

第8回 青梅市公共交通協議会

パブリックコメント実施（案）

平成24年12月17日

1. 実施スケジュール

- 平成25年2月1日
パブリックコメント実施の周知(広報おうめ2月1日号、青梅市ホームページ)
- 平成25年2月1～18日
資料閲覧、意見募集
- 平成25年2月18日
意見提出締め切り

2. 資料閲覧

- 青梅市ホームページ
- 青梅市役所(企画部企画調整課・行政情報コーナー)
- 各市民センター
- 中央図書館

3. 意見提出方法

- 直接持参
- 郵便
- ファクシミリ
- 電子メール

4. 市民向け資料

パブリックコメント用の閲覧資料は、本編と概要編の2編を提示する。

- 本編:昨年度報告書+今年度協議会資料により構成
- 概要編:以下のP2～P11の内容

青梅市公共交通計画の策定について

1. 青梅市公共交通計画の策定目的と検討状況

(1) 計画の目的

青梅市においては、コミュニティバス等の導入につき、平成 14 年度から 15 年度にかけて、学識経験者らで構成する青梅市コミュニティバス等導入検討委員会を設置して検討を行いました。平成 16 年度に総合的に決断した結果、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、コミュニティバスの導入による新たな財政負担は困難であると判断し、コミュニティバスの導入をやむなく見送ることとなりました。

しかしながら、今日、人口減少社会の到来や超高齢社会の本格化による社会経済状況に変化が見られ、公共交通の果たす役割はますます高まっています。一方で自動車社会の進展などから公共交通利用者の減少が進み、路線バスの維持運営は大変厳しい状況に置かれています。

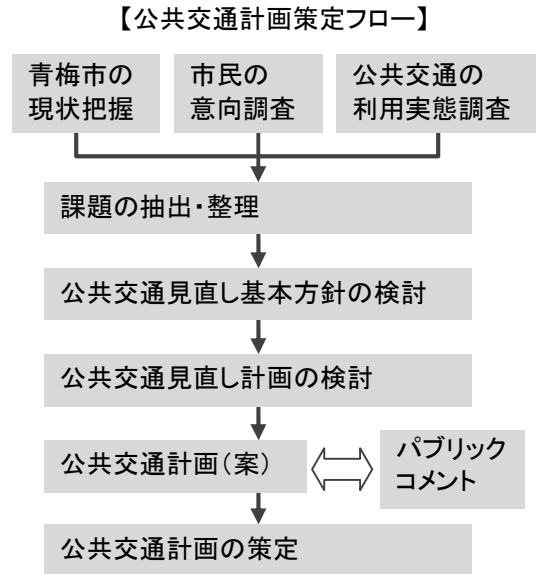
このため、将来的に持続可能な公共交通の構築に向けて、公共交通の利用促進策や公的支援のあり方について、多様な関係者と共通認識を持ち、対応する計画を策定することとしました。検討に当たっては、青梅市公共交通協議会を活用し、策定作業を進めています。

(2) 青梅市公共交通協議会の検討状況

青梅市公共交通協議会は、平成 23 年 8 月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 項にもとづき組織されました。

① 委員名簿

所属・役職等	備考
青梅市企画部長	
青梅市健康福祉部長	
東京都交通局自動車部事業改善担当課長	
西東京バス株式会社運輸部運賃担当課長	
西武バス株式会社総合企画部経営企画室長	
京王自動車株式会社運輸事業本部長	監査
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部企画室担当課長	
東京都西多摩建設事務所管理課長	
青梅市健康部長	
警視庁青梅警察署交通課長	
青梅市自治会連合会副会長	会長
青梅市高齢者クラブ連合会会長	
青梅市障害者地域自立支援協議会委員	
青梅市中学校PTA連合会理事	
公募市民	
国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官(企画担当)	
日本大学理工学部社会交通工学科教授	座長
山梨大学大学院医学工学総合研究部教授	



② 開催状況

	開催日	おもな協議事項
第1回	平成 23 年 8 月 22 日	・業務計画およびスケジュール
第2回	平成 23 年 10 月 31 日	・公共交通網見直しの検討方針 ・青梅市の現状把握
第3回	平成 24 年 2 月 7 日	・市民意向調査の結果
第4回	平成 24 年 3 月 23 日	・公共交通見直し基本方針
第5回	平成 24 年 5 月 18 日	・利用実態調査(OD調査)の結果
第6回	平成 24 年 7 月 24 日	・公共交通見直し計画の方向性
第7回	平成 24 年 10 月 15 日	・公共交通見直し計画(案)の検討
第8回	平成 24 年 12 月 17 日	・公共交通見直し計画(案)の検討 ・パブリックコメント実施(案)

2. 青梅市公共交通の課題

(1) 青梅市の現状

- 今後の人口動向は、生産年齢人口の減少、少子化など、通勤・通学の減少で路線バスの経営環境が一層厳しくなることが懸念される一方で、高齢者の増加に伴い路線バスへの依存が高まることが想定されます。
- 青梅市域は、人口密度が高い都市部から分散する山間部まで広範にまたがり、一部には鉄道駅・バス停から一定以上の距離がある公共交通空白地域が存在します。
- 中心市街地には病院、商業施設、公共施設など市民の生活に必要な様々な機能が集積している一方、市内の小売業の活動は停滞しており、多摩地域の拠点都市にふさわしい中心市街地の活性化が課題となっています。
- 地球温暖化防止に向け CO2 排出量の抑制が求められていますが、青梅市は比較的自動車の利用割合が高く、積極的な公共交通利用の促進が必要です。
- 市内の赤字路線の一部に対しては、現在約1億5千万円の公共負担が行われていますが、今後の赤字路線の拡大や路線の維持確保に備えて、一定のルールの下で公的支援を行っていく必要があります。

(2) 市民の意向調査

- 高齢者はバスを利用する割合が高いが、利用目的は買物・通院が多く、利用頻度は高くありません。高齢者以外は逆にバスを利用する割合は低いが、利用目的は通勤・通学が多く、利用頻度は高くなっています。
- バス利用者がいない世帯でも、半数はバス停から5分以内に居住しており、バス利用が可能な環境にあります。また、バス停を知らない世帯も一定の割合でみられ、バスがどこを通るかわからない、利用方法がわからないといった意見もみられました。
- 移動に不便を感じているのは高齢者が多く、特に公共交通空白地域で、交通手段がなく移動に不便を感じている人がみられます。
- バス路線の必要性は感じているものの、赤字路線への公共負担について半数は認識しておらず、「公共負担をこのまま継続」と「公共負担を減らす」は半々の割合です。

(3) 公共交通の利用実態調査

- 平均乗車密度が5人前後の、利用者数が少ない系統を中心に公共負担が投入されており、限られた財源や将来的な持続性を考えると、地域の実情に応じた経済的な交通システムへの変更も視野に入れて考えていく必要があります。
- 利用者数が少ない系統では、需要の多い区間と少ない区間がある系統もあり、そのような路線の最適化を進めていく必要があります。

(4) 青梅市公共交通の課題

- ① 市民の意識から見た課題
→ 市民の公共交通に対する理解と協力
- ② 快適な市民生活の実現に向けた課題
→ 公共交通空白地域や交通弱者への対応
→ バスサービスの改善
- ③ 今後のまちづくりを推進する上での課題
→ 中心市街地活性化に資する公共交通体系の構築
→ 地球環境保全に向けた公共交通の活用
- ④ 持続可能な公共交通の構築に向けた課題
→ 公共負担の改善
→ 利用者が少ない系統の改善とバス利用の促進

3. 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に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の検討
- 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

4. 公共交通見直し計画のおもな検討内容

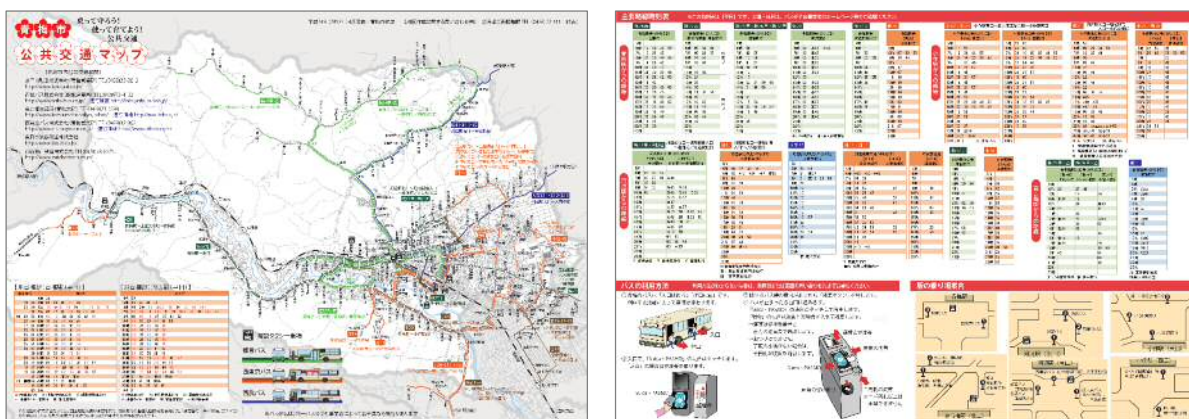
見直し計画A | バス利用促進策や市民意識の改革

(A-1) バス利用案内の検討

バス利用促進に向けて、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、どのように提供していったらよいかなどについて検討しました。

バス利用案内は、多くの方に公共交通に関心を持っていただき、公共交通を浸透・定着させていくためのツールとなります。このため、継続的に情報ツールとして活用していけることや、手に取られた方が青梅市の公共交通について簡単に概要を把握できるように作成します。

作成したバス利用案内につきましては、どなたも公共交通の情報を手軽に入手して、気軽に利用できるように、市民の方や来訪者の方に広く配布していきます。



《表面構成》バス系統図、青梅線時刻表、問合せ

《裏面構成》バス時刻表、乗り場案内、バス利用方法

バス利用案内のイメージ

(A-2) モビリティ・マネジメントの検討

モビリティ・マネジメントとは、近年日本国内において提唱されている新しい交通マネジメント政策の考え方で、ひとり一人の行動が変化することを通じて、様々な交通問題の解消を期待する交通マネジメントを意味するものです。

モビリティ・マネジメントは、設備投資やサービス改善、あるいは、公共交通の値下げなどの方法を中心に据えず、「コミュニケーション」を中心に据えた施策展開によって、人々の「自発的」な行動の変化を期待するものです。

このため、ひとり一人がなぜ自動車を利用し公共交通を利用しないのか、いかにすれば「行動を変えてみよう」という「動機」が芽生えるのか、さらにはその「動機」がどうすれば実際の「行動」に結びつくのか、といった「心理的側面」を踏まえてバス利用促進に取り組めます。

モビリティ・マネジメントの定義(「モビリティ・マネジメントの手引き」/土木学会)

「一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」

具体的には、今後以下の2つのモビリティ・マネジメントに取り組んでいきます。

① 居住者に対するモビリティ・マネジメント

公共交通に対する市民の皆様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の啓発資料を作成して、バス利用案内などとともに配布します。

② 転入者に対するモビリティ・マネジメント

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公共交通を利用する習慣を持っていただくため、市役所の転入窓口において、転入者に対して市内の公共交通に関する情報を提供していきます。

(A-3)乗継施策の検討

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ることから、鉄道とバス、バス相互など、公共交通の円滑な乗継を確保していく必要があります。

このため、情報面での乗継抵抗の軽減を中心に、今後駅前広場等での乗継情報の充実やバス利用案内での乗継情報の提供に取り組んでいきます。

見直し計画B | 公共交通空白地域の改善

(B-1)市街地部の公共交通空白地域の解消

市内市街地の一部地域においては、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れた公共交通空白地域がみられます。

これらの公共交通空白地域への公共交通整備促進や、公共交通を補完する交通体系整備など、引き続き公共交通空白地域の改善に取り組んでいきます。

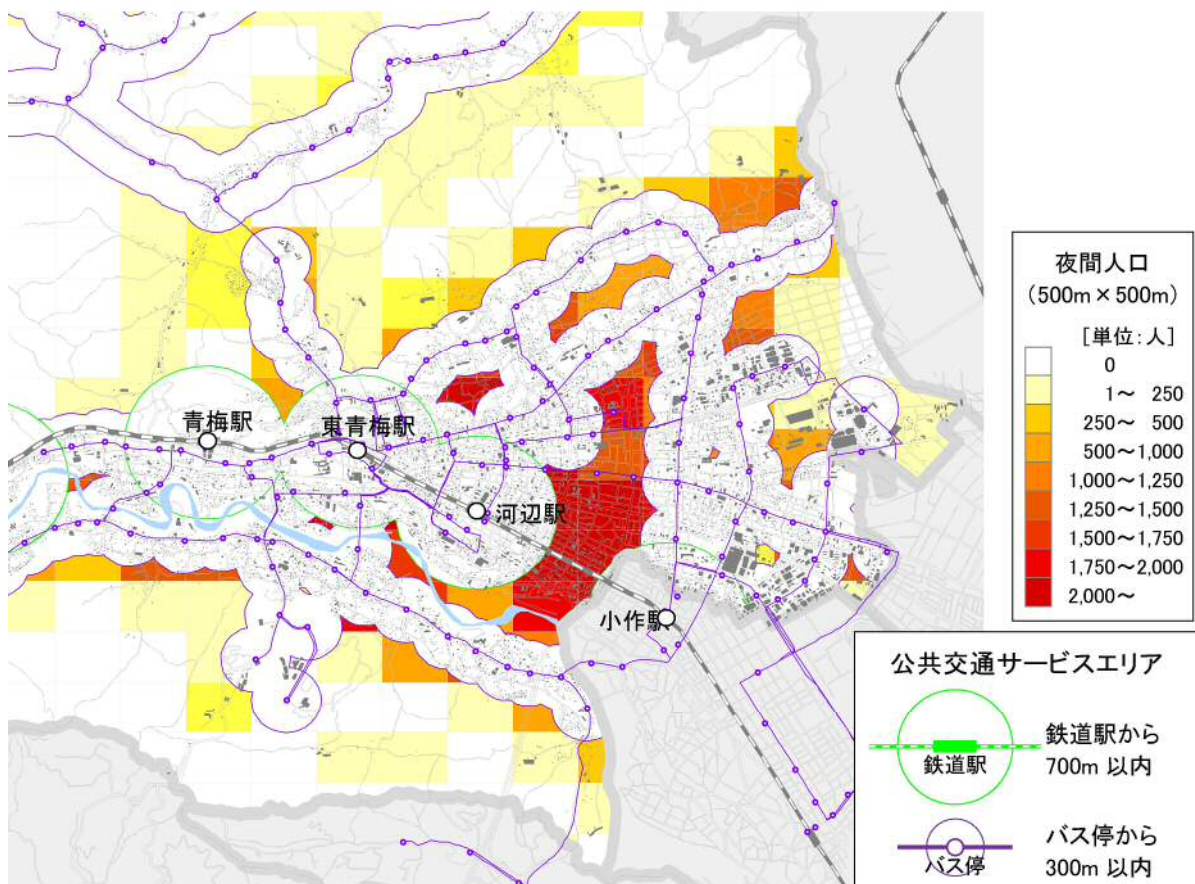


図 サービス圏域による公共交通空白地域

(B-2) 多様な主体による新たな交通に対する支援策の検討

市内の公共交通の利用が不便な地域において、その改善に向けて地域住民等が主体となって公共交通を新規に導入したい場合に、地域住民の方だけでは対応が難しい専門的・技術的な事項や費用について、行政が支援する制度を整備していきます。

【本制度の適用の範囲】

- 地域住民が中心となって検討体制を構築し、検討を進める、主体的な取り組み
- 公共交通の導入が生活交通の問題改善に寄与し、市民生活の向上に貢献するもの
- 原則として既存の公共交通と競合をしないもの

見直し計画C | 公共負担の効果的な活用

(C-1) 公共負担の効果的な活用

持続可能な公共交通体系の構築に向けて、公共交通の運行経費が運送収入だけで賄えない場合に、必要に応じて公的支援により運行経費の一部に対して補助を行い、公共交通の維持・確保を支援する制度を整備していきます。

【維持・確保の基本的考え方】

- PDCAによる継続的な評価が可能なスキーム
- 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
- 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
- これまでの公的負担額を大きく上回らない公的補助

【個別系統の評価の考え方】

- 個別系統の評価は、「採算性」「市民生活への影響度」「各主体の意向」の3つの視点から行います。
- 一定の評価期間ごとに、「採算性」により各系統を評価し、一定の基準を満たす系統については公的支援により維持・確保を図ります。
- 一定の基準を満たさない系統については、「市民生活への影響度」や「各主体の意向」を勘案しながら、運行の見直しや継続の可能性を検討していきます。

見直し計画D | 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し

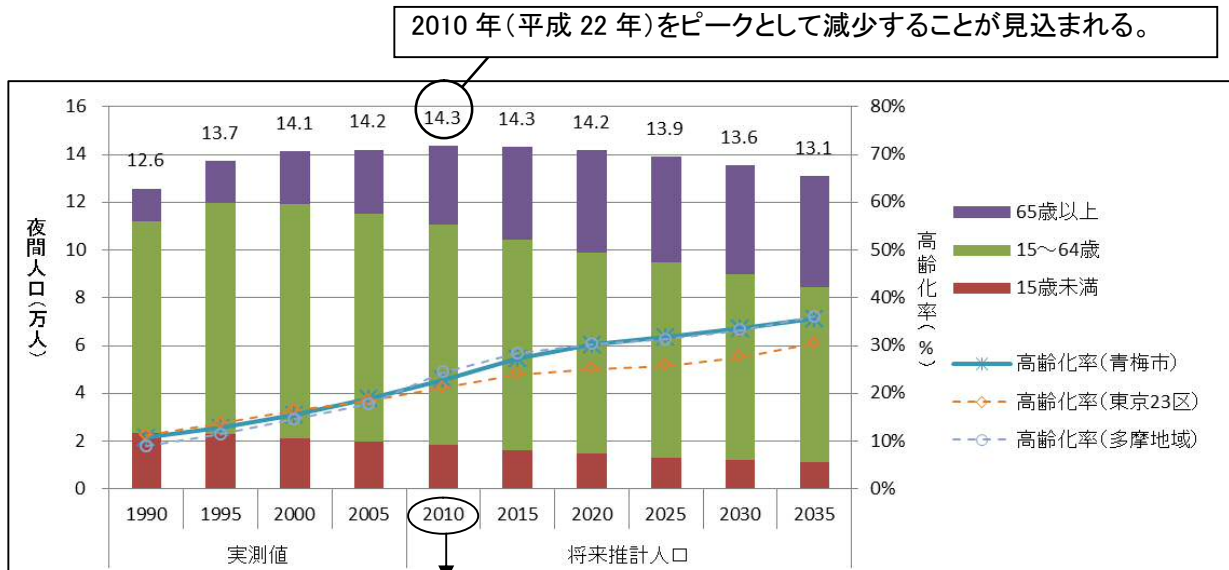
既存路線の見直しに当たっては、利用状況を詳しく分析し、運行形態の見直しを含めた抜本的な改善の必要がある路線や特に利用促進を図るべき路線を抽出し、できるだけ利便性を損なわずに運行経費を軽減する方策等を検討していきます。

公共交通見直し計画の評価

公共交通見直し計画の進展状況や計画目標の達成状況を把握して、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います。

— 参考資料 —

(1) 今後の人口動向



※平成22年国勢調査では、2010年の人口が13.9万人となり、本推計より急激に人口減少が進展している。
(65歳以上:3.2万人、15~64歳:8.9万人、15歳未満:1.8万人)

図1 青梅市の年齢階層別人口と高齢化率の推移

資料) 1990-2005 総務省統計局「国勢調査」

2005-2035 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」

(2) 市内の施設分布

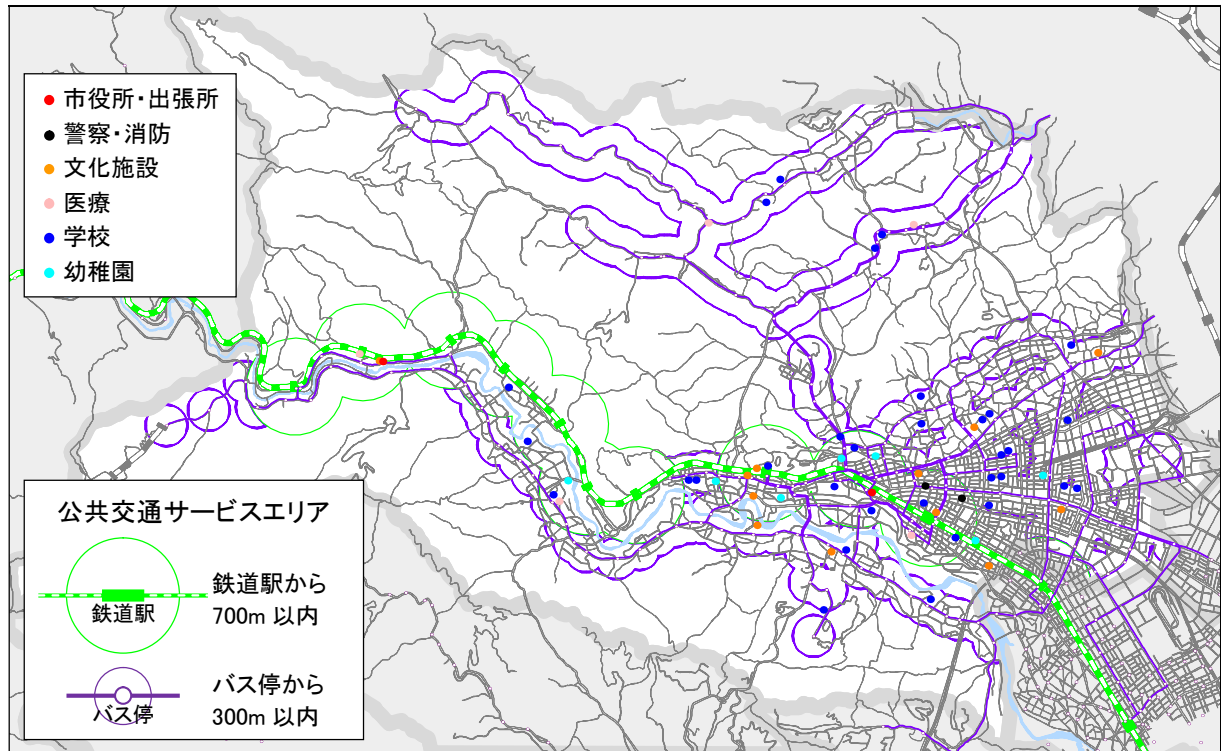


図2 青梅市内の目的施設と公共交通サービスエリア

※ 目的施設: 「青梅市わが街マップ」より作成、バス路線: 各バス事業者HPより作成

(3) 市内小売業の状況

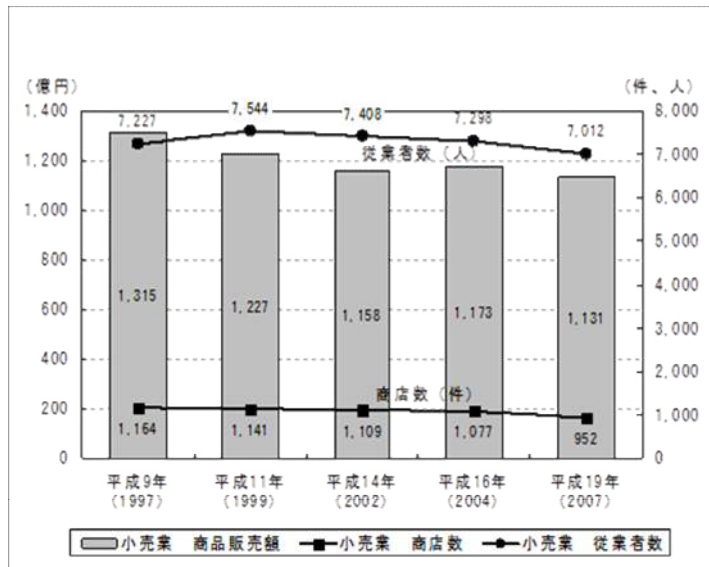
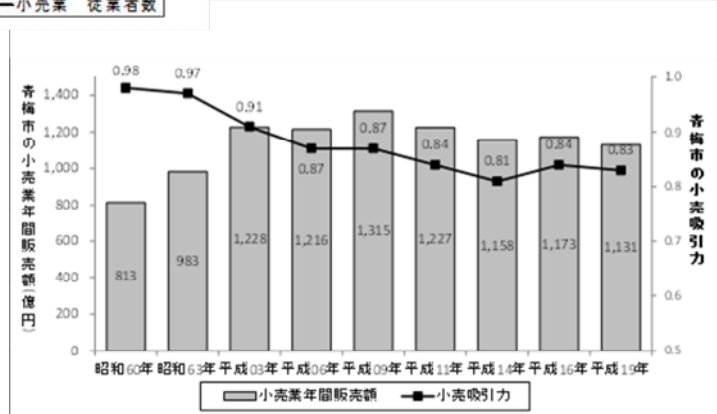


図 3 青梅市の小売業の商店数、従業者数、販売額

図 4 青梅市の小売業販売額、小売吸引力の推移



※1 小売吸引力=青梅市の1人当り販売額/26市の1人当り販売額

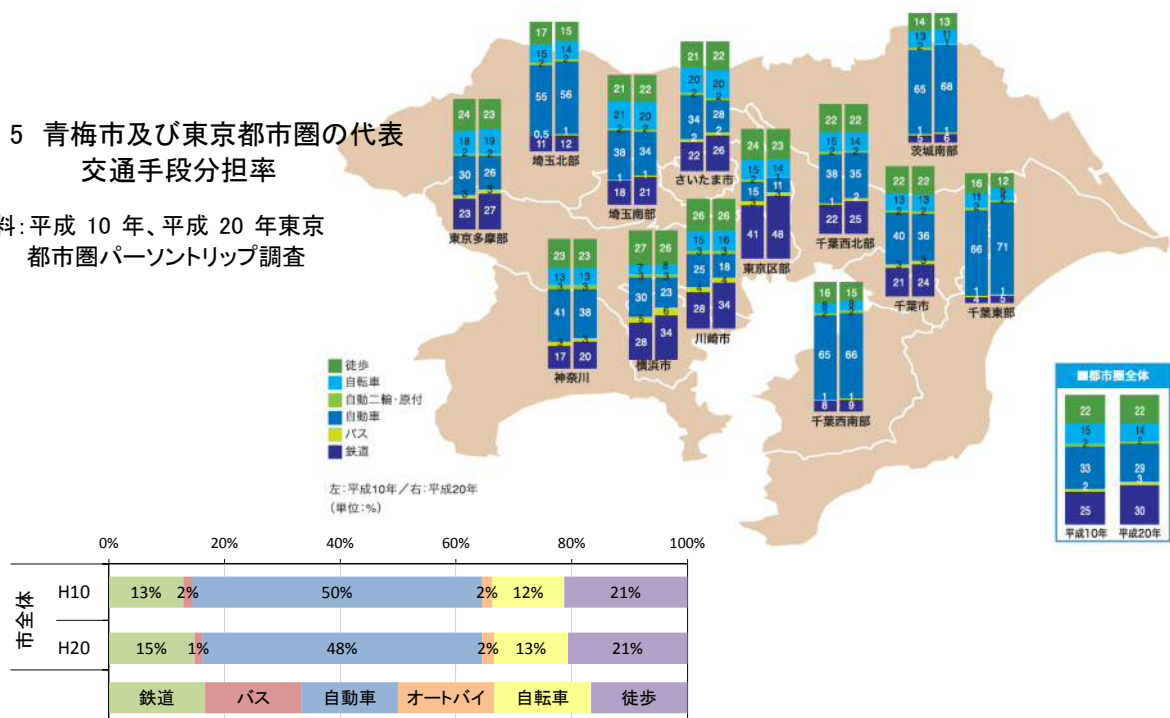
※2 小売吸引力が 1.0 以上の場合は、買い物客を外部から引きつけ、1.0 未満の場合は、買い物客が外部へ流出しているとみることができる

資料) 東京都統計年鑑

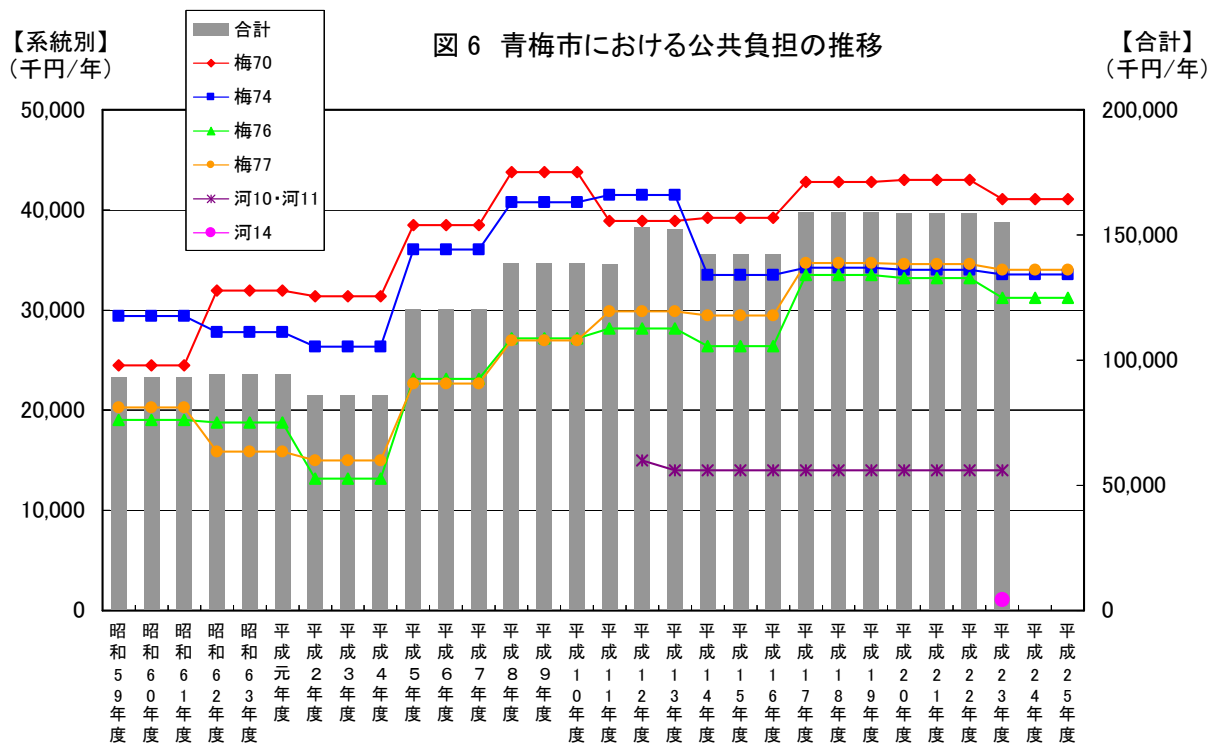
(4) 移動時の自動車利用割合

図 5 青梅市及び東京都市圏の代表交通手段分担率

資料:平成10年、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査



(5) バス路線に対する公共負担の状況



(6) バス利用率と利用頻度

図7 年齢階層別のバス利用率

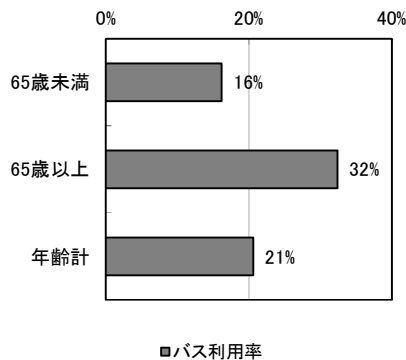
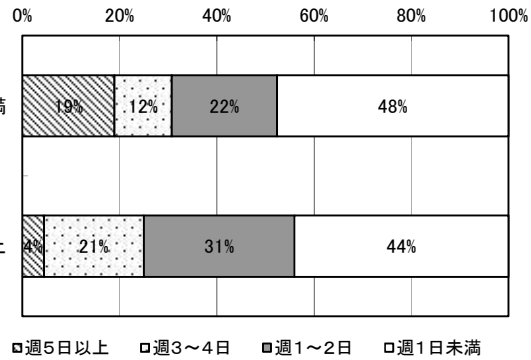
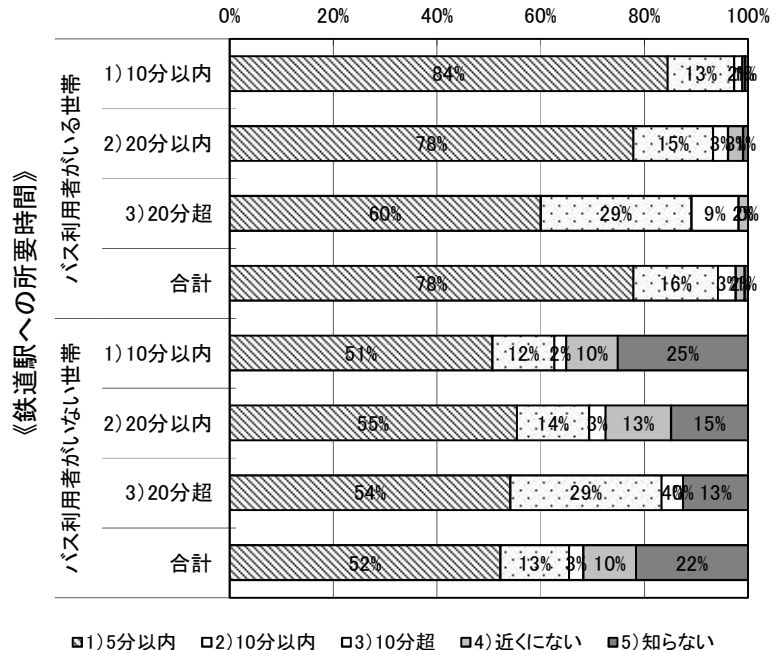


図8 年齢階層別のバス利用頻度



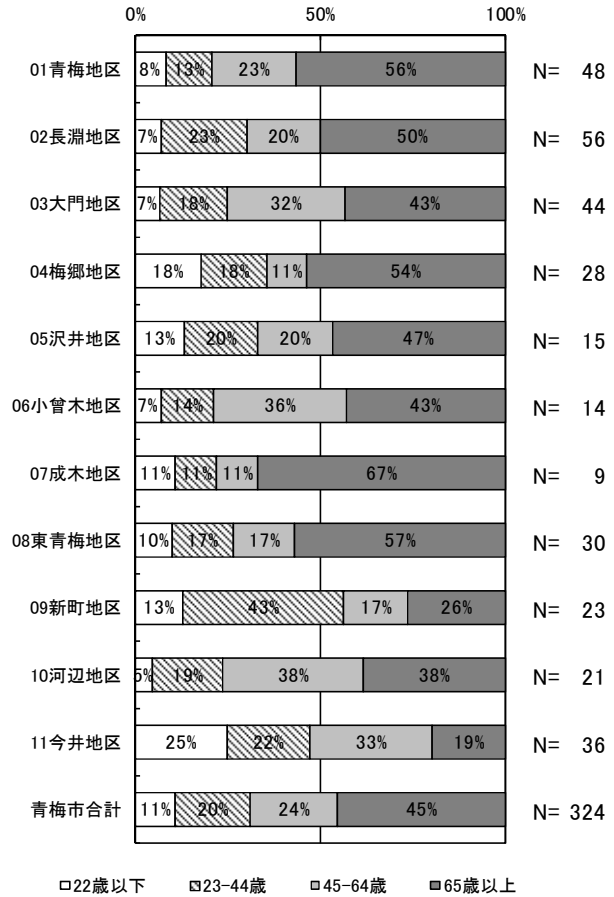
(7) バス利用環境

図9 バス停までの所要時間



(8) 移動で不便を感じている人

図 10 移動で不便を感じている人(年齢)



(9) 公共負担に対する意向

図 11 路線バスの必要性

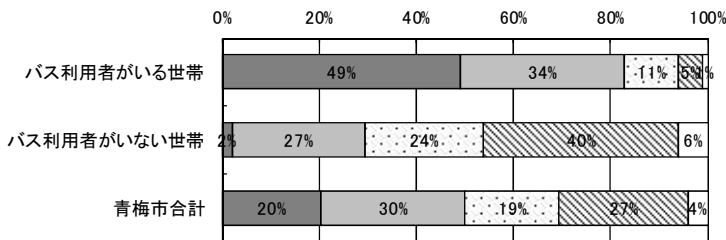
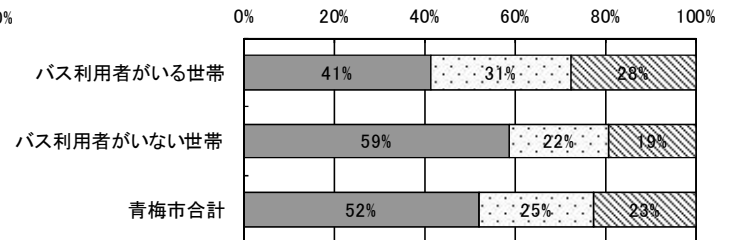


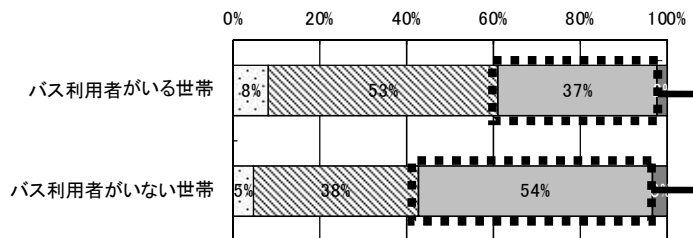
図 12 公共負担に関する認知度



- 家族の日常生活には、なくてはならない交通手段である
- 普段は利用していないが、たまに必要などきにないと困る
- 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
- 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
- あまり必要性を感じない

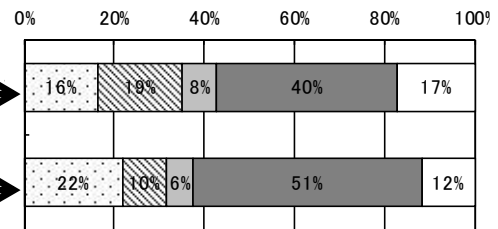
- 知らなかった
- 路線バスの赤字は知っているが、赤字への補助は知らなかった
- 知っていた

図 13 公共負担についてどのように思うか



- さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 公共負担をこのまま継続して、路線バスを維持していくべき
- 公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、減らすべき
- 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

図 14 公共負担を減らすためにどうしたらよいか



- 運行本数を減らすなどして、運行経費を削減する
- バス利用者を増やすなどして、運賃収入を増やす
- 運賃を値上げして、運賃収入を増やす
- 路線バスよりも、公共負担の小さい交通手段や方法に切り替える
- その他