

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 交通部会
開 催 日 時	令和7年5月28日(水) 午後3時2分から午後4時38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、江郷委員、 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) 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 武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会員の設置について
議 題	1 武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会の進め方について 2 (仮称) No.3 駅駅前広場について 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【結論】 武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会の運営について(案)を承認する。 議題2について【継続】 事務局においてNo.3 駅駅前広場レイアウトの再考案を検討する。 誘導員配置に関する過年度の協議内容、路線バスに関する市の見解、タクシープールに関する考え、バス停の上屋について次回の会議で報告する。
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。) ◎：部会長 ○：委員 ●：事務局	報告事項1 武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会員の設置について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 御意見等はあるか。 ○ なし。 議題1 武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会の進め方について 【事務局説明】 ● 資料2に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 本日の出席委員は代理の方を除いて8名である。案によると定数に達している。(午後3時16分、委員1名到着により、出席委員9名。) 部会長が指名する職務代理は、本交通部会で検討する駅前広場等の将来管理者ともなり、また運用面においても事務局との連携を図りやすい建設管理担当部長にお願いしたい。 また、会議の公開に関する運営要領並びに会議録の作成及び公表については協議会と同様とすることで異議ないか。

	○ 異議なし。 ◎ 異議なしと認める。 ここで傍聴の希望の方がおいでである。その手続きのため、暫時休憩する。 (暫時休憩) ◎ 会議を再開する。傍聴者について事務局から報告をお願いする。 ● 傍聴者の報告をする。傍聴希望の方4名に対して傍聴の許可をいただいたので報告する。 傍聴者は傍聴許可書の裏面、傍聴者心得より、会議の進行に協力いただきたい。 ◎ 協力をお願いする。 議題2 (仮称)No.3 駅駅前広場について 【事務局説明】 ● 資料3に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 資料3は、右上に軌跡の設計車両諸元があり、各車両を4色で記載しているが、色が重なっているため、見づらい点もある。意見、質問があれば発言していただきたい。 ○ いただいた資料だと理解できない。弊社なりに軌跡を検証し資料を作ってきた。配布してよいか。 ◎ 事務局、委員より資料提出の申し入れがあったため、配布をお願いする。委員、説明いただきたい。 ○ これはあくまで弊社の路線バスが入った場合の軌跡になっている。タクシーの動向や一般自動車があるという前提ではなく、路線バスだけで軌跡をつくってもこれだけ問題があるという指摘をさせていただきたい。 警察の方の見解としても、こういったものは問題ないのかお伺いしたい。 資料右上のバースを1番バス停とした場合、1番バス停に着ける場合の軌跡になっている。一番最初の問題点として、イオンのほうからバスがNo.3 駅に左折して入ってきた場合に、頭がセンターラインをオーバーしなければ入れない軌跡になっており、反対側車線の停止線を踏んで入ってくる格好になる。 続いての問題点として、バスの降車場が当初の図面にあるが、この軌跡上で言うと、確実にバスバースにバスが収まらないので、バリアフリーの関係から、車いすの扱いができなくなる。 あわせて、バスの右後部が線から出てしまっているもので、この後、2台目、3台目が入ってくると、車両後部がほかの車と接触するのではないかということを問題点として挙げさせていただきたい。 続いて、2枚目、下部に示されている降車場を2番バス停とした
--	--

場合、こちらに着ける際の問題点であるが、まず最初、No.3 駅に入っ
てすぐのところにある中央分離帯が、線ではなくコンクリートの様
な構造物であるとするならば、この部分に右のフロント部分が接触
する可能性が高い。

2 番バス停に関しても、正着ができないので、バリアフリーの関
係から、車いすの扱いができなくなる。

あわせて、バスベイの中に収まりが悪く、車両右後部が車道に
残ってしまう可能性が高い。

最後に、No.3 駅から新青梅街道に出る場合の考え方になるが、中
央分離帯の構造物に車体右前部分が接触する可能性が高いという
ことと、停止線に水平にバスを停車させることができないという問
題が考えられる。さらにはゼブラの上を跨いで反対車線まで車体前
部が出た状態で左折していかなければならない。これは、我々とし
ては安全上の問題が多いと思っている。警察の方の見解をお伺いし
たい。

この図面で本気でやる気になっているのか。それであればある程
度車道を広げればいいのかという考え方もあるが、歩道幅
員が 5.5 m しかないので、歩道をいじめたところで大した拡大に
はならない。当初から私のほうで問題視させていただいていたこの
ターミナルを本当にバスロータリーとして使うのかというところ
に問題を感じる。

あわせて、路線バスが 1 台入る入らないという問題でこれだけの
問題がある中で、弊社でシミュレーションさせていただいた。シ
ミュレーションというのは、弊社のバス、西武バス、都営バスがも
し No.3 駅に現行のダイヤですべてがアクセスした場合、どのぐら
いのバスが入るかということである。最大で朝の 8 時台に 12 台のバ
スがここに入らなければ現行ダイヤは確保できない。12 台のバス
がこのバスターミナルに入ることができるのか、皆さんのほうでお
考えいただきたい。これは以前から問題視させていただいていた
が、詳細は部会で検討するとのことなので、今日、提案させてい
ただいている。

もう 1 点、No.3 駅の出入りのところは警察の見解として警備員は
要らないのか。信号の設置がない場合、我々は特に右折インのと
ころでは警備員を立てるようという御指導をいただいている。警備
員を立てるのか立たないのか。警備員を立てるとしたら 1 人なのか
2 人なのか。バスの運行時間によるが、1 コスト 1500 万ぐら
いかかる。2 人立てるのであれば 3000 万かかる。もしかかるとす
れば、武蔵村山市の負担になるのか、運行事業者の分担になるのか。
そういったところもかなり大きな問題になってくるので、部会の中
で話し合いをさせていただきたい。

◎ 委員から説明があった資料の内容について、質問があれば発言を
願います。

私から何点か教えてほしい。1 枚目、2 枚目で、黄色の部分にバ
スが正着するということか。

	○ 正着というか、バスが止まるとしたらこの軌跡では、黄色の部分になってしまうということである。確実に路面に対して平行に止めることは、この軌跡だと難しい。車両の頭から入ってバックすればよいのだが、基本、路線バスはバックしないという原則でやっている。通常、車両の頭から入ってきてこの軌跡上で止まるとすると、そこまで寄せきれない。 ◎ 今、説明の中で、左折インする際の誘導員の話があった。これまでの協議の結果の中でそういった話があったのか。 ● 協議の経過の中でどういったお話をさせていただいたかということは、次回お伝えさせていただきたい。 資料3に、横断歩道をお示しさせていただいている。バスやタクシーなどモビリティの結節点という視点もちろんであるが、歩行者の安全を守っていくという視点も持ち合わせなければいけないと思っている。過年度の関係機関との協議をする中では、横断歩道の延長はできるだけ短いほうが良いという見解を受け、現在お示ししているような図になっている。 ○ 今の回答がはっきりわからないのだが、誘導員を立てるのか立たないのかを次回の部会か協議会でお示しいただけるということか。 ◎ この広場は都市計画決定がなされている。資料3は、その都市計画決定をするに当たって広場の内容をある一定の条件のもと作ったということで、右下に注意書きの説明もあるが、今後広場整備については具体的な中身にするために設計協議を交通管理者と交わしていくことになる。 今、事務局からあったのは、この計画協議ができる過程、回答をもらう過程で誘導員を置く・置かないという話があったかを次回話すということの理解でよいか。 ● 私の理解がしっかりできていない中、先ほどのお答えをさせていただいた。大変申し訳ない。 先ほどお話しした横断歩道の件は、歩行者の安全という視点から横断歩道をできるだけ短くしたという考えのもとで描いているというお答えを先ほど申し上げた。 誘導員の関係については、今後、関係機関に確認しなければならない事項だと思っている。 ◎ もう1つ確認していただきたいのだが、資料3の図が交通管理者との計画協議図の一部になっているが、その過程の中では必ずどういう議事を交わしたかということが記録されているはずなので、その内容を確認していただきたい。誘導員の話が出たか否かは、その中の範囲でしかないと考えられる。 ● 確認し、御報告する。 ◎ もう1つ質問する。委員からいただいた図で、南から北に向かって駅前広場に左折して入る際、車両の内側になる歩道の出っ張りが仮に多少引っ込むと、バスの運用としてメリットが生まれるのかどうか。これは専門家でないとわかりかねると思うので教えていただきたい。
--	---

	○ バス事業者だけの都合で言うならばおっしゃるとおりである。この部分の引っ張りがなくなればある程度正着しやすい環境にはなると思う。資料では、右フロント部分が反対側の停止線を踏んで入ってくる絵になっているが、間口が広ければそういうことはないと思う。描かれている歩道は、交通企画・モノレール推進課長が言われたように、多分歩道の長さを短くする指導があったものと考え ● 歩行者の視点も含まれている。 ◎ 道路線形とバスの運用に関わることなので、皆さんの前でいろいろ聞いて、今後どのような対応が取れるのか否かというのは材料にしたいところであるが、2枚目について、正着の位置が斜めになっているところは認識した。例えば歩道幅員の5.5mが若干でも下がると少しでも有利に働くことも考えられるのか。つまり歩道が狭くなるというデメリットはあるのだが。 ○ その可能性はある。例えば立川駅南口はバス停が斜めに作ってある。車両の頭を斜めに入れば、ある程度角度が解消されるのだが、一方で、出ていく際にハンドルを大きく切ることによるデメリットが生じる。そうすると、かなり歩道に影響が出ることになる。 軌跡図には構造物が全く描かれていないが、上屋を設置することになるとさらにバスが寄せづらくなる。そういったところが問題として出てくる。 ◎ ほかにいかがか。 ○ どういう軌跡だとうまく止まるのかお示ししていただけると、今後、関係機関協議でも生かせるものと考え。どのぐらい道路を削るとバスが入りやすくなるのか、どうすれば真っ直ぐ止まるのかという軌跡をお示しいただくことは可能か。 ○ できなくはないが、この軌跡は、前の協議会でも言われているが、本来はバス事業者が作るものではなく、武蔵村山市が作るものである。他の委員もおっしゃっていたが、本来であれば役所の事業なので、バス事業者の手を煩わせるのではなく、役所が作るものであるが、会議資料だと全くわからないので我々が作っている。コンサルもいらっしやると思うが、コンサルが作るべき仕事だと私は思っている。 ◎ 委員がおっしゃるとおりで、どういう修正が可能か否かは、整備主体の市が作った上で、それが実現可能か否かという検討を、交通管理者を含めた各管理者との協議でやらなければいけないことだと思う。 その際に、ベースがCAD図であればそれをお借りするとか、そういった協力を仰ぐかもしれない。そのような対応が後ほど出るかもしれないが、それはまた別途調整させていただきたい。 これまで協議会や本日の部会において、委員からの指摘や意見があったことをこのように絵にいただいた。これを参考にしながら今後どのように扱うか、検討する事柄だと思う。 その際に注意しなければならないのは、出入口の歩道部を引っ込
--	--

	めると横断距離が長くなる可能性がある。出入口には信号がないので、横断する時間を短くしたいために歩道部が出っ張っているということも踏まえて元の絵ができていているということは理解していただきたい。ほかに質問はあるか。 ○ 委員からの説明の中で、午前8時に12台のバスが入るというお話があったが、8時台に12台が出入りするということではなくて、ある特定の時間帯に12台がここに集まるという意味か。 ○ 8時台に12台入ってくる。降車対応や次の運行までの時間調整をした場合、8時台の最大滞留台数は4台である。これはバスの運行事業者が必ず気にすることである。この資料において、MMシャトルのバス停が左上に示されているが、路線バスのバス停は中央下の部分と右の部分になっている。バスは入ってきて、お客様を降ろした後に次の運行に入るのだが、4台止まると順番も必ずしも正しい順番で入ってくるわけではない。例えば8時10分に出るバスが後で入ってきて、8時のバスが後に入ってくると入れ替えないといけない。普通、ターミナルだと1周回ってかわすことができるが、このターミナル内ではかわすことができない。入ってきたら必ず外に出ていかなければいけないので時間の調整ができない。もしこのターミナルを使うとしたら、MMシャトルを除けば1台、最大許容量は2台である。4台となると相当減便を行わなければいけない。 我々は今、改善基準告示など、いろいろなルールにのっとって運行している状況である。武蔵村山市は立川駅と距離があるので、ある程度運転士のハンドル時間をここで調整しなければならない。そういった停車時間を考慮するとこのターミナルでは対応が難しい。 ◎ どのバス会社がNo.3 駅駅前広場に入るか入らないかということころはあるが、先ほどの委員の質問に対する今の説明は、4バス入らないと回せないという話は、ここがコントロールになってほかのバス停に本数を回せないということと大きくつながるので、ある系統がほかのバス停に影響するということになるということによってい。 ○ そうである。 ◎ そういうこともあるので、市としてNo.3 駅、駅前広場に路線バスを望むかどうかというのは非常に重要な観点である。それを一定の時期に決めていかないと、バス事業者が今後ルートを検討するときに路線を引けないこともあると思う。No.3 の駅前広場に路線バスを望むのであれば、4バスないと回せないということなので、なかなか物理的に厳しいことがわかった。 次回は、立川バスに限らず、No.3 駅に路線バスを路線の経路の1箇所として求めるのか否か、望むかどうかという市としての見解を示すべきだと思う。そうしないと、この部会での議論が進まない。モノレールを基幹交通とするならば、それを補完する路線バス、次にはフィーダー交通のコミュニティバス、さらには地域の足になるであろうタクシー、そういったものを総合的に考えなければいけない。
--	---

	入口で解けない問題が起きているように感じた。No.3 駅の広場に路線バスを求めるべきかどうかは、議題にするか、市の考えを述べさせていただくのか考えさせていただきたい。 ○ タクシープールは3 バースある。タクシー会社は3 台をコントロールして、会社ごとに配車システムで3 台以上いないように管理されるのか。 このターミナルが、自家用車で送迎可となると、どこの駅でもそうだが、雨になると大変混雑する。路線バス、タクシーを除く車両を進入禁止として管理するなどの考えはあるのか。 ◎ 今日事務局から説明があった資料3 はタクシー事業者にも初めてお示ししている。この辺については資料3 を作る過程で事務局とやり取りがあったのか。 ● タクシー事業者とということか。 ◎ また、タクシープールを3 台置くということの運用的な話が過去の協議の過程の中であったのか。 ● 具体的に各事業者の将来の運用イメージをお伺いしてこの絵柄を書いたわけではない。本日初めて市内を運行していただいている公共交通の事業者に対してお示ししている。 ◎ 委員からの質問はコアな運用の話かと思う。ここで回答していただくのは非常に難しいと思うので、次回までに、対象となるべき委員にヒアリングさせていただき、次回お答えするという形でよろしいか。可能な範囲で協力していただきたい。 委員からお示しいただいた資料については一旦ここで終わりたい。 続いて、次の資料がある。事務局、説明をお願いします。 ● 資料4・5・6 に基づき説明 ◎ 資料4 から6、議題2 全体について意見、質問はあるか。資料4 は長スパンの説明と、今年度、交通部会は今日を含めて4 回程度、開催を予定しているとのことである。概ねのロードマップの説明があったので、意見、質問があれば発言をお願いします。 補足的になるかもしれないが、この多摩都市モノレールの延伸に並行して、今日議題の1 つとなったNo.3 駅の交通広場が都市計画上できる。続けてNo.1 駅にも広場ができるという計画になっている。残るNo.2、4、5 駅には広場の整備計画がなく、都市計画上も位置づけがないということは理解していただきたい。 つまり、これからどういう検討がなされるべきかということはあるが、駅周辺の都道や市道に、バスベイを整備するなどの工夫が今後できるかといったことも含めた考えが必要になるため、駅前広場の整備計画がないNo.2、4、5 駅についても示されている。 今後新たな路線ができることも想定しながら、どこにバス停ができるのかということも少しずつ頭の整理をしていかなければいけない。 No.2、4、5 駅については不確定なところがあるが、まちづくり協議会などの協議を経てどういうまちづくりをしていくか議論し
--	---

ていくという流れになる。

質問はあるか。

- 全体感の質問であるが、細かいことは協議会の下部組織である部会で話すという会長からのお話で、この10人が指名されて部会をやっているが、私が協議会で問題視した点をいくつか披露しただけで、結果として回答がない。次回、次回、次回ということで何も進んでいない。出た答えは、将来バスが要るか要らないかの検討をするぐらいである。6月末の協議会でどういう発表をされるのか。何のために10名を集めて、タクシーの方にも来ていただいて、私の先ほどの質問に関しても、今日初めてお見せしたので後で質問するとか。

協議会は一定の協議内容になることは理解できるが、ここは下部組織である。タクシーの方の意見などを聞かないで、次回、次回とするこの会議の結果は何を出すのか。

路線バスが要らないかもしれないという話があるが、我々は当初から申し上げているように、モノレールの1期工事のときに会社再建まで陥っているので、これに関しては真剣にやりたい。

一方で、新青梅街道以北の路線に関しては売上が18%ぐらいしかないので、最悪撤退しても仕方ないと思っている。仮に弊社の路線バスがイオンモール以北に全く行かなくなった場合、武蔵村山市としてそれで大丈夫なのか。

今、我々は運転士不足なので、真剣に考えている。昨年8月に協議会でも発言したが、運転士不足でダイヤ改正して広い範囲で薄くダイヤを減らした。売上は減っている。本来であればこういう将来性のないところはどんどん切っていくべきだと思うが、市民の方の足を守ろうと企業努力して対応している。自治体にその努力が全く見えない。入れないのだったら路線バスを切ってしまうというようにしか聞こえない。そういう認識で我々は将来に向けて動いて大丈夫か。

実は関東運輸局からも言われているのだが、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されている。言ってはいけないかもしれないが、関東運輸局の方はそれを問題視していて、来月我々と一緒にNo.3駅に視察に来てくれる。国も挙げて問題視しているのだが、部会長としてさっきのような感じで、だったら路線バスを切ってしまうとか、そんな感じでお考えなのか。そういう認識であるならば、我々はそういう動きをしていく。

- ◎ 決して乱暴に切ってしまうとか、そういうことではなく、バスの昨今の事情も踏まえて考えを述べた。

軌道法に基づく特許申請が昨年7月になされて、この5月に特許が国から下りた。その中では、収支計算も当然なされている。それに際して、運賃設定とか需要予測がなされている。例えば、立川北駅からNo.3駅までの運賃は、距離を出せばわかるということである。所要時間も、距離によって、何分ぐらい必要かということがわ

かるようになる。それらと、この近隣を運行なさっているバス路線との状況比較ができると思う。そういう視点を持って路線バスをここに望むかどうかというのは整理しないといけない。市としては、そのような観点を持っている。

- 望むかどうかというのは、No.3 駅からの時間、弊社のバスとモノレールを比較したときに早いか遅いか、安いか高いかという議論は確かにおっしゃるとおりだと思う。例えばNo.3 駅に歩いていけるような武蔵村山市民の方はそれでいいかもしれない。一方で、現在弊社のバスに乗っていただいている青梅街道沿いの住宅にお住まいの方はたくさんいる。青梅街道沿いからNo.3 駅、No.4 駅、モノレールの駅まで歩くには距離がある方もいらっしゃる。路線バスがなくなった場合に、武蔵村山市としては、バスは入れないので、歩けということなのか。

都市計画の中では格好良く、自家用車から公共交通にシフトすると言っているが、公共交通にシフトするための池を用意していないし、池がないということに対しての指摘で、部会をやってみんなで細かく話そうと言っていて、細かく話すつもりで私は今日来て、ある程度皆さんの意見を聞いて、こうしよう、ああしよう、こういう運用をしようということかと思ったら、次回考えようとか、バスはひょっとしたら入れないことも含めて役所として考えなければいけないとか、この部会は何のためにやるのか。

くどうようだが、協議会には何と回答するのか。

- ◎ 今日このまま終われば、こういう意見が出て、こういう回答を次回することになっているという報告になってしまうと思う。そこが今日の結果だとすればである。
- 進める気はあるのか。2年、3年前からずっとこの問題を言い続けているが、毎回毎回「次回までに決めましょう」「人事異動で人が代わったのでまた一からやります」と、ずっとこの繰り返しである。

- 現在の段階の事務局の考え方について話をさせていただく。本市では、昨年度、多摩都市モノレールに関係する都市計画決定がなされた後、立地適正化計画や沿線まちづくり方針を皆様方にお示しできる状態になった。市のモノレールのあるまちづくりに対しての方向性をお示しできる状況になったので、交通についても市としてどのようにあるべきかというイメージをお伝えしたい。

MMシャトルとむらタクを本市のほうで実施させていただいている。運行していただいている運行事業者と相談し、協議会で協議していただくことが前提になるが、そういった前段、市のイメージとして今持ちあわせている内容についてお話しする。

一般の方だと500m程度が歩いて駅に向かっていただける範囲だと考えている。多様な方がいらっしゃると思うが、市内5つの駅にMMシャトルで住民をお運びするイメージを持っている。

具体的なルート等は、今後関係者の皆様方に相談した上で、協議、審議していただく内容になるが、あまり1つのルートに所用時間を

	かけず、3つ程度の巡回するようなルートで5つの駅にお運びすることがよいのではないかというイメージを持っている。 次に、むらタクについて、今運行を受託していただいている運行事業者への相談や協議会で審議していただくことが絶対条件になるが、現在のデマンド交通にとらわれず、近隣市町の今後の交通の状況も参考にしながら、MMシャトルが走行できないような狭隘道路が多い地域の住民の方、一時的に歩いて出かけることが難しい高齢者や妊産婦など、移動手段が必要な方が移動できるような体系も含めて検討していかなければいけないというイメージを持っている。 市内の5つの駅について、タクシー事業者やバス事業者が、10年後、どのような利活用をイメージされるのかということとを共有していただきたいというお申し入れをしたところであるが、本市の現在のイメージとすると、タクシー事業者の運行形態もお伺いしつつ、路線バスがどこをどのように走行されるのかということもお伺いする中で、近隣市とシームレス化や、主要施設とのシャトルバスといったこともあわせて検討していかなければいけないと思っている。以上である。 ○ 今の話だと、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でい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、そういう方向で動いていくと言っていたほうがよほど話がまとまる。大型路線バスをずっと走らせてほしいのかどうか意向確認というよりも、武蔵村山市としてはイオンモールより上側はすべてコミュニティバス化すると。 ただ、私が見えないのは、現状弊社で受託させていただいているMMシャトルの台数ではこの地区全部を賄うことはできないと思う。この地区を全部賄おうとしたら何台必要になるから、運転士は何人必要になる。そうすると大型路線バスをこれだけ削ればその分そちらに振り替えられるし、コミュニティバスは小さいからNo.3駅で私が書いたような軌跡でなくてもうまく小回りが利く。もしそこまでの話があるのであれば、今日の段階でこれを皆さんで共有したほうがいいのではないか。さっきから隠しているような感じで、ここまで私が言わなければ今のような話が出てこないのか。 せっかくこういう下部組織で皆さんと話し合っているのだから、そういう話を出してどんどんやったほうがいい気がする。なぜそんな感じなのか。 ◎ 大きな話であるため補足するが、今の事務局の発言は、都市整備部長としての発言だと思っていただいて結構である。市内全域にわたり影響を及ぼすことも十分考えられる。モノレールとの関係性、先ほど運賃の話もしたが、そういったものも皆さんと現段階で、こういった料金と時間になりそうということを共有した中で、例えば市としてはこんな感じではないかというのを示し、共有しないといけない。
--	--

	多摩都市モノレールは定期の運賃が大きい。それはどのぐらいなのかというのを整理して皆さんにお示ししながら、市の考えをお伝えしていければと思っている。了承いただきたい。 事務局、そのような形でよいか。 ● 新青梅街道以北にバスは要らないというような考え方は全く持っていない。ただ、市民の方に今より利便性高く快適に移動していただくためにというところでイメージをお伝えしたにすぎない。 ◎ 決して言葉のところで誤解がないように。委員からもあったように、立川バスの12系統という、立川駅から日産通りを北上して新青梅街道を横断し、青梅街道を左折して箱根ヶ崎まで行くルートがメインのルートであるが、そこの旅客の割合が、南北が8割、東西が2割、18%。現状でもそういう状況だということで非常に厳しいということである。厳しい環境の中であるが維持していただいているという話があった。 今後、東西方向の運行の継続が困難になること等を想定するならば、MMシャトルやタクシーも含めて総合的に考える必要がある。なくなるのは仕方がないという認識ではないということは理解いただきたい。 ○ スケジュールについて、部会はあと3回以上と書いてあるが、2回目の8月上旬予定のところで「全駅の利用イメージ共有」とあり、次の10月下旬のところにも「利用意向共有」と書いてある。8月上旬の開催の段階で、バス事業者として、乗り入れる・乗り入れないという方向性をこの段階でお示したほうがよいのか。 もう1つ、感想めいたもので委員の意見と重複するが、今回この会議の以前に軌跡図を事前にデータでいただいて拝見して率直な感想を申し上げる。今回武蔵村山市で作っていただいた資料は全長10.7の路線バスあり、実際の車両の長さが異なる。路側帯に接近して走行しないと、路線バスは走れないような状況である。我々バス事業者としては、計画は、一定程度余裕をもって作成することが多い。電車と違ってレールの上を走るものではないこと、乗務員の個人差があること、そのときの交通状況によっても適宜適切な判断の中で曲がったりすることがあることなどを踏まえると、かなり厳しいというのは率直な感想として持った。 他の委員の発言もあったが、バスの場合、バス停留所の上屋の柱の存在がどこにあるかということによっても気を使うところがある。バスは車体からミラーが出ている。その部分がこの軌跡図は考慮できていない。バスの乗務員は寄せようと思って、左のミラーを支柱にぶつけることが多い。その辺を加味した中で軌跡図を描いていただかないと非常に厳しいと感じた。 次回以降の宿題になるかもしれないが、上屋の柱の場所はバスの運行にとって非常に大きなウエイトを占める場所であるので、上屋の設置の有無について示していただきたい。駅で上屋を設置しない自治体はないと思うが、某駅で駅前再開発のときに自治体が上屋を用意しないということになって、弊社の自費負担で上屋を設置した
--	---

ことがある。利用者のことを考えると駅前で上屋は必須だと思うので、その辺を調整していただくとともに、柱の位置についても次回可能な限り情報提供していただき、お示しいただきたい。

平成18年に道路運送法が改正され、地域公共交通の主体は自治体に委ねられている。自治体のほうでどのようにやりたいかをお示しいただいた上で、民間事業者のバス事業者、タクシー事業者と協議をしていくたたき台が必要だと思っている。

No.3駅についても、既存の立川バスが走っているが、市としてこの系統の中でどういうイメージで想定しているのか。これだとう見ても終点でしか使えない。双方向で使うのであれば、反対側は通れませんが、右に出られませんかとなると、反対側にもバスベイを作って、駅の反対側の人はそこを使うなど、そういう想定もあってしかるべきである。その辺の描きが、市側の意向、立川バスの路線をこう入れたい、西武はこうしてくれないか、そういうことも含めると、もう少したたき台として今後のキャッチボールが進むと思う。

この段階のお示しだけで、あと3回で決めるというのはなかなか難しいと感じた。次回の委員会の中でももう少し深度化した、スピードアップしたものをお示しいただきたい。

- ◎ バス停の上屋の柱の位置については、まだ詳細設計に入れていない段階である。どこかの事例でどの辺になるかぐらいは押さえられると思うので、参考にして考えていただきたい。事務局、それでよいのか。
- 現在のところ、広場の中の歩道部は5.5mを確保している。上屋については2mを確保している。歩行サービス水準を一定程度守っていくというところで描いているものになるので、概ねというところで、車歩道境界からどのぐらいという話になってしまうが、そういうことであればお伝えすることは可能だと思う。
- 上屋で留意してほしい点は、歩道のバリアフリー部分を一番多く取りたいので、車道側に上屋の柱を持ってくるとバスが寄せづらいつということである。考慮できるのであれば、今後の協議の中で最大限調整いただきたい。
- 大前提のところをお伺いしたい。どこの駅もしかりであるが、バス停を作ってほしいとか、ロータリーに路線バスが入ってほしいとか入りたいとか必要ないとか、そういった意思決定は自治体なのか。もしくはお互いに話し合うのか。その大前提が理解できていない。今後部会で、むらタクのバス停を作ってほしいなどの協議がなされるのか、それは自治体で決める話なので僕らは何も言えないのか、その大前提の部分を教えていただきたい。
- ◎ 本部会のような会議体がない場合、個別協議をするケースがあると思う。

計画協議の段階で都市計画決定をするような段階だと、まだ具体性を持ってない。今は、一般論として何台入れられるかといった計画の段階であると理解していただきたい。最初に、概ねの骨格を決め

	る。次に、交通管理者と道路法に基づく設計協議を行う。それは具体的な実施設計に近いものである。その段階で地元のバス、タクシー事業者と原案を作って協議する。軌跡などを元にして話し合いを行いながら設計図を作り、交通管理者との協議を行い、協議における課題が出れば、事業者との協議を行うといったフィードバックを繰り返して仕上げていく。 例えばタクシーだと、タクシープール数を計算して描く。その後、協議調整の中で、例えば傾きや向き、位置を変えろということとは事業者と協議させてもらおうという事例はある。 協議は、路線バスの話に限ったものではないため、また相談する機会が多々出てくると思う。 ○ 今回の大問題がいろいろ起きている原因は、都市計画決定がなされる直前まで我々にこの図面の開示がなかったということである。通常ほかの自治体だと、オフレコになるかもしれないが、大体どの自治体もこういった事情に詳しくないので路線バス事業者にこれで大丈夫かと見せていただき、我々としては、今の路線バスを確保するためには1時間12台入って、4台滞留するので、バスベイを含めて何バース作ってもらい、出入りはこういう問題があるのでこの大きさでは無理といった協議がなされる。 委員がおっしゃった話は、そのようなことだと思う。 ◎ 正式にはまだ協議書として事業者と交わせないが、今こういう状況で、意見を反映できるところをやるというときもある。それがなかったという話が今回の問題提起に至っているということだと思う。 さまざまな意見があったが、その他、議題についての御意見はあるか。 ○ No.3 駅にバスが入れる入れないという話をいただいているが、委員の疑問で、何を協議会に報告するのかという意見はすごくよくわかるが、今示している図面は今後変わっていくものという捉え方でよいのか。そうであれば、バス事業者に限らず、タクシーもそうだが、いろいろな交通事業者から、現状これに対してはこういう課題があるというのを示していただき、それに対して市側としてはこういう解決策はどうかと示して、それを部会で叩くというもののかなというイメージがあった。それはどうなのか。 ◎ 資料4の8月上旬予定の③の議題として、「No.3 駅前広場再考案等」がある。今回の原案に対しての可能であろう修正案を示したいというスケジュールだと思っていただきたい。ただ、そこも作業に当たっては課題があるということを改めて認識した。 これを修正するに当たっては、今あるタクシーの乗車場など、細かい位置関係が動くことが十分想定される。それも改めてお示ししなければならない。 また、No.3 駅に路線バスを入れることを望んでいるかどうか。モノレールの運賃なども示しながら市の考えをお示しする中で、もし路線バスが入らないということを前提に今後議論を進めていくの
--	---

	であれば、これは大きく形が変わる。それを踏まえて、今後、武蔵村山市が設計協議をさせていただくようになると思う。絵はこれで固定されたものではない。 ○ せっかく部会で集まっているのだから、課題が出されて、一緒に皆さんでそれを解決する方法を見つけようという進め方でよいのか。 ◎ そうである。これまで時間をだいぶ費やしていることも踏まえて、せっかく設置された部会なので議論をいいものにできればと思っている。 時間は限られている。今と施設を整備する時期の間には、いろいろな事情変更が出てくるのではないかと懸念される。一旦、今の考え方を整理した上で共有しなければいけないのではないかということ、資料４のスケジュールでお示しさせていただいた。 議題３ その他 【意見、質疑等】 ◎ その他について、何か御発言はあるか。 事務局から何かあるか。 ● 資料４のスケジュールでお示ししたが、本年度第１回目の地域公共交通協議会は６月３０日に開催する。時間、場所については追って御連絡する。 本日の会議録は準備が整い次第送らせていただく。 次回の部会については、８月上旬を予定している。こちらについても調整させていただきたい。 ◎ これで令和７年度第１回武蔵村山市地域公共交通協議会交通部会を閉会する。
会議の公開・ 非公開の別	☒ 公開 傍聴者： 4 名 ☐ 一部公開 ☐ 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由
会議録の開示・ 非開示の別	☒ 開示 ☐ 一部開示(根拠法令等：) ☐ 非開示(根拠法令等：)
庶務担当課	都市整備部 交通企画・モノレール推進課（内線：２７３）