

# 第 8 回 青梅市公共交通協議会

## 第 7 回協議会の指摘事項と対応

1. 指摘事項と対応
2. 議事要旨

平成24年12月17日

## 1. 指摘事項と対応

### 第7回青梅市公共交通協議会 指摘事項と対応について

#### 【資料2:公共交通見直し計画(案)について】

	番号	指摘事項	対応
計画A	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住者MMを行う際は、ターゲットを明確にして、それに合わせて動機付け冊子やマップを連動させた方が効果は高いのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P5</li> </ul>
	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行情報に関するコメントの追加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P13</li> </ul>
計画B	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3の費用負担についても検討してはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P28</li> </ul>
計画C	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共負担の割合を40%に固定するのはいかがなものか。</li> <li>インセンティブの人口減少率は、実際に運賃を支払う70歳未満でみてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P33～35</li> </ul>
	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共負担の全体規模をどう考えるか検討した方がよいのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P35</li> </ul>
	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共負担のルール自体の見直しについても、どこかでできるようにしておいた方がよいのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P35</li> </ul>
	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者負担が前提の中でのサービス維持は厳しいので配慮いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた財源の中でどのように市民の足を確保していくか検討していく</li> </ul>
計画D	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し計画Dの部分が具体的に提示されているが、制度を検討している段階に出すのは時期尚早では。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P36～</li> <li>検討プロセスを提示する</li> </ul>
	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要に見合った交通サービスの提供という観点からも整理が必要では。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P36～</li> <li>今後の見直しの際、OD調査の結果等を分析して、需要のある区間や時間帯に留意して検討していく</li> </ul>
	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>成木8丁目～軍畑にかけての地域も空白地域なので、何らかの検討が必要では。</li> <li>梅76は土日のハイカー利用が多いので考慮した方がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な主体による新たな交通支援策の活用をPR</li> <li>今後の見直しの際に休日需要への対応を検討</li> </ul>
その他	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通見直しの全体を評価できるPDCAの仕組みを検討してはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P45</li> </ul>

## 2. 議事要旨

### 第7回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成24年10月15日（月）午後3時00分から午後5時00分まで

会 場 青梅市役所201・202会議室

出席委員 18名

井上会長、轟座長、岡田委員、松岡委員、西川委員（代理）、黒田委員、関根委員、秋山委員、永山委員、青木委員、古屋委員（代理）、秀島委員、安野委員、尾澤委員、見目委員、茅野委員、久米委員、佐々木委員

欠席委員 0名

傍聴者数 5名

配付資料 資料1 第6回協議会の指摘事項と対応

資料2 公共交通見直し計画（案）の検討

#### 議 事

##### 1 開会

（会長によるあいさつ）

（新委員の紹介とあいさつ）

##### 2 協議事項

###### (1) 第6回協議会の指摘事項と対応

###### ○ 座長

「(1) 第6回協議会の指摘事項と対応」につきまして、事務局からご説明願います。

###### ○ 事務局

（資料1にて、第6回協議会の指摘事項と対応について説明。）

###### ○ 座長

御説明いただいた内容に関して御質問、御意見はございますか。併せて議事録もご覧いただき、前回の議論を思い出していただければと思います。

- 発言なし -

よろしいでしょうか。では、対応欄の記載のとおり進めさせていただきます。

###### (2) 公共交通見直し計画（案）について

###### ○ 座長

「(2) 公共交通見直し計画（案）の検討」に移ります。資料2ですが、ボリュームが多くて、まとめて説明いただくと議論が散漫になってしまう可能性があります。資料2には見直し計画A～Dとありますので、バス利用促進Aとそれ以外に分けて説明をいただき、議論を進めていきたいと思っております。まず、事務局から「見直し計画A：バス利用促進」のところから説明をいただきたいと思っております。

###### ○ 事務局

（資料2にて、「見直し計画A：バス利用促進策や市民意識の改革」について説明。）

###### ○ 座長

ありがとうございます。見直し計画Aでは、バス利用促進策、市民意識の改革、乗継案内と3つ提案がありましたが御質問、御意見はございますか。

では私から2点うかがいます。10ページで乗継の移動チェックをしていただいて、このように分かりやすくすると、普段から使っている人達にも、ここに何行きのバスがあつて今度使ってみようかなと意識付けができると思います。それに加えて一番迷ってしまうのは外来者の方かと思います。その外来者をターゲットにした案内が必要ではと思ったのですが、どこの駅が外来者を重視して整備したらいいか、お聞かせいただきたいのが1点です。

もう1点はバス事業者さんの方かもしれませんが、バスの乗継情報の案内について、バスロケのような運行情報や待ち時間の情報といったリアルタイムのものがあるとより便利かなと思ったのですが、この辺りの現状や将来的な可能性についてお聞かせいただければと思います。

○ 事務局

1点目の在住者・外来者の分析ですが、これまでの協議会で計画を立てる上でのアンケートあるいは調査等の中での分析はありません。ただ、主に周辺の観光施設等の立地状況を見ますと、青梅駅と河辺駅が比較的外来者が多いところと考えております。そういった中では主に青梅駅でサイン等による可視的に確認できる情報が必要であると考えます。

もう1つのバスロケーションシステム等の運行情報ですが、前回の協議会のなかでも各事業者さんの取り組みのご紹介がございましたが、長期的には各駅での情報提供のあり方を検討してまいりたいと考えております。

○ 座長

外来者の多いところには、外来者向けの情報を提供するなど、設置をする際にどんな情報を載せたらよいか、是非そういう所まで気配りをして情報提供するように御検討いただければと思います。2点目のバスロケ等の運行情報に関して、事業者さんからよろしいですか。

○ 委員

西東京バスでございます。バスロケーションシステムにつきましては、私どもは後進ではありますが、本年の3月から導入させていただき、路線バス全車両で現在位置情報の案内を行っております。駅での案内表示機等の設置につきましては、私どもの事業エリアの中心であります八王子駅や高尾駅などの主要ターミナルに設置をしたところでございまして、そのあと順次お客様の多い停留所で国の補助事業等を活用しながら進めていきたいと考えております。残念ながら青梅市内の路線につきましては、利用者数等の関係から設置にいたってございません。参考までに今年度は近隣ですと福生駅の自由通路、これは福生市の市道部分ですが、そちらに設置させていただいておりますので、今後そういったことができればと考えております。

○ 座長

ありがとうございます。他の事業者さんはいかがでしょう。

○ 委員

東京都交通局でございます。バスロケーションシステムにつきましては、交通局では区

内におきましては大規模なターミナル駅、あるいはご利用のお客様の多い主要停留所におきまして、停留所に表示する機器を設置してございます。多摩地区につきましては、現在比較のご利用のお客様が少なく、また電気の工事等が必要であるため進んでございません。一方で携帯電話あるいはパソコンのホームページ等でバスの運行状況を把握していただけるシステムにつきましては、今年度中にご利用できるように現在進めてございます。実は現在一部試行で見ていただくことはできますが、現時点ではまだ正しく作動するかどうか検証中で、大々的にはPRしていない状況です。今年度中にはご利用いただけるよう進めていきたいと考えておりますので、ご利用いただけるようになりましたら、よろしくお願いいたします。

○ 座長

はい、ありがとうございます。西武バスさんはいかがですか。

○ 委員

西武バスです。西武バスでは青梅地区は平成17年からバスロケーションシステムをすべての路線に導入しておりますので、携帯電話とかパソコンではリアルタイムに運行情報を全停留所で調べることが可能です。バスが遅れていまして、何分後に来るかということが把握できるようになっています。停留所の表示機というのがバスロケーションシステムの案内の一端ですけれども、こちらにつきましては当社でも4千本以上の停留所の中で全箇所の整備というのはなかなか難しく、西武バス全エリアの中でも170くらいしか整備されておりません。どうしても利用者の多い停留所が優先的され、ターミナルは進めていきたいのですが、1機当たりの設備費用がかなり高いもので、なかなか箇所数を増やすことができない状況です。停留所の表示があれば、どなたでも高齢者の方や携帯電話・パソコンを使えない方でもご利用いただけるのですけれども、その辺は非常に難しい状況です。

○ 座長

1

ありがとうございました。今お伺いした中ですと、たぶん近い将来には結構使えるようになってくるのかなと。もちろん設備の面がありますので、それに関しては表示板、案内板で、どこを見れば確認できますという案内があれば、まずはいいのかなと思います。予算等が確保されれば、だんだんと整備が進んでいくのかなと思っております。是非13ページあたりに、運行情報に関しても一言入れていただければと思います。

○ 事務局

ご指摘を踏まえまして、13ページの部分の検討の題材にしたいと思います。

○ 座長

はい、よろしくお願いします。その他いかがでしょうか。モビリティマネジメント、利用案内について御意見いただければと思いますが。

○ 委員

2

モビリティマネジメントの検討につきまして、まず転入者に対するMMは、非常に分かりやすくかつ効果が高いと思われまして是非実施していただきたいと思っております。

また居住者に対するMMですけれども、こちらは特にどういった方を対象にするのか、居住者という位置づけだけになっておりますが、実際には居住者の中でもいろいろあって、転入者は分かりやすいのですが、なかなか居住者は分かりにくいです。このあと議題にな

りますが、空白地帯とかバスの利用可能な地域というのも条件が異なるかと思しますので、どういった方をターゲットにするのかと、それによって啓発する動機付けも変わってくるかと思しますので、どういった方をターゲットにするのがよいか、いくつかのターゲットがあるのか、そういったことを是非今後ご検討いただくといいのかなと思します。それと併せてマップの方も、連動の形をうまくしていただくと非常に効果が高いのではないかと思します。

あともう1点、転入者に対するMMですが、こちらは質問でございますけれども、年間の転入者数4,600人ということで、時期的には春がほとんどなのでしょうか。ターゲットとしていつごろやるのか、年間通してやるのか、春に集中してやるのか、その辺お考えがありましたらお聞かせいただきたい。

○ 座長

では事務局お願いします。

○ 事務局

まずご指摘の対象者につきましては、効果的にモビリティマネジメントを進めていく上で大事なファクターである考えますので、23年度に行ったアンケート調査などを活用し、ターゲットを検討したいと思します。

それと御質問の約4,600人の転入者につきましては、やはり春の時期が一番統計的には多くございます。まずはそこを集中的に、準備が整い次第試行して、これで通年続けていけるかどうか検討したいと考えております。

○ 座長

はい、ありがとうございます。モビリティマネジメントの対象者を絞って、それにあった動機づけの方法を考えてくださいということですので、それぞれターゲットによって違いますので、それを踏まえてMMを実施していただきたいと思します。具体的には実際に実施していく段階でより詳細に検討していくということですね。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは見直し計画Aの部分はいただいたご意見を踏まえて資料の充実をしていただけたらと思します

それでは見直し計画BからDまでありますが、説明をお願いします。

○ 事務局

(資料2にて、「見直し計画B・C・D」について説明。)

○ 座長

ありがとうございます。内容が多岐に渡っておりますし、少し具体的で細かいところもあって分かりにくいこともあろうかと思します。区切って議論したほうがいいかなと思しますので、まず見直し計画Bの14ページから28ページまでの公共交通空白地域の改善で、新たな交通システムを入れていこうという考え方についてです。

B-2の部分は支援制度を作るということで、住民の皆さんからこういうシステムを入れたいというものがあれば受け入れて検討していくということ、B-1の部分はサイクル&バスライドの駐輪場を作って、バス停から離れたところをカバーしていったらどうでしょうかということ。いかがでしょうか。御質問、御意見はございますか。

○ 座長

それでは私から1点、ご検討いただきたいことがあります。28ページの費用負担のところです。費用負担のあり方というのは、運賃からいただく利用者負担、それから行政負担、これらが大きな柱だと思うのですが、第3の負担のあり方というのも色々でてきておりますので、是非そここのところも検討項目に入れていただきたいと思っています。具体的に言えば、地域での負担、会費制のようなものもありますし、企業等からの負担というものもあります。広告収入としていただく方法など、いろいろな方法があると思いますので、これらを検討に加えていただいて、いかに運賃だけの収支率ではない、行政負担を減らす方法も検討していただきたいと思っているのですが、いかがでしょうか。

○ 事務局

第3の負担のあり方ということで、地域の負担、企業の負担等をあげていただきました。実際に先進事例として把握している部分もございますので、費用負担の項目の中に、第3の費用負担のあり方についても検討を深めてまいりたいと思います。

○ 座長

よろしくお願いします。その他、28ページまでのところで、よろしいでしょうか。ここでは、こういう制度を作りますので、住民の皆さんで機運が高まったところから提案をしていただいて、それについて検討し、実際に可能性があるなら試行運行して、本格運行が可能なら実施していく、こういう流れだと思います。

では、次の29ページから見直し計画Cの公共負担の効果的な活用について、これに関してはDのところも関連するのでCとDと併せて見た方がいいと思います。具体的なものが出て、主体間の意見の相違など考え方もいろいろあるかと思いますが、忌憚のない御意見をいただければと思います。最後の45ページまで、御意見、御質問いかがでしょうか。

○ 委員

西東京バスでございます。まず32ページ下に系統の仕分け結果ということでお示しいただいておりますが、黒字系統として2系統、いずれも西東京バスでございますが、河13系統というのが河辺駅南口から明星大学、御10系統というのが御岳駅から御岳ケーブルまでの系統です。この路線が一応黒字系統ということで、仕分けをしていただいておりますが、いずれも両方の特徴としまして、地域の方というよりは他所から来られる方が電車に来てそれぞれの目的地に向かわれる路線ということで、地域交通の中では性格が異なる路線になっています。明星大学線につきましては現在学生数が大幅に減少してございまして、ピーク時は2千人超おられた学生さんが今は400名程度、しかも大学1年生のときは日野の本校に行かれるということで、比較的授業のコマ数の少ない2・3・4年生だけがいらっしゃるということで、非常に利用が低迷してございます。それから御岳線につきましても、観光地でございますので、平日の利用は少ないことと、土日については利用がありますが、交通整理員や案内係など余分な経費がかかっており、実態としては黒字というより赤字ではない程度ということで見いただければと思います。加えて御岳線については実車走行キロでは短い区間をピストンしますが、青梅の営業所から、また奥多摩の車庫から10キロ超を回送で車を持ってきますので、他の路線を支えるほど黒字になっていないということです。

次に33ページのところで、公的負担のところを想定赤字額の40%ということで提示さ

れています。予算等の都合によりというご説明がありましたが、こういった形で行政の公的支援をもって路線を維持していく中で、それでもなおかつ60%は事業者負担であると決められてしまうのはいかがなものかと思えます。原則そのような必要がある路線については、一定程度のご支援をいただくとともに、結果として予算の枠があるので今年度はこうだという、結果的にある程度減額になるというならまだわからなくもないですが、最初から60%事業者負担ありきというのは、今後の事業者サイドからの展開としても、仮に下のインセンティブがあるにしても救いがないのかなというのが率直なところです。下のインセンティブのところで、運行経費250万円ということで例題が出されてございますけれども、実際は各系統とも一桁違うのが実態だと思います。だいたい赤字は1路線について1千万円単位の赤字が出ていて、そのうち40%は公費で見ますよ、60%は引き続き事業者でがんばってくださいねというのが、現状では大丈夫かもしれませんが、数年後はどうなのかということはあると思いますので、その辺のところを考慮いただきたい。

インセンティブの計算につきましても、人口減少云々とございますが、結果的に40%しかご負担いただけないのでは、あまりインセンティブの意味がないのではという風に考えます。それからここで人口減少率を用いていますが、私どもとしましては実際に現金でお支払いいただける世代、70歳以上はシルバーパスの支給がありますが、現金支給人口というか70歳未満人口での減少率ということでもご検討いただけたらと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。黒字系統についてはいろいろ事情があるということと、その他いくつかご指摘がありました。事務局からご回答があればいただきたいのですが。

○ 事務局

まず1点目の32ページの系統の仕分けにつきましては、事業者さんとの意見交換も踏まえて、一定の基準に基づいて、今回の計画の骨子の部分としてお示してございます。今、いろいろな系統の事情というものをお聞かせいただいておりますが、いかに客観的な基準、確保維持のスキームを作るかということが大前提の中で、どのようにこのルールを作るかということが命題でございます。これで決まりということではなくて、あと残された協議会の中で、特に計画の中でもコアの部分、具体的でかつ課題の多い負担の部分につきましては、継続して検討したいと思えます。本日の時点ではご意見として承らせていただいて、客観的なルールを作るためにどうするか、ご意見を踏まえて検討したいと思えます。

公共負担率の40%については、現行の1億5千万円が適切かどうかという議論はございますが、現状を踏まえて総合的な観点から持続可能な公共体系を作るための仕組みということの中で導き出してあります。しかし、これで決定ということではございません。60%負担ありきを前提として議論するのかどうかも含めて、この部分はさらにご意見をいただいて検討していきたいと思えます。

それから人口減少率につきましても、現金による利用者人口についても参考にしながら、検討したいと思えます。

○ 座長

はい、ありがとうございます。最後のところは有償で考えていく方がいいのかと思えますので、ご検討をいただければと思います。前半の40%公共負担、60%事業者さんの負担



と決めてしまうかどうかということは、まだ検討の余地があるということです。是非忌憚のないご意見をいただいて、このところをどう考えていくのか、どこかで折り合いをつけなければいけないと思いますが、議論いただければと思います。その他いかがでしょうか。

○ 委員

西武バスです。Cの公的負担のあり方についての内容で、インセンティブという形の考え方を今日の段階でご提示いただいていることについて理解はできます。

5

Dの運行形態のところですが、非常に具体的な話になってしまっていて、交通局さんと青梅市さんでどのような話をされているか存じ上げませんが、北小曾木とか上成木はバスをやめて小さいものにして、飯41が飯能と河辺を結んでいますけれども、そちらの方を増強してカバーするという話です。Cのところでもご意見がありましたように、赤字で残すのが前提の中で、飯41を増強というのは西武バスとしては考えられないような状況です。このような具体的な検討や対策が必要だというのは分かるのですが、仕組みを考えようという中で、ここまで具体的なものを同時に並行して進めることがよいかどうか、疑問を感じます。事業者としては34ページの試算結果を見ていただければ分かるのとおり、西武バスは今まで負担をいただけていない中で、800万円くらいの試算が出ているということで、ありがたい内容ではありますが、逆に都営バスさんの方は試算としてはマイナスの大きい額となっていますし、こういった中での改善としてバスでない方法にするということはあるのですが、同時にこれを検討してよろしいのか疑問がありまして、飯41を増強する予定もありませんので、その点少し早い気がします。

○ 座長

はい、ありがとうございます。たぶん分かりやすくするためにイメージを出していただいたのではないかと私は理解しているのですが、計画案の中にどこまで盛り込むのか書き込むのかというところも含めてご検討いただければと思います。いかがでしょうか。

○ 事務局

今のご指摘につきましては、先ほどから公共負担のCの部分とセットで、どこまで計画として位置づけるか、これまでの歴史的な経緯の中で築かれた路線について、方針に従って検討を進めているとはいえ、短時間でイメージに示すとおりのもので結論を得られるとは考えておりません。しかしながら、総合的な公共交通体系を検討し、はじめて既存路線を含め検討を進める中で、部分的な最適ではなくて、青梅市全体の最適化を目指すためには必要な議論でございますので、拙速には対応できませんので、協議会の場で継続的に議論していきたいと考えます。今ご指摘のように、計画の中にどこまで盛り込んでいくか、特にDの既存路線の見直し部分の議論は避けては通れない問題だと思っておりますので、ご意見をいただきながらどう位置づけていくか検討していきたいと思っております。

○ 座長

よろしいでしょうか。私もここがかなり具体的だと思って聞いていたのですが、どうでしょう、私からの提案なのですが、Dのところも、今検討されたような利用者の状況とか、バスの運行の状況、それらを踏まえた上で、いろいろ検討ステップを踏んで、協議会等でも議論をしていくというような、検討の流れを整理して、それに併せてこのようなイメー

ジを載せるかどうかはまた検討が要りますけれど、そのプロセスを書き込んでおいた方がいいのかなと思っていたのですが。いかがでしょうか。

○ 事務局

座長のご指摘を踏まえまして、もう一度事務局で、検討の流れを踏まえた表し方について検討したいと思います。

○ 座長

具体的な方がよい場合もあるのですが、ここに限らないケースも今後出てくる可能性がありますので、プロセスをしっかりと作っておく方がよいのかなと思っています。是非ご検討ください。その他いかがでしょうか。

○ 会長

6

関連しますが、空白地域の解消ということで黒沢地区については出ていますが、残っているのは成木8丁目から軍畑へかけての地域で、市民の方が見た場合、うちの方は検討しなかったのかなということもあると思いますので、できたら検討案を出していただきたいなと思っていますところ。

梅76の青梅から上成木へ行く路線であります。普段は乗客が少ないのですが、ハイカーが土日に朝青梅から上成木で降りて、高水三山、棒ノ峰へハイキングをして、また飯能の名栗や御岳の駅から高水三山を登って成木の方へ下りてきて夕方帰るとい、多い時は30~40人乗ることもあります。その辺も考えて検討していただけたらと思っています。

○ 座長

いかがでしょうか。2点ありましたが。

○ 事務局

1点目のエリアにつきましては、ご指摘を踏まえて検討してまいります。2点目につきましては、地域の実情を踏まえ、外来者のご意見をお聞きしながら、その地域にあったシステムを作るという方向性をたてた上で、次年度以降具体的に組み立てるような計画を作りたいと思います。

○ 座長

是非その特性を踏まえてどういうシステムを作っていくのがいいのか、先ほどご指摘もありましたが、ここだけの議論というよりは事業者さんのいろいろな背景もありますので、そういったものも踏まえてより深い検討をした上で見直していかなければいけないので、ここで全て書き込んでいくのは難しいと思います。是非どういう書き方をしたらいいのかも含めてご検討いただければと思います。その他いかがでしょうか。

○ 委員

7

34ページに試算結果が出ていますが、1億5千万というのが上限なのか云々、これを見る限りではバス会社の中で精査しただけということで、1億5千4百万が実際には7百万の減額にしかになっていないと、こういうことがこの数字では見えるのです。これからますます高齢化社会になっていくことを考えた時に、この中にも指摘されておりますけれども、どれだけ我々交通事業者が住民の側に寄り添っていくということも、これから大事なテーマだろうと思うのです。そういう意味からすると、そういう余地がこの残された中にあるのかどうか、大きな問題ではないかと思っていますので、色々な意味で検討していく余

地があるのではないかと考えております。

○ 座長

このところが、公的負担をどう考えるかということが非常に難しい問題なのですが、何かございますか。

○ 事務局

この試算結果につきましては700万減の状況ですが、総額の規制方式そういったものの規模が、どの程度が今後5年10年の人口減少・超高齢社会に適したものか、ご指摘を踏まえて検討してまいりたいと思います。

○ 座長

よろしいでしょうか。非常に難しい問題で、この数字を計画の中に載せていくかどうかは非常に難しい判断ですが、今回の試算は現状のネットワークを前提とした試算ですので、今後先ほどのBの見直しをしていくとまた変わってきますし、また新しいシステムを入れていくと増えますので、非常に難しいパズルのようなものを解いていく、制約の中で何がよいかを選んでいくということになります。34ページに載っている数字が全てではないということですので、このところの書き方をどこまで示していくかということは、また事務局でご検討いただきたいと思います。たぶん市としては公的負担を初めのところがありましたように、公的負担額はこれ以上増やさないというのが基本的な考え方だと思いますので、その中で何ができるかということは考えていくということだと思います。その他いかがでしょうか。

○ 委員

8

公的負担の上限云々という話がありましたけれども、市の財政上も非常に厳しいところですが、34ページの⑤の1)にあります市民生活への影響度、市民の皆様がどういったときに利用されるか、まず、朝晩の通勤通学時間帯が一定の2桁の利用になっても、日中利用されるのが極端に少ないのです。かといって朝晩は大型バス、昼間は小さいバスというわけには投資的に難しいところがありますので、そういう通勤通学の時間帯、利用の少ない日中、そういう中の組み合わせでどうするのがいいのか、非常に乗車密度が少ない場合に、Dの方の少し踏み込んだ表記になっていますが、そういうところまでどうするか、論点をもう少し整理する必要があるかなと考えています。

○ 座長

はい、ありがとうございます。ご指摘のとおりだと思いますが。

○ 事務局

この部分につきましては、前回実施したOD調査あるいはアンケート調査をもう一度精査して、今後の方向を踏まえて整理していきたいと思います。また、ご指摘のとおり通勤者の動向もございますし、高齢者のご利用に際しては、対象は広がるけれど頻度が低くなるというようなところも踏まえて、公共交通体系のあり方を検討したいと思います。

○ 座長

はい、よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

○ 委員

都営バスでございます。34ページの試算結果にも端的に現れていますように、都営バス

にとって非常に厳しい試算結果、計画ということでいただきました。先日事前に資料をいただいていたのですが、我々としても言葉がないという状況でございます。本日もどのようなことを発言すればよろしいのか、なかなかまとまらないところではありますが、今後のご検討に向けてのお願いということで、今日の時点でお話をさせていただければと思います。

公共負担ということで、34 ページにもありますとおり、平成 23 年度でも 1 億 4 千万近くいただいており、青梅市さんには本当にお世話になってきた、この形で 20 年以上いただいていたという経緯もございます。一方で 32 ページには、今回収支率で仕分けるということで出ておりますが、一番下段の見直し運行系統ということで、山間部あるいは市内の非常にご利用の少ない、収支も厳しいというところを運行させていただいてまいりました。この間何十年とやってきて、地域の足として、地域の方々の公共交通として貢献してきたと思っておりますが、このような結果ということで、我々も反省しなくてはいけない厳しい評価をいただいたと受け止めてございます。

9

厳しいながらもこれまで厳しい系統を運行してきたということで、今後どうするかということですが、今回の試算の検討におかれましては、市の財政負担の話とかあるいは制度を明確にするという論点で検討されるということで、前回は話をいただいてきたところで、そのような意味で今日時点の結果ということだと思っております。一方で、事業者負担を前提にこのような形の制度というのは、事業者としては更にこれ以上の負担をというとなかなかどうしたらよいか先が見えない厳しい面もあります。これまでの話の中でも、地域の足を持続的に確保するというテーマもあったかと思いますが、そういう意味で事業者の負担が増えるというのはなかなか厳しいと考えてございます。今後のご検討でも、この辺りにご配慮いただければありがたいと思っております。

また見直し計画Dのところ、いくつか具体例をあげてご提案をいただいております。このようなご利用の少ないところは、今までがんばってきたところもありますが、今回改めてご利用の少ない実態というのが、我々が気づかないところも含めて見えてきた面もありますので、我々も考えていかななくてはいけないのかなと思っております。本日の時点ではあまりまとまったものではないのですが、今後に向けてのお願いということで、是非ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

○ 座長

はい、ありがとうございます。最後の点はまさしく事業者さんを含めて、いろいろ検討をお願いすることになるかと思ひますので、是非そこはより良い方向で動くように、こういったデータなどを使いながら、専門家等の意見も踏まえて検討をお願いしたいと思ひます。

もう 1 点先ほどから出ています、事業者さんの赤字負担を前提にネットワークを組んでいくのはどうかという、この議論は結構難しい議論で、私としても事業者さんになぜ赤字を前提にそういうことをお願いしなければいけないのかというところがあるわけですが、このところはやはり考え方をきちっと整理しておく必要があるのかなと思ひます。上限の問題も当然一つの論点だろうと思ひますし、事業者さん側からもいろいろなネットワークのあり方ですね、会社内でのネットワークのあり方とかいろいろなものがあると思ひますので、一概に系統別・路線別に見て議論するというところでもないと思ひます。

だからといって赤字でよいというわけではないのですが、そこのところはしっかりと整理をした上で、お互いの理解の下、同意の下でこういった考え方をしていくしかないと思っておりますので、是非そこのところはこの場に限らず、いろいろとディスカッションしていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

今、結構テクニカルな、具体的な話になってきているのですが、地域代表の方々から何かございますか。ご意見でも感想でも結構ですが、今事業者の方々からの課題が出てきていますがいかがでしょうか。

- 発言なし -

よろしいですか。少し難しい議論でございますので意見の言いにくい部分もありますが、ここのところはさらに検討を深めていきたいと思えます。具体的に今日もいくつかイメージが出てきていますが、路線の見直しとかになってきますと、地域の方々の声というのは非常に重要になってきますので、個別でも結構ですでお聞かせいただければと思っております。よろしくお願いいたします。その他いかがでしょうか。

○ 委員

10

1点だけご検討いただきたいことですが、29ページからの見直し計画Cに関して、PDCAによる継続的な評価ということで、全体的な意味でのPDCAというのをどこかに入れた方がよいのではと思えます。路線別にはもちろんそうですが、上限補助金1億5千万を減らすのか、維持するのか、たぶん目標がないと全体として良くなったのかという話が、見えてこないところがあって、路線別の話は出ていますが、全体としてどうかということについて何か評価があると良いのかなと思えます。

大胆な変更等のイメージがDのところに出てきていますが、そういったところでは、路線や利用者だけでなく地域住民の方の満足度といった指標でも良いと思えますので、青梅市全体の公共交通として良くなったのか、全体の見直しPDCAといったところをご検討いただけると良いのかなと思えます。

○ 座長

はい、ありがとうございます。重要なお指摘いただきましたが、いかがでしょうか。

○ 事務局

今重要でかつ難しいご提言をいただきました。まさに評価の可能なスキームということで、PDCAの特にCのチェック部分、次につながる評価に資する部分、全体的な指標・目標をいかに作るかというのは、この原案では出されておられませんけれども、そこを具体的な数字、利用者の声など、ご指摘を踏まえて検討してまいります。

○ 座長

11

先ほどから40%負担の割合という数字が出てきて、どうしても最終的にはあるルールが決まってくるわけですが、そのルールの見直しにつきましても、是非どこかでできるような仕組みにしておいただければと思えます。有益なご意見をいただきましたのでご検討いただければと思えます。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、御意見を多数いただきましたので、是非それを踏まえてこの内容をもう一度見直していただきたいと思えます。また次回、それらを踏まえてご提案をいただければと思えます。どうもありがとうございました。

それでは議題の(2)は終わりました、その他何かご提案はありますか。よろしいでしょうか。それでは協議事項を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

### 3 閉会

#### ○ 会長

本日は、見直し計画案のご提示をさせていただきましたが、全体像が見えてきて、また核心部分にも触れさせていただきました。各委員さんそれぞれお立場がございますので、いろいろな立場でのご意見も出していただきましたが、今後もいろいろな知恵を出し合い、青梅市の公共交通の発展に資する計画を作っていきたいと思いますので、今後とも一層のご理解ご協力をお願いしたいと思います。

#### ○ 事務局

この協議会につきましては、今年度あと2回を予定させていただきたいと考えております。期日については調整中でございます、確定次第、速やかに委員にご連絡ご報告を申し上げます。また、本日いただいたご意見を踏まえて、次回につなげていきたいと思っております。ありがとうございました。

#### ○ 会長

それでは、以上をもちまして、第7回青梅市公共交通協議会を閉会といたします。長時間にわたりありがとうございました。