

第 5 回 青梅市公共交通協議会

第 4 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5月18日

1. 指摘事項と対応

第4回青梅市公共交通協議会 指摘事項と対応について

番号	指摘事項	対応
1 7	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市の公共交通には鉄道、バス、タクシーがあり、それぞれの役割分担があるが、本資料の中ではタクシーの役割が書かれていない。 ドア・ツー・ドア性というタクシーの特性を踏まえて、タクシーの位置づけを明確にするべきでは。 	<ul style="list-style-type: none"> P7「公共交通サービスにおける機能分担」、P9～10「公共交通体系の基本的考え方」のところで、タクシーの位置づけについて記述を追加する。
2	<ul style="list-style-type: none"> P8 交通事業者の役割として書いてあることは通常でも行うべきことなので、見直し検討にあたって特にやるべきことも書いた方がよいのでは。 P11～12 についても、交通事業者が前向きに努力することを書いた方がよいのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> P8、P11～12 に見直し検討に向けて交通事業者に期待される役割を記述する。
3	<ul style="list-style-type: none"> P8 交通事業者の役割として利用促進があるのでは。行政の役割にある利用環境の創出は地域・住民に対してでは。行政の役割として走行環境整備があるのでは。地域・住民の役割として主体となって推進があるのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> P8 について加筆修正する。
4	<ul style="list-style-type: none"> P8 行政の役割として交通弱者への対策が抜けているのでは。 P8 行政の役割にある公共負担について、現状ありきではなく、負担が適切かどうか検証したうえで、新たな財政支援という考え方が必要では。 	<ul style="list-style-type: none"> P8 について加筆修正する。
5	<ul style="list-style-type: none"> P8 行政の役割にある公共負担について、交通事業者や住民の努力の評価に対応する補助という形が見えるように書いた方がよいと思う。 利用者側からの視点で、多様な交通手段によって色々な特性の人の利便性を確保するという話があってもよいのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画目標として、公共交通と他の交通手段の連携でより利便性を高めることについて記述する。

6	<ul style="list-style-type: none"> ● P7 一般公共交通サービスと福祉交通サービスのサービス対象としている障がい者について、適切な表現に改めた方がよいと思う。 ● 交通弱者が安心して利用できる公共交通にしていくということを盛り込んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● P7 は適切な表現に修正する。 ● P8 役割分担の中に、交通弱者が安心して利用できる公共交通を目指すことを盛り込む。
8	<ul style="list-style-type: none"> ● P2(4) 重複区間の改善について、他の課題と比べるとこの部分だけ具体的すぎるのでは。 ● P4 シルバーパスの増加に伴いバス事業の運営が困難になるというのは不適切である。 ● P12 インセンティブ補助や入札・契約制度の導入について、赤字路線を補助なしでやっている事業者に対しては、やる気をなくさせるような逆効果が生じるおそれがあるのでは。 ● P6 住民等が主体となって推進する制度について、行政の関与についてもう少し書き加えた方がよいのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> ● P2(4) 重複区間の改善について表現を改める。 ● P4 の当該箇所を修正する。 ● P12 この導入目的は、現在の公共負担について、負担が適切かどうか検証して、新たな財政支援を行うということなので、方法ではなく目的を記述するように改める。 ● P6 について加筆修正する。
9	<ul style="list-style-type: none"> ● P6・11 住民等が主体となって推進する制度について、「推進」と「運行」という言葉があるが、どのレベルを意識しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 必ずしも住民が運行までやらなくてもよいので、書き方を改める。
10	<ul style="list-style-type: none"> ● P6・11 住民等が主体となって推進する制度について、郊外部の公共交通空白地域に限定されているようであるが、市街地内の崖下地区のようなところは、この制度の対象に含まれないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地内であっても、住民等が主体的に推進する制度は考えられるので、郊外部に限定する記述は改める。
11	<ul style="list-style-type: none"> ● P6・11 住民等が主体となって推進する制度について、主体についても限定するのは好ましくないのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営主体について、どのような主体でやっていくのか検討して推進するとの表現に改める。

2. 議事要旨

第4回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成24年3月23日（金）午後6時30分から午後8時34分まで

会 場 青梅市役所201・202会議室

出席委員 15名

井上会長、轟座長、古屋委員、池田委員、村上委員（代理）、黒田委員、関根委員、秋山委員、高津委員（代理）、小村委員、安野委員、尾澤委員、塩野委員、茅野委員、佐々木委員

欠席委員 3名

渡辺委員、秀島委員、島田委員

傍聴者数 6名

配付資料 資料1 第3回協議会の指摘事項と対応

資料2 公共交通見直し基本方針

資料3 平成24年度業務計画等について

資料4 参考資料

議 事

1 開会

2 協議事項

(1) 第3回協議会の指摘事項と対応

○ 座長

「2 協議事項(1)第3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にもとづき指摘と対応について説明。）

○ 座長

ただいまご説明いただいた内容に関して何かご質問ございますでしょうか。

- 発言なし -

それでは、前回ご指摘いただきました事項につきましては、今ご説明させていただいた内容で進めさせていただきます。ご承知おきください。よろしく願いいたします。続きまして関連事項がございますので、資料4について事務局からご説明願います。

○ 事務局

（資料4にもとづき乗務員インタビュー結果やバス利用者に対する意識調査結果などを説明。）

○ 座長

それでは今説明のあった乗務員インタビュー、それから利用者アンケート、スクール

バス、施設の配置状況、地域で運営する交通の事例など、これらについてご質問ご意見
ございますでしょうか。

- 発言なし -

では私から。15 ページのスクールバスの路線について、先ほど赤い路線と青い路線が
一本で運行しているということですが、この赤い路線も成木小へ向かう学童が使ってい
るのですか。

○ 事務局

赤い路線も成木小への利用者で、青い方を回って通学しています。

○ 座長

わかりました。一般の方との混乗ができればより利便性も高まる可能性があるので、
お伺いいたしました。その他、いかがでしょうか。

- 発言なし -

(2) 公共交通見直し基本方針

○ 座長

よろしいでしょうか。それでは、いまいろいろ見ていただいた、乗務員インタビュー
から遅れの原因やサービスの改善、利用者アンケートから前回の市民アンケートとあわ
せて利用者の不満だとか要望といったものが大体わかってきています。これらを踏まえ
て、次の議題ですが「(2) 公共交通見直し基本方針」について、どんなところを青梅市の
公共交通の計画として見直していくべきかという方針の検討について、事務局から説明を
お願いします。

○ 事務局

(OD調査は契約遅延があり未実施であることをお詫びした上で、資料2について説
明。)

○ 座長

はい、ありがとうございます。それでは、今ご説明いただきました基本方針について
ディスカッションしていきたいと思えます。まず確認ですが、今回この方針案を示して
いただいて議論を行い、それを受けてもう一回精査して次回に方針を作って、それに基づ
いて来年度に具体的な計画を作るということよろしいですか。ですので、今日のメ
インの議題なので、ここでしっかりと方針を定めることが、今後の計画検討の中で重要
になってきます。みなさんから忌憚のないご意見をいただいて、しっかりと議論して方
針を作り上げていきたいと思えます。それでは、どこからでも結構です。ご意見ご質問
をお願いします。

○ 委員

冒頭に空白地帯や交通不便者の対応という項目がでておりますけれども、この中にお
いて、もう少し具体的に、メインのところは鉄道がやる、幹線道路はバスがやる、そし
て支線についてはどういう所に託していくのかというような計画をぜひ出してもらいた
いと思っております。それは、デマンド型みたいな乗合タクシーだとか、そういうよう

な具体的な名前をここに取り上げていただけないだろうかというように考えております。

全部読ませていただきましたけれど、この資料の中に「タクシー」という表現は2箇所しかない。7ページの部分に2箇所だけ、これでは貧弱である。これから高齢化社会ということになってくると、「ドア・ツー・ドア」ということが当然叫ばれてくる。電車は駅まで、バスはバス停までと、担う分野が違うという理解をしてやっていかなければならないのではないかと思うのです。そういう意味では優しい「ドア・ツー・ドア」のサービスができる機関というものを、もっと育てていかないと、これからの高齢化社会には馴染まないと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。意図的にはずしているわけではないと思いますが、事務局から何かありますか。

○ 事務局

乗合タクシーのような具体的な話につきましては、今後の検討の中で、例えば住民の方が主体となる交通の仕組みの中で、住民の方が選択をするというようなことも考えられると思いますので、今の段階では、どこに乗合タクシーという話までは入れておりませんので、来年の具体的な検討の中で入れていきたいと思っております。

○ 委員

課題が何かということは鮮明にしておく必要がある。課題があるからそれについてどう解決していくかがあると思うのです。この上の部分では、4ポツ目にそういったことがいれられても、デマンドと言えるかどうかは別問題として、こういう抽象的なことではなしに、もう少し踏み込んだ表現をしていただきたいと思います。

○ 座長

1ページの(1)の4ポツ目ということですね。ここにはバスのことも書いてありますが、不便地域というのは要するにバスが遠くてというところですから、そのところで「ドア・ツー・ドア」性のようなことが書き込めるようであれば書き込んでいただければと思いますがいかがですか。どこか他に書く所があればということですけど。空白地域と言っているのはそういうことだと思いますが。

○ 事務局

この段階ではいろいろな事が考えられると思うのですが、デマンドにしても乗合タクシーにしても路線バスにしても、ここの課題のところでは、特定のモードでの対応については、方向性が定まってしまうような記載はしないように考えております。

○ 委員

「ドア・ツー・ドア」というのは、高齢者に優しいとか、夜になれば人に優しいとか、どれだけ家に寄っていけるかということを行っている。分担は、バスは大きいわけで、もっと小さい交通手段もあるのではないかということを行っているに過ぎない。それを、ここで特定するって言ったって、今の公共輸送は鉄道とバスとタクシーなので、それはもう決まっていることなので、そういった公共輸送があるという認識に立ってやってもらわないと困るという話です。

○ 座長

今、ご意見いただいたのは、ここへ「タクシー」という言葉を入れることが一つの問題と、「ドア・ツー・ドア」性を要するにきめ細かなサービスを入れていくかという問題と、2つあると思います。ここのところは課題ですので、「ドア・ツー・ドア」性を確保するための交通手段が必要ではないかと。その一つとしてタクシーもあれば違うものも、いろいろなものがあると思います。タクシーを入れるのが、適しているかというのは少し疑問なところもありますので、そのところはタクシーが想像つくような形で、検討していただけますでしょうか。

○ 事務局

第3回目のご指摘の中でも、住民の側に寄り添ったきめ細かな対応といったご指摘、ご示唆もごさいます。そういったものも踏まえて、あるいは市民アンケート等も踏まえて、基本方針というところの議論でございまして、今、委員のご指摘のところは趣旨を踏まえて、盛り込みを検討したいと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。むしろ5～6ページの計画目標だとか、8ページの中に少しそのようなものがあると繋がってくるかなという気がしますので、どこに入れるかも含め検討いただければと思います。

○ 委員

8ページで、3主体の関わり方ということでお示しいただいていますが、計画達成に向けた各主体の役割ということで3つの関係が示されてございます。交通事業者のところ、「利用者にとって利便性の高いバスサービスの提供」ですとか「運行効率性や採算性の向上に向けた経営努力」ですとか、これは通常時であってもやらなければならない部分でございまして。今回のこの公共交通の見直し、計画実施にあたっては少し物足りないのかなと。要は、必要な情報の提供であるとか、改善に向けた提案を事業者の立場としてするべきなど、そういったことを入れていただいた方がよろしいのかなと考えております。他の自治体のこのような公共交通協議会ではどういった部分が事業者の責任か、役割として示されることがございますので、お願いしたいと存じます。

また、11～12ページで公共交通見直しの基本方針をお示しいただいておりますが、こちらの中にもやはり、交通事業者としての役割というものをもう少し入れていただくと、やりやすいと言ったら変ですがありがたいかなと考えてございます。これだけ見てしまうと、交通事業者は必要なところを補助金をいただいて運行を請け負うと取れてしまうものですから、そうではなくて、やはり青梅の皆様の市民の足としての役割ですとか、そこから得た情報でいわゆるPDCAサイクルに乗せていくというような、そのへんのところが少し入れていただければ逆にありがたいかなと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。積極的な事業者さんからの発言ですのでいかがでしょうか、加えていただくということでよろしいですか。では、今の2点を加えていただくことをご検討ください。

同じく8ページのところで私も実は同じことを思っています、今、改善に向けたということ、これは当然普段からされていることだと思いますので、そういう前向きな方がいいと思ったのと、もう一つは、利用促進を当然事業者さんとしては普段からされていることだと思いますので、それもここにあっていいのかなと思いました。

もう2つあるのですが、行政のところの右側ですが、「公共交通利用を前提としたまちづくり、公共交通を利用しやすい環境の創出」というのは、これは左側の地域住民に対することかなという気がして、少しそこが気になりました。

それから先程の資料4で、バスの遅れ、道路が狭い、利用者からもバス停の上屋がないとか、路上駐車の話も出てきたかと思うので、こういったところをきちっと、要するに走行環境を整えるというのは行政がすべきことだと思いますので、これも加えていただければと思っています。

それから、地域・住民のところですが、主体となって推進していくというところがありますので、それも役割だとすれば、他の計画とか方針との繋がりから考えると、それもこの中に含めていただければと思います。意見を述べさせていただきましたが、皆様から関連で何かありますでしょうか。

○ 委員

8ページもそうですが、最初の課題の中で交通弱者、特にお年寄りの関係ですとか障害をお持ちの方という、交通不便者への対応という課題が挙げられている中で、この役割の中でその解決に向けた部分の表現が入っていないんですけど、特に行政の役割としてはそういう交通弱者に対する対策というのが挙げられると思うので、その辺を入れていただきたいのが一つ。

あと、見直しの基本方針の中でも、市民アンケートの方で多かった、交通弱者の観点からの記載がない、改善策・具体策が出てないというところで、その辺を盛り込んでいただければいいのかなというところがございます。

それから、行政として公共負担を行っておりますので、その公共負担が適正かどうかをきちんと根本から見直すというところの観点が、今の公共負担はありきで更に、最後の施策的な部分で言うと、新しい市民の主体となった運行の支援ということも、更に公共負担が増えていくようなイメージになりますので、公共負担の徹底的な検証みたいなことも入れておくのはどうかというところがございます。

○ 座長

はい、ありがとうございます。今の公共負担のところは、行政の2ポツ目の財政支援の方針にもあるようですが。

○ 委員

この表現ですと、公共サービスを維持するための適切な基準ということで、現状ありきと捉えられてしまいますし、現在適切な基準かどうかの検証が必要だと思いますので、この辺を新たな考え方の財政支援という観点も必要ではないかと考えました。

○ 座長

はい、ありがとうございます。こここのところの表現について、ご協議いただければと

思います。今、出てきたものについていかがですか。

○ 事務局

今の公共負担の捉え方、考え方についてはまさにご指摘のとおり、8ページの行政としての役割の中で、特に課題として「(3)公共負担の効率的な活用」ということの中で、そういったところを捉えて方向付けが必要でございますので、益々これから厳しくなる財政状況や利用者の減少傾向がある中で、持続可能な財政運営のもとでの公共交通の確保という点では、非常に大きな点でございますので、青梅市の重要な見直しのファクターとして捉え、記述できるようにいたします。

○ 委員

5

8ページのところにつきまして、既に皆様から出ている御意見の繰り返しになってしまいますけれども、私が少し気になっていますが、先程ご指摘がございました、適切な基準にもとづく公正な財政支援というところですが、資料の最後の方にありますメカニズムデザインやインセンティブ補助等のところですね、事業者さんの努力に対応する補助へ、そういった形に切り替えていくというような話かと理解してはいたのですが、確かに8ページのここだけを見ると、そういうところがあまり見えませんので、事業者さんや住民の方々の努力といったものを評価して、それに対応した補助と言いますか、そこがどうなるかわかりませんが、努力をきちんと評価するというのが行政にとっては非常に重要なところだと思いますので、そういったことを一言加えていただけるとありがたいと思います。全体的なメカニズムをそのように変えていくということでしたら、住民の方や事業者さんの努力というのはきちんと評価するということで検討していただきたいと思います。

それと全般的なことですが、先程からの議論も含めて私が気になっていたのが、利用者側からの視点が少ないのかなということです。これは公共交通システムの話はずっとされてはいるんですけど、利用者からするとそのシステムというよりは、家を出てどこかへ行く時にどうなっていたらいいという話でありますので、ただ自転車であったり徒歩であったり、モビリティマネジメントのところではちょっとだけ徒歩・自転車が出てきましたけど、いろいろな交通手段との組み合わせをもう少し考えていただけると、応用範囲が広がるのかなと思います。先程の、例えば高齢者の方でしたら「ドア・ツー・ドア」でなければならないっていうのも、高校生だったら自転車で駅まで行くことは可能ですし、利用者のいろいろな特性に応じて、どういった公共交通があるかということについて、もう少しどこかで書いていただければと思います。例えば10ページあたりですと、いわゆる上からバスを見たらこんな感じになっていますという絵なのですが、逆に利用者、どちらかというと地面からですけど、どんな感じの公共交通というか、街みたいなものになっているかということについてイメージが少しあると、利用者の側からイメージしやすい話になるのかなと思いました。そのへん是非ご検討いただきたいと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。私もその点は気になっていましたが、計画目標の中に、

利便性の向上のようなものがあったとしてもいいのではないかと思ったのですが、その辺いかがでしょう。

○ 事務局

いろいろな交通手段との連携を考えるとということでしたが、そういうことをあわせて利便性を上げていくというようなことを計画目標の中に入れていきたいと思います。

○ 座長

では、よろしく願いいたします。その他いかがでしょうか。

○ 委員

6

私は障がい者が専門なのですが、7ページの「公共交通サービスにおける機能分担」というところで、一般公共交通サービスのサービス対象が、「一人での利用が可能な不特定の利用者（高齢者や障がい者を含む）」という記載がございます。もちろん一人でバスや電車に乗れる方で障がいを持っておられる方は沢山おられますが、一人ではなかなか行ったことのないところへは行けないけれど、ガイドヘルプを使えば行けるという方も沢山おられます。ですから、このあたりの表現をもう少しやわらかい表現にした方がいいかと思います。

それから、福祉交通サービスの方もそうですが、お一人で外出できないということではなくて、どちらかと言えば、介護がより必要というような表現をなさるほうが妥当な感じがします。障がいのある方が、ドア・ツー・ドアで行く必要は全くない訳で、いわゆる社会化という考え方をすれば、できるだけ公共の交通機関を安心して使えるという考え方に立っていただいて、ぜひ交通弱者に対する配慮も盛り込んでいただければと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。そうですね、そのあたりの観点が抜けているかもしれません。特別なサービスに頼らないで使えるというのが基本だと思います。もちろんそれでは対応できない場合もありますので、それはスペシャルトランスポートが必要ですけど。今のところは表現を変えていただくことでよろしいでしょうか。内容もちょっと見直していただきたいと思います。その他いかがでしょう。

○ 委員

7

今ご指摘のあった7ページですが、福祉交通サービスの列に「ドア・ツー・ドア」ということが書いてありますけれども、これは通常のタクシーについても言えることで、今ユニバーサル・タクシーといわれるものが、どんどん取り入れられているという環境下を考えますと、この部分についてはタクシーの方も公共輸送に、一般の公共交通サービスの中に入れていただきたいと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。確かにもともとタクシーの位置付けが少し曖昧なところがありますが、そここのところが漏れてしまわないように、きっちりと認識をしてもらうようなことを考えていただきたいと思います。その他いかがでしょうか。

○ 委員

全体的に基本方針としてはよいと思いますが、細かい点をいくつか。2 ページの(4)重複区間の改善ということで、課題としては具体的な話をこのような形で盛り込むのは悪くないのですが、他の(1)(2)(3)(5)に比べるとあまりにも具体的過ぎる話になってしまっているので、基本方針としてはどうなのかということです。実際、この問題については協議を始めている段階でもありますし、他にも多分このような改善点はいくつもある中で、ここだけあまりにも具体的で、基本方針としてどうなのかと思いますので、修正があればいいと思います。

それから、4 ページですが、「通勤・通学人口の減少や高齢者が保持するシルバーパスの増加に伴い、ますますバス事業の運営が困難になるおそれがある」とありますが、この書き方はあまり適切ではないと思います。シルバーパスの増加に伴いバス事業の運営が困難になるおそれがあるというのは、あまりよろしくない表現かと思います。

それと、12 ページですが、私見的なこともあるのですが、インセンティブ補助とか入札・契約っていう目的は非常に格好が良いのですが、路線バス事業がそれに合うか疑問な部分があります。例えば、ここにいる3事業者においても、赤字路線で補助なしでやっている部分がある中で、公的負担があるものについては入札・契約を取り入れることによって、民営が赤字でも頑張っているようなところが、そういったおいしいところ取りだけされるならという形で、必然的に優先的になくなってしまうといった逆効果を生む場合が、こういった制度を取り入れると発生するおそれがあります。これは民営における経営判断の範疇なので何とも言えませんが、いいものだけ入札を取り入れた場合に、そういった経営判断をせざるを得ないところもございますので、このインセティブ補助とか入札・契約というのは、ここに入れていいのかどうか気になるところです。

あと、6 ページの「住民やNPO等が主体となって協働で推進できる制度の導入」で、先程資料4にあったような事例は全国的にはいくつもあると思いますが、実際問題として住民が主体となってこのような形の輸送を用意するのはハードルが高い部分があります。そこを踏まえて、4 ポツ目に市の方で制度を整備するとあるので良いことだと思いますが、そこにやはり自治体の関与が不可欠だと思いますので、もう少しその辺を書いた方がいいかなと思います。以上です。

○ 座長

はい、ありがとうございます。いくつかいただきましたが、いかがでしょうか。

○ 事務局

最初にご指摘いただいた、2 ページの(4)重複区間の改善の部分は確かにご指摘のとおり、既存の公共交通の改善点の中の一つというか、この基本方針の課題として他を考えると、もう少し課題を上段に上げた形での整理が必要というように認識いたしました。ありがとうございます。

それと補助の部分につきまして、今すぐにやり方として具体的に思い浮かばないのですが、それぞれの経営の在り方の中での実像に配慮させていただきたいと思います。

最後にご指摘いただきました6 ページの「住民やNPO等が主体となって協働で推進できる制度の導入」ということで、これからこの方針が固まった後に具体的な手法とし

て、まさにこの協議会の中でもご議論をいただきたいと、確かにハードルが高い部分だ
というように考えております。その中で、住民が主体となった取り組みに、いかに持続
的な財政運営のもとで自治体が関与できるかという視点の部分で、この基本方針の中
でも今のご意見を反映できるように努めて参ります。

○ 座長

はい、よろしいでしょうか。一点目の 2 ページの重複区間のところですが、ここは先
程、委員からご指摘いただいた利便性、利用者目線の中の一つで、この重複というのが
あれば、これならいいのかなという気もして聞いておりましたが、ご検討いただければ
と思います。

9

それから今の 6 ページのところ少し確認させていただきたいのですが、目標 3 の「住
民や NPO 等が主体となって協働で推進できる制度」という部分で、ここは「推進」と書
いてありますが、その中を見てくと「運行」と書いてあって、11 ページも「運行」と
ありますが、これはどのレベルを意識しているのか、要するに地域で気運を盛り上げて
計画までするのか、あるいは運行までしないと駄目なのか。このところを、どこまで
考えておられるのか確認しておきたいのですが。

○ 事務局

「運行」という書き方は適切ではなかったと思います。住民の方が主体となって、行
政が支援をして、何らかの交通システムを導入していくという意味でございまして、住
民の方が運行しなければならないということではありません。

○ 座長

はい、わかりました。先程デマンドの話などありましたが、いろいろな方法があると思
いますので、このところは柔軟にいろいろなシステムを検討できるということを加
えていただければと思います。よろしく願いいたします。その他いかがでしょうか。

○ 委員

10

今のところ確認ですが、この市民が主体となった運行が、あくまで郊外部の公共
交通空白地域という前提で場所が特定されていますが、郊外部以外でも(1)公共交通空白
地域や交通不便者への対応の 3 ポツ目で、「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」という記述があって、この辺は郊外部の
公共交通空白地域ではないので、この検討から除かれるのかという確認が一つ。

あと、一部近隣等でコミュニティバスが運行されているのですが、コミュニティバス
の部分がこの 11 ページの(2)既存路線の見直し検討に入ってくるのか、それともこの(1)
空白地域の改善検討に入ってくるのか、ここが少しわかりにくい。

(1)が空白地域という大前提に入っているので、青梅市の場合、空白地域以外にも交通
不便地域が市街地の中にあると思いますが、その問題がどこで捉えればいいのかとい
うのが少し分かりづらいので、ご説明いただければ助かります。

○ 事務局

確かにご指摘いただいた通り、崖下の所は市街地ですがバスが導入できないような地
区になっておりまして、そういう所で住民の方が積極的にそのような交通を導入してい

きたいということが考えられると思いますので、郊外部だけに限定した仕組みということではないように、表現は改めたいと思います。それから、市街地の部分の公共交通空白地域につきましては、市街地は既存の路線がかなり多く入っておりますので、そういう路線をうまく変更していくことで、公共交通空白地域を改善していけないかということとを11ページの(1)①に記述しています。

○ 座長

よろしいでしょうか。このところは、要するに郊外部だけではないということなので、そこがわかるように、空白地域・不便地域はいろいろなあり方で対応を検討していくということだと思います。

○ 委員

この公共交通空白地域というのは、あくまで市街地も含めて公共交通が充分行き渡っていない地域という理解でよろしいのですか。

○ 座長

はい。

○ 委員

わかりました。それで、さきほどのコミュニティバスの位置付けというのは、この中ではどこで。一切それは除外ですか、それともどこかに網羅されているのでしょうか。

○ 座長

例えば10ページの図の中でどれがコミュニティバスでとか、どれが乗合タクシーでとか、明確には書いていませんが、それも含めて検討していくということだと思っています。具体的にイメージがあって、それをやるというのであれば書いていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○ 事務局

コミュニティバスがどういうことをさして仰っているかわかりませんが、今の段階では、デマンドとか、あるいは乗合タクシーなどいろいろありますが、どういうものを導入するかというよりも、その地域に一番適したシステムを入れていくということが、この基本方針で述べたいことで、実際にどのシステムを選択していくのかということは、今後、地域の特性によって、ドア・ツー・ドアが必要なところとか、あるいはデマンドとかコミュニティバスとか、量的な話も関わってきますし、採算性とか持続可能性を考慮しながら、どういうシステムがその地域に適しているのか、検討した上で次年度提案していきたいと考えています。ですので、デマンドとかコミュニティバスとか、個別のこういうものを入れるというのはまだ白紙の段階で、それらについては次年度、詳細に検討していくというように考えております。例えば10ページのところですと、白い点線の丸のところ、何らかのものを対応していかなければならないですが、今の段階では、デマンドとかコミュニティバスという言葉はこの中には書き込んでおりません。

○ 委員

そうすると、11ページの②2ポツ目で、「市民やNPO等が主体となった」と限定するのは好ましくないような気がしますが。

○ 座長

「市民が主体」というと難しいですが、市民が関わっていかないと、どこの地域でも成り立たないので、ここではイメージとしては、新しい交通を入れていく時に市民がかなり主体となって、事業者や行政からというのではなくて、市民のその主体性を新しいシステムを入れる時に使いたいということだと認識しているのですが、いかがでしょうか。

○ 事務局

(1)②の部分で、例えば一つの手法としてコミュニティバスを導入する、デマンド交通を導入するにしても、運営主体としては自治体もありその他コミュニティもあるという中では、②の表現だけでなく様々な選択肢があるという部分での書き込みが必要かどうか検討したいと思います。

○ 委員

今の表現のことですけれども、コミュニティバスというそういう表現をしますと、コミュニティバスのイメージは人それぞれで、何がコミュニティバスなのかというイメージがありまして、今で言うコミュニティバスのイメージを捉えている方と、我々の捉えているコミュニティバスのイメージが違いますので、そこの表現をあまり前面に出すと勘違いしてしまうこともあり得るかと思います。ですから、ある段階に来たところで、先程出ましたようにデマンドだとかコミュニティバスだとかという選択が出てくることであって、ここはどちらかと言えば、今のような表現の方がよろしいかと思います。

○ 座長

はい、ありがとうございます。方針ですので、そのところは今後つめていくということで、システムは今後考えていくということ、それから、運営主体についてもどういう主体でやっていくのかということをしっかり検討していく、その選択肢の一つとして、市民が主体ということもあると、こういうことだと思いますので、今までない市民が主体といった、全国的にはいくつか出てきていますがここではないので、それもしっかりと書いておくということだと思います。そのあたりの表現を、誤解のない表現に見直していただければと思います。

いろいろご意見をいただいてきまして、時間も少なくなってきましたが、他に何かどうしてもこの場で言っておきたいということがあればうかがいたいと思いますが。細かい点は事務局に直接連絡をいただければ今後直していきますので、検討いただけるとありますが。よろしいでしょうか。

- 発言なし -

はい、では今日いただいたご意見等を踏まえてもう一度これを見直すことと、それからOD調査の結果が加わって、その結果次第でも少し変わってくるかもしれませんが、事務局で再度整理して、次回協議会にご提案いただければと思います。よろしく願いいたします。

(3) 次年度業務計画及び予算

○ 座長
それでは次の協議事項に入りたいと思います。「(3) 次年度業務計画及び予算」につきまして事務局から説明願います。

○ 事務局
(資料3にて次年度業務計画及び予算を説明。)

○ 座長
はい、先程までの議論を受けて、来年度何をするかということが、スケジュール・計画ということでみていきたいと思います。それから、それを受けて予算をお示しいただきましたが、これらについて何かご質問ご意見ございますでしょうか。

- 発言なし -

○ 座長
よろしいですか。それでは、ご意見ないようですが、この件は予算に絡む問題ですので、少し厳格に皆さんの賛否をしっかりとりたいと思います。反対の方はいらっしゃらないようですが、ここで賛成の方に挙手をいただきたいと思います。

- 挙手多数 -

ありがとうございます。では挙手多数ですので、今お示しいただきました「業務計画及び予算」についてはご承認いただいたということにさせていただきます。

(4) 次年度業務委託

○ 座長
それでは続いての協議事項の次年度業務委託について、事務局よりお願いいたします。

○ 事務局
ここで、株式会社ライテックについては利害関係がありますので、退席をお願いいたします。

- 株式会社ライテック退席 -

(資料3のうち業務委託について説明。)

○ 座長
ありがとうございます。簡単に言いますと、今後引き続いて、これまでも沢山作業していただいておりますが、今日の資料を作るような調査・分析、それから報告書作成、これをまたコンサルタントに委託したいということで、その内容が委託仕様書(案)ですね。これについて何か、ご意見ご質問等ございますでしょうか。

○ 委員
コンサルタントの途中の変更で、資料とか対応の流れが結構変わってしまったりするパターンがあるので、青梅市さんについては23年度の後半だけでそれほど進捗した感はないですし、今ちょうど調査・分析の途中経過で、この2ページ目のスケジュールを見ると、5月に第5回協議会があるので、今から入札をかけてコンサルを変更して適正に引継ぎなさいというのも疑問なところがあるので、むしろそういうことを挟むと、手間暇プラスこの協議会の結論を出すのに数ヶ月延びるのではないかと思います。

○ 座長

ありがとうございます。一回目の時に、確かに委員から同じご発言いただいていたかと思しますので、同じ趣旨で、今、入札・契約制度が厳しくなっていますが、ここは同じ事業者と随意契約でとのご提案かと思えます。いかがでしょうか。

○ 委員

随意契約で同じ事業者でよろしいと思えます。先程、突如NPOの名称が出てきておりますが、それはタクシー事業者と同じ団体名であると思えますので、表現方法を考慮願いたい。大きな目でいろんなことを見ながら良い物を選択していくというような、そういう角度でこれからの提案をお願いしたいと思えます。以上です。

○ 座長

はい、わかりました。その点は事務局から伝えていただきたいと思います。その他、ご意見ご質問いかがでしょうか。ちょっと一点だけ確認ですけど、この随意契約ですけど金額の設定っていうのはどのようになされたのでしょうか。

○ 事務局

契約額につきましては、先程ご承認いただきました予算の範囲内で契約の手続きを進めさせていただきたいと思っております。予算編成の中で見積りを提示し、厳しい財政状況の中でも査定を経た金額であり、その予算の範囲で契約をしていきたいと思っております。

○ 座長

敢えてお伺いしたのは、随意契約になりますので、なるべく費用を抑えて適正な契約をお願いしたいと思います。ただ、先程の金額ですが、他のところと比べて決して高額なわけではないと思っております。むしろ結構低額の見積りではないかなと私も考えてみておりましたので、そんなに不適切なことはないと思っております。他に何かございますか。よろしいでしょうか。それでは今の、仕様書の内容、それから契約事業者として株式会社ライテックを随意契約で選定することについてご承認をいただきたいのですが、よろしいでしょうか。

- 異議なしの声 -

ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。それでは協議事項は4番まで終わりました。その他協議するべきこと、提案等ございますでしょうか。

夜間にもかかわらず、長い間熱心にご議論いただきまして、どうもありがとうございました。では井上会長にお返しします。

3 閉会

○ 会長

座長、大変ありがとうございました。皆様方の多数のご意見をいただきまして、基本方針がほぼ見えて参りました。ご協力に感謝を申し上げます。事務局の方で何か連絡事項ありますか。

○ 事務局

(任期について説明し、事務手続きを依頼した。)

○ 会長

はい。もし異動がありましたら、速やかに事務局までご報告いただきたいということです。よろしくお願いいたします。他に何か。

ないようですので、以上をもちまして、第4回青梅市公共交通協議会を閉会といたします。長時間に渡り、大変ありがとうございました。