(株)



- ・ 運行間隔の区分は、6～22時の16時間を運行時間とした際の目安
- ・ 1日あたりの運行本数は片道を記載
(例) 1時間あたり12本の運行がある路線は5分間隔、12本×16時間=192本
- ・ 小田急バス(株)と関東バス(株)のデータにはムーバスも含む

(2) タクシー走行データの可視化

令和6（2024）年9月時点のタクシーアプリ（S.RIDE）における、本市周辺を発地または着地とするODデータを可視化しました。吉祥寺駅北口で特に利用が濃くなっているほか、武蔵境駅の南西付近（天文台通り）、三鷹駅北口から市民会館付近（中央大通り）、吉祥寺通り付近も比較的利用が濃い状況がみられます。一方で、吉祥寺北町（成蹊大学付近）、吉祥寺東町3丁目・4丁目付近では利用が少ない状況がみられます。



- ・ 令和6（2024）年9月1日から30日の利用頻度を色の濃さで表示
- ・ 配車アプリの仕様上、鉄道駅からの「乗車」は不可（降車は可能）
- ・ 配車及び車内決済をS.RIDEで行ったデータ
- ・ 当該期間中に市内付近を発着とする利用数は20,564件

5-7 運転士不足解消のためのアンケート調査

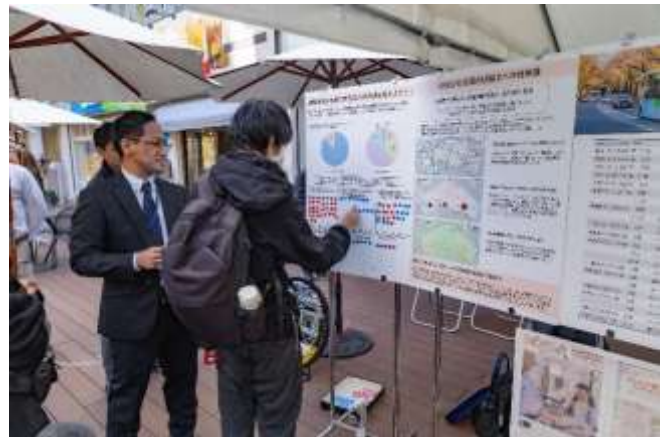
ムーバス30周年記念イベントの第2部「ムーバスと触れ合おう！」にて、運転士不足解消のためのアンケート調査を行いました。パネル展示にて運転士不足の現状を説明した後、運転士不足を解消するために必要と思うものにシールを貼っていただきました。

6つの解決策のうち、「①運転士の給与をアップさせる」が71.9%で最多になったことは、市民・利用者は仮に運賃が上がったとしても、現状の運行ルートやダイヤを守ってほしいという気持ちだということがうかがえます。

表 乗務員不足解消のアンケート調査結果

解決策案		点数	
運転士の給与アップ	⇒だけど、運賃100円でなくなる？	874	77 951
運行間隔を長くして運転士の負担減	⇒だけど、本数が減少する	60 148	208
運転士の残業を減らし休みやすい体制を強化	⇒だけど、運転士がもっと必要	182 202	384
パターンダイヤを崩してルートとダイヤを効率化	⇒だけど、時刻表が複雑になる	54 76	130
市で採用した運転士をバス会社へ出向	⇒だけど、市の財政負担が増加	106 118	224
イベントで運転士の魅力向上をPR		46 40	86

- 1番必要と思うもの
- 2番目に必要と思うもの



イベントでアンケート調査をしている様子

武蔵野市地域公共交通計画

令和8年3月

武蔵野市 都市整備部 交通企画課

〒180-8777 東京都武蔵野市緑町2丁目2番28号

電話 0422-60-1859



武蔵野市地域公共交通計画
2026～2035
(令和8年度～17年度)
