

第 16 回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 平成 27 年 12 月 24 日（木）午後 15 時 00 分から午後 16 時 45 分まで

会 場 青梅市役所 204 会議室

出席委員 18 名

井上会長、轟座長、清水委員、松岡委員、眞子委員（代理）、黒田委員、原口委員、秋山委員、川崎委員、高水委員、片渕委員、知久委員、尾澤委員、武田委員、増田委員、佐野委員、加藤委員（代理）、佐々木委員

傍聴者数 5 名

配付資料 資料 役員の選任について

資料 1 平成 26 年度決算報告について

資料 2 基本計画推進状況について

資料 3 青梅市公共交通ガイド改定について
青梅市公共交通ガイド（サンプル）

議 事

1 開会

2 自己紹介

（各委員によるあいさつ）

3 役員の選任について

○ 事務局

役員の選任に移らせていただきます。今回は委員の改選がありました関係で、新たに会長、座長及び監査委員を選任する必要がございます。「役員の選任について」という資料をご覧くださいと存じます。この資料は当協議会の規約を掲載したものでございます。この規約の第 6 条第 1 項に「会長は、次条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める。」とございますので、会長の互選をお願いしたいと存じます。皆様いかがでしょうか。

○ 委員

これまでの実績ご経験を踏まえて、これまでご尽力いただいております連合会長の井上様をお願いするのがよろしいかと思うのですが、いかがでしょうか。ご提案させていただきます。

○ 事務局

只今、井上委員をご推薦いただきました。皆様いかがでしょうか。

○ 委員

異義なし。

○ 事務局

ありがとうございます。井上委員におかれましてはご承諾いただけますでしょうか。

○ 委員

ご推薦をいただきましてありがとうございます。

○ 事務局

それでは協議会の会長につきましては、井上委員に引き続きご就任をいただきます。よろ

しくお願い致します。それでは井上会長に、ご就任にあたりまして一言ご挨拶を頂戴したいと存じます。

○ 会長

(就任あいさつ)

○ 事務局

引き続きまして座長の選出に移らせていただきます。協議会規約第6条第4項に「座長は、委員の中から会長が指名する」と規定されてございますので、井上会長にご指名をいただきたいと存じます。

○ 会長

座長には議事運営を統括していただくこととなりますので、公平公正であり且つ専門知識をお持ちであることが望ましいと考えますので、前期に引き続き日本大学理工学部の轟教授にお願いしたいと思っております。

○ 事務局

只今、会長から轟委員をご指名頂きました。轟委員よろしいでしょうか。

○ 委員

はい、かしこまりました。

○ 事務局

それでは轟委員には座長をお引き受け頂きました。就任にあたって一言ご挨拶を頂戴したいと存じます。

○ 座長

(就任あいさつ)

○ 事務局

引き続きまして監査委員の選出に移らせていただきます。規約第15条第1項に「協議会に監査委員を置き、第7条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める」とされてございます。また同条第2項には「会長又は座長は、監査委員を兼ねる事はできない」と規定されてございます。皆様いかがいたしましょうか。

○ 委員

こちらもこれまでのご経験など実績を踏まえまして、引き続き京王自動車の秋山様にお願いするのがよろしいと思っております。ご提案させていただきます。

○ 事務局

只今、秋山委員をご推薦いただきました。皆様いかがでしょうか。

○ 委員

異義なし。

○ 事務局

それでは他の委員の方も異義の無いということでございますので、秋山委員におかれましてはご承諾をいただけますでしょうか。

○ 委員

宜しく申し上げます。

○ 事務局

それでは秋山委員にお願いいたします。就任にあたって一言ご挨拶をいただければと思います。

○ 委員

(就任あいさつ)

○ 事務局

以上をもちまして役員の選任については終了させていただきます。

4 協議事項

(1) 平成 26 年度決算報告について

○ 座長

「協議事項(1)平成 26 年度決算報告」について、事務局より説明をお願いします。

○ 事務局

(資料 1 にて、平成 26 年度決算報告について説明。)

○ 座長

前期監査委員の秋山委員から監査報告をお願い致します。

○ 委員

(資料 1 にて、平成 26 年度決算監査について報告。)

○ 座長

それでは平成 26 年度の決算報告について、ご質問はありますか。

○ 委員

只今ご説明いただいた内容、私初めてこの会議に出席しますので、申し訳ないのですが教えていただきたい。事業費の 3,836,000 円の内容をもう少し詳しくご説明願えませんか。

○ 事務局

只今ご質問いただきました事業費 3,836,000 円でございます。これにつきましては只今申し上げましたとおりこの協議会の運営の支援、今日も資料等お配りをしてありますが、こういったものの作成等コンサルタントに委託して作成等の支援をいただいております。この 3,836,000 円につきましては、コンサルタントへの委託料ということで支払いをさせていただいております。

○ 座長

そのほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは議決を取りたいと思います。反対の方いらっしゃいますでしょうか。特に反対の方がいらっしゃらなければ、皆さまのご承諾をいただいたということでよろしいでしょうか。それでは平成 26 年度決算については、ご承認をいただきました。ありがとうございました。

(2) 基本計画推進状況について

○ 座長

「協議事項(2)基本計画推進状況」について、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

それでは皆さんからご意見をいただくのですが、その前に今回バスの増便もありましたの

で、事業者さんから何か補足の説明があれば、いただきたいと思いますが、無ければまたご質問があればお答え頂くかもしれません。

今回委員の改選がありまして初めての方もいらっしゃると思いますので、確認をしておきたいのが17、18ページに我々が作ってきた基本計画というものがあります。これに基づいて事業を進めているということでもあります。これに関連した事業施策の説明をいただいたわけですから、それ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。

○ 委員

7ページのアンケートの概要ですが5、6、7丁目まではかなりの回収率になっています。成木8丁目が最も配布数が多くて回収率が60.8%と、ここが著しく他の所と比べると回収率が悪いのではないかと。この辺りも市の方で分析なさっていると思いますが、現状ではどんな感じなのでしょう。

○ 事務局

アンケート調査につきましては先ほども御説明させていただきましたとおり、今まさに集計作業中であります。ご指摘のように8丁目については、今回対象としました4地区の中では回収率が若干劣っているという状況です。ここが低いということについては、まだ分析ができていないという状況でございますが、8丁目は特に都営バスさんが運行していないエリアも含まれますので、そうしたことも一つの要因なのかと思っております。

○ 座長

その他いかがでしょうか。

○ 委員

2点教えていただきたいのですが、一つは6ページの成木地区の対応ですけれども、ステップ1から5までありまして、現在検討中というところ、これは27年度だと思っておりますが、ステップ5の「本格運行の実施、評価」にたどりつくのはいつごろなのでしょう。

もう一つは最後のページの「(2) 市民生活から見た課題」に「①公共交通空白地域や交通弱者への対応」というのがありますけれども、この空白地域というのは青梅市の中のどこにあるのか、調査してあれば教えてください。

○ 座長

では2点、お願いします。

○ 事務局

それでは一点目の成木地区の取り組みについて、只今のご質問でこの制度を使っていつ実際に運行されるのかといったところでございます。これにつきましては、現在ステップ3という中でこの案について需要調査を行った段階でございます。今後その調査結果を踏まえる中で、さらにこの計画の課題や内容を検証するなかで、検討を進めて行く必要があらうと思っております。といった段階でございますので、まだ現段階としてはステップ5にいつ行けるかということについては、明確な時期としては定まっていないというのが実情です。

次に公共交通空白地域でございますが、この公共交通空白地域につきましては、この基本計画の中で定義がございまして、いわゆる鉄道駅から700mを超えるところ、また市内に路線バスが走ってございますけれども、そのバス停から300m以上離れている所ということになります。実際にはその空白地域を検証していくにあたっては、逆に鉄道駅から700m以内、

またバス停から 300m以内というエリアを円で囲んでいくことによって、その外側が空白地域になると、なおかつそこに住宅等人が住んでいる地域ということで捉えているところがございます。空白地域といたしましては、この公共交通基本計画の中には特に人が多い市街地内の空白地域ということで、大門地区、今井地区、河辺下地区、また河辺地区におきましても河辺駅と小作駅に挟まれた区域で、縦にバス路線がありますが、そこから 300mとっていくとその中間あたりに南北に帯状の空白地域というものが生じてくる、といったようなところを空白地域と捉えています。なお現在成木地区につきましては、街道を路線バスが運行してございましてバス停がありますので、空白地域ということではなくて不便地域という捉え方をしております。空白地域の解消という方針を立てておりますけれども、その中にはバス路線はあるけれど便数が少ないなどの不便な地域を含め、空白地域という捉え方をしているところがございます。

○ 座長

よろしいでしょうか。

○ 委員

2点目のご説明の再質問なのですが、だんだん高齢化が進んでいまして、あわせて年寄りだけの世帯、あるいは単独のお年寄り世帯が増えてきているのですが、今バス停から何メートルと御説明があって、それは一応線を引く基準にはなるとは思うのですが、頻繁に見直しをしていただいて、何とかならないか。一つの例なのですが、天ヶ瀬町という青梅地区ですが、今の空白地区に入っていないみたいですが、あそこは 50 何年前に都市計画道路の計画決定をされたところで、それがいつ実現するのか分からないような状態にいるわけです。あそこはバスは通っていない、何も無い区域なのです。バス停はもちろんない、バスが通っていないのですから。信号もない、商店もない、何も無いところ。そういう所に住むお年寄りが生活をしていかなければならないのです。こういうものを何とか解決できないかと常々思っているのですが、この協議会で取り上げる問題としては小さすぎますか。

○ 座長

小さいことはないです。やはりこういった問題も取り上げるべき議題だと思っておりますが、公共交通という性格上やはり需要がある程度ないとなかなか難しいというのも事実なのです。ですからそのところをどのように判断していくかというところが、一つのポイントだと思います。それを見極める方法として、先ほど 1 点目でご質問いただいた 6 ページのステップが 1 から 5 までありますけれども、これは基本的には地域で困っているというのであれば地域の中で公共交通が必要かどうかというのを地域で議論して、それを市と一緒に調査をしながら需要があるかどうか、実際運行してみても人が乗るかどうか、採算があうかどうか、こういったものを調整しながら持続可能な交通手段であれば本格導入して行くというステップですので、その地区が本当に困っているということであれば地域でこういった検討委員会を立ち上げて、地域の中でまず活動しながら市と調整していくことが一つの手だと思っております。そういった点に関しても包括的に議論をすることは可能だということです。

○ 委員

私は公募市民ということで、代表でお話しさせていただくのですが、市民と市長との懇談会というのを毎年やっています、毎年のようにこの公共交通のことは市長とお話

させていただいたのです。今青梅が衰退していつてるのが現状だと思うのです。学力もワースト何位だとか、学校の耐震化も進まない、東芝も撤退する、そんな状態なので青梅をぜひ何とかしたいと思って来たのですが、その一つにこの公共交通があると思うのです。実際他の市にあって青梅市にないものというのはコミュニティバスなのです。コミュニティバスがなく児童館もない。これが今の青梅なのです。コミュニティバスは、高齢者・弱者というものもあるでしょうが、乗る人がいるから作るというよりも逆に乗せる人を作るように、たとえば観光課と手を組んでやるとか、成木地区の病院ではわざわざ人を雇って送迎バスをやっているのです、そういうところと提携するとか。また千ヶ瀬のマルフジは二俣尾の方から自社のバス便を使ってお客をかき集めてきている。中にはそれに乗って市役所に来る人もいらっしやるようですが。実際高齢者は平日に市役所に来たいと思っても来られないのです。ですから場つなぎのこういう物もいいのではありませんけれども、このような交通協議会で将来青梅市はどのようにしていくのかという目標を作って、3年後に検討してまた3年後に検討ではなくて、青梅市は何をしたいのか、資料を見る限りだとコミュニティバスは無理だというような結論が出ているようですが本当にそうなのか。そういったものも含めて調査したのかをお聞きしたいのですが。それと1ページの「青梅駅～ケーブル下」このケーブル下というのは観光で力を付けなければいけない時に土日祭日は運行しないのですね。逆にこういう時こそ運行した方がいいのではないかと思います。この場にバスの方がいらっしやるので地域を循環するような物をいかに安く、例えば業者や病院に声かけして協賛してもらうような、前向きに乗る人がいないから無理だというのではなくて乗せる人をどう作るか、いま梅は駄目ですけど、吉野梅郷の梅、5月になればツツジ、6月なら吹上しょうぶ園を周遊するようなバスを作って市内のお年寄りに色々な所を見てもらえるように乗れるように仕向けた方がいいのではないかと。守りではなくて攻撃的にバスを使って市を活性化する、それを商店街にもっていくとか、そのような形では今更もうできないのかもしれないですが。

○ 座長

おっしゃる通りだと思うのです。基本的には我々は守ろうとか維持しようという、縮小だけではなくて、今回の「ケーブル下」のこれも新しいバスですから、そのようにできるものはどんどんやっつけていこうということです。まだまだ土日祝日がないとか、色々事情があると思いますが、もし補足があれば事業者さんの方からお伝えいただければと思います。

○ 委員

青梅市はどうしたいのですか。

○ 座長

そこところは後ほど説明をいただきたいと思いますが、我々の中で基本計画の中でそういったところも議論してまとめてあります。それについて若干事務局から簡単に説明いただいて、またその報告書とかまた次回でもプレゼンをしていただく機会を作っていただければと思います。まずは簡単にご回答いただきたいと思います。

○ 事務局

青梅市が求める公共交通の体系ということでございますが、資料2の18ページをご覧ください。この17～18ページで青梅市の公共交通基本計画の概要を載せさせていただいております。青梅市の今後の公共交通をどうしていくかということの基本計画として

取りまとめられたところでございます。18 ページの一番上にありますように、【公共交通基本計画の基本理念】というなかで、快適な生活を支え・育み・続ける、市民主体の公共交通システムの構築というのを基本理念とさせていただいております。こうした中でこの18 ページの左側に1、2、3、4という課題があるわけですが、この課題解決に向けて真ん中の欄にございますように、計画目標1「公共交通確保維持に対する市民の意識改革と利用促進」から始まって、計画目標4「中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備」と4つの目標を掲げ、更にこの目標に向かって一番右の欄にありますように、同じく4つの基本方針を定めさせていただいたところでございます。いずれにしても今座長からお話がありましたように、持続可能な公共交通システムの構築というものが大変重要だと捉えてございまして、それをしていくためには、こうしたAからDまで4つの方針に基づいて様々な施策を展開していく必要があるという認識のもと、今日ご説明をさせていただいたような施策に取り組んでいるとご理解をいただければと思います。

○ 座長

この18 ページを見ていただければ、先ほどご意見をいただいた点でいえば計画目標4が基本的にご意見いただいた通りで、公共交通で中心市街地のにぎわいを創出すると、このように書き込んであるわけです。基本的にはご意見いただいたことも考えてやっているつもりではいるのですが、なかなかすぐにはいかないというところで時間がかかるというところがあります。もう1点コミュニティバスに関してですが、他の地域と比べると青梅市は結構路線バスが残っていて、これがコミュニティバスがないのではなくて、実は空白地域がそれほど多くないのです。コミュニティバスが必要かどうかというところはもう議論しましたが、コミバスが必ずしも必要ないという結論には至ってないです。というのは方針B-2にありますように、多様な主体による新たな交通に対する支援策、新たな交通というのはコミュニティバスも含んでおります。先ほど説明しましたように地域でその様に必要だという声がまとまって出てくれば、市と一緒に利用調査とかアンケートをやりながらできる仕組みというものを作っていますから、地域の中でそういう議論が盛り上がってくればコミュニティバスの導入も可能な仕組みに、この計画はなっているということです。やはり空白地域というのが基本だということで、路線バスがあるところはむしろ路線バスを積極的に利用してもらいたいということです。

○ 委員

実際地域からの声といっても、地域の自治会に来ている人は元気な人で、来てない人がバス便が欲しいと言っているのが現状です。地域でまとめた意見をといっても、自治会の加入率は良い所で50~60%、悪い所になると30%を切る状況で、役員の手が回らない状態なのです。成木地区などは特に必要だからその様にやっているのでしょうかけれど、他の地区はなかなかできないのが現状なのです。

○ 座長

今のご意見も事務局の方でご検討いただければと思います。今のところ我々の基本計画の考え方は先ほど説明したような地域の中で、他の市でもそうなのですが、上から与えられた物はなかなか皆さん利用してくれないものですから、むしろ下から上げて行った方が皆さんの意識が高まって上がるという考え方でこの計画を作ったということです。これについては

御理解をいただければと思います。

○ 委員

「コミュニティバスの導入をやむなく見送ることになりました」という前段に「多額の公共負担を行っている状況」とあるのですが、たぶんどこの市町村もそうだと思うのですが、青梅市は今どのくらい年間でバスに負担しているのでしょうか。

○ 事務局

現在青梅市では都営バスさんの全路線と西東京バスさんの2路線に対して、公共負担を実施しています。公共負担額としましては、年間一億円を超える金額を負担しているところです。今細かい数字を持ち合わせていないのですが、全体で一億三千万円程度の負担で、その負担については、その利用状況によって毎年動きが出てきますので、一定というよりは多少波があるという状況です。一番払っていた時で年間一億五千万円弱位の負担をしていたと思います。

○ 委員

私も今回初めてなのですが、この協議会で発生する目標についての考え方の中で、どこの市町村も人口がどんどん減っている、これからもっと人口が減る、青梅市も多分増えないでしょう。その中で結果的に路線を残すには補助金でもよいと私は思ってしまうのですが。そういうことを、今も持続可能という言葉がでていますが、考えると先ほどのコミュニティバスということもどうしても排除してしまうように私には聞こえてしまうのです。バス会社さんを残すためとどうしてもとれてしまうのですが、その辺もうちょっと精査して、実際にニーズがないとあるいは営業が成り立たないものごとが進まないわけですね。でも公共機関というのはそれができない所について当然補助金を降ろすわけですが、もっと先に行くとそれもできなくなる。どんどん高齢化して、結局バスも乗らない、障害者の方はバスに乗るかというやはり専門のものにどうしても乗るのです。バス会社さんが、コンビニみたいに次々とお客さんを獲得するためにサービスを増やしていく、バス会社さんがバスを運行するために何か新しいサービスをどんどん増やしているかというところでもない。ですから結果的に事業が成り立つ、分かりやすく言えば収入が維持できるシステムをつくるか、税金を投入するかとなるかと思うのですが、税金を投入するしかない。するとそれをいかに少なくするか、もっともっと先を見通して、もう少し考えた方がいいのかなと私は思います。

○ 座長

公共負担を増やしていいかどうか、以前の議論の中であったわけですが、やはり市の財政も当然逼迫してきていますので、人口が減ってくれば収入も減ってくるわけですから、持続可能ということで基本的には財政負担はなるべく少なく、減らしたいという前提のもとでいかにバスを含めた公共交通を維持していくか、あるいはより使いやすいものにするか。一般の商業とは違うところがあるので、いかにサービスを上げてても需要がその分だけ増えるという性格のものではないので難しいのですが、それでも努力をいただいている、努力もしていただくという仕組みを作っていくということ、この計画の基本的な方針を決めている所です。もちろん全国を見れば、財政負担が前提で公共交通をやっている市町村もあります。青梅市さんはそういう方向をとらずに、できるところは民間の力で頑張っていくと決めているところ、私の認識はそうなのですが。

○ 事務局

今お話のあったように、この方針の中で公共負担の抑制もひとつの方針として掲げているところがございます。ただ、その辺の公共負担と利便性の確保といったところのバランスをとっていかなくてはいけないということで、なかなか難しい課題だと捉えてございます。いずれにしても、一定の利便性を踏まえた持続可能な公共交通システムの構築というのを掲げてございますので、様々な観点からこの協議会でもご協議いただきながら、それに向けて取り組んでいくという考えでございます。

○ 委員

実際バス会社に払っている補助金が1億3千万円くらいと私も記憶していたのですが、他の市で青梅市より面積が狭い羽村市、福生市とかありますが、コミュニティバスの費用というのは2～3千万から5千万で収まっているのです。1億3千万あれば、バス会社には申し訳ないのですが、無くした状態での意見というか、調査会社に出してやられたのですか。例えば、同じ市内でコミュニティバスを使えば、1億ぐらいでできるような気がするのですが。なにかバス会社ありきになっているようなのですが。

○ 座長

そういう精査はしておりませんが、青梅市さんはこれだけのバスを持っているのです。これがないというと、これと同じようなサービスを自前でやろうとすれば、1億や2億ではとうてい足りないと思います。かなり地域も広いですし、これは民間の活力を使った方がいいのではないかと。直観的なものですが、私はそう思っております。

○ 事務局

委員からお話のあったように、お隣の羽村市さんでは確かにコミュニティバスが走っております。どれだけコミュニティバスが走っているかによって、市の負担というのは変わってくるわけですが、手元に資料がなくて恐縮ですが、東京都のなかでコミュニティバスを運行されている自治体では、もっと公共負担をしてコミュニティバスを維持しているといったような市も、たしか5千万を超えるような自治体もあるというように認識しております。コミュニティバスを走らせていく中で、そこを維持して行くのがどこの自治体も利用者が減ってきているというような状況で、かなりコミュニティバスの維持に関してはどこも課題を持っていると聞いてございます。東京都の中では武蔵野市さんがムーバスを走らせたのが最初で、武蔵野市さんは比較的経営がうまくいっている代表例だと思いますけれども、他の自治体では負担が少なくやっているところはないというふうに認識しています。いずれにしても利用料金の値上げの検討ですとか、そういうことが他の自治体でもコミュニティバスについては行われているような状況です。

○ 座長

色々議論は尽きないところですが、今ある計画をもとに実施、施策をいくつか今回も進めてきてもらっております。話を戻してこの施策をいくつか進めていただいている中で、ご質問ご意見ございませんでしょうか。

○ 委員

この施策の中で、先ほどの「ケーブル下」の話なのですが、

○ 委員

西東京バスでございます。こちら1ページ目に記載の通り、青梅駅からケーブル下のバス路線は、弊社の方で運行しております。元々私どもは、京王グループの御岳登山鉄道のケーブルカーでございますが、そちらとJR御嶽駅を結ぶ、御嶽駅とケーブル下を結ぶバス路線を長年運行しております。こちらの路線につきましては、元々は奥多摩駅前でございます弊社の氷川営業所のバスで運行しておりました。本年の4月から、弊社の都合で乗務員確保など色々な面で奥多摩だけで運営するのが厳しくなってきたものですから、平日の午後便については、東芝さんの横にある青梅営業所で担当するというので、その4月以降この平日午後については、御嶽駅からケーブル下のバスを運行するために、回送で御嶽駅まで行くという状況がありました。一方で平成23年東日本大震災の時に、計画停電等でJRさんが計画的に運休をされるという時に、市民の足の確保ということで青梅市様・奥多摩町様からJRさんが停まって代替バスを用意されない時のためにご要望いただいたものですから、平成24年9月になりますけれど、青梅駅からJRの線路に沿いまして、奥多摩駅までJRさんが止まった時の代替経路として、その時に各駅前にバスの停留所をご用意させていただいたのですが、結果的に以降その代替路線がほぼ使われることがなくて、使ったのが昨年の大雪の時に、道路が開通して電車が開通しない唯一1日だけ運行したことはあるのですが、それ以外停留所は用意したのですが使わずじまいということになりまして、回送バスがもったいないということと、バス停も用意されているということで、この4月から、ケーブル下に向かうのは午後2時半ということで、この時間になかなか御岳山に行く方はいらっしゃらないかと思うのですが、回送を兼ねてということで運行させていただいた経緯がございます。今後は御利用状況を見ながら、土日につきましても検討させていただきたいと思いますが、今のところ予定はございません。

○ 座長

確認ですが、御嶽駅からケーブル下は路線があるわけですね。

○ 委員

そうです。その間は1台ないし2台でピストン輸送していますが、車庫の行き帰りに新たに利用できるようにしたものです。

○ 座長

JRで御嶽駅まで行けば、そこから先はバスがあるということですね。それにプラスしてこのJRに沿った路線もバスが回送で走っているの、それに乗れるようにしていただいたということですね。

○ 委員

この計画について、1点皆さまからのお話等踏まえてお尋ねしたいことがございまして、地域の総合計画とこの公共交通と何か関係があったかどうか教えていただきたいのですが。先ほどご説明いただいたところと関連して、転入者MMの話で転入者がどれくらいの状況であるか、この先人口減少をくい止めるために色々な施策という話があったかと思うのですが、その中で公共交通が位置づけられていたのかどうかということについて、もしお分かりでしたら教えていただきたい。

○ 事務局

基本的には青梅市の総合長期計画を踏まえての計画ということでございますので、公共交

通についてもこうした基本計画に基づいて長期計画に位置づけられておりますので、その考え方をその計画の中には反映しております。

○ 座長

先ほどありましたけれど、ひとまちしごと創生本部の一つの中にコンパクトシティプラスネットワークという概念が出されています。それは基本的には、先ほど離れている所に高齢者が住んでいたりというようなこともありましたけれど、国が今進めているのはそういった所をなるべく公共交通がある所へ集約しようと、こういう動きです。そうでないと公共交通ばかりネットワークを広げざるを得なくなってしまうので、そういった所は都心というか駅前に移ってもらう、というような方向で国の方も動いているというところです。ただこれはなかなか難しい面もあって進まないところでもありますけれど、そういった土地利用、都市のあり方と公共交通は密接ですので、ここは公共交通の議論ですけれど、そういった議論もぜひ一緒にできれば、そういった方の検討会もあると思いますので、そういったところと連携を図りながらやっていければと思っております。

私から9ページのことについておうかがいさせて下さい。表の中の②に運行本数が1日に9本とありますが、これは、先ほども議論ありましたが、前のサービスの戻すということなのですが、今はバスが6本でしたか、何本かあると思うのですが、これにプラスアルファ9本ということでしょうか。

○ 事務局

この9本の数え方ですが、これはここに書いてございますように「新たな公共交通」の概略運行計画ということで、またこの公共交通基本計画においても既存バス路線との競合は避けるというような方向で、最終的には9本という形で運行ができればと、9本が5本に減ったという中で、減便前と同数の便数を確保していきたいという考え方でございます。ですからダブってということではありません。

○ 座長

合わせてということですね。分かりました。そのほかいかがでしょうか。このような活発な議論はどんどんやっていきたいと思いますが、時間もありますのでこのあたりで、この推進状況についてはここで一度議論を打ち切らせていただきます。では引き続き、事務局の方でこの推進を進めていただきたいと思います。

(3) 青梅市公共交通ガイドの改定について

○ 座長

「協議事項(3)青梅市公共交通ガイド改定」について、事務局より説明をお願いします。

○ 事務局

(資料3にて、青梅市公共交通ガイド改定について説明。)

○ 座長

今、前のバージョンを配っていただいておりますので、それと見比べて何が改善されたか確認いただければと思います。このガイドに関してご質問ご意見ございますでしょうか。

○ 委員

これは見やすくなっているとは思いますが、ただ、これを全戸に配布は難しいと思いますので、できたら青梅市のホームページに、もっと分かりやすく載せていただいたら良いのでは

ないかと思うのですが。実際青梅市のホームページで見ても小さくて見えないというか、もっと分かりやすくできないでしょうか。できたらバス停をクリックすると時刻表が出るような形にできないものでしょうか。バス路線ももっと小さくて、これは見やすいのですが、青梅市は他の市と比べて、ホームページは八王子市とか武蔵野市の方が見やすいのですが、私の気のせいでしょうか。何かもっと工夫した方がいいのではないかと思うのですが。

○ 事務局

只今ご意見いただきました、ホームページ上の記載方法につきましては、ホームページの担当の方もございますので、いまご意見としてうかがって、できるだけ改善ができるかどうかを検討して、できる改善はしていこうと考えます。

○ 委員

駅のバス停の所だけは拡大図が出てくるのですが、それ以外のバス停は何も反応しない。やはり乗る人が分かるようにした方がいいと思います。

○ 座長

ぜひ今の点も踏まえて改善できるものはしていただきたい。よろしくお願いします。

○ 事務局

一つ一つのバス停でそこを青梅市のホームページ上で時刻を表すといったような所はなかなか難しい部分もあろうかと思えます。ただ西東京バスさんや都営バスさんまた西武バスさん各社のホームページ上ではかなり細かく、バス停の時刻表ですとかそうしたものが見られるようになってございますので、そうしたもののリンクですとかそうしたことも含めて検討させていただきたいと思えます。

○ 座長

たしかに今はホームページとか、電子的なものの方が便利だと思いますので、工夫をいただければと思います。そのほかいかがでしょうか。

○ 委員

全く違うことなのですが、やはり公共交通に乗りたくなるような仕掛けが欲しい。例えば成木行きのバスに乗ると吹上トンネルですとか、小曾木に行くトンネルとか、バス停以外のところで解説が流れるような仕掛けが欲しいのでは。乗ってみたいくなるような。10年20年住んでいて、青梅の歴史を青梅の人は知らないのです。そういうところの仕掛けを作ったらいかがかなと思います。

○ 座長

実は先ほど説明のありましたMMとはそれに近いものがありますので、促進をする一つの方策としてぜひここでも議論ができればと思っております。すぐには実施も難しいのですけれど、できるものはやっていって欲しいと思います。ガイドも今のご意見も、ぜひ乗りたくなるような物があれば、ホームページでは柔軟にもできますから。

○ 委員

成木街道も旧鎌倉街道ですから、そういうものがちょこちょこことバスの中で流れれば、バスを降りて歩こうかと、バスに乗って行ってみたいと思うようにした方がいいのではないかと思います。

○ 座長

基本的にバスに乗るというのは、乗ることが目的ではなくて目的があって乗るわけですから、その目的をしっかりとということだと思います。

○ 委員

目的を作ってあげる事なのです。

○ 座長

その所は特に観光地ですから、観光情報とあわせて、ということも検討していただきたいと思っています。ガイドの中でどの程度、今回は間に合わないかもしれませんが、今後できるだけ少しずつ入れて魅力的なものになればいいと思います。

○ 委員

青梅市史に出てくるような固い文章ではなくて、青梅外伝的なものが流れれば、今度行ってみようとなるのでは。

○ 座長

分かりました。そのあたりはバス事業者さんとも相談になりますので、ぜひ協議をさせていただければと思います。ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。ではガイドにつきましては、今ご提案いただいた内容で進めさせていただきたいと思っています。よろしくお願ひ致します。それでは協議事項は以上ですね。そのほか何か皆さんからご意見ご要望ご質問ございますでしょうか。では、活発なご議論いただきましてありがとうございます。引き続き、活発なご意見等をいただきながら、より良いものにできればと思っております。議事進行にご協力いただきましてありがとうございます。

5 閉会

○ 会長

(閉会の言葉)