

## 第34回 青梅市公共交通協議会

### 青梅市公共交通基本計画の評価および見直しについて

1. 青梅市公共交通基本計画の評価について
2. 青梅市公共交通基本計画の見直しについて








令和2年7月2日

# 1. 青梅市公共交通基本計画の評価について

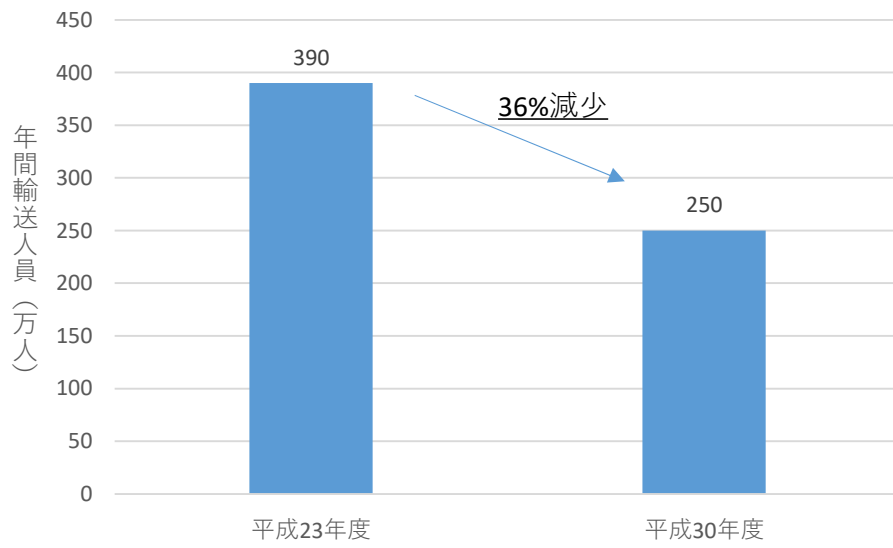
## (1) 評価結果

- 現行の青梅市公共交通基本計画について、当初設定した評価指標に基づき、計画目標に向けた改善状況について達成度評価を行った。
- 結果として、一部評価指標を除き、目標達成していないことがわかった。

表 1 公共交通改善施策の評価指標

計画目標	評価内容	評価指標	評価
【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	バスの利用促進は進んだか	① 年間輸送人員	 年間輸送人は 36%減少しており、利用促進が図られていない。
【目標2】 自家用車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築	公共交通のサービスレベルは向上したか	② 年間走行キロ	 年間走行キロは 18%減少しており、サービスレベルの向上が図られていない。
	公共交通利用が不便な人は減ったか	③ 公共交通サービス圏の大きさ	 公共交通サービス圏内の人口は、この 5 年間でほぼ変化しておらず、公共交通サービス圏の大きさは維持されている。
	公共交通の利便性に対する市民の意識は向上したか	④ 市政総合世論調査	 今後も住みたい理由で、「交通の便が良い」が 1.4 ポイント減少 今後住みたいと思わない理由で、「交通が不便」が 4.7 ポイント増加 今後重点的に取り組む施策として「公共交通の充実」が 6.2 ポイント増加 →公共交通の利便性に対する市民の意識は低下していると考えられる。
【目標3】 持続可能な公的支援制度の整備	バス路線の経営状況は改善されたか	⑤ 全体の収支率	 収支率は大きく変化しておらず、経営状況の改善が図られていない。
【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	中心市街地の活力・拠点性は高まったか	⑥ 中心3駅の日平均の乗車人員数	 河辺駅はH23時点から増加傾向にあるが、青梅駅、東青梅駅が減少傾向にあり、中心市街地の活力向上が図られていない。
		⑦ 中心市街地の居住人口、事業所数・従業者数	 中心市街地の居住人口、事業所数、従業者数とも減少しており、中心市街地の活力向上が図られていない。

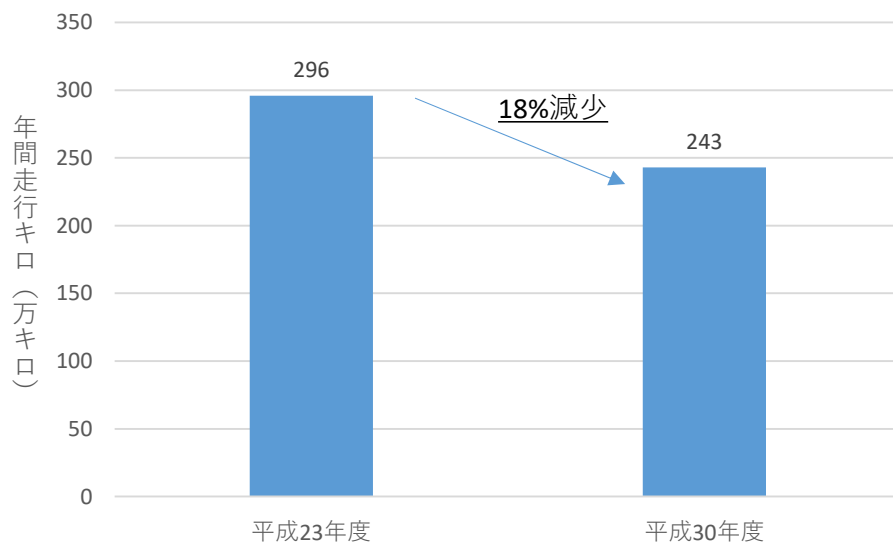
### ①年間輸送人員



資料：交通事業者資料より作成

図1 年間輸送人員（一部不明系統は除く）の推移

### ②年間走行キロ



資料：交通事業者資料より作成

図2 年間走行キロ（一部不明系統は除く）の推移

### ③公共交通サービス圏の大きさ

#### 1) 平成 22 年人口（鉄道 700m 圏域＋バス停 300m 圏域）

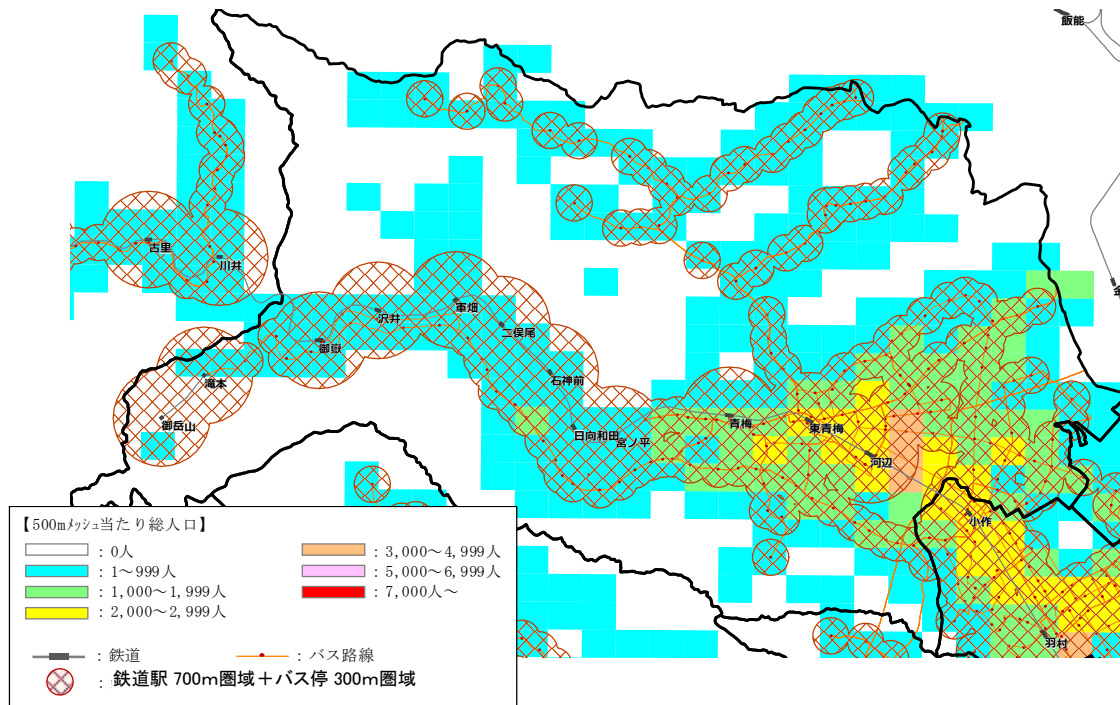


図 3 鉄道 700m 圏域＋バス停 300m 圏域と平成 22 年人口密度

資料：国土数値情報（鉄道：平成 30 年データ、バス：平成 22 年データ）、国勢調査（平成 22 年）より

#### 2) 平成 27 年人口（鉄道 700m 圏域＋バス停 300m 圏域）

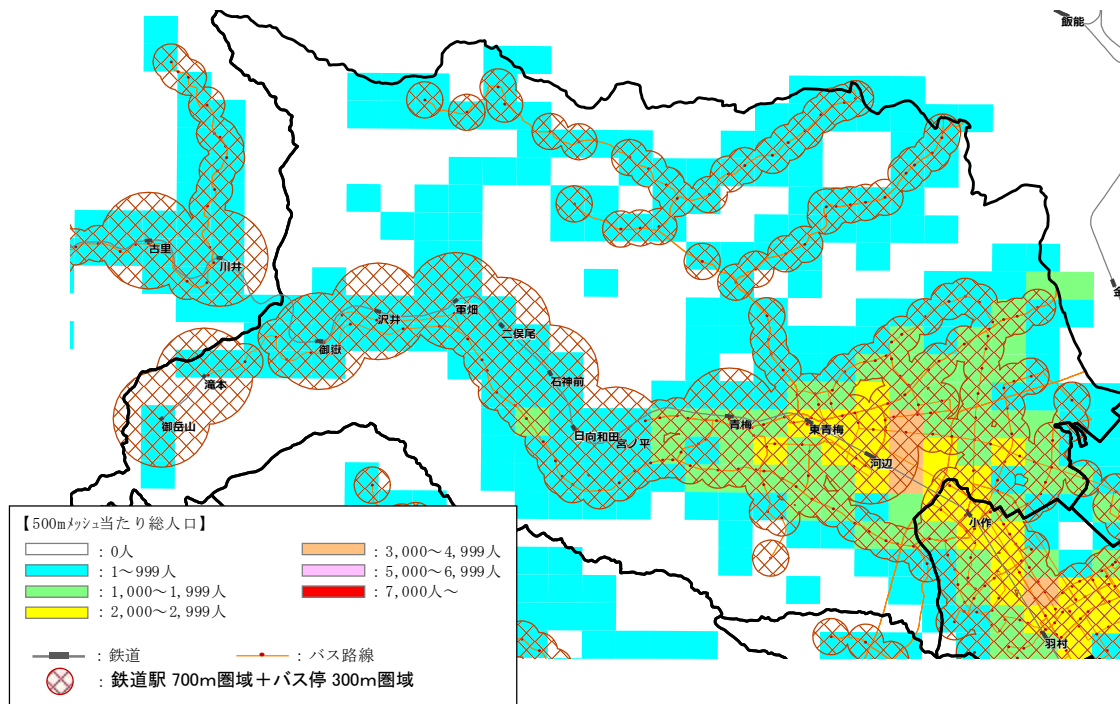


図 4 鉄道 700m 圏域＋バス停 300m 圏域と平成 27 年人口密度

資料：国土数値情報（鉄道：平成 30 年データ、バス：平成 22 年データ）、国勢調査（平成 27 年）より

### 3) メッシュ別の人口の増減（平成 22 年→平成 27 年）

平成 22 年から平成 27 年にかけてのメッシュ別の人口の増減をみると、公共交通サービス圏域外は一部地域を除いて減少傾向にある。圏域内は西側地域で減少傾向にあり、東側地域で増加傾向にある。

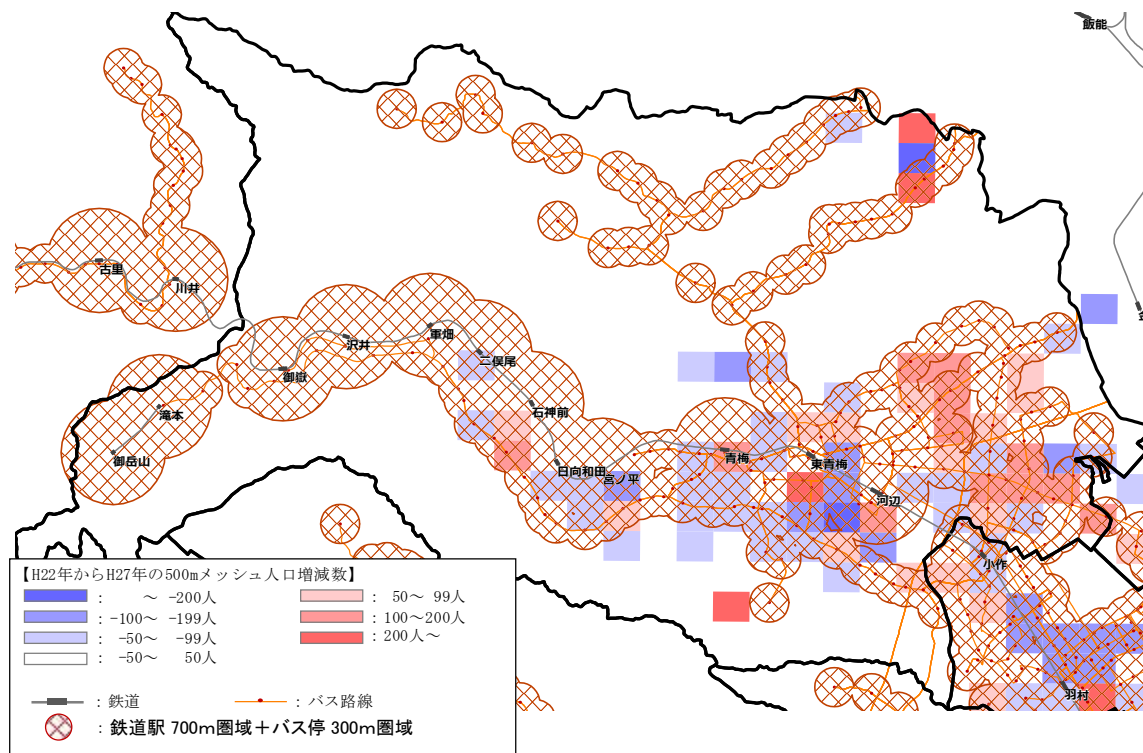


図 5 メッシュ別の人口の増減（平成 22 年→平成 27 年）

資料：国土数値情報(鉄道：平成 30 年データ、バス：平成 22 年データ)、国勢調査(平成 22,平成 27 年)より

### 4) 公共交通サービス圏域内・圏域外の人口変化（平成 22 年→平成 27 年）

圏域内人口をみると、平成 22 年は 11.5 万人、平成 27 年は 11.5 万人であり、ほぼ変化しない。一方、圏域外人口をみると、平成 22 年は 2.5 万人、平成 27 年は 2.3 万人であり約 2 千人減少している。

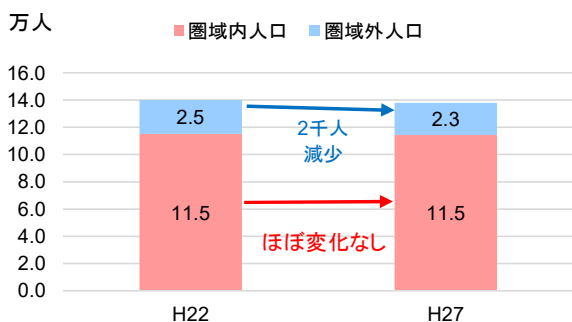


図 6 圏域内・圏域外人口の変化  
(平成 22 年→平成 27 年)

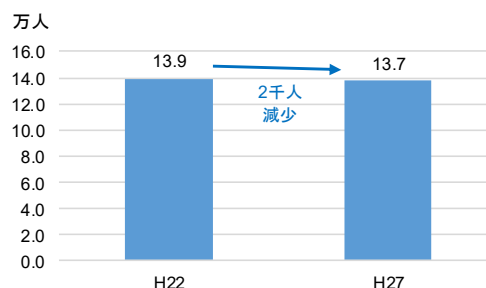


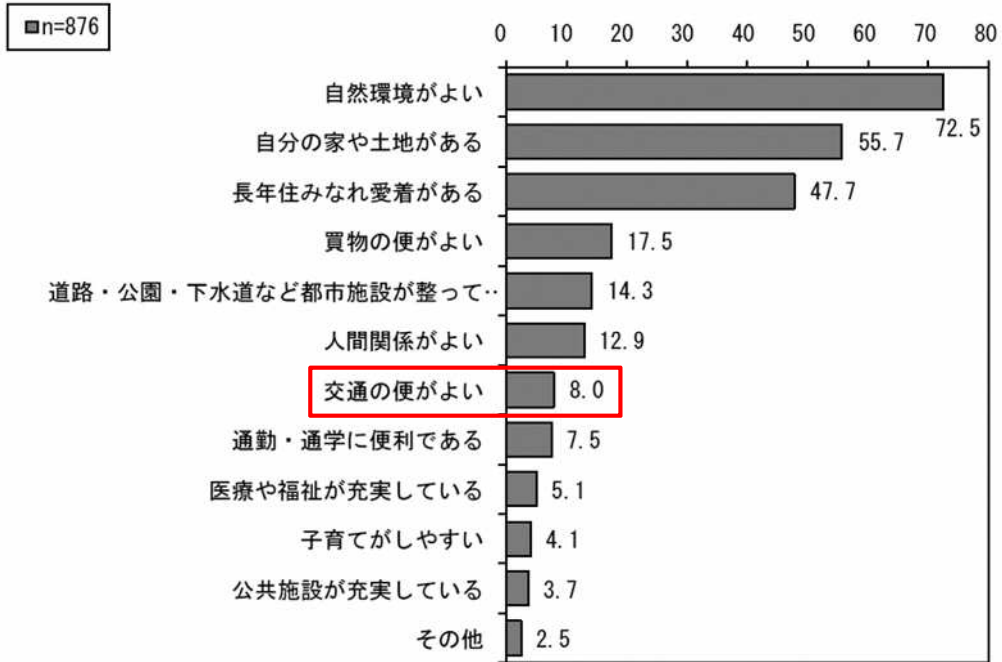
図 7 青梅市の人口の変化  
(平成 22 年→平成 27 年)

※500m メッシュの中心が青梅市内にある場合を集計対象としているため、圏域内人口と圏域外人口の合計値は青梅市の人口とは一致しない

資料：国勢調査

④市政総合世論調査

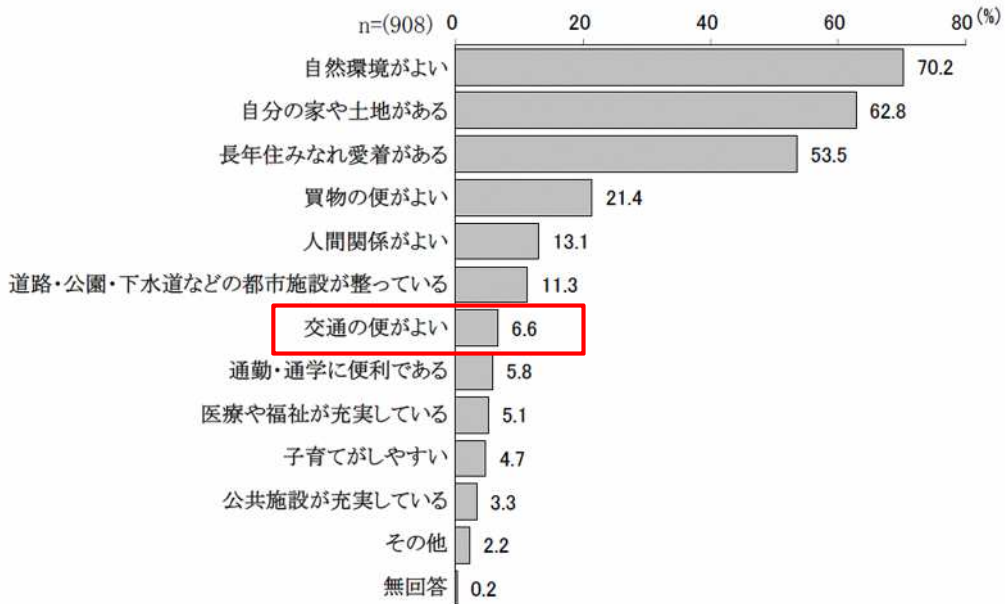
■今後も住み続けたい主な理由



資料：市政総合世論調査より作成

図 8 今後も住み続けたい主な理由（平成 23 年）

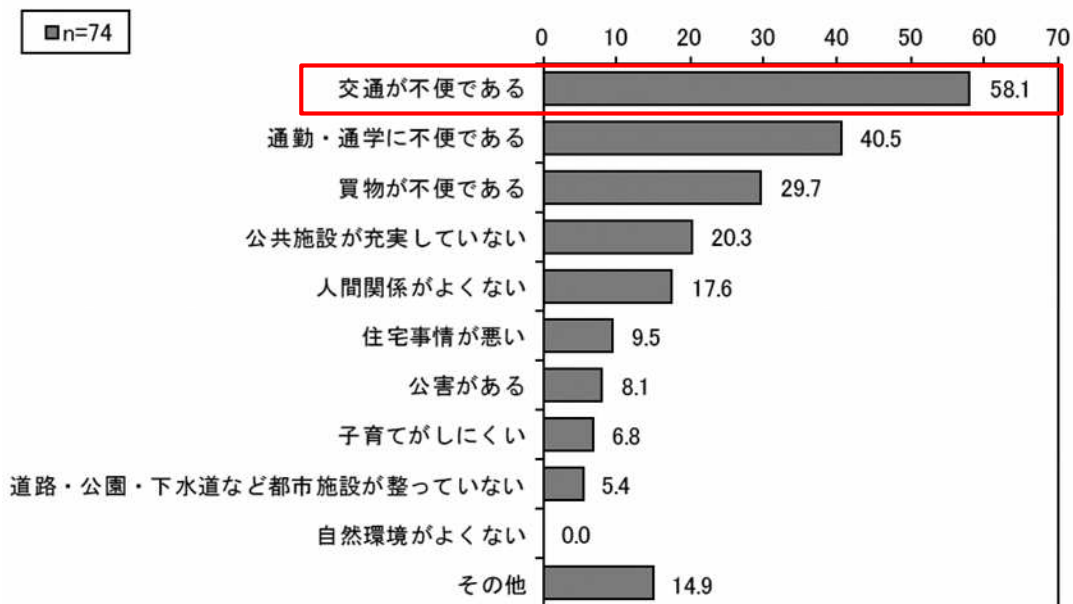
住み続けたい主な理由（「今後も住み続けたい」と回答された方のみ・全体）



資料：市政総合世論調査より作成

図 9 今後も住み続けたい主な理由（平成 28 年）

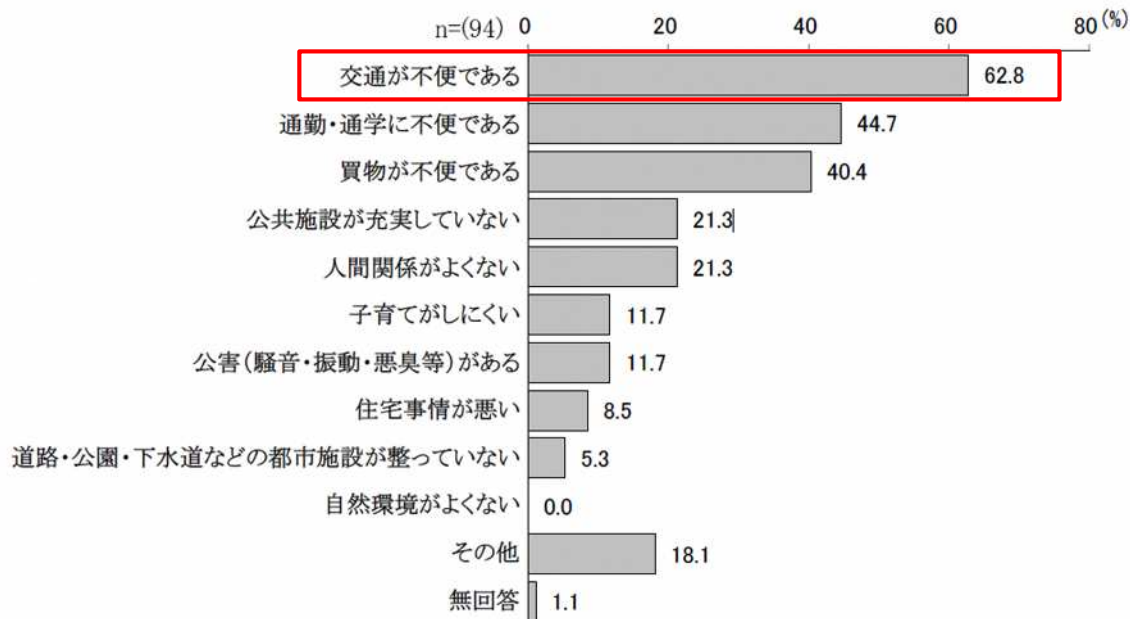
■ 住み続けたいと思わない主な理由



資料：市政総合世論調査より作成

図 10 今後も住み続けたいと思わない主な理由（平成 23 年）

住み続けたいと思わない主な理由（「住み続けたいと思わない」と回答された方のみ・全体）



資料：市政総合世論調査より作成

図 11 今後も住み続けたいと思わない主な理由（平成 28 年）



## 重点的に取り組むべき施策

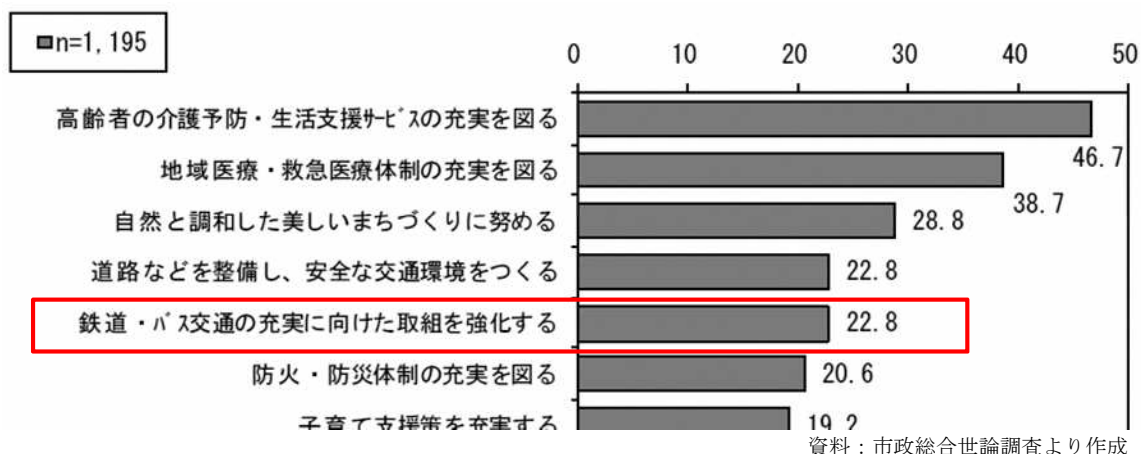


図12 重点的に取り組むべき施策（平成23年）

### 重点的に取り組むべき施策（全体）

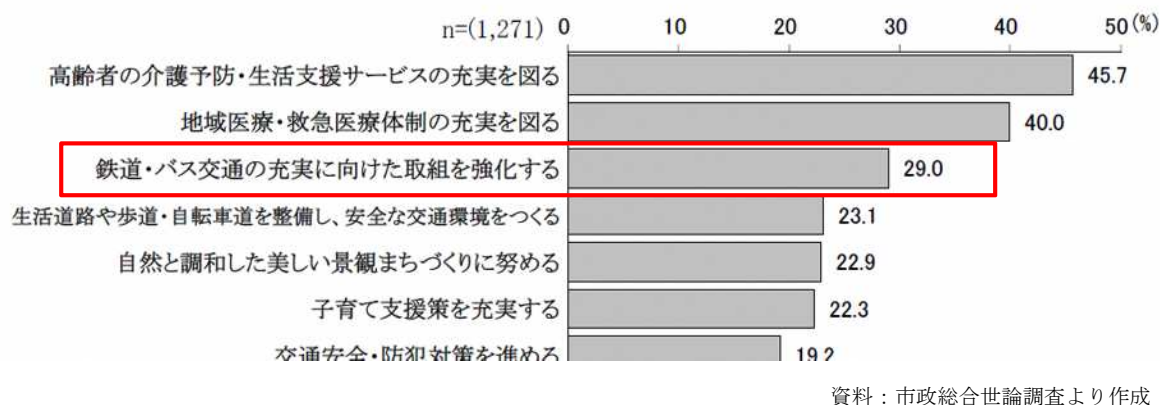


図13 重点的に取り組むべき施策（平成28年）

## ⑤全体の収支率

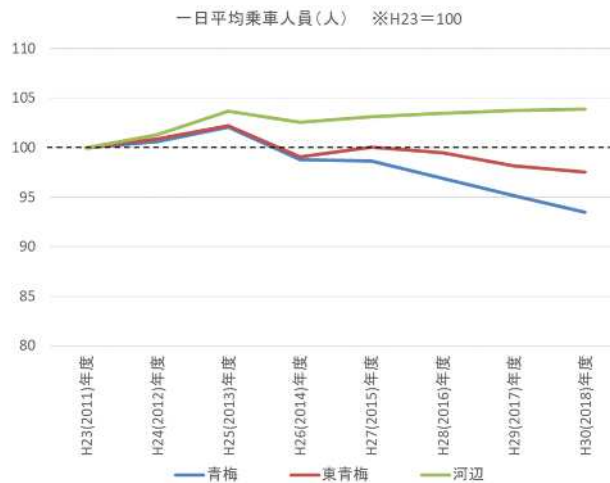
表2 バスの収支率試算値

	年間走行キロ	実車走行キロ当たり 運送原価 (武蔵・相模ブロック)	運行経費 ※試算値	運送収入	収支率 ※試算値
平成23年度	296万キロ	502円	14.9億円	8.5億円	57%
平成30年度	243万キロ	534円	13.0億円	7.7億円	60%

資料：交通事業者資料より作成



### ⑥ 中心3駅の一日平均の乗車人員数



資料：JR 東日本 HP より作成

図 14 中心3駅の一日平均の乗車人員数

### ⑦ 中心市街地の居住人口、事業所数・従業者数

表 3 中心市街地における居住人口・事業所・従業者数

	居住人口		事業所数	従業者数
平成 23 年度	7,690 人	平成 21 年度	657 事業所	4,993 人
平成 30 年度	7,252 人 (94%)	平成 26 年度	596 事業所 (91%)	4,839 人 (97%)

資料：青梅市資料、経済センサス基礎調査より作成

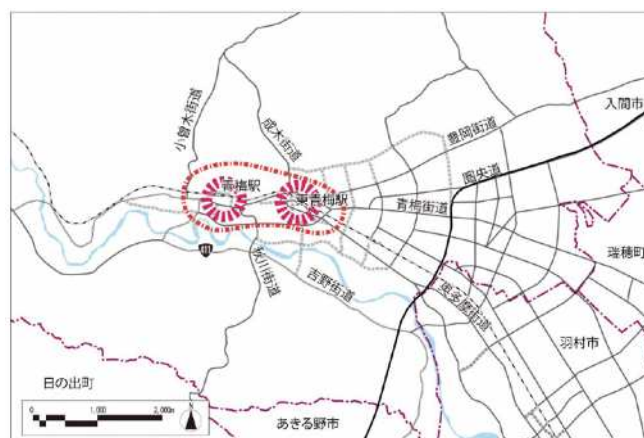


図 9 中心市街地の位置

出典：青梅市中心市街地活性化基本計画より作成

図 15 中心市街地位置図

## (2) 未達成の要因

目標達成に至らなかった要因として、以下のようなことが考えられる。

### (要因1：少子高齢化による影響)

- 青梅市公共交通基本計画の策定後、様々な公共交通利用促進策を実施してきた
- 実際に、観光 MM の実施により公共交通の利用者の増加が確認され、小学校 MM においては公共交通を利用したい児童の増加につながっている
- 一方で、青梅市では、平成 17 年度をピークに人口減少が進んでおり、65 歳以上の老年人口および割合は増加し、生産年齢人口・年少人口ともに減少している。
- 通勤通学、私事などにより移動する機会が多い生産年齢人口の減少により、移動の総数が少なくなってきており、公共交通利用の減少につながっていると考えられる

### 住民基本台帳人口(各年1月1日)

		15歳未満	15～64歳	65歳以上	合計
人口	平成23年	18,358	91,226	30,454	140,038
	令和2年	14,146	78,658	40,228	133,032
年齢構成比	平成23年	13.1%	65.1%	21.7%	100.0%
	令和2年	10.6%	59.1%	30.2%	100.0%
変化	人口	-4,212	-12,568	9,774	-7,006
	増加率	0.77	0.86	1.32	0.95

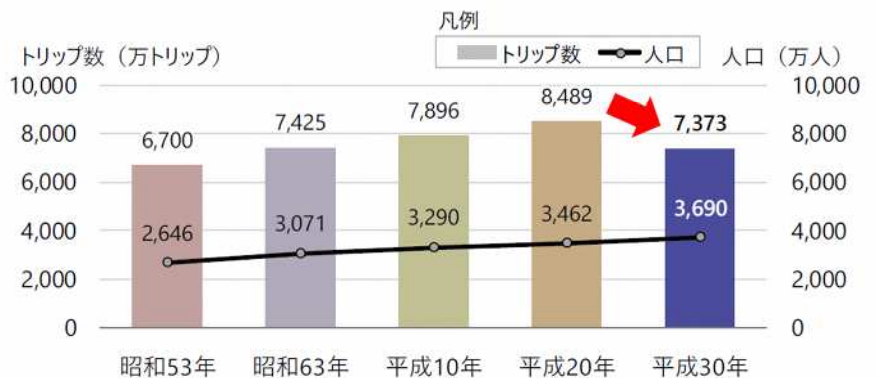
## (要因2：ライフスタイルの変化による影響)

- ここ数年において、ICT 技術等の発展により、我々のライフスタイルが変化してきている
- 日常生活を考えたときに、仕事の観点で見れば、メール等の発展により、対面での打合せ機会が減少したり、私事目的の移動の観点では、EC 市場の拡大化により、インターネットで買い物をするスタイルが広まってきていたりするなど、ライフスタイルの変化が見られる。
- このようなライフスタイルの変化により、移動の機会が減少し、公共交通利用の機会が減少してきていると考えられる

### 1. 総トリップ数

#### (1) 総トリップ数が調査開始以来、初めて減少

- 総トリップ数は増加してきましたが、今回の調査で初めて減少に転じました。
- 平成20年と比較して約13%、約1,116万トリップ減少しました。



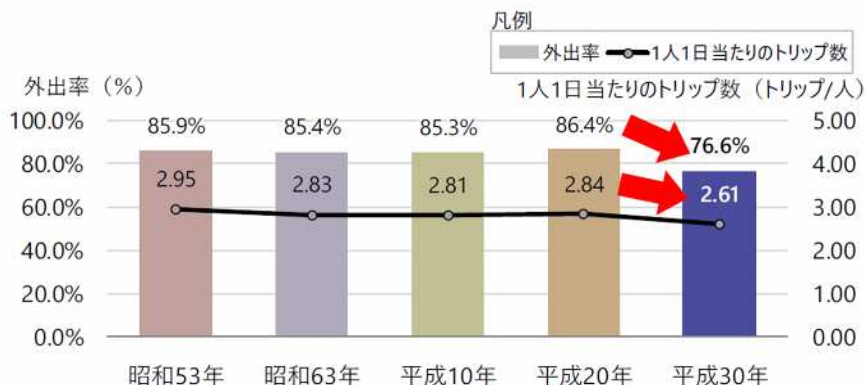
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）記者発表資料

図16 総トリップ数と総人口の推移（東京 PT 調査対象地域全体）

### 2. 外出率

#### (1) 外出率と1人1日当たりのトリップ数は、調査開始以来で最低

- 外出率は76.6%で平成20年から9.8ポイント減少、1人1日当たりのトリップ数は2.61トリップ/人で0.23トリップ/人減少しました。
- いずれも過去最低となり、前回調査時からの変動幅は最も大きくなりました。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）記者発表資料

図17 外出率及び1人1日当たりのトリップ数推移（東京 PT 調査対象地域全体）

## 2. 青梅市公共交通基本計画の見直しについて

- 「青梅市公共交通基本計画」について、策定(平成25年3月)から一定の期間が経過し、高齢者の増加、生産年齢人口の減少、運転者不足の深刻化、自動運転やAI等の新技術、免許返納やインターネットショッピングの進展など、公共交通を取り巻く社会情勢や人々のライフスタイル・交通行動も大きく変化してきている。
- また、今年度、地域公共交通活性化再生法の改正が予定されており、「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成が努力義務となる。

### ●持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案 <予算関連法律案>

**背景・必要性**

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。**

○加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

○**地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、

- 公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
- 最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現。**

人口減少を上回る地方部の乗合バス利用者の減少  
輸送人員(三大都市圏以外) 人口(三大都市圏以外)

運転免許返納は年々増加  
75歳以上 75歳未満

⑧(中)申請による運転免許の取消件数の推移。警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

**法案の概要**

**地域が自らデザインする地域の交通**  
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成(作成経費を補助 ※予算関連)  
・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)  
・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○**地域における協議の促進**  
・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

**地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実**  
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

**輸送資源の総動員による移動手段の確保**

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化  
・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化  
・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

**既存の公共交通サービスの改善の徹底**

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)  
※MaaS: Mobility as a Service

**交通インフラに対する支援の充実**  
【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の拡充  
・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備**(※予算関連)

鉄道インフラ 物流拠点

出典:国土交通省プレスリリース(2020.2.7)

以上のことから、今後の法改正の動向、計画策定事業の補助金活用等を見据えて、青梅市公共交通基本計画についても、今後「地域公共交通計画」として見直しを行っていき、公共交通施策の充実を図る。

今年度については、計画策定に向けた準備作業を行い、令和3・4年度に改定作業を行う。

- 「地域公共交通計画」の制度変更に関する情報収集
- 現況の社会経済情勢の整理
- 計画策定事業の仕様項目等の検討
- 計画策定スケジュールの検討