

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和6年度第3回武蔵村山市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和7年3月28日(金)午後2時58分から午後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、清水委員、大谷委員、内野委員、前田委員、秦野委員、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、本間委員、佐藤(義)委員、武山委員、安齋委員、今泉委員 代理出席者：五十嵐氏(中山委員代理)、尾崎氏(若田委員代理) 欠席者：石川委員、大重委員、榊原委員、指田委員 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2回協議会意見・対応案
議 題	1 計画骨子(案)について 2 施策・事業(案)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 委員の意見等を踏まえ、資料については修正を行うこととする。 議題2について 委員の意見等を踏まえて、どのタイミングでどのような事を検討するかを整理する。 協議会の下部組織としての部会を設置することとする。 部会長は、会長の指名により都市整備部長を選任する。 部会員の選任については、6月の協議会において報告する。
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。) ◎：会長 ○：委員 ●：事務局	報告事項1 第2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。 前回いただいた質問等について、対象事業という形で対応できる事業内容を組み込む形で全体像が示された。 現段階ではよろしいか。 ○ 異議なし 議題1 計画骨子(案)について 【事務局説明】 ● 資料2に基づき説明 【意見、質疑等】 ◎ 質疑等はあるか。 ○ 1点確認させていただきたい。資料2の2ページ、路線バスの現状を6点示していただいている。4点目に改善基準の改正というこ

とで、「夜7時に切り上げないと翌朝6時」と例が示されているが、これではインターバルは11時間であり、9時間という説明との整合が取れない。出勤と切り上げを区別するのは難しいが、出勤の対義語は退勤であるので、例えば「夜9時に退勤しないと翌朝6時の出勤に間に合わない」というのであれば9時間のインターバルの意味は分かるが、これだとどういう趣旨を説明しているのかわかりづらい。インターバル9時間と言っても、睡眠時間というわけではなく、退社から出勤までが9時間である。その中で通勤時間や食事、風呂を含めることになるので、実際のインターバルとして9時間と捉えられるかという是非はもちろんあるが、この例えはうまくないので、再考をお願いしたい。

● 適切な表記に修正する。

◎ これは夜7時にこだわっているわけではない。9時間の実情がわかる表現で修正をいただきたい。

現状認知に関して、かなり細かく丁寧に加筆されている。それに向けて、具体的な次なるプロセスに向けた課題のとりまとめがなされたということである。よろしいだろうか。

今修正が1点あったが、全体像を見直す中で作業を進めていただきたい。

議題2 施策・事業（案）について

【事務局説明】

● 資料2に基づき説明

【意見、質疑等】

◎ 10年という計画期間のロードマップとして5つのフェーズに置き換える中で、どの段階で事業を展開していくかといった方向性を今回一覧という形で再修正し、整理していただいた。

質疑等はあるか。

○ 施策・事業案のロードマップについて、事業No. 22の駅前広場の検討や整備は令和8年度からとなっていて、モノレール延伸に向けた公共交通ネットワークのリデザインが2年ぐらいい後に再検討となっているが、これは駅前広場の検討と合わせてネットワークも考えるべきではないか。

従来から議論されているように、駅前広場だけ検討しても、バスのネットワークによっては構内にバスを入れなくて、バスベイで対応できるかもしれない。ネットワークについては、参考資料にある武蔵村山市内のバス路線網図を見るとわかるが、南北軸は立川駅や昭島駅を結ぶバスルートがあり、市の北側は旧青梅街道沿いに都バスと立川バス、西武バスに加え、新青梅街道沿いに多摩都市モノレールが東西に走ることになる。南側は立川市になるが、西武拝島線が走る。市の中央を東西に走るバス路線を作るには、今、春名塚から江戸街道を通過して昭島駅に行くバス路線があり、あとは日産通りを通過してイオンモールや立川に行くバス路線があるが、実際に武蔵村山市を西側から東側に通過できるバス路線がない。これは将来

的に榎の地区に街路整備によって江戸街道が全部開通できると、春名塚から江戸街道を通過できるバス路線ができて、これで市の東西南北の軸が形成されると思う。

もう一つは、施策3-1の情報通信技術を活用した情報提供、施策3-2の次世代モビリティの導入検討も5年後から導入検討や実証実験となっているが、GTFS、標準的バス情報フォーマットは2020年からオープンデータとして活用されているので、いつでもできる。また、バスの自動運転は検討から実証実験に至るまで5年かかった自治体もある。施策・事業については、できるだけ先延ばしせず、令和8年度からスタートさせてもよいのではないかと。

施策1-2の公共交通を利用するきっかけづくりで、駅前広場の検討は協議会の部会としてすぐに対応できると思うが、地域公共交通のネットワークについても共創型の考えを取り入れて、今までにない、まちの環境型、共創型地域公共交通モデルを提案していただきたい。

例えばであるが、今、土地区画整理事業をやっている（仮称）No.3の駅から南のイオンモールに行く区画整理地区内の南北道路は、トランジットモールの社会実験を経て、将来的に公共交通の専用道路にできないのか。なぜこんなことを私が申し上げるかということ、榎3丁目の土地区画整理地区の東西南北の幹線道路の信号機のない交差点で、この間、自動車と自転車の重大な人身事故が発生した。ゾーン30なのに猛スピードで交差点に進入したと聞いている。後日、この道路で速度取り締まりが行われている。警察本庁は通過交通量が規定量に足りないということで、今の段階では信号機はつけられないそうである。この時点で交差点の改良やトランジットモール化を検討してもよいのではないかと。

また、モノレールの（仮称）No.2、4、5駅については、南北の居住地を、例えば自動運転バスやグリーンスローモビリティで結ぶことで、駅から離れて歩けない住宅地域から駅へのアクセスを確保することができないか。こういうことをやりながら、マイカーから公共交通にシフトして、脱炭素社会へのアプローチの一翼を担うことにもなると思う。

今私はタクシーの運転手をやっているが、私も将来運転ができなくなる時が来るので、今から公共交通に乗ったり、乗る練習が必要だと感じている。

- ◎ 多岐にわたって意見や要望をいただいた。事務局、いかがか。
- 様々なモビリティの実証実験が各地域で行われており、機能や導入については短期間でできるものとそうでないものがある。数年後に始めればよいという考え方は決して持っていない。ただ、まちがこれから変わっていく中で、将来を見据えて、タイミングや実験を行っていくやり方、区域等々を検証していきたいと思っている。
- ◎ 今回の計画は10年というオーダーで組んでいる。通常、地域公共交通計画は5年である。5年をPDCAで回したら、次の5年に課題を認知しながらスパイラルアップしていくといった形で取り組んでいくものである。武蔵村山市の場合には、モノレールの都市計画

決定の告示がなされている。将来、ここにインフラができる。そこにどう着地点を持ってつなげていくかといった、5年ピッチをさらに重ねる中で到達点がしっかり見えてくる計画になる。どの時間軸に合わせて、どういう交通モードを組み合わせで展開していくのか、その辺のタイムスケジュール感が非常に大事になってくる。

グリーンスローモビリティは、地域の住民の方たちの思い、共有、連携、地域の人たちのつながりが非常に大事で、組織形成を図らなければいけない。その着地点は、モノレールの駅であれば、できてからでなければ難しいといった問題も出てくる。どのタイミングから整理するのか。事務局としてどういうモビリティをどう具体的に検討するのか。

実証実験での自動運転は全国で行われているが、来年度から国交省は10/10という補助ではなさそうな形での運用になっている。事務局としても実証するのであればそれなりに腹をくくってやらなければいけない。今、東西の軸がないということであれば、東西の軸を結ぶ自動運転を考えるのか、あるいはフィーダー的なところの補完する仕組みとしての自動運転なのか、そういったことも含めて考えなければいけない。

いろいろな観点から、どのタイミングで検討しなければいけないか、それを一度整理していただきたい。作業としては増えるが、ぜひ検討していただきたい。

○ 現状報告と質問を2点願います。

まず現状報告について、前回の協議会で（仮称）No.3 駅について問題提起をさせていただいたところ、会長や他委員から、この協議会ではなく、下部組織の交通部会等でやったほうがよいのではないかということで、意見対応案にも記載があり、他委員からは、事業者からアプローチするのではなく、あくまでも役所からアプローチするのではないかということで、この2カ月間、何かの日程調整があるか待っていたが、一切なかったという報告である。このような格好で2年間先送りされているという報告をさせていただきたい。

もう1点報告であるが、東京都交通局さんがいらっしゃるので嫌味のような話になってしまうが、前回の協議会で運転士不足が非常に深刻だということで、当社においては昨年4月から8月までの間、高速バスを全便運休し、8月には一般路線バスを大幅に減便したと報告した。この対応策として、入社祝い金等、最大70万円を支給するなど、それ以外にも前回の会議では言っていないが、大型二種免許を取る運転士に関しては、50万円ほどかかるが、会社が負担して養成している制度がある。このようなことを説明したにもかかわらず、昨年秋には現役の整備士、今年4月1日には現役の運転士が東京都交通局に引き抜き採用されている。西武バスも同様に引き抜き採用されたということであった。

こういうことを言うと、多分皆様は、職業選択の自由とか、民間のバス事業は魅力がないのではないかとおっしゃると思うが、駄目なのかどうなのかということで、京都市交通局のホームページを抜粋で読ませていただくと、「民間バス事業者においても担い手不足が深刻で、減便や路線の廃止が行われている状況である。このような状況を踏まえ、京都市交通局では、この間、民間バス事業者への影響を考慮し、大型二種免許をお持ちでない方の採用を積極的に

行っています」とある。こういうことができるにもかかわらず、東京都交通局は、我々がお金をかけて育てた運転士を引き抜いているという事情がある。このような状況で運転士不足がさらに加速している。先ほどロードマップにおいて、10年計画でバスをどうするかという話があったが、我々としてはモノレールの延伸を待たずに、順次路線再編をせざるを得ない状況ではないかと検討している。近況報告である。

もう1点、質問だが、前回の協議会の場において、出入口が入りにくいという説明のほかに、バスターミナル内の狭さを指摘させていただいた。会長からは、軌跡の提示が必要ではないかとお話があったが、あの会議から2カ月も経っているが、軌跡の提示が今回書いていない。これは不都合なところを隠しているようにしか思えない。次回の協議会までには、軌跡の提示を必ずお願いしたい。

- 報告の1点目として、この2か月間、市から何もアプローチがなかった、という話をいただいたが、まずは、市としてどうしていくのかというところを検討していく中で、全ての事業者様に相談や報告をする状況は作らなかった。

次に（仮称）No.3 駅について、軌跡を出すようにという話をいただいた。こちらについては、今後、別の場で、そういったものを見ていただきながら検討していく機会があるかと考えている。

- ◎ 私が軌跡という話をしたのは、他の事例だが、パースレベルではなく、概略設計の段階でのパースである。概略設計の後、具体的にそこにロータリーを建設するとなると詳細設計に入る。その詳細設計に入る前にバスが回遊できるかを確認するための対応である。武蔵村山市が公表している資料は、この地域にこの機能を結節点として機能させたいといったイメージパースであるので、そこまでは現段階ではできない。概略設計に入る時期にきちんと交通事業者と議論できる場で検討しなければいけないと思う。そのタイミングは、既に詳細設計が終わってしまっただけでは全然意味がないので、その前倒しということである。

先ほどの説明の中で、通常5年間の公共交通計画のローリングという話をしたが、もう1つ時間軸が違って、10年後の開業に向けてどのような形で詳細設計・概略設計が入るか。その入る時期に応じて、きちんとした議論ができる設置委員会、協議会のようなものを作り込んでいくかということを経済局の中で確認して検討していただかなければいけない。

その協議会をどうやって作るのかということ、武蔵村山の場合は、協議会の中で議論をして、部会を設置するということを委員に諮り、了解が得られれば専門部会を作る、という位置づけになる。そして、必ずその専門部会の協議会は本会議にその内容を報告しなければいけないという義務を負うものである。必ずこの会議の中で議論されるという形になる。そういったものをぜひ皆様方で作っておかないとこれはなかなか前に進まないのではないかと。言った、言わない、言ったのに形にしてくれないという思いが錯綜してしまうとよくない。

事務局に、大体どれぐらいの時間軸の中で、そういった協議検討を市として、都市計画決定とか都市計画審議会を含めていろいろな会議体を介さないと難しいというところもあるが、概ねの時間軸を見た中で、下部組織となる部会をいつごろに動かすかといったとこ

	<p>るも提案してほしい。</p> <p>これは今日決めなければこれが動かないかという、そういうことではない。いずれにしても早い段階で協議会の皆様の理解を得て部会を設置する。さらに、その中では交通事業者と道路管理者、あるいは計画を担当する部署が一体となった委員で構成して検討するという形を構築してもらうことが必要かと思う。</p> <p>事務局、そういった対応は可能か。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 当協議会の位置づけが明記されている条例の中で、協議会は部会を置くことができる、また、部会の委員は会長が指名するという規定がある。協議会条例に基づく部会の設置に当たっては、スケジュール感を示しながら組み立てなければいけないと思う。 ◎ 諮問事項とか、そういうことではないが、今提案があったので、せっかくの機会である。決して皆さんノーという話ではないと思う。お諮りしてよろしいか。 <p>下部組織として、検討する部会について、設置したいと思うが異議はないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 異議なし ◎ 部会員は会長が指名するということである。交通事業者には是非入っていただくことが前提である。部会長としては、市が主体となってこの事業に対して取組を進めるということなので、都市整備部長にハンドリングしていただき、全体の交通の問題を検討するという形で進めていただきたいと思います。詳細なメンバーについては、事務局で委員に照会していただくという形で進めさせていただきたい。よろしいか。 ○ ハンドリングは第三者にお願いしたい。 ◎ ハンドリングは部会の部会長という形で設定する。 ○ 部会長は第三者にお願いしたい。毎回、市に先送りされている。会長はお忙しいと思うので、平等な立場の方でお願いしたい。それはいかがか。 ◎ 10年が都市計画決定で告示されていて決まっている。その前にやらなければいけないということは自治体として責任が伴うものである。もしもその段階で遅延があるようであれば、協議会の中から部会の進行が滞っているということで、こちらから部会のほうに申し入れをするアプローチを取らせていただく。他の方が委員となるよりも、それぞれの計画自体をどういう形で動かそうとしているかといったところをきちんと示しながら、例えば設計の部分にどういうところでどれぐらいの時期で具体的に組み組めるかとか、そういったことについて検討できる方にやっていただいたほうがよいと思っている。 <p>いずれにしても部会で何か齟齬があれば、常にそれは本会議の中で報告いただいて、フィードバックできるような仕組みは取っておきたい。よろしいか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 承知した。 <p>1点軌跡について、我々は労働組合と一緒に先日、大型路線バスで（仮称）No.3 駅に行ってきた。柵が閉まっているので中には入れないが、どう考えても大型バスが転回できるターミナルではない。</p> <p>軌跡を下部組織に任せるのではなく、まずは本当に入れるのかどうかという軌跡をなぜこの会議で出してくれないのか。前回もお願いしたが出していない。軌跡は、我々はほかの事業でいろいろな業者をお願いするが、作成に1週間もかからない。次回の協議会で必ずこの会議で出すことを会長から指示をお願いしたい。</p>
--	--

	<p>◎ 事務局、その対応はいかがか。全体の進め方にも関わってくる。その使い方そのものをどうするか。</p> <p>○ これが入れなければ、下部組織をやっても意味がないと思う。まずは、それをこの協議会で明確に出していただきたい。</p> <p>◎ 今そういう意見が出ているが、すべての駅についてそれを検討するのか。</p> <p>○ まずは（仮称）No.3 駅だけ明確にさせていただきたいだけなので、そんなに難しい話ではない。皆さん、いかがか。ここでできるかできないかだけ出していただいて、できないのだったらほかのことを考えなければいけない。</p> <p>○ 推測だが、このパースだと、出口部分の回転半径が足りない。軌跡を出すというのは、大型バスの最小半径は決まっているので、図上で追えばすぐできる。このパースを見た瞬間に、出口の部分のRが取れないと思う。</p> <p>○ この協議会に出していただくだけでよい。なぜそれを隠そうとしているかがわからない。</p> <p>◎ 隠そうとしているのか、事務局はどう答えるか。</p> <p>○ （仮称）No.3 駅で都市計画決定された約2500㎡の駅前広場、交通広場について、基本設計レベルで描いた軌跡図を次回の協議会に、その前に部会が開催できるのならその部会でもよいし、またこの協議会の委員からの意見であるので、今ある軌跡がどんな形であるかというはお出しできると思う。それをこんな感じで動かすというのは時間がかかると思うが、それは提示できる。</p> <p>◎ よろしいか。そちらについても、部会が先になるか、本協議会が先になるか、スケジュール感はあるが、提示していただけるということである。</p> <p>軌跡プラス交通の運用にも関わってくる。その辺の合わせ技の難しさがどうしても（仮称）No.3にはあると思うので、その辺の配慮事項を含めて継続的に検討しなければいけない場所だと思う。</p> <p>○ 入らなくてはいけない理由は何なのか。そこをスルーすることはできないのか。</p> <p>◎ その辺も含めて事務局はいかがか。もともと前回の会議の中でも、基本的にバスを入れなければいけないのか。バス事業者としても本当にそこにアクセスしなければいけないのかという話もあった。シームレスにつなぐ。モノレールからバスやタクシーやグリーンスローモビリティなどいろいろな形で地域の方たちの移動の支援をする。これは共通のコンセプトとしてあるのだが、それがここに必要かどうかという議論は、まだ具体的などころまでは十分行っていない。</p> <p>● 各事業者が（仮称）No.1 駅から（仮称）No.5 駅までどういった利活用をイメージされているのかという話はこれから伺いたいと考えている。</p> <p>◎ そういった考え方に基づいて、ここにはバスと結節させたいとか、あるいはタクシーだけのターミナルでもいいとか、そういったことをこれから具体的に議論して、詳細設計に入る段階でのターミナルの絵姿が出てくる。単なる広場空間だけでもいいというのであればそれで済んでしまう。南北の結節をするためにはここには拠点的なもの、大型は入らなくても、例えば小型だったら入れるとか。</p> <p>○ MMなら入れるなどか。</p> <p>◎ そういった議論はこれから進めていく形になる。</p>
--	---

	<p>○ バスのことを教えてほしい。今、路線バスは大型バスだが、それを今後、小型は無理だと思うが、中型、マイクロバス程度に時間帯によって車両を、例えば通期時間帯、朝夕だけは大型にして、残りはマイクロ級にして、要するに大型免許を取るのが大変なので、箱を小さくして運用することは考えられるのか。</p> <p>○ 狭隘地区で、朝から晩まで中型車で走るところであればそういった運用はできるが、朝夜は大型、日中は中型だと保有台数が倍になるため現実的ではない。</p> <p>◎ 他の自治体でもそういう要望があるが、現実的にはマイクロとかそういったレベルまでは対応できない。中型だけでもしんどいとか、バス事業者はそういった問題を抱えている。</p> <p>先ほど出てきた問題意識のところ、東京都交通局に行ってしまうということもある。私も千葉で公共交通会議をだいで抱えているが、千葉の方では、みんな東京に取られてしまうと言われている。賃金単価が高いところに行くのか、労働環境なのかかわからないが、全国的な運転手不足の問題はひずみのように出てきているのが現実である。横で奪い合いをするのではなく、そこでどう育てていくか。</p> <p>静岡の事例では、ドライバーを確保するために住宅補助まで行政が支援していかなければいけないというレベルのところまで出てきているところもある。</p> <p>そういった面では、「どこまで」というキーワードもありながら、やらなければいけない。やっけないと人々の足の確保ができない。そういう時代になってきている。</p> <p>タイミング的に、モノレールができる時まで、交通事業者として継続の意思はあるのだが、体力的にもたないということが生じてくる可能性もある。計画の中でシステムがきちんと運用できるような形のソフトランディングできる道筋を部会の中で丁寧に検討しながら、協議会の中で全体の再編に落とし込みをしたい。現状、どういったバス事業の状況があるか、タクシーの状況があるかということもその場の中で共有していきながら議論していきたいと思う。重たい話がしばらく続くと思うが、10年先にモノレールができたからいいというレベルではないことが地域の中で起きるということなので、協議会として共有の意識で取り組んでいきたい。よろしく願います。</p> <p>○ 参考資料があるので私が知っている限りで補足させていただく。</p> <p>近年の新線整備の事例で1番目に宇都宮LRTが出ているが、たまたま宇都宮共和大学の特任教授の古池先生と知り合いで、一昨年、LRTの視察を兼ねて古池先生のレクチャーを受けてLRTに乗ることができた。宇都宮市の人口は51万人で、LRTは構想から開業まで30年、2023年8月に開業して、去年の11月には累計乗降客が600万人を超えている。平日の乗降客数が1万5000人から1万8000人で、3年後の目標は1万6000人としていたものが、1年で達成した。</p> <p>ライトラインの東西軸としてネットワークの考え方というのは、宇都宮市の駅から東側に14kmほど整備されている。将来的には西側に延伸を計画している。宇都宮市のこのネットワークは魚の骨ネットワークと呼んでいる。魚を想像すると、LRTは魚の背骨として走っている。背骨から南北にあばら骨のようにバス路線を配置して、その隙間をタクシーが埋めているというネットワーク構造である。</p> <p>例えば多摩都市モノレールの新駅で、駅から居住地まで歩けない</p>
--	--

	<p>ところにバス、自動運転、グリーンスローモビリティで南北移動しながら駅にアクセスするようなネットワークを組めるのではないかな。</p> <p>○ 委員の話もあったが、2点問題がある。1つはバスが入るか入らないか。もう1つはコミュニケーションが不足しているのではないかな。せっかく前回、いい感じになってくるのかなというところで、ちょっと電話して「この先進んだらまた連絡します」というその1本が大事であったり、ちょっとした思いやりでいい関係になると思う。事業者、市民と一緒に楽しくまちづくりをしていくことを大切にしてほしい。コミュニケーションをお願いしたい。</p> <p>◎ 大事なところである。対峙するものではない。一緒にいいものを作っていくしかない。計画は決まっていて動き出すということである。みんなでいいものを作ろうという思いである。</p> <p>ただし、今まで幹線の交通軸を担ってきたという思いもある中で、それが代替交通という形で、代替の部分がメイン交通にすり替わるわけである。そういったときにドラスチックに交通が変わるので、それに対する思いを自治体としても理解しないといけない。</p> <p>現状の2024年問題以降の労働環境も、置かれている状況は厳しいところがある。自治体との共生的な取組の中でどうフォローアップしていくか。合わせ技をしないといけない。今回部会を作っていくことになった。ぜひ事務局から、書面で構わないので、このタイミングから具体的なものを動かすということを発信していただきたい。</p> <p>こちらは要綱作成から入るので少し時間がかかるが、間違いなく作っていただくので、理解いただきたい。</p> <p>そのほかはよろしいだろうか。</p> <p>こちらについてはいろいろと指摘があった。まだ計画案の中でもアウトカムの目標数値については、項目並びに具体的な内容はこれから詰めなければいけない。さらに各種事業についても、年次、開始時期がこれでよいのかということもあったので、事務局で先に作業を進める中で、さらに検討いただきたい。</p> <p>議題3 その他</p> <p>◎ 議事3のその他に移る。委員の皆様から何かあるか。</p> <p>○ 先ほどの私の意見の補足になるが、改善基準告示の中で、9時間のインターバルという話があったが、厳密に言うと、改善基準の告示が新しくできたものを読むとわかるが、原則として11時間確保して、最低限9時間を下回らないという表記になっている。将来的に厚労省は11時間のインターバルを目指すと思う。そうしたときにバスは成り立たない。今回2024年問題でこれを厚労省が制定したときに、その時点で日本バス協会と厚労省と相当調整をしたという話は聞いているが、11時間という文言が取れなかったと聞いている。</p> <p>実際問題として、休息、インターバルがたくさんあったほうがいいのは承知しているが、一方でバスは動かなくなってしまう。そのような中で、日本バス協会と厚労省の中で11時間という文言を取るか取らないか調整していたようであるが、結局小さい文字で、11時間を基本とし、9時間を下回らないということになった。厚労省が目指すのは11時間だと思う。これが担い手不足と相まって、余計バスの本数が厳しくなる。これは武蔵村山だけでなく、全体的な中でそういうことがあるのではないかなというのが1点。</p>
--	--

2つ目は担い手不足というところで、乗務員の不足は各事業者同じような状況であることについて理解をいただいていると思う。一方、バス業界は乗務員のウエイトが一番多いが、我々のような事務員、バスのメンテナンスをする整備士という職種もある。その整備士が非常に少なくなっている。弊社は1300人の乗務員がいる。整備士は100人を切った。100人いない状態で850台のバスをメンテナンスしている。弊社はグループ会社で観光バスや企業輸送するバスがあるので、トータルで1000台以上のバスがあるが、そのバスを100人足りない整備士で回して、何とか日々の安全を保つように努力している。その辺も今非常に厳しい状況である。

そもそも公共交通に従事する社員が日々減っている。電車もワンマン化したり、駅の受付時間を短くしたりしている。生活の様式がだいぶ変わり、若い人の職業の選び方がリモートがあるとか、そういう視点で選ぶようになってしまい、我々公共交通に従事する24時間実業でやるというところをクローズアップしてくれない現状がある。事務職もそうであるし、整備士職も非常に厳しい現状になっている。乗務員を含めて、公共交通全体が厳しい担い手不足にさらされているということは委員の皆様にご認識していただけるとありがたい。

- ◎ 24の公共交通会議に関わっているが、従業員、特に整備士の話を聞いたのは今日が初めてである。運転手だけどうしてもクローズアップされて議論が展開されるのだが、それを支えるところもある。何とか努力をされているということである。

そういったところに対してどう支援するか。乗らなければどんどん衰退していく状況である。公共交通をどうするか。これは武蔵村山に限ったことではないが、欧州のような公共交通の位置づけとまるきり違う運用が日本の中でなされている。民間としての立ち位置が非常に難しい公共交通事業である。自治体としてどう支援できるプログラムがあるか、こういったところも共有しながら進められるとよいと思う。

- 先程の意見を前提に聞いていただきたい。運転士からすると、11時間という表示がある以上は11時間を守っていただきたい。今まで8時間だったものが3時間延びるということで、8時間だと、家に帰って、お風呂に入って、ご飯を食べると3～4時間の睡眠で乗務することになる。そういう状況の中で11時間取りたいのだが、逆に11時間取ってしまうと賃金が安くなる。残業しなければ生活が送れないということで、残業するためにはインターバルが長いと残業ができなくなってしまう。労働者も、睡眠時間を取りたいのだが、賃金が安いせいで残業するためにはインターバルを取られると仕事ができない。

市民の方に、便利で乗りやすく、今度モノレールというところで、バスをいかに利用していただけるか。利用していただくことによってそれが我々の賃金に跳ね返ってくるということなので、ぜひ乗っていただける公共交通のネットワークを検討していきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。

- ◎ そういうネットワークのつながり、相乗効果が得られるような仕組みのネットワークが大事なところである。

- 3点連絡と報告をする。

1点目、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>本日の配布資料に修正があった。修正したものを、会議録の確認が終わった後、ホームページに掲載する。</p> <p>2点目、次回の会議について、6月中旬から下旬を予定している。内容については、本日お示ししている施策・事業のブラッシュアップ版、庁内の各関係課や、この後事業者からご意見があれば、調整し、ブラッシュアップしたものを見ていただきたいと思います。</p> <p>また、評価指標案は、本日は数値を入れていないが、施策・事業と一緒に数値案を入れたものを示したいと思っている。</p> <p>3点目は、年度末で人事異動が発生すると思う。委員の交代等があれば事務局に連絡いただきたい。以上である。</p> <p>【意見、質疑等】</p> <p>◎ 6月開催ということで、設置要綱に基づいて部会、メンバー構成が固まって、その会議では紹介されると思うが、時間軸が早く動いて、もし部会が先行的に開催できるのであれば、書面で各委員に部会員の決定、これは会長指名ということなので、私が目を通した上で回させていただく。それを報告に代えるという形で進めさせていただきたい。時間がかかったとしても、6月の会議には、部会の構成員について紹介させていただき、その後開催という形を取りたい。事務局、そういうスケジュールでよろしいだろうか。</p> <p>● 結構である。</p> <p>◎ これから10年はあつという間に来ってしまう。その前にやるべきことをみんなでやろうという形で是非協力いただきたい。</p> <p>以上で令和6年度第3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 傍聴者： <u>7名</u></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>
<p>庶務担当課</p>	<p>都市整備部 交通企画・モノレール推進課 (内線：273)</p>