

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和6年度第2回武蔵村山市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和7年1月24日(金)午後3時から午後5時00分まで
開 催 場 所	市役所301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、遠藤副会長、石塚委員、高坂委員、小林委員、指宿委員、徳山委員、石川委員、清水委員、大谷委員、内野委員、前田委員、秦野委員、若田委員、関谷委員、江郷委員、吉永委員、富樫委員、高筒委員、佐藤(太)委員、佐藤(義)委員、大重委員、武山委員、本間委員、今泉委員、指田委員 代理出席者：五十嵐氏(中山委員代理) 欠席者：中山委員、榊原委員、安齋委員 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、同係主任
報 告 事 項	1 第1回協議会意見・対応案 2 アンケート調査結果について 3 事業者ヒアリング結果について
議 題	1 調査結果を踏まえた課題と対策方針について 2 基本方針(案)
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 委員の意見等については、検討したうえで修正又は計画作成にいかすこととする。 駅前広場の整備などに関しては、交通事業者など関係者が情報を共有し課題解決に向けた調整ができる場を設ける。 議題2について 委員の意見等については、検討したうえで修正又は計画作成にいかすこととする。
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。) ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	● 報告事項の説明の前に、資料の差し替えが生じたことについてお詫び申し上げる。事前に送付させていただいた資料に誤りがあった。作成途中の資料や、タイプミスがある資料を送付してしまったことだけでなく、御指摘後の対応となってしまったことを深くお詫び申し上げる。  《 傍聴許可の報告(傍聴者4名) 》  報告事項1 第1回協議会意見・対応案について  【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明  【意見、質疑等】 ◎ 質疑等はあるか。 前回、御審議いただいた内容である。意見等を踏まえてこれから計画策定を進めていくというものである。よろしいだろうか。  ○ 異議なし

報告事項2 アンケート調査結果について

【事務局説明】

- 資料2-1及び2-2に基づき説明

【意見、質疑等】

- ◎ 質疑等はあるか。
- タクシードライバーをしている。アンケート調査に付随して、タクシーやバスの関連について、現状、体験をお話する。

利用者アンケートの結果では、路線バスは主に通勤や買い物で使われているとのこと。村山医療センターやイオンモールには、MMシャトルやむらタクを利用する人、家族に送ってもらう人がいるが、帰りはタクシーを利用している人が多い。その理由は、病院が終わる時間とMMシャトルやむらタクに乗る時間が合わないということ。また、買い物後は荷物があるので、帰りはタクシーを利用する人もいる。

「公共交通で移動したい場所は特にない」という回答が多いことについては、課題として捉え、今後、まちづくりと連携して、バスに乗って降りたくなる場所を発掘して発信し、市内外を問わずバスの利用客を増やしていく必要があると考える。

武蔵村山市は薬丸氏と河合氏が観光大使を務めており、昨日も河合氏がラジオに出演し、武蔵村山のことをPRしていた。こういう方たちが市内の路線バスとまち歩きでスポットを紹介するのもよいと思う。

意外に知られていないが、武蔵村山はドラマのロケで使われていることも多く、市役所が警察署としてロケされていたこともあった。

団地西通りの石原マートは、ドラマや映画、CMで頻繁に利用されている。

このように、バスに乗って出かけたくなる場所を市民はいろいろ知っていると思うので、発掘して情報発信していくと来街者が増えるのではないかと。

- ◎ 意見、感想ということでよいか。その他いかがか。
- 資料の変更箇所はどこか。
- 利用者アンケートの2ページを差し替えている。修正箇所は、玉川上水駅の回収数である。0を34と修正している。また、その他の回収数に玉川上水駅で回収した数が含まれていたため、51に改めた。
- 利用者アンケートの17ページ、路線バスは通勤・買い物、MMシャトルは買い物・通勤、むらタクは通院・買い物とあるが、MMシャトルのところも通勤・買い物にするとわかりやすいのではないかと。直していただきたい。  
また、むらタクの認知度が低い結果となっているが、車両のデザインはどのような感じだったか。
- 17ページの表記については修正する。

むらタクは、現在、白いボディの車両を2台運行している。乗降場所に掲示しているむらタクのイラストと同じステッカーをマグネットで車体に貼っている。

- 車両を見てむらタクが来たことがわかると周知になると思う。
- ◎ その他いかがか。よろしいか。わからないところがあれば別途事務局にお尋ねいただきたい。

### 報告事項3 事業者ヒアリング結果について

#### 【事務局説明】

- 資料3に基づき説明

#### 【意見、質疑等】

- ◎ 質疑等はあるか。  
現状の置かれている状況、将来に向けた見解等についてヒアリングさせていただいた。御協力いただいた事業者には感謝する。今後、計画の中でどう展開するかが大事である。

### 議題1 調査結果を踏まえた課題と対応方針について

#### 【事務局説明】

- 資料4（1、2ページ）に基づき説明

#### 【意見、質疑等】

- ◎ 質疑等はあるか。
- 2ページの課題、2項目目の「公共交通の維持とアクセシビリティの向上」、3項目目の「公共交通ネットワーク」とあったが、2023年4月からNo.3 駅前広場については、使い勝手が悪く、バスの乗り入れができないと事務局に話をしているが、全く聞いていただいていない。市民の委員の皆さんにも、どういうところに問題があるのか資料を作成したので見ていただきたい。資料を配布してよろしいか。

- ◎ 事務局、いかがか。

- 結構である。

<資料配布>

- No.3 駅前広場は何が使い勝手が悪いのか御理解いただくために作成した。

(配布資料に基づき説明)

新青梅街道からバスが入ってきた場合は、右折でターミナルに入ることができないというのが第1の問題。

さらに、バスターミナルから出る場合、イオンモール方面に右折で出ることができない。また、左折では出られるが、左折後に右折レーンに入ることができないため、新青梅街道を右折することができない。と、市からはこのように伺っている。

次に、運行ルートの問題である。この周辺を運行しているのは3系統あり、1つ目は、立川方面から来て、三本榎、武蔵村山市役所を通り箱根ヶ崎駅に行く系統。2つ目は、立川方面から来てイオン

モールで終わる系統。3つ目は、並走して立川方面から来てイオンモールを経由したのち箱根ヶ崎駅に行く系統である。

アンケートでは弊社の路線バスの市民の利用率が16%とあるように、輸送区間の輸送実績の比率について、三本榎から箱根ヶ崎間は18.9%、一方、村山医療センター入口から立川駅北口間が81.1%となっており、新青梅街道より南側の利用率が高いというのが現状である。

4ページでは、立川方面から武蔵村山市役所を通り、箱根ヶ崎駅に向かう系統をNo.3駅に入れるとしたらどうなるかを示したものである。立川方面から来ると、三本榎の手前の都市計画道路の交差点(A)を左折、次の交差点(B)を右折、駅前広場に左折で入り、駅前広場(C)を左折で出て、本来であればそのまま新青梅街道との交差点(D)を右折したいが、不可であるため、新青梅街道を左折し、多摩大橋通りとの交差点(E)を左折、多摩大橋通りを通り、多摩大橋通りと都市計画道路の交差点(F)を左折、次の交差点(B)を左折して、ようやく右折レーンに入り、新青梅街道(D)を右折、三本榎交差点(G)を左折してかなければならない。逆に箱根ヶ崎方面から来る場合は、武蔵村山市役所を通過して、三本榎の交差点(G)を右折、駅前広場(C)には右折で入れないため、(D)を通過して、(E)を左折、(F)を左折、(B)を左折して駅前広場(C)に入ることになる。この後立川方面に行くためには、先ほど説明したルート(D→E→F→B→D)を通り(G)を右折していかなければいけない。このようなルートを通れば、利用者からクレームが来ると思われる。

次に、5ページ、モノレールが開通すると新青梅街道以北の大型路線バスの運行区間がコミュニティバスの区間になると想定したもので、現行の武蔵村山市役所を通過している系統を、途中三本榎で折り返した場合の案である。この案でも、(A)を左折し、(B)を右折するのだが、駅前広場に入ると先ほど説明したように大きく迂回しなければならないことから、駅前広場を通過して(D)を右折し、(G)を右折して立川駅に戻るという案になる。駅前広場に路線バスが入れないというのが現状である。入りたくても入れないということになる。

なお、コミュニティバスのような小型バスであっても大型バスと同様に駅前広場への右折進入、駅前広場からの右折退出ができないので同様のルートで運行する必要がある。

市は、No.3駅に関して交通ネットワークという言葉を使うが、何がネットワークなのかよくわからないということを2年も前から何回も事務局にはお伝えしている。モノレールありきの計画なのかわからないが、路線バスが駅前広場へ入れない計画であるということをお聞きしたい。これが1つ目の問題である。

もう1つの問題が、1ページに戻っていただき、No.3駅駅前広場には路線バスが入れないので、問題提起することではないかもしれないが、No.3駅駅前広場は狭すぎるという問題。イメージ図では、モノレールの橋脚と思われる階段下の部分について、軌跡が記載さ

れていないためわからないが、バスの大きさに対してカーブがきつすぎて大型の路線バスは曲がれない。また、このイメージ図だとバスは正着で真っ直ぐ止まっているが、バスは停車場へ斜めに進入するのでバス後部が出てしまい、後ろのバスが追い抜くことができない。仮にここまで正着してしまうと右にハンドルを切った場合にオーバーハングといって後部が外側にはみ出してしまうのでガードパイプにぶつかる恐れがあるため、ここまで正着することができない。正着しないようにすると、後ろのバスが追い抜くスペースが必要だが、そのような大きさのターミナルになっていない。さらにこの図を見ると、普通のロータリーはグルグルとバスが回れるようになっているが、回るスペースがないので、次の車両が来たら道路に出ていくしかない。したがって、乗り継ぎターミナルとか公共交通ネットワークとは程遠い大きさだということ。

改善基準告示の話もしていただいているが、バスの運転手は4時間連続して運転してはならないので、本来であれば駅ターミナルで30分程度休憩時間が欲しいが、バスを止めるスペースがないので、休憩することができない。

今日は、市民委員もいらしているので、将来、皆様のお子様やお孫さんの代でバスがなくなってしまうような環境になるということの問題提起をしている。是非皆様の御意見をいただき、事務局も真摯に対応していただきたい。

最後にもう1点、恐らくこのターミナルは出る場合に信号がないので、誘導員が必要になる。誘導員を一日中配置することで年間2,000万円かかることになる。こういった費用も市で負担するのか、バス事業者が負担するのかわからないが、No. 3駅はいろいろな問題を持っている。武蔵村山市の顔というターミナルがこのような状況でいいのかということをおもてを皆さんも御議論いただきたいところで問題提起させていただく。

- ◎ 問題提起として挙げられたが、一般的な話であるが、私が関わっている他の自治体の駅の拠点形成では、公共交通協議会の議論とは別に、駅前周辺整備計画を自治体が策定している。その協議会の中で具体的に問題点、課題、交通事業者との調整を行っている。

三島市、伊東市の伊東駅前、伊勢原市は具体的な都市計画や公共交通計画とは別に拠点整備事業としてまずは議論する。公共交通協議会は、基本的には公共交通計画に関する協議会であるので、あくまでそういったものを使って将来の計画を議論する場になる。

今回、御提示いただいた中で、市民の方もいらっしゃるので感想を伺うのはよいが、公共交通協議会の中で個別具体的な議論をするものではないと私は理解している。

- この大きさで都市計画決定した場合、変えられないということをお事務局はおっしゃっている。これは大きな問題として考えていかなければいけないと思っている。

我々のバス路線で新青梅街道以北の輸送量は、現状利用が少ないので、どうしても入りたいというよりは、ネットワークの議論として考えていただきたい。そういうことを2年間先送りされている。

皆さんに、No. 3 駅の駅前広場は変わらないことを理解していただいたと思う。先送りはいかがなものか。

- ◎ もちろんその通りである。公共交通協議会の中でバスネットワークの再編などは議論するものである。今回の場合はモノレールという新しいモビリティが市にできる。それに対して、並行していた東西軸のバス路線が直接的に影響を受けることになる。そうすると、南北でフィーダー輸送に関わるようなバスネットワークの再編に転換しなければいけない。そういった中で、バス事業者、タクシー事業者と一体となって、将来のネットワークの再編をどう考えるのか。今話があったように、市としてモノレールからのシームレスな移動をNo. 3 駅で考えるのであれば、再編計画の位置付けとして交通事業者との計画をどのように考えるのかは、ブレイクダウンしなければいけない。

あるいは民間事業者として2024年問題を含め、将来の縦軸の系統よりも、南北で越える需要が少ないので南側だけの運用をしたいので、その再編に向けた調整を図って欲しいなど、各事業者の意向を含めた中で再編計画を立てるということを、例えば交通部会を設置して検討していく、というのが正しいやり方かと思う。そういった中で議論をするものである。

駅前の計画については、整備計画を担当している事業部隊がいる。そこで具体的に都市計画決定されるなど事業化したものを次のプロセスに移すというのはなかなか難しいところがあるが、そういったハードルをどう考えているのかということも含めた上での対応が必要と考える。

また、今回の場合、右折できないといったところは交通管理者との協議の上のことだと思うので、この中でどういう運用をさせるのか、といったところまで含めたターミナル利用としての運用の調整を図らなければいけない。

いずれにしても段階的な運用を全部やらなければいけない。「再編」に当たっては、「モノレールを使う前の段階」から「モノレールを実際に使う場面」へとソフトランディングさせるための計画の軸線が見えてこない、再編に対するアプローチができない。実際に駅前広場が作られてしまっただけからでは、それが機能しないということになりかねないので、時間軸に注意しながら進めてほしい。また、実際にバス事業者と協議をする中で、ここの交通結節点でこんな活用をしたいという思いが出てくるかもしれない。事務局は、整備計画を作る部門との調整や交通部会のような形で、広く交通事業者に問いながら、活用のイメージをどう共有していくのかということ丁寧な検討していく必要があると思う。その辺、事務局はいかがか。

- 事務局としては、この協議会全体の場ということではなく、会長が仰ったような別の場で、先日ヒアリングに協力いただいた事業者の皆様方とお話しをしていきたいと思っている。

なお、No. 3 駅だけでなく、No. 1 駅にも駅前広場を整備する予定である。また、駅前広場を整備しなくても、その他に3つの駅が市内

に作られる予定である。それらも踏まえ、各事業者が今、5年後、10年後、どういう運行イメージを持っているのかというところをスタートとしてお話をさせていただきたいと思っている。

先ほどよりネットワークやシームレスという単語を用いて説明しているが、そのためには市とどこかの事業者という話ではなく、広域的な視点を持つ必要がある。内容によっては、隣接する行政や、共通している関係機関の皆様方との協議も必要になる。そういったところは事業者の話を伺いながら、何ができるのかを見つけていくような話をしていきたい。

先延ばしという話を頂戴しているが、決してそのような思いは持っていない。いつを目標に再編計画を作っていくかという点も事業者と共有していかなければいけないと思っている。

今、具体的なスケジュールは申し上げられないが、1つの目安としては、インフラ整備の進捗にもよるが、駅舎の工事の時期が見えてくるところをゴールにしなければいけないと思っている。そう考えるとのんびりできる話ではないと認識している。

◎ 事務局より説明があった。この絵を見ると、市民委員が見ても使いにくいと思う。不適切な表現かもしれないが、そう見えてしまう。あえて意見を伺わなくとも、全体の認識、共通した思いというのは得られると思う。協議をする中で、全体の認識、思いを広げながら、着工に向けた公共交通を利用してもらうためのロードマップに具体的なインフラ整備のロードマップを併せていくために、事業者を含めた協議を展開したいという市の意向である。その方向性はいかがか。

○ そのようにお願いしたい。ただ、本日資料を提示し説明した内容は、2023年4月から武蔵村山市とバス事業者の間で、この話は何度も協議している。事務局から説明があったが、駅舎のイメージができてからと言うが、ここのデザインはこれしかないとおっしゃっているのもう一度すべての計画を考え直していただかなければNo.3駅は使えない。事務局は、入れないのであればイオンモールで止めてもいいと言っているが、それがシームレスなのか。住民の方も真剣に考えなければ、あっという間に10年が過ぎて、すべての路線バスが撤退せざるを得ない。

我々は運転手不足なので、どうしてもここをどどんやりたいたいというわけでもない。ただ、住民の皆さんの足を守る責務があるので、責務を果たすためにどうか考えてくださいと言っているが、変わらないので、是非閉ざされた場で話すのではなく、皆様にも理解していただきたいということで今日お話しさせていただいた。

◎ その趣旨はよくわかった。議事録にしっかり残る。事務局としてもアプローチの仕方については具体的な協議体制を作るという方向性は間違いはないという理解で私もいる。その中で進めていただきたい。事務局、よろしいか。

● No.3駅に路線バスが入らずに交通プラザで転回すればよいという考えは、市として持ち合わせていない。作成いただいたパース絵は、御説明いただいたとおり、市が提示している絵の一部を加工し

て作成されたものである。市としては、路線バスに入っていくことを想定して、2つのバースをイメージしている。またMMシャトルについては1カ所停車できるイメージをしている。タクシーも活用できるイメージをしている。

これからルートや走行頻度をはじめ、再編全体について詳細に協議させていただく中で、必要に応じて協議会に報告していきたいと考えている。

- ◎ 私が関わっている三島や伊東の駅前広場も全部バスの軌跡を書いて回転できるか確認した上で運用している。まだこれは設計に入っていない。これはイメージバースで、バスを入れたい、MMシャトルを入れたい、個人ベースで移動できるタクシーが欲しいという思いの絵である。本当にこれが適しているかという検討は具体的な設計をするときのプロセスになってくる。一方、その時点からの協議では遅いということもあるので、ぜひ丁寧な対応をお願いします。

そのほかいかがか。

- 課題のところでも3点ある。誰もが利用しやすい公共交通とあるが、車いすの移動について見ると、福祉施設の利用者は福祉の車両で送迎、あるいは介護タクシー利用による通院ができると思う。むらタクは予約による利用、路線バス、MMシャトルは車いすが乗れる仕組みにはなっているが、車いすを使っている人の話では、乗る際に運転手に負担をかけてしまう。乗客も待たせることになってしまい迷惑になるなど、気兼ねするから乗れないという人がいる。その狭間を埋めているのがタクシーなのだが、実際バスは車いすに対応できるのに、利用者が利用しづらいのでは、社会や人の意識、風潮が変わらないと、誰もが利用しやすいというのは言葉だけになってしまう。福祉との連携も課題として必要ではないか。

2点目は自動運転について情報提供である。先日、静岡県富士市の自動運転実証実験に行ってきた。静岡県主催のルートと富士市主催の2本のルートを同時に運行管理するというのは全国初ということで、富士市では自動運転の検討から実証実験に至るまで5年かかったそうである。車両は名古屋大学からスポーツカーを作っているタジマモーター製の6人乗りを借り、自動運転システムの提供と管理は東急が行っていた。東京都では昨年11月に荻窪、12月に多摩センター、今年の2月18日から23日に瑞穂町で自動運転の実証実験を行う。これは立川バスが協力している。レベル2の実証実験のため、運転席には運転手が乗る。

最後に、これは理念的なことかもしれないが、今まで「協働」という言葉があったが、今は、「協働」から「共創」にシフトしていくことが重要である。今までの協働で取り組んでいくことからシフトして、行政、市民、事業者、企業、大学、先ほどの前田委員のように駅前広場のあり方についても最初からいろいろな人が企画立案、計画、事業実施、維持までを一緒に取り組んで価値を創造していくことがどのプロジェクトを進めていくためにも共通課題である。シークレットで決めるのではなくて、公の場で議論して決めていくことが大事である。

例えば新駅のまちづくり協議会を各駅で設置するという市の構想があるが、令和5年6月から7月に市民ワークショップを開催しており、その参加者に市民、学生が入っている。このコアメンバーに事業者、企業、大学が参加すると1つの共創ができるのではないか。

この3つの点を課題で発言させていただいた。

- ◎ 情報提供を含めてということであった。
- 立川バス作成の資料を拝見して、3ページ、黄色い四角の中の輸送区間の比率18.9%、81.1%を見て、また会長からの発言で再編計画という言葉も聞き、駅前広場整備を担う者として、モノレール新駅に伴う駅前広場の設計に向けては、現行のモノレールの運賃、所要時間などを踏まえて、どうしても運賃抵抗、時間価値というのが利用者にとって重要なファクターになると思っているので、利用者やバス事業者と意見交換を重ねながら利用便益を検証する必要があると思っている。その辺を踏まえて今後の施設配置を検討したい。
- ◎ 前向きなご意見である。積極的にやっていきたいということである。

その他いかがか。

- これは議題1と2、資料4についてすべて意見してよいか。
- ◎ 結構である。
- いくつか感想を含めて意見を申し上げたい。

1点目、市民アンケート、利用者アンケート、事業者ヒアリングを丁寧にしていただいて、このような現状をまとめていただいたのは素晴らしいと思っている。この中で、今後、市民の方へ現状をより伝えていただくために、路線バス事業者として、立川バス、西武バス、都営バスがあるが、立ち位置の違いをいま一度明確にして欲しい。都営バスは公営、立川バスと西武バスは民営なので、もともと立ち位置が違う。これは都営バスがどうこうという話ではないが、梅70系統の運行に当たっては、地元の沿線自治体から多額の補助金が出ている現状を市民は知らないと思う。一方で、民営バスは補助金なしで自営で赤字を垂れ流しながら運行してきて今に至っているということを前提認識として、どのような形で市民にお伝えするかは難しいと思っているが、そこが抜け落ちている。バス事業者3社という形でまとめて示されることが多いが、そもそもの成り立ちも含め、立ち位置が違うということを市民にまずわかっていたかかないと、そこが最初のスタートだと思う。表記の仕方を検討いただきたい。

また、担い手不足の中で、今後さらに運行が厳しくなってくるといこと。現在、都営バスと西武バスは重複している区間が多い。例えば東大和市駅から奈良橋を通過して青梅街道に入り、武蔵村山市役所に至るまではほぼ都営バスと同じである。ここを10年後まで続けられるかという難しい。民営で赤字を垂れ流して運行しているのと、公営交通で地元沿線自治体から補助金をいただいて運行しているバスとはアドバンテージが違う。そういうところも含めて市民

に周知する必要があると思う。

梅70系統も地元の補助金があって今まで成り立ってきた。10年前に西東京市が補助金を打ち切って、西武柳沢駅前から花小金井駅北口始発になった。今度小平市は打ち切るのか、小平市は昭和病院があるから打ち切らないのではないかと社内で話しているが、そういう機運が見えてくる中で、その辺を市民にお示ししていかないと、いつまでも公共交通がある前提で話をスタートしても困る。この現状分析は非常に良いが、その点をもう一步つけ加えていただくとありがたい。

2点目、地域公共交通計画のロードマップを拝見して、先程の話の中でも再編後の駅前広場のあり方についての議論は当然だと思っているが、右上のフェーズのところ、10年間を関心期、準備期とフェーズで分けているが、状況はかなりひっ迫している。10年間種まきして、再編で実行というのは違うと思っている。担い手不足の中で大型二種免許の保持者は、50歳以上が85%に近づいている中で、10年経つと大型二種免許の保持者はほとんどが60歳以上になる。そのときに実行できる計画であるか。近々で危機が迫っている状況であり、のんびり種まきしている暇はないということをどう市民に伝えるかも含めて検討願いたい。

3点目は、先程も話があったが、交通事業者が目的になることは全くない。我々は、その先に何かがあるから手段としてバスや鉄道を利用していただけるものだと思っている。我々がいくらいいい新車を導入したとしても、それを目的に乗る人はいない。外出機会の創出は非常に大事である。外出目的という視点も明確に持ちながら、計画に入れていただきたい。

担い手不足の状況を自治体として課題としては書いていただいたが、今後のロードマップには全く触れられていない。ここの課題は我々もいい案を持ち合わせているわけではないが、我々も自治体と一緒に考えていきたいと思っているので、ここはぜひロードマップに何かしらの形で載せる工夫をお願いしたい。

◎ 今ロードマップの話が出た。基本方針に関連する内容だと思うので、先に事務局より説明いただきたい。

## 議題2 基本方針（案）

### 【事務局説明】

#### ● 資料4に基づき説明

公共交通の「良いところ」や「新たな試み」など、地域公共交通に関する様々なことを市民の皆様にお伝えする機会を作って継続し、過度な自動車利用から公共交通利用に向けた意識改革に取り組んでいきたいと考えている。

委員から頂戴した意見等を踏まえ、ロードマップの内容を精査し、中身のある内容にして目標達成に向けた施策を検討したいと考えている。

【意見、質疑等】

- ◎ 委員からもいろいろ指摘があった。バスは手段であるといったこともあった。

静岡の地域公共交通会議にいくつか出たが、静岡県では昨年12月7日、8日に小学生バス無料化という形で、2日間、静岡県全域で、県と自治体とバス協会が利用促進イベントを行った。その結果、17,000人を超える子どもたちが乗車した。さらに、親の利用もリンクしているの、大成功と言ってよいだろう。

ただ、乗ってもらったのが大成功ではなく、自治体が取り組んだことは、バスに乗ってもらうために何を考えるか、自分たちの自治体の路線を見て、子どもたちに興味を持ってもらえるところ、このバスに乗って行ってもらえるのではないかと観光ポイントや学習ポイントを市の職員がバス事業者と一緒に情報ツールを作り、児童に周知した。そうすると、子どもたちは7日、8日はどこに行こうかと噂が広がり、いろいろな市町でのバス利用に直結した。そして、それが打ち上げ花火的になってしまうといけなないので、静岡県ではバスに馴染んだ将来の公共交通利用者につながるようにという思いを描きながら毎年実施できるようなプログラムを組んでいる。

バスに乗ることが自分たちの目的を達成させるためのツールになるということを理解する。単なる通勤通学の利用だけではない。そこまで行くと、バスの活用の下地が揃ってくる。静岡県の取り組みの結果が年度内には上がってくる。バス協会やバス事業者、自治体として、子どもの教育の中での取組ということも是非検討していただけるとありがたい。

ロードマップについて、10年計画の中でなかなか余裕がないといった切迫感もあるという話であるが、利用者にとってみると、今まで運転していた人が公共交通に転換するというのはものすごくハードルがある。モビリティマネジメントともいうが、きちんとした段階を踏まなければいけない。公共交通計画の中で意識変化をもたらせるような過程を示したロードマップを私は初めて見た。地域公共交通会議を他24自治体で参加しているが、他の自治体にはない。市民の意識を変えながら実際に使ってもらおうアプローチをする。こういう計画を出すということは、絵に描いた餅にたくないということが分かる。利用者の意識として公共交通を使うという話と、事業者としてフォローアップできるような体制が取れるかどうかも重要である。是非その辺がうまくかみ合ってくるとすごくいいロードマップになる。どのタイミングでどういうアラートを発信するか、そういったところまで出てくることになるので、是非丁寧にやっていただきたい。

質疑等はあるか。

- 確認だが、先ほどの駅前広場の話はここではないところで議論の場が持たれて、公開される形で場が設けられるのか。今までも傍聴に来たり、資料を作ったり、本来であれば自分たちの仕事ができるところが、市に付き合うために事業者の時間を使わせてしまっている。ご自身がアクションを起こさなくてもそういう場が物理的にできるのか、法的にできるのか。それは大丈夫なのか。
- ◎ 事務局はやると言っている。委員からは、まちづくりに関する市民ワークショップなどの実績もあることも考えて検討会みたいなところをオープンにしてはどうかという意見もあった。それがそのままになるかわからないが、協議体制を組んで動かしていただく。

部長からも、こういったアプローチは単なる線の引き方だけではなく、どういう人たちが本当に使うのか。交通手段選択という分野になるが、本当に交通手段としてモノレールが中量移送になってくるのか。あるいはバス利用にするのか、個別にするのか。それをシームレスにつなぐための住宅までのラストワンマイルベースにつないでいくのかなど、いろいろなところを議論していく中で、拠点はどう位置づけるか考えていただくことになると思う。よろしいだろうか。

○ 承知した。

◎ そのほかいかがか。

○ バス事業者から話があったが、東京のバスの現状、全国的なバスの現状でもあるが、人手不足というのは2024年問題の前からその傾向は見えていた。コロナの時に採用ができなかった。収入が6割に落ちたことがあり、採用したくてもできない期間が3年あった。それとちょうど2024年が重なった。今後人手不足が急速に回復することは恐らくないと思う。そう考えると、今後取捨選択をしていく必要が出てくるのではないかと考えている。

例えば、全てをバスでやる必要があるのか。事業者によってはその先を路線バスの代わりに小さいバス、ハイエースなどにして、自分のところでオンデマンドをやっているところもある。複数の路線が同一区間を各々運行してたところに、ハブとなるバス停を作り、ハブ以降は乗換えるという工夫をしている例があった。不便にはなるが、それでも維持しようという事業者もある。いろいろなバスが全部同じ方向に、例えば駅に向いているのを、途中で1本にまとめる。その代わりにICで割引、乗り継ぎはタダで行けるようにするとか、いろいろな工夫をしている。

赤字、黒字ということもあるが、今はそういった次元ではない。とにかく人がいない。場合によっては黒字の路線を減便してでも赤字路線の確保をやっている事業者もいることを理解いただきたい。

ターミナル1つにしても、それがうまく回らないとこちらとしても人が割けなくなってしまう。人がいなくて出したくても出せない状況である。

今後、いろいろな計画を立てるに当たって、今がそのままあるという前提ではなく、どうすればもう少し効率的に運営ができるかという視点も見ていただきたい。

◎ 現状からのご意見である。バス事業で利用客が9割戻ってきたという話があったが、伊豆半島や千葉の房総の南側は7割ぐらいのところもまだある。静岡県自体はバスで維持できるといったところはなかなか難しいというところで、県全体として自治体のほうに公共ライドシェアを具体的に地域の中で選択し、議論しなければいけないといったレベルまできている。

そういった中では、交通事業者がこれだけ頑張っている武蔵村山はまだまだやれること、協力できる体制がある。そういった自治体である。ぜひ共創という形の中で、利用者が利用できる環境をどうやって演出するのか。また利用者が使っていく仕組みの中でちゃんと位置づけていかなければいけないので、これからが大事である。是非よろしく願います。

そのほかいかがか。

○ 今バスのことでいろいろ意見が出ているが、運転士の立場から現状と、ぜひ公共交通の整備の中で環境を良くしていただきたいということでお話する。

弊社では、イオンモール、箱根ヶ崎の路線については、イオンモー

ルの交通広場の中にバスを停めて、近所にアパートを借りており、運転士はそこで休憩をしている。本来は車庫に戻って営業所の食堂で食事をするが、車庫を出発し、立川、イオンモール間を折り返しているときに、4時間の連続運転の規制により1本、2本で車庫に戻れなくなる。そのため、イオンモールにバスを置いて、アパートで休憩し、勤務に戻る。

MMシャトルについては、東大和の芋窪に弊社の折り返し所があるので、その折り返し所にMMシャトルを約3台停めている。休憩する小屋があるが、今は女性の運転士もおおり、小屋も小さいことで、トイレの問題等で男女分けなければならず苦慮している。運転士の中でもそこを我慢しながら、女性と一緒にすると男性のほうがバスの中で食事を取り、運行していることを理解していただきたい。

ロータリーに関して、他委員からも話があったが、運転士の視点からもロータリーの環境には配慮いただきたいと考えている。整備する中で折り返し場や駅に市で公共的なトイレを用意してもらいたい。駅の中にトイレがないところが非常に多い。バスが停められる駅であればいいが、規模の小さいロータリーだと我慢しながら運行しなければいけない。運転士不足というところで、快適な環境整備を行っていただき、運転士を増やしたいという思いがある。是非自治体でもそういう点も念頭に入れていただき、運転士の立場の環境整備もお願いしたい。個人的な立場での意見となったが、よろしく願います。

- ◎ そういう体制の中、現在の公共交通が運営されているという実情がある。是非、今どういう状況で運行が行われているかということについては遠慮されずに発言していただきたい。

そのほかいかがか。

- 今委員からの発言もあったが、弊社の路線の状況をお知らせする。昨年4月に改善基準告示が変わったが、その直後に運転手不足により、4月から8月の間、高速バスの羽田線と御殿場線を急遽全便運休した。売上はゼロだった。その間、一般路線バスのダイヤの見直しをした。コロナ禍においても減便をしていたが、この時はお客様が乗らないことによる減便であった。一方、8月19日の減便はお客様が9割戻ってきている状況であったが、運転手不足のため実施した。この時に会社全体で9%のダイヤを減便した。

運転手採用についても、実際は本当に困っている状況である。運転手が入社し、引っ越し費用等で最大70万円を支給するなど、かなり苦勞して運転手を採用しているのが現状である。

それでもまだ人が足りていない。今後、退職や、採用が間に合わなければダイヤを減らさざるを得ないという状況の中で運行しているの、是非理解いただきたい。先ほど他委員からも10年後にバスがあると思わないでほしいと発言があったが、まさにそうである。そちらも理解いただきながら、ターミナル整備もしっかりお願いしたい。

- ◎ 千葉の自治体では、自治体とバス事業者が協力して、ハローワークと一緒に就職説明会をやっている。市川、船橋、習志野でやっている。地方では君津市と富津市でやっている。富津市では21名が参加、実際に社員になった人はまだいないが、関心を持って足を運んでくれるようになったとのこと。以前は就業体制が厳しいという話や、収入が得られないなどの意見もあったが、バス事業者も自社の収入を上げていただくような努力をさせていただいているので、職場環境の改善がだいぶ広がってきた。ニュース報道では良くない話ばかりが流れていたの、募集をしても人が集まらなかったが、最近

	<p>は地方では少し集まってきている。ただし、定着には至っていない。それが現状である。東京でも同じような話だと思う。</p> <p>自治体が協力できる取り組みは沢山ある。女性ドライバーの話があったが、女子高にバス会社とタクシー会社と自治体と一緒に行って説明会を行い、将来の運転手を獲得するという取り組み例もある。いろいろなケースで自治体と組む事例があるので、今回ロードマップにないという話があったが、何ができるかということについても是非検討いただきたい。</p> <p>その他いかがか。</p> <p>○ 担い手不足の話があったが、弊社も担い手不足は同様に厳しい状況である。弊社は西武線沿線を中心に事業を営んでいるが、毎日各営業所でバスを運行していて、全体では1,300人が必要人員であるが、50人以上足りない状況である。11営業所あるので、1営業所平均5人足りず、代わりに休日出動や、残業などといったやりくりで何とかしのいでいる状況である。バッファが非常に薄いので、エリアは違うが、ひばりヶ丘では乗務員のインフルエンザ罹患者が増えてしまい、やむなく1月中は減便対応をしている。担い手不足の影響で乗務員がもともと少ないため、インフルエンザやコロナの罹患が乗務員に広がると、日々の乗務員の運用が賄えない状況で、ギリギリのところをやっている。そういう厳しい状況を含めてご承知おきいただきたい。</p> <p>◎ そのほかはいかがか。よろしいか。</p> <p>いろいろご指摘事項があった。事務局は検討した上で、修正する、あるいは次なるプロセスの段取りをするなど、いろいろ検討いただきたい。よろしく願います。</p> <p>全体を通してよろしいだろうか。事務局から最後に何かあるか。</p> <p><b>【事務局説明】</b></p> <p>● 本日の会議録について、案を作成次第、メール、郵送でご確認いただきたい。</p> <p>次回の会議は、3月中旬から下旬を予定している。年度末でお忙しいと思うが、調整をさせていただきたい。</p> <p>次回の会議の議題としては、計画の目標案、施策案をお示しいと考えている。</p> <p>以上である。</p> <p><b>【意見、質疑等】</b></p> <p>◎ 今後のスケジュールについてはよろしいだろうか。</p> <p>以上で令和6年度第2回地域公共交通協議会を閉会する。</p>
--	---

<p>会議の公開・非公開の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 公開 <span style="float: right;">傍聴者： 4名</span></p> <p><input type="checkbox"/> 一部公開</p> <p><input type="checkbox"/> 非公開</p> <p>※一部公開又は非公開とした理由</p> <p>{ }</p>
--------------------	---

<p>会議録の開示・非開示の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 開示</p> <p><input type="checkbox"/> 一部開示(根拠法令等： )</p> <p><input type="checkbox"/> 非開示(根拠法令等： )</p>
---------------------	--

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）