

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和7年度第2回武蔵村山市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和7年8月29日(金)午後2時から午後3時45分まで
開 催 場 所	さくらホール(市民会館)展示室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、遠藤副会長、石塚委員、高坂委員、小林委員、指宿委員、徳山委員、石川委員、土田委員、本間委員、内野委員、大谷委員、増田委員、指田委員、今泉委員、前田委員、秦野委員、関谷委員、吉永委員、佐藤(太)委員、富樫委員、高筒委員、中山委員、小林委員、吉川委員、榊原委員、井上委員、片桐委員 欠席者：江郷委員 事務局：交通企画・モノレール推進課長、交通企画・モノレール推進係長、同係主事
報 告 事 項	1 令和7年度第1回協議会意見・対応(案)について 2 令和7年度第2回交通部会について
議 題	1 地域公共交通計画素案について 2 その他
結 論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	議題1について 意見等を踏まえ、施策・事業案を再考又は修正する。 議題2について 次回は10月～11月に開催予定である。
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。) ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	報告事項1 第1回協議会意見・対応(案)について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 質疑等はあるか。部会に関する報告はこの後いただく。 報告事項2 令和7年度第1回交通部会について 【部会長説明】 ○ 資料2に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 質問等はあるか。 ○ 今の説明の内容ではわからない。会議録は16ページにわたる物である。前回の協議会で会長から要約したもので説明するように指示があったはずである。今回メールで事前にいただいた資料では議事録も要約集もなかった。要約集が今日いきなり出てきたが、部会長が仰った内容は含まれておらず、何を言っているのか全くわからない。 例えば立川バスに関して言えば、「MMシャトルの再編を早急に実施すべき」との報告だけあったが、実際はそういうことではなく、我々としてはこの協議会で何度も仮称No.3駅の話をしている中で、市の動きに進展がなかったので、令和8年7月16日に路線再編を

一部実施し、立川駅からIHI方面へ運行する路線を設定した。そうしたことも説明した上で、このまま赤字の路線を我々は維持できないということを伝えているが、市として仮称No.3駅に路線バスが入ることを想定していないとのことなので、そうであれば、MMシャトルの再編を考えてほしいという話をした。都合の良いところだけを説明されてもわからない。しっかりした要約を作ってください。

また、会議録の作成が遅い。せめて2週間以内に作り、要約についてもこの会議の1週間前には送っていただかないとわからない。ぜひお願いしたい。

◎ 最後は要望であるが、経緯のことについて事務局から何かあるか。

● 事務局から交通部会員に会議録の確認依頼を発出した時期が遅くなり申し訳なかった。本来であれば、事前に全体の会議録を確認していただいた後に要旨を確認していただき、本日に臨むべきところであったが、整えることができなかった。

◎ 確認だが、部会の中で議論があったというところで、市からは仮称No.3駅の路線バスの乗り入れについては、現段階でモノレール開業に合わせては考えていないという方針が示された。それに対して、立川バスはそこに対する事業としての運行は考えていないということか。

○ 考えていないとは言っていない。

◎ 西武バスは考えていない。それは間違いないか。
都営バスについても現状では考えていない。

IHI方面については、実際に利用者数が伸びてこない。民業としてやっているのだから、経営上で考えた路線再編をした。そういった経緯の中で、MMシャトル全体像もそれと合わせて検討してほしいということであると、仮称No.3駅を活用する考え方は立川バスにはないという考え方で良いか。

○ そこについて今のところまだ議論になっていない。「現行ルートの維持を期待」という記載がある。であるならば、ここは赤字なので、MMシャトルも含めた再編をお願いしたいと言っている。今の説明ではそういったところが全く抜け落ちている。この議事録について、今回16ページにわたる物の提示がないし、結局端折っていて、これは要約でも何でも無い。

部会長の説明に関しても、本来の部会で話された内容が出ていない。しっかり要約したものを事前に送っていただきたい。我々が納得しないものを出してもしょうがないのではないか。

◎ それに関しては、事務局からも遅れたという説明があった。次回以降、その辺の配慮はぜひしていただきたい。

部会で話があった内容について、営業上で考えていたときに、現状を維持してほしいという市の考えと、今後モノレールができたときの全体像をきちんと整理し、市が運行主体であるMMシャトルをどのように継続していくのかという方向性を具体的に示すことで、民間路線バスをどのような形で維持できるかを、各事業者が個別に考えられるような情報提供をしてほしいという理解で良いか。

○ そうである。

◎ そういうことであれば、部会でもう一度検討していただきたい。

本協議会の中では、以前から仮称No.3駅をどういう扱いにするのかの議論があった。民間の路線バスのように尺の長いものが入るときと、MMシャトルで運用する場合にはロータリーの形状そのものが変わってくる。路線バスが入ることを前提としたロータリーの整

備計画を立てるのか。もしくは、路線バスはMMシャトルの再編によって運用できるので、民間路線バス事業者の長い車種は入らないということを前提にするのかで設計方針も変わってくるので、それをどのタイミングの中でやっていくかということのをこれから議論しなければいけない。

そのための1つとして、モノレールの整備計画が決まってきている。それに合わせて割り戻して考えていく必要がある。どの段階で広場設計の発注をすれば間に合うのかという時間に目星を当てて、その段階までMMシャトルの再編計画と民間路線バス事業者の路線の維持継続の具体的な再編計画をとりまとめなければいけない。

そういった面では、それをこの協議会で最終的に承認するという立場にあるので、部会で細かい調整を図っていただかないと、この会議で一発運用ということはある得ない話になってしまう。事務局内で、MMシャトルを今後将来的にどう展開していくのか。仮称No.3駅の説明の中でもMMシャトル、むらタク、一般のタクシーの扱いの説明があったので、その辺の運用も含めて、どのタイミングでそれを提示して部会で議論できるのかを事務局内で揉んでいただき、部会のテーマとして挙げて検討していただくように進めていただくことはできるか。

- 現在運行しているMMシャトルについては路線バスが運行されていない地域を運行している。むらタクについては、路線バスもMMシャトルも運行していないエリアを中心に展開しているところである。

大前提として、路線バスが運行しているかしていないかというところがある中で、先行してMMシャトルとむらタクの運行計画を示すことはできるものではないと考えている。各事業者の意向、お考え、今現在の将来予測を伺いながら案を整理していきたい。

- ◎ 丁寧な対応をしていただきたい。仮称No.3駅の北側のところには民間路線バスの運行が路線としてなくなるのかも含めて、そこをMMシャトルでカバーするのか否か、若しくはむらタクを活用するのか、その辺の方向性も事務局としては想定していかなければいけない。勝手に民間路線バスの路線が入らないところだから線を引いてしまえみたいなことは無茶な話になるので、事業者とその辺の調整を図りながら、どういう再編計画を立てられるのか、ぜひ検討していただきたい。

委員の趣旨としてはそういう形で良いか。

- それは最終形でお願いしたい。

私が言いたいのは、会長にも後ほど16ページの議事録を読んでもいただきたいが、この要約の内容は全く違う。我々の主張が全く入っていない。ちゃんとした要約をしてもらい、皆さんにちゃんと説明してもらいたい。

- ◎ 今の趣旨は、今回はできないかもしれないが、問題提起があるので、事務局は深く受け止めて進めていただきたい。

私が話した事は最終形という位置付けで言われたが、それを進めないことには前に進まない。駅前広場のレイアウトは、路線バスが入るか入らないかで大きな問題である。特に、事前の警察協議を含めた中で、運用が難しい交差点ということもある。そういったときの対応も含めた運用計画を立てるとなると、前倒しで位置付けを考えなければいけない。社としての方針も当然ある。路線をどう維持していくのか、それとも廃止していくのか、他の路線に振り替えていくのか、その辺のタイミングも合わせて、ぜひ事務局は時間軸をしっかり見て検討していただきたい。そして、常に協議会の中でそ

ういう報告を確認していくというスタンスを取っていただきたい。
よろしく願います。

- 本日示している第2回交通部会の会議録の要旨は交通部会員に事前に確認をいただいたものではない。本日机上配布ということで、本日初めて目にさせていただいた資料については一旦会場に残していただき、改めて交通部会員に確認いただいた内容を示したい。どのようにしたら良いかお諮りいただきたい。

◎ そうしていただいた方が齟齬がないので、どちらにとっても良いと思う。これは会長の意見一択で決めさせてもらう。よろしいか。

- 恐縮だが、本日机上配布した第2回交通部会の会議録要旨については机上に残していただきたい。

◎ それ以外に意見はあるか。

- 前回の交通部会に傍聴として参加させていただいた。初めてこの要旨を見たが、前回は細かい議事録が出ていたので、細かい議事録が出てくるのかと思っていたが、要旨だった。傍聴していてもこの要旨はあまりにも短すぎる。もっと喧々諤々な意見交換をしていた。

例として、モノレールの仮称No.3駅から立川駅までとバスとの運賃の比較表があり、路線バスで行くよりもモノレールの方が運賃が安いということで、仮称No.3駅に入らなくても良いのではないかという意見が出ていた記憶がある。

- ◎ 今の指摘も含めて、要旨の取り扱いは事務局で再検討するということである。内容を具体的に踏み込んだ形の中で整理していただきたい。

- 私も各市町村のこういった会議に出させていただいているが、仮称No.3駅は中核になる駅と聞いていたが、結局路線バスは入らないで終わってしまう話なのか。それに対する説明もあっさり、経緯がわからない。これは重要な話になってくると思う。今後の計画を立てるにあたって、中核の駅がなくなったときにどうするのかなど、大きな話になると思う。その辺の経緯を詳しく示していただけるとありがたい。

- ◎ 要望という形の意見である。実際にはモノレールができると駅から降りたときの輸送をどうするのかという考え方である。バス等を含めたモビリティの移動がなくなる。ラストワンマイルと言われていたが、駅をどうアクセスとして活用するのか。そのときに基幹交通として何をつなげるのか。もしくは住宅から直接アクセスできるような個別計画でモビリティをつないでいくのか。その辺の具体的な再編計画がないと駅の活用の位置付けが明確にできないということである。

後で出てくる5年の公共交通計画、さらに10年後の話と、武蔵村山市の場合は通常5年でやる計画を10年で作ろうという、長期のスパンで計画づくりを考えようと位置付けている。本来はそういったものがにじみ出てこないといけない。これから説明をいただくところであるが、そういうものが部会の中でもきちんと議論されて、そういう位置付けの中でこの協議会の中でこの運用を最終的にこの方向性で決めていき、結論に導いていくことになる。見せ方、理解の仕方を工夫していただけるとありがたい。丁寧な説明が必要ということかと思う。

そのほかいかがか。

- 部会の市の見解のところ、ロータリーには路線バスが利用することを想定していないであったり、運賃や時間の比較であったり、市としては部会の中で仮称No.3駅は使わず、12・13系統について

ては維持を期待となると、現状維持のまま、今後モノレールができたことを考えると、モノレール近辺の方についてはモノレールで利便性がよくなるが、モノレール駅から離れている方についてはMMシャトルなどで今後検討していくのか。部会の中で駅を使う使わないということは決めたことなのかお聞きしたい。

部会の中でロータリーの中の細かい資料が新たに出てきている。バスを入れないと言いながら、バスの話が出ているので、そこもお聞きしたい。

MMシャトルについては、入ってくるというところだと思うが、会議録の中でもロータリーの出口について、MMシャトルはバスが短いとはいえ、信号なしのところ、横断歩道を渡って左折していくというところでは非常に危険になるのではないかと運転手として感じる。

信号機なしの形で運用して事故が発生した場合、事故の関係者の方は、安全面について疑問を持つと考えるため、丁寧に検討する必要があると考える。

◎ 今の質問に対して事務局はいかがか。

● 仮称No.3 駅について市の見解を前回の交通部会でお伝えした。お伝えするに至った経緯は、仮称No.3 駅が限られた面積、決まった形状であるということ。また、出入りやレイアウトで使い勝手が悪いというお話をいただいていることから話がスタートしている。

本来であれば市域全体の地域公共交通の交通網や路線バス、コミュニティバス、むらタクの総合的な市内の交通体系をお話しして、イメージを共有してから、具体的なレイアウトや設計の話に入っていくという流れが理想だと考えるが、仮称No.3 駅の使い勝手から話に入ったというところで、スタンダードな話の流れとは異なっていると理解している。

市の見解としては、路線バスは仮称No.3 駅駅前広場に入らなくて良いということでは決してなく、路線バスが仮称No.3 駅を使うイメージを持っていないということをお伝えしたところである。

軌跡を落とした再考案については、前回の交通部会の中で再度考えて示すという約束をしたので、事業者から車体のサイズなどを教えていただき、資料として出したところである。

誘導員の話については、会議の中でも様々な意見、お考えをいただいたところであるが、決して地元の自治体として事故が起こるまで何もしなくて良いという考えは持ち合わせてはいない。例えばそこについても、横断歩道の長さがどのぐらいになるか、出入りの場所がどこになるかなど、出入口や中のレイアウトによってもこれから話が変わってくる内容になると思うので、様々な意見を踏まえて検討していきたいと思っている。

○ これからということで、10年あるということである。ロータリーが小さいという意見で、このロータリーは使わないと決まってしまうような雰囲気を感じる。この形は決まっているのかもしれないが、様々な形で意見を出し合い、ぜひ活気のある仮称No.3 駅にしていくことをもう一度一から考えた方が良いと思う。

◎ 最後の発言は意見ということで良いか。

そのほかあるか。

○ 誘導員はこれからと言われたが、前回の部会では設置しないと言いつけていた。そこははっきりしていただきたい。

○ 委員のお話と部会でのやり取りも踏まえて再度申し上げる。当面の間、当面というよりは、モノレールの開通に合わせて駅前広場が整備されたときの形状が、資料のとおりそのままの運用になった場合

に、開き部分については、市としては誘導員、押しボタン式の信号を当初からつけるという考えはないということを部会で申し上げた。これは市の考え方である。

○ 大きな事故が起きてからでなければ設置しないということが決定だということで良いか。

○ 事故が起きたから、事故が起きる可能性があるから設置できるかということもわからないところがある。決してそれで良いということではない。そういうことが起きないような別の措置は検討していかなければならないと思う。それが標識であるのかどうかも含めてである。

誘導員を日々つけるとかなり費用がかかる。信号機については市の一存では決められない。これは、当面の間についてはという見解である。決して事故が起きて構わないということではない。事故が起きたら設置できるということでもない。

◎ 本来、設置できるか否かを今の段階から議論するものではないと思う。今私はニュースで話題になっている伊東市の駅前広場の整備計画を立てている。また三島市でも南口の駅前広場、バスのロータリーと一般のロータリーの整備を入れ替えるという大々的なことをやり終えたところである。T字路でバスが出てきて左折するときに、横断歩道に人を通行させるかどうか。こういったところを具体的に警察協議の中でどういう処置をするかということを決めている。

計画段階で設置の有無について議論をすること自体は間違いではないかというのが私の考え方である。

具体的な計画があって、どういうバスが入るのか。また見通し、そういったものが担保されているかどうか。あるいは歩行者の数がどれぐらい想定されるのか。交通量の諸元を全部合わせた中で、本来そこに必要なものかどうか。横断歩道なのか、あるいは横断歩道としては機能していないが、安全な誘導帯を設置すればそれで済むのかなど、様々なやり方がある。それは具体的な計画が固まった段階で警察協議の中で運用を検討していく段取りになる。今の段階では、この部会での議論をしても、あまり深い意味を持たないという気がしている。言いすぎているところがあるかもしれないが、理解していただきたい。

○ 今の会長の話は理解できるが、大きな新青梅街道沿いのバスのロータリーで、位置や出入口が限られた状況で、右折レーンと直線レーンがある道路にバスが出ていくという想定はなかなかないと思う。新青梅街道側に出入口ができるなど、今後変更できるのであれば、今会長がおっしゃったような考え方はあるが、今の状況で何も設置しないというのは、賑わいのある人の流れを想定した場合、運転手の立場としてはここに出ることは不可能ではないかと考える。しっかりと安全対策を取ってほしいというお願いである。その辺については部会でしっかり共有していただきたい。

◎ 安全に対する考え方を常に発信していくことは大事である。そういったような意見を事務局にいただくということは決して拒むものではない。そういう理解で進めていただきたい。

○ 1回目から参加させていただいていて、今までほとんど発言していないが、地域公共交通協議会は、武蔵村山市の公共交通に関して考えていくという位置付けだと理解している。

私が参加させていただいている限り、No.3駅の駅前広場を考える協議会にしか思えないというのが本音である。本来であれば、武蔵村山市の公共交通がどうあるべきか、どう発展させていくべきかと

いったところを考えていった上で、No.3 駅はバスが入るべきであるといった大きいところから考え方を組んでいくべきなのではないか。

私も仕事柄、様々な公共交通会議に参加しているが、ミクロの話を喧々諤々としている会は初めてである。これが続くのであれば、バス事業者以外はそれが決まってから参加すれば良いのではないかと思ってしまう。無駄な議論だとは全く思っていないが、限られた回数と時間の中である。部会はそのために設置されている。その辺のハンドリングをきちんとしていただきたい。

- ◎ もっともな意見である。本来、部会を作ったというのは、今説明をいただいた位置付けで協議会を動かすためである。今日の本来の議題は資料3の地域公共交通計画全体像の計画を審議していただき、意見をいただくものである。モノレールといった新しいインフラが武蔵村山市の交通環境をガラッと変える。そういった大きな計画を議論のベースにしなければいけないという大きな課題を持っている。

さらに、時間軸が違うということが課題になっている。

武蔵村山市の場合、モノレールは10年後から動き出す一方で、今お困りになっている方たちには直近の問題がある。

今東西軸で動いている交通軸は、バス事業者に担っていただいているが、極端な話をするとバス事業は要らないという方向性になってしまう可能性もあるほど、インパクトのあるモノレールが入るわけである。そういったときに、バス事業として地域の中の移動をどう武蔵村山市の方針に基づいて一緒になって路線配線をしていくか、その両方で動かさなければいけないところの難しさがある。

そういった面で、具体的な落としどころや方向性を、モノレールにアプローチできるバス再編計画としてきちんと構築していく流れを部会で作っていく。

本協議会ではそれを踏まえた上で5年、さらにその次の5年につながる計画として位置付けるということを議論していただくというスタンスになっている。

この協議会としての運営の段取りも含めて指摘をいただいた。事務局も、部会として取り組んでいくことと、本協議会の中でどの部分を今回の議論の軸としてやるかということについて整理していただき、次回以降の協議会の運営に配慮していただけるとありがたい。そういう形でもよろしいだろうか。事務局はぜひよろしく願います。

- 今の意見はもっともだと思った。

大きい点という意味で確認したい。部会の資料の中で、市の見解として、No.3 駅は路線バスの利用は想定していないということだが、先ほどの説明だとわからなかったのだが、市としてNo.3 駅には路線バスを入れないという意味ではなくて、今のロータリーの形状では路線バスが入らないという意味であって、市の見解としては路線バスが入ることはまだ今後考える余地が残っているのかどうか。

- 交通部会の資料4では、市が考えた結果、路線バスがNo.3 駅の駅前広場を利用するということは可能性としては低いのではないかとこのところで、想定しないと示している。

一方で、バス事業者にも現段階でNo.3 駅の駅前広場を使う意向があるか否かを伺っている。また引き続き、その時々で状況や背景、考えは変わってくると理解しているが、常に最新の利用意向をお伺いしつつ、できることとできないことをしっかり整理して、また協議会の場で諮っていきたいと考えている。

- ということは、利用することの可能性は低いですが、確定までは行っていないという理解で良いか。
- 市として路線バス事業者に使っていただきたくないということでは決していない。市とすると、様々な角度から考えてみると使う選択をする可能性が低いと考え、利用を想定していないと伝えただけである。
- 承知した。
- ◎ そうすると、事業者からはこの駅をこういう形で活用したいという提案があれば、そういったことについても部会の中で再度検討しながら、No.3 駅についてのアプローチの考え方、事務局としての意向、その辺のすりつけをしていくので、議論を閉じたわけではないという理解で良いか。
- おっしゃるとおりである。ただ、面積や形状、限られた場所での話になる。バス事業者やタクシー事業者の考えも伺って、できることとできないことを話していかなければいけないと思っている。
- ◎ そのほかいかがか。よろしいだろうか。
部会の議論については報告事項ということであるが、様々な意見があった。事務局の再整理を含めて、次回以降の本協議会の運営についてもどのような形の議論展開をするか、その課題も示されたところである。丁寧な対応という形で進めていきたいと思うし、進めていただくようお願いする。
続いて、議題1に移りたい。地域公共交通計画の素案について事務局より説明をお願いします。

議題1 地域公共交通計画素案について

【事務局説明】

- 資料3に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 28ページの検討体制も委員が代わられているので、名称も変わる前提である。
質疑等はあるか。
- 20ページ、事業13「駅を中心とした公共交通ネットワークの形成による歩いて暮らせるまちづくり」とあるが、駅を中心としないのではないかと。部会ではそういう話になっている。矛盾していると思う。
28ページ、佐藤（太）委員が含まれていない。修正するべきである。
- ◎ 委員名簿の修正と20ページについていかがか。
- 20ページについて矛盾しているのではないかという意見だと理解している。駅を中心とした公共交通ネットワークの形成は、今後市域全体や隣接している自治体との連携を総合的に考えた結果、駅を中心としたネットワークになると理解している。
資料の作成に当たり、誤りがあった部分についてはお詫び申し上げます。
- ◎ 民間路線バスがNo.3駅に入ることを考えていないという基本的なスタンスがある中で、駅を中心とした公共交通ネットワークを書くのはどうかという議論だと思うが、MMシャトルやむらタクなど、地域全体の交通のネットワークのモビリティをどう活用すべきか、その再編計画に基づいた駅広の活用を考えているというのが事務局のスタンスだと思う。趣旨としては間違っていない。

ただし、具体的にどこにどのような交通モードがアクセスするかという位置付けについてはここだと読み切れない。この計画は10年という長い時間軸の中でロードマップを引いている。広域幹線軸の形成という2-2、多摩都市モノレールの計画の中にリデザインといった形で官民や民民など様々な形の移動の仕組みを共創していくような移動の計画を考えていながら、公共交通の再編と言われているような公共交通のネットワークづくりをするという考え方が残っている。そのところのリデザインの共通イメージを早い段階で示さなければいけないということになってくる。チェックの評価、プランのDOのところに移行するまで、計画論だけで行けばこのままで良いのだが、具体的に平面設計をして、どういった運用をしていくのかということを見せないと見せないといけないので、そういった面ではこの時期がどれぐらいになるのかといった、リデザインした交通の再編のイメージを早い段階でこの協議会の中で共通の意識として共有できるような形を取っていくように事務局としては準備をしていただくということが求められていると思う。書いてあるから良いということではなく、この辺のリデザイン的なアプローチを常にやらなければいけないという意識はぜひ事務局に持っていただきたい。

- 立川バスは昨年8月26日に減便運行した。先月より新路線を立ち上げて、多摩都市モノレールの延伸を見据えた路線を開拓している。これは私の考えであるが、IHIや春名塚から昭島駅へ行く路線を将来的にはIHI系統に統合していくのだろうと思っている。そういう様々な再編を検討されていくと思っている。

このことから、交通部会でも協議されていると思うが、三本榎以西の箱根ヶ崎までの路線の維持を期待するという方向にはなっているが、モノレールの開業とともに廃止も想定して、今後交通不便地域となる岸、三ツ木、本町から西側地域のモノレールの駅までの交通について、例えば地域年齢別人口を10年後にスライドさせて、乗降客の利用を予測して、MMシャトルなのか、10年後には飛躍的に自動運転システムの技術も進化していると思うので、地域と新駅を結ぶ新しい代替交通を使った運行計画を立てるべきかと思っている。

例えば武蔵村山市西地域のラストワンマイルの交通をMMシャトルで行くのか、グリーンスローモビリティで行くのか、あるいはまた別の運行システムで行くのかということだと思っている。

今回の計画、いつもどの計画でも言っているのだが、推進体制として少なくとも市の職員は長期総合計画、あるいは都市マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通計画、これを全職員が認知、共有、勉強していかないと、どこかに異動したらみんな忘れてしまうではまたゼロスタートになってしまうというのが今までの計画のあり方であった。どこの組織に異動しても、少なくとも骨格となる計画についての組織による推進体制を進めていただきたい。

- ◎ 意見と要望ということで良いか。市の最上位計画に位置付けられるようなモノレールのインフラ整備が動き出すということであるので、それに合わせて全庁的に取り組んでほしいということである。よろしく願います。

- 交通部会の中でも様々なことを話したが、20ページの5つの駅で、ここからスローガンを切って、こういうまちにするとということが書かれているが、最初から思っているのだが、まず既存のモノレール駅を想像していただきたいのだが、10年後、およそあれと同じような駅ができる。そういう存在感のものができると私は想像

している。

5つの駅が中心になると考えていくのではなく、武蔵村山市に人々は何をしに来るのかが重要であるため、このまちをどうするかということに大に関わってくると思う。大きなビジョンが全然ない。

モノレールの駅が一番先行しているのは立川市だと思う。立川の南口と北口、高松の駅のあたりに、素晴らしいイベント会場やグリーンプリングスという素敵なホテルがある。このまちに何をしに来るのかというグランドビジョンを立てたところから考えていかないと、単に駅ができてそこには人は来ない。何をしに来るのかわからない。イオンモールを想定しているが、10年後にイオンモールがどんなボロボロな状態になって、同じ魅力のある施設であるとは私はとても思えない。今でも日本国中にあるイオンモールは珍しくもない。もっと素敵なまちづくりをすることを考えていかないといけない。これは交通協議会であるが、もっと高い視点から考えてほしい。

うちはタクシー会社であるが、10年後に存続しているかはわからない。運転手不足だし、同じような形での営業が続けられているとは思っていない。路線バスの会社も同じである。

8月11日の東京交通新聞であるが、こども霞が関見学デーという夏休みのイベントを霞が関の中央省庁がやっている。その中には自動運転の10人乗りぐらいの車がある。時代はこういうものになってきている。10年後にはむらタクも大変な状況になると思う。こういうことを考えながら、交通も考えてほしい。

うまくまちづくりと連携させて、もっと大きなビジョンと大きな資本が必要だと思う。国から助成金をいただくなど、もっと大きいことを考えて、このまちを発展させることを考えないと、ちまちましたものに見える。意見である。

◎ 公共交通会議として回答できる内容でないことがほとんどであった。

○ 連携はしていると思う。

◎ 当然上位計画に示されている将来のまちづくりのイメージについて、それを公共交通でどのように担保するのかというところが出てくる。担保する考え方をちゃんと伝えるようにしようというところだと思う。

新しい技術については他委員からも話があったが、まだ実験段階のものが多い中で、今回の計画の中ではそういったものを導入することが担保できるような時期、そういったものが来た段階のものであれば、それをきちんと勉強していきながら、どういった地域に取り組めるかを合わせて考えていこうという計画づくりになっている。

上位計画として上がってきた総合計画としての人の住まい、暮らし方、それに都市計画マスタープランとしての地域の住まい方、暮らし方、立地適正化で集約する考え方、さらに国土強靱化計画で災害が起きたときにどう対応していくかという考え方、そういったものを全部含めた中で、通常の移動の問題と避難時の問題も合わせて考えなければいけない。

先日伊豆に行ったが、伊豆では先日の津波対応の中で、公共交通としてそれをどういう形で避難に活用したら良いのかということ公共協議会の中に組み込んで考えるべきかどうか議論が起きている。

自治体によって、市としてテーマとする計画、関与するものをど

ここに置いておくかということをしちゃんと明示した上でアプローチをしていくということが大切である。

1つ大きなことは、先ほどNo.3 駅の問題だけではないという議論があった。モノレールができるということ、これは交通モードを大きくガラッと変えてしまう。これを受け皿としてどういう形で武蔵村山市の市民の移動を考えなければいけないか。その方針を作る上で大事な計画になるということである。その見える化を図っていくことが必要である。

今、意見をいただいたので、ぜひ総合計画や都市計画を担当しているところに、まちづくりの観点は、働く、住まう、憩う、通うという4つの機能がないと都市の発展としては成り立たない。通うというものがこの公共交通会議に位置付けられているので、ぜひ連動する仕組みとして計画論として進めていかなければいけない。もちろん計画の報告書の中には上位計画という位置付けはある。そこにさらにもっとうまみが出るようなまちづくりの拠点形成の仕方や、民間活力の誘致など、できることを市内連携で幅広く検討してほしいということも含めてだと思ふ。それについてはぜひ事務局で検討していただきたい。よろしいだろうか。

○ 災害など、専門家が入るべきだと思う。交通だけでちまちま話している気がする。

◎ ちまちまかどうかは別として、災害は国土強靱化計画を策定するという専門家を入れた会議の中で決まって、どういう災害が起きたときにどういうアプローチをすべきかということ各部署と想定される形の中で、具体的な対応方策を示している。こういったアプローチになる。そのときに公共交通が担う必要性があるか否かということになって、公共交通を担保するのであれば、それに対する整理をしていく。

大雨でバスが走れなくなったときにどうするかという特殊対応を要件として検討しなければいけない自治体も出てきているのは事実である。市として今考えている災害の中で、公共交通に関連するところがあれば、それを横串の中で調整して、必要性があるものをピックアップしてこの会議体にかける形になると思う。ここが先行して全部それを議論していくというスタンスではないということである。よろしいだろうか。

○ はい。

○ まちづくりの話かもしれないが、22ページ、施策3-3、低炭素モビリティの導入促進ということで、例えば自転車・EV等と書いてあるが、No.3 駅の広場の使い方、バスが入る入らないことも含めて、モノレールができて、駅ができてくると、自転車を活用する方も増えると思う。私が住んでいる市区町村では自治体が自転車置き場にビルなどを借りている。広場の下に駐輪場を作るという考え方、莫大な費用がかかるかもしれないが、そういったものを含めて自転車対策をどうするか。平坦な道が多いから学生などの自転車の通過が増えてくると思う。バスが入った時に広場の安全性を保つために、そういったものを含めて施設を考えていくことも入れた方がよいのではないか。

● 現在、本市では多摩都市モノレールの沿線のまちづくりについて、交通の部会とは別に各駅に、No.1 駅は異なるが、そのほかの4つの駅については順次協議会を立ち上げて、駅周辺のまちづくりについての議論をいただき始めたところである。駅周辺の土地利用のあり方についての検討が始められた。

そういったところとしっかりと連携し、協議会や交通部会でいた

だいた意見をまちづくりの議論をしている組織に伝える。また、そちらの組織で協議された内容を伝えていただき、こういった会議体にお伝えするという連携を図っていきたい。

- ◎ よろしいだろうか。そのほかいかがか。
- 細かいところであるが、19ページ、トピックのところ、「また令和7年●月●日」のところの7は取ってほしい。今、東京都では令和7年度内に事業に着手するという発言があり、それに向けて準備していると聞いている。年度内なので、7だと年内になってしまうので誤解を招く。
- ◎ これはよろしいか。そのほかいかがか。
- 11ページ、課題4の多様な移動手段や快適な移動環境の構築で、これはどこの自治体も公共交通計画では書いてあることであるが、「MaaSなどを導入し」ということで、武蔵村山市の考え方をお聞きしたい。どこでも自治体が名前を付けたMaaSというのは非常に多いが、移動する方にとって、もちろん安価に移動できることに越したことはないのは百も承知だが、市内だけで移動が完結する方は少ない。

一方で、公共交通事業者としては鉄道事業者が中心になって、Suica、PASMOというシステムが20年ぐらいかけて大きなものになってきて、それがコンビニで使えたり、様々なところで使えたりする。それもある意味大きなMaaSだと思う。

それがやっと浸透してきた中で、バーコード決済やクレジット払い、QR払いなど様々なものが広がる中で、その端末を維持していくのは事業者であり、それを個別につけていかなければいけないのは事業者負担になる。その辺がどこまで市民の利便性と事業者の負担を天秤にかけるかというところになる。

どこでもMaaSと書いてあるのは承知しているが、一方で事業者負担はかなり厳しいところがある。私どもでは端末を850台用意しなければいけない。それぞれの営業所には集約する機械をつけなければいけない。費用感も含めた中で快適な移動環境を検討いただきたい。

17ページ、これは良い点だと思っているが、事業6のイベントの開催ということで、公共交通事業者は私どもそのものが目的になることはない。その先に何かがあり、移動したいという動機があって初めて公共交通機関を利用していただけるものである。公共交通機関単独で利用していただける方は、一部の方のみである。その先の外出の機会を増やすことは大事である。この着眼点は持ち続けていただきたい。

細かい話であるが、23ページ、24ページで、今後、路線バスや様々なものを維持していく中で、特に路線バスのところで、地域内幹線ということで、地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を目指すということで、目指すのは良いのだが、右下に立川バス、弊社、東京都交通局を書いているが、運行形態が民営と都営で違う。そもそも都営交通は梅70系統を運行するのは沿線自治体の補助金で、補助金という言い方が適切かはわからないが、運行している。そこのもともとの運営方式の違いというのが民営バスと都営バスであるので、都交が走っている小平市、東大和市、武蔵村山市は補助を出しているから運行しているだけであって、これがなくなれば都交はやめると思う。その辺の下地を書いていただかないと、民営、公営が一緒に書いてあるというのは、市民の方が読むものとしたら伝わりにくいと思う。そこのバックボーンの違いはどこかで明記する必要があると思っている。

● MaaSについて、将来的に視野を広げて、今あるものだけではなく、様々な可能性も検討していくべきということでの記載ということで理解していただきたい。

一方で、事業者への負担も現実としてはとても大きいウエイトを占めていることを理解した。今一度しっかりと考えて今後の施策について検討していきたい。

3点目にいただいた23ページ、24ページ、民間バスと東京都の事業の違いについて、表記の仕方を考えた案を示し、意見をいただきながら精度を高めていきたい。

○ 16ページ、事業3、バスの乗り方教室について、「若年層への公共交通の認知度向上と利用機会の創出」とあるが、若年層以外に、高齢者や障害者、妊婦さんに利用していただく、外出機会を与えるということで、そういう方への理解や教育、関東の一部ではバリアフリー教室を行っている。心のバリアフリーという教育をしていただくことで、高齢者や障害者、妊婦さんが大変というところを住民の方にも知っていただく機会が必要だと思う。バスの乗り方教室の中にバリアフリー教室も入れると良いのではないかと検討いただきたい。

◎ 要望ということであるが、事務局、いかがか。

● バスの乗り方教室ということで、中に組み込んでいく内容としては非常に重要な着眼点だと理解している。一方で、事業1の多様性の尊重で、多様な方に公共交通をお使いいただくために、また使われている方に対するサポートという視点も合わせて、総合的に再度検討したい。

○ 全体を見て、私の勉強不足かもしれないが、計画の概要のところでは背景と目的を記載いただいているが、そもそも本市における現状の課題が何なのか。それを解決する策が何なのか。解決した先にもどのような結果があるのか。そういったものが非常に見えづらい。

コロナ禍以降というところは世の中全体に言えることであり、武蔵村山市だからこそういった課題がある。モノレールの延伸はあるが、主要な駅がない中で、地域の方々にはこういった課題があって、延伸することでこういった方を救えるので、ほかの地域はこうやって解決していかなければいけないということが全体的にわかりづらい。私が市のことをあまり存じ上げないからかもしれないが、もし知っていることが前提だということであれば良いが、知らない方が見たときに武蔵村山市のゴールが何なのか非常にわかりづらいと感じた。

その結果どうなるということを示していくことによって、バス会社やタクシー会社、我々シェアサイクルの会社はどういったお手伝いが市民のためにできるのかということが想像できると思っている。これを見た中で、僕たちは何を手伝えれば良いのかということが全然浮かばなかった。

公共交通が全てではないと思うが、他委員も言われたが、まちづくり全体には非常に重要なことだし、公共交通が使いやすくなることによって人口が増えて、税収も増えてということで市にとって非常に良い形になると思う。もう少し将来的なビジョンや、市民がどう過ごしやすくなるのかということが見えてくると良いと思う。そのためには、市ならではの課題を分解していく必要があるのではないかと。

◎ 意見ということである。11ページから13ページの絡みのところの課題認識、具体的な目標設定、ここのところが入ってこないということだと思う。事務局、いかがか。

● 本日素案を示しているものであるが、今まで行っていた地域の課題、市民の意識調査、事業者からいただいたヒアリングの内容をポイントだけに絞って記載している一方で、課題を総合的に記載していることから、わかりにくいという意見を頂戴した。

表記の仕方や内容について、何をどこまで反映させていくことで理解していただきやすいものになるか、読んでいただける計画になるのかも踏まえて再考する。

○ タクシードライバーとして、ドライバーがどんなところを回っているかお知らせしたい。今日も午前中仕事をしていた。このような環境なので、毎日35度や40度の世界で、日中は病院の送迎で、利用者の方の自宅から様々な病院に行く。ひっきりなしにハンドルを握りっぱなしである。特に高齢者、小さなお子さんを抱えた方は、バスを待っているのが辛いのでタクシーを呼ぶ。平日の日中は病院回りである。

うまくいけば遠くの都内の病院、三鷹の病院まで行けば良いが、市内の武蔵村山病院、医療センター、診療所をくるくる回っている。

コロナを挟んで、昔は夕方からタクシーで立川、福生、小作に飲みに行く方がいたが、今はほぼいない。市内で飲んで歩く方もいない。タクシーの使われ方も変わってきた。気候も変わると、タクシーの使われ方も変わる現状である。

他委員が言われたが、10年後に会社があるかわからない。それでは困る。ここに来て、今月1人辞めた。今年2人目である。この10年でうちのドライバーもどれぐらい減るのだろうか。新しく入ってきている方はいない。タクシー業界も、新規に入ってくる方はほかのタクシー会社からの移籍で、パイの奪い合いが現状である。全体の運転者数は変わらない。お互いの会社の取り合いである。

この計画で、今までの意見を聞いて重点的になるのは、もし立川バスがバス路線をどこか廃止したときに、市としてその代替交通をどう担うのか。民間企業は危機感があるのでスピード感を持ってやっている。去年、今年と立川バスは様々なことをやっている。スピード感を持って、10年あるかもしれないし、10年しかないという考え方で、次から様々なことが検討、検討となっている。明日からやってほしいと思っている。

2点目は、まちづくりと交通計画は連動しているので、去年作成した立地適正化計画と今年度作成する地域公共交通計画を両輪で回していかないとまちづくりは進んでいかない。

最後に、各バス停に魅力的なお店や遊び場がないかなと思っているが、この暑さで外に出られない。バスに乗ったら降りられないのが現状である。バスに乗ってもらわない限りは経営ができない。タクシーも一緒であるが、どうやったらバスに乗ってもらえるのか、どんな面白いところがあるのかというのは、市民の方々の情報を生かして今後展開していくのが一番良いのではないかと。とにかく乗ってもらわないとタクシーもバスも経営できない。そこが全てだと思う。

◎ 情報の提供である。

● お話をいただき感謝する。

◎ バスに乗ってもらう取組として、昨年度、静岡県で12月6日、7日、2日間で全県の市町村において民間路線バスで小学生無料デーを行った。その実績報告が今なされている。2日間で小学生が約4000人近く乗車した。アンケートを取っている。かなりの子どもたちが初めてバスに乗った。乗り方もよくわからなかった。次にまた乗りたいか。無料バスがあったら乗りたいか。ほとんどが乗

りたい。無料でなくても乗りたいかについては80%を超える子どもが回答した。バスを体験したことによって、乗るという行為が子どもたちに芽生えた。今年度、12月13日、14日の土日にまた全県でバス協会と協力して取り組むことになっている。

あまり数字には出ていないが、子どもたち4000人を無料にした。保護者が一緒に乗ってくる。1万人の方がプラスになっている。バス事業としての損益は益が上回っている。そういった事業の中で協力体制が得られた側面もある。

一番大きいのは、子どもたちがバスに乗ってバスの魅力を感じた。各市町の担当の方がどこからどこに乗るとこんな利用の仕方ができて体験できるというモデルケース例を系統で考えた。それが子どもたちにとってプラスになったという声も上がっている。やってみるものの良さがある。ただ、これはお金がかかる。

新潟県では今年度やる予定で今検討している。

千葉県でも紹介しているが、県としては全体の動かしはない。市町村単独でやってみようとして検討し、予算化して動かそうとしているところが出てきている。

乗り方教室は国の取組の中でも様々な形でやられているが、民の活用の仕方の中での動き出しが今少しずつ出てきている。どんなことをすると、子ども、将来の利用者が広がってくるのか、そんなところもぜひ静岡県の今年度の計画も見て、本当に続くのかということも改めて次回紹介をしたい。

そのほかいかがか。

- 意見というか、泣き言というところで聞いていただきたい。立川バスはこの会議で細かいことを言っているが、モノレールの1期の開通のときに立川バスは会社再建まで陥っている。多くの従業員が会社を辞めた状況に陥っている。

3月6日に都市計画決定が出されたが、これ以降、40代、50代の運転手が将来に不安を感じて辞めている。我々経営者としては、従業員たちに今後のことをちゃんと説明しないといけない。どうやっていかなければいけないかを説明しなければいけない。それで意見をさせていただいている。

確かに10年先であるが、逆に10年先に40代、50代の運転手がそのような状況になることもある。ぜひ真剣に取り組んでいただきたい。

運転手が辞めていくと、どうしても不採算の路線から減らしていかなければいけない。三本榎以北は不採算である。事務局の皆さんも先送りではなく、近い将来に向けてしっかり議論していただきたい。部会で出たことについては協議会でしっかり報告していただきたい。

- ◎ 意見ということで良いか。

そのほかいかがか。よろしいだろうか。

今、意見が出たので、庁内でも内容を検討しているということである。あわせて意見の反映、検討、修正を進めていただきたい。

議題2 その他

- ◎ 次第の最後、その他について、委員から何か情報共有を含めその他意見はあるか。よろしいだろうか。

事務局から何かあるか。

- 次回の交通協議会の開催について、本日いただいた意見、また庁内でも意見聴取を行っているところである。案を再度整理し、改め

	<p>て会議の時期についてはお伝えしたい。10月から11月には今後の手続き等のことも考え、参集いただきたいと思っている。</p> <p>◎ 事務局から改めて日程調整の連絡が入ると思う。</p> <p>以上で、第2回武蔵村山市地域公共交通協議会を閉会する。</p>
<p>会議の公開・ 非公開の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>公開 傍聴者： <u>5名</u></p> <p><input type="checkbox"/>一部公開</p> <p><input type="checkbox"/>非公開</p> <p>※一部公開又は非公開とした理由</p> <p>{ }</p>
<p>会議録の開示・ 非開示の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>開示</p> <p><input type="checkbox"/>一部開示(根拠法令等：)</p> <p><input type="checkbox"/>非開示(根拠法令等：)</p>
<p>庶務担当課</p>	<p>都市整備部 交通企画・モノレール推進課 (内線：273)</p>