


第3回 青梅市公共交通協議会

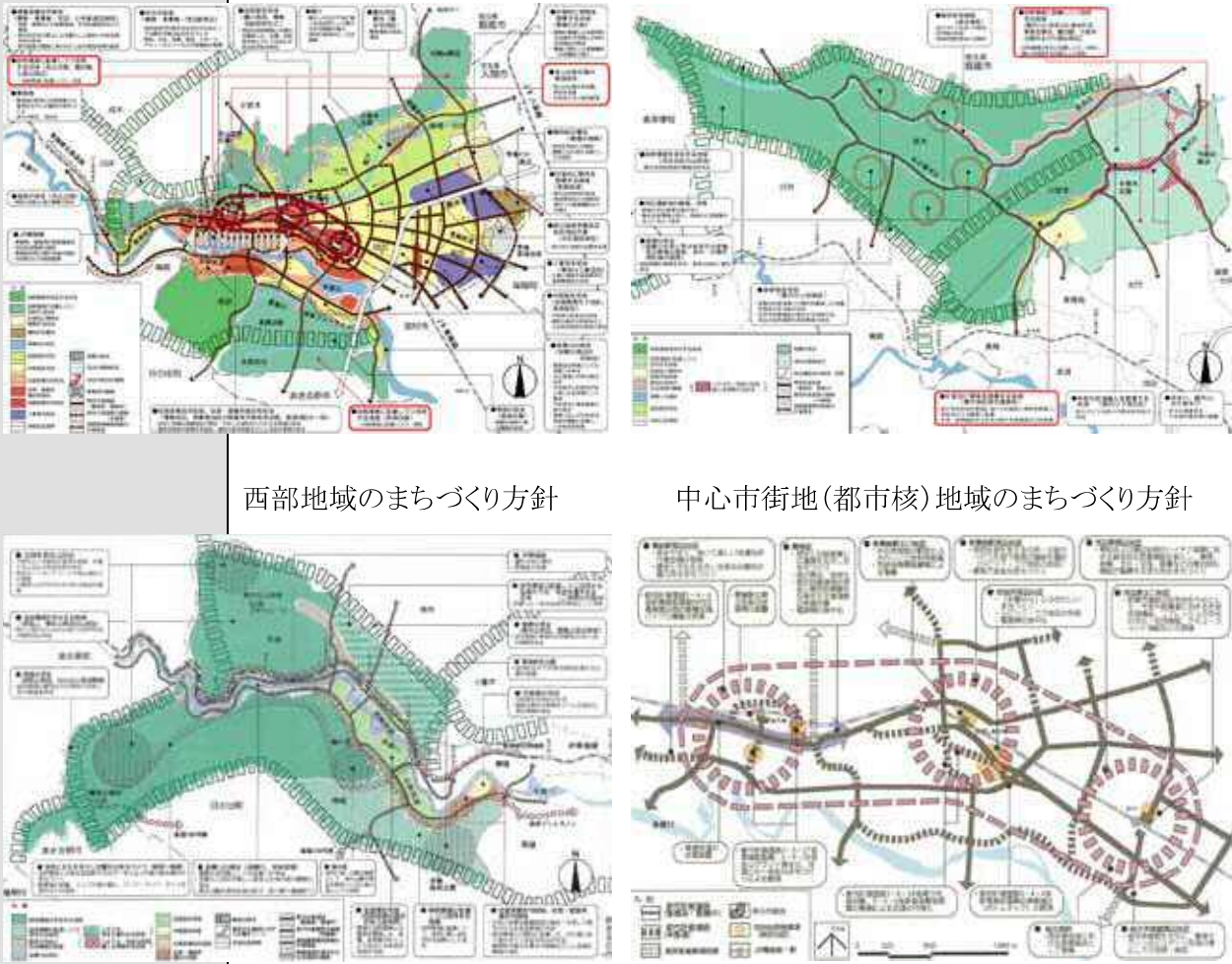
参 考 資 料

1. 上位計画・関連計画の整理
2. 青梅市の現状
3. 市民意向調査〔単純集計〕
4. 市民意向調査〔自由意見〕
5. 多摩地域のコミュニティバスの現状

平成24年2月7日

1. 上位計画・関連計画の整理

計画の名称	青梅市総合長期計画(基本構想、後期基本計画)
策定年	平成 14 年度
計画期間	平成 15 年度～平成 24 年度
計画主体	青梅市
計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市におけるまちづくりの基本的な方向、方針を総合的に示す、青梅市の最上位計画 市民や団体及び事業者が地域社会において活動するための指針となり、本市の行財政運営を総合的、計画的に進めるための指針となるもので、各種計画や施策の基本となるもの
計画の概要	<p>【将来都市像】 「豊かな自然、快適な暮らし、ふれあいの街 青梅」 -ゆめ・うめ・おうめ-</p> <p>【まちづくりの基本方向】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 快適で安全な生活環境の街 2 学び楽しむ伝統・文化の街 3 健やかでやさしい福祉の街 4 活気に満ちた元気な街 5 みんなで創る街 <p>【土地利用の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地利用の方向を右図のように定める。 市街化調整区域は6つのゾーンに区分設定され、新市街地計画ゾーンが2地区で設定されている。  <p>【公共交通に関する基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道輸送の利便性を高めるため、東京直通の増発や、青梅線の輸送量増強につながる中央線の複々線化などを関係機関に要請するとともに、中心市街地のまちづくりに連携した施設の整備など駅周辺環境の向上に努める。 バス交通については、生活に密着した環境にやさしい交通手段として、運行数や路線の維持・充実により市民の足の確保を図る。また、公共交通全体のネットワーク化を進め、さらなる利便性の向上を目指す。 <p>【公共交通に関する基本施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 青梅線の利用を促進するとともに、利用者の安全確保、直通電車の増発、青梅駅以西の運行本数の拡充、分離運転の解消、東青梅・青梅間の複線化、ホームの改善、駅施設のバリアフリー化などを要請する。 多摩都市モノレール等の延伸について、多摩地域都市モノレール等建設促進協議会を通じて、関係機関への要請に努める。 公共交通の効率的なネットワーク化など、総合的な交通体系の整備に努め、電車・バス等の利用を促進する。 バスの利用促進に努めるとともに、路線や運行数の維持・充実を促進する。 観光地区内のパークアンドライドの導入、自転車利用の促進について検討し、車両集中による渋滞の解消や、バスなど公共交通機関の利用を促進する。

計画の名称	青梅市都市計画マスタープラン、青梅市都市計画マスタープラン一部見直し(変更)
策定年	平成 11 年 11 月 1 日、平成 21 年 3 月 3 日一部見直し(変更)
計画期間	概ね 10 年から 15 年後
計画主体	青梅市
計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市総合長期計画(基本構想)を踏まえ、これからのまちづくりを進めていく上での基本的な方針とするもの 今後、この基本方針を踏まえて、まちづくりの具体的な検討を進め、個々の施策については、都市計画審議会などの手続きを経て、実現していく
計画の概要	<p>【まちづくりの目標】</p> <p>目標1:だれもが活動しやすいまちを育てていこう</p> <p>目標2:都市の活力を生む青梅らしい産業を育てていこう</p> <p>目標3:自然に恵まれた水と緑の豊かなまちを育てていこう</p> <p>【地域別のまちづくりの方針】</p> <p>東部地域のまちづくり方針</p> <p>北部地域のまちづくり方針</p> <p>西部地域のまちづくり方針</p> <p>中心市街地(都市核)地域のまちづくり方針</p> 

計画の名称	青梅市中心市街地活性化基本計画
策定年	(平成 23 年度策定中)
計画期間	内閣府の認定を受けてから約 5 年間
計画主体	青梅市
計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 市民、商業者、NPO、行政等、地域で活動する様々な主体が連携・協働して中心市街地の活性化を図るため、「中心市街地の活性化に関する法律」にもとづき、「青梅市中心市街地活性化基本計画」を策定するもの 本計画は、青梅市中心市街地において、地域と連携・協働してにぎわいと交流のある中心市街地を形成していくことを目的に、活性化の基本方針、目標、活性化のための取組み及び推進体制について定めるもの
計画の概要	<p>【中心市街地の位置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の位置は、「青梅駅周辺、東青梅駅周辺、河辺駅周辺」を含む地区  <p>【特に活性化が必要なエリア】</p>  <p>【中心市街地活性化に向けた基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 子育て世代から高齢者まで、みんなが健やかに暮らせるまち [取組みの方向性] 最寄品の購入環境の改善、公共交通によるアクセスの向上、誰もが暮らしやすい住環境の形成、地域コミュニティの場の形成 祭りや昭和レトロを活かしながら、アートやインターネットを通じて新しさを発信するまち [取組みの方向性] 個性のある魅力的な店舗の充実、交流とにぎわいの創出、まちの魅力の情報発信、産学官の連携 青梅宿の歴史と多摩川や永山丘陵の自然にふれながら ぶらり歩けるまち [取組みの方向性] 回遊環境の向上、快適な空間の創出、歴史資源の活用 <p>【中心市街地活性化の目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 街なか居住の促進 商業活力の向上 回遊性の向上

調査の名称	青梅市中心市街地にぎわい活性化計画策定に係る意識調査等
調査年度	平成 21 年度
調査主体	首都大学東京・青梅市
調査の目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 青梅市中心市街地にぎわい活性化計画策定のため、計画づくりに向けた基礎データ収集とまちづくりの方向性を見出すため、中心市街地の現状把握調査として、以下の2点を明らかにすることを目的としている。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 中心市街地に対する市民や来街者の意識 2) 中心市街地の空間資源の総合的把握
調査の概要	<p>【市民アンケート】</p> <p>中心市街地の来訪頻度や利用交通手段、中心市街地に求められる機能、現状の充足度などを把握するため、市民に対して以下の項目を調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 青梅市民の生活範囲と中心市街地の来訪頻度 ● 青梅市中心市街地に求める機能と施策 ● 市民による生活環境の評価と定住志向 ● 青梅市の観光振興や商業振興(イベント等)に対する評価 <p>【来訪者アンケート】</p> <p>青梅宿アートフェスティバルの来街者を対象にした聞き取り調査を実施し、来街者の属性や行動を明らかにすることで、青梅市中心商店街でのイベントのあり方や中心市街地活性化検討の基礎資料を把握</p> <p>【青梅市中心市街地の空間資源】</p> <p>青梅駅・東青梅駅を中心とするエリアを対象に、空間資源の戦略的活用に向けた基礎的知見を整理するため以下の項目を調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 歴史資源や自然資源に関する調査報告書などの既存資料の収集 ● フィールド調査により歴史的環境および自然的環境の特性を把握 ● ホスピタリティ環境の把握 <p>【まち歩きの見点からみた中心市街地の特性】</p> <p>歴史的環境や自然的環境の調査を踏まえ、中心市街地の旧青梅街道、古青梅街道、山裾道、参道、坂道の5つの道に着目し、道の物理的特性や歩くことによって得られる空間体験の意味に言及しながら、どのような歩き方や走り方ができるのか、その可能性を示す。</p> <p>【今後の課題】</p> <p>青梅市中心市街地のにぎわい活性化計画の立案に向けた課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本調査における意識調査や地域資源に関する詳細な分析を行う必要がある。これまでのまちづくりに関する取組みでの成果や課題を踏まえ、まちづくりの課題を整理する必要がある。 ● 上記の知見や上位計画を踏まえ、中心市街地のにぎわい活性化のための基本理念や全体方針を立案する必要がある。 ● 具体的なプロジェクトを設定し、エリア別、時系列的、主体別に整理を行い、実現可能性の高い計画を立案する必要がある。 ● まちづくりに関わる多様な主体の緊密なネットワークの中で検討を進める必要がある。(ワークショップや市民参加型イベントの実施)

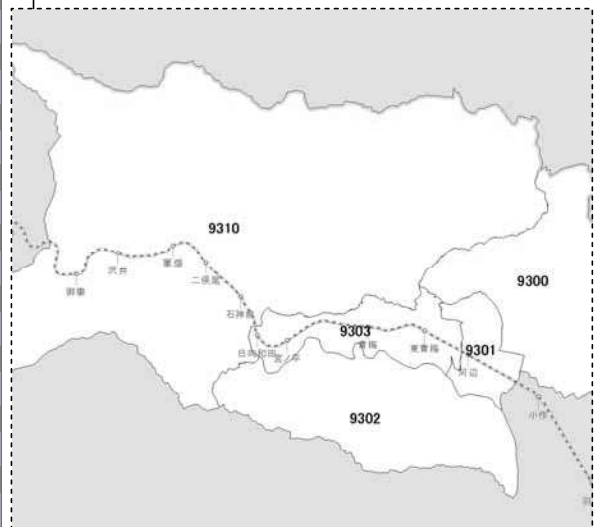
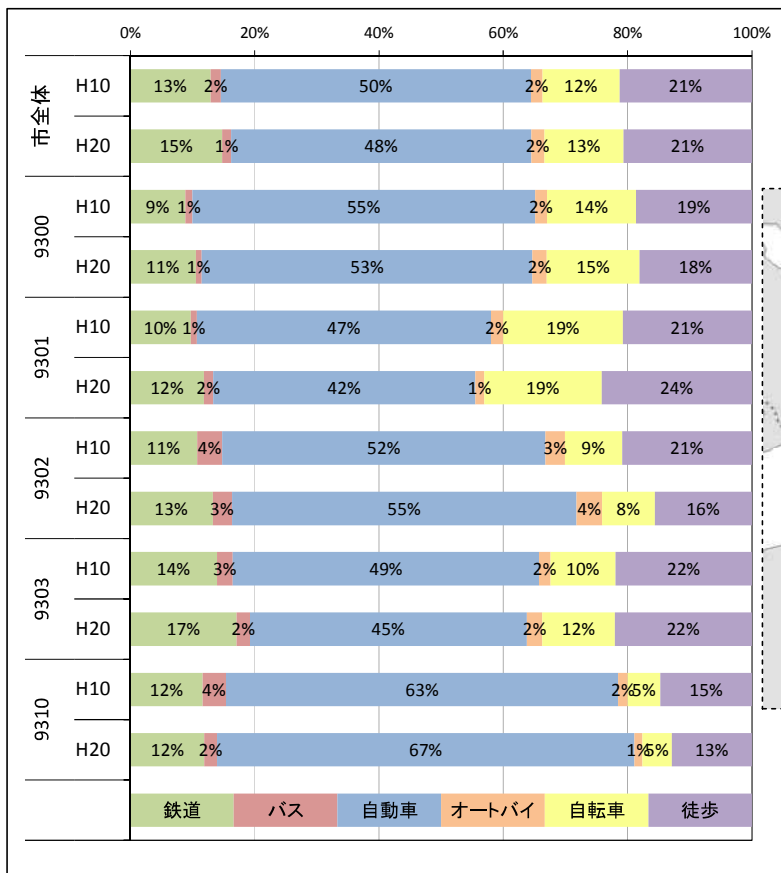
2. 青梅市の現状

2-1 交通実態

(1) 代表交通手段分担率

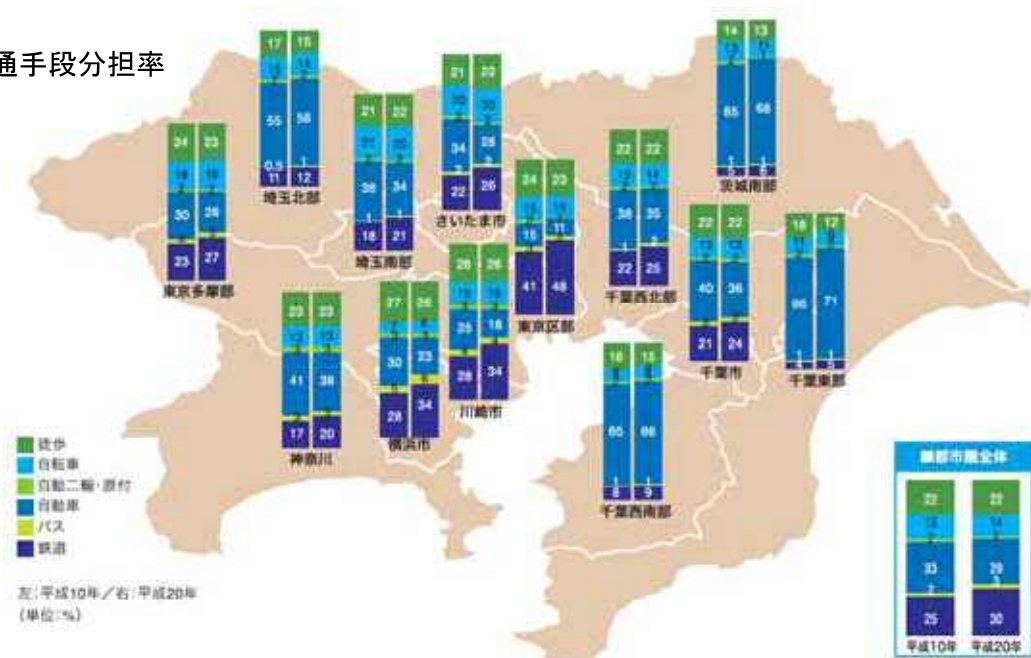
バス分担率は10年間で1ポイント減少、鉄道分担率は増加
 鉄道から離れるほど自動車分担率が高い
 東京都市圏の中でも自動車分担率は高い地域

小ゾーン別代表交通手段分担率



H20 東京 PT 小ゾーン図

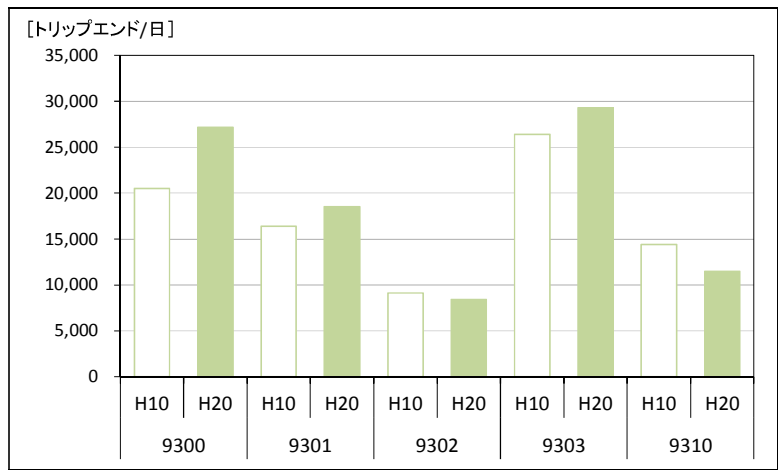
地域別代表交通手段分担率



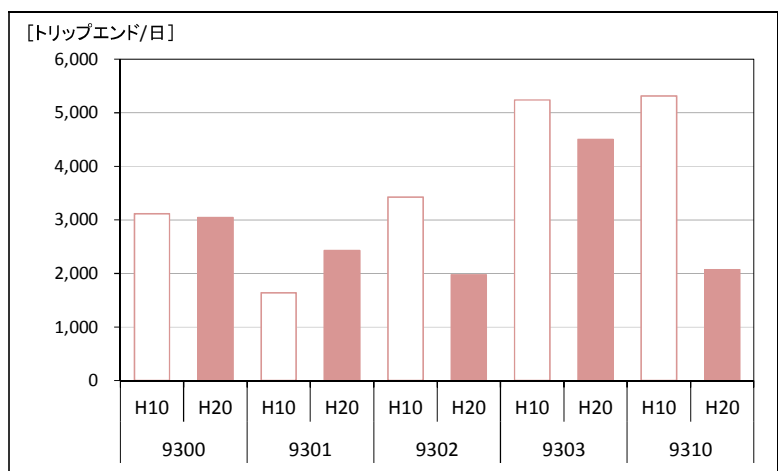
※ 平成10年、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

(2) 発生集中量(H10/H20)

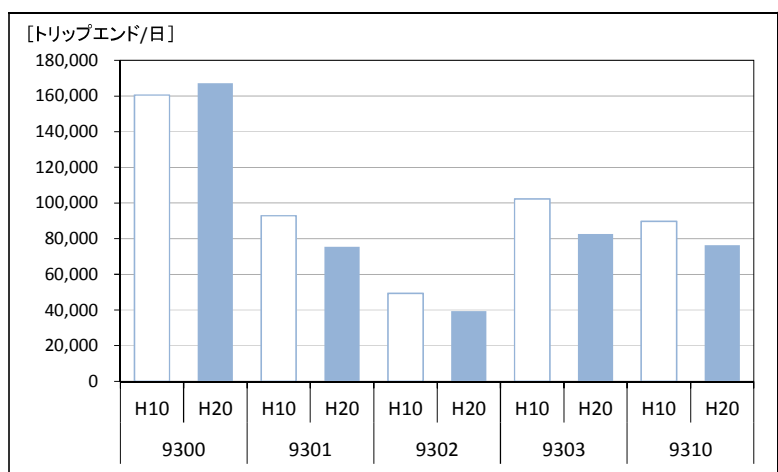
鉄道の発生集中交通量は10年間で増加傾向
 バスの発生集中交通量は10年間で減少傾向
 自動車の発生集中交通量は10年間で減少傾向



小ゾーン別鉄道発生集中量



小ゾーン別バス発生集中量

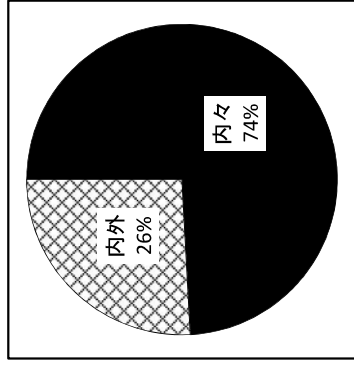


小ゾーン別自動車発生集中量

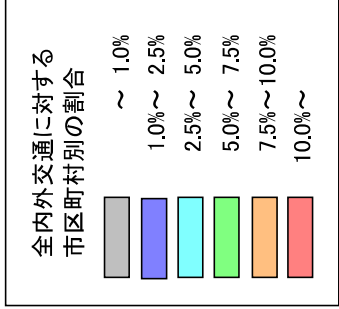
※ 平成10年、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

(3) 青梅市内外交通 OD (H20)

青梅市関連トリップのうち、1/4 が市外との移動(内外交通)
 内外トリップは「羽村市」「瑞穂町」をはじめとした青梅市周辺地域に多い
 また、遠方では JR 中央線の市区に分布



青梅市内々・内外交通の割合



市区町村別青梅市発着交通の分布

※ 平成 20 年東京都圏パーソントリップ調査結果より作成

(4) 青梅市内々々交通流動

通勤目的は、三ツ原工業団地と西東京工業団地がある9300ゾーンへのトリップが多い。
 買物目的は、河辺駅周辺商業集積がある9301ゾーンへのトリップが多い。
 買物以外の私事目的は、9300・9301・9303の各ゾーンへのトリップが多い。

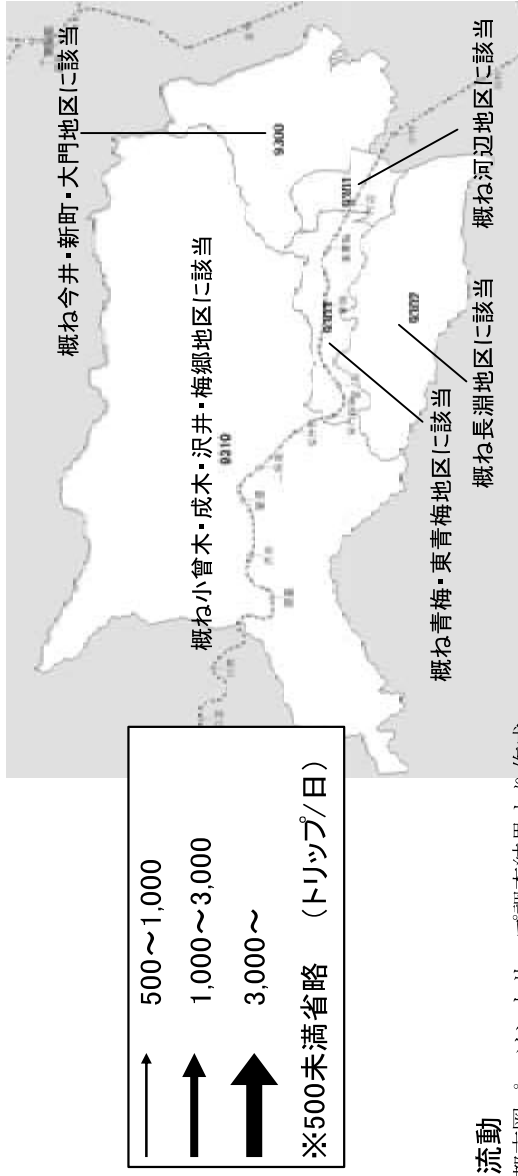
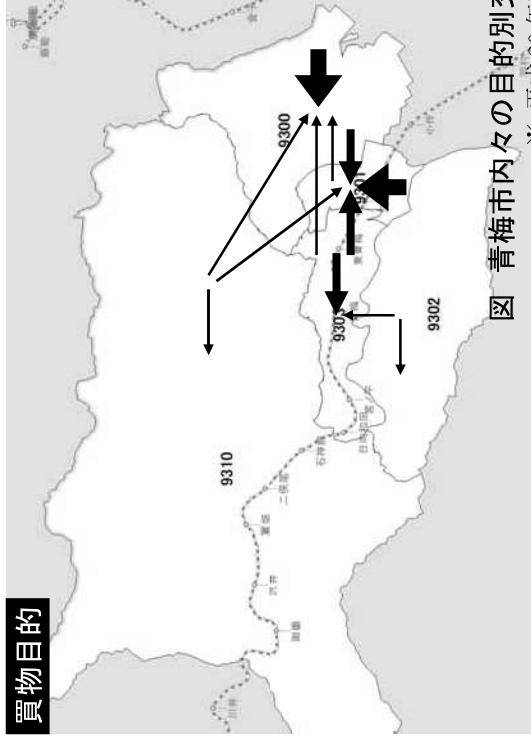
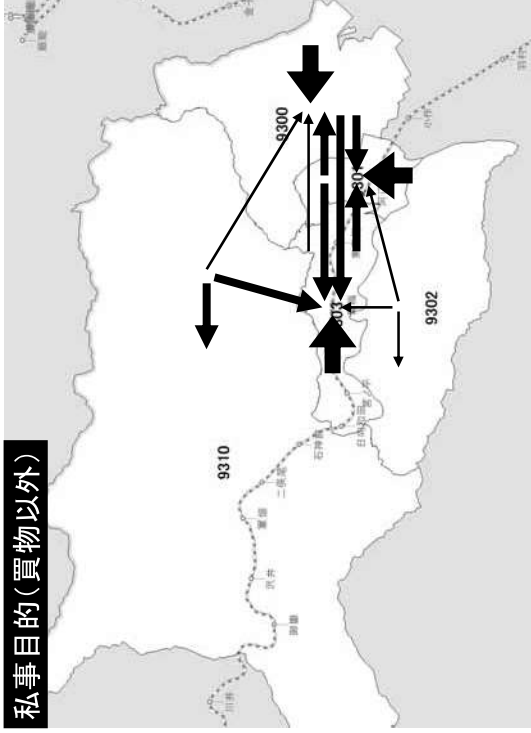
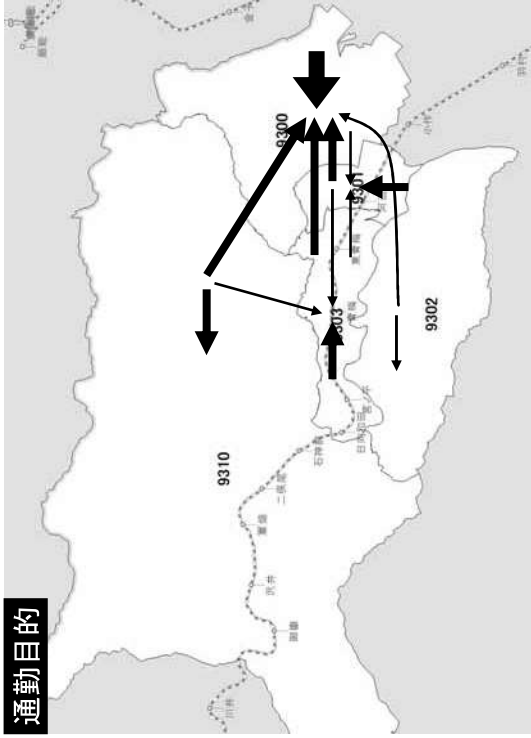


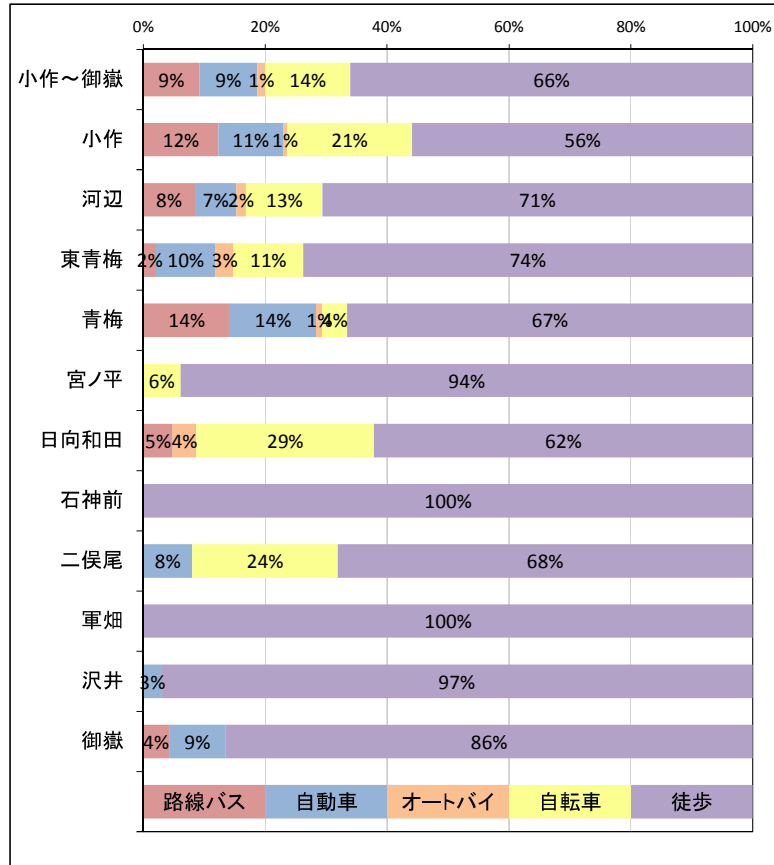
図 青梅市内々々の目的別交通流動

※ 平成20年東京都圏内ゾーントリップ調査結果より作成

(5) 駅の端末交通分担率(H20)

パーソントリップ調査においては、河辺駅のバス利用者は一定の割合が見られる
青梅駅の自転車は、パーソントリップ調査でも低い

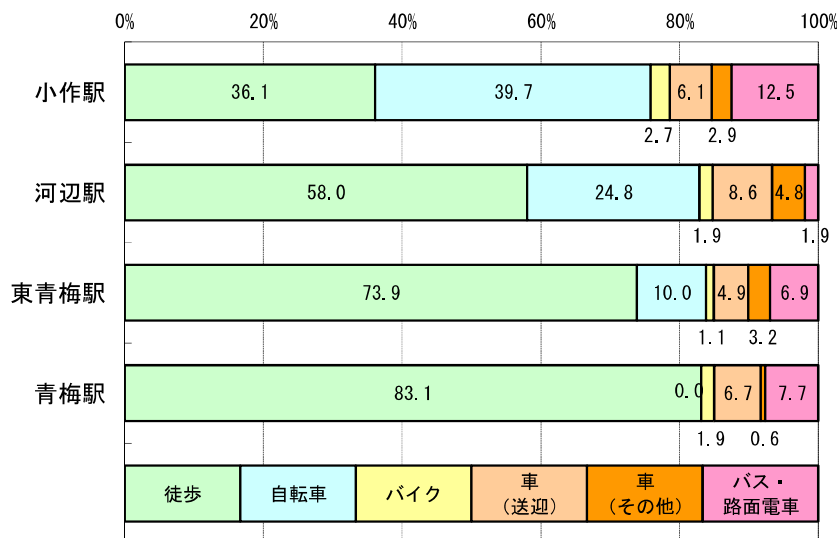
鉄道端末交通手段(東京都市圏パーソントリップ調査)



※1 平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

※2 宮ノ平～御嶽間はサンプル数が少ないことに留意が必要。

鉄道端末交通手段(大都市交通センサス)



出典) 平成 17 年大都市交通センサス「端末交通手段別人員表(初乗り駅別・居住地基本ゾーン別) 鉄道定期券〔定期券合計〕 単位:人/日・片道」

2-2 観光の状況

青梅市の入込観光客数は、西多摩地域の中では最も大きいですが、近年は減少傾向にある。行祭事の入込観光客数は、青梅大祭は増加傾向、他はほぼ横ばいである。

図 西多摩地域の入込観光客数
(西多摩地域入込観光客数調査)

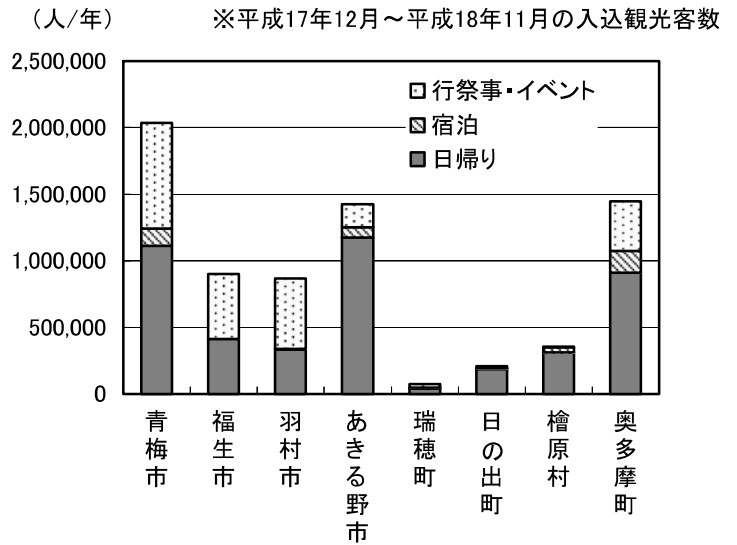
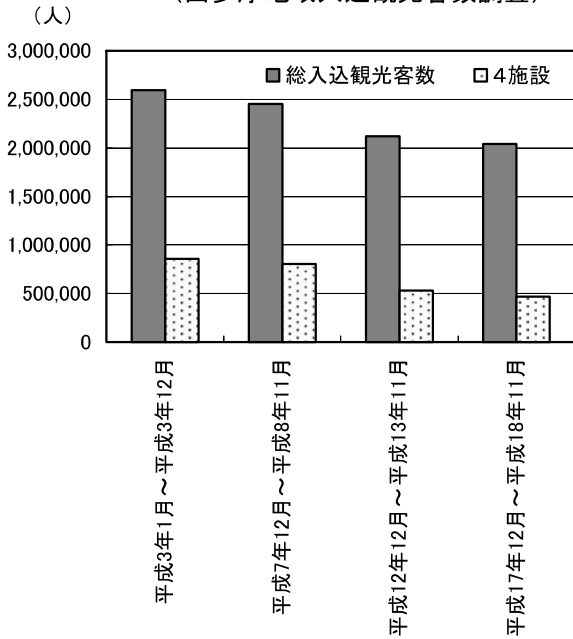
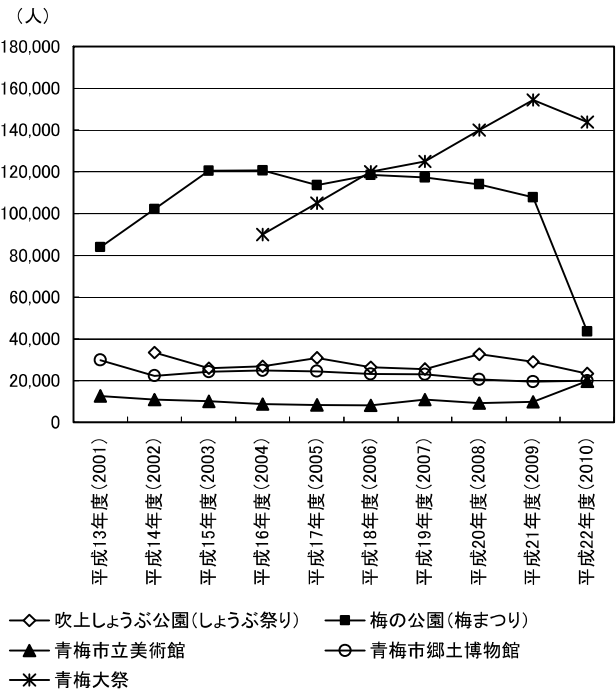


図 青梅市の入込観光客数
(西多摩地域入込観光客数調査)



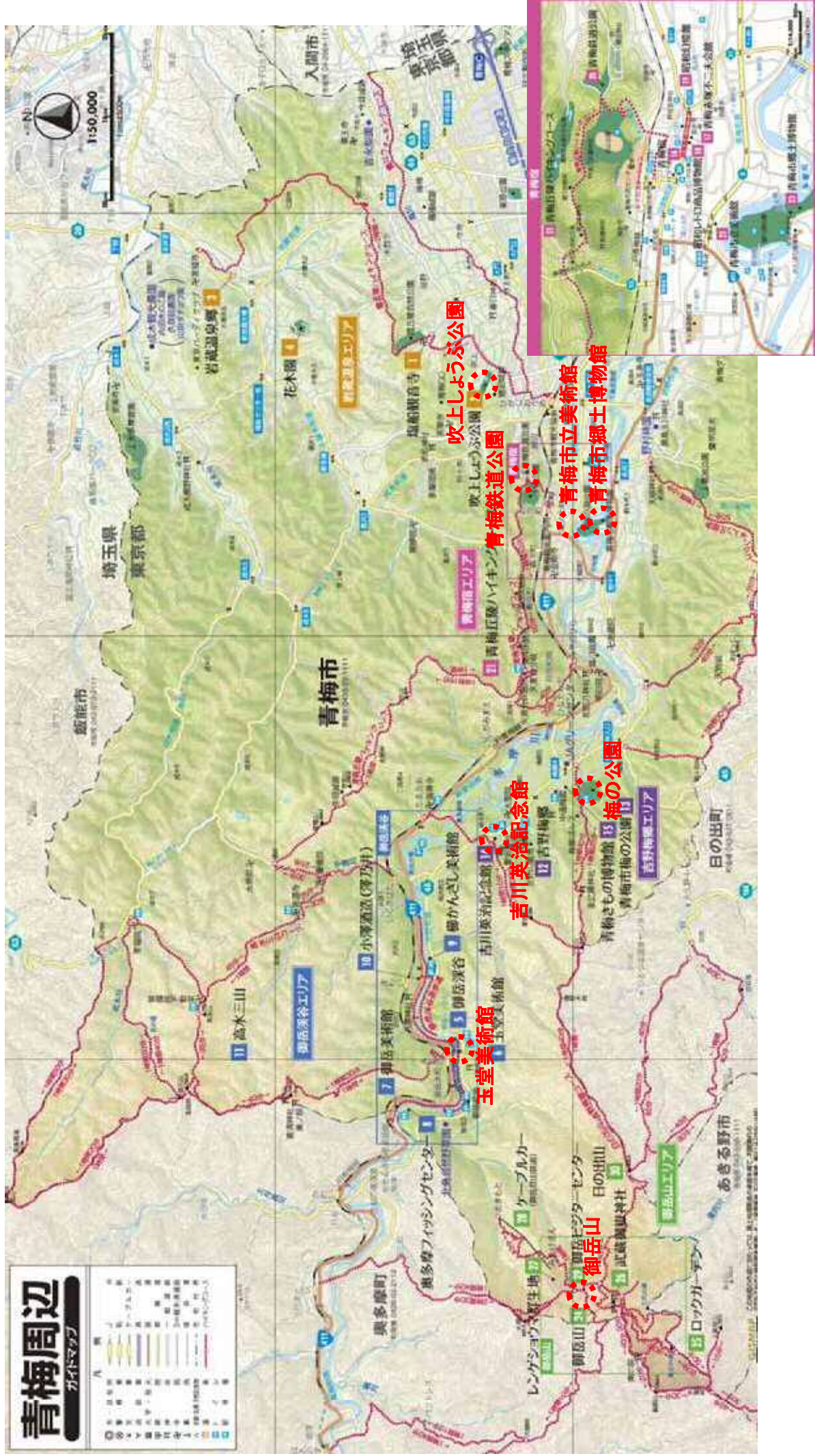
※4施設：御岳山、玉堂美術館、吉川英治記念館、青梅鉄道公園

図 青梅市の行祭事・施設の来訪者数
(青梅市資料)



吹上しょうぶまつり(6月/有料期間入場者数)
 吉野梅郷梅まつり(2月下旬～3月末/有料期間入場者数)
 青梅市立美術館(年間入場者数)
 青梅市郷土博物館(年間入場者数)
 青梅大祭(5月2・3日/警察発表)

図 青梅市の観光資源 (地図: 青梅観光ガイド／青梅市・青梅市観光協会)



2-3 福祉交通の状況

現在、青梅市内に営業拠点のある一般旅客自動車運送事業者(福祉限定)が10社ある。

青梅市では、一人で公共交通を利用することが困難な方を対象として、リフト付き自動車(通称「福祉バス」)の運行事業と市内にある福祉有償運送登録団体への支援を行っている。

(1)福祉バスの運行

- 一人で公共交通を利用することが困難な、重度の障害者(身体障害者手帳1～2級・愛の手帳1～2度・精神障害者保健福祉手帳1級所持者)を対象とする移送サービスで、青梅市が社会福祉協議会に委託して実施している事業である。
- 利用対象者については、申請の際、障害者手帳の等級だけでなく、公共交通を利用することが困難であるかなど確認し、利用の可否を決定する。
- 本事業は昭和58年から実施している。
- 運行は社会福祉協議会が一般旅客自動車運送事業者に再委託して、2台のリフト付き車両を借り上げており、ドライバーは2種免許の専属である。
- 混雑時には予約が取れない場合があり、福祉バスが利用できないときは福祉有償運送などを利用している。
- 利用目的としては通院が多く、自宅から目的地まで片道50Kmの範囲までとしている。

(2)福祉有償運送登録団体への補助

- 市では、補助対象団体について、市内に所在し、市民に移送サービスを提供する特定非営利活動法人で、道路運送法第79条に規定する国土交通大臣の行う登録を受けた団体としている(青梅市地域福祉推進事業補助金交付要綱)。
- 福祉バスが障害に限定しているのに対し、福祉有償運送事業は、障害、高齢および病気などにより、一人で公共交通を利用することが困難な方を対象とする移送サービスである。
- 青梅市では平成19年から福祉有償運送に対する補助制度を開始した。
- 運転協力者の活動費は、事業者の利用収入でまかない、市からの補助金は車両管理費や事業費等に充てている。
- 対象者は一人で公共交通を利用できない人で、バス停が遠いことや経済的に厳しいなどの理由では利用できない。会員の資格については、タクシーやバスの利用が困難な人かどうか事業者がチェックを行い、市にも報告している。
- 団体の登録更新は、3年に1回行われ、自治体職員、タクシー事業者、運輸支局、学識経験者等により組織させた福祉有償運送運営協議会で審査が行われる。
- ドライバーは講習を受けて登録され、可能なときに担当している。
- 団体としては、今後の運営を継続していくための人材育成などが課題と伺っている。

(健康福祉部障がい者福祉課ヒアリングより作成)

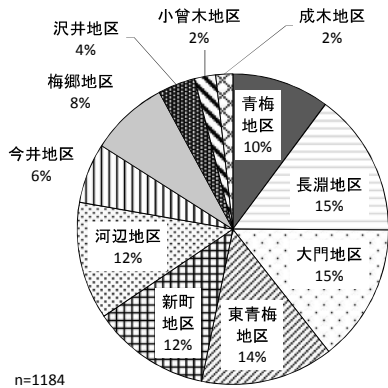
表 青梅市が関わる福祉移送サービス事業の概要

	運行サービス(福祉有償運送)	福祉バス
法的根拠	青梅市地域福祉推進事業補助金交付要綱	青梅市福祉バス運行事業実施要綱
事業者	NPO 法人青梅運行サービス	青梅市
事業主体	NPO 法人青梅運行サービス	社協（青梅市からの委託事業として実施）
対象者	青梅市在住 障害、病気、高齢などで、一人での移動が困難な方	青梅市在住 「身体障害者手帳 1・2 級」「愛の手帳 1・2 度」「精神障害者保健福祉手帳 1 級」の方で、車いす使用者もしくは自力での歩行や公共交通機関を利用することが困難な方
事業内容	障害や高齢などで移動ができてにくい方の外出送迎を行っている。	上記障害者で移動ができてにくい方の外出送迎を行っている。
使用車両	車いす対応の福祉車両 3 台（白ナンバー） ・ 8 人乗り／10 人乗り／5 人乗り ・ 協力運転手 10 人前後	車いす対応の福祉車両 2 台（緑ナンバー） ・ 10 人乗り ・ 奥住運輸（有）に運行を再委託
財政援助等	補助金交付額（事業経費等の一部を補助） 平成 20 年度：3,000,000 円 平成 21 年度：2,735,073 円 平成 22 年度：3,500,000 円	委託契約金額（年度末に精算、残金は返却） 平成 20 年度：14,836,401 円 平成 21 年度：14,611,063 円 平成 22 年度：14,666,532 円
利用回数	週 4 回利用を限度	月 8 回以内（往復）
利用状況	自宅から目的地まで	自宅から目的地まで（片道 50 キロ以内）
利用目的	社会生活上に必要な移動	①病院への診察治療等 ②社会福祉団体等の主催する行事への参加 ③日常生活上必要な行為で、市長がやむを得ないと認めた場合
利用日時	無休	無休（08：30～17：00、12/31-1/3 を除く）
利用料金	会費：入会金 2,000 円、年会費 1,000 円 利用料金：初乗り 1 キロまで 580 円、以降 5 キロまで 80 円/km、5 キロ以降 160 円/km ※有料道路通行料金、駐車場料金は自己負担	無料 ※有料道路通行料金、駐車場料金は自己負担
利用者登録	事前に会員として入会する。	事前に利用の適否の決定を行う。
利用方法	電話で申し込み 2 週間前から 3 日前までに予約	電話で申し込み 1 ヶ月前から予約可
利用登録者	平成 20 年度：95 人 平成 21 年度：108 人 平成 22 年度：100 人	平成 20 年度：158 人 平成 21 年度：182 人 平成 22 年度：229 人
実利用者数	平成 20 年度：77 人 平成 21 年度：70 人 平成 22 年度：73 人	平成 20 年度：97 人 平成 21 年度：94 人 平成 22 年度：95 人
延利用回数	平成 20 年度：運行回数 2,704 回 平成 21 年度：運行回数 2,913 回 平成 22 年度：運行回数 3,093 回	平成 20 年度：運行回数 2,997 回 平成 21 年度：運行回数 2,889 回 平成 22 年度：運行回数 2,719 回

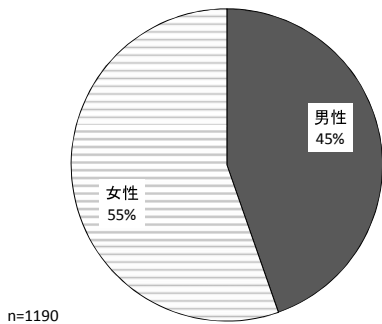
3. 市民意向調査 [単純集計]

Q1

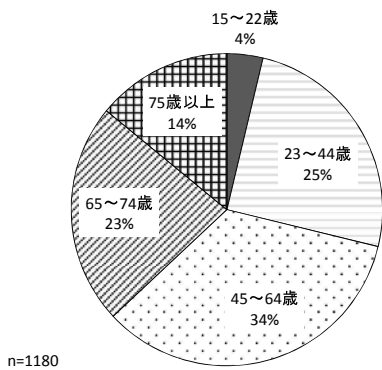
▪ お住まいはどちらですか



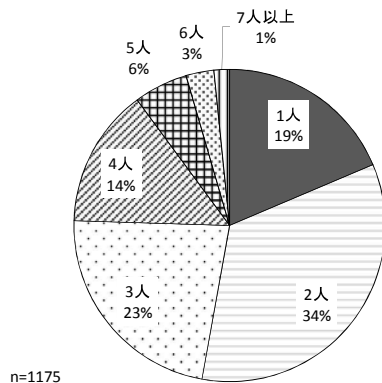
▪ あなたの性別は



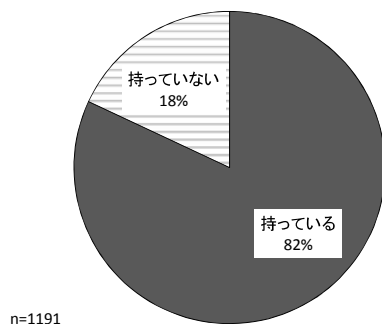
▪ あなたの年齢は



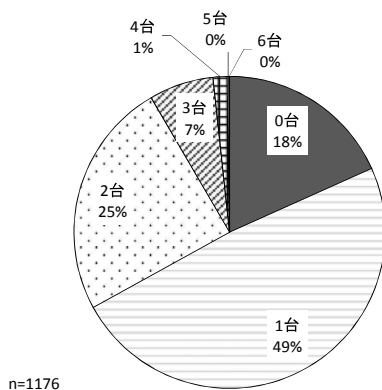
▪ 世帯構成を教えてください



▪ あなたの世帯では自動車をお持ちですか

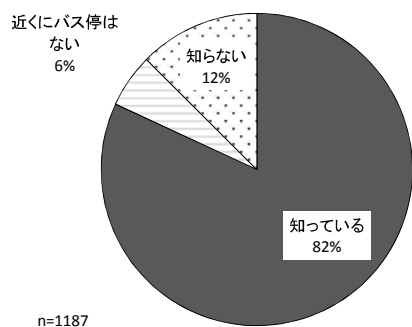


(台数)

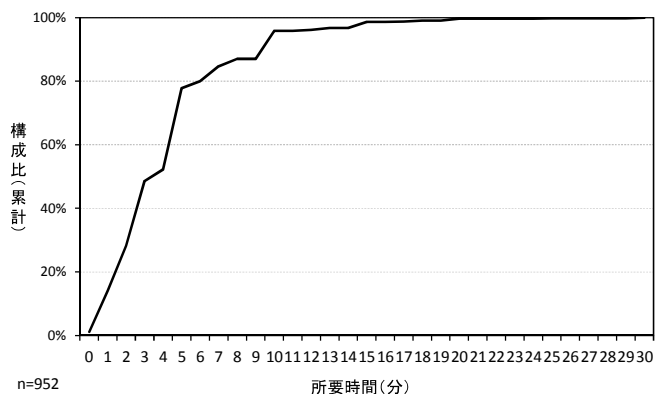


n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

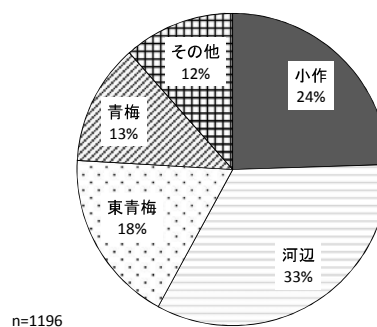
- ご自宅の最寄りの「バス停」についてうかがいます
(最寄りのバス停をご存知ですか)



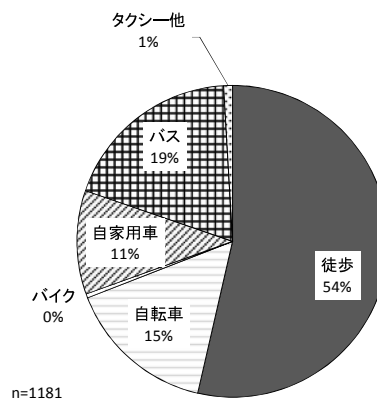
(そこまでの所要時間)



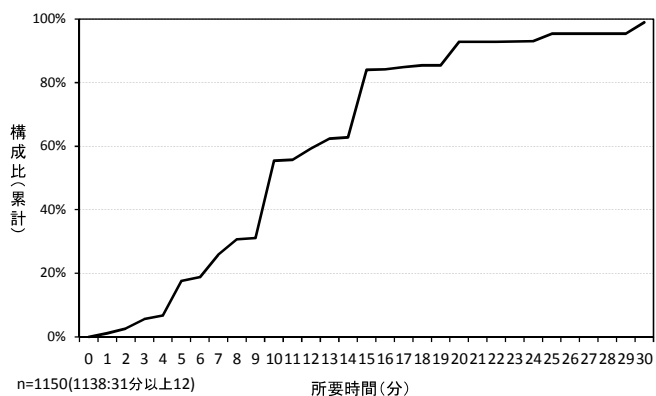
- ご自宅の最寄りの「鉄道駅」についてうかがいます
(最寄りの鉄道駅はどこですか)



(そこまでの主な交通手段)

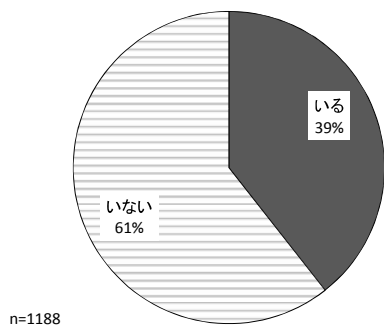


(そこまでの所要時間)

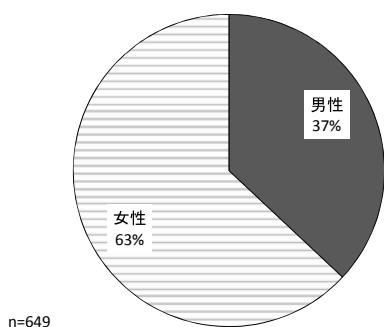


n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

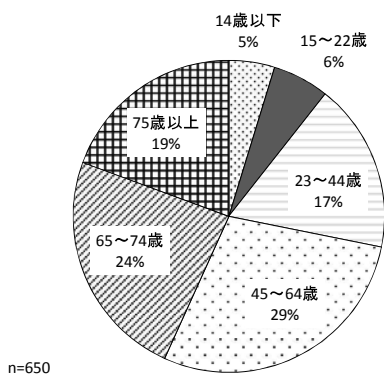
・ ご家族にバスを利用する方はいらっしゃいますか



(その方の性別は)

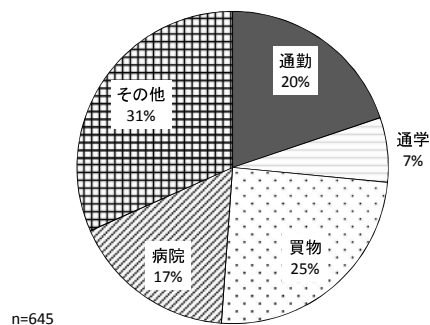


(その方の年齢は)

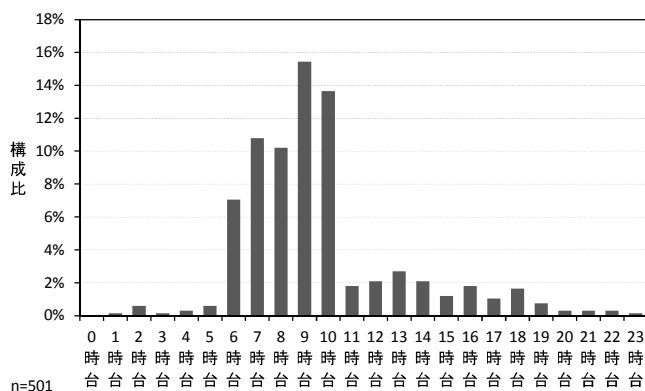


n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

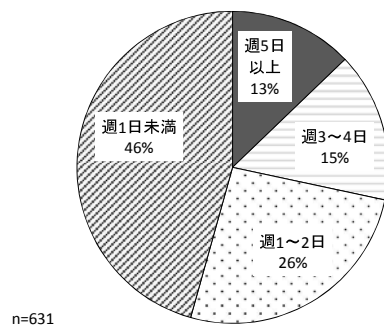
(そのバスでの移動目的はなんですか)



(そのバスの乗車時刻)



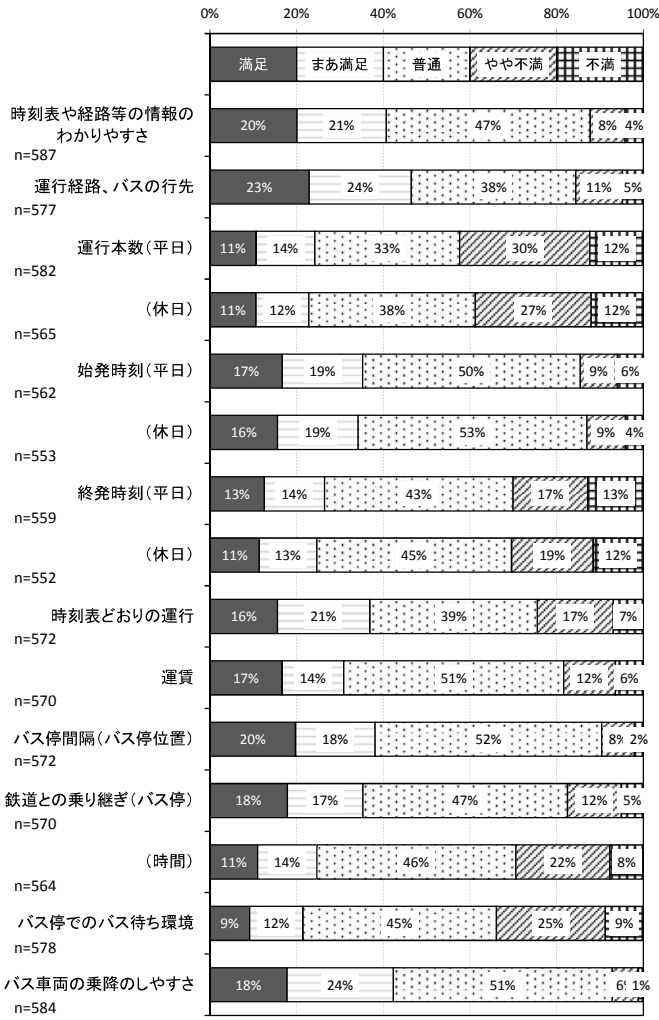
(そのバスの利用頻度は)



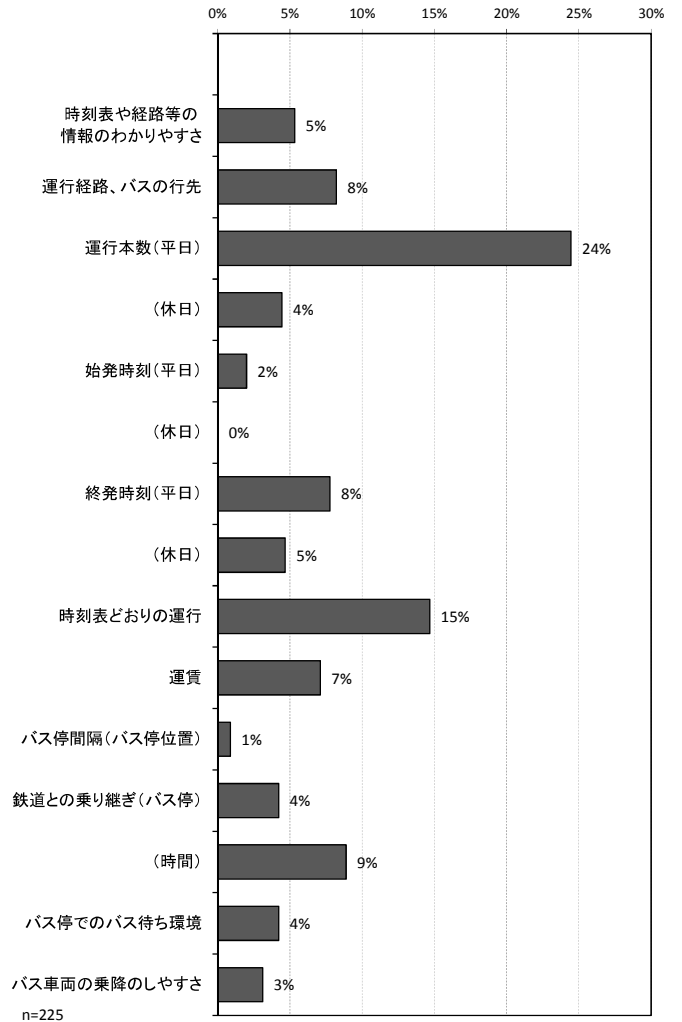
Q2

1. 路線バスの「サービス内容」について

①満足度



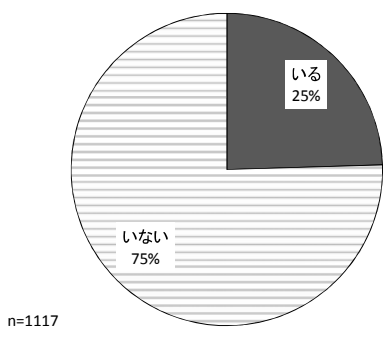
②重要度



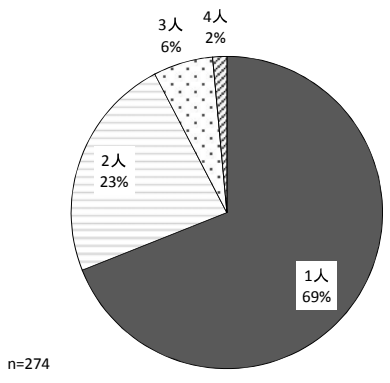
n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

Q3

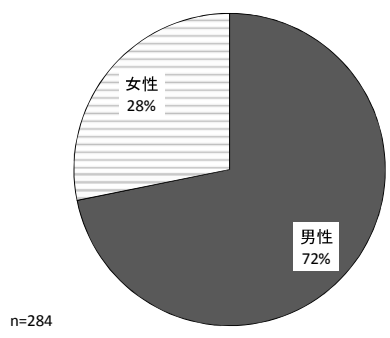
1. 「外出時の移動」に不便を感じている人



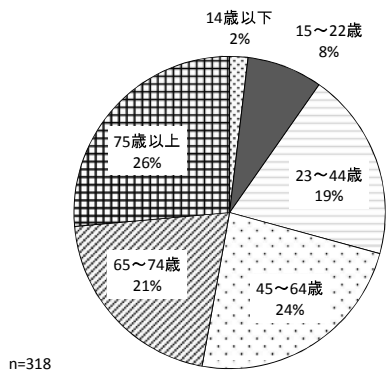
(人数)



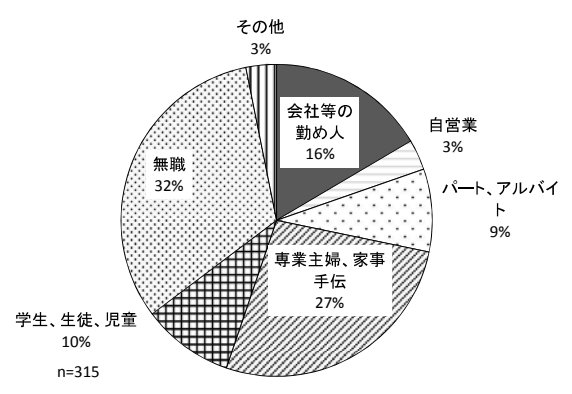
2. 不便を感じている人の属性 (性別)



(年齢)



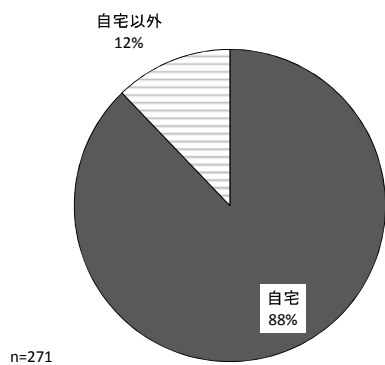
(職業)



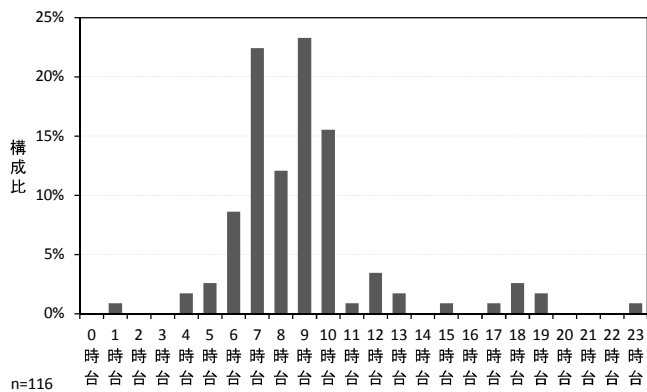
n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

3. 不便を感じている人の場合

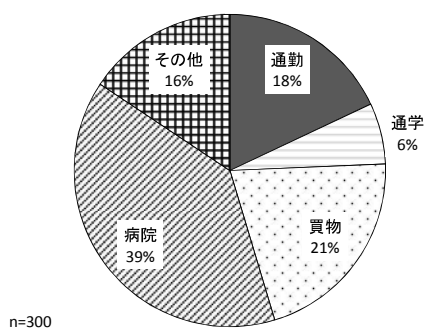
(出発地)



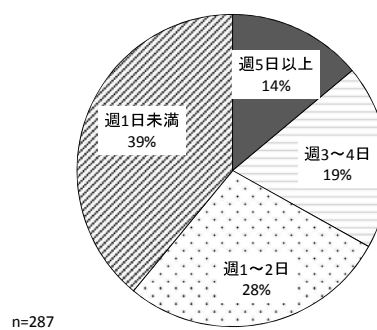
(そのバスの乗車時刻)



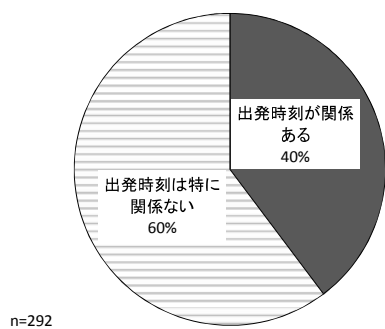
(移動目的)



(頻度)



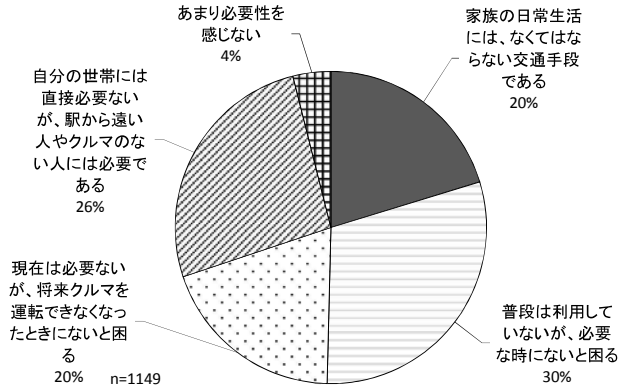
(出発時刻)



n: サンプル数 (無回答や不明を除いた値)

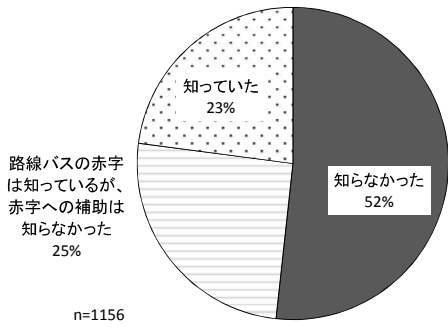
Q4

1. 路線バスの必要性について

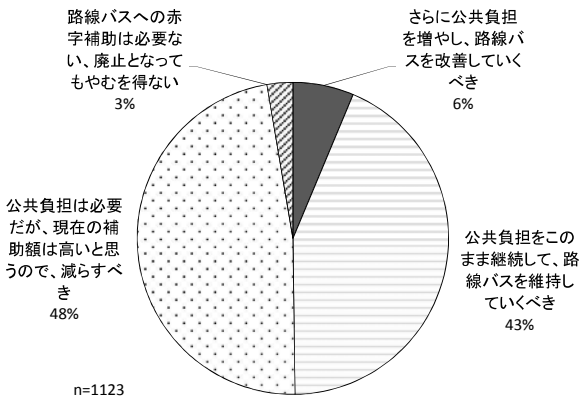


2. 路線バスへの公共負担について

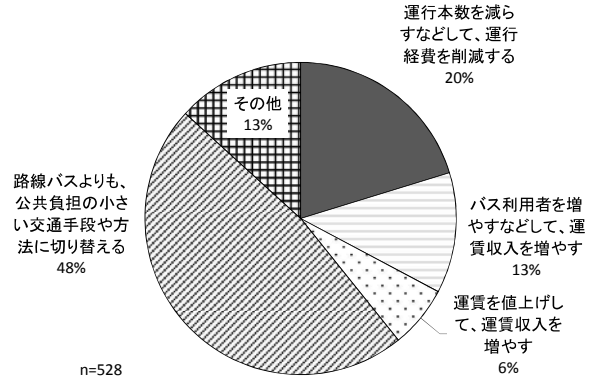
(①ご存知でしたか)



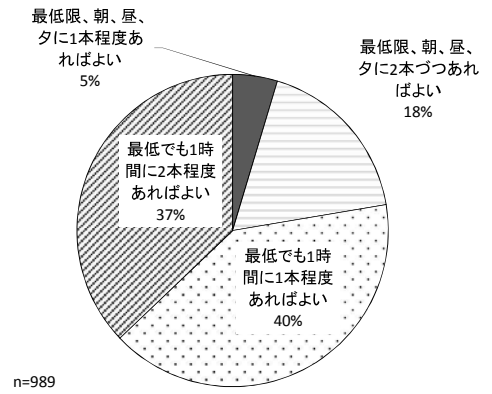
(②どのように思いますか)



(③どのようにすべきですか)



3. 路線バスの最低でも必要な頻度について



n: サンプル数(無回答や不明を除いた値)

4. 市民意向調査 [自由意見]

市民意向調査の自由意見には「新規バス交通の導入」「現状のバスサービス」「現状のバス路線の維持」に関する意見が同程度で多い。
特に、「市営バスやコミュニティバスの導入希望」や現状の路線バスサービスにおける「運行本数の増加や終バスの延長」に関する意見が多い。

大分類	小分類	意見数	
1. 新規バス交通の導入について	市営バス、コミュニティバス導入希望	113	222
	主要施設を巡回する運行	27	
	小型車両できめ細かい運行	58	
	ワンコイン	11	
	市営バス、コミュニティバス導入反対	3	
	その他	10	
2. 現状のバスサービスについて	運行本数、終バスの延長	105	230
	運行ルート、バス停位置	30	
	運賃	8	
	定時性	7	
	鉄道・バスとの乗継ぎ	18	
	バス待ち環境	18	
	都営バスと西武バスの競合区間	12	
	その他	32	
3. 現状のバス路線の維持について	現在必要／現状維持	56	230
	将来必要	30	
	廃止／減便	20	
	値上げ、受益者負担	12	
	利用促進、経費削減	20	
	車両を小型化	54	
	その他	38	
4. その他の移動手段について	全般	2	47
	鉄道	9	
	自動車	11	
	自転車	4	
	徒歩	2	
	福祉交通	3	
	その他	16	
5. その他について	市への要望	13	44
	その他	31	
6. 無効	不明／意見なし	13	13
合計		786	786

※ 以下の自由意見は、原則として回答内容をそのまま入力したもので、誤字等と思われるものでも修正していません。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

個人情報が含まれている恐れがあるため削除しています。

5. 多摩地域のコミュニティバスの現状

ここでは、「多摩地域におけるコミュニティバス及び路線バス支援策に関する実態調査報告書（平成 21 年 3 月：財団法人東京市町村自治調査会）」より、多摩地域のコミュニティバスの現状について整理した。

(1) 導入状況

多摩地域における平成 20 年 9 月時点でのコミュニティバス（デマンド型バス、乗合タクシー、デマンド交通を含む）の導入状況は、30 市町村中 26 市町村（内 1 市町村は導入予定）と大半の市町村で導入されており、その大半で自治体が運営主体となり民間事業者が運行主体となっている。

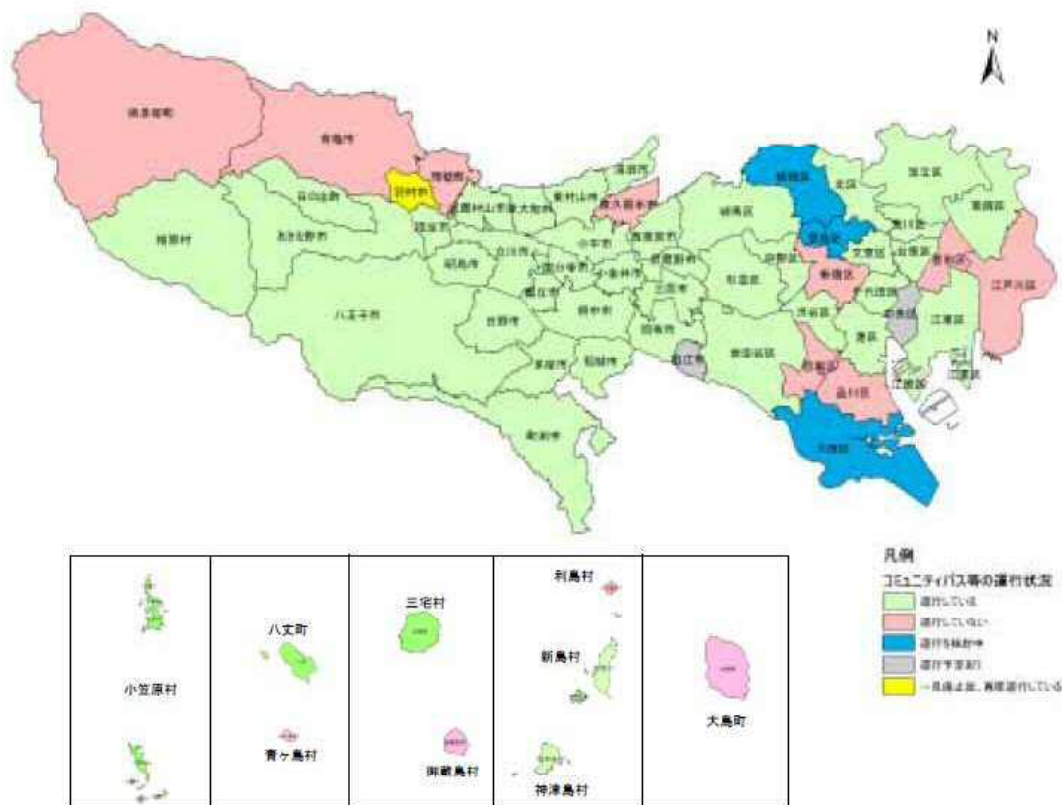


図 コミュニティバス等の導入状況



図 コミュニティバス等の運営主体

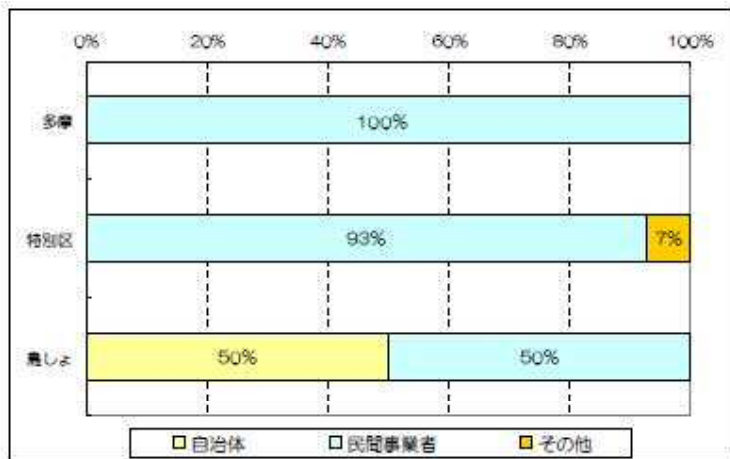


図 コミュニティバス等の運行主体

(2) コミュニティバスの運行内容

多摩地域のコミュニティバスの路線長は、10km 未満が約 60%を占めているが、特別区と比べ長距離の路線が多くなっている。

平均運行回数は、平日が 22.6 回、土日が 21.2 回となっており、土日を運休する路線は 16%ある。

また運賃は、運賃がわかりやすい均一運賃が 70%を占めており、その中でも 100 円均一運賃が 35%となっている。

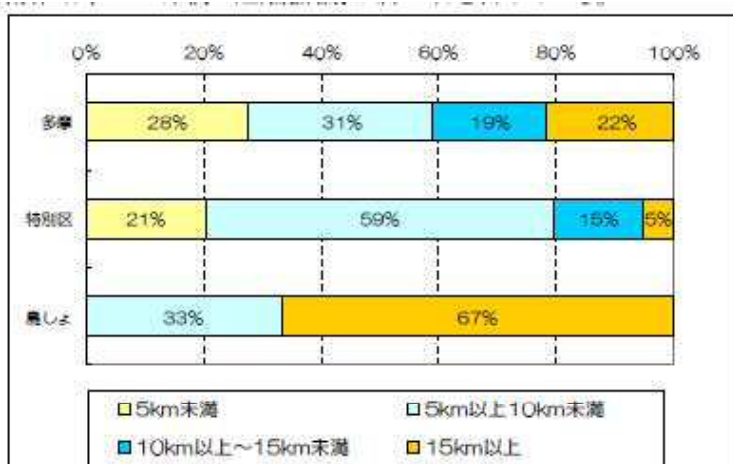


図 路線長



図 平均運行回数



図 運賃設定

(3) コミュニティバスの利用状況と自治体負担状況

多摩地域のコミュニティバスの1便当たりの利用者数は、半数の路線で10～20人となっている。

そのため、各市町村とも運行経費が運賃収入を上回っており、各市町村のコミュニティバスに対する公的な負担額は、多摩地域では「2,000～3,000万円/年」が約30%と最も多くなっているが、5,000万円/年以上を負担している市町村も21%ある。(最大は西東京市の9,709万円/年)

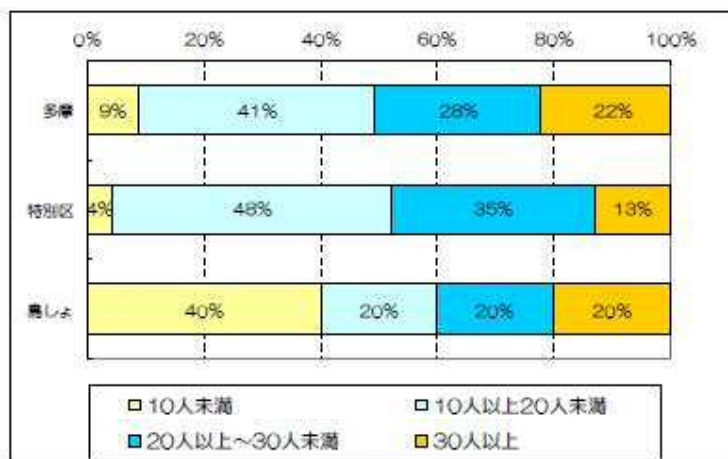


図 利用者数

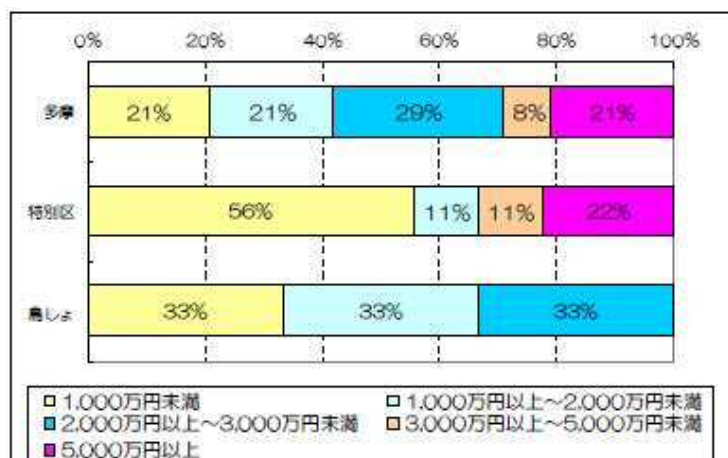


図 市町村別の公的負担額

(4) 青梅市へのコミュニティバス導入に際して

多摩地域で運行されているコミュニティバスの市町村ごとの人口密度と収支率（＝運賃収入／運行経費）の関係をみると、人口密度が低いほど収支率が低くなる傾向がみられる。また、バスの路線長と収支率の関係をみると、路線長が12kmを超えると収支率は50%を下回る傾向もみられる。

青梅市の市域面積も広く、また人口密度も1,346人／km²と高くないことより、公共交通空白地域等にコミュニティバスを導入した場合は、人口密度が低い地域で路線長が長い路線となることが見込まれ、収支率は50%を大きく下回ることが危惧される。

また、市街地部の公共交通空白地域への導入に際しても、単にコミュニティバスを追加導入しただけでは、既存路線バスとの競合が生じて、既存路線バスの利用者減少と新たなコミュニティバス経費の負担を招き、一層公共負担が増加するおそれがある。

以上のことより、青梅市でのコミュニティバスの導入に際しては、詳細な検討を行い、持続可能性の高い交通システムを検討することが必要と考えられる。

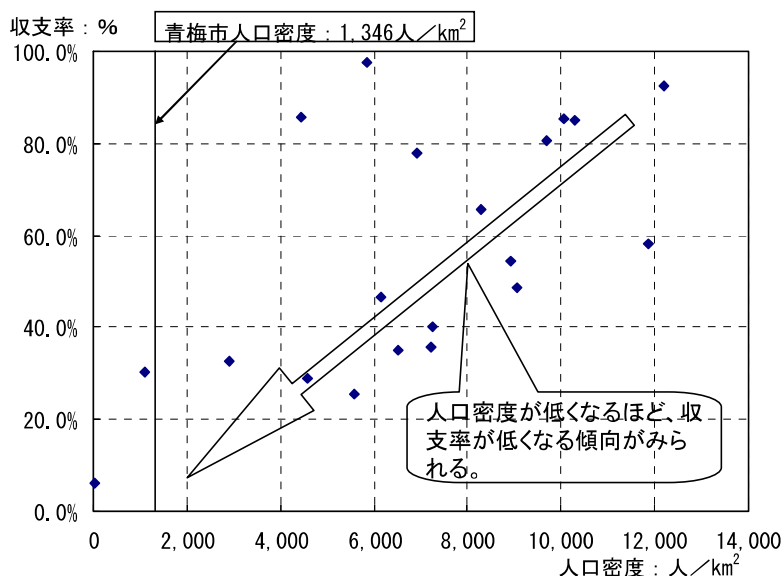


図 市町村人口密度と収支率の関係

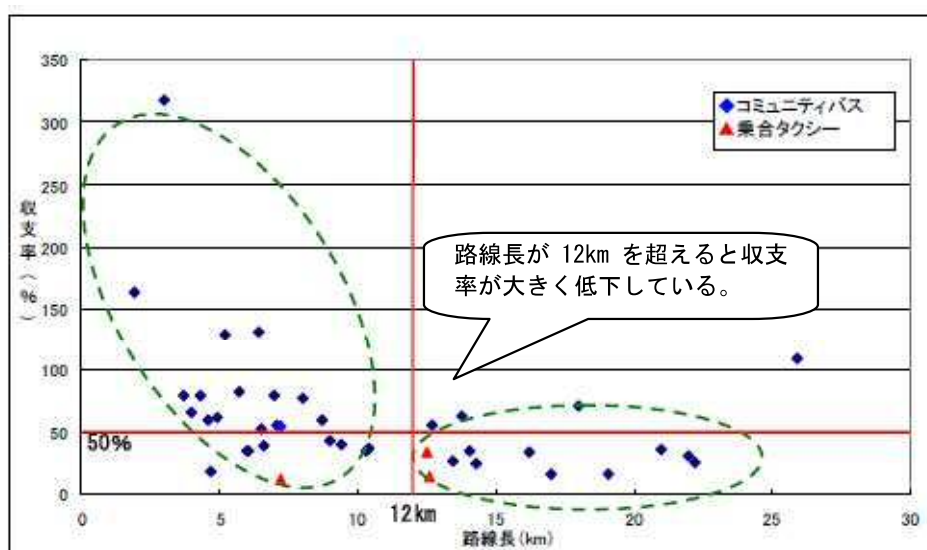


図 路線長と収支率の関係