

※ページは、武蔵村山市地域公共交通計画（素案）の該当ページ

番号	意見の要旨(基本的に原文のまま)	市の考え方	ページ	変更
1	武蔵村山市においては、最初で最後の大事業となる「モノレール導入」であるが、その政策実現には、あらゆる関連施策の包括的かつ総合的な遂行が必要不可欠となるため、「地域交通計画」の策定を契機に、今後策定される各行政計画内容は、相互に関連ならびに連携、また多部局連携を前提とした政策遂行を明記し、統合的政策の推進体制を構築していくことが重要となる。	3ページの図1-2計画体系図にお示しする連携・整合を図りつつ、38ページにお示しする推進体制において、関係主体間の連携・協働に取り組んでまいりたいと考えております。	3 38	無
2	「地域交通計画」における「将来ビジョン」は、当該地域における「移動」を明確化し、その達成に向けて実効性を高めて行くものであるが、「移動」には、必ず目的が伴うこととなり、当該目的は、地域住民においては自らの住居等、公共施設、交易施設等であり、その移動を誘因する特色のあるエリアを備えたまちづくりが重要であるため、各駅における「地域生活圏」の構築と「移動」のデザインは、密接な相関関係を内包することが必要であり、また、その構築に基づいた相乗効果が必要不可欠となるため、交通計画と都市計画は包括的かつ総合的に推進していくことが求められる。	3ページの図1-2計画体系図にお示しする連携・整合を図りつつ、38ページにお示しする推進体制において、関係主体間の連携・協働に取り組んでまいりたいと考えております。	3 38	無
3	「公共交通の位置付け・役割」として、「広域幹線」を多摩都市モノレール、「地域間幹線」を路線バス、「地域内幹線」をMMシャトル、「支線」をむらタクとしているが、この役割分担は、現状の状況を追認していることに過ぎず、「将来ビジョン」としての役割分担の表現としては不適当である。	本市で運行されている現在の公共交通の役割は、現段階におきまして、大きく異なる想定をしておりません。今後、地域交通共創モデルや次世代モビリティや低炭素モビリティの導入の検討に当たり、役割分担に変更が生じる場合に検討してまいります。	6~9 31~34	無
4	2.武蔵村山市の公共交通の現状 (1) 移動の状況 利用状況において、「少ない状況です」との記載があるが、将来目標の設定、施策の評価において、現状における公共交通と自動車の分担率の明記は、必要不可欠である。	同ページの図2-2移動手段トリップ数割合（武蔵村山市全体）におきまして、自動車が41%、公共交通（鉄道、バス）が21%であることをお示ししております。	11	無
5	モノレールによって、市民が都心へ出やすくなる。ベッドタウンとして便利にはなるかと思う。市外の人々がモノレールによって武蔵村山市に来る人はふえるか？	市民の市内外への移動利便性に加え、市外からの来訪者のアクセス性向上が必要と考えており、その課題を踏まえた施策・事業を28ページ以降にお示ししております。	22 28~34	無
6	武蔵村山市公共交通リスタート～多摩都市モノレール延伸を見据えて～ 「リ・スタート」は、地域交通法の方向性である「リ・デザイン」から引用したものと考えられあまりにも安易なキーワードの設定であると言わざるを得ない。 「リ・スタート」における「リ（re）」とは・・・「再生」や「やり直し」の意味が含まれるが、武蔵村山において今後構築していかなければならない公共交通でのぞいんは、「再生」でも「やり直し」でもなくあくまでも「白紙からの構築」であるため、この「リ（re）」というキーワードの設定はコンサルがもっともらしい単語として盛り込んだことが明確であり、本来、独自性を表現する言葉としてはふさわしくない。	本市は、まちなみと共に路線バスやコミュニティバスなどの地域公共交通網が形成され、現在に至っております。現在の「武蔵村山らしさ」を守り、育てていくことで、豊かな暮らしやにぎわいの創出に生かしていく姿勢を示すため、「リスタート」を用いております。お考えは、貴重な御意見として承ります。	23	無
7	基本方針として「武蔵村山市公共交通リスタート」とありますが、表現として再構築等には「Restart（再起動、再開、再出発）」の他に「Rebuild（再構築、建て直す）」、「Restructure（再構築、改革、再編成）」、「Regenerate（再生）」、「Renewal（再生、復活、再開）」などがありますが、市全体を俯瞰した交通インフラの再構築という観点で「Rebuild（リビルト）」か「Renewal（リニューアル）」が合っているのではと思います。	本市は、まちなみと共に路線バスやコミュニティバスなどの地域公共交通網が形成され、現在に至っております。現在の「武蔵村山らしさ」を守り、育てていくことで、豊かな暮らしやにぎわいの創出に生かしていく姿勢を示すため、「リスタート」を用いております。お考えは、貴重な御意見として承ります。	23	無
8	4目標 当該目標には「誰もが利用しやすい」とあり、現状の「むらタク」は、現在における公共交通空白をカバーする機能としては十分であるが、モノレール延伸後の目標である「誰もが利用しやすい」「公共交通ネットワーク」の点において、利用者ならびに居住エリアが限定されている面に公共交通としての役割に大きな課題が存在し、モノレール開業後の公共交通ネットワーク形成 来訪者に対する移動手段の提供において、抜本的な再検討が必要不可欠である。	目標2に対応する施策を検討する際の課題であると認識しておりますことから、事業11及び事業13の事業のねらいの実現に向かって取り組んでまいりたいと考えております。	23	無
9	今回策定された素案では、その基本的な方向性が示され、一定の評価ならびに「たたき台」としての内容は十分であるが、多摩都市モノレール開業まで約10年と、施策達成の期間は限られているため、これまでの行政計画に見られる計画策定のみでは、その目標達成は困難であり、更なる実効性を高めていくための「戦略づくり」が重要となり、その際には、「将来ビジョン」を明確化し、確実な目標達成に向けたロードマップの作成ならびに実行が必要不可欠となる。	本計画で掲げる将来像や、基本方針を達成するために、取組の進め方や段階的な目標を整理したロードマップを25ページにお示ししております。	25	無
10	公共交通機関利用へのモビリティシフトを推進するためには、車依存意識からの脱却、また当該意識変革に基づいた市民の行動変容が重要となる。 そのきっかけづくりとして、公共交通への接点である「駅」、「バス停」に着目し、各「駅」、各「バス停」における「マイ・ステーション」「マイ・バストップ」意識の醸成、すなわち、身近なものとしての意識づけが必要不可欠となり、さらには、公共交通（モノレール・路線バス等）も身近な存在となる。その際重要なのは、「駅」ならびに「バス停」のあり方、デザインを地域住民主体にて計画段階から共創していくことであり、当該手法の積み上げこそが地域交通における「共創」を実現することに繋がるものとなる。	29ページにお示しする事業5を検討するに当たっての貴重な御意見として承ります。	29	無
11	次の事由から、モノレールと新駅出現により交通インフラは単なる駅周辺の交通インフラだけではなく、市及び近接する他市を俯瞰した交通インフラの変革が求められる。 1 狹山丘陵沿いに旧青梅街道を軸とした上北台駅、玉川上水駅を終点とする「MMシャトル」路線の見直し。 2 MMシャトルの走らない地域で運営する「むらタク」の見直し。 3 民間バス会社との整合性。 4 東西を横軸とする旧青梅街道、新青梅街道、五日市街道、玉川上水に沿う現行の交通網に南北の縦軸を加える。特に第4駅は他新駅と異なりJR昭島駅との直結できる展開が可能で、モノレール路線の万が一の迂回路確保になる。 5 新駅を起点とし市・諸施設との交通網を構築、瑞穂町との連携を図る。	1から3及び5につきましては、事業として、そのねらいと共に、事業11及び13に事業例を記載しております。また、4につきましては、事業13及び事業14を検討するに当たっての貴重な御意見として承ります。	31 32	無
12	変動要素が多く、正解のない難しい課題への取組は最善策の模索になる。公共交通計画では幾つかの案を作成し選択・決定できるプロセスがあると良いのでは。 町ごとに、交通手段による交通動態の把握やシミュレーションを行うことで、駅を含めた市全体の交通ネットワークの骨格を作る。 未来予測を含めたキー要因を定めシミュレーションし、複数の計画案を作成する。重点要素を元に比較検討する。全方位に答える事は難しく、優先順位により落とされる課題も出る。町ごとのシミュレーションを実施し、市として積み上げれば概要が見えてくる。シミュレーションについては、同種のものを民間企業（バス会社等）や地方公共団体で持っている可能性が考えられる。そのプログラムを応用する手立てを探す。無ければ大学や研究機関と共同開発も視野に入れる。例えば、市内には東京経済大学があり研究課題として取込めないか。	本市内を運行する地域公共交通の利用実態調査等を実施することにより、需要と供給のバランスの分析等を把握できると共に、具体的に、今後の交通ネットワークを考えいくことができるものと考えております。実施や検討に当たりましては、地域公共交通協議会の意見も踏まえて推進してまいります。	31 32	無
13	5.評価指標 評価指標においては、市民意識調査等のアンケート評価では、その実態の把握は不十分であり、「定性的」評価指標等を合わせて実態に即した評価指標を検討することが必要である。 事例としては、利用者数のみを指標とするのではなく、当該数字に隠された利用実態ならびに「質」に着目した実態の把握が重要となる。 また、「公共交通力バー率」とあるが、この指標は以前の施策に基づくものであり、令和7年には国土交通省において「交通空白解消」に向けての取り組みが始まり、様々な施策が始まるとともに、官民連携プラットフォームへの加入等を推進している。武蔵村山においても、「交通空白」は他人事ではなく、民間バス事業者との共創への取り組みの方針によっては、多摩都市モノレール延伸後において、現状よりも「交通空白」エリアが拡大する可能性を内包している点を留意することが必要である。また、「交通空白」の算出においては、単なる「バス停」までの距離のみでなく、アクセスの難易度（傾斜、道路構成など）にも配慮し、交通アクセスの「質」を担保することが求められる。	地域公共交通計画の策定にあたり、地域公共交通を「知る機会」や「利用する機会」の創出が必要であると考えました。事例に挙げていただきました利用者数が増加することは、その成果として表れていくものと考えております。現状より増加した利用者の方から御意見を承る機会を得ることで、より多くのニーズを分析し、その後に生かせるものと考えております。 また、交通空白につきましては、事業13を検討するに当たっての貴重な御意見として承ります。	32 36	無