

令和6年度第2回 武蔵村山市地域公共交通協議会 意見・対応（案）			資料 1
項目		内容	対応（案）
駅前広場の交通について	1	No.3駅駅前広場は、 ①新青梅街道からバスが入る場合、右折で入ることができない。また、イオンモール方面に右折で出ることができない。加えて左折で出たとしても新青梅街道を右折することができない。車両が右折IN、右折OUTができず大幅な迂回が必要となる計画となっている。 ②仮に駅前広場に入れたとしても、ターミナルとしての転回スペースや休憩場所など十分な面積がロータリー内に確保されていない。このような話が2年間先送りになっている状況はいかがなものか。 ③信号設置ができない場合、ロータリーの出入りに誘導員が必要となる。	市内に整備される新駅周辺については、駅前広場の有無を問わず、今後、関係機関との協議体制を整えていきたいと考えてるため、武蔵村山市地域公共交通協議会条例第6条第3項に基づく部会の設置も視野に検討していく。 なお、部会の協議結果等については、原則協議会に報告していくことを想定している。
	2	駅前広場の設計に向けては、現行のモノレールの所要時間、運賃なども踏まえ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考える。	
	3	モノレール延伸に係る駅前広場整備等については、地域公共交通協議会とは別に、専門の交通部会を設置し、関連する交通事業者や交通管理者と協議を行いながら、ロータリー内の運用や、将来のネットワークの再編に向けた検討をしてはどうか。	
	4	駅前広場の話は協議会とは別でオープンな場で議論されるのか。	
施策・事業	5	遠くからでもむらタクだとわかるデザインにすると周知につながるのではないか。	資料2「施策1-1 公共交通の認知度向上」に対応する事業案の一つとして提示 （事業7車体を活用した魅力発信）
	6	①都営バスと民営バスの立ち位置の違いなどを明確に示してほしい。 ②担い手不足の中で大型二種免許の保持者は50歳以上が約85%を占め、10年後はほとんどが60歳以上となる。そのときに実行できる計画でないといけな。また、近々で危機が迫っている状況である。 これらをどのように市民に伝えるかを検討いただきたい。	資料2「施策1-1 公共交通の認知度向上」に対応する事業案の一つとして提示 （事業3公共交通の現状の周知）
	7	①バスに乗って出かけたい場所を発掘し情報発信していくことが利用者の増加につながると思う。 ②車いす利用者は、乗車時のドライバーへの負担や、乗客を待たせることに気兼ねしてバスを利用できないという人がいる。社会や人の意識や風潮も変わらないと誰もが利用しやすい公共交通とは言えない。福祉との連携も必要ではないか。 ③「協働」から「共創」へシフトしていき、いろいろな人が企画・立案から事業実施、維持まで取組んでいくことがどのプロジェクトにおいても共通課題となっている。公の場で議論して決めていくことが重要であると思う。	資料2「1-1公共交通の認知度向上」、「1-2 公共交通を利用するきっかけづくり」に対応する事業案の一つとして提示 ①、③＝（事業8公共交通を使ったイベントの開催） ②＝（事業6心理的バリアの解消に向けた意識醸成）
	8	公共交通を目的に乗る人はおらず、その先に目的地があるからバスや電車を利用する。 そのため、外出機会の創出は非常に大事であるため、その視点を踏まえて計画を策定いただきたい。	資料2「施策1-4 公共交通を利用した外出機会の創出」に対応する事業案の一つとして提示 （事業13市民まつりにおける公共交通の普及・啓発活動） （事業14むらタク利用ポイントの付与）
	9	静岡県と自治体とバス協会が連携し、昨年、静岡県全域で小学生バス無料化を実施している。バスに乗ることは、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してもらえれば、バス活用の下地ができているといえる。子どもの教育の中での取組ということも検討いただきたい。	
	10	ドライバー採用の際、引っ越し費用等最大70万円を支給するなどの工夫をしているが、まだ運転手が不足している。今後のダイヤにも影響が生じる可能性があるという状況で運行しているということを理解していただきたい。	資料2「2-2 担い手不足に向けた取組」に対応する事業案の一つとして提示 （事業19 ドライバー確保に向けた支援）
	11	市川市、船橋市、習志野市では、自治体とバス事業者が協力して、ハローワークで就職説明会を行っている。定着には至っていないが、関心を持って足を運んでくれるようになった。 女子高にバス事業者・タクシー事業者と自治体と一緒に言って説明会を実施している自治体もある。 自治体が協力できる取り組みも検討いただきたい。	
	12	1 営業所あたり平均5人ドライバーが不足しており、休日出勤や残業で対応している厳しい状況も含めて検討いただきたい。	
	13	コロナの影響による収入減等でドライバーの採用ができない時期も続き、さらに2024年問題で人手不足に拍車がかかり、今後も急速な回復はないと思われる。とにかく人がいないため、どうすれば効率的な運営ができるのかという視点からも考えてほしい。	
ロードマップ	14	ドライバーの性差に対応した休憩スペースの確保が困難な状況である。 また、ドライバーの視点として折返し場所や駅のロータリーには公共トイレの設置をするなど、ドライバーの環境改善に配慮いただきたい。	資料2「2-4 便利で快適な交通環境の形成」に対応する事業案の一つとして提示 （事業22 駅前広場の整備）
	15	10年計画の中で、自動車利用者が公共交通に転換することは大きなハードルがあるため、段階的なモビリティマネジメントが必要である。 またそのことを交通事業者もフォローアップできるような体制が取れるかや、どのタイミングでどういうアラートを発信するのも含めロードマップを作成してもらいたい。	資料2 施策・事業案一覧において、各事業の実施主体（案）、ロードマップ（案）を記載 今後関係者と協議をする中で、協力体制の構築や実現可能性等を精査し、計画に落とし込んでいくことを想定している。