

項目		内容	対応（案）
基本方針	1	地域公共交通計画に、環境・観光の観点も盛り込んだ計画としてほしい。	環境・観光の観点も盛り込んだ計画とする。計画の位置づけを示す体系図もそのように修正中である。
	2	地域の足を根付かせるため、モノレール開業に向けた公共交通ネットワーク再編の流れをロードマップとして示す必要がある。	今回の資料4【地域公共交通計画のロードマップ】は現時点でのイメージであるが、指摘事項を留意して作成している。
	3	計画への位置づけがあったとしても、かならずしも補助を受けられるわけではなく、補助要件があるので、注意が必要である。	補助要件等については、事前に十分調査するとともに、維持が必要な路線に関するデータに等について収集するよう努めることとする。
駅前広場整備	4	モノレール駅のバスロータリーが使用しにくい計画となっている。利用しにくいまでは、モノレールとバスを連携するハブとして機能しない。 このような計画の内容についても可能な限り随時開示していただき、協議させていただきたい。	交通広場の面積については、駅前広場計画指針に基づき算定した必要面積を満たしており、適正な面積を確保している。また、交通広場への車両のアクセスについては、新青梅街道の交通処理上の影響を踏まえつつ、新青梅街道と交通広場の出入り口との距離が近いことや、榎本町線から新青梅街道線への右折車両を円滑に処理するため、右折車線に滞留する車両の列の長さが交通広場の出入り口を越える延長となることから、交通広場への右折流入及び交通広場からの右折流出を制限すべきとの考えの下、検討等を重ねるとともに道路管理及び交通管理を踏まえた計画としている。 他方、地域公共交通計画は、市内の公共交通全体の方針や目標を位置付けるマスタープランの役割を果たすものであることから、意見については、各事業者と必要に応じた協議を行いたいと考えている。 市内の開発動向や基盤整備などまちづくりの進捗状況について、必要に応じて情報提供していきたい。
	5	公共交通をつないでシームレスな環境を作ることは、今の武蔵村山だからこそ、動き出せるタイミングであり内容である。検討いただきたい。	
他市との連携	6	交通の確保維持事業など国の補助を受けるに当たり、他市との連携をどのようなアプローチで行うのかは重要である。他自治体の事務局との意思疎通は丁寧に行っていただきたい。	隣接する市町とは、随時、情報共有しながら進めている。その他の自治体とも、適宜情報交換を行いながら検討を進める。
対象となる交通手段	7	タクシーが公共交通の位置づけとなっているが、鉄道・バスに比べると個人での利用が多く、公共交通としては位置づけが弱い印象がある。 タクシー事業は公共交通の枠組みであり、公共交通に含むほうがよい。	タクシーについて、「公共交通と連携が期待される交通手段」ではなく、「本計画の対象となる交通手段（公共交通）」と位置付けることとする。
現況整理	8	道路混雑については、最新のETC2.0（プローブデータ）のデータを活用してはどうか。	関東地方整備局に確認中。
不便地域	9	交通不便地域・空白地域の定義について、都条例に基づいてバス停から200mとする必要があれば、差し替えが必要ではないか。	東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助での補助要件として200mが定義されている。都の条例等の基準とは異なること、立地適正化計画では300mを基準として検討を行っていることから、武蔵村山市では300mを基準として検討する。