

青梅市地域公共交通計画 (素案)

令和5年(2023年)3月

青 梅 市

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	3
3 計画の区域	3
4 計画期間	4
5 本書の構成	5
第1章 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握	6
1 時代潮流	6
2 法律の改正	11
3 上位計画等	11
第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握	14
1 これまでの取り組み	14
2 人口や主要な施設と公共交通との関係	18
3 公共交通の状況	30
4 市民ニーズ（市民アンケートの実施と分析）	43
第3章 課題の整理	55
1 公共交通を取り巻く状況に関する課題	55
2 公共交通に関する課題	60
3 課題のまとめ	64
第4章 公共交通の基本的な方針と目標	65
1 あるべき姿	65
2 公共交通の役割～地域社会・地域経済における基盤の一部～	66
3 目標	67
4 目標値	69
第5章 公共交通施策	76
1 施策体系	76
2 公共交通施策	78
3 公共交通施策の進め方	86
第6章 計画の推進方策	87
1 推進体制	87
2 青梅市公共交通協議会の役割～PDCAの実施～	87
3 地域公共交通改善制度の拡充	88
4 計画の達成状況の評価方法	88
5 資金の確保	88
6 実施工程	89
参考資料	90

序章 計画の策定にあたって

1 計画策定の目的

- 本市では、平成23年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項にもとづく青梅市公共交通協議会を組織し、公共交通を取り巻く課題の改善に向けて検討を行うとともに、平成25年3月に「青梅市公共交通基本計画」を策定し、多様な関係者と課題を共有し、連携・協働しながら本計画に掲げた施策の実施に取り組んできました。
- しかしながらこの間、時代潮流の変化やライフスタイルの変化などに伴い、市内の公共交通を取り巻く環境は当時の想定より一層の変化をみせています。例えば当時、2020（令和2）年の将来人口を14.2万人としましたが、実際には13.3万人となり想定より1万人減少しました。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り、公共交通利用の減少につながったと考えられます。加えて、コロナ禍における新しい生活様式への試行・移行は、コロナ後においても定着するのではないかとされており、公共交通を考えるうえで無視できない重要な環境要素となりました。
- よって、現行計画によるこれまでの考え方では、地域公共交通網の確保・維持は困難であると判断するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴い、地域の多様な輸送資源を計画に位置づけることが可能となったことなどから、本市における公共交通のベストミックスの検討を進めるべきと判断することとしました。
- このため、持続可能な地域公共交通の構築に向けて、市内の公共交通に関する現状と課題及び目標について具体的に示すとともに、公共交通に係る多様な主体が参加・連携して、持続可能な公共交通の実現を目指すための、青梅市地域公共交通計画を策定します。

青梅市公共交通基本計画策定後の青梅市の公共交通を取り巻く主要要素

青梅市公共交通基本計画(平成25年3月策定)

【これまでの取り組み】

- ・公共交通の利用促進(広報おうめ、公共交通ガイド、モビリティ・マネジメント、ペーパークラフト)
- ・今井地区でのサイクルアンドバスライド実証実験
- ・地域住民による地域公共交通改善制度の創設と、成木地区での適用
- ・新たな公共交通導入の可能性検討

【時代潮流】

- ・人口減少・超高齢化
- ・外出頻度の低下
- ・SDGsの取り組みの加速化
- ・カーボンニュートラルへの挑戦
- ・デジタル化の進展
- ・都市のコンパクト化の推進
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による生活様式の変化
- ・訪日外客数の増加への期待
- ・健康寿命の延伸

【法改正】

- ・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(令和2年6月3日公布、令和2年11月27日施行)

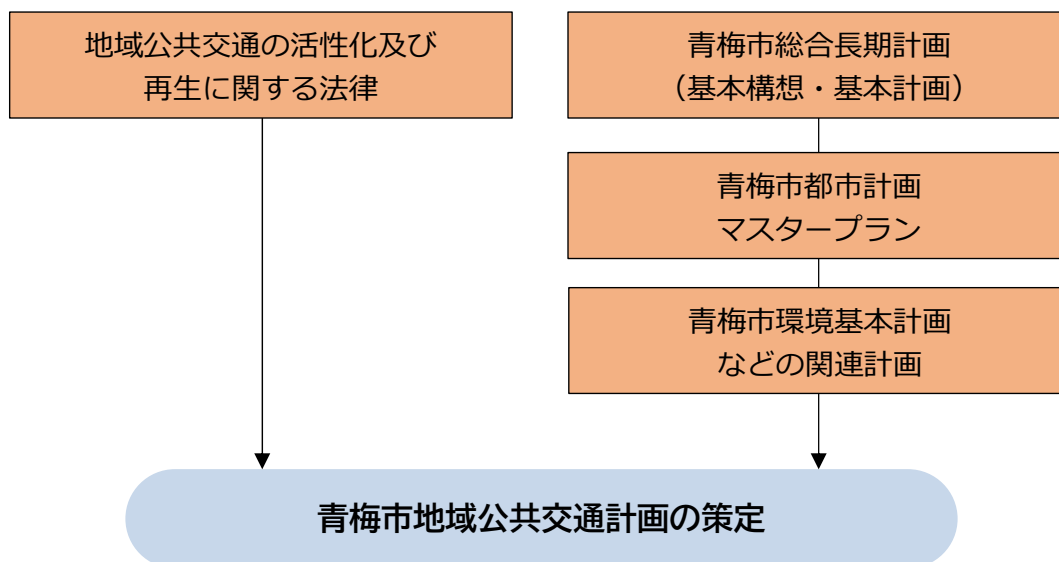
【上位・関連計画、まちづくり】

- ・青梅市総合長期計画、都市計画マスタープラン、環境基本計画
- ・青梅駅前の市街地再開発事業、東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想、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、ほか

青梅市地域公共交通計画の策定

2 計画の位置づけ

- 本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）」に基づく「地域公共交通計画」として策定し、市内の公共交通に係るマスタープランとして運用していきます。
- また、青梅市総合長期計画や青梅市都市計画マスタープランに即すとともに、青梅市環境基本計画などの関連計画と整合させます。



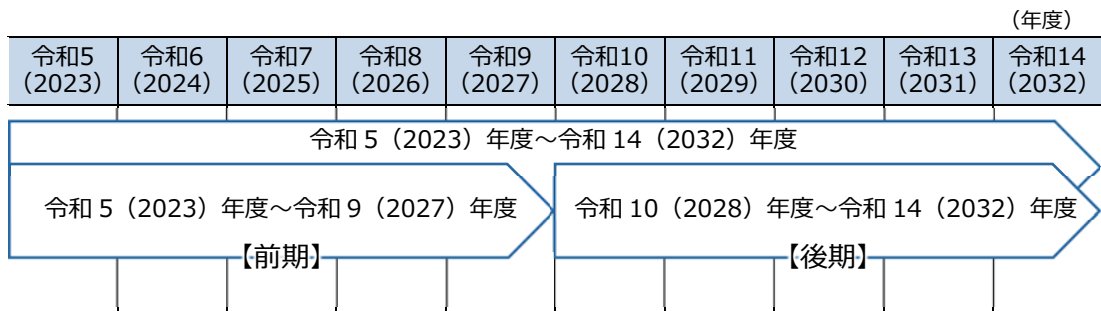
3 計画の区域

- 青梅市内全域を対象区域とします。

4 計画期間

- 第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）では、基本構想の計画期間を令和5年度から令和14年度までの10年間とし、前期基本計画の期間を令和5年度から令和9年度までの5年間としています。
- よって、本計画の計画期間はこれに即すこととし、全体の計画期間を令和5年度から令和14年度とし、うち前期の計画期間を令和5年度から令和9年度の5年間、後期の計画期間を令和10年度から令和14年度の5年間とします。

計画期間

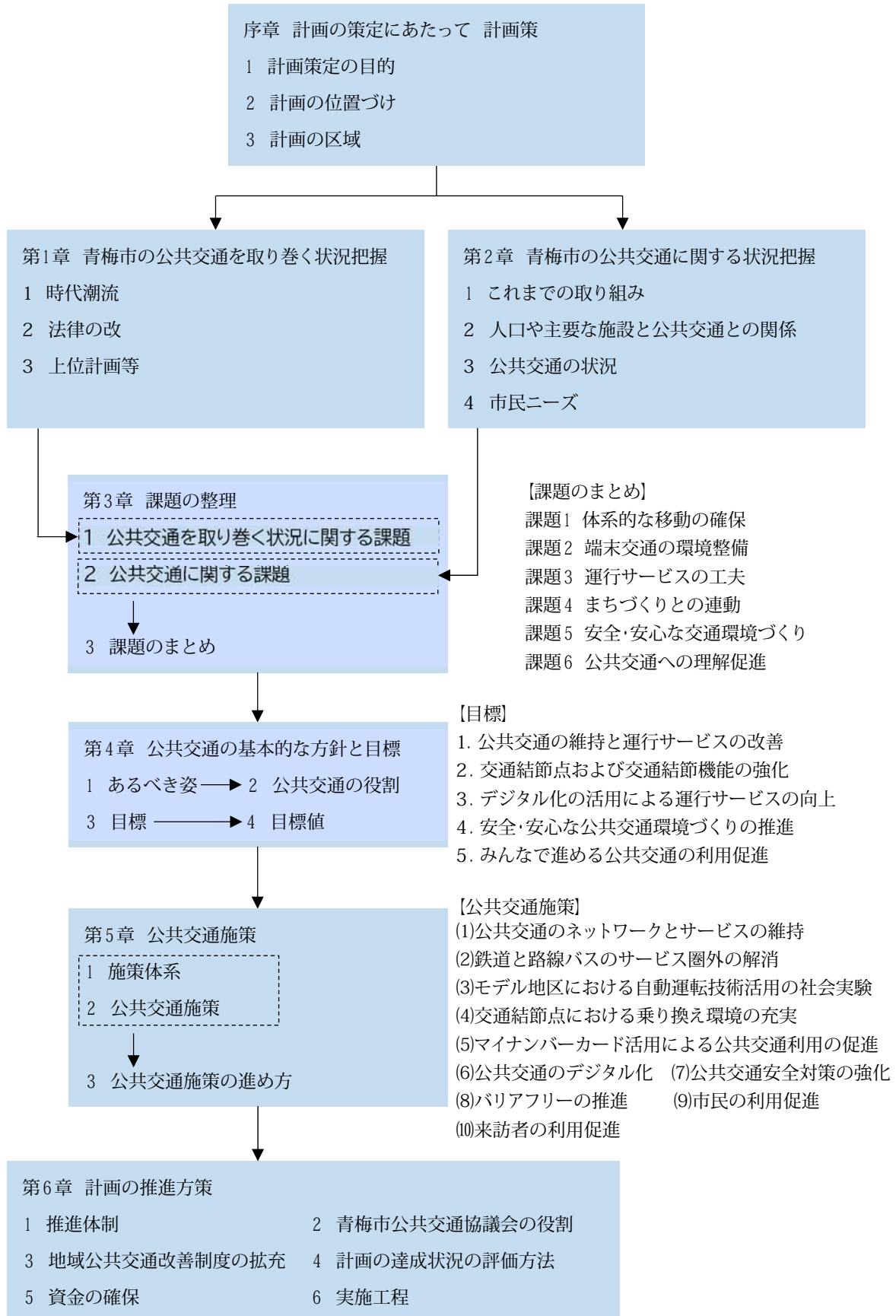


- なお、後期にあたる計画では、時代潮流や青梅市の公共交通に関する状況などについて時点修正を行ったうえで、少なくとも以下の点について見直しを行います。
 - ・公共交通の役割
 - ・目標と目標値
 - ・公共交通施策

5 本書の構成

- 本書の構成は、下図に示すとおりです。

本書の構成



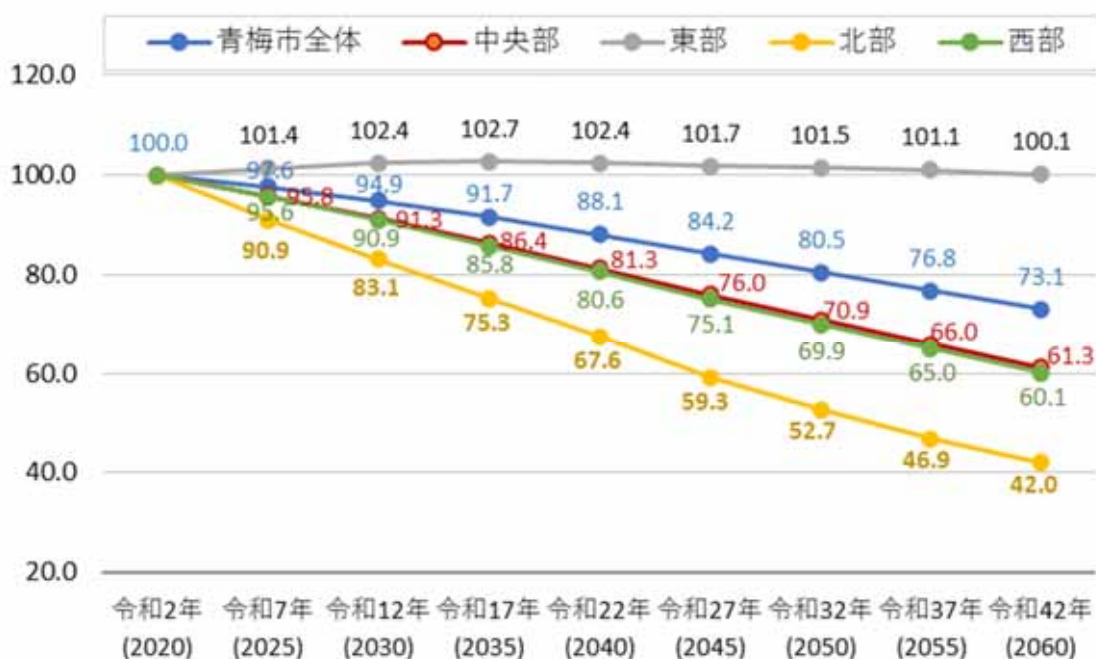
第1章 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

1 時代潮流

(1) 人口減少・超高齢化

- 令和2（2020）年3月に策定された「第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2年度～令和6年度」における将来人口～青梅市の将来展望～によると、市全体の人口は、令和2年を100とすると10年後の令和12年は94.9となります。
- 地区別にみると、青梅ICを擁する東部は横ばい傾向にありますが、ほかの3つは大きく減少します。とくに北部が顕著です。

青梅市の将来人口（地区別）

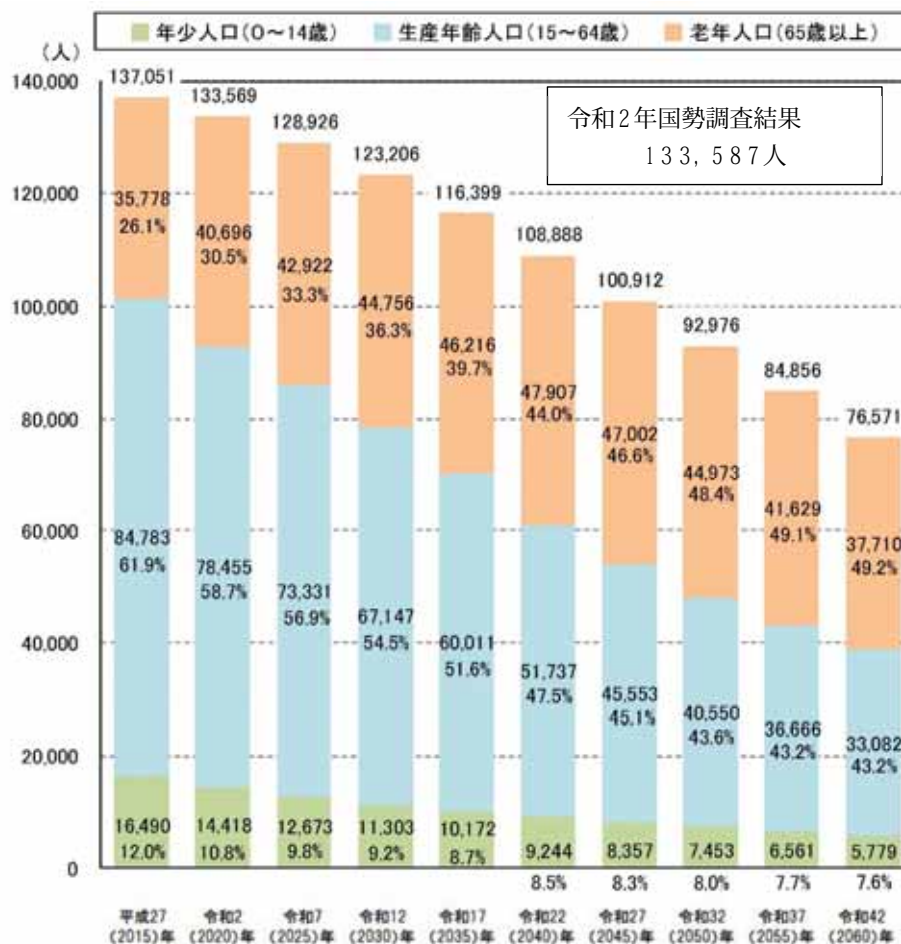


出典：第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2年度～令和6年度



- 令和2年から令和12年の変化を年齢別で見ると、年少人口は3,115人（21.6%）の減少、生産年齢人口は11,298人（14.4%）の減少で、これに対して老年人口は4,060人（10.0%）の増加となり、高齢化率は36.3%となります。
- 利用者の変化を踏まえた公共交通サービスのあり方を模索することが必要です。

青梅市の将来人口（年齢別）



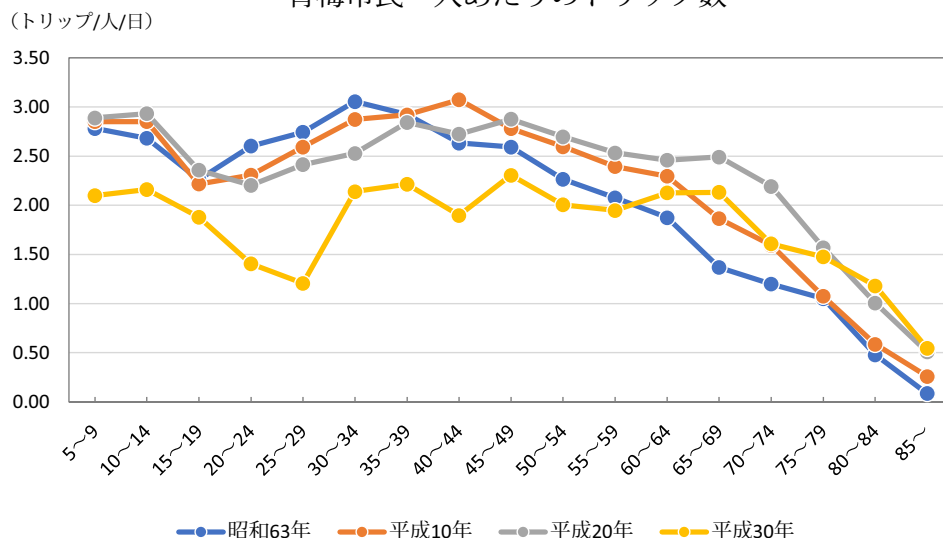
出典：第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2年度～令和6年度

（2）外出頻度の低下

- 東京都市圏パーソントリップ調査では、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年ごとに調査を実施しています。
- 青梅市民一人あたりのトリップ数の変化を昭和60年、平成10年、平成20年、平成30年で比較すると、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。
- この傾向は多摩地域全体で見ても同様であり、20歳代の減少が大きい状況にあります。要因として、インターネットや宅配システムの急速な普及などが考えられます。

※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

青梅市民一人あたりのトリップ数



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

- 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。

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

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	-

出典：令和3年度青梅市の地域公共交通に関するアンケート

(3) SDGsの取り組みの加速化

- 地球全体の持続可能な開発目標として、SDGs(持続可能な開発目標)が2015年9月、国連で採択され、先進国を含む国際社会全体が2030年までに達成すべき目標となります。
- SDGsの17のゴールのうち、3番目の「すべての人に健康と福祉を」、7番目の「エネルギーをみんなに、そしてクリーンに」、11番目の「住み続けられるまちづくりを」、17番目の「パートナーシップで目標を達成しよう」が公共交通に主に関係し、課題として踏まえることが求められます。

公共交通に關係する主なゴール

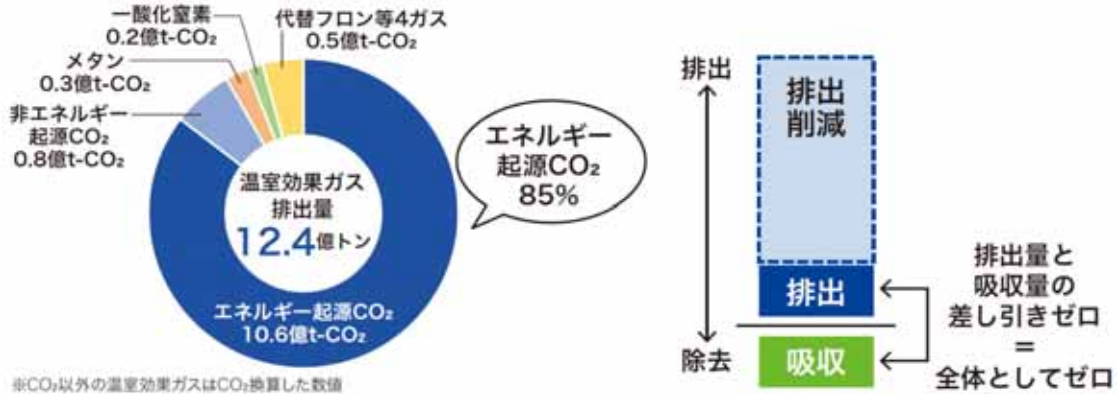


(4) カーボンニュートラルへの挑戦

- 多くの先進国では化石燃料による発電を取りやめることや、ガソリン車やディーゼルの新車販売を禁止する政策の発表が相次いでいます。我が国においては、令和17年までには新車販売で電動車100%を実現するという目標を掲げています。

日本の温室効果ガス排出量（2018年度）

温室効果ガス排出実質ゼロのイメージ



出典：経済産業省 資源エネルギー庁「日本のエネルギー」

(5) デジタル化の進展

- 政府が提唱する超スマート社会を実現する社会システムであるSociety 5.0では、IoTやAI、ビッグデータを社会のあらゆる場面において活用し、経済発展と社会課題の解決を両立していくことを目指しています。また、ドローン、自動車の自動運転やMaaSなども開発され、社会が大きく変化していくことが想定されています。
- また、デジタル化の遅れへの対応とともに、新たな日常の原動力として、制度や組織の在り方などをデジタル化に合わせて変革していく、言わば社会全体のデジタル・トランスフォーメーション（DX）（※）が求められています。

これまでの社会システムと新たな社会システム ～Society 5.0～



(6) 都市のコンパクト化の推進

- 人口減少により、市街地の減少、人口密度の減少などが進み、更に都市基盤や公共施設の維持管理が大きな負担になってきています。一方、高齢化するとともに、車利用による社会機能の維持への不安が出てきたこともあり、国は都市のコンパクト化を推進しています。

※デジタル・トランスフォーメーション（DX）：企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること

(7) 新型コロナウイルスの感染拡大による生活様式の変化

- 中国から感染拡大が始まった新型コロナウイルス（COVID-19）は、その後世界に広まり、令和2年（2020年）3月11日に世界保健機関（WHO）はパンデミックを宣言し、生命の危機だけでなく経済活動の危機も招きました。
- 新型コロナウイルスの感染拡大を防止する観点から、東京都心から郊外・地方へ仕事をもったまま移住する人が増加するという動きが出てきました。一方で、公共交通利用の回避と自家用車や自転車利用への転換などの影響も出ており、こうした動きを踏まえた施策が求められます。

(8) 訪日外客数の増加への期待

- 訪日外客数の政府目標は、令和2年に4千万人としていましたが、実際は、令和元年の3千2百万人から、令和2年の4百万人、令和3年の25万人と急減しました。
- この回復は、新型コロナウイルスの感染拡大の関係からはっきりしていませんでしたが、令和4年10月現在において政府は、令和2年の水準を回復する目標時期を、大阪万博の開催が予定されている令和7年と設定しました。今後再び外客数は大きく増加することが期待されます。

(9) 健康寿命の延伸

- 国は健康寿命について、平成28年から令和22年まで3歳以上の延伸を標榜しており、その方策に、居場所づくりや社会参加、行動変容を促す仕掛けづくりなどを掲げています。また、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。
- いずれも外出の重要性を謳っており、公共交通の利用促進はこれらに資するものと考えます。

2 法律の改正

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が令和2年6月3日に公布され、令和2年11月27日に施行されました。この改正により、地域公共交通網形成計画は廃止され、新たに地域公共交通計画の策定が地方公共団体の努力義務となりました。
- 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。計画策定にあたっては、これらに対応することが求められます。

- ・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

3 上位計画等

(1) 第7次青梅市総合長期計画(基本構想・基本計画)

- 令和4年9月30日(金)に開催された「第10回 青梅市総合長期計画審議会」における資料を出典とします。
- 基本構想におけるまちづくりの基本方向は、以下のとおりです。

まちづくりの基本方向

■ まちの将来像

- ・美しい山と渓谷に抱かれ、東京に暮らす 青梅

■ 3つの基本理念

- ・豊かな自然と都市機能が調和した持続可能なまち
- ・多様性を認め合い、みんなが健やかに暮らせるまち
- ・歴史と文化を継承し、人も産業も育むまち

■ 8つのまちづくりの基本方向のうち「4 都市基盤・防災・安全」

- ・豊かで美しい自然を身近に感じつつ、ゆとりと利便性を兼ね備えたまちが整備されています。
- ・大規模な災害や有事が発生しても、市民の生命と財産を守り、被害を抑えるための準備が整っています。
- ・一人ひとりが自らの安全を守り、家族や近隣などお互いに見守る体制が整っています。

■ 8つのまちづくりの基本方向に共通する視点

- ・デジタル化
- ・脱炭素
- ・多様性

- 前期基本計画における公共交通に関連する部分は以下のとおりです。

多様な公共交通網

■ 施策が目指す姿

－公共交通がつながり、どこにでも行けるまち－

市民や本市を訪れる人が、それぞれの目的や状況に応じて多様な公共交通を使い、気軽に安心して行きたい場所に行くことができます。

■ 現状と課題

- ・人口減少に伴う通勤・通学者の減少やインターネットによる購買行動など移動行動機会の減少に加え、今般のコロナ禍での行動制限や新しい生活様式への移行に伴い、公共交通の利用者が減少しており、路線の廃止・減便や存続が危惧されています。
- ・今後も人口減少が続くことが予想され、また、新しい生活様式が定着することで、従来の利用状況への回復が見込めない一方、高齢者をはじめ、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保することが重要です。
- ・本市では、バス路線維持のための公共負担を行うとともに、鉄道会社に対して運行サービスや駅施設の改善にかかる要望活動を行っています。
- ・脱炭素社会の実現において、今まで、公共交通を利用しなかった市民が今後、公共交通を利用することにより、利用者が増加する可能性があります。
- ・引き続き、公共交通サービスの維持・改善のための支援を行うとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる持続可能な移動手段の導入に向けて、新技術の活用も含め、市民、交通事業者と連携して取り組む体制を構築していく必要があります。

■ 共通する視点

デジタル化	自動運転やMaaS等の新技術を活用した公共交通の導入検討
脱炭素	二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進
多様性	誰もがアクセスできる公共交通 バリアフリー対策

■ 施策の方向性

交通手段のベストミックスの構築	地域の特性や既存資源、移動ニーズ等を踏まえ、バス、鉄道、タクシー等の公共交通に自動車・自転車を加えた交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を構築し、公共交通空白・不便地域の解消と持続可能な公共交通の確保を図ります。
まちづくりと連動した路線バス・鉄道の充実	市民や来訪者の公共交通の利用促進を図りつつ、路線・運行本数の維持や施設の改善・バリアフリー化など、利便性向上、安全の確保のための協力および支援を行います。 また、観光や福祉、まちづくりと連動し、市民をはじめ来訪者のニーズにも沿った戦略的な公共交通ネットワークの形成を図ります。
新たな公共交通の導入に向けた取り組みの推進	デマンド交通や自動運転、環境の負荷が低いグリーンスローモビリティ等の新技術を活用した移動手段などと併せて、利便性を向上させるためのソフト対策も含めた、新たな公共交通導入に向けた取り組みを推進します。

(2) 青梅市都市計画マスタープラン、第2次青梅市環境基本計画

- 以下の点が公共交通に関連します。

- ・利用者ニーズに応じた公共交通網の抜本的な見直し、公共交通網全体の最適化
- ・JR青梅線について、近隣自治体と連携した輸送力の強化と利便性の向上
- ・路線バスの利用促進とその維持・発展
- ・鉄道と路線バスのサービス圏外の解消
- ・交通事業者の経営努力を適正に評価する新たな公共負担制度を導入し、既存路線の活性化と新規参入の促進
- ・低公害車の導入促進、燃料電池自動車等の次世代自動車について調査研究

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握

1 これまでの取り組み

(1) 公共交通の利用促進

① 「広報おうめ」における公共交通利用促進記事の掲載

- 市民の公共交通利用を促すため、「広報おうめ」を活用し、公共交通事業者の取り組みや利点などを示しています。

「広報おうめ」への公共交通に関する掲載（最近4カ年）

実施概要

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・市内の公共交通事業者のサービス・取り組み・感染リスクの低い公共交通の周知と、公共交通事業者の感染対策・公共交通の利用減に伴うサービスの低下という悪循環と使うほどエコ |
|---|

② 公共交通ガイドの作成・更新

- 青梅市内で公共交通を利用する際に便利になるよう、鉄道や路線バスの路線図、時刻表、乗り場やご利用案内などを記載した公共交通ガイドを平成25年に作成し、その後毎年度更新しています。
- 更新されたガイドは市役所や各市民センターなどで配布しているほか、自治会加入世帯に全戸配布しています。

③ モビリティ・マネジメント

- これまで、学校教育や事業所、観光、高齢者、転入者などを対象にモビリティ・マネジメントを実施してきました。

モビリティ・マネジメントの実施（最近4カ年）

実施概要

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・小学校において座学と路線バス乗車体験・公共交通を利用したハイキングマップの配布・三ツ原工業団地内事業所の従業員へのアンケート・高齢者へのアンケート |
|---|

④ 路線バスのペーパークラフトの作成と配布

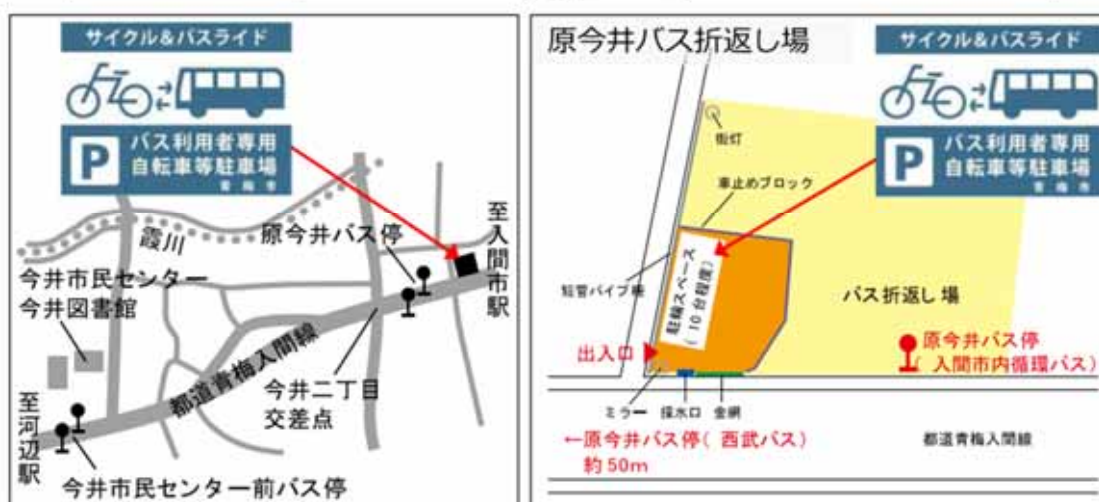
- 市内路線バス3社の車両をペーパークラフト化し、小学校などに配布しました。

(2) 今井地区でのサイクルアンドバスライド実証実験

- 今井地区において、バス停まで遠い地区から、自転車でバス停へアクセスできるようサイクル&バスライドの実証実験を行っています。

駐輪の概要

開設日時	平成29年6月15日(木)
設置場所	原今井バス折返し場(下図)
最寄りバス停	原今井 ・西武バス：河辺駅～入間市駅 ・入間市内循環バス：原今井～仏子駅方面
利用料金	無料 ※バス運賃は通常通りです
注意事項	駐輪場での盗難や事故等に関しては、利用者の責任において防止に努めてください。
お問合せ	青梅市都市整備部管理課 0428-22-1111(内線 2579)



出典：青梅市ホームページ〈公共交通〉サイクルアンドバスライド

(3) 地域住民による地域公共交通改善制度の創設と、成木地区での適用

- 同制度は、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あり、平成26年度に制度化されました。

地域公共交通改善制度の概要と成木地区での適用

年度	取り組み概要
本制度の適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・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
新たな公共交通の導入・継続の基準	<ul style="list-style-type: none"> ・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%の確保を基準とする。
成木地区での適用	<ul style="list-style-type: none"> ・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(下図参照)、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た。 ・しかし、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>※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：成木地区公共交通検討委員会報告書(案)(平成29年3月)

(4) 新たな公共交通導入の可能性検討

- 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち、特に新たな公共交通の導入効果が高いと考えられる河辺町1～3丁目地区を対象に、新規バス路線の導入検討を行いました。平成29年に安全性や経済性の点からいったん白紙に戻しました。
- その後、令和元年度に、路線バス以外の交通モードの導入について地域意向を把握するためワークショップを行い、令和2年度に新たな公共交通の利用意向を把握するために、アンケート調査を行いました。
- アンケート調査結果を踏まえ、令和3年度に収支の試算を行いました。また、令和4年度にはグリーンスローモビリティ等の展示会・試乗会を行いました。

河辺町1～3丁目におけるこれまでの取組

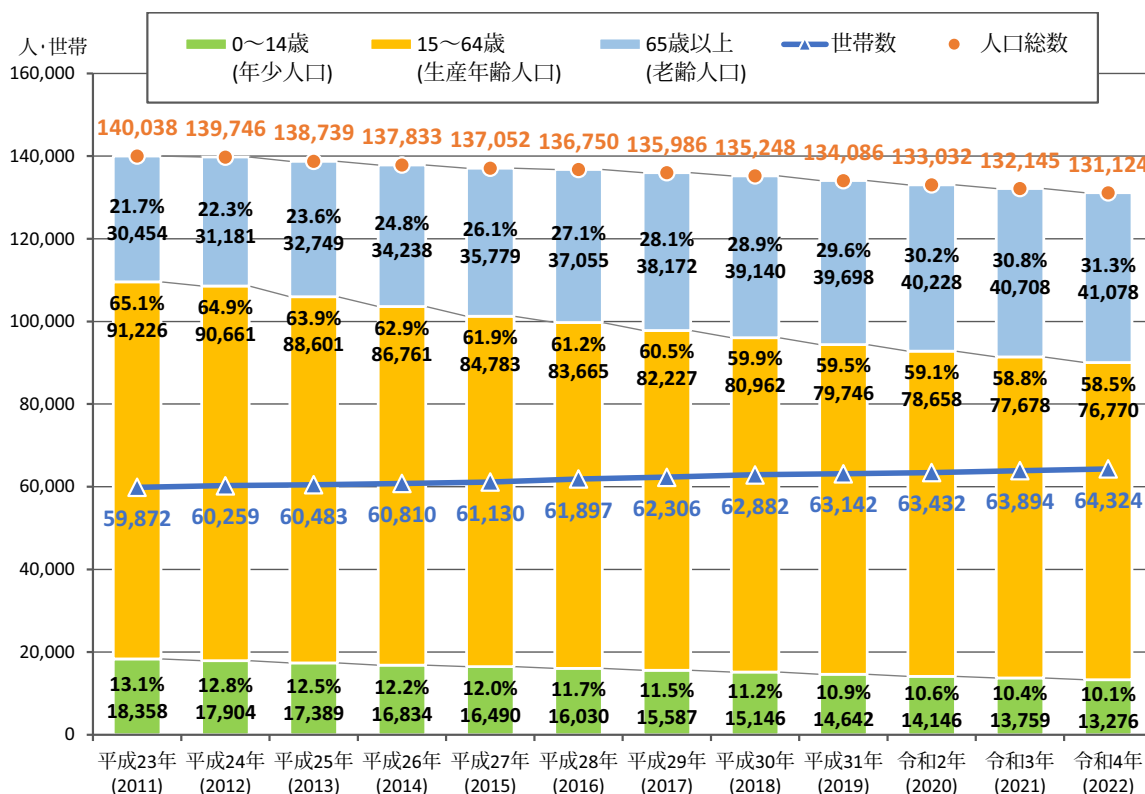
年度	取り組み概要
～平成29年度	・新規バス路線の導入検討 ・しかし、安全性や経済性の点からいったん白紙
平成30年度	－
令和元年度	・ワークショップ実施
令和2年度	・アンケート調査実施
令和3年度	・収支の試算
令和4年度	・ワークショップ実施 ・グリーンスローモビリティなどを活用した移動サービス導入可能性検討、展示・乗車イベントの実施

2 人口や主要な施設と公共交通との関係

(1) 総人口

- 総人口は13万1千人（令和4年1月時点における住民基本台帳）で、平成24年以降減少傾向にあります。特に生産年齢人口や年少人口の減少が著しく、代わりに高齢人口が増加しており、高齢化率は平成20年に21%を超え超高齢社会に移行し、令和2年に30%を超えました。

青梅市の年代別人口・世帯数の推移



出典：住民基本台帳（各年1月1日）

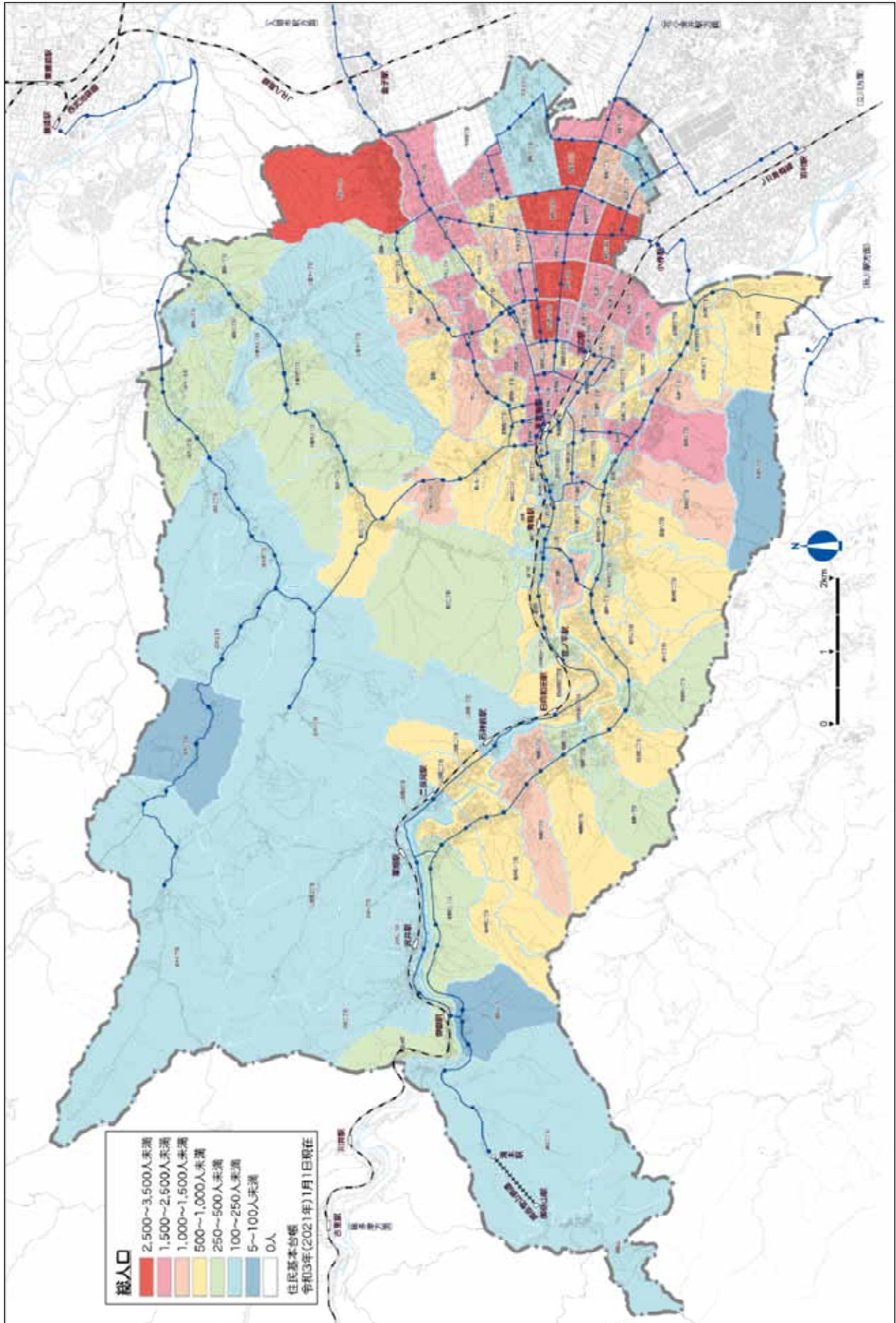
(2) 町丁別の人口

① 総数（令和3年1月現在）……図参照

- 人口集積と鉄道・路線バスのネットワークの密度は、おおむね良好な相関関係にありますが、幾つか問題があります。

- ・今井1丁目は2,912人を擁しますが、路線バスからやや離れています。
- ・河辺町6～8丁目で6,242人を擁しますが、路線バスがありません。
- ・市の北部は人口が少ない割に、路線延長の長い路線バスが通っています。

町丁別人口・総数（令和3年1月）



②65歳以上人口（令和3年1月現在）

- 65歳以上人口が500人以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・師岡町2丁目534人	・河辺町9丁目613人	・河辺町6丁目775人
・河辺町7丁目798人	・今井1丁目1,009人	

③75歳以上人口割合（令和3年1月現在）

- 75歳以上人口割合が35%以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・黒沢3丁目41.6%

④増減率（平成26年1月-令和3年1月）……図参照

- 人口増減率が+150%よりも高い町丁目は以下の通りです。

・今寺1丁目+92.6%、今寺2丁目+19.4%
・未広町2丁目+43.1%

- 人口増減率が△20%よりも低い町丁目のうち、バス停があるのは以下の通りです。

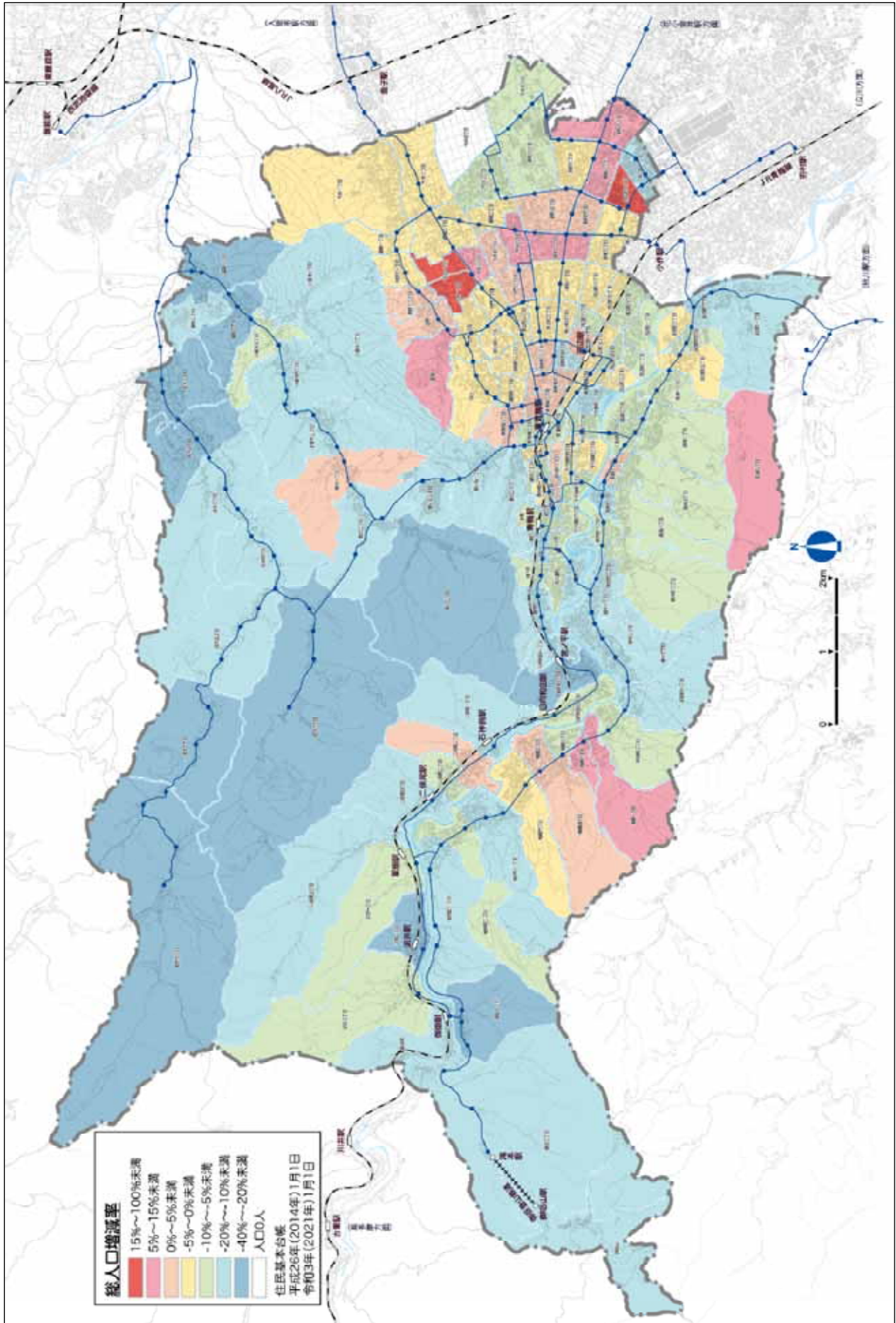
・日向和田2丁目△20.4%
・沢井2丁目△21.7%
・御岳1丁目△31.3%
・富岡1丁目△21.7%、富岡3丁目△24.0%
・成木1丁目△24.7%、成木2丁目△34.8%、成木6丁目△23.5%、 成木7丁目△23.6%、成木8丁目△22.9%

⑤従業者数（平成28年経済センサス）……図参照

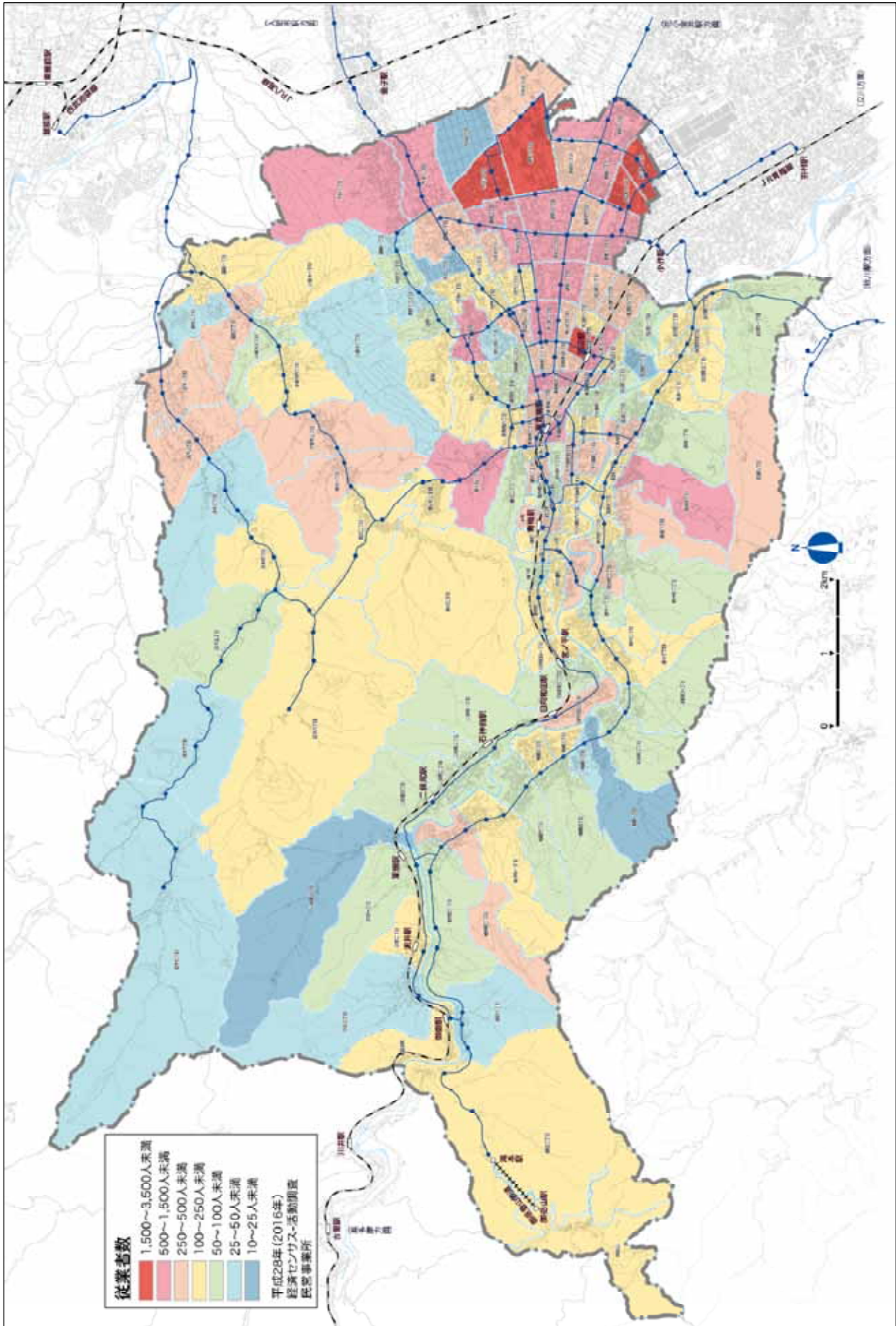
- 従業者数が500人以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・今井1丁目902人

町丁別人口・増減率（平成26年1月-令和3年1月）



町丁別従業者数（平成28年経済センサス）



(3) 主要な施設等の立地状況

① 主な公共・福祉施設等……図参照

- おおむね市の東部に多く立地しており、鉄道または路線バスが近くを通っています。
- 河辺町6丁目に東京都青梅合同庁舎と河辺市民センターがありますが、路線バスが近くを通っていません。

② 主な商業施設等……図参照

- 商店街は駅周辺や市の西部で立地する傾向がみられます。
- 一方、大規模小売店舗は市の東部に多く立地しています。なお、河辺駅周辺では徒歩圏に河辺タウンビルや西友などがあります。

③ 主な医療・保健施設等……図参照

- 病院は青梅駅周辺より東部での立地となります。この東部においては北部から南部まで均一に立地しています。
- 病院と路線バスとの関係を見ると、なかにはバス停圏域から遠く離れて立地している病院がみられます。なお、多くの病院が独自に送迎バスを運行しています。

④ 主な文化・運動施設等……図参照

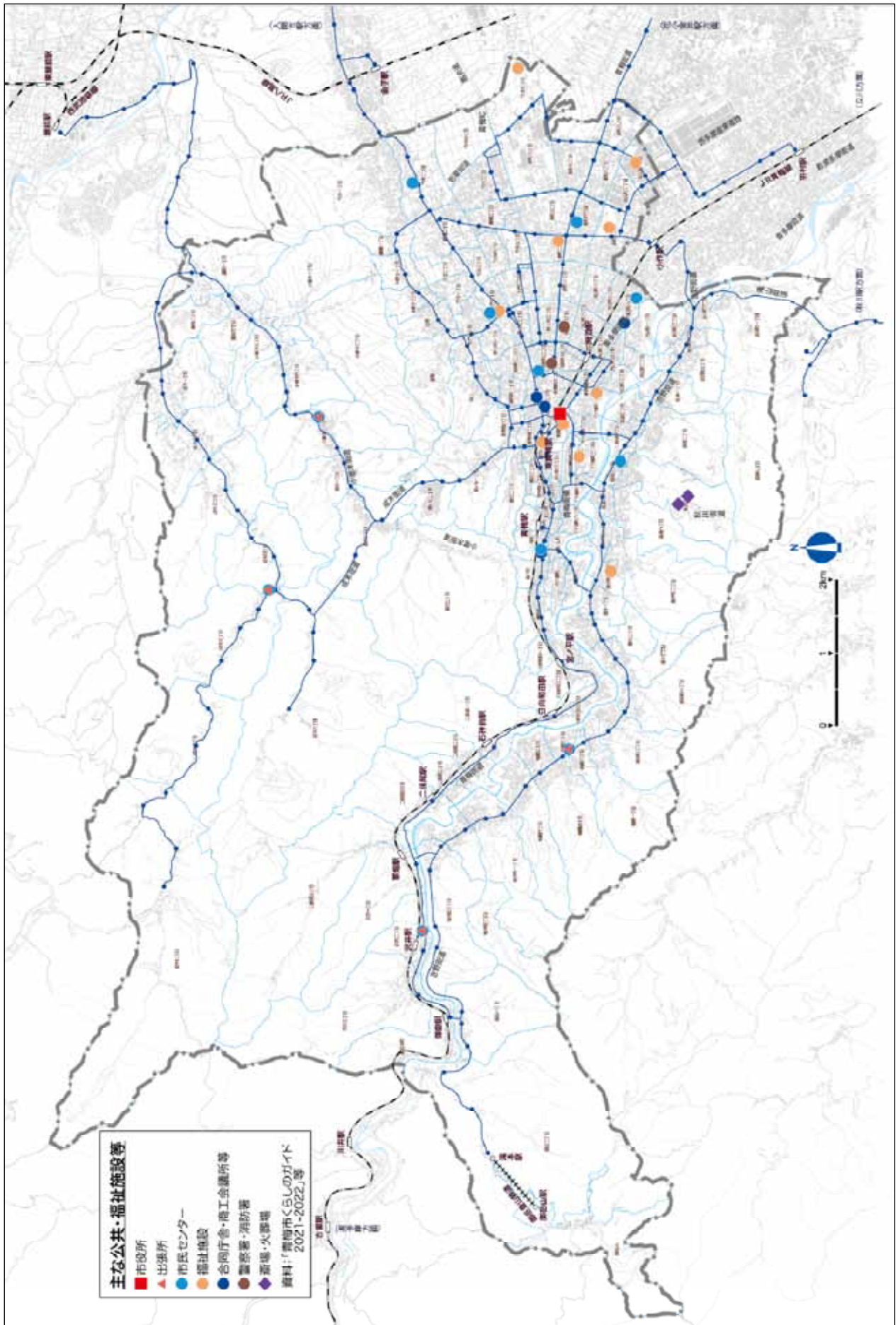
- 河辺町8丁目に6.2haを擁する地区公園（わかぐさ公園・野球場・こどもプール）がありますが、路線バスが近くを通っていません。
- 河辺町6丁目に河辺市民センター体育館がありますが、路線バスが近くを通っていません。

⑤ 主な観光施設……図参照

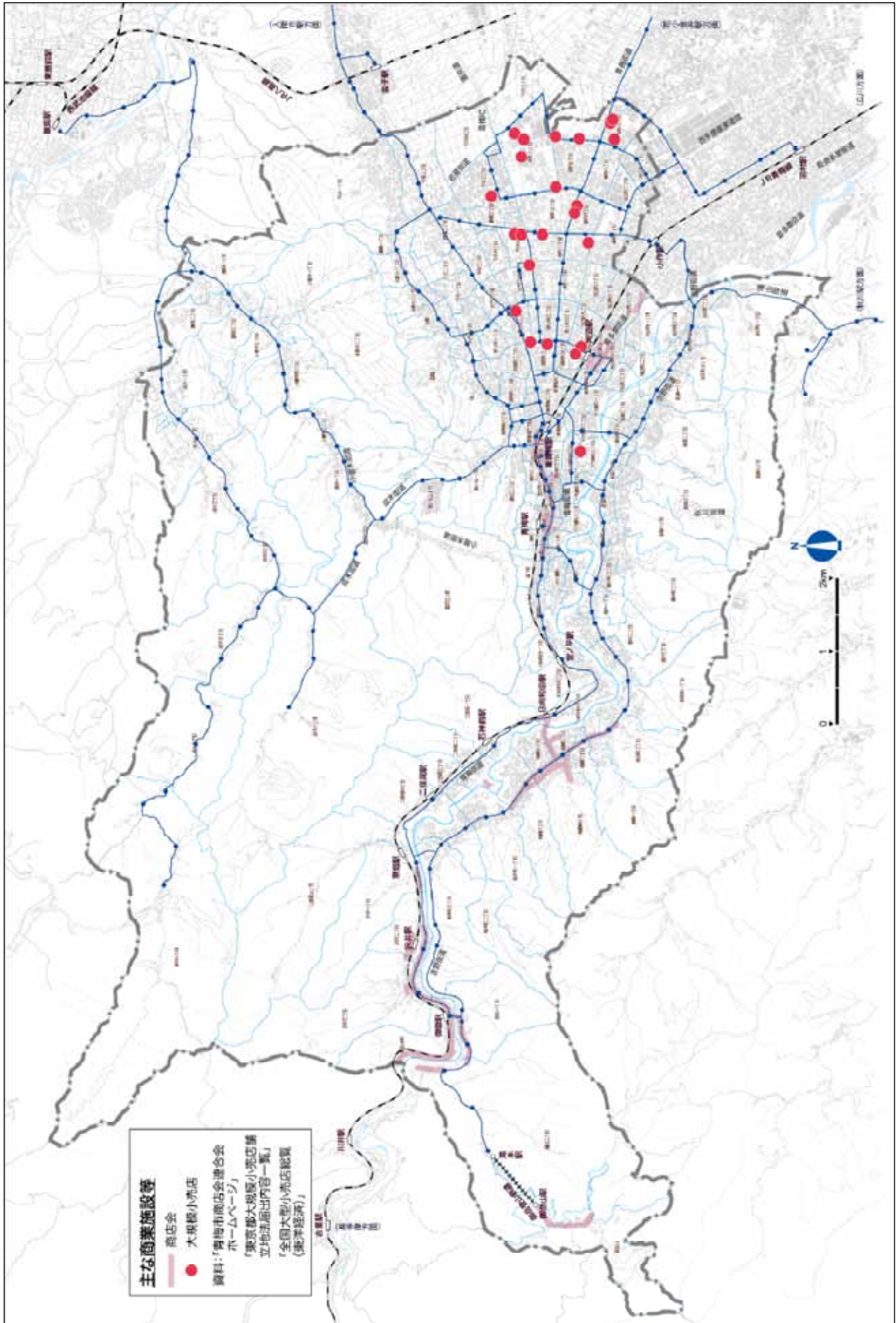
- 観光スポットの集積地は、御岳山、御岳渓谷、青梅宿であり、青梅駅以西となります。
- ハイキングコースは、鉄道駅を直接基点とする以外に、バス停を基点とするケースがみられます。以下の通りです。

・高水三山コース	梅76甲、梅01
・長淵山ハイキングコース	梅76丙、梅01、梅77乙、梅77丙、河13、青20、青21
・霞丘陵ハイキングコース	梅74甲、梅74乙、梅77甲、飯41、飯41-1、河11
・霞川ウォーキングコース	入市32、河11
・日の出山・吉野梅郷コース	御10、御11、梅76丙、梅01

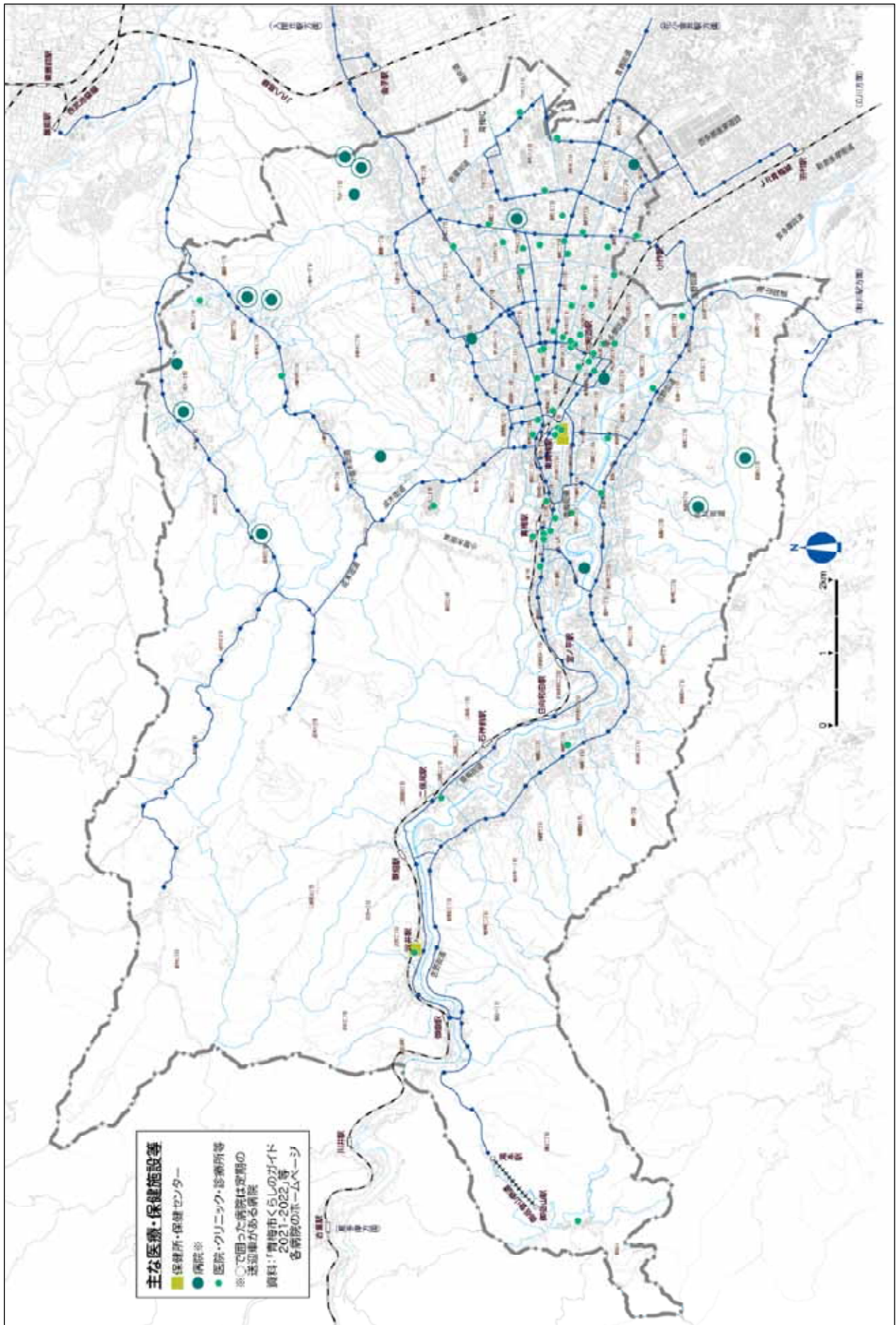
主な公共・福祉施設等



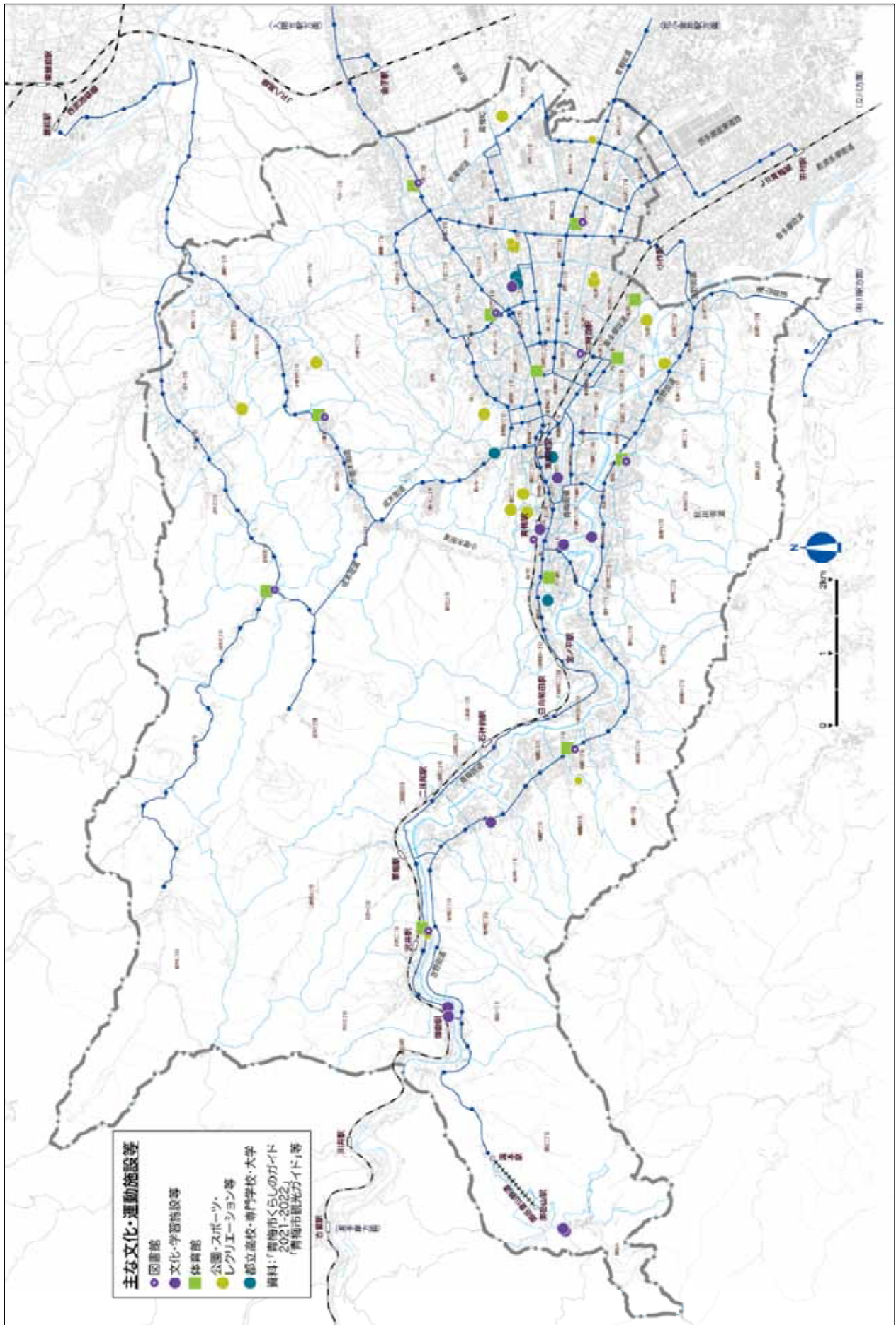
主な商業施設等



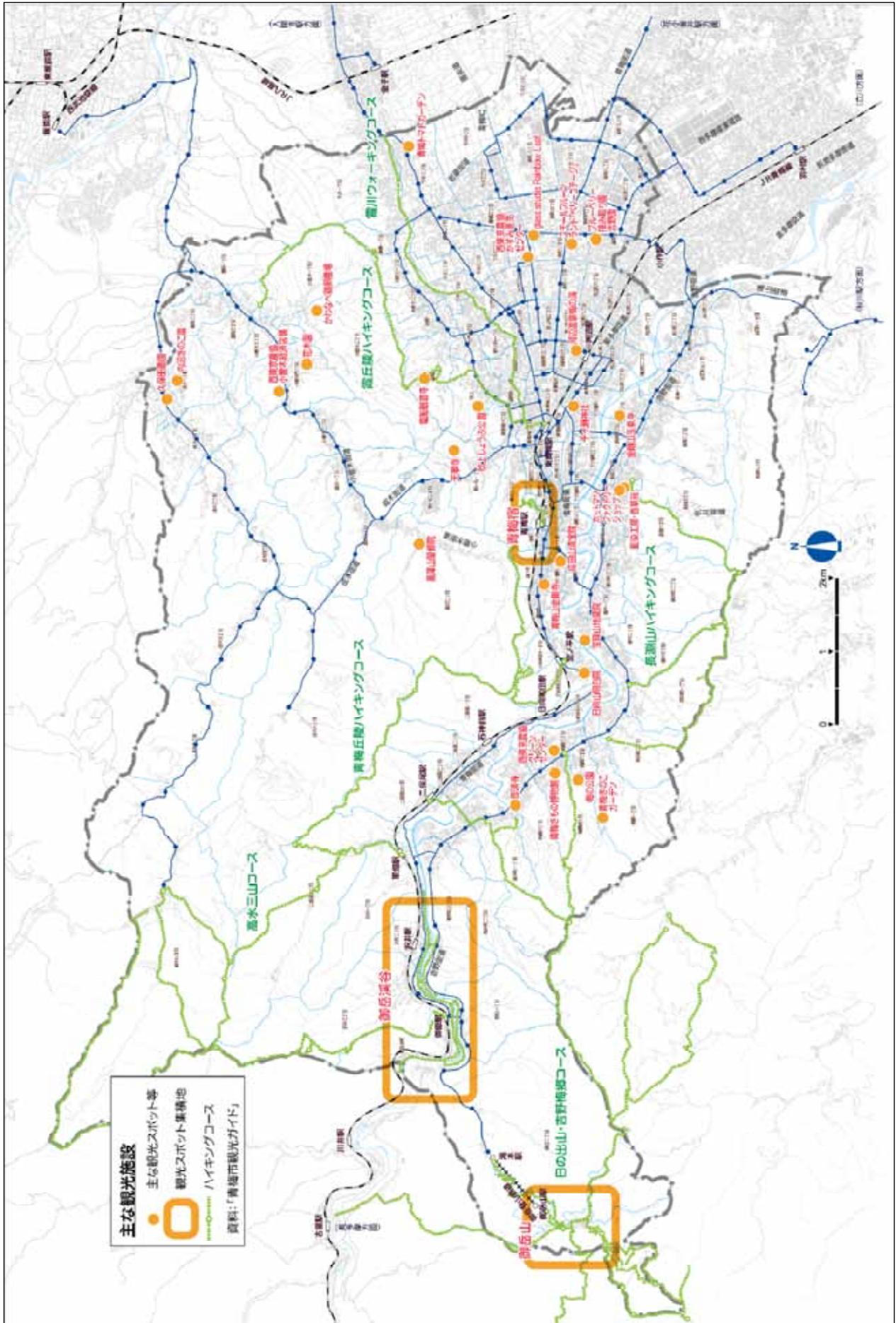
主な医療・保健施設等



主な文化・運動施設等



主な観光施設



(4) 観光

① 主な観光地への交通手段別来訪

- 下表は、青梅市の主な観光地への交通手段別来訪者数を多い方から順に示したものです。
- 観光のモビリティ・マネジメントは、自動車利用者は公共交通への転換、公共交通利用者はさらなる公共交通の利用増進がポイントとなります。下表により観光地別に訪問者数の多寡が分かるため、どこの観光地でどのような取り組みをすべきかの根拠データの1つとなります。

交通手段別の主な観光地（ただし平成30年の平日）

交通手段	主な観光地（数値は多い順）
公共交通	1武蔵御嶽神社、2塩船観音寺、3東京バーディクラブ、 4御岳山、5かんぽの宿、6総合体育館、 7青梅市リバーサイドクラブ
自動車	1東京バーディクラブ、2青梅ゴルフ倶楽部、 3青梅市リバーサイドクラブ、4かんぽの宿、 5塩船観音寺、6小澤酒造、7武蔵御嶽神社

出典：経済産業省と内閣官房による地域経済分析システム

② 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。

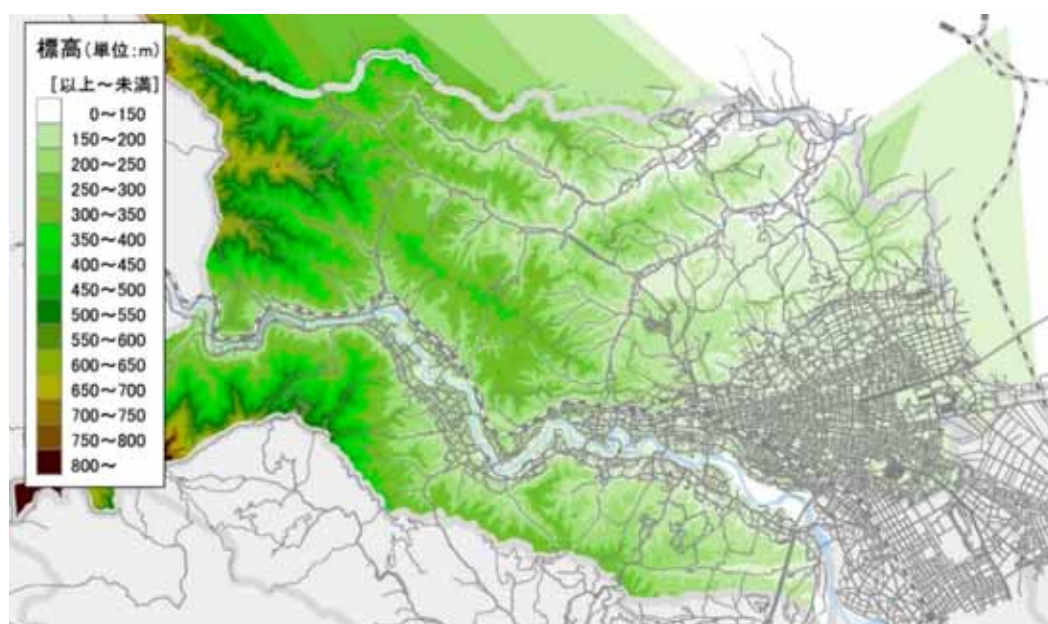
3 公共交通の状況

(1) 地形

- 本市は、東京都の北西部に位置し、秩父多摩甲斐国立公園の玄関口になっており、市街地部と山間部の境目にあります。北側、西側、南側は山岳地帯に囲まれ、市街地の南側には多摩川が流れています。このため、一部の地区では地形や道路条件に険しいところが見受けられ、鉄道と路線バスのサービス圏外が存在します。



地形



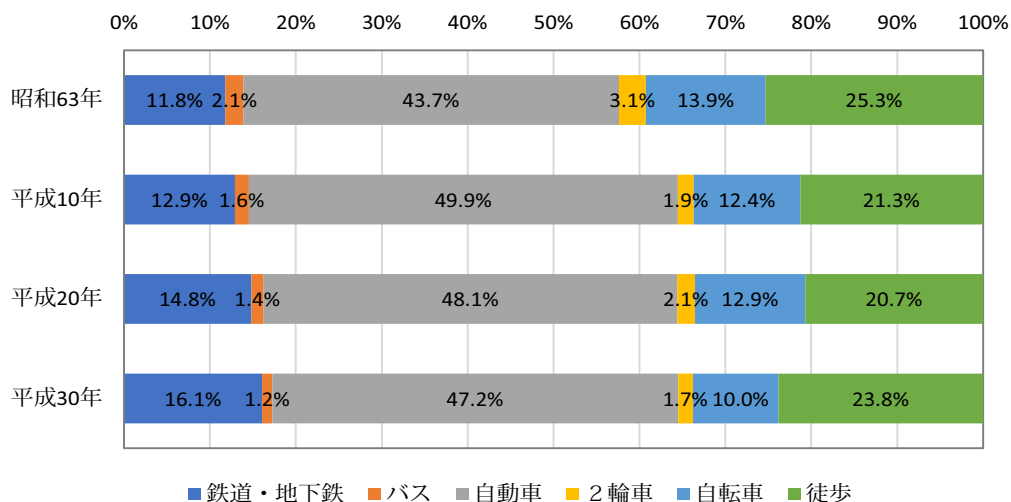
出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）

(2) 青梅市内の交通

① 交通分担率

- 東京都市圏パーソントリップ調査（PT調査）によると、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。
- 鉄道の割合は増加傾向にあり、バスの割合は減少傾向にあります。

青梅市内交通の交通手段分担率

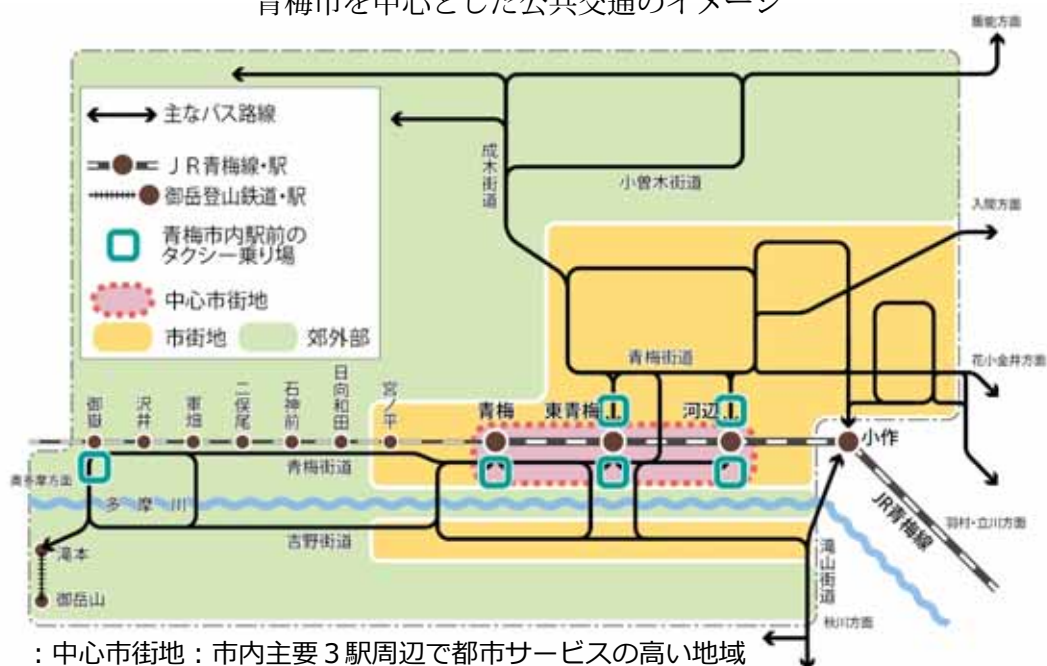


出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

② 公共交通のイメージ

- JR青梅線が多摩川沿いに東西に貫き、中心市街地の拠点駅となる青梅駅、東青梅駅、河辺駅を中心に、路線バスやタクシー、御岳登山鉄道がサービスを展開しています。

青梅市を中心とした公共交通のイメージ



(3) 鉄道

①利用状況

- コロナ禍の令和2年度における市内の主要駅3駅（青梅駅、東青梅駅、河辺駅）の乗車人数の合計は、7,422千人／年です。その構成割合はJ R河辺駅51%、J R東青梅駅25%、J R青梅駅24%となります。
- 推移をみると、平成25年度をピークに下降傾向にあり、令和2年度に急減しています。



②取り組み

- 以下のような取り組みが進められています。

- ・青梅駅の「話せる指定席券売機」
- ・JR東日本アプリ/どこトレ
- ・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

(4) 路線バス

① 運行便数の変化

- 主要駅前発の運行便数の総数は、令和2年度は649便、令和4年度は616便であり、33便（5%）の減少となっています。
- 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、小作駅発の平日便数の変化

発地	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和4－2年度
青梅駅前	239	234	232	▲ 7
東青梅駅北口	63	63	63	0
東青梅駅南口	33	32	32	▲ 1
河辺駅北口	95	92	91	▲ 4
河辺駅南口	37	33	33	▲ 4
小作駅東口	120	112	112	▲ 8
小作駅西口	62	60	53	▲ 9
合計	649	626	616	▲ 33

出典：各年度 青梅市公共交通ガイド

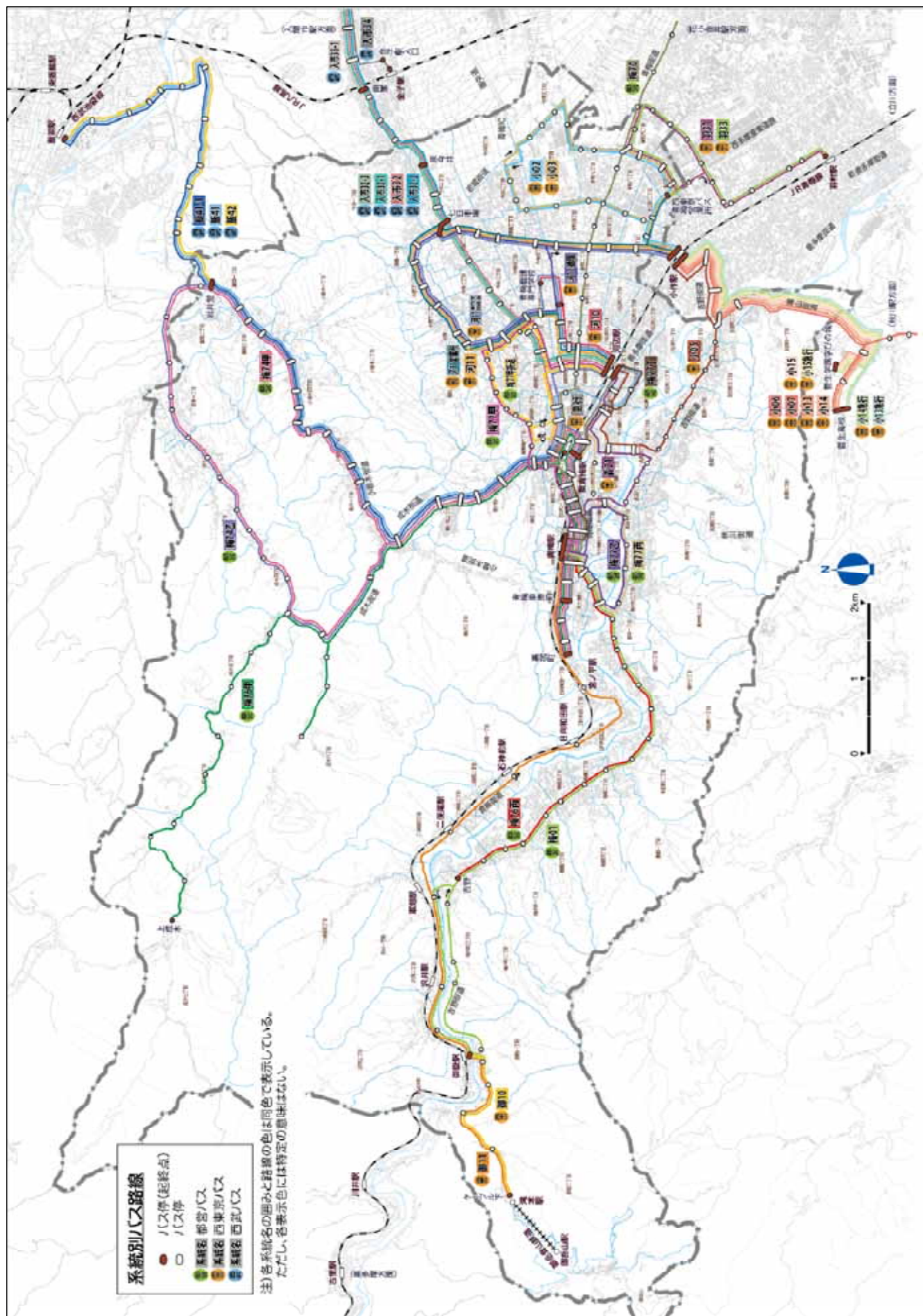
③ 系統別路線……図参照

- 小作駅～菅生高校や御嶽駅～滝本駅などを除き、多くの系統が青梅駅、河辺駅、東青梅駅に乗り入れています。

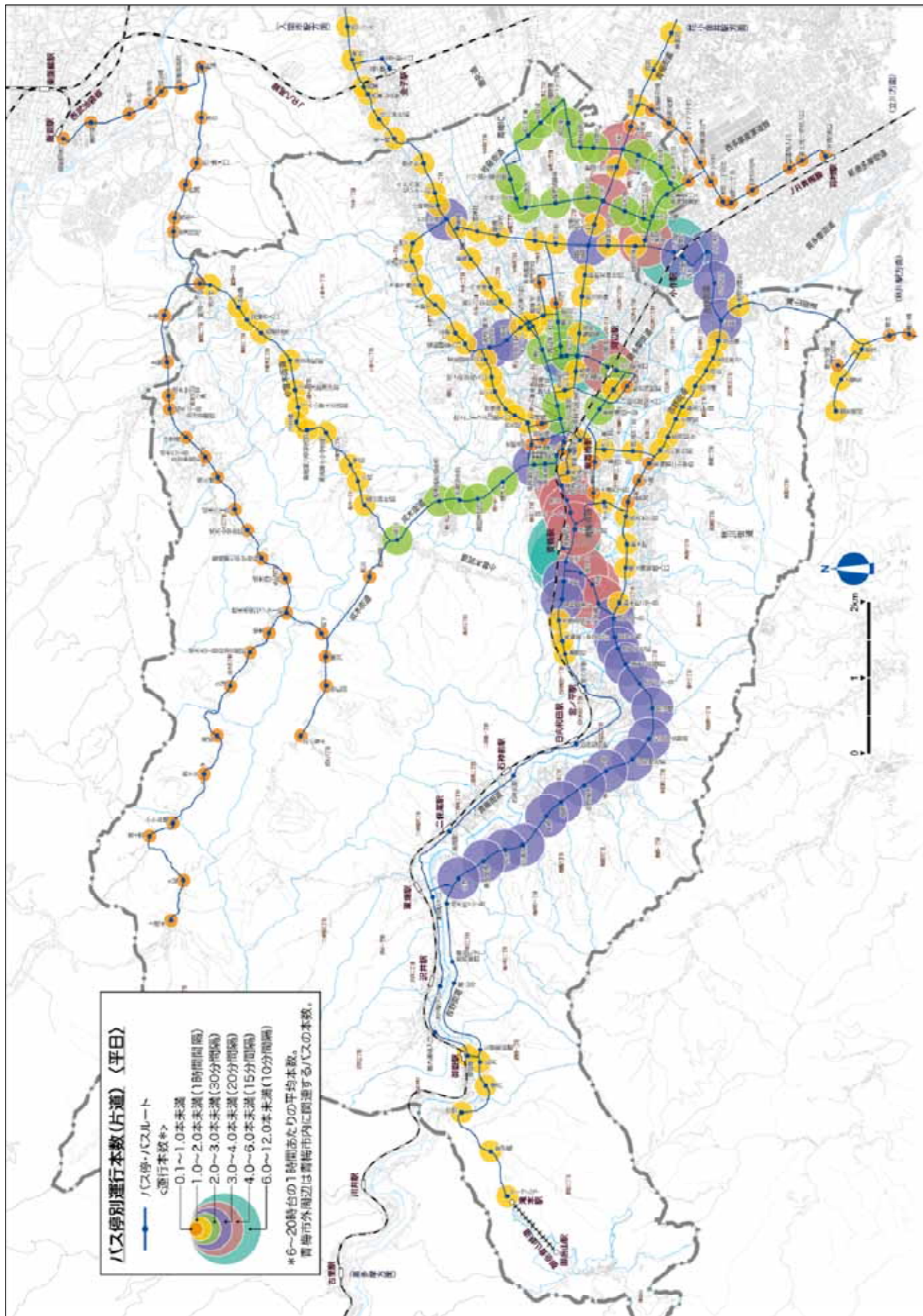
④ バス停別運行本数（片道）〈平日〉〈日曜・祝日〉……図参照

- バス路線によるサービスを運行本数で見ると、主要3駅周辺を中心とする市街地が多い状況にあります。
- ただし、成木、小曾木方面へ行く梅74甲系統および梅74乙系統や梅76甲系統は少ない状況にあります（小曾木方面の飯41系統、飯41-1系統と競合する区間は、少し多くなっています。）。
- 青梅街道を通りJR青梅線と並行する御11系統は、土休日のための運行です。

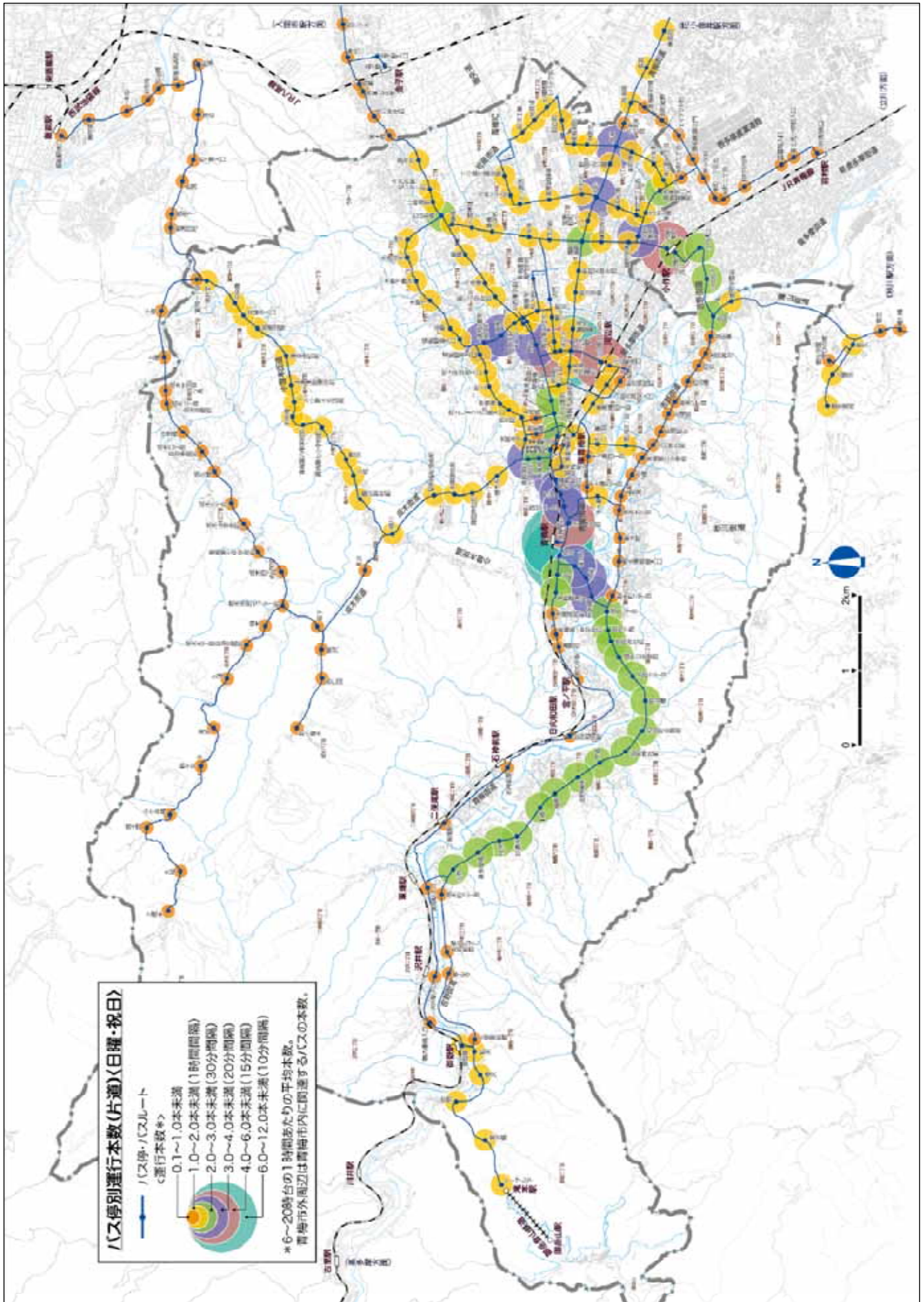
系統別路線バス（令和4年度）



バス停別運行本数（片道）〈平日〉（令和4年度）



バス停別運行本数（片道）〈日曜・祝日〉（令和4年度）



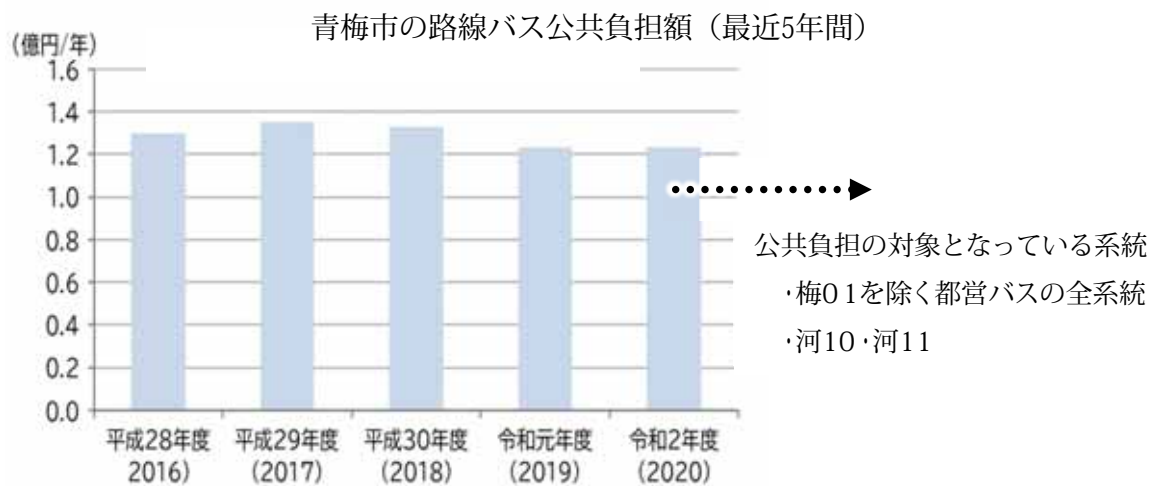
⑤取り組み

- 以下のような取り組みが進められています。

・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65(西東京バス)、
アプリの大幅なアップデート(西武バス)

⑥公共負担

- 現在、青梅市内を運行する路線バスの多くは、赤字路線となっており、青梅市では公費を使って赤字を補填すること(公共負担)で、路線バスを維持しています。
- 青梅市の公共負担は昭和59(1984)年から始まり、年間負担額は当初の1.3倍の約1億2千万円となっています。



(5) タクシー

①タクシー乗り場

- タクシー乗り場は市内では、主要3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)と御嶽駅にあります。

②取り組み

- 以下のような取り組みが進められています。

・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

(6) 鉄道と路線バスのサービス圏外

① 鉄道と路線バスのサービス圏外の定義付け

- 鉄道と路線バスのサービス圏外は、青梅市公共交通基本計画（平成25年3月策定）のほか、あきる野市、日の出町、国土交通省（自動車交通局、都市・地域整備局）を踏まえ、駅から700mまたはバス停から300m圏外とします。

② 鉄道と路線バスのサービス圏外の状況……図参照

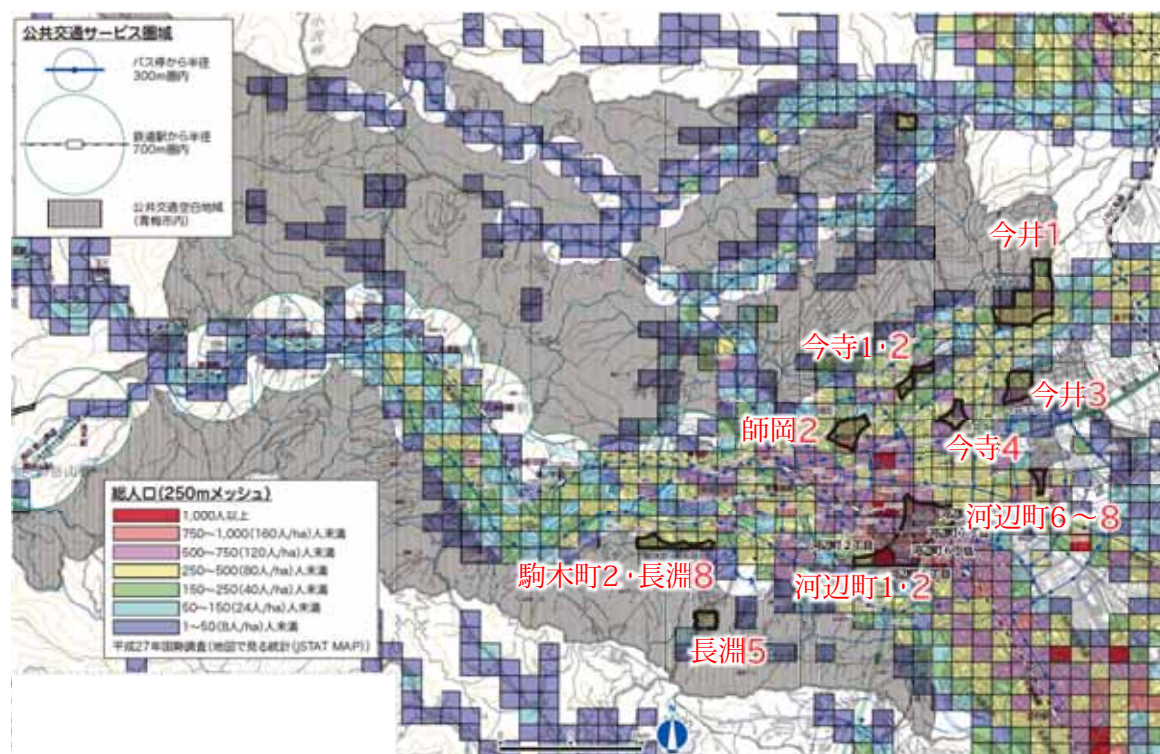
- 圏外は郊外部で広く占めますが、市街地内においてもみられます。

③ 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区

- 圏外のうち人口集中地区と同じ密度となる40人/ha以上の主な地区は、以下のとおりです。

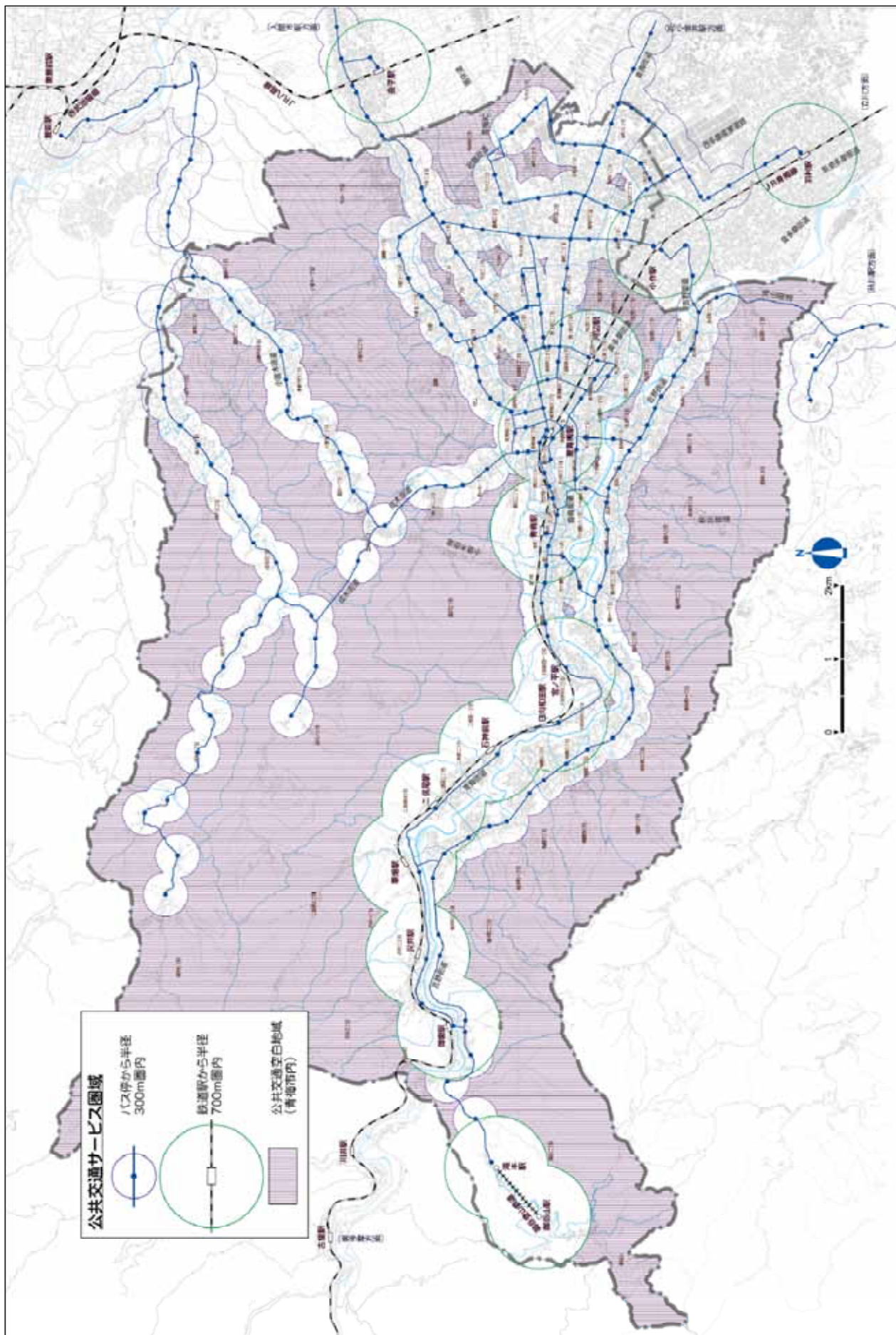
- ・駒木町2丁目・長淵8丁目
- ・長淵5丁目
- ・今寺1・2丁目、今寺4丁目
- ・師岡2丁目
- ・河辺町1・2丁目、河辺町6～8丁目
- ・今井1丁目、今井3丁目

鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区



人口メッシュの出典：平成27年国勢調査

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）



(7) 地域の多様な輸送資源

- 以下のような輸送資源があります。

・商業施設無料送迎バス	PLAZA 5 無料らくらく送迎バス
・医療・福祉施設無料送迎バス	病院無料送迎バス
・小学校スクールバス	成木小学校スクールバス

① PLAZA 5 無料らくらく送迎バス……図参照

- 商業施設のPLAZA5が曜日を定め4つの経路で運行しています。

運行状況

コース	時間帯	運行本数（平日）		備考
		青梅駅発	プラザ5発	
青梅駅シャトル	9～16	10	12	火曜日・土曜日
青梅街道コース	9～14	5	5	水曜日・日曜日
小曾木街道コース	9～15	5	6	木曜日
長淵・駒木・畑中循環コース	8～14	5	4	金曜日

出典：PLAZA 5 ホームページ

② 病院無料送迎バス……図参照

- 市内16の病院のうち9の病院が、平日に一定の本数で送迎車両を運行しています。運行形態は主要な駅と病院を直行で結ぶ方式としています。

運行状況
(作成中)

③成木小学校スクールバス……図参照

- 3校統合により開設した成木小学校について、旧校児童の遠距離通学と小規模特別認定校制度導入による遠距離通学とのため、スクールバスが設置されました。

成木小学校スクールバスの概要

項目	概要
対象者	青梅市立成木小学校児童
経緯	平成8年度に成木地区の3校（第八、第九、第十小学校）を統合し、成木小学校を開設 統合に伴い、第九、第十小学校の児童について、遠距離通学となることから、その通学手段を確保することが条件に 平成21年度に小規模特別認定校制度を導入したことに伴い、遠距離通学となる児童に対して、スクールバスを適用
事業内容	成木7・8丁目から成木小学校へ向かう児童のため、民間バスに委託
車両の規模	46人乗りバス（正座席37人、補助席8席）
運行状況	月～金：週5日（年間210日） 契約時間：7時～18時 運行本数：朝1便（8：00着）、午後1～3便（14：35発、15：45発、17：00発）ただし時程により運行調整
利用状況	平成23年度：約30人 令和3年度：32人（実数）
運行コース	新町～今寺～野上～師岡～東青梅～柳川～蜷沢～北小曾木～上成木～成木市民センター～成木小学校
運行経費	平成23年度：約430万円 令和3年度：約927万円

出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）、教育委員会ヒアリング

地域の多様な輸送資源
(作成中)

4 市民ニーズ（市民アンケートの実施と分析）

（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）
- 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%

アンケートの配布・回収結果

	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

（2）全市結果

- 概ね以下のことがいえます。

- ・利用できる乗り物を持っていない人は約7%です。
- ・日常の外出で困っている人は、年代は10・20代と70代、目的は買い物や通勤です。その理由は、「希望の時間にバスがない」「手段がなく徒歩や自転車は大変」「坂で大変」です。
- ・駅までの交通手段で自家用車と家族の送迎に着目すると、小作駅、東青梅駅、河辺駅が10%以上あります。
- ・自宅からバス停までは、5～7分未満の約16%が最も多い状況にありますが、10分以上は約9%です。とくに、時間がかかるバス停は11あります。
- ・路線バスの改善要望は、本数と路線維持と新設です。
- ・路線バスに公共負担があることを認識していないのは約74%ですが、平成23年度調査では約77%でしたので、周知が浸透されているとはいえません。
- ・路線バスは「維持すべき」が多く「対策を講ずべき」が続きます。平成23年度調査とくらべると逆転しています。
- ・新たな市民参加型の公共交通利用促進策に関心がある人が一定程度います。

①属性

- 乗り物がある人は、「自分で運転する自動車」の68.8%が最も多く、「自転車」の38.2%が続きます。「自分で運転する自動車」と「乗せてもらう自動車」をあわせると、90.1%になります。

Q2. 世帯構成（世帯）

SA	割合
1 一世代（一人）	11.6%
2 一世代（二人以上）	42.5%
3 二世代（親と子など）	38.4%
4 三世代（親と子と孫など）	5.5%
5 その他	0.3%
無回答	1.8%
合計(人)	100%

Q7. 運転免許証（個人）

SA	割合
1 所持している	82.2%
2 所持しているが、自主返納を考えている	1.3%
3 所持していたが、自主返納した	2.5%
4 所持していない（免許更新せず失効した方を含む）	13.0%
無回答	0.9%
合計(人)	100%

Q5. 年齢（個人）

SA	割合
1 18歳未満	0.7%
2 18～19歳	1.1%
3 20～29歳	5.8%
4 30～39歳	7.1%
5 40～49歳	14.1%
6 50～59歳	20.3%
7 60～69歳	22.4%
8 70～74歳	17.2%
9 75歳以上	10.0%
無回答	1.3%
合計(人)	100%

Q8. 自動車やバイク、自転車など、普段自由に利用できるもの（個人）

MA	割合
1 自分で運転する自動車を持っている	68.8%
2 乗せてもらう自動車がある	21.3%
3 バイクを持っている	5.9%
4 自転車を持っている	38.2%
5 利用できる乗り物は持っていない	6.6%
6 その他	0.1%
無回答	0.9%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

②日常生活における外出の移動の困難さ

- 日常の外出で、「困っている」は14.2%ですが、年齢別では10・20歳台と70歳台以上が多い状況にあります。また移動目的は、「買い物」の33.4%が最も多く、「通勤」の23.7%、「通院」の19.8%が続きます。
- 困っている人の理由は、「路線バスはあるが、希望の時間に合わない」の51.3%が最も多く、「交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変」の39.6%、「どこに行くにも坂があるため、大変」の37.7%が続きます。交通手段がないまたは遠いことを問題としているのは95.1%で、路線バスを問題としているのは93.5%です。

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか（個人）

SA	割合
1 困っている	14.2%
2 困っていない	82.9%
無回答	2.9%
合計(人)	100%

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか（個人） × Q5. 年齢（個人）

SA	外出時の移動	
	年齢	割合
1 18歳未満	困っている	13.3%
2 18～19歳	困っている	34.8%
3 20～29歳	困っている	19.2%
4 30～39歳	困っている	14.3%
5 40～49歳	困っている	10.7%
6 50～59歳	困っている	11.6%
7 60～69歳	困っている	10.7%
8 70～74歳	困っている	15.2%
9 75歳以上	困っている	24.0%
無回答	困っている	25.0%
合計(人)	困っている	14.2%

Q12. 日常生活での「外出時の移動」で、困っている場合の移動内容（個人）

※Q11：困っている人

3. 移動目的

SA	割合
1 通勤	23.7%
2 通学	3.9%
3 買物	33.4%
4 通院	19.8%
5 その他	10.1%
無回答	9.1%
合計(人)	100%

Q13. 「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容（個人）

※Q11：困っている人

MA	割合
1 交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変	39.6%
2 交通手段がなく、送迎やタクシーが必要	20.5%
3 路線バスはあるが、希望の時間に合わない	51.3%
4 自宅などの出発地から、利用するバス停が遠い	23.1%
5 施設などの目的地から、利用するバス停が遠い	12.0%
6 どこに行くにも坂があるため、大変	37.7%
7 近くに病院やスーパー・コンビニがない	35.4%
8 身体に障がいがあり、路線バスを利用しづらい	7.1%
9 その他	11.7%
無回答	5.8%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

③自宅から駅までの移動、鉄道の利用

- 自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の駅までの交通手段は、「徒歩」の53.7%が最も多い状況にあり、「路線バス」の15.9%、「自転車」の12.5%、「自家用車」の10.1%が続きます。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

1. 普段の鉄道利用

SA		割合
1	利用する	51.1%
2	利用しない	46.9%
	無回答	2.1%
	合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

3. 駅までの交通手段

SA		割合
1	徒歩	53.7%
2	自転車	12.5%
3	バイク	1.4%
4	自家用車	10.1%
5	路線バス	15.9%
6	家族の送迎	4.8%
7	タクシー	0.5%
8	その他	0.0%
	無回答	1.3%
	合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

5. 鉄道の利用目的

SA		割合
1	通勤	31.4%
2	通学	4.7%
3	買物	32.1%
4	通院	7.9%
5	その他	20.4%
	無回答	3.4%
	合計(人)	100%

- 駅までの交通手段は、市内はすべて「徒歩」が最も多い状況にあります。徒歩以外では、青梅駅と御嶽駅と小作駅の路線バスが20%台にあります。また、小作駅と石神前駅と河辺駅と日向和田駅の自転車が10・20%台にあります。
- 駅までの交通手段で自家用車と家族の送迎に着目すると、「小作駅」24.9%、「東青梅駅」15.3%、「河辺駅」12.3%が10%以上あります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

2. 最寄りの駅名 × 3. 駅までの交通手段

SA	路線	駅	交通手段								割合
			1	2	3	4	5	6	7	8	
			徒歩	自転車	バイク	自家用車	路線バス	家族の送迎	タクシー	無回答	計
1	JR青梅線	青梅駅	60.3%	2.2%	2.9%	6.6%	25.7%	2.2%	0.0%	0.0%	100%
2		東青梅駅	64.2%	5.3%	1.6%	9.5%	12.1%	5.8%	1.1%	0.5%	100%
3		河辺駅	58.6%	12.9%	1.2%	8.1%	13.5%	4.2%	0.9%	0.6%	100%
4		宮ノ平駅	96.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
5		日向和田駅	81.3%	10.4%	0.0%	0.0%	2.1%	6.3%	0.0%	0.0%	100%
6		石神前駅	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
7		二俣尾駅	96.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	100%
8		重畑駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
9		沢井駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
10		御嶽駅	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
11		小作駅	28.9%	23.8%	1.1%	18.3%	20.9%	6.6%	0.0%	0.4%	100%
12		羽村駅	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
13		川井駅	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	無回答・青梅線以外の駅		23.7%	16.9%	0.0%	13.6%	23.7%	5.1%	0.0%	16.9%	100%
	合計(人)		53.5%	12.9%	1.3%	10.7%	15.9%	4.9%	0.4%	1.3%	100%

- 自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の最寄り駅は、「河辺駅」の30.1%が最も多く、「小作駅」の24.6%、「東青梅駅」の17.1%、「青梅駅」の12.3%が続きます。青梅駅より西側のJR青梅線の市内の駅をあわせると、10.5%になります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

2. 最寄りの駅名

SA	路線	駅	実数	割合
1	JR青梅線	青梅駅	136	12.3%
2		東青梅駅	190	17.1%
3		河辺駅	333	30.1%
4		宮ノ平駅	25	2.3%
5		日向和田駅	48	4.3%
6		石神前駅	6	0.5%
7		二俣尾駅	25	2.3%
8		軍畑駅	3	0.3%
9		沢井駅	4	0.4%
10		御嶽駅	5	0.5%
11		小作駅	273	24.6%
12		羽村駅	1	0.1%
13		川井駅	0	0.0%
14	JR八高線	金子駅	7	0.6%
15	御岳登山鉄道	滝本駅	0	0.0%
16		御岳山駅	0	0.0%
17	西武池袋線	飯能駅	3	0.3%
18		入間市駅	1	0.1%
無回答			48	4.3%
合計(人)			1,108	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

5. 鉄道の利用目的

SA	割合
1 通勤	31.4%
2 通学	4.7%
3 買物	32.1%
4 通院	7.9%
5 その他	20.4%
無回答	3.4%
合計(人)	100%

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

④自宅からバス停までの移動

- 自宅からバス停までの所要時間は、「5～7分未満」の15.9%が最も多く、「3分未満」の10.0%、「3～5分未満」の7.7%が続きます。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

3. バス停までの所要時間

SA	割合
1 3分未満	10.0%
2 3～5分未満	7.7%
3 5～7分未満	15.9%
4 7～10分未満	2.4%
5 10～15分未満	5.9%
6 15～20分未満	2.0%
7 20～25分未満	0.5%
8 25分以上	0.3%
無回答	55.2%
合計(人)	100%

- 自宅からバス停までの所要時間が10分以上と回答した割合30%以上のバス停は、全回答のあった154のバス停のうち27のバス停となります。50%以上であると下に示す11のバス停となります（ただし駅前にあるバス停は除きます）。

長淵一丁目 上長淵 霞台第二住宅 木野下 新田山公園 市営住宅
三ツ原工業会館 常福寺入口 岩蔵温泉 成木市民センター前 成木四丁目

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

2. 最寄りのバス停名<1>× 3. バス停までの所要時間（割合が30%以上）

SA	地区(町)	バス停名	バス停までの所要時間			割合 計
			10分未満	10分以上	無回答	
6	本町	青梅駅前	41.2%	47.1%	11.8%	100%
11	裏宿町	裏宿町	11.1%	44.4%	44.4%	100%
24	長淵	長淵一丁目	40.0%	60.0%	0.0%	100%
26	長淵	上長淵	50.0%	50.0%	0.0%	100%
49	野上町	霞台第二住宅	0.0%	50.0%	50.0%	100%
51	大門	塩船観音入口(都営バス)	60.0%	40.0%	0.0%	100%
53	塩船	塩船観音入口(西東京バス)	66.7%	33.3%	0.0%	100%
55	木野下	木野下	0.0%	100.0%	0.0%	100%
65	東青梅	東青梅駅北口	25.0%	50.0%	25.0%	100%
78	新町	新田山公園	0.0%	100.0%	0.0%	100%
79	新町	鈴法寺跡	16.7%	33.3%	50.0%	100%
95	河辺町	河辺駅南口	48.5%	36.4%	15.2%	100%
97	河辺町	河辺駅北口	58.6%	31.0%	10.3%	100%
100	藤橋	市営住宅	33.3%	66.7%	0.0%	100%
103	今井	今井市民センター前	64.7%	35.3%	0.0%	100%
104	今井	今井三丁目	55.6%	44.4%	0.0%	100%
106	今井	三ツ原工業会館	25.0%	50.0%	25.0%	100%
107	今井	七日市場	37.5%	37.5%	25.0%	100%
108	今井	三ツ原西	66.7%	33.3%	0.0%	100%
119	梅郷	吉野梅林	53.3%	33.3%	13.3%	100%
123	柚木町	柚木	66.7%	33.3%	0.0%	100%
128	富岡	常福寺入口	0.0%	100.0%	0.0%	100%
129	富岡	岩蔵温泉	20.0%	80.0%	0.0%	100%
138	黒沢	柳川	46.2%	30.8%	23.1%	100%
144	成木	成木市民センター前	0.0%	100.0%	0.0%	100%
145	成木	成木四丁目	0.0%	100.0%	0.0%	100%
152	市外	小作駅東口(羽村市)	0.0%	100.0%	0.0%	100%
		無回答	4.2%	1.3%	94.5%	100%
		合計(人)	36.0%	8.8%	55.2%	100%

⑤ 路線バスの利用

- 自宅からの路線バス利用は、「利用する」が22.8%で、「利用しない」が74.8%です。平成23年度調査の「利用する」は21%であり、同様の傾向にあります。
- 利用頻度は、「週5日以上」「週3～4日」とともに7.9%です。平成23年度調査の「週5日以上」は15%、「週3～4日」は15%であったことから、かなり低下しています。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

5. 路線バスの利用目的

SA	割合
1 通勤	25.5%
2 通学	2.2%
3 買物	30.4%
4 通院	13.0%
5 その他	23.1%
無回答	5.9%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

7. 路線バスの利用頻度

SA	割合
1 週5日以上	7.9%
2 週3～4日	7.9%
3 週1～2日	15.2%
4 週1日未満	46.8%
無回答	22.3%
合計(人)	100%

- 改善要望で最も多いのは「本数に関すること」の54.2%、次いで「路線維持、新設に関すること」の26.9%です。

Q17. 青梅市内の「現在の路線バスのサービス」についての改善要望（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人（改善要望がある方）

MA		割合
1	本数：全般	21.4%
2	本数：時間(帯)	21.4%
3	本数：経路、系統	11.4%
4	乗り継ぎ改善	11.4%
5	路線維持、新設	26.9%
6	運転・走行・車内環境	14.9%
7	バス停	6.5%
8	バス車両	6.0%
9	その他（改善要望以外）	3.5%
	合計(人)	100%
	合計(件)	-

⑥ タクシーの利用

- タクシーを利用しやすくするために必要なことは、「特になし（現状のままでよい）」の42.7%が最も多く、「定額運賃制度の導入」の32.0%、「予約しやすくする」の23.0%が続きます。

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

※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

⑦ 路線バスの今後の維持・継続

- 路線バスの必要性は、「必要な時にないと困る」の60.2%と、「将来ないと困る」の60.1%が多く、「駅から遠い人やクルマのない人には必要」の53.2%が続きます。
- 路線バスへの公共負担は、「知らなかった」をあわせると74.2%になります。平成23年度調査では、あわせて77%でしたので、若干の減少はみられるものの、周知が浸透されているとはいえません。

Q20. 地域を運行する路線バスの必要性について（世帯）

MA		割合
1	家族の日常生活には、なくてはならない交通手段である	19.1%
2	普段は利用していないが、必要な時にないと困る	60.2%
3	現在は必要ないが、将来クルマを運転できなくなったときにないと困る	60.1%
4	自分の世帯には直接必要ないが、駅から遠い人やクルマのない人には必要である	53.2%
5	あまり必要性を感じない	2.9%
6	わからない	0.6%
	無回答	3.6%
	合計(人)	100%
	無回答除く合計(件)	-

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）

1. 青梅市の路線バスに関する公共負担の状況について

SA		割合
1	知っていた	23.2%
2	路線バスの赤字は知っていたが、赤字への補助（公共負担）は知らなかった	24.2%
3	知らなかった	50.0%
	無回答	2.6%
	合計(人)	100%

- 路線バスを維持するための公共負担は、「維持すべき」の35.0%が最も多く、「高いので対策を講ずべき」の33.1%が続きます。平成23年度調査では、前者は44%、後者は47%でした。

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）

2.現在の路線バスを維持するための公共負担について

SA		割合
1	さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき	10.0%
2	公共負担をそのまま継続して、路線バスを維持していくべき	35.0%
3	公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、対策を講ずべき	33.1%
4	路線バスへの赤字補助は必要ない、廃止となってもやむを得ない	2.2%
5	わからない	10.6%
6	その他	5.6%
	無回答	3.5%
	合計(人)	100%

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）

2.現在の路線バスを維持するための公共負担について（その他）

MA		割合
1	バス車両の小型化	24.2%
2	コミュニティバス等の運行	22.7%
3	運賃補助の低減等	6.1%
4	運行、運営内容等の効率化、利便性向上	34.8%
5	全般的な対策	19.7%
	合計(人)	100%
	合計(件)	-

⑧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		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）	16.0%
2	公共交通サポーター制度（※）	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）	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）	36.6%
5	その他	10.9%
	無回答	24.8%
	合計(人)	100%
	無回答除く合計(件)	-

※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

⑨平成23年度アンケート調査との比較

- 次ページに示すとおりです。

平成 23 年度アンケート調査との比較

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

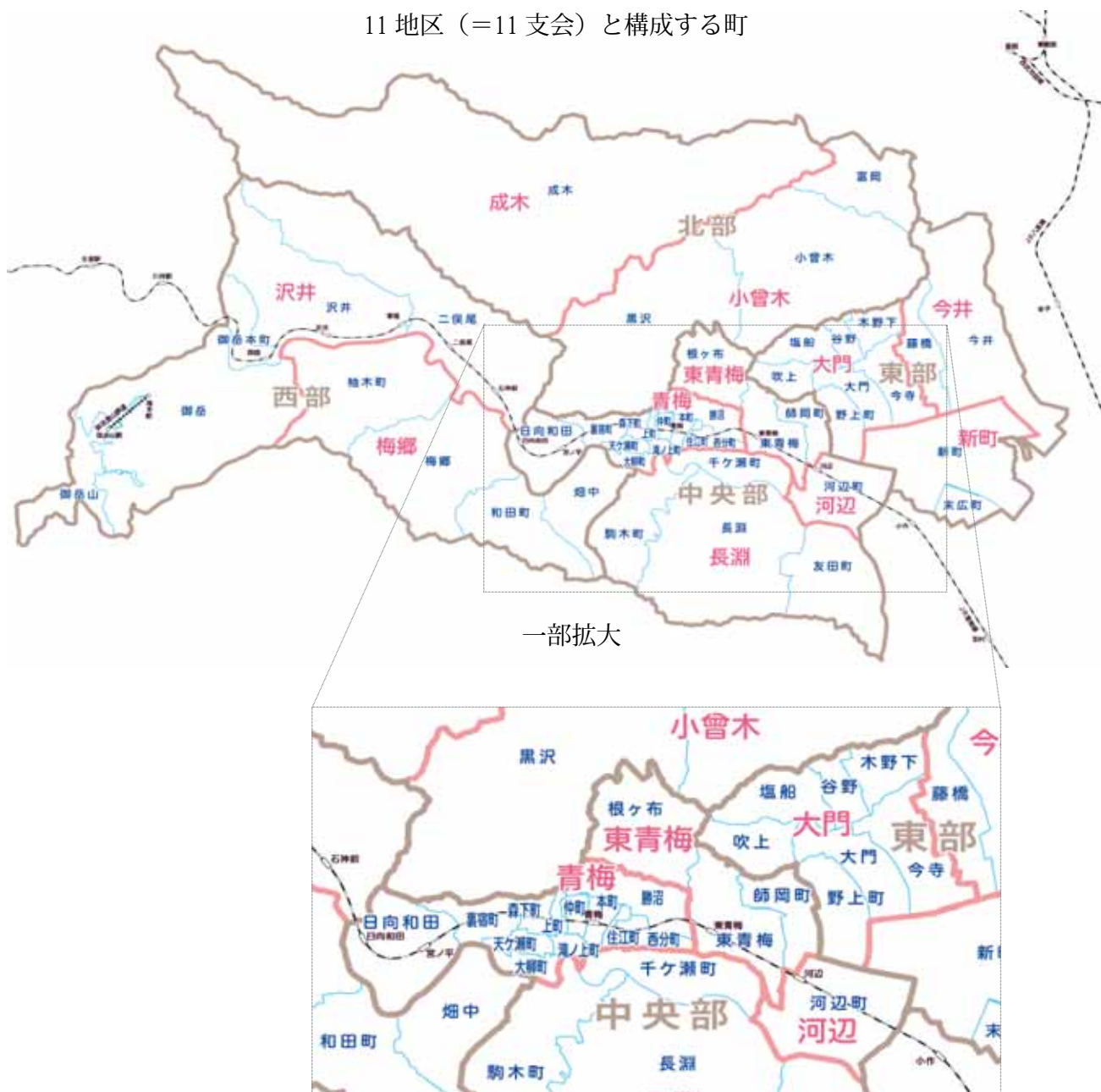
※45～64 歳 (34)、65 歳以上 (37) という区分であるため、45～64 歳の 34 を年齢で按分して 60 歳以上として推計

(3) 地区別結果

- 市内11の支部単位に即する11地区別結果をみると、概ね以下のことがいえます。

- ・各地区からの路線バスの行き先は、青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅を擁する地区等が多い状況にあります。
- ・外出で困っている人の割合が多いのは、長淵、小曾木、成木、今井地区ですが、人口指標で共通するのは、低密度・高い減少率・高い高齢化率です。
- ・最寄りの駅まで時間のかかる地区のうち、路線バス利用より自家用車・家族送迎の割合が高いのは、小曾木、成木地区です。
- ・バス停まで時間のかかる地区は、長淵、小曾木、今井地区ですが、いずれも路線バスサービスに対して高い不満を持っています。
- ・新たな公共交通や路線バスの新設をのぞむ意見が多いのは、長淵、大門、小曾木、河辺地区です。

11地区（＝11支会）と構成する町



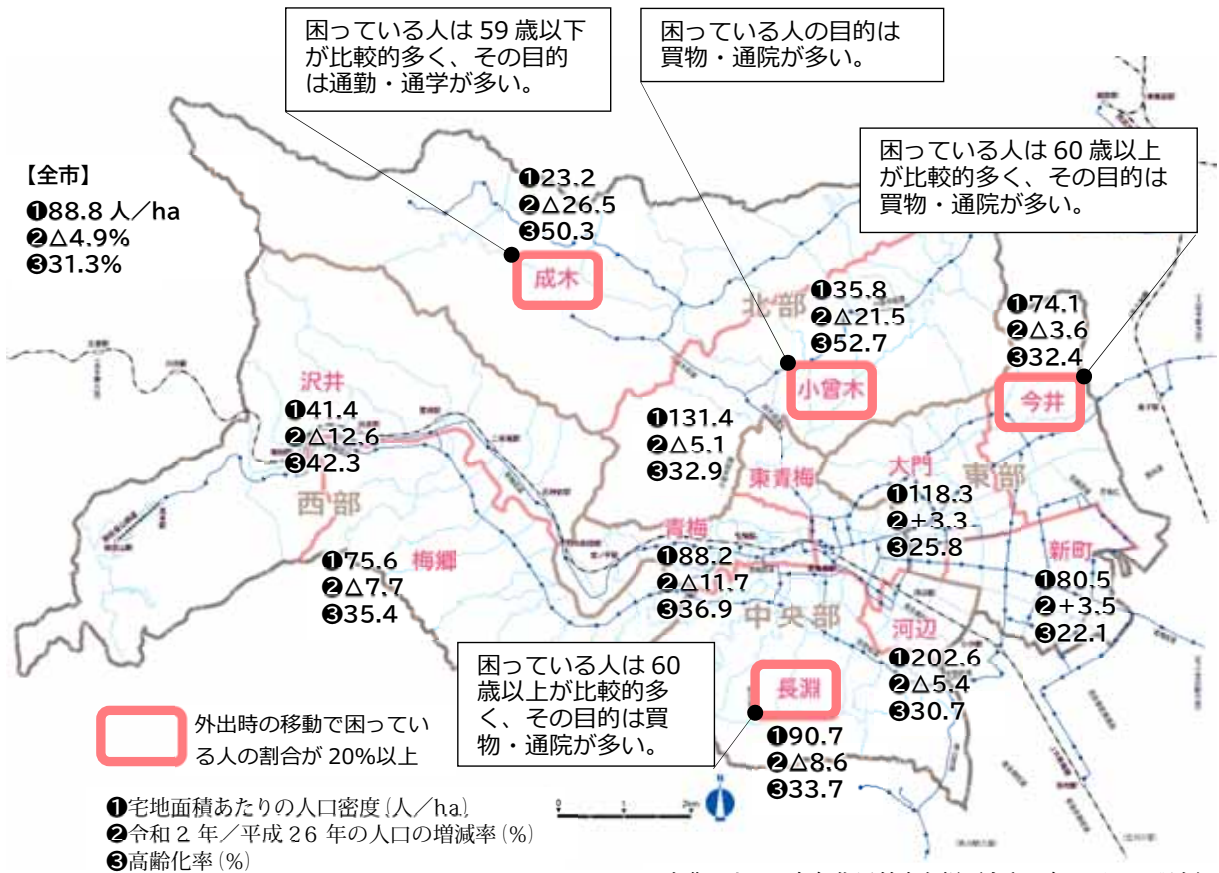
地区別結果の概要

地区	人口指標	結果の概要		
		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"> ・外出で困っている割合が高い（60歳以上の買物・通院）。 ・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。 ・自宅からバス停まで遠い。 ・路線バスの本数の改善を要望。新たな公共交通を要望
3.大門		河辺駅	15分	<ul style="list-style-type: none"> ・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。 ・新たな公共交通を要望
4.梅郷		日向和田駅 青梅駅	14分	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの不満合計が多い（運行本数、始発・終発時刻）
5.沢井	低密度人口減高齡化	二俣尾駅 御嶽駅	8分	<ul style="list-style-type: none"> ・外出で困っている人は、59歳以下の通勤・通学が多い。
6.小曾木	低密度人口減高齡化	東青梅駅	16分	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩で利用できる利便施設が少ない。 ・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 ・駅まで自家用車または家族の送迎が多い。 ・自宅からバス停まで遠い。 ・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） ・路線バスの維持・新設を要望
7.成木	低密度人口減高齡化	東青梅駅	22分	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩で利用できる利便施設が少ない。 ・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。 ・駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多い。 ・路線バスの不満合計が最も多い（運行本数、終発時刻） ・路線バスの本数の改善を要望
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"> ・路線バスの不満合計が多い（鉄道との乗り継ぎ）。
10.河辺	高密度	河辺駅	10分	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの維持・新設を要望
11.今井		小作駅	15分	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・自宅からバス停まで遠い。 ・路線バスの不満合計が多い（運行本数）。

地区間で、行き先のバス停が最も多い地区



外出時に困って人の割合の多い地区、人口密度・人口増減・高齢化率



出典：人口は各年住民基本台帳（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

バス停まで遠い地区、駅まで割合の高い交通手段



バス停まで遠い地区、自由意見による要望



第3章 課題の整理

1 公共交通を取り巻く状況に関する課題

(1) 時代潮流への対応

①人口構造の変化・ライフスタイルの変化

- 本市の人口は今後、毎年、総人口の約0.7%となる1,000人前後減少すると予測されています。年少人口と生産年齢人口が減少し老年人口が増加するという構図です。バリアフリーやユニバーサルデザインを進めることが必要です。
- 一方で、コロナ禍以前から市民の外出頻度は総じて低下し、これに、コロナ収束後の外出控えを加味すると、今後一層低下することが懸念されます。よって、これまでの広域的な移動支援とは別に、日常の生活圏内の自由な移動を誘導していく方策も望まれます。

広域移動と生活圏内移動
支援イメージ



- このことは一方で、健康寿命の延伸にも繋がります。健康寿命の延伸は外出の重要性が謳われていることから、文化活動やレクリエーションなど社会参加と連動する公共交通であることも望まれます。

②新技術の導入

- 公共交通に関する新技術の導入が、限られた資源で形成される公共交通ネットワークの持続可能性にとって有効である場合は、積極的に導入していくことが望めます。また、実証運行等を通じて、実用に向けた検証を行うことも求められます。

自動運転の進展



茨城県境町の運転席のない
自動運転車両（2020年11月開始）



新宿区 タクシーの自動運転

グリーンスローモビリティ

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

出典：国土交通省ホームページ〈環境〉グリーンスローモビリティ概要

③MaaSの推進

- MaaSは4レベルが設定されて、国内外で推進されています。
- 多摩地域においては観光型MaaSの実証実験が行われており、この結果を踏まえた新たな取り組みが望まれます。

MaaS のレベル

レベル	MaaSの内容
1	・情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	・予約、決済の統合（1トリップの検索、予約、支払）
3	・サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	・政策の統合（データ分析による政策）

出典：国土交通政策研究所報第69号2018年夏季

④デジタル化の進展

- 新型コロナウイルス感染症対応にあたって、地域や組織間で横断的なデータ活用ができないことが明らかとなり、デジタル化の遅れへの対応とともに、新たな日常の原動力として、制度や組織の在り方などをデジタル化に合わせて変革していく、言わば社会全体のデジタル・トランスフォーメーション（DX）が求められています。
- 行政組織のデジタル化が先行するなか、これと連動した公共交通システムの構築が望まれます。
- また、公共交通自体のデジタル化の活用が必要です。

⑤広域観光の移動支援

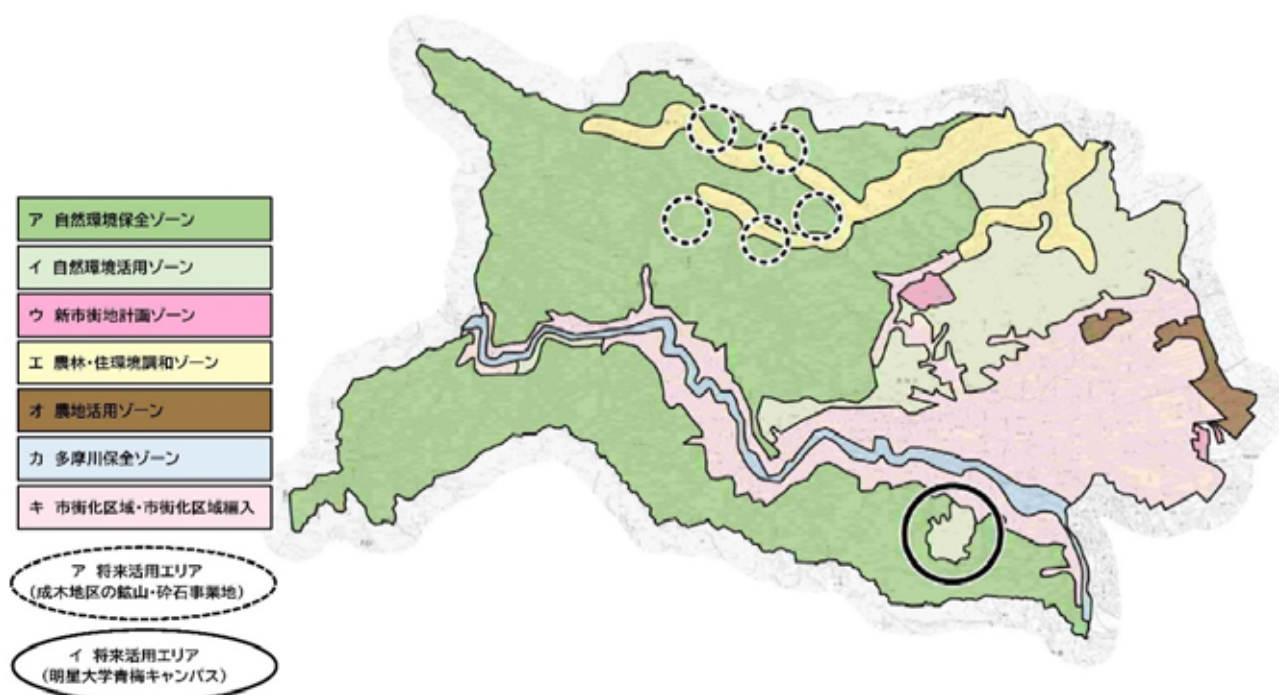
- 本市の観光は多彩であり、広域から多数の来訪のあるイベントがあります。イベントと連動した公共交通サイドからの移動支援が望まれます。
- ハイキングコースは、鉄道駅を直接基点とする以外に、バス停を基点とするケースが多くみられます。その結節点での環境整備が必要です。また、公共交通があることの周知や観光施策との連携が必要です。

(2) 上位計画等への対応

① 将来の土地利用を支える公共交通

- 第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）が示す土地利用方針のうち、とくに新市街地計画ゾーン、農林・住環境調和ゾーン、農地活用ゾーン、市街化区域・市街化編入において土地利用の方向に資するよう、交通面から支えていくことが必要です。
- このうち、新市街地計画ゾーンや市街化編入、農地活用ゾーンは、新たな都市化が想定されることから、必要に応じて路線バスを中心とした交通結節点形成やネットワーク形成について検討することが必要です。

第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）における土地利用方針図



② 上位計画に即した公共交通のあり方

- また、以下が課題となります。

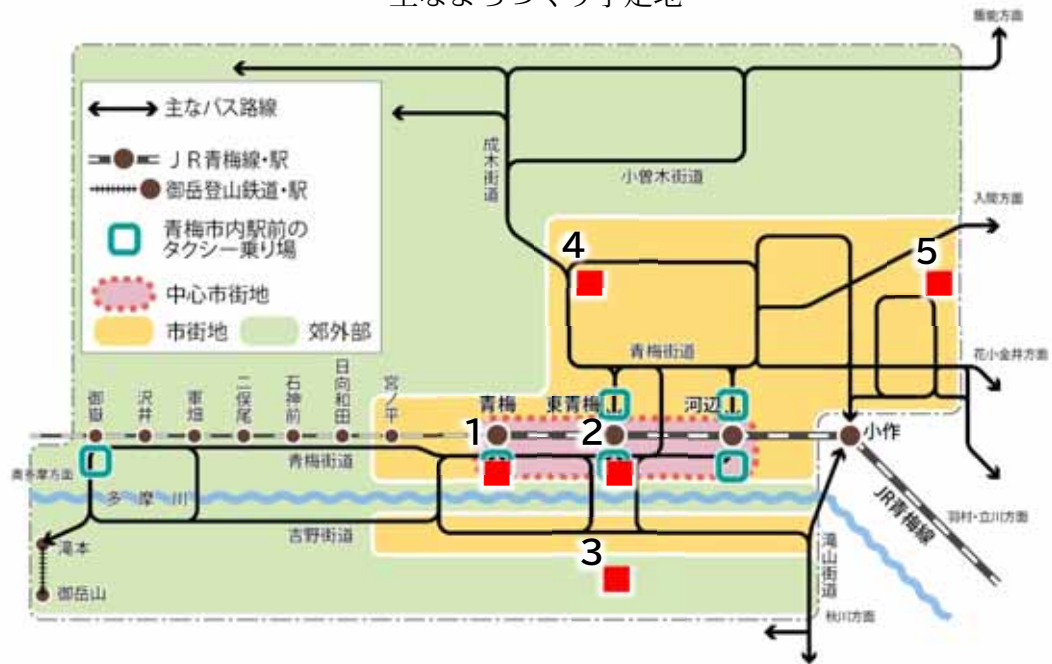
- ・持続可能な公共交通であること
- ・高齢者をはじめ、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保すること
- ・公共交通サービスの維持・改善のための支援を行うこと
- ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる持続可能な移動手段の導入に向けて、新技術の活用も含め、市民、交通事業者、市が連携して取り組む体制を構築すること

(3) まちづくりへの対応

- まちづくりに対しては、その熟度に応じて、公共交通側からは交通結節点の強化またはネットワークの拡大を検討することが必要です。

1. 青梅駅前の市街地再開発事業……結節点強化
2. 東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想……結節点強化
3. 明星大学青梅キャンパス跡地活用……ネットワーク強化
4. 新市街地計画ゾーン……結節点強化
5. 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……ネットワーク強化

主なまちづくり予定地



2 公共交通に関する課題

(1) これまでの取り組みへの対応

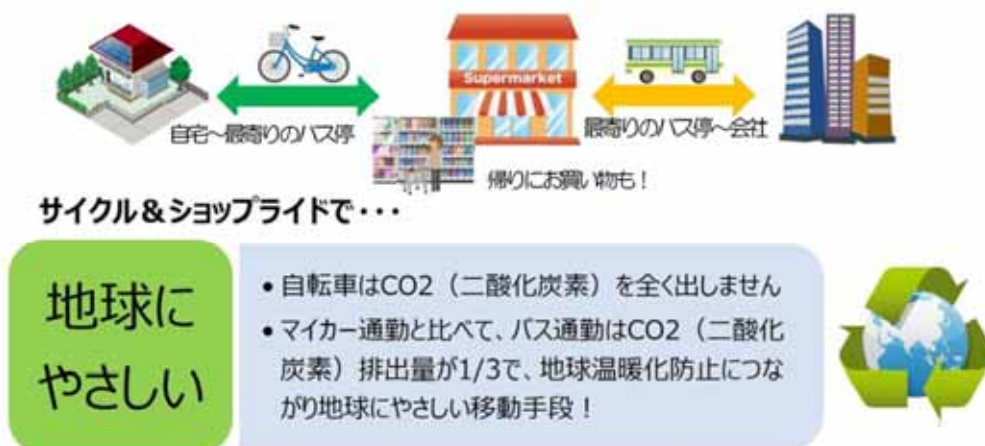
①公共交通の利用促進

- 公共交通利用を促進するため、「広報おうめ」への記事掲載、公共交通ガイドの作成・更新、各種のモビリティ・マネジメント、路線バスのペーパークラフトなどを進めてきました。今後も継続するとともに、そのほか効果的な手法を検討することが望まれます。

②サイクルアンドバスライド

- 今井地区でのサイクルアンドバスライド実証実験は、あまり効果を見いだせていない状況にあります。一方、自宅からバス停まで時間がかかる人は多く存在しています。今井地区について検証し、サイクルアンドバスライドが必要なバス停を検討するとともに、全国的にパーソナルな交通サービスが浸透しつつあることを踏まえ、バス停までの端末交通手段を多様化していくことが必要です。

サイクル&ショップライド (CSR) の事例



とさでん交通株式会社 (高知県) では、商業施設と連携した「サイクル&ショップライド」を推進

パーソナルモビリティや歩行補助具の進化系



パーソナルモビリティ

(2019 年東京モーターショー)

パーソナルモビリティは、小型モビリティとも言われ、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両です。



WHILL 株式会社のWHILL (ウィル)

デザインとテクノロジーの力を生かし、体の状態や年齢に関わらず、誰でも乗りたいと思えるモビリティとして開発された次世代型の電動車椅子です。羽田空港や海外の空港で、自動運転による走行の実証運行が行われています。

③成木地区／地域公共交通改善制度

- 成木地区においては、地域公共交通改善制度が適用され、新たな公共交通の導入が検討されましたが見送られることになりました。しかしながら「成木地区公共交通検討委員会」は継続されており、また、成木地区はアンケート結果から問題・課題認識が多いことから、対応を図ることが必要です。

④新たな公共交通導入の可能性検討

- 河辺町1～3丁目地区においては、新たな公共交通導入の可能性検討が継続的に進められていることから、実現に向けた対応が必要です。

令和3年1・2月に実施したアンケート結果（河辺町1～3丁目地区対象）

問11 普段の外出で交通に関する困りごと・問題点

MA		割合
1	どこに行くにも坂を上ることになるため不便	73.6%
2	病院やスーパーがないため何をするにも坂を上っていく必要がある	61.3%
3	自動車を運転できなくなったとき日常生活を送ることができるか心配	49.4%
4	狭くて交通安全上危険な道路が多い	48.7%
5	朝夕の通勤・帰宅時間帯に住民以外の自動車が区内に入ってくる	37.8%
6	路線バスのバス停が遠すぎる	24.9%
7	自転車を使って移動しているが行きは坂がきつく押して上ることになる	19.9%

出典：河辺町1～3丁目における新たな地域公共交通の利用意向に関するアンケート

(2) 人口や主要な施設と公共交通との関係への対応

①人口や主要な施設

- 人口や従業者を多く抱える町丁目がありますが路線バスが走っていません。また、65歳以上人口が多い地区や75歳以上人口割合が高い町丁目、路線バスのバス停がない町丁目があります。また、人口が大きく増加している町丁目があり、逆に大きく減少している町丁目があります。ニーズを踏まえた交通サービスを検討することが必要です。
- 公共交通のアクセスが不足している主要な施設が存在しています。ネットワークの再編等を検討することが必要です。

②梅76甲

- 市の北部の農林・住環境調和ゾーンの人口密度は極めて低く、今後大きく減少することが予測されています。北部中央から西側で梅76甲が運行していますが、利用者は極めて少なく（※）、今後の増加は見込めそうもありません。
- 一方で梅76甲は、上成木において高水三山ハイキングコースの起点となっているほか、通勤・通学の足ともなっています。
- これらのことから、また、これまでの取り組み経緯も踏まえ、新たな公共交通の導入を検討することが必要です。

※利用者は極めて少なく：令和4年9月28日調査によると、梅76甲のうち青梅駅北口～柳川は一便あたり最大平均で5人、柳川～上成木は一便あたり最大平均で2人の利用

(3) 公共交通の状況への対応

① 鉄道

- JR青梅線はコロナ禍以前から減少し、コロナ禍で一層の減少となっています。
- JR青梅線の活性化のため、鉄道事業者においては地域との連動に力を入れています。これに呼応できるよう、沿線都市も含めた体制づくりが必要です。

② 路線バス

- 路線バスは利用の減少に伴い減便せざるを得ない状況に陥っています。
- 第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）を踏まえ、現状のネットワークを維持することが必要です。そのうえで新たなまちづくりへの対応も必要です。
- 公共負担により路線バスを維持していることについて、市民にもっと周知を図り、認識・理解してもらうことが必要です。

③ タクシー

- タクシーは、ドアツードアの輸送サービスや、夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能です。一度に多数の利用はできませんが、観光や業務目的も含め多様な利用者ニーズに対応することができます。
- 導入している各種サービスの周知を図るとともに、新たなサービスを検討していくことが必要です。また、新たな公共交通の担い手としての役割が期待されます。

④ 鉄道と路線バスのサービス圏外

- 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区が存在します。地域公共交通改善制度を適用するなど、地域主体の持続可能な公共交通の導入を検討していくことが必要です。

⑤ 地域の多様な輸送資源

- 地域の多様な輸送資源として、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が存在します。
- 地域ニーズを検討するとともに、旅客自動車運送であるタクシー・バスなどの事業を定める法律である「道路運送法」との関係性を明らかにし、活用を検討することが必要です。

(4) 市民ニーズ結果による地区別への対応

地区	地区別の公共交通に関する課題（●の部分）
1.青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・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状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要です。
2.長淵	<ul style="list-style-type: none"> ・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にあります。 ●地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の環境整備が必要です。 ●廃止された市民斎場行きや明星大学行きに代わる手段が望まれます。
3.大門	<ul style="list-style-type: none"> ・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状況にあります。 ●河辺駅と小作駅を連絡する河辺 10・11 が走っています。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、河辺 10・11 の充実が必要です。
4.梅郷	<ul style="list-style-type: none"> ・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状況にあります。 ●地区内を青梅駅と連絡する梅 76 丙の維持が必要です。 ●坂が厳しいことから、バス停までの端末交通の環境整備が必要です。
5.沢井	<ul style="list-style-type: none"> ・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・通学が多い状況にあります。 ●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、駅までの端末交通の環境整備が必要です。 ●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です。
6.小曾木	<ul style="list-style-type: none"> ・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、坂が大変なこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●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です。
7.成木	<ul style="list-style-type: none"> ・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にあります。 ●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、細かなニーズに応じることのできる移動手段が必要です。
8.東青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・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状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要です。
9.新町	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は増加傾向で高齢化率が比較的低い。また、従業者数が多い状況にあります。 ●地区内を、小作駅を基点とする小 02・03 が循環しており、この維持が必要です。
10.河辺	<ul style="list-style-type: none"> ・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状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要。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、その対応が必要です。
11.今井	<ul style="list-style-type: none"> ・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です。 ●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、その対応が必要です。

3 課題のまとめ

1 公共交通を取り巻く状況に関する課題

(1) 時代潮流への対応

- ①人口構造の変化・ライフスタイルの変化
- ②新技術の導入
- ③MaaSの推進
- ④デジタル化の進展
- ⑤広域観光の移動支援

(2) 上位計画等への対応

- ①将来の土地利用を支える公共交通
- ②上位計画に即した公共交通のあり方

(3) まちづくりへの対応

- ①都市的土地利用（青梅駅前の再開発、東青梅1利活用構想、明星大学跡地活用、新市街地計画ゾーン、青梅IC北側物流拠点整備
- ②広域観光のまち青梅

2 公共交通に関する課題

(1) これまでの取り組みへの対応

- ①公共交通の利用促進
- ②サイクルアンドバスライド
- ③成木地区／地域公共交通改善制度
- ④新たな公共交通の導入可能性検討

(2) 人口や主要な施設と公共交通との関係への対応

- ①人口や主要な施設
- ②梅76甲

(2) 公共交通の状況への対応

- ①鉄道
- ②路線バス
- ③タクシー
- ④鉄道と路線バスのサービス圏外
- ⑤地域の多様な輸送資源

(3) 地区別への対応

- | | | |
|-----|------|------|
| ①青梅 | ②長淵 | ③大門 |
| ④梅郷 | ⑤沢井 | ⑥小曾木 |
| ⑦成木 | ⑧東青梅 | ⑨新町 |
| ⑩河辺 | ⑪今井 | |

課題1

体系的な移動の確保

- ・通学者や高齢者など交通弱者の日常生活を支える移動手段の確保
- ・地域の多様な輸送資源や新技術の活用

課題2

端末交通の環境整備

- ・端末交通環境の悪い地区が多くあることや、端末交通の多様化を踏まえた、主要なバス停や駅における受け入れ環境整備

課題3

運行サービスの工夫

- ・運転士や運転手（担い手）不足やデジタル化を踏まえた、運行サービスの工夫

課題4

まちづくりとの連動

- ・上位計画がめざす将来の土地利用を支える公共交通
- ・観光や福祉、まちづくりと連動した運行サービス

課題5

安全・安心な交通環境づくり

- ・安全・安心な公共交通の維持
- ・公共交通のバリアフリー化
- ・公共交通に関する教育啓発

課題6

公共交通への理解促進

- ・総じて公共交通の利用が減少していることへの対応
- ・人口構造の変化や脱炭素社会の実現、健康増進を踏まえた、公共交通への利用転換

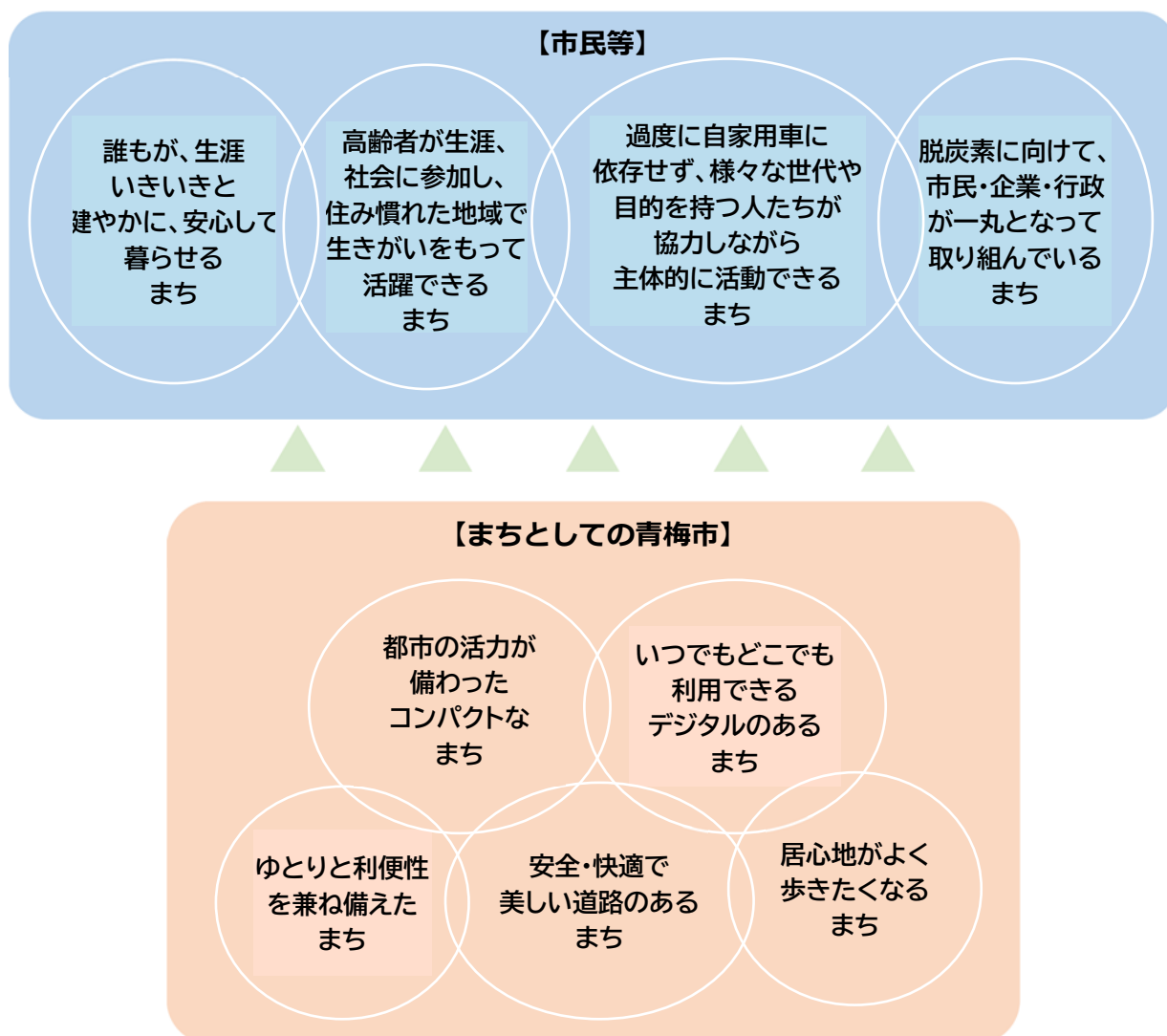
第4章 公共交通の基本的な方針と目標

1 あるべき姿

- 本市の人口は、平成23年の140,038人（1月1日現在）が最後の14万人台となり、その後減少し続け、令和3年で132,145人となりました。この10年間で約7,900人、年間で約800人の減少となります。
- 人口減少に加え高齢化が進み、平成20年に超高齢社会といわれる21%を超え、令和2年には30%を超えました。そして将来予測では令和17年～22年の間に40%を超えるとしています。このように一層深刻な人口構造となることが予測されます。
- 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、公共交通の視点におけるあるべき姿を以下に示すとおりとします。

公共交通の視点におけるあるべき姿

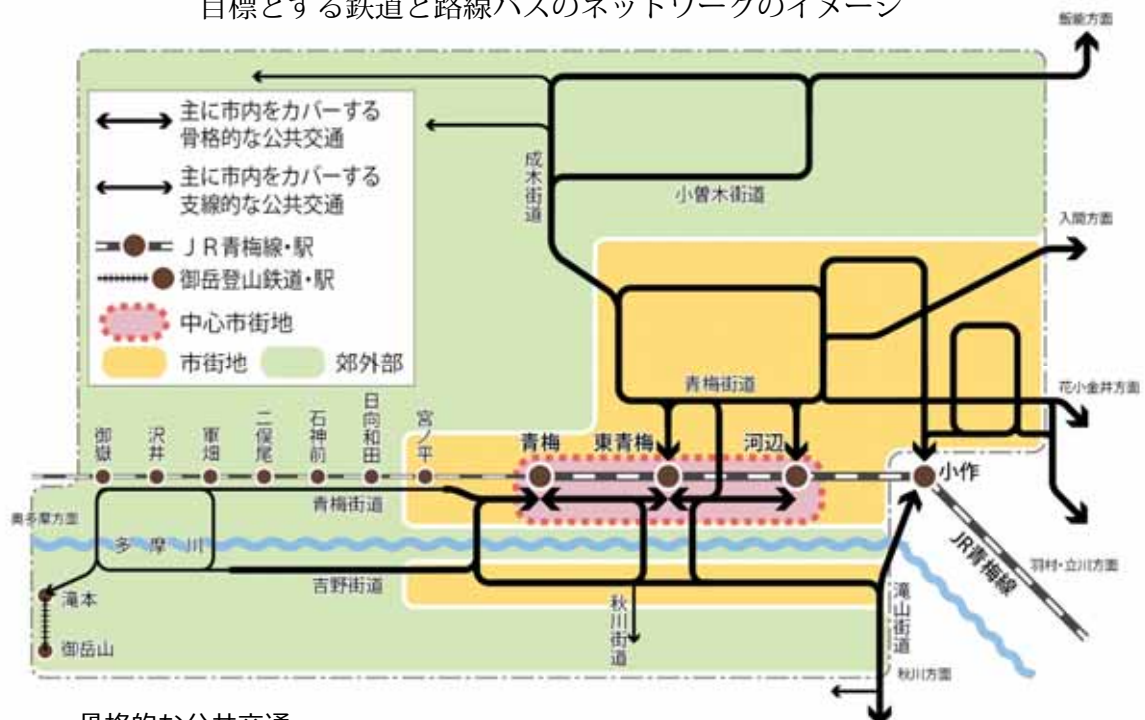
（第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）等を踏まえて）



2 公共交通の役割～地域社会・地域経済における基盤の一部～

- 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、あるべき姿を実現するため、「地域社会・地域経済における基盤の一部」と位置づけ、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、公共交通の維持・サービス向上をめざします。具体的には以下のとおりです。
 - ・公共交通の利用増進や利用転換を図ります。
 - ・利用者のニーズにあった、行先・所要時間・頻度などがわかりやすいネットワークやサービス、情報提供を行うことを重視します。
 - ・JR青梅線は都市間とともに、市内においては主に東西方向にサービスします。
 - ・御岳登山鉄道は御岳山を結びます。
 - ・主に市街地をカバーする骨格的な公共交通は、バス路線でサービスします。
 - ・主に郊外地をカバーする支線的な公共交通は、バス路線とこれを補完する新たな公共交通によりサービスします。
 - ・タクシーは、鉄道や路線バス等ではカバーすることが難しい領域（地理や時間帯、利用者の都合など）においてサービスするとともに、新たな公共交通の担い手ともなります。
 - ・鉄道と路線バスのサービス圏外は、新たな公共交通によるサービス、または端末移動手段の多様化の誘導により対応します。
 - ・自宅から鉄道駅や主なバス停までの端末移動手段の多様化を誘導します。

目標とする鉄道と路線バスのネットワークのイメージ



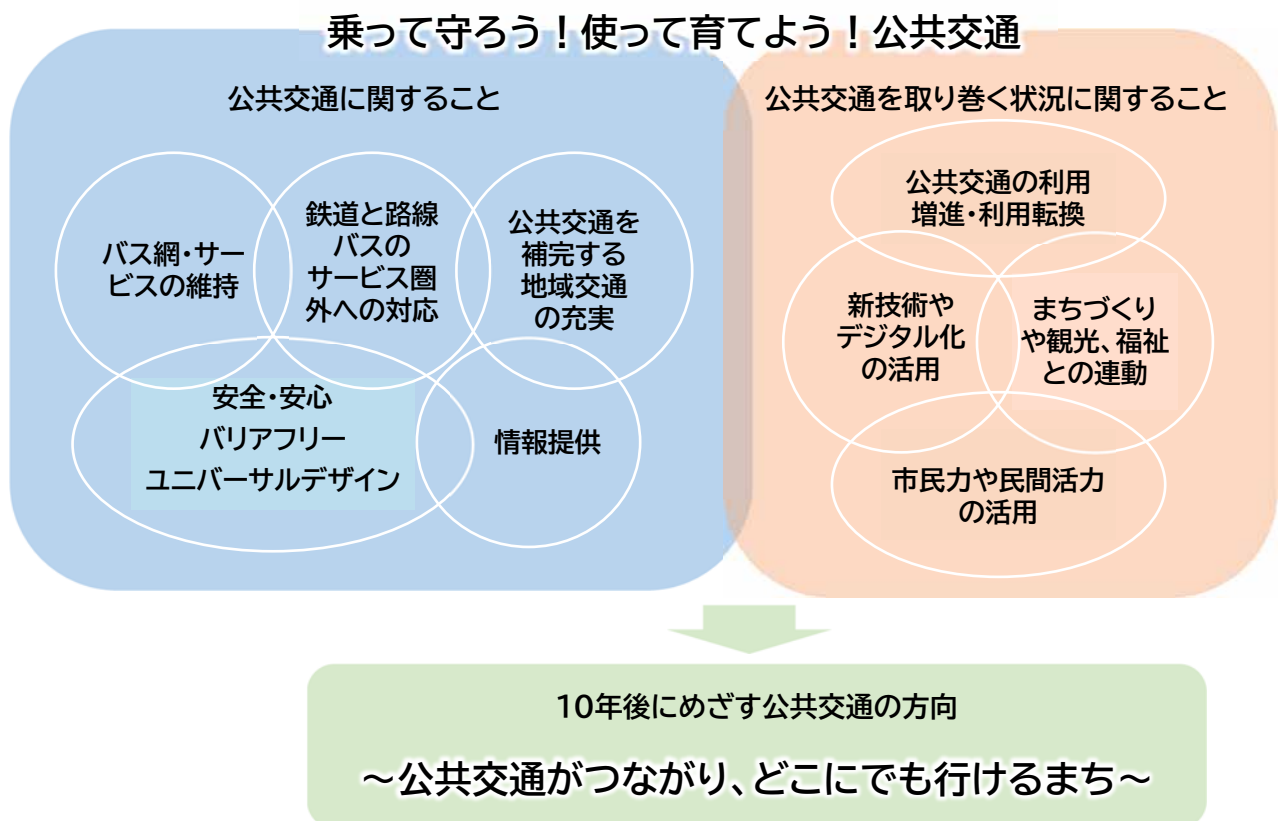
骨格的な公共交通

- ：おおむね市街地を走るバス路線等
- ：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等

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、利用者は減少し、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貢献、コンパクトなまちづくり、ウォーカブルなまちづくり、新技術の活用、そして過度な自家用車依存からの脱却など、時代潮流への柔軟な対応が求められます。
- 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」の理念のもと、公共交通の利用促進を図るとともに、民間事業者との連携やまちづくりとの連動により、持続可能な公共交通の実現に向けた施策を進め、10年後は「公共交通がつながり、どこにでも行けるまち」になることをめざします。



(2) 目標

() 内は対応する課題

1. 公共交通の維持と運行サービスの改善

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題4 まちづくりとの連動)

- 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、自転車や新たな公共交通など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、公共交通を維持しつつ、運行サービスの改善を図ります。
- ネットワークとサービスの維持にあたっては、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、新技術の導入や実証運行等についても検討します。

2. 交通結節点および交通結節機能の強化

(課題2 末端交通の環境整備、課題4 まちづくりとの連動、課題6 公共交通への理解促進)

- 鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車、徒歩などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ります。
- 新技術を活かした末端交通の多様化を誘導するとともに、鉄道駅やバス停における受け皿づくりを進めます。

3. デジタル化の活用による運行サービスの向上

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題6 公共交通への理解促進)

- DX推進の一環として、公共交通と連動した施策に取り組みます。
- デジタル化の推進で、情報を大量かつ即時に入手できる時代となりつつあることを背景に、公共交通事業者のDX化や、公共交通の運行に関するDX化に取り組みます。

4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進

(課題5 安全・安心な交通環境づくり)

- 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す。
- 公共交通のバリアフリー化、道路等のインフラのバリアフリー化に取り組みます。また、教育機関と連携し公共交通に関する心のバリアフリーに取り組みます。

5. みんなで進める公共交通の利用促進

(課題6 公共交通への理解促進)

- 公共交通の利用状況や公共負担の現状について情報発信するとともに、公共交通ガイドを配布するなど、市民や来訪者の公共交通の利用促進に取り組みます。
- 観光事業者との連携やまちづくりとの連動により、社会インフラとしての公共交通をサポートする体制を構築します。

4 目標値

(1) 数値指標と目標値

- 目標とそれに係る数値指標及び目標値を以下のとおり定めます。
- 下欄の国の手引きによる【標準】【推奨】【選択】の順で、指標を設定します。

数値指標と目標値

目標	数値指標	現状	目標値	
			令和9年 2027年	令和14年 2032年
1. 公共交通の維持と 運行サービスの改善	【標準】 1-(1)骨格的なバス路線の 利用者数	人 または%	人 または%	人 または%
	【推奨】 1-(2)青梅駅、東青梅駅、河 辺駅、小作駅発の平日便数	616便	616便 相当	616便 相当
	【選択】 1-(3)路線バスの系統数	32系統	32系統 相当	32系統 相当
	【推奨】 1-(4)鉄道とバスのサービ ス圏外のうち人口密度が40人/ ha以上の主な地区	9地区	7地区	6地区
	【選択】 1-(5)新技術の導入件数	0件	2件	3件以上
2. 交通結節点および 交通結節機能の強 化	【選択】 2-(1)バス停周辺における 端末交通手段の駐輪・駐車場	1箇所	3箇所 以上	5箇所 以上
3. デジタル化の活用 による運行サービ スの向上	【選択】 3-(1)高齢者等の公共交通 利用助成事業の利用率	—	計画の見直しの際に 設定	
4. 安全・安心な公共 交通環境づくりの 推進	【選択】 4-(1)更なる安全対策を講 じるべきバス停留所	3箇所	0箇所	0箇所
5. みんなで進める公 共交通の利用促進	【標準】 5-(1)市民一人あたりの公 的負担の額	934円	927円	927円

各指標について、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（令和2年11月）では、以下のように示されています。

標準指標 地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。

推奨指標 「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

選択指標 地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定してください。

(2) 前期における段階的な目標値の設定

- 令和9年までの前期における段階的な目標値を以下のとおり定めます。

前期における段階的な目標値の設定

数値目標	現状	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027
【標準】1-(1)骨格的なバス路線（3系統）の利用者数	人 または%	人 または%	人 または%	人 または%	人 または%	人 または%
【推奨】1-(2)青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数	616便	616便 相当	616便 相当	616便 相当	616便 相当	616便 相当
【選択】1-(3)路線バスの系統数	32系統	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当
【推奨】1-(4)鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区	9地区	9地区	9地区	8地区	8地区	7地区
【選択】1-(5)新技術の導入件数	0件	0件	0件	1件	1件	2件
【選択】2-(1)バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場	1箇所	1箇所	2箇所 以上	2箇所 以上	3箇所 以上	3箇所 以上
【選択】3-(1)高齢者等の公共交通利用助成事業の利用率	—	計画の見直しの際に設定				
【選択】4-(1)更なる安全対策を講じるべきバス停留所	3箇所	3箇所	2箇所	1箇所	0箇所	0箇所
【標準】5-(1)市民一人あたりの公的負担の額	934円	934円～927円				927円

(3) 目標値の算定方法

①【標準】1-(1)骨格的なバス路線の利用者数

- 骨格的な公共交通ネットワークの代表として、梅74甲乙と梅76丙と河10・11の3系統を取り上げ、その利用者数を指標とします。
- コロナ禍以前の利用者数を目標とします。

梅74甲乙と梅76丙と河10・11の合計利用者数

	令和元年度 2019年	令和2年度 2020年度	令和3年 2021年	令和9年 2027年	令和14年 2032年
3系統の 利用者数	人 または%	人 または%	人 または%	人 または%	人 または%

令和3年までの出典：青梅市都市整備部管理課

②【推奨】1-(2)青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数

- 利用者数の減少などに応じて路線バスが減便する傾向にあります。
- 代替交通による便数も含め、現状以上を目標とします。

青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数

発地	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
平日の便数	649便	626便	616便	代替交通 を含む 616便 相当	代替交通 を含む 616便 相当

令和4年度までの出典：青梅市公共交通ガイド

③【選択】1-(3)路線バスの系統数

- 公共交通ネットワーク全体の確保維持のため、代替交通による系統数も含め、路線バスの系統数を維持することを目標とします。

路線バスの系統数

	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
都営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・梅01 ・梅70 ・梅74甲 ・梅74乙 ・梅76甲 ・梅76丙 ・梅77甲 ・梅77甲折返 ・梅77乙 ・梅77丙 ・梅77丁 	<ul style="list-style-type: none"> ・梅01 ・梅70 ・梅74甲 ・梅74乙 ・梅76甲 ・梅76丙 ・梅77甲 ・梅77甲折返 ・梅77乙 ・梅77丙 ・梅77丁 	<ul style="list-style-type: none"> ・梅01 ・梅70 ・梅74甲 ・梅74乙 ・梅76甲 ・梅76丙 ・梅77甲 ・梅77甲折返 ・梅77乙 ・梅77丙 ・梅77丁 	代替交通 を含む 32系統 相当	代替交通 を含む 32系統 相当
西東京バス	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青20 ・青21 ・河10 ・河11 ・河13 ・河15 ・河16 ・河17 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽32 ・羽33 ・急行 	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青20 ・青21 ・河10 ・河11 ・河13 ・河15 ・河16 ・河17 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小07 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽33 ・急行 	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青21 ・河10 ・河11 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小07 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽33 ・急行 		
西武バス	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 		
合計	37系統	36系統	32系統		

令和4年度までの出典：青梅市公共交通ガイド

④【推奨】1-(4)鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区

- 新たな公共交通の導入により、鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区（ただし平成27年国勢調査結果による）を減らしていくことを目標とします。

鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区

	平成27年 2015年	令和9年 2027年	令和14年 2032年
鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区	<ul style="list-style-type: none"> ・駒木町2丁目・長淵8丁目 ・長淵5丁目 ・今寺1・2丁目 ・今寺4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 	7地区	6地区
合計	9地区		

平成27年の出典：平成27年国勢調査

⑤【選択】1-(5)新技術の導入件数

- 後期になりますが、自動運転技術を活用した公共交通の導入を目標とします。
- 前期においては、新技術を活かした新たな公共交通の導入やMaaSの社会実験実施を目標とします。

新技術の導入件数

	令和4年度 2022年	令和9年 2027年	令和14年 2032年
新技術の導入件数	0件	2件	3件以上

⑥【選択】2-(1)バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場

- バス停から遠い地区が存在することと、新技術を活かした端末交通の多様化の動きを捉え、バス停周辺における駐輪・駐車場を増やしていくことを目標とします。
- 利用が多く後背圏が広いバス停や乗り換えのあるバス停などを対象に、5箇所以上を目標とします。

バス停周辺における端末交通手段を誘導する駐輪・駐車場（ただし駅を除く）

	令和4年度 2022年	令和9年 2027年	令和14年 2032年
端末交通手段を誘導する駐輪・駐車場	1箇所（今井地区）	3箇所以上	5箇所以上

⑦【選択】3-(1)高齢者等の公共交通利用助成事業の利用率

- マイナンバーカードの普及と、これと連動した公共交通の利用促進のため、公共交通施策の一つとして「マイナンバーカードを活用した公共交通利用の促進」を位置づけることとし、その利用率を目標値として設定します。
- これまでの実績がないことから、目標値は、本計画の見直しの際に設定することとします。

高齢者等の公共交通利用助成事業の利用率

	令和元年度 2019年	令和2年度 2020年	令和3年度 2021年	令和9年 2027年	令和14年 2032年
	-			計画の見直しの際に設定	

⑧【選択】4-(1)更なる安全対策を講じるべきバス停留所

- 国土交通省は令和4年7月31日現在で、青梅市において更なる安全対策を講じるべきバス停留所を3箇所選定しました。令和9年度までに0箇所にすることを目標とします。

更なる安全対策を講じるべきバス停留所

	令和4年度 2022年	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
更なる安全対策を講じるべきバス停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駒木町三丁目(外回り) 東京都交通局 ・ JA小曾木支店前(外回り方向) 東京都交通局 ・ JA小曾木支店(河辺駅方向) 西武バス(株) 	0箇所	0箇所
合計	3箇所		

令和4年の出典：バス停留所安全性確保対策実施状況（令和4年7月31日現在）

⑨【標準】5-(1)市民一人あたりの公的負担の額

- 市民1人あたりの市の負担額は、現状維持を目標とします。現状維持とは、令和元年度～令和3年度の平均額927円とします。
- ただし第7次青梅市総合長期計画（基本構想・基本計画）による将来人口をみると、令和2年から令和12年にかけて、おおむね1万人の減少が見込まれていることから、公的負担額自体は、減少する目標となります。

市民一人あたりの公的負担の額

	令和元年度 2019年度	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
公的負担の額	123,425 千円	123,425 千円	123,425 千円	927円	927円
人口	134,086人	133,032人	132,145人		
市民一人あたり	921円	928円	934円		

令和3年度までの公的負担の額出典：青梅市都市整備部管理課

人口の出典：各年青梅市の統計（1月1日現在）

第5章 公共交通施策

1 施策体系

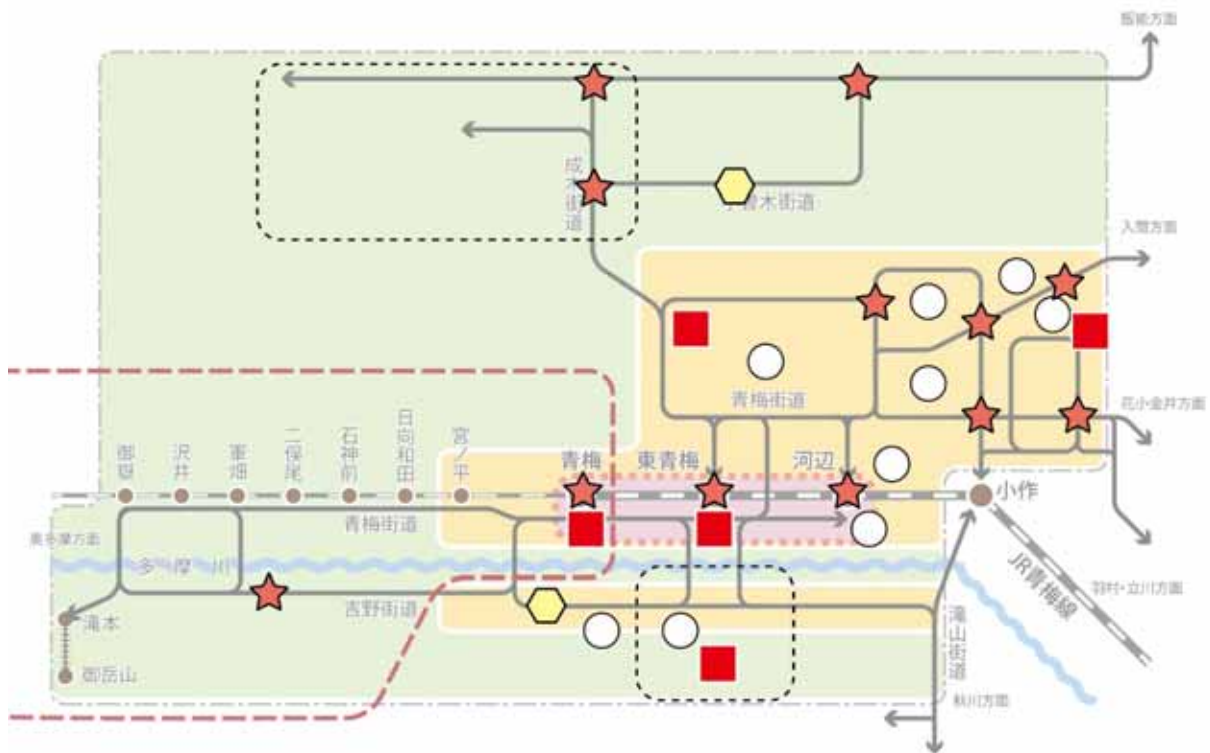
- 5つの目標について、それぞれ公共交通施策を示します。
- 本格実施に取りかかる時期は、令和5年度～令和9年度であれば前期、令和10年度～令和14年度であれば後期とします。

目標・目標値に対応する公共交通施策

目標	数値指標	公共交通施策	前期中に実施
1. 公共交通の維持と運行サービスの改善	1-(1)骨格的なバス路線の利用者数	(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	○
	1-(2)青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数		
	1-(3)路線バスの系統数		
	1-(4)鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区	(2)鉄道と路線バスのサービス圏外の解消	○
	1-(5)新技術の導入件数	(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	—
2. 交通結節点および交通結節機能の強化	2-(1)バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場	(4)交通結節点における乗り換え環境の充実	○
3. デジタル化の活用による運行サービスの向上	3-(1)高齢者等の公共交通利用助成事業の利用率	(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	○
	1-(5)新技術の導入件数	(6)MaaS(※)の推進	○
4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進	4-(1)更なる安全対策を講じるべきバス停留所	(7)公共交通安全対策の強化	○
	—	(8)バリアフリーの推進	○
5. みんなで進める公共交通の利用促進	5-(1)市民一人あたりの公的負担の額	(9)市民の利用促進	○
		(10)来訪者の利用促進	○

※MaaS：マース（Mobility as a Service）。利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

公共交通施策の実施イメージ
(次ページ以降に示す各公共交通施策について、)



- (1) ①②地域の輸送資源やデマンド型交通、民間活力を活かした地域公共交通の充実
- (1) ⑤まちづくりにあわせた路線バスの再編
- (2) ①鉄道とバスのサービス圏外の解消
- (4) ③④主なバス停や駅周辺における乗り換え環境の充実
- (7) ①バス停周辺の安全対策
- (10) ⑤青梅～奥多摩間の組織づくりと活動

その他、全市に及ぶ施策や位置がまだ特定できない施策など

- (3) ①モデル地区における自動運転技術活用の実証運行
- (4) ①シェアサイクル普及のための土地の提供
- (4) ②多様な末端交通手段の普及啓発活動
- (5) ①マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進
- (6) ①MaaSの推進
- (7) ②学校等における交通安全教室
- (8) ①②交通施設や道路等のバリアフリー化
- (8) ③心のバリアフリー啓発活動
- (9) ①～⑥広報おうめ、公共交通ガイド、M・M、写真展、SNS活用、サポーター制度
- (10) ①観光需要に応じた運行サービス
- (10) ②観光型MaaSの推進

2 公共交通施策

(1) 公共交通のネットワークとサービスの維持

【目的】

・公共交通のネットワークとサービスを維持するため、地域の輸送資源やデマンド型交通、民間の活力を活用します。

【施策内容】

- ① 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 既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実
- ③ まちづくりにあわせた路線バスの再編

【実施主体】

・バス事業者、市内事業所、民間、青梅市

【スケジュール】

- ① 施設送迎バスの活用は、令和4年度の検討を踏まえ令和5～7年度にさらに検討・実証運行、令和8年度以降に実施
- ② 既存の公共交通を補完は、令和5～7年度に検討、令和8年度以降に実施
- ③ まちづくりにあわせた路線バスの再編は、まちづくりの動向を注視しつつ、状況に応じて検討し実施。ただし長期の実施を想定

(2) 鉄道とバスのサービス圏外の解消

【目的】

・鉄道とバスのサービス圏外の解消を進めます。

【施策内容】

- ① 鉄道とバスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区(9地区)を対象に、一定の需要があることなどを条件として、新たな公共交通の導入

【実施主体】

・地元組織、交通事業者、青梅市

【スケジュール】

- ① 令和4年度までの検討を踏まえ令和5・6年度に河辺町1～3丁目地区でグリーンスローモビリティの実証運行等、令和7年度以降に本格運行

(3) モデル地区における自動運転技術活用の実証運行

【目的】

・公共交通に係る新技術の実証運行等を実施・検証し、市全体への普及を進めます。

【施策内容】

① 開発と法制度が進む自動運転の導入について、国や東京都の支援および企業の協力のもと積極的に実証運行に取り組み、新技術の活用による公共交通ネットワークの充実について検討

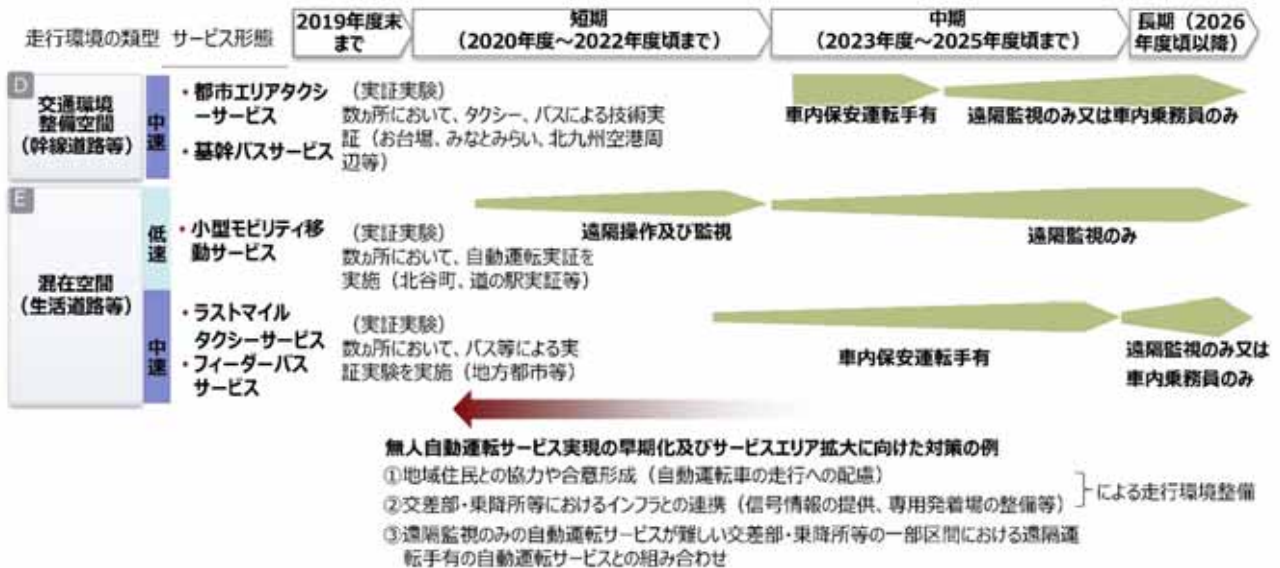
【実施主体】

・青梅市、交通事業者、企業

【スケジュール】

① 前期中に検討、以降に実証運行(ただし前期中の実証運行あり)

自動運転に関する国のマップマップ



注：走行環境の種類のうち、A 工場・空港・港湾等の敷地、B 廃線跡・BRT 専用区間等、C 高速道路・自動車専用道路は割愛

出典：自動走行ビジネス検討会報告書 (version6.0) / 自動走行ビジネス検討会事務局 (ただし一部を加工)

(4) 交通結節点における乗り換え環境の充実

【目的】

・利用者に使い勝手のよいパーソナルな交通サービスが普及するなか、鉄道駅や主なバス停など交通結節点において、この受け皿となる乗り継ぎ・乗り換え環境を充実します。

【施策内容】

- ①シェアサイクル普及のための土地の提供
- ②パーソナルモビリティ(※)や超小型モビリティ(オーナー型、シェア型)など多様な端末交通手段の普及および安全利用の啓発活動
- ③主なバス停周辺における多様な端末交通手段の駐輪・駐車場の確保
- ④鉄道駅周辺の既存の駐輪・駐輪場における多様な端末交通手段の受け入れ対応

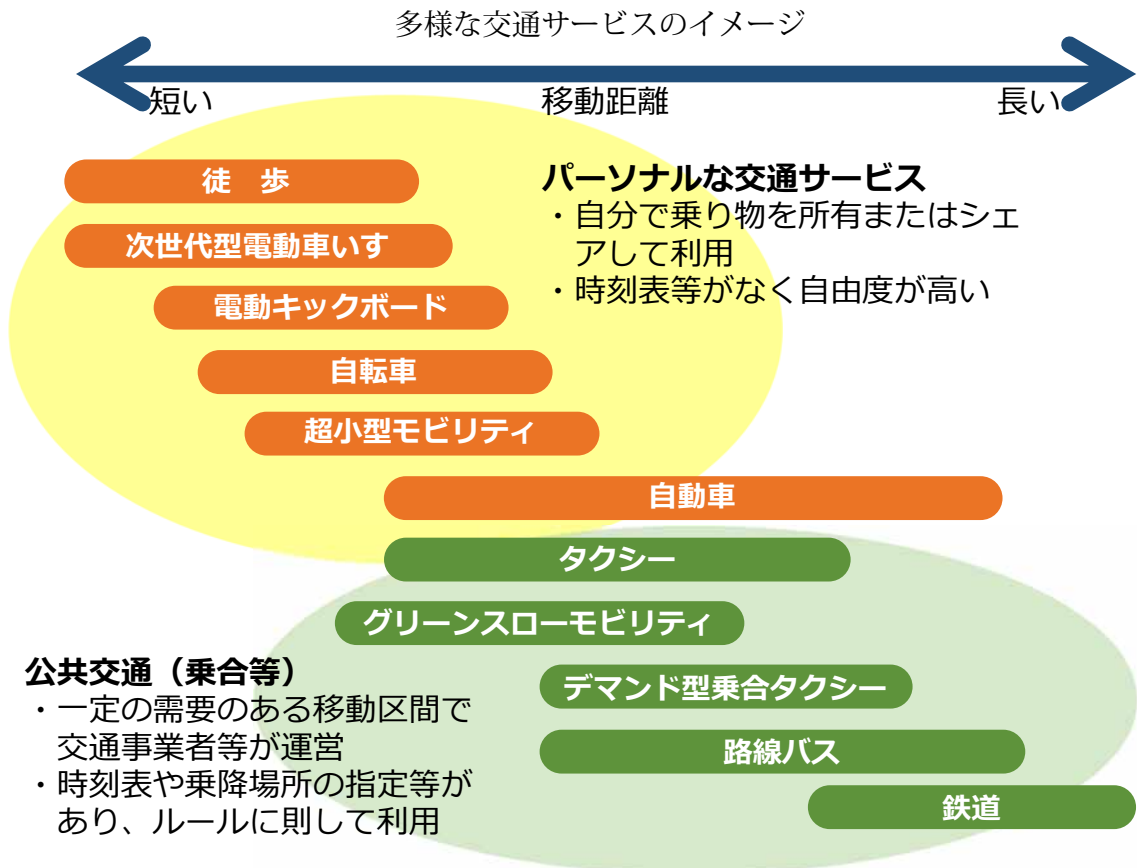
【実施主体】

・青梅市、民間

【スケジュール】

- ①シェアサイクル普及のための土地の提供は、前期中に実施
- ②多様な端末交通手段の普及啓発活動は、社会の動向を注視しながら、継続的に普及啓発
- ③バス停周辺における多様な端末交通手段のための駐輪・駐車場の確保は、バス停ごとに順に、前期中に検討・実証運行、本格実施
- ④鉄道駅周辺の端末交通の受け入れは、これまでの取り組みを踏まえ、継続実施

※電動カート、セグウェイ、電動キックボードなど



(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進

【目的】

- ・マイナンバーカード普及のため、かつ、高齢者等の免許返納の誘導と外出促進のため、マイナンバーカードと連動した公共交通運賃補助を行います。

【施策内容】

- ① マイナンバーカードを活用した運賃補助による高齢者等の移動支援

【実施主体】

- ・青梅市、交通事業者

【スケジュール】

- ① 令和5・6年度に検討、令和7年度以降に実施

前橋市のマイタク制度

マイナンバーカードを活用した高齢者等への移動支援

(群馬県前橋市、前橋地区タクシー協議会、(一社)ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構(TOPIC))

奨励賞

マイナンバーカードで便利でお得に元気に外出

(高齢者等移動困難者へのタクシー運賃補助「マイタク」のマイナンバーカードを活用した電子化、自動化)

過度な自動車依存社会

- ✓ 1人あたりの自家用車保有率 群馬県が第1位
- ✓ 自家用車の旅客輸送分担率 平成7年以降90%超
- ✓ 100m未満の移動でも4人に1人は自動車を利用

自家用車に頼らない外出を支援するマイタク

- ✓ 登録者数約2.4万人、月間約2.5万件利用の好評な制度

従来の紙での運用には多大な負担と様々な課題

- ✓ 毎月約2.5万枚の利用券の回収、データ入力・確認、年度当初の全登録者への利用券郵送等の膨大な事務処理
- ✓ 利用者には利用券忘れや紛失などの不便

マイナンバーカードで利用券を電子化

運行データ作成等も自動化

タクシー会社・市役所の事務負担・コストの大幅縮減、利用者の利便性向上を実現

事業効果

	紙	マイナンバーカード	効果
利用者1人あたりの印刷郵送費	224円	0円	100%減
利用券1枚あたりの作業時間	運転手 120秒 事務員 120秒	運転手 60秒 事務員 0秒	75%減

利便性の向上(アンケート結果)

- ☛ 利用者の86%が「便利」、85%が「継続的に利用したい」
- ☛ タクシー会社事務担当者の80%が「便利」

拡張・展開の可能性

- ✓ 将来的に健康保険証や共通診察券としても活用されるマイナンバーカード1枚で、病院までの移動と受診が可能となる(マイタクの利用目的第一位は通院)
- ✓ マイナンバーカードを回数券として活用する仕組みであり、福祉チケットや施設利用券等としても利用可能で、全国の自治体への横展開も期待できる
- ✓ 自動運転による無人走行においても、個人の属性に応じた適切な支援の実施を可能とする仕組み

出典：総務省ホームページ> ICT地域活性化ポータル> ICT地域活性化事例100選

(6) MaaSの推進

【目的】

・公共交通や人流のオープンデータ化とデジタル媒体で情報を入手する時代であることを踏まえ、公共交通のシステム化により利用者のサービス向上を図ります。

【施策内容】

①各地で社会実験等が進められているMaaS（マース:Mobility as a Service）について、利用状況等を把握し、有効性を検証した上で推進

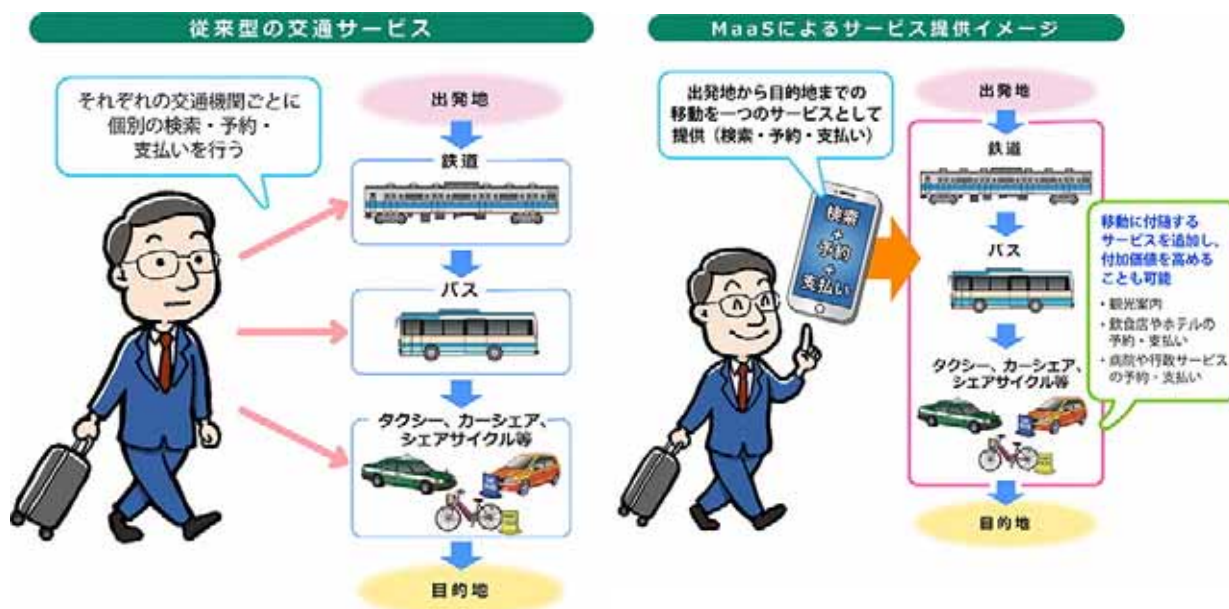
【実施主体】

・交通事業者、青梅市

【スケジュール】

①前期中に状況把握・社会実験等

MaaSとは



出典：「移動」の概念が変わる？ 新たな移動サービス「MaaS（マース）」（政府広報オンライン）

(7) 公共交通安全対策の強化

【目的】

・バス停留所等の安全対策を推進し、安全性の高い公共交通環境をつくります。

【施策内容】

- ①バス停周辺の安全対策
- ②学校等における交通安全教室

【実施主体】

・交通事業者、道路管理者、公安委員会、小中学校、青梅市

【スケジュール】

- ①これまでと同様に順次、バス停留所等の安全対策を実施
- ②これまでと同様に継続して、学校等における交通安全教室を実施

(8) バリアフリーの推進

【目的】

・交通施設のバリアフリーを進め、公共交通のユニバーサルデザインをめざします。

【施策内容】

- ①鉄道駅・車両、バス停留所・車両のバリアフリー化
- ②駅前広場、道路、公共施設のバリアフリー化
- ③公共交通の視点からの心のバリアフリー啓発活動

【実施主体】

・交通事業者、道路管理者、公安委員会、小中学校、青梅市

【スケジュール】

- ①これまでと同様に順次、鉄道駅・車両、バス停留所・車両のバリアフリー化
- ②これまでと同様に順次、駅前広場、道路、公共施設のバリアフリー化
- ③令和5年度から、心のバリアフリーの啓発活動を実施

(9) 市民の利用促進

【目的】

・公共交通の状況や重要性を周知し、市民の公共交通に対する意識改革を促すとともに、相互理解のもとでファンを増やし、公共交通の利用を促進させます。

【施策内容】

- ①「広報おうめ」による情報提供
- ②公共交通ガイドの配布
- ③学校、事業所等におけるモビリティ・マネジメントの実施
- ④公共交通の写真展等
- ⑤SNS等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集
- ⑥駅施設の清掃やバス停敷地、バス待ちのための建物などを提供いただく自治会、商店会、事業所、学校、有志などを募集して連携する公共交通サポーター制度の導入

【実施主体】

・青梅市、青梅市公共交通協議会、市民、市内事業者、交通事業者

【スケジュール】

- ①②③「広報おうめ」による情報提供、公共交通ガイドの配布、モビリティ・マネジメントは、これまでの取り組みを踏まえ、継続して実施
- ④公共交通の写真展等は、令和5年度に検討、令和6年度以降に本格実施
- ⑤SNS等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集は、令和5年度に検討、令和6年度以降に実施
- ⑥公共交通サポーター制度の導入は、令和5・6年度に検討、令和7年度以降に実施

公共交通サポーター制度で実現する建設組合によるバス待合所の整備イメージ



出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～（国土交通省／平成25年5月）

(10) 来訪者の利用促進

【目的】

・観光や業務目的の来訪者の公共交通の利用を促進させます。

【施策内容】

- ① 広域からの利用のある観光イベント時に観光需要に応じた運行等の柔軟なサービス
- ② 観光型MaaSの推進
- ③ 青梅～奥多摩間のJR青梅線の利用を促進するための組織をつくり、活動を実施

【実施主体】

・交通事業者、奥多摩観光協会、奥多摩町、青梅市観光協会、青梅市

【スケジュール】

- ① 観光需要に応じた運行等のサービスは、令和5年度に検討し、令和6年度以降に実施
- ② 観光型MaaSは、令和4年度結果を踏まえ令和5・6年度に引き続き実証実験。令和7年度以降に本格実施
- ③ 青梅～奥多摩間の組織づくりと活動は、令和5・6年度に組織づくり、令和7年度以降に本格活動

東京アドベンチャーラインのバナー



出典：JR 東日本

御岳登山鉄道（ケーブルカー）



出典：KEIO 御岳登山鉄道

3 公共交通施策の進め方

- 施策は、その目的に応じて全市的に実施するもの、または地域を限定して実施するものがあります。
- さらに、公共交通の運行に関する施策を柱とし、これに関連する施策を組み合わせることで得られる相乗効果をねらい、複数の施策をパッケージとして推進することとも考えられます。
- 施策を実施する際に、ほかの施策との関連性と相乗効果を検証し推進することとします。

施策の分類

公共交通の運行に関する施策	公共交通の連携に関する施策	公共交通の安全に関する施策	公共交通の利用促進に関する施策
(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	(4)交通結節点における乗り換え環境の充実	(7)公共交通安全対策の強化	(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進
(2)鉄道とバスのサービス圏外の解消		(8)バリアフリーの推進	(6)MaaSの推進
(3)モデル地区における自動運転技術活用社会実験			(9)市民の利用促進
			(10)来訪者の利用促進

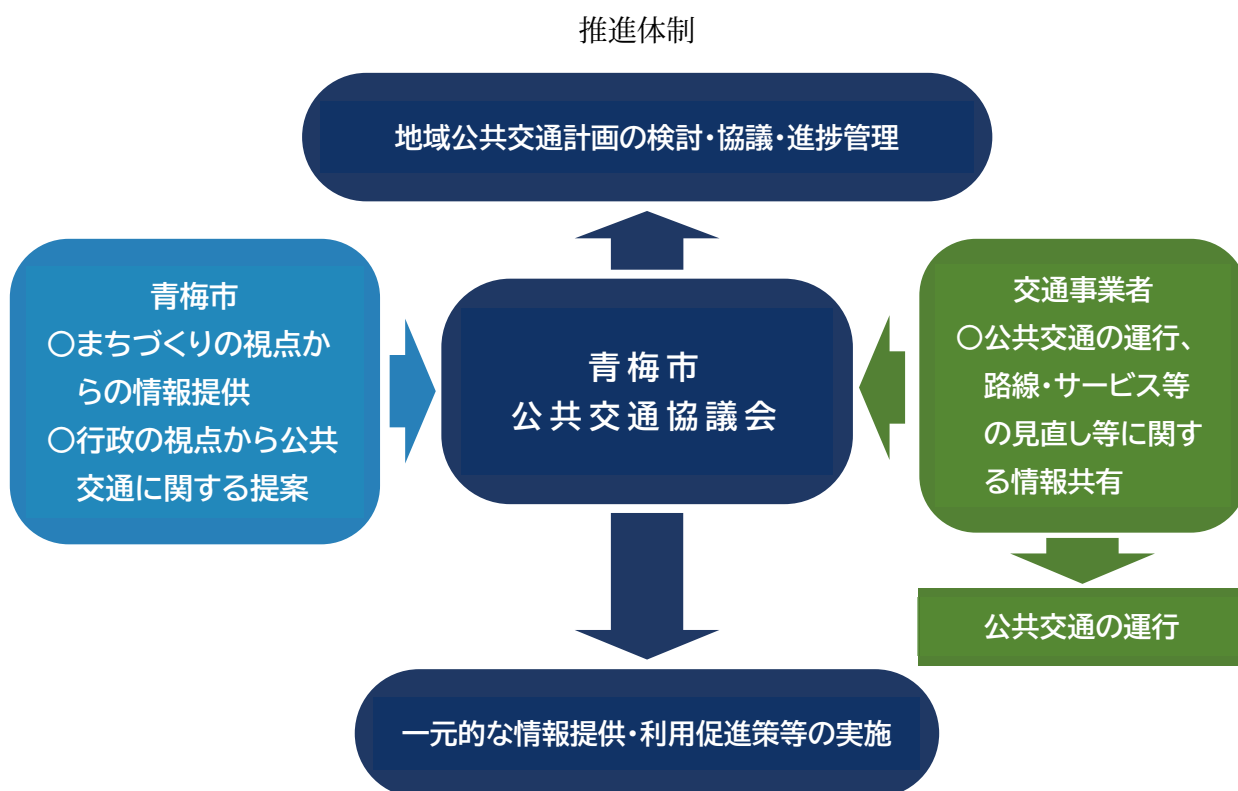
第6章 計画の推進方策

1 推進体制

- 公共交通の利用者である市民や来訪者、交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要となります。そのため、本市が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ることができる体制を検討します。
- また、本計画に基づく公共交通施策はまちづくりの一環として、本市が地域や交通事業者等の関係主体と連携・協力して進めていきます。さらに、必要に応じて国や東京都等の関係機関とも連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

2 青梅市公共交通協議会の役割～PDCAの実施～

- 青梅市公共交通協議会は、本計画（Plan）策定後における施策の実施（Do）について達成状況等の評価（Check）に関する実施主体となり、毎年度、評価していくこととなります。
本計画は10年を想定していることから、前期にあたる5年後に、それまでの評価に対応した、総合的な要因分析を行い必要に応じて施策や目標を見直し（Action）、さらに計画の更新に向けた検討を開始することとなります。
- また、交通事業者を始め、道路管理者、公安委員会、利用者など関係主体間の連携・調整について、本市が中心となって行うこととします。
さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能することとします。



3 地域公共交通改善制度の拡充

- 公共交通施策のうち市民等が中心となる施策で、青梅市の支援が必要な場合は、「地域住民による地域公共交通改善制度」を活用します。
- 制度が適切に機能するよう強化・拡充していきます。

4 計画の達成状況の評価方法

- 本計画の達成状況は、毎年、青梅市公共交通協議会で実施工程（次ページ参照）に即した施策の実施状況を整理します。あわせて目標値に関する確認を行い、目標年次達成の見通しを検証します。
- 前期の最終年度にあたる令和9年度に、青梅市公共交通協議会において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析等を行い、これらに基づき必要な場合は施策や目標を見直し、さらには本計画の更新（後期にあたる計画の策定）に向けた検討を開始することとします。



5 資金の確保

- 公共交通施策の実施にあたっては、原則、実施主体の資金によるものとします。
- なお、施策の目的や性質に照らし、適宜、国や地方公共団体等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していきます。

6 実施工程

- 公共交通施策は、下表の工程により推進します。

公共交通施策	～R4	実施工程							
		前期					後期		
		R5	R6	R7	R8	R9	～R14		
(1)公共交通のネットワークとサービス維持	①施設送迎バスの活用	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 検討／実証実験	●	●	●	●	●	●	●	●
	②既存の公共交通の補完	●	●	●	●	●	●	●	●
● 検討／実証実験	●	●	●	●	●	●	●	●	
③まちづくりにあわせた路線の再編	●	●	●	●	●	●	●	●	
● まちづくりの動向の注視／検討	●	●	●	●	●	●	●	●	
(2)鉄道とバスのサービス圏外の解消	①新たな公共交通の導入	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 検討／実証実験	●	●	●	●	●	●	●	●
(3)自動運転技術活用の社会実験	①自動運転	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 研究・検討	●	●	●	●	●	●	●	●
(4)交通結節点における乗り継ぎ・乗り換え環境充実	①シェアサイクル普及のための土地の確保	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 普及状況にあわせて実施	●	●	●	●	●	●	●	●
	②多様な端末交通手段の普及啓発活動	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 動向注視のうえ実施	●	●	●	●	●	●	●	●
③バス停での端末交通の受け入れ	●	●	●	●	●	●	●	●	
● バス停ごとに検討／実証実験／本格実施	●	●	●	●	●	●	●	●	
④駅での端末交通の受け入れ	●	●	●	●	●	●	●	●	
● これまでの取り組みを踏まえ継続実施	●	●	●	●	●	●	●	●	
(5)マイナンバーカード活用	①マイナンバーカード活用	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 検討／実証実験	●	●	●	●	●	●	●	●
(6)MaaSの推進	①MaaSの推進	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 状況把握／社会実験等	●	●	●	●	●	●	●	●
(7)公共交通安全対策の強化	①バス停留所等の安全対策	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 適宜検討	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 適宜対応	●	●	●	●	●	●	●	●
②交通安全教室	●	●	●	●	●	●	●	●	
● 適宜実施	●	●	●	●	●	●	●	●	
(8)バリアフリーの推進	①②鉄道駅・車両、バス停留所・車両、駅前広場、道路、公共施設	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 適宜実施	●	●	●	●	●	●	●	●
	③公共交通の視点からの心のバリアフリー啓発活動	●	●	●	●	●	●	●	●
● 適宜実施	●	●	●	●	●	●	●	●	
(9)市民の利用促進	①②③広報おうめ、公共交通ガイド、モビリティ・マネジメント	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 適宜実施	●	●	●	●	●	●	●	●
	④公共交通の写真展	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 検討	●	●	●	●	●	●	●	●
⑤SNSによる情報収集	●	●	●	●	●	●	●	●	
● 検討	●	●	●	●	●	●	●	●	
⑥公共交通サポーター制度の導入	●	●	●	●	●	●	●	●	
● 検討	●	●	●	●	●	●	●	●	
(10)来訪者の利用促進	①観光需要に応じた運行等のサービス	●	●	●	●	●	●	●	●
	● 検討	●	●	●	●	●	●	●	●
	②観光型MaaS	●	●	●	●	●	●	●	●
● 実証実験	●	●	●	●	●	●	●	●	
③青梅～奥多摩間の組織づくりと活動	●	●	●	●	●	●	●	●	
● 組織づくり	●	●	●	●	●	●	●	●	
● 活動	●	●	●	●	●	●	●	●	

 検討・実証実験
 本格実施（実証実験）

参考資料

- 青梅市公共交通協議会規約・委員名簿
- 協議・策定経緯（協議会開催、パブリックコメントの募集）
- 用語解説