

武蔵野市地域公共交通計画 (素案)

武蔵野市地域公共交通計画(素案)へのご意見を募集します。
素案に対するご意見は以下の方法でご提出ください。
ご提出いただいたご意見の内容は、個人情報を除き原則公開させていただきます。

◆募集期間

令和7年11月15日(土)から令和7年12月5日(金)まで(必着)

◆提出方法

- 意見提出フォーム、郵送、ファクス、メールまたは直接持参のいずれか
(閉庁日は当直窓口へ)
- 氏名、住所、電話番号を記入のうえ、ご提出をお願いいたします。

◆提出先(問い合わせ)

武蔵野市都市整備部交通企画課地域交通係

住所:〒180-8777 武蔵野市緑町2-2-28

電話:0422-60-1859 FAX:0422-51-9245

e-mail:SEC-KOUTUU@city.musashino.lg.jp

市ホームページ

意見提出フォーム



※素案は市ホームページからも閲覧いただけます。

令和7(2025)年11月

武蔵野市

目 次

1. 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
2. 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	6
3. 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
4. 目標達成のための施策及び事業	26
5. 計画の推進及び評価方法	44
5-1 PDCA サイクルによる評価検証	44
5-2 評価指標(KPI)と目標値	45
6. 参考資料	46

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。また、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「レモンキヤブ」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（以下「市民交通計画」という）」を策定し、この計画をもとに市内のバス交通空白・不便地域の解消を目指したコミュニティバス「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、市民の移動を担ってきています。

平成 21（2009）年度には、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（以下「連携計画」という）」を策定し、令和元（2019）年度には「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関する様々な施策・取組みを行ってきています。

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や、65 歳以上の老人人口増加といった人口構成の変化、AI デマンド交通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が変化しています。特に、令和 6（2024）年度には乗務員等の担い手不足により、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、市民生活の維持・向上のため、その対応は急務となっています。

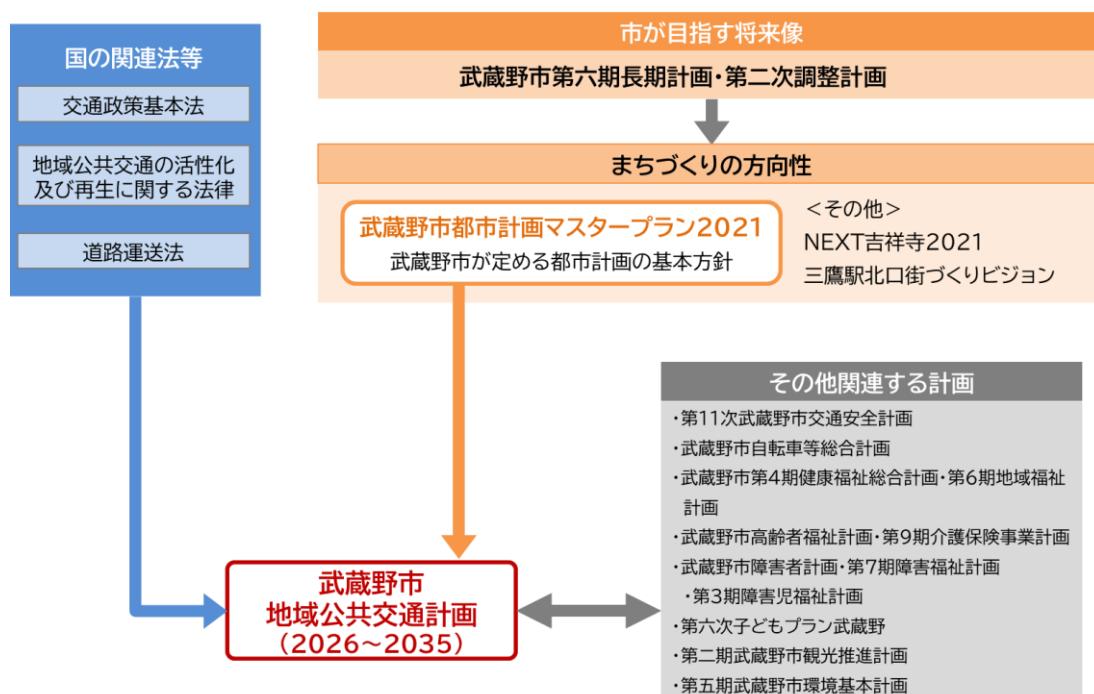
これらの課題に対応しつつ、長年にわたり継承してきた、本市の地域公共交通が充実して、利便性の高い交通サービス・ネットワークを発展させていくために、総合的な視点から今後の地域公共交通のあり方を検討していくことが求められています。

(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等を踏まえ、市が目指す将来像を実現する上で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、市民の生活と移動を支援しつつ、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

本計画は、本市の「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、「市が目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、自転車・交通安全分野の計画や福祉・観光・環境等の他分野における各種計画と連携し、地域公共交通の取組みを進めるマスタープランとします。



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、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、個別施策は今後5年間で実施する具体的な施策であり、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ます。

R2～R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18 以降
前回計画	武藏野市地域公共交通計画 計画期間（R8年度～R17年度）										次期 計画
武藏野市 地域公共 交通網 形成計画	<p>基本理念・基本方針・基本施策：今後10年間を展望</p> <p>個別施策：今後5年間で実施</p> <p>個別施策：おおむね5年後を目途に位置づけ</p>										

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。対象は鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー等の公共交通に加えて、福祉有償運送・福祉タクシー等の福祉交通や、シェアサイクルを含む自転車等の交通手段です。

1－5 計画の策定過程

本計画の策定にあたっては、行政が主体となり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会である「武蔵野市地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という）」を筆頭に、市民や交通事業者等の関係者との意見聴取や協議の場を設定し、そこで得た内容を踏まえて作成しています。

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
武蔵野市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：3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、住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。	一般市民

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及び市民要望、公共交通に対する意見等について、無作為抽出の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（IC）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年経った今、改めて、ムーバスの現状やこれからのあり方を再認識する必要があるため、ムーバスのコンセプトを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

現計画では地域公共交通の維持及び充実を目的として、各種施策を推進してきました。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、高齢者や子育て世代等への移動支援を重点に掲げました。しかし、計画策定後すぐに新型コロナウィ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激減し、市民の利用動向も大幅に変化したため、計画に記載された多くの個別施策に取り組むことが困難な状況になりました。

(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）年度に休日ダイヤを導入、令和4（2022）年度に年末年始ダイヤを導入、令和6（2024）年度に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5（2023）年度までに10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標示を改修し、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。目標には届きませんでしたが、想定外の要因があったにもかかわらず、交通事業者が公共交通を守った成果と考えます。

(2) 継続して取り組む施策

- 高頻度の公共交通ネットワークの維持
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。乗務員の採用方法等について、引き続き対応が求められます。
- 地域公共交通と福祉交通の「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、引き続き対応が求められます。
- 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、福祉車両等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

評価指標 (KPI) の達成状況を整理します。

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 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（レンタ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 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				
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				
		バス待ち環境整備を行った箇所数 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各種調査や前計画の検証結果等を踏まえ、本市の地域公共交通が直面する現状を整理しました。その上で、今後重点的に対応すべき課題を5つに整理し、以下に示します。

課題① 深刻な担い手不足への対応が急務である

- ・路線バスやムーバス、タクシー等、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「高頻度の公共交通ネットワーク」を今後も持続可能なものとするために、市と交通事業者が一体となって対応策を検討していく必要があります。
- ・乗務員の採用強化や離職防止対策等、担い手不足解消の取組みや、ムーバスの運行ルート及びダイヤ改正、減便した場合の対応等、多様な視点により、持続可能性を高める取組みが急務です。

■ 公共交通が充実している地域である

- ・市内の公共交通は、3駅の鉄道駅を起点とした路線バスが高頻度で運行されており、バス交通空白・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・終発とするバスを中心に、片道50本（日中3～4本/時＋ラッシュ時5～10本/時程度）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、タクシーのほか、「レモンキャブ」及びリフトタクシー「つながり」を実施しており、バス等での移動が困難な高齢者や障害者等の通院・買い物等の外出を支援しています。
- ・市民アンケート調査では、通勤・通学や買い物等、目的別の移動手段について「自家用車」が2割未満であり、自家用車に頼らない生活をしている市民が多いことが分かります。

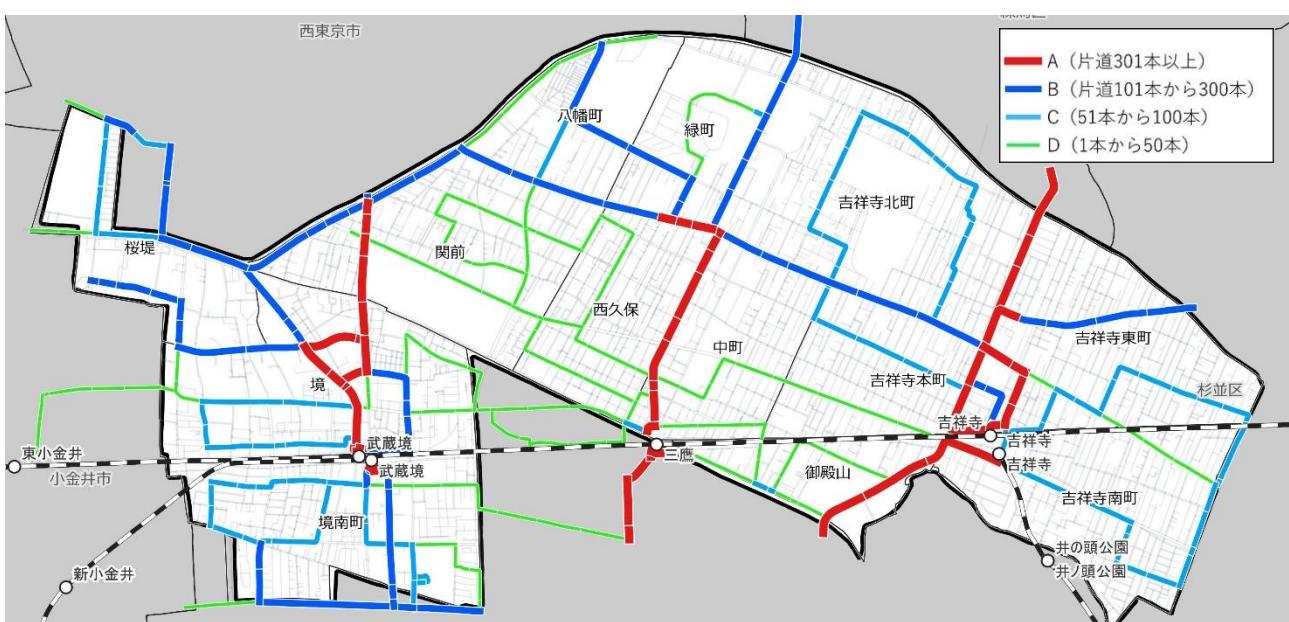


図 路線バス・ムーバス運行頻度図
※2025年10月時点でのバス事業者各社
が公表する最新データを使用

■ 公共交通の担い手不足が深刻な状況である

- 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）においても、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会社は、減便前のダイヤと比べて乗務員が約1割不足しており、かつ乗務員の年齢も高齢化が進んでおり、50歳以上が約6割を占めています。
- こうした背景から、これまで構築してきた「高頻度の公共交通ネットワーク」を、今後も継続して維持することは困難になりつつあります。担い手不足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、現在乗務員として大部分を占める団塊ジュニア世代が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や離職防止対策、魅力向上等の取組みが急務になっています。
- また、ムーバスを今後も維持していくためには、ムーバスに関連する経費の適切な見直し等を行い、バス会社の持続可能性も高めるとともに、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喫緊の課題です。
- 路線バスは近隣自治体を跨いで運行しており、ムーバスは共同運行をしているため、地域公共交通のサービスの維持・向上を図るために、今以上の連携が不可欠です。

* <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）の改正>

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されました。

【市内に営業所があるバス会社（2社）の状況（令和7年9月時点）】

※路線バスとコミュニティバスの合算値

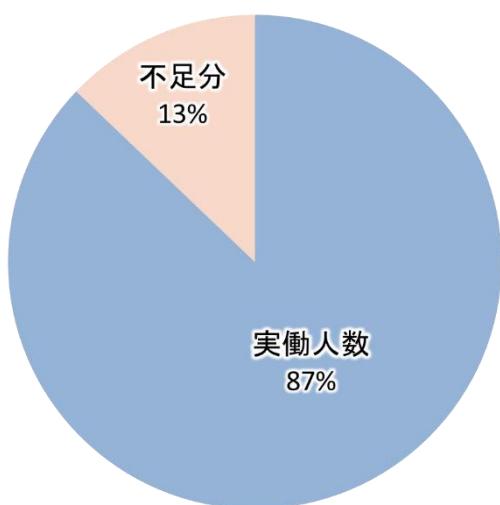


図 改善基準告示の改正時点（令和6年4月）と比べて不足しているバス乗務員割合

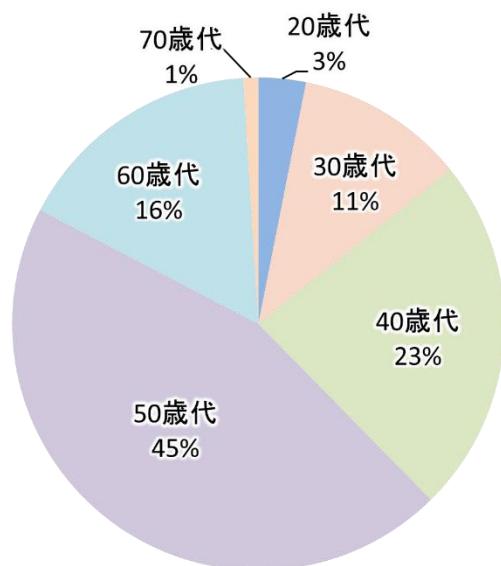


図 乗務員の年齢構成

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

- ・ムーバスの利用実態は高齢者や子育て世代だけではなく、通勤・通学・買い物等、全世代の方に利用されており、市民ニーズは多様化している。一方で、バス乗務員の不足等により、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。
- ・ムーバスの現状やこれからのあり方を再認識し、ムーバスのコンセプトを再整理する必要があります。
- ・「市民も利用者もみんなで支える」という、長年親しまれてきたムーバスの価値について今以上に市民・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

- ・ムーバスの利用者全体のうち、65歳以上の利用割合が約56%を占めています。そのうち、ムーバスを週1回以上利用している方が約78%います。ムーバスは、高齢者の日常生活の重要な移動手段になっており、身近な存在として認知されていることが分かります。

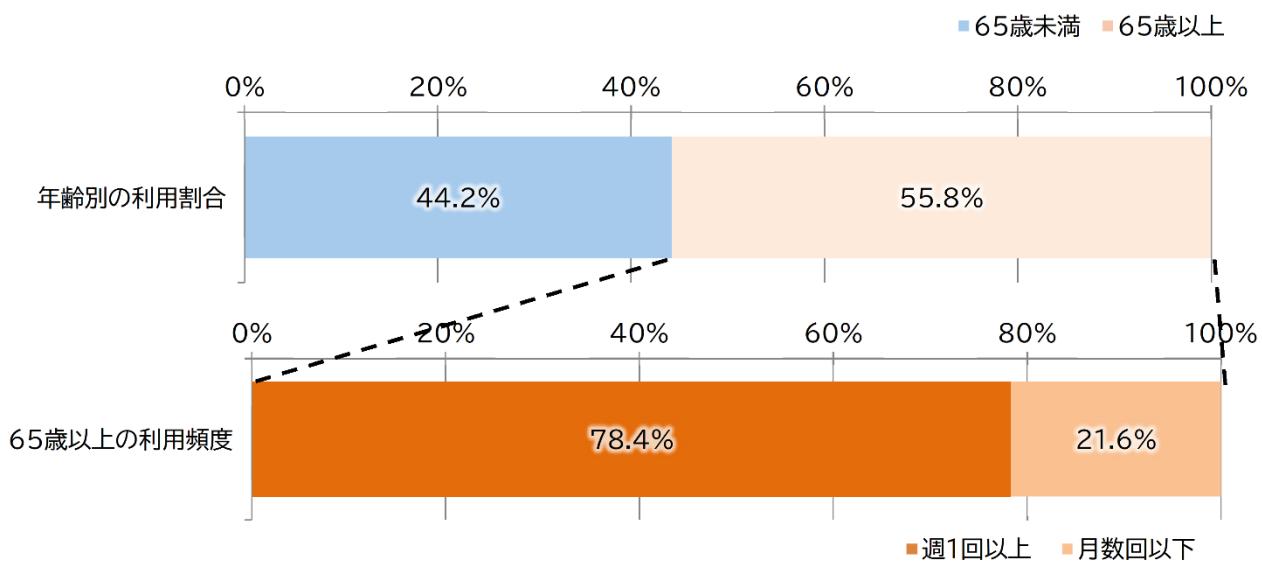


図 年齢別の利用割合及び利用頻度

■ 自分の生活リズムに合わせて交通手段を選択している

- ・ムーバスの運行開始当初は、高齢者と子育て世代をターゲットにしていましたが、利用目的は「買い物」「通勤」「通院」が上位を占めていますので、全世代に多様な目的で利用されていることが分かります。
- ・ムーバスを「行きだけ」「帰りだけ」利用する人が半数近くを占めています。往復利用にとらわれず、徒歩と路線バスと組み合わせる等、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分かります。

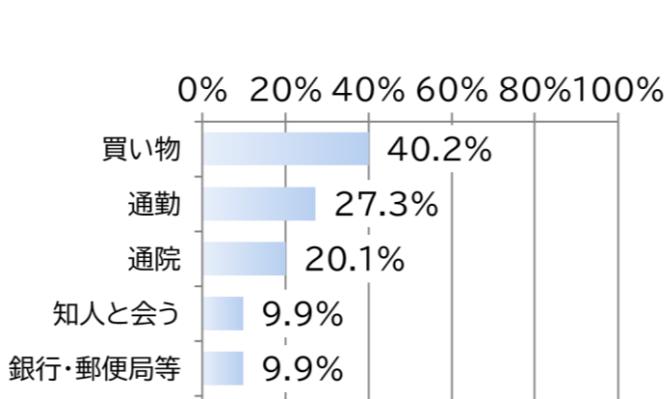


図 ムーバスの利用目的（全世代）
(市民アンケート:上位5項目)

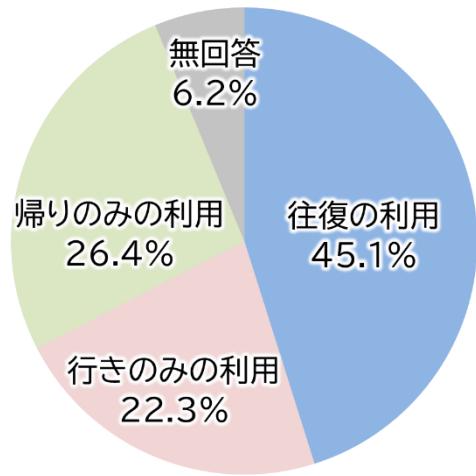


図 ムーバスの利用形態について

■ 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人の増加に寄与していることが分かります。
- 住民インタビューでも、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、まちづくりに好影響を与えていた意見がありました。

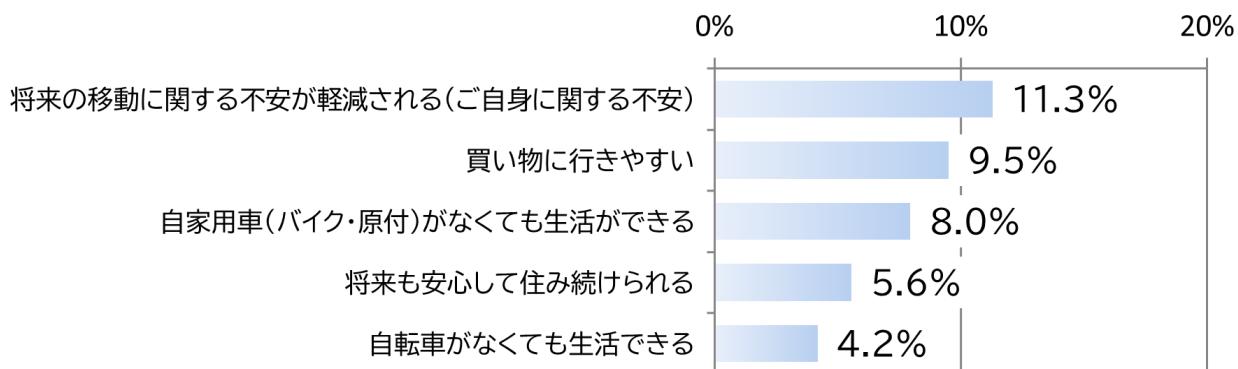


図 ムーバスの価値(市民アンケート:上位5項目)

■ 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やダイヤの見直し等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、ムーバスだけでは多様な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年を経て、市民ニーズや社会環境が大きく変化した今、改めてムーバスのコンセプトを再整理することが必要です。
- 運行開始30年という年月の経過や、年間約2万人の転入・転出により市民の約15%が毎年入れ替わっていることから、今後も公共交通としての機能を維持するために、ムーバスの価値について、今以上に市民・利用者と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

- ・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ないことや、中央線から離れた地域において、東西方向の移動は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市民がいます。
- ・妊娠期からの子育て世代の移動については、バスの混雑状況によって、ベビーカーが乗せづらい状況になるため、タクシー等の個別輸送への対応が必要です。
- ・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が、電話では呼びにくい状況が続いているため、高齢者等の利用に配慮したサービスが必要です。

■ 地域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4（2022）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に転じていますが、15歳未満の年少人口は現状を維持し、65歳以上の老人人口は増加が見込まれていますので、今以上に高齢者と子育て世代の移動ニーズが高まることが想定されます。
- ・市民アンケート調査より、足腰が弱くなり、最寄りのバス停まで歩くことは難しいが、レモンキャブの登録対象となる方等が移動に不便を感じているため、地域公共交通と福祉交通の「間」需要の対応が求められています。

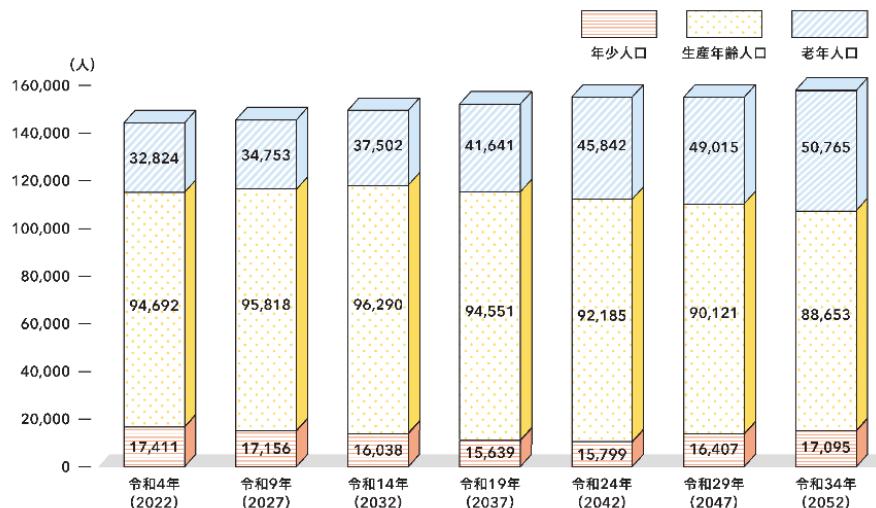


図 武蔵野市の将来人口推計(出典:第六期長期計画・調整計画)

- ・高齢者が無理なく歩ける距離として、ムーバスのバス停間隔を約200mで設置されていることから、仮に高齢者目線のバス交通空白地域をバス停から200m以遠の地域と考え、これと高齢者率が25%以上を占める地域を重ね合わせると、一定の地域が重なっているため、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発が同じ駅になりますので、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るため、移動に不便を感じている方が一定数存在します。

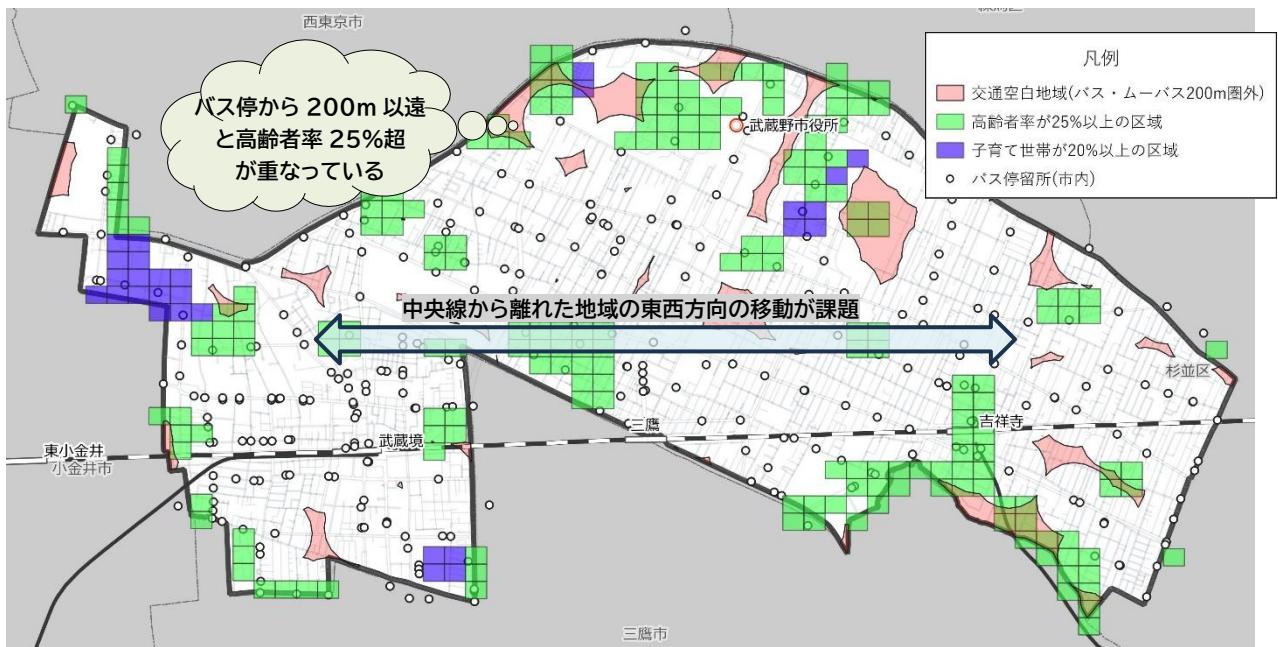


図 高齢者目線の交通空白地域(バス停から 200m 以遠)と
高齢者・子育て世代分布状況

■ 車内混雑によりベビーカーでの利用に不便さが生じている

- ・ ムーバス利用者アンケート結果では、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3割程度と、時間帯によっては利用者の多さに対応できていません。
- ・ 住民グループインタビューにおいて、子育て世代から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との意見もあります。対象者を限定したタクシー等の個別輸送への対応等、妊娠期から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の実績を活用することで、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、タクシー利用者は、「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4割と最多となっています。
- ・ 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面もあるため、高齢者等の利用に配慮したサービスが必要です。
- ・ また、運転免許を返納する高齢者が増加していますが、公共交通の停留所まで比較的距離がある地域等では、免許返納後の外出機会が減少することが考えられるため、高齢者等が安心して運転免許を返納できる環境整備も併せて求められています。

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

- ・三鷹駅と吉祥寺駅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等の乗降環境が不十分な状況です。吉祥寺駅南口は路線バスと歩行者が輻輳しており、路線バスの降車スペースもない状況のため、吉祥寺駅北口のスペース不足の課題も含めて、エリア全体の一体的な対策が必要です。
- ・バス運行ルート上は、歩行者や自転車等の通行が多い経路や交差点が多く、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運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。

■ 三鷹駅北口駅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、専用の一般車乗降スペースがなく、右側停車等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、バスの降車場と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、駅前広場の拡張に伴い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が輻輳し、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交通結節点としてバス乗り場の役割を有していますが、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、バスと歩行者の通行が輻輳しています。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組むとともに、北口広場のバス停留所不足の課題も含めて、一体的に検討する必要があります。



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

- ・バス運行ルート上は、歩行者や自転車等の通行が多い経路や交差点が多く、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。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、バス乗務員の目線で改善が必要な箇所を道路管理者と協議していくことが必要です。道路環境の改善に伴い、バス乗務員の勤務環境が改善されるため、長期的には労働環境の改善や離職防止に繋がります。
- ・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

- ・バスと自転車の輻輳による事故を防ぐため、自転車走行空間を整備することで、自転車が適切な位置に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が高い側面もあることから、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。市や交通事業者により、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。

<コラム> 自転車の公共性とは？

自転車は、多くの人にとって最も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、駅周辺や公共施設などに設置することで、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

- ・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や、複数事業者における横断的な案内やアプリによるルート検索等の取組みが可能となります。
- ・EV（電気自動車）や FCV（燃料電池自動車）等の環境に配慮した車両や AI 技術を用いた自動運転等の新技術を活用した、本市の地域特性に応じた安全性や利便性の向上について、検討する必要があります。
- ・レモンキャブの運行管理者の扱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必要です。

■ 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るため、複数事業者で統合されたシステムがなく、利用者がインターネット等で調べる際は、「自分の行きたい行先にどの事業者のバスが運行しているか」を把握していることが前提になっています。
- ・市内には路線バス事業者が 4 事業者運行していますが、令和 6 （2024）年度に各事業者での GTFS データの整備が完了しましたので、今後はスマートバス停の設置や、複数事業者における横断的な案内や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。

■ 環境に配慮した車両や自動運転、AI 等の新技術の検討が必要である

- ・地域公共交通においても 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 台導入予定であり、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 やビッグデータの利活用等により、効率的な路線及びダイヤ改正等の交通 DX 化を図ることで、乗務員の働き方改革と人手不足の解消、利用者の利便性の向上等が期待されます。

<コラム> スマートバス停とは？

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、バスの到着時刻をリアルタイムで表示することや、運行情報や工事によるルート変更等のお知らせを自動で更新することができます。吉祥寺駅北口バス停は、複数の運行路線が乗り入れているため、利用者が誤って別の便に乗車してしまう事例や、バスの遅延状況が把握できないという課題がありました。令和 7 年 11 月に設置するスマートバス停でこれらの課題の解決が期待されます。

■ 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、予約受付やコーディネート・配車と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、商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の方が定年を迎えます。これまで培われてきた知識・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、担い手不足が懸念されるため、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。

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、本計画により実現する10年後の地域公共交通が目指すべき姿（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

本市では、高齢化の進展やライフスタイルの変化により、市民の移動ニーズが多様化しています。通勤・通学だけでなく、買い物や通院、子育て世代の送迎等、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べる多様な移動手段を整備し「住み続けたいまち武蔵野」を進化させることが重要です。

本計画では、鉄道や路線バス、ムーバス、タクシー、レモンキャブ、自転車、徒歩等、多様な交通手段を組み合わせて、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等に繋げます。また、市民、交通事業者、行政が連携し、持続可能で安全安心な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) 交通ネットワーク

本市は、基幹交通である鉄道と路線バスが地域公共交通のベースを担っており、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、地域公共交通の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っており、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つの交通を活用することで、3駅を始めとした地域交通拠点を結び、年齢や生活環境に応じて、誰もが生活に必要な都市機能にアクセスできるネットワークが構築されています。そのため、運行する交通サービスごとに、特性に応じた分類と役割を設けることで、個々の交通サービスが目指すべき方向性を明確にし、取組みを実施する指針の一つとすることで、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

表 基幹交通と補完交通の機能・役割

	種別	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。多くの人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 タクシー助成 等	基幹交通やムーバスでは対応できない、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、地域公共交通と福祉交通を連携した武蔵野方式のデマンド交通のほか、シェアサイクル、子育て世代等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。

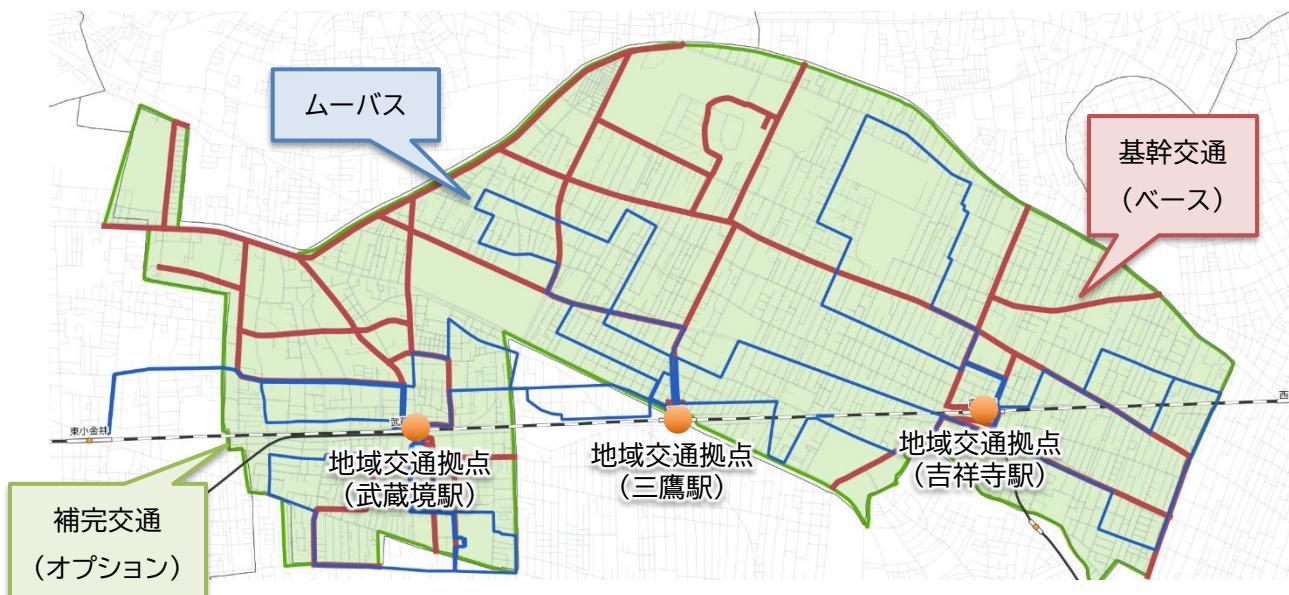


図 目指すべき地域公共交通ネットワーク

(2)路線バスとムーバスの関係

- ・ ムーバスは、交通空白・不便地域における路線バスの走っていない生活道路を運行しているため、運行経路はほぼ重複していません。
- ・ 路線バスとムーバスの地点別の乗車人数データを分析すると、中央線の3駅と病院・大学・コミセン等の施設近傍の利用が多くみられ、路線バスとムーバスで利用の多い乗車地点が重複していないことも分かります。
- ・ ムーバスは、路線バスが質・量ともに高いサービスを提供できているからこそ、当初からのコンセプトを守ることができているため、引き続き、互いの共存・共栄を図りながら、地域公共交通ネットワークを構築していく必要があります。

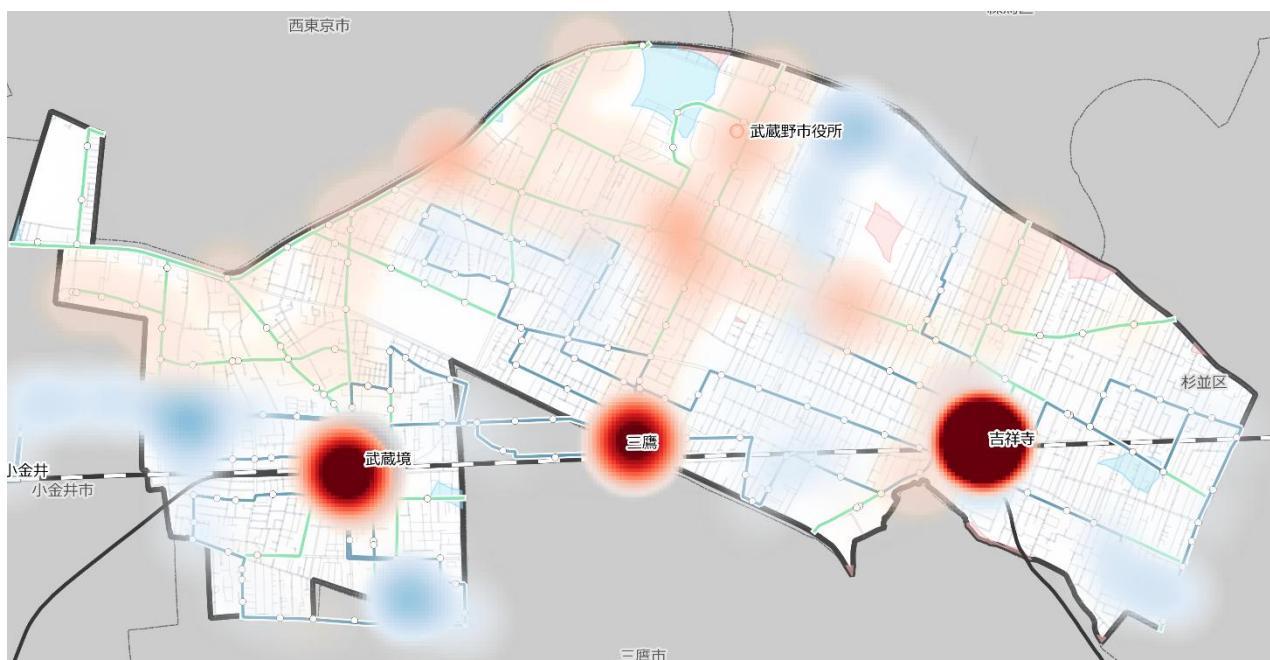


図 利用の多い乗車地点(青:ムーバス、赤:路線バス)

(3)目指すべき将来像

本市の地域公共交通の特徴として、徒歩と路線バスまたはムーバスを組み合わせれば、市内のどこからでもおおむね 20 分以内に3つの鉄道駅にアクセスできるという高い利便性があります。この「20分圏域」という考え方方は、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。買い物や通勤・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、特に全国的に深刻化する公共交通の担い手不足や生活様式等の変化により、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るため、「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、この便利さを支えている考え方を大切にしていきます。

「20分圏域」という考え方方は本市ならではの強みですが、将来はこの便利さ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。「移動しやすいと実感できること」を大切にし、地域公共交通を次の世代へ繋げていきます。

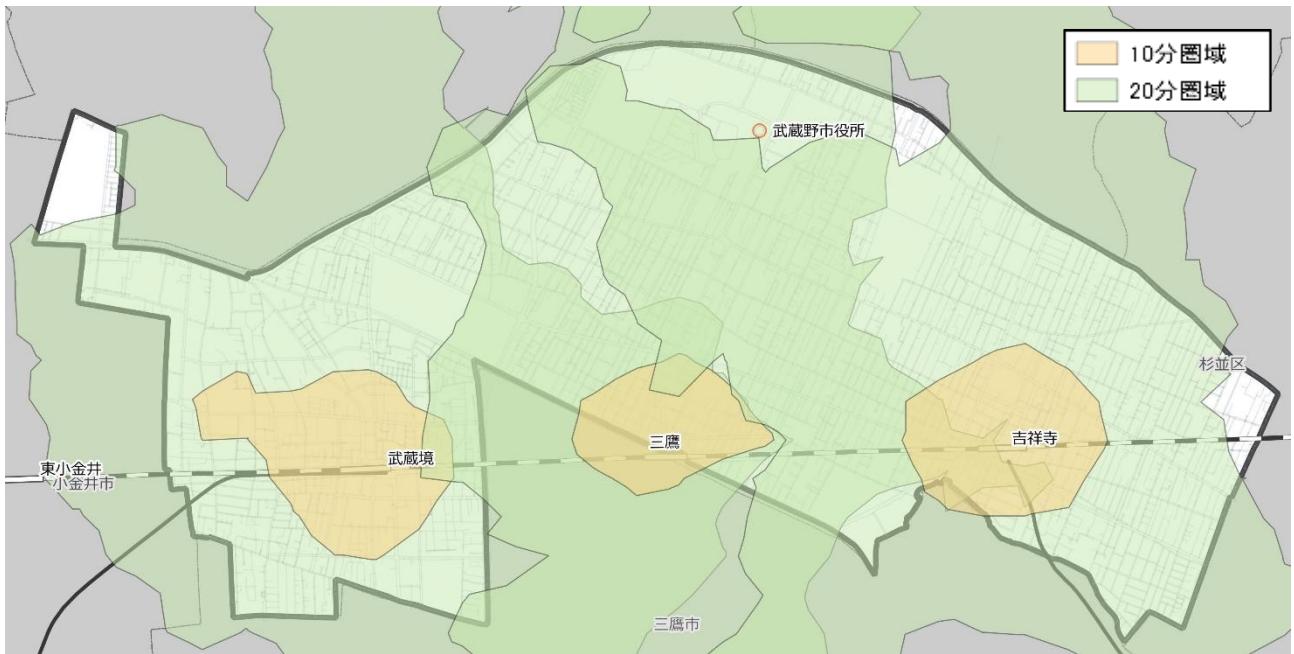


図 市内鉄道駅における閑散時間帯(21時)の20分圏域

(徒歩+バス(路線バスまたはムーバス))

<設定条件>

- ① 2025年10月時点でバス事業者各社が公表する
GTFSデータの最新版を使用
- 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欠かせません。

そこで本計画では、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はソフト対策であり、基本方針②はハード対策として整理しており、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）の活用を図ります。これらの方針を軸に、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

本市の地域公共交通の持続可能性を高めるためには、第一に「担い手確保」が不可欠です。特にバス業界は乗務員を始めとした整備士、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運行を大きく揺るがす要因になっていますが、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、多様な人材が安心して就労できる環境づくりに取組みます。併せて、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、運行当初から継承し守り続けているコンセプトや現状の課題について、市民・利用者と共有する取組みを行います。また、高齢者や子育て世代等、公共交通の利用に不便を感じている市民に寄り添った新しい移動手段の検討や、レモンキャブの持続可能性を高める取組みを行います。

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

公共交通がより安全に運行するためには、駅前広場や道路といった交通インフラの整備が欠かせません。駅前広場や駅周辺の再整備に合わせ、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なります。また、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、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の整備を推進します。

【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、AIやビックデータ等の新しい技術は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。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課題について検討していきます。

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及び事業

⇒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）年の11月26日に運行を開始し、令和7（2025）年で30周年を迎えます。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、道路や橋、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。

■ムーバス年表(概略)

1990年	市長宛てに一通の手紙が届く
1995年	1号路線（吉祥寺東循環）運行開始
1998年	2号路線（吉祥寺北西循環）運行開始
1999年	2号路線が増便（17分間隔⇒13分間隔）
2000年	3号路線（境南西循環、境南東循環）運行開始
2002年	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年	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年	6号路線（三鷹・吉祥寺循環）、7号路線（境・三鷹循環）運行開始
2013年	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年	2号路線増便（平日13分間隔⇒12分間隔）
2020年	休日ダイヤの導入（1・3～7号路線）
2024年	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年	乗務員不足の影響により、6号路線（三鷹・吉祥寺循環）を減便

(1)武蔵野市地域公共交通活性化協議会での議論と課題認識

今回の計画策定に際して、活性化協議会ではムーバスの将来像について多くの議論が行われ、ムーバスは「市民も利用者もみんなで支える」ことの重要性が改めて確認されました。

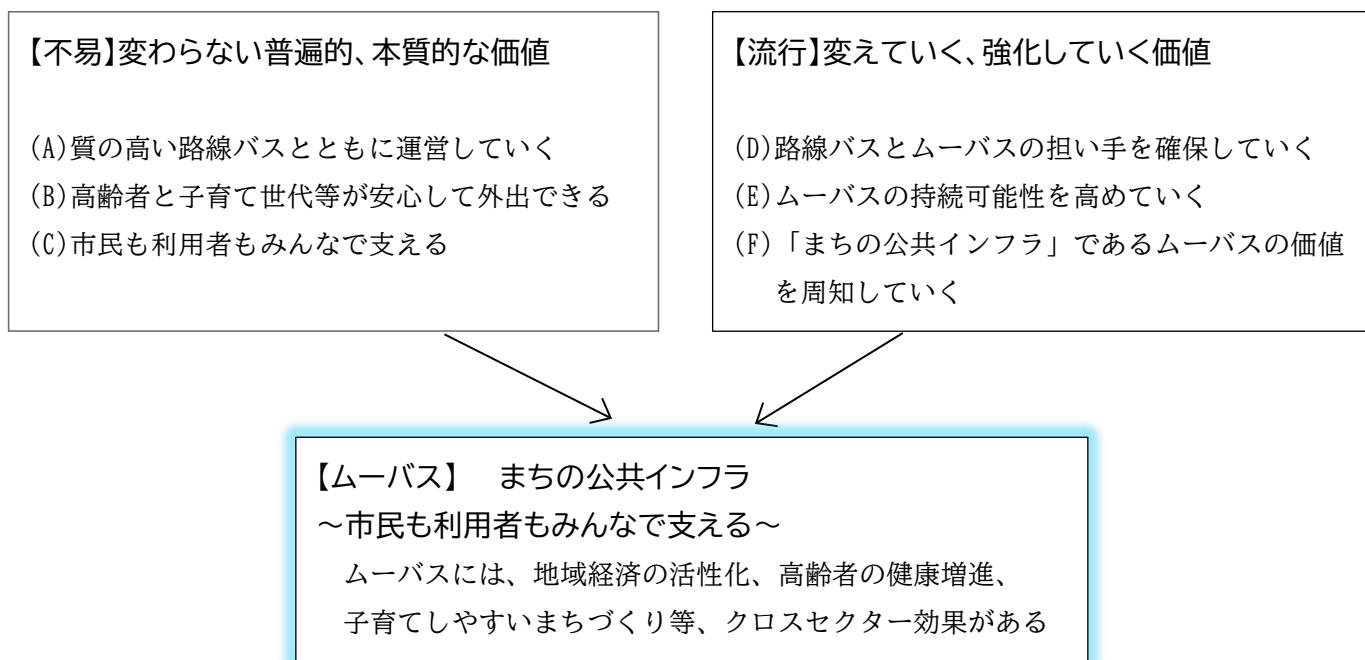
近年は全国的なバス乗務員不足の影響を受け、ムーバスの安定的な運行を維持することが難しくなってきています。利便性が高く評価される一方で、その持続可能性に課題があることも市民と共有し、理解してもらう必要があります。運行開始から30年が経過した今だからこそ、ムーバスの果たす役割や価値を改めて整理し、市民とともに考えていくことが求められています。

(2)ムーバスの価値

これらを踏まえ、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方や技術を取り入れていくことが大事であると議論されており、本計画ではムーバスの価値を再整理しました。

ムーバスにおいて守るべき価値は、(A)質の高い路線バスとともに運営していく、(B)高齢者と子育て世代等が安心して外出できる、(C)市民も利用者もみんなで支える、の3つであり、これらは今後も変わらないものです。変えていく、強化していく価値は、(D)路線バスとムーバス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、(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、の3つであり、これらは新たに変えていくものです。

■ムーバスの価値のイメージ図（不易流行*）



* <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、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。

<コラム> クロスセクター効果とは？

ムーバスは、ただの移動手段ではありません。まちづくりや健康づくり、環境、地域のにぎわいなど、様々な分野に良い影響を与えています。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。例えば、高齢者の外出が増えることで健康の維持や交流が進み、お店に立ち寄ることで地域経済にも元気が生まれます。自家用車の利用が減れば、環境にもやさしい効果があります。ムーバスは、人とまち、そして分野をつなぐ「まちの力の循環」を生み出しています。

(3)ムーバスのコンセプト

こうした議論や市民アンケート調査結果等を踏まえ、本計画ではムーバスのコンセプトを5つに整理しており、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」を追加しました。このコンセプトは、市民アンケートで示された「将来の移動への安心感」や、市民がムーバスに乗ることによる地域経済の活性化、高齢者の健康増進といった副次的な効果を踏まえたものです。また、「市民も利用者もみんなで支える」という意見を反映し、ムーバスが単なる移動手段を超えて、市民の暮らしとまちづくりをともに支える存在であることを明確にしました。

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

ムーバスは運行開始から30年を経て「なくてはならない交通」として市民生活を支えてきました。今後も「市民も利用者もみんなで支える」という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、今以上に市民・利用者と共有することで、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。そのため、ムーバスの「存在感」と「信頼感」を市民や利用者と共有する取組みを行い、市民にとって安心で便利であるだけでなく、次世代に引継いでいける交通として進化させていきます。

4. 目標達成のための施策及び事業

3－3 基本方針に基づいた基本施策及び個別施策を下記の通り定めます。

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
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	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
		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
	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
		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
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	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」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（案）」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
	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
		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

本市の地域公共交通は、交通事業者の強固な運営基盤のもと支えられていますが、乗務員だけではなく、整備士や事務員の担い手も不足している状況です。現在乗務員として大部分を占める団塊ジュニア世代が 2030 年代前半に 60 歳代に突入することを見越して、まずは、乗務員の確保に向けて採用活動をさらに強化します。また、積極的な採用活動の情報発信及びイベントの開催等を継続して行います。

■ 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し、その維持に不可欠な乗務員の確保に向けて、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、採用イベントへの積極的な参加、WEB サイト・SNS 等を活用した広報活動を継続して実施します。
- ・ 市は、新規採用される乗務員に対して支援する新しい制度を検討します。

○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、バス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、乗務員就職への関心を高めます。

■ 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 検討		→		
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、乗務員の新規採用と同様に重要です。乗務員が安心して運転できる環境づくりを通じて、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、不当なクレームや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に、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を整備します。
- 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、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、子育て世代や高齢者を始めとした多様な人材を採用するとともに、人材の定着を促進するため、短時間勤務等の多様な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整備

- 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、乗務員からの意見を反映してバスが通行する環境の改善を図ることで、乗務員が安全安心に勤務できる環境を整備します。

○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や、定時性向上による労働時間減少等、バス乗務員の負担軽減につながることが考えられることから、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整備	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、より共感を得られる取組みが求められています。乗務員の魅力を情報発信することで、乗務員の確保に繋げます。このことが、ムーバスの持続可能性を高めることにも繋がります。

■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、喜びだけではなく、運行上の安全対策や車内ルール等についても、WEBやSNS、動画等で発信しています。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いきます。
- ・市は、情報発信できる市報、CATV、SNS、季刊むさしの等に乗務員の魅力向上に繋がる記事等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	→			

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

現在直面するバス乗務員不足の問題は、今後もさらに深刻化することが懸念されるため、今から将来を見据えた早急な対応が必要です。今後も「まちの公共インフラ」としてのムーバスを維持していくためには、ムーバスに関連する経費の適切な見直し等を行い、バス会社の持続可能性も高める必要があります。また、バス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う必要があります。

■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、ムーバス利用者のフォローアップ調査等から移動目的や利用時間帯等を整理した上で、現在の運行ルート及びダイヤの評価・検証を行います。また、バス乗務員不足に伴う運行ルート及びダイヤ改正によるムーバス利用者への影響等を分析し、持続可能な運行システム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で、利用者や市民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向けた人件費の増大等、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、運賃のあり方の検討を行います。

○運行外収入確保の検討

- ・市とバス事業者は、車内広告やスマートバス停を活用した広告、ふるさと納税等の運賃以外の収入源確保を検討します。

○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経費の適切な見直しを検討します。
(例) ムーバス乗務員が不足した際に路線バス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等

○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等が雇用している人材をバス会社に出向する仕組み等

■実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
持続可能な運行システムへの再構築(※)	検討	➡	実施	➡	➡
運賃のあり方検討	検討	➡	実施	➡	➡
運賃外収入確保の検討	検討	➡	実施	➡	➡
ムーバス運行経費の見直し	実施	➡	➡	➡	➡
ムーバス乗務員の雇用形態における検討	検討	➡	➡	➡	➡

(※)バス事業者との協議により、ルートごとに段階的に実施していくことも検討します。

<コラム> ムーバス運営の再構築とは？

ムーバスは30年にわたり、市民の暮らしを支えてきました。しかし、燃料費や人件費の高騰、乗務員の不足等、運行を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした状況の中で、本市は「ムーバス運営の再構築」に取り組んでいきます。これは、“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まち”を実現するため、ムーバス運営のあり方を総合的に見直すことを意味しています。取組内容（例）に記載した施策を実施することで、持続可能な運行体制を構築することを目指します。市民と利用者の皆さんとともに、これからの時代にふさわしいムーバスのかたちをつくっていきます。

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

ムーバスは運行開始から30年が経過し、多くの市民・利用者の生活に密着した交通手段として利用されているとともに、本市に欠かすことができない公共インフラの一つとなっています。今後もムーバスを持続可能なものにしていくため、「市民も利用者もみんなで支える」という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、積極的に情報発信していきます。また、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、市民と利用者がムーバスと共に支える関係性が育まれることを期待します。

■ 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や乗務員不足の現状と課題、収支状況、市民・利用者からの声等について、情報発信を強化します。
(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

○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

■ 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跨いで運行しており、ムーバスは共同運行をしているため、地域公共交通のサービスの維持・向上を図るために、今以上の連携が不可欠です。また、ムーバスの運行における日常的な課題共有や緊急時の対応等に備えて、定期的な情報共有の場を設けます。

■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、バス会社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う等、路線バスの運行を持続可能なものにする取組みを行います。

○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「武藏野市地域公共交通活性化協議会」とは別に、市と交通事業者から構成される「交通事業分科会」を定期的に開催し、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」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、道路を通行する環境に関する課題を整理します。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、年少人口は将来も現状の人口を維持する予定であり、妊娠期からの子育て世代の移動については、公共交通等の利用のしづらさを感じる方がいます。市は、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、対象者を限定した個別輸送の利用助成や移動に役立つ情報提供を実施します。

■実施主体と取組内容(例)

○妊娠期からの子育て世代向けタクシー助成

- 市は、公共交通等での移動がしづらい、妊娠期から出産後1年程度の子育て世代を対象に、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。

○ムーバスの混雑情報の提供

- 市は、混雑したバス車内での利用に不安や不便を感じやすいベビーカー利用者が、バス利用の抵抗感を軽減することを目的に、車内混雑情報や「ベビ吉（吉祥寺におけるベビーカーの貸し出しサービス）」等の関連情報の提供を検討します。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
妊娠期からの子育て世代向けタクシー助成	実施		→		
ムーバスの混雑情報の提供	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

本市では老人人口の増加が見込まれる中、足腰等が弱くムーバ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や免許返納をした高齢者等を対象に、エリアを限定した武蔵野市方式のデマンド交通の導入、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）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持続可能なムーバス運営の再構築」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

<コラム> デマンド交通とは？

デマンド交通とは、利用者の予約情報をもとに、AI が最適な運行ルートや配車を自動で判断する新しい形の公共交通です。利用者はスマートフォンや電話で乗車を予約すると、複数の乗車希望を AI が組み合わせ、効率的に運行することで、待ち時間の短縮や車両の有効活用を実現します。あらかじめ決まったルートを走るバスとは異なり、利用状況に応じて柔軟にルートを変更できるため、公共施設や医療施設、商業施設、公園等への移動にも対応しやすいのが特徴です。

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

②-3：レモンキャブの持続可能な運営体制の検討

レモンキャブは、バスやタクシー等の公共交通を利用する事が困難な方の外出を支援する福祉有償運送です。レモンキャブの予約及び運行管理については、主に運行管理者が担っているため、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もあります。

今後5年間で運行管理者の約半数の方が75才の定年を迎えることにより、運行管理者の不足や知識・経験が引き継がれないことが懸念されるため、レモンキャブの運行を安定的に維持・継続することを目的に、運行管理者の負担軽減に資するシステム等の構築・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、武藏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
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」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・福祉車両等の動線の輻輳や一般車・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>

駅前広場の拡張により、公共交通とそれ以外の車両（一般車両、福祉車両等）とを分離し、バスや福祉車両等の乗降環境の改善、歩行空間と滞留空間を拡充するとともに、空間に冗長性（余裕）を持たせることにより、自動運転技術等の新たな移動手段にも備えることができます。また、補助幹線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)

○駅前広場の拡張による、公共交通とそれ以外の車両との分離

- 市・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・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、歩行者及び公共交通を優先した空間形成と仕組みづくりに取組みます。

■実施スケジュール

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
駅前広場の拡張による、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	→		→	

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(案)」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錯綜や、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(案)」、「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。

■実施主体と取組内容

○吉祥寺駅南口交通環境基本方針(案)等に基づく検討

- 市は、令和7年11月に「吉祥寺駅南口交通環境基本方針(案)」を公表し、南口駅前広場の整備後に残される交通課題とその解決に向けた様々な方策を示しました。
引き続き、吉祥寺駅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年3月までに「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」を策定し、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年度以降は、吉祥寺駅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 (案)等に基づく検討		検討			→

※「吉祥寺駅南口交通環境基本方針」は令和8年3月に策定予定

※「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。なお、より良い走行環境の整理により、バス乗務員の勤務環境が改善されることになるため、離職防止に繋がることも期待されます。

■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、区画線標示、カラー舗装等の整備、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策を検討します。バスの運行ルート上では、歩行者や自転車の通行が多い経路・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、バス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繋がります。

○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の検討に取組みます。

○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に通行することで、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行っています。

■実施スケジュール

		R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
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の上屋、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、補助対象の拡大の検討を進める等、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、整列用ポール・マーク、GTFSに対応したサービス（バスロケーションシステムやアプリ等）の導入を対象に追加し、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

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、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、利用者の利便性向上を図ります。

■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 駅に設置します。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ることを検討します。

○ムーバスにおける路線案内等の各種検索サービスの導入

- 市とバス事業者は、ムーバス全路線の GTFS データが整備されたことにより、Google マップ、Yahoo! 路線、駅すぱあと、ナビタイム等での検索やルート案内が可能となるよう、対応を検討します。

■実施スケジュール

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
3駅に GTFS 対応のバスロケーションシステムを整備	検討		→		
ムーバスにおける路線案内等の各種検索サービスの導入	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やビッグデータの活用により、効率的な路線・ダイヤ改正等の交通の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ます。また、自動車やバスの自動運転技術の進展に伴い、道路や駅前広場に求められる機能や要件が変化することが見込まれることから、交通DX化に向けた調査・検討を行います。

■実施主体と取組内容(例)

○自動運転等の技術の検討

- 市は、自動運転技術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・検討します。本市は住宅密集地で幅員の狭い生活道路を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、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
自動運転等の技術の検討	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、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を考慮しながら、EVや水素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。

■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台導入する予定です。

○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、多くの課題があります。

■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	→		

<コラム> EVムーバスとは？

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繋がります。今後の課題は、充電設備を設置するスペースがなかなか無いことです。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、充電設備の音により近隣住民への影響等、様々な課題の解決が必要になります。

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CO₂排出量をゼロにする取組）の実現を図ります。

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、武蔵野市地域公共交通活性化協議会において、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、計画の実行力を高めていきます。また、計画策定・改定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、実施状況及び評価（Check）、施策・事業の改善・見直し（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。

表 計画策定に係る主な意見聴取・関係者協議

取組名称	主な役割	出席者 聴取対象
武蔵野市地域公共交通活性化協議会	地域の公共交通の課題や将来の方向性等について、関係機関と連携し、意見を集約・調整する中心的な役割を担います。	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	交通事業者を中心に、運行やサービスに関する具体的な課題や改善策を検討する役割を担います。	行政関係者 交通事業者
交通事業者意見交換会	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する役割を担います。	行政関係者 交通事業者 (営業所等)

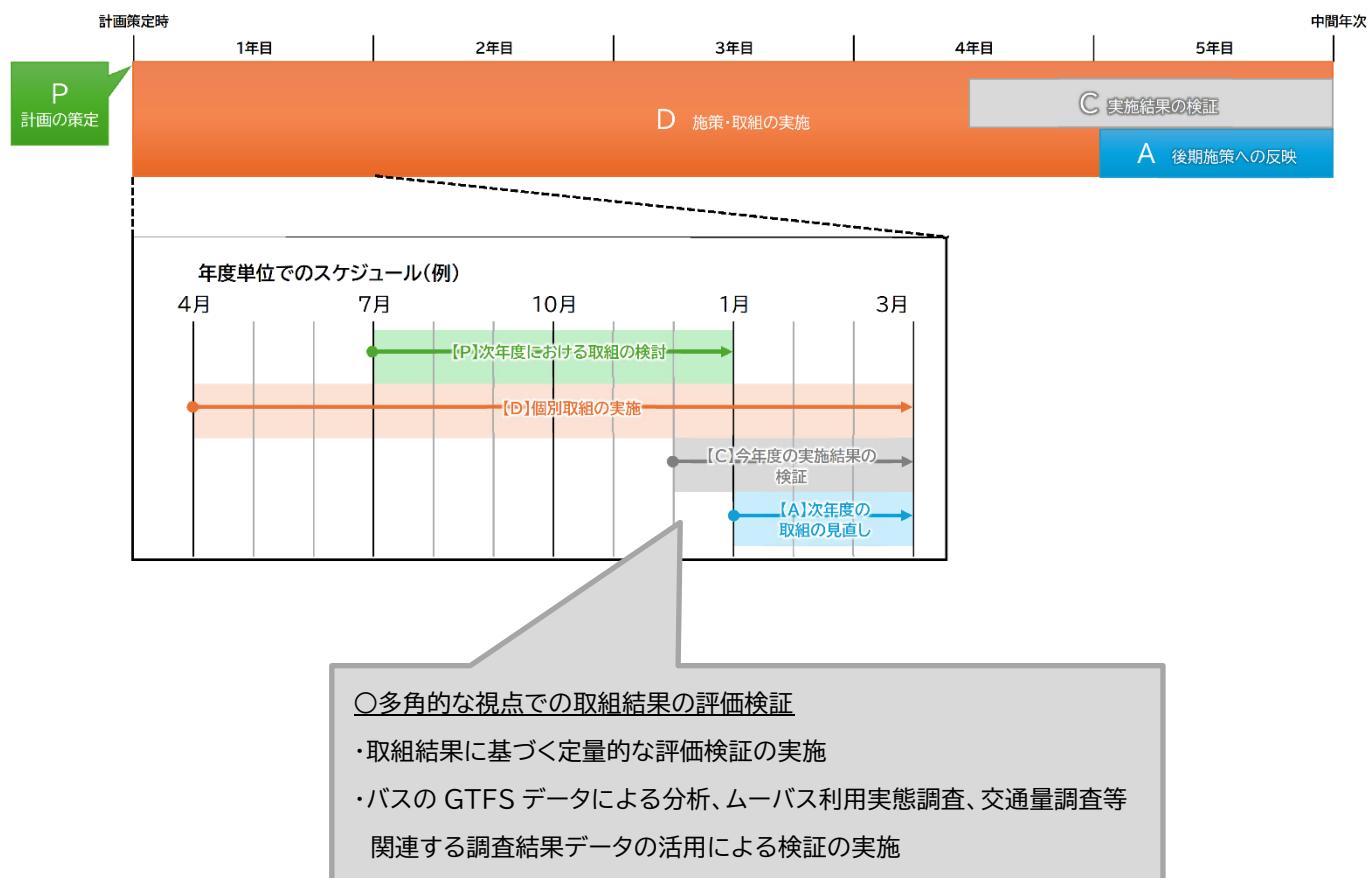


図 PDCAサイクルによる評価・検証

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）及び数値目標を次のとおり定めます。

前計画は計画策定後すぐに新型コロナウイルス感染症の拡大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ってしまいました。本計画においても、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るため、武蔵野市地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえ、「②ムーバスの収支率」「③ムーバスの公的資金投入額」「④バス乗務員の充足数」の目標値を「現状維持」としました。毎年の活性化協議会への進捗報告と併せて、状況に応じてKPIの再設定も検討します。

表 各評価指標(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 (R7)	目標値 (R12)
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	本市の将来人口推計より、令和7年から令和12年まで約2%増加する見込みのため、公共交通の利用者数も約2%増を目指します。	189 千人/日	193 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、現状維持を図ります。	65%	現状維持
③ ムーバスの公的資金投入額	市からの運行補助額	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、現状維持を図ります。	113,996 千円/年	現状維持
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の現状維持を目指します。	1,031人	現状維持
⑤ レモンキャブ運行管理者数の充足率	運行管理者数を測定	運行管理者の負担軽減を図り、現在の運行体制の維持を図ります。	100%	現状維持
⑥ 公共交通の満足度	市民アンケート調査による測定 (次回：R12 想定)	公共交通の満足度を令和7年の約10%増加を目指します	66.8%	75%

6. 参考資料

【参考資料の目次】

1. 策定の経緯

- ・策定体制
- ・策定までの経緯

2. 地域の現状

- ・人口動向等（人口の推移及び将来展望、人口分布等）
- ・土地利用（土地・建物総括図等）
- ・生活利便施設等の分布（商業施設、医療施設、公共施設、教育施設）
- ・市民・来街者の移動特性（通勤・通学、買い物、通院等）
- ・道路・交通事故

3. 武蔵野市の地域公共交通の現状

- ・鉄道（利用状況）
- ・路線バス（運行状況、利用状況）
- ・ムーバス（交通空白・不便地域、運行状況、利用状況）
- ・タクシー（利用状況）
- ・福祉交通（レモンキャブ、リフトタクシー「つながり」等）

4. 武蔵野市地域公共交通網形成計画の評価

5. アンケート調査等の整理

- ・市民アンケート調査
- ・公共交通利用者アンケート調査
- ・グループインタビュー
- ・交通ビックデータ分析

6. ムーバスコンセプトの再整理

素案では、参考資料の目次のみ掲載します。
参考資料の掲載内容については、武蔵野市
地域公共交通活性化協議会資料として市の
ホームページにて公開しています。

市ホームページ



武蔵野市地域公共交通計画

武蔵野市 都市整備部 交通企画課