

第9回 青梅市公共交通協議会

パブリックコメント実施結果

平成25年3月26日

1. パブリックコメント実施概要

(1)実施スケジュール

- 平成25年2月1日
パブリックコメント実施の周知(広報おうめ2月1日号、青梅市ホームページ)
- 平成25年2月1～18日
資料閲覧、意見募集
- 平成25年2月18日
意見提出締め切り

(2)応募対象

- 市内在住、在勤、在学の方
- 市内に事務所または事業所を有する方
- 当該案件に直接的な利害関係を有する方

(3)資料閲覧

- 青梅市ホームページ
- 青梅市役所(4階企画部企画調整課窓口、2階行政情報コーナー)
- 各市民センター(11ヶ所)
- 中央図書館

(4)意見提出方法

- 直接持参
- 郵便
- ファクシミリ
- 電子メール

(5)市民向け資料

パブリックコメント用の閲覧資料は、本編と概要編の2編を提示した。

(6)パブリックコメント実施結果

いただいた意見は以下のとおり整理した結果、意見提出者数48名、意見数112件であった。

表 パブリックコメント実施結果

意見の分類	件数
① 素案に関する意見	73
A-1 バス利用案内の作成	4
A-2 モビリティ・マネジメント	1
A-3 乗継施策	3
B-1 市街地部の公共交通空白地域の解消	
1) サイクル&バスライド	2
2) 河辺・河辺下地区	6
3) 根ヶ布・黒沢地区	5
4) その他地域	8
5) その他	2
B-2 多様な主体による新たな交通に対する支援策	
1) 制度	3
2) 新たな交通	29
C-1 路線バスの新たな公的支援制度	9
D-1 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し	1
② サービス改善に関する意見	20
1) 中心市街地	7
2) 小曾木・成木地区	5
3) その他	8
③ 取り組み方に関する意見	18
1) パブリックコメント	5
2) 協議会運営	6
3) 今後の進め方	7
④ その他	1
合計	112

2. 青梅市公共交通基本計画(素案)に対する意見と考え方

以下に、各項目に対する代表的な意見とそれに対する考え方を示す。

①素案に関する意見

A-1 バス利用案内の作成 (4件)

意見要旨	考え方
<p>停留所ごとの時刻表やバス利用案内を、地元住民と協働で作成・配布すれば、市民も公共交通を育てる意識に変わるのでは。</p> <p>公共交通の全体の状況わかる地図や時刻表があると良い。</p>	<p>「バス利用案内」の作成にあたっては、御意見を踏まえて進めてまいります。</p>

A-2 モビリティ・マネジメント (1件)

意見要旨	考え方
<p>「モビリティ・マネジメント」について、具体的なスケジュールや配布物件などを明らかにしてほしい。</p>	<p>モビリティ・マネジメントの実施にあたり、青梅市公共交通協議会で御議論をいただき定めてまいります。</p>

A-3 乗継施策 (3件)

意見要旨	考え方
<p>バスの運行状況は、携帯電話等で確認できるようになっているが、高齢者がそれを活用できるかわからないので、バス停に運行状況を表示させるシステムを整備していくべき。</p> <p>「乗継施策」について、乗継抵抗とは具体的には何か、乗継移動のチェック箇所は改善していくのか。</p>	<p>御提案につきましては、交通事業者に要望してまいります。乗継抵抗については、記載を追加(P126)いたしました。</p>

B-1 市街地部の公共交通空白地域の解消

1) サイクル&バスライド (2件)

意見要旨	考え方
<p>サイクル&バスライドは、特に今井一丁目は坂道が多く、高齢者や体の弱い人にはつらいので再考してほしい。</p>	<p>サイクル&バスライドは、バス停まで遠い方を対象に、少しでもバスを利用しやすくするための補助手段として考えています。実施にあたっては、地域の方の御意見等を伺いながら進めてまいります。</p>

2) 河辺・河辺下地区 (6件)

意見要旨	考え方
河辺地区や河辺下地区の公共交通空白地域の改善に取り組んでほしい。	河辺地区や河辺下地区の公共交通空白地域につきましては、新規路線の開設などを交通事業者に要望するとともに、道路環境の整備を進めてまいります。
河辺地区でも不便なところがある。利用しやすい方法を住民のために作ってほしい。	
河辺下地区の公共交通空白地域の改善に取り組んでほしい。高齢になって足腰が弱り、河辺下から河辺駅まで30分以上かかる。小売商店もなくなり、買物難民になるおそれがある。	

3) 根ヶ布・黒沢地区 (5件)

意見要旨	考え方
青梅市は地形の高低差があり、根ヶ布二丁目の高台に行くのに大変苦労しているため、交通手段の導入が望まれる。	新たな交通の導入に関しては、「多様な主体による新たな交通に対する支援策」として検討制度を創設し、その制度を用いて対応を考えています。
黒沢二・三丁目はバス停や駅まで遠く、起伏もあり、高齢者は徒歩や自転車では厳しいため、バスを運行してほしい。	

4) その他地域 (8件)

意見要旨	考え方
青梅より奥多摩側は、青梅線の本数を増やすか、バスを通してほしい。	公共交通空白地域の図は、水平距離で描いたものであり、公共交通サービス圏に含まれていても、実際は高低差等により利用しにくい地域もあると考えられることから、記載を追加(P103・104)いたしました。また、新たな交通の導入に関しては、「B-2多様な主体による新たな交通に対する支援策」を構築し、対応を図る考えです。
二俣尾は駅までは坂がきついため、バスを通してほしい。	
天ヶ瀬町は青梅街道より下にあり、上り坂がきつく、買物難民になっている。	

5) その他 (2件)

意見要旨	考え方
道路の狭いところにも、必要な地域には路線を作るべき。	地域特性を踏まえ、検討を行ってまいります。なお、新たな交通の導入に関しては、「B-2多様な主体による新たな交通に対する支援策」を構築し、対応を図る考えです。

B-2 多様な主体による新たな交通に対する支援策**1) 制度 (3件)**

意見要旨	考え方
多様な主体による新たな交通に対する支援策について、既存の公共交通と競合しないこととか、住民が主体的に取り組むことといった制限はなくすべき。	既存バス路線と競合することは同様のサービスが存在し、二重投資となることや、既存バス路線の利用者を奪うことで各路線の収支が悪化し、衰退を招く恐れがあることから、一定の制限は必要と考えます。また、地域をよく知る住民が中心となって行政等と協働して取り組んでいきたいと考えております。

2) 新たな交通 (29件)

意見要旨	考え方
コミバスやデマンドバスなどを導入し、交通不便地域の市民の解消を図るべきである。	高齢者の外出支援の必要性は認識しています。新たな交通の導入に関しては、「B-2多様な主体による新たな交通に対する支援策」を構築し、対応を図る考えです。
コミュニティバス等の導入により、公共交通空白地域の解消や高齢者の生活支援が望まれる。	
大型路線バスではなく、小型マイクロバスを導入し、本数の増加、乗車率の改善を図ってほしい。	

C-1 路線バスの新たな公的支援制度 (9件)

意見要旨	考え方
公共負担の減額を働きかけることが必要。	交通事業者の経営努力を正當に評価する新たな公的支援制度を構築してまいります。
多額の公的な財政支援が公共交通には欠かせないが、事業者にもまだまだ変えるべき姿勢があります。その上で、金額の多寡でない内容の観点からの公的支援を考えるべき。	
現在の梅 70 に対する公共負担は、利用状況と負担額が見合っていないと思われるので、見直しが必要。	

D-1 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し (1件)

意見要旨	考え方
利用が少ない平均乗車密度 4 人以下の系統は改善した方がよい。	地域住民や交通事業者など関係者と協議し、改善対策を講じてまいります。また、新たな公的支援制度を適用し評価・検証を行ってまいります。

②サービス改善に関する意見

1) 中心市街地（7件）

意見要旨	考え方
今後高齢になって車が使えなくなったら、市のイベント等の社会参加が困難になることから、中心市街地の主要施設をまわる路線を運行してほしい。	交通事業者に要望を伝達いたします。
千ヶ瀬バイパスを通り、中心市街地の主要施設を循環するバスを運行してほしい。	
梅 77 乙は、内回り・外回りが偏っていることと、河 13 との連絡を検討してほしい。	

2) 小曾木・成木地区（5件）

意見要旨	考え方
小曾木地区の発車時刻が近接するダイヤについて、改善が図られたと記述されているが、まだ改善されていない部分も残されている。	御意見を踏まえ、ダイヤ編成にあたっては、交通事業者に引き続き配慮されるよう要望してまいります。また、記載についても修正(P107)いたしました。見直しは地域住民や交通事業者など関係者と協議し、改善対策を講じてまいります。
利用者が少ない小曾木・成木地区の路線は見直しが必要。	

3) その他（8件）

意見要旨	考え方
定時性の確保に事業者は努力すべき。	交通事業者に要望を伝達いたします。
青梅駅にはたくさんバスが来るように見えるが、1時間に1本しかない路線もあるので、バスを小さくして本数を増やしてほしい。	
電気バスを部分的なルートでもいいので走らせてください。	

③取り組み方に関する意見

1)パブリックコメント（5件）

意見要旨	考え方
パブリックコメントは、市民がわかりやすい資料を誰もが手にできるようにして、十分な期間と配慮がほしい。	資料の閲覧場所は14か所設定いたしました。また、パブリックコメントの実施は、「青梅市パブリックコメントに関する指針」(平成21年4月1日施行)に沿って行っております。
パブリックコメントは、高齢者にもわかりやすく、ホームページ以外でも資料を閲覧できるようにする必要があります。	

2)協議会運営（6件）

意見要旨	考え方
本協議会の内容はホームページで公表されているが、ホームページを見られない市民には、印刷して交付してほしい。	青梅市公共交通協議会の資料については、事務局(企画調整課)にて閲覧が可能です。また、協議会は存続するので幅広い観点から御議論をいただいております。
公共交通協議会では、高齢化社会を見据えた議論、公共施設へのアクセスを高める議論、市街地活性化の議論があまり見当たりません。	

3)今後の進め方（7件）

意見要旨	考え方
路線バス業界は、各事業者毎の運行エリアの縄張り意識が強すぎるので、行政が調整役になって「良き路線バス社会実現」のため、イニシアチブをとって欲しい。	市民や交通事業者など関係者と協力・連携を図り、公共交通計画を推進してまいります。
公共交通計画を絵に描いた餅にしないで具体的に実現していただきたい。	

④その他（1件）

道路改良の要望

3. パブリックコメント等意見の反映

5-2 市民生活から見た課題

① 公共交通空白地域や交通弱者への対応

- 市民意向調査では、外出時の移動で不便を感じている人が市内に 24%ほどおり、それらの人は高齢者が多く、不便を感じている移動目的は買物・病院であるが、その頻度は週1~2日以下と低い。
- 外出時の移動で不便を感じている人のうち特に、交通手段がなくて困っている交通弱者が 35%あり、その人たちの居住地は、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れている公共交通空白地域に重なる部分が多い。また、その人たちの目的地は、病院や駅周辺・商業地など、多様に分布している。
- 市内の地形をみると、青梅線北側の市街地部についてはなだらかな地形であるが、河辺駅や東青梅駅南側の多摩川沿いの地区については、立川崖線により急峻な地形となっており、高低差が 10~20m 生じている。このため、崖下の地区は河辺駅や東青梅駅からの水平距離は 500m程度であるが、アクセスしづらい地区となっている。
- また、同様に青梅駅から奥多摩方向の多摩川沿いの地区や根ヶ布・黒沢地区等も、実際は高低差等で公共交通にアクセスしづらい地区が存在している。
- 今後の更なる超高齢社会の進展が予想され、高齢者のバス交通への依存度は大きいことから、高齢者の日常生活上の移動を確保するため、これらの公共交通へアクセスしづらい地域(公共交通空白地域)の改善が課題である。

図 5-9 外出時の移動に困っている人

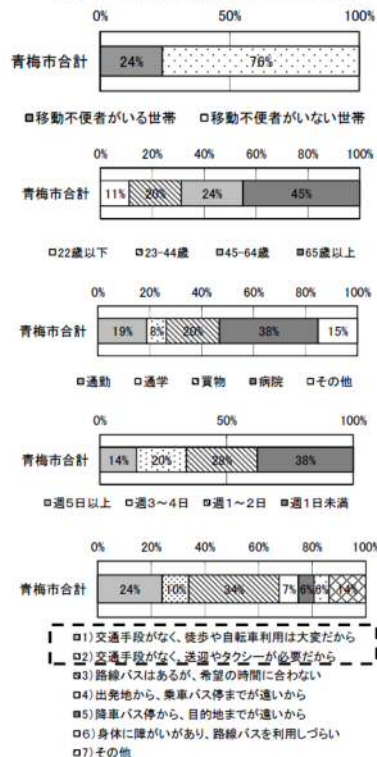
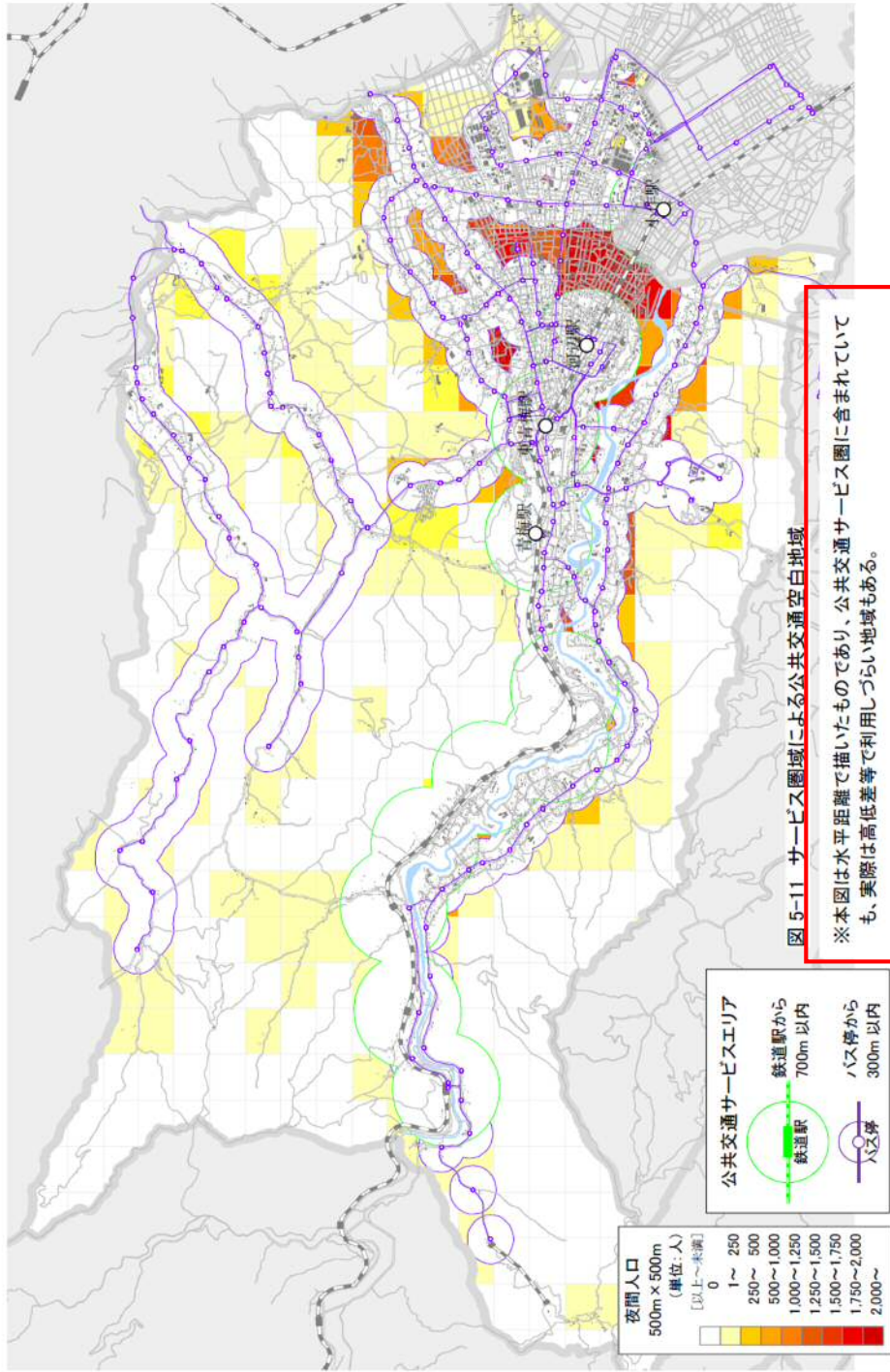


表 5-10 外出時の移動の際に交通手段がなく困っている人の目的地

分類	目的地	回答数
病院	医者と買物	1
	下奥多摩医院	2
	眼科	1
	眼科、歯科	1
	眼科医院	1
	青梅整形外科	1
	総合病院	1
	大河原森本医院、小林接骨院	1
	通院	1
	東青梅整形	1
	病院	10
	病院、買物	1
	病院、買物、他、河辺駅	1
病院・市役所・体育館	1	
小計	24	
駅、駅周辺、都心方面	駅	5
	羽村	1
	小作	2
	小作駅	3
	小作駅付近	1
	河辺	3
	河辺・長瀬	1
	河辺駅	3
	東青梅	2
	東青梅、河辺	1
	東青梅駅	1
	青梅	1
	青梅駅周辺	1
石神前	2	
石神前駅	1	
立川	2	
都内へ	1	
東京駅	1	
小計	32	
商業施設	カインズホーム・新町そば	1
	大型のホームセンター	1
	吉野(スーパー)	1
	千ヶ瀬町、マルフジ	2
	スーパー・野上町	1
	入間三井アウトレット	1
小計	7	
その他	塩船、市役所、上成木、富岡等	49



② バスサービスの改善

- 市民アンケートにおいては、現状のバスサービスのうち不満度が高い項目として、運行本数(平日)、終発時刻(平日)、鉄道乗継(時間)、定時性があげられている。
- また、一部路線において発車時刻が近接する非効率なダイヤの改善についての意見が多くみられ、関係事業者に調整いただき改善を図っているものの、まだ改善が図られていない部分があるとの市民意見も寄せられていることから、交通事業者に引き続き配慮されるよう要望していく必要がある。
- 現利用者の逸走を防ぐとともに利用を増進していくため、可能な限り不満度・重要度の高い項目のバスサービス改善に向けた努力が求められる。

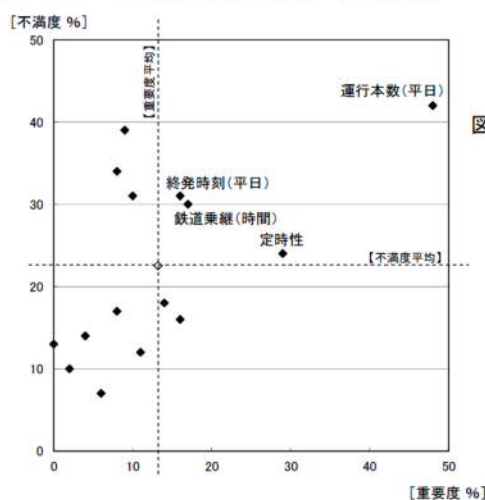


図 5-14 バスサービスに対する不満度(やや不満+不満)の割合と重要度の割合の分布

【自由意見より要約】

- 道路混雑の影響はしかたがないが、バスが遅れたときの駅やバス停への到着予想時刻や、すでに発車したのかまだ来ていないのかなどがわかるとありがたい。
- バスの最終が以前より早くなり、バスを利用できなくなってしまったので、最終時刻を延ばしてほしい。また電車から降りたらバスが出てしまうことがあるので、電車との乗り継ぎにも配慮してほしい。
- 小作駅発のバスは、電車が少し遅れると、目の前で発車してしまうことがあるので、電車到着との接続を考慮してほしい。
- 駒木町循環は定時性が低い。外回りも内回りも起終点は青梅駅なので、どちらか一本化した方がわかりやすい。かんぼの宿に泊まった方たちがわかりにくそうにしているし、実際よく聞かれる。
- 今井地区では、終バスの運行時間が早く、帰宅が遅いときは自家用車かタクシーを利用せざるをえない。22～23 時台に1時間に1本でもバスがあるとありがたい。
- 明星大学→河辺駅の系統で、総合病院前バス停を大通りでなく病院直前(病院前通り)を通過する経路にできないか。

A-3 乗継施策

中心市街地の3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)については、広域交通体系と地域交通体系の交通結節点であり、乗継拠点を形成することから、鉄道とバス、バス相互などの円滑な乗継を確保する必要がある。このため、中心市街地3駅における鉄道～バス乗継における課題を整理し、情報面を中心に乗継抵抗*を軽減する方策について検討を行う。

(1) 中心市街地3駅における乗継路線の状況

中心市街地3駅において、鉄道との乗継が可能なバス路線は以下のとおりである。

① 河辺駅(北口)

方面	事業者	系統	行先	乗り場
小曾木・成木	都営	梅 74 乙	成木循環	①
		梅 76 乙	上成木	
梅 77 甲		裏宿町		
梅 77 甲折返		塩船循環		
大門・青梅	西東京	河 11	小作駅東口	②
		河 10	青梅看護専門学校	
大門・今井	西武	入市 32	入間市駅	③

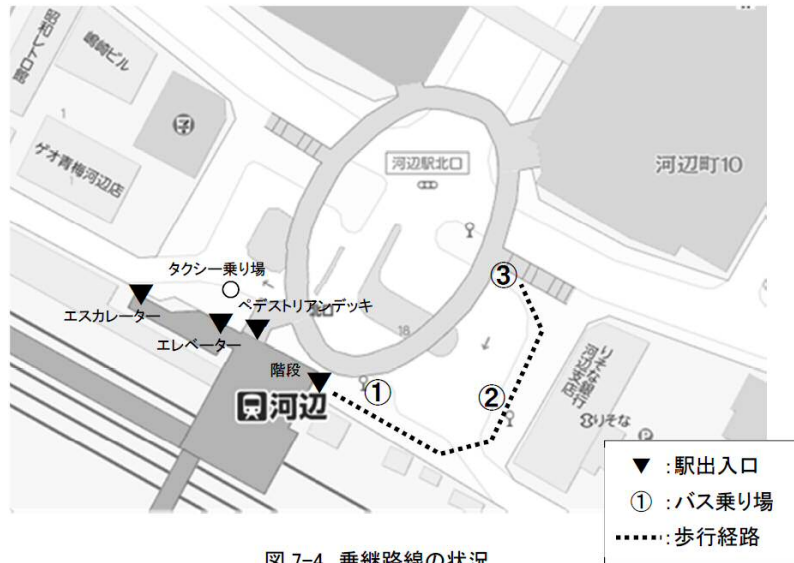


図 7-4 乗継路線の状況

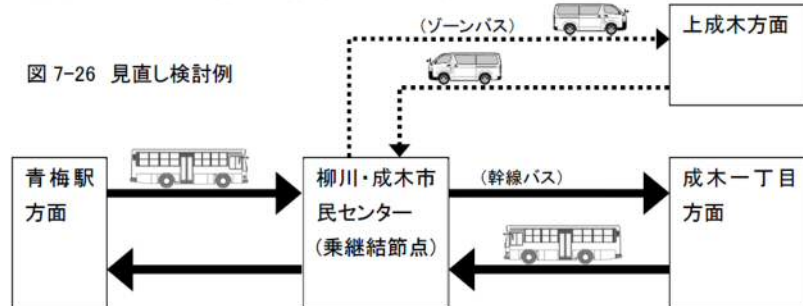
*乗継抵抗: 交通機関を乗り継ぐ際の、身体的な負担(空間距離)や、時間、料金、情報などへの抵抗感

(4)見直しの検討例(イメージ)

① 梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙

梅 74・梅 76 については、路線の短縮とゾーンバス化による、運行経費の軽減が考えられる。

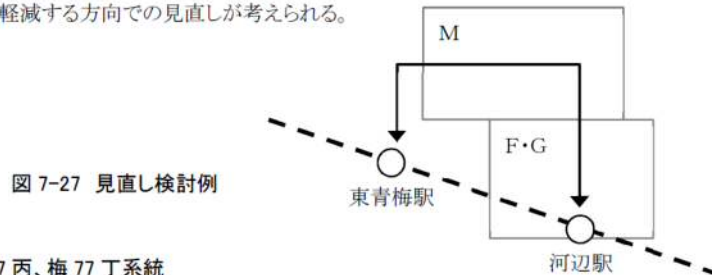
- 梅 74 の運行区間・経路の変更を検討
- 経路や行先については、住民参画により検討して計画立案
- あわせて梅 76 については、上成木地区のゾーンバス(支線)化を検討
- 成木市民センターや柳川で幹線バスへの結節を図る



② 梅 77 甲・甲折返系統

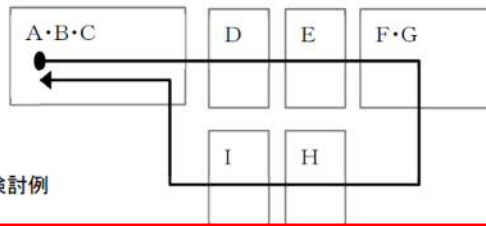
Mブロックからの利用者数と、Mブロックへサービスしている梅 77 甲・甲折返の運行本数を比べると、青梅駅方面への本数が過剰と考えられる。

このため、MブロックとF・Gブロック(河辺駅)を結ぶ系統として、機能を絞ることにより、運行経費を軽減する方向での見直しが考えられる。



③ 梅 77 丙、梅 77 丁系統

A~Iブロックの中心市街地内の移動に対して、梅 77 丙・梅 77 丁を含めて、梅 74・梅 76 の中心部における機能を代替する、中心部を回遊する路線へ再編する方向での見直しが考えられる。



*ゾーンバス：重複区間がある路線のうち、利用が少ない枝線区間を支線として運行し、重複する他の路線に乗り継ぐようにすることで、重複区間の効率的な運行を図る仕組みのこと。