

項目	内容	対応(案) 資料や施策・事業番号は、令和7年度第2回協議会資料の番号
交通部会議事録	1 当日配布された会議録の要約には、説明や我々の主張が全く入っていない。適切な要約をして説明してもらいたい。また、要約したものを事前に送っていただきたい。部会で出たことについては協議会でしっかり報告していただきたい。	会議録の要約は、改めて整えて、交通部会員に確認していただいた後に配布する。
	2 事務局は深く受け止めて進めていただきたい。	
駅前広場の安全対策	3 ロータリーの出口について、MMシャトルは車両が短いとはいえ、信号が無い横断歩道を渡って左折して入るのは非常に危険になるのではないか。活気のあるNo.3駅にすることを考えるべき。	引き続き検討する。
	4 交通部会では誘導員は設置しないといていた。大きな事故が起きてからでなければ誘導員を設置しないということなのか。	
	5 誘導員を設置できるか否かを今の段階から議論するものではないと思う。具体的な計画が固まった段階で警察協議の中で運用を検討していく段取りになる。	
リデザイン	6 MMシャトルをどのように継続していくのかという方向性を具体的に示すことで、民間路線バスをどのような形で維持できるかを、各事業者が個別に考えられるような情報提供をしてほしいということであれば、交通部会で再度検討が必要。まず、路線バス事業者との調整を図りつつ、MMシャトルの再編計画を立てられるのか検討することが必要である。 仮称No.3駅の北側に民間路線バスの運行がなくなるのか、そこをMMシャトルでカバーするのか否か、若しくはむらタクを活用するのか、その辺の方向性も事務局としては想定していかなければいけない。仮称No.3駅に民間路線バスの路線が入らないと線を引いてしまうのではなく、運行事業者と調整を図りながら、どういった再編計画を立てられるのか時間軸を見据えて検討してほしい。	事業No.11は現状の交通の維持、事業No.13はリデザイン方針の策定を明記。
	7 モノレールの開業時の路線バスの廃止も想定し、今後交通不便地域となる岸、三ツ木、本町から西側地域のモノレールの駅までの交通について、地域年齢別人口の想定を踏まえた乗降客の利用を予測して、MMシャトルや新しい代替交通を使った運行計画を立てるべき。	
	8 この計画は10年という長い時間軸の中でロードマップを引いている。多摩都市モノレールの計画の中にリデザインといった形で官民や住民など様々な形の移動の仕組みを共創していくような移動の計画を考えていきながら、公共交通の再編・ネットワークづくりが必要となる。そのため、リデザインの共通イメージを早い段階で示さなければいけない。	
	9 仮称No.3駅は中核になる駅と聞いていたが、路線バスは入らないで終わってしまう話なのか。今後の計画を立てるにあたって、中核の駅がなくなったときにどうするのかなど、大きな話になると思う。	
	10 駅を結節点としてどのように活用するのか。そのときに基幹交通として何をつなげるのか。もしくは住宅から直接アクセスできるような個別計画でモビリティをつないでいくのか。具体的な再編計画がないと駅の活用の位置付けが明確にできない。通常5年でやる計画を10年で作ろうとしている。長期のスパンで計画づくりを考えようと位置付けている。そういったものがにじみ出てこないといけない。	
交通部会	11 地域公共交通協議会は、武蔵村山市の公共交通に関して考えていくという位置付けだと理解している。しかし、今の協議会は、No.3駅の駅前広場を考える協議会にしか思えない。本来であれば、武蔵村山市の公共交通がどうあるべきか、どう発展させていくべきかといったところを考えていった上で、No.3駅はバスが入るべきであるといった大きいところから考え方を組んでいくべきなのではないか。 ミクロの話を喧々諤々としている会は初めてである。これが続くのであれば、バス事業者以外はそれが決まってから参加すれば良いのではないかと思う。限られた回数と時間の中である。部会はそのために設置されている。その辺のハンドリングをきちんとしていただきたい。	交通部会は協議会から依頼を受けた事項を検討し、その結果を協議会に報告する下部組織であることを踏まえて対応する。
	12 モノレールにアプローチできるバス再編計画としてきちんと構築していく流れを部会で作っていく。 本協議会ではそれを踏まえた上で5年、さらにその次の5年につながる計画として議論していただくというスタンスになっている。部会として取り組んでいくことと、本協議会での議論の軸を整理し、次回以降の協議会の運営に配慮してほしい。	
駅前広場の活用方法	13 市の見解として、No.3駅は路線バスの利用は想定していないということだが、市としてNo.3駅には路線バスを入れないという意味ではなく、今のロータリーの形状では路線バスが入らないという意味であって、市の見解としては路線バスが入ることはまだ今後考える余地が残っているのか。	引き続き、バス事業者やタクシー事業者の考えも伺いながら対応する。
	14 事業者からはこの駅をこういう形で活用したいという提案があれば、部会の中で再度検討しながら、No.3駅についてのアプローチの考え方、事務局としての意向、その辺のすりつけをしていくので、議論を閉じたわけではないという理解で良いか。	
計画の位置付け	15 災害など、専門家が入るべきだと思う。	地域防災計画において、安全な市街地の整備として「多摩都市モノレール整備事業」が示されていることを踏まえ、計画体系図(p3)の各分野の計画に「災害」を追加。
	16 市として今考えている災害の中で、公共交通に関連するところがあれば、それを踏まえる必要がある。	

項目	内容	対応(案) 資料や施策・事業番号は、令和7年度第2回協議会資料の番号
公共交通ネットワーク	17 23ページ、24ページで、今後、路線バスや様々なものを維持していく中で、特に路線バスについて、地域公共交通確保維持事業を活用し、持続可能な運行を目指すということで、目指すのは良いのだが、右下に立川バス、弊社、東京都交通局を書いているが、運行形態が民営と都営で違う。都営交通は梅70系統を運行に当たり、沿線自治体から補助金を受けて運行している。民営バスと都営バスでは運営方式の違いがある。沿線自治体が補助を出しているから運行しているだけであって、これがなくなれば都交はやめると思う。その辺の下地を書いていただかないと、民営、公営と一緒に書いてあるというのは、市民の方が読むものだとしたら伝わりにくいと思う。そのバックボーンの違いはどこかで明記 する必要があると思っている。	武蔵村山市内の地域間幹線(路線バス)(p8)の表の下に注記を追加。 ※梅70系統の運行は、公営企業等財政再建委員会の答申を踏まえ沿線自治体(4市1町)の負担を前提に路線を存続している
課題・将来像	18 計画の概要のところでは背景と目的の記載があるが、本市における現状の課題が何なのか、それを解決する策が何なのか。解決した先にどのような結果があるのかといったものが非常に見えづらい。知らない方が見たときに武蔵村山市のゴールが何なのか非常にわかりづらいと感じた。その結果どうなるということを示していくことによって、バス会社やタクシー会社、我々シェアサイクルの会社はどういったお手伝いが市民のためにできるのかということが想像できない。もう少し将来的なビジョンや、市民がどう過ごしやすいのかということが見えてくると良いと思う。そのためには、市ならではの課題を分解していく必要があるのではないかと。	課題と目標(p22・23)を見開きで見られるように再配置し、p25ロードマップでは、目標とフェーズと将来像を再配置した。 2章に武蔵村山市内の現在の公共交通ネットワーク(p6～9)を追加。 市内の公共交通を取り巻く現状として「武蔵村山市内で公共交通を利用する目的」(p13)「交通事業者の意見」(p14)「市民の意見」(p16)「武蔵村山市内の買物支援等の移動サービス」(p20)を追加。
	19 11ページから13ページの課題認識、具体的な目標設定がわかりにくいということだと思ふ。	
施策・事業	20 11ページ、課題4の多様な移動手段や快適な移動環境の構築に「MaaSなどを導入」とあるが、市内だけで移動が完結する方は少ない。一方で、JRや民鉄が中心になって、Suica、PASMOというシステムが20年ぐらいかけて大きなものになってきて、それがコンビニで使えたり、様々なところで使えたりする。それも意味大きなMaaSだと思ふ。それがやっとな浸透してきた中で、バーコード決済やクレジット払い、QR払いなど様々なものが広がる中で、その端末を維持していくのは事業者の負担になるため、費用感も含めた中で移動環境を検討してほしい。	課題では、「新たな技術を活用した公共交通連携(MaaS(マース))」(p22)という書き方に修正。 また、事業19「バス情報のデジタル化の推進」(p32)の例を、新たな技術を活用した公共交通連携(MaaS等)に修正。
	21 16ページ、事業3、バスの乗り方教室について、「若年層への公共交通の認知度向上と利用機会の創出」とあるが、若年層以外に、高齢者や障害者、妊婦さんに利用していただく、外出機会を与えるということで、そういう方への理解や教育、関東の一部ではバリアフリー教室を行っている。心のバリアフリーという教育をしていただくことで、高齢者や障害者、妊婦さんが大変というところを住民の方にも知っていただく機会が必要だと思ふ。バスの乗り方教室の中にバリアフリー教室 も入れると良いのではないかと。	高齢者・障がい者・妊産婦等の交通弱者の対応として、「事業2 心のバリアフリーの促進」(p28)を位置づけ、例として心のバリアフリー教室を追記。
	22 乗り方教室は国の取組の中でも様々な形でやられているが、民の活用の仕方の中での動き出しが今少しずつ出てきている。どんなことをすると、子ども、将来の利用者が広がってくるのか、そんなところもぜひ静岡県今年度の計画も見て、本当に続くのかということも改めて次回紹介をしたい。	
	23 17ページの事業6のイベントの開催について。公共交通の利用が目的になることはない。その先に何かがあり、移動したいという動機があって初めて公共交通機関を利用していただけるものである。その先の外出の機会を増やすことは大事である。この着眼点は持ち続けていただきたい。	事業8「村山デエダラまつり等における公共交通の利用促進」、事業9「イベントの開催」(p30)として、新たな利用機会の創出と知る機会の創出を区分。
	24 20ページ、事業13「駅を中心とした公共交通ネットワークの形成による歩いて暮らせるまちづくり」とあるが、駅を中心としないのではないかと。	
	25 民間路線バスがNo.3駅に入ることを考えていないという基本的なスタンスがある中で、駅を中心とした公共交通ネットワークを書くのはどうかという議論だと思うが、MMシャトル やむらたなど、地域全体の交通のネットワークのモビリティをどう活用すべきか、その再編計画に基づいた駅広の活用を考えているというのが事務局のスタンスだと思ふ。趣旨としては間違っていない。	—
	26 モノレール駅ができると、自転車を活用 する方も増えると思ふ。バスが入った時に広場の安全性を保つために、そういったものを含めて施設を考えていくことも入れた方が良いのではないかと。	事業17「自転車等の利用環境の整備」(p33)として、自転車等駐車場の整備や安全教育の実施を想定。
TOPICS	27 19ページ、トピックのところ、「また令和7年●月●日」について。今、東京都では令和7年度内に事業に着手するという発言があり、それに向けて準備していると聞いている。年度内なので、7だと年内になってしまうので誤解を招く。	左記のとおり修正。(p31)
推進体制	28 人事異動によりゼロスタートにならないよう、全職員が認知、共有、勉強し、骨格となる計画についての組織による推進体制を進めていただきたい。	
	29 市の最上位計画に位置付けられるようなモノレールのインフラ整備が動き出すということであるので、それに合わせて全庁的に取り組んでほしいという意見と捉える。	—
資料	30 28ページ、立川バス労働組合の佐藤委員が含まれていない。	佐藤委員の氏名を加筆。(p39)
その他	31 5つの駅が中心になると考えていくのではなく、武蔵村山市に人々は何をしに来るのが重要であるため、このまちをどうするかということに大いに関わってくると思ふ。ビジョンがない。	
	32 上位計画として上がってきた総合計画としての人の住まい、暮らし方、それに都市計画マスタープランとしての地域の住まい方、暮らし方、立地適正化で集約する考え方、さらに国土強靱化計画で災害が起きたときにどう対応していくかという考え方、そういったものを全部含めた中で、通常の移動の問題と避難時の問題も合わせて考えなければいけない。庁内連携で幅広く検討してほしいということも含めた意見と捉える。	—