

# 第43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. 前回までの協議会の振り返り	—	2
協議事項	1. 青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案	・資料2参照	2
	2. 公共交通に関する状況	各種情報の更新	3
	3. 路線バスの状況把握	・公共交通ガイドから主要駅発の系統別の便数の変化を調査 ・市の北部、西部、南東部からのネットワークの状況を調査	11
	4. アンケート調査結果	・詳細は、参考資料1 ・市内11地区別の集計 ・平成23年度との比較	17
	5. 公共交通の基本的な方針と目標	・課題の整理(前々回協議会資料の更新) ・基本的な方針 ・あるべき姿 ・公共交通の役割 ・目標(4点)	32
	6. 公共交通の施策の骨子案	・計画期間 ・施策体系 ・施策の骨子	39
その他事項	1. 路線バスの現状把握のための乗り込み調査について	・梅76甲と河10・11について9月に調査	43

# 報告事項

## 1. 前回までの協議会の振り返り

○前々回の第41回協議会は、令和4年3月18日(金)午前10時に開催されました。

### 第41回青梅市公共交通協議会の資料の一部の骨子

項目	骨子
河辺町1～3丁目地区における収支の試算等	○ワゴンタイプで1台、路線延長5km、運行間隔30分(片道15分)。収支率は40%前後(毎年1千万円程度の△) ○委員意見 ・車両はできるだけ大きく ・グリスロの副次的な効果を最大化する
アンケート調査結果の速報値	○委員意見 ・前回調査との比較表を ・コロナ禍にあって外出がさらに減少している。外出促進を真剣に考える必要 ・歩いて暮らせる環境づくりが重要
公共交通のあり方	○基本方針は「移動の利便性や快適性の維持・向上」「時代潮流への変化への対応」「進め方」に区分 ○委員意見 ・公共交通を応援しようという動きを活発化させるためには自治会を大切にすることが重要 ・自治会の活性化は難しいため、地域と学校の連携による応援の姿が望ましい。 ・市民力と地域力は一つに ・地域公共交通はクロスセクター効果もあるため、防災や福祉などの分野への言及も

○前回の第42回協議会は、令和4年5月6日に書面開催され、令和3年度青梅市公共交通協議会決算および事業報告について協議の上、承認されました。

# 協議事項

## 1. 青梅市地域公共交通計画(仮称)の構成案

資料2を参照してください。

## 2.公共交通に関する状況

赤字は前々回の協議会から  
更新した主な部分

### (1)公共交通を取り巻く状況

#### 【時代潮流の変化】

- ・都市のコンパクト化の必要性(まちづくりの将来像と連携した公共交通のあり方)
- ・新技術の活用(MaaS、自動運転)
- ・新たな端末交通、地域交通の普及
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による生活様式の変化(デジタル化の進展、ウィズコロナ・ポストコロナ社会の模索)
- ・SDGsに対応する取り組み(各都市が標準指標として採用)
- ・カーボンニュートラルへの挑戦(2050年までに温室効果ガスの排出量をゼロ)
- ・訪日外客数の政府目標は令和2年で4千万人であり、令和元年は3.2千万人の実績。しかし令和2年は0.4千万人。再び大きく増加することが期待
- ・国は健康寿命の延伸を標榜しており、平成28年から令和22年まで3歳以上延伸

- 下表に示すとおり、青梅市民の65歳健康寿命は、多摩地域と比較すると男性がやや低い状況にあります。

#### 65歳健康寿命（令和2年）

（要支援1以上の認定を受けるまでの平均自立期間で算出した場合）

	男性	女性
青梅市	81.57	84.15
多摩地域	81.84	83.15
東京都	81.40	82.93

出典：東京都福祉保健局（健康ステーション）

- 第8期青梅市高齢者保健福祉計画・青梅市介護保険事業計画によると、「高齢者がはつらつと暮らせるまち」をめざすため、健康保持とともに健康寿命の延伸を筆頭に掲げています。
- 青梅市認知症支援ガイドブック（令和元年11月版）によると、認知症を予防する方策の一つに、「よく外に出て、社会に参加しよう」とあります。
- 医療費抑制と歩数増加量に相関係があることが、新潟県見附市の事例において示されています。これによると40歳以上の20万人が1日あたり1万歩歩くと（現状5,300歩から、4,700歩余計に歩くと）、200億円の医療費抑制となっています。
- 国土交通省が平成29年3月に作成した「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩数調査のガイドライン」によると、1日1,500歩多く歩くと、一人あたりの年間医療費を3万5,000円減らせるとしています。

### 【上位・関連計画(キーワード)】

- ・公共交通網の検討、幹線交通の充実、地域交通の充実(第6次総合長期計画)
- ・第7次総合長期計画骨子案(策定中)
  - ・基本理念を導き出す背景に「交通網」や「買い物環境」
  - ・7つのまちづくりの基本方向に共通する視点
    - ・デジタル化
    - ・SDGs
    - ・脱炭素
    - ・情報発信
    - ・公民連携
- ・JR青梅線の利便性の向上、バス利用促進や市民意識の改革、鉄道と路線バスのサービス圏外の改善(都市計画マスタープラン)

### 【将来人口(まち・ひと・しごと戦略)】

- ・総人口は13万4千人。10年後は7千人減少し12万7千人、20年後は1万6千人減少し11万8千人、30年後は2万6千人減少し10万8千人(令和2年の8割に相当)
- ・65歳以上人口割合は令和2年で30.3% → 30年後は44.6%
- ・地区別では、東部が横ばいで中央部・北部・西部は減少。うち北部の減少率が最も高い



【人の動き(平成30年東京都市圏パーソントリップ調査、令和3年度青梅市の地域公共交通に関するアンケート)】

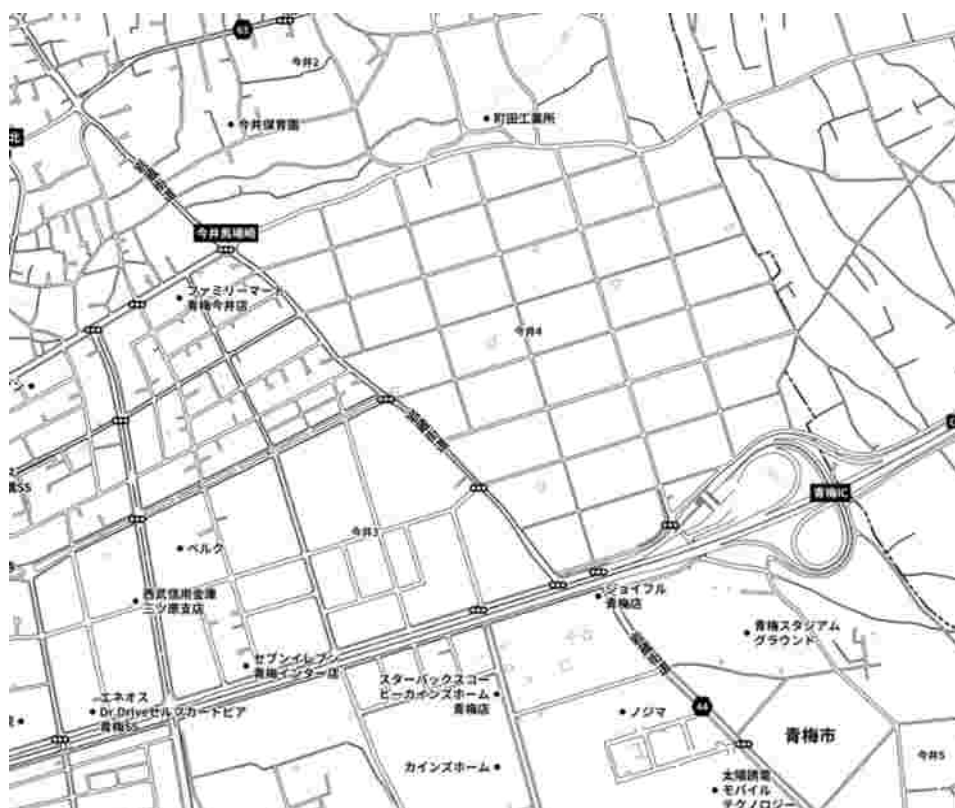
- ・東京都市圏パーソントリップ調査によると、青梅市民の外出頻度は減少しており、また、令和3年度青梅市の地域公共交通に関するアンケートによると、コロナ収束後に外出を控えると回答した割合は49.2%であり、今後さらに外出する割合は低くなっていくと考えられます。

Q10. 新型コロナウイルス感染症流行が収束したあとの生活様式の変化(個人)

MA	実数	割合
1 外出の控え	1,068	49.2%
2 在宅勤務	139	6.4%
3 インターネット・宅配等による買い物	290	13.4%
4 在宅学習	49	2.3%
5 変わらない	938	43.2%
無回答	41	1.9%
合計(人)	2,170	100%
無回答除く合計(件)	2,484	-

【まちづくり(新たな動き)】

- ・青梅駅前の市街地再開発事業(令和6年度予定)
- ・東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想(時期未定)
- ・青梅インターチェンジ北側地区における物流拠点整備事業(時期未定)





【観光モビリティ・マネジメントに関すること】

- ・公共交通による来訪の多い主な観光地……武蔵御嶽神社、塩船観音寺、東京バーディクラブ、御岳山、かんぼの宿、総合体育館、青梅市リバーサイドクラブ
- ・自動車による来訪の多い主な観光地……東京バーディクラブ、青梅ゴルフ倶楽部、青梅市リバーサイドクラブ、かんぼの宿、塩船観音寺、小澤酒造、武蔵御嶽神社

【市内の観光イベントに関すること】

- ・市外も含め公共交通利用が期待されるイベントについては、公共交通サイドからの移動支援が望まれます。

## 青梅市イベントカレンダー

月	イベント	会場	写真
1	1日 元旦祭・初詣	武蔵御嶽神社・塩船観音寺	
	12日 青梅だるま市	JR青梅駅前旧青梅街道	
2	3日 節分祭	武蔵御嶽神社・塩船観音寺・清宝院・薬王寺ほか	
	中旬 青梅マラソン大会	総合体育館前～奥多摩町川井	
3	上旬～下旬 吉野梅郷梅まつり	吉野梅郷一带	
	中旬 観梅市民まつり	神代橋通り	
4	中旬～5月上旬 塩船観音つつじまつり	塩船観音寺境内	
5	2日・3日 青梅大祭	JR青梅駅前旧青梅街道	
	8日 武蔵御嶽神社日の出祭	御岳平～武蔵御嶽神社	
6	5月下旬～6月下旬 吹上花しょうぶまつり	吹上しょうぶ公園	
	中下旬 蛍を見る夕べ	成木2丁目の成木川	
7	上旬 ほおずき市	青梅駅前通り	
	中旬 武蔵御嶽神社新神楽	御岳山大鳥居前広場	
8	中下旬 青梅朝顔市	青梅駅前通り	
	7月下旬～9月上旬 レンゲショウマまつり	御岳山富士峰園地ほか	
9	第1土曜日 青梅市納涼花火大会	永山公園グラウンド	
	上旬 カンタンをきく会	御岳山	
11	中旬 武蔵御嶽神社新神楽	御岳山大鳥居前広場	
	上旬 青梅産業観光まつり	永山公園グラウンド	
12	上中旬 青梅宿アートフェスティバル	JR青梅駅前旧青梅街道	
	第1日曜日 奥多摩溪谷駅伝大会	総合体育館前～奥多摩駅前往復	
	第2日曜日 みたけ山トレイルラン	御岳山	

出典：青梅市観光ガイド（掲載情報は2020年2月現在）

## (2)公共交通の状況

### 【JR青梅線に関すること】

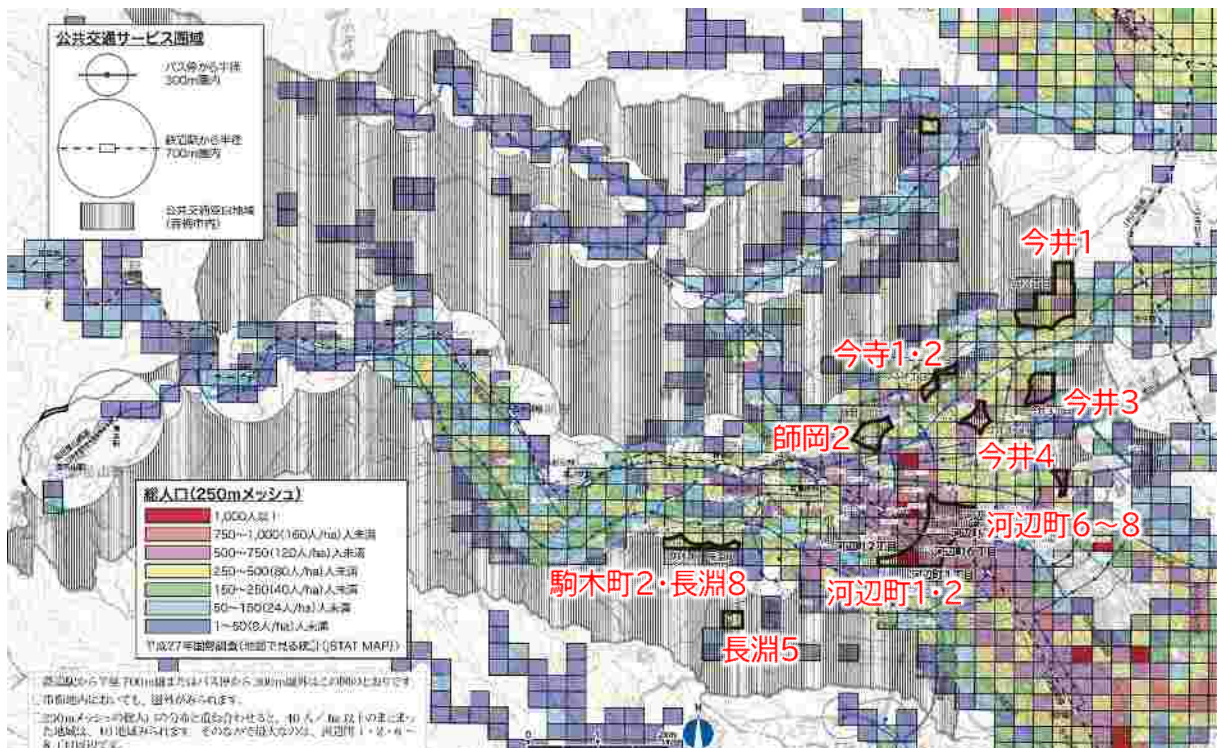
- ・河辺、東青梅、青梅の3駅利用の減少
- ・関東圏における定期利用の減少
- ・定期外利用の発掘(アドベンチャーライン、沿線まちづくりとの連携)
- ・青梅市立第六小学校によるJR青梅線活性化のための取り組み

### Q18. JR青梅線を利用しやすくするために必要なこと(個人)

MA		実数	割合
1	運行本数を増やす	715	32.9%
2	始発便をもっと早くする	141	6.5%
3	終発便をもっと遅くする	200	9.2%
4	青梅特快を増便する	936	43.1%
5	遅延しない	311	14.3%
6	駅施設の改善	409	18.8%
7	特になし(現状のままでよい)	649	29.9%
8	その他	111	5.1%
	無回答	130	6.0%
	合計(人)	2,170	100%
	無回答除く合計(件)	3,472	-

### 【鉄道と路線バスのサービス圏外(駅から700m、バス停から300m圏外)で、人口密度が40人/ha以上の地区の存在】

- ・駒木町2丁目・長淵8丁目
- ・長淵5丁目                      ・今寺1・2丁目                      ・師岡2丁目
- ・河辺町1・2丁目、河辺町6～8丁目                      ・今井1丁目、今井3丁目、今井4丁目





【路線バスに関すること】

- ・市内を運行する路線バスの多くは赤字路線。市の公共負担で維持。公共負担は昭和59年から始まり、年間負担額は当初の1.3倍の約1億2千万円
- ・新型コロナウイルス感染症対策(各社)
- ・絵画コンクール(都営)(※)、にしちゅんパスポート(西東京バス)

※東京都交通局では、令和4年3月30日(水)から公共交通マナー等絵画コンクールの入選作品を掲示したラッピングバスを以下のとおり運行。子ども達が描いた絵をのせたラッピングバスが都内を運行中(令和4年3月30日(水)から概ね1年間)

⇒テーマ1「みんなが楽しく、気持ちよく利用できる公共交通マナー」

⇒テーマ2「わたしたちの街の電車やバスのある風景」



テーマ1 都営交通最優秀賞作品

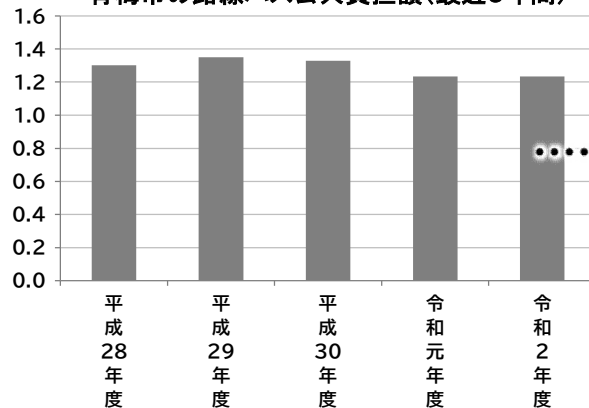
テーマ2 都営交通最優秀賞作品



(テーマ1) 川島彩奈さん、3年生

(テーマ2) 佐野聖さん、5年生

(億円/年) 青梅市の路線バス公共負担額(最近5年間)



.....▶ 公共負担の対象となっている系統  
 ・梅01を除く都営バスの全系統  
 ・河10・河11



【タクシーに関すること】

- ・タクシー乗り場は、河辺、東青梅、青梅、御嶽の4駅前
- ・新型コロナウイルス感染症対策
- ・西多摩地域観光型MaaS導入支援プロジェクト実証実験に参加
- ・各種サービス
  - ・スマートフォンで簡単・確実に呼べるアプリ【GO】
  - ・はぴママサポート
  - ・ユニバーサルデザインタクシー、ワゴンタクシー
  - ・定額タクシー など

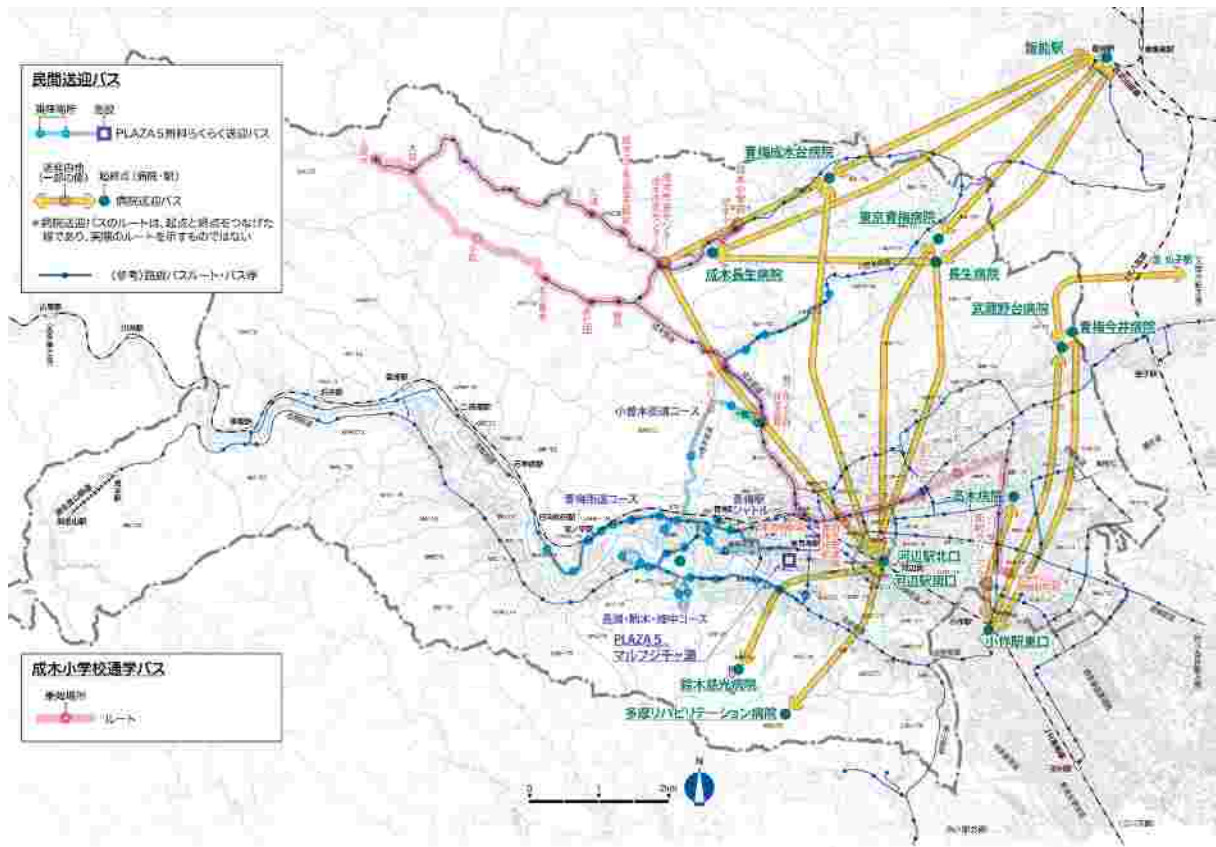
Q19. タクシーを利用しやすくするために必要なこと（個人）

MA		実数	割合
1	予約しやすくする	500	23.0%
2	車両の乗降が楽にできる	162	7.5%
3	車いすの乗降ができる	160	7.4%
4	定額運賃制度（※）の導入	694	32.0%
5	特になし（現状のままでよい）	927	42.7%
6	その他	131	6.0%
	無回答	174	8.0%
	合計(人)	2,170	100%
	無回答除く合計(件)	2,574	-

※指定された乗車エリアから目的地まで、あらかじめ決められた定額運賃でタクシーを利用できる制度

【地域の多様な輸送資源】

- ・商業施設無料送迎バス
- ・医療・福祉施設無料送迎バス
- ・小学校スクールバス



**【地域住民による地域公共交通改善制度に関すること】**

公共交通が不便な地域の改善に向けて、市民等が主体となって地域のニーズに適した新たな交通の導入などを検討する場合に、行政が技術的な事項や費用について支援する制度で、平成26年度に策定されました。

**①本制度の適用範囲**

- ・市民等による主体的な取り組みであること
- ・生活交通の問題改善に寄与する地域であること
- ・既存の公共交通との競合が回避でき、必要な連携が確保できること

**②新たな公共交通の導入・継続の基準**



- ・公共交通として一定の利用が見込まれる必要があることから、収支率40%の確保を基準としています。

**③活用実績**

- ・平成26年4月のダイヤ改正で、梅76が1日9往復から5往復へと大幅に減便となったことを受けて、地域住民からなる「成木地区公共交通検討委員会」が発足しました。
- ・平成26年5月～平成29年2月に計11回の会議を開催するなかで、アンケートの実施、運行形態の検討、事業採算性の検討を行った結果、新たな公共交通の導入は見送ることはやむを得ないとの結論に達し、利用促進や住民の意識改革を図り、そのほか交通課題に対応していくため、検討委員会自体は継続することにしました。

**「新たな公共交通」の概略運行計画（素案）**

今回の概略運行計画（素案）は、都営バス減便前と同様の運行本数を確保することを基本に検討したものです。

サービス項目	サービス内容
①運行ルート	<p>東青梅駅北口→成木5～8丁目→東青梅駅北口</p> <p>〔※成木地区において、減便の影響が特に大きい成木5～8丁目地区を検討区間としております。〕</p> <p>※成木5～8丁目地区内のまわり方は未定です。</p>  <p>【成木5～8丁目】</p> <p>— 現行バス路線   新たな公共交通            検討区間</p> <p>※坂下～東青梅駅北口間のバス停では乗り降りできません。</p>
②運行本数	一日9往復（18便／日）

出典：地域住民による地域公共交通改善の手引き（平成26年4月）  
 成木地区公共交通検討委員会報告書（案）（平成29年3月）

### 3. 路線バスの状況把握

#### (1) 主要駅発の系統別の便数の変化(令和2～4年度)

- 青梅駅～中郷～小作駅(青21等)、小作駅～菅生高校～秋川駅(小06等)、河辺駅～塩船観音～小作駅(河11等)などの系統が減少しています。
- また、河辺駅～明星大学(河13)、河辺駅～イオンモール方面(河15～17)、青梅駅～小作駅西口(青20)が廃止されました。一方で、小作駅～イオンモール経由～阿比留医療センター(小07)が新設されました。

#### 青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の系統別便数の変化(平日)

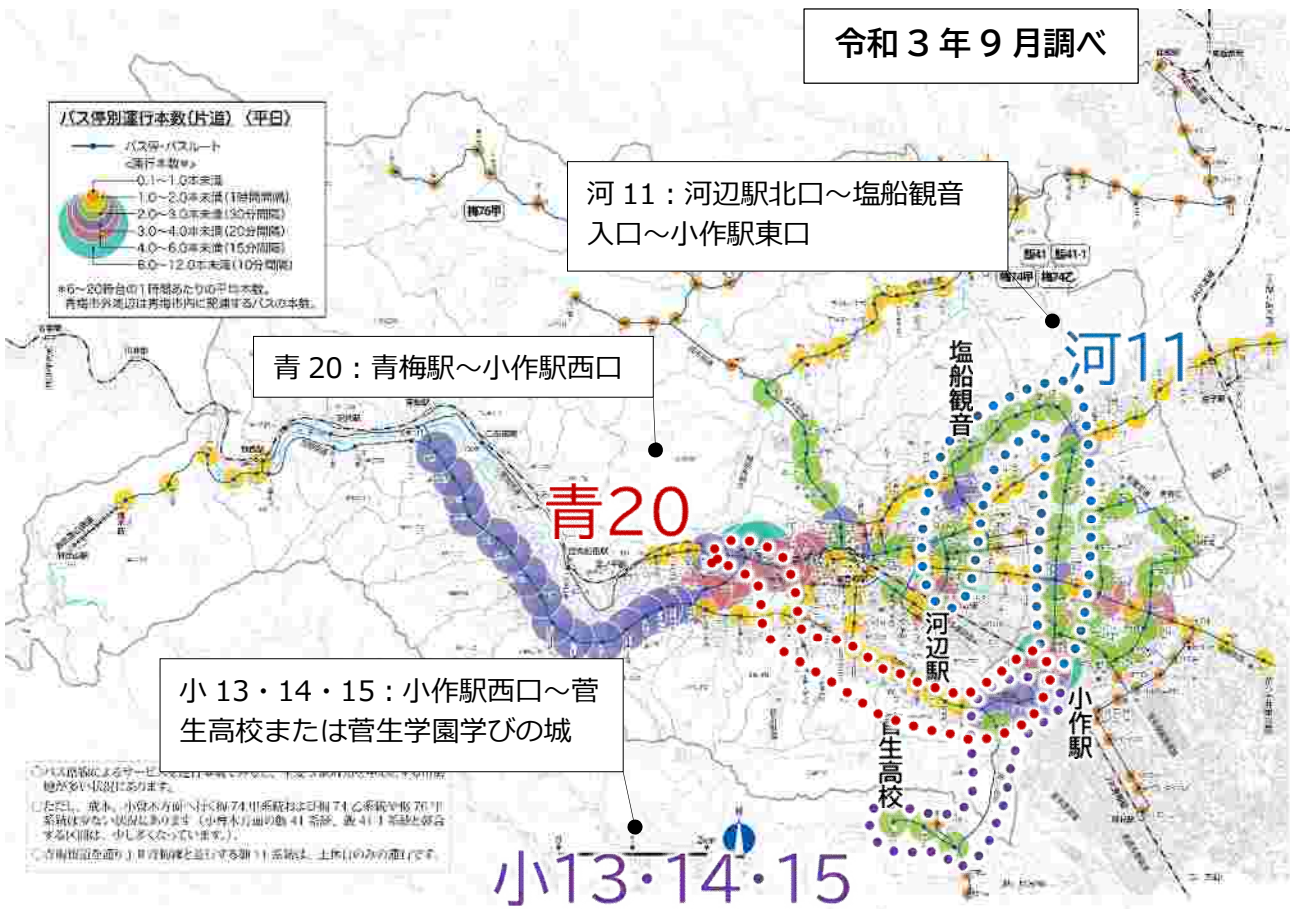
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	R4-R2	名称変更等
<b>青梅駅前</b>					
御11・青20・青21	12	6	4	▲8	御11・青21
梅01 玉堂美術館 循環・梅76丙 吉野 行	52	52	52	0	
梅74甲乙 成木市民センター 循環	17	17	17	0	
梅76甲 上成木 行	4	4	4	0	
梅70 花小金井駅北口 行	25	25	25	0	
梅77甲 河辺駅北口 行	13	13	13	0	
梅77乙 駒木町 循環・梅77丙 東青梅駅前 行	29	29	29	0	
梅77丁 河辺駅 行	4	4	4	0	梅77丁 河辺駅南口 行
梅70・梅74甲乙・梅76甲・梅77甲 青梅車庫前・裏宿町 行	83	84	84	1	
<b>東青梅駅北口</b>					
梅70 青梅車庫前 行	25	25	25	0	
梅74甲乙 成木 循環	19	19	19	0	
梅76甲 上成木 行	4	4	4	0	
梅74乙 河辺駅 行	5	5	5	0	
飯41 飯能駅南口 行 入市32 入間市駅 行	10	10	10	0	
<b>東青梅駅南口</b>					
梅74甲乙・梅76甲 裏宿町 行	22	22	22	0	
梅77丙 青梅駅 行	2	2	2	0	
梅77丁 青梅駅 行	4	4	4	0	
梅77丁 河辺駅 行	4	4	4	0	梅77丁 河辺駅南口 行
急行河辺駅 行	1	0	0	▲1	平日のみから土休日のみへ
<b>河辺駅北口</b>					
梅74乙・梅77甲 塩船循環・裏宿町 行	40	40	40	0	
河10・11 小作駅東口 行	36	33	32	▲4	
入市32 入間市駅 行	19	19	19	0	
<b>河辺駅南口</b>					
小05 小作駅西口 行	25	24	24	▲1	
青21・河13	7	4	4	▲3	青21 青梅駅 行(河13は令和4年度から廃止)
梅77丁 青梅駅 行	4	4	4	0	
飯41 飯能駅 行	1	1	1	0	
<b>小作駅東口</b>					
河11 河辺駅北口 行	38	35	35	▲3	
小02 三ツ原 循環東廻り	40	38	38	▲2	
小03 三ツ原 循環西廻り	42	39	39	▲3	
<b>小作駅西口</b>					
小05 河辺駅南口 行	22	20	22	0	
小06 秋川駅 行/小13・小14・小15 菅生高校 行	36	38	31	▲5	小06 秋川駅 行/小07 阿比留医療センター 行/小13・小14・小15 菅生高校 行
青20 青梅駅 行	4	2	0	▲4	令和4年度から廃止
合計	649	626	616	▲33	

出典：各年度 青梅市公共交通ガイド

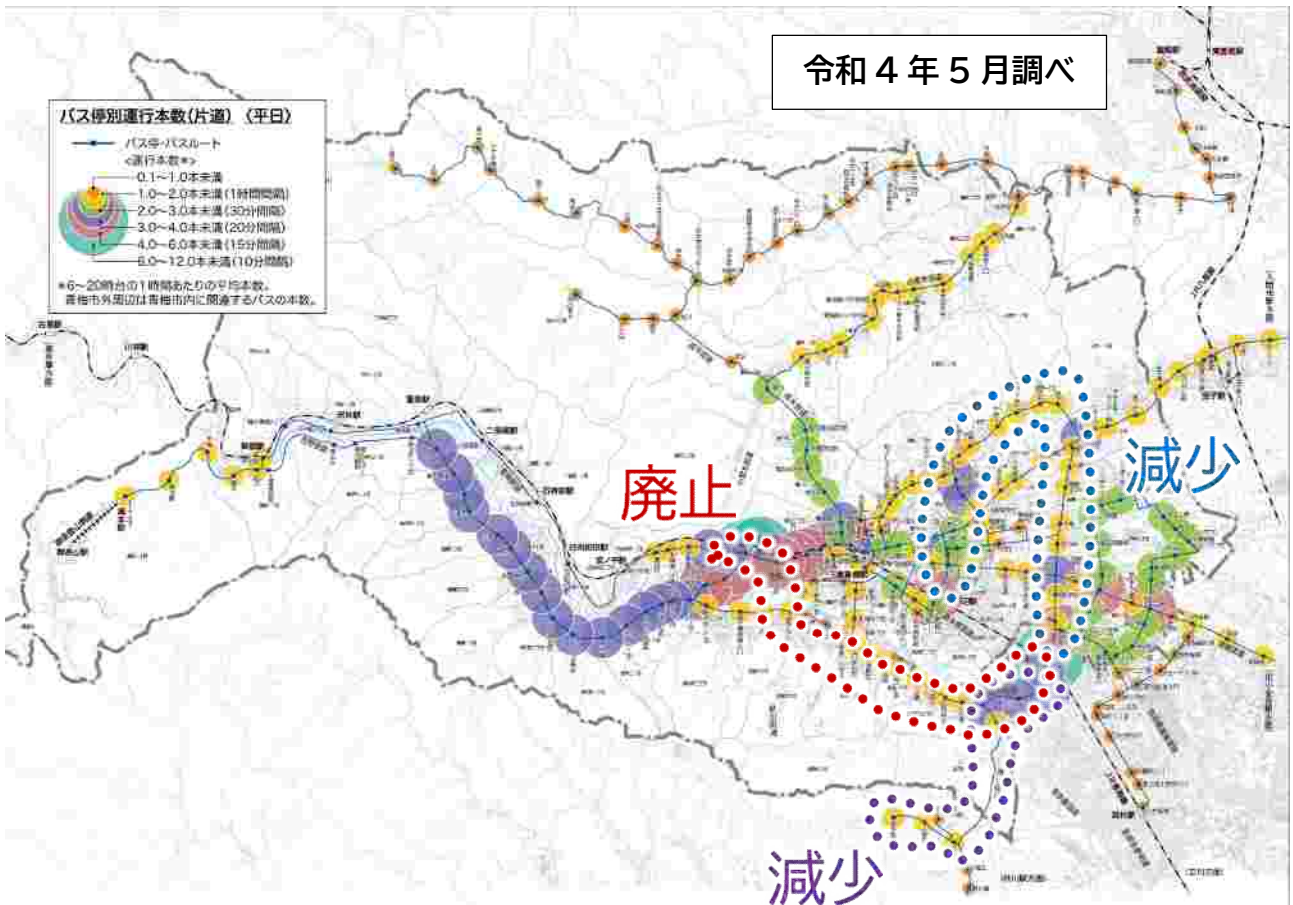


平日の運行本数の変化

令和3年9月調べ



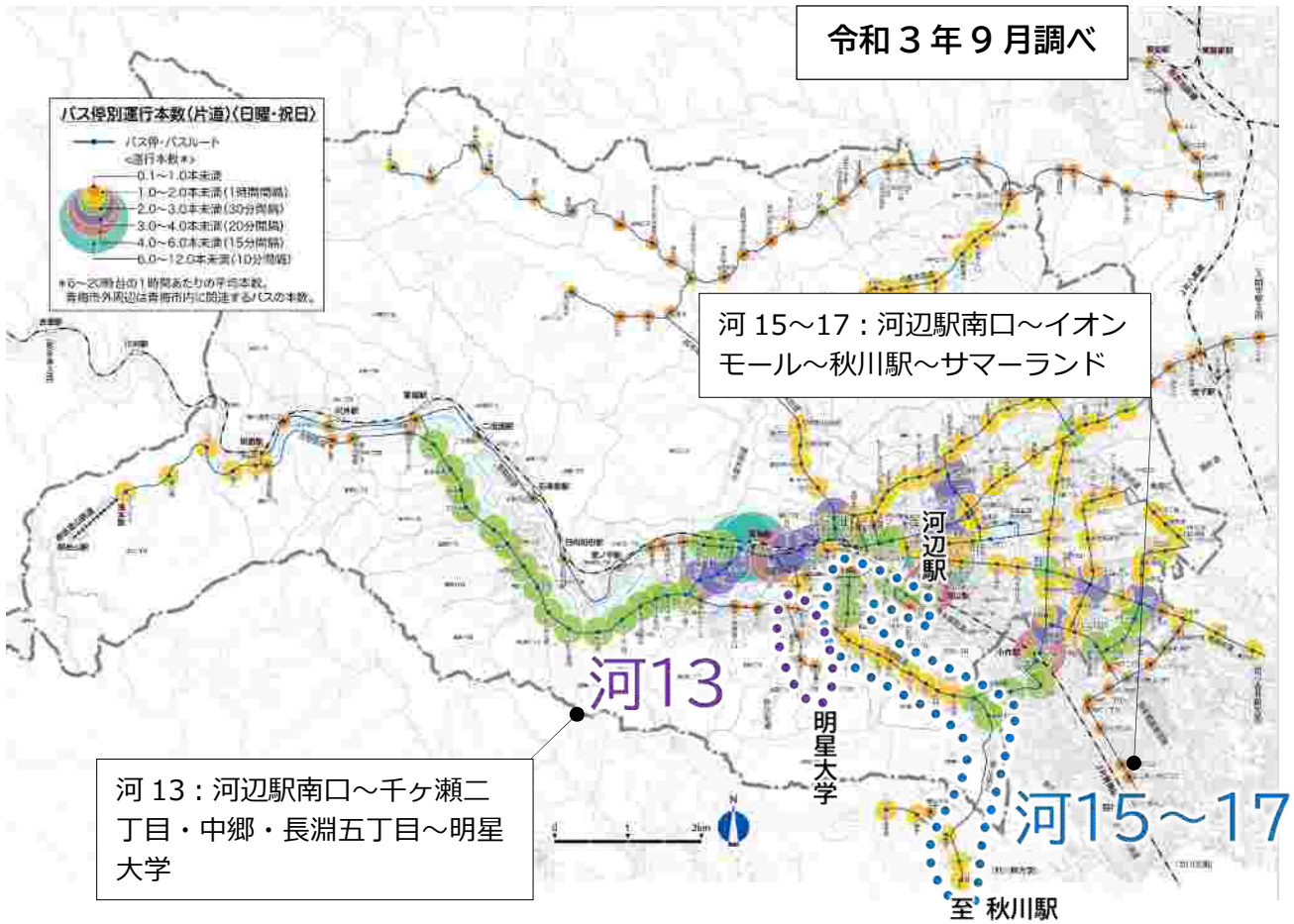
令和4年5月調べ



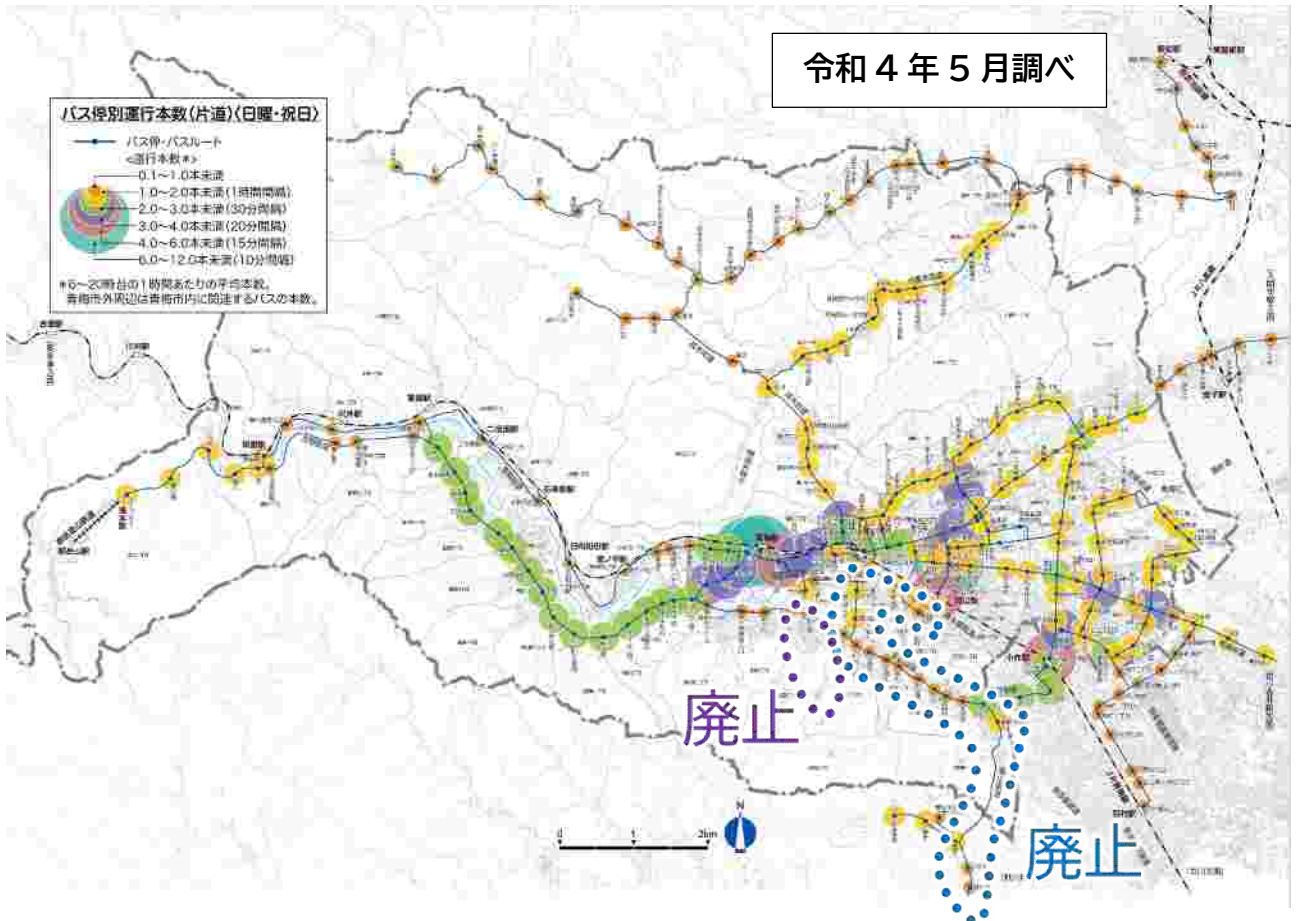


日曜祝日の運行本数の変化

令和3年9月調べ

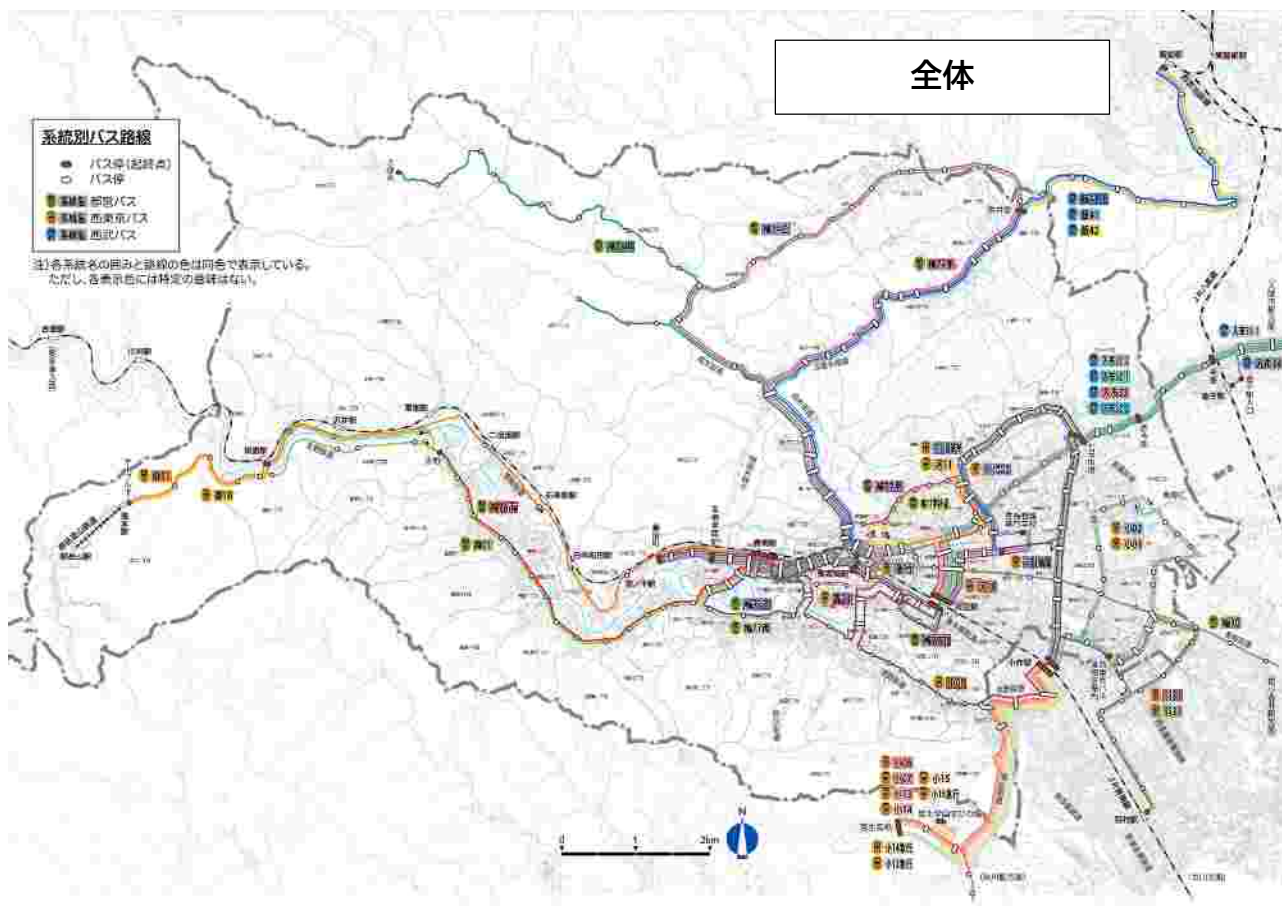


令和4年5月調べ



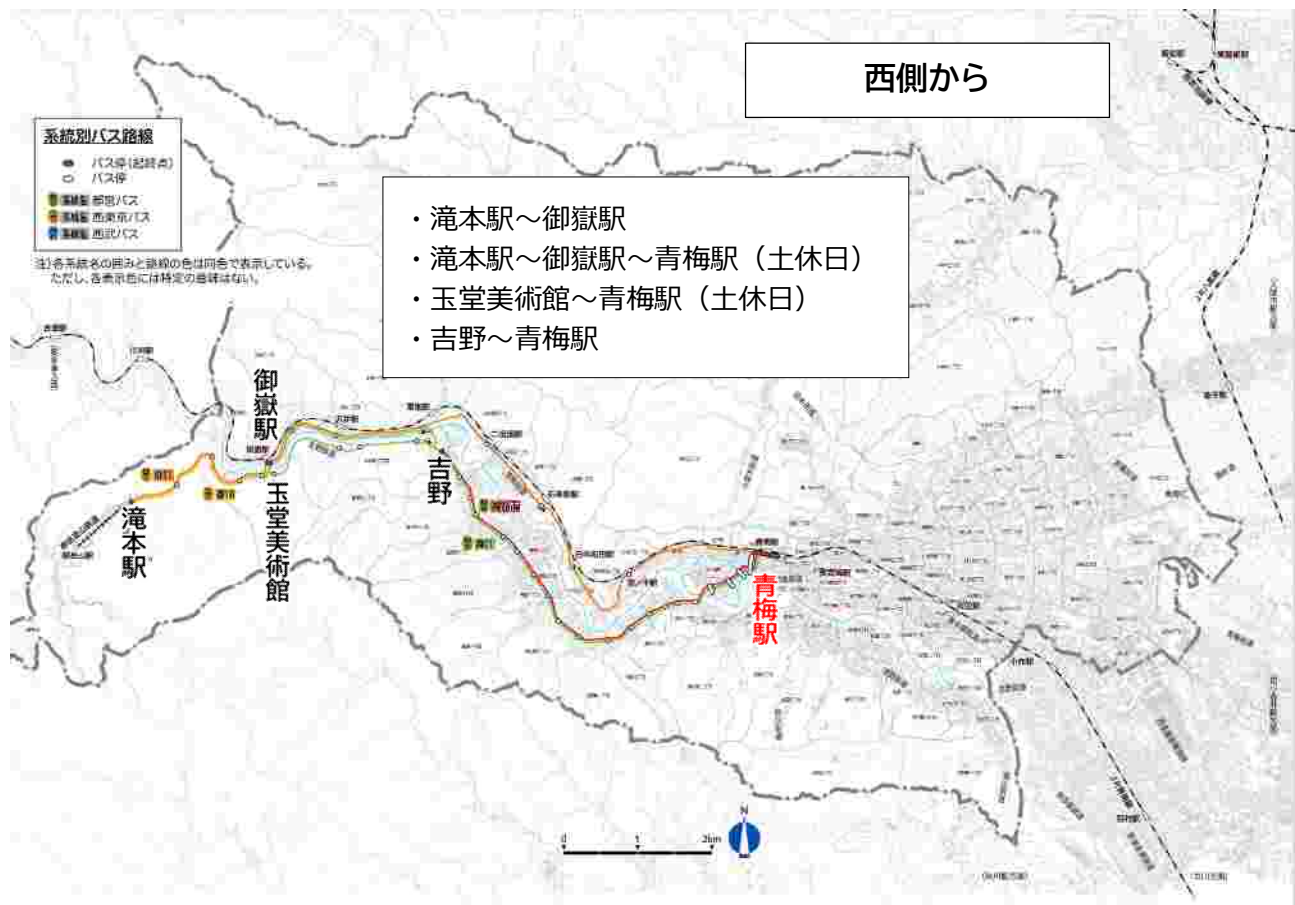
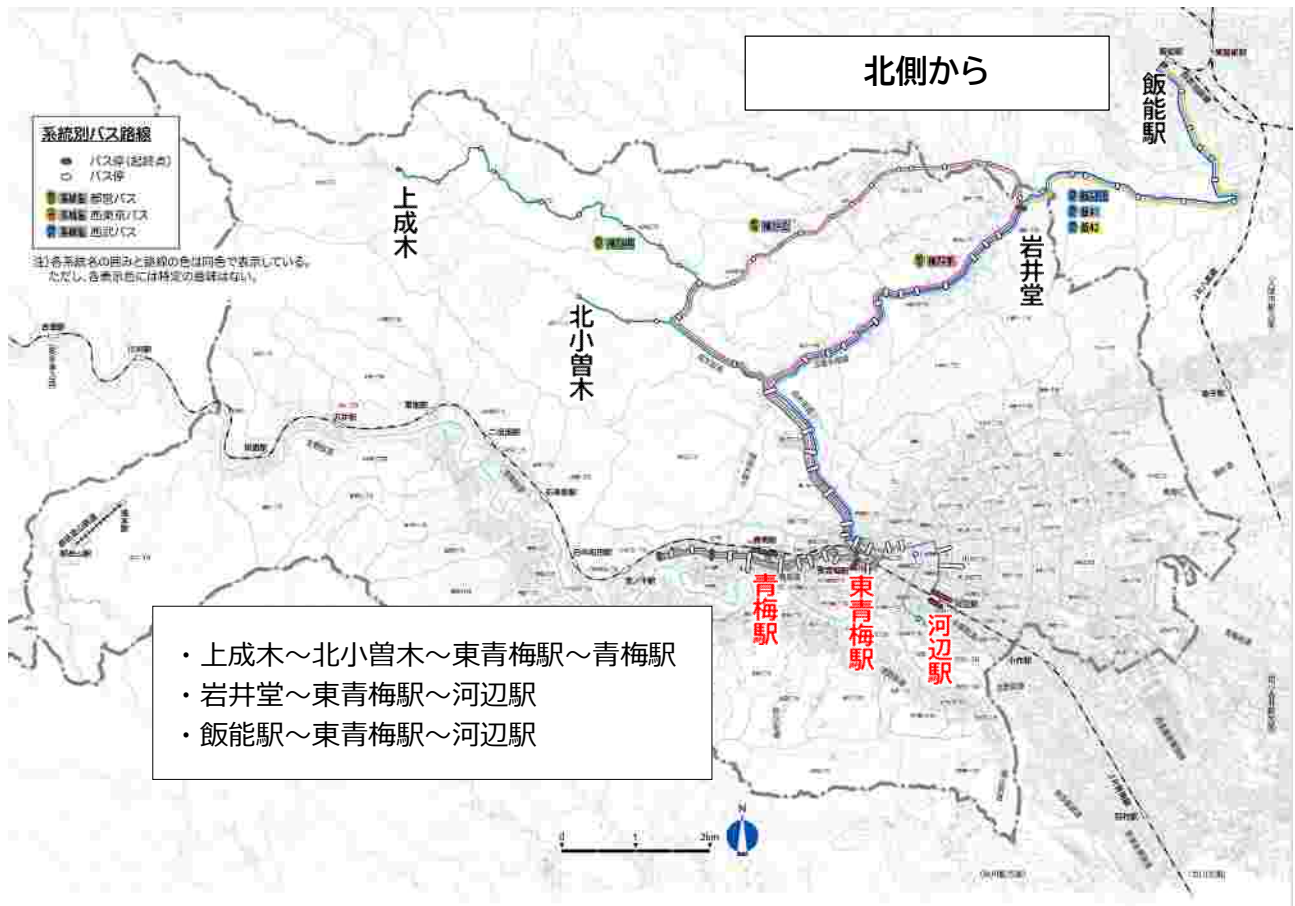
## (2)北部、西部、南東部からのネットワークの状況

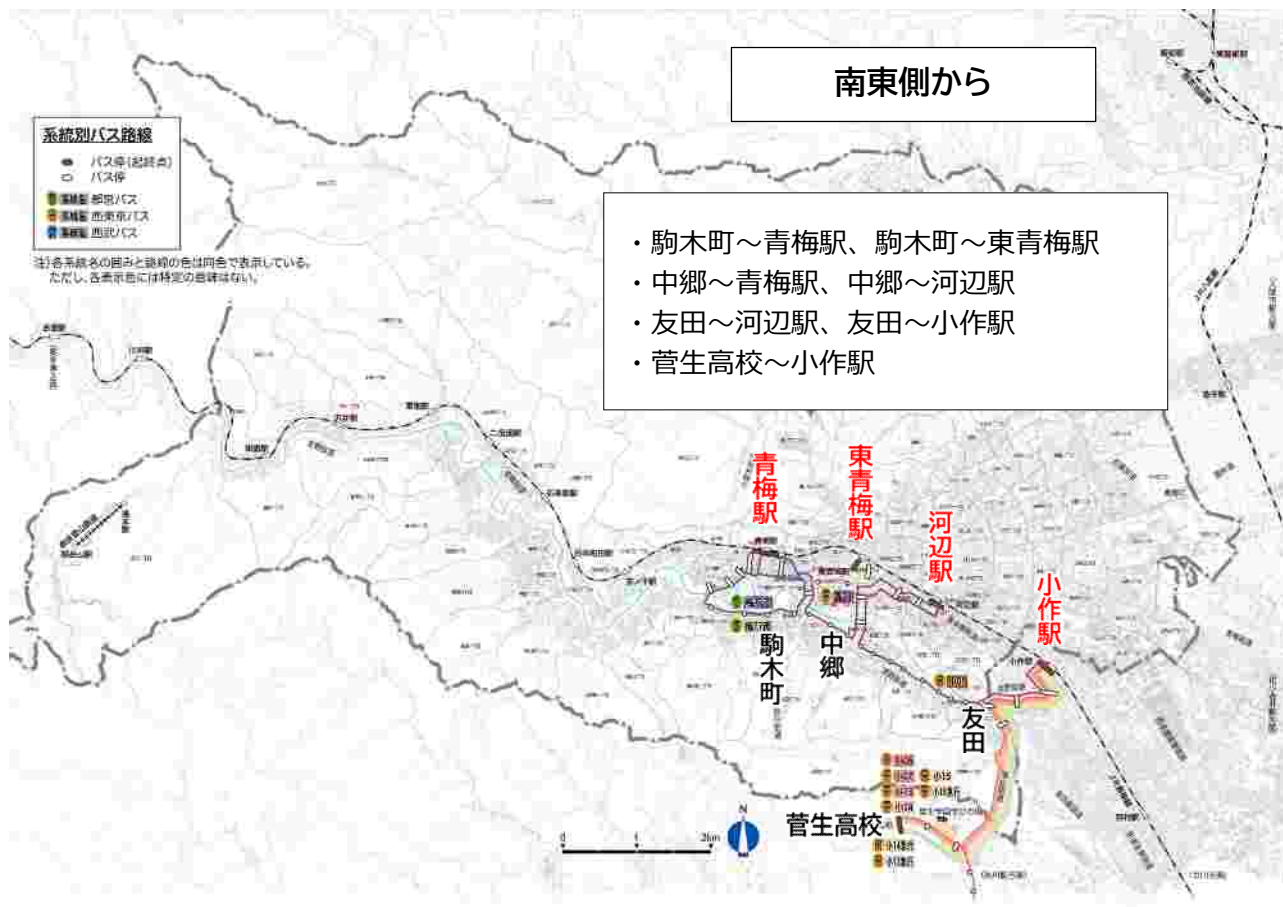
○路線バスの密度が低い北部、西部、南東部からのネットワークがどのようなものかを見ます。下図は全体のネットワーク図です。



- 北側(次ページ上図参照)からは、北西端に「上成木」、北東端に「岩井堂」があり、主として「東青梅駅」をネットワークしています。加えて、一部は「河辺駅」または「青梅駅」をネットワークしています。
- 西側(次ページ下図参照)からは、平日に限ると、「滝本駅」が「御嶽駅」を、「吉野」が「青梅駅」をネットワークしています。
- 南東側(次々ページ上図参照)からは、「駒木町」が「青梅駅」または「東青梅駅」を、「中郷」が「青梅駅」または「河辺駅」を、「友田」が「河辺駅」または「小作駅」を、「菅生高校」が「小作駅」を、それぞれネットワークしています。
- 北側からの一部が東青梅駅を経由し、鉄道の南側の中心市街地まで入り込んでいるほかは、市街地に大きく入りこむようなネットワークはみられません。









## 4. アンケート調査結果

### (1)実施概要

○調査名

・青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査

○調査の目的

・市民の日常生活における移動を支える公共交通サービスに関する課題を抽出するとともに、公共交通網の見直しに向けて市民の意向を反映すること

○調査対象者

・令和4年1月1日現在、満18歳以上の市民の中から、無作為に抽出した3,000名  
・このほか、青梅市公式ウェブサイトから回答も可

○実施期間

・令和4年2月4日(金)～2月25日(金)

### (2)回収結果

○2,991票配布に対して1,173票の回収で、回収率は39.2%です。

	郵送	ウェブ	計
配付数	3,000票		
有効配付数	2,991票		
回収数	987票	186票(※)	1,173票
回答者数	1,824人	346人	2,170人
有効回収率	33.0%	6.2%	39.2%
回答者数/回収数	1.85	1.86	1.85

※188票の回答があったが、2票は未記入

### (3)集計結果

○参考資料1に示すとおりです。

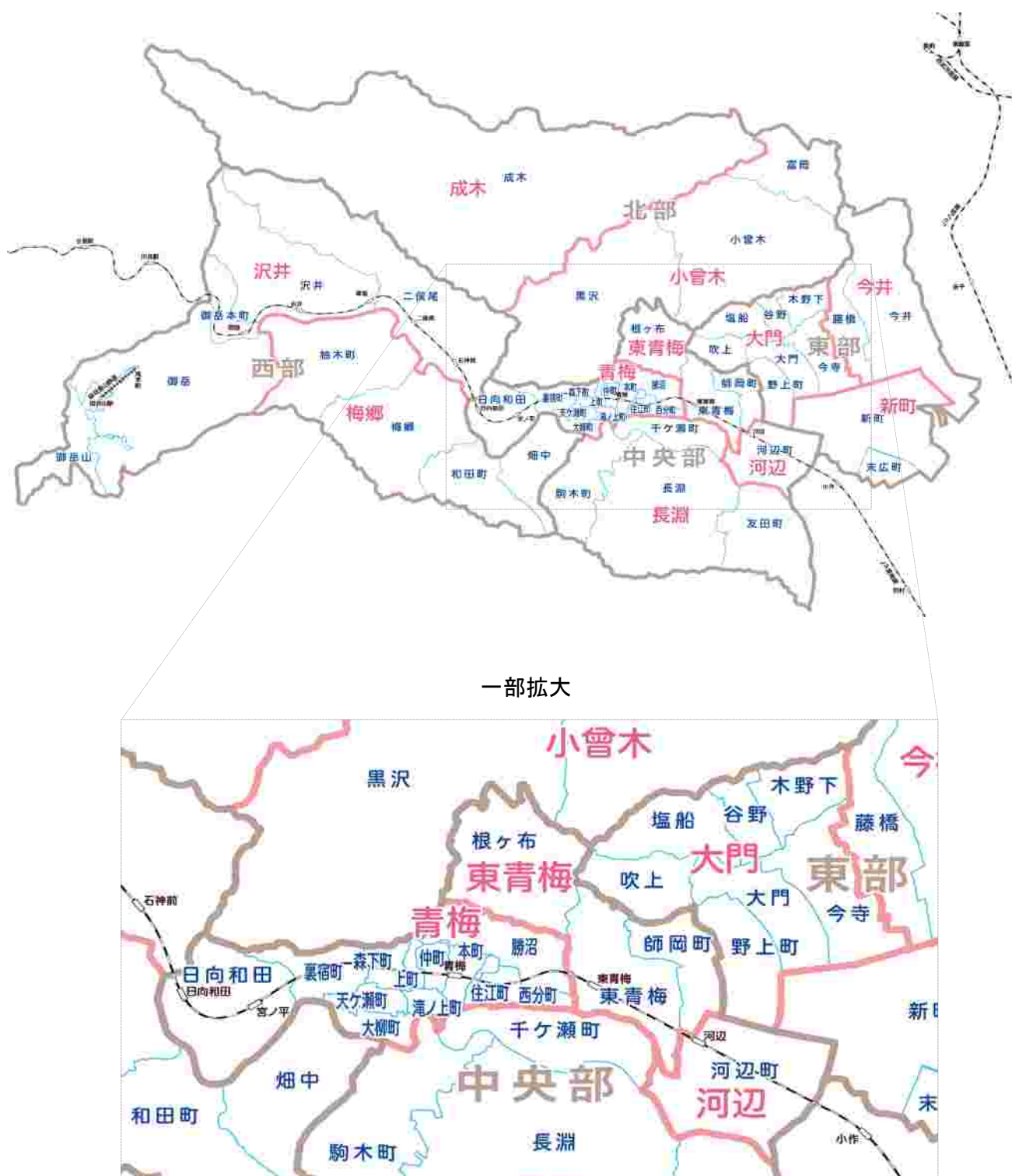
(4)11地区に区分した集計

○市内11地区について、主要な項目で集計します(次ページ以降を参照)。

		<b>集計項目</b>	<b>内容</b>	
1.青梅	×	<b>①基本指標</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2022 人口</li> <li>・宅地面積</li> <li>・人口密度</li> <li>・2014 人口比</li> <li>・2022 高齢者人口</li> <li>・高齢化率(%)</li> </ul>	
2.長淵		アンケート結果	<b>②自宅から徒歩で利用できる利便施設のない世帯</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許証なし、または返納を考えている人の割合</li> <li>・自宅から徒歩で利用できない世帯の割合</li> </ul>
3.大門			<b>③外出時に困っている人の年齢層と目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出時の移動で困っている人の割合</li> <li>・困っている人の概ねの年齢層</li> <li>・困っている人のその際の移動目的の割合</li> <li>・外出時の移動で困っている人の割合が15%以上の町</li> </ul>
4.梅郷			<b>④外出時の移動で困っている理由</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段がない</li> <li>・バスはあるが、希望の時間がない</li> <li>・自宅からバス停が遠い</li> <li>・坂で大変</li> <li>・近くに病院や商店がない</li> </ul>
5.沢井			<b>⑤鉄道利用の状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄りの駅の割合</li> <li>・鉄道を利用する人で、駅までの交通手段</li> <li>・駅までの平均的な所要時間</li> </ul>
6.小曾木			<b>⑥路線バスを利用している人の状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停まで10分以上の割合</li> <li>・行き先のバス停の割合の高い地区</li> <li>・行き先のバス停が駅周辺で最も高い駅の割合</li> </ul>
7.成木			<b>⑦路線バスを利用している人の不満</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数</li> <li>・始発時刻</li> <li>・終発時刻</li> <li>・鉄道との乗り継ぎ</li> </ul>
8.東青梅			<b>⑧自由意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの改善要望の割合</li> <li>・コミュニティバス・新規公共交通システム</li> </ul>
9.新町				
10.河辺				
11.今井				
全市				

○11地区のエリア区分は11支会に即しており、下図に示すとおりです。

11地区（=11支会）と構成する町



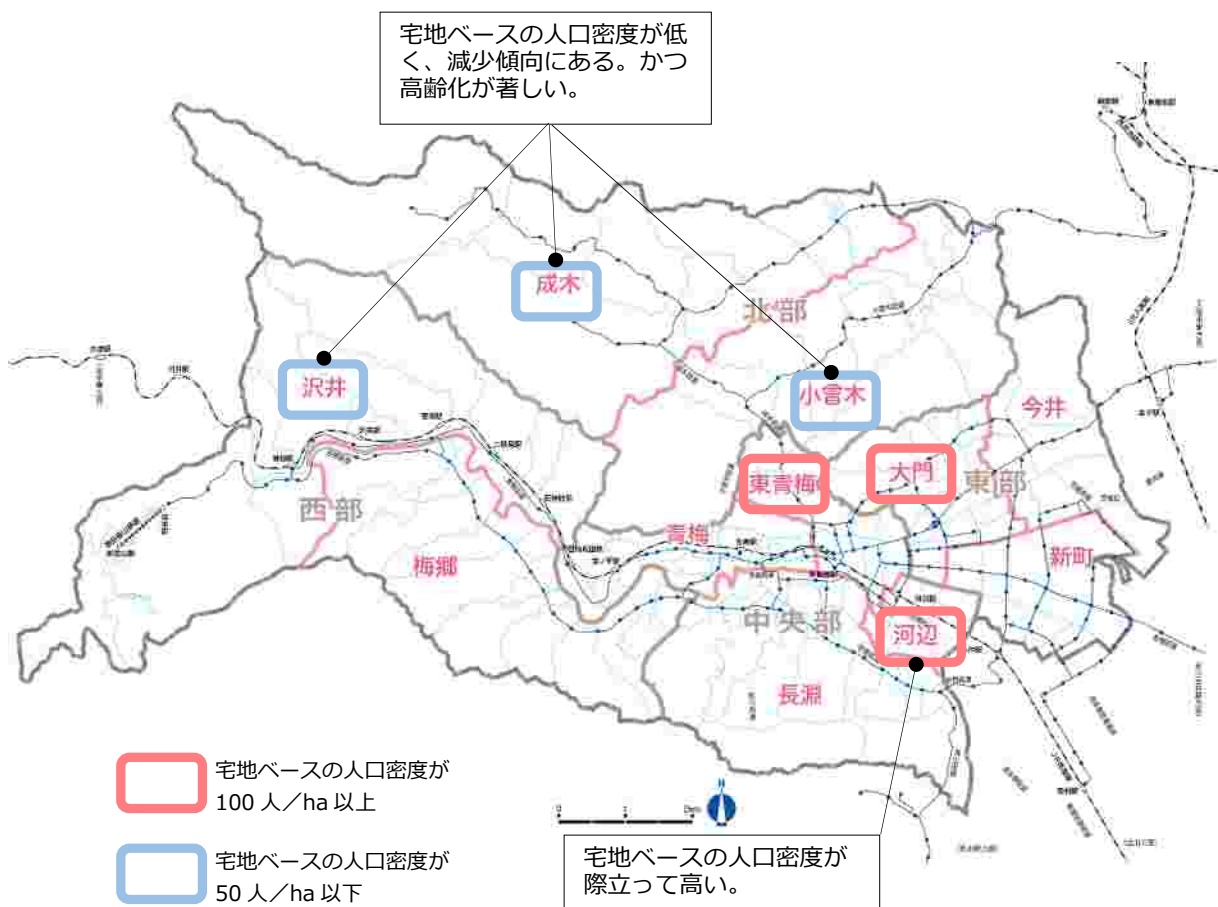
一部拡大

### ①基本指標

	2022人口 (人)	宅地面積 (ha)	人口密度 (人/ha)	2014人口 比(%)	2022高齢 者人口(人)	高齢化率 (%)
1.青梅	10,095	362	88.2	△ 11.7	3,725	36.9
2.長淵	19,786	1,095	90.7	△ 8.6	6,664	33.7
3.大門	21,352	451	118.3	3.3	5,515	25.8
4.梅郷	10,082	1,184	75.6	△ 7.7	3,567	35.4
5.沢井	3,215	2,052	41.4	△ 12.6	1,360	42.3
6.小曾木	3,347	1,475	35.8	△ 21.5	1,763	52.7
7.成木	1,564	2,264	23.2	△ 26.5	786	50.3
8.東青梅	15,250	305	131.4	△ 5.1	5,021	32.9
9.新町	20,446	417	80.5	3.5	4,517	22.1
10.河辺	15,129	161	202.6	△ 5.4	4,645	30.7
11.今井	10,858	560	74.1	△ 3.6	3,514	32.4
全市	131,124	10,326	88.8	△ 4.9	41,077	31.3

出典：2022人口は住民基本台帳（令和4年1月1日現在）、宅地面積は平成29年東京都土地利用現況調査  
2014人口は住民基本台帳（平成26年1月1日現在）

比較的高い  比較的低い





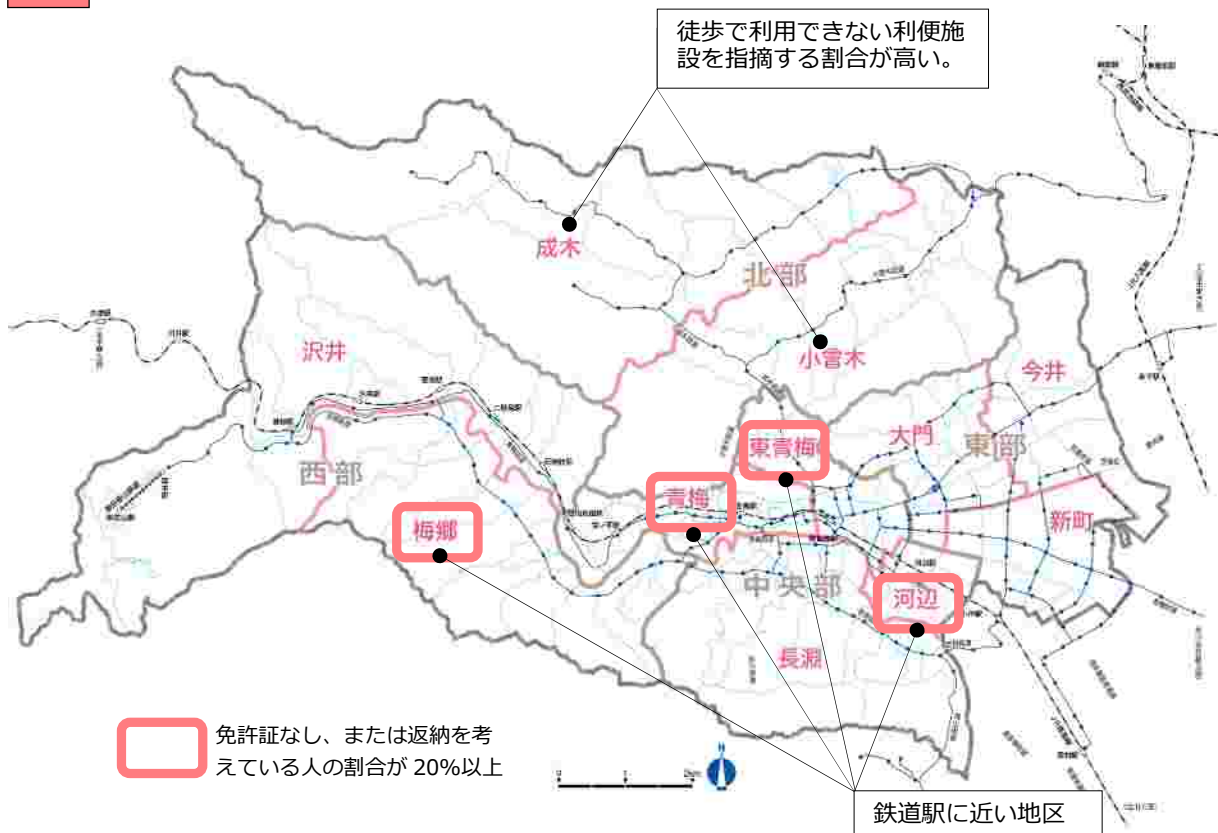
## ② 自宅から徒歩で利用できる便利施設のない世帯

	免許証なし、 または返納 を考えている人の割合 (%)	自宅から徒歩で利用できない世帯の割合(%)			
		スーパー・ コンビニ等	病院・ クリニック等	郵便局	合計
1.青梅	21	14	53	38	104
2.長淵	15	16	36	49	101
3.大門	13	8	52	60	120
4.梅郷	21	10	40	38	88
5.沢井	12	34	47	19	100
6.小曾木	13	91	71	48	209
7.成木	—	69	95	85	247
8.東青梅	22	8	31	33	73
9.新町	14	2	40	39	81
10.河辺	23	6	21	26	52
11.今井	11	23	61	60	144
全体	17	15	42	43	100

注：—は母数が2票のため除外。合計は端数処理のため一致しない場合がある。



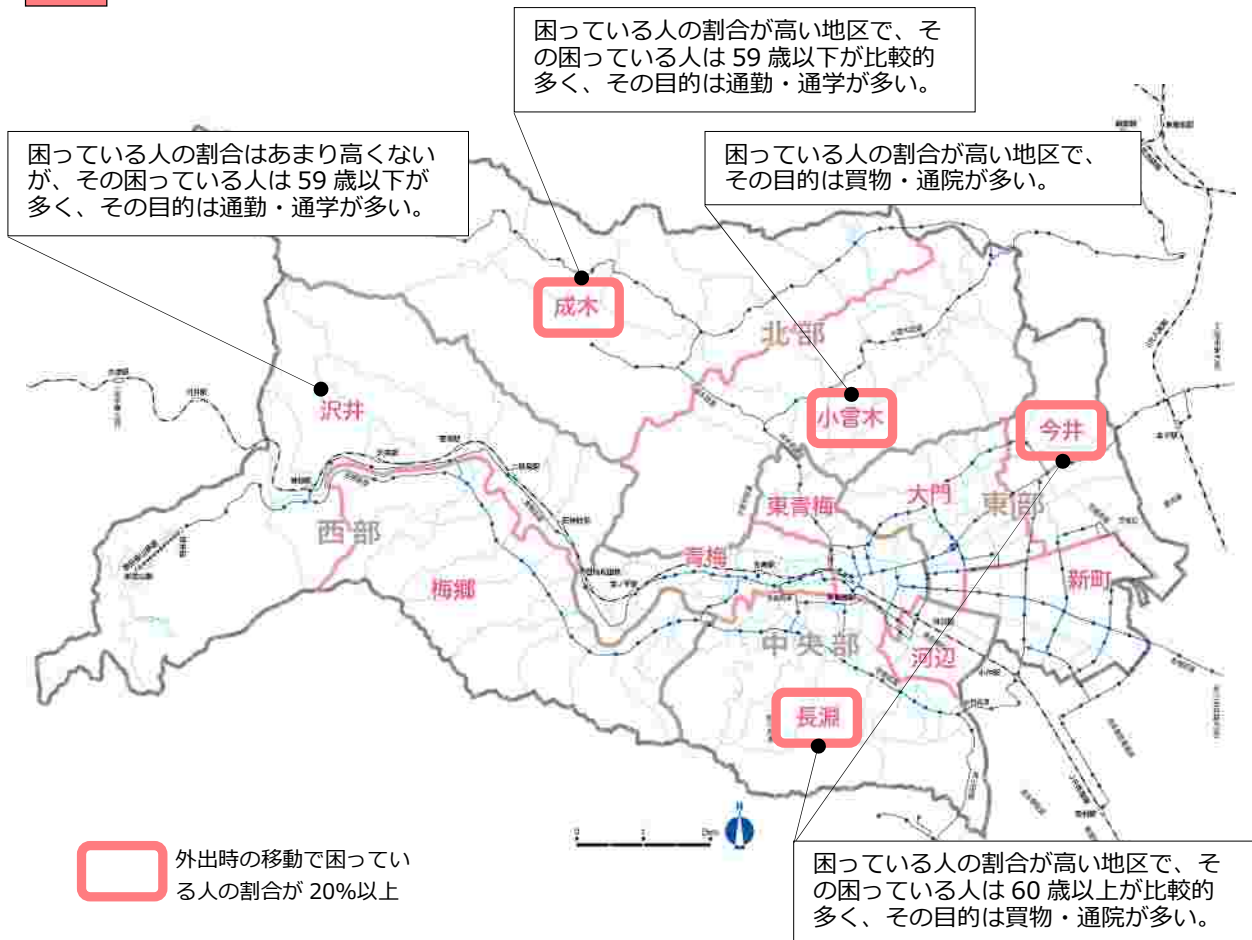
比較的高い



### ③外出時に困っている人の年齢層と目的

	外出時の移動で困っている人の割合(%)	困っている人の概ねの年齢層(%)		困っている人のその際の移動目的の割合(%)	
		59歳以下	60歳以上	通勤・通学	買物・通院
1.青梅	16	40	53	10	77
2.長淵	22	43	55	28	53
3.大門	10	41	59	31	56
4.梅郷	17	41	59	24	59
5.沢井	10	83	17	67	33
6.小曾木	24	50	50	35	55
7.成木	23	63	38	50	38
8.東青梅	10	42	54	23	54
9.新町	7	65	30	40	35
10.河辺	11	39	57	18	57
11.今井	21	43	53	30	43
全体	14	27	53	28	53

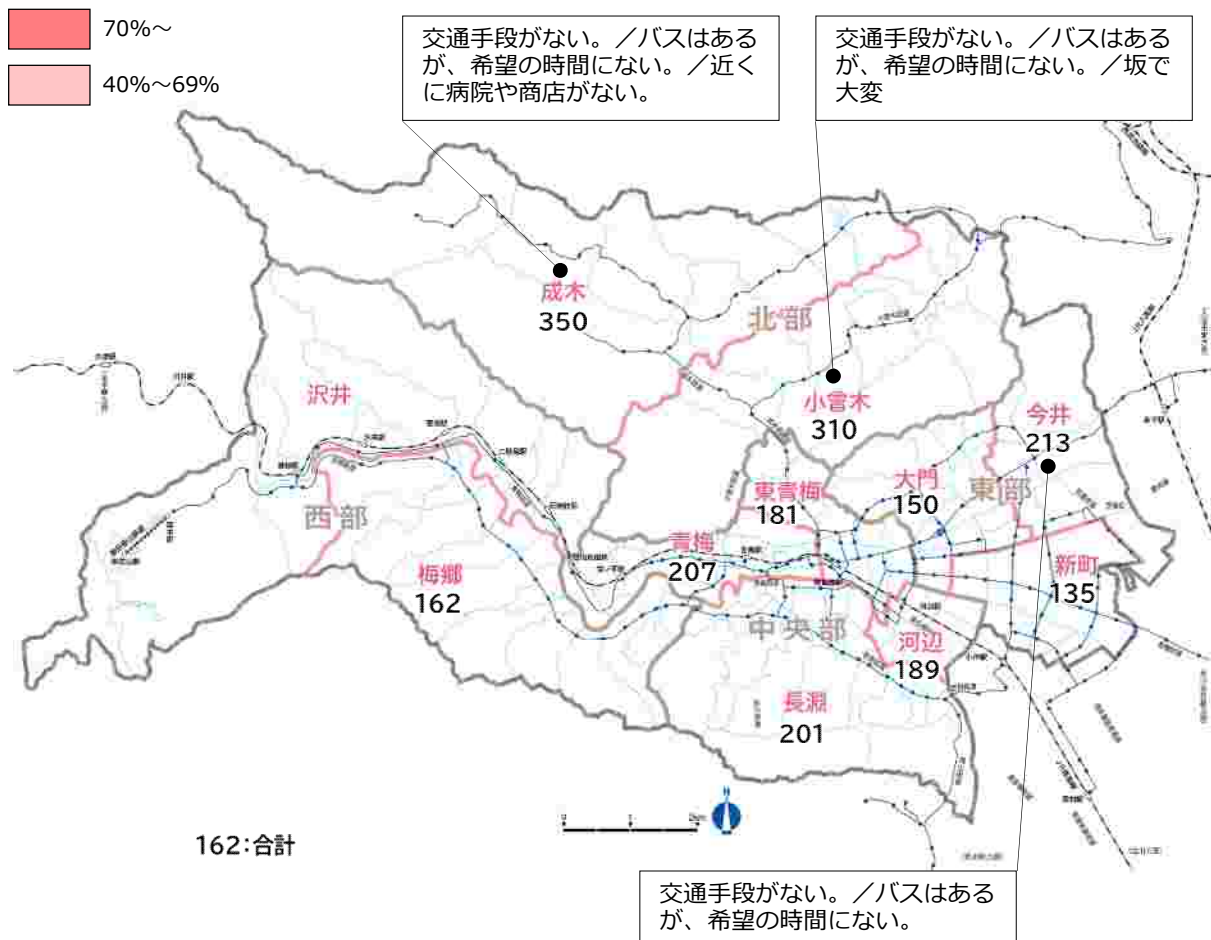
比較的高い



#### ④外出時の移動で困っている理由

	困っている人の理由の割合(%)					合計
	交通手段がない	バスはあるが、希望の時間がない	自宅からバス停が遠い	坂で大変	近くに病院や商店がない	
1.青梅	40	27	27	43	70	207
2.長淵	38	55	22	54	32	201
3.大門	44	47	16	16	28	150
4.梅郷	24	62	10	41	24	162
5.沢井	-	-	-	-	-	-
6.小曾木	70	60	35	70	75	310
7.成木	88	100	25	38	100	350
8.東青梅	46	46	23	35	31	181
9.新町	50	60	15	0	10	135
10.河辺	64	25	36	46	18	189
11.今井	50	80	33	20	30	213
全体	46	51	23	38	35	193

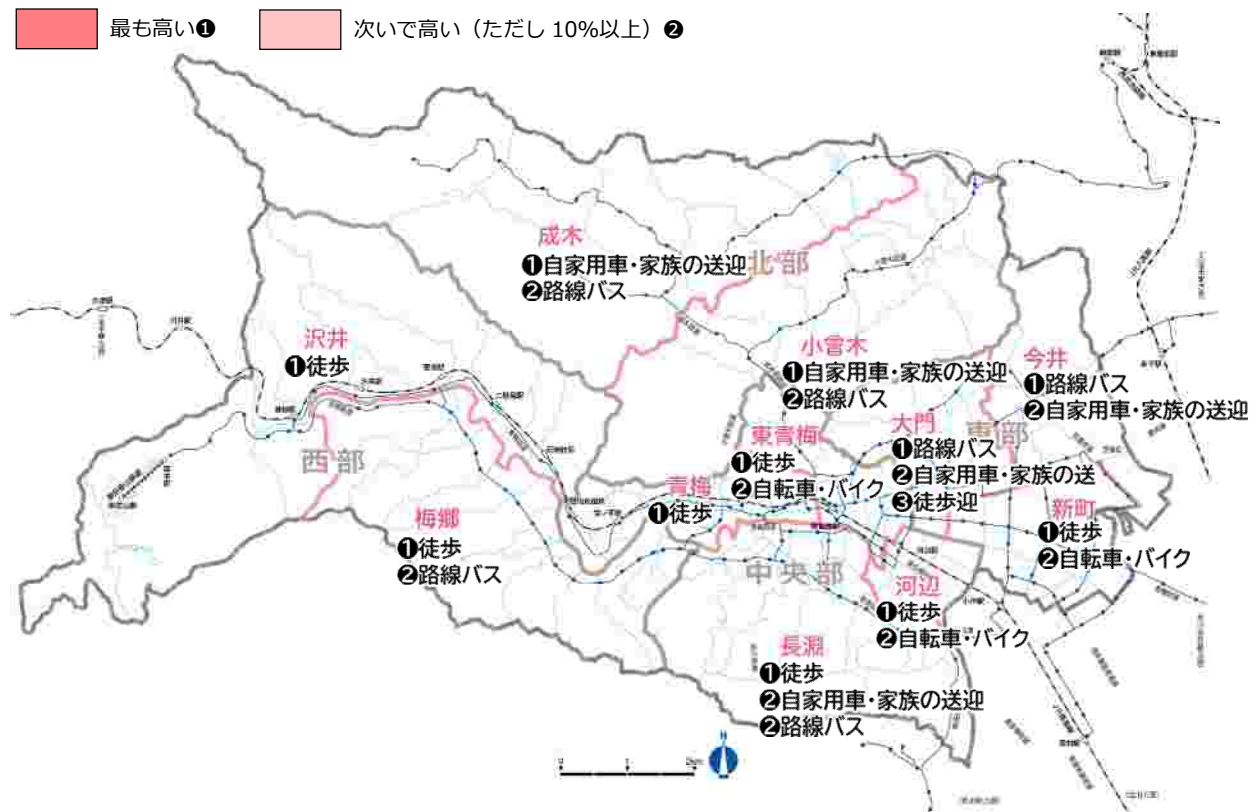
注：－は母数が1票のため除外。合計は端数処理のため一致しない場合がある。



### ⑤ 鉄道利用の状況

	最寄りの駅の割合(%)	鉄道を利用する人で、駅までの交通手段(%)				駅までの平均的な所要時間(分)
		徒歩	自転車 バイク	自家用車 家族の送迎	路線バス	
1.青梅	青梅 55	87	1	6	3	10
2.長淵	東青梅 26 河辺 24 小作 23	44	11	21	21	14
3.大門	河辺 77	25	22	26	28	15
4.梅郷	日向和田 40 青梅 28	55	9	7	29	14
5.沢井	二俣尾 47 御嶽 16	88	0	0	3	8
6.小曾木	東青梅 53	12	6	47	35	16
7.成木	東青梅 83	0	17	58	25	22
8.東青梅	東青梅 58 河辺 41	76	13	6	4	9
9.新町	小作 89	44	25	13	16	13
10.河辺	河辺 80	77	16	6	0	10
11.今井	小作 74	4	17	37	43	15
全体		54	14	15	16	12

最も高い①
  次いで高い(ただし10%以上)②



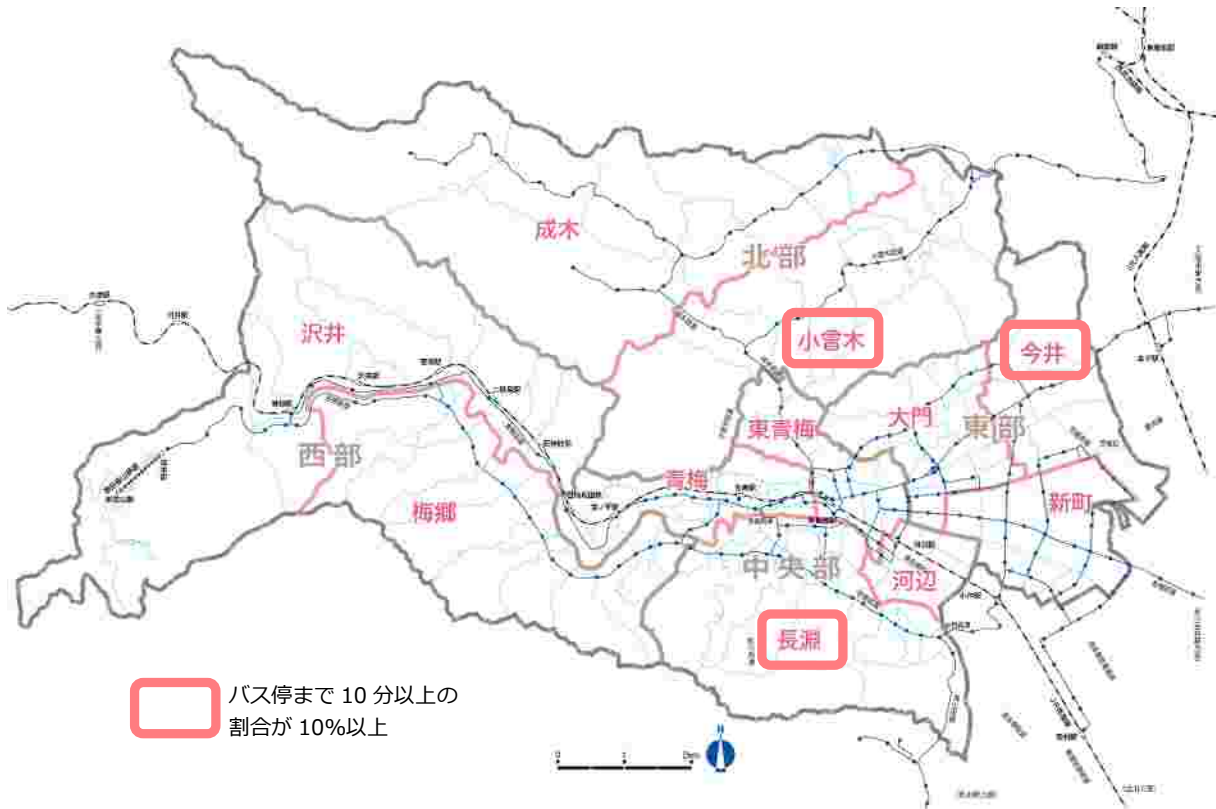
### ⑥路線バスを利用している人の状況

	バス停まで 10分以上 の割合(%)	行き先の バス停の 割合の高い 地区	行き先のバス停が駅周辺で最も高い駅の割合(%)			
			青梅駅前	東青梅駅前	河辺駅前	小作駅前
1.青梅	8	青梅	42			
2.長淵	12	河辺、羽村			35	35
3.大門	8	河辺			76	
4.梅郷	9	青梅	87			
5.沢井	5	-	-	-	-	-
6.小曾木	15	東青梅		55		
7.成木	6	東青梅		63		
8.東青梅	4	河辺			39	
9.新町	6	羽村				79
10.河辺	9	羽村				14
11.今井	18	羽村				67
全体	9		21	4	26	25

注：-は母数が1票のため除外

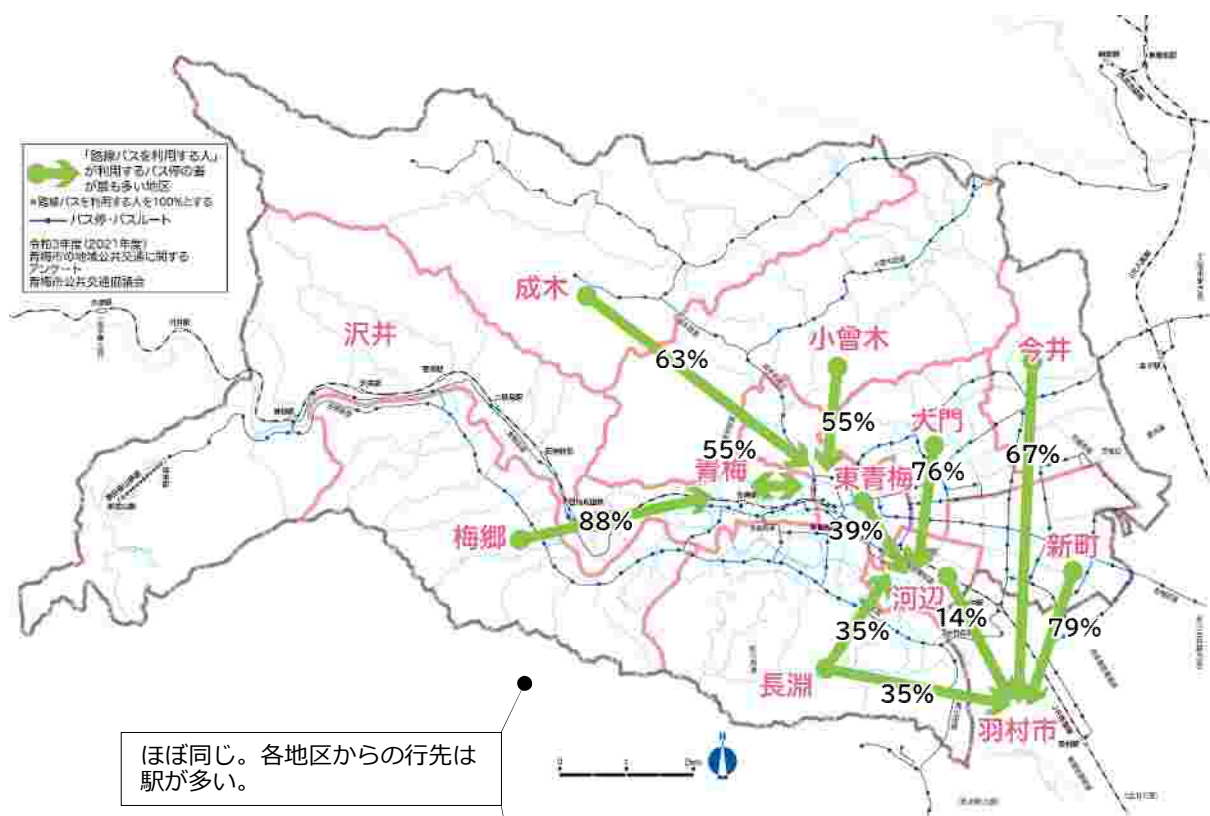
↓  
次ページ上図参照

↓  
次ページ下図参照

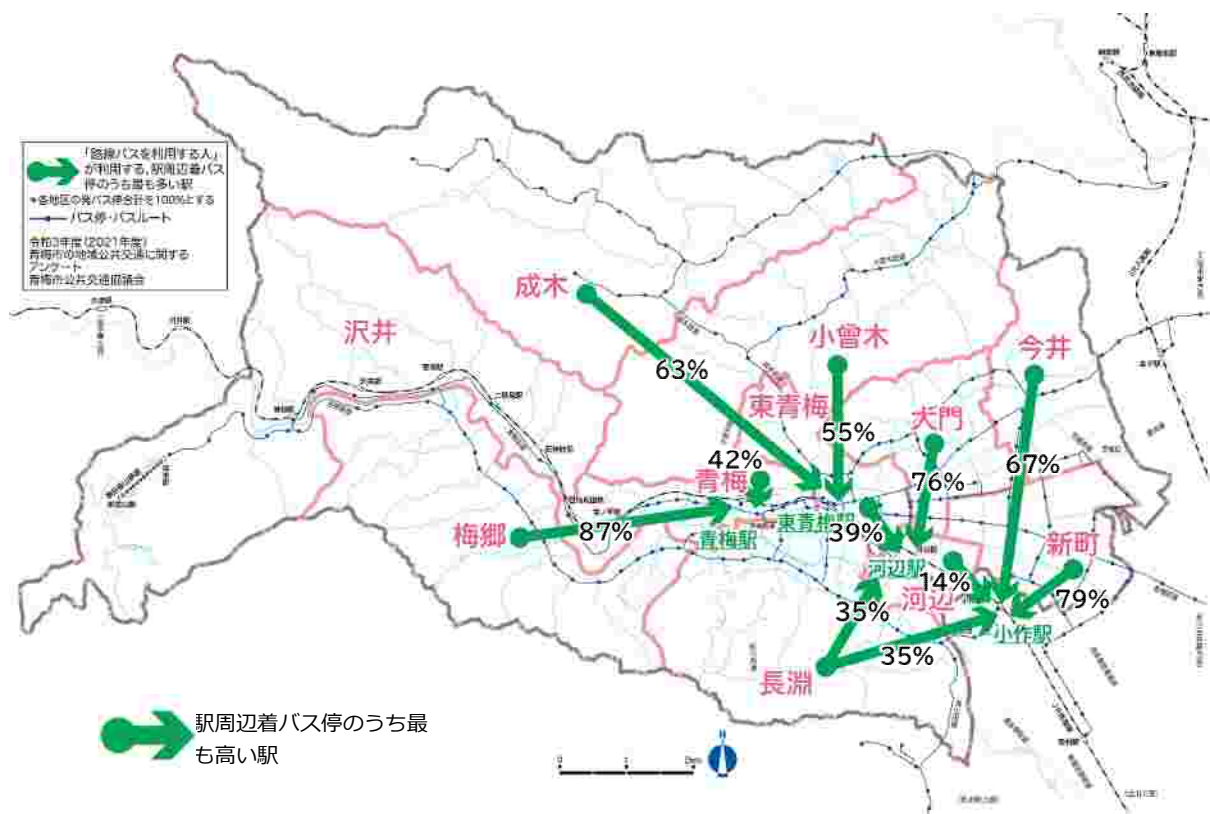




### 行き先のバス停が最も多い地区



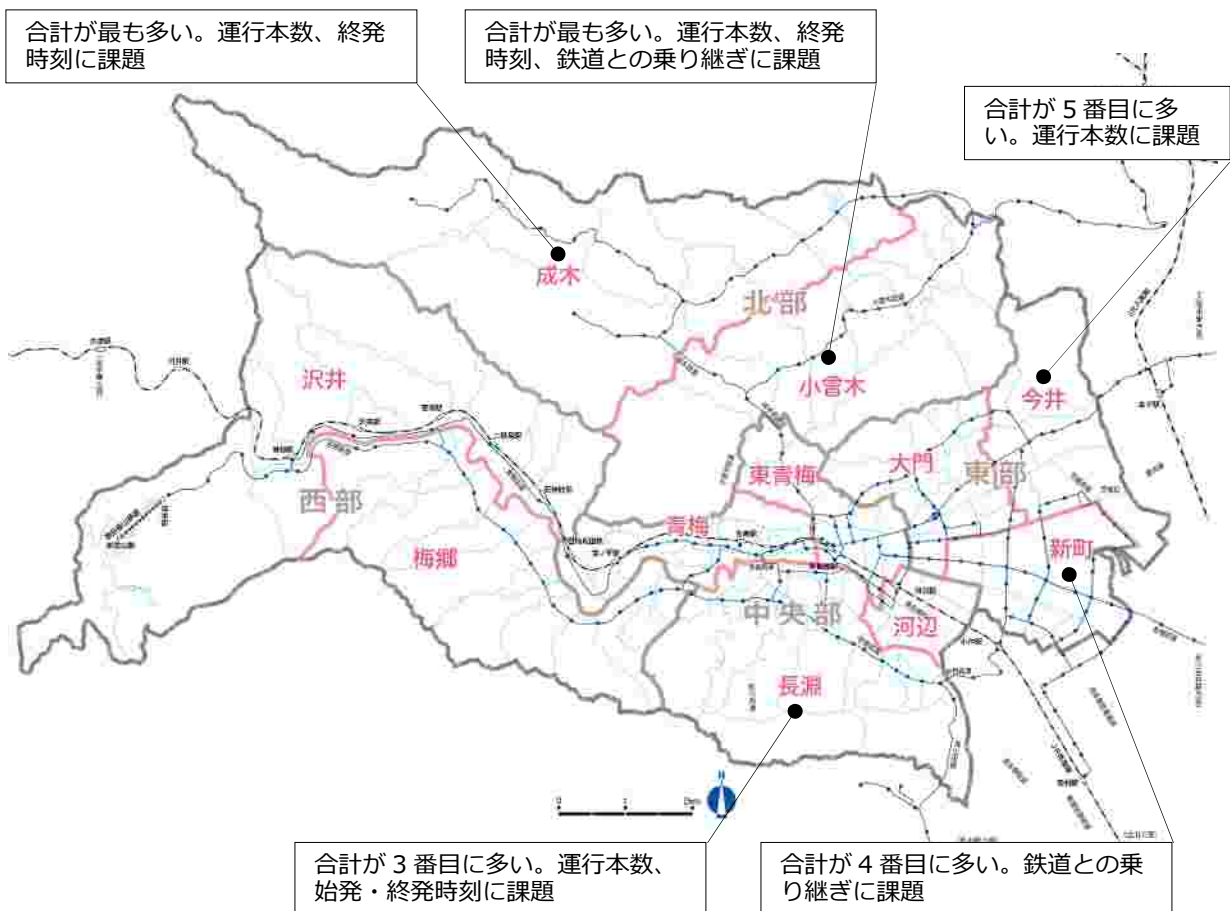
### 行き先のバス停が駅周辺で最も高い駅



⑦路線バスを利用している人の不満

	サービス内容について「やや不満+不満」の割合(%)				
	運行本数	始発時刻	終発時刻	鉄道との 乗り継ぎ	合計
1.青梅	33	7	7	10	57
2.長淵	72	34	48	33	186
3.大門	55	18	39	27	139
4.梅郷	25	11	23	37	96
5.沢井	0	33	33	33	100
6.小曾木	74	17	52	57	200
7.成木	90	20	60	30	200
8.東青梅	48	11	7	22	89
9.新町	53	28	42	47	170
10.河辺	44	11	28	11	94
11.今井	55	24	37	31	147
全体	53	21	36	32	143

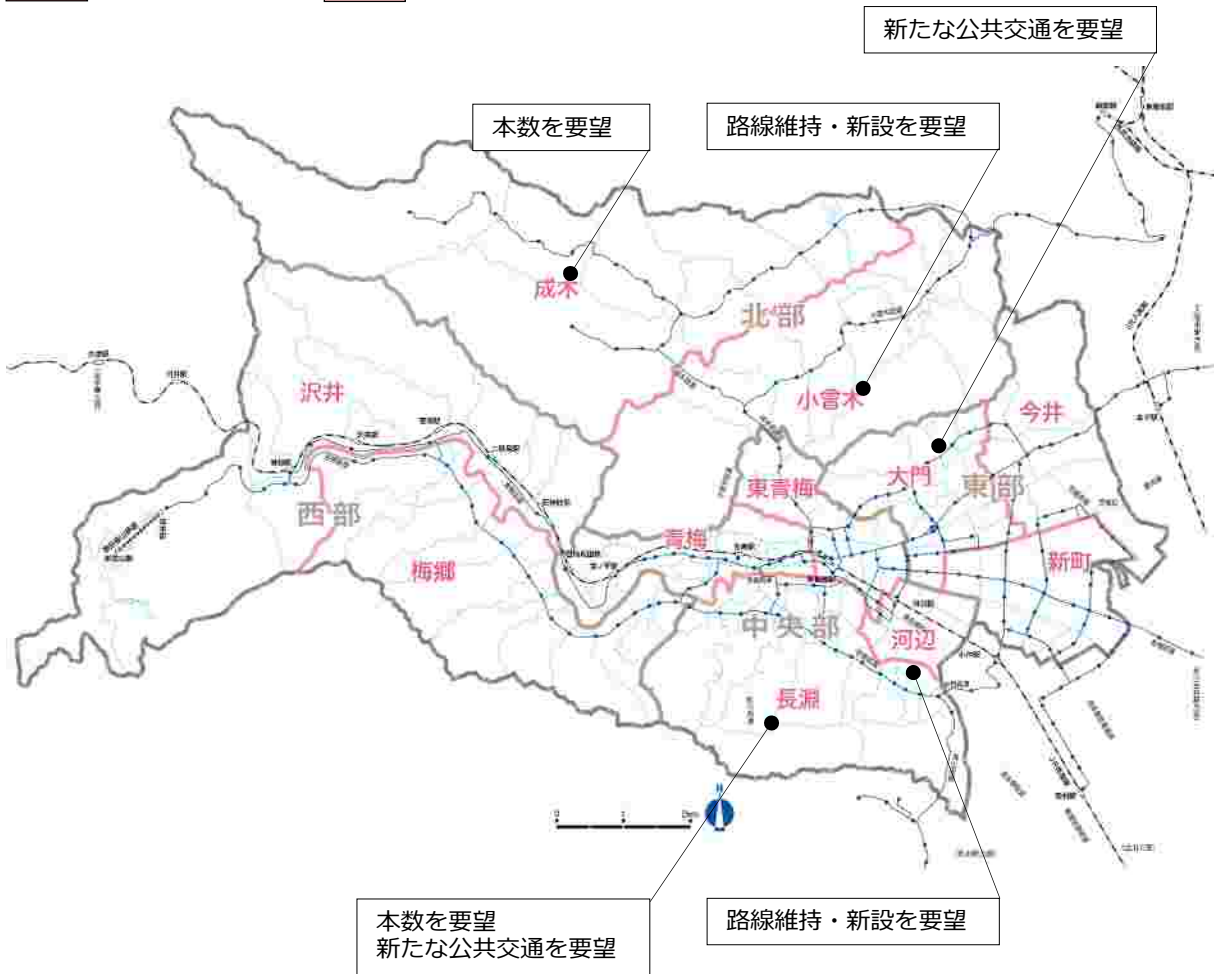
高い方から1・2位     高い方から3～5位



### ⑧自由意見

	路線バスの改善 要望の割合(%)		コミュニティバス・ 新規公共交通システム の要望の割合(%)
	本数	路線維持 ・新設	
1.青梅	7	7	9
2.長淵	30	12	19
3.大門	21	6	18
4.梅郷	11	7	8
5.沢井	0	0	1
6.小曾木	22	22	5
7.成木	40	10	1
8.東青梅	22	11	11
9.新町	15	10	11
10.河辺	17	22	11
11.今井	12	18	6
全体	19	11	

高い方から1・2位
  高い方から3～5位



地区別のまとめ (①~⑧)

	人口 指標	主な 利用駅	駅まで の時間	
1.青梅		青梅駅	10分	
2.長淵		東青梅駅 河辺駅 小作駅	14分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出で困っている割合が高い(60歳以上の買物・通院)。</li> <li>・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。</li> <li>・自宅からバス停まで遠い。</li> <li>・路線バスの本数の改善を要望。新たな公共交通を要望</li> </ul>
3.大門		河辺駅	15分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。</li> <li>・新たな公共交通を要望</li> </ul>
4.梅郷		日向和田駅 青梅駅	14分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの不満合計が多い(運行本数、始発・終発時刻)</li> </ul>
5.沢井	低密度 人口減 高齢化	二俣尾駅 御嶽駅	8分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出で困っている人は、59歳以下の通勤・通学が多い。</li> </ul>
6.小曾木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	16分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩で利用できる利便施設が少ない。</li> <li>・外出で困っている割合が高い(買物・通院)。その理由は、交通手段がない。／バスはあるが希望の時間がない。／坂で大変</li> <li>・駅まで自家用車または家族の送迎が多い。</li> <li>・自宅からバス停まで遠い。</li> <li>・路線バスの不満合計が最も多い(運行本数、終発時刻、鉄道との乗り継ぎ)</li> <li>・路線バスの維持・新設を要望</li> </ul>
7.成木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	22分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩で利用できる利便施設が少ない。</li> <li>・外出で困っている割合が高い(59歳以下の通勤・通学)。その理由は、交通手段がない。／バスはあるが希望の時間がない。／近くに病院や商店がない。</li> <li>・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。</li> <li>・路線バスの不満合計が最も多い(運行本数、終発時刻)</li> <li>・路線バスの本数の改善を要望</li> </ul>
8.東青梅		東青梅駅、 河辺駅	9分	
9.新町		小作駅	13分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの不満合計が多い(鉄道との乗り継ぎ)。</li> </ul>
10.河辺	高密度	河辺駅	10分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの維持・新設を要望</li> </ul>
11.今井		小作駅	15分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出で困っている割合が高い(60歳以上の買物・通院)。その理由は、交通手段がない。／バスはあるが、希望の時間がない。</li> <li>・自宅からバス停まで遠い。</li> <li>・路線バスの不満合計が多い(運行本数)。</li> </ul>



(5)平成23年度アンケート調査との比較

	令和3年度調査 (%)	平成23年度調査 (%)	
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>配布回収：令和4年2月</li> <li>配布数：2,991票</li> <li>回収数：1,173票</li> <li>回収率：39%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>配布回収：平成23年12月</li> <li>配布数：3,000票</li> <li>回収数：1,231票</li> <li>回収率：41%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>…異なる時期</li> <li>…コロナ禍</li> </ul>
年齢	・60歳以上 (50)	・60歳以上 (46※)	…やや高齢
外出時の移動	・困っている (14)	・困っている (25)	…低下
「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容	1位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (51) 2位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (40)	1位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (34) 2位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (24)	…上昇
最寄り駅	1位：河辺 (30) 2位：小作 (25) 3位：東青梅 (17) 4位：青梅 (12)	1位：河辺 (33) 2位：小作 (24) 3位：東青梅 (18) 4位：青梅 (13)	…不変
最寄りの駅までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩 (54)</li> <li>自転車・バイク (14)</li> <li>自家用車と家族の送迎 (15)</li> <li>路線バス (16)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩 (54)</li> <li>自転車・バイク (15)</li> <li>自家用車 (11)</li> <li>路線バス (19)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>…上昇</li> <li>…低下</li> </ul>
自宅からの路線バス利用	・利用する (23)	・利用する (21)	…不変
路線バスの利用目的	1位：買物 (30) 2位：通勤・通学 (28) 3位：通院 (8)	1位：通勤・通学 (27) 2位：買物 (25) 3位：病院 (17)	…通勤・通学から買物へ
自宅からの路線バス利用の頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>週5日以上 (8)</li> <li>週3～4日 (8)</li> <li>週1～2日 (15)</li> <li>週1日未満 (47)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>週5日以上 (13)</li> <li>週3～4日 (15)</li> <li>週1～2日 (26)</li> <li>週1日未満 (46)</li> </ul>	…低下
路線バスサービスの「満足+やや満足」	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路、バスの行先 (31)</li> <li>始発時刻 (平日) (22)</li> <li>始発時刻 (休日) (19)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路、バスの行先 (56)</li> <li>始発時刻 (平日) (35)</li> <li>始発時刻 (休日) (33)</li> </ul>	…低下
路線バスサービスの「やや不満+不満」	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数 (平日) (50)</li> <li>運行本数 (休日) (45)</li> <li>バス停でのバス待ち環境 (27)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数 (平日) (42)</li> <li>運行本数 (休日) (39)</li> <li>バス停でのバス待ち環境 (34)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>…上昇</li> <li>…低下</li> </ul>
路線バスの必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に必要である (19)</li> <li>必要な時にないと困る (60)</li> <li>将来ないと困る (60)</li> <li>不便な人に必要である (53)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に必要である (20)</li> <li>必要な時にないと困る (30)</li> <li>将来ないと困る (20)</li> <li>不便な人に必要である (26)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>…上昇</li> <li>…上昇</li> <li>…上昇</li> </ul>
路線バスへの公共負担があること	・知らなかった (74)	・知らなかった (77)	…不変
路線バスを維持するためのあり方	1位：負担を継続して維持 (35) 2位：補助額が高く対策を (33) 3位：負担を増やし改善 (10)	1位：補助額が高く対策を (48) 2位：負担を継続して維持 (43) 3位：負担を増やし改善 (6)	…対策から維持へ

※45～64歳 (34)、65歳以上 (37) という区分であるため、45～64歳の34を年齢で按分して60歳以上として推計

## (6)市民参加型の公共交通利用促進策

○市民参加型の公共交通利用促進策は、「JR青梅線を活性化する応援隊」の36.6%が最も多く、「公共交通サポーター制度」の32.7%が続きます。

### Q23. 市民参加型の公共交通利用促進策について、関心があるもの（世帯）

MA		実数	割合
1	公共交通の写真展（駅やバス停、車両などの入った風景写真を募集）	188	16.0%
2	公共交通サポーター制度（※）	383	32.7%
3	公共交通検定（青梅市内の公共交通に関するご当地検定）	82	7.0%
4	J R 青梅線を活性化する応援隊（青梅市と近隣自治体が連携して J R 青梅線の利用を促進）	429	36.6%
5	その他	128	10.9%
	無回答	291	24.8%
	合計(人)	1,173	100%
	無回答除く合計(件)	1,210	-

※施設の清掃・美化やバス停敷地を提供してくれる町会や商店会、事業所、学校、有志などを募集

## 5. 公共交通の基本的な方針と目標

- 第7次青梅市総合長期計画策定方針では、同計画の計画期間を令和5年度から10年間としていることから、公共交通のあり方は同様に10年後をイメージします。

### 5-1 課題の整理

#### (1) 公共交通を取り巻く状況に関する課題

- デジタル化や新技術の研究・導入、脱炭素社会の実現、健康寿命の延伸、新型コロナウイルス感染症等の社会情勢の変化への対応(新型コロナウイルス感染症等の拡大防止、持続的な公共交通の提供など)
- 長期的な人口減少・超高齢化、土地利用の変化、市民ニーズの変化などを見据えた、公共交通サービスの柔軟な対応
- まちづくりや観光施策などと連動した公共交通環境の整備
- 災害時における公共交通の維持、交通面からの災害復旧への寄与

#### (2) 公共交通に関する課題

- 総じて公共交通の利用が減少していることへの対応
- 鉄道と路線バスのサービス圏外への対応
- 路線バス網の維持、および再編とあわせた他の公共交通による補完
- 地域の多様な輸送資源の活用(商業施設無料送迎バス、医療・福祉施設無料送迎バス、小学校通学バス)
- 公共交通を補完する自転車や超小型モビリティなどの地域交通環境の充実
- 安全・安心な公共交通の維持
- バリアフリーやユニバーサルデザインによる交通施設等の改善・整備
- 市民の一層の支持が必要(「地域住民による地域公共交通改善制度」の改正・活用)
- 公共交通の運行情報について、誰もがわかりやすく、使いやすい提供方法の実現
- 運転士や運転手(担い手)不足への対応

#### (3) 地区別の公共交通に関する課題

- 次ページ表を参照



## 地区別の公共交通に関する課題

<b>1.青梅</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い</li> <li>⇒まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要</li> <li>⇒駅までの端末交通手段の多様化が必要</li> </ul>
<b>2.長淵</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とくに買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いこと。このため自家用車に頼っている傾向</li> <li>⇒区内を主要な駅である河辺駅と青梅駅または小作駅を連絡する青 21・小 05 が走っているなか、駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多く、坂が厳しいことから、バス停までの端末交通手段の多様化が必要</li> <li>⇒市民斎場行きや明星大学行きが廃止されたが、これに代わる移動手段が望まれる</li> </ul>
<b>3.大門</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度が比較的高く増加傾向にあり、高齢化率が比較的低い</li> <li>⇒区内を主要な駅である河辺駅と小作駅を連絡する河 10・11 が走っているなか、駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多いことから、河 10・11 の充実が必要</li> </ul>
<b>4.梅郷</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの不満合計が多い（運行本数、始発・終発時刻）。また、免許証なしの人が多い</li> <li>⇒区内を青梅駅と連絡する梅 76 丙の維持が必要</li> <li>⇒坂が厳しいことから、バス停までの端末交通手段の多様化が必要</li> </ul>
<b>5.沢井</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅までの平均的な所要時間は約 8 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、外出で困っている人は、59 歳以下の通勤・通学が多い</li> <li>⇒高齢化がかなり進んでおり、駅まで総じて坂が厳しいことから、駅までの端末交通手段の多様化が必要</li> <li>⇒鉄道による通勤・通学の維持のため、青梅線の活性化が必要</li> </ul>
<b>6.小曾木</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とくに買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠く、坂で大変なこと。このため自家用車に頼っている傾向</li> <li>⇒人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの増便は難しいことから、路線バスを補完する移動手段が必要</li> </ul>
<b>7.成木</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とくに通勤・通学目的の外出時に困っている人が多く、その理由は路線バスが希望の時間がないこと。このため自家用車に頼っている傾向</li> <li>⇒人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの充実は難しいことから、細かな需要に応じることのできる移動手段が必要</li> </ul>
<b>8.東青梅</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅までの平均的な所要時間は約 9 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い</li> <li>⇒まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要</li> <li>⇒駅までの端末交通手段の多様化が必要</li> </ul>
<b>9.新町</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は増加傾向で高齢化率が比較的低い。また、従業者数が多い</li> <li>⇒区内を、小作駅を基点とする小 02・03 が循環しており、この維持が必要</li> </ul>
<b>10.河辺</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い</li> <li>⇒まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要</li> <li>⇒駅までの端末交通手段の多様化が必要。とくに、河辺 1～3 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外がみられることから、その対応が必要</li> </ul>
<b>11.今井</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とくに買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いことと路線バスが希望の時間がないこと</li> <li>⇒今井 1 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外がみられることから、その対応が必要</li> <li>⇒今井 4 丁目における物流拠点整備にあわせた路線バス網の新設が必要</li> </ul>

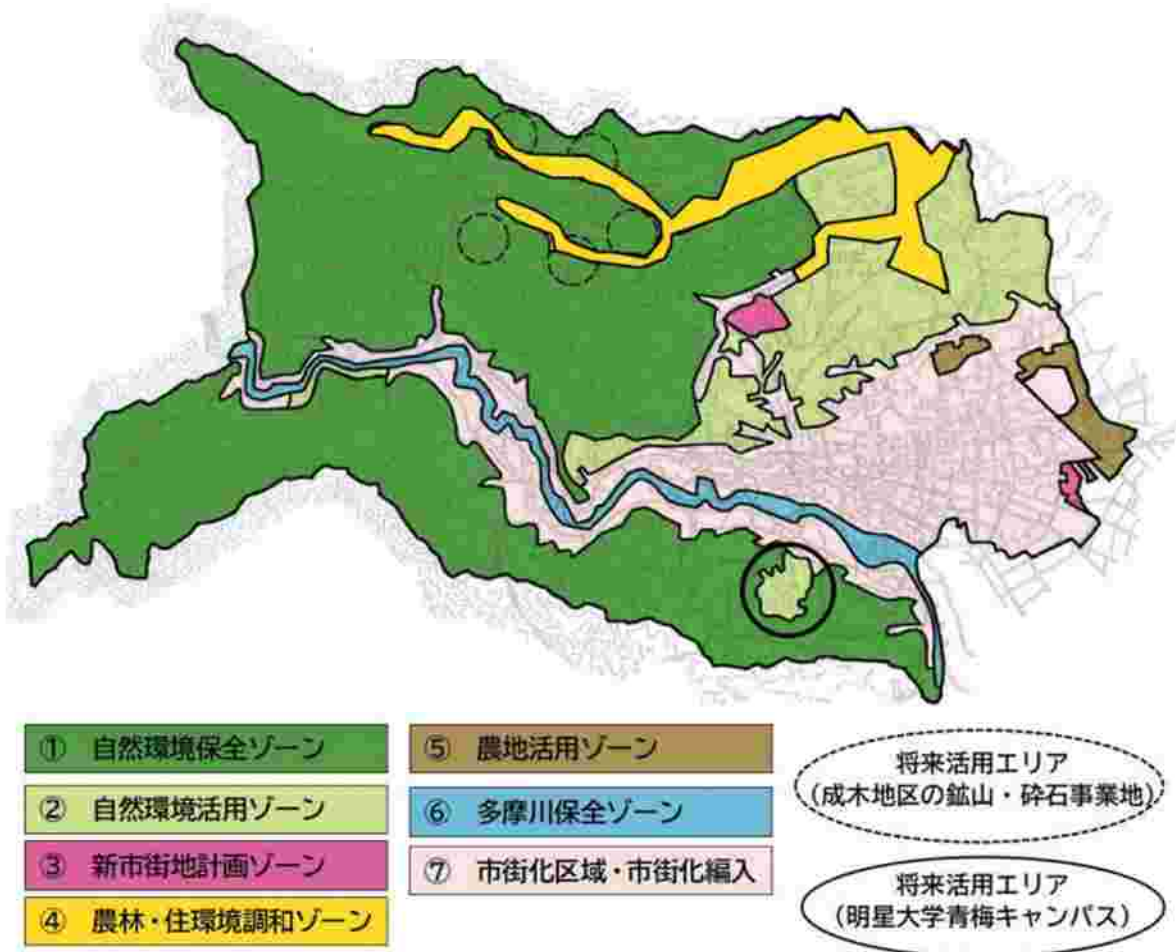


## 5-2 公共交通の基本的な方針

### (1)あるべき姿

- 本市は、平成25年に第6次青梅市総合長期計画・基本構想を策定し、「みどりと清流、歴史と文化、ふれあいと活力のまち、青梅－ゆめ・うめ・おうめ」をまちの将来像として、とくに重視すべき5つの要素の1つに「利便性・快適性」をかけた、「本市の広範な面積や起伏のある地形から生ずるまちづくりの諸課題を、知恵と工夫により克服し、生活の利便性・快適性の質を高める」まちづくりを進めてきました。
- しかしながら平成25年以降、人口減少・高齢化はそれまで以上に進行し、将来は一層深刻な人口構造となることが予測されています。こうしたことから今後は、都市活力の低下、税収の減少、都市間競争の激化など様々な課題の深刻化が懸念されます。
- このため、本市は貴重な地域個性・資源を活用しながら、市民、事業者、青梅市の協働により、地域力あふれる、魅力あるまちづくりを推進していくこととし、第7次青梅市総合長期計画・基本構想骨子案で標榜する「青梅の人々が、青梅を楽しみながら健やかに安心して暮らせる青梅市」をめざすとともに、土地利用方針の実現をめざします。

第7次青梅市総合長期計画・基本構想骨子案における土地利用方針図



## (2)公共交通の役割～移動を支える社会インフラ～

○本市は、公共交通について、すべての利用者及びすべての事業者とともに実現をめざすこととし、このため、利用者のニーズに合った公共交通、行先・所要時間・頻度などがわかりやすい公共交通ネットワーク、サービス・情報提供を行うことを重視します。

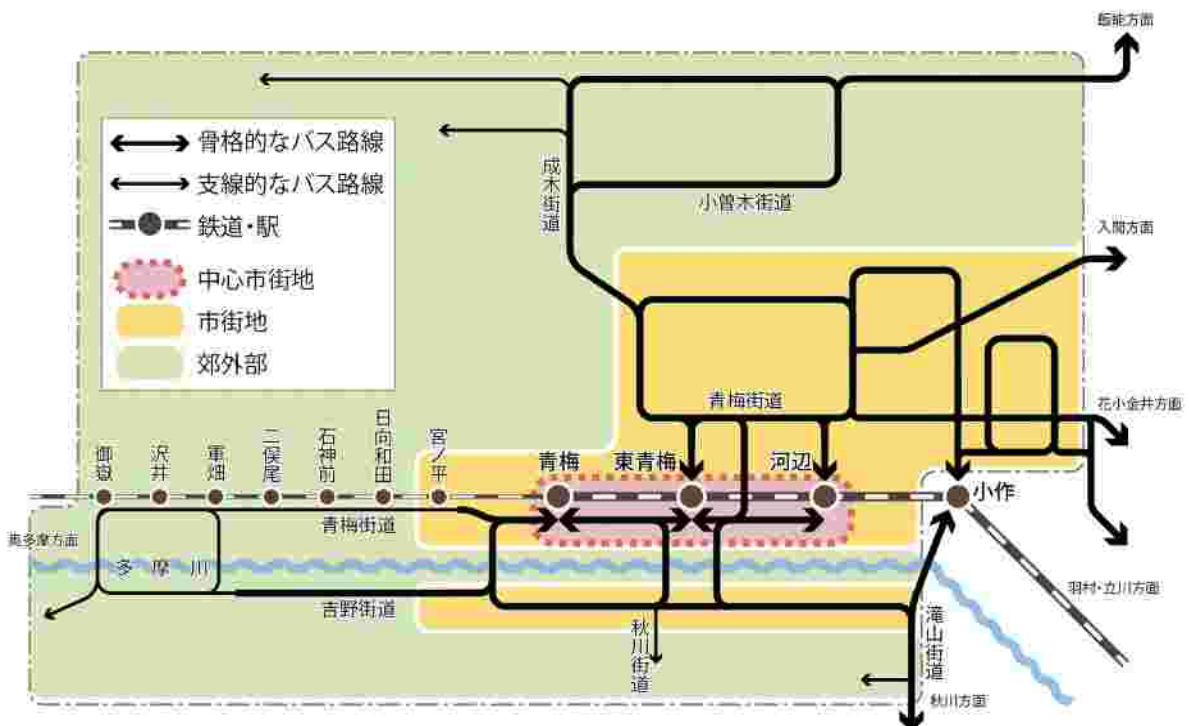
これらを実現するために、公共交通の利用増進を図り、都市間を結ぶ鉄道および市街地を中心とした骨格的なバス路線の維持、郊外地を中心とした骨格的なバス路線と支線的バス路線の維持または再編による利便性向上とともに、鉄道駅やバス停までの近距離移動手段の多様化を図ります。

○また、本市における公共交通は運賃収入により確保されており、公共交通の維持は、需要の見込まれない地域の存在、コロナ禍による急激かつ大幅な需要減少などが事業者に与える影響、すなわち事業者の経営状況に大きく左右されます。

さらに、公共交通の拡充には、鉄道と路線バスのサービス圏外の解消や、運行頻度の向上など様々な取組が挙げられますが、これらは投資に見合うだけの、公共交通の十分な利用がなければ、実現はもとより維持そのものできません。

こうしたことから、本市においては公共交通を“地域社会・地域経済における基盤の一部”として位置付け、利用者、市民、交通事業者、市内企業、青梅市などの多様な主体が連携・協力して、維持・拡充しながら持続していくことをめざします。

### 鉄道と路線バスのネットワークのイメージ



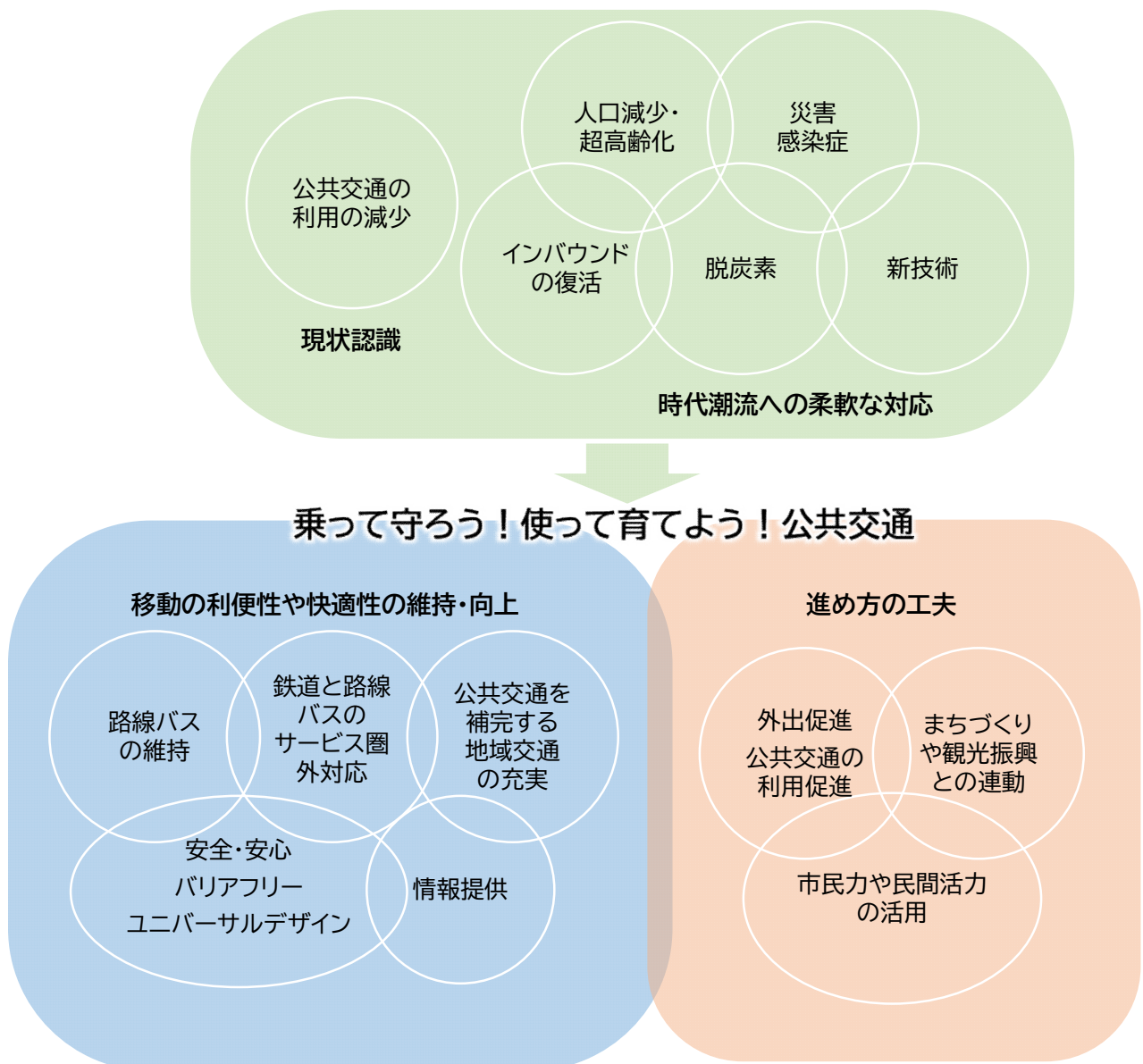
#### 骨格的なバス路線

- ：おおむね市街地を走るバス路線
- ：郊外地のうち、複数系統を擁しかつ終着点を擁しないバス路線

## 5-3 目標

### (1)目標設定にあたっての考え方

- 交通は、市民等の日常の外出や訪れる人にとって必要不可欠なものであり、利便性や快適性が求められます。とりわけ公共交通は、重要性が高いものとなっています。
- しかしながら、本市の公共交通は、自家用車の普及、生産年齢人口の減少、インターネットでの買物による外出機会の減少、新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、利用者が減少し続けており、交通事業者の経営は大変厳しい状況におかれています。
- 一方、今後の人口減少・超高齢社会への対応、昨今の自然災害や新型コロナウイルス感染症等への対応が求められるとともに、脱炭素をはじめとした環境への配慮、新技術の普及など、時代潮流への柔軟な対応も求められます。
- こうしたことを踏まえ、「乗って守ろう！使って育てよう！公共交通」という青梅市公共交通標語のもと、公共交通の利用促進を図るとともに、市民力や民間活力を活用し、まちづくりや観光振興と連動した持続可能な公共交通の実現に向けた施策を進めていきます。



## (2)目標

### 公共交通ネットワークの総合的な拡充

- 鉄道と骨格的なバス路線を主軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車などの多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、公共交通ネットワーク全体の確保維持を関係機関とともにめざします。
- ネットワークの充実や再編にあたっては、既存の事業形態や手法にとらわれず、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上、安全性、事業性、環境への貢献等の視点を重視し、新技術の導入や社会実験等についても検討します。

### 端末交通手段の多様化

- 鉄道や路線バスの利便性を享受するためには、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ることが必要です。
- このため、新技術を活かし端末交通手段の多様化を図るとともに、鉄道駅やバス停における受け皿づくりを進めます。

### 安全・安心な公共交通環境づくり

- 誰もが移動できるユニバーサルデザインや、事故等が起りにくく、安全で安心して利用できる交通環境をつくりまします。
- 鉄道駅及び周辺のバリアフリー化、バス車両のバリアフリー化、中心市街地における歩行者重視のまちづくりなどに取り組みます。また、教育機関と連携し心のバリアフリーに取り組みます。

※令和2年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）」が改正され、更なるバリアフリー化の推進が求められています（次ページ参照）。

### みんなで進める公共交通の利用促進

- 公共交通は利用者が増加することで、その利便性の向上を図ることができます。このため、その利用状況や公的負担の見える化、市民や来街者の公共交通の利用促進に取り組みます。
- また、運転者(担い手)不足問題や、新技術の活用などについても市民や事業者等の利用者に広く周知することで、単に利用に限らず、公共交通の「職」や「産業」としての関心を高めることで、社会インフラとしての公共交通を地域全体で支える土台づくりを進めます。



●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

<予算関連>

**法律の概要** ※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

**1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化**

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設 (※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト (旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

**2. 国民に向けた広報啓発の取組推進**

(1)優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2)市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助 (※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

**3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大**

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)を追加



**国民に向けた広報啓発の取組推進**  
市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン※)の記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項を追加  
※旅客施設を中心とした地区等において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもの(具体の事業の位置づけは不要)
- 市町村が作成する基本構想に記載する事業メニューの一つとして、心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を追加
- 「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助 (※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等に関する規定を創設

**基本構想制度について**

旅客施設など、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区(「重点整備地区」)において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための「基本構想」を市町村が作成。

基本構想には、ハード整備に関する事業(公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業)を位置づけることで、関係者に事業の実施が義務付けられる。

**現在の特定事業(例)**

<p><b>公共交通特定事業</b></p> <p>ノンステップバスの導入、ホームドアの設置等</p>	<p><b>道路特定事業</b></p> <p>歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等</p>
<p><b>建築物特定事業</b></p> <p>建築物内のエレベーター設置、障害者対応型便所の整備等</p>	<p><b>交通安全特定事業</b></p> <p>音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等</p>

**教育啓発特定事業(例)**

- ・学校におけるバリアフリー教室の開催
- ・障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- ・交通事業者等の従業員を対象とした接客研修の実施 等

高齢者疑似体験 車椅子サポート体験 当事者講師によるセミナー

## 6. 公共交通の施策の骨子案

### 1. 計画期間

---

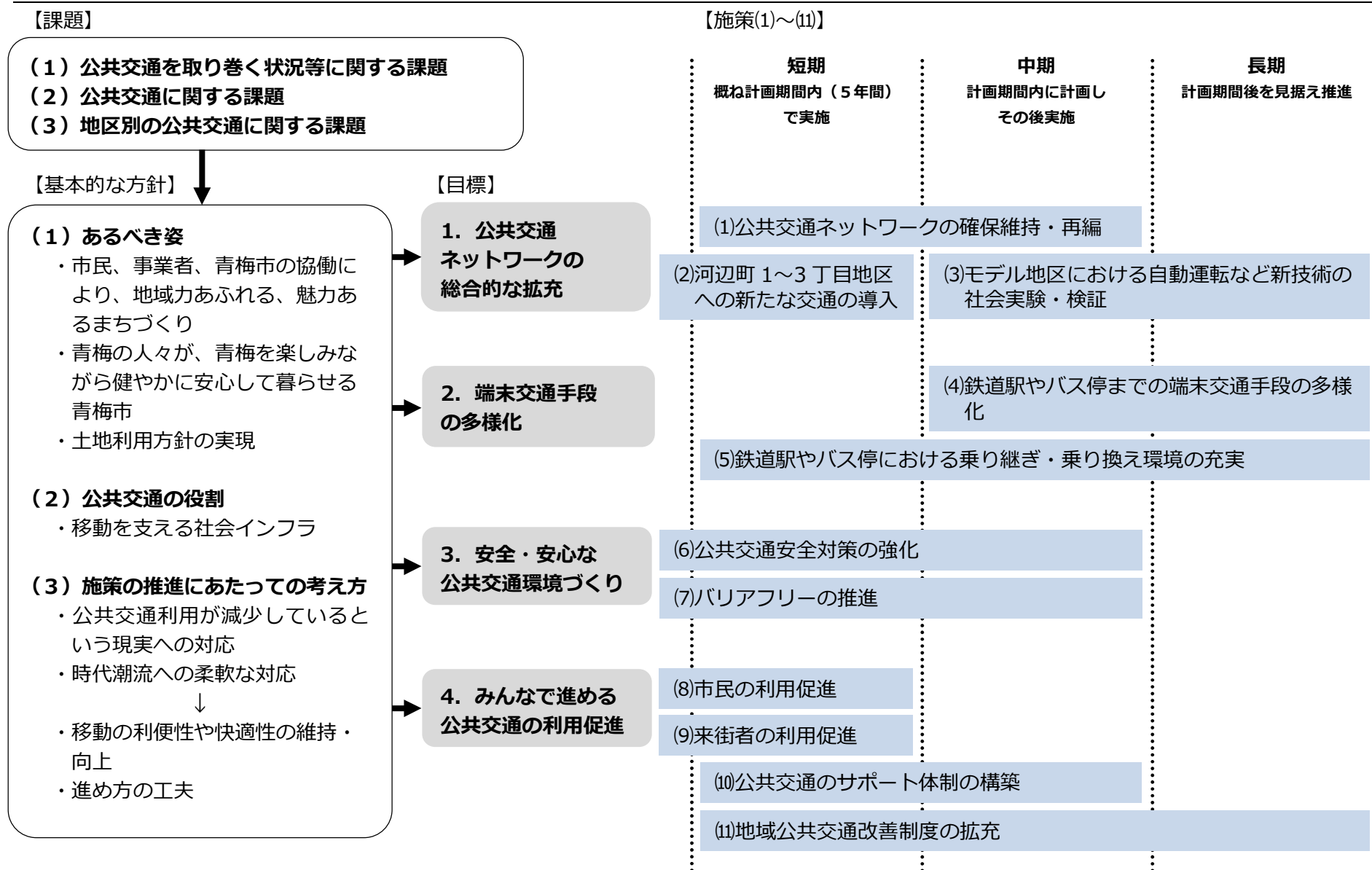
○公共交通の基本的な方針および目標は、10年後を将来像としていますが、本計画の計画期間は、令和5年度～令和9年度とします。

短期：5年以内 本計画期間内に実施する施策

中期：6～10年以内 次期の計画期間での実施を想定し、具体化を図る施策

長期：社会的ニーズ、制度・技術の進展を踏まえて将来的に実施する施策

## 2. 施策体系



### 3. 施策の抽出

---

#### 1. 公共交通ネットワークの総合的な拡充

##### (1)公共交通ネットワークの確保維持・再編

- 既存バス路線の確保維持
- 採算性の低いバス路線について、市内事業所や民間の活力を活かした新たな地域交通による補完
- 病院や商業施設の送迎バスなど地域の輸送資源を活用した移動手段の創出

##### (2)河辺町1～3丁目地区への新たな交通の導入

- グリーンスローモビリティの導入

##### (3)モデル地区における自動運転など新技術の社会実験・検証

- 国や都の動向を注視するなかで研究し、社会実験の実施・検証し、市全体へ普及

#### 2. 端末交通手段の多様化

##### (4)鉄道駅やバス停までの端末交通手段の多様化

- コミュニティサイクル
- パーソナルモビリティ(電動カート、セグウェイ、電動キックボード)
- 超小型モビリティ(オーナー型、シェア型)

##### (5)鉄道駅やバス停における乗り継ぎ・乗り換え環境の充実

- 路線バスの乗り継ぎのため、バス停におけるバス待ち環境の向上
- バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場の確保
- 鉄道駅周辺の既存の駐輪・駐輪場における端末交通手段の受け入れ対応



### 3. 安全・安心な公共交通環境づくり

#### (6)公共交通安全対策の強化

- 学校等における交通安全教室
- バス停周辺の安全対策

#### (7)バリアフリーの推進

- 交通施設のバリアフリー化
- 学校等における公共交通のバリアフリー教室

### 4. みんなで進める公共交通の利用促進

#### (8)市民の利用促進

- 「広報おうめ」による情報提供
- 公共交通ガイドの配布
- 学校、事業所等におけるモビリティ・マネジメントの実施
- 公共交通の写真展
- SNS等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集

#### (9)来街者の利用促進

- 観光型MaaS
- 観光需要に応じた運行等のサービス、観光セクションとの連携

#### (10)公共交通のサポート体制の構築

- 公共交通サポーター制度
- JR青梅線を活性化する応援隊

#### (11)地域住民による地域公共交通改善制度の拡充

- (1)～(10)のうち当該制度の活用が望まれる場合、制度の機能強化および拡充

# その他事項

## 1. 路線バスの現状把握のための乗り込み調査について

- 公的負担が実施されている路線のうち、2系統について、現在の利用状況を把握して今後の施策検討の参考とするため、利用者数調査を行います。
- 対象路線は、東青梅駅～上成木の梅76甲と、河辺駅～小作駅の河10・11です。

梅76甲	
東青梅駅発	上成木発
5	
6	20
7	キ56
8	キ29
9	
10	キ49
11	キ23
12	
13	
14	
15	
16	
17	キ49
18	25
19	49
20	22
21	
22	

キ:北小曾木経由

河10・11	
河辺駅発	小作駅発
5	44
6	12 38 58 09 23 39 55
7	17 才38 才50 11 23 47
8	看08 才19 30
9	08 43 07 46
10	26 22
11	01 32 00 46
12	26 22
13	01 40 00 46
14	26 22
15	00 35 00 31 才55
16	06 32 才25
17	07 48 才10 才50
18	28 54 16 39 57
19	16 44 22 48
20	00 26 50 17 36
21	12 45 16 小45
22	小22 小55

河辺駅発

看:青梅看護専門学校 止まり(河10)

才:青梅看護専門学校経由小作駅東口 行(河11)

西:小作駅東口経由西東京バス青梅営業所 行(河11)

無印:小作駅東口 行(河11)

小作駅発

無印:塩船観音入口 経由 河辺駅北口 行

才:青梅看護学校 経由 河辺駅北口 行/西:西東京バス青梅営業所 行

小:塩船観音入口 経由 小作駅東口 行 青字:東口1番のりば発

### (1)梅76甲

- 全便について、路線バスに乗り込み、バス停区間ごとの利用者数調査を行います。

### (2)河10・11

- 無印の塩船観音入口経由のうち、朝1便・昼1便・夕1便を、河辺駅発と小作駅発からそれぞれ抽出し、路線バスに乗り込み、バス停区間ごとの利用者数調査を行います。
- また、両駅発着の全路線を対象に、両駅における乗車人・降車人員の調査を行います。

### (3)実施概要の予定

- 9月中旬の平日(火曜～木曜日)に実施します。
- 調査員は、当協議会による調査が分かる標示を掲示するとともに、利用者や歩行者に邪魔にならないようにします。
- なお、路線バスに乗り込む調査員は路線バス利用者として運賃を支払います。また、駅における乗降車人員調査にあたっては、警視庁から道路使用許可証を取得します。