

武蔵野市地域公共交通計画（素案）【概要版】

（別紙）
令和7年11月14日
建設委員会行政報告資料

1 計画の目的と位置づけ

- 地域公共交通計画とは、市が目指す将来都市像を実現する上で、地域公共交通が果たすべき役割を明確にするとともに、市民の生活と移動を支援し、持続可能な地域公共交通を実現するための基本理念、目標、基本方針、基本施策を定める。
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通に関する取組みを推進するために定めた法定計画である。

2 計画の期間

- 令和8年度から令和17年度までの10年間とする。
- 基本理念・基本方針・基本施策は今後10年後を展望する。個別施策は今後5年間で実施すべき施策及び事業であり、適宜社会状況等を踏まえ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る。

3 改定のポイント

- 全国的に深刻化の進む担い手不足に対応する施策を策定する。
- ムーバスの持続可能性を高める取組みを検討した。

4 ムーバスのコンセプトの再整理

- 運行当初から守り続けている「市民も利用者もみんなで支える」理念を守っていくことを確認し、「ムーバスの価値を周知していく」ことの大切さを再認識した。
- 乗務員などの担い手不足を踏まえ、運行ルートやダイヤの評価見直し、運賃のあり方、経費の見直し等、今後はムーバスの運営全般を総合的に検証、再構築を図る。

<変わらない普遍的、本質的なムーバスの価値>

- ① 質の高い路線バスとともに運営していく
- ② 高齢者と子育て世代等が安心して外出できる
- ③ 市民も利用者もみんなで支える

<変えていく、強化していくムーバスの価値>

- ④ 路線バスとムーバスの担い手を確保していく
- ⑤ ムーバスの持続可能性を高めていく
- ⑥ 「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

7 計画の推進及び評価方法

- 主な評価指標（KPI）
バス乗務員数の充足数：1,031人 ⇒ 現状維持
公共交通の満足度：66.8% ⇒ 75%
- 毎年の地域公共交通活性化協議会への進捗報告と併せて、社会情勢の状況に応じて、事業評価・KPIの再設定も実施する。

基本理念

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

5 基本的な方針・目標

- 多様な交通手段を組み合わせ、市民一人ひとりのライフステージに応じた、移動のしやすさを目指す。
- 本市の交通ネットワークは、鉄道や路線バスの基幹交通が「ベース」にあり、タクシーやレモンキャブ等の補完交通が「オプション」として選択の幅を広げている。ムーバスは、基幹交通と補完交通の両方を担っており、高齢者や子育て世代が安心して外出できる「地域の足」になっている。

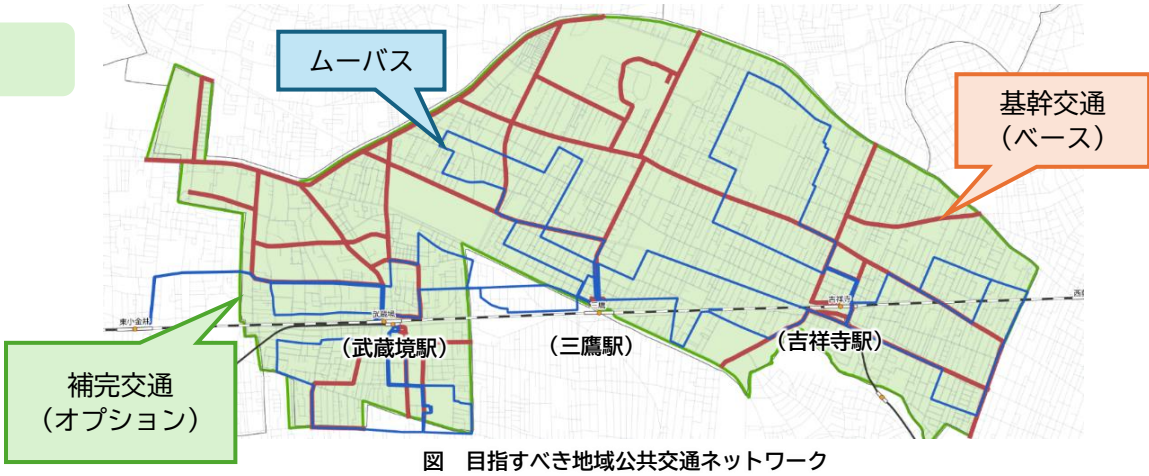


図 目指すべき地域公共交通ネットワーク

6 目標達成のための施策及び事業

地域公共交通を取り巻く現状と課題	基本方針	基本施策（10年後を展望）	個別施策（今後5年で実施）
<ul style="list-style-type: none">■ <u>深刻な担い手不足への対応が急務である</u> ⇒担い手不足は乗務員だけではなく、整備士や事務員も同様であり、まずは乗務員の採用強化や離職防止対策等の取組みが急務である。■ <u>ムーバスだけでは多様な市民ニーズに答えられない</u> ⇒市民の利用目的や要望は多様化しているが、ムーバスだけでは多様なニーズには答えられない。■ <u>公共交通の利用に不便を感じている市民がいる</u> ⇒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ない。	<p>基本方針① 【ソフト】</p> <p>担い手確保とサービスの多様化の両立を目指す</p>	<p>基本施策①</p> <p>担い手確保と持続可能なムーバス運営</p> <p>基本施策②</p> <p>移動に課題を抱える市民に寄り添ったサービス展開</p>	<p>①-1 採用活動の強化と多様な採用方法の実施</p> <p>①-2 乗務員の負担軽減による離職防止対策の強化</p> <p>①-3 乗務員の魅力向上に向けた取組みの実施</p> <p>①-4 持続可能なムーバス運営の再構築</p> <p>①-5 ムーバスの価値浸透につながる広報の実施</p> <p>①-6 近隣自治体や交通事業者との連携強化</p> <p>②-1 特に支援が必要な子育て世代への新たな移動支援</p> <p>②-2 要支援者等を対象とした新たな移動支援の検討</p> <p>②-3 レモンキャブの持続可能な運営体制の検討</p>
<ul style="list-style-type: none">■ <u>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</u> ⇒バス運行ルート上は、歩行者や自転車等が多いため、道路の交通安全施設をバス乗務員目線で改善する必要がある。 ⇒地域公共交通に貢献する自転車施策が求められている。■ <u>新技術の活用による交通課題の解決が求められている</u> ⇒自動運転や環境に配慮したバス等、新技術の検討が必要である。 ⇒レモンキャブの運行管理者不足に対応する必要がある。	<p>基本方針② 【ハード】</p> <p>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</p>	<p>基本施策③</p> <p>駅前広場・道路空間等の改良・再整備</p> <p>基本施策④</p> <p>地域特性を踏まえた新技術・DXの導入検討</p>	<p>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</p> <p>③-2 「吉祥寺駅南口環境基本方針（案）」等に基づく駅周辺部の交通環境の改善</p> <p>③-3 安全安心に通行できる道路空間の整備</p> <p>③-4 バス待ち環境の改善を行う事業者への支援強化</p> <p>④-1 GTFSデータの活用による利用者の利便性向上の検討</p> <p>④-2 自動運転技術等の交通DX化に向けた調査・検討</p> <p>④-3 環境に配慮した車両の導入検討・研究</p>

担当課：都市整備部交通企画課