

武蔵村山市地域公共交通協議会（素案）に対する市民の意見及び市の考え方

1 意見募集期間

令和7年11月7日（金）～令和7年12月8日（月）

2 提出方法別の提出人数及び意見数

提出方法	提出人数	意見数
持 参	2人	4件
郵 便	0人	0件
F A X	0人	0件
H P	1人	9件
合計	3人	13件

3 市民説明会（オープンハウス形式）

開催日時	開催場所	参加者数
令和7年11月7日（金）午後1時から	中部地区会館404休養室	1人
令和7年11月8日（土）午前9時30分から	第17回村山デエダラまつり会場	多数
令和7年11月9日（日）午前9時30分から		

4 武蔵村山市地域公共交通計画（素案）に対する市民の意見及び市の考え方

No	意見の主な内容	市の考え方
第1章 計画の概要		
1	<p>該当ページ P 3</p> <p>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、地域公共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。</p>	<p>計画体系図に示す連携・整合を図りつつ、関係主体間の連携・協働に取り組んでいく。</p>
2	<p>該当ページ P 3</p> <p>地域公共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。</p>	<p>計画体系図に示す連携・整合を図りつつ、関係主体間の連携・協働に取り組んでいく。</p>
第2章 武蔵村山市の公共交通の現状		
3	<p>該当ページ P 7～9</p> <p>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、現在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當である。</p>	<p>本市で運行されている現在の公共交通の役割は、現段階において、計画期間内に大きく異なる想定をしていない。</p> <p>今後、事業・施策の検討に当たり、役割分担に変更が生じる場合に検討していく。</p>

No	意見の主な内容	市の考え方
4	該当ページ P 1 1	
	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。	移動手段別トリップ数割合として、自動車が 41%、公共交通（鉄道、バス）が 21%であることを示している。
第3章 課題と将来像、基本方針及び目標		
5	該当ページ P 2 2	
	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なると思う。市外の人がモノレールによって武蔵村山市に来る人は増えるか？	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・事業を示している。
6	該当ページ P 2 3	
	「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のデザインは、「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、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ネットワークが形成され現在に至っている。 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であることから、「リスタート」を用いている。 貴重な意見として承る。
7	該当ページ P 2 3	
	基本方針として「武蔵村山市公共交通リスタート」とあるが、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)」などがある。 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 (リビルド)」か「Renewal (リニューアル)」が合っていると思う。	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ネットワークが形成され現在に至っている。 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であることから、「リスタート」を用いている。 貴重な意見として承る。

No	意見の主な内容	市の考え方
8	<p>該当ページ P 2 3</p> <p>当該目標には「誰もが利用しやすい」とある。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。</p>	<p>目標2に対応する施策を検討する際の課題であると考えられていることから、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いく。</p>
9	<p>該当ページ P 2 5</p> <p>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。</p>	<p>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示している。</p>
第4章 施策・事業		
10	<p>該当ページ P 2 9</p> <p>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、「マイ・ステーション」「マイ・バスストップ」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、公共交通も身近な存在となる。その際重要となるのは、駅・バス停のあり方、デザインを地域住民主体で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。</p>	<p>事業5を検討するに当たっての貴重な意見として承る。</p>

No	意見の主な内容	市の考え方
1 1	<p>該当ページ P 3 1 ・ 3 2</p> <p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 狭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、モノレール路線の方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。 	<p>1 から 3 及び 5 は、事業 1 1 及び事業 1 3 事業に、そのねらいと共に事業例を記載している。また、4 は、事業 1 3 及び事業 1 4 を検討するに当たっての貴重な意見として承る。</p>
1 2	<p>該当ページ P 3 1 ・ 3 2</p> <p>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ないか。</p> <p>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。</p> <p>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、市内の大学で研究課題として取込めないか。</p>	<p>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、現状や課題を把握し、具体的に、今後の交通ネットワークを考えていくことができるものとする。</p> <p>実施や検討に当たっては、地域公共交通協議会の意見も踏まえて推進する。</p>

No	意見の主な内容	市の考え方
第5章 評価指標		
13	<p>該当ページ P 36</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、公共交通カバー率とあるが、この指標は以前の施策に基づくものであり、令和7年には国交省において交通空白解消に向けての取り組みが始まり、様々な施策が始動するとともに、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向性によっては、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。</p>	<p>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ており、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いる。利用者が増加することで、より多くのニーズを把握できる機会を得ることになるため、その後に生かせるものと考えている。</p> <p>また、交通空白については、事業13を検討するに当たっての貴重な意見として承る。</p>