

令和8年度第1回
第41回 武蔵野市地域公共交通活性化協議会

I 開催概要

日時：令和8年5月12日(火)9時30分～11時00分

会場：武蔵野総合体育館 視聴覚室

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 16名

[事務局] 武蔵野市地域交通課・高齢者支援課
SWAT Mobility Japan・大日本ダイヤコンサルタント設計共同体
武蔵野市民社会福祉協議会・杉並交通株式会社

配布資料：【資料1】 ムーバス再構築検討の年間スケジュール
【資料2】 レモンキャブ免許更新
【資料3】 バス乗務員緊急採用支援事業
【資料4】 子育て世代外出支援事業

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

・会議順序の変更

臨時議会開催により協議事項②、報告事項①②の議事を先に行い、協議事項①を最後とする旨、説明を行った。

・会長挨拶

2. 議事

(1) 協議事項

② レモンキャブ免許更新等について

【資料2：レモンキャブ免許更新】

座長：確認事項は「必要性」「安全性」「対価」の3点。「必要性」については、地域公共交通計画においてもレモンキャブの必要性が謳われているので確認できる。「安全性」に関連して、様式2の紙面が4枚にわたって同一の内容が含まれているように見受けられるが、これはどのような取り扱いなのか。

事務局：1枚目のみを確認対象としていただきたい。

座長：承知した。「安全性」については、お手元の様式2で41名の運転者のリストがあり、講習の受講有無や免許の有効期限が確認でき、いずれも問題ないことが確認できた。「対価」については2年前に変更して以来、1,000円を継続する案となっている。
更新登録申請要件確認表の運送対象のうち「身体障害者」が前回の173名から今回35名へと大きく減った背景は何か。

事務局：1つは、65歳到達による要介護認定への移行が考えられる。また、他の交通機関への移行や、利用実態のない方へご案内をした結果、登録を解除された方がいらっしゃるものと捉えている。

座長：他に特段ご意見がなければ、レモンキャブの更新登録申請について、原案通

り認めることでよろしいか。

<全員賛成により承認>

(2) 報告事項

① 武蔵野市バス乗務員緊急採用支援事業について

【資料3：バス乗務員緊急採用支援事業】

座長 : バス運転体験会については、定員に対して倍のエントリーがあるとのことだが、小田急バスとしてはどのように捉えているか。

委員 : 詳細を申し上げると、バスの運転体験希望が43名、整備士の体験や説明会のみを合わせて合計48名である。応募者の平均年齢は約40歳であり、現状が平均年齢は約60歳くらいであるのと比べて非常に若く、持続可能性の観点でも大きな効果を期待している。

座長 : 住宅手当補助の運用について確認したいのだが、これは個人宛てなのか、それとも会社経由で支払われるのか。また、対象者は武蔵野市居住者に限定されるのか。

事務局 : コミュニティバス専属の乗務員を積極的に採用している関東バスへの支援を想定している。関東バスと協議する中でこれまでコミュニティバスの乗務員への住宅手当がなく、ここをカバーしていくことになった。武蔵野営業所にお勤めの乗務員を対象としており、必ずしも市内に住んでいる必要はない。市からではなく、会社（関東バス）を経由して支給され、市は会社に対して補助金を支出する仕組みである。

座長 : 市外居住者にも支給するというのは前向きな例である。ぜひ今後も情報共有をお願いしたい。

② 武蔵野市子育て世代外出支援事業（ムーベビ）について

【資料4：子育て世代外出支援事業】

委員 : 実際にタクシーを運営している立場から伺いたい。数あるアプリの中で「GO」を選定した経緯は何か。

事務局 : プロポーザル（指名型）を実施した結果である。

座長 : 4月15日時点で「730名への配布」というのは、対象者全体の何割程度か。

事務局 : 対象者は2,000人以上おり、申請者の必要なタイミングで申請できるシステムのため、4月15日現在の申請・受給者は3割程度で730名、という状況である。

座長 : どのように利用されたか、というデータを取ることも可能なのか。

事務局 : 可能である。個人情報秘匿した状態で「いつ、どこからどこへ使われたか」というビッグデータの提供を受けることになっており、今後の施策立案にも活かしていける点が、プロポーザルの評価ポイントでもあった。

(1) 協議事項

① 持続可能なムーバス運営の再構築及び武蔵野市方式デマンド交通等の年間スケジュールについて

【資料1：ムーバス再構築検討の年間スケジュール】

- 座長 : 重要なポイントは、再構築後の新たな運用は令和 11 年 1 月の開始を目指し、その前段階の実証実験を令和 9 年 10 月に実施するため、今年度中に再構築計画の中間まとめを行うというスケジュール感である。この内容について皆様からご意見を伺いたい。
- 委員 : 道路運送法に基づく申請をいただくことになるが、他自治体の例を見ても、関係者との調整でスケジュールが後ろ倒しになる可能性は十分にある。進捗は適宜共有してほしい。
デマンド交通については、対象エリアや実施時間などの調整に非常に苦労されると思う。既存の交通機関と需要を食い合ってしまうと、さらなる減便や路線廃止を招き本末転倒となるため、事業者としっかり意見交換をしてほしい。また、実証実験であっても運賃を決める際は、運送法の手続きに準じた「運賃協議会」を実施いただくことになるため、この点を考慮したスケジュールとしてほしい。
- 座長 : 「運賃協議会」については関東運輸局の独自ルールだと思うが、なぜ実施するのか。独占禁止法との関係で個別協議が必要という話だと思うが、法的な合理性がない以上、実証実験の段階でそこまで求める判断には疑問がある。この点については別途ご相談させていただきたい。
デマンド交通の懸念について、事務局からは何かあるか。
- 事務局 : 他市の AI デマンド交通などをそのまま適用しても、都市部では予約がパンクして利用したい方が利用できなかったり、既存事業者にご迷惑をかけたりする懸念があるのは承知している。本市の実情に合わせ、事業者の皆様と密にお話ししながら進めていく。
- 委員 : デマンド交通は、都市部でうまくいった例がなかなかない。具体的な車両や運賃、人数などの考え方について、現時点の想定等があれば共有いただきたい。また、持続可能なムーバス運営というなら、AI デマンドありきではなく、先ほどの小田急バスの事例のように若年層へのアプローチも重要である。中学生や高校生を対象にした運転体験会など、将来の担い手になってもらうような施策を講じるべきではないか。
- 事務局 : 若年世代への体験会については非常に良い提案だと思う。バス乗務員緊急採用支援事業は3年間行うため今後ブラッシュアップできるよう、検討していきたいと考える。また、デマンド交通については、都市部特有の利用者数の多さが課題であり、事業者の議論が協議会でもまとまらない例も見受けられる。皆様と協議会の場で密な対話を通じて一緒に考えていきたい。
- 委員 : 武蔵野市方式のデマンド交通の優先度をこれほど高くしている意図は何か。運転手確保や既存路線の維持など、他にもやるべきことが多い中、同時並行で行う理由を教えてください。
もう一点、データ分析の結果、移動の支援が必要とされる人の数が少ないと判明した場合、つまりムーバスやレモンキャブで十分対応できていると判明

した場合でも、この事業は進めていくのか。「やめる」という判断はあり得るのか。

事務局 : 一番優先するのは乗務員不足への対応である。しかし、採用強化だけで現状維持ができるならベストであるが、団塊ジュニア世代の多数の退職がひかえており、バスの供給が減ることは予見されている。このため、乗務員減を見据えた「再編」の検討を今から一緒にやらざるを得ないことを、計画策定のなかでこれまで議論してきた。

また、仮にデマンドという新しい形態がなくても移動需要を満たせるのであれば、実施する必要はないと考える。ただ、議会や日々の市民からの声を聞く限り、潜在的なニーズは間違いなくあると捉えている。それが 100 人規模なのか 1 万人規模なのか、データ分析でしっかり見極めたいと考えている。

座長 : 今の議論を受けて補足するが、市としての「再構築」の狙いを整理する必要がある。ムーバスの減便が進む中でサービスを削りたくないと思うが、供給制約は大きいと思い、その折り合いをどう付けるかが重要である。デマンド交通がその「補完」として実効性があるかはまだ分からず、必ずしもデマンドである必要もないと思う。

重要なのは、「困っている市民や利用者の質と量」の解像度を上げることである。東西方向の移動強化などを求める声もあるが、実際にどの程度の移動ニーズがあるのか。新たな交通手段が必要かどうかの判断には人流データによる分析が不可欠だと思うが、その点はどのようにお考えか。

事務局 : 人流データによる分析は必要と考えている。この分析により、市民の移動ニーズを把握していきたい。ムーバスを補完する手段は必要だと考えているが、デマンドが補完として実効性があるか検討していく。

座長 : 車両台数を維持するのか減らすのか、元の台数に戻すのか等、ある程度の台数のケース想定が必要である。4月の減便によりどれほどの利用者に影響が出たか、は意思決定するうえで重要である。また、ムーバスの弱みは均一運賃ゆえに「どこで乗ってどこで降りたか(OD データ)」が不明確な点である。ムーバスの台数が 19 台から減った場合にどういう影響が出るか。既存利用者の乗降状況を把握し、シミュレーションと予測を立てることが再構築検討の大前提になるはずである。この点は今後の作業で参考にさせていただきたい。

もう 1 点気になっているのが「実証実験」と「本格運行」という言葉の使い分けである。既存のムーバスを再編して実証実験を行い、うまくいかなければ元に戻すと言っても、台数制約がある中で本当に戻せるのか。戻す選択肢がないなら「実証」と「本格」の区分は曖昧になる。いっそのこと最初から「実施」とし、課題に応じて適宜見直す形の方が市民にも分かりやすいのではないか。

事務局 : 実証実験するのは、市民と利用者の意見を聞き、それを再編案にフィードバックして本格実施に繋げたいという思いからである。そのためにグループインタビューやアンケート調査を経て本格実施に向けていきたい、という趣旨であった。ご指摘の内容を踏まえ、二段階で行うべきか、今後検討していく。

座長 : 現段階では令和 11 年 1 月の本格運用に向け、今年度中に中間取りまとめを行うというスケジュール感で確認した。ただし、デマンド交通の対象者やエリア等の明確化や、シミュレーションに必要なデータ集計・分析については引き続き精査が必要である。今後の検討は、特定の事業者と少人数で議論を深めることにより、機動力を高めて進める等、分科会以外での議論も重要であ

る。こうした内容を前提として、本件の議論を閉じさせていただくが、よろしいか。

<全員賛成により承認>

3. 閉会

以上