

青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施結果

1. 実施期間

令和4年12月8日（木）～令和4年12月22日（木） 15日間

2. 集計結果

提出者総数	36名
うち無効者数（住所・氏名いずれかが未記入）	3名
有効提出者数	33名
意見数（重複含む）	49件

3. 意見要旨

目次	意見要旨	市の考え方
第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握		
	32ページ 沿線小学校によるＪＲ青梅線活性化のための取組は何なのか、具体的な事例を挙げていただきたい。	32ページ「(3) 鉄道②取組」において、市立第六小学校の6年生が、総合的な学習の時間に地元を紹介するポスターを作成し、交通事業者の協力を得て、令和4年3月にＪＲ青梅駅ほか5駅の構内および西東京バス車内に掲出された事例があります。
	40ページ 地域の多様な輸送資源が西部地区だけない点について、課題として挙げるべきでは。	40ページ「(7) 地域の多様な輸送資源」は、現時点で運行状況等を把握している輸送資源を例として示したものであり、これら以外の輸送資源についても、引き続き運行状況等の把握に努めてまいります。
	市内の無人駅において、Wi-Fiの整備、待合室、エレベーターを設置していただきたい。	青梅駅以西の駅への待合室の整備や、駅施設のバリアフリー化の推進などの施設改善については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じてＪＲ東日本八王子支社に要望しております。77ページ「(8) バリアフリーの推進」において、交通施設のバリアフリー化を位置付けております。
	深夜帯や運休時間帯において、振替輸送という形でタクシーが利用できるよう、市とタクシー業者との間で協定を締結して欲しい。	鉄道運休時の振替輸送は、一般的には鉄道事業者が状況に応じて実施するものと認識しております。
	河辺駅～青梅駅間のＪＲ青梅線の本数が減るのでは、と心配している。(2件)	河辺駅～青梅駅間を含むＪＲ青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じてＪＲ東日本八王子支社に要望しております。
	増便などを行い、路線バスの間隔を狭めて欲しい。	市内の主要なバス路線については、市が公共負担を行い路線の確保維持に努めておりますが、近年、利用者が減少して収支率が悪化し、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であるため、現状での増便は難しいものと認識しております。
	河辺始発の列車(朝)を増やして欲しい。 また、早まった終電を戻して欲しい。	終電時刻の改善など青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じてＪＲ東日本八王子支社に要望しております。コロナ禍により人々の働き方や行動様式が変化し、特に深夜時間帯の利用が大きく減少している状況において、利用状況にあわせた終電時刻の繰り上げは、鉄道事業者として経営を維持するための止むを得ない措置であるとも認識しております。
	東青梅駅単線化について、市は積極的に策を練っていない。	東青梅駅のホーム改良工事に伴う単線化は、グリーン車サービス開始にかかる12両化に対応するためのものであり、利用者の利便性が低下するものではないものと認識しております。
	バス停に電光掲示が欲しい。	バス停など交通施設の改善は、その利用状況に応じて交通事業者が個別に行うものであるため、一律に整備されることは難しいものと考えております。
第4章 公共交通の基本的な方針と目標		
	郵便局、病院、スーパー、役所を回る交通ラインと、この交通ラインから自宅のドアまでつながるラインがあると良い。	69ページ「(2) 目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、鉄道と骨格的なバス路線を主軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車や新たな公共交通など多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、公共交通を維持しつつ、運行サービスの改善を図ることを位置付けております。
	各地区から直接病院、市役所に行ける循環型の交通手段が欲しい。	69ページ「(2) 目標 2. 交通結節点および交通結節機能の強化」において、鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車、徒歩などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ることを位置付けております。
	市役所や健康センターへのシャトルバスが欲しい。(2件)	
	バス事業者が重複する区間において、同じような時間帯に複数事業者のバスが走っていることがあるので、ある程度均等な間隔で走って欲しい。	69ページ「(2) 目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上等の視点を重視することを位置付けております。

3. 意見要旨

目次	意見要旨	市の考え方
第5章 公共交通施策		
	他自治体でミニバスを見て、自由停車区域の設定が良いと思った。 青梅市も各自治体に「誰がいつ使うか」などの聞き取り調査を行うなど、共助の関係で青梅市を活性化して欲しい。	フリー乗降区間については、成木、小曾木、富岡、黒沢地区を運行する都営バスおよび西武バスで導入しています。 79ページ「(10) 来訪者の利用促進」において、近隣自治体や関係団体と連携した取り組みを位置付けております。
	64ページ 今井1丁目など、既存のバス路線から離れた住民の移動手段の確保について、早急に対策して欲しい。	72ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消」において、地域の需要に応じた新たな公共交通の導入を位置付けております。
	57ページ デマンド型交通サービスについて、導入して欲しい。(4件)	72ページ「2 公共交通施策 (1) 公共交通のネットワークとサービスの維持」において、既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実を位置付けております。
	コミュニティバスを導入して欲しい。(14件)	コミュニティバスについて、過去に運行ルートや利用者の推計、運行費用などについて検討いたしましたが、既存バス路線の維持に多額の公共負担を行っている状況のもと、新たな財政負担は困難であることや、運行している他の自治体で多額の財政負担が生じている例も多くあることなど、総合的に判断した結果、導入を見送っております。 72ページ「2 公共交通施策」において、地域の輸送資源を活用した移動手段の創出や、地域のニーズに対応する新たな公共交通の導入を位置付けております。
	タクシー利用に係る助成制度、もしくは運賃低減に係るサービスが欲しい。(5件)	75ページ「(5) マイナナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、タクシーを含めた公共交通の運賃補助を位置付けております。
	グリーンスローモビリティについて、丁寧な検討、地元の方の要望にあっているかも含めて導入して欲しい。	グリーンスローモビリティについて、ワークショップやアンケート調査によるニーズの把握や、試乗イベントの開催による気運の醸成に取り組んでおります。 72ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消」において、河辺町1～3丁目地区でグリーンスローモビリティの実証運行等を位置付けております。
	路線バスについて、小作駅東口方面～河辺駅北口まで、青梅線北側を回送で走るバスの営業を行って欲しい。 (わかぐさ公園などのバス停も中間点で設けて欲しい。) (3件)	72ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消」において、鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区(河辺町6～8丁目地区を含む)を対象に、一定の需要があることなどを条件として、新たな公共交通の導入を位置付けております。
	市役所付近は坂が多く、高齢者にとっては難所である。政治は市民のためにこそあるべきで、長年頑張ってこられた高齢者にこそ税金を使うべきだ。	75ページ「(5) マイナナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、高齢者等の免許返納の誘導と外出促進のため、マイナナンバーカードと連動した公共交通運賃補助による移動支援を位置付けております。
	自宅からバス停までの距離が遠く、バスの夜の本数が少ない。	72ページ「2 公共交通施策 (1) 公共交通のネットワークとサービスの維持」において、既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実を位置付けております。市では、公共負担を行い主要なバス路線の確保維持に努めておりますが、近年、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であり、現状での増便は難しいものと認識しております。
第6章 計画の推進方策		
	62ページ 成木地区については民間に任せるのではなく、もっと本格的に取り組むべきである。	本計画を推進するためには、81ページ「第6章 計画の推進方策 1 推進体制」に記載のとおり、公共交通の利用者である市民や交通事業者等の関係主体が連携・協力していくことが重要です。これを踏まえて、82ページ「3 地域公共交通改善制度の拡充」において、市民等が中心となる施策を市が支援する「地域住民による地域公共交通改善制度」について、制度が適切に機能するよう強化・拡充していくことを位置付けております。
	90ページ 実施工程について、住民の意見も尊重し、なるべく早く検討し、具体的な対策を講じていただきたい。	90ページに示した各施策について、工程にもとづき計画期間内に達成できるよう、着実に取り組みを進めてまいります。
	財政負担について、収益事業からの繰入金がたくさんあると聞いている。公共交通対策にも積極的に活用してみては。	収益事業からの繰入金については、各種事業へ個別に充当されるものではないため、貴重な財源として市政全体で有効に活用してまいります。82ページ「5 資金の確保」において、公共交通施策の実施にあたっては、国や東京都等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していくことを位置付けております。