

項目	内容	対応(案) 資料や施策・事業番号は、令和7年度第1回協議会資料の番号
現状	<p>資料2の2ページ、路線バスの現状の4点目に改善基準の改正の例示                      ①「夜7時に切り上げないと翌朝6時」と例が示されているが、これではインターバルは11時間であり、9時間という説明との整合が取れない。例示の再考をお願いしたい。                      ②将来的に厚労省は11時間のインターバルを目指すと思う。インターバルが多くあったほうがいいのは承知しているが、一方でそうなったときはバス事業は成り立たない。担い手不足と相まって、バスの運行本数の維持が厳しくなる要因となっている。</p> <p>夜7時にこだわっているわけではない。9時間の実情がわかる表現で修正をいただきたい。</p>	<p>資料3 p2 路線バスの現状の4点目                      例示を削除し、1日の休憩時間について、2024年4月1日以降からどのように変わったのかを記載する。                      (継続8時間以上⇒継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない)</p>
施策・事業	<p>担い手確保に向けて入社祝い金を最大70万円支給するなどの取組みを行っているが、昨年秋には現役の整備士、今年4/1には現役の運転士が東京都交通局に引き抜き採用されている。育てた運転士等を引き抜きされるのでは、モノレールの延伸を待たずに、順次路線再編をせざるを得ない状況と危惧している。</p> <p>①千葉県内の地域公共交通会議でも、運転士が東京のバス事業者へ引き抜きされると言われている。全国的な運転士不足の問題のなかでひずみのように出てきているのが現実だが、そこでどう育てていくのが課題である。                      ②交通事業者として継続の意思はあるが、体力的にもたない地域では、運転士を確保するために住宅補助の支援を行政がおこなっている地域もある。</p> <p>バス・タクシー事業者の現状を踏まえながら、計画の中でソフトランディングできる道筋を交通部会の中で丁寧に検討していきながら、本会議の中で全体の再編に落とし込みをしていきたい。</p> <p>①担い手不足は乗務員が一番多いが、整備士も非常に少なくなっている。路線バスのほか、グループ会社の観光バスや企業輸送バスを1,000台以上メンテナンスをしている。日々の安全を保つように努力しているが、非常に厳しい状況である。                      ②生活の様式が変わり、若い人の職業の選び方に、リモートがあるかといった視点が選択肢としてある。24時間実働で行う公共交通をクローズアップしてくれない現状があり、公共交通従事者(事務職、整備士職、乗務員職)が日々減っている。</p> <p>①従業員、特に整備士の担い手不足の話聞いたのは今日が初めてである。運転士がクローズアップされて議論が展開されるのだが、それを支えるところでも何とか努力をされているということである。                      ②乗らなければどんどん衰退していく状況である。民間としての立ち位置が非常に難しい公共交通事業である。自治体としてどう支援できるプログラムがあるか、こういったところも共有しながら進められるとよいと思う。</p> <p>①運転士からすると、睡眠が確保できる11時間のインターバルを確保してほしいが、賃金が安くなり、残業しなければ生活が送れない。残業するためにはインターバルの制限で残業ができないという実態がある。賃金を確保するためには利用してもらうことが大事となる。                      ②多摩都市モノレールが延伸するが、公共交通のつながりで相乗効果が得られるような便利で乗っていただけるネ公共交通ネットワークを検討してほしい。</p> <p>現状の2024年問題以降の労働環境も、置かれている状況は厳しいところがある。自治体との共生的な取組の中でどうフォローアップしていくか検討が必要である。</p>	<p>担い手確保の具体的な事業・施策については、今後、交通部会において各交通事業者の意見を踏まえた検討を行い、協議会に報告する。</p>
	<p>施策1-2「公共交通を利用するきっかけづくり」の事業については、今までにない、まちの環境型、共創型地域公共交通モデルを提案していただきたい。(仮称)No.3駅からイオンモール間の区画整理地区内の南北道路のトランジットモール化)</p> <p>①グリーンスローモビリティは、地域住民のつながりが非常に大事で、組織形成を図らなければいけないが、モノレールの駅ができてからでなければ難しい。どのタイミングから整理し、どういったモビリティが必要かについて検討していく必要がある。</p> <p>②自動運転の実証実験は全国で行われているが、来年度から国交省は10/10の補助はなくなる。実証実験をするのであれば腹をくくる必要がある。南北の軸を結ぶ自動運転を考えるのか、フィーダーを補完する仕組みとしての自動運転なのか、そういったことも含めて検討していく必要がある。</p> <p>まずは、どのタイミングで検討しなければいけないか、それを整理してほしい。</p>	<p>資料3 「施策3-2 次世代モビリティの導入検討」、「施策3-3 低炭素モビリティの導入促進」で検討していく予定。</p>
	<p>私も将来自動車を運転できなくなる時が来るので、大人向けにも公共交通に乗る練習が必要だと感じている。</p>	<p>資料3 「施策1-2 公共交通を利用するきっかけづくり」、「施策1-4 公共交通を利用した外出機会の創出」は、大人にも公共交通を利用するきっかけとする施策として検討する。</p>

項目	内容	対応(案) 資料や施策・事業番号は、令和7年度第1回協議会資料の番号
その他	7 路線バスは大型バスで運行しているが、時間帯によって車両を中型、マイクロバス程度に変えることはできるのか。 狭隘地区で、終日、中型車で運行するのであればそういった運用はできるが、朝夜は大型、日中は中型だと保有台数が倍になり現実的ではない。 他の自治体でもそういった要望はあるが、現実的には時間帯を変えて車両を中型車にするなどは対応できない。	資料3「施策3-2 次世代モビリティの導入検討」、「施策3-3 低炭素モビリティの導入促進」で地域の状況に応じた車両を検討する。
ロードマップ	8 「事業22 駅前広場の整備」と合わせて、「事業21 モノレール延伸に向けた公共交通ネットワークのリデザイン」についても認知期から考えるべきではないか。 9 GTFS(標準的バス情報フォーマット)は2020年からオープンデータとして活用されているため、施策3-1「情報通信技術を活用した情報提供」、施策3-2「次世代モビリティの導入検討」も認知期から始められるのではないか。(バスの自動運転は検討から実証実験に至るまで5年かかった自治体もある) 10 武蔵村山市の場合には、モノレールの都市計画決定の告示がなされており、将来、モノレール駅ができる。そこにどう着地点をつなげていくかといった、5年ピッチをさらに重ねる中で到達点がしっかり見える計画となる。どの時間軸に合わせて、どういう交通モードを組み合わせて展開していくのか、タイムスケジュール感が非常に大事になる。	資料3「事業14 モノレール延伸に向けた公共交通ネットワークのリデザイン」は、認知期から検討するよう変更する。 資料3「施策3-1 情報通信技術を活用した情報提供」、「施策3-2 次世代モビリティの導入検討」は認知期からリデザイン方針の検討を行うよう修正する。 本協議会や交通部会で協議・検討する内容を踏まえ、ロードマップを精査していく。
指標	11 まだ計画案の中でもアウトカムの目標数値については、項目並びに具体的な内容はこれから詰めなければいけない。さらに各種事業についても、年次、開始時期がこれでよいのかということもあったので、事務局でさらに検討いただきたい。	施策・事業の精査とあわせ、評価指標や目標値を精査する。
交通部会	12 事務局から交通部会についての連絡がないまま、協議会を迎えた。 ①武蔵村山市では、本会議のなかに交通部会を設置することを委員に諮り、了解が得られれば交通部会を設置する。交通部会で協議した内容は本協議会にその内容を報告する義務があり、必ず本協議会の中で議論される形になる。本協議会の下部組織として、交通部会を設置したいと思うが異議はないか。 ②事務局には交通部会をいつ頃からスタートするのかを提案してほしい。 ③交通部会の委員は本協議会の会長が指名するとのことだが、都市整備部長にハンドリングしていただき、交通事業者、道路管理者、あるいは計画を担当する部署が一体となって委員を構成するのがよいと思う。詳細のメンバーは事務局から委員に照会するというかたちで進めたい。 13 交通部会のハンドリングは第三者にお願いしたい。 14 多摩都市モノレールの延伸に向けたそれぞれの計画をどのように推進していくかを示しながら、どれぐらいの時期に具体的に取り組めるのかといったことについて検討できる方にハンドリングをしていただいたほうがよいと考える。	①交通部会の設置については全員から承認された。 ②交通部会は、以下の日程で開催した。 5/28(水)第1回交通部会を開催 開催概要は資料2を参照。 ③交通部会の座長は、都市整備部長の今泉氏となった。
ロータリー	14 前回協議会で(仮称)No.3駅のロータリーの軌跡図を提示してほしいと伝えていたが提示されていない。ロータリー内に大型路線バスが入れるのかどうかを示す軌跡図を次回協議会で提示することを会長から指示してほしい。 パース図では、出口部分の回転半径が足りないように見える。 詳細設計に入る前にどのようにバスが回遊できるかを確認することが大事である。現在、武蔵村山市が公表している資料は、イメージパースの段階のため、軌跡図は概略設計に入る時期に交通事業者と交通部会で継続的に検討してはどうか。	5/28(水)第1回交通部会で(仮称)No.3駅のロータリー内の軌跡図を提示した。結果は、交通部会の報告にて報告する。
ロータリー	15 路線バスが(仮称)No.3駅のロータリーに入らなくてはならない理由は何なのか。(仮称)No.3駅を通過することはできないのか。MMシャトルなら入れるかなどを検討してはどうか。 モノレールからバス、タクシー、グリーンスローモビリティなど様々な移動手段で地域の方たちの移動の支援をするというのは共通のコンセプトとしてある。ロータリーの具体の活用方法は交通部会で議論することで、詳細設計に入る段階でロータリーの絵姿が見えてくるのではないか。 16 2点問題がある。 ①バスがロータリーに入るのか。 ②コミュニケーションが不足しているのではないか。事業者、市民と一緒に楽しくまちづくりをしていくことを大切にしてほしい。 みんなでいいものを作ろうという思いが大事である。今まで幹線の交通軸を担ってきたという路線バスの思いを、自治体としても理解しないといけない。	交通部会において、交通事業者の各駅の利用意向について確認していく。 ①交通事業者の各駅の利用意向について確認する。 ②交通部会や個別の協議により、交通事業者と行政のコミュニケーションを図っていく。