

第39回 青梅市公共交通協議会

報告・協議資料

目次

区分	項目	資料の骨子	ページ
報告事項	1. 第37回協議会の振り返り	—	2
	2. 河辺町1～3丁目地区アンケートのクロス集計結果	・第37回で単純集計を提供。それにクロス集計を追加	2
協議事項	1. 公募委員の承認	・横澤武留様の公募委員就任	3
	2. 青梅市公共交通協議会規約の一部改正	・法改正にあわせて「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に	4
	3. 青梅市地域公共交通計画(仮称)の検討	・策定の背景、理由 ・策定するための調査の枠組み	5
	4. 青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握	・時代潮流、法律の改正、上位・関連計画 ・世論調査における市民意向	14
	5. 青梅市の公共交通に関する状況把握	・町丁別の人口動向、主要な施設の立地状況 ・公共交通の状況	20
	6. 市民等のニーズの把握	・年明け実施予定のアンケートの概要(案)	33
	7. 「広報おうめ」における公共交通利用促進記事	—	33

※第38回は書面開催により、令和3年度青梅市公共交通協議会運営支援業務委託業者選定の審査結果および令和2年度決算報告について協議した。

報告事項

1. 第37回協議会の振り返り

○令和3年3月30日(火)午後3時に開催されました。

第37回青梅市公共交通協議会の資料骨子

項目	骨子
青梅市公共交通基本計画の見直しについて	○課題の多いバス路線について、現行計画でどのような検討をしたのかを共有するため「梅74甲・乙」、「梅76甲・乙、梅77甲・梅77」、「中心市街地内の移動」について示しました。
河辺町1～3丁目地区アンケートの集計結果について	○単純集計のみを示しました。
青梅市地域公共交通計画(仮称)の策定について	○新たな公共交通サービスについて、事例として、デマンド型交通サービス「チョイソコ」を示しました。

2. 河辺町1～3丁目地区アンケートのクロス集計結果

○本アンケートは、河辺町1～3丁目の自治会に加入されている方を対象に、新たな地域公共交通の利用意向などをお聞きし、今後の実証運行に向けて、可能性を検討するために行ったものです。

○詳細は、資料2に示しています。

○次回の協議会において、新たな地域公共交通が運行された場合の利用者数の試算結果と、あわせて事業性の試算結果を示す予定です。そのうえで、実証運行移行のための判断材料になれば良いと考えています。

協議事項

1. 公募委員の承認

- 青梅市公共交通協議会規約において、委員の任期は2年と定められており、令和3年8月21日で満了となるため、青梅市公共交通協議会の公募委員募集要領にもとづき、新たな公募委員の募集および選考を行いました。
- 7月1日号広報おうめ、および青梅市ホームページに募集告知を掲載し、7月1日から14日まで募集したところ、7名の応募がありました。書類審査による一次選考の結果、7名が候補者となり、募集要領に定める募集人員1名を超えたため、7月27日に二次選考として公開抽選を行いました。その結果、合格者1名「横澤 武留(よこさわ たける)様」を選考し、7月29日にご本人から委員就任の承諾書が提出されました。
- 募集要領の12項に「委員は、協議会の承認を得て最終決定する。」とあることから、「横澤 武留(よこさわ たける)様」の公募委員就任について、委員の皆様のご承認を得るものです。

令和3年度公募委員選考経緯

日時	内容	摘要
7月1日	募集開始	・広報おうめ7月1日号および市ホームページに募集告知掲載
7月14日	募集締切	・応募者7名あり
7月15～16日	一次選考	・書類審査(応募資格等確認)の結果、候補者7名を選考
7月19日	結果通知	・候補者7名に一次選考結果および二次選考実施を通知し、1名から辞退申し出
7月27日	二次選考	・午前10時から青梅市役所502会議室にて公開抽選を実施し、合格者1名を選考
	結果通知	・合格者および落選者に二次選考結果を通知
7月29日	承諾書提出	・合格者から承諾書の提出あり
9月27日	最終決定	・協議会の承認を得て最終決定

2. 青梅市公共交通協議会規約の一部改正

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されたことに伴い、青梅市公共交通協議会規約の一部を次の通り改正したい。

改正案（新旧対照表）

改正後	現行
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<u>地域公共交通計画の作成および実施</u>に関し必要な協議を行うことを目的とする。	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<u>地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成および形成計画の実施</u>に関し必要な協議を行うことを目的とする。
第19条 (略) <u>付 則</u> <u>この規約の一部改正は、令和3年9月27日から施行する。</u>	第19条

3. 青梅市地域公共交通計画(仮称)の検討

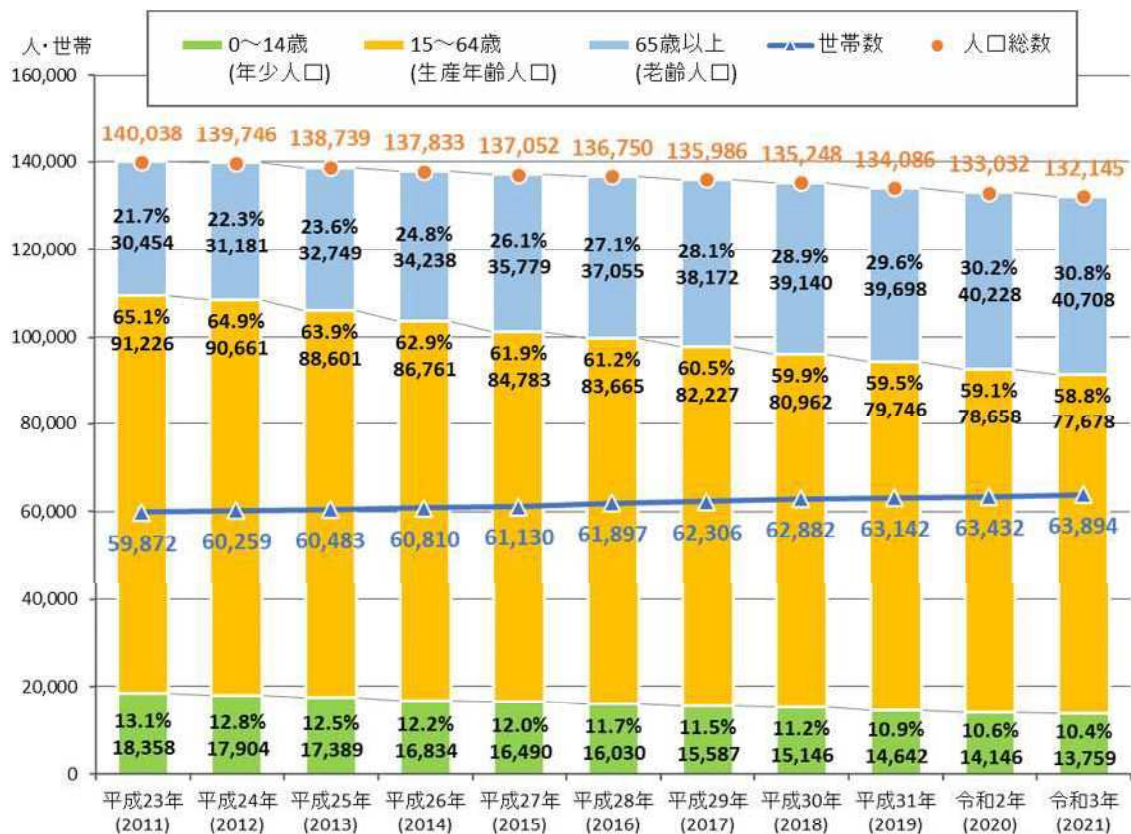
3-1 背景としての現状認識

○本市は、東京都の北西部に位置し、秩父多摩甲斐国立公園の玄関口になっており、市街地部と山間部の境目にあります。北側、西側、南側は山岳地帯に囲まれ、市街地の南側には多摩川が流れています。このため、一部の地区では地形や道路条件に険しいところが見受けられ、鉄道と路線バスのサービス圏外が存在します。



○人口は13万2千人(令和3年4月時点における住民基本台帳)で、平成24年以降減少傾向にあります。特に生産年齢人口や年少人口の減少が著しく、代わりに高齢人口が増加しており、高齢化率は平成20年に21%を超え超高齢社会に移行し、令和2年に30%を超えました。

青梅市の年代別人口・世帯数の推移



出典：青梅市統計書（各年4月1日の住民基本台帳による）

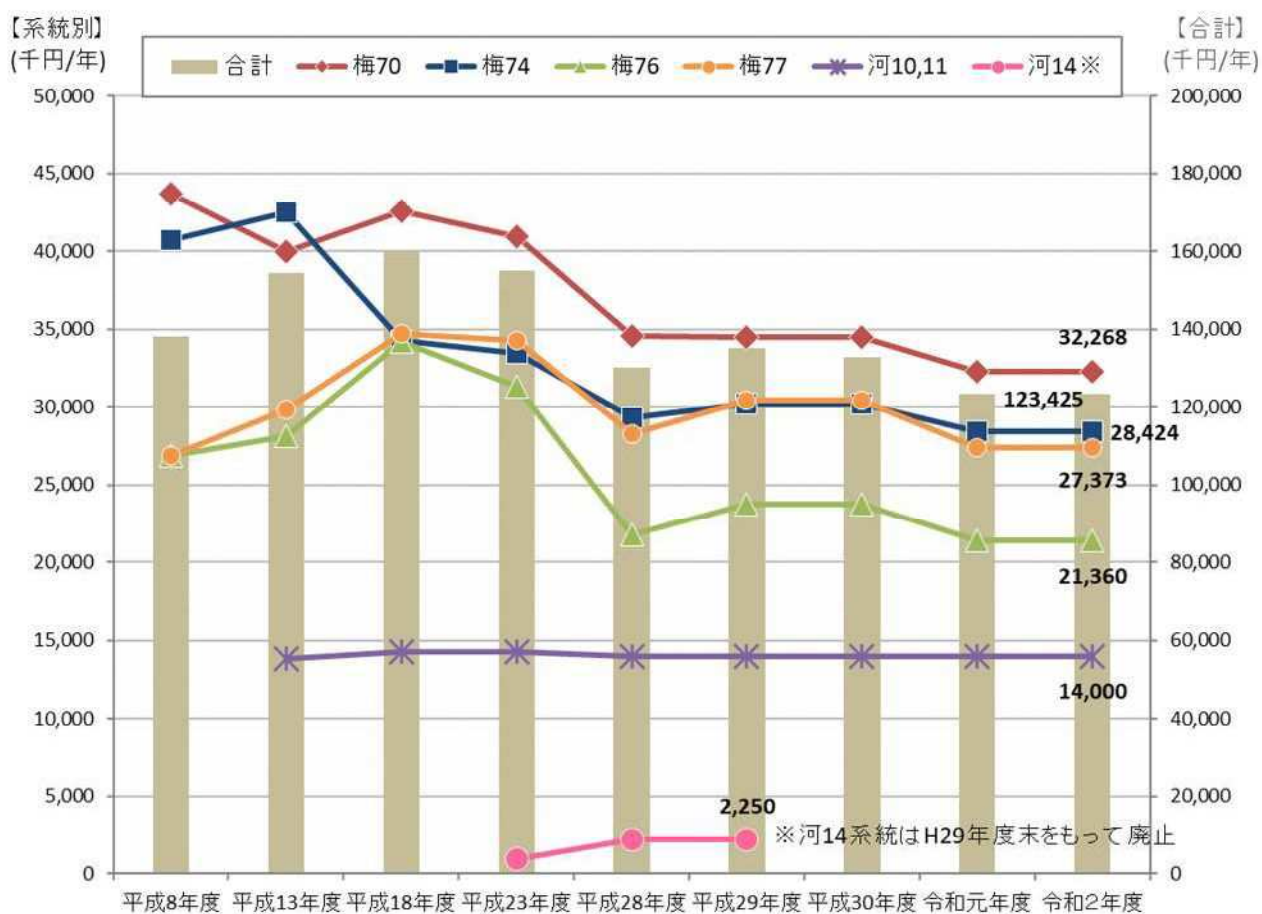
○本市の路線バスは、東京都交通局、西東京バス、西武バスの3事業者により運行されています。近年の輸送状況(平成30年／平成23年)は、減便による影響で走行キロが8割程度に減少、輸送人員も6割程度まで減少、これに伴い運送収入が9割程度となっています。このため、公共負担として令和2年度で123百万円の補助を行っています。参考まで、実車走行キロ当たり運送原価より収支率を試算すると60％程度となります。

青梅市における公共交通の概要

	路線バス	デマンド (バス・タクシー) 事業者数	その他
全体	3事業者	0	鉄道:1事業者・1路線 ケーブル:1事業者・1路線 タクシー:1事業者 スクールバス:1路線
うち公営 ・コミバス等	0	0	

出典：青梅市都市整備部管理課（令和3年8月時点調査）

青梅市における公共負担の推移

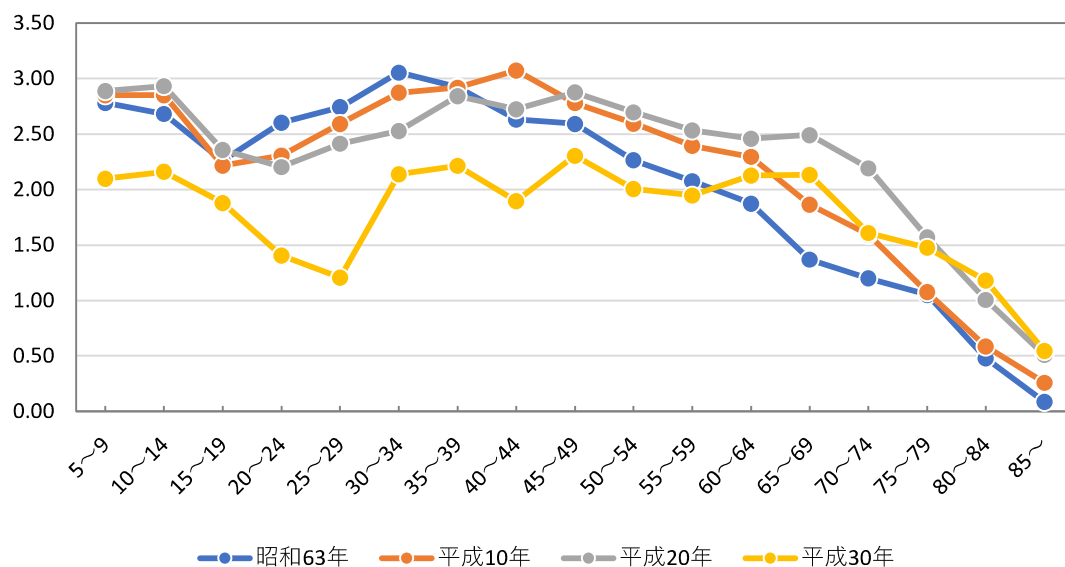


出典：青梅市都市整備部管理課

○本市の公共交通は、人口構成の変化による通勤・通学の減少や、インターネットによる買物・情報通信の進展などライフスタイルの変化による利用者の減少により、路線の廃止や減便が進んでいます。更には今般のコロナ禍で新たな生活様式への移行に伴う利用者の減少など、今後の持続可能性が大変危惧されています。また前述の通り、市内には鉄道と路線バスのサービス圏外が存在しており、その対応も求められています。

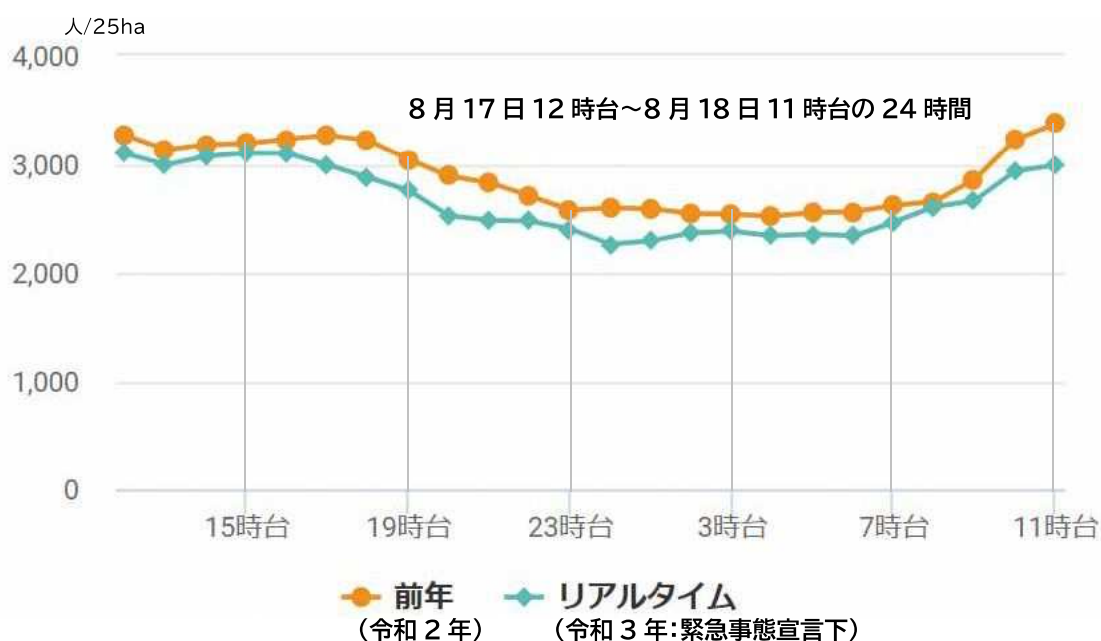
青梅市における年代別の一日当たりのトリップ数の推移

(トリップ/人/日)



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

河辺駅周辺の時間帯別人口密度の比較

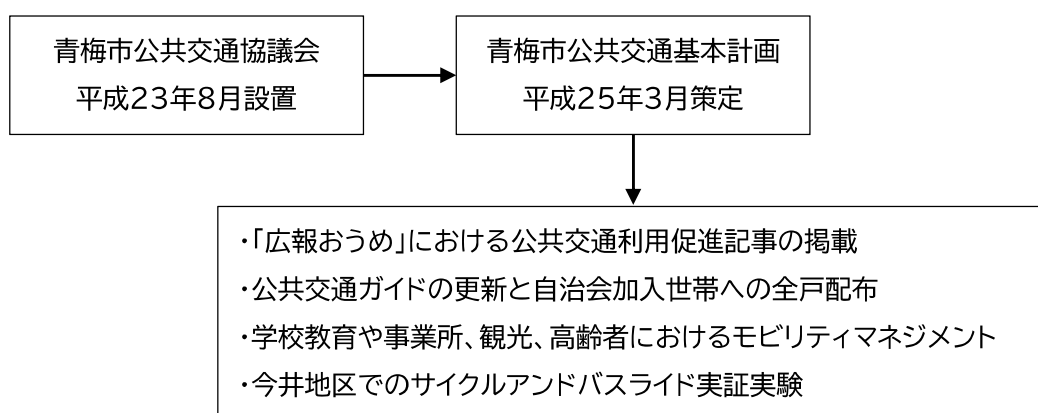


出典：モバイル空間統計 人口マップ（NTTドコモとドコモ・インサイトマーケティング）をもとに作成

3-2 青梅市地域公共交通計画（仮称）を策定する理由

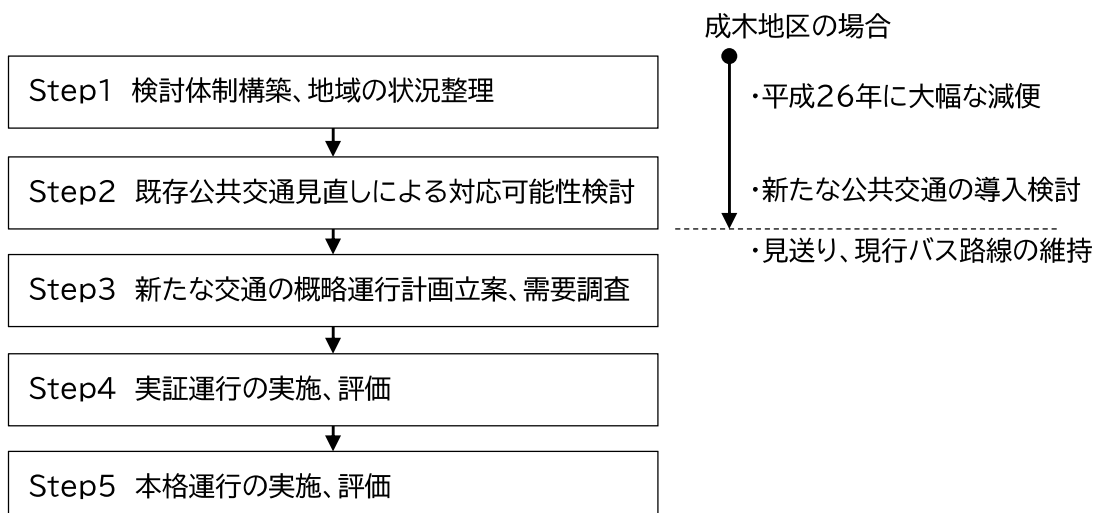
- 本市では、平成23年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項にもとづく青梅市公共交通協議会を組織し、公共交通を取り巻く課題の改善に向けて検討を行うとともに、平成25年に持続可能な公共交通体系の構築に向けて「青梅市公共交通基本計画」を策定し、多様な関係者と課題を共有し、連携・協働しながら本計画に掲げた施策の実施に取り組んできました。
- 具体的には毎年度、「広報おうめ」における公共交通利用促進記事の掲載、公共交通ガイドの更新と自治会加入世帯への全戸配布、学校教育や事業所、観光、高齢者におけるモビリティマネジメント、今井地区でのサイクルアンドバスライド実証実験を行ってきました。

青梅市公共交通協議会によるこれまでの主な取組



- また、鉄道と路線バスのサービス圏外等の解消に向けた取り組みとして、鉄道と路線バスのサービス圏外である成木地区で平成26年に既存のバス路線が大幅な減便となったことを受け、地域の自治会長等が中心となって、「地域住民による地域公共交通改善制度」にもとづく成木地区公共交通検討委員会を発足し、減便による地域への影響の把握や新たな公共交通の導入等の検討を行いました。その結果、既存のバス路線を新たな公共交通に転換することのメリット・デメリットを総合的に判断し、新たな公共交通の導入は見送り、現行のバス路線を維持するとの結論となりました。

地域住民による地域公共交通改善制度による取組の流れと成木地区の場合



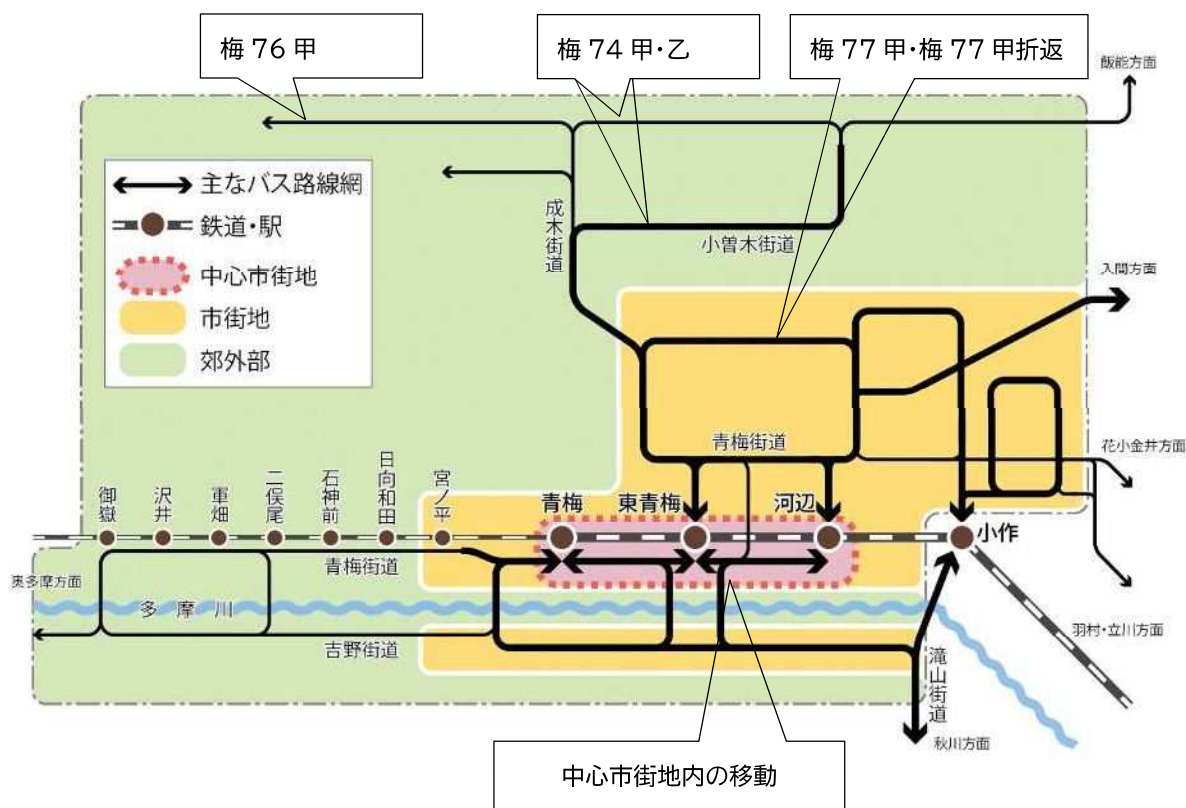
○さらに、鉄道と路線バスのサービス圏外のうち、特に新たな地域公共交通の導入効果が高いと考えられる河辺町1～3丁目地区を対象に、新規バス路線の導入検討を行いました。平成29年に安全性や経済性の点からいったん白紙に戻しました。その後、令和元年度に、路線バス以外の交通モードの導入について地域意向を把握するためワークショップを行い、令和2年度に新たな地域公共交通の利用意向を把握するために、アンケート調査を行いました。

河辺町1～3丁目におけるこれまでの取組

～平成29年度	新規バス路線の導入検討 しかし、安全性や経済性の点からいったん白紙
平成30年度	
令和元年度	ワークショップ実施
令和2年度	アンケート調査実施

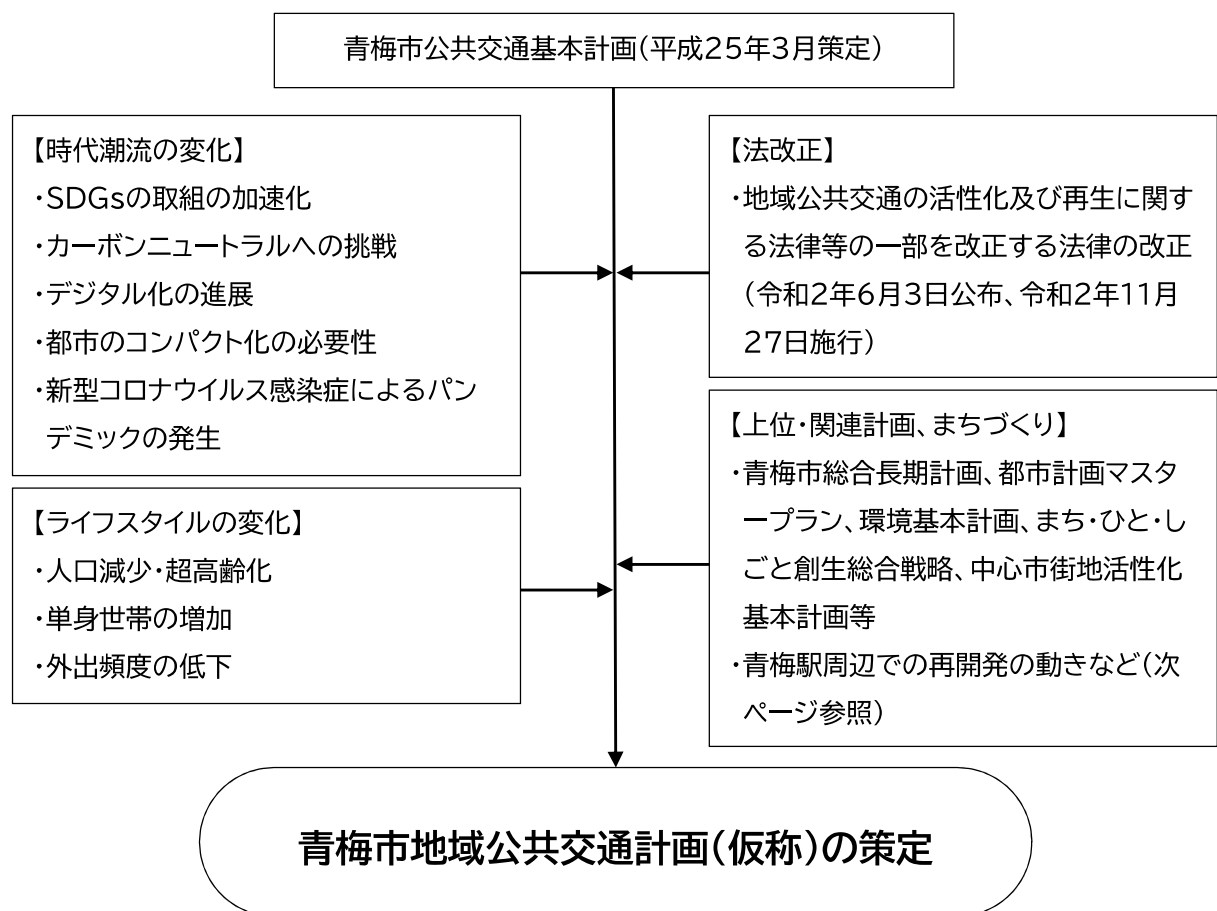
○現行計画では、利用者が少ない系統の改善や、中心市街地活性化に資する公共交通体系の構築などを大きな課題として検討の必要性を示しましたが、施策としてのバス路線の再編までには至りませんでした。

現行計画における課題のある路線等の位置



- このような中、現行計画の策定から8年が経過し、時代潮流の変化やライフスタイルの変化などに伴い、市内の公共交通を取り巻く環境は当時の想定より一層の変化をみせています。例えば当時、2020(令和2)年の将来人口を14.2万人としましたが、実際には13.3万人となり想定より1万人減少しました。通勤・通学、私事などにより移動する機会が多い生産年齢人口の減少により、移動の総数が少なくなり、公共交通利用の減少につながったと考えられます。
- 加えて、コロナ禍における新しい生活様式への試行・移行は、コロナ後においても定着するのではないかととも言われており、公共交通を考えるうえで無視できない重要な環境要素となりました。
- よって、現行計画によるこれまで考え方では、地域公共交通網の確保・維持は困難であると判断するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴い、地域の多様な輸送資源を計画に位置づけることが可能となったことなどから、本市における公共交通のベストミックスの検討を進めるべきと判断することとしました。
- このため、持続可能な地域公共交通の構築に向けて、施策展開を図っていくための調査を行い、青梅市地域公共交通計画(仮称)を策定することとします。

現行計画の策定後の青梅市の公共交通を取り巻く状況の変化



住民望む店誘致課題

JR青梅線の青梅駅周辺を中心とした東京都青梅市の中心市街地にぎわい回復を目指し歩み出している。住居、市の施設、店舗からなる複合施設による再開発計画が始動し、映画館も復活した。転入を見込むファミリー層などの需要に応え、多様な業態の店舗を増やせるかが今後の課題だ。

ファミリー層転入見込む



青梅駅前の写真左側のビルを再開発計画で建て替える（東京都青梅市）

News
潜望展望

市は、階部分に図書館を設ける方針で、子どもが遊べるスペースを広くする。

とるなど「子育て世代が本を借りる以外の目的でも立ち寄れる、公立図書館のイメージを覆すものにした」（経済スポー

青梅街道の宿場町からの歴史がある青梅駅周辺は、明治・昭和時代に石灰産業や綿織物産地の拠点としてにぎわった。ただ、周辺の大規模商業施設に顧客を奪われ、小売

商業ビルや住居が立地している青梅駅前
0.5ha の街区で、地権者により、商業・住宅・
公共施設からなる複合ビルに建て替える民間
再開発事業が進められています。(新聞記事
参照)

福祉センター、旧教育センター（閉庁）、健康センター、市役所仮設駐車場が立地している市有地で、ホール、子育て支援施設、国等の施設、民間提案によるにぎわい創出施設等の導入が検討されています。

り販売額は12年までの10年間でほぼ半減。15年の人口も1989年には比11%減少した。市は2016年ににぎわい回復に向けた中心市街地活性化基本計画をまとめ、再開発ビルは柱の一つだ。

市は19年に文化活動ができる文化交流センターを開設。経済スポーツ部は「回遊性を高めたり、子育て世代を呼び込んだり、子ども環境が整いつつある」とみる。

計画以外の追い風も吹く。今年6月に市内に半世紀ぶりに復活した映画館「シネマノ」は観

繊維産業全盛期の木造建築で、国の登録有形文化財でもある青梅織物工業協同組合旧立織維試験場を改築。1カ月で約1500人の来場がある。

新型コロナウィルス禍でテレワークが広がる中、都心から適度に離れた奥多摩の自然にも近い立地が見直され、空き店舗の活用も進む。市街地活性化を担う会社、まちづくり青梅には3~5月に空き店舗への問い合わせが40件あり、テレワーク施設やアロママッサージ店など6軒の貸し出し実現

に成功した。同社の運営にも携わる、青海市中心市街地活性化協議会の岡田純子タウンマネージャ（氏）は「16年の空き店舗紹介開始以来に、このようなペースだった」と話す。

青根駅ではJR中央線、青根線のグリーン車を含む23年度の12両編成を対応と、利便性向上のためのホーム増設事も進む。

一方、駅周辺は大型小売店や昼食をとれる飲食店が少ない。再開発ビル1階の店舗部分に商業種の誘致を目指す「転入者が増えるなら、周辺の

市内で居酒屋も展開するところ、
チャス（青梅市）の菊池
康弘社長は「映画館開設
では、居酒屋の顧客のお
つた方がいいな」という声
をすく上げた。こいつら
国広T.Mは「住民の望む
業態の店舗を出せる物件
を用意したり、住みなが
ら創業したい人々を支援
したりといった取り組み
も必要になるかもしれない
」とみている。

（多摩支局長） 丸忠靖

3-3 青梅市地域公共交通計画（仮称）策定のための調査の枠組み

(1)調査・検討事項等

- 下表に示す通りです。
- 協議会を中心に検討していきます。

調査・検討事項等

実施項目	実施内容
(1)青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握	○時代潮流の整理…地球規模の変化、我が国または首都圏における変化 ○上位・関連計画等の整理…法律や上位・関連計画 ○まちづくりの動向の把握…多数の利用が見込まれる施設整備の計画・構想
(2)青梅市の公共交通に関する状況把握	○人口等の動向の整理…人口(年代別)と世帯(構成別)の推移、町丁別の人口規模(総数、65歳以上)、町丁別の従業者規模、既往計画による将来人口推計の認識、主要な施設等の立地状況、多数の参加が見込まれるイベントの位置と期間 ○公共交通の状況の整理…地形、鉄道路線網と駅利用者数、路線バス系統別のネットワーク、バス停別の運行本数、民間等による地域交通、タクシー乗り場、鉄道と路線バスのサービス圏域の設定 ○これまでの公共交通施策の実施状況の把握
(3)市民等のニーズの把握	○市民のうち3,000人を対象にアンケートの実施…日常の外出時に関する設問、鉄道・駅に関する設問、路線バスに関する設問、タクシーに関する設問、日常のODとOD意向に関する設問、公共負担に関する設問 ○PT調査結果の活用
(4)現状・問題点のまとめ、課題の整理	○現状・問題点のまとめ…(1)～(3)のまとめ。特に(2)と(3)の乖離の分析 ○課題の整理…地域特性を踏まえた総括的な課題、交通手段別の課題、課題に対応するための目標の想定
(5)課題に対応した施策の検討	○(4)を踏まえ以下を実施 ・公共交通のベストミックスの検討 ・鉄道と路線バスのサービス圏外等への対応検討 ・まちづくりと連動した公共交通体系の検討 ・新技術の活用検討
(6)地域公共交通計画の作成	○(4)と(5)を踏まえ以下を実施 ・将来像および計画目標・数値目標の設定 ・施策の設定 ○(1)以降、以上を踏まえて計画素案の作成 ○令和4年12月～令和5年1月にパブリックコメントを実施予定 ○その後、計画案として編集し、計画の取りまとめ時期は令和5年3月を予定
(7)協議会の運営	○上記は、協議会を中心に進行 ○協議会委員の交通事業者に必要なに応じてヒアリングを実施

(2)調査・検討スケジュール

○令和3年6月から作業・検討を進め、令和4年12月～令和5年1月にパブリックコメントを実施し、令和5年3月の策定を予定します。

○市民アンケートは、コロナ禍の状況を見極めつつ、令和4年早々の実施を予定します。

(仮称) 青梅市地域公共交通計画策定にあたっての検討のスケジュール案

令和3・4年度	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握																						
① 時代潮流の整理																						
② 上位・関連計画等の整理																						
③ まちづくりの動向の把握																						
(2) 青梅市の公共交通に関する状況把握																						
① 人口等の動向の整理																						
② 公共交通の状況の整理																						
③ これまでの公共交通施策の実施状況の把握																						
(3) 市民等のニーズの把握																						
① 市民アンケートの設計・実施・分析				構成			設計	発送回収・集計	分析													
(4) 現状・問題点のまとめ、課題の整理																						
① 現状・問題点のまとめ																						
② 課題の整理等																						
(5) 課題に対応した施策の検討																						
① 公共交通のベストミックスの検討																						
② 鉄道と路線バスのサービス圏外等への対応検討																						
③ まちづくりと連動した公共交通環境の充実の検討																						
④ 新技術の活用検討																						
(6) 地域公共交通計画の作成																						
① 将来像および計画目標・数値目標の設定																						
② 施策の設定																						
③ 計画素案の作成																						
④ パブリックコメント実施支援、計画書案の編集																						
(7) 協議会の運営支援等(7回を想定)				①			②			③		④				⑤			⑥			⑦
(8) 本編・概要版の作成																						

4. 青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握

4-1 時代潮流の整理

(1) 持続可能な開発目標の提唱

- 地球全体の持続可能な開発目標として、SDGsが2015年9月、国連で採択されました。先進国を含む国際社会全体が2030年までに達成すべき目標となります。
- SDGsには17のゴールがありますが、このうち3番目の「人々に保健と福祉を」、7番目の「エネルギーをみんなに、そしてクリーンに」、11番目の「住み続けられるまちづくりを」、17番目の「パートナーシップで目標を達成しよう」が公共交通に主に関係し、課題として踏まえることが求められます。

(2) カーボンニュートラルへの挑戦

- 2019年にニューヨークで国連気候行動サミットが開催され、多くの国が2050年までに温室効果ガスの排出量をゼロにすることを宣言しました。これにより我が国は、それまで80%削減を目指すこととしていましたが、令和2年に実質ゼロを表明し、これに基づいたエネルギー構成をどうするかを検討がなされています(※1)。
- 多くの先進国では化石燃料による発電を取りやめることや、ガソリン車やディーゼル車の新車販売を禁止する政策の発表が相次いでいます。我が国においては、令和17までには新車販売で電動車100%を実現するという目標を掲げています。

(3) デジタル化の進展

- 政府が提唱する超スマート社会を目指した社会システムであるSociety5.0では、第四次産業革命のキーテクノロジーであるIoTやAI、ビッグデータを社会のあらゆる場面において活用し、経済発展と社会課題の解決を両立していくことを目指しています。
- 情報技術の面では、IoT(Internet of Things,モノのインターネット)の導入、AI(人工知能)が様々な分野で活用されるようになるなど、情報化による第4次産業革命が始まったといわれています。またそれを使った、ドローン、自動運転車なども開発され、社会が大きく変化していくことが想定されます(※2)。
- また、新型コロナウイルス感染症対応において、地域・組織間で横断的にデータが十分に活用できないことなどの様々な課題が明らかとなったことから、こうしたデジタル化の遅れに対して迅速に対処するとともに、「新たな日常」の原動力として、制度や組織の在り方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。

※1 蒸気機関の発明が第1次産業革命を、電動モーターが第2次産業革命を、コンピューターが第3次産業革命をもたらしたとすると、IoTやAIは第4次産業革命をもたらすともいわれ、今後様々な社会変化が起こるかもしれません。

※2 令和3年7月に公表された政府の新たな地球温暖化対策計画案では、令和12年度に温暖化ガス排出を平成25年度比で46%減らす目標の分野別の内訳を示しました。これによると必要な削減量の3~4割は電気を再生可能エネルギー由来などに変える効果を想定しており、残りはエネルギー消費自体を抑えてひねり出すこととしています。部門別では家庭部門で大幅な圧縮を見込んでおり(66%)、計画案では「国民一人一人の理解と行動変容」を強調しています。

(4)都市のコンパクト化の必要性

- 人口減少により、市街地の減少、人口密度の減少などが進み、更に都市基盤や公共施設の維持管理が大きな負担になってきています。一方、高齢化するとともに、車利用による社会機能の維持への不安が出てきたこともあり、国は都市のコンパクト化を推進しており、平成26年に都市再生特別措置法の改正により、市街地のコンパクト化を誘導する「立地適正化計画」が導入されました。
- また、公共交通網の再編強化により、高齢社会でのモビリティ確保を目指すべく、平成26年に「地域公共交通活性化再生法」が改正され、各地で地域公共交通網形成計画が策定されました。
- 本市においては、都市のコンパクト化の必要性を踏まえ、地域公共交通計画を推進していくことが必要です。

(5)新型コロナウイルス(COVID-19)によるパンデミックの発生

- 中国から感染拡大が始まった新型コロナウイルス(COVID-19)は、その後世界に広まり、令和2年(2020年)3月11日に世界保健機関(WHO)はパンデミックを宣言し、生命の危機だけでなく経済活動の危機も招きました。
- 新型コロナウイルスの感染拡大を防止する観点から、東京都心から郊外・地方へ仕事をもったまま移住する人が増加するという動きが出てきました。一方で、公共交通利用の回避と自家用車や自転車利用への転換などの影響も出ており、こうした動きを踏まえた施策が求められます。

4-2 法律の改正

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が令和2年6月3日に公布され、令和2年11月27日に施行されました。この改正により、地域公共交通網形成計画は廃止され、新たに地域公共交通計画の策定が地方公共団体の努力義務となりました。
- 国は地域公共交通計画の策定・内容について以下の事項を公表しています。計画策定にあたっては、これらに対応することが求められます。

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
 - ・情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
- 法改正により計画の目的(第5条)を踏まえた方針の見直しが必要です。第5条は「持続可能な地域公共交通網の形成」から、「地域旅客運送サービス(※)の持続可能な提供の確保」に変更されました。よって、これも踏まえ、現行計画の方針等を見直します。

※ 地域旅客運送サービス:地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービスをいう

4-3 上位・関連計画等の整理

(1)第6次青梅市総合長期計画(計画期間は平成25年度～34年度／令和4年度)

(1)公共交通網の検討

・市民や交通事業者など多様な関係者で構成する青梅市公共交通協議会などで、利用者のニーズに応じた公共交通網の抜本的な見直しに取り組み、本市における公共交通網全体の最適化を図ります。

(2) 幹線交通の充実

・西多摩地域広域行政圏協議会などを通じて近隣自治体と連携し、JR青梅線の運行本数の増加などによる輸送力の強化、JR中央線の複々線化による東京直通電車の増発や老朽化した施設の改善などの利便性向上を要請します。

(3)地域交通の充実

- ・路線バスなどの利用促進に向けた取組を進めながら、その維持・発展に努めます。
- ・また、交通事業者の経営努力を適正に評価する新たな公共負担制度を導入し、既存路線の活性化および新規参入の促進を図ります。

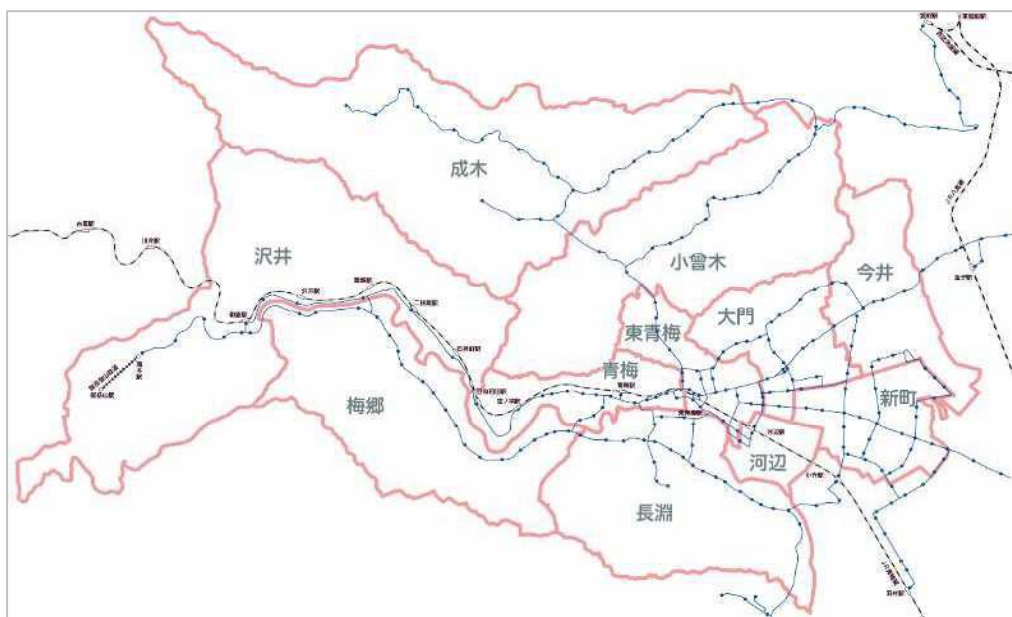
○総合長期計画では、目標年における地区別将来人口を示しています。これによると、最も減少率が高いのは成木地区の2.6%減、次いで沢井の2.0%減です。

総合長期計画による目標年の地区別将来人口

	平成 28 年	令和 4 年	年平均
青梅	11,124	10,480	△1.0%
長淵	21,407	20,200	△1.0%
大門	20,905	21,280	+0.3%
梅郷	10,732	10,540	△0.3%
沢井	3,548	3,160	△2.0%
小曾木	3,960	3,770	△0.8%

	平成 28 年	令和 4 年	年平均
成木	2,014	1,740	△2.6%
東青梅	15,772	15,010	△0.8%
新町	20,141	20,430	+0.2%
河辺	15,847	15,260	△0.6%
今井	11,300	11,130	△0.3%
計	136,750	133,000	△0.5%

注) ただし年平均は追加



(2)青梅市都市計画マスタープラン(計画期間は平成26年度～35年度／令和5年度)

(1)JR青梅線の利便性の向上

・運行本数の増加や、青梅駅ホーム増設などによる輸送力強化、複々線化による東京直通電車の増発などを引き続き要請し、利用者の増加を目指します。

(2)バス利用促進や市民意識の改革

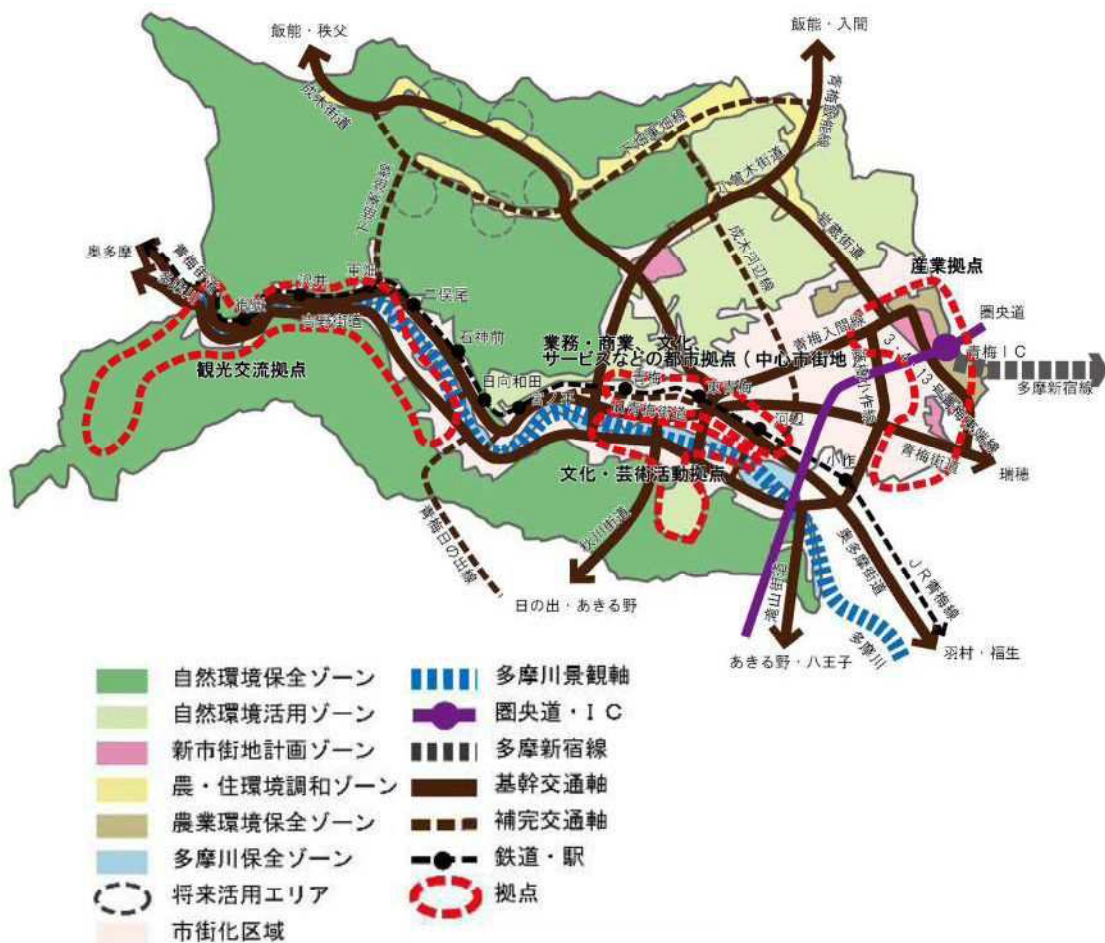
・公共交通は地域の資産であり「守り」「育てる」ことが大切であるという機運を醸成していくことが重要です。このため、市民が積極的に関わっていくための取組として、バス利用案内の配布やモビリティ・マネジメントの実施を進めます。

(3)鉄道や路線バスのサービス圏外の改善

・一部地域に存在する鉄道や路線バスのサービス圏外を解消するために、既存のバス路線の変更、小型バスやサイクル&バスライドシステムの導入などの検討を行うとともに、多様な主体が新たな交通を導入するための支援策について検討します。

○都市計画マスタープランでは将来都市構造を示しています。これによると、拠点は、鉄道沿線または青梅I.C周辺を中心に、西側から観光交流、業務・商業・サービス、文化・芸術活動、産業の4つが配置されています。

都市計画マスタープランにおける将来都市構造



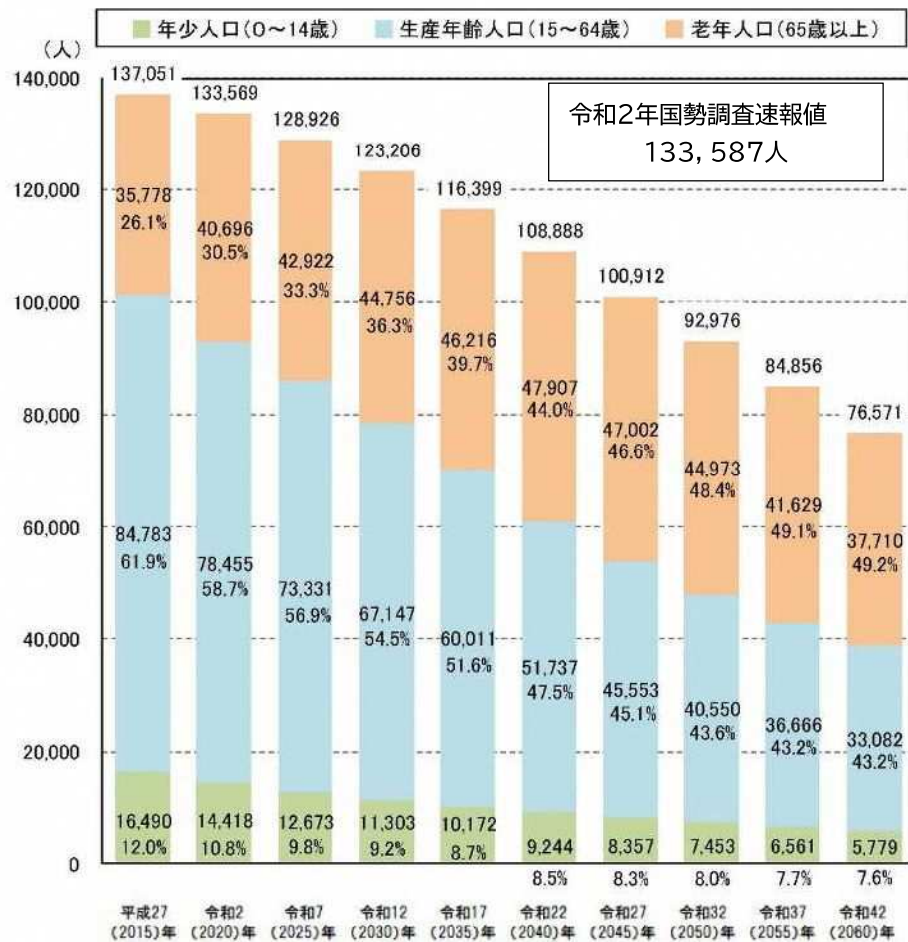
(3)第2次青梅市環境基本計画(計画期間は平成27年度～36年度／令和6年度)

- ・公共交通空白地域の改善に努めます。
- ・公共交通の利用促進を図ります。
- ・低公害車の導入促進に努めます。
- ・燃料電池自動車等の次世代自動車について調査研究します。

(4)第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略(計画期間は令和2度～6年度)

- 人口ビジョンに基づき人口推計を行っており、令和2年を基準年とすると、10年後は、1万人減少し12万3千人になるとしています。年間およそ千人の減少です。
- その内訳は、年少3千人減、生産年齢1万1千人減、老年4千人増です。

青梅市の人口推計



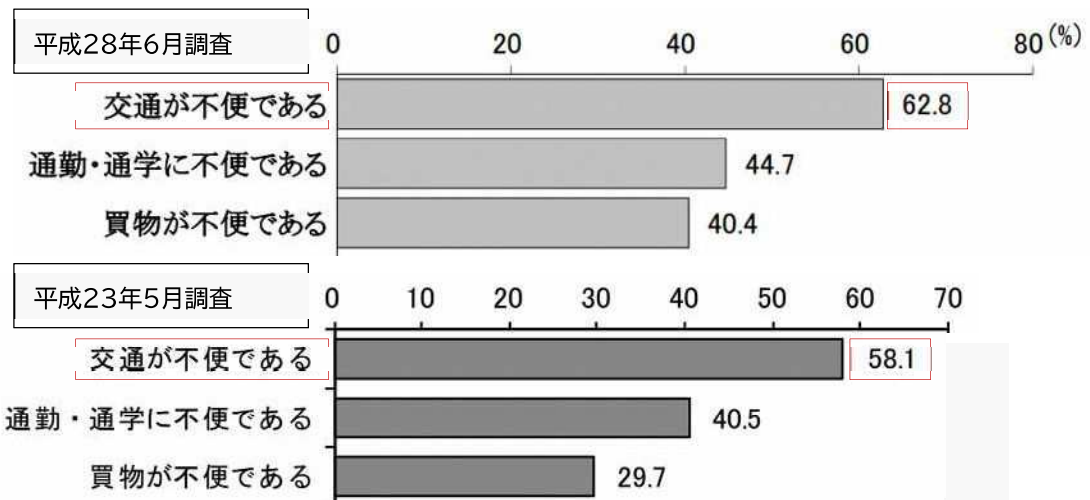
出典：第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略

4-4 市政総合世論調査における市民意向

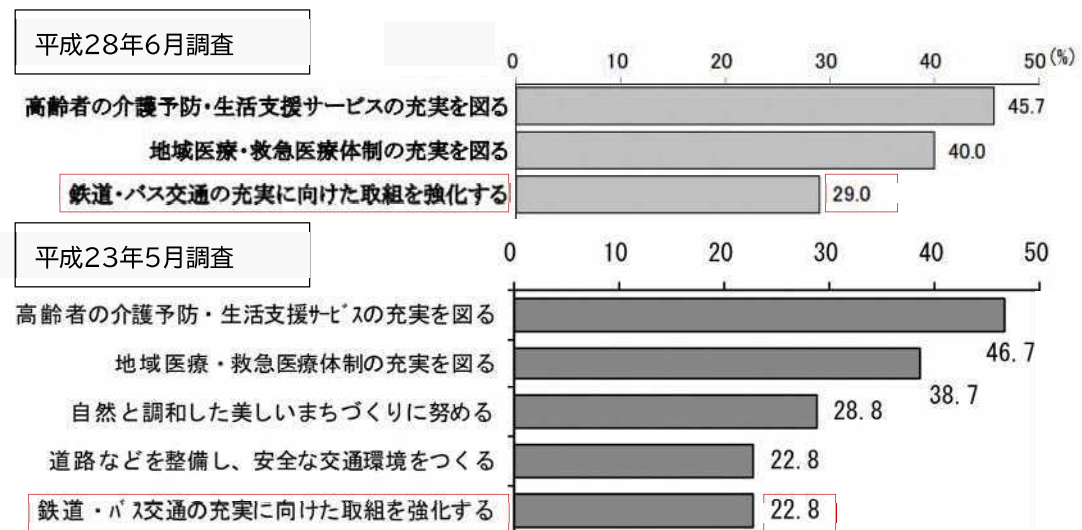
○住み続けたいと思わない理由の第1位は、交通が不便であるからである。

○市が今後重点的に取り組むべき施策の第3位に、公共交通の充実強化があります。

住み続けたいと思わない主な理由（上位のみ）



重点的に取り組むべき施策（上位のみ）



出典：青梅市市政総合世論調査報告書（第29回：平成28年、第28：平成23年）

5. 青梅市の公共交通に関する状況把握

5-1 人口等の動向の整理

(1) 町丁別の人口規模(出典は、令和3年1月1日時点の住民基本台帳)

①総数(参考資料1 参照)

○人口集積と鉄道・路線バスのネットワークはおおむね良好な相関関係にありますが、幾つか問題があります。

- ・今井1丁目は2,912人を擁しますが、路線バスからやや離れています。
- ・河辺町6～8丁目で6,242人を擁しますが、路線バスがありません。
- ・市の北部は人口が少ない割に、路線延長の長い路線バスが通っています。
- ・青梅駅周辺は、人口が少ない割に路線バスが系統数で多数乗り入れしています。これは、青梅車庫が青梅駅の西側に位置することが要因です。

町丁別総数の上位5位、下位5位				
総人口		※今井4丁目は人口なし		
市全体		132,145		
	上位	下位		
1	新町3丁目	3,119	長淵9丁目	8
2	新町5丁目	2,980	成木6丁目	78
3	新町7丁目	2,964	御岳1丁目	79
4	今井1丁目	2,912	小曾木2丁目	100
5	野上町3丁目	2,895	成木4丁目	100

②65歳以上人口(参考資料1 参照)

○65歳以上人口が500人以上の町丁目のうち、路線バスのバス停がないのは以下の通りです。

- ・師岡町2丁目534人
- ・河辺町9丁目613人
- ・河辺町6丁目775人
- ・河辺町7丁目798人
- ・今井1丁目1,009人

65歳以上人口の上位5位、下位5位				
65歳以上人口		※今井4丁目は人口なし		
市全体		40,708		
	上位		下位	
1	今井1丁目	1,009	長淵9丁目	4
2	河辺町7丁目	798	成木6丁目	39
3	野上町3丁目	780	新町6丁目	40
4	河辺町6丁目	775	御岳山	40
5	今井2丁目	738	小曾木2丁目	47

③75 歳以上人口割合(参考資料 1 参照)

○75歳以上人口割合が35%以上の町丁目のうち、路線バスのバス停がないのは以下の通りです。

・黒沢3丁目41.6%

75歳以上人口割合の上位5位、下位5位				
75歳以上人口割合		※今井4丁目は人口なし		
市全体		15.4%		
	上位	下位		
1	今井5丁目	69.6%	新町6丁目	6.2%
2	富岡1丁目	46.5%	今寺2丁目	6.4%
3	黒沢1丁目	44.8%	新町5丁目	7.1%
4	御岳1丁目	41.8%	今寺1丁目	7.8%
5	黒沢3丁目	41.6%	新町8丁目	8.0%

④人口増減率(平成 26 年-令和 3 年)(参考資料 1 参照)

○人口増減率が△20%よりも低い町丁目のうち、路線バスのバス停があるのは以下の通りです。

・日向和田2丁目△20.4%
 ・沢井2丁目△21.7%
 ・御岳1丁目△31.3%
 ・富岡1丁目△21.7%、富岡3丁目△24.0%
 ・成木1丁目△24.7%、成木2丁目△34.8%、成木6丁目△23.5%、
 成木7丁目△23.6%、成木8丁目△22.9%

人口増減率の上位5位、下位5位				
人口増減率		※今井4丁目は人口なし		
市全体		-4.1%		
	上位	下位		
1	今寺2丁目	92.6%	黒沢3丁目	-39.9%
2	末広町2丁目	43.1%	成木2丁目	-34.8%
3	今寺1丁目	19.4%	御岳1丁目	-31.3%
4	長淵9丁目	14.3%	成木1丁目	-24.7%
5	新町9丁目	11.5%	富岡3丁目	-24.0%

(2)町丁別の従業者規模(出典は、平成28年経済センサス)(参考資料1参照)

○従業者数が500人以上の町丁目のうち、路線バスのバス停がないのは以下の通りです。

・今井1丁目902人

従業者規模の上位5位、下位5位				
従業者数				
市全体		47,556		
	上位		下位	
1	末広町1丁目	3,270	二俣尾5丁目	13
2	今井3丁目	2,907	今井4丁目	14
3	新町6丁目	2,284	梅郷1丁目	16
4	河辺町10丁目	1,571	今寺2丁目	18
5	末広町2丁目	1,505	河辺町2丁目	21

(3)主要な施設等の立地状況

①主な公共・福祉施設等(参考資料 1 参照)

- おおむね市の東部に多く立地しており、鉄道または路線バスが近くを通っています。
- 河辺町6丁目に東京都青梅合同庁舎と河辺市民センターがありますが、路線バスが近くを通っていません。

②主な商業施設等(参考資料 1 参照)

- 商店街は駅周辺や市の西部で立地する傾向がみられます。
- 一方、大規模小売店は市の東部に多く立地しています。なお、河辺駅周辺では徒歩圏に河辺タウンビルや西友などがあります。
- 青梅駅前では民間再開発事業の動きがあり、東青梅1丁目では市有地に公共と民間の複合施設を導入する利活用構想が検討されています。

③主な医療・保健施設等(参考資料 1 参照)

- 病院は青梅駅周辺より東部での立地となります。この東部においては北部から南部まで均一に立地しています。
- 病院と路線バスとの関係を見ると、なかにはバス停圏域から遠く離れて立地している病院がみられます。なお、多くの病院が独自に送迎バスを運行しています。

④主な文化・運動施設等(参考資料 1 参照)

- 河辺町8丁目に6.2haを擁する地区公園(わかぐさ公園・野球場・こどもプール)がありますが、路線バスが近くを通っていません。
- 河辺町6丁目に河辺市民センター体育館がありますが、路線バスが近くを通っていません。

⑤主な観光施設(参考資料 1 参照)

- 観光スポットの集積地は、御岳山、御岳溪谷、青梅宿であり、青梅駅以西となります。
- 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みられます。以下の通りです。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・高水三山コース…梅76甲、梅01・長淵山ハイキングコース…梅76丙、梅01、梅77乙、梅77丙、河13、青20、青21・霞丘陵ハイキングコース…梅74甲、梅74乙、梅77甲、飯41、飯41-1、河11・霞川ウォーキングコース…入市32、河11・日の出山・吉野梅郷コース…御10、御11、梅76丙、梅01 |
|--|

(4)多数の利用が見込まれるイベントの位置と期間

○年間を通してイベントが予定されています。イベントによっては、公共交通の臨時的な動きと利用者の増加が見込まれます。

青梅市イベントカレンダー

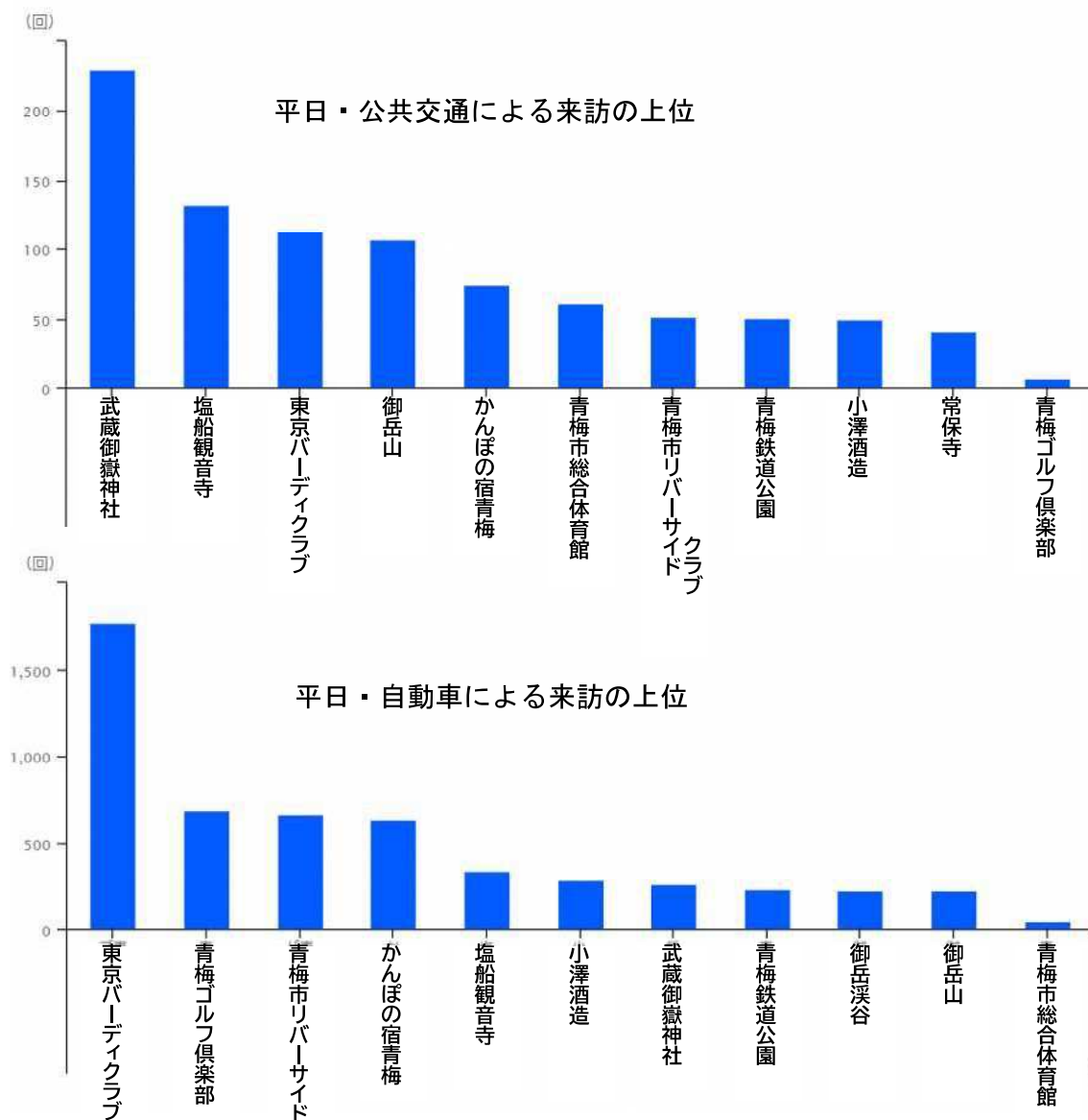
青梅市イベントカレンダー		
月		
1	1日 元旦祭・初詣 武蔵御嶽神社・塩船観音寺 12日 青梅だるま市 JR青梅駅前旧青梅街道	 青梅だるま市
2	3日 節分祭 武蔵御嶽神社・塩船観音寺・清宝院・薬王寺ほか 中旬 青梅マラソン大会 総合体育館前～奥多摩町川井	 青梅マラソン大会
3	上旬～下旬 吉野梅郷梅まつり 吉野梅郷一帯 中旬 観梅市民まつり 神代橋通り	 塩船観音つつじまつり
4	中旬～5月上旬 塩船観音つつじまつり 塩船観音寺境内	
5	2日・3日 青梅大祭 JR青梅駅前旧青梅街道 8日 武蔵御嶽神社日の出祭 御岳平～武蔵御嶽神社	 青梅大祭
6	5月下旬～6月下旬 吹上花しょうぶまつり 吹上しょうぶ公園 中下旬 蛍を見る夕べ 成木2丁目の成木川	 青梅市納涼花火大会
7	上旬 ほおずき市 青梅駅前通り 中旬 武蔵御嶽神社薪神楽 御岳山大鳥居前広場 中下旬 青梅朝顔市 青梅駅前通り	 武蔵御嶽神社薪神楽
8	7月下旬～9月上旬 レンゲショウマまつり 御岳山富士峰園地ほか 第1土曜日 青梅市納涼花火大会 永山公園グラウンド	
9	上旬 カンタンをきく会 御岳山 中旬 武蔵御嶽神社薪神楽 御岳山大鳥居前広場	
11	上旬 青梅産業観光まつり 永山公園グラウンド 上中旬 青梅宿アートフェスティバル JR青梅駅前旧青梅街道	
12	第1日曜日 奥多摩溪谷駅伝大会 総合体育館前～奥多摩駅前往復 第2日曜日 みたけ山トレイルラン 御岳山	

出典：青梅市観光ガイド（掲載情報は2020年2月現在）

(5)主な観光地の来訪の傾向

○下図は国(経済産業省と内閣官房)の地域経済分析システムによる、青梅市の観光地への交通手段別来訪者数(ただしビッグデータ登録者に限る)を多い方から順に示したものです。コロナ禍前の平成30年全体の平日または休日、公共交通または自動車の別が分かります。

○観光MMは、自動車利用者は公共交通への転換、公共交通利用者はさらなる公共交通の利用増進がポイントとなります。下図では、観光地別に訪問者数の多寡が分かるため、どこの観光地でどのような取り組みをすべきかの根拠データの1つとなります。



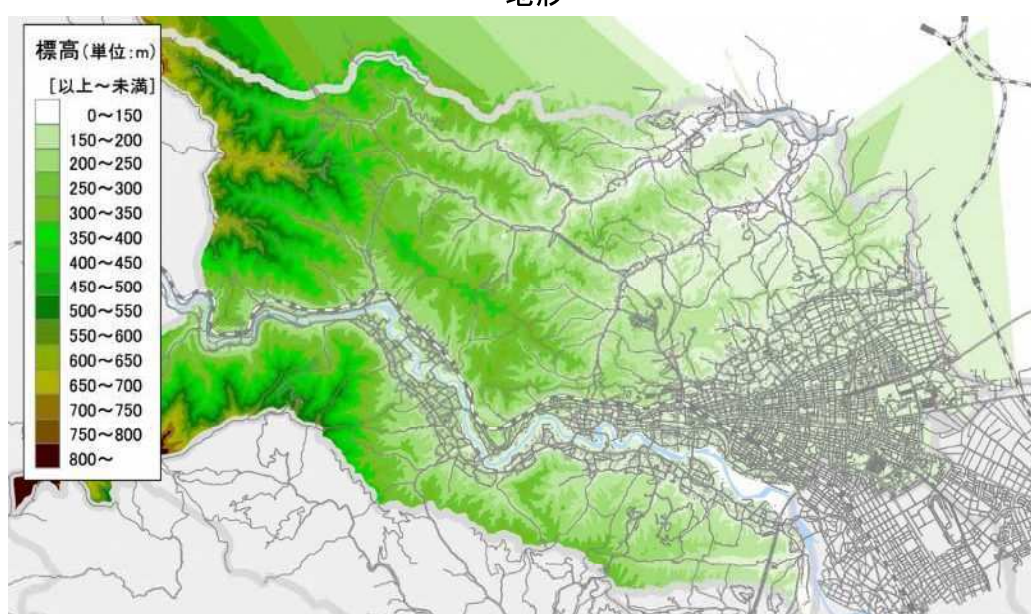
出典：地域経済分析システム（RESAS：リリース）

5-2 公共交通の状況の整理

(1) 地形

- 西部は、1都3県に跨がる秩父多摩甲斐国立公園の山地であり、御岳山など標高千メートル近い山々があります。また、多摩川に沿って平地が連なっています。
- 東部は、多摩川が台地を東西に貫き、羽村市や瑞穂町に連なる比較的平坦な扇状地が広がっています。
- 北部は、多摩川流域との尾根を隔てた荒川流域で、山地や丘陵地、河川によって構成され、河川に沿って帯状に平地が連なっています。

地形



出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）

(2) 鉄道路線網と駅利用者数(次ページ参照)

- 令和元年度における市内の主要駅3駅の乗車人数の合計は、9,611千人／年です。その構成割合はJR河辺駅51%、JR東青梅駅25%、JR青梅駅24%となります。
- 推移をみると、平成25年度をピークに下降しています。なお、日本一の梅の名所にも選ばれた吉野梅郷梅の公園の梅の木が平成26年に全伐採され、大きく報道されました。

主要3駅計
(年間の乗車)



市内主要3駅と
滝本駅
(年間の乗車)



出典：東京都総務局（東京都統計年鑑）

(3)路線バス系統別のネットワーク(参考資料1参照)

○市内全36系統のうち、27系統が主要3駅に乗り入れています。

○27系統のうち、青梅駅への乗り入れは13系統、東青梅駅は10系統、河辺駅は17系統となっています。

運行事業者別の系統名と、主要3駅を発着点または経由地とする系統

運行事業者名	系統名	青梅駅	東青梅駅	河辺駅
都営バス 11系統	・梅01	○		
	・梅70	○	○	
	・梅74甲	○	○	
	・梅74乙	○	○	○
	・梅76甲	○	○	
	・梅76丙	○		
	・梅77甲	○		○
	・梅77甲折返			○
	・梅77乙	○		
	・梅77丙	○	○	
	・梅77丁	○	○	○
西東京バス 20系統	・御10			
	・御11	○		
	・青20	○		
	・青21	○		○
	・河10			○
	・河11			○
	・河13			○
	・河15			○

運行事業者名	系統名	青梅駅	東青梅駅	河辺駅
西東京バス (続き)	・河16			○
	・河17			○
	・小02			
	・小03			
	・小05			○
	・小06			
	・小13			
	・小14			
	・小15			
	・羽31			
	・羽33			
	・急行		○	○
西武バス 5系統	・飯41		○	○
	・飯41-1		○	
	・入市32		○	○
	・入市32-1			○
	・入市32-3			○
市内計 36系統	うち3駅計 27系統	13 系統	10 系統	17 系統

(4)バス停別の運行本数(参考資料1参照)

○バス路線によるサービスを運行本数でみると、主要3駅周辺を中心とする市街地が多い状況にあります。

○ただし、成木、小曾木方面へ行く梅74甲系統および梅74乙系統や梅76甲系統は少ない状況にあります(小曾木方面の飯41系統、飯41-1系統と競合する区間は、少し多くなっています。)

○青梅街道を通りJR青梅線と並行する御11系統は、土休日のみの運行です。

(5)民間等による地域交通(参考資料1参照)

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴い、地域の多様な輸送資源を計画に位置づけることが可能となったことを踏まえ、現在の民間等による送迎状況を示します。

○16の病院のうち9の病院が、平日に一定の本数で送迎車両を運行しています。運行形態は主要な駅と病院を直行で結ぶ方式としています。

○また、商業施設のPLAZA5が曜日を定め、4つの経路で運行しています。

市内で運行する民間施設の送迎車両運行状況

◇医療機関送迎バス（無料）

施設	時間帯	運行本数（平日）		備考
鈴木慈光病院 青梅市長淵5-1086	7～13	河辺駅南口発 5	病院発 5	
多摩リハビリテーション病院 青梅市長淵9-1412-4	9～18	河辺駅南口発 10	病院発 10	
高木病院 青梅市今寺5-18-19	7～18	小作駅東口発 23	病院発 23	一部新町クリニック経由
武蔵野台病院 青梅市今井1-2586	13～19	小作駅東口発 5	病院発 5	ほかに、仏子駅（入間市）と連絡する便がある
青梅今井病院 青梅市今市1-2609-2	8～17	小作駅東口発 4	病院発 5	
東京青梅病院 青梅市富岡3-1254	9～17	河辺駅北口発 6	病院発 8	ほかに、飯能駅南口と連絡する便がある
成木長生病院 青梅市成木4-576 長生病院 青梅市小曾木1-3438	8～17	河辺駅北口発 4	病院発 4	すべて長生病院を経由している ほかに、飯能駅南口と連絡する便がある
青梅成木台病院 青梅市成木1-447	8～16	河辺駅北口発 4	病院発 6	成木小学校、成木市民センター経由（一部直通・一部降車のみ）

◇PLAZA 5 無料らくらく送迎バス

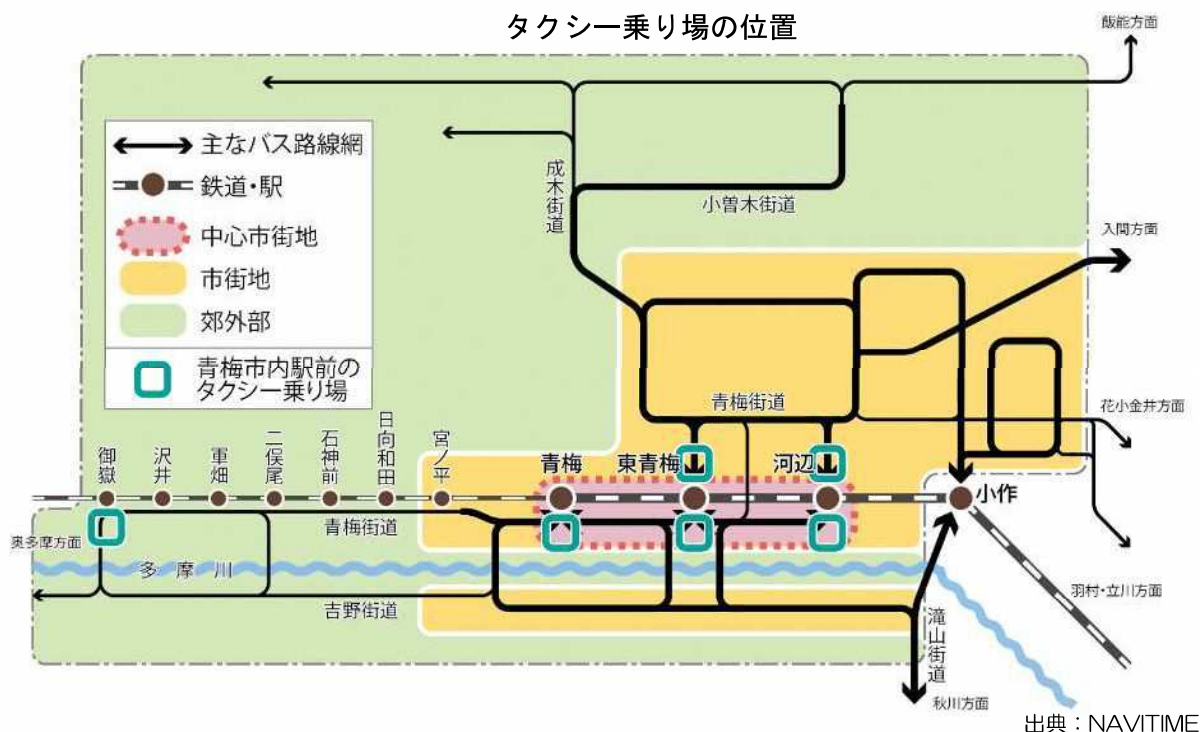
コース	時間帯	運行本数（平日）		備考
青梅駅シャトル	9～16	青梅駅発 10	プラザ5 発 12	火曜日・土曜日
青梅街道コース	9～14	日向和田駐車場発 5	プラザ5 発 5	水曜日・日曜日
小曾木街道コース	9～15	小曾木市民センター発 5	プラザ5 発 6	木曜日
長淵・駒木・畑中循環コース	8～14	小曾木市民センター発 5	プラザ5 発 4	金曜日

出典：各事業所ともにホームページによる

(6) タクシー関係

① タクシー乗り場

○タクシー乗り場は市内では、主要3駅と御嶽駅にあります。



② 主なタクシーサービス

○高齢者や車いす使用者、外国人旅行者など、誰もが快適に乗り降りできるユニバーサルデザインタクシー(※)が増加しています。ドライバーは、利用者とのコミュニケーション、車いすの取り扱いや乗降時の介護方法などについての研修を受け、技術・知識の向上を図っており、修了者は増加しています。

ユニバーサルドライバー研修修了者の推移（累計）



出典：東京のタクシー-2021

※ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい一般のタクシーのことで、車種ではトヨタジャパントクシーと日産NV200タクシーが代表的です。

○需要の増減に応じて、迎車料金を変動させる制度や、タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度が整備され、タクシーならではのサービスが進みつつあります。

ダイナミックプライシング（変動迎車料金）



定額運賃で乗車できる（定額タクシー）



(7)鉄道と路線バスのサービス圏域の設定

○市内には鉄道と路線バスのサービス圏域から離れた地域が多くあり、青梅市公共交通基本計画(平成25年3月策定)によると、以下の記載があります。

・市民意向調査では、外出時の移動で不便を感じている人のうち特に、交通手段がなくて困っている交通弱者が35%あり、その人たちの居住地は、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れている公共交通空白地域に重なる部分が多い。また、その人たちの目的地は、病院や駅周辺・商業地など、多様に分布している。

○よって、まず鉄道と路線バスのサービス圏域の定義を行い、そのうえで、圏外の状況をみていきます。

①鉄道と路線バスのサービス圏域の定義

○青梅市公共交通基本計画を含め近隣市における定義を踏まえ、鉄道と路線バスのサービス圏域は鉄道駅から半径700m圏内、バス停から300m圏内とします。それ以外は「鉄道と路線バスのサービス圏外」と呼称します。

近隣市等における鉄道と路線バスのサービス圏域の定義

都市名等	鉄道駅から	バス停から	名称	出典
青梅市	700m	300m	(圏外) 公共交通空白地域	青梅市公共交通基本計画 (平成25年3月)
あきる野市	700m	300m	(圏外) 公共交通空白地域	あきる野市公共交通のあり方検討報告書 (平成29年12月)
日の出町	—	300m	(圏内) 公共交通利用圏域	日の出町地域公共交通計画実施計画 (令和2年3月)
羽村市	不明			
福生市	不明			
昭島市	不明			
日野市	500m	200m (※)	(圏外) 公共交通空白地域	日野市地域公共交通総合連携計画 (平成31年3月)
国土交通省 自動車交通局旅客課	500～ 1,000m	300～ 500m	(圏外) 公共交通空白地域	地域公共交通づくり ハンドブック (平成21年3月)
国土交通省 都市局都市計画課	800m	300m	(圏内) 公共交通沿線地域	都市構造の評価に関するハンドブック (平成26年8月)

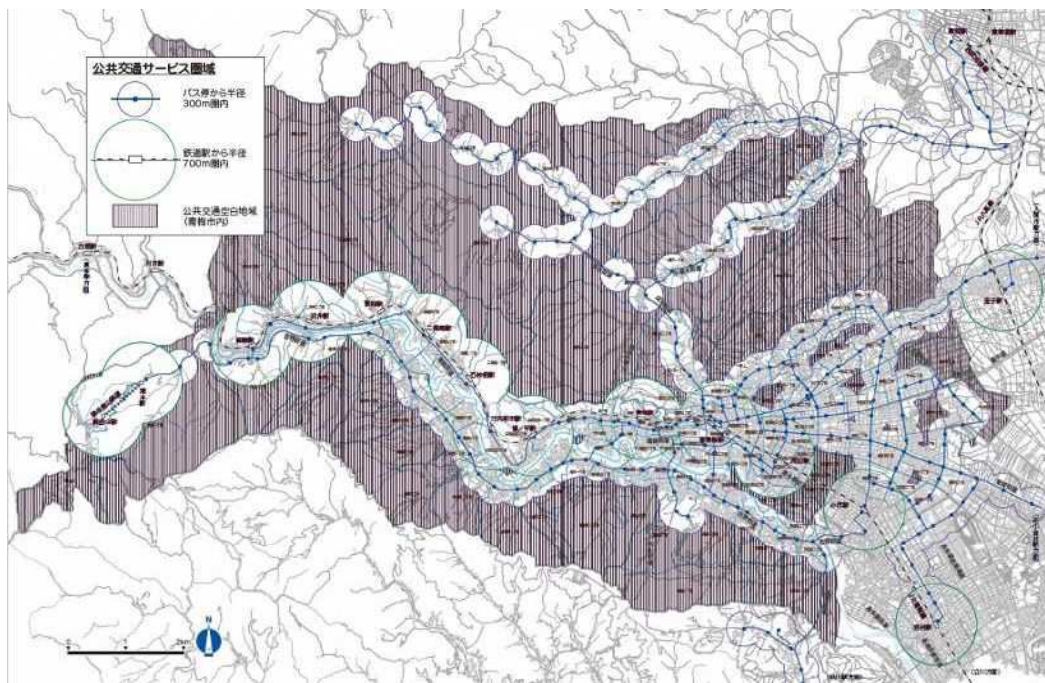
※道路勾配に応じて、地域によって200mよりも短い圏域となる場合があります。

②青梅市における鉄道と路線バスのサービス圏外の状況(参考資料 1 参照)

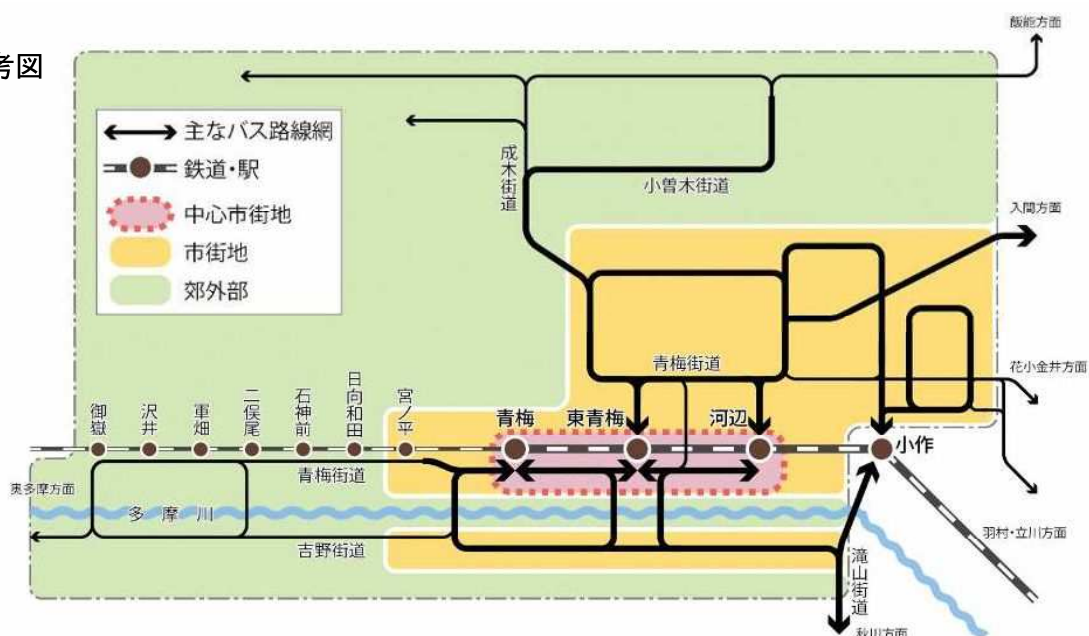
○鉄道駅から半径700m圏またはバス停から300m圏外は以下のとおりです。

○市街地内においても、圏外がみられます。

鉄道と路線バスのサービス圏外の状況



参考図



○250mメッシュの総人口の分布と重ね合わせると、40人/ha以上のまとまった地域は、10地域みられます。そのなかで最大なのは、河辺町1・2・6～8丁目周辺です。

6. 市民等のニーズの把握

○コロナ禍を踏まえ、年明けの年度内実施を予定します。

○構成は、平成23年に実施した同じ趣旨のアンケート調査に準じることとし、以下を想定しています。

公共交通に関するアンケートの概要（案）

設問	設問のねらい	設問内容
1. 基礎情報の取得	・現状を把握する(クロス対象)	・住まい／11の地区区分(青梅、長湊、大門、梅郷、沢井、小曾木、成木、東青梅、新町、河辺、今井) ・年齢(15歳以上を対象)、性別、世帯構成 ・自動車所有 ・最寄りの駅、最寄りのバス停
2. 普段の外出状況の把握	・市民の移動ニーズと公共交通サービスが適合していない部分を探る	・目的、目的地、交通手段、頻度、行きと帰宅の時間 ・外出時の移動で困っている人はいるのか ・外出時の移動で困っているのはどのような人か
3. 路線バスの改善点の明確化	・利用者から見たバスサービスの問題点や改善点を探る	・現在のバスサービスに対して不満を感じていることは何か(不満度が高く、かつ重要度が高い項目の抽出) ・路線ごとに違いはあるのか
4. 路線バスに対する意向把握	・路線バスの今後の確保維持に関する市民の意向を把握する	・バス路線に対して市民は必要性を感じているのか ・公共負担に関してどの程度知られているのか ・公共負担に関して市民はどうしていきべきと考えているか ・必要最低限のバスサービスレベルはどの程度か
5. 自由意見	・鉄道、路線バス、タクシーに分けて意向を把握する	－

7. 「広報おうめ」における公共交通利用促進記事