

項目	No.	内容	対応（案）
交通部会	1	<ul style="list-style-type: none"> 交通部会の議事録10ページでは、新青梅街道以北は全部コミュニティバス化して、路線バスはイオンモールあたりまでで良いということなのか。もしそうならば、バス事業者の意向云々ではなく、そういう方向で意見を聞いたほうが話がまとまると書かれている。 新青梅街道のモノレール駅から500m以上離れた市民は路線バスがないと交通不便地域となる。仮に立川バスの路線の廃止も想定すると、花小金井駅～青梅車庫間を走る都バス、あるいはMMシャトルの連携活用も考えていく必要があるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回交通部会で武蔵村山市の考え方を提示 ▶ 報告事項 2
	2	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場について再考するという話であったが、具体的にいつまでにするのか。 立川バス作成の軌跡図だけを見る限り、バスベイにバスが入っていない。こういう状態であれば、公共交通の計画を立てるのは難しいので早めに駅前広場の方針を示してほしい。 	
	3	<ul style="list-style-type: none"> 交通部会の議事録については、ポイントはどこなのか、どういう議論をされたのか。結果、次に向けて何をするのかまとめてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回以降は、議事要旨を提示 ▶ 報告事項 2
	4	<ul style="list-style-type: none"> 今回の議事録は全文筆記であるが、要点を踏んだ中でどういう議論が展開されたか。今回結論というキーワードの中で、継続型で議論すべきことという観点はわかるが、そこに至った経緯が要約されているとよりわかりやすい。次回以降の議事のとりまとめについては精査していただきたい。 	
	5	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーに路線バスが入るのか入らないのかという議論について、入らないという選択肢を市としては考えているのか。 No. 3 駅は市の交通の中心になると伺っていたが、中心にバスが入ってこないとはじまらないのでは。どうすればバスが入れるような形状となるかという観点で検討してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回交通部会で武蔵村山市の考え方を提示 ▶ 報告事項 2
	6	<ul style="list-style-type: none"> 交通部会の議事録 8 ページで、関東運輸局から武蔵村山市は将来のことを考えおらず、後で大きな問題になることを想定していないのではないかとあるが、武蔵村山市ではどう受け止めているのか。これは事実なのか、もしくは誤解、相違があるのか。 大変インパクトのある言葉だと思う、武蔵村山市は本当に将来のことを考えていないのかどうか気がなるところである。 関東運輸局の方の個人の発言かもしれないが、それは経験あつての意見だと思う。さまざまなコミュニケーションを取り、市としても意見を言いたいこともあるかもしれないが、うまく対応していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 各事業者との意見交換や情報共有を行っている。
	7	<ul style="list-style-type: none"> 今前向きに動いているところであるので、関係機関に沿った形の中で具体的にNo. 3 駅をどうするかというところで、交通事業者や各種関連の国、都も含めて調整を進めていただけるように検討していただきたい。丁寧をお願いしたい。 	
	8	<ul style="list-style-type: none"> 4月に着任し、No. 3 駅については立川バスからは本局も一緒に話を聞く場を設けている。先週No. 3 駅を見させていただいたが、少し狭いようには感じている。 駅前広場にバスが入るのかを心配しており、解消するためには軌跡図が必要だが、なかなか市が対応されないという経緯を聞く中で、事業者の意見に反応していただくことがまずは適切だと思う。これがなかなか進まないところを心配している。 今後、よりよいものにしていくためには各事業者の意見をしっかりと聞いたうえで、今後に向けて検討していくということが適切だと思っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回交通部会で武蔵村山市の考え方を提示 ▶ 報告事項 2
	9	<ul style="list-style-type: none"> 交通部会という議論ができる場が実際にできたので、心配、懸念の部分が前向きに動き出すことに踏み出せたと思う。これは結果を残していかなければ意味がないので、ぜひ丁寧に進めていただきたい。 	
	10	<ul style="list-style-type: none"> 交通部会では、私が2～3年前から言っていることをおさらいしただけである。 軌跡図は、当初は武蔵村山市の図面しかなかったため、急遽、作ったものである。 タクシープールは3台しかないが、満車になってタクシーが縦列で並ぶとバスは通れないがどうするのか。センターラインを割って入るのはいいのか。誘導員はどうするのかなど、話をしたが、タクシー事業者や警察の方がいるのに、その場での議論に至らなかった。 協議会は一定の形式ある会議で良いと思うが、交通部会はもう少しフランクに、バス事業者やタクシー事業者がそれぞれどうしたいのか、警察としてはこういう意見だというのをぶつけていかなければ進まない。部会を作ったから安心というようにしか聞こえない。 	
	11	<ul style="list-style-type: none"> 武蔵村山市の中心となるNo. 3 駅のバスロータリーを市民がどんな使い方をするのか。この駅で降りて市内をどのように移動していくのかという中で、路線バスが入るか入らないかというのが大きな問題になる可能性がある。 バスの乗務員の代表としての意見であるが、軌跡図を見ると、このロータリーの中でバスが走るの難しい。（信号機がなく歩行者妨害となる可能性、反対車線へ踏み込む可能性、右折IN・右折OUTができない） このようなバスが入り出すロータリーは見たことがない。ロータリーの中身以前に、出入りの部分については本当に使えるのか使えないのか。使える状況になったらここをネットワークの中心としてどうしていくのかというような議論の進め方をしてほしい。 	

項目	No.	内容	対応（案）
計画骨子	12	<ul style="list-style-type: none"> ・計画骨子4ページ 事業No.9 公共交通の割引制度の実施主体を見るとバス、タクシー、むらタク、MMシャトル、多摩都市モノレールとなっているが、公共交通の割引は誰がどのように実施して、その割引の負担は誰がするのか教えていただきたい。 ・バス事業者としては、モノレールが来て、利用者を奪われる。かなり厳しい状況になると思う。考えていない割引施策を事業案を載せるのは正しい判断なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各バス事業者の意見を踏まえ、素案では、事業の例として「むらタクの往復割引」「MMシャトルの期間限定小人運賃」等に修正
	13	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が独自でやっている割引は結構ある。（シニア割引やその他のタクシーでも妊婦さんへのサービス等）そういったものを一連の市の公共交通の再編をする中でうまく共創型ということで、それぞれをつなぐ仕組みにできないかという視点でこれは立ち上がっていると思う。根本に、予算はどこかと言われたときに、全部民間負担では大変だという思いがあると思う。丁寧にやっていただきたい。 ・モノレールができることで、料金的なシームレス化も1つの狙いどころで、交通事業者が連携することでモビリティを転換する人たちを生むこともある。そういったことを含めた総合的な視点で乗り継ぎ制度のこと考えるということで、具体的にどのような仕組みとしてモノレールを推進している地域の一体型の交通事業者が連携を取れるか。その方向性を検討していただきたい。 	
	14	<ul style="list-style-type: none"> ・計画骨子1ページ、の対象となる交通手段で、公的・私的とあるが、通常、モビリティでやろうとすると、大量か中量か少量かということで、人数の規模的なところを縦軸にする。公共交通でも路線バスよりはモノレールのほうが人数が乗れるといった人数表記の大小関係が通常である。個別のモビリティでは、最終的には自転車、徒歩、人の移動に対してである。その辺のところ公的・私的という切り口だとちょっとしんどい気がする。工夫が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・縦軸を、利用者特性に修正
	15	<ul style="list-style-type: none"> ・計画骨子6ページ、施策2-1公共交通ネットワークの維持で、幹線交通・支線交通の維持のところ、約10年間までが継続になっている、2030年代半ばから線が消えているが、これはこのままということでのいいか。それとも別のことを考えているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・4. 4本計画のロードマップを修正
	16	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線交通、支線交通の維持の実行期以降に継続の矢印がなくなっている、止まってしまうように見える。 ・実際にはその下の地域交通共創モデル、国が進めている共創事業の中で新たな交通モードの再編を踏まえながら地域全体のネットワークや、施策2-2多摩都市モノレール延伸のなかの公共交通ネットワークのリデザインにつながっている。その中で交通事業者がどのようなことができるかということを検討しようということである。 ・特に武蔵村山市の場合は、これまでの通常自治体を実施している路線再編や路線の共創という話ではなく、新規のモノレールが入ることによってドラチックに交通の体系が変わる。そういった中で、公共交通を維持しながら、バス、MMシャトル、むらタクが2030年のモノレールが開業するまで継続していく方向性はある。そして、黄色の「継続」のところ下の「導入検討」という枠組みと一緒に検討することによって、共創事業の「本格導入」というキーワードに切り替えていくといった流れであるような気がする。 	
	17	<ul style="list-style-type: none"> ・計画骨子1ページの1-5計画の対象となる交通手段のところ、特定目的の送迎システムのところタクシーと並ぶ公的な部分ではなく、公共交通と連携が期待され、施策や事業の対象となる交通手段となっているが、モノレールができれば、企業や病院等の施設に対する送迎をバスとは別に検討していくという考えでいいか。 ・特定目的の送迎システムは公共交通なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールの有無にとらわれず、学校、企業、病院等の送迎車も含めて、どのように連携できるかを検討したいという考え
	18	<ul style="list-style-type: none"> ・日本版ライドシェアとか公共ライドシェアとか、そういった面ではタクシーとか、自家用有償運送事業と福祉有償運送事業、この2つを合わせて交通空白地域に適用する仕組みとして動く公共ライドシェアと、タクシー事業として賄いきれないところの時間外運用みたいな形の日本版ライドシェアがある。本計画では公共ライドシェアを対象交通手段に埋め込まなければいけないといったところが図に表しにくい理由である。 ・学校、企業、病院は以前から出てきているが、あらゆる地域の交通空白地域の移動支援をするためにということで、いろいろなものをフル活用・フル動員するというキーワードの中で、地域中のモビリティとしてある資源を有効活用しようということである。本当にそれが武蔵村山市にとって交通空白地域に想定する車両なのかどうかを議論していかないといけない。 ・そういった意味では、書き方としては、公共ライドシェア的になってくるとタクシーは更に個人的な地域が限定された小さなサイズになってくる。かといってスクールバスの考え方の活用になってくるとまとまった人数が必要となり書きにくい。注意事項のところその辺を加筆してイメージを共有し、1つの形に引っ張られないように工夫があってもいいと思う。 ・図にまとめるのが大変難しい領域が、今複雑にモビリティの仕組みが変わってきているところにある。かなり限定型で書いたほうが良いところもあるので、事務局で検討していただきたい。 	
	19	<ul style="list-style-type: none"> ・資料4 1-5ページで、令和15年度の運行経費が令和6年度と同じ額になっているが、バス事業は6〜7割が人件費である。今人件費を上げる方向で動いているにも関わらず、これはバス事業者の人件費を上げてはいけないと説明しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・6 評価指標の表欄外に説明を加筆

項目	No.	内容	対応（案）
	20	<ul style="list-style-type: none"> ・なかなか難しい。社会的な外部費用といったところでも燃料代がどういう形で変動していくのか、また労働賃金がどう推移していくのか、そういったところを合わせた形の中で推計していくという形になる。現在バス事業者である程度の将来的な推移、運賃収入の考え方を公表できるものがあればぜひ事務局に紹介していただきたい。この値は確定の F I X の形でやっているものではない。そういう形で検討していただきたい。 ・今現在、MMシャトルで見ると、令和6年度ベースで運行経費と輸送人員で見ると、1人当たり600円相当かかっている。将来的にこの運行経費が1人当たりどれぐらいの推移をしていくのかもある程度想定しながら社会的な外部費用をすることも大事である。ぜひ検討していただきたい。 ・市としてこの金額だけしかやらないという議論ではないと思う。修正していただきたい。 	
	21	<ul style="list-style-type: none"> ・資料4 1-4ページの公共交通の利用者数のところに、※印に「シルバーバス利用者を除く値」とあるが、シルバーバスで利用されている方も公共交通の利用者に入るのではないかと、どういう意味なのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・6 評価指標の表欄外の説明を修正
	22	<ul style="list-style-type: none"> ・この辺の状況は通常と違うのでわかりにくいと思う。通常はシルバーバスでも報告事項として何人と上がってくる数字があるのだが、武蔵村山市ではシルバーバスを持っていれば自由に乗降できるようになっているため、運賃を支払った方の実人数でこの数字となっている。 ・「除く値」と書かれると省いた感じになってしまう。違った観点からすると、例えば高齢者の補助の考え方、高齢者の補助費用は公共交通の補助費と別で運用しているという自治体もある。そこは差し引いて表記を依頼する自治体もある。混同しない形での書き方がよいと思う。 ・実際に乗っていただいているので、年次が上がれば上がるほどシルバーバス利用者が増えてくるはずである。本当はその数を押さえておくことが必要だと思う。 	
	23	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数の2035年の目標というところで、本当にここまで利用者数があるってほしいというのは、私はかなり期待値を持った数字であると思うが、ぜひ目標設定に沿う形で、逆にこれが高めになってくることによってモレールとの連携もどういう形で考えていくのかということも再編の基軸になる数値として捉えなければいけないことにもなってくる。ぜひ丁寧に対応していただきたい。 	
その他	24	<ul style="list-style-type: none"> ・No.3 駅の駅前広場は最小限の交通広場として、来街者と地域の人交流するクロスポイントとしての広場として整備し、それと連動してトランジットモール化を検討し、脱炭素社会、地域公共交通を活用して歩いて暮らせるまちにシフトしたほうがよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画・方針に基づき検討する
	25	<ul style="list-style-type: none"> ・今のままではバスに乗って楽しい、降りて楽しい公共交通にはならない。イオンモールでイベントをやっているが、バス停プラスまち歩きスポットの発掘・活用・情報発信を市民とともに作り上げていくことが大切であると感じている。 	-
	26	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを取り巻く環境は厳しく、昨今の乗務員不足で、バスを導入したくても出せない、やむをえなく減便せざるを得ない場合もある。 ・厳しい中で、新しい路線の導入ができないため、既存のバス路線の中で再発見をしていただくために、いくつかの事業者の協力を得て、モデルルートで冊子やホームページ上で展開している。冊子を配布し、利用促進の際に活用してほしい。 （去年、都心部や大島のルートを増やしたが、多摩地区や下町地区を増やしてほしいという意見がある） 	-
	27	<ul style="list-style-type: none"> ・とても面白い。こういう形のもので作られることはとても良いことである。 ・バスは知らない地域に行くとかわかりにくい。モデルケースがあるととても使いやすく、次なるところにステップアップさせるものにも活用できるのでありがたい。こういったものが地域の中で広がり、活用されていく取り組みはぜひバスの活用の仕方、通勤、通学だけではなく新たな需要の創造に生かされると良い。継続して取り組んでいただきたい。 ・去年、静岡県で、静岡全市町の路線バスを12月7日、8日、小学生の無料デーを行った。乗ったお子さんが3000人で、親御さんも乗っている。7000～8000人のプラスアルファの保護者がいるということで収益が上がっている。静岡県の各自治体は東から西までの全市町で路線バスが無料になる。無料になっただけでは子どもを乗せられない。市町の職員、バス事業者と話をし、自分たちの路線であれば子どもたちにここここに乗ってほしい。ここに乗ったらここに行くことができるといったものを作った市町村が出てきている。それによって、この区間は実際に乗った子どもたちがいて、さらにそれを使って他の路線も乗ってみたい、再度バスを利用したいという子どもたちがアンケート結果で増えている。今年度も12月に県内全部の無料デーを静岡県とバス協会が協力して行う。 	-