

## 第58回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 令和8年3月30日(月)午後2時から午後4時20分まで

会 場 青梅市役所2階災害対策本部室

出席委員 13名、代理 2名

宮口会長、佐々木委員、細金委員、杉山委員、井上委員、黒田委員(志賀氏代理)、  
秦野委員(リモート出席)、池田委員、倉科委員(加藤氏代理)、木崎委員、薫田委員、  
三ツ木委員、宮崎委員、北嶋委員、中山委員

傍聴者数 2名

事前配付資料

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

当日配付資料

青梅市公共交通ガイド(2026年4月改訂版)

### 1. 開会

### 2 議題

#### 【報告事項】

1. 前回協議会の振り返り
2. 公共交通ガイドの更新について
3. 各交通事業者からの報告について
4. 河辺駅南口周辺地域における自動運転実証実験について
5. マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の実施状況について

#### 【協議事項】

1. 施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証について
2. 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以上の主な地区の状況の分析について
3. 青梅市地域公共交通計画の見直しの検討について
4. 令和8年度の各事業の予定について
5. 令和8年度事業計画および予算案について
6. 令和8年度業務委託について
7. その他

### 3. 閉会

## 1. 開会

## 2. 議題

### 【報告事項】

#### ○座長

それでは規約にもとづき進行を務めます。

最初に、報告事項1と2について事務局から説明をお願いします。

#### ○事務局

報告事項1について資料1の2ページを説明

報告事項2について資料1の2ページと青梅市公共交通ガイド2026年4月改訂版を説明

#### ○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

ないようですので、報告事項3、各交通事業者からの報告をお願いします。

#### ○委員

令和8年4月1日ダイヤ改正と、サイクルバスについて説明

#### ○委員

資料1の4ページの令和8年4月1日ダイヤ改正について、資料1の5ページの国産初のEVバス「エルガEV」の導入について説明

#### ○委員

令和8年4月1日ダイヤ改正について説明

#### ○委員

資料1の6～7ページの運賃改定についてについて説明

#### ○委員

資料1の8ページの青梅線昼間集中工事について、資料1の9～15ページの青梅鉄道公園リニューアルについて説明

あわせて、青梅鉄道公園のアクセスについて、引き続き相談していきたい旨、発言

#### ○座長

各交通事業者からの報告を受けて、ご質問やご意見はありますでしょうか。

#### ○委員

路線バスの便数が減少しているとのことですが、その背景には乗務員不足だけでなく、利用者の減少も影響しているのでしょうか。

#### ○委員

乗務員不足が前提としてある一方で、コロナ禍前の水準まで利用者数が回復していないことも、減便の大きな要因となっています。月によって差はありますが、現在もおおむね10～15%程度は回復しきれていない状況です。

#### ○委員

バス業界としては、乗務員不足が深刻な課題であると認識しており、その対応として、深夜帯の路線バスを全面的に運休止、朝夕のラッシュ時間帯に運行を重点化するなど、限られた人員を有効に活用する

工夫を進めています。

一方、今後も業界全体として事業を維持・拡大していく必要があることから、人材確保に向けた取組みも強化しています。具体的には、採用対象を普通免許保有者にも広げるなど、募集の裾野を広げて乗務員の確保に努めているところです。

○座長

ご指摘の課題は極めて深刻であり、公共交通の利用促進を図る上でも、乗務員不足が続く状況では十分なサービス提供が難しくなってしまいます。この問題は本協議会のみで解決できるものではなく、一般社団法人東京バス協会など関係団体とも連携しながら、どのような取組みが可能か検討を進めていく必要があるものと考えます。

その他、ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。ないようですので、次に報告事項4、河辺駅南口周辺地域における自動運転実証実験について事務局から説明をお願いします。

○事務局

資料1の16～21ページを説明

・実施体制について、実験主体は東京都都市整備局。青梅市は主にフィールドの提供で協力

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

○委員

実際に乗車したところ、利用者が非常に少なく、地域における関心の低さが懸念されました。また、今回の車両の定員は4名であったことから、乗車率の算定方法や需要見込みについても、現状に即した検討が必要だと感じました。

自動運転は、現状のレベルが限定的であり、信号がある交差点での停止などで、手動操作が多く求められる状況でした。そのため、正直なところ、自動運転でない方が乗り心地も良く、運転自体も容易なのではないかという印象を受けました。

市立青梅総合医療センターへのアクセスについて、下久保公園の停留所で下車する必要がありますが、市立青梅総合医療センターから距離があり、足の悪い利用者にとっては不便です。敷地内のロータリーに乗り入れができない点は、改善の余地があると思います。

西ルートに乗車した際、沿道には民間駐車場が多く、自家用車利用が非常に多い地域であるという印象を受けました。このような地域特性も、ヒアリング等を通じて丁寧に分析する必要があると考えます。

利用者アンケートに、「今回の実証実験のルートで、自動運転を活用した移動手段が片道200円で導入された場合、どれくらいの頻度で利用しますか」という設問がありました。利用促進の観点からは割高であり、赤字を覚悟してでも低料金化を図り、利用者を増やす工夫が必要ではないかと感じました。地域住民を巻き込みながら、利用しやすい仕組みづくりを進めていくことが重要だと思います。

○事務局

車両の乗車人数には、自動運転実証における安全対策として、シートベルトを設置したこと、さらに、運行補助員が同乗することから、乗客6人が定員のところ、4人に制限して運行しました。今後、本運行に向けて結果を比較する際は、実数での評価も検討していく必要があると考えています。

自動運転のレベルと操作について、実証運行はレベル2であり、乗務員による操作が必要となる場面が多い状況です。走行ルートは、事前に周辺の空間データを取り込んでいますが、発車時など一部の場面

では手動操作が入るのが現状です。今後、技術の進展により、改善されていくものと期待しています。

市立青梅総合医療センターに乗り入れできない理由について、大きく2点あります。1つは、敷地内が現在工事中であり、ロータリー整備が未完了であること。もう1つは、駐車場へ入る車両で、周辺の道路が渋滞してしまう状況がみられることです。今後、ロータリーが完成した段階で、関係部署と調整を図りながら、乗り入れについて検討してまいります。

運賃について、200円という金額の設定は、令和6年度の実証運行時の100円から100円引き上げたものであり、近隣の路線バスの初乗り運賃を参考にしたものです。今後、本運行に向けて協議を進める中で、利用促進と運行経費のバランスを踏まえ、適正な運賃設定を検討していく必要があると考えています。

ルートの需要について、令和5、6年度の実証運行では、西ルートは東に比べ、利用が少ない結果となりましたが、一定の利用は確認されており、本運行においても両ルートを維持する方向で考えています。特に急坂の存在などの地域特性が、車から新たな公共交通への転換にどのように影響するかを見極めながら、事業として進めていきたいと考えています。

○座長

今回の自動運転の実証実験は東京都が主体となって実施したものであり、青梅市としては本運行に向けた検討を進めている中で並行して行われたものです。そのため、両者の役割や位置づけが分かりにくくなっている面があることも事実です。

その他、ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

ないようですので、報告事項5、マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の実施状況について事務局から説明願います。

○事務局

資料の22～27ページを説明

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

ないようですので、これから協議事項になります。最初に、施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証について事務局から説明をお願いします。

#### 【協議事項】

○事務局

協議事項1について、資料1の28～32ページを説明

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

○委員

鉄道と路線バスのサービス圏外を解消するとは、具体的にどの地域をどのように改善することを指しているのでしょうか。

○事務局

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以上の主な地区について、地域公共交通計画の中で位置づけており、資料1の33ページに記載されている①から⑨の地区が対象となります。これらの地域では、サービス圏外の解消に向け、鉄道や路線バスを補完する新たな公共交通の導入を進めることとしております。

先行実施として、⑥河辺町1・2丁目地区では新たな公共交通の導入が進められていますが、それ以外の地区については、どのような手法でサービス圏外を解消していくか、現時点ではまだ具体的な方策は決まっています。

○座長

バス停の安全対策について、数値目標として掲げた3箇所の対策がすでに完了していますが、資料1の32ページでの書き方は、未達成であるかのように見えてしまいます。本来は完了している取組みであるため、記載方法の見直しが必要であると考えます。

また、資料1の30ページの(9)市民の利用促進、⑤SNSによる情報収集という表現についてですが、実際は情報提供が中心となっています。当初は市民からの意見等をSNSで収集する趣旨であったと認識していますが、施策として進めるには難しさもあるため、再検討が必要ではないかと考えます。

また、資料1の28ページの実施工程を見ると、本来すでに実施されているべき項目が未実施であるかのように見える箇所があり、これらについても併せて見直しを行う必要があると考えます。

その他、ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

それでは、施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長

ないようですので、そのようにさせていただきます。

次に、協議事項2、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以上の主な地区の状況の分析について事務局から説明願います。

○事務局

資料1の33～39ページを説明

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

○委員

資料に示された、人口密度40人/haとは、どのような基準ですか。

○事務局

国が定めた人口集中地区を準用しており、その密度の単位は4000人/km<sup>2</sup>となっています。

○座長

この施策は、一定以上の人口規模を前提に検討を進めていますが、人口減少や高齢化の進行も踏まえて考える必要があります。特に、高齢化率の高い地域では、交通弱者対策としての役割が大きく、現在の基準が適切かどうか、今後も議論を重ねていく必要があると考えています。

また、地域全体の状況を確認したうえで分析を行うという方針であることから、今後の検証においても、こうした地域特性を十分に踏まえて進めることが重要です。坂道が多い、歩行が困難、自転車が使いにくいといった条件の地域では、徒歩での移動が難しいケースが多く、これらの点も考慮する必要があります。一方、比較的フラットな地域であれば、自転車など他のモビリティで対応できる可能性もあります。

ご提案いただいた点も含め、地域の状況に応じた検討を進めていく必要があると考えていますが、いか

がでしょうか。

それでは、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以上の主な地区の状況の分析について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長

ないようですので、そのようにさせていただきます。

次に、協議事項3、青梅市地域公共交通計画の見直しの検討について事務局から説明願います。

○事務局

資料1の40～47ページを説明

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

○委員

コンパクトでスマートなまちづくりの方向性は理解するものの、市内には山間を含む多様な地域が存在し、自家用車、特に細い道にも対応できるよう軽トラックが移動手段の必需品となっております。こうした地域について、地域公共交通計画の中でどのような位置づけになるかは分かりませんが、利便性のみを基準とした場合、住民が市内ではなく、他市へ流出する可能性もあり、地域住民の居住選択の実態や、公共交通ニーズなどを踏まえた検討が必要だと思います。

さらに、交通政策に限らず、自治会離れなど地域コミュニティの変化も見られることから、住民の意見を丁寧に把握し、地域特性を踏まえた計画の検討を求めます。

○事務局

コンパクトシティについて、青梅市都市計画マスタープランでは、土地利用方針として「みどりの豊かさと都市の活力が備わったコンパクトシティの形成」を掲げています。

一方で、同プランの交通体系の整備方針では「持続可能で多様な公共交通サービスの充実」を位置づけており、「JR青梅線やバス路線など既存の公共交通の維持・利便性の向上を図るとともに、持続可能で多様な交通サービスの導入等により、公共交通空白・不便地域の解消を進める」としています。

このため、現行の青梅市地域公共交通計画に沿う形で、鉄道や路線バスを利用できない方々に対しては、何らかの形で補完的な公共交通を導入し、また鉄道と路線バスのサービス圏外となっている主な地区を少しずつ解消していくという施策を進めていく方針でよいものと考えています。

○座長

コンパクトシティ政策と公共交通空白・不便地域の解消は、方向性として相反する側面があり、両者を同時に進めることは容易ではないと考えています。長期的には居住の集約を目指す一方で、現時点では不便地域における公共交通手段の確保が必要であり、長期的な話と短期的な話が多少重なっているところがあります。

ただ、公共交通空白・不便地域をすべて解消すべきかどうかについては、別途検討が必要です。軽トラック等に依存した現行の生活実態や、高齢者の免許返納や、免許の更新が困難といった課題も踏まえる必要があります。これらは福祉分野とも密接に関連する複合的な問題であり、地域公共交通計画のみで完結しない部分も多く存在します。そのため、公共交通として何を担うべきかを明確にしたうえで、地域の

実情を踏まえた議論を進めていただきたいと思います。

○委員

利用が見込めない地域での運行は事業者にとって現実的ではありませんが、一方で、広域にわたる青梅市においてコンパクトシティを進めることも容易ではないと考えています。こうした状況を踏まえると、周辺地域にも十分に配慮した、住民に寄り添う計画であることが重要だと思います。

○座長

市民一人当たりの公共負担額が年間1,200円という水準であれば、利用促進に向けたさらなる取組みの余地があるのではないかと考えています。この程度の負担で公共交通の維持・改善が図れるのであれば、市民への周知や利用喚起の方法について、より積極的な工夫が必要ではないかと思えます。

また、自治会については、地域で様々な活動を担っていただいている一方で、退会者が増えているという現状もあります。自治会に参加することで公共交通サービスの改善につながるといった、住民にとって分かりやすいメリットを示すことができれば、地域力の向上にも寄与するのではないかと考えます。コロナ禍以降の自治会活動の変化も踏まえつつ、地域との協力関係をどのように構築していくかについて、計画の見直しの中で検討していただきたいと思います。

○委員

高齢者の免許返納が進む中で、移動手段の確保は大きな課題となっています。免許を返納すると行動範囲が急激に狭まり、外出機会の減少が心身の衰えにつながるおそれもあります。高齢者クラブとしても各種催しを企画していますが、路線バスの減便が続く中で参加者の移動手段が確保できず、開催に支障が生じている状況です。

その点、今回のタクシー助成制度は大変好評であり、利用者からも喜びの声が多く寄せられています。ただし、現状は京王タクシーのみが対象となっているため、他事業者への拡大を早急に進めていただきたいと思います。また、この助成制度がいつまで継続されるのか、予算の見通しも含めて示していただきたいと思います。

また、羽村市や昭島市ではコミュニティバスが運行されており、赤字覚悟であっても市民の移動を支える重要な施策として評価されています。青梅市においても、便数の確保やコミュニティバスの導入など、移動手段の選択肢を広げる取組みが必要ではないかと考えています。高齢者の間でも「走っていれば利用する」という声が多く、移動環境の改善は市民の活性化にもつながるものと感じています。

○事務局

マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業は、令和7年10月より本格実施しており、令和8年度も継続して実施する予定です。

資料1の48ページに示しているように、令和8年度の主な取組みとしては、まず対象事業者の拡充を進めます。これまでは京王自動車のみでしたが、西多摩交通圏内の他3事業者にも働きかけ、年度内の参入を目指します。具体的な開始時期は未定ですが、積極的に調整を進めていきます。

また、令和8年度に検討・研究する事項として、①介護タクシーへの拡充、②代理人による申請、③登録場所の拡大、登録機会の創出の3点を挙げており、分析を進めた上で令和9年度以降の制度改善につなげていきます。

助成制度は毎年度予算の範囲内で実施し、3月31日で年度区切りとした上で、4月1日から新たな上限額を設定して継続していくというスキームになります。事業終了の判断をしない限り、基本的には継続実

施する方針です。

コミュニティバスに関する質問は、羽村市・昭島市での運行状況は把握しているものの、青梅市内は既存の路線バス網が比較的広範囲をカバーしていることから、同規模のバスを新たに導入するよりも、細い道路にも対応できる小型の移動手段を用いて、鉄道や路線バスを補完する形での施策が適していると考えています。

#### ○座長

高齢者の免許返納が進む中で、これまで自家用車で移動していた方が返納後に公共交通へ移行することは負担が大きく、スムーズな転換は容易ではないと考えています。そのため、本来は免許返納前の段階から公共交通の利用に慣れていただくことが重要であり、将来の高齢者の移動手段確保の観点からも、バス利用を含めた利用促進策を検討していく必要があると考えます。

また、バス路線が存在しない地域については、これまで取り組んできた施策を継続しつつ、地域の実情に応じた適切な移動手段の確保に努めるべきであると考えています。

#### ○事務局

地域公共交通計画の見直しにあたり、本日は今後の方針を共有する場として位置づけております。

公共交通政策を進めるにあたっては、コンパクトシティの考え方と、地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの提供との間に、相反する面が存在します。そのため、まずは本市のまちづくりの方向性を踏まえつつ、市民にとって利便性の高い交通体系のあり方について、協議会において議論を深めていきたいと考えております。

本市のまちづくりの方向性を示すものとして、令和7年12月に改定された都市計画マスタープランがあります。公共交通政策についても、同プランとの整合を図りながら検討を進めていくこととなります。

同プランでは、青梅市の将来都市構造をゾーン、軸、拠点で構成し、基本的な考え方として、アクセスを確保しながら、安全で持続可能な暮らしを実現する“コンパクトなまちづくり”を推進することが示されています。今後は、この方向性を踏まえつつ、地域にふさわしい公共交通の姿を協議会の皆さまとともに検討してまいります。

#### ○委員

都市計画マスタープランを所管している立場から申し上げます。

委員の皆様からのご指摘は、まさに本市が直面している課題を的確に捉えたものと認識しています。コンパクトシティの推進は青梅市に限らず、人口減少が進む全国的な課題への対応として位置づけられています。道路、上下水道、公共施設などのインフラを維持するには多大な費用が必要であり、人口が減少する地域では投資が無駄になる可能性もあります。また、高齢化の進行により、買い物、医療、行政サービスへのアクセスが困難となる住民が増えることも想定されます。

都市計画マスタープランは、現在住んでいる地域に住むなどと言っているわけではなく、あくまで将来のまちづくりの方向性として居住の集約を目指すものです。一方で、公共交通政策については、現にその地域で生活している住民の移動をどのように確保するかという視点が不可欠であり、時間軸を踏まえた多面的な政策判断が求められると考えています。

また、公共交通の維持には利用が不可欠であり、「必要だから乗る」だけでなく、「維持するために乗る」という市民意識の醸成も重要です。少人数の移動にはタクシーなどの個別輸送が適する場合もあり、公共交通の役割分担を整理しながら政策を検討していく必要があります。

さらに、人口減少地域では自治会や消防団など地域コミュニティの維持も困難になっており、これらの課題も含めて総合的にまちづくりを考える必要があります。コンパクトシティはあくまで長期的な方向性であり、現状、5年後、10年後といった時間軸に応じて、適切な政策を段階的に講じていくことが重要であると捉えています。

○会長

自治会の立場から申し上げます。コンパクトシティの考え方自体は理解していますが、青梅市では学校の統廃合が進んでおり、成木地区や第6中学校、第7中学校、第7小学校などが小中連携化として学校数を減らす方向にあります。財政効率の観点では合理的であっても、学校が地域から失われることは地域の衰退につながり、地域コミュニティの存続に深刻な影響を及ぼします。

地域の存続と効率化のバランスは非常に難しく、経済性のみを優先すると地域が置き去りになるおそれがあります。そのため、公共交通のあり方やグリーンズローモビリティなどの施策とあわせて、財政面と地域維持の両立を図る必要があると考えています。

○座長

ありがとうございました。その他、ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

それでは、青梅市地域公共交通計画の見直しの検討について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長

ないようですので、そのようにさせていただきます。

事務局は、これまで寄せられた多様なご意見を十分に踏まえつつ、青梅らしさがもたらす暮らしやすさを見据えた、バランスの取れた計画の見直しを進めていただきたいと思います。

次に、協議事項4、令和8年度の各事業の予定について事務局から説明願います。

○事務局

資料1の48、49ページを説明

○座長

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

それでは、令和8年度の各事業の予定について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長

ないようですので、そのようにさせていただきます。

それでは続きまして、協議事項5、令和8年度事業計画および予算案について事務局から説明願います。

○事務局

資料1の50、51ページを説明

○座長

ありがとうございました。いかがでしょうか。ご質問あるいはご意見等ありますでしょうか。

それでは、令和8年度事業計画および予算案について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長

ないようですので、そのようにさせていただきます。

それでは続きまして、協議事項6、令和8年度業務委託について事務局から説明願います。

(コンサルタント退席)

○事務局

当日配布資料にもとづき説明、承認。

○座長

その他、よろしいでしょうか。

ないようですので、本日の協議は終了いたします。熱心な御協議ありがとうございました。

それでは、進行を会長にお返しいたします。

○会長

ありがとうございました。委員の皆様にも、熱心な御議論をいただき、ありがとうございました。皆様の御協力によりまして、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があるようなので、よろしく願います。

○事務局

事務連絡をお伝えいたします。

次回の本協議会は、令和8年5月頃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いたしますので、お忙しいところ大変恐縮ですが、よろしく願います。

### 3. 閉会

○会長

以上をもちまして、第58回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。

委員皆様方、より一層の御理解と御協力をお願いいたしまして、ご挨拶といたします。

ありがとうございました。

以 上