

第44回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 令和4年11月10日(木) 午前10時から正午まで

会 場 青梅市役所 議会棟3階 大会議室

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、若田委員、黒田委員、秦野委員、
藤井委員、榎本委員、舟窪委員、小山委員、唐津委員、横澤委員、鈴木委員(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

資料2 青梅市地域公共交通計画(素案)

議 事

1. 開会

2. 議題

【報告事項】

- (1) 前回協議会の振り返り
- (2) アンケート調査結果の補足について
- (3) 路線バスの現状把握のための乗り込み調査結果(速報値)について
- (4) 広報おうめに掲載する利用促進記事について
- (5) 機運醸成に向けたイベントの開催等について

【協議事項】

- (1) 青梅市地域公共交通計画(素案)について
- (2) 青梅市地域公共交通計画の策定までのスケジュールについて

3. 閉会

1. 開会

委員の所属・役職の変更

2. 議題

【報告事項】

○轟座長

報告事項について、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) アンケート調査結果の補足について
- (3) 路線バスの現状把握のための乗り込み調査結果(速報値)について
- (4) 広報おうめに掲載する利用促進記事について
- (5) 機運醸成に向けたイベントの開催等について

○事務局

資料1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。

資料1の11ページにあるイベント案について、グリースローモビリティの車両試乗会や展示会などは重要なことです。これから青梅市地域公共交通計画を策定するので、その内容を紹介する場になるとよいでしょう。

他にご意見等は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

はじめに、資料2の第3章までの説明をお願いします。

- (1) 青梅市地域公共交通計画(素案)について

○事務局

資料2の64ページまでを説明

○座長

第3章の公共交通に関する課題に漏れがないか、認識に違いはないかなど、ご意見をお願いします。

○鈴木(中川代理)委員

資料2の11ページ「2 法律の改正」の枠内の記述について、「従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源も計画に位置付け」とありますが、この表現だと位置付けることを義務付けているような誤解を招きます。位置付けることも可能になったという表現に修正してください。

○黒田委員

資料2の64ページの右枠内、2(2)②梅76甲とありますが、この特定の路線だけ解決すればよいというわけではありません。河10・11の乗り込み調査結果で平均11人という数値がよいかどうか

の議論もありますので、記載を工夫してください。

○座長

資料2の61ページに成木や河辺といった記載があります。特定の地域に縛られているのか、事例なのか、ターゲットとするところなのか、あわせて検討してください。

○事務局

内容を検討して工夫した表現とします。

○座長

再度確認ですが、ここだけに限らないという表現をお願いします。

○榎本委員

資料2の32ページに3駅の乗車人数のグラフがありますが、令和3年度の数値を今年8月に公表しているのでグラフを更新してください。

また、下枠内に青梅市立第六小学校の記載がありますが、第六小学校だけの取組ではないので沿線小学校などに修正してください。

○座長

資料2の1ページに、平成25年に策定した青梅市公共交通基本計画に基づいて施策の実施に取り組んできたことを記載しています。14ページのこれまでの取り組みの中でも、このことを記載してください。

○黒田委員

資料2の60ページのパーソナルモビリティや歩行補助具について、サイクルアンドバスライドの中に記載がありますが、適切でしょうか。また、これらが公共交通計画の中で、どのような役割になるのでしょうか。

○座長

ラストワンマイルとしてバス停までのアクセスという役割でしょうか。事務局は説明をお願いします。

○事務局

資料2の80ページの図において、多様な交通の中でのパーソナルモビリティの位置付けを示しています。60ページにあるWHILLはバス停周辺に駐車場所を設置することで、高齢者が自宅からバス停まで使用できることが考えられます。徒歩よりも移動距離を長くすることができるので、目的地まで直接WHILLで移動できるかもしれません。

○座長

パーソナルモビリティはサイクルアンドバスライドとは項目を分けるか、参考として記載するか、もしくは只今ご説明いただいたところに記載があるので削除してもよいでしょう。

○横澤委員

富山県朝日町で実施されている「ノッカル」をご存知でしょうか。マイカーの乗合事業で、交通事業者が運行管理して、住民がドライバーになっています。多様なモビリティの方向性のひとつとして考えてよいのではないのでしょうか。交通事業者は利用者が減少して厳しい状況です。これからは需要のあるところに供給をもっていくサービスが必要と考えます。

○座長

新しい制度や仕掛け、システムが出てきているということです。

○事務局

新しいシステムとしては、資料2の78ページに公共交通施策の1つとしてデマンド型交通を記載しています。

○座長

課題の中に記載してはどうでしょうか。

○横澤委員

もしくは資料2の82ページにあるMaaSにも該当します。

○座長

世の中の動きとして、新しいシステムを使って効率的に運行することが各地で取り組まれているという記載がよいので、課題の中に記載してください。

他にご意見等はよいでしょうか。

それでは、続いて資料2の第4章以降の説明をお願いします。

○事務局

資料2の65ページ以降を説明

○座長

施策や全体構成について、何かご意見、ご質問はありますか。

○鈴木(中川代理)委員

資料2の69ページの目標値について3点、意見があります。

目標3の利用率は高齢者のみに限定されていますが、デジタル化のメインターゲットである非高齢者を含まなければあまり意味がないのではと感じます。既存の公共交通のDXの推進状況を確認する指標もあった方がよいのではないのでしょうか。こうして欲しいというわけではありませんが、例えばGTFISのオープンデータ化100%を目指すといったことはどうでしょうか。

目標4について、76ページを見ると安全対策だけでなく「バリアフリーの推進」についても取り組むとのことなので、バリアフリー化の進捗を確認できる指標もあった方がよいのではないのでしょうか。

目標5は、数値指標が「市民一人あたりの公的負担の額」となっておりますが、目標は「みんなで進める公共交通の利用促進」とのことなので、これに加えて、市民の公共交通への理解がどれだけ広まったかを確認する指標の設定もあった方がよいのではないかと思います。こうして欲しいというわけではありませんが、例えばモビリティ・マネジメントやイベントの実施件数や参加人数、サポーター制度の参加人数、市民一人あたりの年間公共交通利用回数、運転免許証返納数などはどうでしょうか。

ここまで例として挙げた指標の中にも、例えば数年に一度のアンケート調査等、毎年数値が出てこないものも含まれてくるかと思えます。地域公共交通活性化再生法上、毎年度評価することは努力義務ですが、全ての数値目標を必ず毎年度評価しなければならない訳ではありませんので、改めてご検討ください。

○事務局

バリアフリーや市民の理解度など、目標値を再検討します。

○座長

確認ですが、全ての指標を毎年度評価しなければならないのでしょうか。

○鈴木(中川代理)委員

基本的な数値目標は毎年度評価しつつ、例えば数年に一度しか実施しないアンケート調査か

ら拾う数値などは、確認できる年のみ評価すれば大丈夫です。

○横澤委員

心のバリアフリーとは具体的に何でしょうか。

○事務局

障害者や高齢者が公共交通を利用する際に接し方を学校等で教育することを想定しています。

○座長

ハード整備だけでなく、ソフト施策も取り組むということです。

○横澤委員

市民の理解として、公共交通だけでなく、資料2の65ページにあるように、こういうまちづくりの考え方から理解してもらい、そのために自助・公助・共助に取り組んでいくことを理解してもらうことが必要です。

○座長

ご指摘のとおりだと考えます。

○事務局

広報おうめではコロナ禍前は環境の視点として公共交通とクルマとを比較したものを掲載していました。第7次青梅市総合長期計画を踏まえて自助・公助・共助の視点を取り入れていくことを検討します。

○座長

資料2の65ページに、それに近いことが記載されていますので、よりわかりやすく記載してください。

○秦野委員

資料2の82ページのMaaSに関して、交通事業者としてもMaaSの部署を立ち上げるなど対応しています。しかし導入費やシステム運用費がかかるため、これまでの収入単価が下がることが懸念されます。単にMaaSを導入するだけでは単価が下がるので、MaaSによって外出が促進されるようになるとよいでしょう。

○座長

事務局は、そのような内容を含んだ書き方に工夫してください。

○横澤委員

居住者よりも観光者の利用促進につながると考えます。

○秦野委員

ご指摘のとおり、観光MaaSの取り組みは各地で行われています。観光MaaSであれば利用者の純粋な増加が見込めますが、通勤通学MaaSの導入には利用者数の底上げが必須だと感じています。

○座長

MaaSはデジタル化の推進の1つであり、GTFSなども含まれます。整理して記載してください。

○若田委員

目標5の一人あたり公的負担額について、人口減少している中で公共交通を維持していくとなると、一人あたりの公的負担額は増加するのではないのでしょうか。無理な目標になっていないか、確認してください。

○事務局

全体の公的負担額をこれ以上増やさないと、人口減少も含め、利用促進策を見据えて金額については精査します。

○座長

本協議会を立ち上げた当初から公的負担額をどう捉えるかを議論してきました。人口が減少して、さらに負担が増えると予想されている中で、工夫していかなければいけないことです。

○黒田委員

施策内容の①②③など、それぞれの実施主体を明確にしたほうがよいでしょう。資料2の83ページの(7)①バス停周辺の安全対策は、実施主体は誰でしょうか。

○事務局

道路管理者、公安委員会、市、バス事業者です。

○黒田委員

国の危険なバス停への対応として、バス事業者はバス停の移転先を懸命に探しています。青梅市にも候補地の調整などについて協力をお願いします。

○座長

実施主体だけでなく、その他関連する主体を記載する計画もあります。バス停は地先市民の理解も必要です。

○佐々木委員

資料2の12ページに前期計画における施策の目指す姿が記載されています。今回は前回とかわらないということでよいでしょうか。モビリティ・マネジメントや市民の利用促進、観光に取り組んでいくという中で、都心から移転してくる人に向けて、公共交通が使いやすいまちであることをアピールすることを記載してはどうでしょうか。クルマに依存しないまち、子育て世代にとって公共交通が使いやすいまちなど、30代から40代に目を向けた施策を入れるとよいでしょう。

○座長

資料2の66ページに公共交通の役割が並列で記載されていますが、項目を分けるなどわかりやすい記載を工夫してください。

資料2の78ページの(1)ネットワークに関することと(2)不便地域に関することの整理ができていないように感じます。(1)の施策内容①②は(2)にも当てはまります。(1)は鉄道とバスのネットワークというイメージにするとよいでしょう。

目標値から施策という構成はわかりにくいかもしれません。目標値は最後に記載してもよいでしょう。検討してください。

後日、誤字脱字や言葉の使い方など、細かいところまで確認していただき、ご意見をお願いします。

次に、(2)のスケジュールについてご説明をお願いします。

(2)青梅市地域公共交通計画の策定までのスケジュールについて

○事務局

資料1の12ページにより説明

○座長

最後に、スケジュールや全体を通して、何かご意見、ご質問はありますか。

○会長

第7次青梅市総合長期計画の審議が昨日終了し、12月に議会に上程する予定であることを報告します。

○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

12月1日号の広報おうめや市ホームページでパブリック・コメントの実施を周知する予定です。

今回は、令和5年1月下旬から2月上旬までの間に、書面での開催を予定しております。委員の皆様には、パブリック・コメントへの回答を反映した「青梅市地域公共交通計画(案)」についてご審議いただき、計画内容を確定したいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

そして、対面開催となる第46回は、令和5年3月中旬を予定しております。委員の皆様には、「青梅市地域公共交通計画」の製本版を配付させていただく予定です。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。

事務局からは以上であります。

○会長

以上をもちまして、第44回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。
ありがとうございました。