

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和7年度第1回武蔵村山市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和7年6月30日(月)午後3時から午後4時31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、内野委員、中山委員、小林委員、前田委員、吉永委員、富樫委員、高筒委員、佐藤(太)委員、大重委員、吉川委員、榊原委員、増田委員、今泉委員、指田委員 代理出席者：豊田氏(秦野委員)、新田氏(井上委員) 欠席者：大谷委員、関谷委員、江郷委員、本間委員 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6年度第3回協議会意見・対応案 2 令和7年度第1回交通部会について
議 題	1 施策・事業(案)について 2 評価指標(案)について 3 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 意見等を踏まえ、運行経費の考え方や表記を再考する。
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3回協議会意見・対応案 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明 ◎ 質疑等はあるか。 (質疑等なし) 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】 ◎ 具体的な検討をしていただくということで部会が動き出した。質疑等はあるか。 ○ 交通部会の議事録を読んだ感想になるが、議事録の9ページから10ページにかけて、一般の方だと500m程度が歩いてモノレール駅に向かっただけの範囲だと考えている。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ていただいたほうがよほど話がまとまると書かれている。 これを読み、2点の感想がある。1点目は地域公共交通のネット

ワークの形成について、市が先陣に立ってモノレール新駅、あるいは将来の道路整備もあわせて、将来の交通ネットワークを構築する。交通事業者と調整・協力のもと、既存のバス路線の経営・運行管理状況から、減便するのか、路線を途中で打ち切るのか、廃止していくのか決めていくのだろうかと考えた。

しかし、新青梅街道のモノレール駅から500m以上離れた市民はバス路線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。

2点目、交通広場に関して、令和4年10月の都市計画素案の説明会で配られた資料の中に、No.3駅の交通広場のイメージパースが出てきたのが私が見た最初である。2450㎡の駅前広場面積の算定はどのように検討されたのかはわからないが、駅前広場の計画の指針の中では、28年式や小浪式、98年式、これによって将来の乗降客数による必要な面積、あるいはバス、タクシー、マイカーの台数による必要な面積の積み上げ、最近の駅前広場計画ではこれに加えて広場・緑地などの環境整備の面積も重視されている。No.3駅に隣接して700㎡の公園が整備されていて、駅前広場と一体利用では3150㎡になる。また、小さな駅の最低限確保すべき面積は、街路との関係によるが、No.3駅の場合は2025㎡となる。区画整理事業で駅前広場用地を計画的に確保するために、公共減歩を抑え、2450㎡にしたと推測した。市がウォークアブルなまちづくりを目指すならば、駅前広場のレイアウトは道路面積を抑えて、人を中心とした空間形成が重要と考える。

参考に、上北台の2024年3月の乗降客数は1日当たり1万2685人、駅前広場の面積は3400㎡。MMシャトルとちよこバスのバスバース、ベルーナドームで試合やイベントがあるときの臨時のバスバース、タクシープールが12台。マイカー専用のスペースはない。

◎ 感想である。

○ 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、期限はないのか。

10年後に向けてとおっしゃったが、10年待っていると道路はできてしまう。この軌跡図だけを見る限り、立川バスから出てきているものは確かにバスベイに入っていない。もしこういう状態で公共交通の計画を立てると言っても無理だと思う。早めにお示しただかないと我々も判断のしようがない。

会議録について、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たいただけるとありがたい。

○ 次回の部会で一定の再考案とともに、各事業者が各広場に入ることか入らないのか、市としてはどう考えるのか、市はなぜそのように考えるのかをまとめたいて考えている。例えば次回の部会までには一定の完成された絵ではなくても、市の考えは出したいと考えている。決して10年後ということではない。

議事録は論点をまとめた形を考えていきたい。

No.3駅については、部会員から資料を配布していただき、軌跡がゼブラや反対車線に出ているという物理的な問題を確認できた。バスの諸元もいただいたので、それらを参考に、そこをどうクリアできるのか、どこが解消できるのかを再考したい。

例えば屋根を立てた場合に、柱がバスのミラーに当たるのではないかなどの意見もいただいた。そういったところはまた検討しなけ

ればならない。事業者目線を端的に要旨の中にまとめられるような作り方は部会としても検討していく。

○ 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で、入らないという選択肢もあるのかということも疑問だった。もしロータリーに入らなければ路線バスは入らないという選択肢を市としては考えているのか。

○ まだ市としての考え方を完全にまとめ切っているわけではない。部会で出たバスのロータリーの使い方として、起終点のような使い勝手が想定されるということも伺った。ここから乗ってどこに行くのか。今の路線バスのルートがどう変わってしまうのか。モノレールの運賃や時間と比較してどうなるのか。そういった観点が必要ということで、それを踏まえた上で市の考え方を述べさせていただこうと思う。

現段階では、No.3 駅の駅前広場を利用する車両について考えをまとめきれていない。

○ 感想だが、No.3 駅は市の交通の中心になると伺っていた。中心にバスが入ってこないとはじまらないのではないかと。どうすればバスが入れるような形状となるのかという観点で検討してはどうか。

◎ 今回の会議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。次回以降の会議のとりまとめについては精査していただきたい。

○ 議事録を拝見して心配な点があったので質問する。8 ページ、関東運輸局から言われているのが、武蔵村山市は将来のことを考えていない。後で大きな問題になることを全く考えていないのではないかと。関東運輸局の方はそれを問題視している。国を挙げて問題視しているという議事録があった。本市はこういったことをどのように受け止めているのか。これは事実なのか。もしくは誤解があるのか。相違があるのか。

○ 市としては、将来のことを考えていないということではない。恐らく時間軸については過去からこういう問題点を指摘しているにもかかわらず、なかなか回答が来ない。問題を先送りしている等の話があり、それをおっしゃっていると認識している。

関東運輸局の見解は存じ上げていない。事実かどうかも含めて確認している内容ではない。

また、国を挙げて問題視しているという点も、このとおりだと大きなことになるが、国を挙げて問題視しているかどうかは認識していない。

○ 今の答えを聞いて、意見を述べたい。大変インパクトのある言葉だと思った。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が大変気になることである。国を挙げてということも非常に心配する点である。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大切な意見だと思っている。その方が国を代表して発言されていると思う。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。

◎ こちらについては、委員から部会の中での発言があつて、それに対して事務局が答える、そういう形の対応になっている。どういふ場でこういう意見があつたのかについてはこの文章からはわからないので、本意についてわかるのであればおっしゃるのも良いが、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。

- 4月に着任し、No.3 駅については事業者からも話を聞いているところである。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。少し狭いようには感じている。

問題視という言葉が良いかどうかかわからないが、話を聞いて、事業者目線からはバスが入るか心配で、それを解消するためには軌跡図が必要ではないかという意見があった。なかなか市が対応されないという経緯を聞く中で、事業者の意見も市のほうでよく確認していただき、反応をすることがまずは適切だと思う。これがなかなか進まないというところで心配しているというのが現在の感覚である。

今後、より良いものにしていくためには各事業者の意見をしっかり聞いていただき、今後に向けて検討していただくというのが適切だと思っている。よろしくをお願いしたい。

- ◎ 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。

- 部会の議事録にはいろいろ書いてあるが、部会で私が2年、3年前から言っていることをただおさらいしただけである。この図面は、当初、武蔵村山市の図面しかなかったので、急遽会社で作ったものである。例えばタクシープールは3台しかない。ここが満車になってタクシーが縦列で並んでしまうとバスは通れないのでどうするのか。センターラインを割って車線を踏んでくることは良いのか。誘導員はどうするのかなど、いろいろ話をしたのだが、せっかくタクシー事業者、警察の方がいるのに、その話は次回にしようということでもたまたま何カ月も先送りとなった。これがずっと続いている。

協議会はある意味一定の形式ある会議で良いと思うが、部会というのは本来であればもう少しフランクに、バス事業者はこうしたい、タクシー事業者はこうしたい、警察としてはこういう意見だということをぶつけていかなければ結局全然進まない。部会を作ったから安心というようにしか聞こえない。会議で部会長は第三者をお願いしたいと言ったが、会長は部会長はそうではないということで決まったので、指導していただきたい。

- ◎ 前に進めていかないと話にならない案件である。今指摘されたように、特に先ほど部会長から具体的な再編した形のものを次回の部会で議論したいということであったので、そこで進めていただきたい。

- いくつか駅がある中で武蔵村山市の中心となるNo.3 駅のバスロータリーを、市の各地の人がどのような使い方をするのか。この駅で降りて、市内にどのように移動していくのかという中では、路線バスが入るか入らないかというのは非常に大きな問題だと思う。初めてこういう図面が出てきたということで、資料3を見ると、左側の新青梅街道から入ってくるという緑の軌跡がある。バスはこのロータリーを出たら左折レーンにしか入れない。しかも右折でもロータリーには入れないという中で、緑の軌跡は何を意味している軌跡なのか確認したい。

私は、この軌跡を見ると正直この中では走れないと思う。ロータリーの中については、部会の中で今後出てくる事項にいろいろ意見

させていただきたい。

ロータリーを使う大前提として、ロータリーからバスが出ようとしているときにはバスが入ってこれないような状況になっている。その先、バスが左折してロータリーを出るときに、ここに信号機がないということで、歩行者が止まってからバスが道路上に顔を出す。そうすると、右から来る直進レーンの車の状況を見ながら次にバスが顔を出す。軌跡だと回っているが、こんなに短いバスはない。右折レーン、さらには反対車線まで右側のミラーが出ると思う。そのときに直進レーンを見て、右折レーンを見て、対向車を見るが、バスは急に走れるものではない。歩行者を妨げる歩行者妨害という形になるのではないか。バスの出入りとしては、こういうロータリーは見たことがない。まずこれは第一に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させていただきたい。

◎ こちらについては再検討するという事なので、ただいまの意見を十分に部会の中に持ち帰っていただき検討いただきたい。

そのほかは良いか。では、部会は次回また予定されているようなので、丁寧な議論をお願いします。

議題1、施策・事業（案）に進みたい。説明をお願いします。

議題1 「施策・事業（案）」について

【事務局説明】

- 資料3に基づき説明

【意見、質疑等】

◎ 質疑等はあるか。

○ 4ページのNo.9、公共交通の割引制度は、右の丸印を見るとバス、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。当社にはこういう話はいただいている。こういった記載はどのような根拠で書いているのか。

● 仕組みや具体的に誰が割引の負担をするのかということは今後精査していくことを想定している。さまざまな事業者と協働して事業を推進したい考えから丸印をつけているが、今までの事業者の経験やこれからの展開、可能性といったところも話を伺いながら、どうすることができるかという検討をしていきたいと思っている。

○ 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。考えてもいない割引施策をこういった事業案で載せるのは正しい判断なのか。

● 他のバス事業者にも考えを伺う。

◎ 通常、いろいろな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などいろいろなサービス性で民間独自でやっているものはある。そういったものを一連の市の公共交通の再編という中でうまく共創型という仕組みでそれぞれをつなぐ仕組みの中で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

ただきたい。

モノレールができることによって、Ma a Sと言われているような単純に公共交通のシームレス化を図る。これは確かにつなぐということはできるのだが、料金的なシームレス化といったところが1つの狙いどころで、交通事業者が連携することによってモビリティを転換するような人たちを生むこともあるので、そういったことを含めた総合的な視点で乗り継ぎの制度のことを考えるということ、まだこれは制度上ではないので、具体的にどのような仕組みとしてモノレールの推進に当たって地域一体型の交通事業者が連携を取れるか。その方向性をぜひ検討していただきたい。

先ほど事務局でも悩んでいるところがある、指摘をいただいたところもあるということであったが、そういった観点からでも結構である。ほかにいかがか。

前から比べるとだいぶコンパクトになってきた印象である。

1 ページ、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、人数の規模的などころを縦軸にする。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少し苦しい気がする。工夫が必要である。

○ 6 ページ、施策2-1の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では約10年間までが継続になっている、2030年代半ばまでから線が消えているが、これはこのままということか。それとも別のことを考えているのか。

● 5 ページの施策2-1で、庁内の委員会でも意見をいただいた。資料は訂正する。2030年代で切れているが、その都度最適な検討を実施していくことが必要という中で、単純に継続とするのではなく、都度必要に応じた実施という表記にして維持期まで続けたいと考えているが、意見をいただくと幸いである。

◎ 継続が右側に矢印がつながっていないというところで、止まってしまうのではないかとということである。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ス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。

そうすると、本格導入が下の段にあるのではなく、上下で見ただく。かつ、導入検討と継続のキーワードは独立しているのではなく、一緒になって動き出していることがイメージされるような図の表記を工夫されると良い。ここは勘違いされないように、むらタク、MMシャトル、バスが2030年になくなってしまふ印象にならないように、共創事業の中で再編されるという見方をして再考し

ていただきたい。

○ 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はタクシーと並ぶ公的な部分ではなくて、これを読むと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いうことで、市としても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良いのか。

● 学校や企業、病院によっては、独自の送迎システムがある。今後の事業の展開としては送迎システムというところで公共交通との連携が期待できるものを整理していきたいと思っている。

○ 公共交通なのかどうか。

◎ 実際書きにくいところは、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つを合わせた交通空白地域に適用する仕組みとして動くものと、交通需要がたくさんありすぎてタクシー事業として賄いきれないところの時間外運用のような形の日本版と、そういった意味では公共性を持ったアプローチをこの位置づけの中に埋め込まなければいけないといったところで、図に表しにくいことが1つある。

また、ここに出てきているのは、学校、企業、病院、これは以前から出てきているのだが、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しようという考えである。フル動員というキーワードの中で、地域の中に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ところであるのかどうかといったところをきちんと議論していかなければならない。

そういった意味では、2の書き方としては、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、人数が大きくなっていくので、そういった面では書きにくい。注意事項のところは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良いと思う。検討していただきたい。図にまとめるのが大変難しい領域は、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である。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。

○ 私の認識では、確かに1は微妙な感じがあると思うが、次世代モビリティも含まれたところもあるのではないかと。輸送量もそれぞれ違うし、公的・私的というのは更に違うところがあるのだが、新たなモビリティもここに含まれているという認識である。ここは皆さんの意見をいただきながら書き方については今後議論できれば良いと思う。

◎ ぜひそういうものも含めた形で事務局に再検討いただきたい。

そのほかはよろしいか。こちらについてはいろいろ意見が出たので、事務局で検討し、修正を進めていただきたい。

議題2 評価指標（案）について

【事務局説明】

● 資料3、4に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 評価指標ということで、どういう形で公共交通の改善に向き合っていくか。PDCAを回すのか。そういうところの目標設定をしようという形で今回提案していただいた。利用者に関しては期待値が高めな数値である。
質問、意見はあるか。
- 1-5ページで、運行経費が令和15年のところで令和6年と同じ運行経費になっているが、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いう説明だという認識で良いのか。
- ◎ 事務局は意図がわかったか。運行経費、社会的費用が高まるのに、令和6年と9年たっても変わらないというところで、ドライバーの賃金が上がらないことを前提とした検討をしているのか。
- 仮定として本日説明したような数字で資料をお示ししている。考え方については、どのような考え方をすべきかという意見を賜りたい。
- ◎ 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事務局に紹介していただきたい。この値は確定のFIX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ていくと、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考え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。
- 1-4ページ、公共交通の利用者数のところで、※印に「シルバーパス利用者を除く値」とあるが、シルバーパ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思う。どういう意味なのか。
- MMシャトルの利用者からシルバーパスの利用者を除いている理由であるが、MMシャトルの運行をお願いしている事業者からいただいている数値はシルバーパスをカウントしていない利用者数をいただいているので、そちらで試算している。除いているというより、カウントしていない数値をベースにしているということである。
- ◎ この辺の状況は通常と違うのでわかりにくいと思う。通常はシルバーパ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、武蔵村山市ではパスを持っていればフリーで乗っていただくということを前提とした利用になっているということで、運賃を支払った方の実人数でこの数字が上がっているということである。
「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良いと思う。

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パ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。

他の自治体では、ドライバーが数を数えなければいけないと安全運行に心配があるため、通常認めているものであればフリーとしている自治体もある。無理やりそれを付加させるべきという話ではない。どういう状況になっているかということを確認していくことが必要だと思う。

そのほかはよろしいか。こちらの数値についてはお気づきの点があれば事務局に上げていただきたい。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ノ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。

議題3 その他

- ◎ 議事3のその他に移る。委員の皆様から何かあるか。よろしいか。事務局から何かあるか。
- 資料5、資料6、資料7に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 質疑はあるか。
- 自分の体験でお話しする。先日、イオンモールから昭島駅まで立川バスを利用した。火曜日、雨、1時50分始発で、私のほかに高齢者の女性が3人乗った。伊奈平で1人降りて、途中のバス停で女性3人が乗り、2時30分に昭島駅に着いた。全体で10人も乗っていなかった。武蔵村山市内の各バス停を車窓から見ながら、例えば降りて歩きたくなる場所を探したが、三ツ藤にアイスクリーム屋があるのと、伊奈平の中華食堂があるぐらいである。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た。

もう1点、前回の協議会で2月18日に榎3丁目の土地区画整理事業の東西南北の幹線道路の信号機のない交差点で自動車と自転車の重大な人身事故が起きたと報告した。その後、先月22日の夜7時ごろ、自動車同士の物損事故があった。一時停止しないで自動車が交差点に進入したそうである。市と警察で事故防止に向けて減速を促す道路の舗装、夜だとキラキラ光る路面舗装を交差点部分にすることも検討しているそうである。

No.3の交差点について、信号機はモノレールが完成して、新青梅街道との交差点がフルスペックになったときにつけるようである。私の思いであるが、No.3駅の駅前広場は最小限の交通広場として、来街者と地域の人が交流するクロスポイント、これはまちづくり方針のNo.3の方針のところにも書いてあるが、人が交流するクロスポイントとしての広場、それと連動してトランジットモール化を検討して、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良いのではないかと。

- ◎ 意見である。

	<p>「小さな旅、バスで東京めぐり」について説明いただきたい。</p> <p>○ お配りした冊子であるが、バスを取り巻く環境は厳しいものがある。昨今よく言われている乗務員不足で、バスを導入したくても出せない、やむなく減便せざるを得ない場合もある。場合によってはコミュニティバスを全部撤退なり再編すると申し入れた会社もある。厳しい中で運営していて、新しいことができないため、既存のバス路線の中で再発見をしていただこうということで、いくつかの事業者の協力を得て、モデルルートを展開している。</p> <p>去年、都心部や大島のルートがあったが、多摩地区や下町地区を増やしてほしいという意見をいただいた。今回多摩のほうでは奥多摩と桧原村、日野市のルートも新しく掲載した。QRが載っているが、ホームページにも載っている。ご覧いただきたい。</p> <p>この冊子については、町内会などでお配りできるのでお声がけいただきたい。</p> <p>◎ 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。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。ここに乘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。</p> <p>バスは知らないところに行くとわかりにくい。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、活用されていく取組はぜひバスの活用の仕方、通勤、通学だけではない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。</p> <p>そのほかはよろしいか。</p> <p>本日の議題はすべて終了した。以上で、令和7年度第1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： 7名</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 style="text-align: center;">[]</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>
--------------	------------------------------------