

## 第57回青梅市公共交通協議会議事要旨

日 時 令和7年12月17日(水)午前10時から午前11時40分まで

会 場 青梅市役所2階災害対策本部室

出席委員 15名、代理 3名

宮口会長、石坂座長代理、細金委員、杉山委員、井上委員(新田氏代理)、黒田委員、  
秦野委員(豊田氏代理)、池田委員、高筒委員、木崎委員、薰田委員、三ツ木委員(石山氏代理)、  
宮崎委員、井口委員、北嶋委員、中山委員、小林委員、黒山委員

傍聴者数 4名

事前配付資料

議事次第

青梅市公共交通協議会委員名簿

資料1:報告・協議資料1

当日配付資料

参考資料1:青梅市議会 環境建設委員会、全員協議会(要旨)

参考資料2:河辺南公共交通推進委員会・公共交通施策の実施にかかる協議結果(議事要旨)

### 1. 開会

### 2 議題

#### 【報告事項】

1. 前回協議会の振り返り
2. 第58回青梅産業観光まつりでの公共交通利用促進の取組について
3. マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の本格実施について

#### 【協議事項】

1. 公募委員の承認について
2. マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の今後の拡充について
3. 河辺町1~3丁目地区における新たな公共交通の本運行(案)について
4. その他

### 3. 閉会

## 1. 開会

○事務局から委員の改選について報告

## 2. 議題

### 【報告事項】

○座長代理

それでは規約にもとづき進行を務めます。

最初に、報告事項1、前回協議会の振り返りについて事務局から説明をお願いします。

○事務局

報告事項1について資料の2ページを説明

○座長代理

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見はありますか。

ないようですので、報告事項の2、第58回青梅産業観光まつりでの公共交通利用促進の取組について説明をお願いします。

○事務局

報告事項2について資料の3～9ページを説明

○座長代理

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見はありますか。

ないようですので、報告事項の3、マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の本格実施について説明をお願いします。

○事務局

報告事項3について資料の10～23ページを説明

○座長代理

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見はありますか。

○委員

この間の費用負担は、どのくらいでしょうか。

○事務局

10月15日から11月30日までの市の助成額は、およそ360万円でした。

○委員

前回も質問しましたが、支払いに時間がかかることによる乗務員の負担について、結局どういうシステムで実施されるようになったでしょうか。

○事務局

利用方法は、資料1の16ページで示しています。乗車の際は、マイナンバーカードの運賃助成を受けるということを乗務員の方にお伝えいただくことをお願いしております。降車の際は、運賃の2分の1の額を上限に100円単位の助成希望額を乗務員の方に伝え、マイナンバーカードをタッチした後、運賃から助成額を引いた残額をお支払いいただくことになります。

なお、現状の乗務員の対応については、担当事業者からコメントいただけますと幸いです。

○委員

助成の利用は高齢者が多いですが、乗車の際、「運賃助成を受ける」とお伝えいただけないケースが半分以上です。

通院でのご利用が非常に多いなか、病院敷地内での降車手続きにより時間がかかることから、できるだけ乗車の際にお伝えいただけないと、降車時の駐車場所を事前に考えることができるなど、スムーズな対応ができると思います。

また、乗務員からは、できる限り操作を簡潔にしていただきたいとのことです。

さらに、利用者の声でもありますが、市が運賃を全額助成するのが良いのではとの声もあります。

○座長代理

乗車の際に、なかなか伝えていただけていないということですが、登録時などにしっかり説明するなど、なるべくスムーズに進むよう事務局の方で工夫していただけないとよいと思いました。

○委員

障害や高齢の方を対象にした移動サービスは、すでに様々な種類があり、そちらからマイナンバーカードの運賃助成に移行された利用者が結構いると思いますが、その辺りの重複が少し気になります。

○事務局

登録の手続きの際、これまでどのようなサービスを使っていたかは聞いていないので、事務局としては把握しておりません。

○座長代理

非常に多くの方が利用されていると思いますので、今後も、協議会の場で議論させていただき、より良い事業として進めていければと思います。

そのほかご意見ございますか。ないようですので、協議事項1、公募委員の承認について説明をお願いします。

【協議事項】

○事務局

協議事項1について、資料1の24ページを説明

○座長代理

ありがとうございました。選考は適切に行われているようですが、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長代理

それでは、北嶋氏を当協議会の委員に承認することいたします。

次に、協議事項2、マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の今後の拡充について、事務局から説明願います。

○事務局

協議事項1について、資料1の25ページを説明

■今後、登録率および利用率の向上を目的として、対象事業者や登録手続きなど事業拡充に関する事項について研究・検討していく。

■対象事業者は、西多摩交通圏内のタクシー事業者、市内に事業所がある介護タクシーを候補とする。

・介護タクシーは、一般乗用旅客自動車運送事業の福祉輸送事業限定になり、その拡充ができるかどうかを研究する。具体的には、対象事業者が拡大することで現状の利用者にとっての選択肢は広がるが、運賃体系が一般のタクシーと異なる部分が課題の一つとなる。

■登録手続きは、1点目として代理人による申請、2点目として受付場所の増設の可能性を研究、検討していく。

・代理人による申請について、現状は、登録の際、本人がマイナンバーカードの利用者証明用電子証明書の暗証番号を入力することとしている。今後、代理人による申請も可能とするために、今後、マイナンバーカードの申請手続きを参考にしながら、なりすましなど不正防止に留意した運用等を研究していく。

・受付場所について、現在は、市役所のほか市内の西部および北部地域にあたる梅郷・沢井・小曾木・成木の各市民センターで行っているが、これを7つの市民センターに拡充することを検討していく。

#### ○座長代理

ありがとうございました。ご質問あるいはご意見はありますか。

#### ○委員

これまでの経験から、ボランティア送迎を実施しているとき、この利用者の方がなぜ対象なのかといったケースがありました。普通にタクシーに乗って困らないですし、タクシー乗務員の方は皆さん親切ですから、手伝ったりしてくださるわけです。利用者にとっては、どちらが安いか、どちらが手間をかからず頼めるかということが判断基準になると思います。

ところが、一方は介護保険事業や福祉の事業であることから、市の負担がどのような構造になっていくのかという点が少し心配ですし、逆に市の負担が増えることにならないのか、制度が歪むことにならないかという点が少し気になります。その辺りをうまく棲み分けられるような仕組みがあると、良いと思います。

#### ○事務局

本事業は、高齢者等の外出機会の増加を大きな目的としてスタートしており、今後は様々な意見をいただきながら、対象事業者の拡充なども考えていくところになります。予算の部分や、いただいた意見の影響する部分は他部署などと情報共有しながら、検証していきたいと思います。

なお、本事業は、青梅市地域公共交通計画に位置づけられている施策であり、市の公共交通施策の一環としての取組ですが、いわゆる福祉交通的なイメージも含まれているところです。今回は、高齢者等の交通弱者に対象を限定して実施していますが、公共交通と位置づけている鉄道、路線バス、タクシーのうちの一つであるタクシーを活用した、移動支援となります。試行段階では高齢者等を対象としていましたが、本格運行段階では障害者を追加させていただきました。

このように、福祉交通や福祉施策的な性格も持ちながら進めているところですが、市の負担の考え方については、府内でも議論しながら進めています。公共交通と福祉交通では、経費の考え方方が異なってまいりますので、その辺りはなかなか明確に区分することが難しいのですが、公共交通施策の一つとして、このマイナンバーカードを活用した運賃助成事業を進めるようになりましたので、いただいたご意見も踏まえ、事業の考え方として、福祉的な視点も持ちながらどこまで踏み込んでいくか、この協議会のなかでも御議論いただきながら進めたいと考えております。

○座長代理

ありがとうございます。今後は福祉部局とも協議いただき、研究・検討を進めていかれるということですで、年度内予定の次の協議会もしくは来年度以降の協議会で色々ご提案していただき議論し、方向性を少しづつ固めていければよいと思います。

その他、こちらに対してご意見ご質問等ございますでしょうか。お願ひいたします。

○委員

事業の拡大について研究・検討することですが、一方で予算の範囲内のことから、今後、途中で予算がなくなり利用ができなくなった場合、利用者への問い合わせやクレームがあると、現場などに混乱が生じると思います。その辺りはどう考えていますか。

○事務局

この事業は、原則予算の範囲内で行っていくというところですが、登録状況等の推移をみながら、予算を積算してまいります。予算が足りなくなった時は、早めに登録者の方へ周知することを心がけてまいります。事業者の方には迷惑のかからないような形での運用を考えています。

○座長代理

利用者に直接周知する方法がなく、難しいところだと思います。乗車したら活用できないということになると、事業者側にも利用者側にも迷惑になるかと思います。そういうことがないよう、かなり厳しめの見積もりを立てていただき、対応いただければと思います。

○委員

質問は2点あります。1点目、今後、市内に事業所がある介護タクシーの事業者を対象とすることについて研究、検討していくことですが、現時点では介護タクシーの事業者や、障害者や高齢者の方からの意見、要望はありますか。

2点目、青梅市高齢者等タクシー運賃助成事業実施要綱第3項の助成対象者(5)のただし書きでは、福祉バスの利用登録がある者や福祉有償輸送の利用登録がある者などは除くとありますが、本格実施する前に、このようなサービスを行っている事業者に伺いましたか。また伺ったとして、それに対して何か意見はありましたか。

○事務局

1点目について、介護タクシーに関して、介護タクシー事業者や市民の方から意見はいただいています。

2点目について、ただし書きにある福祉バスや福祉有償輸送に関連する部分の確認は、それらを運行している事業者からは、特段意見はとっておりません。

○委員

先ほどの財源に關係する部分では、福祉バスは市が委託しているものであり、福祉有償輸送は東京都の補助金を受け、また市も補助金を出して運営しているものであります。今後は、対象事業者として介護タクシーが候補にあがっていることから、障害者や高齢者の方の要件の見直しも場合によっては出てくるかもしれません。このような事業者に意見を聞きながら、反映していただければと思います。

○事務局

事業者への意見、それから市の内部での協議等も重ねながら、より良い形で進められればというところで検討していきたいと思います。

○座長代理

かなりきめ細かな形で、想定事業者にヒアリング等で状況を把握する必要があると思います。そうでないと、福祉事業の依存のしわ寄せが来てしまっては元も子もありません。また、現在運行サービスしている京王自動車が不利益を被る可能性もあります。今後各事業者の意見を聞き、新規参入も含めて検討していただければと思います。

○座長代理

それでは、マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の今後の拡充について、承認することに異議はありませんか。

○全委員

異議なし。

○座長代理

この内容で、承認します。

次に、協議事項3、河辺町1～3丁目地区における新たな公共交通の本運行(案)についてです。事務局から説明願います。

○事務局

協議事項3について、資料1の26～30ページ、参考資料1、参考資料2を説明

■本運行は、令和8年7月開始を予定。

■行区間や路線は、令和6年度に実施した実証運行と同一のものとする。

■事業区分は、道路運送法第78条第2号に規定する「自家用有償旅客運送」とする。

・自家用有償旅客運送とは、地域住民などの生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者による運送が困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議を調えた場合、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人などによる自家用自動車を使用した有償の旅客運送を指す。

・一例として、実施主体を市が、点呼などの運行管理を交通事業者などが担い、二種免許取得者だけでなく、一種免許取得者で指定の講習を受けた者を乗務員とする運行ができる。

・乗務員は、他の自治体の事例を参考に、市の会計年度任用職員、シルバー人材センター、一般社団法人などを広く検討する。

・今回、河辺町1～3丁目地区における新たな公共交通の本運行(案)については、東京都交通局、西東京バス(株)、西武バス(株)、京王自動車(株)のいずれの事業者も、一般旅客自動車運送事業(緑ナンバー)での運行は困難であるとのことだった。この結果を受けて、市が実施主体となり、道路運送法第78条に規定する自家用有償旅客運送事業(白ナンバー)での運行を主に、運行開始に向けた準備を進めることとした。

■運行形態は定時定路線とする。また、運行日は月曜日から土曜日までとし、日曜日、祝日は運行しない。

■運行便数は、おおむね1時間から1時間30分に1本程度、1日5～6便程度を予定する。

■料金は、片道200円とする。

・実証運行では片道100円としたが、実証運行の利用者や地域住民アンケートなどの結果を踏まえ収支率を算出したところ、片道200円の収支率が最も良く、また、他の交通事業者の初乗り運賃等

を参考に、片道200円が持続可能かつ短距離の生活交通の役割を果たすと判断した。

- ・収支率はそれでもなお10%を下回る状況が見込まれることから、本運行開始後も収支状況を本協議会で報告し、運行計画の見直しや改善を検討し、協議会で審議できるよう調べていく。
- ・実証運行時と同じような回数券を考える。

■停留所は、10ヶ所設ける。

- ・実証運行の需要をもとに、河辺駅南口～河辺町1丁目間での折り返し便を設定する。

■車両は、比較検討のため、異なるタイプの車両をそれぞれ1～2か月程度レンタルし、令和8年度中の購入を予定する。

- ・1台は実証運行で使用したヤマハ発動機のAR-07であり、もう1台はシンクトゥギャザーのeCOM-4を予定する。
- ・どちらもエンクロージャーがついており、シンクトゥギャザーは車いすで乗車できる車両である。価格は、ヤマハが約500万円、シンクトゥギャザーが約1,500万円である。
- ・比較にあたっては、大きさ、座席の配置などがあるが、利用者や地域住民、乗務員の意見を伺いながら検討していくこととした。

■今後の予定は、条例制定のための手続き、運行管理を委託する事業者との協議、道路運送法第78条登録申請手続きなどを経て、令和8年7月に自家用有償旅客運送による本運行開始とする。

- ・市が運行主体となるにあたり、運賃を收受するためには、条例の制定など一連の手続きが必要となる。それらを進めるには、6か月程度時間がかかることから、今回、7月運行開始とした。
- ・6か月の間に乗務員の確保や講習などが実施できるよう、同時進行で準備を進めたい。
- ・なお本運行案については先日、青梅市議会で報告し、河辺南公共交通推進委員会で協議したところである。

○委員

フィーダー交通ともなる河辺町1～3丁目地区における新たな公共交通の本運行を受けて、今後他地区への展開にあたる際は、目的をもう少し分かりやすくしておくことが重要だと思います。マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業と重なる部分もあるため、もう少し整理しておいた方がよいと思います。

もう一つは、今後路線バスの利用が減少し、路線バスの廃止代替としてコミュニティバスを運行することもあるかもしれません、コスト負担による料金設定に影響してくるかと思いますので、そうした場合の考え方について、先ほど事務局から説明がありました福祉と公共交通で費用に対しての考え方方が大きく異なるということも含め、整理しておく必要があると思います。

○事務局

目的について、河辺町1～3丁目地区における新たな公共交通の本運行のよりどころは、地域住民の移動に不便がある地区を対象に新たな公共交通を導入するとした、青梅市地域公共交通計画にあります。既存の公共交通を維持、確保していくことを前提に、フィーダーとなる部分に新たな公共交通を導入し、利便性を向上させ、鉄道と路線バスのサービス圏外を解消していくものです。目的は、この施策を進めるなかで、しっかりと周知をしていきたいと考えております。

次にコスト負担の考え方についてです。マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業は、対象者を限定して進めている事業であり、福祉交通的な対応というところがあります。一方の河辺町1～3丁目

地区における新たな公共交通の本運行は、運賃を払えばどなたも利用できるものとなり、公共交通としての考え方をしっかり周知していく必要があると考えています。

○委員

今回、緑ナンバー(一般旅客自動車運送事業)から白ナンバー(自家用有償旅客運送事業)に変わることで、乗り残しの制約は変わるものでしょうか。

また、車両は2車種で比較検討したうえで購入することですが、安全性の問題や暑さ寒さの問題からみると、これまで議論を重ねてきたことは承知はしていますが、選定について、もう一度改めて考え直すとか、またはその理由をもっと明確にするとか、コスト面も含め、市民の疑問に答えられるようにしておくことが重要だと思います。

○事務局

車両については、2車種をお示ししているところではありますが、今後、車種選択については、コスト面も考慮し幅広く検討していきたいと思います。

○座長代理

これまでの実証運行は、10月と11月であり季節的には一番いい時期で利用しやすかったと思いますが、今回は7月からの開始ということで暑い時期や雨の多い時期となりますので、地域の方を巻き込みどのような車両がよいかという点を実体験ベースで議論していただき、地域の方が担っていけるような公共交通としていければよいと思います。

○事務局

車両については、これまで地域住民と協議するなかでグリーンスローモビリティを選定してきた経緯があります。様々な車両の案があったなか、この地域の特性である狭い道路幅員、非常にきつい高低差があることを踏まえ、令和4年度に試乗会、令和5年度に無償での実証運行、令和6年度に有償での実証運行をしてきたところです。本日の協議の場では、グリーンスローモビリティの2車種を示させていただきますが、あわせて様々な意見をいただくなかで、少し選択肢を広げて考えてきます。

○委員

緑ナンバー(一般旅客自動車運送事業)から白ナンバー(自家用有償旅客運送事業)に変わるとどうな、車両制限令による影響は変わるものでしょうか。

○事務局

車両制限令につきましては、改めて道路管理者等と協議しながら確認してまいります。

○座長代理

自家用有償旅客運送事業でスタートするなか、さらに進めると福祉車両とライドシェアとするような形もあると思いますので、そのようなところを次の施策として色々案を出していただき議論し、固めていければよいと思います。

○委員

懸念材料が2点あります。1つは、近隣自治体でコミュニティバスがたくさん運行しているが、利用してもらえるよう運行本数を多くすると市の負担額が大きくなってしまいます。もう1つは、ある地区で運行を始めると当地区でも運行してほしいという話になり、どんどん広がる傾向になり総じて市の負担額が増えてします。とくに25万人以下の都市では財政的に厳しいところもあるため、そのあたりが懸念されます。

また、運営について、白ナンバー(自家用有償旅客運送事業)でスタートするということですが、NPO法

人が運行することになれば、市は条例を作らなくてもよいと思います。講習を受けて一般の人が運転することは、自分も経験がありますがなかなか大変です。やはりタクシー事業者やバス事業者などの運営のプロがよいと思います。毎日の車両点検や点呼などが確実に行われるかということも懸念されるところです。

市の職員の感覚は、交通問題について全体のことはわかるかもしれません、個々の事業への関わりは素人であるため、毎日の点検や点呼は大変だと思います。このため、しっかりした交通事業者に依頼された方がよいと思います。市長の交代で事業がストップすることもありますので、あまり体裁に拘らず進めた方がよいと思います。

#### ○委員

状況によっては、スタートはしたが見直さなければならないという部分が出てくるかとは思います。ただし全体の制度としては、持続可能なものにしていく必要があるため、コスト負担を市としてどのような考え方で進めていくのかなどについて修正していくのは構わないと思います。ただし、その考え方は、適宜適切に示しながら進めていくべきと思います。

#### ○座長代理

これから市内の色々なところで展開していくことを見据えると、どのような種類のコスト負担があり、どのくらいの利用者あたりのコストになるかということがベースになると思われ、また、他の交通事業者との関係性も色々変わってくるかと思います。このため、一定のポリシーを持っていないとなかなか前に進まないと思います。

今後、本運行にはなりますが、これまでの2回の実証運行による蓄積が多くあると思いますので、そのようなところから可能な限り説明できるところを探し出し、政策として、市民の皆さんに納得していただけるようなものができればよいとは思います。

#### ○委員

運輸支局の立場から安全面について補足させていただきます。自家用有償旅客運送事業の登録をするうえでは、道路運送法上の規定に則って進めるものであるため、登録の要件として運行管理体制についても安全面からの評価がありますので、登録時の体制ということでは、問題ないものが登録されるというのが前提となります。

その後、実際の運用のなかで適切に行われるかというところで、うまくいくのかという懸念があろうかと思われますが、自治体が主体となり自家用有償旅客運送事業を行うという事例が、全国的にはいくつかありますが、都内にはないこともあります。

運行に関して不慣れな部分があろうかと思われるため、登録される場合は適切にフォローします。

#### ○座長代理

安全管理は最も重要な点ですので、今後、市が運行主体となる場合もかなり責任が重大になるため、安全管理面の体制を十分にしていただき、地域公共交通として進めていただければと思います。

#### ○委員

事故が起きたときの責任はどうなるのでしょうか。また、路線バスやタクシーと競合することはないでしょうか。また走行中、地域外からくる車両が認識しないと安全面で懸念があります。

#### ○事務局

事故発生時の責任は、基本は運行主体となります。

他の交通事業者への影響は、交通空白地の運送になることから、路線バスやタクシーによる運送が見

込めない地域に対して実施するということとなります。路線バスと並走する区間は一部ありますが、需要を見込むメインの区間は重複しないよう設計してまいります。

走行中の安全性は、車種にもよりますが、グリーンスローモビリティであれば一般的には時速19キロまでしか出ません。実証運行した際は、期間中、立て看板や張り紙を多数貼り、注意喚起にあたりました。今後、本運行にあたり仮に速度の違う車両が走る場合でも、交通管理者などと協議しながら、周知を徹底する予定です。

○座長代理

事故があつたときの責任の所在はかなりシビアなことだと思いますので、あらかじめ想定するなど、詳細に検討すべき事項であると思います。

○委員

これが市域の北部に展開した場合、グリーンスローモビリティのエンクロージャータイプであると、熊の出没があると怖いなと思います。

○座長代理

意見として承っておきます。その他いかがでしょうか。

○委員

令和8年7月に開始と示されていますが、これはほぼ決定ということでしょうか。安全性の担保や車両の選定と確保に要する時間などを考慮すると、最初に検討すべきことや続けて検討すべきことがどこなのかをもう少し見極める必要があると思います。

○事務局

さきほど令和8年7月に運行開始と説明いたしましたが、その実施に向けて取り組んでいくというところになります。条例制定に関して市議会での議決が必要なことから、およそこのタイミングになるのではと考えております。また今後とも、この公共交通協議会は定期的に開催される予定ですので、準備等の進捗につきましては、その都度説明させていただきます。

○座長代理

実際の担い手になるような方の見込みはいかがでしょうか。

○事務局

乗務員はまだ決まっておらず、広くあたっているところです。

○座長代理

色々なケースがあるかと思いますが、本来なら地域の方が交通の担い手となるという考え方が趣旨としてはあるかと思います。運行主体が市となると、どうしても他人事になってしまい地域としてはサービスを提供してもらっているという立場になってしまい、持続可能なシステムにはなりづらくなります。このため、地域の方が担っているという側面を市としてしっかりと表に出していただき、地域・当協議会・青梅市の三者それぞれの役割を持って、今後もPRしていただき、やっていただかないといけないのかなと思います。

よろしいでしょうか。

○全委員

異議なし。

○座長代理

そうしましたら、異議なしということで進めさせていただきたいと思います。

○座長代理

次に、協議事項の4、その他について、委員の皆様や事務局から何かありますか。

無いようですので、本日の協議は終了いたします。熱心な御協議ありがとうございました。

それでは、進行を会長にお返しいたします。

○会長

石坂座長代理、ありがとうございました。委員の皆様にも、熱心な御議論をいただき、ありがとうございました。皆様の御協力によりまして、円滑に議事を進めることができました。

最後に事務局より連絡事項があるようなので、よろしくお願ひします。

○事務局

事務連絡をお伝えいたします。

次回の本協議会は、令和8年3月頃の開催を予定しております。委員の皆様には、後日開催通知をご送付いたしますので、お忙しいところ大変恐縮ですが、よろしくお願ひいたします。

以上です。

3. 閉会

○会長

以上をもちまして、第57回青梅市公共交通協議会を閉会いたします。

委員皆様方、より一層の御理解と御協力を願いいたしまして、ご挨拶といたします。

ありがとうございました。

以上