

第11回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成25年11月15日(金) 午前10時00分から午前11時45分まで

会 場 青梅市役所201・202会議室

出席委員 17名

井上会長、轟座長、岡田委員、松岡委員、眞子委員(代理)、黒田委員、田中正委員、秋山委員、永山委員、古屋委員(代理)、泉委員、中村委員、尾澤委員、田中堅委員、佐野委員、渡辺委員(代理)、佐々木委員

欠席委員 2名

傍聴者数 9名

配付資料 資料1 委員改選について

資料2 基本計画推進状況について

資料3 居住者MMについて

資料4 新たな交通に対する支援活用マニュアルの作成について

資料5 参考資料：住民主体の公共交通の事例

青梅市公共交通ガイド

青梅市へようこそ！

議 事

1 開会

(1) 委員改選について

○ 事務局

今回は新たな任期が始まりまして初めての協議会でございます。委員のみなさまから自己紹介をお願いする前ですが、協議事項の(1)委員改選につきましてお諮りさせていただきます。

(資料1にて、委員改選について説明)

○ 事務局

本期におきましてこの名簿の通り委員就任等のご承認いただきたいと存じます。皆様よろしいでしょうか。

－「異議なし」の声多数－

ご異議無いようでございますので承認されました。ありがとうございます。ご就任のあいさつも含めまして、各委員の皆様にご自己紹介をお願いしたいと存じます。

2 自己紹介

(各委員によるあいさつ)

3 協議事項

(2) 基本計画推進状況について

○ 座長

(1)の委員改選につきましては、先ほど事務局に進行していただき決まったところがございますので、(2)の基本計画推進状況についてから、引き続き議事を運営させていただきます。それでは事務局より説明をお願いします。

○ 事務局

(資料2にて、基本計画推進状況について説明)

○ 座長

進捗状況について2点報告がありましたが、ご質問ご意見ございますでしょうか。

○ 委員

今ご説明のありました地域に住んでおられて、老人クラブに多くの方が加入して頂いているのですが、その中のほとんどがこのバスを利用しているということで、買物には便利に使わせていただいているようです。ただ、途中で駅に寄りたいとか、そういうことができませんので、是非ともそのような事を考えていただけたらと感想を持っております。

○ 座長

今の意見に対して何かありますか。

○ 事務局

開始から1ヶ月少しすぎた所でございます、マルフジさんの方でも利用者のお話をうかがったりしながら、いろいろ分析を進めているようでございます。実際、今委員がおっしゃったような、こういったところに寄ってもらえるとありがたい、というようなお話もうかがっているとの事でございます。今回のルートにつきましては、マルフジさんのセールスプロモーションの一環ということで、顧客開拓で走らせているという事と、合わせて走らせるためにはどういうルートが適切かという事の中で、こちらでは既存のバス路線との競合を回避しながら、いわゆる交通空白地域の買い物弱者の対策に資するものがあればというようなお話の中で路線を設定している所でございます。ただマルフジさんとしても利用動向というか状況を踏まえて、今後お客様の声が反映できるようなことは考えて、よりリピーターを多くしていきたいといったことが課題だということをお話いただいた所でございます。

○ 座長

今の点ですが、このような民間の商業施設に限らず、病院とかあるいはよくあるのは教習所の送迎バスとか、こういった様々な巡回する車両をうまく活用して、公共交通と併用していくという考え方もあると思います。現状では商業施設さんのプロモートという形でやっておりますが、何らかの形で協働・連携していくという事もあると思いますので、ぜひ良い関係を築きながら良い仕組みを作ることを検討頂ければなと思っております。

○ 座長

その他いかがでしょうか。この公共交通ガイドについてはご協力を頂いて、好評だという事ではありますが、よろしいでしょうか。では次の議題へ移らせていただきます。

(3) 居住者MMについて

○ 座長

(3)居住者MMについて、事務局から説明をお願いします。

○ 事務局

(資料3にて、居住者MMについて説明)

○ 座長

今回からの方もいらっしゃるの、今までモビリティ・マネジメントについての議論は計画づくりの中でしてきましたが、少しだけ捕捉をさせていただきます。わかりやすいのは先ほど

前の議事にあった公共交通ガイドとかこれがまさしくMMですが、「青梅市へようこそ」とこれは転入された方に対してこういった公共交通を使うとこういうメリットがありますよとか、環境にやさしいとか健康増進するとか気軽に快適な乗り物ですよ、こういう情報を与えて考えていただくと、それで車から公共交通をうまく使い分けて下さいという、こういうお願いです。これも一つのMMなわけですが、もう少し地区を絞ってより深く考えていただく。これにはアンケートに答えていただいて、そのアンケートで自分で考えるような、回答していく段階で自分で考えて意識を変えていく、このようなことを促すためにこういうアンケートをとって、そしてその結果をまたフィードバックしていく。これを繰り返すことで、意識を少しずつ変えて行動を変えてもらえれば、ということを行おうというのがMMという手法です。今回、この成木地区を対象にということで提案がありましたが、皆さんからご意見あるいはご質問いただければと思います。

○ 委員

私どもが住んでいるところに関わりがありそうなので発言させていただきますが、個人的な前段を申し上げますと郵便局の保険の営業を40年ほどやっております、市内はだいたいくまなく地域が頭の中に入っているつもりです。成木の方に行きますと、バスでないと表の方に出て来られないという言葉で表現する人が非常に多いのです。ただ今でもそうなのですが、バスの本数が少ないからどうしてもその時間にバスに乗らなきゃならないし、乗れないと家族に送ってもらうのだとか、そういう形で市内の方に出てくる人が非常に多いというように、長い私の仕事を通した経験ではそういうことがいえると思います。小曾木の方もしからばなのです。病院の方にまわってバスが行ってくれるからいいのだということではなくて、今は地元の町のお医者さんにかかっている、緊急の時でない総合病院とか大きな病院を利用できる機会が少ないわけです。そうするとバスで病院の方に行くよりも、私どもの住んでいるところで見たり聞いたりしていますと、いかにしてJRの駅に速くに行きたいかということで、言われる方が非常に多いのです。成木の方のバスですと、埼玉の方をぐるっと回ってから青梅の方に行くので、たとえば車で行けば15分で行くところを40分くらいかからないと行けないという方が非常に多いわけです。それから、反対に走っているバスも同じようなことだと思うのです。私は黒沢3丁目という空白地帯に住んでいるわけですが、2丁目から3丁目にかけての人でも街中に速くに行きたい、あるいは駅に速くに行きたいといってもやはり同じようなことなのです。黒沢2丁目という信号があってバス停があるのですが、そこから東青梅、河辺方面に行くというバスはあるのですが、3丁目を通って青梅駅に出ていきますと、その2丁目から5〜10分で青梅駅に着けるわけです。ところが河辺の方とかぐるぐる回りますと、信号の関係とかで20分くらいかかってしまうのです。直接行けば10分で行けるはずなのですが、なかなか行けないと。そんな関係で家族に駅まで車で送ってもらう人が非常に多くて、その関係で乗る人がだいぶ減っているのだと思います。私どもが住んでいる地域の人は、青梅の街なかに行きたくいときでも、なかなか足がないのです。成木も同じようなことで、そういうことが原因で人口は減るし、人口が減れば高齢者だけになるからどこにも出ていけないと、それで息子や近所の人に買い物を頼んで手伝ってもらっていると。そんな感じでバスに乗る人が少ないのだと思います。

○ 座長

今いただいたご意見ですが、サービスをどう改善するかの話だと思います。この話と今回提案があったMMで意識を変える、これは両輪の話で、両方をやっ行って行かないと行けないと思っております。今いただいた意見を参考に、サービス改善の議論は別途させて頂きたいと思っております。

○ 委員

私どもの学園は成木というところがありますが、まさしくこの梅 74 が該当するのですけれども、1 ページの赤い丸のところを見て頂きますと、トンネル回り和小曾木回りとございます。どちらも成木と小曾木を回るのでありますが、成木地区だけがMMに該当するという考え方ではなくて、小曾木地区も同じバスが通るわけですから、成木地区の人達だけを対象にするのではなくて、小曾木地区の方も同じような感覚で対象にして頂けるといいかなと思っております。

○ 座長

この対象地区について、この地区を対象にした経緯と、小曾木地区も含めてはどうかというご提案がありました。

○ 事務局

平成 26 年度を目途に進めようとしているMMの特定地域につきましては、赤の点線というところをお示しした所ありますが、まず利用状況調査等の利用実態を踏まえたことと、もう一つ、今予算編成時期でございますけれども、全体を順次行っていく、地域地域で特性を踏まえたMMができればよろしいかと考えています。これにつきましては一朝一夕でなく、時間をかけて順次取り組むべき内容と考えてございます。そういった形で、今回成木地区にターゲットを絞ったということもございまして、委員からご指摘を頂いた部分、梅 74 につきましては小曾木地区もカバーしているのが実情でございますので、ご意見を踏まえまして、全世帯を網羅することは難しい部分もございまして、エリアにつきましては今日のご意見も踏まえて検討してまいりたいと思っております。

○ 座長

色んな制約というかやりやすさの問題もありますので、そういったものも含めてもう一度ご検討いただいて、可能なら対象範囲を広げることを検討して実施していただければと思います。

○ 委員

成木地区と小曾木地区の問題が出たのですが、高齢化率をみると 30%以上でかなり高齢化が進んでいる地区です。小曾木をとっても、成木をとっても約 700 人くらいが高齢者かなと感じているところですが、2つの地区を一緒のものとするのはちょっと難しいかなと思っております。というのは成木地区をぐるぐる回するには時間もかかってしまうし、委員からでたように駅とか医療機関に行きたいわけですから。そうすると別に考えないと難しいかなと考えています。成木は成木、小曾木は小曾木というふうに、別のルートを考えないと時間がかかってしまって難しいかなと感じております。それで、先のマルフジのらくらくバスについては、当然マルフジのお店を利用してもらうためのバスですから、利用者が河辺駅などに行きたくても難しいのではないかなと思うのです。河辺駅周辺には医療機関が南と北で 10 カ所以上あるのです。河辺駅で降りれば 5 分くらいで行ける所がかなりあるのです。どう見てもらくらくバスとのドッキングは難しいかなと個人的には感じております。そういったことで、小曾木

と成木を別路線にして河辺駅へ行くようにするといいかなと感じております。

○ 座長

今いただいたご意見もルートをどうとるかという話かと思えます。このあたり路線をどう再編していくかということ、また再編するかということも含めてですけど、いろいろなニーズがありますので、いろいろな所へ行きたいとそれぞれ皆さん違いますので、この辺りは実際に以前も調査をしましたがそういった調査に基づいてサービスを改善して行くという検討をしていきたいと思えますので、参考にさせて頂きたいと思えます。そのほかMMに関していかがでしょうか。

○ 委員

MMにつきまして数点ご質問させて頂きたいと思えます。まず1点目、お話はすでに了解の物という話なのかもしれませんが、この地域の利用実態がどういう状況なのでこれをしたというのがあまり明確によくわからなかったので、どれくらいの利用率でどれくらいの所まで持って行きたいのか、というところがないとなかなかこれでいいのかと言われるとちょっと分りにくいところがありまして、どれくらいの状況なのかというのはみなさんご了解のもとという話なのかもしれませんが、これくらいなのでこういったことをしたいという話をして頂いた方がいいのかなと。なぜそう思っているのかというと、今地域の方々のお話をお聞きして、いろいろな情報をお聞きすると、そもそもターゲットというのはそれなりに分っているのかなと思えますと、全世帯全員という話はあまりしなくてもいいのかなとちょっと思えます。どういった方が使われるというのが分っていて、こういった方々をターゲットにしたいというのであれば、その方が効率的にできるのかなと思えます。地域の状況に詳しくないので明確なことは言えないのですが、地域の状況がこうなので全世帯やるべきなのか、それとも地域の状況がこうなので特定の方々をターゲットにした方がより効率が高いのかということ、少しご検討いただくと有難いと思えます。その方法もこのコミュニケーションアンケートでもよろしいかと思えますが、今委員の方々のお話を少し聞きまして思っているのは、地域の方々ワークショップなりそういった形の、地域の方々のご不便を強いられているという状況もあるようですので、そういった方々から直接お話を聞くという機会もあった方が効率が良く進むのかなと思えます。そういったことも含めて、その地域の実態というものがこういう状況ですので、こういう方法をとりたいという形でご説明して頂くと、この方法がいいのかというのが分りやすくなるかと思えます。ご検討をお願いします。

○ 座長

今3点頂きましたが、いかがですか。

○ 事務局

まず成木地区を今回最初に取り組むべき地域とした理由でございますけれども、バス系統の利用状況調査いわゆるOD調査を協議会として実施した結果に基づいて、平均乗車密度で結果的にとらえた数字の中で、梅74・76系統につきましては一番低いもので平均乗車密度が1.2人、あるいは成木循環で経由するバスが4.5人でありまして、いずれも5人を下回る状況で、その5人の基準が適切かどうかは議論の余地があると思うのですが、一方で10人を超える路線がある中で、平均乗車密度が著しく低いというところがこのエリアでございます。そういったことと、もう一つこれまでの協議の中でも、先ほど委員からもご指摘のありまし

た高齢化率の高い地域であり、なおかつ交通弱者としてのご意見も多いといったところも踏まえて、今回一番初めに成木地区を特定したところでございます。ターゲットにつきましては、高齢化率が高いというところでは高齢者の方が一義的な対象になると思いますが、色々な通勤通学も含めた各世代を含みませんと、結局は全体のMMにつながって行かないと考えておりますので、基本的には各世代というものを対象にしたいと考えています。これにつきましてはご意見ご議論いただきたいと思います。それとワークショップ等のMMのポイントはコミュニケーション中心とした交通政策ということでございますので、今回作業としてはアンケート調査を行っていくことが主になると思いますが、その前提としては各地域にご説明にあがる必要があるかなと考えています。それと後の協議事項で出てまいります「新たな交通に対する支援活用マニュアルの作成」と合わせた、セットの形でコミュニケーションを図って行きながら認識の共有を図っていくことが重要と考えておりますので、そういったところをあわせて検討を進めたらいいのではないかと事務局としては考えてございます。

○ 座長

今の点について何かありますか。

○ 委員

大体状況は理解致しました。平均乗車密度の5人という数字は置いとくとしても、1.2とか4.5を上げていきたいというところかと思うのですが、ある程度目標値みたいなものがないと、どれくらいやっていいのかよくわからないという所があります。もちろん多ければ多い方がいいのは間違いないと思うのですが、これの効果を測っていく時にどういったところの数字をある程度目標にしているのかが見えると、やり方についてもいろいろと検討しやすいのかなと思います。またその説明をしていただけるというのは重要かと思えます。あと、全世帯という話はよくわかるのですが、高齢化率等の状況もあまり理解していないところで申し上げますけれど、アンケートは有効な世代とそうでないところもあると思います。内容等も踏まえて高齢者の方々に答えやすくして理解しやすい様な形でやっていただけると非常に効果が高いのかなと思います。実施の内容は実施の時に検討することかと思えますのが、その辺十分ご留意頂きたいと思えます。

○ 座長

貴重なご意見を頂きました。たしかに目標を持ってやった方がこういうのは良いと思えますし、成果が上がる事が一番ですので、効果計測をしたいと思えますが、とはいいいながらも、どのくらい効果があるかというのも少し長期的なものもありますし、すぐには効果が表れるものではないですし、さらに意識が変わって行って行動に移るかどうかというのは非常に難しい話もありますので、意識を変えておくのと徐々に少しずつ長期的に利用が変化していく事もありますので、非常に難しいのでありますが、気持ちとしてはご指摘のように目標を持ってやって行きたいと思えます。対象に関してはご指摘の通りで、その対象ごとにもしかしたら違ったアプローチもあるのかなということを感じましたので、ご検討いただければと思います。よろしくお願ひします。その他ありますでしょうか。これはMMの今回はこの地区という事ですが、時期としては次年度ですね。ですので、さらにその次には順次対象を変えたりとか、こういうことで進めて行く事でよろしいでしょうか。

○ 事務局

ご指摘の通り、順次この成木地区の状況も検証しながら、交通空白地域等課題のあるところを順次進めてまいりたいと考えております。

○ 座長

先ほどご紹介いただきました、この転入者向けのMM、こういうのとかと合わせながらより効果的な方法というのを探っていただいて、対象地区も変えたりしながら、市域全域においてこういったことができればと思っていますのでよろしくお願いします。あとはよろしいでしょうか。ではこの議事に関しては、ひとまずここで議論を打ち切らせていただきまして、次の議題へ移らせていただきます。

(4) 新たな交通に対する支援活用マニュアルの作成について

○ 座長

(4) 新たな交通に対する支援活用マニュアルの作成について、事務局より説明願います。

○ 事務局

(資料4・資料5にて、新たな交通に対する支援活用マニュアルの作成について説明)

○ 座長

今ご説明いただいた全国の事例は、他にもまだ沢山あるわけですが、やはり住民の意識が高く住民が積極的な所が成功するといいますか、注目も浴びておりますし、地域の足は自分で守るというところが良い交通システムを築いている地域だと思っています。ですので逆を言えば事業者さんや行政へ陳情だけをして、後は無責任な体制をとっていると中々それが長続きしないということが多いように思います。そういった意味で今回の提案は、その支援をするための、住民の皆さんだけですと何をしたいのかよく分りませんから、マニュアルを作って、それに基づいて進めて頂こうと、またその時の住民の皆さんと行政や事業者さんとの役割分担を明確にしていこうということで書かれたものだと認識しております。これは今回提案頂いた内容で、今日ご意見等様々なものを頂いて、また修正を重ねて、公表して行こうということですので、忌憚のないご意見ご質問を頂ければと思います。

○ 委員

羽村市の「はむらん」やあきる野市の「るのバス」の状況がわかれば教えていただきたい。

○ 事務局

具体的な収支や利用率のデータがございません。羽村市等と意見交換で把握しているところでは、基本的にいずれの路線も赤字で行政が負担をしているとのことで、話では数千万単位の負担金を計上しているというような状況を聞きました。

○ 座長

その他、いかがでしょうか。

○ 委員

梅74と梅76のことでお願いがあるのですが、梅74を利用している小曾木地区の現状なのですが、子供たちがバス通学なのです。埼玉県境あたりまで、子供たちがバス通学しているのです。西側の青梅坂トンネルの方にも子供たちが住んでいるわけですが、全員が黒沢2丁目の信号で降りて、3丁目の青梅坂トンネルのところまで1.5km位あるのですが、そこが常に歩きなのです。そこのところに都バスを通していただくといいなというのが私の意見です。根ヶ布の方に抜けていく道は成木街道ですから結構広いのですが、こちらは若干狭いわけで

す。ただ狭いと言いながらも、朝 6 時前に都バスの回送バスが 3 台通るのです。都バスの方はご存知だと思うのですが、成木方面に行く都バス、それから岩井堂方面に行く都バスがそこを通過しているわけです。ただ通過してだけで乗せてはくれない訳です。私共がいつも言っているのはその不満なのです。バスが通過してだけで、片方へだけ回送で行くわけですから、青梅車庫から成木方面にバスが行って、そこから成木の始発になってバス来るのですが、そこは通らないで 2 丁目から根ヶ布の方へ行くだけなのです。だからバスが通れることは通れるのです。ただ子供たちはいつもその 2 丁目でバスを降りて、回送バスが通っている青梅坂トンネルの方に歩いて行くわけです。若干狭くなっている道ですので、子供たちがかわいそうというか、雨が降り雪が降りしても常に子供たちが歩いているのです。他の小曾木地区でも七小管内・六中管内の先生方も不満に思っていると思うのですが、一部だけです。ですからまあまあなあという感じで、自治会長をやっていた時も長い年月お願いしたのですが、そこが通れないということなので、子供達の為だけでもバスをそこに出してもらいたいというのが現状です。そうすると他のバスを通さなくても、梅 74 なり梅 76 が通るだけで、町の方に十分出て行かれるわけです。西武バスさんもやはり子どもたちを送っていただいているのですが、市のここに出ているアンケートを見た中にも、都営バスと西武バスが同じ様な路線で、お客さんを奪い合っている感じが見受けられるわけです。そうではなくて、ひとつは子供達の通学も考えて、バスを走らせてもらおうと私共はすごくいいなど。そうすると、共に住民が利用できる、というようにつながっていくのだと思うのです。小曾木地区に自治会があるのですが、14 自治会ありまして 13、14 という番号あるのですが、その地域だけがいつも発言するので、他の方はしーんとして聞いているだけであまり協力体制がないので、いつも文句が出るだけで実現できてない。都バスが走ってから何十年も実現できていないので、みんな諦めてしまっているのです。諦めているのだけれど、黒沢 2 丁目の信号とその道は、街中を通らないで奥多摩の方へ抜ける道路で、信号 1 個くらいで車はバンバン通るし、子どもたちは常に弱者として歩いているという感じですので、子供達のためだけでもそのバスを日に何台かを 3 丁目の方を回るようにして頂きたいと、趣旨と違うかもしれませんが、そんなことをいつも感じています。

○ 座長

今ご発言頂いた内容は、この仕組みを使って行くと、地域の中から自治会等で組織を作っていたいただいて、今のような検討をしていただいて、それを市が仲介をする形で事業者さんと協議をして、もし実行可能であれば事業者さんに実行していただくと、こういうことがこのマニュアルの手順に従っていくとできるような仕組みになっております。もちろん実行ができるかどうかはその検討次第ですが、今ご発言頂いた内容は、そのマニュアルを使ってやる内容、実際検討していく内容かと思っております。ですので、ここでの議論は置かせていただきたいと思っております。ぜひ地域の組織を作っていたいただいて、先進的な事例にさせていただければと思って聞いておりました。

○ 委員

その問題は長い年月、市とかにお願いしているのです。

○ 座長

今ここでお願いしても同じことが続くだけです。新しい仕組みでしっかりとこういう

体制を作って、その手続きを踏む仕組みを作ってやっていこうということだと思いますので、これに基づいて是非手を挙げていただければと思って聞いておりました。ご検討ください。よろしくお願ひします。

○ 委員

実は先週、この公共交通とは違う仕事の件で今井地区に行ったことがございます。そこも都バスが1時間に1本なのですけれども、その時にご一緒した方と「バスが1時間に1本ですわ」というお話になった時に、たまたま小曾木地区にお住まいの方だったので、
「自治会で例えばワゴン車を使って操業したらどうかとか、白ナンバーなのでどうかとか、というようなことが話題になっているのですよ」というふうなお話が出たのです。私はホームページをご覧になったのか、公共交通協議会を傍聴なすったのかなと思ったのですが、その時にその方と少しお話をしたのですが、もちろん皆さんが全員そう思っているのかどうか分かりませんが、一定の持ち出しが仮にあったとしても、補助金を受けて自分たちの足を確保したいという思いがあるのだなと私は受け止めたのです。ですから都バスや民営バスの一部を補てんするという意味合いで、この制度がいい形で使われるといいなと思ったのですが、前回もそうだったので、この出されているものが、私を含めて素人さんが自治会で取り組むにはちょっと難しいかなと、ハードルが高いなという感じを受けるのです。ですので、例えばどういうことに補助金が受けられるのかとか、イメージが持てるもの、わかりやすい具体的な提案をして下さらないと、なかなか自治会でじゃあこれに手を挙げましょう、というふうにはつながりにくいのではないかと感じたのですけれど。

○ 座長

実は私も同じことを思っておりまして、のちほど私も具体的な支援の中身についてお伺いしたいなと思っていただけですが。この点いかがでしょうか。

○ 事務局

どういうことに対して補助が受けられるかという具体的なことまでは検討してはいないのですが、例えばほかの市町村さんなどと、いろんな会議とかアンケートをやる際の事務的な費用ですとか、あるいは会議をする時の場所を提供するですとか、あるいは最初の運行の時だけPRのための費用をいくらか出すとか、そういうようなこともございますので、どのようなことに対して補助をだして行けるかということにつきましては、これからまた具体的に検討して行きたいと考えております。

○ 座長

今のところ、まだ詳細は決まっていないということですので、ぜひこの今のご意見を受けて、ほかの市町村でどういう支援をしているかということも調べていただいて、ご指摘の通りかなり地域の方には手間と費用がかかる話ですので、そういったものをなるべく支援をする、逆にインセンティブがつくようなそういったものもあってもいいのかなと思っておりますので、そうしないと持続しませんので、是非検討していただきたいと思ひます。またそういった具体的なものが固まってきたら、委員の皆さんへご提案頂ければと思ひます。

○ 委員

基本計画の中で赤字補てんに公共負担が1億5千万円であるわけですが、多摩地区でも高い所ということで確認したいのですが、赤字路線は何路線中どのくらいあるものかという

こと、それから今もありましたが、全体的に分りにくいので、手を挙げるにあたって何か試算があるといいかなと思いました。例えば何人くらい乗ると赤字と黒字の分岐点がどれくらいで想定されて、失礼だけれども成木地区は過疎地ですから世帯が少ないわけです。そうすると負担割合がかなり高くなると思うのです。そういったものを踏まえていった時に、手を挙げることは可能かどうかという問題が出てくるのではないかと、かなり公共団体が負担していかないとなかなかまとまらないのかなと思っております。

○ 座長

このあたりいかがでしょうか。

○ 事務局

まず赤字路線の対象ですけれど、基本的に黒字路線はゼロでございます。それと、どの程度乗れば黒字が確保できるかというシミュレーションにつきましては、今後検討したいと思います。

○ 座長

路線バスについては今ご回答いただいたのですが、新しく3ページにあるような乗合タクシーだとかいろいろなものがありますけれど、こういうものに関しては一概には言えないのですが、今後その参考になる資料をまとめていただくことは可能でしょうか。

○ 事務局

ご指摘を踏まえて、そろえてまいりたいと思います。

○ 座長

今ご意見いただいた、確かに手を挙げるのはいいのだけれど実現可能性のないものに手を挙げるのも無駄ですので、色んな方法がありますので必ずしも無駄ではないと思っておりますが、皆さんの地域の中で意識を上げて行って先ほどのMMのような形に、自分たちでMMをやる、こういうこともできますので、地域の持続可能な交通を長期にわたって考えていくということにとっては無駄ではないと思うのですが、ただやはり可能性のない検討をしても仕方ありませんので、それに関しては適切な資料を事務局の方から提示いただくということにさせて頂きたいと思います。それでよろしいでしょうか。

○ 委員

MMとも関係があるわけでありましてけれど、やはり今の段階はある意味では事務局の方から提案があったように、ある部分決めてそこでやはりどのようなことができるのかとだけ住民参加ができるのか、当然企業の努力というものも前提にあるわけですが、そこで成功例を出していくということが、各地域にそのことが少しずつ変わるかもしれないけれども、伝わっていくということになるので、ある意味では指摘されたところでどうやって成功例を作っていくかと、これからますます高齢化になる住民は少なくなっていく、こういう大前提があるわけですから、特定地域を決めながらそこで成功例を皆で作りに上げていくという方向で、検討していくことが大事ではないかと思えます。

○ 座長

自主的に手を挙げていただくというのが前提のマニュアルにはなっていますが、やはりターゲットを持ってどこかを対象にやっていくというものもあると思っておりますが、そのあたり何かお考えが、ここで公表できるものがあればご披露いただければと思っております。

○ 事務局

本日の報告また協議させていただきました特定地域のMMと今回のマニュアルの活用をもって、あるいは基本計画を策定する際の利用実態調査、アンケートそういったところが深く関連を持っていますので、それぞれの相乗効果が上がるような形でいわばセットで今回特定地域のMMとしては成木・小曾木地区をターゲットとするというようなところの一つの案としてございます。またそういったところが平均乗車密度あるいはひいては事業者にとっては収支率の部分で低い部分がございますので、青梅市全部を一度に対応していくというところはなかなか他の市と違って難しい部分がございますので、今ご指摘のようにひとつまず取り組む事例を作って、いわゆるリーディングプロジェクト的なもので実態を見て、その検証を踏まえてその周りの方とかこのマニュアルを見た方が手を挙げやすいようにというようにことで輪を広げていければいいと考えております。いわばMMとマニュアルの活用による交通空白地域あるいは利便性促進をセットで取り組むことが肝要だと考えております。

○ 座長

そのように事務局ではお考えのようですが、よろしいでしょうか。先ほどの居住者MMの議題も成木地区・小曾木地区が対象でしたが、そこを念頭に置いている部分もあるということ、ですのでその地区を居住者MMの対象にしたという経緯もあるようです。また会長さんや他の委員さんもそちらの方にお住まいということですので、是非このメンバーの中の方々にもご協力を頂いてできるのではないかと考えておりますので、良い事例になればと考えております。

○ 委員

マニュアルについて一言だけコメントを。確かにご指摘の通り難しいところはあるかとは私も思いましたが、これは実際やってみて問題があれば直していくというような形で、これで決まりということではないということでもよろしいでしょうか。先ほどリーディングプロジェクトというお話もございましたし、とにかくやってみて、そこでどういったところに非常にバリアがあるのか、そういった中で問題があればそこで適宜対応していただくという形でしていただければいいのかなと思います。そういう意味では、まず最初に手を挙げやすいという所が非常に重要だと思いますので、最初のところの手を挙げやすい事前相談から市が助言というところだと思いますが、そこについてとりあえず手を挙げていただくという方向にもっていけるような、広報や先ほどのMMではないですけど、そういったところをしていただけるといいのかなと思います。

○ 座長

まさしく手を挙げてもらわないといけませんし、ご指摘の通り 3 ページの一番下にも書いてありますけれど、この制度は常に見直していくと、こういうPDCAサイクルを回していくということで、徐々により良いものへしていけば良いと考えております。この手を挙げやすくするという点に関しては何か、事務局の方からありますか。

○ 事務局

今後いろいろご意見をいただきながら、このマニュアルにつきましては完成をして、まずは委員からもご指摘があった通り、一つでも事例を作って行きたいと考えております。今後マニュアルをホームページあるいは閲覧等でアップしていくにあたって、一つMMの中で

やるのかあるいはマニュアルの作成としての概要版というか、先ほどのご指摘にもあったように、何をやるマニュアルなのか、うまくPRをパンフレット等で作成していくことも行って参りたいと思います。

○ 座長

ぜひ広くパンフレットもそうですし、あるいはいろんな機会をみつけて説明会とかで説明する機会を作っていて、地域の中で自分たちがやろうと思えばこういうことができるのだということを周知していただければ、広報していただければと思います。よろしくお願いします。

○ 委員

参考にお聞きしたいのですが、15 ページの導入事例の横浜市港北区菊名のことですが、ここで運賃が無料の会員制度とあるのですけれど、具体的にいくら会費をとっているとかあるのですか。無料で運行しているというのは。

○ 事務局

このホームページを見ると具体的な資料が出ていますので、それを見れば書いてあるかと思うのですが、記憶の中の範囲では、この地域の有志の方が車両を調達して、自分たちで自主的に走らせて乗せてあげているというような話だったと思います。それで運賃も無料になっているということだと思います。

○ 座長

いま分りませんので、また調べて分ればご回答ください。

○ 委員

今回のこのマニュアルの中の11 ページのところに、見直し案の整理項目の中にパートナーシップ協定という表示があるのですが、交通事業者と地域住民が結ぶという協力制度の導入というコメントがあるのですが、パートナーシップ協定を結ぶ場合には、その地域住民の他にバス事業者さんとの協力体制が必要だと思うのですが、こういったものが各バス事業者さん今後検討の余地があるのかどうか、今日でなくてもご検討いただけるか、バス事業者さんのご意見をお聞きしたいと思います。

○ 座長

事業者さんには当然ご協力をお願いしたいと、協議の中でしたいと思っているのですが、日立市で結構先進的な事例でパートナーシップ協定というのがあるのですが、いかがでしょうか、いまお答えいただければまた後ほどでも結構なのですが。まだ中身もよくわからない部分もあると思いますが。

○ 座長

はい、ではまた個別にでも話をお伺いさせていただければと思いますし、日立の事例は先ほどの資料の中にもありましたので、見ていただいて、可能であればこういうようなことも、要するに住民と一緒に需要を喚起しようというふうなことで、需要喚起する責任は役割は住民側にあるという目標を定めてお互いにやっけて行こうということでそれにあわせて事業者さんはサービスも回転もするしというふうなやり方ですので、是非ご検討いただければと思います。よろしくおねがいします。その他いかがでしょうか。

○ 座長

それでは時間もありますのでこれを打ち切らせていただきますが、また見ていただいてまだいろいろご意見もあろうかと思しますので、さらに細かい所見ていくうちに疑問とかあるいはこうした方がいいのではないかとご提案もあろうかと思しますので、そういったものがありましたら事務局へ直接連絡を頂いて、それで修正をいただくことは可能でしょうか。

○ 事務局

ぜひよろしくお願い致します。

○ 座長

この場に限らず、ぜひいろいろな忌憚のないご意見を事務局へお寄せいただいて、それを基にマニュアルを修正いただきたいと思います。これは時期的にはどのくらいの公表とか、またこれは最終版は協議会にはかるといえることですか。

○ 事務局

今後、今年度協議会のスケジュールでございますが、あと協議会を年明け2月ごろを目途に開催をしたいと考えております。一度マニュアルにつきましては、その前にある程度委員の意見を取まとめたもので、協議会の前には一度委員に周知したのちに、出してみたいと考えてございます。これも含めまして、ご意見を頂ければと思います。

○ 座長

なるべく早くこれをスタートさせたいということかなと思って聞いておりました。ですのでこれをオープンにした時点で手を挙げてくるところがあれば、スタートできるとこういう事ですね。

○ 事務局

はい。

○ 座長

分かりました。もう1回この会議で皆さんに承認を頂くということではなくて、この場で大方この方針でということで認めていただければ、今後オープンにして先ほど委員からもありましたが、順次改訂をしながらやっていくということになるかと思っております。よろしいでしょうか。

－異議なし－

○ 座長

それでは協議事項の(4)まで終わりました。熱心にご協議頂きありがとうございました。

4 閉会

○ 会長

本日は今後の進め方についていろいろご意見を頂きました。特に事業者の立場から熱心なご意見を頂きまして、大変ありがとうございました。青梅市公共交通基本計画に従いましてさまざまな事業をこれから進めてまいります。中々一足飛びで事業を実施することは難しいと思います。今後とも各委員の皆様からいろんなご意見、またご助言を賜りましてこの事業を進めてまいりたいと思います。よろしくお願い致します。以上をもちまして、第11回青梅市公共交通協議会を閉会と致します。大変お疲れ様でした。ありがとうございました。