

## 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

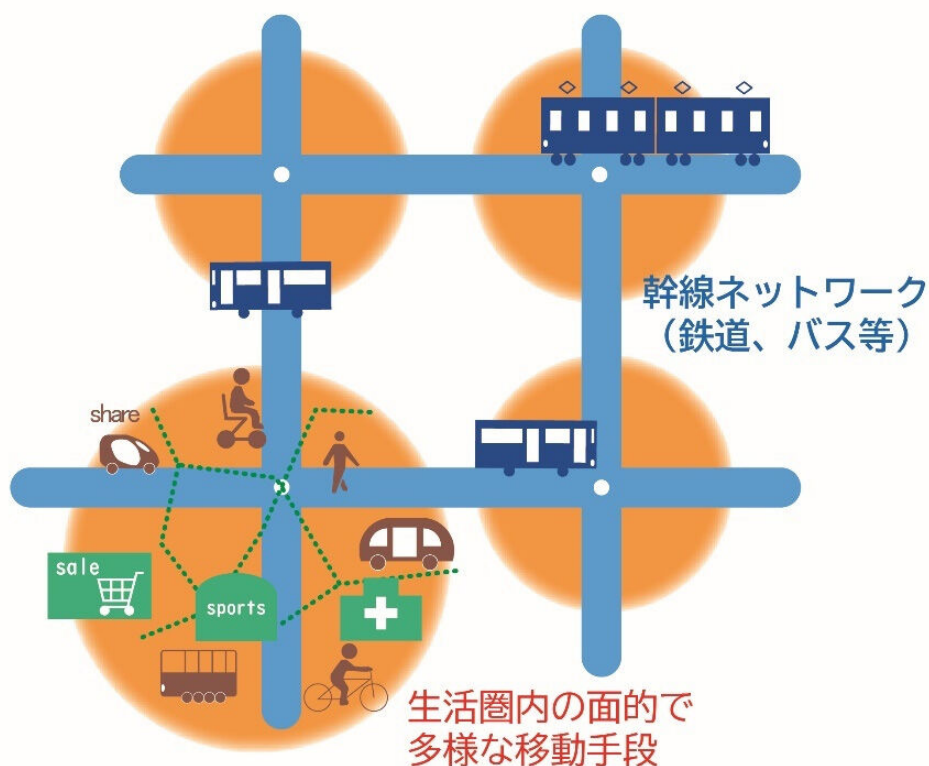
#### (1) 時代潮流への対応

##### 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人前後減少すると推測されます。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、新型コロナウイルス感染症の拡大以前から市民の外出頻度は総じて低下し、これに、新型コロナウイルス感染症の拡大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。

図 3-1 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うた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は、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。

図 3-2 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）  
出典：境町ホームページ〉まちづくり  
〉自治体初！自動運転バス



新宿区 タクシーの自動運転  
出典：新宿区ホームページ〉報道発表  
〉西新宿 自動運転移動サービス実証

図 3-3 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

### ③新たな公共交通

ここでは、主に小型バスを中心とするコミュニティバスより小さい車両を活用した新たな公共交通として、2事例を紹介します。

なお、第7次青梅市総合長期計画において、グリーンスローモビリティ\*とともに、こうした新たな公共交通の導入に向けた取組の推進が示されています。

#### ア チョイソコとよあけ（愛知県豊明市）

会員制のデマンド型交通\*サービスです。企画と運営は民間企業、事業主体は豊明市、運行は地元タクシー会社という構造です。

特徴は、収入にエリアスポンサーからの協賛金制度、外出を促進させるチョイソコ通信の発行、利用予約を仲介するオペレーターの存在です。

図 3-4 チョイソコの事業構造



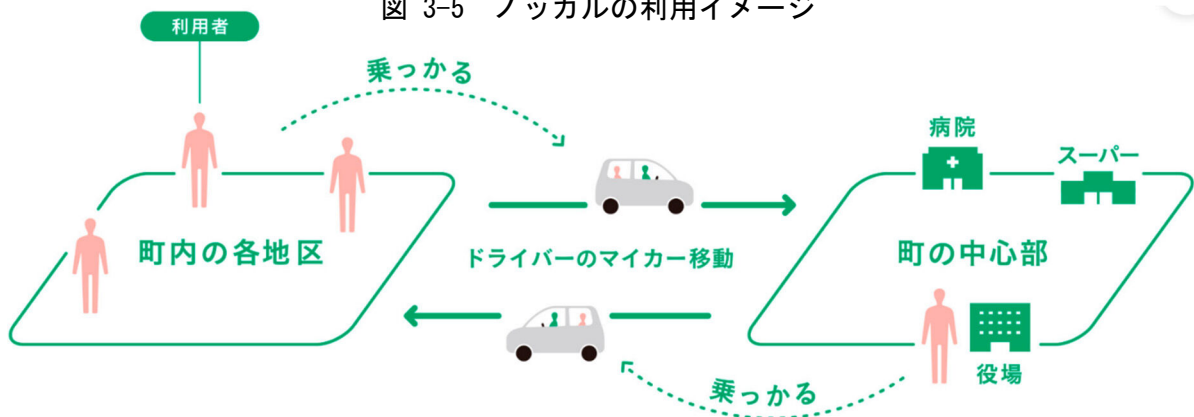
出典：株式会社アイシン CSSカンパニー ビジネスプロモーション部 チョイソコ企画グループ

#### イ ノッカルあさひまち（富山県朝日町）

住民の普段のマイカー移動を活用した、住民同士の助け合いサービスです。システム提供は民間企業、事業主体は朝日町、運行は地域住民という構造です。

国の定めた研修を受けた地域住民であるドライバーが、自分の予定をスマホアプリで登録し、利用者はその登録情報を見て電話またはインターネットで予約します。

図 3-5 ノッカルの利用イメージ



出典：博報堂ホームページ

#### ④MaaS\*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、その結果を踏まえた新たな取組が望まれます。

表 3-1 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

#### ⑤デジタル化\*の進展

新型コロナウイルス感染症の拡大対応にあたって、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、制度や組織のあ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。

#### ⑥広域観光のまち青梅

第7次青梅市総合長期計画における本市の観光施策が目指す姿は、「世界水準の持続可能な観光地づくりが進められ、青梅市内外の人たちが四季を通じて青梅の魅力に親しみ、これらが地域経済の好循環につながっています」です。

観光行動を支える公共交通においては、環境負荷の低減や多言語化、ユニバーサルデザイン、ビッグデータ\*・観光型MaaS\*の活用などが求められます。

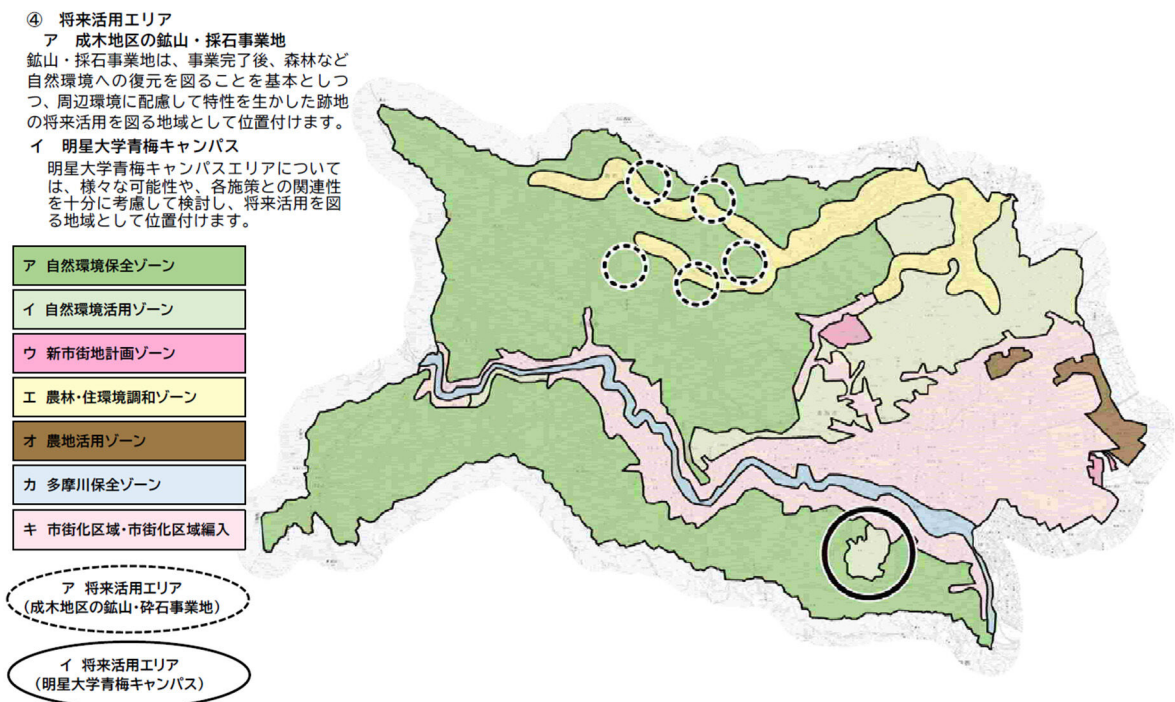
## (2) 上位計画等への対応

### 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が示す土地利用方針のうち、特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区域編入のエリアは、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。

図 3-6 第7次青梅市総合長期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

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、青梅市が連携して取り組む体制を構築すること。

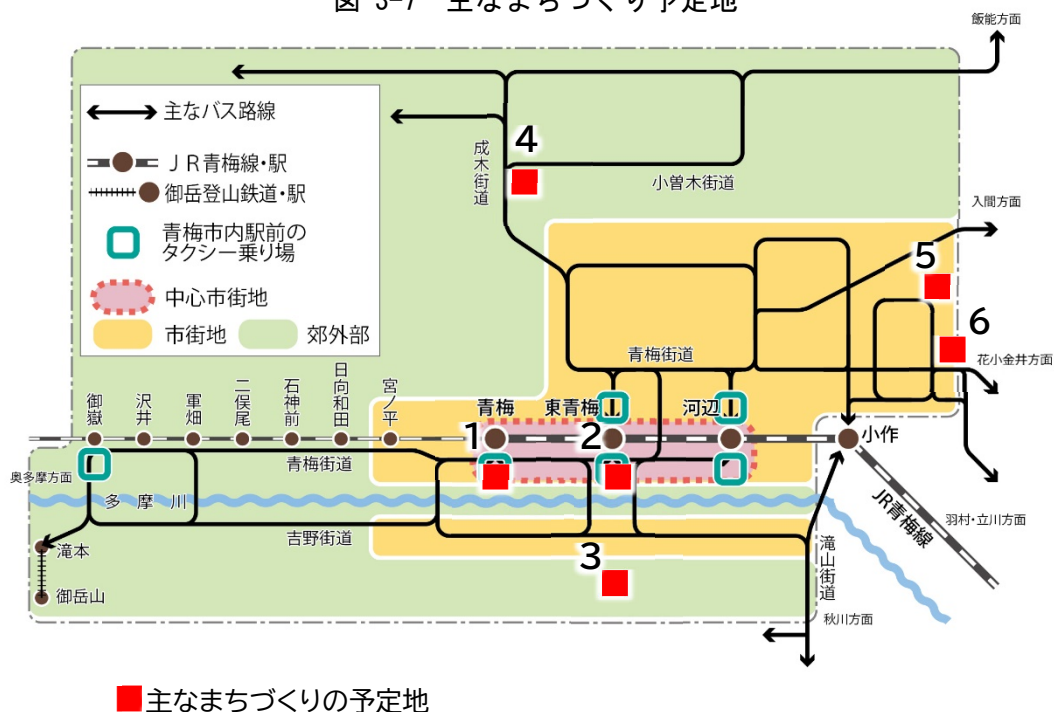
### (3) まちづくりへの対応

#### ① 都市的土地利用

都市的土地利用への転換に対しては、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必要があります。

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. 将来活用エリア(明星大学青梅キャンパス)……ネットワーク強化
4. 新市街地計画ゾーン(黒沢地区採掘場跡地)……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……ネットワーク強化
6. 新市街地計画ゾーン(青梅東端地区)……ネットワーク強化

図 3-7 主なまちづくり予定地



#### ② 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 公共交通に関する課題

### (1) これまでの取組への対応

#### 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の作成・配布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、自転車や自動車のほか、電動キックボード、超小型モビリティ\*など、自分で乗り物を所有またはシェアして利用するパーソナルな交通サービス（74ページ参照）が全国的に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の多様化に対応していくことが必要です。

図 3-8 サイクル&ショップライド（CSR）の事例



#### サイクル&ショップライドで・・・

地球に  
やさしい

- 自転車はCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）を全く出しません
- マイカー通勤と比べて、バス通勤はCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量が1/3で、地球温暖化防止につながり地球にやさしい移動手段！



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

### ③地域住民による地域公共交通改善制度\*

成木地区においては、地域住民による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。

表 3-2 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地区内に入ってくる	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

人口や従業者を多く抱える町丁目において路線バスが走っていない地区があります。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。

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。



### (3) 公共交通の状況への対応

#### ① 鉄道

J R 青梅線は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前から減少し、拡大後一層の減少となっています。

J R 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。その上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、あり方も含め認識・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。地域住民による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等が存在します。

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。

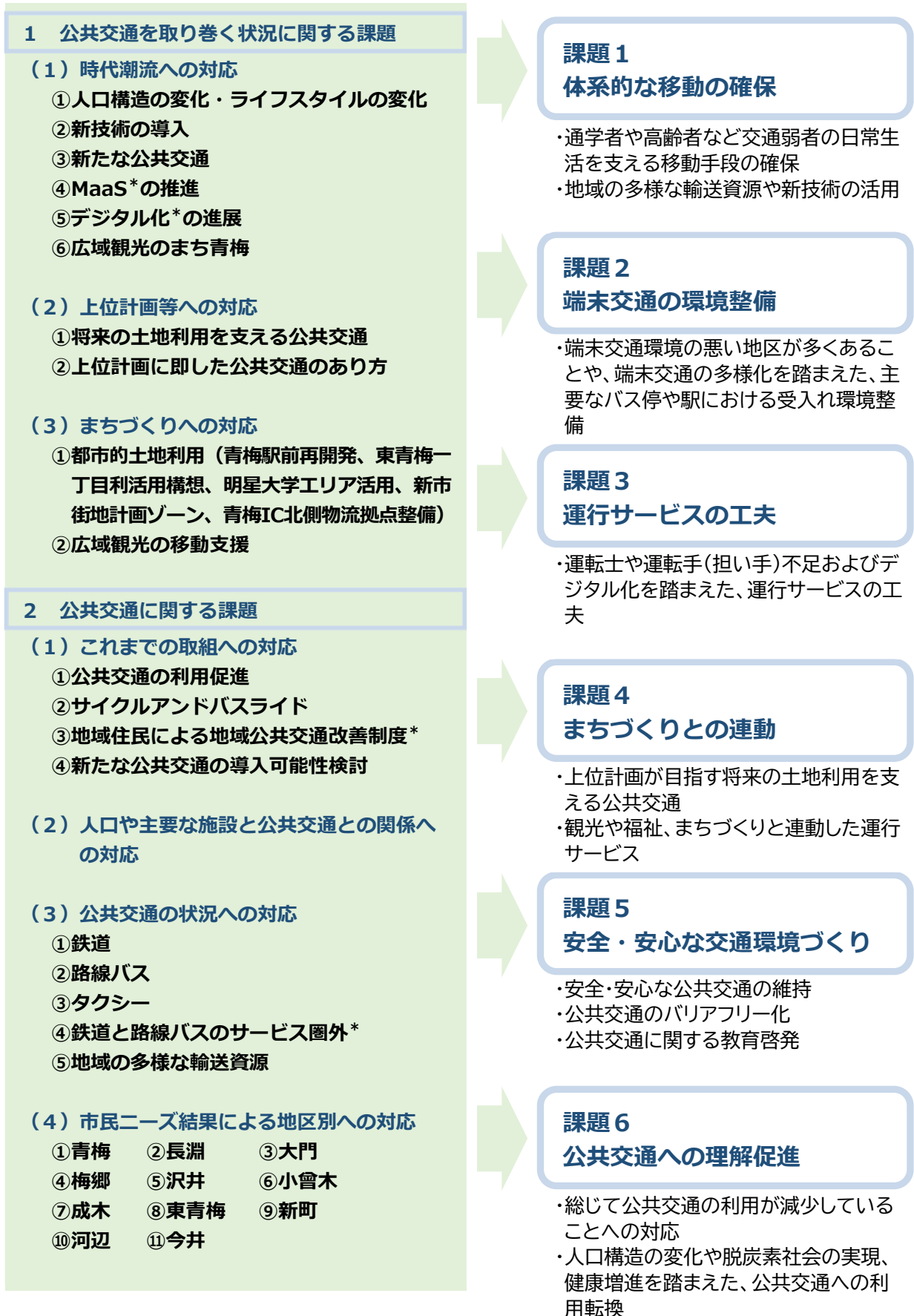
#### (4) 市民ニーズ結果による地区別への対応

表 3-3 地区別の公共交通に関する課題

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"> <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状況にあります。</li> <li>●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。</li> <li>●駅までの端末交通の環境整備が必要です。</li> </ul>
2.長淵	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に買物・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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>
3.大門	<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状況にあります。</li> <li>●河辺駅と小作駅を連絡する河 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 10・11 の充実が必要です。</li> </ul>
4.梅郷	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの不満合計が多く（運行本数、始発・終発時刻）、また、免許証なしの人が多く状況にあります。</li> <li>●地区内を青梅駅と連絡する梅 76 丙の維持が必要です。</li> <li>●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。</li> </ul>
5.沢井	<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状況にあります。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。</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、駅までの端末交通の環境整備が必要です。</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です。</li> </ul>
6.小曾木	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に買物・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にあります。</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です。</li> </ul>
7.成木	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に通勤・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。</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、細かなニーズに応じることのできる移動手段が必要です。</li> </ul>
8.東青梅	<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く状況にあります。</li> <li>●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。</li> <li>●駅までの端末交通の環境整備が必要です。</li> </ul>
9.新町	<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、従業者数が多い状況にあります。</li> <li>●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。</li> </ul>
10.河辺	<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く状況にあります。</li> <li>●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。</li> <li>●駅までの端末交通の環境整備が必要。特に、河辺町 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。</li> </ul>
11.今井	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に買物・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。</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、その対応が必要です。</li> </ul>

### 3 課題のまとめ

図 3-9 公共交通に関する課題のまとめ



序章  
計画の策定にあたって

第1章  
青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章  
青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章  
課題の整理

第4章  
公共交通の基本的な方針と目標

第5章  
公共交通施策

第6章  
計画の推進方策