

1 協議・策定経緯

年	月日	内容
令和3年	9月27日	第39回青梅市公共交通協議会 青梅市公共交通協議会規約の一部改正 青梅市地域公共交通計画（仮称）の検討 青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握 青梅市の公共交通に関する状況把握 市民等のニーズの把握
令和4年	1月12日	第40回青梅市公共交通協議会 青梅市の公共交通に関する課題整理（一部） 市民参加型の公共交通利用促進策の提案 市民アンケート案
	2月4日～ 2月25日	青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査の実施
	3月18日	第41回青梅市公共交通協議会 アンケート調査結果の速報値について 公共交通のあり方について
	8月2日	第43回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画（仮称）の構成案について 公共交通に関する状況について 路線バスの状況把握について アンケート調査結果について 公共交通の基本的な方針と目標について 公共交通の施策の骨子案について
	11月10日	第44回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画（素案）について 青梅市地域公共交通計画の策定までのスケジュールについて
	11月22日	経営会議 青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメントについて
	12月8日～ 12月22日	青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施
	12月12日	市議会全員協議会 「青梅市地域公共交通計画」の策定状況について（報告）
令和5年	1月16日	第45回青梅市公共交通協議会（書面開催） パブリックコメント実施結果について 青梅市地域公共交通計画（最終案）の承認（確定）
	2月28日	経営会議 青梅市地域公共交通計画について（決定）
	3月29日	第46回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画の共有

2 青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施結果

1. 実施期間 令和4年12月8日（木）から令和4年12月22日（木）まで
2. 集計結果 意見提出者数33人、意見数（重複含む）49件
3. 意見要旨

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握

<p>32 ページ 沿線小学校による J R 青梅線活性化のための取組は何なのか、具体的な事例を挙げていただきたい。</p>	<p>32 ページ「（3）鉄道②取組」において、市立第六小学校の6年生が、総合的な学習の時間に地元を紹介するポスターを作成し、交通事業者の協力を得て、令和4年3月に J R 青梅駅ほか5駅の構内および西東京バス車内に掲出された事例があります。</p>
<p>40 ページ 地域の多様な輸送資源が西部地区だけない点について、課題として挙げるべきでは。</p>	<p>40 ページ「（7）地域の多様な輸送資源」は、現時点で運行状況等を把握している輸送資源を例として示したものであり、これら以外の輸送資源についても、引き続き運行状況等の把握に努めてまいります。</p>
<p>市内の無人駅において、Wi-Fiの整備、待合室、エレベーターを設置していただきたい。</p>	<p>青梅駅以西の駅への待合室の整備や、駅施設のバリアフリー化の推進などの施設改善については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。77ページ「（8）バリアフリーの推進」において、交通施設のバリアフリー化を位置付けております。</p>
<p>深夜帯や運休時間帯において、振替輸送という形でタクシーが利用できるよう、市とタクシー業者との間で協定を締結して欲しい。</p>	<p>鉄道運休時の振替輸送は、一般的には鉄道事業者が状況に応じて実施するものと認識しております。</p>
<p>河辺駅～青梅駅間の J R 青梅線の本数が減るのではと心配している。（2件）</p>	<p>河辺駅～青梅駅間を含む J R 青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。</p>
<p>増便などを行い、路線バスの間隔を狭めて欲しい。</p>	<p>市内の主要なバス路線については、市が公共負担を行い路線の確保維持に努めておりますが、近年、利用者が減少して収支率が悪化し、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であるため、現状での増便は難しいものと認識しております。</p>
<p>河辺始発の列車（朝）を増やして欲しい。 また、早まった終電を戻して欲しい。</p>	<p>終電時刻の改善など青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。コロナ禍により人々の働き方や行動様式が変化し、特に深夜時間帯の利用が大きく減少している状況において、利用状況にあわせた終電時刻の繰り上げは、鉄道事業者として経営を維持するための止むを得ない措置であるとも認識しております。</p>

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握（つづき）

東青梅駅単線化について、市は積極的に策を練っていない。	東青梅駅のホーム改良工事に伴う単線化は、グリーン車サービス開始にかかる12両化に対応するためのものであり、利用者の利便性が低下するものではないものと認識しております。
バス停に電光掲示が欲しい。	バス停など交通施設の改善は、その利用状況に応じて交通事業者が個別に行うものであるため、一律に整備されることは難しいものと考えております。

第4章 公共交通の基本的な方針と目標

郵便局、病院、スーパー、役所を回る交通ラインと、この交通ラインから自宅のドアまでつながるラインがあると良い。	69ページ「(2)目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、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ることを位置付けております。
各地区から直接病院、市役所に行ける循環型の交通手段が欲しい。 市役所や健康センターへのシャトルバスが欲しい。(2件)	69ページ「(2)目標 2. 交通結節点および交通結節機能の強化」において、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・連携を図ることを位置付けております。
バス事業者が重複する区間において、同じような時間帯に複数事業者のバスが走っていることがあるので、ある程度均等な間隔で走って欲しい。	69ページ「(2)目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、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、利便性の向上等の視点を重視することを位置付けております。

第5章 公共交通施策

他自治体でミニバスを見て、自由停車区域の設定が良いと思った。 青梅市も各自治体に「誰がいつ使うか」などの聞き取り調査を行うなど、共助の関係で青梅市を活性化して欲しい。	フリー乗降区間については、成木、小曾木、富岡、黒沢地区を運行する都営バスおよび西武バスで導入しています。 79ページ「(10)来訪者の利用促進」において、近隣自治体や関係団体と連携した取り組みを位置付けております。
64ページ 今井1丁目など、既存のバス路線から離れた住民の移動手段の確保について、早急に対策して欲しい。	72ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消」において、地域の需要に応じた新たな公共交通の導入を位置付けております。

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第5章 公共交通施策（つづき）

<p>57 ページ デマンド型交通*サービスについて、導入して欲しい。(4件)</p>	<p>72 ページ「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」において、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を位置付けております。</p>
<p>コミュニティバスを導入して欲しい。(14件)</p>	<p>コミュニティバスについて、過去に運行ルートや利用者の推計、運行費用などについて検討いたしましたが、既存バス路線の維持に多額の公共負担を行っている状況のもと、新たな財政負担は困難であることや、運行している他の自治体で多額の財政負担が生じている例も多くあることなど、総合的に判断した結果、導入を見送っております。</p> <p>72 ページ「2 公共交通施策」において、地域の輸送資源を活用した移動手段の創出や、地域のニーズに対応する新たな公共交通の導入を位置付けております。</p>
<p>タクシー利用に係る助成制度、もしくは運賃低減に係るサービスが欲しい。(5件)</p>	<p>75 ページ「(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、タクシーを含めた公共交通の運賃補助を位置付けております。</p>
<p>グリーンスローモビリティ*について、丁寧な検討、地元の方の要望にあっているかも含めて導入して欲しい。</p>	<p>グリーンスローモビリティについて、ワークショップやアンケート調査によるニーズの把握や、試乗イベントの開催による気運の醸成に取り組んでおります。</p> <p>72 ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消」において、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を位置付けております。</p>
<p>路線バスについて、小作駅東口方面～河辺駅北口まで、青梅線北側を回送で走るバスの営業を行って欲しい。(わかぐさ公園などのバス停も中間点で設けて欲しい。)(3件)</p>	<p>72 ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消」において、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(河辺町6～8丁目地区を含む)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を位置付けております。</p>
<p>市役所付近は坂が多く、高齢者にとっては難所である。政治は市民のためにこそあるべきで、長年頑張ってきた高齢者にこそ税金を使うべきだ。</p>	<p>75 ページ「(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、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による移動支援を位置付けております。</p>

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第5章 公共交通施策（つづき）

<p>自宅からバス停までの距離が遠く、バスの夜の本数が少ない。</p>	<p>72ページ「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」において、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を位置付けております。市では、公共負担を行い主要なバス路線の確保維持に努めておりますが、近年、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であり、現状での増便は難しいものと認識しております。</p>
-------------------------------------	--

第6章 計画の推進方策

<p>62ページ 成木地区については民間に任せられるのではなく、もっと本格的に取り組むべきである。</p>	<p>本計画を推進するためには、81ページ「第6章 計画の推進方策 1 推進体制」に記載のとおり、公共交通の利用者である市民や交通事業者等の関係主体が連携・協力していくことが重要です。これを踏まえて、82ページ「3 地域住民による地域公共交通改善制度*の拡充」において、市民等が中心となる施策を市が支援する「地域住民による地域公共交通改善制度」を活用し、制度が適切に機能するよう強化・拡充していくことを位置付けております。</p>
<p>90ページ 実施工程について、住民の意見も尊重し、なるべく早く検討し、具体的な対策を講じていただきたい。</p>	<p>90ページに示した各施策について、工程にもとづき計画期間内に達成できるよう、着実に取り組みを進めてまいります。</p>
<p>財政負担について、収益事業からの繰入金がたくさんあると聞いている。 公共交通対策にも積極的に活用してみてもは。</p>	<p>収益事業からの繰入金については、各種事業へ個別に充当されるものではないため、貴重な財源として市政全体で有効に活用してまいります。82ページ「5 資金の確保」において、公共交通施策の実施にあたっては、国や東京都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くことを位置付けております。</p>

3 協議体制【青梅市公共交通協議会委員／青梅市公共交通協議会規約】

青梅市公共交通協議会委員

区 分	所属・役職等	氏 名	備考
青梅市長が指名する者	青梅市都市整備部長	川島 正男	
	青梅市健康福祉部長	齋藤 剛一 増田 博司	～R3.12.31 R4.1.1～
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者	東京都交通局自動車部計画課長	島崎 健一 若田 瑞穂	～R4.3.31 R4.4.1～
	西東京バス株式会社営業部長兼乗合担当課長	黒田 誠	
	西武バス株式会社計画部計画課長	新井 淳一 秦野 凌	～R3.9.30 R3.10.1～
一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者	京王自動車株式会社（旧 京王自動車多摩西株式会社） 青梅営業所長	藤井 裕之 貫井 良一	監査委員 ～R4.10.14 R4.10.15～
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社長が指名する者	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社企画総務部経営戦略ユニットマネージャー（旧 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部経営企画室担当課長）	榎本 聡	
道路管理者が指名する者	東京都西多摩建設事務所管理課長	高橋 一広 高橋 伸子	～R4.3.31 R4.4.1～
	青梅市都市整備部長（兼任）	(川島 正男)	
警視庁青梅警察署長が指名する者	警視庁青梅警察署交通課長	舟窪 伸	
青梅市民の代表者	青梅市自治会連合会会長	宮口 泉	会長
	青梅市高齢者クラブ連合会会長	小山 登美夫	
	青梅市障害者地域自立支援協議会委員	大栗 重幸	
	青梅市中学校PTA連合会理事	井上 太志郎 唐津 直樹	～R4.6.30 R4.7.1～
	公募市民	横澤 武留	
青梅市内の商業関係団体の代表者	青梅市商店会連合会副会長	馬場 欣哉 佐野 佳宏	～R4.3.31 R4.4.1～
国土交通省関東運輸局東京運輸支局長が指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局総務企画担当首席運輸企画専門官	谷口 信夫 鈴木 淳	～R4.3.31 R4.4.1～
学識経験者その他協議会が必要と認める者	日本大学理工学部教授	轟 朝幸	座長
	早稲田大学理工学術院教授	佐々木 邦明	

※構成委員は、令和3年9月27日に開催した第39回青梅市公共交通協議会以降における委員。

青梅市公共交通協議会規約

(名称)

第1条 この協議会は、青梅市公共交通協議会(以下「協議会」という。)という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を東京都青梅市東青梅1丁目11番地の1(青梅市役所内)に置く。

(目的)

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定にもとづき、青梅市における地域公共交通計画(以下「計画」という。)の作成および実施に関し必要な協議を行うことを目的とする。

(業務)

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組に関すること。
- (2) 計画の策定および変更の協議に関すること。
- (3) 計画の実施の協議に関すること。
- (4) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (5) 前4号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第5条 協議会は、会長、座長および委員をもって組織する。

(会長および座長)

第6条 会長は、次条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 会長に事故があるとき、または会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 4 座長は、次条に規定する委員の中から、会長が指名する。
- 5 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 6 座長に事故があるとき、または座長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(協議会の委員)

第7条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 青梅市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者
- (4) 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社長が指名する者
- (5) 道路管理者が指名する者
- (6) 警視庁青梅警察署長が指名する者
- (7) 青梅市民の代表者

- (8) 青梅市内の商業関係団体の代表者
 - (9) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長が指名する者
 - (10) 学識経験者その他協議会が必要と認める者
- (委員の任期)

第8条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠または増員による任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(会議)

第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、座長が議長となる。

2 会議は委員の過半数の出席をもって成立し、会議の議決方法は、座長を除く出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、座長の決するところによる。

3 会議は原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる協議については、非公開とする。

4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、または会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が調った事項については、委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第11条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査および検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、協議会が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、青梅市公共交通担当課に置く。

3 事務局に事務局長および事務局員を置き、協議会が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、青梅市その他団体等からの補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(監査)

第15条 協議会に監査委員を置き、第7条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める。

2 会長または座長は、監査委員を兼ねることはできない。

3 監査委員は、協議会の出納監査を行い、その結果を会議で報告しなければならない。

(報償金)

第16条 協議会は会長、座長、監査委員および委員ならびに第9条第4項の規定により会議に出席した者に対し、報償金および費用弁償を支給することができる。

2 報償金および費用弁償に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(規約の変更)

第17条 この規約を変更する場合には、協議会の承認を経るものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第18条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算し、監査委員であった者に報告する。

(補則)

第19条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

付 則

この規約は、平成23年8月22日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成25年8月22日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成26年4月1日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成26年11月20日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、令和3年9月27日から施行する。

4 用語解説

五十音順

ウォークابل	直訳すると「歩いて行ける、歩ける」等の意味をもつ形容詞。本計画においては、「歩きたくなる」という意味で記載。
青梅市公共交通協議会	「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項にもとづき、地域公共交通計画の作成および実施に関し必要な協議を行うため、平成23(2011)年8月に組織された法定協議会。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を全体として(排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計を)ゼロにすること。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
心のバリアフリー	様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。
シェアサイクル	一定の地域内に複数設置されたサイクルポート(自転車の貸出・返却場所)で自由に自転車を借りたり返したりできるシステム。
地域住民による 地域公共交通改善制度	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。制度の概要等は16ページに記載。
超小型モビリティ	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。
デジタル化	デジタル技術を活用することで、既存のビジネスプロセスを効率化し、コストを削減することを目的とする取組。
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。
鉄道と路線バスの サービス圏外	鉄道駅から700mまたはバス停から300m圏外のエリア。
デマンド型交通	路線バスなどルートやダイヤを定めて運行する路線定期型交通とは違い、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する交通サービス。
ドローン	無人で遠隔操作または自動操縦により飛行することができる航空機。
パーソントリップ調査	将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的として、「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどを把握する調査。
ビッグデータ	一般的なデータ管理・処理ソフトウェアで扱うことが困難なほど巨大で複雑なデータの集合を表す用語。
モビリティ・マネジメント	一人ひとりの移動が、個人的にも社会的にも望ましい(過度な自動車利用から公共交通や自転車など多様な移動手段を適切に利用する)方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

ABC 順

AI	Artificial Intelligence（人工知能）の略称。コンピュータがデータを分析し、知識を基に、新しい結論を得る推論や判断、最適化提案、課題定義や解決、情報から将来使えそうな知識を見つける学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術。
IoT	Internet of Things（モノのインターネット）の略称。従来インターネットに接続されていなかった様々なモノ（センサー機器、駆動装置、住宅・建物、車、家電製品、電子機器など）が、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組み。
MaaS	マース。Mobility as a Service の略称。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る検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
SDGs	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本も積極的に取り組んでいる。
SNS	Social Networking Service の略称。フェイスブック、ツイッター、LINE など、Web サイトで利用者同士のコミュニケーションを可能にするネットワークサービス。

青梅市地域公共交通計画

令和5（2023）年3月

発行 青梅市

編集 都市整備部管理課交通担当

〒198-8701

東京都青梅市東青梅1丁目11番地の1

電話:0428-22-1111（代表）



乗って守ろう! 使って育てよう! 公共交通

青梅市



Ome Blue®