

第35回 青梅市公共交通協議会

報告・協議資料

目次

区分	項目	資料の骨子	ページ
報告事項	1. 前回協議会の振り返りについて	—	2
協議事項	1. 今年度のスケジュールについて	—	3
	2. 青梅市地域公共交通基本計画の見直しについて	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の改正の概要などを踏まえ、青梅市における地域公共交通計画(仮称)の目次の例を提案	4
	3. 現状認識について	・東京都市圏パーソントリップ調査結果 ・河辺駅周辺の人口密度の前年と現在の比較 ・人口密度の時間帯別変化	8
	4. コロナ禍における公共交通の安全性の周知について	国や土木学会による新型コロナウイルスに関する調査結果や、JCOMMによる安全な公共交通の乗り方の掲示用ポスターの事例などを踏まえ、「広報おうめ」における公共交通利用促進記事(案)を提案	13
	5. 公共交通改善施策について	河辺下地区における昨年度の取組みを踏まえ、今年度の取組みを提案 ほか、河辺下地区の地形の状況、グリス口の事例など	19
	6. 公共交通利用促進策について	バスのパーパークラフトの作成を提案	24

報告事項 1. 前回協議会(第 34 回)の振り返り

○令和 2 年 7 月 2 日（木）午前 10 時に開催されました。

第 3 4 回青梅市公共交通協議会の資料骨子

項目		骨子
決算報告、予算案等		<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度決算報告 令和 2 年度業務計画および予算案
基本計画 推進状況	市広報による 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 年末の深夜バスの増便 御岳山の初日の出のための JR の臨時電車
	公共交通ガイド	<ul style="list-style-type: none"> IC カード利用案内に購入できる場所を明記
	事業所MM	<ul style="list-style-type: none"> 三ツ原工業会との協議 <ul style="list-style-type: none"> 現状は乗務員不足や利用者減 減少要因や見直し点などを確認 MMを実施した 2 社を対象に事後アンケート実施 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用意向は、事前 51.6%、事後 60.1% で、8.5 ポイント増加 CO2 減少は 187.1kg-CO2/km
	高齢者MM	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者世帯にアンケートを実施 <ul style="list-style-type: none"> 免許返納後の交通手段選択は貯金額等と関連しない アンケートに青梅市公共交通マップを同封したことで 1.3 倍回収率が高くなった MM 的アプローチでは、高齢ドライバーによる事故の記事を掲載すると公共交通利用意向にポジティブな影響を与える
感染症拡大 防止対策	<ul style="list-style-type: none"> 行政機関の対応状況（青梅市、東京都西多摩建設事務所、青梅警察署） 交通事業者の対応状況（JR 東日本、東京都交通局、西東京バス、西武バス、京王自動車） 国の支援措置（関東運輸局東京運輸支局） 	
公共交通基本 計画の評価	<ul style="list-style-type: none"> バスの年間輸送人は 36% 減少。年間走行キロは 18% 減少 公共交通サービス圏内の人口は、この 5 年間でほぼ変化なし 世論調査で、今後住み続けたいと思わない理由で、「交通が不便」は 4.7 ポイント増加。今後重点的に取組む施策として「公共交通の充実」は 6.2 ポイント増加 乗車人員は、河辺駅は増加、青梅駅・東青梅駅は減少 中心市街地の居住人口・事業所数・従業者数ともに減少 	
ほか	<ul style="list-style-type: none"> 令和 2 年度青梅市公共交通計画推進業務委託業者選定 	

協議事項 1. 今年度の協議スケジュールについて

○今年度の協議会は、本日を含めあと3回を予定します。

9月以降の今年度の協議スケジュール

	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
青梅市公共交通基本計画の見直し	■						
青梅市公共交通ガイドの作成				■			
公共交通改善施策	■						
公共交通利用促進策	■						
公共交通協議会の開催（予定）	第35回 ★			第36回 ★			第37回 ★

	第36回（12月予定）	第37回（3月予定）
見直し	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画（仮称）に関する国のガイドラインの紹介 見直しの方向性の提案 	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市地域公共交通計画（仮称）の骨組みの考え方と調査事項、スケジュール
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> 更新項目等の提案 	<ul style="list-style-type: none"> 更新から印刷へ
河辺下地区	<ul style="list-style-type: none"> 調査の実施計画の提案 	<ul style="list-style-type: none"> 調査結果の報告 次年度に向けた取組み提案
MM	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市で運行するバス事業者3者のペーパークラフト案 企業MMフォロー検討 東京都産業労働局による観光型MaaSの実証実験に関する報告 	<ul style="list-style-type: none"> ペーパークラフト活用の提案
ほか	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じてコロナ対策 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じてコロナ対策 次年度の予定

協議事項 2. 青梅市地域公共交通基本計画の見直しについて

(1)見直しの背景と考え方

- 「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が大きく変化してきています。
- 「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」が令和 2 年 6 月 3 日に公布され、公布から 6 ヶ月以内に施行されます。この改正により、地域公共交通網形成計画は廃止され、地域公共交通計画が新設され、策定が市区町村の努力義務となりました。
- このため、現行の青梅市公共交通基本計画は、青梅市地域公共交通計画（仮称）として見直しを行っていき、公共交通施策の充実を図ります。

法の概要


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

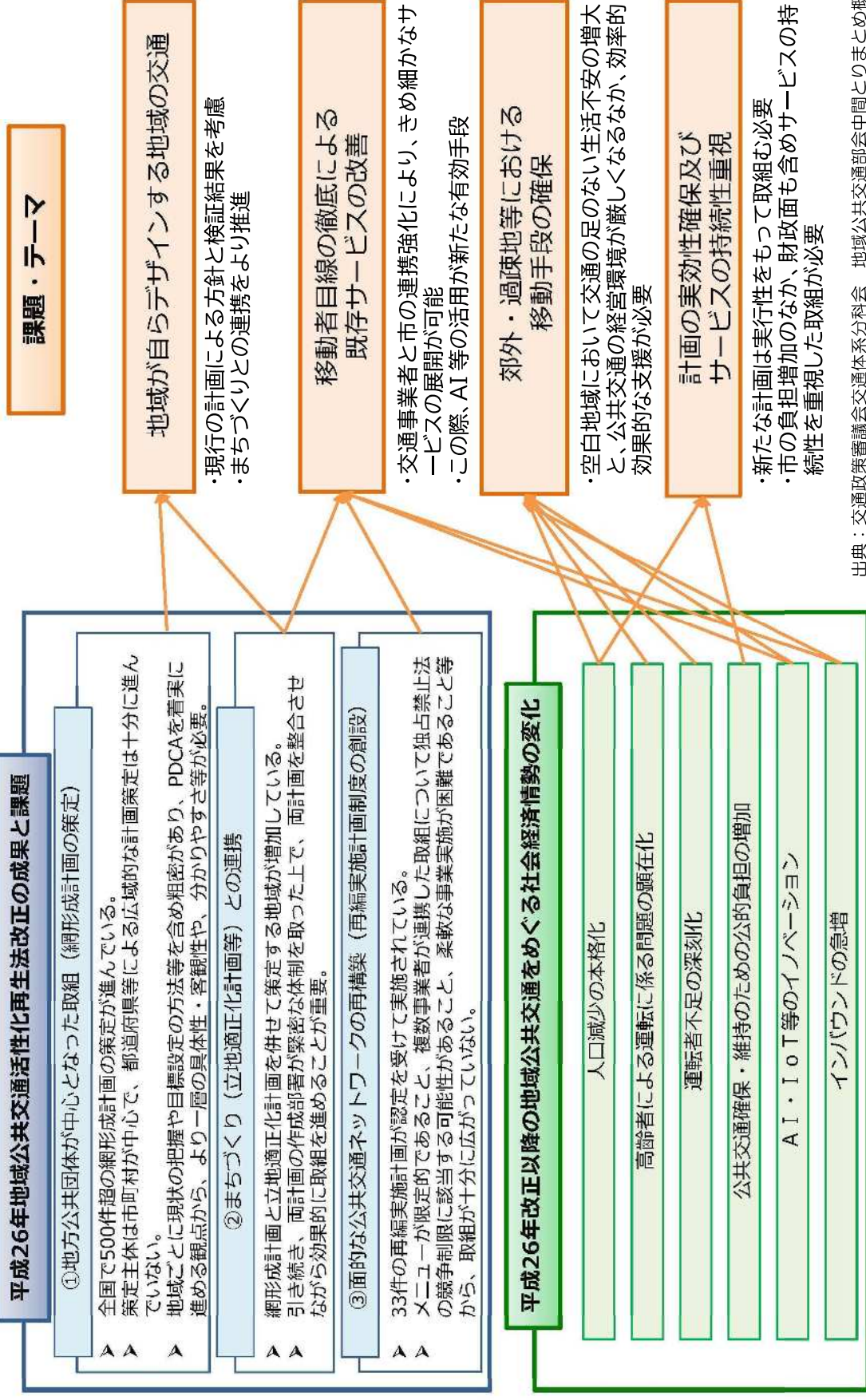
- ① **利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ② **MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

出典：国土交通省プレスリリース（令和2年2月7日）

○国は地域公共交通計画の策定・内容について、以下の事項を公表しています。これらに対応できるよう見直しを行います。

- ・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、スクールバス等）も計画に位置付け
- ・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（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等



出典：交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会中間とりまとめ概要「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」(令和2年1月)

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - ▶ 地方公共団体による計画作成の努力義務化
 - ▶ 地域公共交通ネットワークの形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供の確保
 - ▶ ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - ▶ 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバス等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ▶ ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
 - ▶ 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - ▶ 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設
 - ▶ 鉄道や路線バス等の維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - ▶ 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - ▶ 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- 新技術の積極的活用（再掲）
- ラストマイル対策
 - ▶ 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - ▶ 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - ▶ 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - ▶ 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
- 公共交通マーケティング手法の活用徹底（再掲）
- 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - ▶ 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - ▶ 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 新規参入申請に対する審査基準の明確化
- 「貨客運送効率化事業（仮称）」の創設
 - ▶ 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の運動化
- 車両ダウンサイジングや運営効率化に対するインセンティブ設定

出典：交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会中間とりまとめ概要「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」(令和2年1月)

(2)地域公共交通計画(仮称)の目次の例

○青梅市地域公共交通基本計画を見直して、次年度以降に地域公共交通計画（仮称）の策定を目指します。

○以下に、地域公共交通計画（仮称）の目次の例を示します。

1. 計画の目的と位置づけ

- 1.1 目的
- 1.2 計画の位置づけ
- 1.3 計画の概要(計画の区域・期間)

2. 時代潮流と、上位・関連計画に示されるまちづくりの方向

3. 公共交通の現状と課題

- 3.1 人口等の動向
- 3.2 公共交通の状況
- 3.3 これまでの公共交通施策の実施状況(青梅市地域公共交通基本計画の評価)
- 3.4 公共交通の課題整理

4. 市民ニーズ

- 4.1 市民アンケート
- 4.2 バス利用者アンケート

5. 基本方針及び計画目標

- 5.1 目指すべき姿
- 5.2 本市における公共交通の役割
- 5.3 計画目標・数値目標

6. 公共交通施策

6.1 施策体系

- 計画目標・数値目標との関連性を明確にした施策体系
- 多様な公共交通のベストミックスの検討、地域の多様な輸送資源の活用
- 公共交通ガイドを始めとする MM の推進
- 地域公共交通改善制度の充実(公共交通空白地域等への対応)
- サイクルアンドバスライドの推進
- 新技術の活用

6.2 公共交通施策

6.3 重点施策の事業評価

7. 推進方策

- 7.1 推進体制
- 7.2 計画の達成状況の評価方法
- 7.3 実施プログラム

協議事項 3. 現状認識について

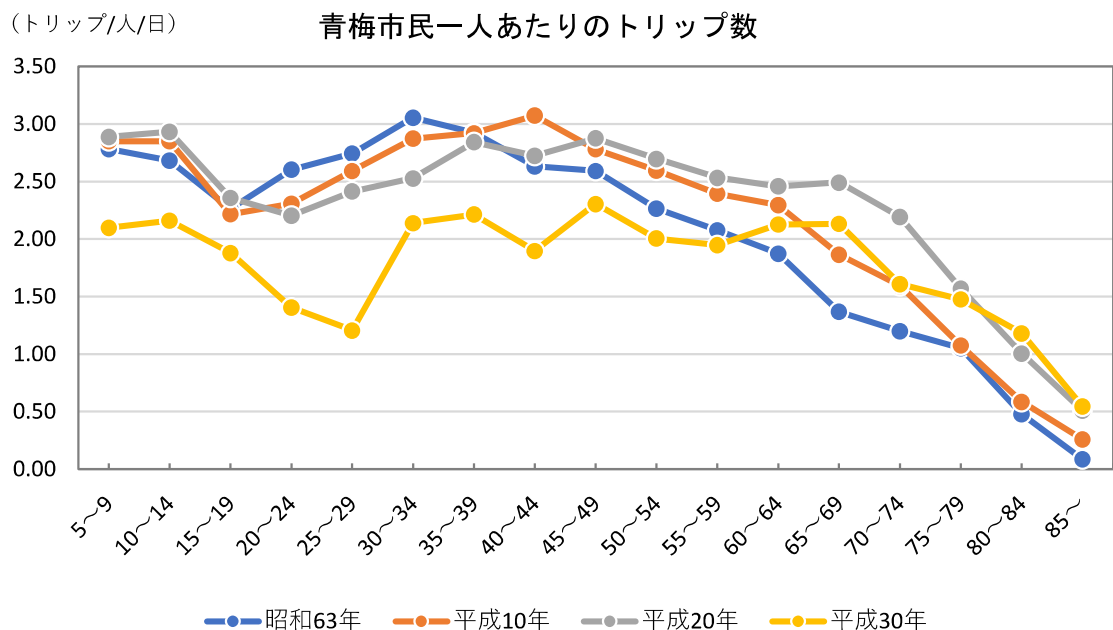
(1) 東京都市圏パーソントリップ調査(PT調査)結果

○人(パーソン)の1日(平日)のすべての移動(トリップ(※))を把握するため、10年ごとに東京都市圏交通計画協議会が実施している調査です。

① 一人あたりのトリップ数の変化

○年齢が高くなるにつれてトリップ数は低下する傾向にあります。

○各年を比較すると、平成20年までは高齢者のトリップ数の増加が顕著にみられていましたが、平成30年では80歳以上を除いて全年代でトリップ数が減少に転じています。要因として、インターネットや宅配システムの急激な普及などが考えられます。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

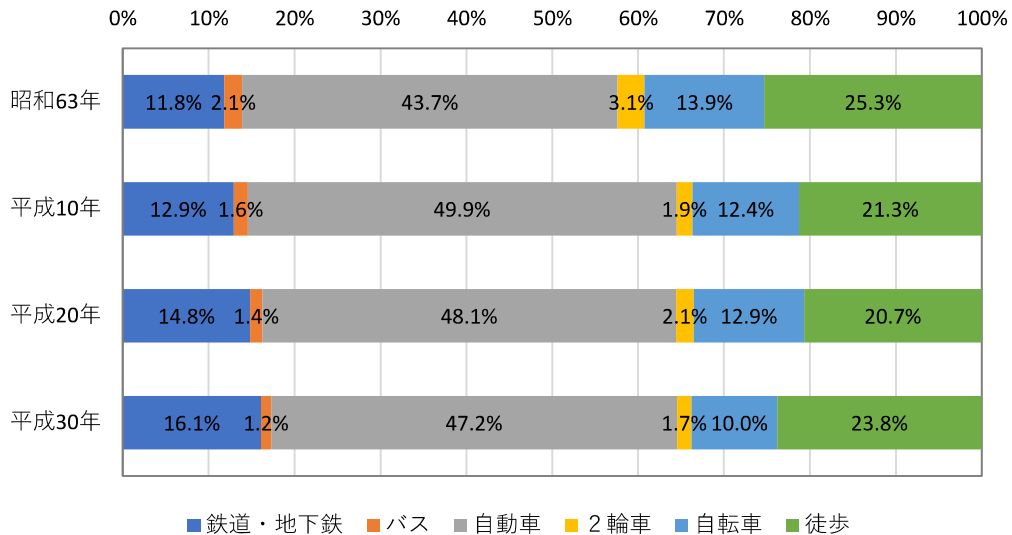
※トリップ：人がある目的(例えば出勤や買い物)をもってある地点からある地点まで移動することの総称

②交通手段の変化

○市内の交通手段の分担率は、自動車が一番多く、その割合は平成10年から平成30年にかけて若干減少している傾向にあります。その一方で、鉄道の割合が増加しており、公共交通へのシフトが進んでいます。

○バスの分担率は減少傾向にあります。

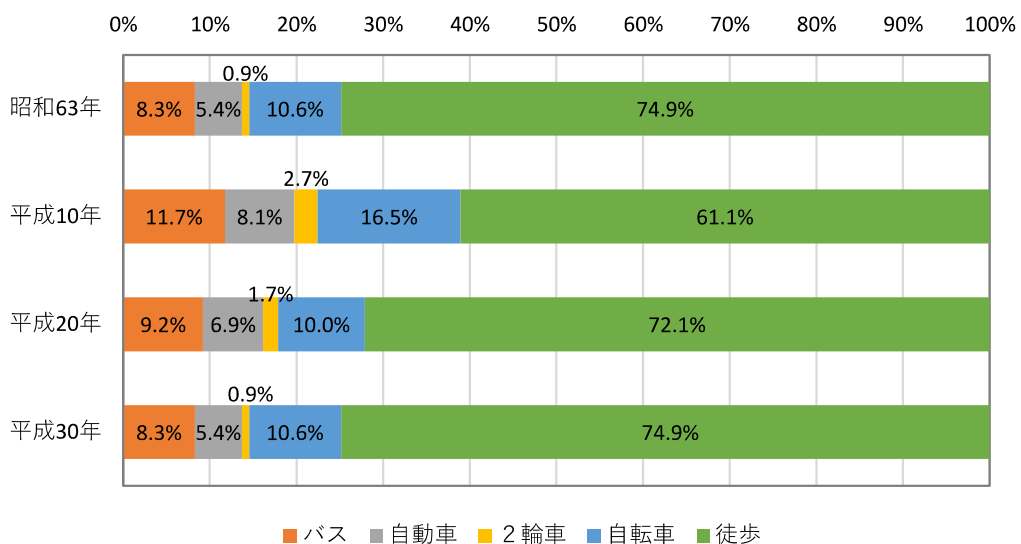
市内交通の交通手段分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

○鉄道駅まで、もしくは鉄道駅からの交通手段（これを「端末利用」という）は、7割が徒歩、次いで1割が自転車、1割がバスとなっています。バスの割合は若干減少している傾向にあります。

鉄道の端末交通手段分担率



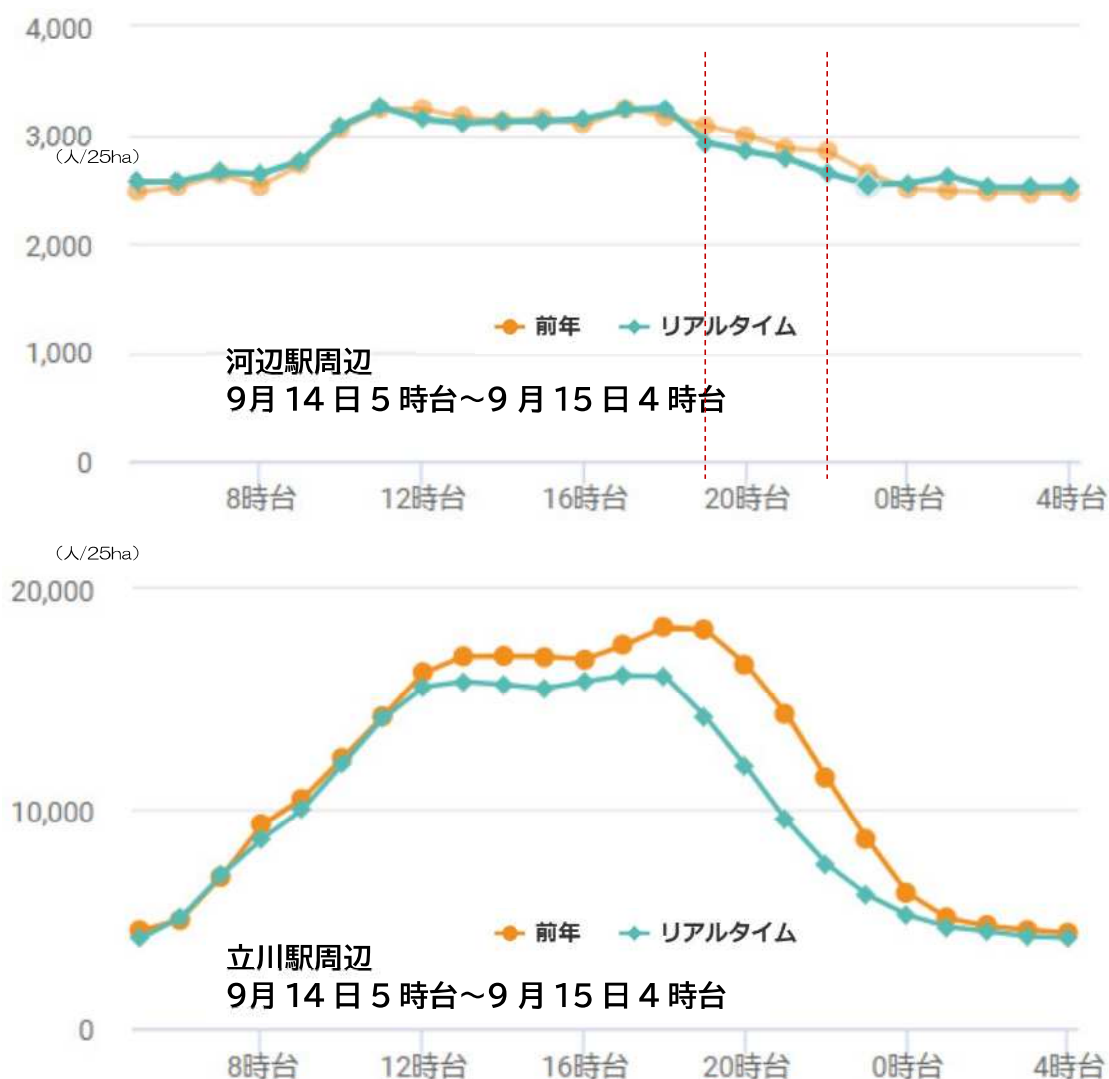
出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

(2)河辺駅周辺の人口密度の前年と現在の比較

○モバイル空間統計人口マップ（※）では、主要な駅周辺等の 500m 四方（25ha）の人口について、前年とリアルタイムを比較することができるサービスを期間限定で行っています。

○青梅市内では河辺駅周辺が該当し、9月14日5時～9月15日5時の24時間の状況は下図に示すとおりです。3,000人（120人/ha）前後で推移していますが、19時台から22時台にかけて少し差が生じ、今年が少ない状況にあります。

河辺駅・立川駅周辺における前年とリアルタイムの比較



出典：モバイル空間統計 人口マップ（NTTドコモとドコモ・インサイトマーケティング）

※ドコモの携帯電話ネットワークの仕組みをもとに作成される統計情報を提供するサービス。日本全国の1辺500mメッシュ毎の人口分布を最短1時間前から過去24時間分、また前年同月の人口分布をホームページ上で簡単に確認できる。前年は、同月の平日または土日祝日の平均を表示。2020年5月27日（水）から2021年3月31日（水）まで無償提供

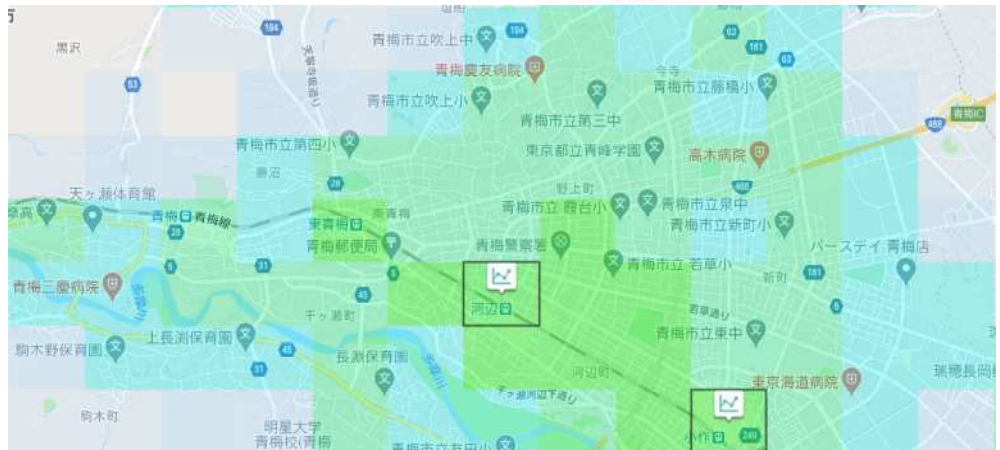
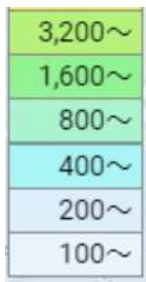
(3)人口密度の時間帯別変化

○モバイル空間統計人口マップにより、青梅市の市街地を中心に人口密度の時間帯別変化を下図に示します。

対前時間帯の凡例における
ランクアップ ランクダウン



9月14日 7時台



9月14日 9時台



9月14日 11時台

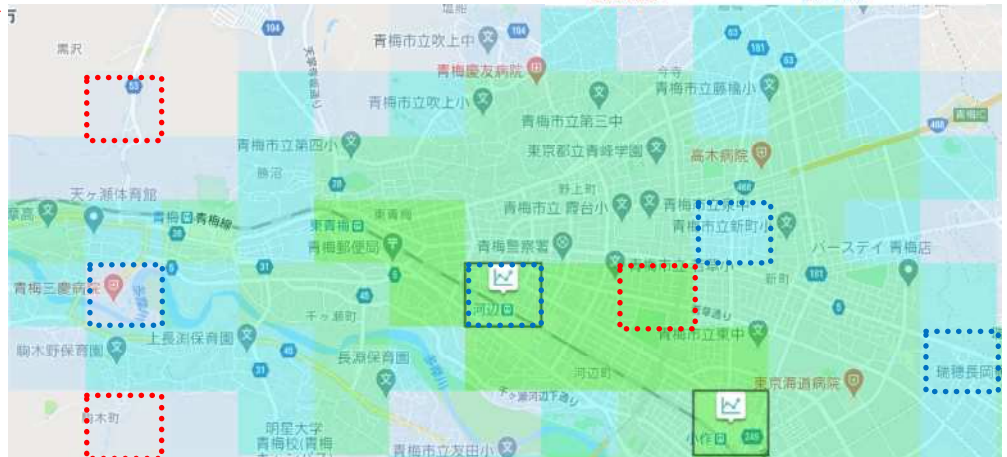


対前時間台の凡例における
ランクアップ ランクダウン

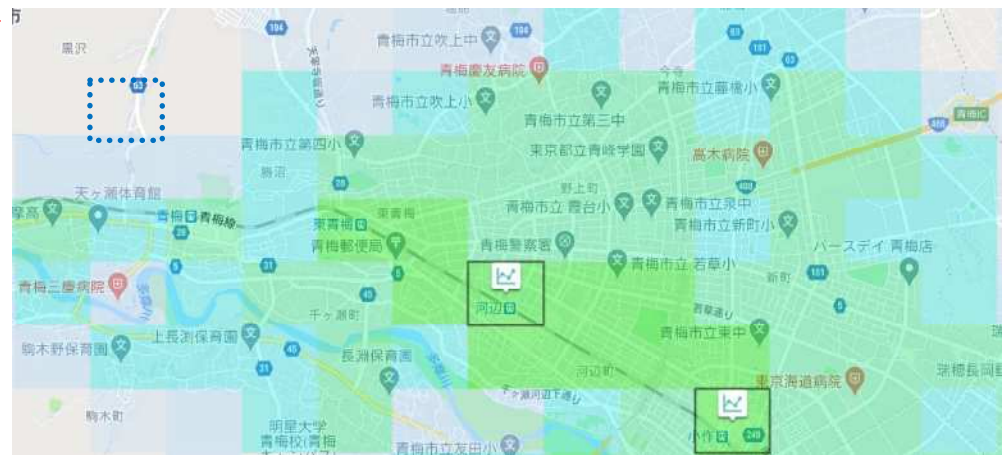


9月14日 13時台

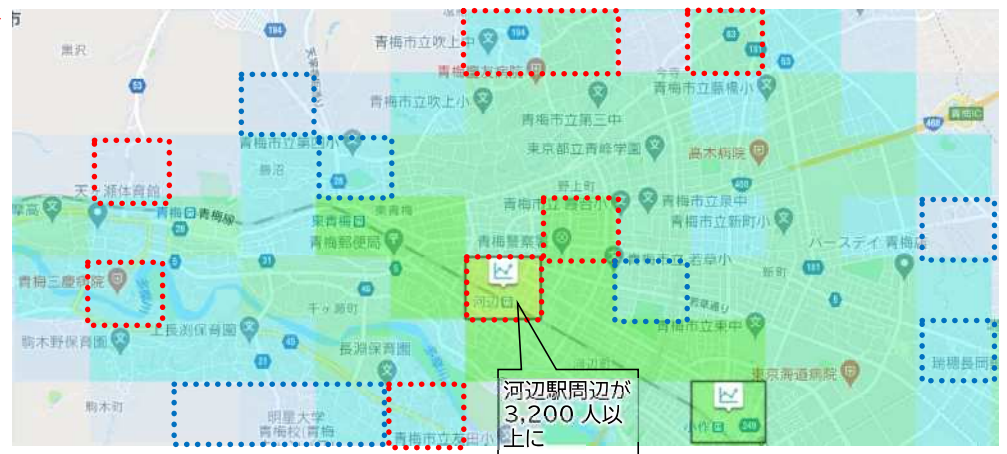
3,200~
1,600~
800~
400~
200~
100~



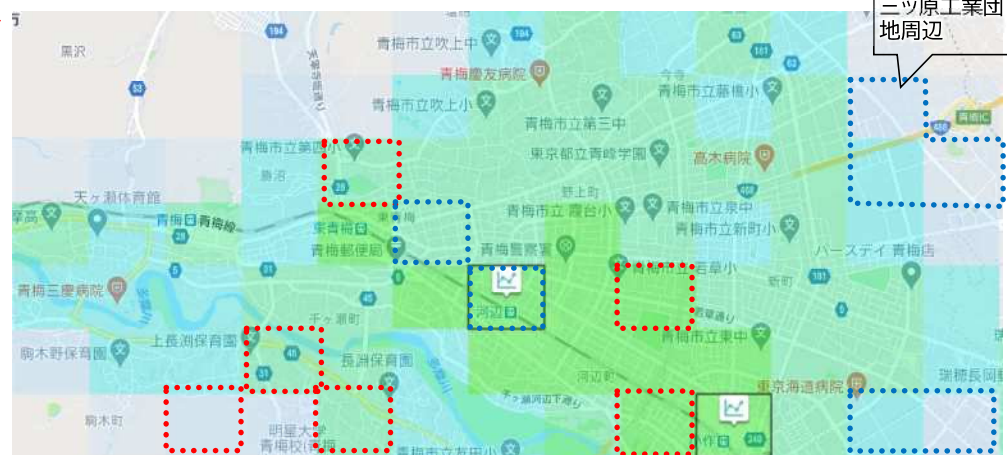
9月14日 15時台



9月14日 17時台



9月14日 19時台



協議事項 4. コロナ禍における公共交通の安全性の周知について

(1) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響

① 公共交通機関への影響

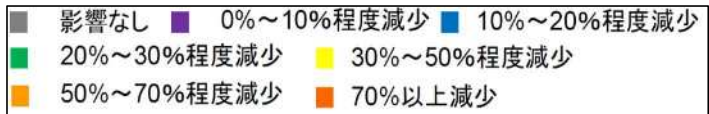
○下図は、国が関係業界に行ったアンケート調査結果の一部で、前年との比較です。

○何れの公共交通機関も4・5月は暖色系（30%以上減少）が殆どを占め、6月以降改善がみられます。しかしながら、それでも路線バスとタクシーは、6月以降でも橙色（50%以上減少）がみられ、厳しい経営状況が継続する見込みがあります。

国の調査による公共交通機関の

輸送人員または運送収入の前年同月比

（ただし9・10月は見込み）



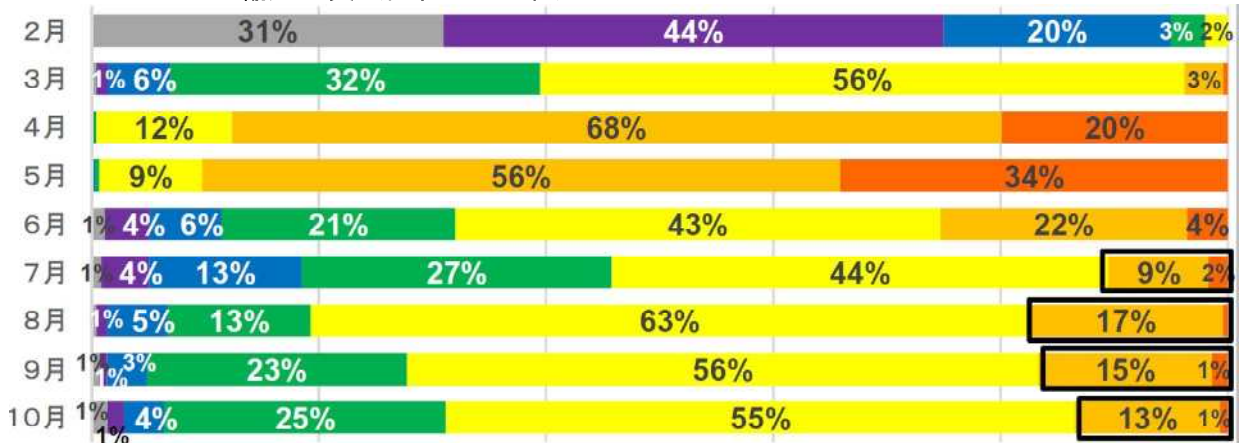
鉄道（大手民鉄）の輸送人員（回答：16者。JR旅客会社6者は含まず）



乗合バス（一般路線バス）の運送収入（回答：174者）



タクシーの輸送人員（回答：223者）



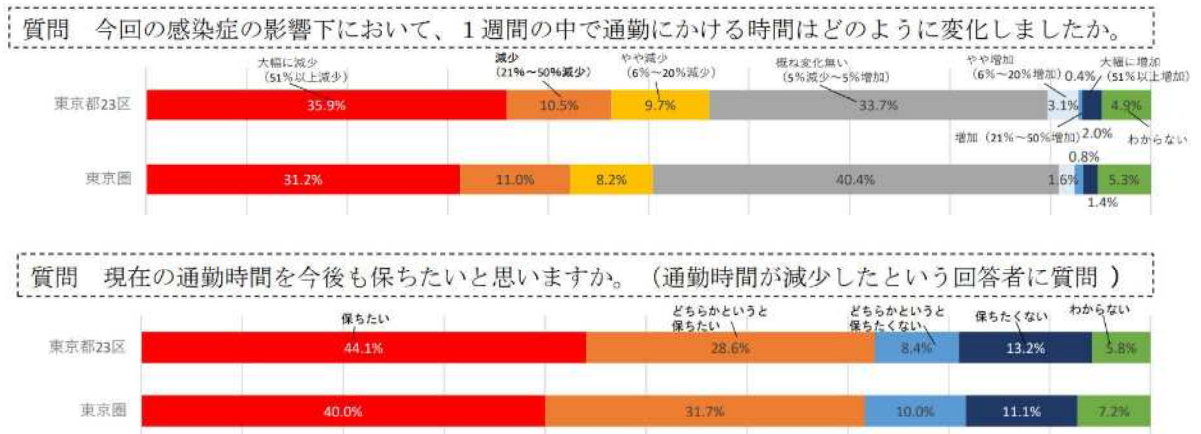
出典：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和2年9月（8月31日時点まとめ）／国土交通省）

②通勤時間への影響と今後の意向

○下図は、5月下旬～6月上旬に国が行ったアンケート調査結果です。

○東京圏では、5割の人が通勤にかかる時間が減少したと回答し、この減少した時間は、このうち7割の人が今後も保ちたいと回答しています。

新型コロナ危機下における通勤時間の変化と今後の意向



出典：新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査
(令和2年6月21日/内閣府政策統括官)

③国が行った論点整理(一部)

○国が行った有識者ヒアリングを踏まえ、国は公共交通における3密対策を以下のように論点整理しています。

公共交通における過密に対する認識の変化

新型コロナ危機を契機として、公共交通の安全性の捉え方に変化が生じたと考えられる。これまでの公共交通の安全確保は、車両の衝突事故やホーム・駅構内での転倒防止など、物理的な接触や事故によるリスクとその対策が中心であり、乗客密度については快適性の観点からのものに限定されていた。

今後は、感染リスクも踏まえた人の適切な密度や、それを保つ施設のあり方についても対応が求められると考えられる。

同様に、大都市の駅などの公共空間についても、「三つの密」にならないゆとりある空間へのニーズが高まると考えられる。

公共交通利用時における感染予防対策

公共交通利用時における感染については、常に十分な換気を行い、「目・鼻・口」は触らず、マスクをして会話は控えめにする等の対策を行えば、「三つの密」には該当せず、感染拡大リスクは高くはないものと考えられる。

こうした客観的な事実関係に基づき、リスク認知を下げることも必要との意見があった一方、公共交通機関での感染リスクについては、今後検証の必要があるとの意見もあった。また、検証に当たっては、COCOA(新型コロナウイルス接触確認アプリ)を活用すれば、感染が公共交通利用に困るものではないということを示す検証結果が得られる可能性があるのではないかとする意見もあった。

出典：新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(論点整理)(令和2年8月/国土交通省都市局)

(2)土木学会による新型コロナウイルスに関する行動・意識調査結果

○前回の協議会における意見交換を踏まえ、土木学会によるアンケート（※）調査結果の概要を以下に示します。

（公社）土木学会 土木計画学研究委員会による 「新型コロナウイルスに関する行動・意識調査」の実施と結果報告

2020年6月5日公開

2020年8月12日 死亡リスク修正

新型コロナウイルスに関する行動・意識調査（概要）

（公社）土木学会 土木計画学研究委員会

市民の文明的な暮らしのための人間らしい環境整備を目的とする土木を、体系的に支える土木学会に設置された、人・交通・経済・社会などについて調査・研究する学術研究グループ

調査について

目的：新型コロナの蔓延、および、政府からの国民社会経済活動自粛要請に伴う

交通・都市活動、社会活動、経済活動に対するインパクトの把握

方法：Web アンケート調査（協力：（株）サーベイリサーチセンター）

対象：全国 1000 人（現実の年齢・地域の偏在を考慮してサンプルを回収）

調査日：2020年5月21日～24日

※詳細はこちら：土木計画学研究委員会 HP (<https://jsce-ip.org/2020/06/03/covid19-survey/>)

感染率は
1万分の1

【問題点1】

感染リスク・死亡リスクを数倍～数千倍に過大評価

『外出時』や『公共交通利用時』の

感染確率を現実の3000倍以上に

過大評価し、過剰に恐れている。

死亡リスク（感染者100人中の死者数）

についても、60歳以上の感染者の

死亡リスクを2.5倍、40歳以下の感染者の死亡リスクを159倍と、

いずれも過大評価している。

つまり、40歳以下の方が、外出して新型コロナに感染して死亡する確率を

49万倍（=感染確率3900倍×死亡確率159倍）だけ過大に推計している。

		現実	人々の認識 （回答の平均）
感染確率	一回外出	0.0050%	3900倍 19.7%
	公共交通一回乗車	0.0097%	3100倍 30.1%
感染者100人中 死者数	60歳以上	10.6人	2.5倍 26.3人
	40歳以下	0.068人	159倍 10.8人

【問題点2】

接触感染防止に最も効果的な「目鼻口を触らない」の不徹底

手洗いは60.1%、マスク着用は70.0%の人が徹底。

しかし、接触感染を最も効果的に回避する

『目鼻口を触らない』を徹底に行っている人は

最も少なく26.5%に過ぎなかった。



その他に明らかになったこと

【知見1】緊急事態宣言については65%以上が支持

【知見2】「家にいる」ことについて、34.6%が「ストレス」、46.3%が「楽しい」

【知見3】「出張」「外食・会食」「娯楽・行楽」が大幅に減少

【知見4】参考にするのは、キャスターでも評論家でも政治家でもなく「専門家の意見」

※趣旨は次のとおり。「新型コロナウイルス感染症の状況が、私たちの社会に長期にわたり多大な影響を与える災害に準じた状況であることを踏まえ、ウェブ調査で実施。調査の結果、「感染リスク・死亡リスクを現実の数倍～数千倍に過大評価し、接触感染回避で最も効果的な『目鼻口を触らない』行動が最も不十分」であるなどの知見が得られた」

(3)安全な公共交通の乗り方・掲示用ポスターの事例

○一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）では、新型コロナウイルス感染症により交通事業者が減収していることを踏まえ、公共交通利用時の新型コロナウイルス感染リスクを「正しく」理解したうえで、国民の皆様にも「安全」に公共交通を利用いただくための情報発信を行っています。

○その一環として、「安全な公共交通の乗り方 掲示用ポスター」を自由に活用できるよう、ホームページ上で公開しています。

安全な公共交通の乗り方 掲示用ポスター（小学生向けバージョン）



- 監修：宮沢孝幸准教授(京都大学ウイルス・再生医科学研究所)
- ご自由にご活用ください（JCOMM への連絡・承諾は必須ではございません）
- よろしければ、事務局までメールにて活用を報告いただけますと幸いです
- ご希望のバージョンをダウンロードして、掲示用等としてご活用ください
- リクエスト（例：自社の名前を入れたい、若干表現を変えたい）があれば、JCOMM 事務局までお気軽にメールでご連絡ください。
- e-mail: info# jcomm.or.jp（メール送信の際は#を@に変更して下さい）

出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議【緊急発行】安全な公共交通の乗り方 掲示用ポスター

(4)「広報おうめ」における公共交通利用促進記事(案)

○(1)～(3)を踏まえ、11月の「広報おうめ」には、以下の記事を示したいと考えています。

「広報おうめ」令和2年11月15日号掲載記事(案)

**感染リスクを
ほとんどなくす
三つのマナー**

公共交通機関を利用する場合は、下の三つを守りましょう。
また、咳やくしゃみも上


**クラスター
発生のない
公共交通**

これまで、公共交通機関では、新型コロナウイルスのクラスターは発生していません。また電車やバスやタクシーに乗ることで感染する確率は、最も感染が拡大していた時期でも、約一万回に一回(0.0097%)でした。この理由としては、あまり会話がなかったり、外に換気が良いとかに加え、感染対策も行われているためと考えられます。

**公共交通機関も
感染症対策
を充実!**

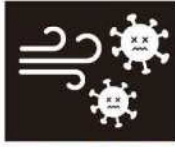
市内の公共交通事業者は、
①従業員等のマスク着用、
②乗務前の体調確認、③運転席周りのビニールカーテン設置、④密集しやすい前方の座席封鎖、⑤消毒の実施、⑥換気扇・密閉け等による車内換気などを行い、感染しないよう万全の取り組みを行いながら運行しています。

**感染リスクの低い公共交通、
マナーを守って活用していきましょう。**




**1 常に
しっかり
換気!**

これで(広義の)「**空気感染**」
リスクはほぼゼロ!




**2 「目・鼻・口」は
何が何でも
触らない!**

これで「**接触感染**」リスクは
ほぼゼロ!



**3 お静かに…。
話すなら
小聲で「マスク」!**

これで「**飛沫感染**」させる
リスクはほぼゼロ!



公共交通機関でうつらない・うつさないためにできること

出典：(一社)日本モビリティ・マネジメント会議【緊急発行】安全な公共交通の乗り方 掲示用ポスター (の一部)


**半自動ドアの
自動開扉**

出典：東日本旅客鉄道(株) 出典：京王自動車
八王子支社 多摩西(株)

**市内の公共交通
の
情報**

市内の公共交通の情報は市のホームページに掲載されています。

**青梅市
公共交通
で検索**



**運転席周りの
ビニールカーテン設置**

出典：西武バス(株)

バス車内の消毒

出典：西東京バス(株)

出典：東京都交通局

(5) タクシーに関する情報

○日本経済新聞記事によると、国土交通省は、タクシーによる飲食配送について、当初、9月末を期限とした特例としていましたが、これを恒久化する方向で検討するとしています。

タクシー飲食配送の特例期限の撤廃と恒久化に関する新聞記事

タクシー飲食配送 解禁

在宅勤務で需要 コロナ特例、恒久化

国土交通省は10月、タクシーによる飲食配送を全面解禁する。タクシーは旅客のみを運ぶ決まりだが、4月に新型コロナウイルス感染症拡大の特例として認めたところ、外出自粛や在宅勤務の拡大で利用が好調だった。当初期限とした9月末で打ち切らず、恒久的に運べるようにする。オンライン診療などコロナ特例の規制緩和（3面きょうのことば）は利便性向上や商機につながっており、安倍晋三首相の後継政権でも恒久化の検討が進むとみられる。

飲食配送は外出自粛で利用が減ったタクシー業界の支援と、在宅勤務の拡大で需要が増えた食品宅配の担い手確保を狙い、4月から特例として始めた。国はタクシーの貨物輸送を過疎地限定で認めているが、飲食品に限り全国で配送できるようになる。

特例の許可を得た事業者は9月初旬で1739社（5万4009台）。10月以降は事業の許可期限を2年とし、延長も認める。飲食品は原則トラックに積み、配送料金はタクシー会社と飲食店で決める。

出典：日本経済新聞
(令和2年9月11日 朝刊)

協議事項 5. 公共交通改善施策について

(1) 河辺下地区における昨年度の取組みと今年度の予定

① 昨年度の取組み

- 交通不便地域である河辺下地区については、昨年、住民ワークショップを行い、その結果について第32回協議会資料に、以下のようにまとめられています。
- 住民の方からは、坂がきつい、車を運転できなくなった後の不安、グリーンスローモビリティ等の導入などについて意見が出ています。

昨年度の河辺下地区の取組み

ワークショップの趣旨	改めて地域住民の方が何に困っていて、市にどのようなサポートを求めているのかを把握することを目的
参加者	河辺下にお住まいの方 16名
実施日時	令和元年11月27日(水) 19時～21時
実施場所	河辺町南自治会館

① 交通に関する困りごと・問題点

坂があって、どこに行くにも大変

- ・どこに行くにも坂を上ることになるため、不便
- ・自転車を使って移動しているが、行きは坂がきつく押し上げることになる
- ・自動車を運転できなくなったときに、日常生活を送ることができるのかが心配

日常生活に必要な機能がない

- ・病院やスーパーがないため、何をすることも坂を上っていく必要がある

道幅が狭いにもかかわらず、通過交通が多い

- ・信号機がないため、朝夕の通勤・帰宅時間帯には、住民以外の方が通過のために自動車で地区内に入ってくる

② 解決策

坂があって、どこに行くにも大変

- ・ミニバスや乗合タクシーなど、公共交通機関を導入してほしい
- ・時間に制約はないので、グリスロのような低速の乗り物でもよい
- ・免許返納者を対象とした、電動アシスト自転車の購入費補助があるとよい

日常生活に必要な機能がない

- ・移動スーパーによる販売があると便利だ
- ・ミニバスや乗合タクシーなど、公共交通機関を導入してほしい

道幅が狭いにもかかわらず、通過交通が多い

- ・通過交通を排除するための交通規制を導入してほしい
- ・交通規制をかけることで、速度が落ちるのであれば、低速の電動車いすやグリスロのような手段でも移動することができるのではないかと

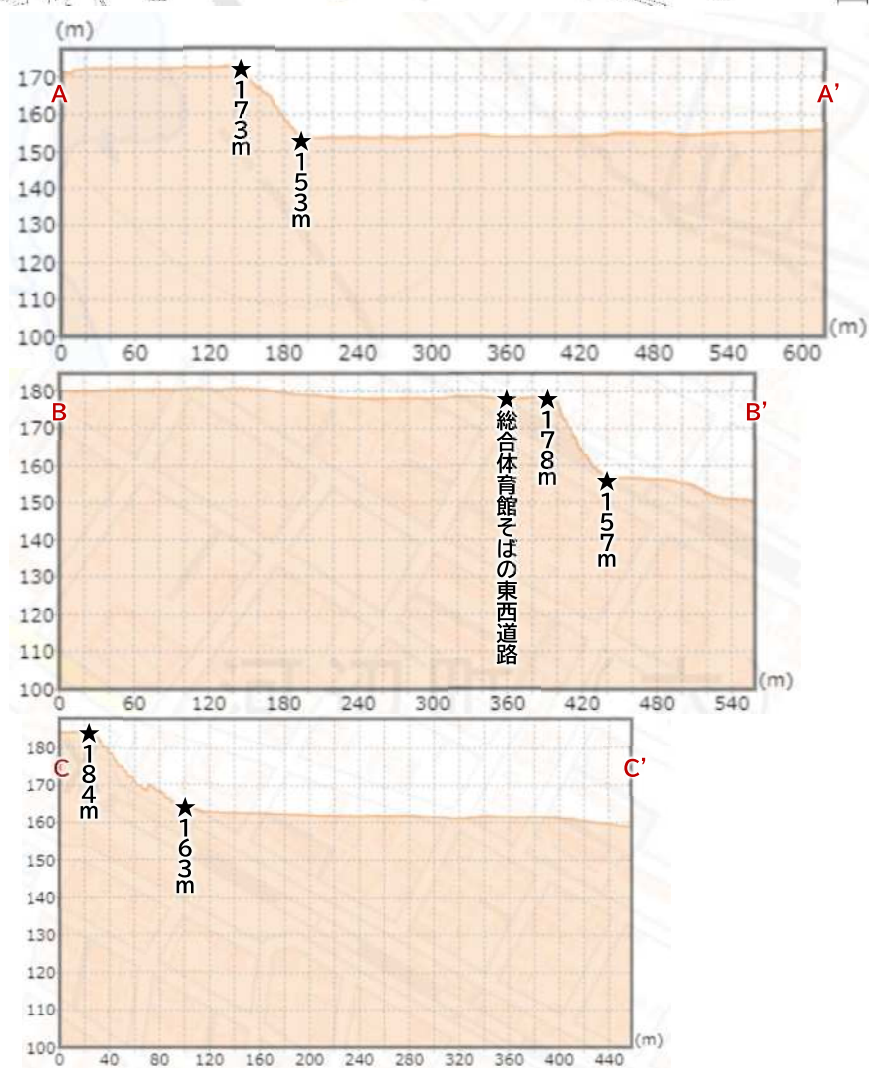
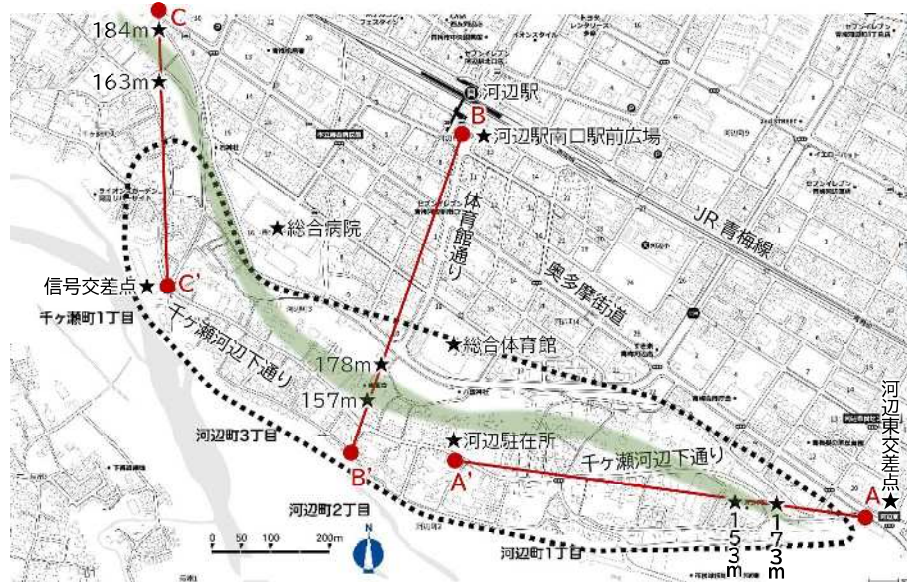
② 今年度の取組み予定

- 昨年度は意向把握が主な目的でした。このことを踏まえ今年度は、地区全体の傾向としての意向把握をすることとし、アンケート調査を実施したいと考えています。

(2)河辺下地区の地形

○地理院地図によると、河辺下地区には多摩川に沿って崖線があります。平面距離 50・60mの間に垂直距離 20mの落差がみられます。

河辺下地区の地形（断面図）



(3) グリーンスローモビリティ(略称:グリスロ)

① グリーンスローモビリティとは

○電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティを「グリーンスローモビリティ」といいます。

○5 つの特長があります。

- Green・・・CO2 排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可
- Slow・・・時速 20km 未満なので観光にぴったり
- Safety・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- Small・・・小型なので狭い道でも問題ない
- Open・・・窓がない開放さが乗って楽しい

車両形式・名称 YG-M (4 人乗り)

種別：軽自動車



車両形式・名称 AR-07 (7 人乗り)

種別：小型



出典：ヤマハ発動機株式会社ホームページ

グリスロの活用場面

① 地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換

② 観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ ちょこっと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④ 地域ブランディング

「地域の顔」として



出典：グリーンスローモビリティとは何なのか（平成 31 年 2 月 4 日／国土交通省総合政策局環境政策課）

②必要な車道幅員

○7人乗りで全幅133cm。その場合に必要な最低車道幅員（白線内）は、一般の相互通行で、全幅×2+50cmにより3.16mとなります。

地域交通の車幅と車両制限令による必要な車道幅員の関係

区分	乗車定員 (概略)	車両名称と その車両全幅	左の車幅の場合の 最低車道（白線の内側）幅員	
			道路管理者が自動車の交通 量がきわめて少ないと認め て指定した道路、または一 方向通行の道路	左以外
コミュニティ バス	36人乗り	日野ポンチョ小型ロング 208cm	2.580m	4.660m
コミュニティ タクシー	10人乗り	トヨタハイエース 168.5cm	2.185m	3.870m
	5人乗り	UDタクシー 169.5cm	2.19.5m	3.890m
グリーン スロー モビリティ	4～16人乗り	AR-07 133cm	1.830m	3.160m
超小型 モビリティ	1～2人乗り	COMS (T・COM) 130cm以下	1.800m	3.100m
パーソナル モビリティ	1人乗り	ホンダ・エスモコンセプト 60cm	1.100m	3.000m

車両の車幅の出典：該当する各社のホームページ

グリスロの車両の規格

		ゴルフカート		eCOM-8
				
自動車の種別		軽自動車	小型自動車	小型自動車
車両 寸法 (cm)	全長	310	396	441
	全幅	133	133	190
	全高	184	184	245
性能等	最高速度(km/h)	19	19	19
	登坂(度)	20	20	8
	乗車定員(人)	4	7	10
必要電源		AC100V または AC200V	AC200V	AC100V または AC200V

③類似事例(兵庫県明石市)

○地域が抱える課題

・東朝霧丘地区は、高齢化率 34%(2015 年)で市内平均(約 25%)よりも高く、バス停勢圏(バス停から 300m)に含まれているものの最寄りバス停や生活関連施設との高低差もあるため、高齢者をはじめとした地域住民の生活の足となる今後の持続可能な移動交通手段を確立することが喫緊の課題である。

○課題解決に向けた方向性

・地理的要因による歩行困難な地域において、ラストワンマイルの移動確保により自動車に依存せず将来も安心して生活できる環境を構築する。

○実証調査の実施概要

実施期間	・令和元年 10 月 30 日(水)～11 月 22 日(金) (日祝除く 20 日間運行)	
運行ルート	・A ルート：東朝霧ヶ丘方面 (2.3km) ・B ルート：朝霧山手町方面 (1.8km)	
運行形態	・定時定路線運行	
運行本数	・5 便/日	
運行時間帯	・10:00～15:30	
運転手	・社会福祉法人 明石恵泉福祉会	
車庫	・朝霧コミュニティプラザ駐車場	
使用車両	・YMPC カート (7 人乗り)：1 台	
役割分担	自治体	・明石市都市局都市整備室都市総務課〔運行主体〕
	福祉団体	・社会福祉法人 明石市社会福祉協議会〔運行管理者の統括〕 ・社会福祉法人 明石恵泉福祉会〔運行管理者、運転手〕
	自治会	・朝霧校区連自治町内会、人丸校区各町連絡協議会〔車庫提供、運行広報〕



【グリーンスローモビリティの利用目的】

病院(見舞い含む)	4%
買い物	72%
趣味・習い事	1%
家族・親類の家	1%
通勤・通学	1%
仕事	1%
暮らしの用事(役所・銀行等)	2%
試しに利用した	13%
その他	3%
無回答	1%
計	100%

【普段の交通手段】

徒歩	42%
タクシー	16%
路線バス	16%
車(自分で運転)	9%
車(同乗)	5%
自転車	5%
その他	3%
無回答	3%
計	100%

協議事項 6. 公共交通利用促進策について

(1)今年度の予定

○青梅市で運行するバス事業者3者のバスをモチーフにしたペーパークラフトを作成し、活用方法について検討します。

○このため、3者それぞれ市内運行している代表的なバスについて、外観を示す図の提供をお願い致します。

(2)ペーパークラフト活用の事例

○牛久市において、公共交通の利用促進をめざして、第28回うしく Wai ワイまつりでの公共交通利用促進キャンペーンを実施した際に、ペーパークラフトを配布しました。

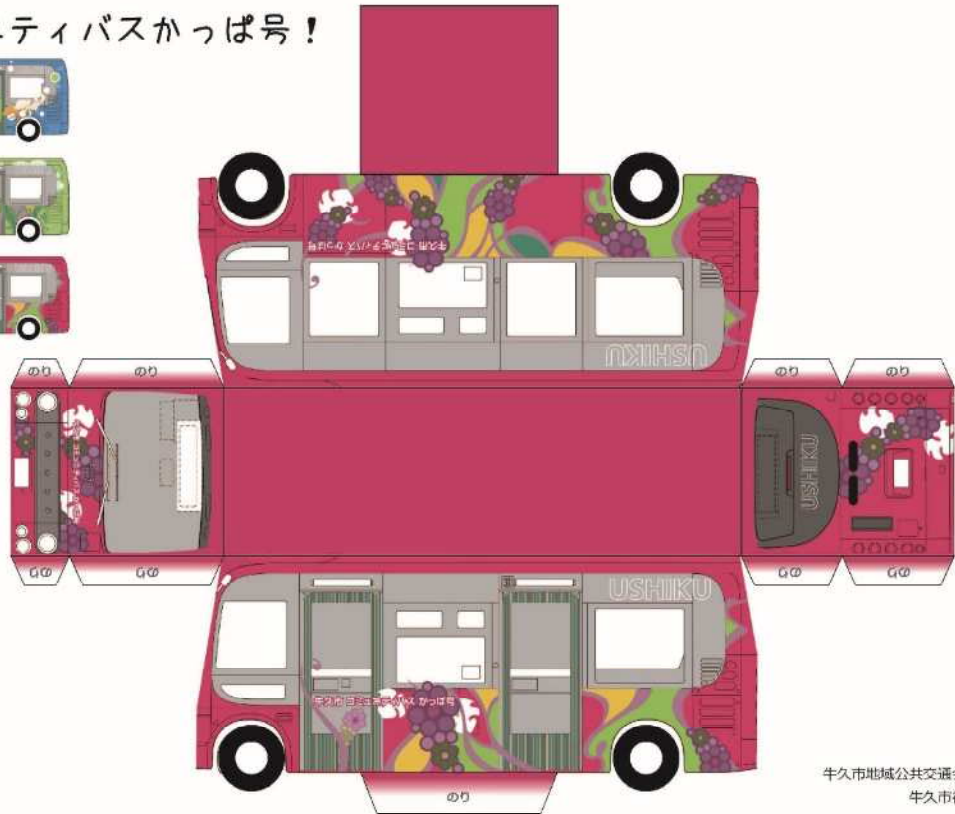
実施日時	2017年11月3日(土、祝日) 9:00~15:00
実施場所	牛久市中央生涯学習センター駐車場内
キャンペーン内容	①公共交通アンケート(回答していただいた方にガラポンくじを実施) ②かっぱ号の車両展示 ③牛久市公共交通マップ・かっぱ号と巡る小路ガイドの配布 ④かっぱ号のペーパークラフトの配布

牛久市における公共交通利用促進キャンペーンの様子



牛久市かっぱ号のペーパークラフト

コミュニティバスかっぱ号！



牛久市地域公共交通会議
牛久市役所

