

## 第41回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 令和4年3月18日(金) 午前10時から午後12時15分まで

会 場 青梅市 行政棟2階 災害対策本部室

出席委員 14名、代理1名

宮口会長、轟座長、佐々木委員、川島委員、増田委員、島崎委員、黒田委員、秦野委員、  
藤井委員、榎本委員、舟窪委員、小山委員、横澤委員、馬場委員、谷口委員(中川代理)

傍聴者数 3名

配付資料 議事次第

青梅市公共交通協議会委員名簿

資料1 報告・協議資料

参考資料 青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査 速報値

青梅市公共交通ガイド(2022年4月改訂版)

### 議 事

#### 1. 開会

- (1) 新任委員自己紹介

#### 2. 議題

##### 【報告事項】

- (1) 前回協議会の振り返り
- (2) 総合的な学習の時間を活用した成果のポスター設置について
- (3) あきる野市のデマンド型交通実証実験について
- (4) 公共交通ガイドの更新について
- (5) 各交通事業者からの報告(ダイヤ改正等)について

##### 【協議事項】

- (1) 河辺町1～3丁目地区における収支の試算等について
- (2) アンケート調査結果の速報値について
- (3) 公共交通のあり方について
- (4) 令和4年度事業計画および予算案について
- (5) 令和4年度業務委託について

#### 3. 閉会

1. 開会
2. 新任委員の自己紹介(増田委員)

【報告事項】

○轟座長

報告事項については一括して、事務局から説明願います。

- (1) 前回協議会の振り返り
- (2) 総合的な学習の時間を活用した成果のポスター設置について
- (3) あきる野市のデマンド型交通実証実験について
- (4) 公共交通ガイドの更新について

○事務局

資料1の2～9ページを説明

○座長

ただいま報告事項1～4の説明がありましたが何か質問、ご意見ありますか。総合学習の報告について、このなかで学校の取組と公共交通との連携など、公共交通に関するものは触れられたのですか。

○事務局

児童には御嶽登山鉄道を使うなど公共交通を日々使っている子が多く、一方人口減少などで今後の公共交通を考えなければならないと考えるようになりました。これらのことから、市外の人に来てもらい、青梅のことを知ってもらうことが大事だと考えて、この取り組みとなりました。

○座長

小学生の目から見た青梅を情報発信していこうということですね。

○委員

大変良いことだと思います。青梅市公共交通ガイドの10ページに観光スポットを掲載していますが、青梅市民でさえ、まだ良く知らないなので、できればモデルコースのようなものを付け加えて欲しい。モデルコースで所要時間がどのくらいというのが1つあるだけでも、トライアルしようと思うでしょう。そういう工夫があればもっと公共交通の利用促進につながると思います。

○事務局

そのとおりだと思います。

○座長

紙面だけでは表現する枠が足りないのであれば、ウェブへと誘導し、見てもらうとよいでしょう。

○委員

あきる野市のデマンド型事業だが、いつからの実施なのか、また事業主体は市ではなくて民間なのかなど、詳細はどうなっているのでしょうか。

○事務局

情報源は新聞記事と市のホームページによるもので、分からない点があります。事業主体は民間かと思われます。今後、動向を見ながら情報収集します。

○座長

あきる野市に視察に行ってもいいでしょう。では報告事項の5に移ります。各事業者から報告を

お願いします。

○委員(都バス)

乗換を良くするためにJR青梅線の3月12日ダイヤ改正に合わせて、ダイヤ改正をしました。便数の変更はありません。

○委員(西東京バス)

河辺から羽田空港に朝(4:01)に1便走らせていましたが、3月1日からその逆方向として19:29発で羽田空港から小作、河辺まで運行する便を開始しました。また二人乗りのベビーカーも乗車できるようにいたしました。またJR青梅線のダイヤ改正に合わせて、ダイヤ改正をしました。4月1日から河辺一明星大学と青20系統が廃止になります。すでに需要も少なくなっています。また一部減便になるところもあります。

また4月1日から「にしちゅんパスポート65」というスマホを使ったサービスを始めます。都のシルバーサービスは70歳以上ですが、その前の65歳以上をターゲットにしている、月4,500円で乗り放題になります。このほかイオンモールとか京王の商業施設での割引などもあります。1年間の取り組みです。

○委員(西武バス)

河辺一入間路線のダイヤ改正をしました。需要減少だけでなく、燃料代が高騰しており、1円あがると年間1千500万円以上のコスト高になってしまい、運行は大変厳しい状況にあります。

○座長

ほんとうに厳しい状況ですね。

○委員(京王自動車)

昨年11月9日から29日まで、西多摩MaaSのなかでデマンド交通の実験をしました。青梅地区は梅郷エリアと塩船観音エリアに6・7の乗車スポットを設け、インターネットやスマート予約で乗車いただくという形としました。第2段として4月下旬から6月中旬に同じような実験を行います。乗車スポットを2・3多くする予定です。

公共交通ガイドの表紙にあるQRコードは、これまでは当社のアプリでしたが、これは全国で利用できるアプリとなります。

○委員(JR東)

鉄道も非常にコロナの影響を被っており、赤字状態になっています。ダイヤ改正は利用実態に合わせて改正していますが、JR青梅線については平日で1本の減便、土休日も1本減便となりました。また八高線ではワンマン化が始まりましたが、安全・サービスを確保しつつ、固定費削減が見込めるワンマン化を今後も当社エリア内で進める方向としています。

○座長

以上各事業者から情報をいただきました。やはり利用者をいかに増やすかが大事です。それでは協議事項に移ります。

【協議事項】

(1)河辺町1～3丁目地区における収支の試算等について

○事務局

資料1の10～19ページの収支試算を説明

○座長

この試算結果について、どうでしょうか。

○委員代理

グリーンスローモビリティと一口に言っても、車両タイプや運行形態によって道路運送法の許認可の形態が異なり、地域公共交通会議の協議が調っている必要がある場合などもあるため、案がより具体的になった際は、協議会で検討する前に運輸支局の輸送担当へ事前に相談してほしい。

○事務局

ご意見を活かしていきたいと思います。

○委員

運行ルートを見ると、駅からの直線距離は短く、徒歩や自転車で行けるところを、30分もかかってさらに200円も払って乗るかと言えば、おそらく若い人は乗らないのではないのでしょうか。またバス会社の感覚ですと、朝夕の通勤通学に応える必要があり、道路が狭いので小さい車両というのであれば分かるのですが、需要を考えるのであれば大きい車両の方がよいでしょう。

○座長

確かに運行時間は長いようですね。

○事務局

今後勉強会などで運行ルートや事業採算性などを検討していきます。

○委員

運行経費ですが、運転士の人件費はどこに入っているのでしょうか。

○事務局

運送費の中に入っています。

○委員

人件費の割合は高いのでしょうか。

○事務局

そのとおりです。

○委員

利用者は、だれを対象とするのかが大事だと思います。まずその哲学が最初でしょう。アンケートの集計結果から試算されていますが、利用意向の数値に歩留まり0.25を乗じているので手堅い試算がされていると感じます。これについて、ぜひ、ご経験から他の委員のご意見をお聞きしたい。なお運行経費は少ないのではないのでしょうか。1日12時間走らせるとすると、運転士の休日も含めローテーションを考えると運転士が3人は必要です。他市の事例を引用されていますが、果たして同じでよいか確認してください。

また、運送費の出所として小平市のぶるべー号を使っていますが、車両のタイプにより費用が異なるため、横引きすることがよいかどうか確認してください。

○事務局

今回はあくまで試算です。運行経費は運行事業者によって異なりますので、今後、ご意見をもとに精査します。また、運行経費は運営主体によっても変わってくると思われます。

○座長

アンケートの利用意向からの試算についてご意見をお願いします。

○委員

廃線跡のバス利用でも歩留まり0.5でしたので、今回の0.25というのは、まずまず適当かと思っています。ルート、所要時間をどうするか、どの程度の収支率であれば良いのかということもあります。

○座長

歩留まり0.25というのは手堅いという気がしますが、目標値を決めて、それに向けて需要等をどうつけていくかという議論も必要かと思っています。また、外出促進策とあわせた運営も重要です。

○委員代理

なぜグリーンスローモビリティでなければいけないのかが大事です。グリーンスローモビリティは狭隘道路を通行できるというメリットだけでなく、観光の効果や福祉、運転士とのコミュニケーション、高齢者の見守り、地域防災・防犯などの副次的な効果が付加価値としてよく挙げられるので、そういうことも考えてほしい。

○座長

そうですね、グリーンスローモビリティの特性をとらえていくことが必要ですね。

○事務局

この地区の道路は狭いことからグリーンスローモビリティを想定しました。また、ターゲットはまずは、交通弱者を考えていますが、若い人の需要もありそうということになれば、柔軟に対応していきます。

○座長

では2の協議事項に移ります。説明をお願いします。

(2) アンケート調査結果の速報値について

○事務局

資料1及び参考資料(青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査 速報値)について説明

○座長

では質問、意見はありますか。

○委員

3点の意見があります。1点目はアンケートの回答者が河辺地区、新町地区が多いということです。2点目は50歳以上の方が70%を占めていることから、将来への不安の意見が多く出ているという点です。3点目は10年ぶりに実施したということで、同じようなアンケートであれば前回との対比を表の中に示してほしい。

○事務局

前回のアンケートと調査項目は大きくは変わってはいませんが、今回は速報値ということで十分ではありません。今後、対比できるものは、そのようにします。

○座長

コロナの影響で外出が減ってきたという感じはしています。パーソントリップ調査結果からコロナ以前にすでにトリップが減少していたところにコロナの影響でさらに減少しています。やはり外出をいかに促進するかを真剣に考えなければなりません。加えて、車に頼らず、ウォーカブルと言われていますが、歩いて暮らせる環境づくりが大切だと感じています。では次に移ります。

(3) 公共交通のあり方について

○座長

事務局から説明をお願いします。

○事務局

資料1の29～34ページを説明。

○委員

34ページ(新聞記事)の補足になりますが、定期収入はこれ以上期待できないと考えています。また運行収入も2019年度比で35%減となっており、厳しい状況にあります。なお、青梅線については観光客も期待でき、青梅線を「東京アドベンチャーライン」として観光戦略に力を入れていますが、今後は例えば古民家の活用や他の事業者とも連携していきたいと考えており、青梅線は定期外ではまだ期待できと思っています。

○事務局

資料1の35～39ページを説明

○座長

これまでの議論を整理し、方向を示しています。これが来年度の検討の基礎となりますが、何か欠けているものなどありますか。

○委員

市民力の活用に関して、総合長期計画では7つのまちづくりの基本方向に共通する視点がいくつか出されていますが、そのなかに公民連携があります。公民連携は地域コミュニティの形成が極めて重要ですが、そういった意味では身近な自治会が基本であり、その維持が大変な状況にあります。これをなんとか維持・活性化するとシビックプライドのようなものが生まれてきますので、もっと地域の公共交通を応援しようよといった動きが出てくるのではないかと思います。こうした地元の機運が出てくることによって、青梅とつながりを持ちたいという関係人口や、観光で来訪する交流人口が増えます。自治会など地域コミュニティの醸成を大切にしないといけないと思います。この点を含めていただきたい。

○事務局

自治会の存続の大変さは分かりますので、そういうことも入れていきます。

○座長

38ページの基本的な方針の中に取り入れていくことになりますね。このなかの市民力の活用は当然ですが、民間活力の活用では地元の企業ということもあり得ます。このことから39ページの市民・地域住民はもう少し大きな視点で捉えてもらえるとうよいと思います。

○会長

自治会では、役員の担い手がいなくなってきました。役員をやるなら辞めたいと言い、若い人は入ってもメリットがないと思い、高齢者はもうやめたいと思っています。このような中で自治会を復活させようというのは大変難しいです。地域コミュニティをしっかりと再生させていかななくてはいけません。特に学校と地域との連携が重要で、それが地域コミュニティを支えることになると思います。

○委員

39ページについて、各主体の一般的役割分担を書くにとどまっています。ここは将来像、公共交通の果たすべき役割、取組の方向性を示すところです。市内の中でも地域交通の役割は変わっていきます。今後5年間の計画ですから、その中での基本方向性を示すべきではないでしょうか。

様々な課題に対する共通方向のようなものを示すべきです。

38ページで路線バスの維持補完とありますが、維持・充実ではないでしょうか。また、BF・UFと略語で書くのではなく、市民に分かるようにしたほうがよいでしょう。市民力と地域力の間に民間活力が入っているが、市民力と地域力の一つにしても良いと思います。

○委員代理

地域公共交通計画はクロスセクター効果に着目した目標設定をすることが望ましいので、先程のグリーンスローモビリティの付加価値の話にも繋がりますが、地域防災や福祉など他の分野への言及があったほうが良いでしょう。

○事務局

確かに公共交通は福祉にもつながりますので、追記していきます。

○委員

まちづくりとの連携ではウォーカブルなまちづくりとして、車に依存しないことを入れ込んでいったほうが良いと思います。

33ページ(基本構想骨子)で健やかにくらせるまちとありますが、公共交通は健康に役立つということで、健康をもう少し押し出した方がよいのではないのでしょうか。

なお、燃料費が高騰して公共交通が苦しいということですが、これはむしろ自動車利用の方により効くため、公共交通のチャンスととらえ、脱炭素とともに打ち出していったらどうでしょう。

○座長

現在は交通戦略が都市づくりの基本になってきています。車に埋め尽くされた空間から人が主体の空間へと変わっていく方向にあります。

○委員

目標というか課題は出てきていますが、方向性を出すだけなのか、計画というのはどう出すのでしょうか。

○事務局

まずは方向性を出すことです。

○委員

そうすると5年後も、また同じ計画になってしまうので、KPIとか具体的施策がないといけないのではないのでしょうか。

○座長

計画にはいくつかのパターンがあります。今回はいわゆるマスタープランなので、方針を中心に目標値に向かって何をするのか、施策を見据えたものも考えられます。自治体によってはマスタープランの次に実施計画をつくることもあります。

○委員

では目標値とは何でしょうか。

○座長

一般的には公共交通への満足度、利用回数や利用者数などです。37ページの課題では、路線バスの維持が非常に厳しい状況にあることをしっかり書くべきです。コロナの影響で時代が変わってきたことも書くべきです。また、データの活用の記載も必要です。なお、市域を超える交通もあるため、都の計画との整合性も図ってください。

○事務局

東京都とも連携していきます。

(4) 令和4年度事業計画および予算案について

○座長

では説明をお願いします。

○事務局

資料1の40～41ページを説明。

○座長

ではなにかご質問ありますか。

○委員

前回に出された地域公共交通会議の設置に期待しています。当協議会と並行してやるべき事業をスピーディーに進めるためにも必要です。それについてどうお考えなのでしょう。

○事務局

報告事項の中で説明したとおり、会議の設置について次年度以降検討していきます。

○座長

両輪で回していくということになります。

○委員代理

地域公共交通会議について補足ですが、本協議会は地域公共交通活性化再生法に基づくものですが、地域公共交通会議は道路運送法に基づくもので、それぞれの会議体で国の担当部署が異なるので委員選出の際は、ご相談ください。

○座長

皆さんの負担とならないようにして、原案のとおり進めていきます。

(5) 令和4年度業務委託について

事務局から説明。

○座長

ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。無いようですので、本日の協議は以上になります。それでは、進行を会長にお返しいたします。

○会長

本日はご熱心に議論していただきありがとうございました。皆様のご協力によりまして、円滑に議事を進めることができました。最後に、事務局より連絡事項をお願いします。

○事務局

今回は5月の開催を予定しております。委員の皆様には、後日開催通知をご送付させていただきますので、よろしくお願いいたします。

○会長

以上をもって第41回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。

次回以降は、地域公共交通計画策定の後期に入ります。青梅市の公共交通に関する基本方針や数値目標、実施施策を決めていくことになります。委員皆様方、より一層のご理解とご協力を

お願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。