

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 交通部会
開 催 日 時	令和7年8月12日(火)午後2時から午後4時37分まで
開 催 場 所	さくらホール会議室(市民会館)
出席者及び 欠席者	出席者：今泉部会長、前田委員、秦野委員、関谷委員、吉永委員、大重委員、増田委員、指田委員 代理出席者：新田氏(井上委員代理) 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回交通部会の主な意見と事務局回答について 2 (仮称)No.1 駅駅前広場について 3 (仮称)No.4 駅まちづくり協議会について
議 題	1 (仮称)No.3 駅駅前広場について 2 (仮称)No.1 駅から5駅の利用について 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 現在の(仮称)No.3 駅駅前広場利用に対する考え方 ・市は、路線バスが利用することを想定していない ・一部の路線バス事業者は、利用することを想定していない ・タクシー事業者は、タクシープールは不要と考える 議題2について 交通部会の所掌事務、「歩いて暮らせる」の意味、(仮称)No.3 駅までの移動について確認及び意見交換をした。
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。) ◎：部会長 ○：委員 ●：事務局	報告事項1 令和7年度第1回交通部会の主な意見と事務局回答について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 意見、質問等はあるか。 ○ 誘導員について、回答のところ、「現在までの協議過程において誘導員に関する意見はない」というのはどういう回答なのか。私は要らないのかという質問をしている。過去においても信号が設置されていないので誘導員を置かなければ危険ではないかという質問をしているが、誘導員に関する意見はないというのは何を回答されているのか意味がわからない。 ● 過年度の交通管理者において、No.3 駅駅前広場のレイアウトや出入りについて軌跡図等もお示ししながら協議を行ったが、誘導員をつけるべきだという指示はいただいていないということをお示した内容である。 ○ 誘導員は要らないということか。 ○ 誘導員については、バスの運行での交通事故を防止するために、重要なものだと思う。ただ、現状、ロータリーでバスの運行をしていない中で、まずはでき上がってから、事故の発生状況、バスの運行による交通の渋滞状況、周りを通行するかたの意見、付近の住民

の意見・要望を踏まえた上で、運行されるバス会社に自主的に設置を行っていただきたいと思う。

警察に届けられる110番通報であるとか、意見や要望などを、運行されるバス会社にお伝えすることはあるが、警察が誘導員を何名つけなければいけないと言ったことでバス会社に義務が生じるわけではない。また警察が言ったからといって、それで十分な対策であるとは言えない。事故の発生、または渋滞の発生の原因となっているものがバスの運行であるとすれば、それはバス会社で自主的につけていただきたいと思う。

- 私の質問は渋滞ではない。図面を見ていただくとわかるが、モノレールの駅から人が歩いてこられる場所である。イオンの方に向かって歩いている状況なので、バスがロータリーに出入りする際に人が乱横断して危険ではないかという質問と、あわせて、人が歩いている場合に妨害すると、道路交通法上、問題があるので、誘導員の設置が必須ではないかと質問している。その点についてはどう検証されているのか。警察というより、役所の考え方ではないか。

我々も何かやろうとすると、右折で入るのであれば誘導員を立てるよう指導をいただく。1人誘導員を立てると莫大な費用がかかる。この路線は利益が出る路線ではないので、地域の足を守るのであれば誘導員の設置を自治体として考えるべきではないかという指摘である。

ここに関して、先ほどの説明では事故があったら設置するべきということであったが、事故がなければ設置しなくて良いということなのか。逆に事故が起きてから考えれば良いということなのか。それは、事故が起きて初めて考えるということなのか。

- 右折のときに指導しているのか。
- ここでは右折は関係なく、左折であるが、我々が運行しようとする、これは危険だから誘導員を立てるべきだと必ず言われる。
- どの管轄か。
- 福生営業所なので福生警察署である。福生営業所は右折インできない。それでわざわざ遠回りして左折で回ってきている。

こういったところは危険ではないかと我々は思っているが、指導としては、事故が起きなければ関係ないということなのか。事故が起きるか住民が文句を言ったら初めて考えるということなのか。今までと話が違う。今までは何かやろうとすると、危険だからと必ず指導されていた。ホームセンターがみんな誘導員を立てているのは指導で立てている。そこのところは理解できない。何か起きてからやれば良いという発想であれば、これは公に議事録に残るので、何か起きるまではやらないという回答で良いのか。それは警視庁としての回答なのか。

- 何か起きてからでは遅い。
 - 事故が起きたらやれば良いということなのか。
- 結局出入りする際に危険だからどうするかという議論をしておかないと、将来でき上がって事故が起きて、バス会社の負担で誘導員を設置すべきだと言われる可能性があるのが一番怖い。始発から終バスまで何人も誘導員を立てると何千万という費用がかかる。我々はそんなに利益のある業界ではない。そこを何度も指摘している。ここについては誘導員は関係なく、公明正大にやるということで良いか。

- 整備主体である市として、交通管理者としての1つの見解だとお聞きした。必ずしも事故があったから誘導員を設置するとは理解していない。

例えば区画整理事業区域内に十字の交差点があるが、現在は信号がない。T字の交差点も含めてほぼ将来形に近い形で交通開放した。その後、実際に事故が十字の交差点内であった。市としては、将来的に、ここに車両信号がつくことが望ましいと示している。ただ、事故は人身事故、自転車と車、車同士、細かい事故も含めると実際にあるのだが、なかなか信号機を設置するに至らない。

ほかの事例を挙げれば多々あるが、ここについては誘導員を設置することがベストなのか。南北に横断歩道があるので、可能であれば押しボタン式の信号ということも1つの安全対策になると考えている。

当面は信号がない形で運用ができればという考えが整備主体としての現段階での考えである。事故があったからつけるのか、要望があったからつけるのかというのはその時々での判断だと思うが、誰がつけるのかも含めて、市が費用負担して信号をつけさせてもらうという方法もゼロではないし、いろいろな対策があると思っている。交通管理者としての意見は重要なことだと思っている。事故があったからつけるというのは、その事故の内容にもよると思う。そういうことも踏まえて、まずは信号なしの形で運用を考える。路線バスが入るか否かによっても運用の形が変わると思う。繰り返しになるが、信号なし、誘導員なしの形でどのような安全対策をするか、看板も含めて、そういったことも踏まえて今後の形の詳細を詰めていく必要があるというのが整備主体の市としての見解である。

事務局から何かあるか。

● 特にない。

○ 路線バスは後ほどの議題で入らないという話であるが、MMシャトルは入る。今の発言は議事録にしっかり残してほしい。後になってバス会社で用意すること、と必ずなる。皆さんの意見は必ず残してほしい。証拠として私は10年後にも触れる。何度も言っていることである。必ずそのときになったら、危険だからと指導され、なぜ誘導員を置かないのかという話になるので、議事録に残してほしい。

◎ 大事な話であるので、議事録に残すように。

こういうところに限らず、夜を除いてほぼ一日中誘導員をつけている事例がある。当市ではないが、そこは人件費が年間1000万ぐらいかかっているという事例は承知している。そこは抜け道になっている。東側に道路はあるのだが、地元との関係で開けられない。車両は通せないが、自転車は通れる。そうすると、生活道路にどうしても流入してくるという事例がある。そこは10年以上、地元自治体が誘導員を設置していて、お金がかかっている。費用もあるし、費用対効果もある。一度つけたら数十年にわたる。ずっと人をつけておくのが良いのか、信号をつけさせてもらうのをお願いするのか。いろいろな選択肢が今後出てくると思う。委員が言われたことは重要で、今後いろいろな場面が出てくる可能性があるので、議事録に残しておく。

○ 福生の事例の場所はどこか。

○ 福生営業所である。誘導員は置いていない。福生営業所に右折で入ると歩道もあるので、右折では危険だからということで、わざわざ遠回りして左折インしている。

○ 誘導員はいないということか。

○ いない。

○ 承知した。

◎ 事務局の説明の中でタクシープールの話もあったが、今日に至る

までいろいろな事業者にもヒアリングさせてもらっている。タクシー事業者の委員のかたから補足はあるか。

- No.3 駅は広さが決まっておき、広くできない。狭いものを最初から計画してしまったところにまず問題があると思う。例えば武蔵砂川駅はタクシーを置く場所があるが、あれぐらい広ければバスも入れるだろう。

駅前広場をあの広さにしてしまったということは、もともと公共交通を入れるつもりはなかったのだと思っている。

モノレールということで、多摩センターの方から来ている駅を見ると、ただモノレールがあつて、止まって、人が降りて、駅があつて、単純にそんなものである。どの駅もそうであるが、その下でタクシーは営業できないし、していない。唯一、上北台のところに置く権利はいただいているが、そこでずっと待機して営業しているかという、していない。タクシーはお客さんと密接な移動手段なので、そこにいてというよりも、拠点さえできていけば十分である。

既存のモノレール駅を想像してみると、新しくできるだろうものはそれよりも立派なものはないと思う。せいぜいNo.3 駅が一番大きいと考えているが、それでもあの広さである。そこでタクシープールで待機するような営業は考えていない。実際問題、多分ヘッドターミナルで、通勤・通学の人が駅を使うと思う。そうすると、雨が降ったときには一般の車両が山のように入ってきたいと思うだろうし、駄目といっても入ってくるだろう。その周りの道路も渋滞するだろう。そういうことも考えながらレイアウトを考えてもらいたい。そこに大型バスが止まっていたら、全然場所はない。最初から広さが決まっているものに対して無理な話をずっとしているのではないか。

- ◎ この近辺のタクシーの運用は今、委員が言われたように感じる。立川とか多摩センターのような大きな交通結節点でバスが待機しているようなものはモノレール沿線ではなかなか見かけない。箱根ヶ崎方面延伸に至ってもそのような運用がされるということは想像しにくいと感じている。

タクシーの乗降場は必要だと思っているが、これまでも意見をいただいているとおり、タクシープールは必ずしも必要ではないのではないか。ただ、別の目的として、一般車はこの中が駐車禁止であればそこに待機しておいてもらうのか、はたまたパトカーを置いておくのか。いろいろな運用が考えられると思う。その辺のスペースは今後どのようにしていくかというのは重要な視点であると思う。

当初の計画にあるタクシープールというのは必要ないという意見をいただいた。

- むらタクを運行しているが、むらタクに関してはデマンド方式でやっているので、事前予約ということで、駅で客待ち、待機をする概念がもともとない。むらタクに関して言えば、車を待機させる必要はない。乗降できる停留所があればそれで問題ない。

- ◎ 事務局はよろしいか。

- 特にない。

報告事項 2 (仮称)No.1 駅駅前広場について

【事務局説明】

- 資料 2 に基づき説明

【意見、質疑等】

	<p>◎ 意見、質問等はあるか。 資料2は、ここは止められるスペースとしての枠があるというイメージで良いのか。乗用車が3台止まっている。No.1駅には区画の路面表示があると認識して良いのか。</p> <p>● No.3駅と同様に路面標示はない。</p> <p>◎ 区画として路面表示も必要であればするのか。駐車している車なのか、停車している車なのか、どちらなのか気になった。 No.3駅とも共通すると思うが、広場の中は駐車禁止だと思っているので、そういう認識のもとでパースを見れば良いのか。</p> <p>● そうである。</p> <p>◎ No.1駅については検討途中であるが、質問があればお願いします。</p> <p>○ 自家用車を入れたときに壺状というか、渋滞してしまえばバスは入っていけなくなると思う。自家用車を入れることにこだわるのか。バスの定時性を守るためには、営業車と一般車を同じところに入れるのはセンスがないのではないか。</p> <p>○ 私もそう思う。自分が自家用車で子どもを迎えに行くときに、武蔵砂川駅もとても渋滞している。</p> <p>○ 並んでしまう。</p> <p>○ 上北台駅も入れなくて、外で待っている。自家用車は絶対に来る。それに代わる何かが周りの道路に要る。一般の人を考えないといけない。それも含めて交通だと思う。</p> <p>● 武蔵村山市とすると、歩いて暮らせるまちを都市計画マスタープランの中で示している。できるだけ歩く、公共交通を使っていただけるまちづくりを進めていきたいと考えている。 現実と理想とできることは一致しないかもしれないが、今後の部会や協議会の中でも御議論いただきたい。</p> <p>○ 歩いて暮らせるまちというが、私は10年後にモノレールが来たときには75歳になる。今でも足が悪くてびっこを引きながら歩いている。それは若い層の歩ける人だけの視点である。それは大きな間違いで、障害者、老人、タクシーというのはそういう歩けない人、障害を持った人のためにあるような感じで仕事をしている。 ウォークアブルなまちと急に言われても、それが全体のどれぐらいの人たちにあてはめて言っているのか。超高齢の社会で、そのスローガンはやめたほうが良い。逆にもっと障害のある人たちにやさしい、多くの人たちにやさしいまちというスローガンを立てて、そういうまちづくりを考えて、その中からまず道のことを考え、バスなどを考えるようにしていかないといけない。急にモノレールが来るのでウォークアブルと言われてもピンと来ない。そのスローガンはやめたほうが良い。誰が決めたのか知らないが。人間はそんなに歩けない。すたすた歩いている人は、小学生、中学生、高校生ぐらいである。違う視点のスローガンを立ててほしい。まちづくりということから考えないと駄目である。</p> <p>◎ 絵が広場しかないので、南から入って、回ってきて、ロータリーで出てくるという1ルートになると思う。広場の中に一般車が止められるスペースを設けるかどうかというのは検討の余地があるかもしれない。上北台駅には一般車は入っているか。</p> <p>● 入っている。</p> <p>◎ あまり見ない。</p> <p>● 私見であるが、上北台駅はロータリーの中に一般車が入って迎えをしているかたもいる。一方で、モノレールのすぐ下の3・3・30に路上駐車をして、迎えをしている車も見受けられる。</p> <p>◎ 確かに物販は広場の外にいる。物販のスペースの路面表示があっ</p>
--	---

て、荷下ろししている。そういったところを参考に、いずれにしてもNo.1 駅はこれからになるので、概念は置いて、この形態というのは検討の余地がある。

- 先程、委員が言われた福祉の視点を持った「歩く」というキーワードについての話はごもっともだと思う。交通部会の部会員には、今後審議していただくことになる地域公共交通計画の施策・事業の最初に、「多様性を重視する」ということを施策として盛り込みたいと考えている。今後事務局から案を提示する内容になるが、歩くと言いで申しても、たくさん歩く場合と、外に出させていただく、出かけようと思っていただくということも含めて「歩く」という表現をしている。歩くという言葉だけであるとそれを感じ取ってもらいにくいところもある。何をどのように表現してお伝えしていくかというのは、今後検討し、御意見をいただいきたい。

- よく吟味してスローガンを作らないといけない。一人歩きしている。とても立派であるが、よく読むと、ただのスローガンだという感想を持つ。10年ある。10年はあつという間であるが、何を目的にこのまちにみんなが住むのか、歩きたくなるくらいいきいき暮らせるまちになるかを考えるところから始まらないといけない。

モノレールで、何をしにこのまちに来るのかと思っている。通勤・通学の人はモノレールを使うだろうが、私はこれでどこに行くのかと思う。スローガンを作るのであれば、もっとみんなが来なくなるまち、まちづくりというところから考えなければいけない。交通はそれに伴って、道はできてしまっているわけだし、場所もできているわけだから、それに対してどの交通を当てはめるかというように考えていかなければならないと思う。

- ◎ 確かにまちづくりに向けて重い課題である。ただ通勤・通学で駅に来てもらい、また家に帰るだけではない。逆に通勤・通学以外で武蔵村山に来てもらうというまちづくりをどうやっていくかが今後の課題だと認識している。

例えば、今年度中に再開を目指しているかたくりの湯に、どうやって利用者をスムーズに移動させるかという課題もある。かたくりの湯に行って終わりか。もっと狭山丘陵に寄ってほしいと思う。日帰りかというのもある。ロッジや宿泊施設はない。いろいろな分野の課題がまだ山積しているのは事実である。それらを結ぶ地域公共交通のあり方の議論はこれからかと感じている。

- 立川市がモノレールの下を素晴らしくしている。高松の方にはちょっとしたイベントの会場を作っている。商業施設もある。グリーンスプリングスにはホテルもある。最初にグランドビジョンがあって、お金持ちの企業がそれにタイアップして、大きなビジョン、専門の知識を持った建築家、建設家、そういう人たちの意見でまちづくりを考えて始めないと、ここにかたくりの湯があって、それをどうしようかと後から考えるのではなくて、グランドビジョンがないのに、バスが入れないとか、そのようなことでは駄目である。これだけの広い敷地ができたので、本当はそこから考え始める必要があった。

先見の明というか、若い子たちが集まるとか、そういうものでビジョンを持ったまちづくりのところから始めていかないといけないと思っている。もう遅いのか。それともクラウドファンディングでお金を集めて、イベントができる会場とか、これだけアニメやゲームが盛んなのだから、それにタイアップして、そういうことをすれば若い子たちはあつという間に寄せられる。大きなビジョンがないと駄目だと本当に思っている。

何度も会議に出てきてもバスが入れないという話である。10年あるからもう少し何とかならないか。資金源が見つければ新たに作っても良いのではないか。そういうまちはたくさんある。ウルトラマンを置いて人が集まってくるとか、地方にもそういうところがある。鳥取の境港市はただの漁港だが、水木しげるロードがあるため人が集まってくる。イベントでも良い。イベントもボランティアで市民の人が喜んで集まって、イベントに関わるようなことをする。もう少し今風なイベントを考えると人が来るだろう。モノレールが満員になって、バスも満員になるぐらい人が来るのではないか。そこから考えないといけない。要するにまちづくりである。

ここは自然があるというが、狭山丘陵は東京都と狭山のものなのだから、武蔵村山市のものではない。今グランピングが流行っているので、そういうものをかたくりの湯とタイアップして作るとか、そういうことを考えればいくらでも人が来るのではないか。

- ◎ 別の視点で意見をいただいた。市役所としても頭が痛いところかもしれないが、まちづくりという視点が出たということは記録に残す。まだ時間があるということではなく、いろいろな視点で一体あの広大な敷地に何ができるのか、企業誘致条例もうまく使えないかなど、そういった視点も今の意見を踏まえて、別の場になるかもしれないが、参考にしたい。

報告事項3 (仮称)No.4 駅まちづくり協議会について

【事務局説明】

- 資料3に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 意見、質問等はあるか。
8月9日に第1回が開催されたということであるが、地域公共交通に関連する内容は出たか。
- 私はNo.4駅のまちづくり協議会に参加しているが、構成員としては市民のかた、商工会、観光まちづくり協会等から推薦をいただき、いろいろな意見をいただいているところである。基本的にまちづくりの意見がほとんどであったが、公共交通について意見があるかたもいた。意見があった場合にはこちらでも共有させていただきたい。
- ◎ 願います。

議題1 (仮称) No.3 駅前広場について

【事務局説明】

- 資料4に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 図面は、原案が黒で、修正したものは赤ということか。
- そうである。
- ◎ 意見、質問等はあるか。
- 資料4で、「現在の路線バスのルートの維持を期待」とあって、No.3駅を利用することは想定していないということであるが、前々から話しているように、この部分に関しては村山医療センターより先に関してはほぼ利益がない状況の路線になっている。にもかかわらず、期待されても困る。

ここで出す話かどうかわからないが、これが武蔵村山市の考えなのかとこの前思ったのが、8月1日に東京市町村自治協会の「デマンド交通は万能か」というテーマのシンポジウムで、事務局が発言していた。会長も事務局もパネラーとして参加していた。会長が、交通部会の設置は自治体では珍しいという話があった。困っている点や問題点はというところを会長が質問した時に、事務局の回答は、バス事業者は収支や利益のことを考えていて、自治体は市民の足を考えているところが問題で、そこのところの乖離が難しいということだった。

我々は今までも、利益が出ていなかったとしても全体収支の中で路線を守ってきた。皆さんに対して還元をしていたという気持ちでやっている。

MMシャトルに関しても、2022年度からは、さんざん交渉した結果、補助金をいただいた中で、ちゃんとした収支でいただいているが、2021年度までは補助金も満額受給できていないような状況でやってきたにもかかわらず、シンポジウムで各自治体が参加してる中で、事務局からこういった意見があったということは、武蔵村山市はそういう考えなんだと認識した。

そんな中で、赤字でも現行ルート維持を期待というのはどうなのか。

他委員も言っていたが、歩けるまちづくりと言いながら、何が歩けるまちづくりなのかさっぱりわからない。

また、他委員の発言で、自家用車をロータリーに入れていて歩けるまちづくりというのは矛盾しているとあったが、資料4も矛盾がある思う。まず、路線バスはNo.3駅では利用想定をしないと書いてあるのに現行ルートの維持を期待とあるのはなぜか。軌跡を作っているのもよくわからない。

軌跡を見るとわかるが、表の一番下の路線バス乗降場所と書いてあるところは壁にぶつかっている。どうなるのか。

前回会議で他のバス事業者が言っていたが、上屋をちゃんとつけないと、バスはミラーが出ているから気をつけないといけないという指摘があった。しかし相変わらず上屋はついていない。やる気があるのか疑問である。

シンポジウムでも、部会をやっているために、すべてのことに関して美化した言い方をしているがどうなのか。その辺を全体的に整理していただきたい。

- 8月1日、事務局がむらタクの状況、デマンド交通について発表した。その中で、市内を運行している路線バス事業者と、住民の福祉の向上という目的でMMシャトル、むらタクを運行している自治体の立場や状況は100%一致しないが、地域のかたをお運びする目的は一緒であるため、共同で取り組めることを見出したいという内容を発言した。

もし違う形で聞き取られたとすると、説明が足りていなかったというところではあるが、決して株式会社が行っている路線バスの運行と自治体では、利益とそうでないところが違うから、同じ方を向いていないというような趣旨で回答をしたのではないということの説明する。

軌跡図を作った理由には、前回の交通部会において2点約束をしたということがある。1点目は、市の考え方として、No.3駅の駅前広場を路線バスが活用することについて市の考えを伝えること。もう1点目は、今までも課題を示したり、意見をいただいたりする中で、再考案を示すこと。資料4の1枚目と矛盾する形にはなるが、軌跡

図という形で示している。

その精度についてはいろいろな意見をいただくところはあるかと思うが、市としては路線バスがNo.3 駅駅前広場を利用することを今後イメージされる場合には、またさらにここから新たな課題、指摘をいただきたいと考えている。以上である。

- ◎ 資料4 では、こういう比較をした上で、No.3 駅の駅前広場の路線バス利用を想定はしていないと言いつつ、再考案を作っているというところに疑念を抱かれた。たまたま一緒に出したのでこういうことになってしまった。再考案を先に出して、その後に見解を出せばよかったが、一緒に出したので資料に矛盾を感じるのはもっともである。

市の見解とすると、No.3 駅について、モノレールの料金、時間を比較したが、実は、開業部やほかの新交通システムでも、どうしても路線バスと競合したところがあった。過去、開業部でかなりいろいろとあった。バス会社の立場からすると大打撃を受けたということ踏まえると、時間や料金の比較は早めしておくべきだと思った。

前々からやらなければいけないと思っていたが、今日になったことについてお話すると、今年の5月に特許申請が下りる中で、収支予測が出された。収支予測を出すに当たっては運賃の設定があり、需要予測もしている。全部は開示されている内容ではないので、開業部の時間からできる限り想定するとこのぐらいになる。運賃については現行の開業部の運賃で収支予測をしているので、それを参考にしている。切符や定期となっているが、現行の運賃である。所要時間は立川駅、玉川上水駅から距離を追えばある程度出るので、そこから出している。それを丸めて10分、19分と出している。大きく変わるものではないだろう。そうすると、モノレールの方が駐輪場の料金を含めても安くなるということで、バス事業者に対してはあまりプラスにならないだろうという想定のもと、このような見解を市として示させていただいた。

軌跡については、これまでもいろいろやらなければいけないというところで時間がかかってしまったが、例えば資料4-3に再考した案と軌跡が載っている。委員からは、ぶつかっている、ミラーも当たっているのではないかということであるが、一応考えている。50cm削ったり広場中央のタクシープールを少し小さくしたりした工夫をした。

今想定しているバス停は2カ所で、水色で塗ったところと薄い紫で塗ったところで正着できると思って描いている。

これはまだ未調整のところが多々ある中での絵になっている。先ほど説明では少し触れたが、連絡通路の向きが変わっている。これは実は大きな話で、これで整備主体の東京都ときちんと調整はしていない。ただ、概ねこのぐらいなら行けるだろうという考えで、残幅員も取った上で向きを調整した。

また、当初の案ではなかったが、車いす専用の乗降場も加えている。

もちろんここに路線バスが入らないということになれば、レイアウトは大きく変わる。連絡通路の向きも元の形に変わる可能性はある。そのような形で御覧いただきたい。

「現行ルート維持を期待」というのは、「期待」という文字は非常に気を使った。当初から委員が言われている南北方向が8割、東西方向、医療センター前から上の方が2割を切るということは承知している。ほかに何かあるか。

西武バスは以前からNo.3 駅には入らないという形で認識しているが、それで良いか。

- そうである。現段階では入る予定はない。
- ◎ 都営バスは梅70が青梅街道筋をメインとしているのは承知だが、ここについても沿線自治体が数多くある中、長年維持しているということは承知した上で、No.3 駅駅前広場には、都営交通の梅70か、梅70に代わるものが入るのは考えづらいと思っている。都営交通のバスがここに入ることは想定していないが、そういう認識で良いか。
- その路線自体がほかの自治体と協議の上でどう走るか決めている路線になるので、都営バスとしてどうしたいという意向を伝えるものではない。協議体の中でそういった話があれば、またそういったことに進んでいくと思う。
- ◎ 今、武蔵村山市では、梅70の関係自治体と協力して何らかの負担をしてでもNo.3 駅に入ってほしいという考えは持っていない。
現行の立12・13系統を今のルートを維持していただきたいということと、市としてはここには路線バスが入ることは想定しないということである。今後、広場のレイアウトに大きく関わることであるので、そういう形で検討を進めてはどうかと思っているが、いかがか。
- 今回我々はIHIの方に向けて路線を引かせていただいたが、この会議で何回言っても話にならないので、正直言って順調に推移している。今後、こちらにどんどん路線を入れようと思っている。我々はモノレールを待ってられない。ぜひMMシャトルの再編を早急にやっていただきたい。期待というよりは、MMシャトルでやっていくという方向に切り替えてほしい。利益や収支だけではないが、いろいろお話をしても、バスが入る可能性さえ考えていただけないのであれば、我々は自分たちで違う再編案を考えていく。そちらに舵を切る。ぜひMMシャトルの再編はモノレールを待たずに早めにやっていただきたい。
- ◎ ほかに何かあるか。

先ほどのシンポジウムの話に戻るが、これまで立川バスには長年にわたり、特に東西方向が厳しい状況で路線を維持していただいている。7月16日のダイヤ改正、またIHIに向かう路線が伸びたが、こういう時期が来たのだらうということは認識している。厳しい中、維持していただいていることは感謝している。なかなかそれを形や言葉で表せないのは恐縮であるが、そういう気持ちでいる。

決して今日の資料、特に資料4については、路線バスを排除するという意味ではない。どうしても料金や時間を比較するとこうなってしまうだろう。それがほかの多摩都市モノレールの開業部、これは立川に限らず、日野市の方、ほかの路線でもそうである。どうしてもそういったことが出てくるのは私も経験した上で、今日は数字でお見せしないとなかなか伝わらないという趣旨で、見解に至る背景として資料を作っている。

誤解してほしくないのは、決してここから路線バスを排除するという意味ではない。それに代わるMMシャトル、むらタク、タクシーに、今後No.3 駅の広場にどう入っていくか。また、今後時間がある中で新しい交通が生まれてくるかもしれない。そういったときにどういうスペースが取れるかということも、今後考えていかなければいけない。その際にはまたこういった部会でお話をさせていただくことがあると思うが、そこも踏まえて今後のことを考えていく上で、今日は市としての見解を整理させていただいた次第である。

議題2 (仮称) No.1 駅から5 駅の利用について

【事務局説明】

- 資料なし。

(仮称) No.1 から5 駅の利用などについて意見を交換していただきたい。

【意見、質疑等】

- ◎ 情報共有、意見交換の場として捉えていただきたい。10年後、またそれまでの間、駅周辺の利用について、意見はあるか。
- No.1 から5 駅の利用についてというのは、駅前のまちづくりも含めてという意味合いか。
- 交通の在り方をはじめ、まちづくりについても意見をいただけるのであれば願います。
- そうすると、交通に限らず、例えば駅前に障害の施設や一時保育の保育園があったら良いとか、そういうことも含めたまちづくり全体についてこの場で話をできる場所ということで良いか。
- ◎ 事務局は誤解がないように伝えないといけない。我々の部会の運営については、資料1-2で配られたとおり、協議会から依頼を受けたことを踏まえて部会で協議すると所掌事項に書いてある。これの延長線にある中でのNo.1 から5 駅という認識だと思う。まちづくり全般ということでは誤解を招く。そうではない。
- 部会長の話のように、当初からこの部会の説明をさせていただいているが、No.3 駅の駅前広場の利用だけでなく、No.1 駅の駅前広場、No.2 駅、4 駅、5 駅の駅周辺のそれぞれの交通事業者の利用の考え方等々をお伺いしていく。それが今後の周辺のまちづくりに関しても必要な事項になるし、ここは荷捌きができる場所がないとか、ここはくぼみのような待機して乗降できる場所があれば十分とか、この近くにはバス停があるから特段路線バスに関しての施設は必要ないとか、そういったお話をフランクにする場として活用いただければ良いという提案である。
- ◎ 例えば子育てをするために専用の車両が止まる場所があると良いとか、そういった意見であれば良いが、子育て全般になるとちょっと場が違う。その辺は誤解がないように、次回でも構わないので、趣旨が伝わるようにしておいたほうが良い。
- それは親会である協議会から、これについては部会でやろうという指示が出て、その上でということが良いか。
- ◎ そうである。あまりここから発展させると、部会の位置づけがおかしくなる。
- 確認だが、事務局からウォークアブルなまちづくり、歩いて暮らせるという話があったが、意味合い的には、脱車社会ということで、タクシーやバスを多く市民のかたに乗っていただき、公共交通ということで多く乗ってもらおうという趣旨で良いのか。それで市民に少しでも外に出てもらいたい、そういった趣旨なのか。それによって、これは話が大きくなるが、二酸化炭素も抑えられるし、異常気象も抑制できるということで、いろいろな面で相乗効果があると思っていたが、歩いて暮らせるから、歩きたくなる、だから公共交通をもって外に出よう、そういう趣旨なのか。だからこの会議で今事務局が言っていたということが良いのか。
- 趣旨とすると、今、委員が発言したようなところである。車がな

いから不便というまちにしたくないというところである。公共交通で多様な住民が目的地に到達できるようなネットワークを作っていかなければいけないという意味で歩いて暮らせるまちというスローガンを掲げている。

- 脱自家用車ということで良いのか。
- 脱自家用車で、なぜ自家用車を入れて、バスを入れないのか。No. 3 駅に路線バスを入れることは想定しない、でも自家用車を入れるというのは全然話が違うのではないか。
- そのようなことは言っていない。
- 委員ではなく、事務局に聞いている。No. 3 駅に路線バスが入ることは想定していないということは、No. 3 駅までどうやって来るのか。そこが何も書いていない。自家用車の絵が描いてあるだけである。今後バスは入らなくて良い。タクシーは入らないかもしれない。どうやって行くのか。歩いていくのか。言っていることとやっていることが全然違う感じがする。

● 資料の中にもMMシャトル、むらタク、タクシーの利用を想定しているとお示ししている。例えばMMシャトルは今現在2つのルートの日中時、通勤時のパターンで立川バスに運行をしていただいている。むらタクについてはデマンド交通ということで村山運送に運行していただいている。まだ具体的にお示しできるような状況ではないが、MMシャトルの運行形態、むらタクの運行形態を根底から見直していかなければならないと思っている。そのためには、交通部会や協議会の中で事務局の案をお示ししながら意見をいただき、それを踏まえて作り上げていくものだと思っている。

- ◎ 説明の節々で「自家用」というのが出てくるのが引っかかる。自家用は排除できないので、入ってきて、駐車を取り締まりによって規制するには限界がある。かつ、広場から出すのはやろうとすればできると思うが、道路の方は駐車されると、決して広い道路ではないので満足できる駐車帯ではない。そこの駐車を嫌っている。そこをどうするか。No. 1 駅も含めて頭が痛い。全部取り締まりによって行うというのは、規制上はできても、実際に警察は大変だし、物理的にできるかという違う問題もある。一定程度どこまで容認するか。それでタクシープールをやめて、ある程度止められるところは設けつつ、なるべく歩いて、自転車、MM、むらタク、タクシーで広場を経由してモノレールの乗り換えにつなげていく。かつ、それらは路線バスと役割分担をしながら地域を結ぶものとしてできないかということがある中での自家用車の扱いに頭を悩ませているところである。

路線バスとモノレールのNo. 1 駅から5 駅の資料で、各駅に破線で丸がしてある。これは説明がなかったが、No. 5 駅に5 0 0 m、8 0 0 mという半径の矢印がある。5 0 0 mが高齢者の一般的な徒歩圏である。8 0 0 mは一般的な鉄道駅の半径の徒歩圏である。こういう計画だとどうしても駅から単純に円を引いてしまうが、そういうところの円だと認識していただきたい。特に小さい円がバスと競合しないようになればというイメージを持っているが、どうしても東西交通の青梅街道がかかってしまう。

あとは、いかにうまくそれぞれがそれぞれの利用の目的に応じた交通機関を利用していただけるかということであるが、5 0 0 m、8 0 0 mというのはそういったものである。

議題3 その他

【意見、質疑等】

- ◎ 議題3、その他について、何かあるか。
- 資料4で市の見解が出ていて、背景のところに「路線バスのうち、立12・13系統については現在の運行ルートの維持を期待」とあるが、これは背景ではなく、市の見解でないか。
路線バスは使命を持ってやっている。住民のために運行していただいていることに感謝申し上げたい。
一方で、No.3駅には路線バスは想定していないと言いつつも、ルートの維持は期待しているという見解は部会長からお聞きしたが、どうもこれで良いのかというのは疑問に思っている。これはこれとしても、運行ルートの維持を期待というのは、背景ではなく、本来は市の見解のところに入れるべきではないか。
この表現が良いかどうかは別の話であるが、違和感がある。
- 背景として「維持を期待」というところに違和感があるという意見をいただいたと理解した。①と②にお示ししているように、現在、立川駅北口から箱根ヶ崎駅間のバスは、どのぐらい前から走行されているのかわかりかねるが、私が子どもの頃から走っている。地元の住民に定着し、親しみがある交通である。不適切かもしれないが、走っていてくれていることが当たり前という路線の1つだと思っている。そういったところが維持を期待しているという大きな背景の1つである。
維持をしていただきたいという期待を持っているということが背景ではなく、地元の利用者にはあって当たり前という環境が整っているというのがその背景にあるということを表現したかった一文になる。
- 今の説明を聞くとわかるが、この文だけを見ると、No.3駅には路線バスは入れないが、青梅街道以北は走ってほしいとしか聞こえない。何とかならないか。
- ◎ この資料の仕立てはそうである。非常にわがままを言っているのは承知の上である。これを500m圏、800m圏外に12・13系統を持っていくと、位置づけが1つ上がると思っている。そこは悩んだところである。仕立てもいろいろあると思うが、現状維持を期待している。一方で500m圏、800m圏が被るという事情もわかった。ただ、東西交通はさらに厳しくなるというのをわかった上で期待しているということで、どういう文字を使うかは悩んだところである。現状でも今後においても東西方向の、特に12系統については厳しいということは承知しているというのが市の立場である。どうしても残してほしいという言い方はなかなか現状としてはできないということもあり、背景の中に入れていく。わかりづかった。
その他、事務局から、今後のことや議事録の扱いについて願います。
- 第2回公共交通部会の議事録については、準備が整い次第、委員の皆様を確認していただきたい。
第3回交通部会の日程は、10月下旬ごろを予定している。また

	<p>連絡させていただく。</p> <p>◎ 次回は10月下旬である。</p> <p>ほかになれば、令和7年度第2回武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会を閉会する。</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>