

第41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. 前回協議会の振り返り	－	2
	2. 総合的な学習の時間を活用した成果のポスター設置	・第六小学校で総合学習成果をまとめたポスターを、JR青梅線駅構内や西東京バス車内に掲載	3
	3. あきる野市のデマンド型交通実証実験	・3月14日からデマンド型交通「チョイソコ」の運行を開始	7
	4. 公共交通ガイドの更新	・2022年4月改訂版の公表	9
	5. 各交通事業者からの報告(ダイヤ改正等)	－	9
協議事項	1. 河辺町1～3丁目地区における収支の試算等	・令和2年度のアンケート結果を踏まえた、収支の試算、実証実験に向けてのステップ	10
	2. アンケート調査結果の速報値	・郵送による回収率は32.5% ・ウェブによる回収率は6.2%	20
	3. 公共交通のあり方	・課題の整理、計画期間、基本的な方針の試案	29
	4. 令和4年度事業計画および予算案	・業務内容 ・年間スケジュール ・予算案 ・業務委託	40
	5. 令和4年度業務委託	－	41

報告事項

1. 前回協議会の振り返り

○前回の第40回協議会は、令和4年1月12日(水)午前10時に開催されました。

第40回青梅市公共交通協議会の資料の一部の骨子

項目	骨子
令和3年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について	○令和3年度の事業の結果概要を共有するとともに、事業実施の適切性の自己評価がAであることを確認しました。
青梅市の公共交通に関する課題整理(一部)	○第39回に引き続き、公共交通に関する状況を示し、課題を共有しました。
市民参加型の公共交通利用促進策の提案	○公共交通について市民の意識を高める事業案を示し、次年度からの実施を目指すこととしました。
市民アンケート案	○市民アンケートの構成(案)を示し、令和4年2月に配布・回収することとしました。
地域公共交通会議の設置について	○新たな地域公共交通計画にもとづく施策を円滑に実施するため、地域公共交通会議の設置を検討することとしました。

2. 総合的な学習の時間を活用した成果のポスター設置

(1)概要

- 青梅市立第六小学校の6年生が、総合的な学習の時間を活用して「青梅学」と称した地元「青梅」について学習しています。
- 今年度は6年生16人が4グループに分かれ、1つずつテーマを定め学習し、その成果をまとめたポスター(A3サイズ)が、市内のJR青梅線駅構内(青梅と、第六小学校区内にある石神前、二俣尾、軍畑、沢井、御嶽の5駅)や西東京バス車内などに掲出されました。
- また、3月7日(月)に、JR東日本八王子支社、青梅商工会議所、東京都御嶽ビジターセンター、青梅市などの関係者を招き、発表会が開催されました。

(2)青梅市立第六小学校の三田プロジェクト

学習のねらい

- ・人口減少が続く三田地区(学校周辺地域の名前)を活性化するために、自分たちでできる取り組みを考える。
- ・取り組みの実現のために、自ら課題を見付け、自ら学び、自ら考え、主体的に判断し、よりよく問題を解決する資質や能力を育成する。

グループ

～歴史グループ～

- ・海禅寺と辛垣城の二つの史跡を紹介する動画を作成した。
- ・三田地区の歴史を調べ、動画にまとめて学校ホームページにアップした。

～自然グループ～

- ・三田地区の自然と共生するための取り組みを行う。
- ・現段階では6月24日に御岳溪谷の清掃活動を行った。その際に動画を作成し、学校ホームページにアップした。

～食べ物グループ～

- ・三田地区でとれる食材を活かして新しいメニューを考案し、商品化を目指す。
- ・現段階では「梅ソーダ」「柚子ソーダ」を試作した。

～観光グループ～

- ・御岳山の名所や、地元の子供だからこそ知っている遊び場などを紹介する動画を作成し、学校ホームページにアップした。
- ・一学期には出張授業で御岳山観光協会会長の靱矢さんに、御岳山の歴史を教えていただいた。靱矢さんには御岳山での撮影の活動等で応援をいただいた。

(3) 掲示されたポスター



第六小学校の校内



軍畑駅構内



御嶽駅構内



青梅駅構内



石神前駅構内

(4)発表会の様子／3月7日(月)



発表会の始まり



招待客を前にして



歴史グループのテーマに関連する
SDGsは11番のまちづくり



自然グループが作成した
動画映像による発表



食べ物グループが作成した
「梅ソーダ」と「柚子ソーダ」のサービス



観光グループは
御岳山の歴史を学んだことを発表

(4)発表会に関する報道記事(令和4年3月8日付 読売新聞多摩版)

小6生調査重ね 地元の魅力PR

青梅

青梅市立第六小で7日、総合的な学習の時間に地元の人口減の解決策を探った6年生が、青梅市や青梅商工会議所、JR東日本などに成果を発表した。

現在の6年生の入学時、同校には140人の児童が在籍していたが、現在は95人に減少。「いつか学校がなくなってしまうかも」と



動画を使って武蔵御嶽神社の歴史の説明をする「観光班」の児童(7日、青梅市で)

心配した6年生16人は、地元の魅力を積極的に発信していくため、4班に分かれて、取材や現地調査を重ねてきた。

このうち、「観光班」は武蔵御嶽神社や神楽について調べて動画にまとめた。多摩川でゴミ拾いを行った「自然班」は、「川から海に流れたプラスチックゴミを、生き物が食べてしまつ」と訴えた。

青梅商議所の小澤順一郎会頭は「社会を知るレベルが高い学び。皆さんの活動が問題解決につながるよう祈ります」と感想を述べた。

同校は学習の概要をポスターにし、「一俣尾など地元」のJRや御岳登山鉄道の駅、市民センターなどに掲出。ポスターのQRコードをスマホで読み取ると、各班の動画を見ることができ

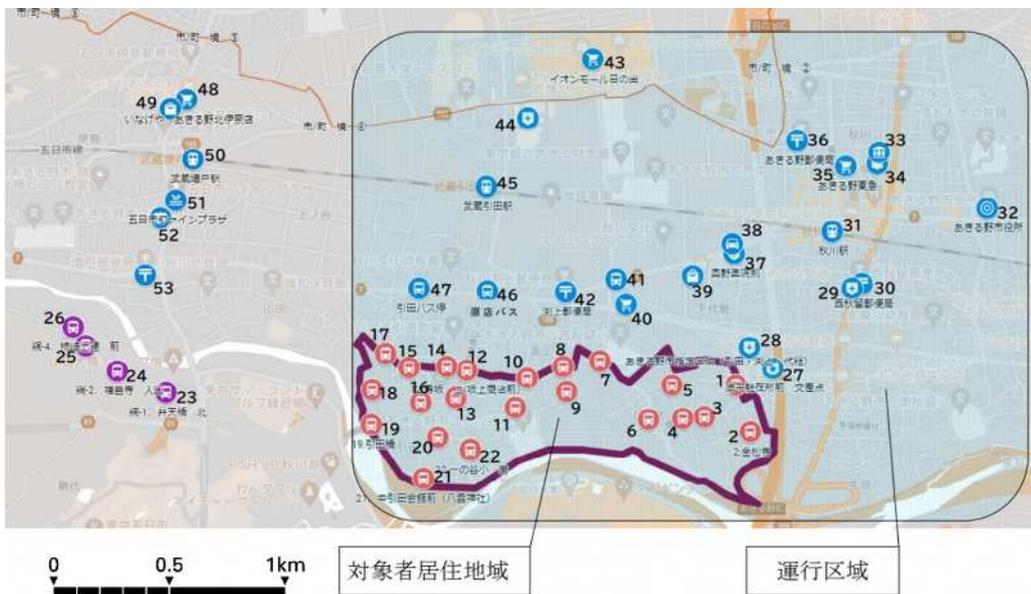
出典：読売新聞多摩版(令和4年3月8日)

3. あきる野市のデマンド型交通実証実験

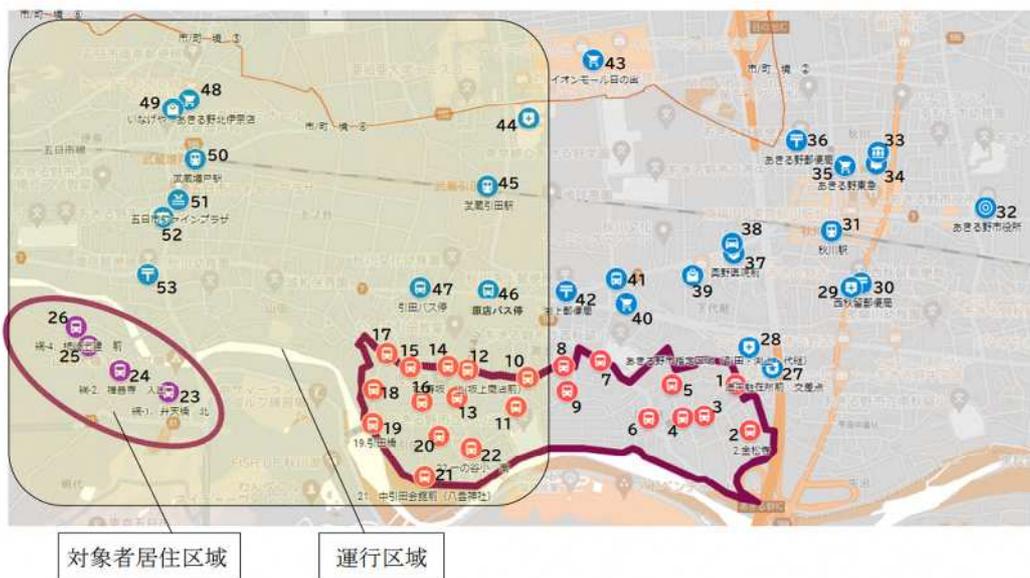
(1)概要

- あきる野市は、市内の公共交通空白地域(公共交通の存在しない地域)の解消に向け、デマンド型交通(予約型乗合タクシー『チョイソコ』)の有効性と課題を把握し、今後の検討材料とするため、引田・澗上・代継地域と、網代地域の2箇所、実証実験を実施することとしました。
- 会員登録した利用者がチョイソコセンターに電話するか、スマホやインターネットで予約して利用することになります。

引田・澗上・代継地域



網代地域



(2)公共交通実証実験(デマンド型交通)実施計画

1 実証実験の目的

- ・公共交通空白地域における市民の移動支援と生活の質の向上
- ・既存公共交通の利用促進に向けた効果の検証
- ・デマンド型交通の有効性と課題の検証

2 実験内容

(1) 事業主体

S & D多摩ホールディングスグループ

(2) 実施期間

令和4年4月1日から令和5年3月31日まで(予定)

※実施の準備に伴い、早期に開始する場合がある。

(3) 運行区域

公共交通空白地域(引田・代継・網代区域)

(4) 運行及び予約時間

運行:平日午前9時から午後4時

予約:平日午前8時30分から午後3時30分(乗車時間30分前まで)

(5) 対象者

対象区域に居住し、会員登録した者

(6) 運賃

200円

(7) 使用車両

乗車定員9人(運転手を除く)程度の普通車

(8) 目標値

1日の延べ乗車人数 平均50人(1回当たり2人)

(9) 運行事業者

市内タクシー事業者(横川観光)

(10) 事業費

約1,900万円(市負担 約15万円(周知費用))

3 実験の周知

新聞折込、市ホームページ、広報で周知するとともに、公共交通の利用促進に向けた意識啓発に努める。

4 利用実態の把握

(1) 利用状況の検証

実証実験終了後、利用状況を分析し、デマンド型交通の有効性と課題を検証する。

(2) 利用者の意見聴取

利用者へのアンケート調査により、利用目的、満足度、要望等を把握し、移動支援、生活の質の向上、既存公共交通の利用促進に係る効果と課題を検証する。

出典:あきる野市HP > 公共交通実証実験「デマンド型交通(チョイソコ)」を実施します(一部加筆)

4. 公共交通ガイドの更新

- 別冊のとおり、青梅市公共交通ガイドについて、令和4年3月のダイヤ改正にあわせて時刻表等を更新し、2022年4月改訂版を作成しました。
- 印刷部数は36,000部です。今後は自治会加入世帯への全戸配布および公共施設への設置などを行っていきます。

5. 各交通事業者からの報告(ダイヤ改正等)

(1)東京都交通局

(2)西東京バス株式会社

(3)西武バス株式会社

(4)京王自動車多摩西株式会社

(5)東日本旅客鉄道株式会社

協議事項

1. 河辺町1～3丁目地区における収支の試算等

1-1 アンケート結果（振り返り）

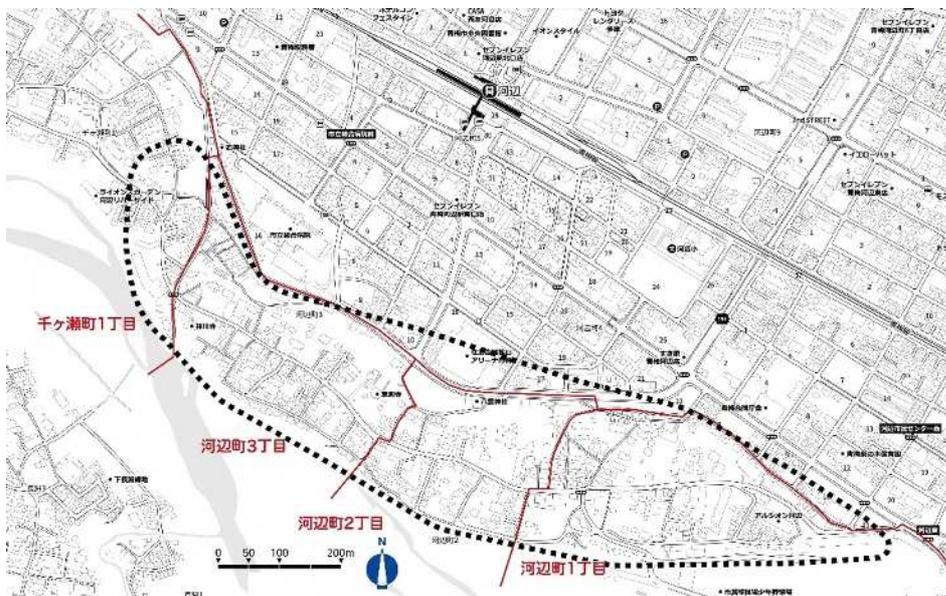
(1)実施概要・属性・日常の外出状況

○「河辺町1～3丁目における新たな地域公共交通の利用意向に関するアンケート」を、河辺町1～3丁目の町会・自治会の協力を得て、会員を対象に実施しました。配布・回収期間は、2021(令和3)年1月29日(金)～2月24日(水)です。

	封書	票	備考
配布	583	1,749	1封書あたり3票封入
回収	242	418	
有効	241	413	
無効	1	5	白紙、回答拒否
回収率(有効票)	41.3%	23.6%	

問2 住所

SA		実数	割合
1	河辺町 1 丁目	210	50.8%
2	河辺町 2 丁目	80	19.4%
3	河辺町 3 丁目	120	29.1%
4	そのほか	2	0.5%
	無回答	1	0.2%
	合計(人)	413	100%
	合計(無回答除く)	412	-



問8 日常生活のなかで最も多く行った目的地

SA		実数	割合
1	河辺駅周辺	217	52.5%
2	東青梅駅周辺	2	0.5%
3	青梅駅周辺	2	0.5%
4	河辺駅・東青梅駅・青梅駅周辺以外の市内	80	19.4%
5	市外（多摩地域）	65	15.7%
6	市外（23区）	23	5.6%
7	都外（飯能市、入間市）	8	1.9%
8	都外（飯能市、入間市以外）	10	2.4%
9	外出しないためない	1	0.2%
	無回答	5	1.2%
	合計(人)	413	100%
	合計(無回答除く)	408	-

問10 問8の場合、主な目的

MA (3)	実数	割合	
1 通勤	163	39.5%	
2 通学	4	1.0%	
3 買い物	290	70.2%	
4 通院・見舞い	91	22.0%	
5 銀行・郵便局の利用	126	30.5%	
6 市役所	22	5.3%	
7 体育館や図書館など	34	8.2%	
8 そのほか	35	8.5%	
	無回答	15	3.6%
	合計(人)	413	-
	合計(件・無回答除く)	765	-

問11 普段の外出で交通に関する困りごと・問題点

MA	実数	割合	
1 どこに行くにも坂を上ることになるため不便	304	73.6%	
2 自転車を使って移動しているが行きは坂がきつく押して上ることになる	82	19.9%	
3 自動車を運転できなくなったとき日常生活を送ることができるか心配	204	49.4%	
4 病院やスーパーがないため何をするにも坂を上っていく必要がある	253	61.3%	
5 朝夕の通勤・帰宅時間帯に住民以外の自動車が地区内に入ってくる	156	37.8%	
6 路線バスのバス停が遠すぎる	103	24.9%	
7 狭くて交通安全上危険な道路が多い	201	48.7%	
8 そのほか	36	8.7%	
	無回答	14	3.4%
	合計(人)	413	-
	合計(件・無回答除く)	1,339	-

(2)新たな地域公共交通の利用意向

「運行したらすぐに利用したい」は 33.7%

問12 新たな地域公共交通が自宅の近くを走るようになった場合利用するか

SA		実数	割合
1	運行したらすぐに利用したい	139	33.7%
2	将来高齢による運転免許の返納等で必要になったら利用したい	212	51.3%
3	利用しない	53	12.8%
4	その他	8	1.9%
	無回答	1	0.2%
	合計(人)	413	100.0%
	合計(無回答除く)	412	-

問14 最も多く利用する時間帯で、1時間に何本あれば良いか

SA		実数	割合
1	1本程度 (1時間間隔)	86	24.0%
2	2本程度 (30分間隔)	178	49.6%
3	3本程度 (20分間隔)	87	24.2%
4	その他	4	1.1%
	無回答	4	1.1%
	合計(人)	359	100.0%
	合計(無回答除く)	355	-

1時間に「1本程度」と「2本程度」あわせて 73.6%

問15 自宅等から最寄りのバス停まで、歩いてどのくらいまでだったら利用するか

SA		実数	割合
1	約3分以内	175	48.7%
2	約5分以内	154	42.9%
3	わからない	19	5.3%
4	その他	10	2.8%
	無回答	1	0.3%
	合計(人)	359	100.0%
	合計(無回答除く)	358	-

「約5分以内」は 42.9%

1-2 需要の推計

(1)利用頻度からみた利用率の設定

○「運行したらすぐに利用したい」と回答した人を対象として、その利用頻度の回答から1日あたり、18～64歳は15人、65歳以上は18人と想定します。

18～64歳

		【平日】					
		一週間あたり		一ヶ月あたり			
SA		実数	1日あたり 利用人数		実数	1日あたり 利用人数	
1	1回	1	0.03	1回	4	0.57	
2	2回	2	0.06	2回	8	1.14	
3	3回	1	0.03	3回	5	0.71	
4	4回	1	0.03	4回	6	0.86	
5	5回	0	0.00	5回	12	1.71	
6	6回	2	0.06	合計	35	5.00	
7	7回	0	0.00				
8	8回	0	0.00				
9	9回	0	0.00				
10	10回	1	0.03				
11	11回	0	0.00				
12	12回	0	0.00				
13	13回	0	0.00				
14	14回	0	0.00				
15	15回	0	0.00				
16	16回	0	0.00				
17	17回	0	0.00				
18	18回	0	0.00				
19	19回	0	0.00				
20	20回	3	0.10				
21	21回	0	0.00				
22	22回	0	0.00				
	合計	11	0.35				

65歳以上

		【平日】					
		一週間あたり		一ヶ月あたり			
SA		実数	1日あたり 利用人数		実数	1日あたり 利用人数	
1	1回	0	0.00	1回	8	1.14	
2	2回	3	0.10	2回	19	2.71	
3	3回	2	0.06	3回	18	2.57	
4	4回	3	0.10	4回	5	0.71	
5	5回	0	0.00	5回	2	0.29	
6	6回	0	0.00	合計	52	7.43	
7	7回	0	0.00				
8	8回	0	0.00				
9	9回	0	0.00				
10	10回	1	0.03				
11	11回	0	0.00				
12	12回	0	0.00				
13	13回	0	0.00				
14	14回	0	0.00				
15	15回	0	0.00				
16	16回	0	0.00				
17	17回	0	0.00				
18	18回	0	0.00				
19	19回	0	0.00				
20	20回	0	0.00				
21	21回	0	0.00				
22	22回	0	0.00				
	合計	9	0.29				

【土休日】

		一週間あたり		一ヶ月あたり			
SA		実数	1日あたり 利用人数		実数	1日あたり 利用人数	
1	1回	2	0.06	1回	34	4.86	
2	2回	7	0.23	2回	22	3.14	
3	3回	1	0.03	3回	5	0.71	
4	4回	7	0.23	4回	0	0.00	
5	5回	1	0.03	5回	0	0.00	
6	6回	2	0.06	合計	61	8.71	
7	7回	0	0.00				
8	8回	0	0.00				
9	9回	0	0.00				
10	10回	0	0.00				
11	11回	0	0.00				
12	12回	0	0.00				
13	13回	0	0.00				
14	14回	0	0.00				
15	15回	0	0.00				
16	16回	0	0.00				
17	17回	0	0.00				
18	18回	0	0.00				
19	19回	0	0.00				
20	20回	0	0.00				
21	21回	0	0.00				
22	22回	0	0.00				
	合計	20	0.65				

1日あたり利用人数の計

15

【土休日】

		一週間あたり		一ヶ月あたり			
SA		実数	1日あたり 利用人数		実数	1日あたり 利用人数	
1	1回	3	0.10	1回	40	5.71	
2	2回	4	0.13	2回	23	3.29	
3	3回	1	0.03	3回	7	1.00	
4	4回	4	0.13	4回	0	0.00	
5	5回	1	0.03	5回	0	0.00	
6	6回	1	0.03	合計	70	10.00	
7	7回	0	0.00				
8	8回	0	0.00				
9	9回	0	0.00				
10	10回	0	0.00				
11	11回	0	0.00				
12	12回	0	0.00				
13	13回	0	0.00				
14	14回	0	0.00				
15	15回	0	0.00				
16	16回	0	0.00				
17	17回	0	0.00				
18	18回	0	0.00				
19	19回	0	0.00				
20	20回	0	0.00				
21	21回	0	0.00				
22	22回	0	0.00				
	合計	14	0.45				

1日あたり利用人数の計

18

○利用率は、18～64歳で7.9%、65歳以上で8.1%となります。

18～64歳の票数	189
1日あたり利用人数	15
1日あたり利用率	7.9%
65歳以上の票数	221
1日あたり利用人数	18
1日あたり利用率	8.1%

(2)利用人数

○利用人数は、利用率を人口に乗じて206人となります。

		18～64歳	65歳以上	計
人口	河辺町 1	1,005	494	1,499
	河辺町 2	456	159	615
	河辺町 3	278	185	463
	合計	1739	838	2,577
利用人数	18～64歳	138		
	65歳以上		68	
	合計			206

- 利用人数は、206人となりましたが、アンケート結果をそのまま鵜呑みにして需要推計を行うことは危険であり、合理的な根拠をもって歩留まりを考えるべきです(関東運輸局「公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査報告書」H29.3)。
- このため、歩留まりとして以下を考慮します。よって、206人に0.25を乗じて、**52人**を利用人数とします。

歩留まりとして考慮する項目	乗じる値	備考
運行間隔は1時間に「1本程度」と「2本程度」あわせて73.6%	×0.736	3本を除外
停留所まで「約5分以内」は42.9%	×0.426	3分以内を除外
「運行したらすぐに利用したい」のうち「64歳以下」を半数を対象とする	×0.797 (1-28/138)	下表を参照
計	×0.25	

問12 SA
新たな地域公共交通が自宅の近くを走ることになった場合利用するか

		運行したらすぐに 利用したい
		実数
問3	18～19歳	2
年	20～29歳	1
齢	30～39歳	4
SA	40～49歳	13
	50～59歳	16
	60～64歳	20
	65～69歳	18
	70～74歳	21
	75～79歳	20
	80～84歳	13
	85歳以上	9
	無回答	1
	合計(人)	138

64歳以下で
56

1-3 初期費と運行経費の設定

(1) 運行ルート of 想定

- 河辺町1～3丁目地区はグリーンスローモビリティの運行を検討していますが、ここでは、車両の大きさなどがはっきりしていないため、ワゴンタイプの車両を想定します。
- 路線延長5km、運行車両1台(予備車両1台)、運行間隔30分とします。

運行ルートの想定



(2) 初期費

- 車両購入費で10,000千円、バス停整備費で2,550千円、合計12,550千円となります。

車両購入費

路線延長 (km) a	所要時間 (分) b=a/10*60	運行間隔 (分) c	必要台数 (台) d	車両単価 (千円) e	車両購入費 (千円) f=d*e
5.0	30	30	2	5,000	10,000

所要時間：時速10km/hとして算出

必要台数：予備車1台を含む

バス停整備費

路線延長 (km) a	必要バス停数 (箇所) b=a/0.3	バス停整備 単価 (千円) c	バス停整備費 (千円) e=c*d
5.0	17	150	2,550

必要バス停数：バス停間隔を300mとする、往復型

初期費

車両購入費 (円) a	バス停整備費 (千円) b	初期費計 (千円) =a+b
10,000	2,550	12,550

(3) 運行経費

○運行経費は運送費と車両減価償却費から構成されます。

運送費

路線延長 (km) a	1日あたりの 運行時間 (h) b	1日あたりの 便数 c=b*3	1kmあたり 運送費 (円) d	1日あたり運送 費 (千円) e=a*c*d	年間運送費 (千円) f=e*365
5.0	12.0	24	271	40	14,600

1kmあたり運送費：小平市ヒアよりコミュニティタクシー「ぶるパー号」の平成30年度実績より算出
1日あたりの運行時間：アンケート結果から利用が一定程度見込まれる7:00～19:00を想定

車両減価償却費

車両購入費 (千円) a	車両減価償却費 (千円)				
	1年目 b=a*0.4	2年目 c=(a-b)*0.4	3年目 d=(a-b-c)*0.4	4年目 e=(a-b-c-d)*0.4	5年目 f=(a-b-c-d-e)*0.4
10,000	4,000	2,400	1,440	860	520

運行経費

運行経費 (運送費+車両減価償却費)					
1年目 (千円)	2年目 (千円)	3年目 (千円)	4年目 (千円)	5年目 (千円)	5年間平均 (千円)
18,600	17,000	16,040	15,460	15,120	16,440

1-4 運賃収入、収支の試算

○運賃収入は、1日あたりの利用者数が52人で、年間運休がなく運賃200円とすると
6,902千円となります。

○これを運行経費と比較すると、収支は年間△1千万円ほどとなり、収支率は40%前後となります。

利用者数

1日あたり 乗車人員 (人) a	年間乗車人員 (人) b=a*365
104	37,960

アンケート結果の利用意向から想定される1日あたりの利用者数は206人
運行本数等の利用する条件を見込むと利用者数は206人×25%=52人
往復で利用すると、乗車人員はその倍の52人×2倍=104人

運賃収入

(税抜)

運賃 (円) a	年間乗車人員 (人/年) b	年間運賃収入 (千円) c=a*b/1.1
200	37,960	6,902

収支

	年間運賃収入 (千円/年) a	年間運行経費 (千円) b	収支 (千円/年) c=a-b	収支率 (%) d=a/b
1年目	6,902	18,600	-11,698	37.1%
2年目	6,902	17,000	-10,098	40.6%
3年目	6,902	16,040	-9,138	43.0%
4年目	6,902	15,460	-8,558	44.6%
5年目	6,902	15,120	-8,218	45.6%
5年間平均	6,902	16,440	-9,538	42.0%

1-5 グリーンスローモビリティを導入する場合

(1)車両の大きさ

- 7～19時の運行時間帯として、1時間2便で1日24便の運行となります。
- 52人の全員が行き帰り乗車すると仮定すると、104人÷24便で4.3人となります。
- よって5～7人乗りが想定されます。

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

250～370万円

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

出典：国土交通省〈環境〉グリーンスローモビリティ概要

(2)車両価格

○車両価格はワゴン車に比べてかなり抑えることができます。AR-05タイプですと、5人乗りで300万円、7人乗りで400万円以下となります。

- ・4人乗り(AR-04タイプ):240～320万円
- ・5人乗り(AR-05タイプ):270万円
- ・6人乗り(YG-MLタイプ):500万円
- ・7人乗り(AR-07タイプ):360万円

出典：グリーンスローモビリティ導入実証事業の活用について（平成30年9月／環境省・国土交通省）

5 実証実験に向けてのステップ

- 新たな地域公共交通の持続的運営のため、地域の主体性を重視します。
- 最初に勉強会を設立し、勉強会から協議会、そして協議会で一定の方向性・計画を定め
たうえで、実証実験に向けて、実働する運営組織を協議会の下部組織として設置します。

地元組織	内容
勉強会	<ul style="list-style-type: none"> • 当地区の公共交通の課題の共有 • 導入する新たな地域交通の検討（導入目的、運行形態、車両、運行間隔、運行ルート、停留所、運行時間帯、運行日数、運賃、収支） • 交通安全対策
協議会	<ul style="list-style-type: none"> • 視察 • 実証実験計画、運行事業者の選定 • 地先交渉の進め方 • 運行を維持するための態勢づくり
運営組織	<ul style="list-style-type: none"> • 地先交渉の実施 • 利用促進方策の検討 • 停留所の名称、車両の愛称とイメージキャラクター • 持続的な収益構造等の検討、サポーターの検討
実証実験	<ul style="list-style-type: none"> • 実験時の実態把握と課題対応 • 実験から本格運行への移行条件整理 • 本格運行の判断

2. アンケート調査結果の速報値

(1)実施概要

○調査名

・青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査

○調査の目的

・市民の日常生活における移動を支える公共交通サービスに関する課題を抽出するとともに、公共交通網の見直しに向けて市民の意向を反映すること

○調査対象者

・令和4年1月1日現在、満18歳以上の市民の中から、無作為に抽出した3,000名
・このほか、青梅市公式ウェブサイトから回答も可

○発送日(公表日)

・令和4年2月4日(金)

○返送期限(返信期限)

・令和4年2月25日(金)

(2)お願い状とアンケート票

○次ページ以降に示すとおりです。

(3)回収状況(3月10日現在)

○郵送による結果は、2,991票配布に対して1,159票の回収で、回収率は38.7%です。

	郵送	ウェブ	計
配付数	3,000票		
有効配付数	2,991票		
回収数	973票	186票(※)	1,159票
回答者数	1,801人	346人	2,147人
有効回収率	32.5%	6.2%	38.7%
回答者数/回収数	1.85	1.86	1.85

※188票の回答があったが、2票は未記入

(4)速報値

○参考資料に示すとおりです。

○ただし対象は、入力済みの回収数1,116票、回答者数2,071人となります。また、一部、未集計の項目があります。

青梅市内の地域公共交通について 皆さまの声をお聞かせ下さい。

本アンケートは、青梅市公共交通協議会が株式会社アルメックVPIに委託して実施しております。

青梅市公共交通協議会（※）は、青梅市都市整備部管理課を事務局として、宮口泉（青梅市自治会連合会会長）を会長におき、青梅市地域公共交通計画（仮称）の策定に向けた検討を進めております。

※青梅市公共交通協議会は、「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です。

市内には、JR青梅線、路線バス（都営バス、西東京バス、西武バス）、タクシー（京王自動車）などの地域公共交通が整備され、市民のみならずまちなちを訪れる方にとって欠かせない移動手段となっています。

しかしながら、自家用車の普及、生産年齢人口（15～64歳）の減少、インターネットでの買物による外出機会の減少、新型コロナウイルス感染症の流行などにより公共交通の利用が減少し、交通事業者の経営は大変厳しい状況におかれています。

本アンケートは、このような状況にある地域公共交通について利用意向や問題点などをお聞きし、持続可能な公共交通の構築に向けて施策を展開する指針となる青梅市地域公共交通計画（仮称）の策定に反映するために行うものです。

ご多忙のところ大変恐縮ではございますが、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

青梅市公共交通協議会 会長 宮口 泉

インターネットからもご回答いただけます。

<回答フォームURL>

<https://logoform.jp/form/c9Kr/66217>

<QRコード>



■本調査について

- ・本調査は、青梅市公共交通協議会が株式会社アルメックVPIに委託して実施しております。
- ・本調査は、令和4年1月1日現在、満18歳以上の市民の中から、無作為に抽出した3,000名の方に郵送し、ご回答をお願いするものです。
- ・ご回答いただいた調査結果は、統計的に処理した集計結果のみを活用させていただくものであり、個々の回答が公表されることは一切ございません。

■別紙の調査票への回答について

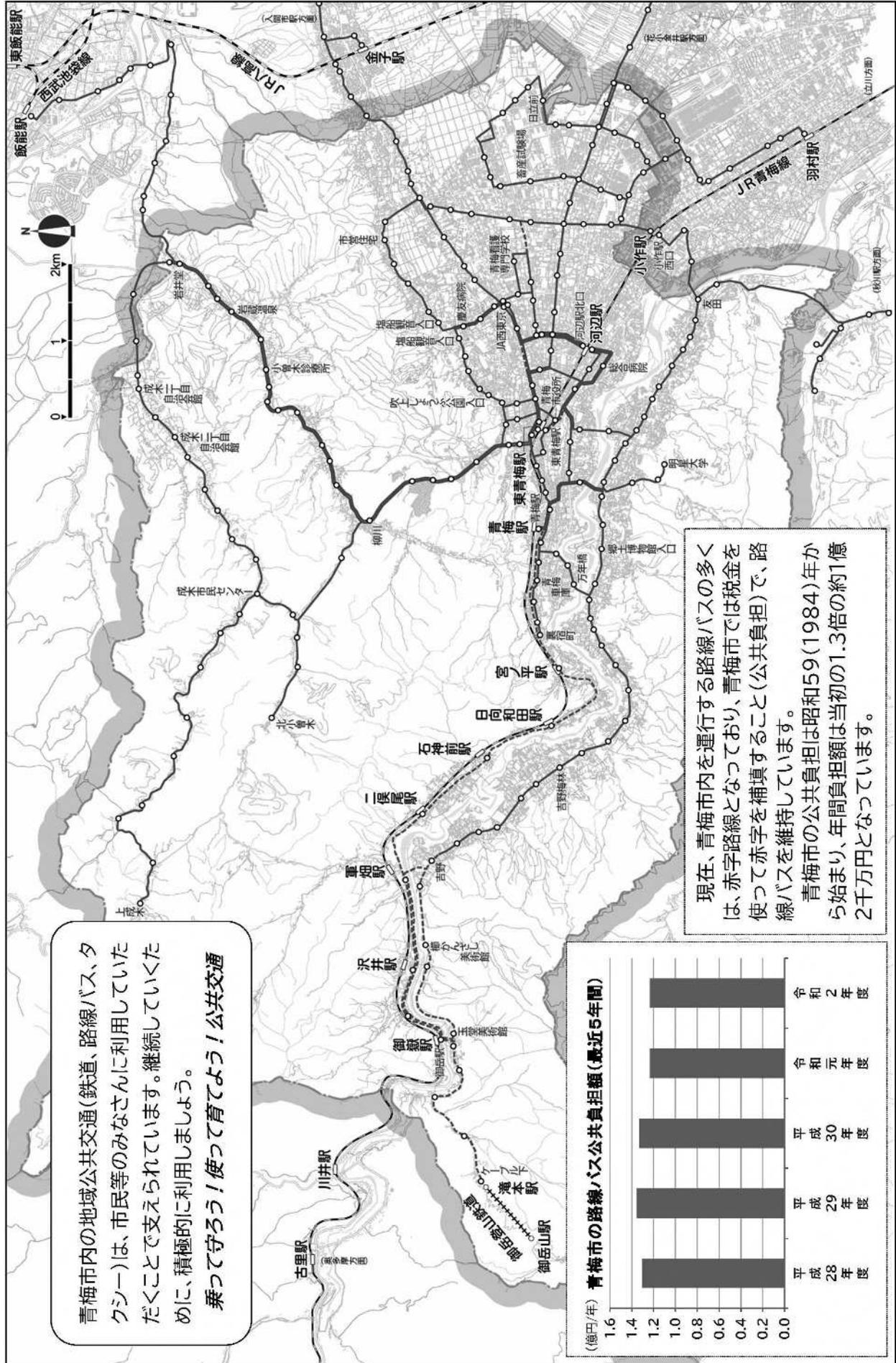
- ・お送りしたあて名のご本人がご回答ください。同居のご家族がいらっしゃる場合は、年齢の制限なくご回答いただくところがありますので、ご協力ください。また、お一人でのご回答が難しい場合は、ご家族等とご相談のうえご回答ください。
- ・同封の調査票にご記入いただくか、上記のインターネット回答フォームからご回答ください。
- ・回答には、番号に〇印をつけていただくものと、ご記入いただくものがございます。
- ・「その他」にあてはまる場合は、（ ）内にその内容を具体的にご記入ください。

■調査票の返送について（同封の調査票でご回答いただいた場合）

- ・ご回答いただいた調査票のみを令和4年2月25日（金）までに同封の封筒に入れ、郵便ポストにご投函ください。切手は不要です。

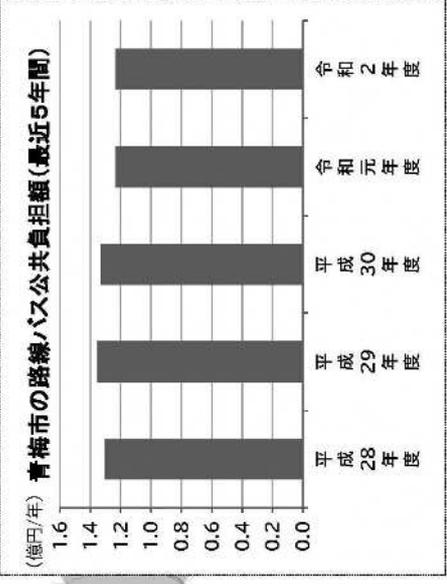
■本調査に関するお問い合わせ先

- ・株式会社アルメックVPI 青梅市アンケート調査係 電話03-3353-3203（直通）
- ・青梅市 都市整備部 管理課 交通担当 電話0428-22-1111（内線2579）



青梅市内の地域公共交通(鉄道、路線バス、タクシー)は、市民等のみなさんに利用していたことで支えられています。継続していくために、積極的に利用しましょう。
乗って守ろう！使って育てよう！公共交通

現在、青梅市内を運行する路線バスの多くは、赤字路線となっており、青梅市では税金を使って赤字を補填すること(公共負担)で、路線バスを維持しています。
 青梅市の公共負担は昭和59(1984)年から始まり、年間負担額は当初の約1億2千万円となっています。



青梅市の地域公共交通に関するアンケート【調査票】

■あなたのお住まいや世帯などについてうかがいます。

Q1. お住まいはどちらですか	青梅市 _____ (町丁名までお答えください。記入例：本町、長淵2丁目、梅郷6丁目、吹上 など)			
Q2. 世帯構成を教えてください	1) 一世代(一人)	2) 一世代(二人以上)	3) 二世代(親と子など)	
	4) 三世代(親と子と孫など)		5) その他(_____)	

Q3. ご自宅から、普段徒歩で利用できる施設は、以下のうちどれですか。(いくつでも)

1) スーパーや大型店	2) コンビニ	3) 商店会(商店街)
4) 病院	5) 医院・クリニック・診療所	6) 郵便局
7) 市役所・市役所出張所	8) 市民センター	9) 警察署・交番・駐在所
10) 図書館	11) 文化・学習施設	12) 公園
13) スポーツ施設	14) レクリエーション施設	

ここからは、【あなた】と、同居のご家族がいる場合は【2人目の方】(複数いる場合は外出機会が多い方)についてお答えください。Q4. 性別、Q5. 年齢、Q6. 職業を教えてください。

あなた	2人目の方
1) 女性 2) 男性 3) 回答しない 4) その他(_____)	1) 女性 2) 男性 3) 回答しない 4) その他(_____)
1) 18~19歳 2) 20~29歳 3) 30~39歳	1) 18歳未満 2) 18~19歳 3) 20~29歳
4) 40~49歳 5) 50~59歳 6) 60~69歳	4) 30~39歳 5) 40~49歳 6) 50~59歳
7) 70~74歳 8) 75歳以上	7) 60~69歳 8) 70~74歳 9) 75歳以上
1) 会社員等の勤め人 2) 自営業	1) 会社員等の勤め人 2) 自営業
3) パート、アルバイト 4) 専業主婦(夫)	3) パート、アルバイト 4) 専業主婦(夫)
5) 高校生 6) 高校生以外の学生・生徒・児童	5) 高校生 6) 高校生以外の学生・生徒・児童
7) 無職 8) その他(_____)	7) 無職 8) その他(_____)

Q7. 自動車の運転免許証は所持されていますか。(1つだけ)

あなた	2人目の方
1) 所持している	1) 所持している
2) 所持しているが、自主返納を考えている	2) 所持しているが、自主返納を考えている
3) 所持していたが、自主返納した	3) 所持していたが、自主返納した
4) 所持していない(免許更新せず失効した方を含む)	4) 所持していない(免許更新せず失効した方を含む)

Q8. 自動車やバイク、自転車など、普段自由に利用できる乗り物がありますか。(いくつでも)

あなた	2人目の方
1) 自分で運転する自動車を持っている	1) 自分で運転する自動車を持っている
2) 乗せてもらう自動車がある	2) 乗せてもらう自動車がある
3) バイクを持っている	3) バイクを持っている
4) 自転車を持っている	4) 自転車を持っている
5) 利用できる乗り物は持っていない	5) 利用できる乗り物は持っていない
6) その他(_____)	6) その他(_____)

Q 9. 新型コロナウイルス感染症流行で地域公共交通の利用頻度は変わりましたか。(1つだけ)

あなた	2人目の方
1) あまり変わらない 2) 増えた	1) あまり変わらない 2) 増えた
3) 1～2割ほど減った(少し減った)	3) 1～2割ほど減った(少し減った)
4) 3～4割ほど減った 5) 5割以上減った	4) 3～4割ほど減った 5) 5割以上減った

Q 10. 新型コロナウイルス感染症流行が収束したあと、あなたの日常生活や社会生活の中で、以前とくらべ変化すると思われる生活様式はありますか。(いくつでも)

あなた	2人目の方
1) 外出の控え 2) 在宅勤務	1) 外出の控え 2) 在宅勤務
3) インターネット・宅配等による買物	3) インターネット・宅配等による買物
4) 在宅学習 5) 変わらない	4) 在宅学習 5) 変わらない

■日常生活における「外出時の移動」についてうかがいます。

Q 11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか。

あなた	2人目の方
1) 困っている	1) 困っている
2) 困っていない⇒Q 14. へ	2) 困っていない⇒Q 14. へ

Q 12. 「外出時の移動」で、困っている、不便を感じているのは、どのような場合ですか。移動内容をお答えください。

	あなた	2人目の方
1. 出発地 (1つだけ)	1) 自宅 2) その他⇒地名・施設名等_____	1) 自宅 2) その他⇒地名・施設名等_____
2. 目的地	地名・施設名等_____	地名・施設名等_____
3. 移動目的 (1つだけ)	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他(_____)	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他(_____)
4. 出発時刻 (24時間表記)	1) 出発時刻_____時_____分頃 2) 決まった時刻はない	1) 出発時刻_____時_____分頃 2) 決まった時刻はない
5. 頻度 (1つだけ)	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満

Q 13. 「外出時の移動」で、困っている、不便を感じているのは、なぜですか。(いくつでも)

あなた	2人目の方
1) 交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変	1) 交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変
2) 交通手段がなく、送迎やタクシーが必要	2) 交通手段がなく、送迎やタクシーが必要
3) 路線バスはあるが、希望の時間に合わない	3) 路線バスはあるが、希望の時間に合わない
4) 自宅などの出発地から、利用するバス停が遠い	4) 自宅などの出発地から、利用するバス停が遠い
5) 施設などの目的地から、利用するバス停が遠い	5) 施設などの目的地から、利用するバス停が遠い
6) どこに行くにも坂があるため、大変	6) どこに行くにも坂があるため、大変
7) 近くに病院やスーパー・コンビニがない	7) 近くに病院やスーパー・コンビニがない
8) 身体に障がいがあり、路線バスを利用しづらい	8) 身体に障がいがあり、路線バスを利用しづらい
9) その他(_____)	9) その他(_____)

■「鉄道」と「路線バス」利用についてうかがいます。

Q14. 自宅からの鉄道利用について教えてください。

	あなた	2人目の方
1. 普段、鉄道を利用しますか	1) 利用する 2) 利用しない⇒Q15.へ	1) 利用する 2) 利用しない⇒Q15.へ
2. 最寄りの鉄道駅の名 称	最寄りの駅名：_____	最寄りの駅名：_____
3. 最寄りの鉄道駅ま での主な交通手段（1つ だけ）	1) 徒歩 2) 自転車 3) バイク 4) 自家用車 5) 路線バス 6) 家族の送迎 7) タクシー 8) その他（_____）	1) 徒歩 2) 自転車 3) バイク 4) 自家用車 5) 路線バス 6) 家族の送迎 7) タクシー 8) その他（_____）
4. 最寄りの鉄道駅ま での所要時間	_____分程度	_____分程度
5. 鉄道の利用目的（1 つだけ）	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他（_____）	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他（_____）
6. 鉄道の乗車時刻 （24時間表記）	_____時_____分頃	_____時_____分頃
7. 鉄道の利用頻度（1 つだけ）	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満

Q15. 自宅からの路線バス利用について教えてください。

	あなた	2人目の方
1. 普段、路線バスを利 用しますか	1) 利用する 2) 利用しない	1) 利用する 2) 利用しない
2. 最寄りのバス停の名 称	最寄りのバス停名：_____	最寄りのバス停名：_____
3. 最寄りのバス停ま での所要時間	_____分程度 ⇒Q15-1.で「利用しない」と回答した方は Q18.へ	_____分程度 ⇒Q15-1.で「利用しない」と回答した方は Q18.へ
4. 行き先（目的地）のバ ス停の名称	行き先のバス停名：_____	行き先のバス停名：_____
5. 路線バスの利用目的 （1つだけ）	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他（_____）	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 通院 5) その他（_____）
6. 路線バスの乗車時刻 （24時間表記）	_____時_____分頃	_____時_____分頃
7. 路線バスの利用頻度 （1つだけ）	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満	1) 週5日以上 2) 週3～4日 3) 週1～2日 4) 週1日未満



■「JR青梅線」と青梅市内の「タクシー」についてうかがいます。普段利用しない方もお答えください。

Q18. JR青梅線を利用しやすくするために必要なことは何ですか。(いくつでも)

あなた	2人目の方
1) 運行本数を増やす	1) 運行本数を増やす
2) 始発便をもっと早くする	2) 始発便をもっと早くする
3) 終発便をもっと遅くする	3) 終発便をもっと遅くする
4) 青梅特快を増便する	4) 青梅特快を増便する
5) 遅延しない	5) 遅延しない
6) 駅施設の改善	6) 駅施設の改善
7) 特になし(現状のままでよい)	7) 特になし(現状のままでよい)
8) その他()	8) その他()

Q19. タクシーを利用しやすくするために必要なことは何ですか。(いくつでも)

あなた	2人目の方
1) 予約しやすくする	1) 予約しやすくする
2) 車両の乗降が楽にできる	2) 車両の乗降が楽にできる
3) 車いすの乗降ができる	3) 車いすの乗降ができる
4) 定額運賃制度(※)の導入	4) 定額運賃制度(※)の導入
5) 特になし(現状のままでよい)	5) 特になし(現状のままでよい)
6) その他()	6) その他()

※指定された乗車エリアから目的地まで、あらかじめ決められた定額運賃でタクシーを利用できる制度



■ここからは、世帯の意見としてお答えください。青梅市内の「路線バスの今後の維持・継続」についてうかがいます。

Q20. あなたの世帯にとって、地域を運行する路線バスの必要性を、どのように思いますか。(いくつでも)

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) 家族の日常生活には、なくてはならない交通手段である 2) 普段は利用していないが、必要な時にないと困る 3) 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 4) 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 5) あまり必要性を感じない 6) わからない |
|---|

Q21. 現在、市内の一部の路線バスは、利用者の運賃収入だけでは、バス運行にかかる経費をまかなえない状況にあります。青梅市では路線バスの運行を維持するため、赤字への補助として、年間約1億2千万円を税金によって公共負担しています。※別紙のお願い状の裏面をご覧ください

1. 青梅市の路線バスに関する公共負担の状況について、ご存じでしたか。(1つだけ)

- 1) 知っていた
- 2) 路線バスの赤字は知っていたが、赤字への補助(公共負担)は知らなかった
- 3) 知らなかった

2. 現在の、路線バスを維持するための公共負担について、どのように思いますか。(1つだけ)

- 1) さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 2) 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
- 3) 公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、対策を講ずべき
- 4) 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
- 5) わからない
- 6) その他 (_____)

Q22. 日常生活を送る上で、路線バスを利用するとしたら、どの程度の運行本数が必要ですか。(1つだけ)

- 1) 朝、夕にそれぞれ1本程度
- 2) 朝、昼、夕にそれぞれ1本程度
- 3) 朝、昼、夕にそれぞれ2本程度
- 4) 1時間に1本程度
- 5) 1時間に2本程度
- 6) わからない
- 7) その他 (_____)

■「市内の地域公共交通」全般についてうかがいます。

Q23. 鉄道、路線バス、タクシーの利用を活性化させるためには、市民の参加や協力が欠かせません。そこで、以下のような市民参加型の公共交通利用促進策について、関心があるものはありますか。(いくつでも)

- 1) 公共交通の写真展(駅やバス停、車両などの入った風景写真を募集)
- 2) 公共交通サポーター制度(施設の清掃・美化やバス停敷地を提供してくれる町会や商店会、事業所、学校、有志などを募集)
- 3) 公共交通検定(青梅市内の公共交通に関するご当地検定)
- 4) JR青梅線を活性化する応援隊(青梅市と近隣自治体が連携してJR青梅線の利用を促進)
- 5) その他 (_____)

Q24. 「今後の地域公共交通のあり方」に関して、ご意見がありましたら自由にご記入ください。

質問は以上です。本アンケートへご協力いただき、大変ありがとうございました。
令和4年2月25日(金)までに同封の封筒に入れ、郵便ポストにご投函ください。
切手は不要です。



3. 公共交通のあり方

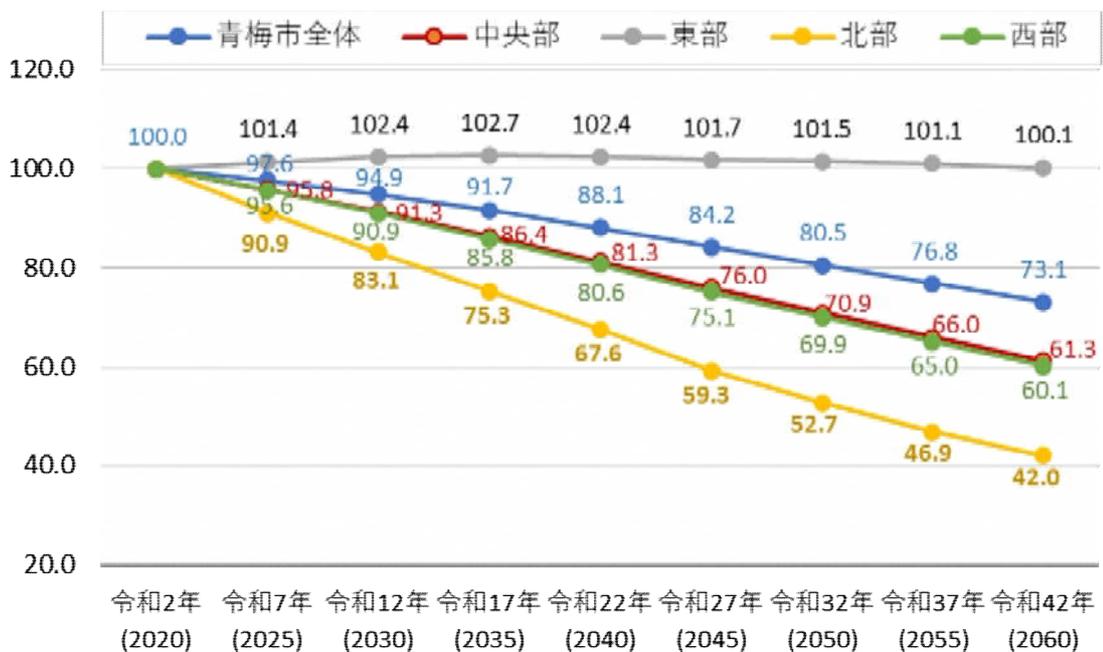
3-1 現状認識の補足

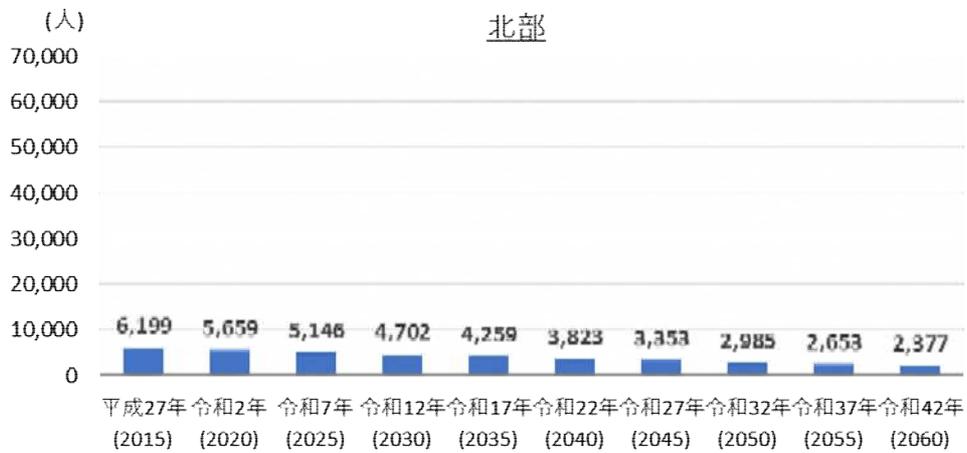
1. 第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 将来人口～青梅市の将来展望～

○令和2(2020)年3月に策定された「第2期青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和2年度～令和6年度」における将来人口～青梅市の将来展望～によると、市全体の人口は、令和2年を100とすると、30年後の令和32年は80.5となります。

○地区別にみると、青梅ICを擁する東部は横ばい傾向にあります。ほかの3つは大きく減少します。とくに北部が顕著です。





(2)公共交通に関連する具体的な施策展開

施策	展開の内容
観光戦略の推進 【新規】	<ul style="list-style-type: none"> ・「おうめ！観光戦略創造プロジェクト」の成果、課題等を踏まえて、更なる戦略的な観光施策を推進していきます。 【現状】 来訪者の観光消費額単価5,700円（平成29年度） 【目標】 6,300円（令和4年度）
インバウンドを見据えた観光振興支援事業 【新規】	<ul style="list-style-type: none"> ・各種ガイドブック、観光マップおよび観光案内看板等の多言語化を図るなど、増加するインバウンド受入環境の整備を図ります。 【現状】 外国人の御岳インフォメーションセンター年間来所者数2,884人（平成30年度） 【目標】 3,839人（令和4年度）
青梅市ウォーキングマップ普及事業 【新規】	<ul style="list-style-type: none"> ・市内11か所のコースを設定したウォーキングマップを配布し、市民の健康意識を高め、運動に関する行動変容を促すとともに、青梅市を訪れた方にも楽しみながら市内を歩き、青梅市の様々な魅力に触れることで、青梅に繰り返し訪れていただくことにつなげていきます。 【現状】 - 【目標】 ウォーキングマップ配布冊数3万冊（令和4年度まで）
モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・観光、学校、事業所等におけるモビリティ・マネジメント（公共交通を中心とした多様な交通手段を適度に利用する生活への転換を促す取組）を実施します。 【現状】 ハイキングマップ2,000枚配布・交通環境学習1校実施・事業所アンケート1社実施（令和元年度） 【目標】 令和元年度と同じ（令和6年度）

(3)重要業績評価指標(KPI)

重要業績評価指標（KPI）	基準値	数値目標
御岳山年間来訪者数	平成27年度から令和元年度 見込みの平均 464,000人	令和6年度 510,000人
JR青梅線利用者数（河辺駅、東青梅駅、青梅駅の乗降者数）	平成30年度 26,689人	令和6年度 26,900人

2.第7次青梅市総合長期計画（策定中）～基本構想骨子（案）

- 第4回青梅市総合長期計画審議会(令和4年1月28日／ただし書面開催)で、基本構想骨子(案)が示されました。次ページ図に示すとおりです。
- 基本理念
 - ・多様性を認め合い、みんなが主役で輝けるまち
 - ・明るい未来を育む、文化と創造のまち
 - ・豊かな自然と都市機能が調和した持続可能なまち
- 基本理念を導き出す背景に「交通網」や「買い物環境」があります。
 - ・交通網
 - ・買い物環境
- 7つのまちづくりの基本方向が示されており、各基本方向に共通する視点は以下のとおりです。
 - ・デジタル化
 - ・SDGs
 - ・脱炭素
 - ・情報発信
 - ・公民連携

○まちの将来像 <全体を貫く基本的な観点・考え方、概念+実体の組み合わせ>

「東京なのに」大自然に抱かれて、みんなが健やかに笑顔でくらするまち青梅

・青梅市が持つ強み 一帯二の強み ・青梅市の持ち味を表現する ・青梅市のコンゼプトであることのわかりやすさ

・東京にありながら美しい山々や溪谷美は、青梅市が持つ唯一無二の魅力であり持ち味(独特のよさ)
 ・青梅マラソンによる健康なまちのイメージ
 ・みんな→多様性を認めあう・誰一人取り残さない
 ・健やか・笑顔→健康、介護予防

○基本理念 <まちの将来像の実現に向けた基本的な考え>

- ・多様性を認め合い、みんなが主役で輝けるまち
- ・明るく未来を育む、文化と創造のまち
- ・豊かな自然と都市機能が調和した持続可能なまち

・市民ニーズの大きさ（アンケート結果等） ・今後10年の変化 ・国としての方向性

○まちづくりの基本方向 <基本理念の実現に向けたまちづくりの方向性を示す点となるもの>

まちづくりの基本方向

各基本方向に共通する視点

デジタル化

SDGs

脱炭素

情報発信

公民連携

健全な行政経営のまち

保健・医療が充実したまち

安全で快適に住み続けられるまち

循環と挑戦のまち

遊び・学び・育むまち

活気にあふれたにぎわいのあるまち

ださえあい共創するまち

○基本姿勢

あそぼうよ！青梅

青梅という魅力に満ち溢れた場所です。暮らしが、青梅に愛着を持ちながら、あそびを通じて地域とふれあうことで、そこから地域の課題に思いを迫り、まちづくりに加わっていただく流れを創り出してほしいという姿勢と、青梅を訪れる方が、自然豊かな青梅であそぶことによって、青梅の魅力を感じ、青梅ファンとなり、青梅のかわらわりを持ち続けていただきたいという姿勢を表しています。

（青梅市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本姿勢と共通）

3. 鉄道の定期券利用が低迷

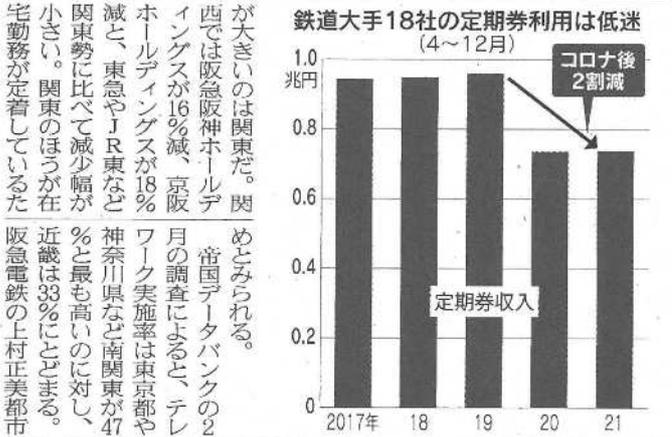
- 新聞報道によると、在宅勤務の定着で鉄道の定期券利用が低迷しているとのこと。
- 新型コロナウイルス禍でデジタル化が急速に進み、また、国の働き方改革の推進もあり、定期券収入は今後も回復しない公算が大きいとしています。

鉄道、定期券収入2割減

在宅定着で 運賃上げや減便も

新型コロナウイルス禍で鉄道の定期券利用が低迷している。鉄道大手18社の2021年4～12月の定期券収入はコロナ前の19年同期に比べて23%減った。在宅勤務の定着で鉄道利用が減少。企業が従業員に定期代を支給しない動きが広がったことも拍車をかけた。収入減を補うため、運賃の引き上げや減便する鉄道会社も出てきた。

JR・私鉄大手18社の定期券収入を日本経済新聞が集計した。21年4～12月期の収入合計は7380億円と19年同期に比べて約2200億円減った。コロナ前まではほぼ横ばいで推移していた。鉄道会社別にみると、東急が32%減と減少幅が最も大きい。京王電鉄は30%、JR東日本は26%減った。多くの鉄道会社にとって、定期券収入は運賃収入の3～4割を占める収益の柱だった。背景にあるのは働き方の変化だ。在宅勤務の定着を受け従業員への定期代の支給を取りやめて交通費を実費精算に切り替える企業が増えている。富士通は20年夏からデスクワークを行う職場などを対象に通勤費を実費精算に変更した。NTTも20年秋から切り替えた。定期券利用の落ち込み



が大きいのは関東だ。関東では阪急阪神ホールディングスが16%減、京阪ホールディングスが18%減と、東急やJR東などを対し、関東勢は比べて減少幅が小さい。関東のほが在宅勤務が定着しているた

めとみられる。帝国データバンクの2月の調査によると、テレワーク実施率は東京都や神奈川県など南関東が47%と最も高いのに対し、近畿は33%にとどまる。阪急電鉄の上村正美都市

交通事業本部長は「IT（情報技術）企業の集まる渋谷などを通る首都圏に比べて、関西は製造業の比率が高いためでは」と指摘する。

定期券収入は今後も回復しない公算が大きい。東急は25年度に定期券による輸送人員がコロナ前の18年度と比べて22%減ると予想する。コロナが収束しても在宅勤務の流れは変わらず、定期券利用が戻らないとみる。

各社は新たな収益源を開拓する。東急は廃止した定期券売り場をシェアオフィスに変えた。JR東も駅構内や商業施設内に個室ブースを設けて収益化につなげる。西武ホールディングスの後藤高志社長は沿線でのレジャー施設展開などで「定期外収入をコロナ前より増やしたい」と話す。

ただ定期券収入の減少を直ちに別の収入で補うのは難しい。安全投資など不可欠な投資があるほか赤字路線を抱える企業も少なくない。このため、各社は運賃・料金の引き上げや、ダイヤ改正による減便に動いている。

東急は国土交通省に23年3月からの値上げを申請した。運賃の上限を12・9%、通勤定期では13・8%それぞれ引き上げる。22年3月からは東急東横線とみなどみらい線の直通運転を利用する人向けの通勤定期券で割引率を圧縮する。JR東は3月から新幹線のグリーン席料金を最大で約3割値上げする。

12日にはJR各社や大手私鉄など多くがダイヤ改正を実施し、減便や臨時列車への切り替えで運行規模を減らす。JR東とJR西日本は民営化以降で最大規模の削減とな

る。運行体制をスリム化し、採算改善につなげる。鉄道各社からはより柔軟な制度に改めるよう要望が強まっている。英国では通常運賃で国が物価上昇率を考慮した改定率を設定し運賃をほぼ毎年、改定している。日本では運賃改定に時間がかかるほか、認可対象の種類が多く複雑だ。

JR東は首都圏の通勤定期券で混雑時間帯を避けて乗る人が割安となる仕組みを23年春に導入できると、求めている。JR九州は定期券の割引率が他の交通機関と比べて高いとして決め方の自由度を持たせてほしいとの見解を示している。

国交省は制度の見直しについて今夏にも方向性をまとめる方針だ。運賃・料金設定の自由度が高まり、消費者の生活にも影響する可能性がある。

出典：日本経済新聞（令和4年3月9日朝刊）

3-2 課題の整理

1. これまでの状況把握の整理

【時代潮流の変化】

- ・都市のコンパクト化の必要性(まちづくりの将来像と連携した公共交通のあり方)
- ・新技術の活用(MaaS、自動運転)
- ・新たな端末交通、地域交通の普及
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による生活様式の変化(デジタル化の進展、ウィズコロナ・ポストコロナ社会の模索)
- ・SDGsに対応する取り組み(各都市が標準指標として採用)
- ・カーボンニュートラルへの挑戦(2050年までに温室効果ガスの排出量をゼロ)

【上位・関連計画(キーワード)】

- ・公共交通網の検討、幹線交通の充実、地域交通の充実(第6次総合長期計画)
- ・JR青梅線の利便性の向上、バス利用促進や市民意識の改革、鉄道や路線バスのサービス圏外の改善(都市計画マスタープラン)
- ・交通網、買い物環境、公民連携などのキーワード(第7次総合長期計画骨子案)

【将来人口(まち・ひと・しごと戦略)】

- ・総人口は13万4千人。10年後は7千人減少し12万7千人、20年後は1万6千人減少し11万8千人、30年後は2万6千人減少し10万8千人(令和2年の8割に相当)
- ・65歳以上人口割合は令和2年で30.3% → 30年後は44.6%
- ・地区別では、東部が横ばいで他3つは減少。うち北部の減少率が最も高い

【人の動き(平成30年東京都市圏パーソントリップ調査)】

- ・80歳以上を除く全年代で、トリップ数が減少
- ・主な代表交通手段の割合は、鉄道と徒歩が増加、自転車とバスが減少

【まちづくり(新たな動き)】

- ・文化交流センター整備(平成31年4月に開館)
- ・青梅駅前の市街地再開発事業(令和6年度予定)
- ・東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想(時期未定)

【鉄道に関すること】

- ・河辺、東青梅、青梅の3駅利用の減少
- ・関東圏における定期利用の減少

【路線バスに関すること】

- ・市内を運行する路線バスの多くは赤字路線。市の公共負担で維持。公共負担は昭和59年から始まり、年間負担額は当初の1.3倍の約1億2千万円
- ・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運行

【タクシーに関すること】

- ・タクシー乗り場は、河辺、東青梅、青梅、御嶽の4駅前
- ・都内に全体にわたり、
 - ・ユニバーサルデザインタクシーの普及
 - ・新たなサービス形態として、ダイナミックプライシング(変動迎車料金)や定額運賃で乗車できる(定額タクシー)の導入推進

【鉄道と路線バスのサービス圏外(駅から700m、バス停から300m圏外)の存在】

- ・黒沢3丁目
- ・河辺町1・2・6～8丁目
- ・今井1～4丁目
- ・師岡2丁目
- ・長淵2・5丁目

【地域の多様な輸送資源】

- ・PLAZA5無料らくらく送迎バス
- ・医療機関送迎バス
- ・成木小学校通学バス

【観光モビリティマネジメントに関すること】

- ・公共交通による来訪の多い主な観光地……武蔵御嶽神社、塩船観音寺、東京バーディクラブ、御岳山、かんぼの宿、総合体育館、青梅市リバーサイドクラブ
- ・自動車による来訪の多い主な観光地……東京バーディクラブ、青梅ゴルフ倶楽部、青梅市リバーサイドクラブ、かんぼの宿、塩船観音寺、小澤酒造、武蔵御嶽神社

2.課題の整理

- 前項の「これまでの状況把握の整理」などを踏まえ、「公共交通に関する課題」と「公共交通を取り巻く状況等に関する課題」に分けて示します。

(1)公共交通に関する課題

- 路線バス網の維持、および再編とあわせた他の公共交通による補完
- 安全・安心な公共交通の維持
- バリアフリーやユニバーサルデザインによる交通施設等の改善・整備
- 公共交通の運行情報について、誰もがわかりやすく、使いやすい提供方法の実現
- 鉄道と路線バスのサービス圏外への対応
- 運転士や運転手(担い手)不足
- 地域の多様な輸送資源の活用
- 公共交通の利用促進
- 公共交通を補完する自転車や超小型モビリティなどの地域交通環境の充実

(2)公共交通を取り巻く状況等に関する課題

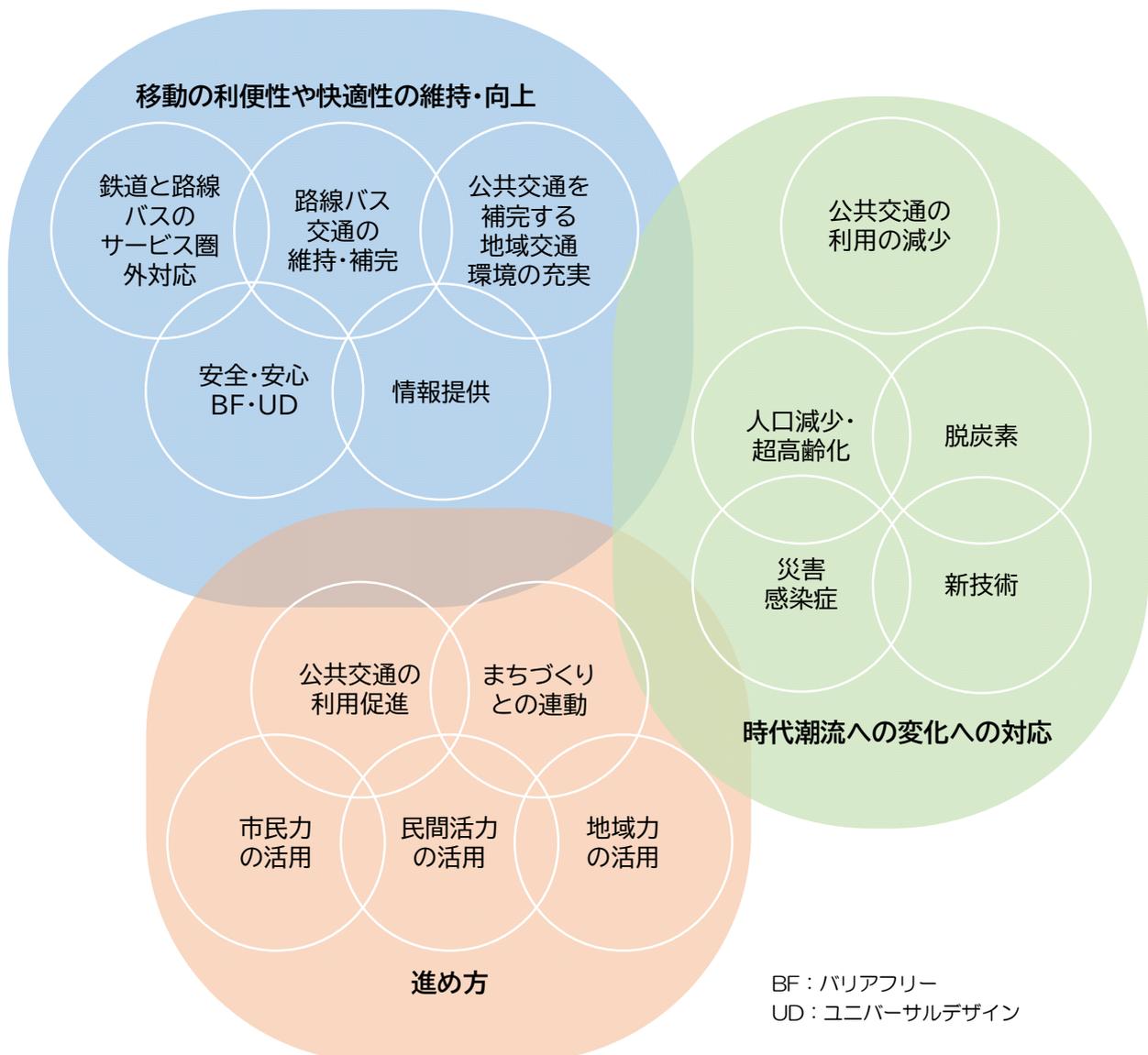
- まちづくり等と一体となった公共交通環境の整備
- 新技術の研究・導入、新型コロナウイルス感染症等の社会情勢の変化への対応(新型コロナウイルス感染症等の拡大防止、持続的な公共交通の提供など)
- 長期的な人口減少・超高齢化、土地利用の変化、市民ニーズの変化などを見据えた、公共交通サービスの柔軟な対応
- 脱炭素社会の実現に向けた公共交通環境の改善
- 災害時における公共交通の維持、交通面からの災害復旧への寄与

※これらの課題については、前回の協議会における方向性の検討や市民アンケート結果を踏まえて、市民のニーズや生活の実態に対応するよう修正を加えていきます。

3-3 基本的な方針

1.公共交通を中心とした政策の推進にあたっての基本認識

- 交通は、市民等の日常の外出や訪れる人にとって必要不可欠なものであり、利便性や快適性が求められます。とりわけ公共交通は、重要性が高いものとなっています。
- しかしながら、本市の公共交通は、自家用車の普及、生産年齢人口の減少、インターネットでの買物による外出機会の減少、新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、利用者が減少し続けており、交通事業者の経営は大変厳しい状況におかれています。
- 一方、今後の人口減少・超高齢社会への対応、昨今の自然災害や新型コロナウイルス感染症等への対応が求められるとともに、脱炭素をはじめとした環境への配慮、新技術の普及など、時代潮流の変化への対応も求められます。
- こうしたことを踏まえ、「乗って守ろう！使って育てよう！公共交通」の理念のもと、公共交通の利用促進を図るとともに、市民力・民間活力・地域力を活用し、まちづくりと連動した持続可能な公共交通の実現に向けた政策を進めていきます。



2.公共交通計画上の基本的な方針

(1)計画期間

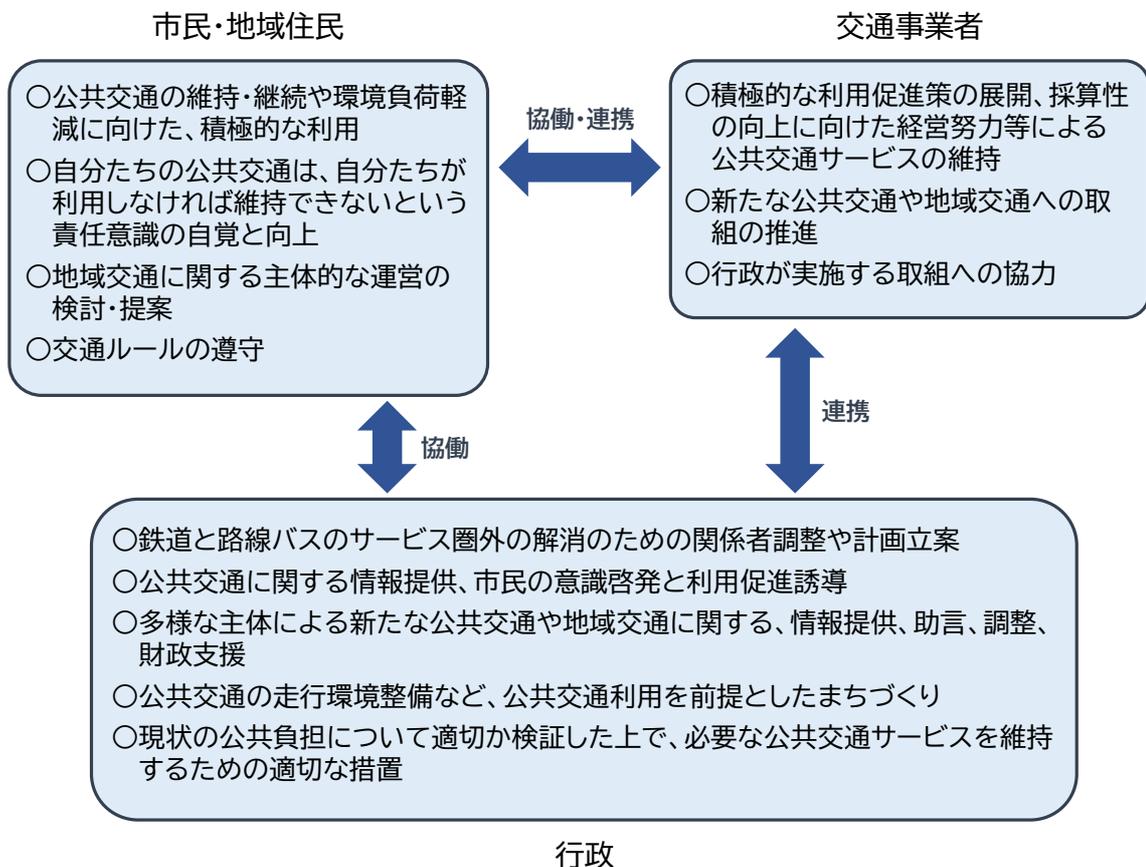
- 令和5年度～令和9年度の5か年を計画期間とします。なお、時代潮流の変化や関連する上位計画などとの整合性を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものとしします。
 - ・地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第2版、令和3年3月)によると、原則5年程度(ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能)
 - ・第7次青梅市総合長期計画策定針によると、基本構想は令和5年度を初年度とし、10年後を展望。基本計画は前期5か年、後期5か年

(2)基本的な方針～公共交通が果たすべき役割～

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第2版、令和3年3月)によると、地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を記載することとしています。

ここでは試案として、公共交通が果たすべき役割を明確化します。

- 公共交通は、市民・地域住民、交通事業者、行政の3つの主体の積極的な関わりのなかで運営されるべきと考えます。よって、それぞれの責任や役割を明確化するなかで公共交通が果たすべき役割を示します。



4. 令和4年度事業計画および予算案

(1)事業内容

- 青梅市地域公共交通計画の策定(後期)
基本方針、数値目標および実施施策の設定、パブリックコメントの実施、計画書の作成
- 公共交通利用促進策の検討実施
公共交通ガイドの作成・配布、モビリティ・マネジメントによる市民意識の醸成
- 公共交通協議会の開催
計画策定や施策検討のための協議

(2)年間スケジュール

回数	開催予定	内容
第 42 回	第1四半期	前年度決算報告ほか
第 43 回	第2四半期	地域公共交通計画策定にかかる協議、公共交通空白地域の改善検討、公共交通利用促進策の検討実施ほか
第 44 回	第3四半期	地域公共交通計画策定にかかる協議、公共交通空白地域の改善検討、公共交通利用促進策の検討実施ほか
第 45 回	第4四半期	地域公共交通計画のとりまとめ、次年度事業計画・予算案ほか

※現行委員の任期は令和3年8月22日から令和5年8月21日まで

(3) 予算案

○歳入

款	項	目	金額(円)	摘要
1 補助金	1 補助金	1 補助金	8,899,000	青梅市補助金
2 負担金	1 負担金	1 負担金	0	
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 雑入	1 雑入	100	預金利子
計			8,899,100	

○歳出

款	項	目	金額(円)	摘要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	601,026	委員報償費、費用弁償
	2 事務費	1 事務費	37,264	消耗品費、通信運搬費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	8,260,000	業務委託料
3 予備費	1 予備費	1 予備費	810	
計			8,899,100	

(注) 歳出予算の流用および予備費の充用は、会長の決定によるものとする。

(4) 業務委託

○上記事業を進めるにあたり、事務補助のための業務委託を実施する。なお、仕様等については次項のとおりです。

5. 令和4年度業務委託

会議当日、事務局からご説明いたします。