

第 7 回 青梅市公共交通協議会

第 6 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10月15日

1. 指摘事項と対応

第6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の方向性について】

番号	指摘事項	対応
1	<ul style="list-style-type: none"> パソコンを利用できない高齢者のために、マップ上でも時刻表等の情報提供があるとよいのでは。 他地域ではバスの利用方法がわからないから利用しないという例もあるので、利用方法や運賃などの情報も掲載するとよいのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> マップに掲載できるように工夫する。
2	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点における公共交通の利用案内について、人による案内も検討してみてもどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 検討する。
3	<ul style="list-style-type: none"> 住民等による交通への支援策は、青梅市に適した方策を検討してほしい。 公共交通空白地域について、サービス圏で埋めるだけでなく、この地域の方がどこに行きたいのかニーズを踏まえて検討する必要があるのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市に適した支援策を検討する。 当該地域住民のニーズを踏まえて検討する。
4	<ul style="list-style-type: none"> サイクル&バスライドは、公共交通空白地域解消だけでなくバス利用促進にも効果があるので推進してほしい。 サイクル&バスライドを導入する際、公共施設利用者とバス利用者の駐輪場利用方法などが混乱しないように注意が必要では。 	<ul style="list-style-type: none"> サイクル&バスライドを検討していく。 検討に当たっては、適切な運営方法についても配慮する。
5	<ul style="list-style-type: none"> 公共負担を減らすインセンティブを考慮すべきでは。 収支率のみで振り分けるのはどうか。利用者数や運行回数、運行時間帯、市民の評価等のいろいろな評価基準も入れるべきでは。 路線が通る地域の差や、収支率算定の際の系統の区切り方などについても基準を検討すべきでは。 評価手順をしっかり持ち、原則的な評価方法に対して議論する場があり、それを踏まえて最終的に評価が公表されるプロセスを検討する必要があるのでは。 空白地域の負担も同様の方法で考えるのか見当が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後さらに検討していく。

2. 議事要旨

第6回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成24年7月24日（火）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 16名

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

欠席委員 2名

高津委員、見目委員

傍聴者数 5名

配付資料 資料1 第5回協議会の指摘事項と対応

資料2 公共交通見直し計画の方向性について

議 事

1 開会

（会長によるあいさつ）

○ 事務局

協議事項に移る前に、2点御報告いたしたいのですが、会長よろしいでしょうか。

○ 会長

事務局から報告事項があるとのこと。異議のある方はいらっしゃいますか。特にないようですので、事務局からよろしく願いいたします。

○ 事務局

ありがとうございます。では2点御報告いたします。

まず1点目でございます。

昨年度、市民意向調査を実施いたしました。市民の皆様の考え方がいろいろと明らかになったところです。なかでも東青梅から岩井堂までの重複路線では、時間帯によっては、発車時刻が近い便がみられ、非効率であり、改善が求められているとの市民意見を、第3回協議会で御紹介するとともに、御議論をいただいたところです。

西武バス株式会社と東京都交通局では、この市民意見を真摯に受け止めていただき、協議の上、運行改善を図っていただきました。西武バスにつきましては6月30日に、都営バスにつきましては7月2日に時刻改定を実施しております。ここに、御報告するとともに、両バス事業者の対応について感謝申し上げたいと存じます。

続きまして、2点目の御報告でございます。前回協議会において、市民に公共交通を利用していただくためには、バス停の周知など基本的な事項から行うべきであり、市はどのような取組を考えているかとの御質問をいただきました。これに対し、地道ではあるが、工夫を図りながら広報活動をしていく旨をお答えいたしました。

これを受け、本日、配付いたしております「青梅市公共交通マップ」の作成を各事業者の

皆様に御協力いただき進めております。完成いたしましたら、広く配布してまいります。また、市広報紙での掲載も現在調整いたしております。以上、2点御報告いたします。

○ 会長

事務局から報告でした。特に、バス時刻の調整につきましては、協議会として、はじめての改善効果であります。東京都交通局様、西武バス株式会社様に感謝申し上げたいと存じます。今後も引き続き青梅市の公共交通の発展に御協力をいただきたいと思います。

各委員で、ほかに報告事項はありますか。では、今後も何かありましたら、各委員からも御報告をいただければと思います。

2 協議事項

(1) 第5回協議会の指摘事項と対応

○ 座長

「(1) 第5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5回協議会の指摘事項と対応について説明。)

○ 座長

それでは、指摘事項の漏れや対応等について御意見、御質問はございますか。

- 発言なし -

よろしいでしょうか。それでは、前回御指摘いただきました事項につきましては、対応欄で示した内容で進めさせていただきます。よろしく願いいたします。

(2) 公共交通見直し計画の方向性について

○ 座長

「(2) 公共交通見直し計画の方向性について」に移ります。資料2をご覧ください。今回は、各委員から御意見や御指摘、御提案をいただきたいと思います。その上で、具体的なものを今後決めていくことといたします。どうぞ活発な御議論をお願いします。今回は、見直し計画A～Cに関して御説明をしていただき、その都度、御意見等をいただきたいと思います。ではまず、事務局から「見直し計画A：バス利用促進策や市民意識の改革」について御説明をお願いいたします。

○ 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。まず冒頭に事務局からご説明がありましたバスマップを作成、配布することによって市民に情報提供をしっかりと行っていくことと、さらにそれだけでなく、市民に積極的にバスを利用してもらえるような施策として、モビリティ・マネジメントの検討や、乗継施策の検討と、3つの提案がありましたが、これについて何か御意見、御質問等をありますか。

○ 委員

バスの利用促進は、とても重要なことだと思っております。バスマップに関してですが、

時刻表等の情報量が多くバスマップに掲載できない情報に関しては、Web や広報紙等で情報を提供することですが、パソコンを利用できない高齢者等は Web での情報提供は見ることができないので、そのような方のために、広報紙等で時刻等の情報提供は行っていく予定でしょうか。

○ 事務局

委員の御指摘にあったように、広報紙はパソコン等を利用できない方にとって良い情報媒体だと思いますが、紙面スペースの制約上、各バス停の時刻表等のすべての情報を掲載することは難しいと考えております。その点を踏まえ、バスマップのレイアウト等を工夫して、できるだけ情報を掲載できるよう検討してまいります。

○ 委員

また、掲載する情報に関してですが、他県の委員会等に参加して伺った意見として、バスの利用方法が分からないから利用しないというものが結構ありました。バスの利用方法や料金等の情報も掲載するとより利用促進につながると思いますので御検討ください。

○ 事務局

気軽に公共交通を御利用いただく第一歩と考えますので、御指摘、御示唆については、マップの活用のなかで十分検討してまいります。

○ 座長

資料2で先進事例を紹介していただきましたが、これらのマップにおいてもバスの乗り方等が掲載されています。委員からの御指摘にありましたように、バスの乗り方が分からない方も大勢いるということです。モビリティ・マネジメントにおいても乗り方教室を開催する例もあります。情報提供に関しては色々検討していただけたらと思います。

○ 委員

バスの利用案内や、交通結節点である鉄道駅で、バスマップや案内板を提供することは非常に良いと思うのですが、もう一つ検討に加えていただけたらと思うことがあります。それは、実際に駅やバス停付近で、人が案内をするものです。現在、弊社では、八王子駅で日中の時間帯ですが案内人を設置しております。ただ、青梅市内の3駅では、そこまでバス利用者が多くないので事業者が単独で案内人を設置することは難しいのですが、他県の事例で、岐阜県の岐阜駅では、市民サポーターが駅で案内人となり、バスだけでなく、タクシーや公共施設等の案内をしているとのことですので、そのような事例も参考になさって御検討いただけたらと思います。

○ 座長

良いご提案をいただきましたが、どうでしょうか。このような内容もご検討いただくということでもよろしいでしょうか。乗継施策の検討に関わると思います。

御提案いただいた内容は、コンシェルジュのようなサービスですが、私が知っている事例では、その場に案内人が居なくても、電話等で問い合わせができるコールセンターを設置しているところもあり、このように、きめ細やかな情報提供ができれば良いと思います。

また、委員の御意見にあった市民サポーター等、様々な支援によって費用をかけずにサービスを実施していくことができれば良いと思います。先ほど、御意見が出ましたバスマップの時刻表に関しても、電話をかけるとバス停の時刻表をFAX等で送付してもらえるサービ

スもありますので、いろいろと、ぜひご検討いただけたらと思います。

そのほかに、いかがでしょうか。

○ 委員

1点目は、先ほど、委員からの御意見もありましたように、事業者としてバス停等にバス路線図等の情報提供は行っておりますが、やはり自己の情報だけとなり、鉄道や他のバス事業者との乗継を考えると、各事業者を束ねると非常に効果があると思います。

2点目は、モビリティ・マネジメントに関してですが、このモビリティ・マネジメントは、アンケートという形で、市民と直接コミュニケーションを取ることによって、バス利用や公共交通利用促進を図っていくことなのではないでしょうか。

○ 事務局

モビリティ・マネジメントの一般的な手法としては、まず対象者を抽出し、その対象者に対して、普段の交通行動や、環境に対する考え方をアンケート等で聞き、それと同時に自動車利用による環境問題などを情報提供することで、対象者自らが交通行動の変化を計画し、行動していただくというものです。

○ 座長

アンケートが一般的ではありますが、講演会やワークショップ、グループ討論をする方法もありますので、様々な方法によって情報提供を行い、人々が自ら気付いていただき、自発的に行動変化を行っていくことを促す交通政策であります。青梅市では、どの方法を実施していくかは、今後検討していくものだと思います。

そのほかは、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、次の項目に進みたいと思いますが、何かありましたら、前の項目に戻ってご質問いただいても結構です。

それでは、「見直し計画B：公共交通空白地域の改善」について、事務局よりご説明をよろしく願いいたします。

○ 事務局

(資料2にて、「見直し計画B：公共交通空白地域の改善」について説明。)

○ 座長

ありがとうございます。ここでまず確認をしたいのですが、見直し計画Bに関しては、前回の協議会までで、既存の公共交通機関では対応しきれない地域があるということが分かってきており、そのような地域に対してどのような交通サービスを提供していけば良いのかを検討していく内容となっていると思います。

ここで1つ質問ですが、B-1では、「市街地部の公共交通空白地域の解消」となっており、B-2では、それに対する支援策の検討だと思うのですが、B-2に関しては、市街地以外を対象としているのでしょうか。

○ 事務局

B-2については、市内全域を対象に考えております。

○ 座長

わかりました。そうしますと、B-1で取り上げた地域に対しても、B-2にあります支援策を検討していくということですね。

○ 事務局

市民の方が中心となって検討していくのであれば、市内全域が対象になると考えております。

○ 座長

はい、わかりました。B-1に関しましては、公共交通空白地域の具体的な問題、課題が書かれてあり、B-2に関しましては、それに対する方法や支援策をどのように実施していくかということですね。

前回の協議会にも出てきましたが、今回事例として取り上げたような、住民が主体となって公共交通施策を実施していくケースの方が成功しており、行政や事業者のみで実施した場合、失敗するケースも見られることから、住民が関与しながら交通施策を実施していくという提案になっていると思います。

では、みなさんからご質問、ご意見をいただきたいと思いますがどうでしょうか。

○ 委員

B-1に関しましては、交通空白地域の改善として、バス事業者等が路線変更等を行い解消していく施策だと思うのですが、B-2に関しましては、住民が主体となって検討していくことになっていますが、B-1に関しても、住民が関与していかなければ、赤字路線は解消されていかないと思います。大阪市内のバス路線は150くらいあるらしいのですが、その中で黒字路線は3路線しかないという記事を読んだことがあります。そのような事態にならないためにも、市民の方と一緒に取組んでいただきたいと思います。

○ 座長

はい、ご意見をいただきましたが、いかがでしょうか。

○ 事務局

市民の方を巻き込んで公共交通の利用促進に取り組んでいく必要があるというご指摘でございますが、見直し計画のA~Dに関しては、それぞれが独立したものではなく、連携して青梅市の公共交通の見直しを行っていくこととなっておりますので、その点は考慮していく予定です。

○ 座長

資料2のP16~18に書かれてある個別の地域に関しまして、市民を巻き込んで議論し、路線変更等をした方が良いのではないかとご指摘かと思ったのですが、この点に関してはどうですか。

○ 事務局

B-1に示しています各地域の施策に関しては、B-2で多様な主体による支援を検討するにあたり、住民の方も含めた多様な検討を考えております。

○ 座長

よろしいでしょうか。そういうことで、住民と行政、事業者が一体となって公共交通の改善策を検討していくということですね。そのほか、いかがでしょうか。

○ 委員

住民が主体となって実施していくことは、とても良いと思いましたが、高齢者が多い地域や過疎化が進んでいる地域では、住民が主体となって公共交通の改善策を検討していくことも難しいかと思うのですが、その点に関してはどのようにお考えでしょうか。

○ 座長

それは、少し言い方が難しいですが、自治会があまり機能していないような地域ということでしょうか。

○ 委員

自治会の機能がないというよりは、高齢化や過疎化が進んでいて、改善要望はあっても、自分たちで公共交通を導入することが難しい地域も出てくるのではないかとということです。

○ 座長

そういうことですね。その点に関してはどうでしょうか。

○ 事務局

ご指摘にありました交通弱者の方に対する交通施策も施策の1つとして捉えておりまして、福祉交通と横断的に検討していきたいとも考えております。また自治会が公共交通を運営する場合に、行政側が支援を行っていくことも検討していきたいと考えております。具体的に実施するにあたっては、事例でもみられるように難しい面もあるかと思いますが、この協議会を通して検討していきたいと考えております。

○ 座長

よろしいでしょうか。私の方からも重ねて質問させていただきますが、全ての地域について住民主体の導入支援をしていくのではないということでしょうか。要するに、施策においてはいろいろな形態があるということで、住民主体でやっていけるところは、なるべく自分たちでやってもらえるように支援をし、やっていけないところは、行政側が負担したりして支援していくことが基本ではないかと思っておりますので、地域に応じた施策を選択していくことだと思います。そのほか、いかがでしょうか。

○ 委員

B-2で他地域の事例を紹介していますが、特に②相模原市と③日立市の事例は全国的にも有名で、相模原市のコミバスのガイドライン的な、運賃収入が経常費用の50%以上という数値は参考にさせていただいております。ただ、②や③の事例を、実際に青梅市で急に実施することは難しいかもしれませんので、青梅市に合った交通施策を検討していくことが大事なのではないかと思っております。

3

もう1点は、B-1の(3)大門地区、今井地区で取り上げているサイクル&バスライドシステムですが、地域的、地形的にも、とても適している地域ではないかと思っております。新座市や、さいたま市でもサイクル&バスライドを実施しているのですが、自転車利用者が増え、さらにバスの利用者も増えており、とても効果的な施策となっています。駅前では有料駐輪場が多いのですが、サイクル&バスライドで提供する駐輪場は無料にしたりして、利用者も利用しやすく非常に効果があり、バス事業者にとってもとても良い施策だと考えております。ぜひ青梅市でもサイクル&バスライドに取り組んでいただきたいと思っております。

4

あとB-1で交通空白地域の解消ということで、サービス圏域の円から空白地域を抽出し、空白地域をなくしていこうとしていますが、必ずしもこれに固執しない方がよいのではないかと思っております。自治体によっては、鉄道のサービスエリアを1,000mに設定しているところもありますし、要は、地域の方がどこへ行きたいのか、どういうニーズがあるのかを検討した上で行った方がよいと思っております。新規路線を通した際に、需要があるかどうかが重要だと

思います。

○ 座長

ありがとうございます。3点ご指摘いただきましたが、どうでしょうか。

○ 事務局

いただいたご意見に対しては、事務局側で検討していきたいと考えております。まず1点目に関しては、この協議会を通じて、青梅市の地域特性に合った施策を実施していこうと考えております。2点目に関しては、ご意見にありましたように効果的な施策として検討していけたらと考えております。情報提供ありがとうございました。3点目の交通空白地域の考え方ですが、ご指摘をいただいたように住民のニーズ把握等を行い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。いくつかいただいたご提案を参考に、地域に合った交通施策を検討していただきたいと思っております。相模原市や日立市の事例は、団地等がある地域ですので、青梅市のような中山間地とは異なるでしょうし、また空白地域の解消にあたっては、ニーズを分析したうえで施策を提案していることがわかる方が良いと思っておりますので、分析した部分があれば示していただけたいと思っております。サイクル&バスライドは私も良い提案だと思いますが、高齢者が多い場合は自転車を利用することができないので、地域の現状を把握して検討することが大切だと思います。そのほか、いかがでしょうか。

○ 委員

自転車に関してですが、駐輪場では整理員も必要になる場合もあると思うのですが、公共施設を利用するために駐輪場を使う場合と、サイクル&バスライドを利用する人が駐輪場を使う場合では、駐輪場はどのように区分等をしていくのでしょうか。

○ 座長

サイクル&バスライドの適正な運用に関するご意見だと思いますが、どうでしょうか。

○ 事務局

いただいたご意見にありますように、公共交通利用者と公共施設利用者の施設利用を検討していくにあたり、サイクル&バスライドを実施する際の運営に関しても検討していきたいと考えております。

○ 座長

他の地域での事例とかがあるかもしれませんので、調べていただき、どのように運用していくかは検討課題だと思います。

そのほかは、いかがでしょうか。なければ次の議題に移りたいと思っております。「見直し計画C：公共負担の効果的な活用」について、事務局よろしく願いいたします

○ 事務局

(資料2にて、「見直し計画C：公共負担の効果的な活用」について説明。)

○ 座長

ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。

○ 委員

公共負担に関しましては、事業者側としてバスの運行にあたり負担をしてもらっているの

ですが、赤字路線もあるなか、全額ではなく一部は事業者側が負担をしている状況であります。

資料2のP28にある公共負担の評価方法ですが、収支率が70%以上の路線に関しては公共負担なしとなっていますが、収支率が70%以上でも赤字路線もありますし、また収支率が50%未満の路線は改善がみられなければ公共負担終了と、結構事業者側としては厳しい内容になっているかと思えます。公共負担の仕組みにおいて、事業者側が赤字負担前提の制度では、公共交通自体の持続性も難しくなってくると思えますので、その点に関してご配慮、ご検討いただけたらと思えます。

もう1点確認したいのですが、P29の「ブロック別実車走行キロ当たりの原価」で、武蔵・相模ブロックの原価を選択されているのですが、私どものは都内が主力のため、京浜ブロックでの原価になると思えます。

公共負担の評価方法として収支率を算出していますが、今後検討するにあたっては、赤字路線に対しては全額公共負担が受けられる仕組みがあっても良いのではないかと考えておりまして、公共交通活性化に向けて様々な議論をしていただけたらと思えます。

○ 座長

ありがとうございます。ここの部分に関しては、事業者の方の経営に大きく関係する部分だと思いますので、忌憚のないご意見をいただいて、今後検討していくべき事項だと思っております。

1つ確認ですが、P28の評価方法に書かれてある制度ですが、これは確定しているものなのか、それとも例示や、たたき台のようなものなのかを教えてくださいましたらと思えます。

○ 事務局

ここで示してあります収支率70%、50%に関しては、実際に計算したものではありませんので、例示となっております。

○ 座長

数値以外のフローに関しましても、まだまだ改善の余地があると私自身も思っております。先ほどのご質問の件ですが、現在、赤字路線の事業者負担は1/3となっているそうですが、P28のフローを見ますと、経営状況B、Cの場合は、公共負担実施と書かれているのですが、これは、全額公共負担ということなのでしょうか。

○ 事務局

ご指摘ありましたフローを見ますと、全額公共負担実施とも読み取れる部分がありますが、その点も含めて評価方法に関しては検討していきたいと考えております。

○ 座長

この点に関しましては、今後検討していくということですね。あともう1点は、走行キロ当たりの原価についてですが、これに関しましても例示ということで今後検討していくということなのでしょうか。

○ 事務局

原価に関しましては、青梅市が武蔵・相模ブロックに属しているということで、そちらの数値を表示しました。経営主体が都内にある場合は、京浜ブロックという御意見でしたが、その点も含めて今後検討していきたいと考えております。

○ 座長

この部分に関しても、まだまだ内容を検討していく必要があると思います。

○ 委員

まず確認なのですが、P28 にあります公共負担に関してですが対象は、西武バス、西東京バス、都営バスの3者を対象として考えているのでしょうか。

○ 事務局

検討対象として考えております。

○ 委員

弊社の話で恐縮なのですが、現在収支率が70%を超えている路線でも、1路線あたり千万単位の赤字を出している路線も多々あります。青梅地区では、ここ何十年の間、黒字を出しておらず、P28 に書かれてあります収支率70%以上は公共負担なしという状況はとても厳しいと感じております。逆に、収支率が70%未満であれば、公共負担を受けられるとなると、事業者側としてのインセンティブが働かないのではないかと思いますし、その辺については、しっかり検討していただきたいと思います。

あと、そもそも収支率のみで公共負担を判断するのはどうかと思います。全体の利用者数や、運行回数、運行時間帯等の評価基準もぜひ入れていただけたらと思います。さらに、収支率の算定ですが、路線別、系統別に算定すると思うのですが、その路線や系統が通る地域差や、路線や系統の区切り方によって収支率も変わってくると思いますので、その辺の基準に関しましてもご検討いただけたらと思います。

○ 座長

いかがでしょうか。

○ 事務局

見直し計画Cでの、公共負担の効果的な活用に関しましては、事業者の利用促進、経営改善の努力が評価され、効率的かつ効果的な公共負担が実施されるように、ご指摘いただいた内容を踏まえて検討していきたいと考えております。

○ 座長

私も実は、ご指摘いただいた内容に関しまして非常に気になっていたのですが、P28 のフロー図上に書かれてあります、「事業者の努力により…」の部分、ぜひ評価項目として入れていただき、事業者の方にも努力していただき、それを評価するといった仕組みを考えていただけたらと思います。

もう1点の評価方法に関しても、収支率だけでなく公共性についても評価していただけたらと思います。P26 に提示していただいた豊田市の事例でも、利用状況、収入状況、公共性等から評価をしておりますので、青梅市でも、様々な状況から評価するような評価基準や、評価方法を決めていただき、さらにはそれを公表していくことが重要ではないかなと思っております。

考え方としては、評価手順をしっかり持つことが大事で、原則的な評価方法に対し議論する場があり、それを踏まえて最終的に評価が公表されるといったプロセスを検討する必要があると思うのですが、その点に関してはどうでしょうか。

○ 事務局

座長からのご指摘にありましたプロセスに関しては、今回提示することができませんでしたので、今後検討していきたいと考えております。

○ 座長

プロセスの中での評価だということを明示していただき、さらにその評価も状況によっては鑑みることも大切だと思います。ぜひご検討いただけたらと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

○ 委員

委員や座長のご意見にありましたように、公共負担に関しては市民の税金からなっているのですから、評価方法や基準に関しては公表していくことが望ましいですし、市民の評価も反映できるようなものが良いと思います。豊田市の事例にもありますように、地域特性として、住民のニーズを反映できるような仕組みを入れていただいたうえで、プロセスを公表していただき、市民の理解を得ながら評価を行っていくことが、非常に重要だと思いますので、ご検討いただけたらと思います。

○ 座長

ありがとうございます。ぜひ、ご検討いただけたらと思います。

そのほかは、いかがでしょうか。

○ 委員

私どもは、公共交通でありながら公共負担を受けていないのが現状です。やはり交通事業者としては、市民のニーズを把握し、市民に利用してもらえるような努力を事業者側がすることが重要ですし、また公共交通を利用しやすい仕組みをつくっていくことも大切だと思います。そういう点も含めて、事業者の努力を評価してもらうことは大事だと思います。

○ 座長

ありがとうございます。ご指摘いただいたように、公共負担なのですから、市民を巻き込んでいく必要がありますし、運用をしっかりとチェックする仕組みや、事業者にもメリットになる仕組みをつくっていくこと目標に、非常に難しいとは思いますが、ご検討いただけたらと思います。

○ 委員

B-1での交通空白地域の解消を目指している中で、すべての路線を公共負担の評価対象とすると、齟齬が生じることになると思います。評価対象をもう一度確認したいのですが。

○ 座長

評価対象について確認をしたいということですね。どうでしょうか。

○ 事務局

評価方法の基本的な考え方は全て同じと考えております。

○ 座長

考え方は基本的に同じかもしれませんが、交通空白地域は、もともと需要がなく、事業者側の採算性が取れない地域ということもありますので、全く同じ方法を適用していくことは難しいかと思います。ただ、そのような地域に対して100%公共負担を適用していくこともどうかと思いますので、その点も含めて、公益性のチェックや評価基準を設けたうえで、どの程度負担するのか決めていけば良いと思います。この部分に関しても、もう一度整理をし

ていただけたらと思います。

そのほか、いかがでしょうか。ここの部分は、まだまだ議論があるかと思いますが、気付いた点やご意見等は、事務局や私の方へいただけたらと思います。公共負担に関しては、なるべく少ない方が市民にとっては良いと思いますが、前回の市民意向調査で、100%公共負担をなくした方が良いという意見は少なかったと思いますので、効果的に公共負担を使っていく方向で検討していきたいと考えております。より良い仕組みをつくっていききたいと思いますので、事務局でもう一度検討をよろしくお願いいたします。

それでは最後に、P31 から前回の積み残しの部分がありますので、ご説明をよろしくお願いいたします。

○ 事務局

座長からお話がありましたように、前回、御指摘がありました重複路線で、その利用はその路線バスでなくてはならなかったのか、それともたまたま行き先と利用時間が合致したためだけで選ばれた路線バスであったのかについて分析しておりますので御報告いたします。

(資料2にて、「青梅市中心部のバス利用状況」について説明。)

○ 座長

ありがとうございました。P2 にあります「見直し計画D：利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し」にあたると思いますが、分かりやすい路線形態や、利用者に合った路線を再編していくという目的において参考になるデータだと思います。こちらのデータに関して何かご質問、ご意見等がありますでしょうか。

- 発言なし -

重複している路線に関しては、ある区間や、鉄道駅等で路線をカットしても良いのではないかという判断をするうえでの、データにもなっているかと思いますが、ただこのデータだけで判断することは難しいと思います。

ほかにはないようですので、これで協議事項を終了させていただきます。熱心な御協議ありがとうございました。会長よろしくお願いいたします。

3 閉会

○ 会長

座長、大変ありがとうございました。本日から、基本方針の具体的内容に入ったのですが、熱心なご議論ありがとうございました。本日、いただきました御意見等を踏まえまして、次回以降、具体的な形で各方策をお示しできるのではないかと思います。皆様も提案があれば事務局までお願いいたします。それでは以上をもちまして、第6回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。皆様、大変お疲れ様でした。