

会 議 録 （要 旨）

会 議 名	令和８年度第１回武蔵村山市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和８年７月３０日（木）午前１０時から午前１１時０５分まで
開 催 場 所	市役所４階 ４０１大集会室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、遠藤副会長、澤田委員、高橋委員、榎本委員、長井委員、岡野委員、坂元委員、土田委員、大谷委員、内山委員、川村委員、前田委員、戸澤委員、関谷委員、高筒委員、佐藤委員、片桐委員、吉川委員、犬竹委員、小関委員、増田委員、木島委員、湊委員 代理出席者：吉永氏（吉永（む）委員代理）、豊田氏（秦野委員代理） 欠席者：内野委員、富樫委員 事務局：交通企画課長、交通企画係長、同係主事
報 告 事 項	武蔵村山市地域公共交通計画について
議 題	１ 会長及び副会長の選任 ２ 乗合タクシー「むらタク」の運行エリア拡大に関する検討について 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 会長に藤井委員、副会長に遠藤委員を選任した。 議題２について 協議会で出た意見を踏まえて手続を進める。 議題３について 運賃部会の設置が決定された。
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。） ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	【会議開始前に、委嘱書及び任命書の交付、各委員の紹介が行われた。】 議題１ 会長及び副会長の選任 【事務局説明】 ● 資料１に基づき説明 【意見、質疑等】 ○ 藤井委員は、これまでも長く、武蔵村山市の地域公共交通に関する会議の会長を務めてきた実績と経験があり、武蔵村山だけでなく、他自治体の公共交通施策に関しても、多くの知識があるので、会長に推薦する。 また、市の地域の声や、地域の特性等に関しても深く理解していて、前回の地域公共交通協議会でも副会長を務めていた、遠藤委員を副会長に推薦する。 ● 「会長に藤井委員、副会長に遠藤委員を推薦する」との声があった。異議はないか。 ○ 異議なし。 ● では、藤井委員を会長に、遠藤委員を副会長に選任する。

	報告事項 武蔵村山市地域公共交通計画について 【事務局説明】 ● 地域公共交通計画概要版に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 質問等はあるか。 ○ 資料2に記載されているドライバー確保に向けた取組について、運転士のほかにも整備士や運行管理者等、運送事業を運営する上で、人員が不足しているので、取組の対象とした方がよいと思う。 担い手不足に関連して、多摩都市モノレールの延伸を見据えた駅周辺の交通施設整備というところで、バスドライバーのお手洗いや休憩施設など、ドライバーからの視点も取り入れて整備ができると、人員の確保につながる可能性がある。 ● 運転士のほかにも人員が不足しているという状況については、事務局でも把握している。今後人員の確保に向けた取組ということで、交通事業者にも相談した上で検討を進めたいと考えている。 駅周辺の交通施設整備についても、意見として承る。 ◎ 武蔵村山市は交通事業者を中心とした「交通部会」を構成している。そういったところで、協議に基づいた形で、使いやすい仕組みや求める支援などについて、意見交換、共有を行ってほしい。 ○ 年度が変わって、第1回開催で、委員が入れ替わったということもあり、この協議会で今まで立川バスが要望していたことを含めて、一度整理したので報告する。武蔵村山市においては、令和8年度の協議会で方向性を示してほしい。 多摩都市モノレール開通に伴って、当時立川バスの主力路線であった村山団地線などで、通勤通学の利用者がモノレールに流れて行ってしまった。少子高齢化などの影響で元々不採算だった路線も含めて、赤字路線を維持できなくなったことがあった。企業再生の対象になり、1999年に自主再建ということで一度会社を潰している。これを受けて、今回のモノレール延伸ではモノレールと共存するべく、武蔵村山市とは2023年4月から意見交換や打合せを重ねていった。その中で、武蔵村山市の中心とうたっている（仮称）No.3駅の駅前広場の狭さや使い勝手の悪さについて指摘してきたが、現在も改善していただけるような状況にはなっていない。また、モノレール延伸後のMMシャトルの路線再編案を検討するように提案しているが、こちらも応じてもらえる状況になっていない。このような状況下において、昨年3月にモノレール延伸の都市計画決定があり、過去に会社が再建に至っている経緯もあるので、将来に不安を感じた若手運転士が何人も自己都合退職をしていて、運営に大きな影響を与えている。全国的に運転士不足のなか、こう
--	---

いったことで更に追い打ちをかけられている。事務職も整備士も、実際かなりひっ迫している状況である。以前から本協議会及び下部組織の交通部会において、再三再四意見しているが、改善を検討してもらえない。そのため、立川バス単独で、昨年7月16日にダイヤ改正を実施し、乗客の少ない青梅街道をとおり箱根ヶ崎駅へ向かう路線を一部減便し、その分イオンの東からIHIへ向かう系統に路線変更したところ、新規の乗客が増えた。今後も利用実態に即したダイヤ改正を行い、将来のモノレール対策をすることにより、地域の人々の足の確保もそうだが、従業員のモチベーションを高めるということで行っているような状況である。ただ、ダイヤ改正を今後も継続して実施していきたいが、運転士不足の関係上、一部エリアにおいては運行本数を減少せざるを得ない。心苦しいが、利用者に迷惑をかけることになってしまう。

そのため、武蔵村山市においては、モノレール延伸後のエリアごとの人口推移の見込みなどを、本協議会で早急に示し、今年度中にモノレール、路線バス、MMシャトル、むらタクの在り方についても示してもらいたい。

人口推移の提示はできるのか、今年度中に路線再編の案を提示できるかということを質問したい。

- ◎ これまでの経緯を含めてということと、現状も苦しい環境にあるということ、さらに今後の取組ということで、利用の把握ができるかどうかという話であった。

そもそも公共交通計画の期間が10年というのが一般的ではない。通常は5年間で作成する。そのため、交通空白や交通不便地域に住んでいる人々の移動をどう考えるかなどを5年単位で見ると、今回の場合は、モノレール延伸の計画がある。モノレール延伸を見据え公共交通ネットワークをソフトランディングさせるといった意味で、市が検討する将来像にスライドさせる仕組みをどう計画案として作り上げるかということで、5年ではなく10年の中の二つの区分で検討している。そういった中で、長期の視点を捉えるための材料、例えば人口分布などの情報共有を図って、将来的な影響を考える上での位置付けを検討していきたいといったところである。事務局、その関連はどうか。

- 1点目のエリアごとの人口分布、推移であるが、現時点で持ち合わせていないため、本協議会での回答が難しい。

2点目の路線再編については、今年度MMシャトルと一部の路線バスを対象に利用実態調査を実施する予定である。その結果を踏まえ、来年度以降、市全域の交通の検討を行いたいと考えている。

- 質問の1点目、エリアごとの人口分布、推移の資料を持ち合わせていないというのは、今はないが、後から提供できるものなのか。モノレールは莫大な税金を使って走らせる。それにも関わらず、人口の増減も考えず、モノレールだけ走らせるという計画なのか。

2点目の質問について、過年度も人員調査に協力して行っていたが、人員調査ばかりでなく、交通再編も先送りせずに進めてほしい。先ほども話したが、運転手が不安を感じて退職し、路線が保てなくなっている。昨年、一昨年には、ダイヤ改正や減便もしている。運転士不足のなか、一般路線を守るために高速バスの運休も行っていた。こうした状況のため、本気で交通再編について検討してほしい。

- 1点目、人口分布、推移について、今情報を持ち合わせていないため回答が難しい。

2点目、路線の再編について、実態調査には是非協力していただきたい。過去とはバス事業者の状況も変化しているということで、現状の課題に対応するといった視点を含めて、市内の交通の見直しは図っていかなければならないと考える。

- ◎ 様々な自治体で総合計画に関わる機会があり、関わっている自治体で、総合計画で人口データを取り扱う事例が少しずつ増えている。社人研で地域の人口がどう推移するかなどは把握できるが、それだけでは全体像の人数になってしまう。地域の中で高齢化率、出生率を掛け合わせながら、メッシュデータで分析した場合、10年後、20年後、30年後、人口分布がどう変わるのか。計画改定に向けてという作業が入るので、他自治体では、タイミングが合うところを行っている。武蔵村山市がどういうタイミングになっているのか、あるいはそういったデータ分析を行っているのか否か、把握できていない。将来的なことを考えた時に、線だけ引いてもそこに需要がないと意味がない。モノレールができて、再編のネットワークができた時に、本当に地域の人々から利用があるのか。こういったところの位置付けが必要になってくるので、どこかのタイミングで地域の人々の将来推移については、分析があってもよいと思う。武蔵村山市で確認を進めていただきたい。

再編に向けたところに関しては、この後の議題でもむらタクのエリア拡大があるが、位置付けとしては公共交通ネットワークのリデザインということになる。資料2の施策2-2多摩都市モノレールの延伸における一つのアプローチといったところで、交通不便地域の対策を意味する。そういった意味ではこの公共交通ネットワークのリデザインというのは今回の場合にはむらタクが一つの例であるが、MMシャトル等も、常に計画を更新して汲んでいかなければならないため、それが提示できる段階になったら早めに交通部会等を介して展開してほしい。検討事項ということもよく分かるが、時間軸は2030年代に向かって進んでいっている。是非対応をお願いしたい。

- 今運転士不足という話があったが、運転士等の従業員で組織している労働組合も非常に不安がっている。前回も話したが、武蔵村山市の場合は、通勤時間に武蔵村山市から立川市方面もしくは昭島方面に乗客を運んだ後、イオンモールを中心に戻ってきて、そこにバ

	スを停めて、イオンモールの周辺の休憩施設で休んでいる。運行本数を確保しなければいけないので、基本的には営業所に戻って食事をしたいが、この地区を担当するドライバーは、昼の運行が終わるまで我慢をして、戻って食事を取っていることが多い。会社にも労働環境改善に向けて話をしているが、運転士不足と市民の足の確保が課題となっている。市民の公共交通の足が良くなれば、自ずとドライバーの環境も向上すると考えるため、そういう部分で今後意見させていただきたい。 ◎ その他にあるか。 公共交通計画は10年の計画ということで、今年度の実施予定を確認してもらった。また、次回開催される協議会の中でも、事業進捗について報告してもらいながら、協議を進めていきたいと思う。 議題2 乗合タクシー「むらタク」の運行エリア拡大に関する検討について 【事務局説明】 ● 資料3に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 質問等はあるか。 ○ 社会福祉性と雇用の創出が素晴らしいと思った。昨年度の行政評価報告書を読んだときに、次年度の課題欄の、市民のニーズに「見直しの余地がある」という項目にチェックがついていた。登録者数や利用者数拡大のため、制度の周知が課題と書いてある。そうした状況の中でエリアを拡大するということは、更に制度の周知が必要な場所を広げるということになるが、そこに関して、前年度の協議会の反省点からの改善があった上で、こういった拡大を検討しているのか。それができていればより効果的だと思う。 ● 現在のむらタクについては、対象地域の人口から登録者の割合を求めると、10%程度の人が登録している状況である。年々利用者数としては増加していて、令和7年度には12,894人が利用している。地域の足として根付いてきたと思う。岸2丁目から5丁目は交通不便地域であるので、地域の課題に対応していくということで、むらタクの利用促進の取組も同時に進めながら、拡大を検討したい。 ○ 具体的に新しく行っていることはないか。 ◎ 実際にはこれから計画を作ってパブリックコメントを受け、具体的にどうアプローチしていくかを検討していくところだと思う。現行エリアは自宅まで迎えに行くが、拡大エリアは道路状況の関係で停留所方式になる。同じむらタクだが運行方式が変わるということも、地域の人々に周知徹底しなければならない。この後の具体的な
--	--

	実施計画の中で、実施周知というのが来年の１月頃に予定されているが、そこに配慮した取組を検討しているかどうか。 ● 昨年度のむらタクのPR活動について、令和７年１２月に７７，７７７人目乗車記念イベントを実施した。今年度もPR活動を検討する。 その他にも、村山デエダラまつりなど様々な機会を捉え、むらタクやMMシャトル等の利用促進を進めていきたい。 ◎ 運行エリアを拡大することになるが、停留所方式ということで運用に対しての理解は地域の人々からある程度得られているということか。それもこれからか。 ● 市民にはこれから周知し、理解を得ていきたいと考えている。 ◎ 今質問があった観点から言うと、資料３の２ページ目乗降場所の詳細や効果検証の方法等については次回以降となっているが、その辺りはかなり周知して、利用できる仕組みとして上手く動かさなければならない。そのアプローチを具体的に次回以降の協議会で紹介してほしい。 ○ 拡大エリアについては、停留所方式になる予定のため、自宅の前まで行くサービスと差を感じる利用者也出てくるだろう。拡大エリアの運行を始める前に市が周知徹底を行えば、むらタクの乗務員も対応しやすくなる。 ◎ 運行方式が変わることを丁寧に説明して理解を得なければならない。 本日の意見を踏まえた上で、手続を進めていただきたい。 議題３ その他 ◎ 委員や事務局から何か話はあるか。 ● 議題２の乗合タクシー「むらタク」の運行エリア拡大とともに、市内循環バス及び乗合タクシーの運賃改定が諮問されている。 参考資料３の１ページ目を御覧いただきたい。 議題２でも触れたが、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃は、道路運送法第９条において、公聴会等の開催により住民等の意見を聞き、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが参加する協議会で協議する必要があるとされている。 市内循環バス「MMシャトル」及び乗合タクシー「むらタク」は一般乗合旅客自動車運送事業に該当するため、運賃改定を行うためには運賃に関する協議会を開催する必要がある。 そこで、武蔵村山市地域公共交通協議会条例第７条第１項に基づき、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが参加する、運賃部会を設置していただきたい。 説明は以上である。
--	---

	◎ 質問等はあるか。 ○ 質問なし。 ◎ それでは、武蔵村山市地域公共交通協議会条例第7条第1項に基づき、市内循環バス及び乗合タクシーの運賃について協議する部会を設置することとしてよいか。 ○ 異議なし。 ◎ 武蔵村山市地域公共交通協議会条例第7条第2項に基づき、市内循環バスに関する運賃部会の構成員については、遠藤委員、前田委員、川村委員、木島委員を指名し、乗合タクシーに関する運賃部会の構成員については、遠藤委員、関谷委員、川村委員、木島委員を指名したいと考えているが、異議はないか。 ○ 異議なし ◎ 市内循環バス及び乗合タクシーの運賃部会の開催については、どうするか。 ● 本日の地域公共交通協議会終了後に開催する。 ◎ それでは、市内循環バス及び乗合タクシーの運賃改定について、運賃部会での協議を進めるよう依頼する。 他に何かあるか。 ● 次回の地域公共交通協議会については、11月下旬を予定している。 ◎ その他に何かあるか。 ○ 質疑なし。 ◎ それでは、これをもって、令和8年度第1回武蔵村山地域公共交通協議会を閉会する。
会議の公開・ 非公開の別	☒ 公開 ☐ 一部公開 ☐ 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 傍聴者： <u>5名</u>

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 交通企画課 (内線： 2 7 3)