

## 第43回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 令和4年8月2日(火) 午後2時から午後4時10分まで

会 場 青梅市 行政棟3階 教育委員会会議室

出席委員 11名、代理3名

宮口会長、轟座長、川島委員、増田委員、若田委員(石川代理)、黒田委員、秦野委員  
藤井委員、榎本委員(宮倉代理)、舟窪委員、小山委員、唐津委員、横澤委員  
鈴木委員(中川代理)

傍聴者数 5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

資料2 青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案

参考資料1 青梅市の地域公共交通に関するアンケート(調査結果)

参考資料2 地域の多様な輸送資源の活用の例 ※当日配付・回収

### 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

##### 【協議事項】

(1) 青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案について

(2) 公共交通に関する状況について

(3) 路線バスの状況把握について

(4) アンケート調査結果について

(5) 公共交通の基本的な方針と目標について

(6) 公共交通の施策の骨子案について

##### 【その他事項】

(1) 路線バスの現状把握のための乗り込み調査について

#### 3. 閉会

1. 開会
2. 新任委員の自己紹介

#### 【報告事項】

○轟座長

報告事項について事務局から説明願います。

- (1) 前回協議会の振り返り

○事務局

資料1の2ページを説明

○座長

ただいま報告事項について何か質問、ご意見ありますか。

特にないようですので、協議事項に移ります。

#### 【協議事項】

○座長

協議事項(1)から(3)まで一括して説明をお願いします。

- (1) 青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案について
- (2) 公共交通に関する状況について
- (3) 路線バスの状況把握について

○事務局

資料1の2～16ページおよび資料2、参考資料2により説明

○座長

青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案、公共交通に関する状況、地域の多様な輸送資源の活用の例、そして路線バスの状況把握について説明をいただいたが、何かご意見、ご質問ありますか。

○黒田委員

参考資料2ですが、各事業者へのヒアリングを実施する予定とのことですが、どういう対象になるのでしょうか。

○事務局

商業施設無料送迎バスは、委託されている運行事業者へのヒアリングを予定しています。医療・福祉施設無料送迎バスは複数あるため、最初にアンケートを実施し、その結果活用の可能性が高い運行についてヒアリングを予定しています。小学校スクールバスは、庁内でのヒアリングを予定しています。

○座長

法律では資源活用を、となっているが、実際にはいろいろとハードルがあります。まだ仕組みが良くなっていません。

○横澤委員

資料1の11ページでは、2年間で路線バスが33便も減少したとあるのですが、これは課題に対

してどう影響してくるのでしょうか。また、これを改善していく仕組みはどうなるのでしょうか。

○座長

これはこの後、公共交通の基本的な方針と目標などで説明されると思われるため、その段階でまた議論しましょう。

○秦野委員

参考資料2に示してある病院無料送迎バスの運行は、特定輸送を専門に行っている弊社の子会社が受託させていただいています。特定バスのため旅客を特定して運行しており、運賃の収受は行っていません。病院と年間輸送契約を交わしており、指定された人しか乗降できない仕組みとなっています。このため、これを乗り合いバスと兼ねて運行していくということになると、契約の変更や料金収受のための整備など、いろいろなハードルがあると想定されます。輸送資源の活用は望ましいことではありますが、細かなところで課題があることをご理解いただきたい。

○座長

無料で運行されているため、運賃を取ることと、どのように調整を図っていくか、難しい問題があると思います。設備の問題もあります。検討は進めてください。

では次に(4)のアンケート調査結果についてご説明をお願いします。

(4)アンケート調査結果について

○事務局

資料1のページ17～31ページにより説明

○座長

では何かご意見、ご質問はありますか。

○横澤委員

回答者の年齢は、60歳以上が50%となっていて年齢構成が偏っています。このため、60歳代以上と50歳代以下に分けて整理すると内容が異なってくると思うので、年齢を区分して解析してほしい。たとえば、コロナ禍による生活様式の変化は異なるのではないのでしょうか。

また、30ページの平成23年度アンケートの比較のところでは、路線バスの必要性の割合が非常に高くなっています。このことをどう捉えるかが大きな課題だと思います。

○座長

これについて何かありますか。

○事務局

年齢構成については検討してみます。今回、高齢者の値が大きくなっているのはコロナの影響もあるかと思います。公共交通の必要性が高くなっていることは大きな課題であると思っており、施策として路線バスの維持に繋がると考えられます。

○横澤委員

コロナ禍によって外出を自粛するとかテレワークになるとかは、60歳以下がとくに影響されると考えると、コロナ収束後も以前のように戻らないスタイルを前提とした考え方も必要ではないかと思いました。

○座長

数字についてうかがいたいですが、パーセンテージを合計しているところがあるが、これはどういう意味ですか。全く意味がないとは言えないかもしれませんが、こういう値で比較検討することの意義

に疑問があります。

それと24ページで、最寄りの駅の割合のパーセンテージが出ているが、これはどういう意味ですか。

○事務局

パーセンテージの合計については再検討します。

駅のパーセンテージは、その地区の人が主としてどの駅にどの程度利用しているかを示しています。

○座長

わかりました。では(5)の公共交通の基本的な方針と目標と、(6)の公共交通の施策の骨子案についての説明をお願いします。

(5)公共交通の基本的な方針と目標について

(6)公共交通の施策の骨子案について

○事務局

資料1の32～42ページにより説明

○座長

このような構成で目標、施策の説明がありました。何かご質問、ご意見はありますか。

○鈴木(中川代理)委員

32ページの課題整理で、どの課題が、優先順位が高いのかが良く分かりません。また、相互に両立できないようなところがあるように思います。例えば運転手不足が課題としていますが、一方で公共交通ネットワークの総合的な拡充があげられているとか、既存の公共交通の維持をあげながら、ほかの輸送資源の活用とあります。説明を聞けば理解できるため、この点を踏まえて課題整理してほしい。また、資料2の第4章の目標値の例示で市の負担額の減少とありますが、32ページの課題には、これに該当するものが入っていません。

また、補足的なところですが、施策としてあげられているグリーンスローモビリティは、例えば乗車定員が11名未満の車両を使用するとか、バリアフリー法のバリアフリー基準を満たすことが難しいためバリアフリー基準の適用の除外とか、道路運送法の公共交通会議で協議を調えないと法律上運行できないような形態が多くあります。現状、当協議会は道路運送法の公共交通会議の機能を有していないため、今後、当協議会に新しい委員を加え法定要件を満たし公共交通会議の機能をもって対応していく必要があります。このあたりは運輸支局の輸送担当が所管であるため、情報共有して進めてください。

また、さきほど話題に上がった施設の無料送迎バスは、自動車運送事業者に委託されている場合は基本的に一般貸切旅客自動車運送事業か特定旅客自動車運送事業の許可で行っています。貸切ならばそれほど問題はないが、特定旅客自動車運送事業は、運送できる旅客の範囲を限定して許可を与えているものであるため、法律上問題なく進めるとなると、いろいろな課題が出てくるので、今後事業者等へのヒアリングをし、より具体的な検討を進める際には、運輸支局の輸送担当が同様に所管であるため、相談し調整をしていってほしい。

○座長

具体的な点が見えないところは私も気になります。

○秦野委員

35ページに関して、経営状況を申し上げる。コロナ禍の影響で2020年度は2019年度に比べておよそ3割も収入が減少し、2021年度は2019年度に比べておよそ2割減少、そして現在は90%に達するかどうかの程度で推移しており、テレワークの浸透で100%には戻らないだろうと考えて経営している状況です。失った10%、15%をどう埋めていくかが今後の鍵となります。

バス事業は労働集約産業であるため運転士の人件費が多くを占めていることから、その人件費を抑えるためにはバスの本数を減らさざるを得ず、その点で収支を保っているところです。

加えて、燃料の高騰がバス事業者やタクシー事業者に重くのしかかっています。2021年度の軽油の単価は2020年度にくらべて25円高くなりました。当社は1円高くなると1500万円経費が高くなります。25円だと3億5000万円ほどになり大きな打撃となっています。

さらに、厚生労働省の働き方改革(改善基準告示の見直し)で2024年度から運転士の労働時間の改善を行う必要があり、減らさなければいけなくなりました。このままでは対応できず、運転士のシフトを見直すこととなり、結果、便数を減らさざるを得ません。一方で運転士を増やそうにも、50歳代以上の大型2種免許の保持者は結構いますが、40歳代になると少なく、今後、退職者をカバーできるような人員を見込めず、一層運転士のなり手が不足していくこととなります。

41ページの端末交通の多様化について、バス会社からみると、自転車が増えれば接触事故のリスクが高くなります。自転車が車道走行に変わってから高齢者の事故がかなり増えています。一方で、自転車利用が増えると、バス利用者は減少していくこととなります。いずれにしろパーソナルモビリティの普及の流れは変えられないので、道路環境整備も合わせて実施する旨を施策の中に記述してほしい。

やはり根本は、外出機会の創出であると思われます。当協議会だけでなく、いろいろな会議で議論していただき、外出の際に移動手段として公共交通を利用してもらうというアプローチをしていただきたい。

○座長

事業の状況と走行環境の2つの問題を指摘いただきました。

○黒田委員

経営状況では先ほどの委員と同様に減少しています。

特に青梅市においてはリモートワークが定着してきたため、リモートワークになっている人が自分の子供の送迎をしてしまうようになり、ダブルで影響を受けています。また、送迎の車で渋滞も発生しています。このような状況にあることから、36ページに示されている脱炭素とは真逆の方向にいており、駅周辺の整備や公共交通との共存など、踏み込んだ対策が必要だと思います。

次に、公共負担について。この2年間でバス事業の収益が2割減であることから、本来なら11ページの表では約600本が約500本にならなければいけません。そうならず、33便の減少で済んでいるのは、公共負担があったからこそということになります。この点ご理解していただきたい。公共負担の評価もすべきと思います。

○横澤委員

36ページでまちづくりや観光振興との連携を入れてもらいましたが、人口減少下ではこういう連携により関係人口を確保することは不可欠です。また、3ページに、インバウンドについて再び大きく増加することに期待とありますが、青梅市は都心部から1時間程度にあり、来訪に期待できることから、その際の2次交通の利用を見込むのも良いと考えます。

○座長

33ページにある地区別の課題と、40・41ページとの関係が良く見えない。この地区でこうすると解決していくというような関係を示していくことが必要でしょう。また34ページのあるべき姿ですが、これは公共交通のあるべき姿を示していない。また41・42ページの施策骨子ですが、計画期間が全体として悠長すぎる感じがします。もっと短期的な取り組みを増やさないとはいけません。工夫してほしい。例えば、端末交通手段の多様化はもっと早く取り組まないといけないのではないのでしょうか。実際、サイクルアンドバスライドはすでに実施しています。

また、計画期間の表現ですが、利用促進は5年間で終了となっています。これをどう理解するか難しいところがありますので、表現を工夫してください。

また、41・42ページの施策は、もっと具体的に書き込んでほしい。特に情報化について、渋滞状況などデータを蓄積し改善していくような公共交通のDX戦略を是非入れてほしい。利用者への情報提供も行いサービスの改善に結びつくのではないかと。

○鈴木(中川代理)委員

先ほどの座長指摘の計画期間について補足ですが、地域公共交通計画では、原則、計画期間を5年程度としています。中長期の将来像を念頭に置きつつ作成することが適当という考えも示しています。中長期の目標を立てるのが駄目なわけではなく、表現の仕方だと思うので、工夫してください。

○会長

青梅市の総合長期計画の検討委員会に委員として参加していますが、観光客を青梅に呼び込もうという意見が多数出ています。しかしながら現在は、通過点になってしまっていることが問題です。なお、移住してくる人も出てきています。

なお、青梅市自治会連合会の支会長会議では、青梅市公共交通ガイドに青梅駅から奥多摩方面への鉄道ダイヤも載せて欲しいという要望が出ています。

○小山委員

バス会社の経営は大変だと思います。そこで、やや飛躍的な意見ですが、バス路線を青梅市の中だけで論じないで、都県をまたいだ路線もできないでしょうか。川越と青梅、特に御嶽を結ぶバス路線を導入すれば、途中で岩蔵温泉もあるし、さらに小曾木も通過することになるため、観光にも便利だし、小曾木の利便性も高くなると思われます。市内だけで考えても、成木や小曾木はどうしようもありません。都県をまたぐ路線は可能なのではないのでしょうか。

○鈴木(中川代理)委員

法令上は都県をまたぐバス路線は可能であり、実際にそのようなバス路線はあります。また、当協議会で話し合うべきであるかは別として、生活圏や交通圏が一つの自治体に収まらない場合等に、隣接しあった複数の自治体が連携してひとつの地域公共交通計画を作成している例はあります。

○小山委員

バス会社のご意見はどうでしょうか。

○秦野委員

観光交通と日常交通は分けて考えるべきではないのでしょうか。バスより鉄道が輸送効率が長けていますので、川越～飯能間は鉄道、飯能～御嶽はバスとなるのではないのでしょうか。また観光で

一日1便とか、数少ない運行では、日常交通の便にはならないと思います。

○小山委員

できない理由はいくらでもあげられます。できない理由をどのようにして克服していくかが重要だと思います。鉄道は鉄道、バスはバスと分けて考えないでほしい。成木や小曾木をどうするか知恵を出して考えてほしい。

○座長

すでに青梅市と飯能市において都県をまたいで運行しています。いろいろなアイデアを出して検討してほしい。否定するものではありません。

○横澤委員

轟座長も仰られた様に短中長の分け方の中、端末交通については33ページの地区別の課題を見ると、施策が中期より、短期で考える方が良いと思います。

○唐津委員

42ページに、学校等における交通安全教室とありますが、これは具体的にはどういうことですか。

○事務局

毎年度、モビリティ・マネジメントとして学校でもやっていますが、例えば路線バスの死角について教えていて、これが安全教育になっています。現在は、年1校1学年だけの実施ですが、施策ではもっと拡大する方向で考えています。

○唐津委員

バスの乗り方とかバスの運行方法などについて、もっと子供に教えていくことは良いことだと思います。若い人たちを公共交通の利用者としてターゲットにしていくことは良いと思います。

○座長

では事務局からお願いします。

○事務局

32ページの課題は背景も含めさらに整理し、これを踏まえて施策との関係を示すようにします。あるべき姿は、青梅市総合長期計画の第7次がはっきりしていない状況にありますので、素案が出てくれば、上位計画としてこれを踏まえて示していきたいと考えています。

来街者を増やすことについては、しっかり書き込みます。

施策の期間については、事務局で再検討します。

情報化については、公共交通のDX戦略について書き込みをしたいと考えています。

公共負担によって市民の足が維持されているという現実がありながら、アンケート結果で示されているように公共負担があることを知っている人が少ないことや、路線バスの必要性が昔より高くなっていることなどを背景として整理し、施策として路線バスの維持を示していきます。

【その他事項】

○座長

それではその他事項の路線バスの現状把握のための乗り込み調査について説明をお願いします。

(1) 路線バスの現状把握のための乗り込み調査について

○事務局

資料1の43ページより説明

○座長

利用者の調査はOD(起終点)も行うのですか。

○事務局

バス停別の乗降者数だけでOD(起終点)は行いません。

○座長

以上で議事は終了します。

○会長

座長、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。最後に事務局より事務連絡をお願いします。

○事務局

今回は、10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、よろしく願いいたします。

なお、今回は、資料2に示す計画の構成にもとづく素案についてご協議いただき、皆様のご意見を踏まえて修正した後、その内容についてパブリックコメントを募集する予定です。

事務局からは以上であります。

○会長

以上をもちまして、第43回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。

今回は、計画の素案について協議することになりますので、それまでに交通事業者や市内事業所との調整が必要となります。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、ご挨拶いたします。

ありがとうございました。