

## 前回策定委員会 意見対応表

## ■第6回武蔵村山市立地適正化計画策定委員会 (令和6年10月25日)

No.	前回該当頁	意見	今回該当頁	対応	修正有無
1	33	「歩いて暮らせるまちの実現」という表現は、自家用車だけに依存しないということを目指していると思うが、そのためには、現状の公共交通の水準を維持する、もしくは水準を高めることが求められることになり、誘導方針3の内容が当てはまると思う。拠点の形成と公共交通環境の整備によって、歩いて暮らせるまちが実現できるという流れになるべきではないか。	36	「駅を中心とした拠点と歩いて暮らせるまちを実現により 多様なライフスタイルに対応した 選ばれる都市をつくる」⇒「 <u>駅を中心とした拠点と充実した交通環境を形成することにより</u> 歩いて暮らせるまちを実現し 多様なライフスタイルに対応した選ばれる都市をつくる」のように変更した。	有
2	48	オープンスペースやモビリティハブなどを求めることで、結果的に駅前空間におけるバスやタクシーのスペースが狭まり、既存の公共交通の利便性が低下するといった事例もある。日常生活における交通利便性を維持しつつ、既存の公共交通と両立できるよう慎重に検討してほしい。	50	駅前広場にバスなどの公共交通を入れながら、少しでもにぎわいが生まれる滞留空間が確保できるよう、市と民間事業者との連携を図っていきたい。	無
3	106	「公共交通利用圏カバー率」については、単純にモノレールの駅ができてカバー率が上がるという想定ではなく、バス路線の変更やバス停留所の廃止により公共交通利用圏が少なくなる想定も踏まえた目標値にした方がよい。	105	モノレールが延伸した際のバス路線の再編については、現段階では不明であるため、既存の路線バス、市内循環バス (MM シャトル)、乗合タクシー (むらタク) による公共交通網を維持した前提での目標値とした。	無
4	106	「都市計画道路の整備率」の定義は明確にしてほしい。都施行と市施行の事業があり、それによって目標値の設定が異なるので注意してほしい。	105	現在事業中の都施行及び市施行の都市計画道路が全区間において供用開始された場合の数値を目標値としている。	無

No.	前回該当頁	意見	今回該当頁	対応	修正有無
5	106	都市計画道路を整備することにより、道路ネットワークが構築され、その結果としてバス等の公共交通の定時性が確保されるという趣旨で、「公共交通」としていたため、単純に「交通」に変えるのではなく、市の意図を補足した方が良い。	105	<p>&lt;設定の考え方&gt;の中に、「都市計画道路が整備され、道路ネットワークが構築された結果、バス等の公共交通の定時性が確保されることなどを旨し、指標とするものです。」を加えた。</p> <p>⇒庁内部長級会議において、道路ネットワークが確保されても、バス等の公共交通の定時性が100%確保されることは実際は困難であり、断定する言い方は良くないとの意見があったため、「定時性が確保されることなどを期待し、」に再修正。</p>	有
6	107	地震防災に関するアウトカム指標があると良い。	106	地震防災に限らず、水害や土砂災害も含めた防災・減災対策の充実を総合的に評価できる指標とするため、市民満足度を用いた指標とした。	無