

第 8 回 青梅市公共交通協議会

公共交通見直し計画（案）の検討

平成24年12月17日

■公共交通見直し計画の基本方針

【公共交通見直し計画の基本理念】

快適な生活を支え・育み・続ける、市民主体の公共交通システムの構築

- 誰にとっても利用しやすい、快適な市民生活を支える社会基盤として整備
- 将来に向け青梅市の発展と環境負荷の小さいまちづくりに寄与
- 経営的に持続可能な公共交通システムの構築
- 日常生活に当たり前のよう存在している公共交通について、自分たちの資産であるという認識を持ち、みんなで守り育てる意識に改革



計画目標1

市民の公共交通維持継続に対する意識改革と利用促進

計画目標2

自動車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築

計画目標3

中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備

計画目標4

持続可能な公共負担制度への改善



公共交通見直し計画の基本方針

(1) バス利用促進策や意識改革の検討

- ① バス利用案内の検討
- ② モビリティ・マネジメントの検討

(2) 公共交通空白地域の改善検討

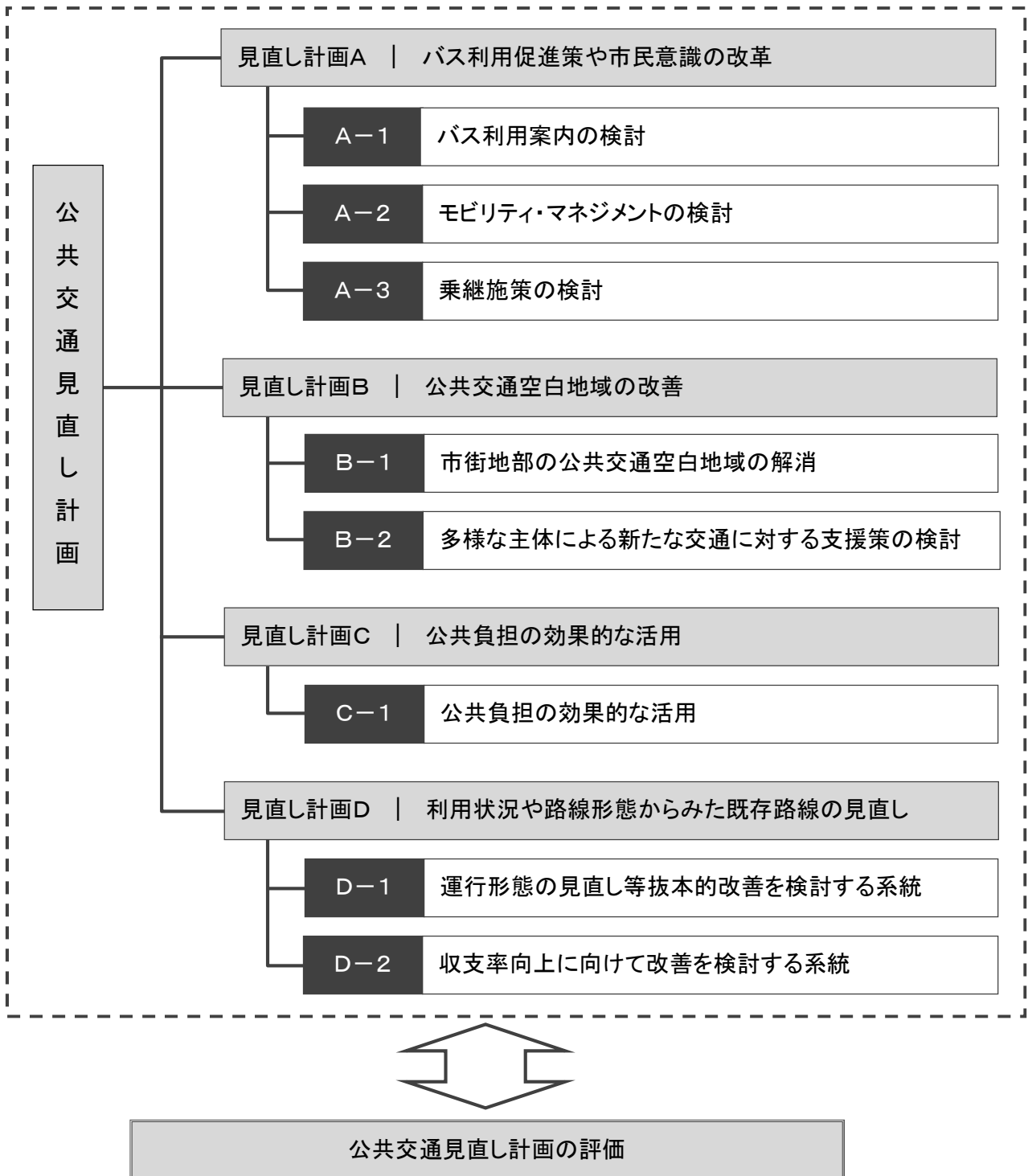
- ① 既存路線の変更による空白地域への対応検討
- ② 多様な主体による新たな交通に対する支援策の検討

(3) 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し検討

- ① 利用状況に応じた見直し検討
- ② 中心市街地の活性化に寄与する公共交通体系の検討

(4) 公共負担の抑制方策や効果的な活用方策の検討

■公共交通見直し計画の全体構成



A-1 バス利用案内の検討

バス利用促進に当たり、基本的な情報提供であるバス利用案内について、どのような情報を掲載して、どのように提供したらよいかなどについて検討する。

バス利用案内は、市民意識に公共交通を浸透・定着させていくためのツールであり、短期間での成果は見込めないため、時間をかけて着実に取り組みを続けていくことが重要と考えられる。このため、継続的に情報ツールとして活用できることや、手に取った人が青梅市の公共交通について概要を把握できることに主眼を置いて作成する。

(1) 作成方針

- 公共交通のダイヤや路線等の変更等に迅速に対応するため、情報更新や配布物作成、配布が容易にできる。
- 配布物作成や配布に多大な費用を要しない。
- 多くの市民や来街者が容易に入手・携行することが可能で、公共交通利用のきっかけづくりに資するもの。(詳細な情報は各事業者から提供)

(2) 作成方法

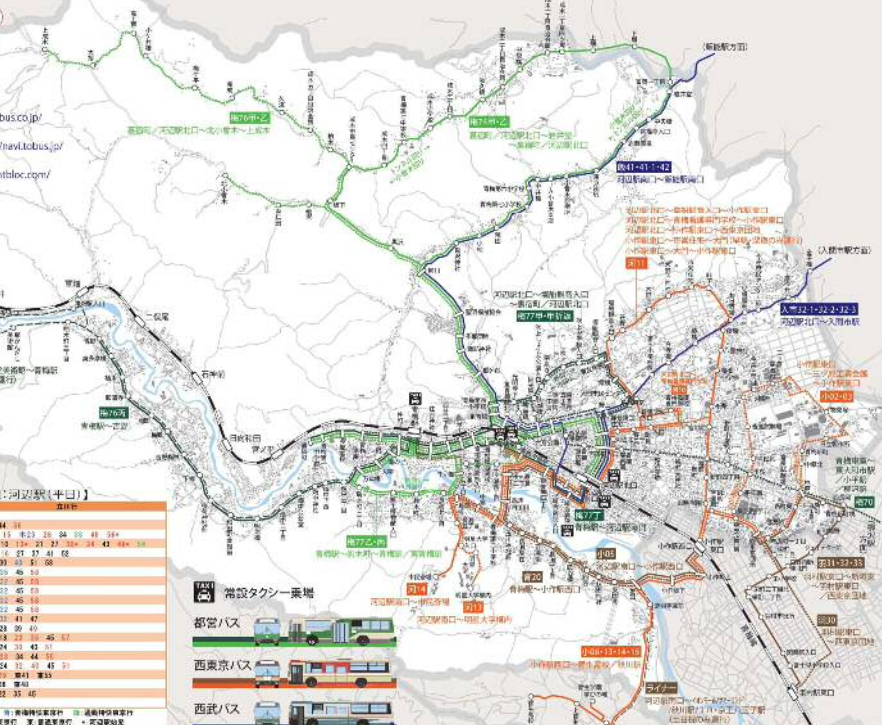
- 配布形態として、交通機関、公共施設、観光施設等での配布用に紙の印刷物、Web 上での閲覧・印刷用にPDFファイルを想定
- 作成方法として、容易な情報更新作業が可能で、印刷物にも使用できるソフトウェアを使用、修正作業の手順書を添付
- 印刷に大きな費用がかからず、携行しやすく、一定の情報が掲載できるA3判両面

(3) 掲載情報

- 路線図、バス停
- 時刻表(バス、鉄道)、バスのりば
- バス利用方法、詳細情報問い合わせ先等

公共交通マップ

【青梅市内公共交通機関】
 京王自動車株式会社(青梅営業所) TEL0428(2)2-2612
<http://www.keiokai.co.jp/>
 西武バス株式会社(青梅営業所) TEL042972-4123
<http://www.seibu.co.jp/> 運行情報 <http://ocase.seibubus.co.jp/>
 東京新交通株式会社(青梅支所) TEL0428(2)5-0288
<http://www.tokai-net.co.jp/> 運行情報 <http://new.tbibus.jp/>
 西東京バス株式会社(青梅営業所) TEL0428(2)3-0621
<http://www.westtokyobus.co.jp/> 運行情報 <http://www.tbloc.com/>
 東日本旅客鉄道株式会社
<http://www.jreast.co.jp/>
 羽生登山鉄道株式会社 TEL0428(78)8121
<http://www.mitakeiron.co.jp/>



【JR青梅線：青梅駅(平日)】

発車時刻	着車時刻
6:45	6:55
7:15	7:25
7:45	7:55
8:15	8:25
8:45	8:55
9:15	9:25
9:45	9:55
10:15	10:25
10:45	10:55
11:15	11:25
11:45	11:55
12:15	12:25
12:45	12:55
13:15	13:25
13:45	13:55
14:15	14:25
14:45	14:55
15:15	15:25
15:45	15:55
16:15	16:25
16:45	16:55
17:15	17:25
17:45	17:55
18:15	18:25
18:45	18:55
19:15	19:25
19:45	19:55
20:15	20:25
20:45	20:55
21:15	21:25
21:45	21:55
22:15	22:25
22:45	22:55
23:15	23:25
23:45	23:55

【JR青梅線：河辺駅(平日)】

発車時刻	着車時刻
6:49	6:59
7:19	7:29
7:49	7:59
8:19	8:29
8:49	8:59
9:19	9:29
9:49	9:59
10:19	10:29
10:49	10:59
11:19	11:29
11:49	11:59
12:19	12:29
12:49	12:59
13:19	13:29
13:49	13:59
14:19	14:29
14:49	14:59
15:19	15:29
15:49	15:59
16:19	16:29
16:49	16:59
17:19	17:29
17:49	17:59
18:19	18:29
18:49	18:59
19:19	19:29
19:49	19:59
20:19	20:29
20:49	20:59
21:19	21:29
21:49	21:59
22:19	22:29
22:49	22:59
23:19	23:29
23:49	23:59



この時刻表は、あくまでも、参考情報として提供されており、実際の運行時刻は変更される場合があります。詳細は各バス事業者のホームページをご覧ください。

※バス停は、同一バス停でも事業者によって若干異なる場合があります。

主要路線時刻表

※この時刻表は「平日」です。土曜・休日は、バス停や各事業者のホームページなどでご確認ください。

路線名	発車時刻	着車時刻	備考
青梅駅(平日) → 河辺駅(平日)	6:45	6:55	
河辺駅(平日) → 青梅駅(平日)	6:49	6:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	7:15	7:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	7:19	7:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	7:45	7:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	7:49	7:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	8:15	8:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	8:19	8:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	8:45	8:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	8:49	8:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	9:15	9:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	9:19	9:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	9:45	9:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	9:49	9:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	10:15	10:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	10:19	10:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	10:45	10:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	10:49	10:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	11:15	11:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	11:19	11:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	11:45	11:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	11:49	11:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	12:15	12:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	12:19	12:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	12:45	12:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	12:49	12:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	13:15	13:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	13:19	13:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	13:45	13:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	13:49	13:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	14:15	14:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	14:19	14:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	14:45	14:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	14:49	14:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	15:15	15:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	15:19	15:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	15:45	15:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	15:49	15:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	16:15	16:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	16:19	16:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	16:45	16:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	16:49	16:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	17:15	17:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	17:19	17:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	17:45	17:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	17:49	17:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	18:15	18:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	18:19	18:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	18:45	18:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	18:49	18:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	19:15	19:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	19:19	19:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	19:45	19:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	19:49	19:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	20:15	20:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	20:19	20:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	20:45	20:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	20:49	20:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	21:15	21:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	21:19	21:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	21:45	21:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	21:49	21:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	22:15	22:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	22:19	22:29	
河辺駅(平日) → 西武バス	22:45	22:55	
西武バス → 河辺駅(平日)	22:49	22:59	
河辺駅(平日) → 西武バス	23:15	23:25	
西武バス → 河辺駅(平日)	23:19	23:29	

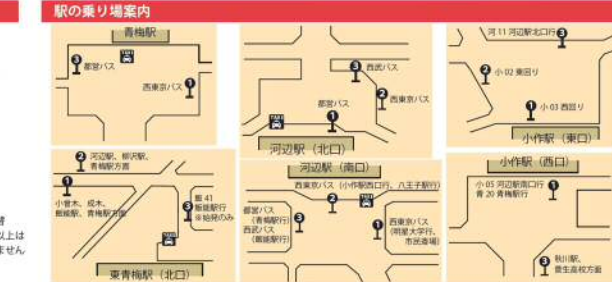


図 バス利用案内のイメージ

バス利用促進や市民意識の改革に有効と考えられるモビリティ・マネジメント(MM)について、居住者を対象としたMM及び転入者を対象としたMMを行う場合を想定して、実施方法や使用ツールの内容等を検討する。

(1) 居住者に対するMM

公共交通に対する地域住民の役割を認識していただくとともに、地域全体で公共交通を支えるマイバス意識を醸成するため、啓発資料を作成して広く配布する。

実施方法は、A-1で作成するバス利用案内と併せて、公共交通利用を啓発する動機づけ冊子と、公共交通を利用した行動プランを自身で考えてもらうためのコミュニケーションアンケート(ハガキ)を配布する。

【動機づけ冊子の内容】

- バス路線の現状
- もしもバスがなかったら(クルマのない人、代替交通手段、地域イメージ 等)
- バス利用の効果(環境、健康、事故 等)
- 公共交通の持続に向けて

【コミュニケーションアンケートの内容】

- バスの利用頻度
- バスの必要性
- バスを利用していない人
 - 動機づけ冊子を見てどう感じたか
 - バスを利用するとしたら、どのような場面が考えられるか、マップを見て考える

【居住者 MM の対象者の例】

- 利用者数を向上させたい路線など、特定路線の沿線居住者をターゲットとして、上記の情報に加えて、対象路線の時刻表や路線図等の詳細情報を配布する。
- サイクル&バスライド等の他の施策実施とあわせて、対象エリア居住者をターゲットとして、上記の情報に加えて、施策実施の案内を配布する。

【バスマップ配布に併せた MM の事例】

結論

- 行動プラン策定を要請したグループでは、しなかったグループよりもバス利用回数が約2割多いという結果となった。
- 公共交通の情報は、ただ単に配布するだけでなく、そこに行動プラン策定を要請するなどのコミュニケーションと合わせて実施することで、さらなる公共交通の利用促進につながる可能性がある。

＜実験群への配布物＞

(1) つくば市バスマップ
(2) 封筒に入れたアンケート依頼状
アンケートハガキ
粗品(ペン)




行動プラン策定の要請

Q2 つくバスについて、√でお答えください。

1) 4月から運行される「つくバス」を使う用事があると聞きますか？	<input type="checkbox"/> 絶対ないと思う <input type="checkbox"/> あるかもしれない <input type="checkbox"/> ある
2) それはどのような用事ですか。 (記入例を参考に教えてください。)	用事: _____ いつ: _____ どこから: _____ どこまで: _____
3) 2)の用事を実行するとき、どの路線を使いますか？ バスマップをみてお答え下さい。	つくバス(北部) _____ タンター(循環) _____ コース _____

出典: 日本モビリティ・マネジメント会議

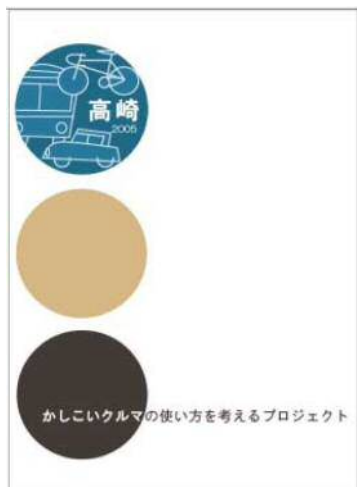
(2) 転入者に対するMM

青梅市への転入者は約4,600人(平成23年度)あり、青梅市内で新たに生活を始める際に、クルマによる移動習慣が形成される前のタイミングで、市内の公共交通に関する情報を提供するとともに、できるだけ公共交通を利用していただくことを呼びかけ、公共交通を利用する習慣を形成してもらおうというものである。

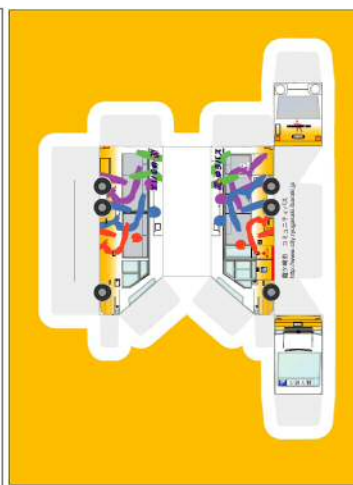
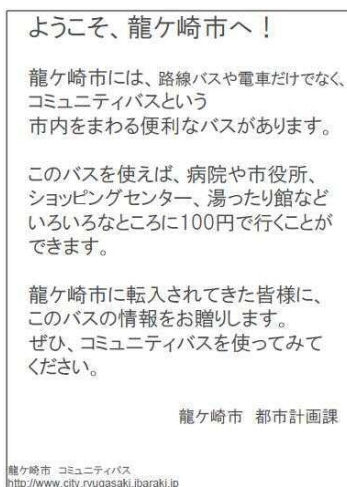
実施方法は、市役所の転入窓口で転入届に来た方を対象として、従来の転入時配布物一式の中に、市内の公共交通を紹介する挨拶状やバス利用案内を加えて配布することで、公共交通に対する認識を持っていただく。

【転入者 MM の配布物の事例】

専用の封筒



挨拶状(裏面はバスクラフト)



バスマップ



バス初心者のためのとっさの一言



バスの乗り方



『すみません、このバスは〇〇に停まりますか？』
どのバスに乗ればいいのか分からないときや、行きたいところにバスが停まるかどうか分からないときは、運転手さんや周りの人に尋ねてみてください。

『この席は空いていますか？』
もし、あなたが荷物しか置いていない席に座りたいと思ったら、このように聞くか席を空けてくれるかもしれません。バスが混んでいるときは、より多くの人が座れるよう、空いている席に荷物を置いたりしないようにしましょう。

『両替はできますか？』
バスの運賃は、おつりがでない場合がほとんどです。小銭を持っていないときは、両替ができるかどうか運転手さんに聞いてみてください。平円札を両替できる機材があることもあります。あらかじめ、小銭を用意しておくとう便利です。

『〇〇で降りたいのですが…』
バスを降りたいときは、ボタンを押して運転手さんに知らせます。降りるところが不安なときは、降りたいバス停をあらかじめ運転手さんに、伝えておくとう便利です。

『すみません、トイレに行きたいのですが…』
路線バスの多くは、トイレが設置されていません。どうしてもトイレに行きたいときは、このように運転手さんに話してみてください。次の停留所で停車してくれるはずです。バスに乗る前に済ませておくのがコツです。

『ありがとうございます！』
バスを降りるとき、運転手さんにひとこと、お言葉になったお礼を言ってみるのも良いかもしれませんね。

出典: 日本モビリティ・マネジメント会議

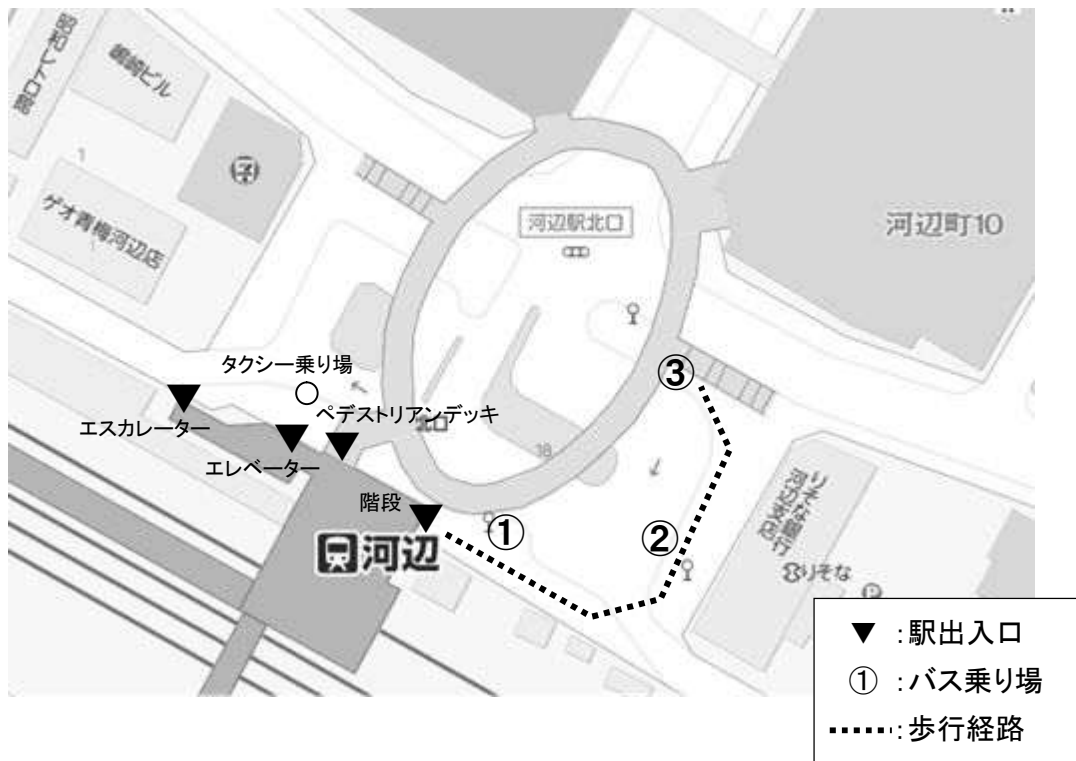
中心市街地の3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)については、広域交通体系と地域交通体系の交通結節点であり、乗継拠点を形成することから、鉄道とバス、バス相互などの円滑な乗継を確保する必要がある。このため、中心市街地3駅における鉄道～バス乗継における課題を整理し、情報面を中心に乗継抵抗を軽減する方策について検討を行う。

(1) 中心市街地3駅における乗継路線の状況

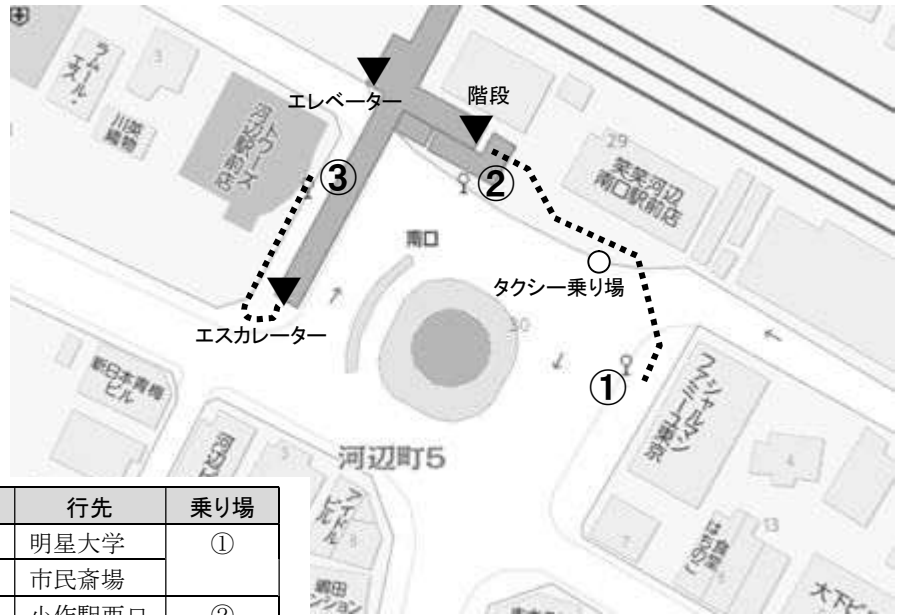
中心市街地3駅において、鉄道との乗継が可能なバス路線は以下のとおりである。

① 河辺駅(北口)

方面	事業者	系統	行先	乗り場
小曾木・成木	都営	梅 74 乙	成木循環	①
		梅 76 乙	上成木	
梅 77 甲		裏宿町		
梅 77 甲折返		塩船循環		
大門・青梅	西東京	河 11	小作駅東口	②
		河 10	青梅看護専門学校	
大門・今井	西武	入市 32	入間市駅	③



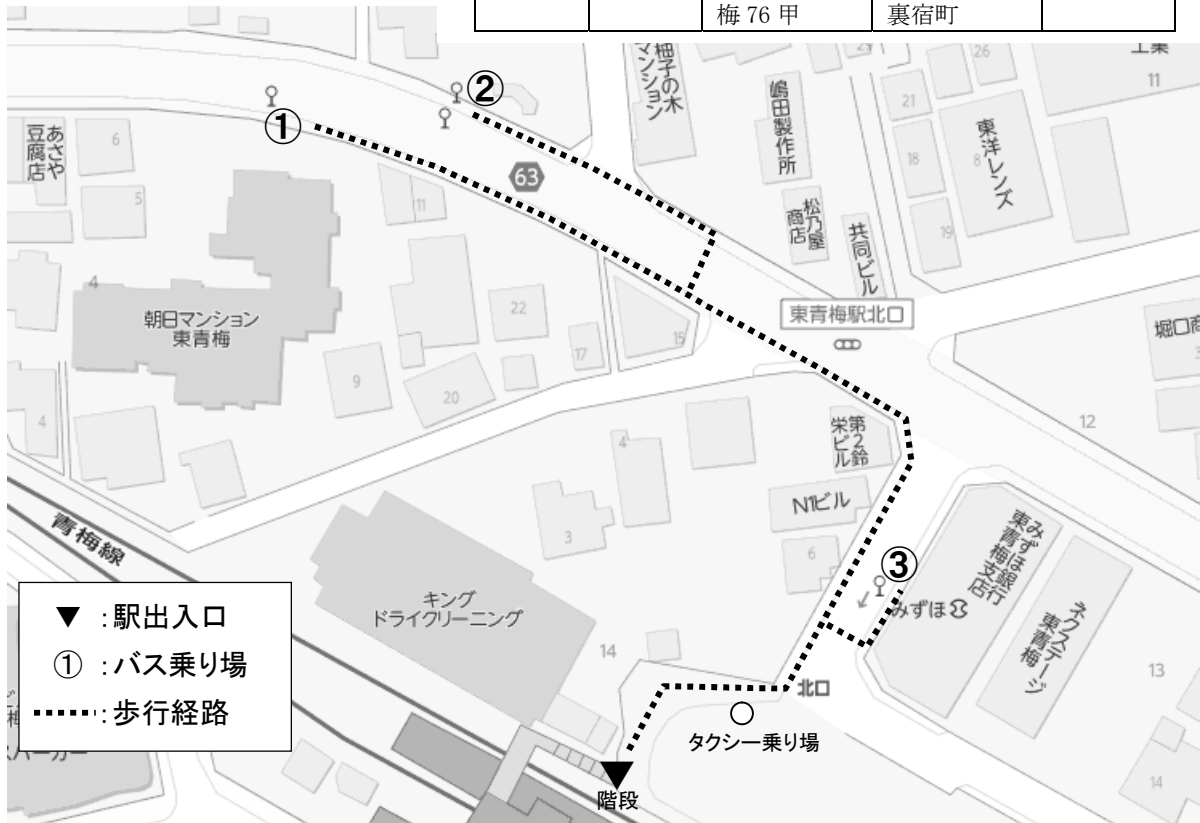
② 河辺駅(南口)



方面	事業者	系統	行先	乗り場
長淵	西東京	河 13	明星大学	①
		河 14	市民斎場	
		小 05	小作駅西口	②
		ライナー	八王子駅	
小曾木	西武	飯 41	飯能駅	③
青梅	都営	梅 77 丁	青梅駅	

③ 東青梅駅(北口)

方面	事業者	系統	行先	乗り場	
小曾木 ・成木	都営	梅 74 甲・乙	成木循環	①	
		梅 76 甲・乙	上成木		
河辺	西武	飯 41	飯能駅	①・始発③	
		都営	梅 74 乙		河辺駅北口
			梅 76 乙		河辺駅北口
青梅	都営	梅 70	柳沢駅	②	
		飯 41	河辺駅南口		
青梅	都営	梅 74 甲	裏宿町	③	
		梅 76 甲	裏宿町		



④ 東青梅駅(南口)



方面	事業者	系統	行先	乗り場
青梅	都営	梅 74 甲	裏宿町	①
		梅 76 甲	裏宿町	
		梅 77 丁	青梅駅	
小曾木 ・成木	都営	梅 74 甲	成木循環	②
		梅 76 甲	上成木	
河辺	都営	梅 77 丁	河辺駅南口	②
長淵	西東京	河 14	市民斎場	

⑤ 青梅駅

方面	事業者	系統	行先	乗り場
長淵	西東京	青 20	小作駅西口	①
梅郷	都営	梅 76 丙	吉野	③
		梅 01	玉堂美術館	
長淵	都営	梅 77 乙	駒木町循環	③
		梅 77 丙	東青梅駅南口	
青梅	都営	梅 74 甲	裏宿町	③
		梅 76 甲	裏宿町	
		梅 77 甲	裏宿町	
		梅 70	青梅車庫	
小曾木・成木	都営	梅 74 甲	成木循環	③
		梅 76 甲	上成木	
河辺	都営	梅 70	柳沢駅	③
		梅 77 丁	河辺駅南口	
大門	都営	梅 77 甲	河辺駅北口	③



▼ : 駅出入口
 ① : バス乗り場
: 歩行経路

(2) 中心市街地3駅における乗継移動のチェック

鉄道と乗継可能なバス路線との間の移動経路の現状について、情報提供に関するチェックを行った。

場所	チェック項目	河辺駅(北口)	河辺駅(南口)	東青梅駅(北口)	東青梅駅(南口)	青梅駅
改札口	バスターミナルへの方向を示す案内はあるか？	北口、南口方向ともバス乗り場の表示あり ① 詳細案内はなし		北口方向にはバス乗り場の表示なし 南口方向にはバス乗り場の表示あり 詳細案内はなし ⑥		案内はないが、駅出入口とバスターミナルがそれぞれ1箇所ずつ直結しているため問題ない
	バスターミナルが複数の場合、どのバスターミナルが、どの方面へ向かうバスが発着するか、わかる案内はあるか？					
	バスターミナルを発着するバスの詳細案内はあるか？ (目的地、路線図、行先、系統番号、乗り場位置、時刻表、先発情報)					
通路	バスターミナルへの方向を示す案内はあるか？	階段、エスカレーター、ペデストリアンデッキの分岐点でどちらか迷う ②	主要な行先について表示あり ③			
	方向案内が途中で途切れて迷うことはないか？					
	方向案内の色や表記は統一されているか？					
	エレベーターの位置等、バリアフリー案内はあるか？					
駅前広場	バスターミナルを発着するバスの詳細案内はあるか？ (目的地、路線図、行先、系統番号、乗り場位置、時刻表、先発情報)	事業者別の乗場案内はあるが行先等の案内はない ④	バス案内表示はない ⑤	バス案内表示はない ⑦	バス案内表示があり、北口も含めて表示されている ⑧	バス案内表示あり (乗り場、系統番号、行先、経路地、事業者、位置図) ⑨
	他のバスターミナルを発着するバスの案内はあるか？					
各乗り場	その乗り場から出発するバスの案内はあるか？ (行先、系統番号、系統図、時刻表、先発情報)	各バス停の情報については概ね問題なし				
	系統番号は統一化されているか？					
バス車両	バス乗り場に記載されている行先・経路地の名称と、バスの方向幕(前方・側方)の記載は一致しているか？					

チェック項目出典:「公共交通のシームレス化に向けた乗継案内情報提供等に関する調査」平成24年3月/国土交通省関東運輸局

- ①河辺駅[改札口]の案内
→北口・南口にバス乗り場の表示あり



- ②河辺駅[北口]方向の通路
→バス乗り場案内がなく、どちらに進むか不明
右:階段
直進:ペDESTリアンデッキ
左:エスカレーター・エレベーター



- ③河辺駅[南口]方向の通路
→明星大学行と青梅駅行のみ表示
小作駅行、市民斎場行、飯能駅行なし



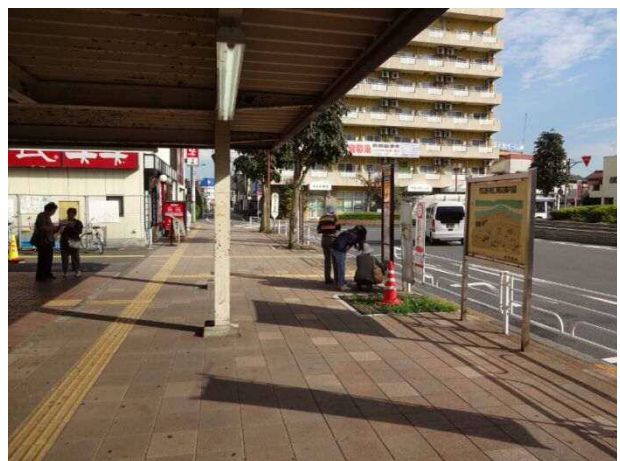
- ④河辺駅[北口]ペDESTリアンデッキ上の案内
→バス事業者と乗り場のみで行先等は記載なし



- ④河辺駅[北口]駅前広場
→北口・南口ともバス案内はない



- ⑤河辺駅[南口]駅前広場



⑥東青梅駅[改札口]の案内

→北口にはバス乗り場の表示がない



⑦東青梅駅[北口]駅前

→バス乗り場は離れているがバス案内はない



⑧東青梅駅[南口]駅前広場のバス案内

→北口・南口両側の乗り場を表示



⑨青梅駅駅前広場のバス案内



(3) 中心市街地3駅における乗継情報提供の検討

① 駅前広場におけるバス案内の設置

バス停に行く前のバス案内には以下のような機能があると考えられるが、中心市街地3駅ではバス停まで行かないと路線図や時刻表などの詳細情報の把握が難しい。

【バス案内の機能】

- バス利用者が乗るべきバスを選定して、乗車するまでの誘導案内
- バス停まで行かなくても事前に情報を得ることで、バス時刻に合わせて買物や用事を済ませられるなど、行動の幅を広げるための支援
- バス利用者以外の通行者に対してもバス路線の存在をPRする効果があり、バス路線の認知度を高めバス利用のきっかけづくり

河辺駅北口や東青梅駅北口は駅前に商業施設があり、改札口からバス乗り場まで距離があることから、鉄道を降りてから一括してバスの情報を把握できるバス案内(路線図、行先、乗り場、時刻表等)の設置が望まれる。

② バス運行情報表示機の整備

携帯電話やパソコンによるバスの運行情報提供に関しては概ね整備されつつあるが、これらの機器を持たない高齢者にとっては利用することができない。このため、バスの到着予想時刻や次の発車案内など、バスの運行状況や乗継情報をリアルタイムに表示するバス運行情報表示機等の整備を促進していく。

③ 公共交通マップによる乗継情報の提供

中心市街地3駅における乗継情報提供については、公共交通マップにも乗継に必要な情報(乗り場、時刻、利用方法等)を掲載して、駅や主要施設での配布、あるいはウェブでの閲覧など広く事前情報の提供を行うことが望まれる。

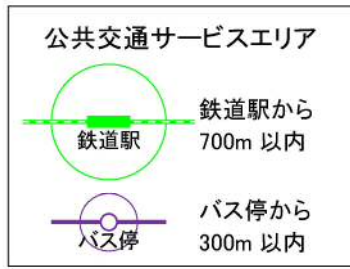
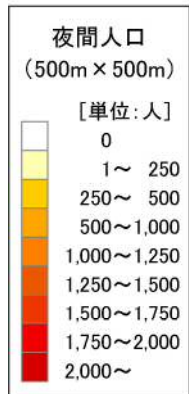
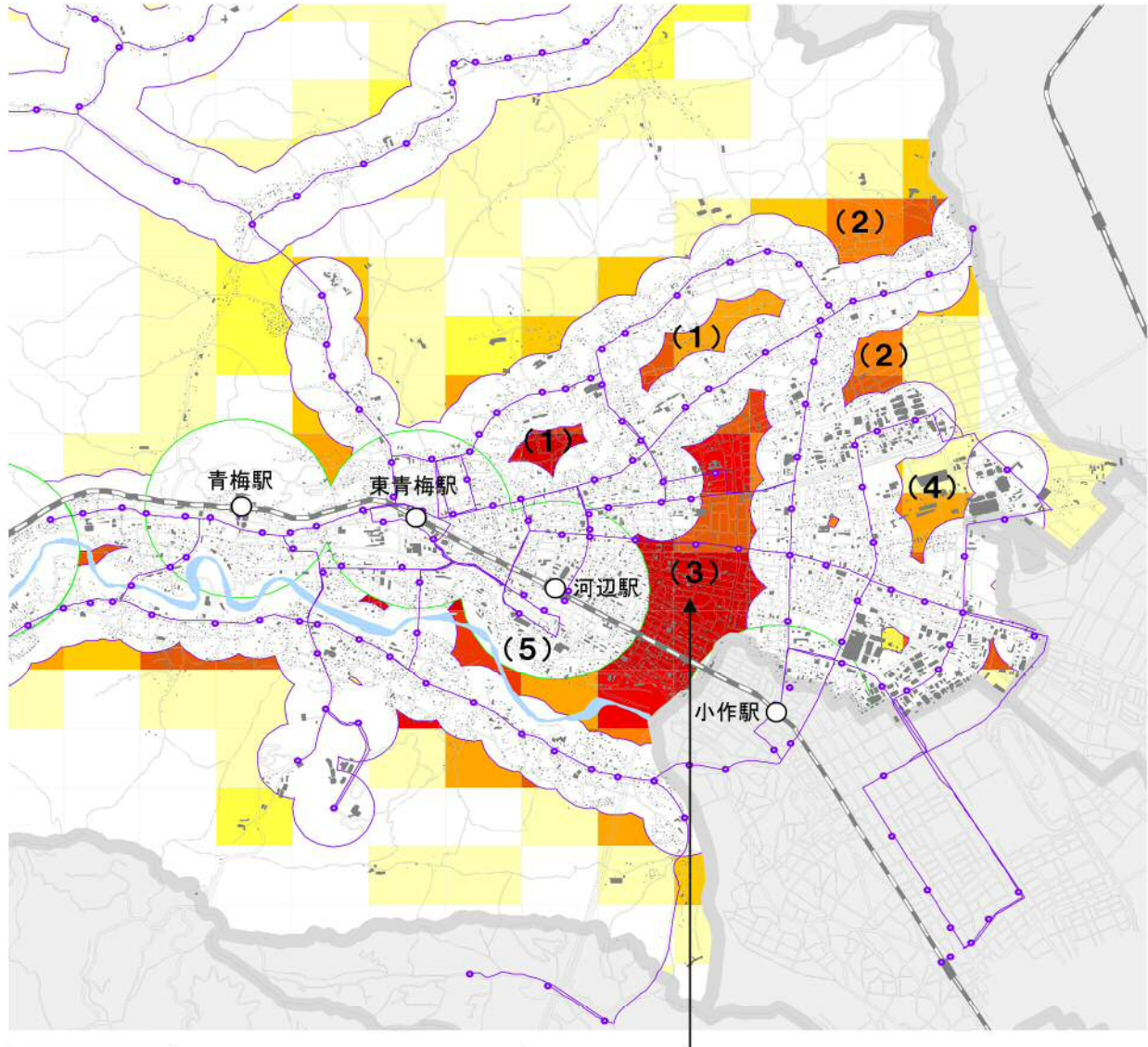
これにより、現状でバスを利用している人の利便性を高めるとともに、バスを利用していない人に対してもバス利用のきっかけとなる情報を提供していく。

④ バス情報問い合わせ先のPR

バスを利用していない人や普段とは違う路線を利用する際など、目的地のバス停名が不明で、小学校などの施設を乗務員に尋ねている場合もみうけられる。

様々な不明点や個別に対応した詳細情報については、バス路線や沿線の知識を持つ人による案内ができるように、バス事業者の電話による問い合わせ窓口について、PRしていくことが考えられる。

B-1 市街地部の公共交通空白地域の解消



- 本地区は梅 70 と河 10・小 07・小 08 が運行されている。
- 梅 70 は本地区の最寄駅である河辺駅や小作駅に結節しておらず、公共交通の基本的考え方に適合していない。
- 河 10・小 07・小 08 は早朝深夜のみの運行で、日中は運行されていない。
- このため、本地区は公共交通不便地域と考えて、公共交通空白地域の検討対象に含めることとした。

図 サービス圏域による公共交通空白地域

(1)大門地区・(2)今井地区

本地区は道路が狭小でバスの乗り入れは困難であるが、バス停からは少し離れた地区となっている。地形的には概ね平坦であることから、バス停までの徒歩アクセスを補完する手段として、自転車アクセス(サイクル&バスライドシステム)を検討する。

【検討方針】

- 鉄道駅に近い地域では、直接自転車で鉄道駅まで向かうことができるため、鉄道駅から離れた(1)(2)の地域を対象に検討する。
- サイクル&バスライドシステムのバス停は、最寄鉄道駅への迂回を小さくするため、公共交通空白地域と最寄鉄道駅を結ぶ方向において選定する。
- 駐輪施設は既存ストックの活用を考え、バス停近くの公共施設の利用を検討する。

【サイクル&バスライドの候補地】

①「今井市民センター前」バス停(西武バス:河辺駅北口・入間市駅)

- 今井市民センター(図書館・体育館)との連携を図る。
- 施設に付属する既存の駐輪場の活用が考えられるが、バス停から60m離れているため、可能であればバス停付近のスペースや駐車場の活用も考えられる。

②「霞橋」バス停(都営バス:河辺駅北口・青梅駅、西東京バス:河辺駅北口・小作駅東口)

- 大門第2運動広場との連携を図る。
- 付属の駐輪施設がないことから、施設内に駐輪施設を設置する必要がある。

③「今井三丁目」バス停(西東京バス:小作駅東口)

- 今井三丁目運動広場との連携を図る。
- 付属の駐輪施設がないことから、施設脇のスペースを活用するなどして、駐輪施設を設置する必要がある。

【運用上の留意点】

- 既存の駐輪施設を活用する場合は、施設利用者とバス利用者の必要台数を確保し、混乱が生じないように両利用者のすみわけが必要である。(場合によっては、バス利用者の事前登録制も考えられる)
- 駐輪施設とバス停が離れている場合、バス停の位置やバスの時刻表を駐輪施設に掲示するなど、バス停まで行かなくても情報が入手できるように配慮する。
- 当初はサイクル&バスライドを実験的に運用して、利用状況やアンケート(居住地、事前手段、利用頻度、評価、今後の意向等)により効果を計り、必要に応じて拡大を図る。

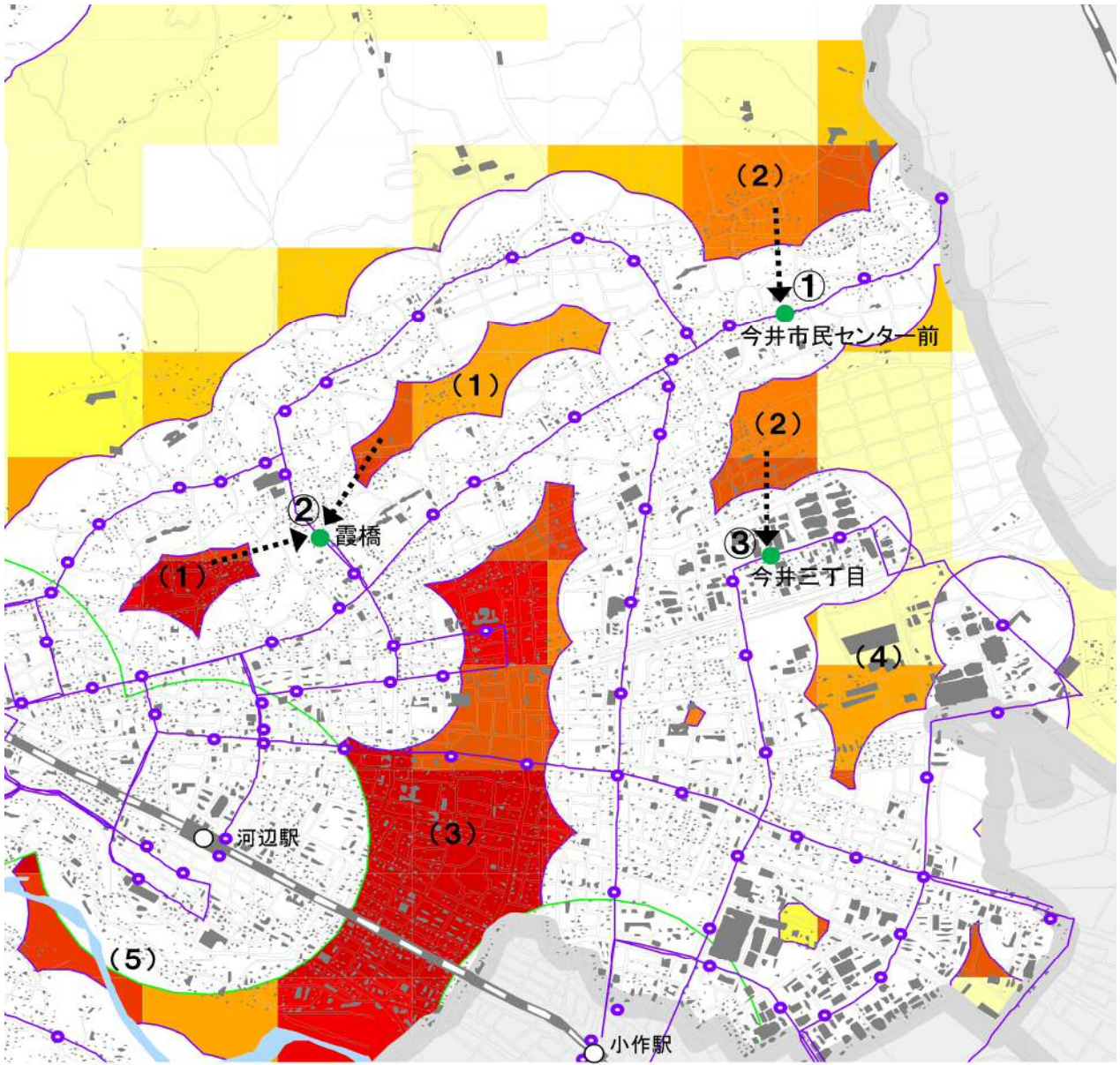


図 サイクル&バスライドの候補地

【駐輪施設のイメージ】

ワイヤーロックがかけられる固定柵や自転車ラックの設置



①「今井市民センター前」バス停



既存駐輪場(約 30 台)



駐車場(17 台)



「今井市民センター前」バス停

スペース



図「今井市民センター前」バス停周辺図

②「霞橋」バス停

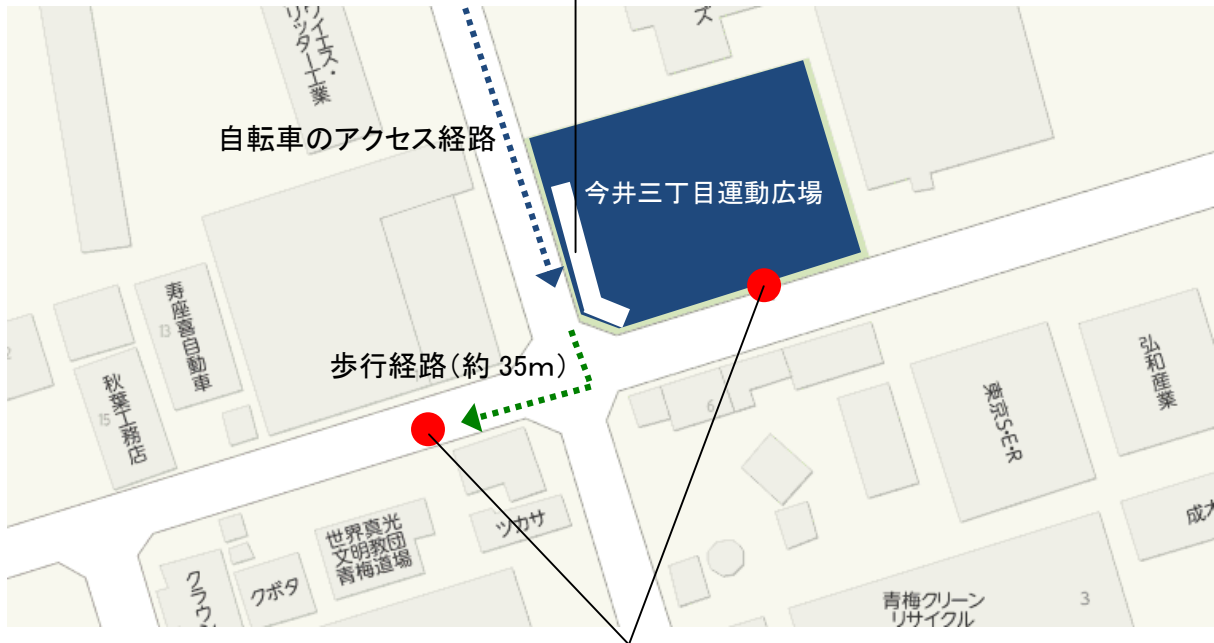


図「霞橋」バス停周辺図

③「今井三丁目」バス停



駐輪場所として活用が考えられる施設脇のスペース(20台程度)



「今井三丁目」バス停



図「今井三丁目」バス停周辺図

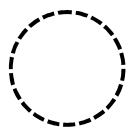
(3) 河辺地区

本地区は西東京バス河11(河辺駅北口～塩船観音入口～小作駅東口)に囲まれている地区で、市街地においては最も大きい公共交通空白地域となっている。空白地域の幅が500～600mあり、周辺のバスサービス圏と大きく重ならないことから、地域住民のニーズを踏まえながら新規路線による空白地域解消の検討を行い、新規路線の開設を促す。

【検討項目】

- 運行経路やサービス形態
- 利用者数の想定

半径300m



(4) 新町地区

本地区は西東京バス小02(小作駅東口～三ツ原循環～小作駅東口)に囲まれている地区で、一部経路の変更により公共交通空白地域へ対応することが考えられることから、可能性の検討を行い、経路の変更を働きかける。

- 小02の物見塚→三ツ原工業会館は既存バス停がないため、経路変更とバス停新設のみで対応可能と考えられる。
- 市民アンケートでは少数ながら、自由意見の中でカインズホームへの利用希望がみられ、商業施設へのバス利用が増加すれば利用促進にもつながる。

【検討項目】

- 道路幅員、その他安全上の制約



(5)河辺下地区

本地区は道路が狭小なことから、現状では車両制限令の制限(車幅 \leq (車道幅員 -0.5m)/2)によりバス路線が開設できない状況にあり、現在、河14の小型バス(車幅 $=2.08\text{m}$)が乗り入れられるように、道路環境改善を検討しているところである。

今後、道路改良が思うように進展しない場合は、他の方策を検討していく必要がある。



(1) 本制度の適用の範囲

本制度を用いて、新たな交通を導入する場合の適用範囲は、次の通りである。

① 地域住民による主体的な取り組みであること

地域公共交通は、これまでは交通事業者が独自にサービスを提供してきたものであるが、利用者の減少により事業者が単独で維持し続けることが難しくなっている。また、限りある財源の中、行政が赤字路線のすべてを維持し続けることも困難である。今後は、公共交通は「地域の財産」であるという意識のもとに、地域住民(バスを利用しない人も含めて)、行政、交通事業者で責任を分かち合いながら維持していく必要がある。

地域公共交通の検討は、地域の実情を最もよく知る地域住民が主体的に取り組むことにより、地域のニーズと合致した公共交通を導入できるとともに、自分たちの地域公共交通として守り育てていく意識や持続性が高まることが期待される。また、交通事業者等が提案する路線についても、導入計画時から地域住民を交えて検討していくことで意向が反映しやすくなり、地域公共交通を守り育てる気運が醸成され、交通事業者だけで取り組むより持続性が高くなることが期待される。

このため、関係する地域の住民を主体とする検討体制を構築し、専門的・技術的なことは行政や事業者、専門家等のサポートを受けながら、地域住民が主体的に取り組むことができることが、本制度の適用条件となる。

② 生活交通の問題改善に寄与する地域

対象地域は青梅市全域であるが、その中でも公共交通空白地域(空間的)や不便地域(時間的)など、生活交通に関する問題が存在する地域で、地域公共交通の導入により、それらの問題が改善される地域を対象とする。

検討する地域公共交通は、広く地域住民のニーズを把握し、地域の誰もが利用できるものであることとし、地域公共交通の導入が、快適で利用しやすい交通環境の整備にとどまらず、地域全体の活性化が図られ、市民生活の向上に貢献するものであることとする。

③ 既存の公共交通との競合回避

新たに公共交通を導入した結果、既存の公共交通の利用者を奪うことになると、既存路線の方の運営に影響を及ぼすことになるため、新規導入に当たっては既存路線との競合に十分配慮する必要がある。

このため、新規導入を検討する地域公共交通については、原則として既存の公共交通路線と競合しないことを適用範囲とする。

【既存路線と競合しない例】

- 既存路線からある程度以上離れている
- 既存路線にアクセスする上で著しい高低差等の地形的制約がある
- 既存路線の運行時間帯と異なる
- 既存路線のサービス方向と異なる など

(2)適用範囲とする交通システム

① 交通システムの種類

本制度の適用範囲とする交通システムとしては、以下のような交通システムがあり、また、その運営・運行方法には様々なバリエーションがあることより、地域のニーズや実情に適した交通システムを検討していく必要がある。

表 地域公共交通の種類

交通システム	運行主体	道路運送法 手続	運行形態	車両定員
路線バス	バス事業者	第4条許可	定時定路線型	大型:70人前後 中型:50人前後 小型:30人前後
乗合タクシー	タクシー事業者	第4条許可	定時定路線型 デマンド型	ワンボックス: 10人以下 セダン:5人以下
自家用有償旅客運送 (過疎地有償運送)	NPO法人等	第79条登録		
自家用車	自治会等	不要		

(3)各主体の役割

本制度を活用して持続可能な地域交通を実現するためには、「行政」「市民」及び「事業者」が、計画⇒運営⇒運行の各段階において、それぞれの役割を担いながら、連携・協働していくことが重要である。

そのため、各主体の役割分担は、次のように考える。

□ 行政

- ・住民が活動しやすい環境づくり
- ・安全運行や利用促進のための情報提供や技術的支援
- ・協議会や公共交通を持続していくための財政的な支援

□ 住民

- ・地域住民の要望の確認
- ・地域住民による主体的な取り組み
- ・地域公共交通を自ら利用して行く取り組み

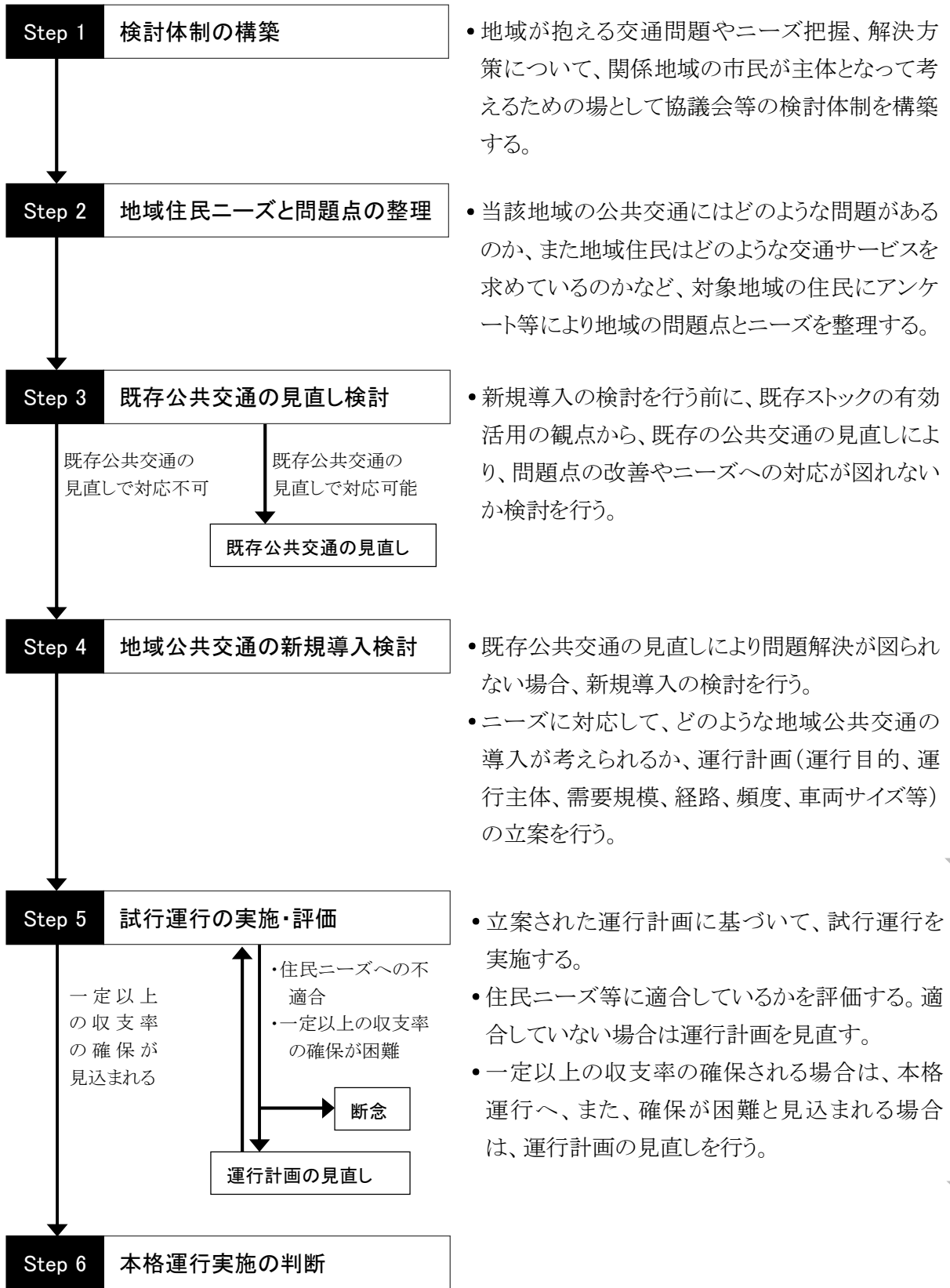
□ 事業者

- ・安全第一と快適な交通サービスの提供
- ・地域住民との協力関係の構築
- ・住民ニーズに適応した交通サービスの改善

(4) 取り組み手順

地域公共交通の新規導入に取り組む標準的な手順として、以下の流れを考える。

概ねの
タイムスケジュール



1
年
間
程
度

2
〜
4
年
間
程
度

以
降

(5)各ステップの検討内容

各ステップの標準的な検討内容を以下に示す。これらの作業は、基本的には地域住民が中心となって行っていたり、必要に応じて行政や事業者が支援を行う。

① Step1: 検討体制の構築

地域が抱える公共交通の問題を検討していくために、地域住民が中心となって、地域住民、行政、事業者が連携・協働し検討していくための場としての協議会等を設置する。

協議会等の構成は、次のように考える。

【協議会等の構成(案)】

- ・地域住民代表
- ・青梅市担当・関連部署
- ・交通事業者
- ・道路・交通管理者

また、必要に応じて以下のような者も考えられる。

- ・商業関係者
- ・学識経験者・専門家 等

② Step2: 地域住民ニーズと問題点の整理

地域の現在の地域公共交通のサービスレベルと住民ニーズを整理し、サービスレベルとニーズが適合しているかを確認して問題点を整理するため、以下の手順で進める。

1) 地域住民ニーズの把握

地域住民のニーズを把握するためには、地域住民を対象としたアンケート調査やグループヒアリングなどを実施し、生活交通の状況(移動の起終点、移動の目的や時間帯、利用交通手段、利用頻度等)や地域交通に対するニーズ(目的地、時間帯、運賃等)を把握する。

2) 地域交通の問題点の整理

現在の地域交通のサービス状況を整理し、把握された地域住民ニーズと対応することにより、地域交通の問題点を整理する。

③ Step3: 既存公共交通の見直し検討

既存の地域交通が地域のニーズに合致しない場合は、地域住民のニーズに合致するように、以下の手順で見直しする。

1) 既存の地域交通の見直し案の検討

対象地域に既存の地域交通がある場合には、まず、当該交通が地域住民ニーズに適合するように、運行計画(ルート、ダイヤ、バス停、運賃等)を地域住民が中心となって見直す。

2) 見直し案の協議

見直した運行計画案に関して事業者へ検討を依頼し、地域住民、行政、事業者の三者で検討し、問題等があればさらに運行計画の見直しを行う。

④ Step4: 地域公共交通の新規導入検討

地域に既存の地域交通がない場合や、Step3 で住民ニーズ等に合致する見直し案が作成できない場合には、新たな交通システムの新規導入について、以下の手順で検討する。

1) 運行目的、運行方針の検討

地域住民ニーズを踏まえて、新規に導入する交通システムの運行目的・運行方針を検討する。

検討に際しては、生活交通の移動目的、移動時間帯、目的地など対象を絞り込んで検討することが必要となる。

2) 新規導入交通システムの選択

上記の運行目的・運行方針を踏まえ、対象地域に適合する交通システムを検討する。

検討に際しては、次に示す各交通システムの特徴を考慮して、利便性、効率性の高い交通システムを選択することが必要である。

表 代表的な交通システムの特徴

	乗合バス (定時・定路線型)	乗合タクシー (定時・定路線型)	乗合タクシー (デマンド型)
事前予約の必要性	・事前の予約は必要なし		・事前の予約が必ず必要
ドア・トゥ・ドア性	・停留所まで出て行く必要がある		・乗降地点を細かく設定できる
地域のカバー性	・運行ルート沿線しかカバーできない		・乗降地点の設定によっては面的にカバーすることができる
速達性	・速達性は高い		・迂回することもあるため目的地までは時間が掛かる場合がある
定員	・小型バス等で運行するので乗れない場合はほとんどない	・セダンやワゴン車などで運行するので、乗れない場合が発生することもある	
乗り継ぎ性	・運行ルート沿線以外の目的地に行くためには、乗り継ぐ必要がある		・運行区域以外に行く場合は乗り継ぎが必要となる
定時性	・ダイヤどおりに運行するため定時性は高い		・利用者が多い場合、目的地への到着に時間がかかることが多い
運賃	・比較的安くできる		・3つの中で最も運賃は高くなる
初期導入費	・ほとんどかからない		・予約システムが必要となる場合がある
運行経費	・比較的高い	・比較的安い	
既存の公共交通機関への影響	・既存の公共交通機関への影響は少ない		・運行区域内ではバス・タクシーとの競合が高く、影響は大きい

3) 運行計画案の作成

選択した交通システムについて、運行主体・運行計画案を作成する。

運行主体の検討に際しては、地域内や近接した地域に、どのような種類の運行事業者が存在するのかを把握し、運行経費についても十分把握しておくことが重要である。

また、運行計画については、以下の項目について検討することが必要である。

- ・運行ルート、停留所の位置
- ・運行日数
- ・運行ダイヤ
- ・運行車両
- ・運賃、收受方法 等

なお、運行ルート、停留所位置については、道路幅員、道路形状等によって運行できない場合があるため、事業者等の専門家から技術的なアドバイスを受ける必要がある。

さらに、運行計画案の有用性、妥当性を評価するための目標を設定することも重要である。

⑤ Step5: 試行運行の実施・評価

導入交通運行計画案に基づき、検討した運行計画案の地域住民ニーズへの対応性や、地域交通システムの採算性などについて検証・評価するため、以下の手順等で試行運行を実施する。

また、新たな交通システムは、その利用者の定着まで時間を要することより、試行運行は2～4年間程度の間実施し、各年ごとに試行運行の評価を行い、問題点等を整理し運行計画を見直す。

なお、試行運行計画の中で利用者数や収支率の最低ラインを設定し、それを下回る場合は試行運行計画の大幅な見直しや中止もありうる。

1) 試行運行の実施

運行計画案に基づき、交通事業者等へ運行を委託し、試行運行を行う。また、試行運行に伴い、利用者や地域住民の意向・満足状況や利用状況などについて検証調査を実施する。

2) 試行運行の評価

試行運行の実施結果について、地域住民ニーズへの対応性や、地域交通システムの採算性などについて評価する。

評価の視点としては、次のように考えられる。

- ・運行目的と利用特性の対応性
- ・運行システムの有用性
- ・地域住民ニーズへの対応性
- ・地域コミュニティ・まちづくり等への影響
- ・採算性 等

⑥ Step6: 本格運行実施の判断

試行運行の評価結果を受け、本格運行の実施を判断する。

本格運行に移行するための必要条件としては、効率性の視点からの評価を達成することが必要であり、後述するC-1の施策(地域公共交通の確保・維持支援策)の継続運行路線と同様の収支率40%を達成することとする。

なお、新規導入を検討する交通システムのうち、特に公共交通がなければ自立した生活維持が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い公共交通の採算確保が著しく困難と考えられる公共交通空白地域)の交通システムについては、上記の収支率を確保することは困難であり、シビルミニマムの観点から、収支率を20%以上とする。

また、公共交通システムとして収支率の達成が見込めない地域については、地域特性に対応した方策(タクシー券配布等)を別途検討する。

(6)費用負担




本制度の適用によって生じる費用負担については、以下のように考える。

表 費用負担の考え方

	協議会等の運営・開催	試行運行
既存路線の見直し	行政が費用を負担	既存路線運営の範囲内で対応いただく
新規導入	行政が費用を負担	行政または事業者が費用を負担

また、費用負担については、利用者や行政の他、地域の関係主体による費用負担や介護施設等が保有する車両の活用なども視野に入れて、あわせて可能性を検討する。

表 地域の関係主体による費用負担の事例

事例名	種類	事例の概要
坪沼乗合タクシー (仙台市) 	住民による会費	<ul style="list-style-type: none"> 運営主体は住民組織「坪沼乗合タクシー運営協議会」 利用者は登録制。1世帯あたり年間1,500円の登録料を負担 約200,000円を基金として積立(住民558名(132世帯)が登録) 仙台市は坪沼乗合タクシー運営協議会に対して、乗合タクシーの運行欠損への補助を実施
生活バスよっかいち (四日市市) 	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> 運営主体は地域住民が設立した「NPO法人生活バス四日市」 運行経費は運賃収入(約10万円/月)、市の補助金(30万円/月)、沿線企業(スーパーや病院等)の協賛(約50万円/月) 定期券は応援券と呼ばれ、1口で2枚配布、家族間で使い回し可 応援券には「バス運行に対する地域住民による協賛」という意味があり、バスをあまり利用しなくても、購入することで資金面を支援
江戸バス (中央区) 	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> 協賛額に応じて6コースのPRメニューを用意 6コースは以下のメニューの組み合わせになっている(ラッピングバス、企業名を車体外に表示、バス停ネーミングライツ、企業名を車内液晶に表示、マップに企業名を表示、個人向け1か年定期券)

C-1 公共負担の効果的な活用

(1) 確保・維持の基本的考え方

青梅市の公共交通の確保・維持に対する基本的考え方は、次のように考える。

○ PDCAによる継続的な評価が可能なスキーム

→ 持続可能な青梅市の公共交通体系を構築するため、PDCAサイクルを活用して、より効率的な公共交通網の改善を図る。

なお、原則として、この3年間については、事業者は路線を維持していく。(本制度を活用しない場合も選択できる)

○ 透明性・公平性を備えた公的負担ルールによる公共交通網の維持・確保

→ 公的財源を活用するため、透明性、公平性を備えた公的負担ルールが求められる。そのため、各事業者が国等に提出している共通の資料を基に算定を行うとともに、各事業者間での公平性を考慮した負担ルールを作成し負担額を算定する。

○ 各主体の役割の明確化とインセンティブを備えた公的負担ルールの構築

→ PDCAサイクルによるより効率的な運行を実現するために、各主体(事業者、行政、利用者)のPDCAにおける役割を明確にするとともに、改善等に対してインセンティブが働く公的負担ルールを構築する。

○ これまでの公的負担額を大きく上回らない公的補助

→ 青梅市の公共交通機関に対する公的補助額は、都内で最も多くなっており、持続可能な公共交通体系を構築するためには、これまで並みの公的補助額を上限として考えていくことが必要である。

(2) 個別系統の評価の考え方

個別系統の評価は、以下の3つの視点から行う。

① 採算性

持続可能な公共交通を検討する上で最も重要な視点であり、これを基本に考える。

指標としては、収支率(=運送収入/想定運行経費)とし、また、公平性の観点から、事業者ごとの運行原価は考慮せず、同一の原価により算出する。

② 市民生活への影響度

系統の大幅な減便や廃止等による市民生活への影響度を考慮する。

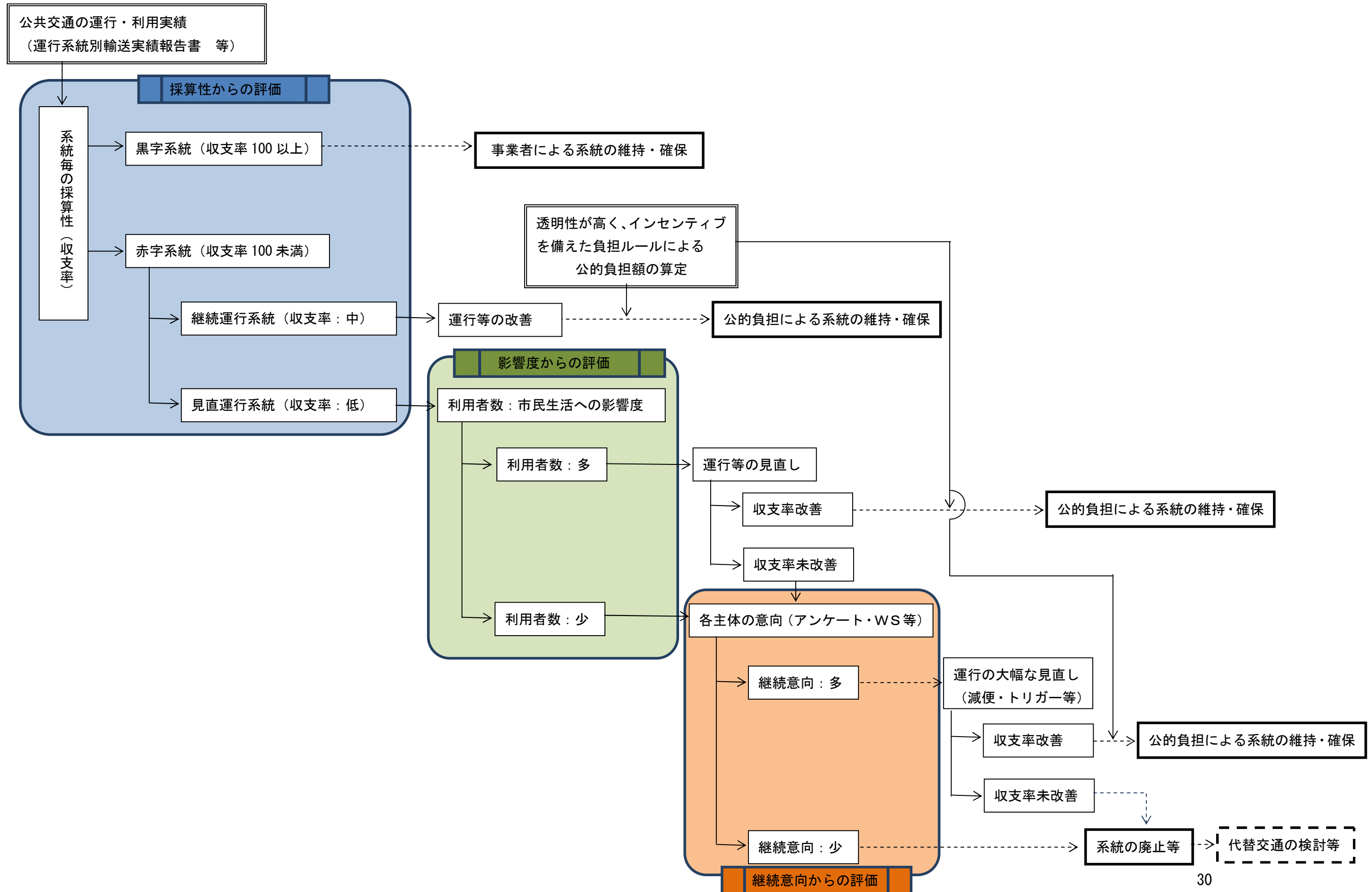
指標としては、平均乗車密度を用いる。

③ 各主体の意向

系統の維持・継続に対する各主体の意向について把握し、十分に考慮する。

(3) 公共交通の確保・維持スキームのイメージ

上記の基本的考え方を踏まえて、青梅市における公共交通の確保・維持スキームは次のように考えたい。



(4)実施手順

以下に公共交通の確保・維持スキームの実施手順を示す。

なお、以下の具体的な条件については、今後の関係主体間の協議・調整により変更もあり得る。

① PDCAサイクルの考え方

PDCAサイクルとしては、以下のような3年間のサイクルを考える。

時期		運行内容	協議会の検討内容等
1 年 目	第1四半期	現行サービス	評価、改善・改変計画の検討
	第2四半期		
	第3四半期	改編・維持	
	第4四半期		
2 年 目	第1四半期		利用状況のチェック、軽微な改善計画の検討
	第2四半期		
	第3四半期	改善サービス(1)	
	第4四半期		
3 年 目	第1四半期		利用状況のチェック、軽微な改善計画の検討
	第2四半期		
	第3四半期	改善サービス(2)	
	第4四半期		
次 期	第1四半期		評価、改善・改変計画の検討
	第2四半期		
	第3四半期	改編・維持	
	第4四半期		

② 収支率の算定方法

1) 収支率の算定式

採算性の検討に用いる収支率は、下式によって算定する。

$$\text{収支率(\%)} = \text{年間運送収入(円)} \div \text{年間想定運行経費(円)}$$

・年間運送収入:前年度の「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の運送収入

・年間想定運行経費

乗合バス:前年度の「ブロック別実車走行キロ当たりの原価」(毎年9~10月頃公表)

×「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の実車走行キロ

乗合タクシー等:実際の運行委託費等

(運行委託契約の内容や委託形態等により原価が大きく異なるため)

※系統別に分割されていない場合は、事業者が手持ちデータ等により、系統別に按分した数値を提出する。(今回の検討では、昨年度実施した利用状況調査結果を用いて按分した。)

2) 乗合バスの実車走行キロ当たりの原価

乗合バスの運行経費の算定にあたっては、下表に示すように民営と公営では約 1.6 倍と大きな原価の差がみられるものの(武蔵・相模の民営:497.80 円/km に対して、京浜の公営は 792.43 円/km)、その内訳をみてみると、人件費での乖離が大きく(約 1.8 倍)になっており、そのため人件費を除いた場合には 1.29 倍と乖離は小さくなる。

また、国の地域公共交通確保維持事業の補助金算定においても、事業者の実車走行キロ当たり経常費用が地域のキロ当たり標準経常費用を上回る場合は、地域キロ当たり標準経常費用を適用している。

以上のことから、各系統の採算性(収支率)の算定にあたっては、事業者間の公平性の観点から、青梅市(バス系統)が存する武蔵・相模ブロックの標準原価を適用する。

表 武蔵・相模及び京浜ブロックの実車走行キロ当たりの原価(平成 22 年度)

		人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利子	諸経費	計	除く人件費
武蔵・相模	民営	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80	213.60
	公営	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.89	497.80	213.60
京浜	民営	360.47	40.12	16.63	46.26	2.22	149.40	615.10	254.63
	公営	517.48	40.25	14.61	51.46	4.93	163.70	792.43	274.95
	計	419.02	40.17	15.88	48.2	3.23	154.73	681.23	262.21
京浜:公/武相:民		1.82	1.07	0.84	1.20	1.75	1.45	1.59	1.29

③ 収支率による路線の仕分け基準

算定された収支率より、路線を以下の3つに仕分けする。

- ・黒字系統:収支率が 100%以上の路線
 - 事業者により、今後も系統の維持を行い、公的負担の対象外とする系統
- ・継続運行系統:収支率が 40%以上(青梅市内の路線バスの平均は 63.7%)の赤字路線
 - 運行計画などの改善を図るとともに、公的負担により維持していく系統。
- ・見直運行系統:収支率が 40%未満の赤字路線
 - 大幅な運行計画の見直しを行い、住民の意向や利用状況を監視しながら、改善が見られない場合には、廃止等を検討することが必要な系統。

なお、新規導入を検討する交通システムのうち、特に公共交通がなければ自立した生活維持が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い公共交通の採算確保が著しく困難と考えられる公共交通空白地域)の交通システムについては、上記の収支率を確保することは困難であり、シビルミニマムの観点から、収支率を 20%以上とする。

各系統の仕分け結果を以下に示す。

表 各系統の収支率による仕分け結果

	系統
黒字系統	河 13、御 10
継続運行系統	梅 70、梅 76 丙、梅 77 乙、入市 32、飯 41、青 20、小 05、河 10、河 11、河 14、小 02・03
見直運行系統	梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙、梅 77 甲、梅 77 甲折返、梅 77 丙、梅 77 丁

④ 公的負担額の算定ルール(案)

赤字系統への公的負担額の算定ルールは、次のように考える。

○ 基本公的負担額

- 本制度の実施に当たり、当初の基本的な公的負担額については、現状の公的負担額を大きく上回らないことを前提に公的負担割合を算定した結果、各系統の想定赤字額の概ね4割程度を基本として、今後公的負担額を検討していく。
- 公的負担額の算定基準となる想定赤字額は、「年間運送収入(円)－年間想定運行経費(円)」とし、また、青梅市外も運行する路線については、想定赤字額に青梅市内の実車走行キロの割合を乗じた額とする。
- なお、新規導入を検討する交通システムのうち、特に公共交通がなければ自立した生活維持が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い公共交通の採算確保が著しく困難と考えられる公共交通空白地域)の交通システムについては、想定赤字額の100%を公的負担額とする。
- また上記以外で、本ルールを活用し路線維持を行っていたものの、事業者都合などにより、廃止となる路線が生じた場合、それを引き継ぐ代替交通システムについては、初期費用負担を軽減し代替参入を促すため、収支率に応じた公共負担率の割り増しを行う。

表 廃止路線に対応した公共負担率割り増しのイメージ

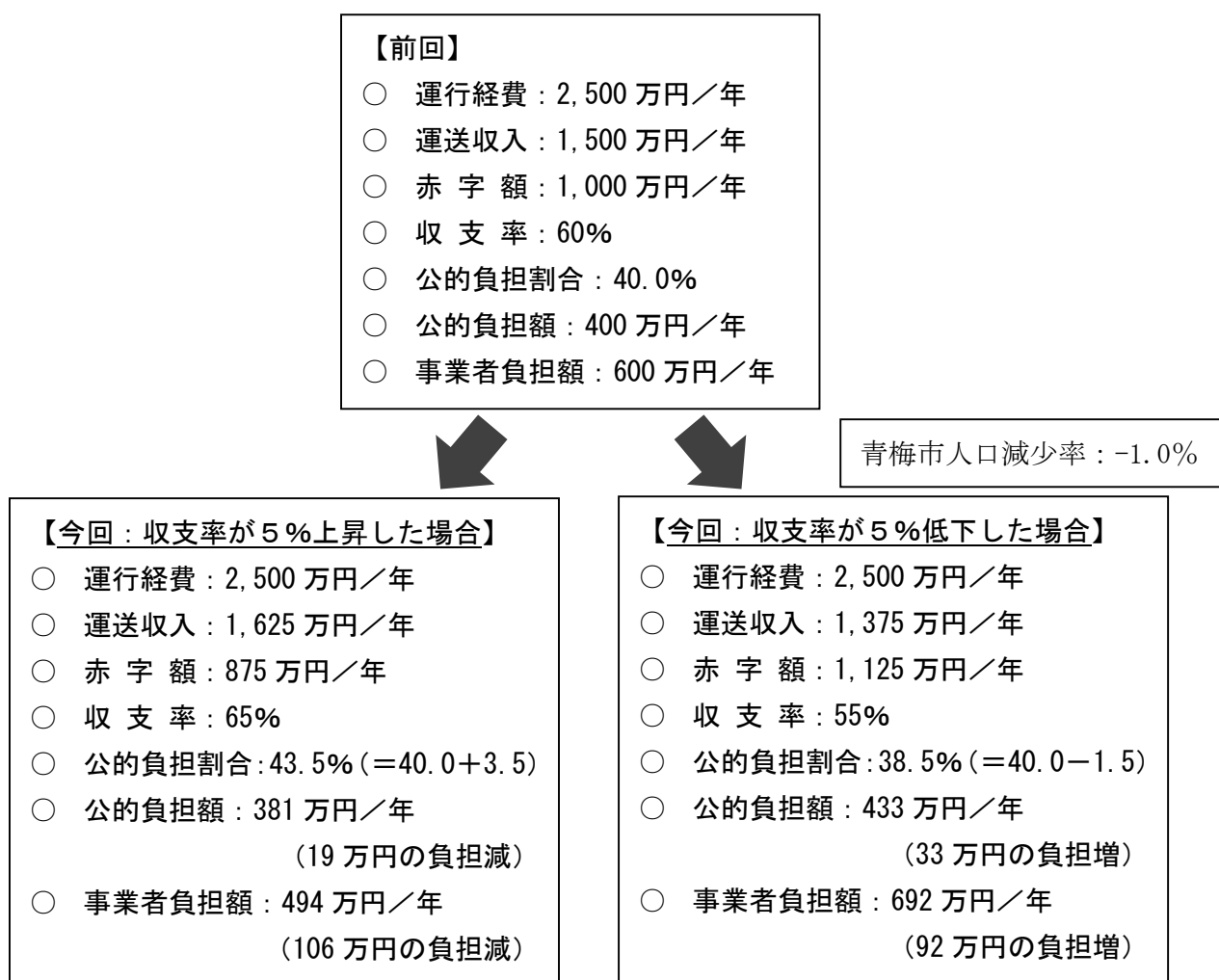
収支率	引継路線の公共負担率	既存路線の公共負担率
40%未満	40%	40%
40%以上 50%未満	50%	
50%以上 60%未満	60%	
60%以上 70%未満	70%	
70%以上 80%未満	80%	
80%以上 90%未満	90%	
90%以上 100%未満	100%	

表 運行経費 2 千万円の場合の割り増し負担例

運行経費	収支率	赤字額	公共負担率	公共負担額	事業者負担額
2,000	35%	1,300	40%	520	780
2,000	45%	1,100	50%	550	550
2,000	55%	900	60%	540	360
2,000	65%	700	70%	490	210
2,000	75%	500	80%	400	100
2,000	85%	300	90%	270	30
2,000	95%	100	100%	100	0

○ インセンティブ

- 事業者、自治体等による利用促進策等へのインセンティブとして、人口減少(シルバーパス対象外で運賃を支払う6～69歳の人口)に伴う収支率の低下を考慮して、前回評価時(3年前)の収支率からの青梅市の人口減少率を引いた収支率を基本とし、それより収支率が上昇した場合は、その上昇分の半分を公的負担割合に加算して公的負担額を算定する。
- また、収支率が低下した場合には、低下分の半分を公的負担割合から減算した数値を公的負担額として算定する。



以下に、事業者別の公的負担額の算定結果を示す。

表 事業者別公的負担額の試算結果

	現行公的負担額 (平成23年度)	試算結果
都営バス	139,892 千円／年	107,191 千円／年
西武バス	0 千円／年	9,837 千円／年
西東京バス	15,100 千円／年	30,893 千円／年
合計	154,992 千円／年	147,921 千円／年

⑤ 見直運行系統の対応について

収支率が40%未満となる見直し運行系統の対応については、次のように考える。

1) 市民生活への影響度による仕分け

系統の廃止による市民生活への影響度を考慮して、次のように考える。

○ 運行改善系統

・日平均の輸送密度が3人以上の系統(乗合タクシー等では対応不可)

→ 大幅な運行計画の見直し(経路変更、減便等)を行い収支率の向上を図り、その効果を3年間監視する。3年後に収支率が改善しない場合は、廃止候補系統とする。

○ 廃止候補系統

・日平均の輸送密度が3人未満の系統(乗合タクシー等で対応可)

→ アンケート調査、ワークショップ、意見交換会などを実施することにより、沿線住民の系統継続への意向を把握するとともに、継続意向が強い場合には、トリガー方式などを導入し、系統継続に対して沿線住民の利用義務を課すなどして、利用促進を図る。

なお、3年後に収支率の改善が見られないようであれば、当該系統については、廃止を前提に検討を進め、より運行経費の少ない代替交通手段等への転換等について検討する。

⑥ 本制度の今後の見直しについて

今後、人口動向や経済情勢など路線バスを取り巻く状況により、バス利用者数や収支率、赤字額なども変化していくことが想定される。

このため、現状をベースとする本制度についても、3年サイクルの期が変わる最後の年に、当該3年間の利用者数や運送収入、赤字額、収支率をチェックして、大きな変化がみられる場合は、次期3年間の公共負担率等の制度見直しを検討する。

(1) 検討プロセス

収支率 40%未満の系統については、運行形態の見直し等も含めて抜本的な改善を検討する系統と考える。また、収支率 40%以上の系統でも、収支率の向上に向けて改善を行っていく必要がある。これらの改善に当たっては、以下のようなプロセスにより見直しの検討を行っていく。

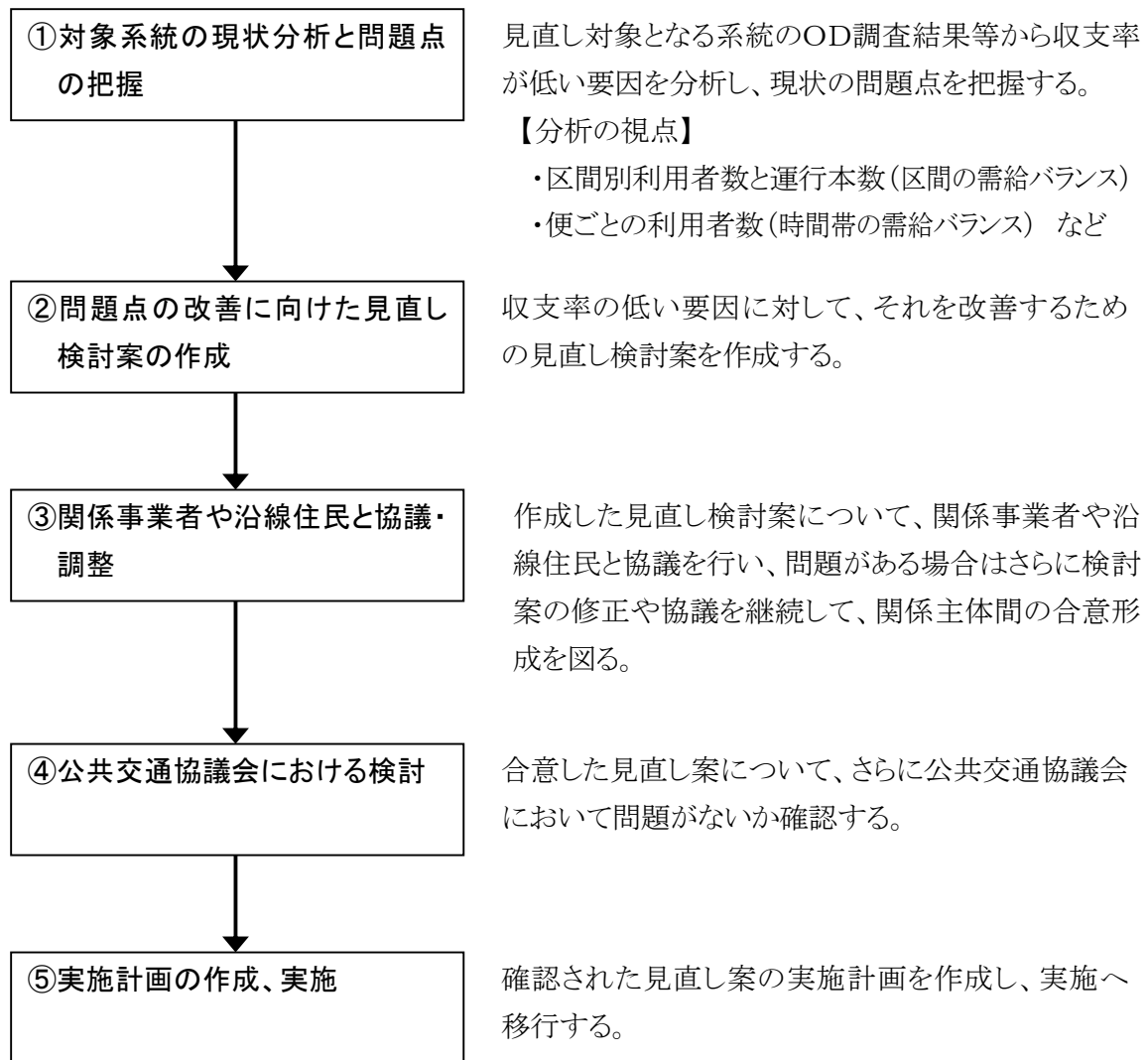


図 検討プロセス

(2) 検討対象系統の現状

現在の収支率の状況が 40%を下回る系統は以下のとおりで、運行形態の見直しを含め、抜本的な改善の検討が必要と考えられる。

以下にこれらの系統の現状と課題を整理する。

- 梅 74 甲・乙(裏宿町／河辺駅～成木循環)
- 梅 76 甲・乙(裏宿町／河辺駅～上成木)
- 梅 77 甲・甲折返(河辺駅～塩船循環／裏宿町)
- 梅 77 丙(青梅駅～駒木町～東青梅駅)
- 梅 77 丁(青梅駅～東青梅駅～河辺駅)

① 梅 74 甲・乙の現在の利用状況

- 梅 74 は全体では 671 人/日の利用がみられるが、他の系統で代替できないC区間については 161 人/日の利用がみられる。
- 1便当たりの利用者数は、10 人を超える便が7便みられる。

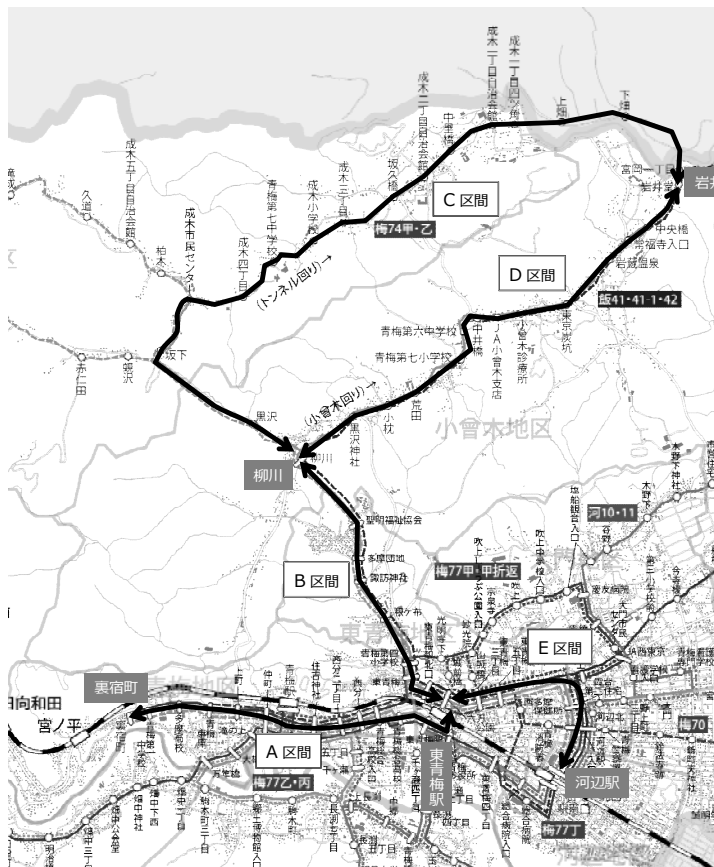
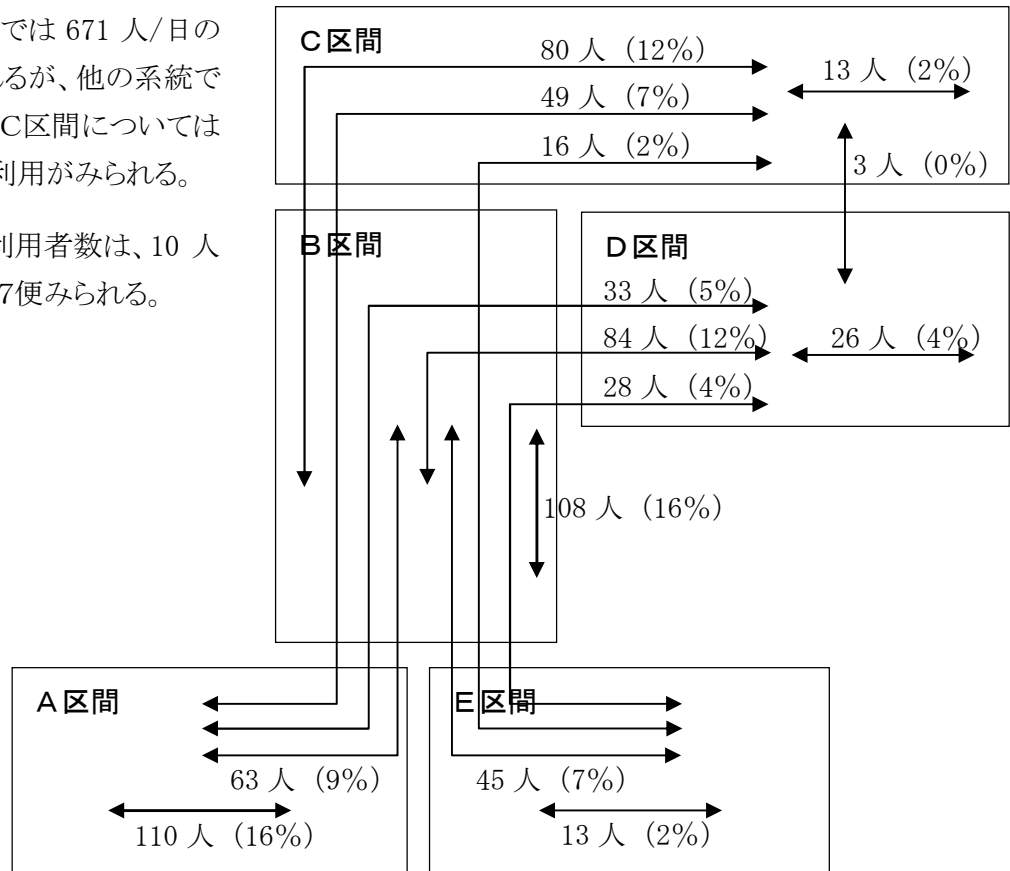
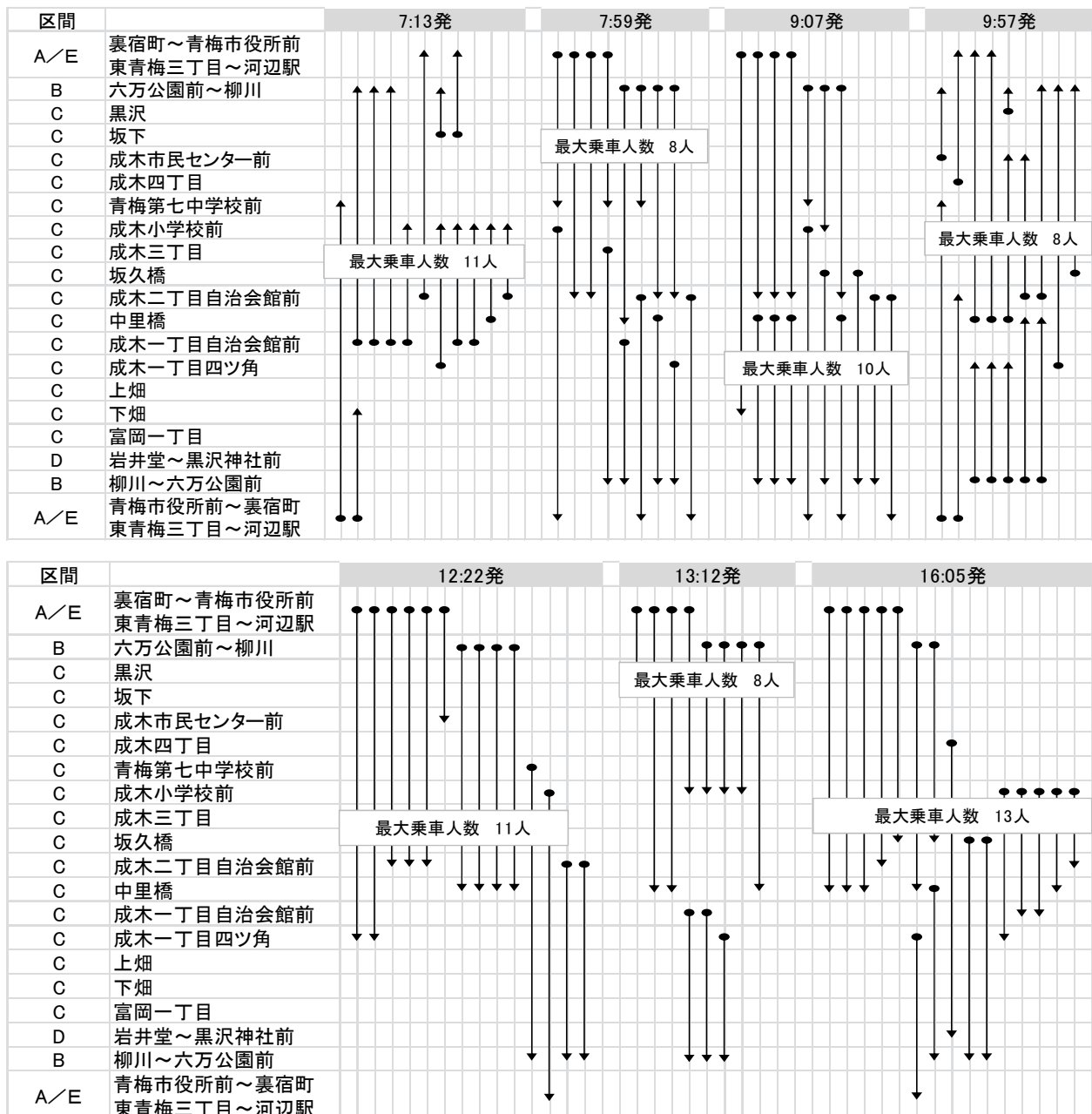


図 梅 74 の OD 内訳

表 C区間利用者の便別内訳

黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅・ 河辺駅発	行先	利用者数 (人)	黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅・ 河辺駅発	行先	利用者数 (人)
5:57	トンネル回り	2	7:13	小曾木回り	14
6:10	トンネル回り	6	9:57	小曾木回り	17
6:36	トンネル回り	1	13:47	小曾木回り	4
6:57	トンネル回り	8	15:02	小曾木回り	3
7:59	トンネル回り	15	17:06	小曾木回り	5
9:07	トンネル回り	16	18:13	小曾木回り	3
11:15	トンネル回り	8	18:32	小曾木回り	3
12:22	トンネル回り	14	19:20	小曾木回り	2
13:12	トンネル回り	11	19:55	小曾木回り	3
14:19	トンネル回り	6	21:05	小曾木回り	3
16:05	トンネル回り	17			
合計		104	合計		57

図 10人以上の便の最大乗車人数



② 梅 76 甲・乙の現在の利用状況

- 梅 76 は全体では 135 人/日の利用がみられるが、他の系統で代替できないC区間については 41 人/日の利用がみられる。
- 1便当たりの利用者数は、10 人以上の便が1便みられるが、それ以外は各便とも4人以下となっている。

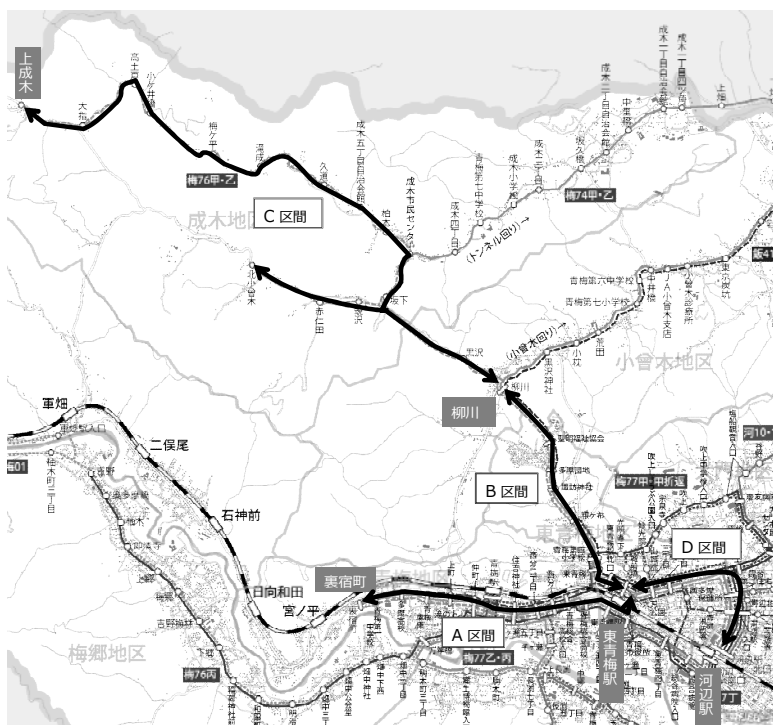
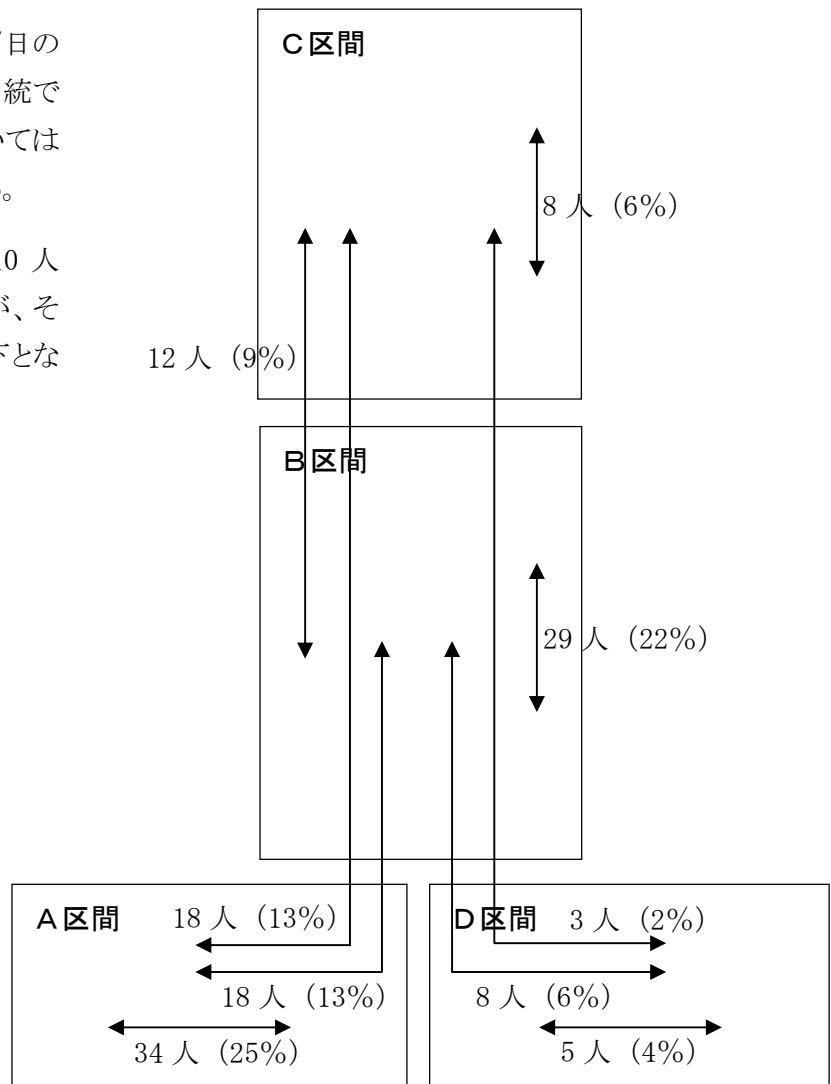
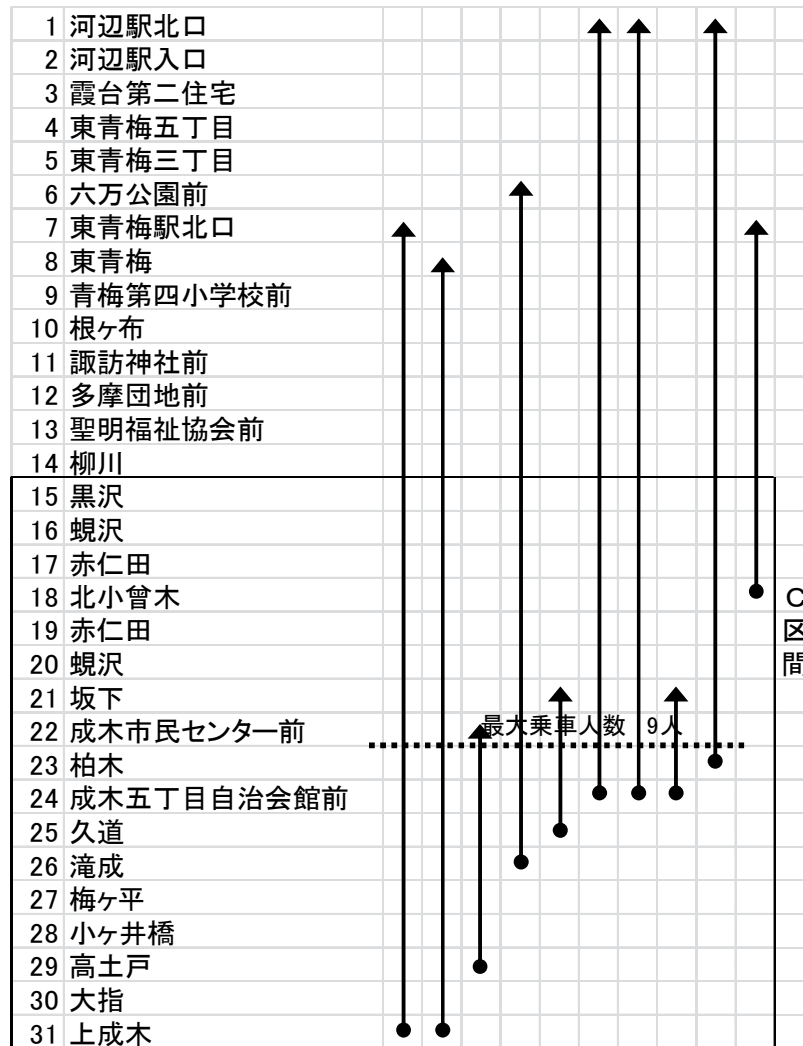


図 梅 76 の OD 内訳

表 C区間利用者の便別内訳

上成木発	行先	利用者数 (人)	黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅発	行先	利用者数 (人)
6:20	河辺駅	2	5:59	上成木	0
7:14	裏宿町	4	6:25	上成木	0
9:00	裏宿町	2	8:07	上成木	4
11:15	河辺駅	10	10:30	上成木	2
13:20	河辺駅	1	12:34	上成木	1
15:20	裏宿町	2	14:27	上成木	3
16:50	青梅駅	0	15:57	上成木	3
18:25	青梅駅	1	17:32	上成木	3
20:23	青梅車庫	0	19:32	上成木	3
合計		22	合計		19

図 10人以上の便の最大乗車人数



③ 青梅市中心部(梅 77 甲・甲折返、梅 77 丙、梅 77 丁)のバス利用状況

- A～I: 中心市街地内々のバス利用は現状で約800人/日あるが、利用系統は郊外からの乗り入れ路線が中心部の役割も兼ねて数種類の系統で分担され、利用者からはわかりにくくなっていると考えられる。中心市街地内の利用しやすい・わかりやすい移動手段を提供することで、更に利用者の増加や、中心市街地活性化が期待できる。
- M: 塩船方面からのバス利用は、F・G河辺駅周辺との利用が約8割を占めている一方、青梅駅方面は約1割程度である。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合は低くなっている。
- O: 小曾木方面からのバス利用は、D東青梅駅周辺との利用が約4割と最も多く、次いでE・F・G河辺駅周辺やH・I市役所・総合病院となっており、A・B・C青梅駅周辺は6%程度となっている。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合は低くなっている。

表 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

方面	OD 内訳
A～I: 中心市街地	中心市街地内々利用 799 人/日
M: 塩船方面	M～F・G河辺駅 365 人/日 (79%) M～D・E東青梅駅 19 人/日 (4%) M～A・B・C青梅駅 57 人/日 (12%) M内々 23 人/日 (5%)
N: 吉野方面	N～青梅駅 1,649 人/日 (75%) N～K 170 人/日 (8%) N内々 388 人/日 (18%)
O: 小曾木方面	O～D東青梅駅 404 人/日 (39%) O～E・F・G河辺駅 149 人/日 (14%) O～H・I市役所・総合病院 106 人/日 (10%) O～A・B・C青梅駅 64 人/日 (6%) O内々 311 人/日 (30%)
P: 入間市方面	P～M・F・G河辺駅 443 人/日 (37%) P内々 752 人/日 (63%)
Q: 柳沢駅方面	Q～A・B・C青梅駅 276 人/日 (10%) Q～D・E・F青梅駅 258 人/日 (10%) Q内々 2,181 人/日 (80%)

表 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

発 \ 着	青梅駅									東青梅駅				河辺駅				吉野方面				小曾木方面		入間市方面		柳沢駅方面		合計
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	合計										
青梅駅	A	27	87	5	6	6	9	3	19				2			2		31	197									
	B	119	2	9	18	3	14	38	17	24	11	88	120	25	784	33	84	1389										
	C	6	12	2	2	2	4	11	7	5				3			26	83										
東青梅駅	D	4	13	4	1	2	8	11	1				2		170		41	257										
	E	3	6		3		2	8	1				2		2		19	46										
	F	2	8	1	10	1		37					12		3	7	80	161										
河辺駅	G	7	56	17	18	15	20		5	7			173		52	199	569											
	H		12	4	3	1		1		2					3		26											
	I	8	20	3	2			9	3	3		1			70			119										
	J		12							1		3	1					17										
K		90							2	1	5	1		49			148											
L		157	1						7	4	16	5					190											
M	2	21	4	12	3	17	163						23			12	257											
吉野方面	N		865								121			388			1374											
小曾木方面	O	6	16	4	234	6	11	75	2	31					311		696											
入間市方面	P						12	203					10			752	977											
柳沢駅方面	Q	17	102	16	31	21	66										2181											
合計		201	1479	70	340	60	163	559	35	102	16	234	127	252	1221	649	970	2462	8940									

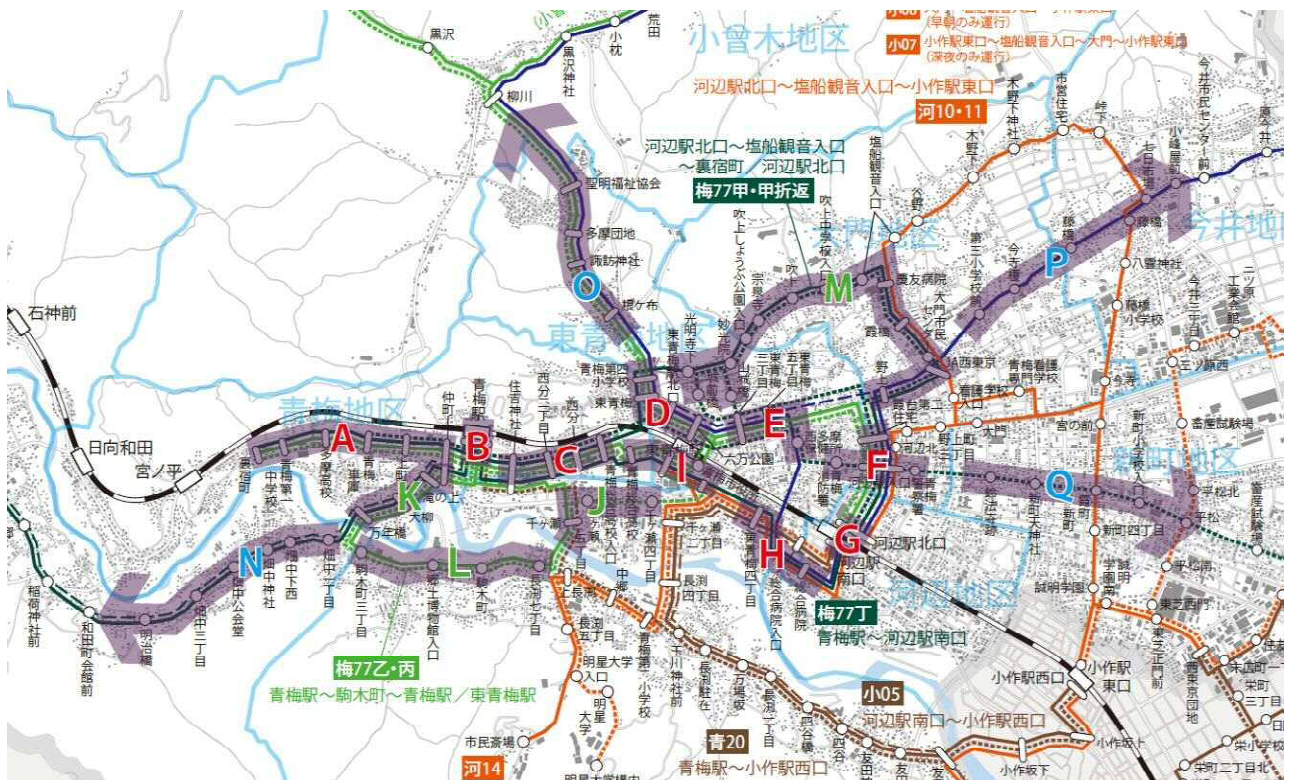


図 青梅市中心部のOD内訳集約区間

(3) 検討対象系統の課題

① 梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙の課題

- 梅 74・梅 76 は、成木地区・小曾木地区を中心にサービスしているが、同地区は人口密度が低いことから利用者数が少ない状況にある。また高齢者割合が3割を超える市内でも高齢化が進んだ地区であり、高齢者の日常生活を支える公共交通となっている。
- このため、できるだけ従前の利便性を損なわずに、利用状況に見合った、運行経費が低廉な交通システムに変更していくことが課題と考えられる。

② 梅 77 甲・甲折返系統の課題

- 梅 77 甲がサービスしているMブロックからは、河辺駅北口 (F・Gブロック) 方面への利用が多く、A・B・C・Dブロック方面への利用は少ない状況にある。
- このため、需要に見合った運行区間の見直しにより、運行経費を軽減していくことが課題と考えられる。

③ 梅 77 丙、梅 77 丁系統の課題

- A～Iブロックの中心市街地内の移動は約 800 人/日あるが、中心市街地のバス系統は梅 77 丙、梅 77 丁の他、梅 70、梅 74、梅 76、梅 77 甲など郊外からの路線が中心部における機能を兼ねている。
- このため、中心市街地内の移動にわかりやすい路線の導入により、中心市街地内の移動性を高め、中心市街地の活性化に資する路線の整備が課題と考えられる。

公共交通見直し計画の評価

(1) 評価の目的

公共交通見直し計画の進展状況を把握して、見直しの効果や今後の課題等を明らかにし、次のサイクルにおける展開に結び付けるために評価を行う。

(2) 評価方法の基本的考え方

- 計画目標の進捗状況が把握できるようにする
- 時間や費用が大きいかからずに作成できるようにする
- 市民にもわかりやすく説明できるようなものとする

(3) 評価の時期

公共負担のPDCAサイクルに合わせて、3年ごとに実施する。

(4) 評価指標の検討

【計画目標1: 市民の公共交通維持継続に対する意識改革と利用促進】

- バスの利用促進が進んだか → $\text{バス利用率} = \text{年間輸送人員} / \text{青梅市の人口} \times 365$
※人口減少を考慮して利用率とした

【計画目標2: 自動車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築】

- 公共交通のサービスレベルは向上したか → 実車走行キロ
- 公共交通利用が不便な人は減ったか → 公共交通サービス圏の大きさ

【計画目標3: 中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備】

- 中心市街地の活力・拠点性は高まったか → 中心市街地3駅の一日平均の乗車人員数
- // → 中心市街地の居住人口
- // → 中心市街地の事業所数・従業者数

(卸売業・小売業、宿泊業・飲食サービス業、生活関連サービス業・娯楽業)

※事業所数・従業者数は経済センサスの町丁・大字別集計が利用可能だが、2～3年おきの実施で、結果公表まで2年を要していることから、評価期間との整合に注意が必要

【計画目標4: 持続可能な公共負担制度への改善】

- バス路線の経営状況は改善されたか → 全体の収支率
- 公共負担は効果的に使われたか → $\text{一人当たり公共負担額} = \text{公共負担額} / \text{年間輸送人員}$